

REDIGERET AF
LARS BJARKE CHRISTENSEN
PETER FRANSEN
GITTE LUNDAGER
STEEN OUSAGER
RENÉ S. CHRISTENSEN (ANSV.)

JERNBANE**HISTORIE**

JERNBANERNES TEKNOLOGI- OG KULTURHISTORIE 2018

Danmarks Jernbanemuseum 

Indhold

3

Forord

4



DSB og den langsigtede trafikplanlægning 1930-1990

Fra enkeltprojekter til fremtidsplanlægning

Af Steffen Elmer Jørgensen

34



Kold krig på skinner

DSB og dansk infrastruktur i en østtysk optik

Af Ulrik Vestergaard Jensen og Peer Henrik Hansen

64



"Jeg skal ikke sidde på et kontor resten af mit liv ..."

Ellen Helleberg Rasmussen fortæller om at være kvindelig trafikassistent i 1930-40'erne

Af Lars Bjarke Christensen

92

Anmeldelser

Jernbanehistorie 2018

Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie

Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum

Årsskriftet udgives af

Fonden Danmarks Jernbanemuseum

Dannebrogsgade 24

5000 Odense C

Tlf.: 66 13 66 30

info@jernbanemuseet.dk

www.jernbanemuseet.dk

Redaktion

Lars Bjarke Christensen

Peter Fransen

Gitte Lundager

Steen Ousager

René Schrøder Christensen (ansv.)

Korrektur: Thomas Østergaard

Oversættelse

Translatørbureauet Anne Roth

Grafisk tilrettelæggelse

Haurand Grafisk

Tryk: Strandbygaard Grafisk

Oplag: 1.500 ekspl.

© Danmarks Jernbanemuseum og forfatterne

Eftertryk uden forfatternes eller museets tilladelse er ikke tilladt

Forsidefoto: Trafikassistent Ellen Helleberg Rasmussen betjener i 1942 det elektromekaniske centralapparat i post 2 på Lersøen station. Ellen var på det tidspunkt stationeret på Nørrebro station, der bestod af en persontrafikdel, den såkaldte "højbanestation", og en godstrafikdel med et meget stort pakhús og mange læssespor. Sikkerhedsmæssigt var Nørrebro imidlertid underlagt Lersøen station, hvorfra togganget blev styret, og hvor der var rangerbanegård i tilknytning til Nørrebro stations læssespor, og de to stationer udgjorde et samlet hele. Fot. Danmarks Jernbanemuseum.

Bagsidefoto: Forsiden af *DSB Plan 2000*, der både berøres af Steffen Elmer Jørgensen i: "DSB og den langsigtede trafikplanlægning 1930-1990" og Peer Henrik Hansen og Ulrik Vestergaard Jensen i: "Kold krig på skinner – DSB og dansk infrastruktur i en østtysk optik."

ISSN: 2245-9499

Forord

Velkommen til sjette udgave af *Jernbanehistorie*. Tidsskriftet har en bred tilgang til den samfundsmæssigt vigtige jernbanehistorie, og favner både den politiske, sociale, teknologiske, mentale og økonomiske historie. Det betyder, at vi gerne bringer artikler med vidt forskelligt fagligt udgangspunkt – så længe omdrejningspunktet er jernbanen. I år breder vi os over emner som DSB's planlægning, den kolde krig og erindringer fra mellemkrigstiden i tre artikler.

Vi indleder med en artikel af Steffen Jørgensen, der ser på DSB's langsigtede planlægning i perioden 1930-1990 holdt op imod skiftende trafikpolitiske positioner. Flere generaldirektørers holdninger og roller belyses fra mellemkrigstidens anlæggelser af broer over Lillebælt og Storstrømmen og indførelsen af lyntog og s-tog til de tilsvarende store anlægsprojekter med broer over Storebælt og Øresund i slutningen af perioden.

I den efterfølgende artikel bringes ny viden frem om den kolde krig og østtysk spionage. Peer Henrik Hansen og Ulrik Vestergaard Jensen ser på det daværende DDR's interesse for og spionage i infrastrukturen i Danmark - en infrastruktur der fra østtysk side blev betragtet som anlagt med et rent militærstrategisk sigte.

I den sidste artikel, som er bundet op på et interview med en kvindelig tidligere DSB-ansat, bliver jernbanehistorien bragt ind i den kønspolitiske debat, idet der ses på

vanskelighederne for kvinders opnåelse af stillinger ved statsbanerne. Forfatteren er Lars Bjarke Christensen, der har interviewet nu afdøde Ellen Helleberg Rasmussen.

Sidst i tidsskriftet bringer vi som vanligt anmeldelser af dansk og international jernbanelitteratur.

Jernbanehistorie bringer fagfællebedømte artikler, hvilket vil sige, at artiklernes kvalitet bliver vurderet anonymt af en fagperson. Denne giver anbefalinger til om artiklen skal publiceres med større eller mindre ændringer, eller om den i sjældne tilfælde ikke kan publiceres. Formålet er at højne kvaliteten af artiklerne. Vi bringer dog også ikke-fagfællebedømte artikler, som vurderes af redaktionen – og fordelingen af fagfællebedømte og ikke-fagfællebedømte artikler varierer.

Redaktionen vil gerne opfordre forskere og forfattere af jernbanerelaterede emner til at indsende idéer eller korte beskrivelser af artikler (abstracts) – hjælp os til at gøre *Jernbanehistorie* til det førende forum for jernbanehistorisk forskning i dets mange afskygninger.

Tidsskriftet bliver offentliggjort med fri adgang på *Tidsskrift.dk* ca. et år efter den trykte version er udkommet.

Odense, februar 2019
René Schrøder Christensen

DSB og den langsigtede trafikplanlægning 1930-1990

Fra enkeltprojekter til fremtidsplanlægning

Af Steffen Elmer Jørgensen





En S-togstamme af 1. generation, her af 3. levering, står klar til indsats på Enghave Maskindepot i 1954. S-banerne i det store københavnske område er forblevet DSB's eneste elektrificerede banenet (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).

Om trafikplanlægning

Store offentlige transportvirksomheder som DSB og Bane-danmark er underlagt Transportministeriets og Folketingets styring og bedriver, for at udfylde deres rolle, planlægningsvirksomhed på mange niveauer. Særlig vigtig er den langsigtede og overordnede planlægning med henblik på at påvirke formuleringen af landets trafikpolitik.

Planlægning af trafik kan være næsten alt fra opførelse af en toiletbygning på en station til langsigtede, nationale perspektivplaner. I denne artikel er fokus især på DSB's rolle i den langsigtede nationale planlægning af den danske infrastruktur fra 1930'erne til 1990. Artiklen vil især se på Trafikkommissionen af 1936, på Privatbanekommissionen af 1954, Det Trafikøkonomiske Udvalg 1955-61, meget kort på sund- og bæltprojekterne, på perspektivplanlægningen først i 1970'erne og dens følger for jernbane- og vejplanlægningen. Sidst men ikke mindst står Plan 90 som det store nybrud i DSB's planlægningsstrategi.

I det følgende vil jeg argumentere for, at DSB efter en moderniseringsindsats i 1930'erne tabte pusten efter 2. verdenskrig og ikke formåede at vise potentiale for vækst og øget service i de landsdækkende trafikplanlægningsprojekter, etaten var involveret i. Det var sikkert ikke muligt at bremse den danske bilismes vækst i større omfang, men den i 1971 udpegede generaldirektør Povl Hjelt dannede med et nyt sekretariat en planlægningsenhed inden for DSB, der viste en gangbar vej ind i fremtiden. En af DSB's svagheder indtil da var, at man lod Ministeriet for offentlige Arbejder og Folketinget diktere udviklingen uden at levere egne politiske indspark og fremtidsvisioner.

Lyntogene, der blev sat i drift i 1935, var et af generaldirektør Knutzens største og mest succesrige projekter i 1930'erne. Her er otte togsæt hentet frem fra remiserne, efter at de havde været i hi under besættelsen. Vi er på Helgoland på Østerbro den 26. oktober 1945 (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).

1930'erne: Peter Knutzen – forretningsprincipper og modernisering

DSB blev i 1920'erne anset for en tung departemental styrelse drevet uden meget hensyn til rentabiliteten, men etaten besad også progressive afdelinger.¹⁾ En sådan var broafdelingen. Den havde lige fra 1870'ernes Limfjordsbro bundet an med store avancerede broanlæg og også fremlagt flere forslag til Lillebælts- og Storstrømsbroer, da en Lillebæltsbro kom på Rigsdagens dagsorden i 1923 og blev vedtaget i 1925.²⁾ I 1932 vedtog Rigsdagen også anlægsloven for Storstrømsbroen.³⁾ Begge broer blev tegnet og projekteret af den talentfulde broingeniør Anker Engelund, der som ung ingeniør kom til DSB i 1918 og i 1924 blev videnskabelig medarbejder med ansvar for projektering af broer.⁴⁾ I øvrigt vedtog Rigsdagen som compensation til jyske interesser en kombineret bro over Oddesund. Anker Engelunds åbenlyse kompetencer førte også til, at han fik ansvaret for design og projektering af flere af de mellemstore broer for amter og byråd: Christian X's Bro over Allsund, Vilsundbroen, Mønbroen og Kronprins Frederiks Bro i Frederikssund og flere andre bilbroer.

Med indvielsen af den tredje hovedbanegård i København blev det aktuelt at omlægge en del af banenetværket i hovedstaden.⁵⁾ Nordbanen, der førte over Frederiksberg nordpå til Frederikssund og havde kontakt til Lyngby, Holte og Klampenborg, blev nedlagt. I stedet blev den nordgående trafik fra hovedbanegården nu ledt gennem en udgravning fra Vesterport langs Vester Voldgade op til Østerport Station. Udgravningen fik i folkemunde betegnelsen "Røret". Fra Østerport udgik nu Helsingørbanen, ligesom der blev lagt et 3. og 4. spor til Klampenborg. Herfra gik enkelte tog til Nørrebro Station. Generelt var der dog for få stationer til lokaltrafikken i den hastigt voksende hovedstad, hvis befolkning i stigende omfang flyttede ud i forstæderne. Der var behov for nye løsninger.

Siden 1870'erne var der i store europæiske byer gjort eksperimenter med elektriske bybaner.⁶⁾ Et system blev præsenteret i Tivoli allerede i 1882. I 1926 nedsatte trafik-

ministeren, Johs. Steensballe, et elektrificeringsudvalg.⁷⁾ Det skulle undersøge mulighederne for en elektrificering af banerne til Klampenborg og Holte samt af Godsbaneringen og Ballerupbanen. Banen på Godsbaneringen skulle føres fra Hellerup over Nørrebro, hvor der siden blev bygget en højbanestation, til Frederiksberg. Først i 1929 kom, efter at en ny socialdemokratisk minister, Johs. Friis-Skotte, var tiltrådt, en betænkning og med den et lovforslag, der fik alle partiers minus Venstres tilslutning i form af lov af 26.04.1930 om Elektrificering af Københavns Nærtrafik.

Denne ministerielt iværksatte planlægning fik virkelig medgang, da Peter Knutzen blev hentet til DSB fra P&T som ny generaldirektør i 1931. Han styrede anlæggene i hus, så indvielsen af Valby-Kbh. H-Klampenborg, Hellerup-Holte og Hellerup-Frederiksberg kunne finde sted i 1934. Der havde været protester mod den kostbare el-drift, men udvalget fandt, at der var ulemper ved at køre dieseltog i Røret, og DSB ville ikke tage ansvar for dieseldrift i så tæt trafik. S-togene var planlagt af et bredt udvalg, og det lykkedes at udgå store nye udgravninger til banespor i København. Nu forestod opsætning af de elektriske anlæg og bygning af en række stationer.

Et andet nybrud på togfronten blev lyntogene. I forbindelse med en drøftelse i Generaldirektoratet i 1933 om togkørslen over Lillebæltsbroen kom ideen om et hurtigtog på tale.⁸⁾ I Tyskland havde man netop taget lyntog i brug, "Der fliegende Hamburger". Peter Knutzen og trafikminister Friis-Skotte ville meget gerne have togsæt, der kunne køres gennemgående fra Sjælland til Fyn. Generaldirektoratet gik i dialog med Frichs Maskinfabrik i Aarhus og Scandia A/S i Randers om at designe nye korte, diesel-drevne tog med stammer på tre vogne, der kunne få plads på færgerne uden frakoblere og omstigninger. Lokomotiverne blev billedlig talt koblet af. Frichs monterede to motorer, der lå under gulvene i de to motorvogne. Det garanterede hidtil uhørte hastigheder på op til 120 km/t. Den midterste bivogn blev forbundet med motorvognene af

fælles bogier. Knutzen introducerede samtidig pladsbilletten og en ny fællesklasse i den åbne del af fjerntrafikvognene. Første klasse sad i kupeer, mens det tidligere tre-klassesystem skulle afskaffes.

Med Knutzens pr-evner blev ideen om lyntog solgt til den socialdemokratiske statsminister Staunings regering og yderligere syv sæt bygget.⁹⁾ I 1937 og 1939 produceredes yderligere i alt 10 sæt med fire vogne. DSB havde skabt en ny togform, der betød kortere rejsetid og en ny standard for komfort. Det var et reelt trafikalt nybrud. Knutzen tænkte sig kørsel uden stop København-Korsør og Nyborg-Aarhus. Det vakte mange protester, og der måtte gennemføres stop i Roskilde og Slagelse. Et morgenlyntog skulle køre uden stop Nyborg-Aarhus, men med stop herfra ved større stationer op til Aalborg. Det andet morgentog stoppede ved større stationer frem til Aarhus. Der kom også fra starten en forbindelse til englandsfærger i Esbjerg. Siden åbnede en forbindelse over Langå til Struer og en fra Vejle over Holstebro til Thisted samt fra Holstebro til Esbjerg.

DSB's progressive tiltag i mellemkrigsårene skyldtes deltagelse i københavnsk egnsplanlægning og teknologisk fremsynethed dygtigt solgt af en pr-minded generaldirektør.

If you can't beat them, join them - DSB og rutebilskoncessionerne

Bag den dynamiske facade kæmpede statsbanerne og privatbanerne samtidig med alvorlige strukturelle problemer: Dårlige driftsresultater, overkapacitet og voksende konkurrence fra rutebiler og lastbiler. Peter Knutzen videreførte med effektivitet den økonomiske rationalisering, som trafikminister Johs. Friis-Skotte havde påbegyndt i 1920'erne.¹⁰⁾ Forretningsprincipper blev strammet, arbejdsgange rationaliseret og medarbejdere afskediget.

Selv i den liberalistiske højborg USA forsøgte man i 1920'erne og 30'erne, da jernbanerne begyndte at blive trængt af vejtrafikken, at koordinere transportsektoren.¹¹⁾ Der blev forsøgt en reguleringspolitik, der sikrede transportselska-

berne rimelige andele i godsmarkedet. Man ville hindre både jernbaneselskaberne i med regeringshjælp at sætte sig på transportmarkedet og lastbiltransporten i at underminere jernbaneselskaberne. De magtfulde truckers accepterede en regulering af deres fragtrater. På jernbanehold kæmpede fagforeningerne stærkt imod nedskæringer og afviklinger. Det gjorde helt frem til præsident Nixons tid transportregulerings-politikken til et politisk minefelt.

Også i Danmark kendte man den udvikling, der gradvist

flyttede en stadig større del af transportarbejdet ud på landevejene. Midt i 1930'erne overhalede landevejsgods-transporten godstransporten på skinner. Det var stadig billigst at fragte tungt gods over længere distancer via jernbane, men last- og varebiler var til gengæld fleksible og kunne levere godset direkte til modtagerne. DSB og privatbanerne skaffede mulighed for til- og frakørsel af jernbanegods på stationerne.¹²⁾ På mange stationer blev der anskaffet lastbiler til fragt af godset.



To Büssing-busser fra 1935 leveret af karosserifabrikken DAB i Silkeborg, hvor billedet er taget. Busserne blev indsat på ruten Valby-Køge. Til denne befærdede rute blev der konstrueret særlige påhængsvogne. Efter krigen indsatte DSB på ruten de særlige leddede busser, Røde Orm. De viste busser er fra den periode, hvor generaldirektør Knutzen med regeringens velsignelse "spiste" mange lukrative busruter (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).

Ved lov af 1923 bemyndigedes amtsrådene til at bevilge koncessioner til rutebilskørsel, fra 1927 både til rutebilskørsel og fragtkørsel.¹³⁾ Loven af 1927 kan ses som et bevidst forsøg på at befri jernbanerne, statsbanerne såvel som privatbanerne, for noget af den hårde konkurrence, de efterhånden var udsat for. Et helt frit transportmarked kunne blive en alvorlig udfordring. Amtsrådene udstedte bevillinger til kørsel på amtsvejene. Sognekommunerne skulle udstede koncessioner til kørsel på bivejene. Når amtsrådene og sognekommunerne havde truffet valg blandt koncessionsansøgerne, skulle koncessionen forelægges Ministeriet for offentlige Arbejder. Amterne kunne vedtage en bevilling, hvis $\frac{3}{4}$ af amtsrådets medlemmer stemte for. Skete det ikke, kunne ministeriet træffe afgørelse i sagen. Ministeriet havde beføjelse til at vurdere, om en koncession kunne skade jernbanetrafikken eller postruterne og anden koncessioneret trafik. Afviste ministeriet ansøgningen, måtte sagen behandles på ny.

Der blev nedsat et ministerielt udvalg til at undersøge de danske ruteselskaber.¹⁴⁾ Det fik tilmed beføjelse til at indstille visse ruter til nedlæggelse eller omlægning. Det var almindeligt kendt, at trafikministeriet så med velvilje på, at DSB, især i Knutzens tid, arbejdede på at vinde koncessionerne på de givtigste rutebilsruter for at imødegå tab på togtrafikken. Fra amtsrådenes og kommunernes side ønskede man ofte at begunstige enten lokale kommunale selskaber eller private rutebilejere. Knutzen havde den fordel at have en socialdemokratisk minister, Friis-Skotte, i ryggen.

I 1933 ønskede DSB at overtage den udløbende koncession på busruten Kolding-Snoghøj-Fredericia.¹⁵⁾ Man ville begynde driften pr. 1. oktober 1933. Den blev drevet af A/S Rutebilerne Kolding-Snoghøj-Fredericia. Amtsrådet bad ministeriet om udsættelse med tilladelsen, men tilkendegav, at hvis DSB ville starte driften den 1. oktober, ville amtsrådet modsætte sig en tilladelse. Amtet anførte, at sagen endnu ikke var færdigbehandlet af de kommunale myndigheder. Det indbragte amtsrådet en røffel, idet mini-

steriet understregede, at Kolding og Fredericia byråd havde godkendt overdragelsen til DSB. Der ville blive indsendt en anmodning om tilladelse til kørsel på ruten fra og med 1. januar 1934, og man forventede tilladelsen givet i god tid, så ministeriet kunne nå at behandle ansøgningen – og dermed lade DSB overtage ruten. DSB havde allerede indgået en overtagelsesaftale med selskabet. På denne måde overtog DSB en stor del af landets givtigste og mest benyttede rutebilsruter – ikke bivejsruterne, men regionale ruter og ruter, der førte til større stationer. Privatbanerne fik til gengæld koncessioner på bivejsruter.

I 1934 søgte Vejle Amtsråd om at få godkendt forlængelse af koncessioner til i alt 36 rutebilsruter.¹⁶⁾ Ministeriet meddelte, at 28 ruter kunne forlænges til 1938. Otte ruter blev kun forlænget til udgangen af 1935 "... under Hensyn til den Konkurrence disse Ruter paafører forskellige Jernbaner". Det var i disse år tanken, at man kunne skabe en balance mellem trafikarterne. Der skulle ikke være unødigt konkurrence mellem bilruter og jernbaner.

Trafikkommissionen af 1936

En konkurrenceregulerende trafikpolitik var også et tema i den trafikkommission, der blev nedsat i 1936. Det fremgik meget tydeligt i det kommissorium, som ministeren for offentlige arbejder gav kommissionen. Det hed:

*"Som det vil være Hr. Folketingsmanden (= formanden, folketingsmand N.P. Nielsen) bekendt, har det voksende Antal Automobiles her i Landet medført en skadelig Konkurrence for Statsbanerne og Privatbanerne. Ogsaa mellem Automobilene indbyrdes gør den skærpede Konkurrence sin uheldige Indflydelse gældende, og man maa være forberedt paa, at denne Udvikling – der i øvrigt ikke er noget særligt for Danmarks Vedkommende, men i endnu højere Grad finder Sted i andre Lande – vil fortsættes og Konkurrencen blive endnu skadeligere for alle Parter."*¹⁷⁾

I konklusionen bifaldt udvalgets flertal den gennem årtiet etablerede koncessioneringspolitik.¹⁸⁾



Storstrømsbroen på indvielsesdagen den 16. september 1937. En kortegte af biler og et tog er samtidigt på vej over broen. Ikke blot det officielle Danmark deltog, men også udenlandske repræsentanter som den tyske rigstrafikminister Julius Dorpmüller. Storstrømsbroen var et af DSB's betydeligste projekter i 1930'erne. Den var designet af professor i brobygning ved Polyteknisk Læreanstalt, Anker Engelund, der havde startet sin karriere som brobygger på Statsbanernes Brokontor og i 1930'erne havde egen tegnestue. Overdelen blev ud fra handelsbalancehensyn leveret af den engelske stålkoncern Dorman, Long & Co., der var kendt for den store havnebro i Sydney. I DSB's arkiver finder man en umådelig mængde detailtegninger fra det engelske firma med Engelunds godkendelse påtegnet. For underbygningen stod ingeniør-koncernen Christiani & Nielsen. Broen var en teknologisk bedrift, Europas længste, der gav blod på tanden til danske ingeniører. Tre ingeniørfirmaer forelagde i 1936 en gennemarbejdet plan for et dansk motorvejsnet og broer over Øresund og Storebælt (Danmarks Jernbanemuseum).

“Samarbejde mellem de 2 Trafikmidler under forskellige Ledelser forstaaet saaledes, at man tilstræber en Tilpasning af Trafikmidlernes Beredskab efter det samlede Behov og søger at undgaa en samfundsmæssig set uheldig Overtrafikering (Spild), kan efter det udviklede ikke tænkes gennemført ad Frivillighedens Vej – hvad ogsaa de næsten 20 Aars Erfaringer viser. Man maa anse det for muligt ved Indgriben fra offentlig Side at etablere saadant Samarbejde mellem forskellige Ledelser, men det vil falde naturligt og kan tilvejebringes paa mest betryggende Maade, naar begge Transportmidler er under fælles Ledelse.”

Det var ifølge kommissoriet opgaven: *“... at fremsætte Forslag til en samlet Trafikplan for Landet og til de regulerende Foranstaltninger, der i denne Forbindelse eventuelt vil være nødvendige for at opnaa en i økonomisk og samfundsmæssig Henseende rationel Ordning af den erhvervs-mæssige Person- og Godstransport.”*¹⁹⁾

Kommissionen var fyldigt besat (22) med folketingsmand N.P. Nielsen som formand, kontorchef Chr. Buchwald fra ministeriet som næstformand samt en række rigsdagsmedlemmer og et par amtsrådsmedlemmer. En håndfuld andre kommunale repræsentanter, nogle ministerielle embedsmænd, DSB's generaldirektør P. Knutzen og afdelingschef Terkelsen deltog, ligesom motororganisationerne og bestyrelsesformanden for Det Danske Luftfartselskab, DDL, sad med. Sekretariatet blev bemandet af to medarbejdere fra hhv. ministeriet og Statistisk Bureau. Til behandlingen af privatbanerne blev der nedsat et arbejdsudvalg. DSB havde således ikke nogen talmæssig overvægt, men stod med sin status som departement i ministeriet sikkert relativt stærkt i kommissionen.

Det stod allerede i 1920'erne klart, at de danske jernbaner kæmpede med overkapacitet og mangel på forretningsmæssige hensyn.²⁰⁾ Betænkningen gennemgik privatbanernes økonomi og regionale betydning. Man tog fat om nældens rod og foretog en vurdering af de enkelte baners levedygtighed.²¹⁾ Det blev bakket op af fyldige analyser i det tykke bilagsbind. Udvalget gennemgik 59 privatbaner, som

opdeltes i fire grupper: (1) De, der ikke havde behov for statsstøtte, (2) de, der var af almen regional betydning, men behøvede statsstøtte, (3) baner af "egnstrafikal" betydning, som skulle støttes foreløbigt samt (4) baner, som det frarådedes at yde støtte til. Opgørelsen viste, at syv baner kunne drives uden statsstøtte, mens 11 havde almen trafikal betydning, men behøvede støtte. 22 baner burde foreløbigt kunne regne med støtte, mens 19 baner ikke burde have støtte i fremtiden – de blev reelt indstillet til ophør.

For DSB's vedkommende var nogle strækninger allerede nedlagt i 1920'erne og flere kom til i 1930'erne.²²⁾ I 1939-betænkningen taltes om "sanering af visse sidebaner".²³⁾ Den tog syv sidelinjers fremtid op til behandling: Skælskørbanen, Videbækbanen, Sallingbanen, Viborg-Herning, Langå-Silkeborg-Bramminge, Himmerlandsbanerne og Assensbanen. Af disse blev Skælskør- og Assensbanerne indstillet til lukning, mens de andre baners skæbne afhang af planer for brobygning og nye vejstrækninger. DSB fik først effektueret nedlæggelserne efter 2. verdenskrig. Flere baner, som Sallingbanen og Himmerlandsbanerne, blev først nedgraderet til rene godsbaner.

I de indledende passager i betænkningen fra 1939 anførtes det, at det kunne være et mål at udarbejde en samlet trafikplan. Det ville kræve omfattende analyser. Der tales i så fald om en fuldstændig tilrettelæggelse af trafikken i det af trafikplanen omfattede område. Der skulle laves beregninger af det eksisterende og kommende trafikbehov. Dertil skulle der beregnes behov for nye trafik anlæg og anskaffelse af transportmidler.²⁴⁾ Betænkningen henviste til, at man på et område som privatbilismen ikke kendte de reelle tal for dens transportarbejde, hverken i passager- eller tonkilometer.

Kommissionen formåede således ikke at skabe en trafikplanlægning som den, der skabtes af Det Trafikøkonomiske Udvalg i 1950'erne. Kommissionen tyede derfor til at anbefale tvangsmæssige og regulerende foranstaltninger og til at koncentrere sig om den kollektive trafik.

Motorveje med Broer 1936 og 1937 og Fugleflugtslinjen

I vejhistoriske fremstillinger bliver tre ingeniørfirmaers plan fra 1936, *Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund*, ofte genstand for omtale, ikke fordi det udarbejdede projekt havde nogen mulighed for at blive sat i værk, men fordi det var et første konkret bud på Det store H, Danmarks motorvejsnet, og gav et kompetent bud på faste forbindelser over Storebælt og Øresund.²⁵⁾ Der blev i en revideret udgave i 1937 anført, at projektmedarbejderne i relation til et ønske om at fremme en fugleflugtslinje fra Skandinavien ned til Kontinentet udarbejdede en plan for såvel en Østersøbro fra Rødby til Femern som en Øresundsbro.²⁶⁾ Østersøbroen var urealistisk, da den ville blive meget bekestelig. I stedet foreslog man en færgeforbindelse, der kunne afkorte sejltiden sammenlignet med Gedser-Warnermünde-ruten. Her anførtes det, at anlæg af jernbanespor fra Nykøbing F til Rødbyhavn ikke ville være meget bekesteligt.

Som det efterhånden er vel belyst, blev de tre firmaer involveret i krigstidens Fugleflugtsprojekt, som var blevet fremmet af firmaernes lobbyarbejde i Tyskland i 1930'erne, og som man fra tysk side efter besættelsen erklærede sig beredt til at fremme.²⁷⁾ Folketinget vedtog den første anlægslov den 22. november 1940. Den omfattede en færgehavn i Rødbyhavn og jernbaneforbindelse herfra til Nykøbing F. Motorvejsprojektet, der blev vedtaget ved lov i januar 1941, blev påbegyndt på Lolland i september 1941. Arbejdet med motorvejen fortsatte frem til maj 1945. DSB udførte planlægning og projektering af færgehavnen i Rødbyhavn og udførte udgravninger og broer til 14 km bane fra Flintinge til Skottemark på Lolland. Det blev også til et sæt tegninger til en ny færge til ruten. Manglende leverancer af stål og beton bremsede projektet.²⁸⁾

Generaldirektør Peter Knutzen og minister for offentlige arbejder ved spadestiksceremonien den 14. september 1941 (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).



Tre ledere, der havde indflydelse på Fugleflugtsprojektet under krigen: statsminister Thorvald Stauning, generaldirektør Peter Knutzen og minister for offentlige arbejder Gunnar Larsen. Anledningen til, at de tre ledere mødtes, var indvielsen af et nyt marketenderi i Centralværkstedet i København i 1941. Der blev altså ikke nødvendigvis drøftet samarbejds politik og Fugleflugtslinje (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).



Storebæltskommissionen og Øresundsudvalget

I 1948 nedsatte regeringen under indtryk af krigsvintrene og sidst vinteren 1946/47 Storebæltskommissionen, der skulle overveje skabelsen af en fast forbindelse over Storebælt.²⁹⁾ De hårde vintre havde vist, i hvilken grad Storebælt delte

landet i to halvdele, som isen kunne adskille i flere måneder. Den store, bredt sammensatte kommissions arbejde fik en parallel i Øresundsudvalget, der blev nedsat i 1954. Øresundsudvalget fik danske og svenske underudvalg besat med relativt få eksperter og økonomer. Hele processen



Stykgods køres ud fra Københavns Godsbane i 1949. DSB gjorde meget for at fremme godstransporten og havde stykgodsafdelinger på de fleste banegårde. Hertil hørte lastbiler til distribution af godset (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).

frem til loven om Storebæltsforbindelsen i 1986 og om Øresundsforbindelsen i 1992 var langstrakt og kompliceret. Hvis der i tidligere faser havde været forslag om rene bilbroer, så var det kollektive princip så meget i fokus i firserne og de tidlige halvfemserne, at det stod klart, at der skulle anlægges kombinerede forbindelser. I 1970'erne og 80'erne var der især på venstrefløjen varme fortalere for en biltogsløsning på Storebælt.³⁰⁾

Det var den billigste løsning, som den socialdemokratiske trafikminister Jens Kampmann støttede under debatterne op til vedtagelsen af den første lov om anlæg af en Storebæltsforbindelse.³¹⁾ Han blev dog underkendt på et ministermøde i november 1972. Der var også borgerlige tilhængere af en biltogsløsning, og Det radikale Venstre havde absolutte bromodstandere, der i 1974 foreslog at revurdere forbindelsen. I 1978 fik Venstre, som var indgået i en usædvanlig regeringsdannelse med Socialdemokratiet, stoppet SSB, Statsbroen Storebælt. Den nye regering Schlüter fik i 1982 iværksat nye undersøgelser, og trafikminister Arne Melchior gjorde sig til en ivrig fortaler for forbindelsen.³²⁾ I 1985 lykkedes det at få Venstre til at opgive sine økonomiske betænkeligheder ved en Storebæltsforbindelse, og dermed kom der for alvor gang i en ny runde forhandlinger om projektet. Socialdemokratiet vedtog internt i 1984 at gå ind for, at både tog og biler skulle køre i tunnel. De borgerlige partier sluttede op om en broløsning. Efter lange forhandlinger i 1986 blev der indgået et bredt forlig, der gennemførte et kompromis med tog-tunnel under (som socialdemokraterne ønskede det) og en højbro over Østerrenden og en kombineret lavbro over Vesterrenden. Kompromisset indebar også, at Det store H nu skulle fuldføres efter den oprindelige plan. Socialdemokratiets trafikordfører Jens Risgaard Knudsen fik sikret Vendsyssel to "højklassede" veje som compensation til Nordjylland for Storebæltsforbindelsens negative effekt på nørrejske færgeforbindelser.³³⁾ Efter komplicerede forhandlinger var den gordiske knude hugget over. Anlægsloven blev vedtaget i 1987.



Generaldirektør P.E.N. Skov var lige som forgængerens Terkelsen uddannet inden for DSB og af mentalitet en embedsmand, der var loyal over for de beslutninger, ministre og politikere tog både vedrørende trafikpolitik i almindelighed og DSB i særdeleshed. Han stod for en kontinuerlig modernisering af DSB i form af overgang til dieseldrift og forbedring af signal- og sikringsystemer, ligesom etableringen af bilfærgeruten Halsskov-Knudshoved skete i hans tid. Han var ikke indstillet på en proaktiv planlægningspolitik som den, der udfoldede sig med Det Trafikøkonomiske Udvalg i årene 1955-1961. Skov ses – i midten – på en præsentationstur for kong Frederik IX med den nye færge M/F Halsskov på Øresund den 9. juni 1956. Til venstre i billedet ses Kai Lindberg, som var trafikminister i den periode, hvor Det Trafikøkonomiske Udvalg arbejdede. Heller ikke han var nogen visionær mand, men han bakkede de nye trafikpolitiske tiltag loyalt op i en saglig form tilføjet en vis tyngde af hans store krop og dybe stemme (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).

Skønt der til Øresundsforbindelsen måtte anlægges en sænketunnel fra Kastrup til den kunstige ø Peberholm, blev det heller ikke et tema her op til den afgørende vedtagelse. Debatten havde også lagt sig fast på, at forbindelsen skulle forbinde København og Malmø, ikke Helsingør og Hålsingborg. Tre betænkninger havde vejet K-M- mod H-H-forbindelsen – den lange forbindelse mellem en hovedstad og en svensk storby og den korte vej over det den smalle, trafikerede passage, der var gunstig for den sydgående trafik fra Mellem- og Nordsverige og fra Norge. Det er værd at mærke sig, at regeringen Schlüter ikke overdrog projektet til hverken DSB eller Vejdirektoratet, men til et statsaktieselskab, A/S Storebælt.



To medarbejdere fra Statsbanernes Søfartsvæsen drøfter i 1955-56 udkast til en ny færge. Man kan forestille sig, at det er en ny bilfærge til den nye Halskov-Knudshovedoverfart, der blev taget i brug i 1957. Når DSB's folk havde fuldstændt tegningerne, og der var bevilget en byggesum, blev projektet sendt i licitation hos danske værfter. Denne færge blev bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).

Beskæring af banenettet – privatbanekommissionen

Privatbanekommissionen af 1954 tog tråden op fra 1939-betænkningen og underkastede alle privatbaner en kritisk analyse og inddelte dem i sin betænkning fra 1956 groft sagt i de levedygtige, de foreløbigt levedygtige og de urentable baner, der burde nedlægges.³⁴⁾ Det var først overvejet at dele banerne i to grupper: De, der burde fortsætte driften, og de, der skulle nedlægges. En del baner kunne dog uden tvivl fortsætte en årrække, selvom man måtte forudse en senere afvikling.

Samlet set kastede Privatbanekommissionen den illusion overbord, at man kunne gennemføre en "retfærdig"

regulering af den offentlige trafik, der udryddede skadelig konkurrence mellem trafikformerne. Analysen i betænkningen fra 1956 var nøgtern og ret skånselsløs. Staten ville ikke pumpe penge i urentable baner, der ikke formåede at anskaffe tidssvarende materiel, manglede passagerer og derfor ikke fremstod som troværdige alternativer til lokale rutebilsruter. I 1950'erne kunne det se ud, som om alle privatbanerne var inde i en dødsspiral. Man kan citere Det Trafikøkonomiske Udvalgs betænkning fra 1961 for en reel dødsdom over privatbanerne. Det var forudsat, at "... praktisk taget alle privatbaner vil blive nedlagt i løbet af de kommende 20 år."³⁵⁾

DSB i Det Trafikøkonomiske Udvalg (TØU)

I 1954 iværksatte Det Økonomiske Sekretariat (DØS) under sekretariatschef Erik Ib Schmidts ledelse en nærmere undersøgelse af Ministeriet for Offentlige Arbejders ressort. Sekretariatet var trukket ind i finansministeriets bestræbelser på at opstille detaljerede statsbudgetter.³⁶⁾ Dermed skulle der opnås bedre muligheder for at styre den økonomiske udvikling fremadrettet. Som Schmidt berettede i et foredrag i Nationaløkonomisk Forening i november 1954, viste DØS' undersøgelser bag notatet om ministeriets aktiviteter, at der faktisk blev arbejdet med flere og store projekter, men der savnedes koordinering. Især i lyset af landets betrængte økonomi og omfanget af de infrastrukturinvesteringer, der krævedes for at imødekomme det langtidspjekt, som især socialdemokratiet dyrkede, nemlig omdannelsen af Danmark til et eksportorienteret industrisamfund, måtte der foretages en begrundet prioritering. Schmidt var en af de betydeligste arkitekter bag udviklingen af velfærdssamfundet fra 1950'erne til 70'erne.

Fra notatet i april 1954 til foredraget i november samme år var Schmidt begyndt at arbejde med tanken om at nedlægge et trafikøkonomisk udvalg. Han motiverede i sit foredrag, trykt i Nationaløkonomisk Tidsskrift, forslaget og sagde, at "... den moderne trafik er et led i den industrielle udvikling;

det ville simpelthen være utænkeligt, at vi skulle fortsætte den meget stærke industrialisering, som for tiden er i gang her i landet og hele Vesteuropa, uden at udbygge vort trafikvæsen i passende takt.”³⁷⁾ Schmidt gik i gang med sonderinger. Hans første intention var at nedsætte et ekspertudvalg bestående af DSB's generaldirektør Emil Terkelsen, vejdirektør Kaj Bang, to professorer i hhv. bane- og vejbygning, en professor i driftsøkonomi, en repræsentant for Det Statistiske Bureau, en repræsentant for færdselspolitiet eller Justitsministeriet samt eventuelt en byplanlægger.³⁸⁾ Hertil kom et sekretariat bemandet af Ministeriet for offentlige Arbejder – plus naturligvis Erik Ib Schmidt som udvalgets økonomiske ekspert og grå eminence. Det var ikke ministeriet, der reelt styrede udvalget. Det gjorde Det Økonomiske Sekretariat diskret.

Schmidt førte en dialog med vejdirektør Bang. Det er sandsynligvis ham, der i et notat har streget færdselspolitiet og en professor i vejbygning ud og i stedet anført cheferne for Post- og Telegrafvæsenet, Vandbygningsvæsenet og Luftfartsvæsenet.³⁹⁾ Det råd synes Schmidt at have fulgt, for i næste udkast til udvalget var det bemandet med ministeriets vigtigste styrelseschefer. Han synes at have indset, at landet ikke havde en stab af trafikforskere, der kunne vurdere sektorens investeringsbehov udefra.

Formand for Det Trafikøkonomiske Udvalg (TØU) blev ministeriets departementschef, Palle Christensen. Han formulerede formålet sådan, at det var udvalgets opgave "...at tilrettelægge et samvirke mellem de forskellige statsmyndigheder inden for trafikområdet, således at disse myndigheders dispositioner og deres planer på længere sigt kan søges sammenarbejdet ud fra et fælles helhedssyn".⁴⁰⁾ Selvom udvalgets plan aldrig blev officielt vedtaget af Folketinget, var det TØU's største bidrag til dansk trafikplanlægning, at det indordnede de offentlige trafikstyrelser i en fælles plan. Styrelser som DSB, Vejdirektoratet, Statens Luftfartsvæsen og Vandbygningsvæsenet måtte kommunikere og tage hensyn til hinandens interesser. Udvalget skulle også analysere trafiksektoren og vurdere de



Fra tidligt i 1950'erne arbejdede DSB på at forbedre sikkerheden og effektiviteten på banenettet. Her er vi i den nye signalpost på Odense Banegård i 1954. Sikkerhedsassistenten sidder ved betjeningstavlen til relæsikringsanlægget (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).



Her ses den nye signalpost på Odense Station i nydelig rødstensarkitektur og med godt overblik for sikkerhedsassistenterne. Året er 1954 (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).



Firmavogn tilhørende Botrans S.A., Paris, lastet med Renault-personbiler ved Østerport i 1959. Bilfabrikkerne på Kontinentet benytter stadig jernbanerne til at køre nye biler frem til importørerne (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).

fremtidige investeringsbehov. Investeringsbehovet var ifølge Schmidt så stort, at det nødvendigvis måtte prioriteres. I første omgang førte det til en sektorvis femårsplan i 1958. De store ambitioner blev først præsenteret i udvalgets betænkning i 1961.

Man kan sige, at den vægtforskydning mellem trafikarterne, der skete i 1950'erne med den stærke vækst i bil-tallet, viste sig i løbet af udvalgets arbejde. Jernbanernes andel i det samlede investeringskøn faldt fra første til anden betænkning. Det skyldtes ikke kun kapløbet mod massebilismen, men også at vejbestyrelsen endnu lå hos landets amtsråd. Det ændrede sig for så vidt ikke frem til 1961, men vejloven af 1957 introducerede både en national vejplan og amtslige vejplaner. Vejdirektoratet udarbejdede en plan for et fremtidigt motorvejsnet baseret på trafik-tællinger og prognoser. Direktoratet skulle samarbejde med amtsvejvæsenene om planer for de overordnede veje. Selvom kun samarbejdet med Københavns Amt blev gennemført, gav det i TØU's sidste fase et overblik over vejud-bygningsbehovet, der tillod at skitsere de fremtidige hoved-landeveje og motorvejene, Det store H. Det betød, at vej-sektoren endte med at lægge beslag på mindst 63 % af budgettet for det 20-årige investeringsprogram, som 1961-betænkningen satte op.

Fra 1955 til den første betænkning i 1958 afholdt udvalget en række foredrag og foretog en status over trafiksek-toren ved at indsamle statistik og analyser.⁴¹⁾

I 1953 foretog Det Statistiske Departement en trans-portundersøgelse, der viste, at lastbilerne allerede målt i tonkm – et mål for afstand gange transportmængde – stod for 50 % af godsomsætningen, mens banetransporten stod for 30 % og skibstransporten 20 %.⁴²⁾ Biltransporterne var i 1956 omtrent 2-3 gange større end i 1939. Man var inde i en markant transportmæssig omvæltning. 1958-betæn-ningen måtte konstatere, at den samlede persontransport på blot seks år fra 1950 til 1956 var steget 15-20 %. Person-transporten med privatbil og motorcykel var steget langt stærkere end persontransporten med bane og bus. Antal-

let af knallerter var vokset til 2-300.000, og cykeltrafikken var aftaget betydeligt. Man var på vej ind i den tid, hvor en-hver teenagedreng skulle have en knallert, når han fyldte 16.

Ser vi på de skønnede investeringer i den femårige pe-riode 1958/59 til 1962/63, var jernbanesektoren det næst-største investeringsfelt efter vejene. Man gjorde dog i 1958-betænkningen opmærksom på, at en ikke ubetydelig del af investeringerne på grund af en institutionel synsvinkel ikke var jernbaneinvesteringer. Det gjaldt anskaffelse af nye bil-færger til 82 mill. kr., en investering skabt af væksten i bil-tallet. Den største investering på området var netop afslut-tet med indvielsen af Halsskov-Knudshoved-forbindelsen, der trods DSB's ejerskab var en ren bilrute. Tilsvarende skulle der investeres i udvidelse af færgehavnene. Således blev der satset på at udvikle hurtigruten Kalundborg-Aarhus. Det krævede 18 mill. 1958-kr. Til Helsingør-Hålsingborg satsede man på en ny bilfærgehavn syd for Helsingørs havn. Lige-som i tilfældet Korsør og Nyborg blev presset på den gamle jernbanefærgehavn for stort.

Største enkeltprojekt var Fugleflugtslinjen, der de fem år fra 1958 til 1963 krævede 70 mill. kr. fra jernbanesiden, det svarede til en fjerdedel til en tredjedel af de samlede statsbaneinvesteringer.⁴³⁾ Her var der tale om nyinveste-ringer: Ny banegård i Nykøbing F., ny bro over Guldborg-sund, ny enkeltsporet banestrækning Nykøbing F.-Rødby Havn samt ny station og nyt færgeanlæg i Rødbyhavn.

Til den københavnske nærtrafik skulle S-banen forlæn-ges fra Glostrup til Tåstrup. Det var fuldført i 1963, og fra 1966 kunne passagererne køre helt til Høje Taastrup.⁴⁴⁾ Desuden skulle der anlægges en linje fra Jægersborg til Lundtofte ved den nye ingeniørhøjskole. Det sidste blev aldrig til noget. På et par hovedstrækninger, Nyborg-Fre-dericia og Lunderskov-Padborg, ønskede man kapacitets-udvidelser, dvs. fire spor. Det skete ikke. Der skulle også bruges 128 mill. kr. til rationalisering af etaten: banelinjer, terminalanlæg og værksteder. Dette arbejde skete gennem 1950'erne og 60'erne med omfattende effektiviseringer af godsbehandlingen, ikke mindst på Københavns Hovedbane-

gårds arealer.⁴⁵⁾ Der var tale om personalebesparelser og mere rationel udnyttelse af kapaciteten. Man nævnte også mindre anlægsarbejder: signal- og sikringsanlæg, linjeblok-anlæg og telefon- og telegrafanlæg. Krydsningsspor skulle forlænges, så der kunne køres med længere togstammer. Der skulle opstilles flere automatiske bomme. Desuden skulle stationsbygninger moderniseres. Alt dette var reelt processer, der allerede var sat i gang gennem 1950'erne og fortsatte ind i 1960'erne.

En anden del blev afsat til nyt rullende materiel, i alt 50 mill. kr. DSB var i gang med at udfase damplokomotiverne og erstatte dem med MY-lokomotiver og mindre diesel-lokomotiver. Planen lød i 1958 på 20 store lokomotiver til 30 mill., 60 mindre lokomotiver til 60 mill. og 160 rangerlokomotiver til 80 mill. kr. Hertil kom behovet for nye personvogne.⁴⁶⁾ Kun 400 ud af etatens 2000 person-, post- og rejsevogne var bygget af stål. Det var påkrævet, at vogne i hurtige tog af sikkerhedsmæssige grunde var stålkonstruktioner. Ønskeseddelen lød derfor på 300 bogie-personvogne og 100 post- og rejsegodsvogne. DSB havde 13.000 godsvogne. Der skulle inden for 12-14 år indkøbes ca. 7.000 vogne. DSB's ledelse gjorde opmærksom på, at reelt burde anskaffelserne måske være af større omfang, men så heftige indkøb over et kort tidsrum ville skabe "en kunstigt høj beskæftigelse".

Femårsplanen gav DSB god lejlighed til at specificere sine behov. Nu var det blot sådan, at femårsplanen ikke gav noget realistisk billede af vejudbygningsbehovet. Dertil var femårs-horisonten ikke tilstrækkelig til at danne et billede af en langsigtet tværsektoral udbygningsstrategi. Schmidt og Palle Christensen lod i et notat dateret 30. januar 1960 meddele, at femårsplanerne ikke skulle følges op med en ny femårsperiode. Det var på tide at arbejde på længere sigt, og det gav et andet perspektiv. Vejloven af 1957 havde beordret udarbejdelse af en national vejplan. Nu kunne der skabes et realistisk billede af vejsektorens investeringsbehov.

Investeringsplanen for de fem år, 1958/59-1962/63, fordelte sig således for DSB:

| | Mill. kr. |
|---------------------------|-----------|
| Faste anlæg | 409 |
| Rullende jernbanemateriel | 250 |
| Færgemateriel | 82 |
| Bilmateriel | 30 |

Der var efter femårs-ønskerne en vis stilstand i udvalgets arbejde. Ud over problemerne med overblik over de vej-mæssige behov, drejede interessen sig også mod Storebæltskommissionens første store betænkning. Trods forbindelsens betydning for landets indre sammenhæng havde kommissionen arbejdet siden 1948. En mindre teknisk betænkning havde i 1956 anbefalet en bro-løsning.⁴⁷⁾ Betænkningen af 1. december 1959 konkluderede, at broanlægget burde gennemføres som en kombineret vej- og jernbanebro.⁴⁸⁾ Kommissionen havde også i opdrag at vurdere mulighederne for fortsat at lade færgerne befordre Storebæltstrafikken. Her var konklusionen: "... at det må anses for teknisk muligt ved fortsat færgefart at betjene en endog langt mere intensiv færdsel, end man efter de opstillede skøn over trafikudviklingen er tilbøjelig til at forvente i årene omkring 1980".⁴⁹⁾ En betænkning om Øresundsforbindelsen var at vente i 1960. Det var derfor nødvendigt at bringe de to store projekter ind i den samlede TØU-planlægning. Der blev i 1960 talt om en ny Lillebæltbro, en ny Limfjordstunnel, evt. vejforbindelser til Hanstholm. Samtidig var der i samarbejde med Københavns Magistrat en række planer på bordet om Københavns forbindelser til landstrafiknettet og om den indre bys sammenbinding med de nye motorvejsindførsler og kanalisering af denne trafik ad ringgader. Den københavnske byplanlægning kalkulede også med forbindelse til en Øresundsbro til Malmø. Øresundsudvalget anbefalede imidlertid i sin betænkning i 1962 at skabe en forbindelse mellem Helsingør og Sofiero nord for Hålsingborg.⁵⁰⁾

Man kan konstatere, at Palle Christensens notat, der iværksatte arbejdet med næste fase, en langsigtet, priori-

teret investeringsplan, ikke konkret nævnte jernbanerne. De indgik i de fælles rammer for trafiksektoren, men det er slående, hvor lidt banerne figurerede i Erik Ib Schmidts og Palle Christensens tanker. Selvfølgelig blev DSB ikke rangeret ud på et historisk sidespor, men det tabte i TØU's arbejdsperiode klart terræn til bilismen og de store vejprojekter.

Arbejdet med den afsluttende store plan blev fordelt på fire arbejdsgrupper.⁵¹⁾ Der var formænd til vej-, sø- og lufttransporten, også DSB skulle udpege en gruppeformand.

Schmidt anførte, at udvalget skulle have sin betænkning klar inden for et år.⁵²⁾ Snart ville Øresundsbetænkningen foreligge, og politikere pressede på for at sætte Storebæltprojektet i gang. Palle Christensen fandt det ubehageligt at skulle forcere arbejdet. Sekretæren, cand.polit. Kai Lemberg, fandt, at der forelå et godt arbejdsmateriale. Under debatterne på TØU's møder stod P.E.N. Skov for en noget divergerende holdning til udvalgets arbejde. Han mente ikke, at udvalget skulle vejlede politikerne (dvs. ved at forelægge projekter og visioner til senere debat og vedtagelse). Tværtimod skulle politikerne vejlede udvalget. Udvalget skulle i hver sag afvente Folketingets stilling, "da vi ikke kan arbejde i strid hermed." Yderligere erklærede Skov, at DSB ikke kunne give tilsagn om at stille sagkyndige fra statsbanerne til rådighed for arbejdet. Endvidere ville han ikke lade DSB forelægge større enkeltopgaver i udvalget. Anlægssager var i forvejen meget komplicerede. Det fik han departementschefens medhold i. Palle Christensen fremhævede, at DSB kun skulle stille med en vejleder til jernbaneudvalget. Det var kun større opgaver, der skulle for udvalget. Vejdirektør Kaj Bang fremhævede, at "... udvalgets opgave er at koordinere – ikke censurere – de enkelte styrelses planer." Udvalget skulle ikke behandle enkeltprojekter, kun de helt store enkeltinvesteringer som broprojekter. Det kan i dag forekomme underligt, at Skov ikke greb denne chance for indflydelse.

Generaldirektøren fik altså i en vis forstand sin vilje, nemlig at beholde enkeltprojekterne i etatsregi. Men han afslørede vel også en uvilje mod den langsigtede og bane-



Med Povl Hjelts udnævnelse til generaldirektør i 1970 fik DSB en dynamisk leder med et forretningspræget syn på driften. Han førte med Plan 90 etaten ind i en målstyret langtidsplanlægning, der ændrede koncernens image og gav fremgang i passagetallet. Hjelt stod også bag en betydeligt teknologisk udvikling og en mere bevidst designprofil (Danmarks Jernbanemuseum).

brydende planlægning, som TØU skulle stå for. Traditionen tro var det for ham politikerne, der kom med projekterne, hvorefter DSB planlagde og projekterede dem.

Da TØU var nær ved publiceringstidspunktet – på et møde den 16. juni 1961 – kom Skovs holdning til resultatet af udvalgets planlægning markant til udtryk.⁵³⁾ Det hedder, at "Skov studsede over, at ca. 60 % af redegørelsen omhandler vejinvesteringer, men ville dog ikke stille konkrete forslag om afkortninger i vejstoffet. Mere betænkeligt var det, at det ser ud, som om udvalget vil forsvare alt, hvad Vejdirektoratet har lavet". Skov beklagede også, at satsningen på nye, store jernbanefærger ikke fik en mere konkret og positiv omtale. Det, generaldirektøren surt erkendte, var, at vejsektoren nu havde vundet den første-prioritet i trafikpolitikken, som jernbanerne havde haft i mange år.

Den fhv. generaldirektør Povl Hjelt giver i et af Lars B. Christensen udgivet erindringsværk udtryk for, at han ved sin tiltræden i 1970 følte, trods et interessant arbejde som leder for Handelsafdelingen, at DSB som transportvirksomhed var ved at gå i stå.⁵⁴⁾ Hjelt siger om P.E.N. Skov og forgængeren Emil Terkelsen, at de var traditionelle embedsmænd og ikke virksomhedsledere. De forstod heller ikke,

at generaldirektøren også er departementschef "... og derfor også må komme med trafikpolitiske oplæg til ministeren." De manglende visioner, hvilket i efterfølgerens øjne betød, at DSB mistede pusten i næsten tre årtier.

Betænkningen af 2. oktober 1961 kunne set ud fra titlen og stoffets fordeling synes at dreje sig om prioriteringen af de tre megaprojekter, som var i spil i perioden: Storkøbenhavns trafikforbindelser, Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. København manglede tidssvarende vejtilførsler og kanalisering af trafikken inde i byen og fik førsteprioritet. Storebælt fik andenprioritet, fordi en forbindelse bandt landsdelene sammen, mens Øresundsforbindelsen skabte forbindelse mellem to lande og derfor måtte få tredjeprioritet. De tre projekter blev imidlertid indplaceret i et stort 20-års-perspektiv, der omfattede alle de statslige trafikinvesteringer. Megaprojekterne var reelt kun brøkdele af de samlede 20-årige investeringer. At de fyldte så meget i betænkningen skyldtes, som anført, presset for at få betænkningen publiceret. Det medførte, at de almindelige udbygningsprojekter som motorvejene præsenteredes i en mere oversigtsagtig form.

I lyset af privatbanekommissionens vurdering af banernes overlevelsessevne fra 1956 så udvalget, som før anført, ingen fremtid for de offentligt ejede privatbaner, og man satte derfor investeringerne de næste 20 år til 0 kr. med en bemærkning om, at der ville ske begrænsede investeringer i form af nødvendige materielanskaffelser, sporforstærkninger m.m.⁵⁵⁾ Det har vist sig, at nok blev mange baner nedlagt, men spådommen om privatbanernes snarlige død var noget overdrevet. Vigtige regionale baner som Østsjællands Jernbaner, Lollandsbanen og Nordjyske Jernbaner eksisterer stadig. Det skal bemærkes, at der til privatbanernes rutebilsdrift blev afsat 100 mill. kr. (1961-kr.).

TØU havde i betænkningens samlede beregninger for jernbanerne udskilt den københavnske nærtrafik.⁵⁶⁾ Den var henvist til det fyldige afsnit om de storkøbenhavnske trafikforbindelser. Frem til 1980 regnede man med, at et årligt personkm-tal (dvs. antal personer transporteret 1 km)

på 3 milliarder ville forblive nogenlunde konstant. Man regnede med stigende langdistancetrafik mellem landsdelene og til udlandet, mens kortdistancetrafikken ville falde. Sidebanernes og de mindre stationers tid var forbi. Investeringerne skulle lægges på hovedstrækningerne, hvor kapaciteten skulle udvides og sikringssystemerne udbygges. For godstrafikken var forudsigelserne mere optimistiske. Man regnede med en årlig forøgelse på 2-3 % fra 1,4 mia. tonkm til 2,3 mia. tonkm omkring 1980.

På ét område inden for den regulære banedrift var der ekspansion i sigte. Det drejede sig om den storkøbenhavnske nærtrafik, der som nævnt blev behandlet i afsnittet om de storkøbenhavnske trafikforbindelser, der havde førsteprioritet blandt rapportens tre store projekter. S-banettet var langt fra udbygget. Der blev også i disse år talt en del om en undergrundsbane. Den var ikke DSB's livret. Derimod fortsatte man gerne sporet fra 1930'ernes første S-baner. Her bakkedes arbejdet op af Egnspanudvalget, der byggede videre på de planer, der var indledt med Fingerplanen i 1947.⁵⁷⁾ Det havde i en egnsplanskitse fra december 1960 anbefalet, at der satsedes på en stærk udbygning af Køge Bugt-området og Roskildefingeren.⁵⁸⁾ Langs Køge Bugt var S-banestationerne tænkt som nye byområder. Roskildefingeren fulgte baneforløbet og fik som bekendt særlige bebyggelseskonzentrationer ved Taastrup og Høje Taastrup. Køge Bugt-fingeren fik både en motorvej og S-banen. I Høje Taastrup byggede DSB en ny stor station i 1986. Her fik banerne en positiv bosættelseskabende effekt.

Vigtigste plan var som nævnt Køge Bugt-banen, der frem til 1980 skulle udbygges fra Enghave til Vallensbæk og på sigt også til Køge. Dertil skulle Hareskovbanen – i dag Farumbanen – elektrificeres og udstyres med dobbeltspor. Der var tale om en Lundtoftebane, der dog aldrig blev til virkelighed. Der blev allerede i 1961 vedtaget en anlægslov for Køge Bugt-, Hareskov- og Lundtoftebanerne. I 1963 fremlagde betænkning 375/1963 et kitseforslag til en tunnelbane.

TØU's jernbaneplaner var fokuseret på den storkøbenhavnske nærtrafik, på udvidelse af færgekapaciteten, men også på spørgsmålet om et valg mellem færger og faste forbindelser over sund og bælt – tunneler var ikke i vælten endnu. For hovedbanelinjens vedkommende blev der sat fokus på moderne materiel, på kapacitetsforøgelse og større sikkerhed, men uden ambition om vækst på dette område. Og der var heller ingen forslag til, hvordan DSB undgik stagnation.

I betænkningen konstateredes det, at anlægsvirksomheden i den storkøbenhavnske nærtrafik var kommet bagud i forhold til trafikudviklingen. De planlagte primærgader, der var gadenettets hovedfærdselsårer, og tunnelbaner, som udvalget ønskede, ville tidligst være klar til brug 5-10 år senere. Der var behov for akut indsats. Der kunne bygges p-pladser ved S-togsstationer.

TØU's betænkning var tænkt som forudsætningen for en investeringsplan, der skulle vedtages i Folketinget. Det skete aldrig. Så fik udvalgsarbejdet og betænkningen nogen betydning? Svaret er, at TØU var et af de få tilfælde, hvor der blev forsøgt en sammentænkning af hele den offentlige transportsektors fremtidige udvikling. TØU havde næppe stor effekt for jernbanerne, fordi der ikke var planer om stor fornyelse i sektoren. Langt mere betød den for vejsektoren, hvor den satte skub i vejplanarbejdet og dermed motorveje og anden vejudbygning. Overordnet set blev vejplanlægningens Store H en masterplan, der gennemførtes ved stykvisse anlægslove. DSB gjorde ikke meget for at formulere fremtidsvisioner og opstille vækstsmål. Det skal retfærdigvis siges, at der ikke var behov for at skabe et nyt skinnenet svarende til motorvejene.

Perspektivplanerne

Sidst i 1960'erne udviklede der sig en miljøbevidsthed i dele af befolkningen, der så olie som en begrænset ressource. Der begyndte at opstå bekymring for, at bilernes behov for mere brændstof ikke kunne opfyldes i længden. Meget



Ole Andresen (1937-2010) var cand.polit. og ikke som foregående generaldirektører uddannet indenfor organisationen. Andresens karriere startede med nogle år i den socialdemokratiske presse. I 1969 kom han til DSB som kontorchef. Han blev efter Povl Hjelts tiltræden som generaldirektør i 1970 leder af DSB's nye sekretariat og i 1978 direktør for den nye økonomi- og planlægningsafdeling. Andresen var en drivende kraft bag Plan 90. Da Hjelt overraskende valgte at forlade sin ellers succesrige lederkarriere i 1981, var Ole Andresen det oplagte valg til at fortsætte den nye kurs. Han var udadvendt, fremadtænkende og altid hurtig i replikken. Andresen forlod DSB i 1989. Her ses 'Ole And' (TH) sammen med Povl Hjelts anden nære medarbejder, 'Peter Plan' (Peter Langager) i 1988 ved genindvielsen af Jernbanemuseet i Odense. Samme år blev Ole Andresen afløst af Peter Langager på generaldirektørposten (Danmarks Jernbanemuseum).

kunne tale for en ny satsning på den offentlige transport.⁵⁹⁾ Det så man kun delvis i PP I, den første perspektivplan, som var led i Erik Ib Schmidts planlægningsprojekt for det danske samfund, der afsluttedes med PP II i 1974. Begge perspektivplaner satsede på at kortlægge en række tendenser i samfundsudviklingen med det formål bedre at kunne styre og prioritere for fremtiden. PP II krydsede olie- og energikrisen i 1973. Det fik som konsekvens, at holdet bag planen ikke fik tid til at indarbejde de nye perspektiver i trafikudviklingen i planen.

I PP I prioriteredes den kollektive trafik med baner og busser i forhold til individuel biltransport.⁶⁰⁾ Perspektivplanen blev offentliggjort før krisen. Men der forelå allerede en række problemstillinger, som trafikministeriet måtte tage hurtig stilling til, såsom den fremtidige vejpolitik og Kastrup Lufthavns fremtid.⁶¹⁾ Derfor fremskyndede perspektivplanudvalget i samarbejde med trafikministeriet udarbejdelsen af en redegørelse, officielt betegnet "Trafikplan 1970-71 til 1984-85" af april 1970. Den blev også beteg-

net som "Hvidbogen". Hvidbogen blev gengivet i PP I som den bærende del af kapitel 12 om transport.

Hvidbogen regnede med endog større investeringer i vejsektoren end TØU-betænkningen fra 1961, nemlig $\frac{3}{4}$ af det samlede investeringsbeløb. Man måtte dog af hensyn til betalingsbalancen holde igen med vejjudgifterne i første femårsperiode og først satse på motorvejene i anden periode. Da ville økonomien være genoprettet, og der kunne satses på motorvejs-H'et og de storkøbenhavnske trafik-



En af tiltagene i Plan 90 var udviklingen af et nyt intercity-tog. Der blev arbejdet med tanker om elektrificering af hovedbanenettet, men da Storebæltsforbindelsen blev skrinlagt i 1978, opgav man planerne, der forudsatte en fast forbindelse over eller under bæltet. I stedet valgte DSB at satse på en helt ny togtype, som blev lanceret i 1984. I 1985 blev der skrevet kontrakt med Scandia A/S i Randers om produktion af de nye togsæt. De første IC3-tog blev leveret i 1989 efter en hel del interne problemer hos Scandia. Indkøringsproblemerne fortsatte de næste år, men siden har de selvkørende togsæt været driftssikre. Her ses et af de nye tog under montering (Danmarks Jernbanemuseum).

projekter. I tredje femårsperiode skulle motorvejsnettet fuldendes. Og hvad var da planerne for jernbanerne?

Hvidbogens udbygningsplan bestod af følgende hovedelementer:⁶²⁾

1. De mindre vejarbejder skulle nedprioriteres til fordel for projekter af trafikøkonomisk betydning. Effekten ville blive fremhjulpet af afskaffelsen af vejrefusionsordningen ved ikrafttræden af den nye vejlov af 1971 pr. 1. april 1972.
2. Motorvejsudbygningen uden for hovedstadsregionen skulle fremskyndes, så den var realiseret ved udløbet af de 15 år.
3. Udbygningen af S- og tunnelbaner i hovedstadsregionen skulle fremmes.⁶³⁾ Motorvejsinvesteringerne i hovedstadsregionen skulle begrænses. De storkøbenhavnske kommuner skulle deltage i finansieringen af regionens motorveje.
4. DSB's investeringer skulle forblive på aktuelt niveau, bortset fra investeringerne i de faste forbindelser.
5. Anlægsarbejderne på Storebæltsforbindelsen kunne tidligst påbegyndes 1975-76. Dermed kunne forbindelsen tages i brug 1985 eller i et af to følgende år.
6. Der var afsat 800 mill. kr. til endelig udbygning af Kastrup Lufthavn. Når lufthavnens kapacitet var opbrugt, skulle den afløses af den nye Saltholm Lufthavn.
7. Anlægget af den nye Saltholm Lufthavn kunne påbegyndes i 1978-79. Den skulle være klar sidst i 1980'erne.
8. En fast K-M (København-Malmø)-linje kunne åbnes i 1983. Der skulle anlægges tunnel til Saltholm i årene 1978-83, og den kunne indgå som den danske del af forbindelsen til Malmø.
9. En H-H (Helsingør-Hälsingborg)-linje skulle være en et-sporet jernbanetunnel. Den kunne påbegyndes tidligst i 1975 og være færdig i 1980. Biloverfarterne skulle stadig foregå pr. færge.
10. Påbegyndelse af en Rødby-Femernbro var ikke aktuel før efter 1985.

DSB kunne vente ekspansion i S-togsanlæggene, ligesom en tunnelbane i København var et ønske, som DSB ikke selv var begejstret for. DSB skulle i øvrigt holde det eksisterende udgiftsniveau. Og så ville det blive involveret i sund- og bæltprojekterne, hvilket medførte store anlægsopgaver. Nok så vigtigt ville det reducere rejsetiderne. Programmet var præget af 60'ernes vækstoptimisme. Men lige om hjørnet, i oktober 1973, brød Yom Kippur-krigen ud.⁶⁴⁾ Det førte til olie-stop og siden olieprisstigninger i en takt, der udløste en økonomisk krise i hele den vestlige verden og ikke mindst i et land, der dengang ikke kendte omfanget af de danske olieforekomster i Nordsøen.

På vejområdet medførte kommunalreformen i 1970, at amtsrådene afgav de almindelige hovedlandeveje til statens bestyrelse.⁶⁵⁾ Staten satsede først i 1970'erne på udbygningen af motorvejsnettet, men her blev olie- og energikrisen en bremsende faktor. Krisen medførte til gengæld, at DSB's nye Plan 90 kom til at indgå markant i trafikminister Niels Matthiasens trafikpolitiske redegørelse i 1975. Krisen medvirkede til at lægge Storebæltsforbindelsen på is og aflyse Saltholmprojektet. Planerne om hele to Øresundsforbindelser blev også lukket ned på ubestemt tid.

Nye tider – ny generaldirektør og kursskifte i etaten

I 1970 gik generaldirektør P.E.N. Skov på pension. Den loyale og driftssikre chef havde stået for en gradvis, teknisk modernisering af statsbanerne, og som anført set sig som embedsmand og ikke som virksomhedsleder. Afløseren, Povl Hjelt, var uddannet indenfor etaten, men havde undervejs suppleret med en juridisk embedseksamen.⁶⁶⁾ Ligesom den næsten samtidigt udpegede vejdirektør, Per Milner, havde Hjelt karisma, pressetække og evne til at tænke nyt, fremad og udad. Dertil var han meget optaget af moderne management-teori.⁶⁷⁾ Han kunne derfor matche Milner i den offentlige debat og var manden, der om nogen kunne opstille et kollektivt alternativ til privatbilismen.

Tidligt i Hjelts periode udarbejdede DSB *Perspektivplan*

1970-1985. Planen blev et første udspil fra det sekretariat, som Hjelt installerede i den tidligere embedsbolig i hovedkvarteret i Sølvgade under ledelse af cand.polit. Ole Andersen. Planen fulgte op på styrelsesloven af 1969, der havde omlagt DSB's struktur og ophævet distriktsinddelingen.⁶⁸⁾ Loven definerede ikke nogen målsætning for DSB, men ifølge perspektivplanens forord var hensigten at effektivisere statsbanerne og på længere sigt at forbedre driftsresultatet. Hjelts hensigt var at ændre den departementale adfærd til fordel for en mere udpræget virksomhedsstænkning, der passede bedre til en så stor transportvirksomhed. Der blev henvist til, at Nordisk Komité for Transportøkonomisk Forskning som led i Nordtransbetænkningen havde opstillet en skønnet vurdering af udviklingen i person- og godstransportarbejdet i Danmark.⁶⁹⁾

Som helhed anførte perspektivplanen, at der ikke kunne forventes nogen betydelig vækst i fjerntrafikken, før Storebæltsforbindelsen var taget i brug.

Da perspektivplanen i lyset af olie- og energikrisen i 1975 blev afløst af Plan 90 og var noget mindre ambitiøs med hensyn til at skabe vækst i etaten, skal der ikke bruges megen plads på at referere den. Hovedpunkterne i planen var:⁷⁰⁾

- Modernisering af hovedbanenettet
- Ombygning af stationer
- Forøgelse af strækningshastigheden på hovedbanenettet
- Nye baneanlæg, bl.a. til en H-H-tunnel, som var et nyt punkt i DSB's planlægning
- Ombygning og modernisering af rangerbanegårde
- Udflytning og rationalisering af centralværkstederne
- Anlæg for rutebiler
- Anlæg for færgetrafikken – vurderingen var afhængig af tunnel- og brobyggeri over eller under Øresund og Storebælt
- Automatisk centralledelse af S-banerne
- En-mandsbetjening af S-togene
- Integrerede databehandlingsanlæg
- Elektrisk udstyr til S-tog
- Ekspropriationsudgifter

I 1970-priser svarede det til investeringer på 90-100 mill. kr. Alt var dog endnu på et tentativt plan men må ses som tilløbet til den gennemarbejdede og ambitiøse Plan 90, der markerede et af de vigtigste kursskifter i DSB's nyere historie. Perspektivplanens mål om modernisering af hovedbanenettet og forøgelse af kørehastigheden gik over i Plan 90. Den kom på den anden side af energikrisen og kunne derfor satse på den kraftigere ekspansion af DSB's passager- og godstrafik.

Plan 90 – en ambitiøs plan for ekspansion i den kollektive trafik

I 1973 besluttede DSB's ledelse, at sekretariatet skulle udarbejde en plan for, som det understregedes, "virksomhedens" (ikke etatens!) aktiviteter frem til 1990.⁷¹⁾ Arbejdet stod på indtil oktober 1975. Rapporten kom altså samtidig med den trafikpolitiske vending, der udviklede sig i oliekrisens kølvand. Bevidstheden om, at olien var en begrænset ressource, bredte sig – symbolsk udtrykt i de bilfrie søndage. Opinionen støttede i højere grad en satsning på den kollektive trafik. Det ellers begunstigede vejdirektorat måtte udarbejde en rapport om udbygning af vejnettet til "Det lille H".⁷²⁾ Det indebar en beskæring af Det store H. Således skulle den jyske motorvej nu kun udbygges som 2-sporet motortrafikvej nord for Aarhus, og arbejdet på Sydmotorvejen skulle foreløbig stoppe ved Rønnede. DSB kunne så til gengæld komme med sin Plan 90, der var en plan for ekspansion af den kollektive trafik.

Med et rødt omslag, vist DSB's nye foretrukne designfarve, fremlagde DSB som noget gennemgribende nyt en "... række mål for DSB's fremtidige udvikling samt forslag til, hvilke aktiviteter der skal igangsættes fra i dag og de næste 15 år..."⁷³⁾ Hensigten var at udarbejde et oplæg til "politisk stillingtagen om den kollektive trafiks og specielt DSB's rolle i det fremtidige danske samfund."⁷⁴⁾ Planen skulle være et redskab til ledelse og styring af koncernen. Ambitiøst udmeldtes det, at planen var et bidrag til sam-



Høje Taastrup Station. Det lå som en fast bestanddel af planerne for Storkøbenhavns egnsudvikling, at der skulle sættes på bebyggelsen langs Taastrup- og Køge Bugt-fingrene. Med den betydelige bosættelse i Vestegnen blev der behov for en større station med både lokale og nationale togforbindelser. Stationen i moderne design tilknyttet et lokalt forretnings- og boligkvarter kunne indvies i 1987. Udover passagertrafik skulle stationen omfatte et godsbanecenter og et S-togsdepot. På billedet er mange folk stimlet sammen til den officielle indvielse (Danmarks Jernbanemuseum).

fundsplanlægningen, såsom perspektivplanlægningen og lands- og regionsplanlægningen. Udover PP I og PP II omfattede det Erik Ib Schmidtske planlægningsprojekt også lands- og regionsplanlægning. I første halvdel af 1970'erne lanceredes tre planlovskomplekser, som hvilede på Landsplanudvalget af 1963's arbejde.⁷⁵⁾ Landsplanlægningen hvilede i vidt omfang på trafikplanlægningen. DSB's bidrag var Baneplanudvalget.

Forudsætningen for Plan 90 var en antagelse af, at den kollektive trafik kunne forøges, og det både persontrafikken og godstransporten over længere afstande. Det store usikkerhedsmoment i planlægningen var de faste forbindelser. Man havde i 1973 vedtaget at etablere selskabet Statsbroen Storebælt (SSB). Man fornemmer en udtalt angst for, at også det projekt kunne gå i stå og som andre Storebæltskommissioner og -udvalg ende med kun at producere planer på papir. Det blev da også tilfældet, da S-V-regeringens sparebestræbelser lukkede SSB ned igen i 1979.⁷⁶⁾ For DSB var udfordringen en fleksibel planlægning.⁷⁷⁾ DSB lagde vægt på et rimeligt højt serviceniveau, indtil de faste forbindelser skulle åbnes.

Hvis vi ser på planens hovedforudsætninger, var forudsigelsen for passagertrafikken, undtaget S-togene, meget optimistisk.⁷⁸⁾ I 1990 skulle passagertallet være fordoblet. For S-togene, der allerede havde et stort passagertal, forventedes kun en stigning på 25 %. Godstrafikken forventedes at stige med 125 %. Færgeoverførslerne af personbiler med færger ville stige 100 %, lastbiler med 70 %. Fordoblingen af passagertallet uden for Storkøbenhavn skulle opnås ved Intercitytogenes timedrift med hastigheder op til 160 km/t og de nye lyntog, samt ved at etablere fødelinjer. Dertil kom et system af tilbringerbusser.⁷⁹⁾

Usikkerheden gjaldt frem for alt Storebæltsfærgedriften. I 1973 havde DSB 10 jernbanefærger på Korsør-Nyborg-ruten. Heraf var hele syv utidssvarende – gennemsnitsalderen var 34 år. Dertil var en række færgelejer nedslidte, og der var behov for nye, brede lejer med to spor, der kunne fordele togstammerne på fire spor på færgerne. De skulle anlægges i årene 1975-80. Planen arbejdede med tre femårsperioder. De øvrige investeringer, især færgerne, skulle afvikles i takt med trafikudviklingen. Endemålet var sat efter den forventede fordobling af passagertallet.



Som et resultat af Storebæltsforliget skulle jernbanetrafikken føres gennem en tunnel under Østerrenden og via en kombineret lavbro over Vesterrenden. Efter et langvarigt og til tider problematisk forløb, hvor den skotske boremaskine på et tidspunkt traf på en vandlomme, og tunnelen blev oversvømmet, var skinneforbindelsen klar i 1995, og regulær togtrafik påbegyndtes den 1. juni 1997. Broen blev åbnet for biltrafik i pr. 14. juni 1998. Her er arbejdere i gang med at lægge sveller og skinner (Peter Thornvig/Danmarks Jernbanemuseum).

For bilruten Halsskov-Knudshoved, der var taget i brug i 1957, forventedes en fordobling af biloverførslerne plus 70 % forøgelse af lastbiloverførslerne.⁸⁰⁾ En færge, m/s Halsskov, skulle udrangeres. Man ville gerne indsætte to nye storfærger, der normalt skulle sejle som tredækkerfærger, men kunne forvandles til firedækkere. På de andre ruter var der anført behov for en ny færge på Rødbyhavn-Puttgarten først i 1980'erne og næppe noget behov for nogen ny færge på den mindre benyttede rute Gedser-Warnemünde. Dog var der snart behov for et nyt færgeleje i Gedser.⁸¹⁾ Skulle Kalundborg-Aarhus-ruten beholde markedsandele, krævede det nye færger, men med usikkerheden om en Storebæltsforbindelse var der ikke budgetteret med nye færger.

På Øresund sejlede DSB både Helsingør-Hälsingborg-ruten og København-Malmø. På H-H-ruten var der maksimal kapacitet. I 1980'erne kunne der indsættes nye dobbeltsporede færger. Skulle kapaciteten øges yderligere, krævede det en ny sydhavn i Helsingør. På ruten København-Malmø kunne der indsættes gamle Storebæltsfærger.

Kerneaktiviteten var dog stadig passager- og godstrafik med tog. Som anført var Hjelt næsten fra dag 1 i 1970 i gang med at modernisere tog og stationer. Han allierede sig med arkitekten Jens Nielsen, fik afløst de brune farver og Vingehjulet med en ny designprofil, der brugte røde og

sorte farver.⁸²⁾ Togdriften var reelt todelt, i de ordinære tog på langdistancerne og mellem regionerne og så S-togene i Storkøbenhavn. I planens investeringssskøn var første fase en modernisering af regionaltogdriften øst og vest for Storebælt samt et system af "tilbringerbusser". Næste fase var de nye lyntog med højere hastighed, 160 km/t. Hertil ville man bygge en fjerntrafikstation i Høje Taastrup og iværksætte timedrift for fjerntrafikken. I tredje fase fortsatte udbygningen med vægt på at indsætte nyt Intercity-materiel. Det blev til IC-3-toget, der ligesom de første lyntog blev udviklet i et samarbejde med Scandia i Randers. Tilbringerbusserne kan ses som DSB's forsøg på at udstrække sit netværk, efter at det havde måttet beskære dele af banelettet. Der skulle oprettes buslinjer fra byer med over 5.000 indbyggere, der ikke havde adgang til intercity- og lyntogsnettet, til nærmeste IC-station.⁸³⁾

S-banelettet blev allerede anset for effektivt udnyttet. DSB ville fortsætte udbygningen af det eksisterende banelanet, men kunne ikke øge frekvensen yderligere. Det skulle række ud til yderregionerne i det storkøbenhavnske område: Køge med udbygning først til Hundige og siden Solrød, Hareskovbanen skulle være dobbeltsporet, S-bane til Høje Taastrup, senere forlænget helt til Roskilde, S-bane Ballerup-Måløv og S-bane til Frederikssund.

DSB mente også, at den nye kollektive satsning kunne medføre en stærkt øget godstrafik. Det var et område, hvor DSB gjorde sit yderste for at give lastbiltrafikken konkurrence. Landet havde rene lastbilsystemer, der udførte speditjonsopgaver, men DSB skulle stå for regularitet med godsterminaler, der kunne sende godsledninger hurtigt videre med lastvogne ejet af DSB Gods.⁸⁴⁾ Til den brug ville der blive satset på transportmoduler, altså containere og andre moduler, der let kunne løftes fra togvogne til lastvogne. Allerede i 1970 anlagde DSB sin første containerterminal i København. Her så man klart, at det var fremtiden. Til gengæld havde godsafdelingen pakhus ved næsten alle stationer.⁸⁵⁾ Det gjorde stykgodsforretningen underskudsgivende. Fremtiden var nogle få store godsterminaler som den, der blev bygget i Taulov.

Endelig overvejede DSB en elektrificering, der både kunne betyde en besparelse og mindre afhængighed af dieselolie. Det er hidtil forblevet et felt, hvor de store ambitioner aldrig er blevet virkeliggjort. Men mange andre dele af Plan 90 skulle blive omsat i handling: Intercitytog med timedrift, godsterminaler, der erstattede nedlagte godsekspeditioner på alle stationer, og en del andet præsenterede offentligheden for en forbedret kollektiv transport. Man kan også notere sig, at sekretariatets planlæggere ikke lancerede forslag om højhastighedsbaner. De var begyndt at dukke op i flere lande som Shinkansen i Japan, TGV i Frankrig og ICE i Vesttyskland. Ligeledes tog DSB ikke fat på at skabe et undergrundsnet i København.

Trafikministerens redegørelse i 1975 – en trafikpolitisk kursændring

DSB havde timet dette for etaten så banebrydende udspil heldigt. Den 16. oktober 1975 afgav trafikminister Niels Matthiasen sin trafikpolitiske redegørelse til Folketinget.⁸⁶⁾ Redegørelsen må have givet anledning til tilfredshed i Sølvgadehovedkvarteret. Ministeren opregnede nye satsningsområder, der var hentet i Plan 90.

Matthiasen konstaterede indledningsvis, at staten havde ansvaret for grundtrækkene i landets trafikpolitik. Den indenrigske fjerntrafik og udenrigstrafikken var statens anliggende. De lokale og regionale trafikopgaver løstes derimod af amter, kommuner og hovedstadsrådet.

Generelt mente Matthiasen, at den kollektive trafik ikke havde gennemgået en tilfredsstillende udvikling i 1960'erne og først i 1970'erne. Men ministeren mente nu, at befolkningen var blevet bevidst om fordelene ved den kollektive trafik. Modsat lignende redegørelser i 1961 og 1969 handlede denne redegørelse ikke overvejende om Storebælt, Øresund, Saltholm og motorveje samt landeveje. Dagsordenen var nu overvejelser om, hvordan den kollektive trafik kunne fremmes.⁸⁷⁾ Senere, da NM talte om de reducerede vejudgifter, talte han om en trafikpolitisk kursændring.

Bemærkelsesværdigt nok afblæste ministeren den med møje af Vejdirektoratet og amtskommunerne udarbejdede *Skitse til Vejplan*, der var offentliggjort lidt tidligere i 1975.⁸⁸⁾ Den ambitiøse vejplan hvilede på forudsætninger, som man ikke kunne bygge på nu i 1975.⁸⁹⁾ Det måtte vejdirektør Per Milner skrive i forordet. Investeringsniveauet var for højt, og ambitionerne var ikke i tråd med den voksende skepsis over for yderligere vækst i biltallet. Det ville uundgåeligt få betydning for vejtrafikkens størrelse. Ministeren anførte, at det kunne indvendes, at den nye politik ville medføre, at vejstandarderne faldt. Matthiasens kommentar var følgende:

“Sagt med andre ord, at der kan være fare for, at bilerne på visse tider af året eller døgnet, når trafikken er tættest, ikke kan komme så hurtigt frem, som hvis man byggede flere veje. Det vil jeg ikke bestride. Vi kan godt komme ud for situationer – midlertidige eller mere varige – hvor trafikken kommer lidt langsomt frem. Men hvor stor er ulykken egentlig ved det? Det kunne jo animere en og anden til at lade bilen stå og tage tog eller bus. Og hvem har egentlig fastslået, at de hidtidige normer var de absolut rigtige?”⁹⁰⁾

I den efterfølgende folketingsdebat⁹¹⁾ kom ministeren under beskyldning fra borgerlige politikere for at føre en socialistisk politik, der ville bremse vejudviklingen og

fremme den kollektive sektor på bilisternes bekostning.⁹²⁾ Det førte Matthiasen til i sine afsluttende bemærkninger at understrege, at der ikke var tale om snigsocialisme og en dødsdom over den private bilkørsel.⁹³⁾ Den radikale trafikordfører Jens Bilgrav Nielsen kom ministeren til undsætning ved at fremhæve, at ambitionen var at mindske bilismens andel i persontransportarbejdet fra 93 % til 86 %.⁹⁴⁾ Niels Matthiasen halede afslutningsvis lidt i land, for redegørelsen var startet med flot at erklære vejinvesteringer krig. Det bør tilføjes, at ministeren erklærede, at Hovedstadens Trafikselskabs koordinering af tog- og bus- trafik skulle fortsættes, og at der skulle lovgives om en lignende koordinering med fælles billetsystemer og lignende i alle amtskommuner.⁹⁵⁾ Det var tiltag, der uden tvivl fremmede den kollektive transport. Indførelsen af trafikzoner med fælles billetter blev en af de seneste 50 års største forbedringer af den kollektive trafik.

DSB plan 2000

DSB fulgte Plan 90 grundigt i hus. Der blev hvert år efter 1975 udarbejdet en årlig femårsplan, der fulgte op på planer og resultater og definerede nye målsætninger.⁹⁶⁾ Ser man på transportstatistikken, vil det fremgå, at den kollektive satsning fik nogen medvind fra sidste halvdel af 1970'erne og gennem "fattigfirserne."⁹⁷⁾ I 00'erne var andelen igen faldet til 7 %. Den trafikpolitiske kursændring synes således overordnet set ikke at være slået igennem.

Hen mod 1990, i 1988, hvor Plan 90-projektet ville udløbe, publicerede DSB en ny fremtidsvision, DSB plan 2000. Det blev konstateret, at det var lykkedes næsten at fordoble passagertallet, som det havde været Plan 90's mål. Man bemærkede ikke, at den procentuelle forskel i forhold til biltrafikken ikke var flyttet ret meget. Plan 2000 havde en lille farvelagt graf, der viste, at mens biltrafikken var steget med 25 % fra 1975 til 1987, var togtrafikken målt i passagertal næsten fordoblet, og flytrafikken steget ca. 60 %.⁹⁸⁾ Man var dog stadig nærmere på biltrafikens 90 % end på

Niels Matthiasens 84 %. Planen tog bestik af to store projekter, der blev succeser: Storebæltsforbindelsen, hvor togene kunne køre gennem tunnelen fra 1997 og passagererne spare en time, samt de nye IC3-tog.

Slutord – stærke ledere bag effektiv planlægning

Trods sit tunge hierarki formåede DSB i 1920'erne og 30'erne at gennemføre en række nyskabende tiltag: Store broer, der var blandt tidens ypperste, elektriske S-tog i Københavnsområdet og lyntog samt en række moderne stationer. De blev til i samarbejde med ministeriet og Folketinget, der igen handlede på basis af lokale interesseorganisationer og kommunal planlægning. Selvom han ikke havde sat det hele i værk, blev generaldirektør Peter Knutzen fra sin tiltræden i 1931 en eminent pr-mand for etaten, der udover at køre de nye ting i hus arbejdede på at rationalisere og modernisere DSB. Trods Knutzen og fornyelsen lurede flere basale problemer, der krævede politisk handling, bag facaden: DSB's og privatbanernes bane-net var vokset ud over kapacitetsbehovet, og konkurrencen fra landevejenes erhvervskøretøjer og privatbilister voksede hastigt. Det fik DSB og ministeriet ind på det kompenserende modtræk at overtage en lang række rutebilskoncessioner. Regeringen nedsatte i 1936 en trafikkommission, hvis kongstanke var, at der kunne gennemføres en regulering af den offentlige transport, der fjernede den overflødige konkurrence mellem baner og busser. Samtidig tog den hul på den prekære manøvre at vurdere hvilke privatbaner og DSB-sidebaner, der i fremtiden skulle have stats-tilskud.

Krigen gav jernbanerne en kortvarig medgang, men efter krigen meldte udfordringen fra bilismen og en række urentable baner sig igen. Passagertallet stagnerede, godsfragten gav underskud. Når dagsordenen er nedskæringer og status quo, kan det bremse en ekspansiv tænkning. DSB blev af ministeriet beordret til at deltage i Det Trafikøkonomiske Udvalgs arbejde i årene 1955-61 med udarbejdelse



DSB plan 2000 fra 1988 dokumenterer stigning i trafikmængden (Danmarks Jernbanemuseum).

af en 20-årig investeringsplan for den offentlige trafik. Hverken Terkelsen eller P.E.N. Skov viste interesse for langsigtede visioner. De var ikke i stand til at formulere strategier til modsvar mod bilismens vækst, men holdt sig til de kortsigtede – men vigtige – moderniseringsprojekter. Kun på bilfærgernes område og med Fugleflugtslinjen skete der noget virkelig nyt. Kombinationen af en voksende miljøbevidsthed og en energisk ny generaldirektør, Povl Hjelt, fik i 1970'erne opstillet de bedst mulige vilkår for at fremme DSB's aktiviteter og bringe det ind i fremtiden. Plan 90-tænkningen gav DSB fremgang i omkring 15 år, men den kollektive trafikpolitiske satsning, som trafikminister Niels Matthiasen lagde op til i 1975, rykkede ikke på længere sigt balancen mellem de kollektive og de private transportformer.

Afsluttende kan det siges, at perioderne med fremsynet planlægning i DSB blev båret frem af dynamiske ledere. Peter Knutzens og Povl Hjelts indsats, er ikke til at overse.

Litteratur

- Andersen, Steen, *De gjorde Danmark større De multinationale danske entreprenørfirmaer i krise og krig 1919-1947*, København: Lindhardt og Ringhof 2005.
- Betænkning afgivet af den af Ministeren for Offentlige Arbejder under 30. December 1936 nedsatte Trafikkommission, København: Schultz 1939.
- Betænkning nr. 144 afgivet af den af Ministeriet for Offentlige Arbejder d. 25. april 1954 nedsatte Privatbanekommission, København 1955.
- Christensen, Lars Bjarke, *Peter Knutzen: Jeg frygter ikke Historiens Dom*, Odense: Syddansk Universitetsforlag 2011.
- Christensen, Lars Bjarke (udg.), *Povl Hjelt og DSB. En rejse i tiden*, Odense: Syddansk Universitetsforlag 2014.
- DSB Plan 1990, Danske Statsbaner, oktober 1975, (intern publikation).
- DSB plan 2000. Moderne transport på skinner, Danske Statsbaner, Juni 1988.
- Indplaceringen af de store Trafikinvesteringer – Storkøbenhavns Nærtrafik, Storebæltsbro, Øresundsbro i et samlet 20 års program for de offentlige trafikinvesteringer, Betænkning nr. 294, 1961.
- Johansen, Hans Chr., "Jernbanerne i bilismens skygge", Thestrup, Poul m.fl. (red.): *På Sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet, 1950-1997*, Bind III, Odense: Jernbanemuseet 1997.
- Hansen, Sanne & John Juhler, *Et eventyr i stål og beton. Bygningen af den gamle Lillebæltsbro 1925-1935*, Middelfart: Middelfart Museum 1996.
- Jørgensen, Steffen Elmer, *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1763*, København/Odense: Dansk Vejhistorisk Selskab i kommission hos Odense Universitetsforlag 2001.
- Jørgensen, Steffen Elmer, "Velfærdsstaten sættes på hjul. Om langsigtet trafikplanlægning, dens forudsætninger og dens følger for dagens Danmark", i: Else Hansen, & Leon Jespersen (red.), *Samfundsplanlægning i 1950'erne. Tradition eller tilløb*, København: Museum Tusulanum 2009, s. 77-152.
- Larsen, Morten Flindt og John Poulsen med bidrag af Niels Erik Jensen, Thomas Kappel og Allan Testrup, *S-banen 1934-2009*, Smørum: Banebøger 2009.
- Lund, Joachim, *Hitlers spisekammer. Danmark og den europæiske nyordning 1940-43*, København: Gyldendal 2005.
- Marfelt, Birgitte, *Omveje til Nutiden - Historien bag DSB*, København: Schultz 2005.

Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund. Forslag udarbejdet af Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S, Kampmann, Kierulff & Saxild A/S – for broen over Øresund i samarbejde med A-B Armerad Betong, Byggnads A-B Contractor, A-B Skånska Cementgjuteriet, København 9. Marts 1936.

Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund. Supplerende Bemærkninger til Forslag af 9. Marts 1936. Udarbejdet af Ingeniørfirmaerne Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S, Kampmann, Kierulff & Saxild A/S, København 17. Juni 1937.

Olesen, Mogens Nørgaard, *Østersøruterne og vejen gennem Danmark*, Bd. 1 og 2, Frederiksværk, Forlaget Nautilus, 2003.

Ousager, Steen, "Krige og Fornylse", Thestrup, Poul m.fl. (red.), *På Sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet, 1914-1950*, Bind II, Odense: Jernbanemuseet 1997.

Pedersen, Ole Karup, "Danmark og verden 1970-1990", Olsen, Olaf (red.), *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie*, Bind 15, København: Gyldendal og Politiken 1991.

Perspektivplanlægning 1970-1985. Redegørelse fra den af regeringen i november 1968 nedsatte arbejdsgruppe. Samt Ibid., Bilag, København: Schultz, marts 1971 (PP I).

PP II - Perspektivplan-redegørelse 1972-1987, København: Schultz, december 1973.

Poulsen, John m.fl., *Fra Lyntog til InterCity. Historien om landsdelstrafikken i Danmark gennem 75 år*, Smørum: Banebøger 2010.

Rose, Mark H, Bruce E. Seely og Paul E. Barrett, *The best Transportation System in the World. Railroads, Trucks, Airlines and American Public Policy in the Twentieth Century*, Ohio State University 2006 (Reprint: Philadelphia: University of Pennsylvania Press 2010).

Schieffelbusch, Martin, *Fugleflugtslinjen som et kontroversielt internationalt projekt, Jernbanehistorie 2013*, Odense: Danmarks Jernbanemuseum 2013, s. 6-27.

Simonsen, Henrik Bredmose, *Motorvejene i Vendsyssel. Det sorte får i dansk trafikpolitik*, Aalborg, Aalborg Universitetsforlag 2002.

Skitse til Egnspan for Storkøbenhavn udarbejdet 1947 af Egnspankontoret, København: Egnspankontoret 1947.

Skitse til vejplan for perioden 1975-90, Vejplanudvalgene 1974, udg. af Vejdirektoratet 1975.

Trinvis udbygning af motorveje i "Det lille H", København: Vejdirektoratet 1976.

Villadsen, Kjeld Simon og Mikael Hansen, *Rutebiltrafik i 75 år*, Esbjerg: Landsforeningen Danmarks Bilruter 1998.

Øresundsforbindelsen. Betænkning om en fast forbindelse over Øresund afgivet november 1962 af de af Sveriges og Danmarks regeringer 1954 nedsatte udvalg, 1 og 2. del, Betænkning nr. 114, København 1962.

Noter

1. Ousager, 1997, s.139-48.
2. Hansen og Hansen, 1996, s. 26-34.
3. Om Storstrømsbroen og de andre større broer, se Hansen og Hansen (1996), op. cit., s. 198-206.
4. Hansen og Hansen (1996), op. cit., s. 34-42.
5. Larsen & Poulsen, 2009, s. 11-12.
6. Ibid., s. 20-21.
7. Ibid., s. 22.
8. Poulsen, 2010, s. 18-31.
9. Ibid., s. 24-26.
10. Ousager (1997), op. cit., 236-41.
11. Rose, Seely og Barrett, 2006, s. 49-63.
12. Ousager (1997), op. cit., s. 157-60 og 188.
13. Ibid., s. 23-24.
14. Ibid., s. 25.
15. Journalsager vedr. rutebilkørsel 1931-1933, ks. 7938, koncession nr. 11, RA j8. Vejle Amt; Trafikudvalget, Rigsarkivet, Viborg.
16. Journalsager vedr. rutebilkørsel 1934-1938, ks. 7939, H II, C19/1933, Min. F. off. Arbejder jr.n 386 f, brev B 329 af 8. Februar 1934, Rigsarkivet, Viborg, Vejle Amt, Trafikudvalget.
17. *Betænkning... 30. December 1936 nedsatte Trafikkommission 1939*, s. 5.
18. Ibid., s. 203.
19. Ibid., s. 10.
20. Ousager (1997), op. cit., s. 28-30.
21. *Betænkning ... Trafikkommission, 1939*, s. 92-93.
22. Ousager (1997), op. cit., s. 245, især tabel 25. Før betænkningen blev offentliggjort, var 17 baner nedlagt.
23. Ibid., s. 154-87.
24. Ibid., s. 10-11.
25. *Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund. Forslag udarbejdet af Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S, Kampmann, Kierulff & Saxild A/S – for broen over Øresund i samarbejde med A-B rmerad Betong, Byggnads A-B Contractor, A-B Skånska Cementgjuteriet, København – 9. Marts 1936.*
26. *Motorveje med Broer ...*, 1937, s. 8-9.
27. Lund, 2005, s. 102-19; Andersen, 2005, s. 217-23.
28. Olesen, 2003, Bd. 1, s. 302-04.
29. *Kommissionen angående en Storebæltsbro, Endelig betænkning I*, s. 8.
30. Jørgensen, 2001, s. 442-46.
31. Johansen, 1997, s. 120-22.
32. Det følgende fra Simonsen, 2002, s.15-22.
33. Forliget i 1986 er skildret detaljeret i Simonsen (2002) op. cit.
34. *Betænkning nr. 144 afgivet af den ... d. 25. april 1954 nedsatte Privatbanekommission, Kbh. 1955.*

35. *Indplaceringen af de store trafikinvesteringer. Storkøbenhavns nærtrafik, Storebæltsbro, Øresundsbro i et samlet 20 års program for de offentlige trafikinvesteringer*, 1961, s. 36.
36. Jørgensen, 2009, s. 99-101.
37. Fra gengivelse af Erik Ib Schmidts artikel i *Nationaløkonomisk Tidsskrift i MOTOR*, 48. årg., nr. 24, 20.11.1954, s. 360: "Nu kommer den samlede Investeringsplan for Trafikområdet. Sekretariatschef Erik Ib Schmidt om de store Trafikproblemer og deres Behandling."
38. Jørgensen (2009), op. cit., s. 101-03.
39. *Ibid.*, s. 103-06.
40. *Ibid.*, s. 106-08.
41. Det Trafikøkonomiske Udvalg 1954-1967, *Et skøn over offentlige investeringer i transportsektoren for femårsperioden 1958/59 - 62/63, baseret på de respektive styrelses vurdering*. Den 20. september 1958, s. 3. Rigsarkivet, Min. f. off. Arbejder.
42. *Ibid.*, s. 3.
43. *Ibid.*, s. 18.
44. Larsen & Poulsen, 2009, s. 6, S-banernes åbningstidspunkter.
45. Johansen, 1997, s. 96-97.
46. *Et skøn over offentlige investeringer i transportsektoren ...*, 1958, s. 20-21.
47. *Kommissionen angående en Storebæltsbro. Foreløbig betænkning om tekniske problemer ved tilvejebringelse af en fast forbindelse over Storebælt*, betænkning nr. 155, 1956, s. 5.
48. Rigsarkivet, Trafikministeriet, TØU, ks. 4, Notat fra Det Trafikøkonomiske Udvalg om de store Transportinvesteringer, 30. januar 1960.
49. *Betænkning ...*1960, s. 119.
50. *Øresundsforbindelsen ...*, 1. del, 1962, s. 21-25.
51. TØU, referat af udvalgets 28. møde den 26. januar 1960, RA, Trafikministeriet.
52. *Ibid.*
53. TØU, referat af udvalgets 32. møde, fredag d. 16. juni 1961. Dateret 22.8.1961, RA, Trafikministeriet.
54. Christensen, 2014, s. 91.
55. *Indplaceringen ...*, 1961, s. 36.
56. *Ibid.*, s. 36.
57. *Ibid.*, s. 83.
58. *Ibid.*, s. 83.
59. Det antydes i PP I, s. 224-25: "5. udviklingen siden udarbejdelsen af trafikplanen af april 1970."
60. *PP II Perspektivplan-redegørelse 1972-1987*, s. 579.
61. *PP I*, 1971, s. 203.
62. *Ibid.*, s. 204.
63. T-baner er tunnelbaner eller undergrundstog.
64. Pedersen, 1991, s. 66-69.
65. Jørgensen, 2001, s. 347-48.
66. Johansen, 1997, s. 169-70.
67. Christensen (2014), op. cit., s. 192-93. Hjelt fik i 1980 tildelt Managementprisen.
68. *Perspektivplanlægning 1970-1985*, Generaldirektoratet for Statsbanerne, Januar 1970, s. 3.
69. *Nordiske Transportproblem (Nordtrans II)*, Nordisk Råd 1971.
70. *Perspektivplanlægning 1970-1985*, s. 20-21.
71. *DSB Plan 90*, Danske Statsbaner, oktober 1975, s. 4.
72. *Trinvis udbygning af motorveje i "Det lille H"*, Vejdirektoratet 1976.
73. *Plan 90*, 1975, s. 4.
74. *Ibid.*, s. 4.
75. Jørgensen (2009), op. cit., s. 131.
76. Jørgensen (2001), op. cit., s. 442-44.
77. *Plan 90*, 1975, s. 68.
78. *Ibid.*, s. 78-80.
79. Forklaret i avisen *Ny Dag* 14.10.1975.
80. Johansen (1997), op. cit., s. 139.
81. *Plan 90*, s. 74.
82. Christensen (red.) (2014), op. cit., s. 130-37.
83. *Ibid.*, s. 26.
84. *Ibid.*, (1975), s. 48-49.
85. Christensen (red.), (2014), op. cit., s. 149-53.
86. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 697-719; Redegørelse af ministeren for offentlige arbejder om trafikpolitik.
87. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 700.
88. *Skitse til vejplan for perioden 1975-90*, Vejplanudvalgene 1974, udg. af Vejdirektoratet 1975.
89. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 712-13.
90. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 713.
91. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 933-1023.
92. Se *Folketingstidende 1975-76*, f.eks. Gustav Holmberg, Venstre, sp. 940-45 og 1008-10 og Oluf von Lowzow, De Konservative, sp. 957-62 og 1013-15.
93. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 994.
94. Tallet er fremhævet af den radikale trafikordfører Jens Bilgrav-Nielsen, *Folketingstidende 1975-76*, sp. 951-52.
95. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 698-99.
96. *Eksempler på disse opfølgende planer er: 5 årsplan 1977-82, 1978-84, 1981-85, 1982-86, 1983-87 (april 1981), 1983-87 (juni 1981), 1983-88, (1983)-88, Vejledning for 5 årsplanen 1983-87, (1985)-90, 1984-89.* Alle 5-årsplanerne var kun til internt brug i DSB. Kan læses i Danmarks Jernbanemuseums videncenter.
97. Johansen (1997), op. cit., s. 19-22.
98. *DSB plan 2000*, 1988, s. 8.

Summary

This article explores the extent to which, during the period 1930–1990, DSB drew up a long-term strategy that might have strengthened the corporation's position when changing governments were formulating their traffic policy objectives.

During the 1920s and particularly 1930s, DSB completed three large projects that positioned the corporation as one of Europe's most modern state railways. Peter Knutzen, who was appointed as Director General in 1931, implemented the projects; he was a great organiser and had a talent for PR. The bridge division planned and projected the Little Belt Bridge, the Storstrøm Bridge and various medium-sized bridges under the management of Anker Engelund who was one of the leading bridge experts of his generation. With the new electrical S-trains in the Copenhagen area and the new express trains, the State Railways offered passengers modern types of trains and enhanced service. The modernisation cannot be regarded as a part of the overall strategy: it was clever utilisation of DSB's potential.

While implementing the modernisation process, DSB was also fighting overcapacity and poor operating economy. DSB was collaborating with the Ministry of Public Works, as the Ministry of transport was called at the time, and DSB took over a number of concessions on profitable regional and inter-regional coach routes with the willing assistance of the Ministry. In this way, the corporation acquired a decent proportion of the road passenger transport services which started competing with the existing railway services. It also applied to the transport of goods.

On its own initiative, DSB started closing branch lines in the 1920s and 1930s. Efforts were made to accelerate this process by establishing the Traffic Commission in 1936. In its report, the Traffic Commission assessed the conditions of 59 private railways in order to determine whether they should receive government subsidies in the future. Seven DSB branch lines also came under scrutiny. However, the contemplated closures were halted by the German Occupation on 9 April 1940, and it was not until 1956 when the

Private Railway Commission prepared a report based on similar classifications that extensive closures were made during the next few decades. The main idea of the Traffic Commission was that adjustments of the train and coach services would prevent unnecessary competition between the different types of transport.

During the 1950s, DSB modernised the rolling stock by introducing diesel engines. Only the S-trains were powered by electricity. New car ferry ports were built at Halsskov in Zealand and Knudshoved on the island of Fyn and double/triple decker ferries were commissioned on the route, while the existing Korsør–Nyborg route was reserved exclusively for railway ferries. The largest new construction project which DSB was involved in before 1970 was Fugleflugtslinjen (meaning bird flight line) with a railway line from Nykøbing Falster to Rødby port and from there the ferry link to Fehmarn which was established during the period 1958–1963.

In 1955, the Economic Secretariat (Det Økonomiske Sekretariat) and the Ministry of Public Works established the Transport Economic Committee (Det Trafikøkonomiske Udvalg). The committee was tasked with developing a twenty-year prioritised investment plan for the entire public transport sector. Promoting the industrialisation and urbanisation of Denmark was particularly on the agenda of the Social Democrats. It required a modern, well-developed infrastructure according to Erik Ib Schmidt who was the head of the Economic Secretariat and one of the most important architects of the welfare state. The committee's final report from 1961 strongly recommended and prioritised an expansion of the road network, not least the motorways. The minutes of several meetings show that DSB's Director General P.E.N. Skov expressed the view that the Ministry and Parliament should award DSB the planning projects. He was a reticent participant in formulating joint objectives for the future. The projects that he and his staff proposed for the committee's first five-year plan were simple rolling stock purchases and improvements rather than a vision for the future of the railways. It may well be one of

the reasons why the committee did not expect any growth in passenger numbers on the railway network. The committee only anticipated expansion for the S-train network and the ferry services.

The 1961 report prioritised three huge projects in the following order: the transport connections of Greater Copenhagen, the Great Belt Fixed Link and the Øresund Bridge. It seemed as if this prioritisation was the objective of the report, but these three projects constituted only a very small part of a very extensive infrastructure investment.

Throughout the 1960s and the early 1970s, the public sector was preoccupied with long-term, national planning. Perspective plans PP I and PP II reviewed the development of society from which the government would have to take its direction when it came to long-term planning. PP I included all the major infrastructure projects at the time, from the Saltholm airport to a motorway network. Towards the end of 1973, PP II was forced to abandon presenting a new scenario for the transport sector on account of the oil and energy crisis.

The oil crisis made it relevant to consider how to improve public transport. DSB appointed Povl Hjelt as the corporation's new Director General in 1971 and he was a very enterprising man. Povl Hjelt made it his business to lead DSB out of the stagnation which had characterised the corporation for a few years and turn it into a transport company. He formed a secretariat and it developed Plan 90 which was published in 1975. The plan became DSB's first proposal for a long-term plan that could affect the country's transport policy for many years to come. DSB succeeded in setting goals that were both realistic and ambitious for the year of the launch in 1975 and till 1990. One of the main goals was to double the number of passengers. Hourly services were to be introduced on the main lines together with new and faster trains, and the goods traffic was to be handled by a few, large goods terminals in the course of the fifteen-year period. In addition, Povl Hjelt initiated an overhaul of DSB's design and brand which saw

the end of the brown colour and the winged wheel. Many stations were modernised, and the plan was to introduce shuttle-bus services to major stations from towns with at least 5000 residents and no railway.

The government, under the leadership of Anker Jørgensen, welcomed Plan 90 as a feasible improvement of Denmark's public transport services. In October 1975, the Minister for Public Works Niels Matthiasen announced in a transport policy statement to Parliament that the future investments in new roads were to be reduced, and the funds would be redirected to support the growth of the public transport sector. The goals of Plan 90 were set as a standard. Like the coordination of the train and bus/coach services, the introduction of zone tickets was also praised. However, the target was only to reduce private motoring from 93 to 86 per cent of the overall number of passenger journeys. Public transport kept gaining ground until the early 1990s but after that the development in car and fuel prices once again favoured private motoring.

Finally, it must be emphasised that not till late, and maybe too late, did DSB attempt to shape the future of the railway sector. In addition, it should be noted that the periods which saw constructive initiatives coincided with the periods during which two strong Director Generals, Peter Knutzen and Povl Hjelt, were at the helm and they were primarily concerned with what made sense in business terms rather than what would benefit society at large.

Kold krig på skinner

DSB og dansk infrastruktur i en østtysk optik

Af Ulrik Vestergaard Jensen og Peer Henrik Hansen

"Materialets omfang viser, med hvilken lethed det kan skaffes til veje. Samtidig viser det, hvad det betyder, når en ikke tilfældig turist 'tager et uskadeligt billede af et vejkryds i Vestjylland'. Systematisk anvendelse af sådanne 'uskadelige' billeder som i det foreliggende materiale dementerer værdien af den nedvurdering, som sikkerhedsbestemmelserne ofte er udsat for."¹⁾

Med disse ord konstaterede en afdelingschef i Forsvarets Efterretningstjeneste (FE), at fremmede spioner under den kolde krig havde haft let spil, når de indsamlede informationer om Danmark. Det måtte han og resten af efterretningstjenesten sande, da de fra en udenlandsk samar-

bejdspartner modtog et omfattende men ufuldstændigt materiale bestående af mapper og hæfter indeholdende billeder og oplysninger om blandt andet den jyske vestkyst, Fyn, Langeland og Lolland samt infrastruktur og militære oplysninger.²⁾ Materialet, som fyldte en almindelig flyttekasse, stammede fra den østtyske militære efterretningstjeneste Verwaltung Aufklärung og blev nu gennemgået af FE's sikkerhedsafdeling. Det var tydeligt, at spioner havde været på spil og havde rejst landet tyndt for at skaffe de mange billeder og informationer. Det er ikke så tit, at man får mulighed for at kigge fjenden i kortene, men det er muligt med det foreliggende materiale. Hvordan så man på Danmark, og hvor stor indsigt havde østtyskerne i de danske forhold? Hvad var eksempelvis jernbanens rolle i den danske krigsplanlægning? Hovedvægten af de øst-



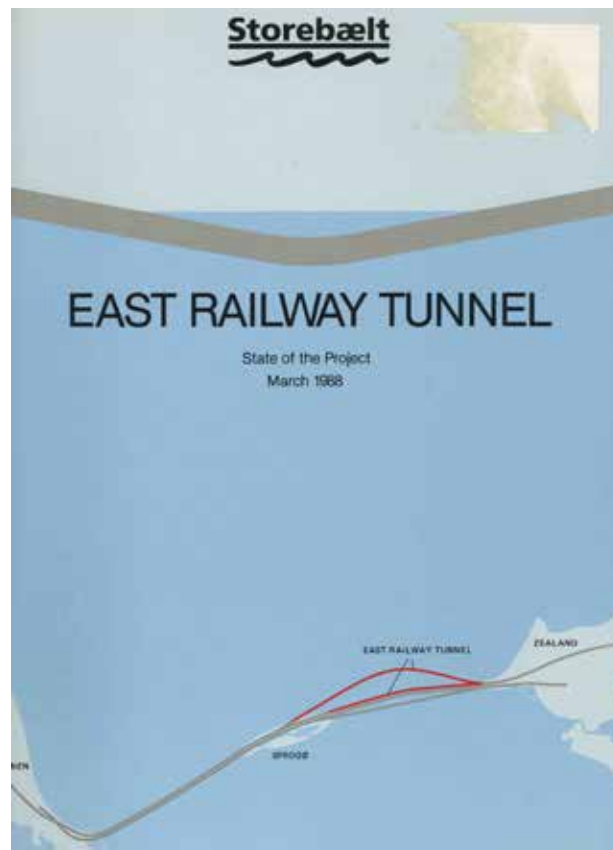
Planerne om en fast forbindelse over (og under) Storebælt blev fulgt nøje af østtyskerne, der så brobyggeriet som en vigtig faktor, når der i tilfælde af krig skulle flyttes danske og vestlige styrker fra vest til øst (RA, FE's arkiv).

tyske indhentninger i det foreliggende materiale var produkter baseret på den såkaldte terrænrekonoscering, og her rettede majoriteten sig mod det jyske område. Udover det jyske område blev dele af Lolland, Langeland og Fyn beskrevet. Der var i alt tale om ti pakker med i alt 35 bind fordelt på følgende vis:

- Pakke I – Vestkysten/Esbjerg (tre bind)
- Pakke II – Vestkysten/Rømø (et bind)
- Pakke III – Vestkysten (11 bind)
- Pakke IV – Vestkysten (et bind)
- Pakke V – Nordjylland (tre bind)
- Pakke VI – Fyn og øhavet (seks bind)
- Pakke VII – Langeland (fire bind, det femte mangler)
- Pakke VIII – Lolland (et bind)
- Pakke IX – Diverse militære udklip m.m. (fire bind)
- Pakke X – Dansk infrastruktur (et bind)

Hvert af de 35 bind var fyldt til randen med billeder, beskrivelser og analyser af de danske forhold. Forud for produktionen af det omfattende materiale lå hundredvis af dages rekonosceringer i Danmark. Rekonosceringer, der ifølge FE var grundigt forberedt og derefter metodisk efterbehandlet af de østtyske analytikere. Informationer om danske militære og geografiske forhold (avisklip m.m.) havde været under opbygning siden 1960'erne, og den fysiske indhentning af fotografier, oplysninger og frit tilgængeligt materiale (eksempelvis informationsmateriale fra DSB) blev udført i perioden 1978-1989, hvoraf de sidste opdateringer blev udført i sidste halvdel af november 1989 og formentlig journaliseret i 1990. Materialet var dog ufuldstændigt, og oplysninger om diverse danske militæranlæg var fjernet fra materialet.³⁾

Danske Leopard 1-kampvogne på øvelsen 'Golden Crown' ved Kassel september 1988 (Christen Laursen).



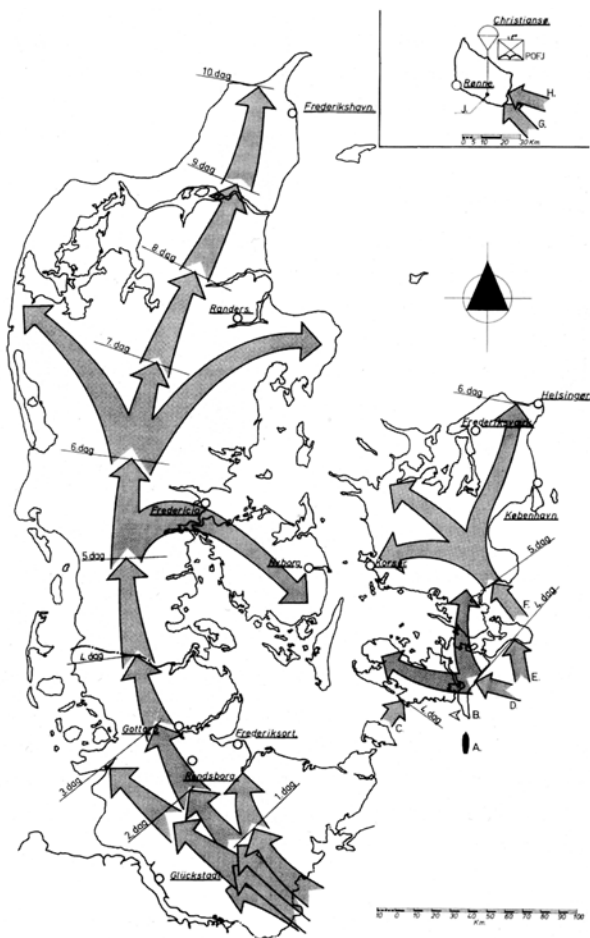
Kold krig på forskningsfronten

Siden 1990'erne er forskningen i den kolde krig gradvist vokset. Adskillige store undersøgelser har forsøgt at kaste lys over Danmarks rolle under den kolde krig. Dansk Udenrigspolitisk Institut (DUPI) præsenterede i 1997 den såkaldte Thulerapport om Danmarks atompolitik på Grønland, og ti år senere kom DUPI/DIIS's undersøgelse af Danmarks stilling under den kolde krig, herunder truslen fra Øst.

Ti år efter sin nedsættelse kunne PET-kommissionen i 2009 fremlægge resultaterne af de mange års undersøgelse af efterretningstjenestens virke under den kolde krig. Endelig præsenterede Center for Koldkrigsforskning under historiker Bent Jensens ledelse sin rapport i 2014 – en rapport, der synes at være et erklæret modsvar til de fortællinger, som DIIS og PET-kommissionen fremlagde år tidligere.⁴⁾

Ved siden af dette har en række projekter øget vores viden om den kolde krigs betydning for forholdene i Danmark. Også en række personlige bidrag har åbnet op for nye vinkler, men de skriver sig som oftest ind i den politiske fortælling om den kolde krig.⁵⁾

Og her ligger en skævvridning. Fokus har oftest ligget på den politisk-diplomatisk fortælling, når den kolde krig er blevet udforsket i et dansk perspektiv.⁶⁾ Ikke nok med det: Forskningen har også været anvendt som et politisk våben i kampen om, hvem der havde ret og uret under og efter den kolde krig – noget, som historiker Rosanna Farbøl har set nærmere på.⁷⁾



Warszawapagten øvede igen og igen fremrykningen mod Vest. For Danmarks vedkommende handlede det om hurtigt at rykke frem og sætte sig på den jyske halvø. På den måde kunne man kontrollere gennemsejlingen til Østersøen og afskære danske styrker fra at modtage forstærkninger fra Vest (RA, FE's arkiv).

krig sluttede med murens fald den 9. november 1989, og at årene op til dette havde været rolige og stilfærdige. Overordnet set kan vi på baggrund af det ovenfor beskrevne materiale konstatere, at østtyskerne fortsatte efterretningsarbejdet mod Danmark efter november 1989, og at man i årene og månederne op til murens fald havde gennemført indhentninger en række steder i Danmark. Disse aspekter er tidligere blevet berørt i andre artikler og publikationer. Denne artikels ærinde er at give indblik i østtyskernes kortlægning af den danske infrastruktur og dermed Warszawapagtens muligheder for at operere i Danmark. Vi vil forsøge at svare på,

En afgørende og iøjnefaldende mangel i den danske koldkrigsforskning er det militære og forsvarsmæssige aspekt. Nok er det behandlet i de store undersøgelser, men det er sjældent uddybende og ofte kun en "bifortælling" til eksempelvis at sige noget om den politiske udvikling.

Vil man vide mere om de militære og forsvarsmæssige aspekter, kan der findes mange spændende oplysninger i mindre udgivelser med mere specifikt fokus på eksempelvis den militære trussel fra Øst, festskrifter eller erindringsbøger.⁸⁾ Fremhæves skal dog Kulturstyrelsens undersøgelse af den kolde krigs anlæg og den dertilhørende udgivelse, hvor den kolde krigs politiske, diplomatiske, efterretningsmæssige, samfundsmæssige og (infra-)strukturelle fortælling søges forbundet, så læseren får en bedre forståelse af den kolde krigs "forbundne kar" i Danmark.⁹⁾

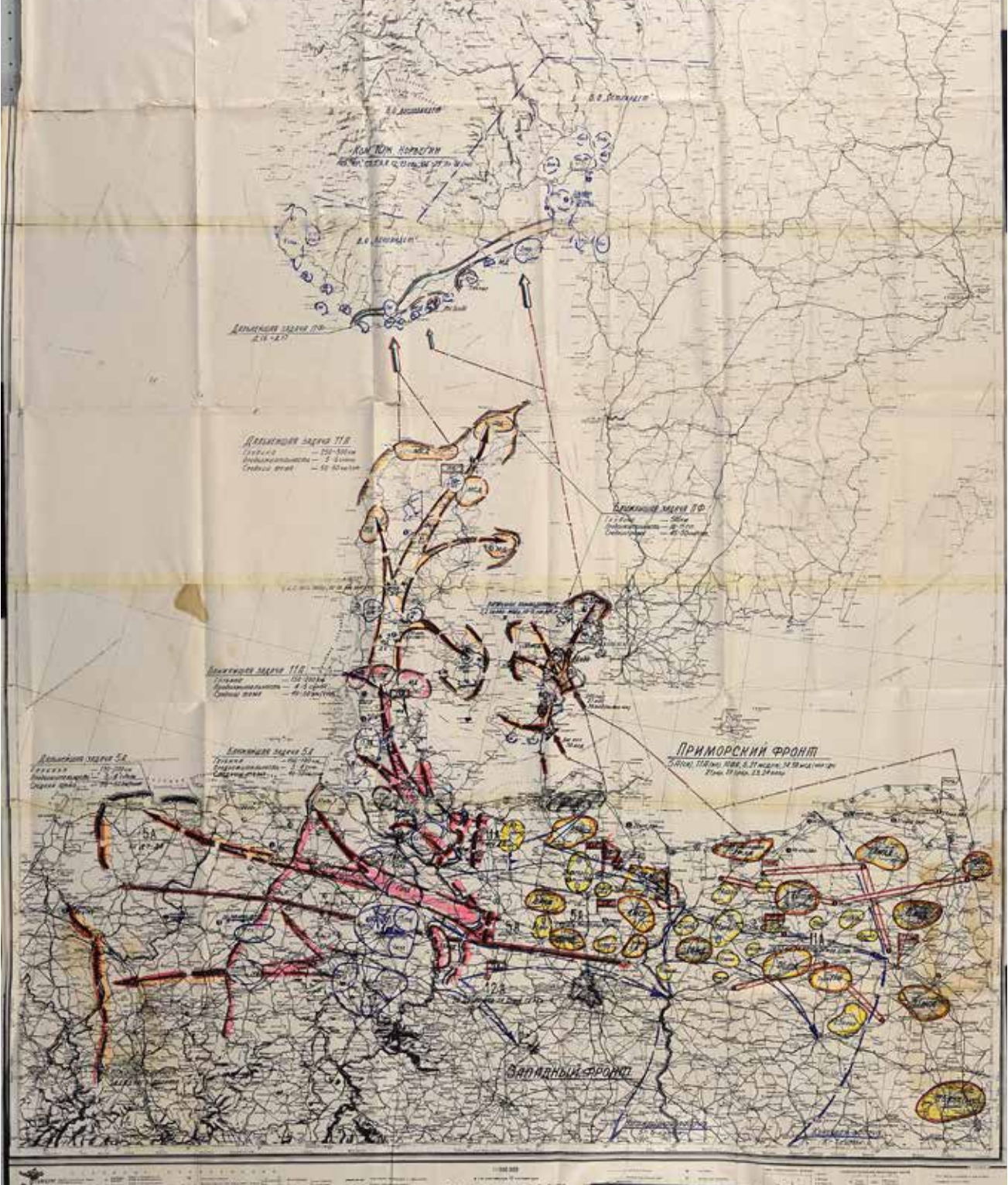
Noget, som de store undersøgelser bragte med sig, var en større indsigt i og efterfølgende voksende forskningsindsats inden for efterretningstjenesternes virke.¹⁰⁾ Det er også inden for dette felt, at denne artikel indskrives sig, dog med et forsøg på at bygge bro til de militære, forsvarsmæssige og infrastrukturelle aspekter af den kolde krigs fortælling. Artiklen vil fokusere på perioden lige før og omkring murens fald. De fleste tænker sikkert, at den kolde

- hvilket syn man fra østtysk side havde på den danske infrastruktur
- hvilke vurderinger af det danske jernbanenets militære betydning der præsenteres i det østtyske materiale
- hvilke trafikknudepunkter og områder der blev tillagt særlig værdi
- hvordan østtyskerne så på civile og militære mål med den danske infrastruktur

Hvorfor overhovedet kigge nærmere på dette materiale? Selv om det østtyske materiale synes ufuldstændigt, indeholder det en række interessante oplysninger og betragtninger om, hvordan fjenden – i dette tilfælde DDR og dets militære efterretningstjeneste – så på Danmark og de danske forhold. Store mængder af det østtyske arkivmateriale blev destrueret i tiden lige efter murens fald, hvorfor denne lille kildegruppe er interessant. Det måske vigtigste perspektiv i denne artikel er forholdet mellem den civile og militære optik, og hvordan en vejstrækning eller jernbanes formål kan få vidt forskellig betydning, afhængig af om man analyserer den set gennem danske civile briller eller den østtyske militære monokel. Materialet kan også give et bud på, hvor god eller hvor dårlig indsigt de østtyske analytikere havde i de danske jernbaners muligheder og faktiske opgaver i tilfælde af krig.

Замысел

действий Приморского Фронта на оперативно-тактическом учении „Вал-77“



Danmark og DDR som frontlinjestater

Under hele den kolde krig lurede faren for en krig mellem Øst og Vest. Indtil 1949 havde USA monopol på atombomben, men en omfattende spionagevirksomhed gjorde russerne i stand til at sprænge og teste deres første atom-bombe flere år før end ventet.

Atlantpagten blev stiftet i 1949, og Danmark var blandt de stiftende lande. Det var blandt andet frygten for den sovjetiske fjende i Øst og behovet for militær assistance, som gjorde, at Danmark brød med flere års alliancefrihed og gik med i den forsvarsalliance, som senere blev til NATO. Udover medlemskabet af Atlantpagten valgte regeringen at udstede den kongelige forholdsordre 6. marts 1952 for at understrege, at Danmark og danskerne selv skulle kunne optage kampen mod en angribende fjende.¹¹⁾ Ingen måtte være i tvivl om den danske forsvarsvilje, og Atlantpagten skulle sikre Danmarks overlevelse i tilfælde af en ny krig.

Overfor denne alliance dannedes Warszawapagten i 1955, og dette var det sovjetisk-ledede modstykke til NATO. Warszawapagten talte stort set alle de østeuropæiske lande, og der var aldrig tvivl om den sovjetiske ledelse og overkommando inden for pagten.

Mens NATO-landene drøftede og debatterede den fælles strategi, havde Sovjetunionen det privilegium at kunne diktere den østlige pagts strategi og planer. Det var blandt andet en hjørnesteen i pagtens doktrin, at en ny krig mellem Øst og Vest ikke måtte udkæmpes i Østeuropa, men skulle udkæmpes på vestlig jord. Denne tilgang gjorde, at Warszawapagtlandenes militær var i et nærmest konstant forhøjet beredskab, og at enkelte enheder kunne være krigsklar i løbet af meget kort tid sammenlignet med deres danske modstandere.

Fra slutningen af 1950'erne og frem udvikledes planer for Warszawapagtens fremrykning i tilfælde af krig, og Danmark ville meget tidligt blive berørt af Warszawapagtens såkaldte Kystfront. Kystfronten var en front ledet af den polske generalstab men bestående af styrker fra Polen, DDR og Sovjetunionen. I tilfælde af krig var det styrkernes

opgave at rykke vestover og med flåde-, fly- og landstyrker indtage Danmark og sikre kontrollen over danske bæltter, stræder og sunde. Dele af kystfronten skulle fortsætte vestover til Holland, og i visse øvede scenarier indgik også Norge som et militært mål. Danmark var imidlertid en fast bestanddel af Kystfrontens opgaver. Man skal således forestille sig, at hen mod 100.000 østlige styrker havde til opgave at rykke hurtigt frem og med bistand fra taktiske atomvåben indtage Danmark og området omkring Østersøen.¹²⁾

De østlige efterretningstjenester var nødt til at indsamle alle tænkelige oplysninger om danske forhold, heriblandt den danske infrastruktur, for at kunne optimere sine operationer på dansk jord i tilfælde af krig.

På dansk side vidste efterretningstjenesterne, at elværker, havne, kajpladser, jernbaneknudepunkter, jernbanebroer og lignende, der i tilfælde af krig kunne få betydning for Warszawapagten, blev fotograferet og jagttaget af østblokkens spioner.¹³⁾ Den slags observationer blev foretaget under hele den kolde krig og indgik i østblokkens planlægning. En polsk militærattaché kunne eksempelvis få til opgave at indberette enhver militær installation, broer, jernbanenet og -stationer samt flyvepladser i et bestemt område.¹⁴⁾ Et nyt objekt af militær betydning, og dermed også et mål for de østlige tjenester, var Farø-broerne, som ved gentagne lejligheder i 1980'erne blev besigtiget fra østlig side. Farøbroernes konstruktion og bærekabler blev blandt andet studeret af en tjekkoslovakisk ingeniør, ligesom sovjetiske lastvogne blev parkeret ved broerne, inden der blev "fotograferet mod Farø-broerne, ligesom der blev foretaget notater."¹⁵⁾ Dette var en del af den kolde krigs hverdag, og målene forandrede sig hele tiden. Nye veje, jernbanelinjer og lignende kom til.

Som dansk sikkerhedstjeneste var det omvendt PET's opgave at holde øje med øststaternes aktiviteter i Danmark og holde et vågent øje med de diplomater og "spioner", der rejste rundt i Danmark for at skaffe informationer.

De østlige efterretningsofficerer vidste formentlig, at man fra dansk side havde etableret et fintmasket net af

Den østtyske efterretningstjeneste indsamlede alle tænkelige oplysninger fra diverse åbne kilder, som senere kunne få betydning for den militære planlægning. Selv en lille dansk avisnotits om den nye Lillebæltsbro indvielse fandt vej ind til arkivet (RA, FE's arkiv).

meddelere over hele landet, der kunne melde tilbage til myndighederne, når de så en af østambassadernes diplomatbiler i lokalområdet eller på vej på færgeren. "I stedet for at gøre brug af de sædvanlige ruter over Storebælt, når de sovjetiske efterretningsofficerer skulle på rejse til Jylland og Fyn, gjorde de brug af færgeruter, hvor PET's meldesystem ikke var så velfungerende som på Storebæltsoverfarten," skriver DIIS-rapporten.¹⁶⁾

Hos Forsvarets Efterretningstjeneste havde man en afdeling, den såkaldte Nøglepunktssektion, der sad med det forkromede overblik over Danmarks vigtigste militære og civile knudepunkter, som skulle beskyttes i tilfælde af krig. Afdelingen gjorde, hvad den kunne, for at sløre hvilke punkter der i tilfælde af krig var af vigtighed for det danske beredskab. De offentligt tilgængelige centimeterkort gav ikke altid det fulde indblik i et område, eller hvad det rummede af eksempelvis militære objekter. Sådanne objekter sørgede nøglepunktssektionen nemlig for at få udeladt på de endelige og tilgængelige kort. Mens broer, veje, jernbaner og motorveje nødvendigvis måtte være tydelige på kortene, var det langt fra alle militære nøglepunkter såsom kaserner, depoter, radarstationer og lignende, som kunne aflæses på de danske kort.¹⁷⁾

Hvis de østlige efterretningstjenester ville være helt sikre på, hvordan tingene forholdt sig på eksempelvis havnen i Esbjerg, ved Lillebæltsbroen eller ved et depot i Nordjylland, måtte der sendes folk af sted for at indsamle oplysninger og billeder samt foretage observationer. Det er sådan, dette omfattende materiale er blevet til. De østtyske efterretningstjenester, som i dette konkrete tilfælde havde været på spil, gjorde brug af flere typer indhentere til at skaffe de ønskede oplysninger. Østtyskerne havde i den kolde krigs sidste år en række tilstedeværende efterretningsofficerer, der under dække af såvel diplomatisk dækstilling (der skulle skjule, at deres egentlige arbejdsgiver var efterretningstjenesten) som diplomatisk immunitet kunne operere frit i Danmark. Det samme kunne udvekslingsstuderende og stipendiater, som var i Danmark



med et legalt ærinde, men med hemmelige opgaver understøttet hjemmefra. Også tilrejsende specialister — personer, som kom til Danmark under falsk identitet under dække af at være turister eller politiske flygtninge — blev anvendt til at indhente oplysninger.¹⁸⁾ Lastbilchauffører var ikke bare lastbilchauffører. Nogle af de østeuropæiske chauffører havde i virkeligheden tilknytning til eksempelvis polske, østtyske eller sovjetiske specialstyrker og blev sendt til Danmark for at "besigtige på forhånd udpegede militære mål, som de pågældende i tilfælde af WAPA-angreb vil være ansvarlige for. Disse mål omfatter også broer, jernbaneknudepunkter osv."¹⁹⁾

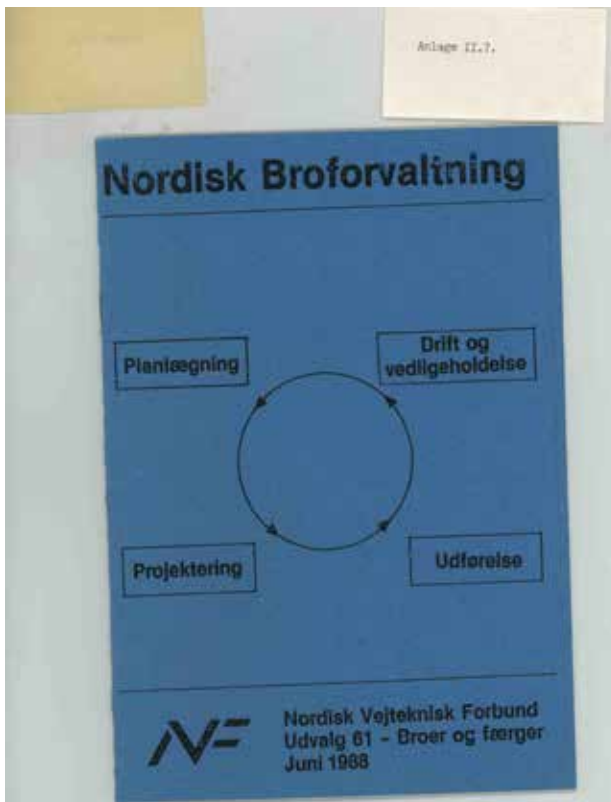
Endelig kunne også danskere i hemmelig østtysk tjeneste være behjælpelige med at skaffe informationer til efterretningstjenesterne på den anden side af jerntæppet.²⁰⁾

Under hele den kolde krig foretog disse grupper løbende observationer af nøgle- og knudepunkter, og dele af den indhentning endte i slutningen af 1980'erne i det østtyske materiale, som FE fik overdraget i 1995.

Dansk infrastruktur i østtysk optik

Det østtyske materiale indeholder en ukomplet rapport fra begyndelsen af 1984, hvori forskellige oplysninger om danske og norske forhold blev behandlet.²¹⁾ De indkomne oplysninger om danske og norske lufthavne og flyvepladser blev sammenlignet med den viden, man allerede var i besiddelse af hos de østtyske tjenester.²²⁾ Danmark var ifølge de østtyske analyser af stor betydning for NATO på grund af landets geografiske placering. Danmark var i

Et andet eksempel på en uskyldig åben kilde, der har til formål at holde danskerne orienteret om diverse anlægsbyggerier, men som i hænderne på den østtyske efterretningstjeneste pludselig kunne hjælpe "fjenden" til at forstå danske forhold og infrastruktur bedre (RA, FE's arkiv).

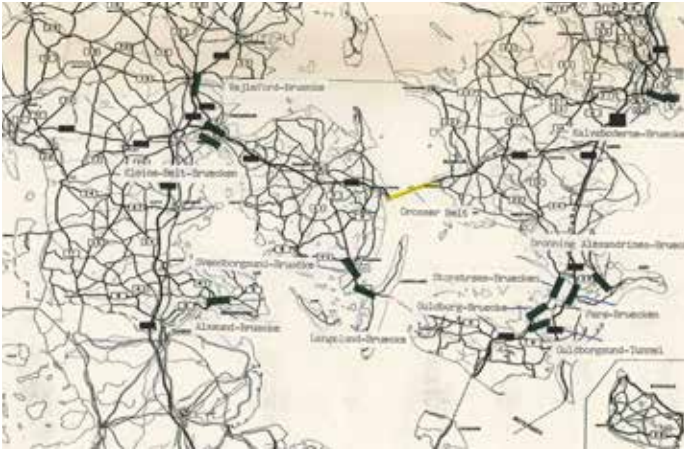


stand til at blokere for Warszawapagtens udsejling af Østersøen og åbne op for NATO's vej ind i samme område. Den jyske halvø var afgørende for, at Danmark kunne modtage vestlige forstærkninger.²³⁾ Materialet gav indtryk af, at den militære planlægning indtog en stor plads i de danske politiske beslutninger. "Den norske og danske infrastruktur er samlet set udbygget således, at de nationale og allierede styrker på et sikrere grundlag kan udføre kamphandlinger i dybden," hed det blandt andet.²⁴⁾ Set med østlige øjne var den danske økonomi og infrastruktur en af hjørnestenene for, at NATO kunne føre sin strategiske planlægning ud i livet i det nordeuropæiske område.

Den danske infrastruktur var med andre ord af betydning for hele den vestlige alliance, og udviklingen i den danske infrastruktur blev derfor fulgt nøje af Warszawapagten, der havde brug for alle detaljer til at optimere sin egen militære planlægning.

Broer, motorveje, færgeforbindelser og tunneler blev studeret, ligesom deres fremtidige udbygning op gennem 1980'erne og 1990'erne var genstand for østtyske vurderinger. Disse emner var indført på forskellige kort over Danmark. Til gennemgangen af den danske infrastruktur og dens fremtidige udvikling havde den østtyske tjeneste gode ressourcer at trække på i form af en række åbne kilder. Åbne kilder er en betegnelse for materiale, som er frit tilgængeligt for alle, og som på forskellig vis giver indblik i diverse samfundsforhold. Det kan være landkort, bykort, aviser, køreplaner, oplysningspjecer, foldere og lignende. Af denne type oplysninger og materiale kan nævnes DSB's oplysningshæfter om fremtidige brobyggerier, færgeoverfarter og lignende, som østtyskerne anvendte i dette analysemateriale. Mens bykort og telefonbøger i Danmark var frit tilgængelige, var den slags klassificerede i østblokken, hvor de indeholdte oplysninger blev anset for "hemmelige". Den her omhandlede analyse fra 1989 blev udfærdiget af DDR's militære efterretningstjeneste og beroede blandt andet på materiale fra Vejdirektoratet og DSB omhandlede blandt andet det forestående byggeri af Storebæltsbroen, Guldborgsund-tunnellen og diverse færgeforbindelser. Også fremtidige projekter såsom Øresundsbroen og en eventuel fast forbindelse til Femern blev omtalt i analysen.²⁵⁾

Den danske infrastruktur var i østtyskernes optik særdeles udbygget og var på grund af Danmarks geografiske forhold præget af en række broer og færgeforbindelser. Der var ifølge østtyskerne flere årsager til, at Danmark havde en så god infrastruktur. Motorveje samt bro- og tunnelbyggerier havde til opgave at binde de forskellige dele af landet bedre sammen, men der var ifølge østtyskerne også en anden mindre udtalt dagsorden. Udbygningen af den danske infrastruktur var karakteriseret af en række bro- og tunnelbyg-

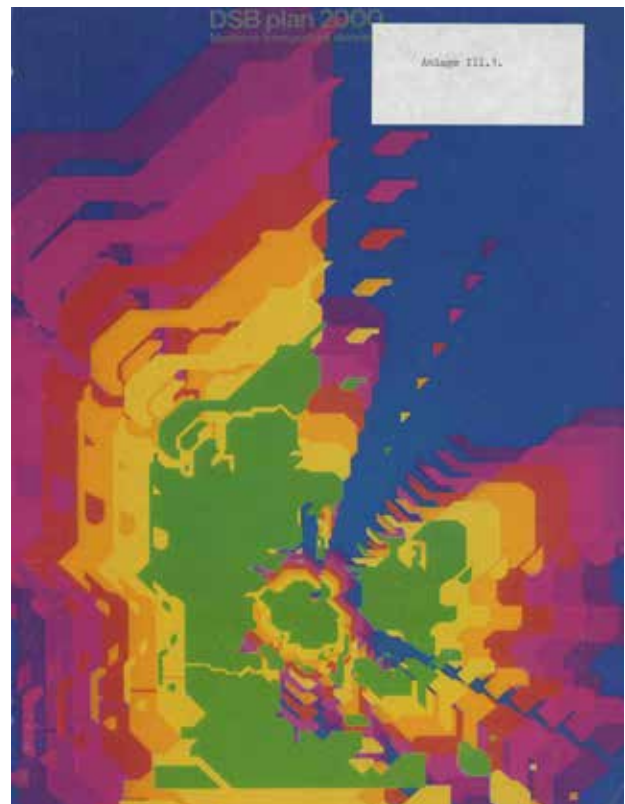


Kortlægningen og beskrivelsen af de danske broer blev suppleret med "broernes Danmarkskort", hvorpå det var muligt allerede i fremtid at forberede sig på, hvor man i tilfælde af fremrykning risikerede at møde en bortsprængt bro (RA, FE's arkiv).

gerier, der var strategisk vigtige med henblik på at binde forskellige øer og landsdele sammen. Brobyggerierne var ifølge de østtyske analytikere påvirket af en række 'militære faktorer'. Den nye Lillebæltsbro havde eksempelvis til formål at binde øer og Jylland sammen med Vesttyskland, mens Sallingsundbroen var af betydning for viderebefordringen af vestlige forstærkninger landsat i Hanstholm, hed det.²⁶⁾

Det danske jernbanenet

Hvordan så østtyskerne på de danske jernbaner? Den østtyske rapport omtalte den fremtidige udvikling af DSB og det danske jernbanenet. Rapporten gjorde brug af "DSB-plan 2000" som kilde til beskrivelsen samt sandsynligvis egne observationer i Danmark. De østtyske analytikere startede med at konkludere, at der ikke forelå planer om at udvikle og udbygge det danske jernbanenet ud over den allerede andetsteds i rapporten omtalte store og centrale opførelse og ibrugtagen af Storebæltsforbindelsen. Rapporten beskrev de eksisterende hovedstrækninger København-færgeforbindelse Rødby-Puttgarten/BRD (Vesttyskland), København-Odense-Aalborg samt København-Odense-Ålborg/BRD, og derudover omtaltes det, hvordan DSB ansås at ville optimeres gennem 1990'erne og frem mod år 2000 ved hjælp af rationalisering og forbedringer i selve organisationen, indførelsen af ny teknik, elektrificering af delstrækninger og naturligvis det vigtigste: benyttelsen af den nye faste forbindelse over Storebælt. De østtyske analytikere var i afsnittet om jernbaner helt sikre på, at Storebæltsforbindelsen stod færdig som planlagt i 1993, men som nævnt ovenfor talte de østtyske analytikere om, at forbindelsen over Storebælt med tilhørende fuldt udbygget motorvejsnet først forventedes endeligt færdig i 1996. Analytikerne nævnte flere gange, at den danske logistik helt ville ændres netop efter 1993 som følge af den faste forbindelse over Storebælt. I dag ved vi naturligvis, at den faste forbindelse først blev taget i brug for jernbanetrafik 1. juni 1997 og for biltrafik 14. juni 1998.²⁷⁾



DSB's plan 2000 med undertitlen Moderne transport på skinner, der udkom i 1988, indgik også i rapporten (RA, FE's arkiv).

Rapporten fortsatte med at opremse den omtrentlige reducerede rejsetid på det danske hovednet. For eksempel regnede østtyskerne med, at rejsetiden København-Odense blev mindsket fra ca. tre timer til en time og 15 minutter. Samtidig blev det nævnt, at selve driftssikkerheden ville blive øget og vejafhængigheden ville blive mindsket betragteligt sammenlignet med færgeforbindelserne. DSB og jernbanedriften ville blive gjort væsentligt mere uafhængig af vejrliget, og det ville derfor bidrage til driftssikkerheden og pålideligheden.

Med indførelsen af den førnævnte "ny teknik" hentydede østtyskerne til indførelsen af de nye IC3-togsæt, der indgik i planlægningen allerede fra 1988. Østtyskerne regnede med, at IC3-togene var fuldt implementerede i personbefordringen i midten af 1990'erne, og fortsatte med at opremse de omtrentlige eksisterende persontogshastigheder sammenholdt med de kommende IC3-togs øgede hastigheder. Rejsetiden på strækningen København-Hamburg forventedes at blive reduceret fra fem til fire timer.

Rapporten omtalte endvidere elektrificeringen af delstrækninger, herunder København-Ringsted og senere videre til Odense, ligesom den videre plan for udvidelse af de elektriske strækninger videre over Kolding til Padborg og Vesttyskland blev berørt. Dette blev set positivt i forbindelse med muligheden for troppe- og materieltransporter København-Vesttyskland og den anden vej.

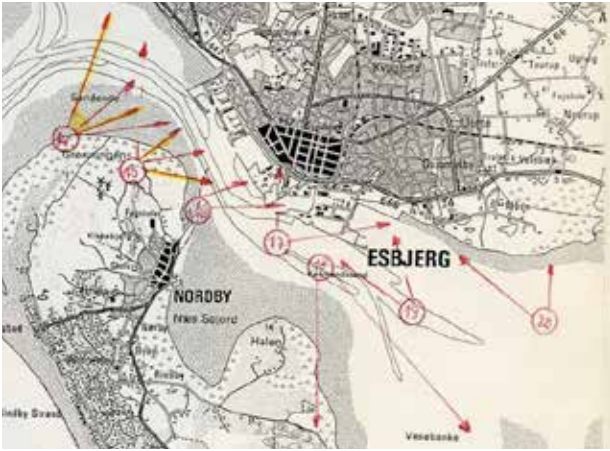
Afsnittet om jernbaner og DSB blev afsluttet med en opremsning af, hvad man anså for knudepunkter for det danske jernbaneland. For godstransport var det Aalborg, Århus, Esbjerg, Fredericia, Kolding, Padborg, Odense, Nykøbing Falster og København. For persontrafik var det Hovedbanegården, Odense, Sønderborg, Vejle, Esbjerg, Århus, Aalborg og Holstebro. Det fremgår ikke af rapporten, hvorfor netop disse stationer af østtyskerne blev anset for vigtige knudepunkter.²⁸⁾ Selv om jernbanens militære betydning blev nævnt flere gange, gjorde østtyskerne intet ud af at beskrive, hvori betydningen lå.

Det betones ikke i det østtyske materiale, men hvis krigen var kommet, ville Esbjerg havn have fået afgørende betydning for forsvaret af Danmark.

Som følge af NATOs planer om, at forstærkninger – hovedsageligt tropper og tungt materiel såsom panser – skulle ankomme til Danmark via Esbjerg havn, udbyggede og forstærkede man denne med Europakaj i 1976-77, og man anlagde jernbanespor hertil. Det ses af luftfotos af området i dag, at sporene førtes sammen med de eksisterende havnespor og videre ud ad havnemolen tæt forbi de to på daværende tidspunkt nye store varehaller.²⁹⁾ Hallerne, jern-

baneskinne og forstærkningerne var alt sammen et vigtigt led i Danmarks rolle som NATO Host Nation.³⁰⁾ I samme periode, 1976-77, udbyggede man strækningen Varde-Nr. Nebel (Vestbanen) med et sidespor til Oksbøllejren. Den nye station fik navnet Oksbøl Syd, og der blev anlagt rangerspor for togstammer samt to læssemønstre, så man der ved ikke behøvede at benytte læssemønstret inde i landsbyen Oksbøl, når kampvogne og andet panser skulle til og fra øvelser i Oksbøllandsbanen.³¹⁾ Det er selvfølgelig nærliggende at samtænke de to anlægsarbejder som led i den samme plan: at Danmark rent logistisk skulle blive bedre til at fragte, opbevare og omlade materieltransporter indeholdende tungt panser. Oksbøllejren var landets største øvelsesterræn med tilhørende værksteder, depoter og mandskabsfaciliteter, og desuden lå lejren i kort afstand fra Esbjerg havn og samtidig så tilpas afsides, at man herfra videre ville kunne organisere en mobilisering af modtagne styrker fra andre NATO-lande. Derudover skulle danske kampvogne i tilfælde af krig bringes til Slesvig-Holsten, hvor de skulle indgå i en styrke med vesttyske kolleger og sammen forsøge at stoppe den store mængde af fremrykkende enheder fra Warszawapagten.

Danmark stod i denne rolle overfor en væsentlig udfordring med hensyn til transportkapacitet for tungt panser. DSB rådede ikke over vogne, der egnede sig til transport af den nye type kampvogn, som Danmark modtog og tog i brug i begyndelsen af 1950'erne. Det drejede sig om Centurion-kampvognen, der havde en egen vægt på 51 ton.³²⁾ Samtidig skabte Centurion-kampvognen behov for et større øvelsesareal, så der kunne øves både i bredden og i dybden med en forstærket bataljon, herunder en kampvognseksadron. Det fik man i Oksbøl fra slutningen af 1960'erne.³³⁾ Løsningen var i en periode at benytte tyske specialvogne eller DSB's litra RS.³⁴⁾ Disse løsninger var ikke holdbare i længden, hvorfor Hærens Materielkommando (HMAK) i samarbejde med DSB anskaffede 20 nye fladvogne i 1971. Disse fik litreringen SImmps med hjemsted i Varde.³⁵⁾ Forbindelsen mellem Oksbøl, Esbjerg, Varde og forsvarets og der-



Den vigtige forstærkningshavn Esbjerg indgik naturligvis også i østtyskernes overblik, men havnens vigtige jernbanespor får ikke mange ord med på vejen. Europakajen ses til højre i billedet (kort, RA, FE's arkiv, luftfoto fra 1978, Det Kongelige Bibliotek).



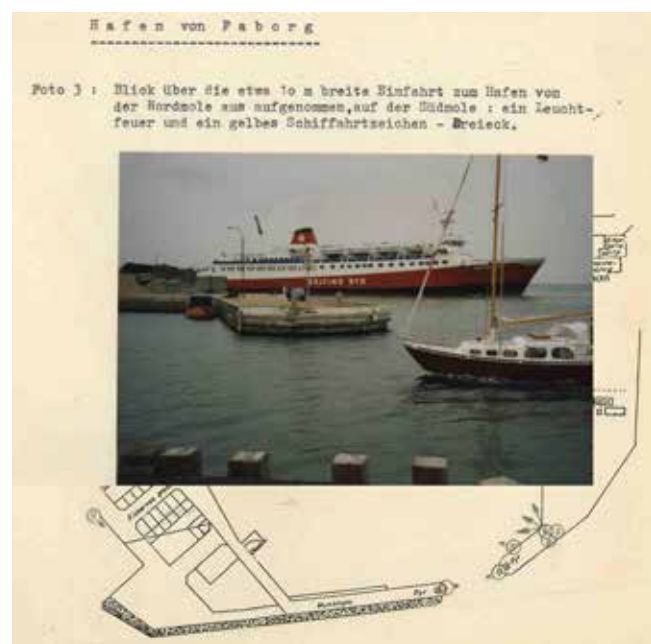
med NATOs interesser i området med hensyn til jernbaner er derfor tydelig.³⁶⁾

Kort sagt var Jyske Divisions forsvar mod et angreb fra Øst betinget af, at de danske kampvogne mødte fjenden i Slesvig-Holsten. En sikker transport af de mange danske kampvogne på de alt for få fladvogne krævede, at Danmark og NATO havde luftherredømmet over dansk område, og at man kunne afholde Warszawapagtens fly fra at bombe de danske jernbanestrækninger. Ud over de få fladvogne rådede hæren over endnu færre blokvogne, der kunne køre kampvognene sydpå. I yderste nødsituation kunne kampvognene selv køre mod Slesvig-Holsten, men dette var forbundet med så store vanskeligheder for såvel materiel som personel, at det for alt i verden skulle undgås.

Det civile forsvar og jernbanen

Det var ikke grebet ud af den blå luft, når de østtyske analytikere kiggede nærmere på de danske jernbaner og landeveje og tillagde dem militær betydning. Men det østtyske fokus på den danske infrastruktur har imidlertid ikke taget højde for, at veje, broer og jernbaner indgik i en større sammenhæng, som rakte langt ud over det militære forsvar af Danmark, nemlig totalforsvaret.

I december 1956 besluttede den danske regering under ledelse af statsminister H. C. Hansen at påbegynde arbejdet med at danne et civilt beredskab, og i 1958 lå det udpegede regeringsudvalgs arbejde klar.³⁷⁾ Danmark blev inddelt i syv civil- og militærregioner, der igen var delt i to landsdelsadministrationer, hhv. ØST og VEST, regionerne



Havne og færgeruter var af flere årsager af betydning for Warszawapagten. Mest overraskende er nok, at man fra østlig side overvejede at bruge de danske færger i tilfælde af krig til at transportere tropper videre fra det danske område til den centraleuropæiske front (RA, FE's arkiv).

I-IV var VEST, og V-VII var ØST. De syv civilregioner skulle først være fuldt etablerede i tilfælde af krig, men centrale personer, der havde plads i de respektive regionsledelser, var på forhånd udpegede og var bekendte med deres opgave.³⁸⁾ Under ét kaldtes dette system for totalforsvaret, og her lå alle funktioner, der kunne tænkes at skulle opretholdes under krise eller krig, herunder selvfølgelig også transport og logistik. Man opererede altså med et parallelt system for det militære og det civile forsvar, men fælles for systemet var, at man havde en østre og en vestre landsledelse, idet den ene var et spejl af den anden. Disse to ledelser havde i den sidste del af den kolde krig plads i to atomsikrede udflytningsanlæg i hhv. Øst- og Vestdanmark. I det ene anlæg skulle regeringen, regenten, chefer for forsvaret, Civilforsvaret, Rigspolitiet samt chefer for andre myndigheder, der skulle kunne virke i tilfælde af krig, placeres, og i det andet anlæg sad alle deres vicechefer, næstkommanderende og for politikernes vedkommende departementscheferne for ministerierne. Man havde en aktuel centraladministration med regering og regent og et spejl af dette i et tilsvarende alternativt anlæg. Opgaverne for denne centraladministration i krise- og krigstid var stærkt begrænsede, idet man kun arbejdede med det mest nødvendige i en krise eller en krig. Af centrale forhold, som landets aktuelle ledelse skulle varetage var:

- udenrigspolitik
- indseende og føling med militære operationer på dansk grund
- fremsætte udtalelser til befolkningen
- træffe beslutninger (love), der krævede kongelig resolution, eller særlige forholdsregler for at opretholde orden
- prioritere ressourcerne mellem de forskellige dele af totalforsvaret
- afgøre større spørgsmål, der kunne få betydning for Danmark i fremtiden, f.eks. anvendelsen af A-våben på dansk territorium.³⁹⁾

Inddelingen af landet fortsatte ned på mere lokalt niveau, så de fleste kommuner havde en kommunal kommando-central, kaldet en KC, hvorfra civile opgaver skulle ledes og koordineres. I civilregion IV, der var det fynske område, fandtes der ni KC'er. Danmark var altså dækket af et civilt og et militært ret fintmasket net af ledelser, der skulle varetage styringen og indsættelsen af redning, forsvar og opretholdelse af mange af de funktioner, der skulle til for at opretholde et funktionsdygtigt land.

Når det kommer til DSB og jernbanernes rolle i dette, er det danske totalforsvar grundigt behandlet af Asbjørn Rune Riis-Knudsens "Totalforsvar på skinner", hvorfor dette kun er en opsummering.⁴⁰⁾

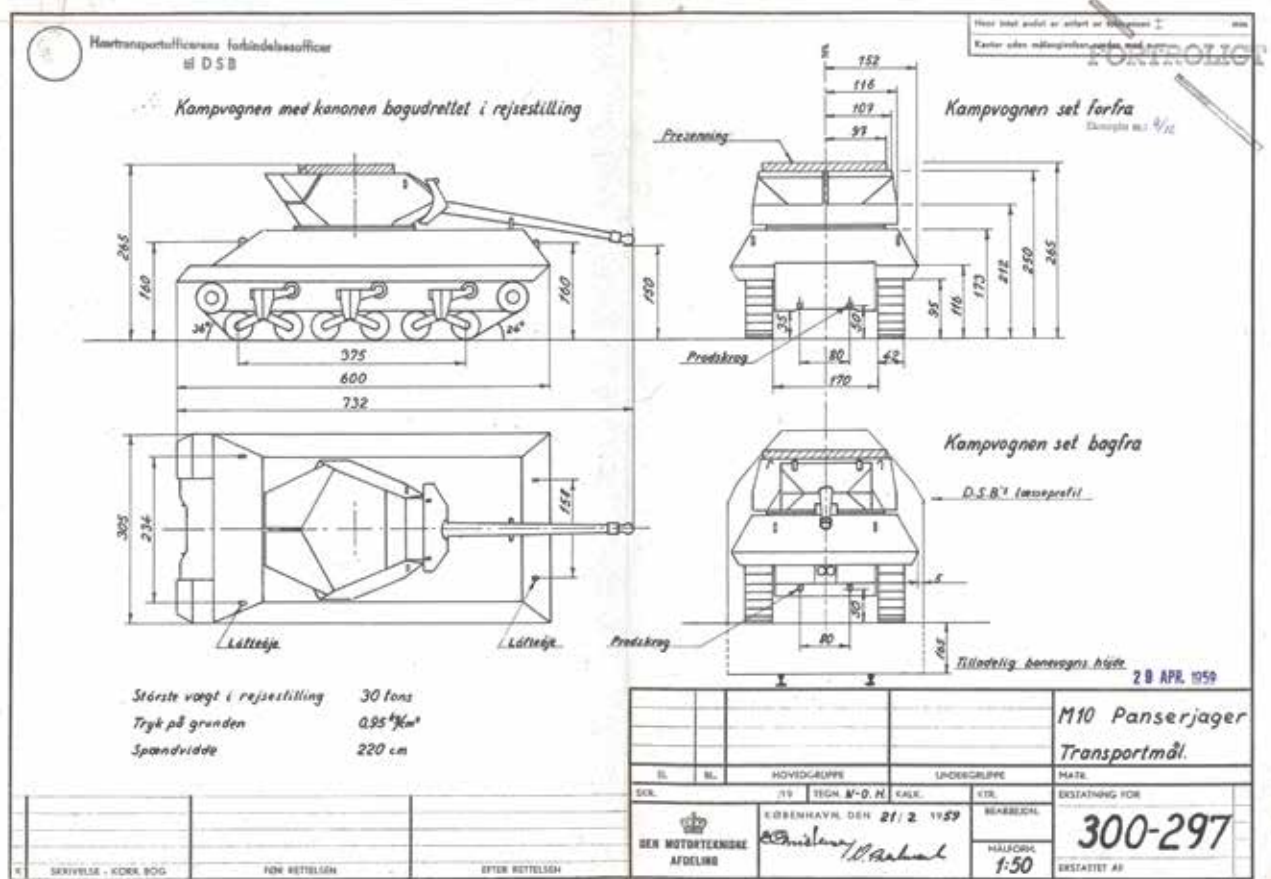
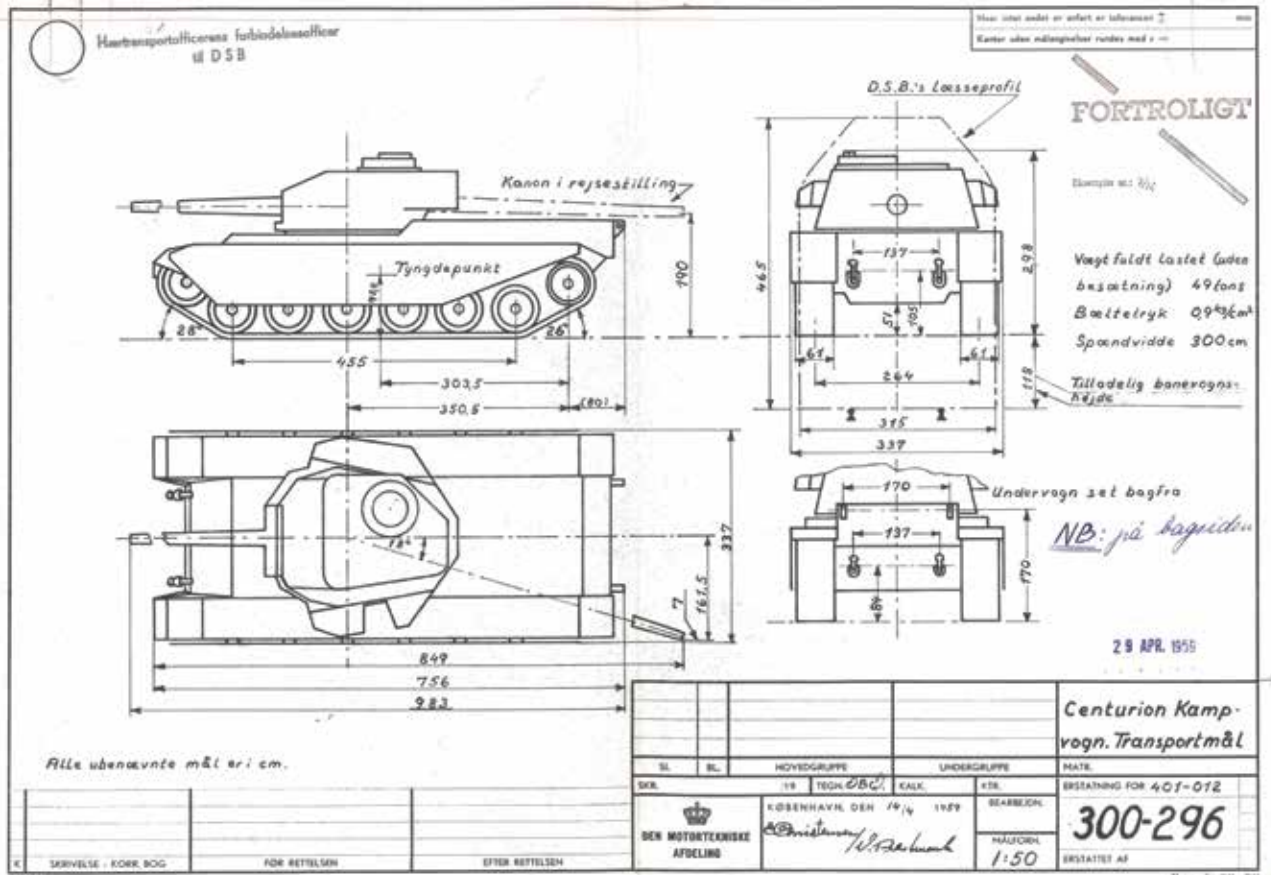
Som led i totalforsvaret havde man som beskrevet ovenfor inddelt landet i et civilt og et militært beredskab og forsvar. DSB havde plads i begge. Alle større virksomheder, offentlige som private, der havde over 75 personer ansat, skulle have et bedriftsværn.⁴¹⁾ Et bedriftsværn lå formelt under Civilforsvarsstyrelsen og havde til opgave at udføre brandslukning, redning, sikring af installationer og udføre forebyggende foranstaltninger imod skader, der kunne tænkes at indtræffe som følge af krigshandlinger. En lang række af DSB's anlæg, virksomheder, stationer og kontorer havde under den kolde krig en størrelse, der gjorde, at disse måtte have eget bedriftsværn. Forkortelsen var BV, og disse bogstaver ses, hvis man går på opdagelse efter dem, i nogle af de tilbageværende bygninger ejet af DSB. Således er der påmalet BV med rødt på en dør i kælderens under Danmarks Jernbanemuseums nuværende administrationsbygning, den daværende overnatningsbygning for lokoførere.⁴²⁾

Et godt eksempel på bedriftsværn under DSB ses i Lise Astrup Frandsens bog "Af banen!", hvori hun behandler DSB's Centralværksted i København. Her havde DSB i overensstemmelse med ovenstående oprettet både et bedriftsværn og et jernbanekompagni, og behovet for begge fremstår tydeligt her, idet Centralværkstedet i vid udstrækning var selvforsynende og ikke afhængig af andre leverandø-

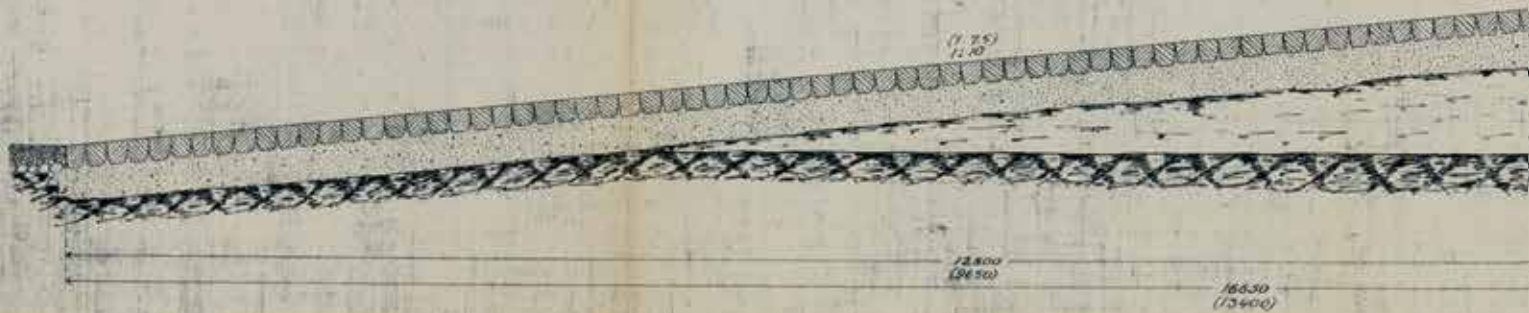
I sin samling råder Jernbanemuseet over netop en af de fladvogne, som i tilfælde af krig skulle anvendes til at transportere danske kampvogne ned til de dansk-vesttyske linjer i Slesvig-Holsten, hvor man sammen med 6. Panzergrenadierdivision skulle forsøge at stoppe den fremrykkende fjende (2011, Danmarks Jernbanemuseum).

Forsvaret af Danmark og Vesttyskland var bundet op på brugen af kampvogne, men fra dansk side havde man for få fladvogne til at transportere de mange danske kampvogne til fronten i Slesvig-Holsten. Transportmål på Centurion og Panzerjæger. Tegninger udarbejdet i 1959 (Danmarks Jernbanemuseum).





Længdesnit.
1:25.



Plan.
1:50.

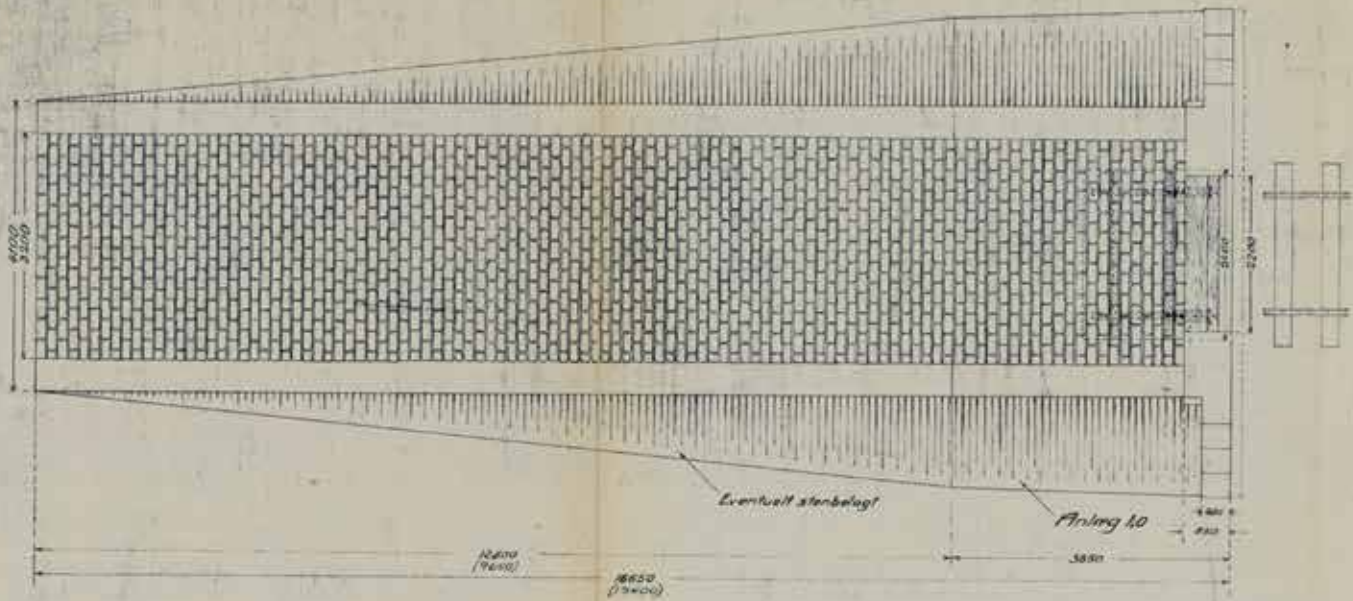
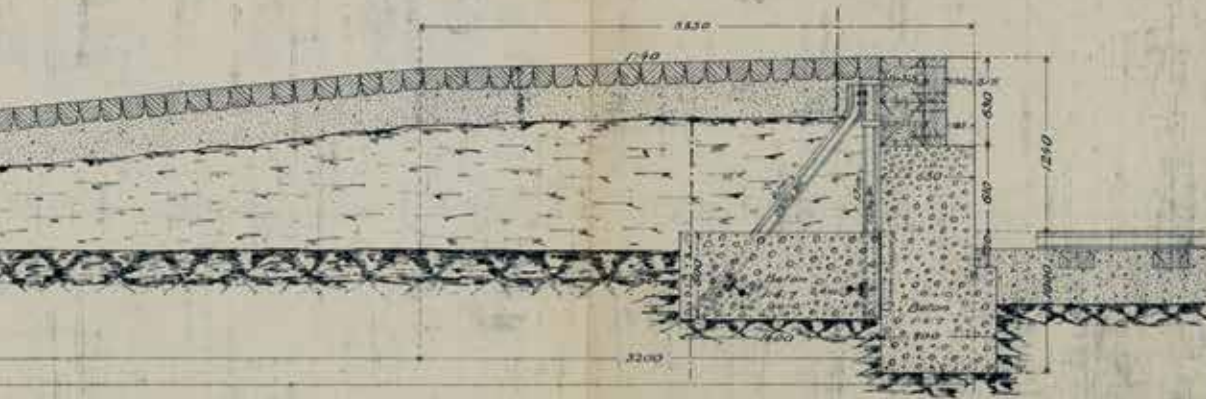


Fig. 65.



DSB Baneafdelingsens tegning af en ende-rampe fra 1920 var stadig aktuel og blev forsynet med stempel: "Hærtransport-officerens forbindelsesofficer til DSB" (Danmarks Jernbane-museum).

Lese Slasker.

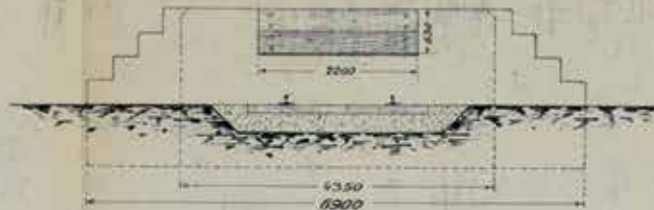
1:25

1250

N.D.N. 30

Set fra Enden.

1:50.



Tværsnit.

1:50.



Materialfortegnelse.

| Stk | Anvendelse | 1:10 | 1:25 |
|-----|---------------------------------------|---------------------|---------------------|
| 2 | 1,7 m 32 kg Stk Skarax af | | |
| 2 | 2,1 " " 2 Stk 6,4 m 12,8 m | | |
| 2 | 2,4 " " " | | |
| 16 | Skruebolte med Hoved | | |
| | Jord af tilføje | 34,0 m ³ | 31,5 m ³ |
| | Brolægning | 51,5 m ² | 41,5 m ² |
| | Grus | 21,0 m ³ | 16,0 m ³ |
| | Beton 1:4:7 | 10,5 m ³ | |
| 2 | 22 m 3/5 x 3/5 Timmer | 4,4 m | |
| 2 | 2,2 m 150 x 315 " " | 4,4 m | |
| 8 | Spiger | | |
| 4 | Pløkerbolte | | |
| 2 | Jern Slasker Stk af N ^o 30 | 2,5 m | |
| | 3 mm Tappap | 1,5 m ² | |



rer udefra. Her fandtes et oplag af råmaterialer, og der fandtes store lagerbeholdninger af alle dele til vedligehold af DSB's materiel og dermed til opretholdelse af den fortsatte drift af jernbanen. Værkstedet kunne selvstændigt udføre alle former for reparationer og vedligeholdsgaver af DSB's rullende materiel, hvorfor der ikke var stort behov for tilførsel af leveringer og serviceydelser udefra. Det betød selvfølgelig, at Centralværkstedet dels var vigtig i sig selv for DSB's drift, men dels også at værkstedet ville være et oplagt mål for sabotagevirksomhed som følge af 5.-kolonnehandling eller deciderede bombemål med henblik på at sætte DSB og jernbanedriften ud af spillet.⁴³⁾

Det militære forsvar af jernbanen i Danmark

Under hjemmевænet oprettedes der i lighed med de civile bedriftsværn enheder på virksomheder af en vis størrelse. Jernbanerne og DSB fik jernbanehjemmевænet, der havde til opgave at forsvare strækninger, materiel, stationer og



Bedriftsværnsøvelse på Helgoland i 1958 (Danmarks Jernbanemuseum).

vitale installationer, der var nødvendige for at opretholde jernbanedriften. Arbejdet organiseredes i jernbanekom-pagnier, og personalet var i forvejen ansatte ved banen. Bestemmelserne for, hvornår jernbanekom-pagnierne skulle træde sammen og mobilisere, var fastlagt i bestemmelsen "Hjemmевænet på plads", omtalt i den kongelige forholds-ordre.⁴⁴⁾

Jernbanen og dets anlæg var altså søgt bevogtet mili-tært gennem Jernbanehjemmевænet og organiseret un-der hærhjemmевænet, der var en del af hæren og dermed forsvaret.

Ud over det civile bedriftsværn og det mere militære jernbanehjemmевærn, fandtes der fra 1976 en beredskabs-instruks på DSB's stationer. Denne var "Til Tjenestebrug", hvil-ket betød, at den var hemmelig på laveste klassifikations-niveau og altså kun til brug i tjeneste. I en militær kontekst bruges samme klassifikationsbegreb om det laveste niveau, og indhold af materiale med denne klassifikation må altså ikke omtales udenfor tjenesten. I praksis var "Beredskabs-instruks" med gyldighed fra august 1976 opbevaret skjult på bl.a. stationerne, og tanken var først at fremdrage den i det tilfælde, at indholdet skulle aktiveres.⁴⁵⁾

Beredskabsinstruksen afløste tidligere udstedte for-håndsordrer, bl.a. "instruks for danske stats- og privat-banestationers forhold ved det militære forsvars forøgelse af fredsstyrken", december 1962, samt opdateringen af samme 1. september 1970.⁴⁶⁾ Instruksen omhandler i hoved-sagen, hvordan DSB skal forholde sig ved forøgelse af fredsstyrken, dvs. deltage i mobilisering. Det er beskrevet, hvordan materiel, færges, tog, perroner og andet skal prio-riteres med forrang for indkaldt personel til forsvarets en-heder. DSB og privatbaner skal befordre det personel, der skal give møde som anført i deres mødebefalinger. Et inter-essant afsnit i instruksen er pkt. 2.6 Ødelæggelser. Her omtales, hvordan DSB skal medvirke til, at materiel og an-læg ikke intakt må falde i fjendens hænder. Til udførelse af disse ødelæggelser skal jernbanepersonalet medvirke, og i praksis var det tænkt sådan, at jernbanehjemmевænet

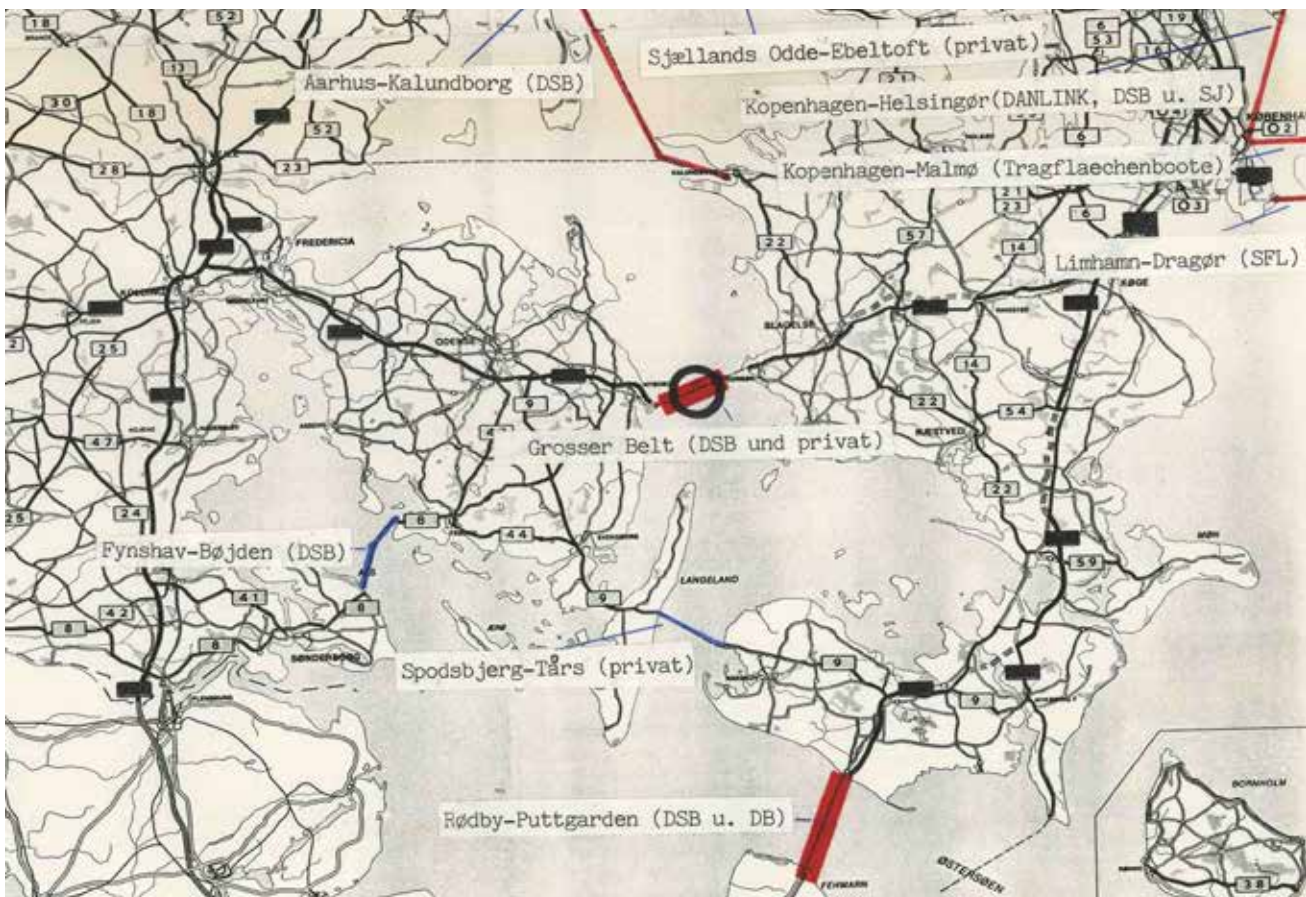
skulle udføre opgaven.⁴⁷⁾ Der var således planlægningsmæssigt taget hånd om forhold ved krise eller krig i forhold til DSB og jernbanedriften under den kolde krig, men det nævnes ikke i det østtyske materiale.

De danske færgeforbindelser

Det var først efter den kolde krigs afslutning, at en fast forbindelse over Storebælt blev etableret, men som det

fremgår nedenfor, blev der flere gange taget skridt til at forbinde Fyn og Sjælland med en bro. Indtil da blev Danmark forbundet af færgeruter. Med den jyske halvø var Danmark landfast med Vesttyskland og det europæiske kontinent, og derudover bestod landet af mange store og små øer, som gjorde færgetrafik nødvendig. Disse færgeruter blev også behandlet af østtyskerne.

Først præsenteredes de internationale færgeforbindelser benævnt med antal, herunder de to til DDR. Den ene,



Saßnitz-Rønne, var dog kun aktiv i sommerhalvåret. Den anden var Gedser-Warnemünde, der besejledes af kombinerede bil- og jernbanefærger, bl.a. DSB's M/F Dronning Ingrid og M/F Kong Frederik d. IX.⁴⁸⁾ Østtyskerne angav det samlede antal danske indenrigsoverfarter til 65 og oplyste, at DSB på dette tidspunkt var hovedrederi på disse overfarter.

Herefter blev de vigtigste færgeforbindelser i Danmark gennemgået, samt hvorfor disse blev anset for vigtige. Udgangspunktet var hensynet til, hvor ofte der blev sejlet, og hvor mange passagerer eller hvor meget gods der blev fragtet på ruten. Det drejede sig om de indenrigslinjer, der forbandt Øst- og Vestdanmark og herunder allervigtigst: de statsejede færger i DSB's regi samt de private bilfærger, der besejlede Storebælt. Det samme gjaldt for ruterne over Kattegat: Odden-Ebeltoft, Århus-Kalundborg og Grenå-Hundested.

Østtyskerne havde lavet en komplet liste af andre færgeruter, der forbandt de danske landsdele, samt hvilke redier der ejede og besejlede disse. Også ruterne til andre lande blev beskrevet. Den vigtigste rute er ikke overraskende ifølge rapporten Rødby-Puttgarten. På baggrund af samtidige åbne kilder som foldere fra bl.a. Vejdirektoratet kiggede østtyskerne nærmere på de danske færgeforbindelsers formodede fremtidsudsigter. Vigtigst var nok den centrale indstilling af færgedriften over Storebælt og den mulige indsættelse af nogle af færgerne fra denne rute på Rødby-Puttgarten. Mindst to af de tre ruter over Kattegat ville i den østtyske optik blive indstillet, og Odden-Ebeltoft ville formentlig blive en af dem. I dag ved vi, at netop denne overfart er den eneste tilbageværende.⁴⁹⁾ Et kig i den østtyske krystalkugle viste, at Danmarks to vigtigste danske færgeforbindelser i 1993 ville være Helsingør-Helsingborg samt Rødby-Puttgarten.

Det østtyske materiale fremhæver overfarten Rødby-Puttgarten samt Storebæltsforbindelsen som vigtige, mens f.eks. Spodsbjerg-Tårs og Bøjden-Fynshav overses (RA, FE's arkiv).

Færehistorien – myte eller realitet?

Mange, der beskæftiger sig med den kolde krigs historie herhjemme, er sikkert stødt på beretningen om, at de danske DSB-færger var tiltænkt en dobbeltrolle og skulle kunne fungere som minelæggere, hvis alt andet gik galt.

Asbjørn Rune Riis-Knudsen beretter i sit speciale om, hvordan storebæltfærgerne skulle være konstrueret, så man i de indre danske farvande kunne udlægge sø-miner fra dem ved hjælp af jernbaneskinne på færgernes dæk.⁵⁰⁾ Historien bygger på en tråd på sitet jernbanekilder.dk samt fra konstruktionen af hækporten, der på disse færger kunne åbnes opad.

Denne artikels forfattere har søgt mere grundig dokumentation for, at færgerne var tiltænkt denne rolle, og det har afstedkommet en del korrespondance mellem historikere og personer indenfor militærhistorie, færehistorie og DSB Rederi. Pensioneret generalløjtnant Kjeld Hillingsø kender historien om færgernes dobbeltrolle, men har ikke kunnet bidrage med kildemateriale eller oplysninger om, hvor rollen beskrives mere udtømmende.⁵¹⁾ Flere tidligere højtstående officerer fra søværnet kan huske samtaler om færgernes rolle, men det, de bedst husker, er, at disse samtaler fandt sted før ca. 1960, hvor Danmark ikke rådede over særlig stor minelæggekapalet. Danmark indførte minelæggere af FALSTER-klassen i årene 1962-63, og disse i alt fire skibe udgjorde grundstammen i minevåbnet til et stykke efter den kolde krig. Før ca. 1960 kunne statsskibe med jernbaneskinne være et udmærket bidrag til minelægning, og en udskrivning hertil var ifølge en af vores kilder forberedt hertil.⁵²⁾

Søværnets Historiske Konsulent, Søren Nørby, er også fra tid til anden stødt på historien om jernbanefærgerne som minelæggere under den kolde krig, men han har heller aldrig kunnet finde belæg for, at færgerne havde denne ekstra funktion.⁵³⁾ Tom Wismann, der har skrevet flere bøger om Søværnet og dets skibe, bidrager yderligere til historien ved at berette, at svenskerne havde produceret mineskinne til færger og øvet ombordtagning af miner



under øvelser. Ifølge Wismann, der videre refererer til tidligere orlogskaptajn Finn Linnemann, havde søværnet minelægningskapacitet nok, medmindre minelæggerne ville blive sænket. Wismann skriver videre, at man i værste fald i princippet ville kunne bruge færgerne til minelægning ved at køre miner ombord med lastbiler og derefter dumpe minerne i vandet ved håndkraft, hvis man ellers havde personel, der kunne håndtere og klargøre minerne hertil.⁵⁴⁾ Minelægning fra mere civile fartøjer var dog indtænkt og afprøvet, idet statens miljøskibe af Gunnar Thorsen og Marie-klassen, der dog blev driftet af Søværnet, fik udfærdiget mineskinner, der blev afprøvet.⁵⁵⁾

Et dansk miljøskib klargøres til at kunne lægge anti-invasionsminer ud for de danske kyster, hvor man forventede fjenden ville gennemføre sin landgang (Tom Wismann, ca. 1995).

Hovedkonklusionen på historien om storebæltfærgerne som mulige minelæggere er, at det ikke i denne sammenhæng har været muligt at finde dokumentation for, at de danske DSB-færger havde en dobbeltrolle. Men det ikke er dermed sagt, at det ikke forholdt sig sådan. Lad dette være en opfordring til, at der i den fremadrettede forskning kigges nærmere på såvel færger som tog for at få afdækket deres mulige krigstidsfunktion under den kolde krig.

Østtysk blik for broer og veje

Den østtyske efterretningstjenestes interesse for de danske broer handlede ikke kun om at få et overblik over vestlige forstærkningsstyrkers mulige fremrykning, så de kunne støtte de danske styrker i kampen mod Warszawapagtens enheder. Det handlede også om at kunne forberede sig grundigt på, hvor man kunne møde modstand og "sten på vejen".

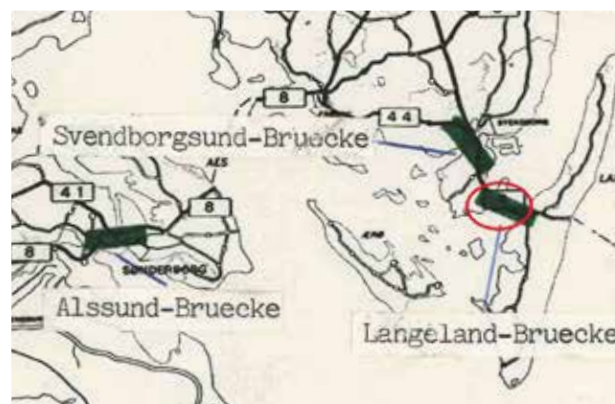
En sten på vejen, som ganske givet ville have skabt problemer for Warszawapagtens fremrykning, var netop de danske broer. Hjemmeværnsfolk rundt om i Danmark havde til opgave at sprænge en række broer, som forventedes at skulle anvendes af Warszawapagtens styrker på deres fremrykning gennem Danmark. En sådan bro var Langelandsbroen, og i dag ved vi, hvordan lokale hjemmeværnsfolk igen og igen trænede og forberedte sprængningen af Langelandsbroen. 92,5 kilo trotyl var gjort klar til at blive placeret i en såkaldt sprængningsbrønd inde i broen, der således som mange andre danske broer og vitale byggerier var forberedt til at kunne blive destrueret, så fjenden ikke kunne anvende dem. I dette tilfælde skulle det første brofag tæt på Siø sprænges i stykker, hvis eksempelvis Warszawapagtens styrker gik i land på Langelands østkyst.⁵⁶⁾

At man fra dansk side ønskede at besværliggøre Warszawapagtens fremrykning, var ikke ukendt for de østlige efterretningstjenester. Af samme grund måtte østlandenes militære stabe forberede sig på at skulle genopbygge danske broer eller finde andre løsninger til at gennemføre fremrykningen. Derfor var det vigtigt for østtyskerne og de øvrige østlande, at de allerede i fredstid havde et godt overblik over danske broer, havne, veje og lignende, så det kunne indgå i den bedst tænkelige planlægning af operationen på dansk jord.

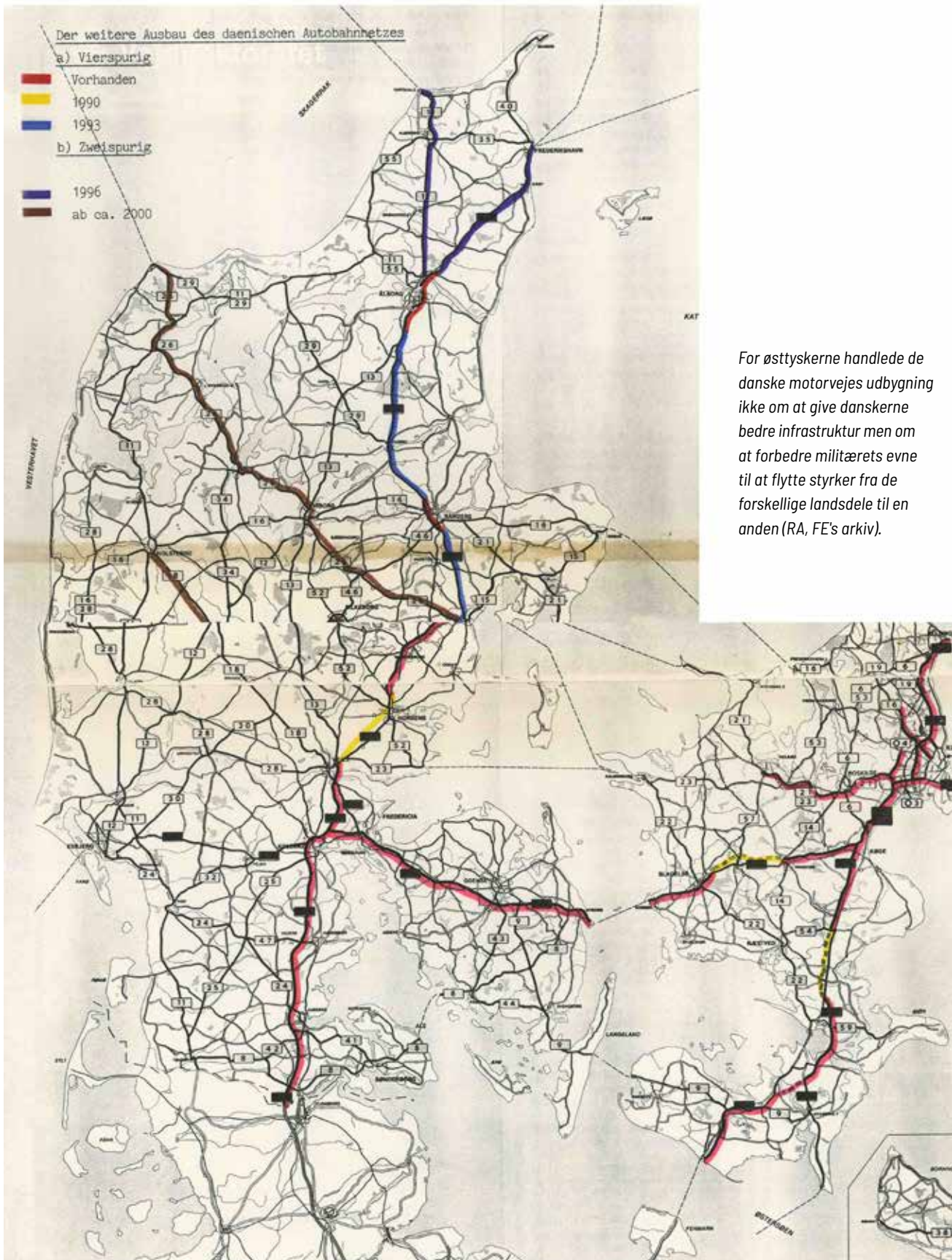
De danske motorvejes længde, antal af spor, påbegyndelsen af deres udførelse samt det forventede tidspunkt for arbejdets færdiggørelse var at finde i det østtyske materiale. Motorvejen fra Ålborg til den vesttyske grænse,

motorvejen tværs over Jylland, Fyn og Sjælland samt motorvejsstrækningen fra Helsingør i Nordsjælland over København til Rødby på Falster udgjorde "det store H" og indgik ifølge østtyskerne i NATO's militære planlægning for at forbedre muligheden for forstærkninger hurtige overførsel til Slesvig-Holsten.⁵⁷⁾ I Jylland skulle Danmarks største kampenhed, Jyske Division, i tilfælde af krig flyttes til den nordlige del af Vesttyskland, hvor man sammen med vesttyske kolleger skulle forsøge at stoppe Warszawapagtens fremrykkende styrker. Her spillede de danske kampvogne og togtransporten af disse fra Midt- og Nordjylland en afgørende rolle for denne del af det vestlige forsvar. Også Jyske Divisions operationsmuligheder forventedes forbedret med udbygningen af motorvejene, ligesom vestlige forstærkningserhurtigt ville kunne komme fra Hanstholm og Frederikshavn til grænsen. Danske kampvogne skulle ikke bare transporteres på togvogne men også på lastvogne. Ingen af delene nævnes dog i det østtyske materiale!

Den sammenkædning mellem Jylland og Sjælland, som en bro- og motorvejsforbindelse over Storebælt ville medføre, var ligeledes ifølge østtyskerne af stor betydning for



Gik fjenden i land på Langeland, var det lokale hjemmeværnsgruppers opgave at sprænge Siø-broen, så fjendens fremrykning blev forsinket (RA, FE's arkiv).



For østtyskerne handlede de danske motorvejes udbygning ikke om at give danskerne bedre infrastruktur men om at forbedre militærets evne til at flytte styrker fra de forskellige landsdele til en anden (RA, FE's arkiv).

troppebevægelserne. Anlægsarbejde mere end ti år ud i fremtiden blev analyseret, og med den faste forbindelse over Storebælt, på dette tidspunkt forventet færdigbygget i 1996, ville det danske vejnet for alvor være bundet sammen. Den planlagte Storebæltsbro forbandt dermed København, Jylland og Vesttyskland med motorveje. Dertil skulle lægges de planlagte motorvejs- og jernbanebyggerier i Jylland, der stort set alle ventedes færdiggjort i 1996, og som ville forbinde området fra Frederikshavn og Hirtshals i nord med det dansk-vesttyske grænseområde i syd. Dermed var nordjyske havne – heriblandt Frederikshavn og Hanstholm, hvor det var planlagt, at vestlige forstærkninger skulle landsættes – forbundet med Vesttyskland i Syd. Alle vigtige forstærkningshavne ville også i 1996 være forbundet til det danske motorvejsnet.

"Den samlede planlægning af motorvejsnettet viser, at militære motiver i høj grad ligger til grund for den omfattende udbygning," lød den østtyske konklusion.⁵⁸⁾ De østtyske analytikere havde ret i, at Storebælt var af stor betydning for den danske sammenhængskraft. Mistede man herredømmet over Storebælt, var Danmark reelt delt i to. "Under hele den kolde krig blev der jævnlige arbejdet med drømmen om en fast forbindelse over Storebælt. Som bekendt blev projektet først realiseret, da den kolde krig næsten var overstået, men det lå ikke nødvendigvis i kortene under forarbejdet, og man var derfor nødt til at tilgodese forsvarets behov i denne centrale forbindelse", forklarer Asbjørn Riis-Knudsen i sit speciale om DSB's rolle i det danske totalforsvar under den kolde krig.⁵⁹⁾ I Danmark havde man i 1950'erne drøftet mulighederne for en Storebæltsbro, og i modsætning til den østtyske tankegang mange år senere var det ikke de militære argumenter – sådan som østtyskerne gentagne gange fremhævede i deres vurderinger – der fra dansk side kom i første række. Riis-Knudsen påviser, at forsvaret var imod de tidlige koldkrigsplaner om etableringen af en fast forbindelse over Storebælt, da en bro blev anset for at være alt for sårbar. I en betænkning fra 1960 hedder det blandt andet:

"Efter således at have peget på de ulemper, der ud fra militære synspunkter må være knyttet til etablering af en fast forbindelse med bortfald af færger og færgelejer, skal man som forsvarets grundindstilling til spørgsmålet udtale, at det må være landets civile interesser (forbindelsens samfundsmæssige betydning), der er afgørende for, hvorvidt der bør etableres en fast forbindelse over Store Bælt, og – så fremt forbindelsen etableres – hvorvidt bro eller tunnel bør foretrækkes".⁶⁰⁾

At det danske forsvar i betænkningen fra 1960 understregede, at det måtte være de civile interesser, som skulle være afgørende for en etablering af en fast forbindelse over Storebælt, går stik imod de østtyske analytikeres generelle syn på beslutninger taget om den danske infrastruktur og dens overordnede formål. I det hele taget synes østtyskerne at have haft et overvejende militært fokus på de danske forhold, men som det vil fremgå nedenfor, havde østtyskerne ikke blik for en meget væsentlig detalje vedrørende de danske jernbaner.

Konklusion og perspektivering

Når man kigger tilbage på de østtyske analyser, lød konklusionen, at Danmark rådede over en veludviklet infrastruktur med et stort antal broer og færgeforbindelser, som samtidig var de sårbare punkter i infrastrukturen. Storebæltsbroen ville binde de forskellige jernbanestrækninger helt sammen og medføre en forkortelse af rejseløbet. Danskerne og de vestlige styrker ville ikke længere i samme grad være afhængig af vejrforhold, og troppe-transporter kunne efter broens opførelse gennemføres fra Esbjerg havn til Sjælland på omkring fire timer uden at anvende færgeforbindelser. Alle udbygninger og forbedringer af infrastrukturen blev af østtyskerne set som led i en militær tænkning hos de danske beslutningstagere. Det var for så vidt korrekt, at dele af den danske infrastruktur var blevet til som følge af den kolde krigs udvikling. For at kunne operere optimalt i tilfælde af krig havde

man fra dansk side etableret "et vidt forgrenet net af depoter, veje og jernbanespor over hele landet til opbevaring og hurtig transport af mandskab og materiel."⁶¹⁾ Det hører dog med til historien, at langt de fleste af disse koldkrigs-etableringer blev foretaget på militære områder uden for den almindelige danskers synsfelt.

Når så meget af den "civile" infrastruktur blev tillagt militær betydning af østtyskerne, skyldtes det formentlig en spejling af den østtyske situation, hvor militære beslutninger og hensyn havde højeste prioritet. Interessant er det at bemærke, at den østtyske tjeneste ikke har inddraget den mulighed, at den gradvist forbedrede infrastruktur i Danmark kunne have til opgave at forbedre forholdene for de danske rejsende og trafikanter. Forbedringerne blev udelukkende set i en militær kontekst.

I tilfælde af krig var den danske infrastruktur af afgørende betydning for såvel danskerne og NATO som for eventuelt fremrykkende styrker fra Warszawapagten's kystfront. Vi ved fra andre kilder, bl.a. Kjeld Hillingsø, at Warszawapagten udmærket var klar over, at NATO netop planlagde at indskibe forstærkninger i form af både tropper og materiel i tilfælde af krise eller krig til Danmark og det nordlige Europa via Esbjerg havn.⁶²⁾ Havnen og herunder Europakaj blev som nævnt udvidet og forstærket bl.a. med nye jernbanespor frem til området i 1976-77.⁶³⁾ Det er ganske givet årsagen til, at rapportens forfattere tilføjer den kendsgerning, at tropper efter 1993, hvor de antager, at Storebæltsforbindelsen står færdig, nu kan forskydes hurtigt til Sjælland. Samtidig ved vi, at Warszawapagten ville landsætte en invasionsstyrke via det sydlige Sjælland. Derfor passer disse observationer helt med den kolde krigs øvrige scenarier for det nordlige Europa.⁶⁴⁾

Warszawapagten havde som nævnt en forventning om, at Danmark kunne indtages i løbet af ti dage.⁶⁵⁾ Det var vigtigt, at man løbende var opdateret omkring de danske forhold, og det var her, de udsendte "turister", spioner, om man vil, kom ind i billedet. For det er disse tilbagevendende spionbesøg, som ligger til grund for det billedmate-

riale og de beskrivelser, som de østtyske rapporter indeholder om færgehavne, broer, veje og jernbaner. Rapporternes afsnit om jernbaner og færgeforbindelser er interessante, fordi der tilføjes, hvordan Storebæltsforbindelsen samtidig gør det muligt at flytte tropper tværs over landet. Tilføjelsen omhandler mere præcist trosskifter fra Esbjerg havn til det sjællandske område, og denne forskydning vil nu kunne foregå med jernbane på ca. 3,5-5 timer. Analysen af de danske jernbaner har formentlig ikke kun tjent det formål at kende til transportmulighederne på de indre danske linjer. Fra vestlig side foretog man sig lignende analyser, og i DIIS-rapporten vurderes det, at "det østlige jernbanesystem ville være et hovedmål" i tilfælde af krig.⁶⁶⁾ Derfor er det ikke utænkeligt, at de danske jernbaner ville være et af de første bombemål i krigens indledende fase, så der eksempelvis kunne sættes en effektiv stopper for de tog, som skulle bringe danske kampvogne fra Nordjylland til den nordlige del af Vesttyskland, hvor de skulle indsættes mod de fremrykkende styrker fra Warszawapagten.⁶⁷⁾

I Warszawapagten's og DDR's egne planer for angreb mod NATO og Vesteuropa indgik jernbaner og tog i stor stil. Vi ved fra Hillingsø, at afhængigt af årstal var der i DDR forberedt mellem 400 og 448 tog og syv landeveje til tung militær transport og forberedt udladeområder med oplægelse af rampemateriel tæt ved den indre tyske grænse. Da en division krævede 60 tog, betød det omtrentligt omregnet, at fem-seks divisioner skulle fremføres med jernbane. Det svarer til planen for indsættelse af polske styrker indtil 1981 i første angrebsbølge og efter 1982 i anden angrebsbølge.⁶⁸⁾ Afsnittet om færgeforbindelser omtaler ikke muligheden for at benytte ruterne til militær transport; dog antydes det, idet afsnittet flere gange omtaler Rødby-Puttgarten som den vigtigste både i rapportens samtid og i fremtiden, og altså anses denne som værende vigtig i muligheden for at transportere sig til og fra Vesttyskland. Det må derfor formodes, at denne vigtighed også omfatter mulighederne for f.eks. trosskifter ad

samme rute, både for NATO og Warszawapagten. Efter en relativt hurtig besættelse af Danmark havde Warszawa-pagten øremærket de danske færger til en ganske særlig funktion i Kystfrontens videre fremrykning mod Vest. Færgernes betydning kom blandt andet til udtryk i øvelsen "Val-74", hvor fire danske færger skulle flytte en kampvogns-division til Holland, hvor Kystfrontens offensiv sluttede. Ikke bare i dette tilfælde men også i andre Warszawapagt-øvelser indgik "de danske færger som en betydelig sømilitær transportressource".⁶⁹⁾ Netop fordi de danske færger var tænkt ind i de forskellige scenarier, som Warszawa-pagten øvede, og fordi øvelserne var en afspejling af krigsplanerne, var det vigtigt at have viden om de danske færger og færgelejer. Derfor var færgehavnene mål for de østlige spioners besøg gennem årene.⁷⁰⁾

Nogle gange ligger det interessante ikke i det, som står i kilderne, men i højere grad i det, som ikke står i kilderne. Den måske mest interessante konklusion, som kan udledes af det østtyske materiale, retter sig mod beskrivelserne af de danske jernbaner. Som vist ovenfor spillede jernbanerne en central rolle i transporten af danske kampvogne fra Nord- og Vestjylland til krigsskuepladsen i Slesvig-Holsten, hvor de store og blodige slag med fjenden forventedes at skulle stå. DSB havde en krigstidsopgave og skulle fragte danske kampvogne af sted på fladvogne fra blandt andet Oksbøl, Viborg, Ålborg og Holstebro. I det perspektiv var jernbanen af stor betydning for den danske krigsplanlægning og for den faktiske udførelse, i tilfælde af at den kolde krig gik hen og blev alvor. Hvordan det så rent faktisk havde udviklet sig, er en anden snak, men DSB og jernbanen var tiltænkt en meget vigtig rolle i tilfælde af krig. Det interessante i denne sammenhæng er, at de østtyske analytikere ikke nævner denne transportfunktion med et eneste ord i det foreliggende materiale. Hvad kan dette skyldes? Der kan være flere forklaringer. Måske kendte østtyskerne simpelthen ikke til jernbanens centrale rolle i forbindelse med det danske krigsberedskab. Måske kendte de til det begrænsede antal fladvogne over

for det store antal kampvogne, som skulle transporteres til Slesvig-Holsten, og tillagde derfor ikke jernbanens rolle nogen betydning. Hvorfor jernbanens funktion som bindeled mellem de kæmpende styrker i tilfælde af krig ikke nævnes med et ord, kan der kun gisnes om. Forhåbentlig vil fremtidens studier kaste nyt lys over jernbanens rolle i forhold til Danmark og NATO's krigsplanlægning.

Litteratur

- Andersen, Jakob (med Oleg Gordievsky), *De Røde Spioner – KGB's operationer i Danmark*, København: Høst og Søn 2002.
- Christensen, Jens Ole, *Hjemmeværnet, Historien om det folkelige forsvar*, København: Gads Forlag 2017.
- Clemmesen, Michael Hesselholt, *Koldkrigsudredningen og Danmark i Den Kolde Krig*, København: Forsvarsakademiet 2005.
- (DIIS) *Danmark under den Kolde Krig – den sikkerhedspolitiske situation 1945-1991*, bd. 1-3, København: Dansk Institut for Internationale Studier 2005.
- Daidsen-Nielsen, Hans, *En højere sags tjeneste – PET under den Kolde Krig*, København: Politiken 2006.
- Daidsen-Nielsen, Hans, *Spionernes Krig – Historien om Forsvarets Efterretningstjeneste*, København: Politiken 2008.
- DSB 2000 – *Moderne transport på skinner*, København: Danske Statsbaner 1988.
- Elkjær, Bo & Kenan Seeberg, *Gåden om Echelon*, København: Borgen 2002.
- Ellemann-Jensen, Uffe, *Din Egen Dag er Kort – Erindringer*, København: Aschehoug 1996.
- Ellemann-Jensen, Uffe, *Fodfejl – Da Danmark svigtede under den Kolde Krig*, København: Gyldendal 2004.
- Farbøl, Rosanna, *Koldkrigere, medløbere, og røde lejesvende, Kampen om historien*, København: Gads Forlag 2017.
- Frandsen, Lise Astrup, *Af banen! DSBs Centralværksted i København - fra statslig arbejdsplads til privat virksomhed*, København: Bymuseet/ Dansk Jernbane-Klub 2008.
- Friis, Thomas Wegener og Peer Henrik Hansen, *Den Hemmelige Krig – efterretningsaktivitet på Fyn under den Kolde Krig, Fynske Årbøger 2006, 2006*, s. 77-92.
- Friis, Thomas Wegener, *Den nye nabo: DDRs forhold til Danmark 1949-1960*, SFHA 2001.
- Friis, Thomas Wegener, *Den Usynlige Front – DDR's militære spionage i Danmark under den kolde krig*, København: Lindhardt og Ringhof 2005 (1).

- Friis, Thomas Wegener, H.C. Andersen gør et drømmende, forsovet indtryk, *Arbejderhistorie*, 1, 2005 (2), s. 1-17.
- (DUPI) *Grønland under den kolde krig, Dansk og amerikansk sikkerhedspolitik 1945-68*, København: Dansk Udenrigspolitisk Institut 1997.
- Hansen, Peer Henrik og Jakob Sørensen, *Påskekrisen 1948 – Dansk dobbeltspil på randen af Den Kolde Krig*, København: Høst & Søn 2000.
- Hansen, Peer Henrik, *Da Yankee'erne Kom Til Danmark*, København: Lindhardt & Ringhof 2008.
- Hansen, Peer Henrik, DDR og den danske trussel i Nord, *Historie-Nu*, 2005 (2), s. 1-17 (ikke længere tilgængeligt).
- Hansen, Peer Henrik, *Firmaets Største Bedrift: den hemmelige krig mod de danske kommunister*, København: Høst 2005 (1).
- Hasselbalch, Ole, *Den offentlige Mening*, Århus: Handelshøjskolen i Århus, det erhvervsretlige Institut 1991.
- Hasselbalch, Ole, *Den Stille Krig: sovjetiske påvirkningsoperationer mod Danmark under den kolde krig – forudsætninger, teknik og resultater*, København: Forlaget Holkenfeldt 3, 2001.
- Hedegaard, Lars (red.), *Kampen om Den Kolde Krig: Festskrift til Bent Jensen*, København: Gyldendal 2008.
- Herborg, Mette og Per Michaelsen, *Stasi og Danmark*, København: Forlaget Holkenfeldt 3 1996.
- Herborg, Mette og Per Michaelsen, *Ugræs – Danske Stasi kontakter*, København: Forlaget Holkenfeldt 3 1999.
- Hillingsø, K.G.H., "Den Kolde Krig set ud fra en dansk militær synsvinkel", i: Lars Hedegaard (red.), *Kampen om Den Kolde Krig: Festskrift til Bent Jensen*, København: Gyldendal, 2008, s. 79-98.
- Hillingsø, Kjeld, *Trusselsbilledet – En koldkriger taler ud*, København: Gyldendal 2004.
- Haarder, Bertel (red.), *Hvem holdt de med? – en debatbog om hvorfor politisk aktive på den yderste venstrefløj var i PET's søgelys under den kolde krig*, København: Peter la Cour 1999.
- Jacobsen, Kurt, *Aksel Larsen – en politisk biografi*, København: Vindrose 1993.
- Jensen, Bent, *Bjørnen og Haren. Sovjetunionen og Danmark 1945-1965*, Odense: Odense Universitetsforlag 1999.
- Jensen, Bent, *Ulve, får og vogtere – Den Kolde Krig i Danmark 1945-1991*, København: Gyldendal 2014.
- Jæger, Nils, *Det historiske svigt – Socialdemokratiet og venstrefløjen i den kolde krig*, København: Gyldendal 1999.
- Knudsen, Peter Øvig, *Blekingegadebanden 1: Den danske celle*, København: Gyldendal 2008.
- Knudsen, Peter Øvig, *Blekingegadebanden 2: Den hårde kerne*, København: Gyldendal 2009.
- Krüger, Henrik, *Hans Tofte – Den danske krigshelt som kom til tops i CIA*, København: Lindhardt & Ringhof 2005.
- Larsen, Dan, *På Sporet af Folkestyrets Politiske Politi – min danmarkshistorie*, København: Rosinante 2002.
- Lidegaard, Bo, *I kongens navn – Henrik Kaufmann i dansk diplomati 1919-58*, København: Samleren 1996.
- Lidegaard, Bo, *Jens Otto Krag 1914-1961*, København: Gyldendal 2001.
- Lidegaard, Bo, *Jens Otto Krag 1962-1978*, København: Gyldendal 2002.
- Mariager, Rasmus, *I Tillid og Varm Sympati – Dansk-britiske forbindelser og USA under den tidlige Kolde Krig*, København: Museum Tusulanum Forlag 2006.
- Mistrati, Miki og Søren Steen Jespersen *Den Hemmelige Tjeneste – Da PET blev afsløret*, København: Lindhardt & Ringhof 1999.
- Nielsen, Niels Jul, *Mellem Storpolitik og Værkstedsgulv – Den danske arbejder - før, under og efter Den kolde krig*, København: Museum Tusulanum Forlag 2004.
- Olesen, Mogens Nørgaard, *Østersøruterne og vejen gennem Danmark*, II, Forlaget Nautilus 2003.
- Pedersen, Poul Holt og Karsten Pedersen, *Danmarks dybeste hemmelighed REGAN VEST – Regeringens og kongehusets atombunker*, København: Billesø & Baltzer 2014.
- PET-kommissionens beretning*, bd. 1-16, København: Justitsministeriet 2009.
- Petersen, Thomas Tram, "Forstærkninger fra NATO. Depoter i Jerup, Esbjerg og Klosterheden" i: Morten Stenak et al. (red.), *KOLD KRIG – 33 fortællinger om den kolde krigs bygninger og anlæg i Danmark, Færøerne og Grønland*, København: Kulturministeriet, Kulturstyrelsen 2013, s. 92-95.
- Ris-Knudsen, Asbjørn Rune, *Totalforsvar på skinner – DSB's rolle i totalforsvaret af Danmark under den kolde krig*, speciale, Odense: SDU 2013.
- Stenak, Morten, Thomas Tram Pedersen, Peer Henrik Hansen og Martin Jespersen (red.), *Kold Krig – 33 fortællinger om Den Kolde Krigs bygninger og anlæg i Danmark, Færøerne og Grønland*, København: Kulturministeriet, Kulturstyrelsen 2013.
- Stevnsborg, Henrik, *Politiet 1938-1947 – Bekæmpelse af spionage, sabotage og nedbrydende virksomhed*, København: Gads Forlag 1992.
- Villaume, Poul, *Allieret med forbehold – Danmark, NATO og den kolde krig. En studie i dansk sikkerhedspolitik 1949-1961*, København: Forlaget Vandkunsten 1995.
- Aagaard, Charlotte, *I Nationens Tjeneste: Frank Grevil – majoren, der fik nok*, København: Information 2005.

Noter

1. RA, FE's arkiv. Østtysk terrænrekognosceringsmateriale. Materialet kan findes under "V. Diverse sager (afklassificerede) (1940-1990)", kasse 7-11. FE-notat af 24. juni 1995. Denne artikel baserer sig blandt andet på et tidligere studie af materialet, Hansen, 2005, som ikke længere er tilgængeligt online. Materialet er også kort beskrevet i DIIS-udredningen, 2005, bd. 3, s. 564-565, samt Hillingsø, 2004, s. 184-189.
2. Hvem denne samarbejdspartner er, fremgår ikke af materialet, men det er højst tænkeligt, at det var den tidligere vesttyske, nu forenede tyske, efterretningstjeneste, som har fundet og derefter overdraget materialet til deres danske kolleger. Det er i hvert fald det, Kjeld Hillingsø oplyser i sin bog. Hillingsø, 2004, op.cit., s. 184.
3. Ibid.
4. DUP1, 1997; DIIS, bd. 1-3, 2005; PET-kommissionens beretning, bd. 1-16, 2009; Jensen, 2014.
5. Se eksempelvis Ellemann-Jensen, 1996; Haarder (red.), 1999; Jæger, 1999; Ellemann-Jensen, 2004; Hedegaard (red.), 2008. Et par empirisk baserede udgivelser af Ole Hasselbalch berører de ofte oversete påvirkningsforsøg, som fandt sted under den kolde krig. Se Hasselbalch, 1991 og 2001.
6. Stevnsborg, 1992; Jacobsen, 1993; Villaume, 1995; Lidegaard, 1996; Jensen, 1999; Hansen og Sørensen, 2000; Lidegaard, 2001 og 2002; Nielsen, 2004; DIIS, bd. 1-3, 2005; Mariager, 2006.
7. Farbøl, 2017.
8. Her kan nævnes Hillingsø, 2004; Friis, 2001.
9. Stenak et al. (red.), 2013.
10. For eksempler på dette, se Herborg og Michaelsen, 1996 og 1999; Mistrati og Jespersen, 1999; Andersen (med Gordievsky), 2002; Elkjær & Seeberg, 2002; Larsen, 2002; Hansen, 2005; Friis, 2005; Aagaard, 2005; Krüger, 2005; Davidsen-Nielsen, 2007 og 2008; Hansen, 2008; Knudsen, 2008 og 2009.
11. <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=41796>.
12. Se CIA-rapport vedr. Warszawapagtens militære planlægning mod Danmark, <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/1989-04-01.pdf>.
13. DIIS, bd. 1, s. 479.
14. DIIS, bd. 1, s. 483.
15. DIIS, bd. 3, s. 558.
16. DIIS, bd. 3, s. 556.
17. Stenak et al. (red.), 2013, s. 40.
18. Et eksempel på sådanne indhentere var den østtyske "marschaufklärer", en særlig type indhenter, som blev sendt ud på opgaver, når den østtyske efterretningstjeneste havde et akut behov for informationer, Friis og Hansen, 2006, s. 80. Se også Friis, 2005 (2).
19. DIIS bd. 3, side 557. WAPA er en gængs forkortelse for Warszawa-pagten.
20. En af de få DDR-sager, som har ført til domfældelse herhjemme, er sagen mod en dansk tolder, som igennem en årrække forsynede den østtyske efterretningstjeneste med oplysninger om "fjendeområdet Falster", <https://politiken.dk/indland/art5660801/F%C3%A6ngsel-til-Stasi-tolder>, <https://jyllands-posten.dk/indland/ECE3326352/Krav-om-f%C3%A6ngsel-til-tolder/>.
21. Enkelte sider af en lang rapport lå sammen med en række avisudklip, og det vides ikke, om der oprindeligt har været tale om en komplet rapport, der inden overdragelse er blevet reduceret i omfang, eller om materialet ligger i original stand. I materialet finder man eksempelvis en indledende beskrivelse, side 2b samt siderne 44 og 45.
22. RA, FE's arkiv, Østtysk terrænrekognosceringsmateriale, Pakke IX, Diverse.
23. RA, FE's arkiv, Østtysk terrænrekognosceringsmateriale, Pakke IX, Diverse, s. 2b.
24. RA, FE's arkiv, Østtysk terrænrekognosceringsmateriale, Pakke IX, Diverse, "Die Infrastruktur Norwegens und Dänemarks sind in einem Maß ausgebaut, daß sie den nationalen und alliierten SK (streitkräfte, PHH) als sichere Grundlage für die Durchführung von Kampfhandlungen im Raum dienen können."
25. For disse vurderingers vedkommende var det blandt andet DSB's udgivelse "DSB 2000 – Moderne transport på skinner" fra 1988 og "Die DSB Reedereidivision" som dannede baggrund for vurderingerne om færge- og togforbindelser. Også materiale om den fremtidige storebæltsforbindelse indgik i de østtyske analyser.
26. RA, FE's arkiv. DDR rekognosceringsmateriale, pakke X. "Damit verbessern sich nicht zuletzt auch die Möglichkeiten der Verlegung von Verstärkungskräften in der Ost-West-Richtung." Hanstholm står opført i danske papirer som deployeringshavn, men om Danmark ligefrem skulle modtage vestlige styrker ad denne vej, er mere uklart. Frederikshavn var udset til at modtage vestlige forstærkninger, og det samme var Esbjerg havn, Stenak et al. (red.), 2013, s. 66. Se også Slots- og Kulturstyrelsens baggrundsnotat vedr. den kolde krigs anlæg i Danmark, s. 84, https://slks.dk/fileadmin/user_upload/kultur-arv/fysisk_planlaegning/DKKA_baggrundsnotat_v8.pdf.
27. <http://publications.sundogbaelt.dk/Storeblt/forbindelsen-over-storebaelt-to-broer-og-en-tunnel/?page=4>.
28. RA, FE's arkiv. Østtysk terrænrekognosceringsmateriale. Pakke IX, Diverse. Samt samme som note 11.
29. <https://www.google.dk/maps/@55.4583842,8.4481354,1374m/data=!3m1!1e3?hl=da>.
30. Stenak et al. (red.), 2013, s. 92.
31. <http://forsvaret.dk/OKSBL/0m%200ksb%C3%B8llejren/Historie/1945%20-%201979/Pages/default.aspx>.

32. <http://www.pansermuseet.com/index.php/udstilling/kampvogne/centurion>.
33. Stenak et al. (red.), 2013, s. 102.
34. <https://www.jernbanen.dk/forum/index.php?mode=thread&id=6185>.
35. www.jernbanen.dk/dsb_zvognsolo.php?aar=1980&vognid=981.
36. Som et kuriosum til dette er forfatterne blevet oplyst af enhedsleder for Restaurering og Veterantog ved Danmarks Jernbanemuseum, Filip Gram Jensen, der selv har en fortid som linjeofficer i Hæren, at selve det faktum, at der findes en såkaldt metervægtopgivelse på Varde-Nr. Nebel-banen indikerer, at strækningen er udtænkt til en noget tungere transport, end det, den i hverdagen normalt blev brugt til: persontogs- trafik med det lette Y-tog "Grisen". Metervægten for strækningen er opgivet til 7,1 ton/m, hvilket svarer godt til den højeste klassificering i Danmark på 7,2 ton/m. Tager man en udregning på Y-toget finder man en belastning på tomvægt på ca. 1,67 ton/m. Altså betydeligt mindre end den vægt, som sporet er dimensioneret til.
37. Pedersen og Pedersen, 2014, s. 223.
38. *Ibid.*, s. 225.
39. *Ibid.*, s. 52 samt udsendelsen Danmarks hemmelige forsvar, 1:4 DR TV: <https://www.dr.dk/tv/se/danmarks-hemmelige-forsvar/danmarks-hemmelige-forsvar-2/danmarks-hemmelige-forsvar-1-4#!00:51>.
40. For en detaljeret gennemgang af øvelser, organisation, omfang og betydning af både jernbanehjemmeværnskompagnier og lokale bedriftsværn henvises hertil.
41. Riis-Knudsen, 2013, s. 23, samt Civilforsvarsloven, 1949.
42. Danmarks Jernbanemuseum har indsamlet vogne med bedriftsværnsmateriel for Fredericia Station, hvor det ud fra udstyret kan ses, at brandbekæmpelse, redning og udbedring af skader har været det primære.
43. Frandsen, 2008, s. 57-60.
44. Christensen, 2017.
45. Beredskabsinstruks, 1976, s. 1-1: "Opbevaring: Instruksen er til tjene- stebrug og må ikke forevises og indholdet må ikke omtales til uved- kommende. Den skal opbevares i et aflåst gemme."
46. Riis-Knudsen, 2013, s. 20.
47. *Ibid.*, s. 48.
48. Olesen, bd. 2, s. 50.
49. http://www.faegejournalen.dk/Mols_Linien/Mols_Hist.html.
50. Riis-Knudsen, 2013, s. 62-63.
51. Mailkorrespondance mellem Peer H. Hansen og Kjeld Hillingsø, 20. oktober 2018.
52. Mailkorrespondance mellem Peer H. Hansen og Poul Grooss, 21. oktober 2018. Se evt. [http://www.navalhistory.dk/Danish/Skibene/Skibs- klasser/Falster_klassen\(1963\).htm](http://www.navalhistory.dk/Danish/Skibene/Skibs- klasser/Falster_klassen(1963).htm).
53. Mailkorrespondance mellem Ulrik Vestergaard, Søren Nørby, Tom Wismann og Jacob Seerup, 19. oktober 2018.
54. Mailkorrespondance mellem Ulrik Vestergaard, Søren Nørby, Tom Wismann og Jacob Seerup, 19. oktober 2018.
55. Mailkorrespondance mellem Ulrik Vestergaard, Søren Nørby, Tom Wismann og Jacob Seerup, 19. oktober 2018.
56. *Fyns Amts Avis*, 21. september 2014, <https://www.fyens.dk/svend- borg/Elo-og-Rene-skulle-stoppe-den-roede-haer/artikel/2574961>, *Folketidende*, 12. april 2005.
57. Strækningen omtales i det østtyske materiale som "det store H", men begrebet kendes andre steder fra.
58. RA, FE's arkiv. DDR rekognosceringsmateriale, pakke X.
59. Riis-Knudsen, 2013, s. 60.
60. *Ibid.*, s.61.
61. Stenak et al. (red.), 2013, s. 20.
62. Hillingsø, 2004, s. 180.
63. Petersen, 2014, s. 92.
64. Hillingsø, 2004, s. 163 samt s. 185.
65. *Ibid.*, s. 170; Clemmesen, 2005, [http://www.clemmesen.org/articles/ Koldkrigsudredningen_samlet_net.pdf](http://www.clemmesen.org/articles/Koldkrigsudredningen_samlet_net.pdf).
66. DIIS, bd. 1, side 520.
67. Riis-Knudsen, 2013; Clemmesen, 2005, s. 67-68, http://www.clem- mesen.org/articles/Koldkrigsudredningen_samlet_net.pdf.
68. Hedegaard (red.), 2008; Hillingsø, 2008, s. 88.
69. DIIS bd. 2, s. 604.
70. DIIS bd. 2, s. 619.

Summary

Throughout the Cold War, networks of people and organisations were established on both sides of the Iron Curtain to record and report on everything that might be important for warfare in a potential new confrontation between the world's two superpowers and their allies. It happened as part of an extensive scheme to gather information from open sources as well as via shady methods, espionage if you will, and such material from the East German military intelligence agency, Verwaltung Aufklärung, was surrendered by the West German intelligence agency, Bundesnachrichtendienst (BND), to the Danish Defence Intelligence Service at some point during the mid-1990s. The material consists of a large number of East German reports on Denmark and Danish infrastructure, including railways and ferries, and various other details that might be of importance for military operations on Danish soil.

The material indicates that data about Denmark was gathered even towards the end of the Cold War, and this is the starting point of this article. It is contrasted with the knowledge that already existed during the Cold War about the Warsaw Pact's plans for war against the West and the information on the same subject that has emerged so far after the Cold War. We also reflect on this information in relation to the West's and Denmark's own mobilisation plans during the Cold War. From the East German material, we know for example that the port of Esbjerg was of particular interest, as it was photographed from a chartered plane. As it happens, from the 1970s, the port of Esbjerg formed an important part of Denmark's and NATO's plans on the deployment of reinforcements in the form of troops and supplies which were to be reloaded onto the railway via tracks on the quay itself, making swift transport to Zealand and North Germany possible which was where the confrontation with the troops of the Warsaw Pact was thought likely to take place. We know from various other sources that the Warsaw Pact's plan was that a war was to be fought in the West, and the East German material may therefore be regarded as part of the preparations for such

military operations. Some of their scenarios were practised using Danish ferries as part of their own logistics to transport troops and supplies to the battlefields in Western Europe.

Thus, the objective of this article is to give an insight into the East Germans' mapping of Danish infrastructure and thereby the capacity of the Warsaw Pact's troops to operate in Denmark. We attempt to answer:

- What was the East Germans' view on Danish infrastructure and what was the reason for their interest?
- What were the transport hubs and areas that were considered particularly valuable?
- How did the East Germans regard civilian and military targets in relation to Danish infrastructure?

A few individuals have previously written about Denmark's preparations during the Cold War, focusing particularly on DSB and railways. One such contribution is Asbjørn Rune Riis-Knudsen's *Jernbaner i krig* (Railways at War), in which he explores the roles of the Railway Home Guard and the Railway Protection Unit which were under the orders of the Danish Civil Defence. This information is also included here in brief, but the new contribution of this article is the views of foreign powers and their efforts to – so to speak – map Denmark and thereby utilise detailed knowledge on Danish infrastructure.

Our research has revealed that far from all aspects of our own and our then opponents' plans have been uncovered as yet which is why we decided to conclude the article with the story about the Danish Great Belt ferries. Did they play yet another hidden role in the great game of war?

"Jeg skal ikke sidde på et kontor resten af mit liv ..."

Ellen Helleberg Rasmussen fortæller om at være kvindelig trafikassistent i 1930-40'erne

Af Lars Bjarke Christensen

Da den jernbanefaglige organisation Dansk Lokomotivmands Forening i 1979 kunne fejre organisationens 80-årsdag, udsendte foreningen jubilæumsbogen "Lokomotivets mænd".¹⁾ Egentlig en harmløs titel, der satte foreningens medlemmer i fokus allerede på bogens forside. Men på den anden side fortæller bogens titel også om en mandsdomineret arbejdsplads, hvor kvinder ikke bare var et sjældent syn bag førerpulten i et lokomotiv. De fandtes slet ikke. Først fem år efter jubilæet – i 1983 – blev den første kvindelige lokomotivfører ansat ved DSB.²⁾ Andre steder varede det betydelig længere tid, før kvinderne fik plads forrest i toget, og først i slutningen af maj 2011 kunne Nordjyske Medier i en artikel fortælle, at Rikke Jensen som første kvinde havde "taget styringen" i et af Nordjyske Jernbaners togsæt.³⁾ Den danske jernbanehistorie er også fyldt med netop mænd, som satte sig aftryk i historien. Flere af de første jyskfynske jernbanestrækninger blev anlagt af mændene bag det britiske selskab Peto, Brassey & Betts, mange af landets kendte og fredede stationsbygninger såsom Københavns Hovedbanegård, Østerport Station og Esbjerg Station er tegnet af DSB's overarkitekt Heinrich Wenck, mens perlerækken af ledende jernbanemænd – fra generaldirektørerne Niels Holst, Peter Knutzen, Povl Hjelt, Peter Langager til DSB's administrerende direktør Flemming Jensen – er lang. Mændene er langt i overtal, når man ser på den jernbanehistoriske udvikling, og mange mænd har haft stor betydning for jernbanernes udvikling og den kulturarv, vi i dag står tilbage med i form af broer, stationsanlæg og rullende materiel. Men adskillige kvinder har også haft deres daglige gang på danske jernbanestationer og i administrationskontorerne, om end deres vej mod toppen af magtpyramiden og indflydelsen har været langvarig og besværlig. På sin vis adskiller ligestillingspørgsmålet i den danske jernbanehistorie sig ikke nævneværdigt i forhold til i landene omkring os. Ved en optælling af den samlede arbejdsstyrke ved de norske statsbaner i 1890 var der blot 1,7 % kvindeligt ansatte (37 personer), og i 1945 var dette tal blot steget til 5 %.⁴⁾ I lande som Storbritannien og Tyskland kom kvin-

derne først for alvor ind i jernbanernes verden under verdenskrigene i 1900-tallet, hvor mændene var sendt til frontlinjen, og der derfor var behov for kvindelig assistance, så arbejdsopgaverne kunne udføres.⁵⁾ Således havde man i Tyskland allerede i 1938 udarbejdet en hemmelig plan for beskæftigelse af kvinder i en nødsituation, og under 2. verdenskrig gjorde flere kvinder tjeneste ved de tyske rigsbanner som togførere, billetkontrollører, tegnere, lokomotivfyrbødere og billetsælgere.⁶⁾

Mest kendt inden for dansk jernbanehistorie er formentlig historien om Xenia Jernbo (1887-1982), der blev den første kvindelige stationsforstander ved DSB. Kvindelige jernbaneansatte var ikke noget særsyn ved overgangen fra det 19. til det 20. århundrede, idet flere kvinder arbejdede som ledvogtersker ved jernbaneoverskæringerne, som medhjælp på kontorerne eller som billettrykkere. Men med Xenia Jernbo, der blev ansat som trafikalev ved DSB i begyndelsen af 1900-tallet, var det imidlertid anderledes, idet en kvinde nu for første gang i nogle af de bekymrede mænds øjne kunne risikere at ende som stationsbestyrer med et betydeligt sikkerhedsmæssigt ansvar – endog med et ledelsesansvar overfor mænd. Det vakte derfor betydelig opsigt, da Xenia Jernbo ifølge dagspressen i 1908 havde anmodet justitsministeren "om at maatte bære Mandfolkeklæder", så hun havde mulighed for at deltage i det, man dengang kaldte det udvendige arbejde – altså at deltage i togenes ekspedition ved perronerne og ikke blot være henvist til at føre telegramjournalen, stemple udgående post og andet forefaldende kontorarbejde. Blandt mange jernbanemænd blev der kæmpet en indædt kamp for at undgå at få kvinder i trafiktjenesten, og ved DSB søgte man gentagne gange at lægge hindringer i vejen for trafikminister Svend Høgsbros ønske om, at kvinder fik lige adgang til de samme eksaminer og prøver som mændene. Svend Høgsbro havde, inden han blev minister i 1905, gennem en længere år-

Blækspruttens opfattelse af en 'konebetjent'-station i 1935.

række været medlem af hovedbestyrelsen i Dansk Kvinde-samfund, men flere jernbanemænd havde ikke samme progressive syn på ligestillingspørgsmålet som ministeren. Xenia Jernbo var imidlertid ikke en kvinde, man fejede væk uden kamp, og gennem adskillige årtier kæmpede hun for

retten til at blive ligestillet med mændene. Kampen for kønnenes ligestilling kronedes for Xenia Jernbos vedkommende i 1943, da hun blev udnævnt til stationsforstander på Strømmen Station nær Randers.⁷⁾ En anden markant jernbanekvinde var Anna Westergaard (1882-1964), der blev



ansat som ekstraskriver ved DSB i 1899. Hun nægtede i lighed med Xenia Jernbo at acceptere, at kun mænd kunne videreuddanne sig indenfor jernbaneetaten, og at der var forskel i lønnen for mænd og kvinder. Derfor tog hun kampen op, tog som den første kvinde trafikeksamen i 1911 og avancerede senere i graderne, indtil hun i 1951 blev forfremmet til overtrafikkontrollør. Anna Westergaard var – foruden

at være hovedbestyrelsesmedlem i den faglige organisation Jernbaneforeningen gennem flere år – også særdeles aktiv inden for kvindebevægelsen og er blevet betegnet som en af de kvinder, der har betydet mest for ligestillingen. Blandt andet var hun aktiv i spørgsmålet om en ligelønslov i 1910'erne og sad i nogle årtier som medlem af landstinget valgt for Det radikale Venstre.⁸¹



Det var denne virkelighed, de første kvindelige trafikelever mødte – her Skanderborg station. Billedet er udateret, men kan ud fra uniformerne dateres til før 1906, formentlig umiddelbart før 1906 (Danmarks Jernbanemuseum).



Forberedelseskursus for elever på Statsbanernes Jernbaneskole i Hellerup, 1931. Kønsfordelingen er tydelig (Danmarks Jernbanemuseum).

Selvom Xenia Jernbo, Anna Westergaard og enkelte andre kvinder blev ansat som trafikelever ved DSB i begyndelsen af 1900-tallet, så var det alligevel set i forhold til antallet af mænd forholdsvis få kvinder, der blev optaget på Jernbaneskolen i København i begyndelsen af 1900-tallet med henblik på en uddannelse inden for stationstjenesten. En gennemgang af DSB's personalefortegnelse for 1934 med titlen "De danske Statsbaners Tjenestemænd" viser, at der ud af 21 trafikelever blot var en enkelt kvinde. En tilsvarende oversigt for 1940 – efter at DSB var begyndt at optage flere elever – viser, at der i alt var registreret 179 trafikelever fra årgangene 1936-39, hvoraf ca. 10 % var kvinder (20 personer).⁹⁾

Ellen Helleberg Rasmussen

Historien om de danske jernbanekvinder er imidlertid ofte blevet overskygget af den spektakulære og dramatiske historie om Xenia Jernbo, og det var baggrunden for, at jeg i forsommeren 2013 tog kontakt til Ellen Helleberg Rasmussen, der på dette tidspunkt var 94 år gammel og boede i den østjyske stationsby Hadsten. Hun blev ansat som trafikelev ved DSB som en af de fire kvinder, der blev optaget på

Jernbaneskolen i efteråret 1935. Blandt hendes medstuderende var derudover 36 mænd. For spørgsmålet var, om andre kvinder havde været udsat for lignende kønsdiskrimination som Xenia Jernbo, og var kønskampen en lige så levende og væsentlig del af tilværelsen, som den havde været for Xenia Jernbo? Selvom der er nogle årtiers forskel mellem Xenia Jernbos oplevelser og Ellen Helleberg Rasmussens beretning, gjorde de tjeneste på nogle af de samme stationer (Skanderborg og Hadsten), og selvom nogle af deres oplevelser var de samme, viste det sig, at der også var tale om to meget forskellige kvinder.

Den varme sommerdag i begyndelsen af juni 2013, da jeg sad i Ellen Helleberg Rasmussens stue i villaen på Dr. Larsens Vej i Hadsten, fik jeg ikke indtrykket af, at køns-spørgsmålet spillede en afgørende rolle for hende. Som det fremgår af hendes beretning på de følgende sider, kom hun under vores samtale også ind på ligestillingsspørgsmålet, men jeg må erkende, at det nok ikke havde været tilfældet, hvis jeg under samtalen ikke specifikt havde spurgt ind til, hvordan hun oplevede det at være kvinde i et mandsdomineret fag. Godt nok havde Ellen Helleberg Rasmussen i den scrapbog, hun viste mig, enkelte udklip fra aviser og dagblade om andre jernbanekvinder, men det klare indtryk var,

at det var jernbanedriften, samarbejdet med kolleger og kontakten med kunderne, som havde den helt afgørende betydning for, at hun med glæde så tilbage på sin jernbanetid i 1930-40'erne. Nu kan man naturligvis ikke konkludere noget ud fra blot to forskellige personers oplevelser, men et af de interessante forhold ved hendes beretning – som en modsætning til Xenia Jernbos – er hendes vægt-

ning af det daglige arbejde, samarbejdet og oplevelserne, men ikke det kønspolitiske spørgsmål, ligestilling og den faglige kamp for ligeberettigelse. Ellen Helleberg Rasmussens beskrivelse af sin uddannelse og ophold på forskellige jernbanestationer adskiller sig på mange måder ikke fra andre lignende beretninger fra mandlige jernbanemænd, og kun få steder dukker ligestillingsspørgsmålet op, selvom



hun også blev udsat for diskrimination på grund af sit køn. I modsætning til Xenia Jernbo tog Ellen Helleberg Rasmussen ikke kampen op, hvis en mandlig stationsforstander nægtede at modtage kvindelige elever, og som hun selv afsluttende fortalte, var ligestillingsspørgsmålet ikke noget, som havde den store betydning for hende.

Som adskillige andre jernbanemænd og -kvinder var Ellen Helleberg Rasmussen (født Bach) ud af en jernbanefamilie, idet hendes far var togbetjent ved DSB. Ellen blev født i Allingåbro den 21. oktober 1918 og gik bort som 95-årig i Hadsten den 8. oktober 2014. Men lad os overlade ordet til hende selv. Erindringerne er opbygget på den måde, at Ellen Helleberg Rasmussens egen fortælling er angivet i kursiv, og i relation til nogle af afsnittene er indføjet supplerende eller forklarende bemærkninger. Man kan således læse hendes egne erindringer blot ved at læse den kursiverede tekst. Erindringerne blev til på den måde, at samtalen blev optaget på bånd og derefter sammenskrevet til en sammenhængende tekst. Samtalen var delvist styret, idet der var fokus på køns- og ligestillingsspørgsmålet, men som det fremgår, blev en mængde andre begivenheder og oplevelser også berørt for at komme rundt om arbejdslivet ved DSB i 1930-40'erne. Efter sammenskrivningen af samtalen var teksten derefter til godkendelse, kommentering og rettelser hos Ellen Helleberg Rasmussen. Ellen Helleberg Rasmussen nåede desværre ikke at læse denne artikel i sin helhed, men udelukkende den kursiverede tekst. Lydoptagelsen af samtalen opbevares i dag i Rigsarkivet:¹⁰⁾

Det var ikke min idé, at jeg skulle søge om ansættelse i DSB, for faktisk ville jeg allerhelst have været kriminalbetjent. Far havde nemlig en fætter, der var politimand, og når han fortalte, lød det som et meget spændende arbejde. På

Elever undervises i betjening af blok- og centralapparater i Statsbanernes Jernbaneskole i Sølvgade, København, i 1941 (Danmarks Jernbanemuseum).

det tidspunkt boede jeg endnu hos mine forældre i Aarhus, og derfor gik jeg ned på den lokale politigård for at høre, om der var mulighed for at blive ansat, idet jeg havde fået fortalt, at der allerede var ansat en kvinde hos politiet i Aarhus. Men jeg fik det svar, at jeg allerførst skulle tage en sygeplejerskeuddannelse, hvorefter jeg så kunne søge ind til politiet, og hvis jeg var heldig, ville jeg blive ansat og komme til at arbejde med sager omkring børn. Da det imidlertid var det almindelige politiarbejde, jeg ønskede at deltage i, startede jeg i stedet som kontorpige på et fabrikskontor, umiddelbart efter real-skolen var afsluttet. Det var udelukkende for at tjene nogle penge, og kun indtil jeg havde fundet noget, der var mere interessant. Heldigvis opdagede min mor kort efter en annonce i avisen, hvor DSB og Postvæsenet søgte nye elever. Hun mente, at det var noget for mig, og viste mig annoncen, da jeg kom hjem fra kontoret. "Du kan tro, at det ikke er noget for mig", svarede jeg: "Jeg skal ikke ind for at sidde på et kontor resten af mit liv". Men mor forklarede, at en trafikassistent i DSB havde et meget varieret arbejde og ikke sad på kontoret hele tiden. Jeg genlæste derfor annoncen, hvor der stod, at man personligt skulle aflevere et ansøgningskema på banegården, og jeg besluttede mig for at gå hen med et udfyldt skema til den næstkommanderende på Hovedbanegården.

Ambitionen om at blive ansat som betjent ved politiet var om end ikke urealistisk så dog meget vanskelig at realisere. Godt nok var den første kvindelige politibetjent blevet ansat ved politiet i Aalborg i 1911, men det var først sket efter omfattende diskussioner. Kvindesagsorganisationen Dansk Kvindesamfund havde således allerede i 1908 argumenteret for behovet for ansættelse af kvindelige betjente navnlig ved behandlingen af sædelighedssager mod børn, idet det var foreningens antagelse, at børnene ville udtrykke sig friere, hvis afhøringen skete med en kvindelig udspørger. Gennem de følgende år foreslog foreningen gentagne gange ansættelse af kvindelige betjente, men stødte blandt andet på modstand fra politiets ledelse, som ikke havde "følt savnet af kvindeligt politi", som en ledende politimand

udtrykte sig. Selvom der blev åbnet for, at kvinder kunne ansættes i politiet, var antallet af kvinder inden for politiet dog fortsat lavt. Blandt tusinder af betjente i 1940 var der således kun ansat 18 politikvinder, hvoraf de 14 var ansat ved politiet i København. Endnu så sent som i 2017 var antallet af kvindelige betjente blot nået op på ca. 1600 mod 9000 mænd.¹¹⁾

Far var dengang ansat som portør i Aarhus, men uddannede sig senere til togbetjent og endte som togfører. Så der var naturligvis spænding hos mine forældre, om jeg ville følge i fars fodspor, men foreløbig var der intet andet at gøre end at afvente det videre optagelsesforløb og DSB's afgørelse. Da jeg havde 14 dages opsigelsesfrist på kontoret, hvor jeg arbejdede, opsagde jeg min stilling, allerede inden jeg havde fået svar fra DSB, også selvom det var svært at få et andet arbejde. Det skyldtes ikke mindst, at jeg havde bestået lægetesten, som jeg var blevet bedt om at indsende, ligesom jeg havde været til en psykoteknisk optagelsesprøve på Hovedpostkontoret i Kannikegade i Aarhus, hvor vi skulle udføre forskellige opgaver på tid, ligesom de ville høre vores evner i tysk, fransk og engelsk. Efter prøven blev jeg kaldt ind til en samtale med trafik- og personalechef Emil Terkelsen fra DSB. Hans opgave var at tale med alle de elever, der havde søgt ind til DSB, for at vurdere, om de var egnede til at gennemgå uddannelsen på Jernbaneskolen i København. Han var en meget behagelig mand, der fortalte, hvor mange elever der var brug for, og hvor mange man havde udvalgt til at deltage i den psykotekniske prøve. Jeg kan huske, at han under samtalen spurgte, hvad jeg ville sige til at have en vagt på en landstation om natten, hvortil jeg svarede, at det ikke betød noget, for jeg havde aldrig været mørkerød. Det var mit indtryk, at prøverne og samtalen gik godt. Min forudelse holdt stik, og få dage efter fik jeg et brev, hvori der stod, at jeg skulle møde på Jernbaneskolen den 1. september 1935. I kuverten lå også et fripas, så jeg kunne tage toget til København. Det vakte naturligvis glæde hos mine forældre, men samtidig også en vis bekymring over at sende deres 16-årige

pige til København. Nu skulle jeg pludselig flytte hjemmefra og bo i et pensionat, men mine forældre allierede sig med min moster, der boede i København, og hun fandt et ordentligt sted i Nørregade, der lå tæt på Jernbaneskolen i Sølvgade.

Ved et tilfældigt sammenbræk har netop en af Ellen Helleberg Rasmussens mandlige medstuderende på Jernbaneskolen, Svend Anker Guldvang (1917-2006), skrevet om sine erindringer og oplevelser under tiden på Jernbaneskolen og om sin karriere ved DSB. Hos flere ældre jernbanefolk, som oplevede den psykotekniske optagelsesprøve og mødet med Jernbaneskolen, stod oplevelserne, der førte op til indlemmelsen i jernbaneetaten, skarpt i deres erindring. Dette er også tilfældet for såvel Ellen Helleberg Rasmussen som Svend Anker Guldvang, om end sidstnævntes psykotekniske prøve og samtale med trafik- og personalechefen fandt sted på Teknisk Skole i Esbjerg. Der er ingen tvivl om, at mange håbefulde unge og deres forældre i årenes løb i spænding har holdt øje med, hvornår postbuddet kom med kuverten fra Post & Telegrafvæsenet eller DSB med meddelelsen om, at den unge var optaget som elev hos en af trafiketaterne. Både i ovenstående beskrivelse og i Svend Anker Guldvangs erindringer peges på den glæde, som budskabet blev modtaget med. Navnlig i 1930'erne var der stor arbejdsløshed, og en ansættelse med en fremtidig karriere som embedsmand indenfor det offentlige ville sikre den unge mod konjunktursvingninger og være fundamentet for en stabil tilværelse. Dette understreges også i Svend Anker Guldvangs erindringsbog med gengivelsen af en familiediskussion om, hvorvidt han skulle tage imod en elevplads ved Post & Telegrafvæsenet, hvis etaten tilbød ham en sådan. Som passioneret jernbaneentusiast kunne Guldvang ikke

Håbefulde trafikelever på Jernbaneskolen i Sølvgade i København i efteråret 1935. Blandt mændene står Ellen Helleberg Rasmussen. Svend Anker Guldvang står som nr. 3 fra højre med hånden på signalets håndsving (foto i privat eje).

forestille sig andet end en karriere indenfor DSB uanset det faderlige råd om, at også en ansættelse indenfor postetaten ville være en adgangsbillet til en sikker og tryk fremtid.¹²⁾

Nedenfor beskriver Ellen Helleberg Rasmussen, at 10 % af de nye elever ved Jernbaneskolen var kvinder, og at hun ikke følte, at der fandt nogen forskelsbehandling sted mellem de to køn. Svend Anker Guldvang kom ikke i sine erindringer ind på kønsforskellen blandt eleverne udover at

konstatere, at der blev optaget fire kvindelige medstuderende. Det spillede tilsyneladende ingen nævneværdig rolle, men man skal nok tage i betænkning, at det kun var forholdsvis kort tid, eleverne var på Jernbaneskolen i undervisningsperioderne, og at den største del af uddannelses-tiden blev tilbragt ude i landet på de forskellige stationer. I begyndelsen af 1900-tallet var kvindernes rettigheder indenfor erhvervslivet – navnlig indenfor offentlige embeder –





Brabrand station 1924. Næppe meget har ændret sig, inden Ellen Helleberg Rasmussen tiltrådte som elev i 1935 (Rutherford/Danmarks Jernbanemuseum).

efterhånden blevet mere ligestillet. Således gennemførtes i 1919 en lov, der fastslog, at kvinder ansat indenfor staten eller i kommunerne skulle have samme løn som mænd, der sad i samme stilling. To år senere fik kvinder lige adgang på linje med mænd til alle offentlige stillinger, dog undtaget gejstlige og militære. Det blev således lovfæstet, at der skulle være ensartede forhold for begge køn, og samtidig blev det slået fast, at det ikke var tilladt at afskedige en kvinde fra hendes arbejde eller nægte ansættelse, blot fordi den pågældende kvinde enten giftede sig, var gift, ventede barn eller havde børn.¹³⁾

Mødet med Jernbaneskolen

I midten af 1930'erne var det meget svært at finde et arbejde, og der var derfor mange, der mente, at man havde vundet i lotteriet, hvis man blev antaget som elev i DSB. Det år, jeg startede på Jernbaneskolen, blev der optaget 40 nye elever, hvoraf der var fire kvinder – vi var to på det hold, jeg kom på. Det var min klare opfattelse, at vi blev behandlet fuldstændig ens, og der blev ikke gjort forskel på, om man var pige eller dreng. Det var nøjagtig den samme uddannelse, og både lærerne og vores medstuderende behandlede os som ligeværdige. Som trafikelever var vi en del af holdet, og det var jeg ganske godt tilfreds med. Efter seks uger på skolen blev vi fordelt på en række landstationer til videre uddannelse, og generaldirektoratet besluttede at sende mig til Brabrand, der også dengang var en forstad til Aarhus. Stationsforstander Jespersen var en vældig flink mand, og jeg fik også en meget positiv modtagelse, da jeg stod af toget. Bortset fra det sikkerhedsmæssige – som vi ikke måtte beskæftige os med i begyndelsen – indgik jeg på lige fod med de andre ved stationen og blev oplært i at sælge billetter, udfylde fragtbreve og passe postkontoret, som DSB havde på de fleste mindre stationer. Det kunne godt være et slidsomt arbejde, og jeg kan huske, at jeg ved juletid fik vabler i hånden af at håndstemple de hundredevis af breve, som passerede gennem stationens postkontor, og hvor frimærkerne skulle an-

nulleres, inden brevene blev sendt videre til modtagerne. Jeg var aldrig alene på stationen, for der var altid en kollega til stede – enten forstanderen eller en af assistenterne – så jeg kunne spørge, hvis der var noget, jeg var i tvivl om. Brabrand var en travl station med lokaltog ind til Aarhus, ligesom man også var ved at anlægge dobbeltspor mellem Aarhus og Randers på grund af den travle trafik. Så der var en del arbejdstog og ingeniører i Brabrand, men jeg var mest optaget af arbejdet inde på stationskontoret, hvor så mange nye, spændende ting skulle læres.

Efter et halvt års tid skulle jeg op til en foreløbig prøve, og man var nødt til at bestå denne eksamen for at kunne fortsætte i DSB. Alle pigerne bestod prøven, men der var desværre tre af drengene, der dumpede, og derfor blev vi reduceret til 37 trafikelever. Som led i uddannelsen blev jeg derefter sendt til Skanderborg for at lære, hvordan det var at arbejde på en større bystation, hvor der naturligvis var mange arbejdsopgaver, der lignede dem, jeg kendte fra Brabrand, men også mange andre arbejdsopgaver, fordi der var tale om en større banegård. Skanderborg var jernbanemæssigt set et ret interessant sted, fordi stationen ligger på den østjyske hovedbane mellem Aarhus og Fredericia, ligesom Silkeborgbanen videre mod Skjern betød, at der var mange passagerer, som skulle skifte tog i Skanderborg. Der var derfor en livlig trafik i Skanderborg, og vi havde nok at gøre, når vi var på arbejde. Det var først og fremmest at sælge billetter, ekspedere gods og give oplysninger om rejsemuligheder både i telefonen og til de rejsende, der mødte op på banegården. Hurtigt fik man en god rutine i at slå op i køreplanen, hvilket godt kunne være lidt vanskeligt for de folk, der ikke rejste så ofte.

I løbet af de femten måneder, jeg var i Skanderborg, skulle jeg i en måneds tid også ud at køre sammen med en togfører, så jeg lærte at billettere i togene, men også at sidde i et koldt godstog for at passe håndbremsen, da bremserne i nogle af togene dengang blev betjent manuelt ved at skrue på et håndtag. Det var midt under den kolde isvinter i marts 1937, og jeg husker, at vi en af dagene kørte med eksprestog 85 op gennem Vendsyssel. Varmerørene havde sim-

pelthen vredet sig i kulden, og systemet var derfor gået i stykker, så det var en meget kold fornøjelse at rejse med toget. Udenfor kunne jeg se det flotte syn, hvor høje sne-drivere truede med at falde ind over det ryddede jernbanespor.

Vi kørte ikke fast i driverne, men derimod har jeg i Skanderborg oplevet, hvordan natekspressen mod København ikke kunne komme videre, fordi et foregående tog var kørt fast længere sydpå. De rejsende fra det standsede tog var

naturligvis meget ivrige efter at høre nyt om, hvornår de kunne vente at komme sydpå, og der var derfor en livlig trafik ind og ud af kontoret for at høre de seneste meldinger. Der var også mange, der gerne ville låne telefonen for at give besked om, at de var forsinkede. Udenfor på perronen og gaden lå der sne, men når de kom ind i varmen på stationskontoret, forvandlede den nedtrampede sne på fodtøjet til sjap, og jeg har aldrig set kontoret så snavset som den aften. Toget kom først videre næste dag.



Skanderborg station ca. 1926, hvor Ellen Helleberg Rasmussen fortsatte sin uddannelse (Danmarks Jernbanemuseum).

Stationsforstander Vrads i Skanderborg var en lidt speciel person. Han var ikke særlig elsket af personalet på stationen, uden at jeg dog kan sige hvorfor. Vrads var måske nok lidt mere kontant og korrekt, og det var ikke sådan, at venligheden lyste ud af ham. Det gjorde den i stedet hos hans næstkommanderende, Hannestad, der var elskeligheden selv. Stationsforstanderen var det meste af tiden på sit eget kontor, fordi mange af hans opgaver var lidt anderledes end det arbejde, vi havde ude i stationskontoret. Jeg havde derfor mere med assistenterne og overassistenterne at gøre end med stationsforstanderen.

For flere trafikalever var ansættelsen ved DSB første gang, de måtte flytte fra hjemegnen. Nogle så naturligvis dette som en stor oplevelse, mens det for andre var en mærkbar omvæltning af den hidtidige tilværelse. Ensligende i mange beretninger er dog vigtigheden af at finde et godt pensionat, altså et sted, hvor man som minimum kunne spise til middag og eventuelt også leje eget værelse, medmindre man havde fundet et lejeværelse hos en privat familie. Svend Anker Guldvang omtaler i sine erindringer således flere gange, hvorledes han i de nye stationsbyer, han sendes på tjeneste til, må lede efter et ordentligt værelse eller pensionat, og at det var væsentligt at finde et godt sted til en rimelig pris.¹⁴⁾ Frem til 1960'erne var det vanskeligt for enlige mænd og kvinder at få mulighed for at få deres egen lejlighed, og for DSB's trafikalever var der samtidig den vanskelighed, at den begrænsede elevløn og de tidsbegrænsede ansættelser på de forskellige stationer satte grænser for, hvor fast de kunne bosætte sig de enkelte steder. Det var ikke kun jernbanens trafikalever, men også adskillige andre danskere, som mere eller mindre nødtvungent måtte finde sig et pensionat. Pensionaterne fandtes såvel i de store som de mindre byer og kunne være af varierende kvalitet og størrelse. For nogle værter og værtinder var pensionatet et kald og for andre blot en forretning, hvilket også betød, at der kunne være stor forskel på, hvor meget de enkelte ejere gjorde ud af at skabe

sammenhold og fællesskab på pensionatet. Nogle steder blev der arrangeret fester, udflugter og søgt skabt en god kemi mellem de forskellige gæster, mens dette andre steder ikke blev prioriteret i nævneværdig grad.¹⁵⁾ Det er også klart, at de indbyrdes relationer og forhold i særdeles høj grad prægedes af de enkelte pensionærer, og som det var tilfældet også for Ellen Helleberg Rasmussen, måtte lektielæsningen for mange trafikalever foregå udenfor arbejdstiden i pensionatet eller det lejede værelse.

Da jeg arbejdede i Brabrand, boede jeg hos mine forældre i Aarhus, men forstanderen i Skanderborg ville ikke give tilladelse til, at jeg boede i Aarhus, fordi han mente, at jeg skulle studere de udleverede undervisningsbøger, og hvis jeg tog toget hjem, ville det betyde, at der var mindre tid til at læse op til den afgørende prøve på Jernbaneskolen. Derfor måtte jeg bo på pensionat i Skanderborg, og det var så dyrt, at jeg knap havde råd til at betale for kost og logi. I september 1936 steg lønnen til 10 kr. månedligt, og det betød, at der nu også var lidt lommepenge, men det var under tiden i Skanderborg, at jeg lærte, at man trods alt godt kan overleve, selvom man ikke har mange penge at gøre godt med. I pensionatet havde jeg endevæg til byens biograf, og selvom jeg var over et år i Skanderborg, var jeg kun i biografien én gang. Det var en film med den kendte italienske operasanger Beniamino Gigli, som jeg altså ville se. Det viser, hvor få lommepenge der var til rådighed. I stedet brugte jeg fritiden til mange gå- og cykelture i området, ligesom jeg selv skulle styre min lektielæsning, og bøgerne lå hjemme på pensionsværelset og ventede på at blive åbnet, når jeg kom hjem fra arbejdet. Den daglige arbejdstid var ni timer, og sammen med lektielæsningen betød det, at der heller ikke var megen fritid. Jeg har også oplevet, at jeg en dag med meget store trafikvanskeligheder mødte til tjeneste tidligt om morgenen og var der hele dagen. Det var reglen, at jeg først måtte gå, når der blev givet tilladelse til det, men denne dag havde alle så travlt, at de glemte at give mig fri ved normal arbejdstids ophør. Samtidig syntes jeg

ikke, at jeg kunne forlade stationen, fordi der var så travlt, og det var først hen under aften, at der var en, der spurgte: "Sig mig, hvornår mødte De egentlig, frk. Bach?" Da jeg fortalte, hvornår jeg var mødt, blev jeg omgående sendt hjem. Tilbage på pensionatet græd jeg af træthed ovenpå den hårde dag.

Efter Skanderborg kom jeg til Ry, hvor der også var postekspedition. Der var jeg i fire måneder, fra september til nytår, og i den tid cyklede jeg flere gange til Himmelbjerg. På stationen blev jeg vældig godt modtaget, og jeg kan huske, at forstanderen havde en datter, som han gerne ville have, at jeg gav noget lektiehjælp i engelsk. Det var en

hyggelig tid, og forældrene var glade for, at jeg ville hjælpe deres barn. Det år nåede jeg også at fejre en halv juleaften hos mine forældre, der på det tidspunkt var flyttet til København, fordi far var blevet forfremmet. At det kun blev en halv juleaften skyldtes, at jeg måtte rejse tilbage med toget samme nat for at være klar til at møde på stationskontoret næste morgen. Senere – da jeg blev trafikmedhjælper – havde jeg ofte vagten juleaften. Som ung og ugift kunne jeg lige så godt tilbyde mine kolleger at tage deres juleaftensvagt, for jeg havde ingen glæde af at sidde alene på mit værelse, mens kollegerne derimod gerne ville holde fri sammen med familien. Men i Ry nåede jeg at holde julen sammen med familien,



Ry station ca. 1915 (Danmarks Jernbanemuseum).



og få dage senere rejste jeg tilbage til København for at afslutte uddannelsen med 3½ måned på Jernbaneskolen. Selvom mine forældre nu boede i byen, valgte jeg at finde et lejet værelse, fordi jeg hver dag skulle læse meget for at være klar til den endelige eksamen. Dog spiste jeg hver dag middagsmad derhjemme hos far og mor.

Den anden kvindelige medstuderende på min årgang var frk. Kristensen fra Struer, som jeg egentlig ikke havde så megen kontakt med. Bortset fra en enkelt gang jeg var i København, og hvor hun inviterede mig hjem til te, så jeg hende ikke efter afslutningen af vores uddannelse. Om hun gik ind i administrationen – som mange af kvinderne gjorde – ved jeg ikke, men hun søgte hurtigt til hovedstaden. Ligesom frk. Kristensen, som fik det bedste eksamensresultat af hele hol-

det, fik jeg heldigvis også en god eksamen i marts 1938. Efter min eksamen blev jeg udnævnt til trafikmedhjælper, hvad man var, indtil man vist blev 24 år, der var alderen for fast ansættelse, hvorefter man blev kaldt trafikassistent.

Efter eksamen i 1938 blev jeg sendt til Glyngøre. Vi havde et vist antal stationer, vi kunne vælge imellem, og man skrev sig derfor på listen ud for den station, man gerne ville sendes til. Hvis man var den eneste, der skrev sig på ud for stationen, blev man sendt dertil, men ellers måtte der trækkes lod. Samtidig skulle der også trækkes lod mellem de stationer, hvor der ikke var nogen, der ville sendes hen, og der var således en pulje med både gode og dårlige stationer. En mindre attraktiv station var Thisted. Jeg ville gerne til Thisted, for der boede min mormor, men på stationslisten, vi fik til



Ry station ca. 1915 (Danmarks Jernbanemuseum).



Glyngøre undergik ikke store synlige forandringer de kommende år. På disse to fotos ses stationsområdet i 1965 (Jens Bruun-Petersen).

gennemsyn, var der to stationsforstandere, der på forhånd havde frabedt sig at få en kvinde. En af dem var stationsforstanderen i Thisted. Det ønske respekterede man fra ledelsens side, og derfor var jeg udelukket fra at søge hertil. I stedet kom en af mine kammerater fra Jernbaneskolen til Thisted, og derfor fik jeg lidt kontakt med byen, fordi han kunne få en hilsen med til min mormor. I stedet måtte jeg sammen med de andre trække lod om, hvilken station jeg skulle sendes til. Når det nu ikke kunne blive Thisted, ville jeg allerhelst have været til en grænsestation for at opleve, hvordan det var at arbejde et sådant sted, men det var kun Helsingør, der stod på listen, og da en af mine kammerater havde været elev i Helsingør, og stationen gerne ville have ham tilbage, fordi man var glad for ham, så var det selvsagt udelukket. Ved lodtrækningen fik jeg i stedet Glyngøre, som var et meget afsides sted, og hvorfra det tog 12 timer at rejse hjem for at besøge mine forældre i København.

Selvom det i 1921 var blevet fastslået ved lov, at der ikke måtte ske diskrimination af kvinder, viser ovenstående eksempel fra Thisted i slutningen af 1930'erne, at det tilsyneladende var acceptabelt og blev accepteret, at en ledende mandlig embedsmand ikke ønskede at få en kvindelig medarbejder. Ligestillingen var således ikke fuldt udbredt, og året efter episoden angående Thisted Station oplevede den første kvindelige jurist i et ministerium på sin første arbejdsdag, at de mandlige kolleger modtog hende i mørkt tøj og sort slips, som skulle de til en begravelse.¹⁶⁾ Der var tilsyneladende flere mænd, som var enige med pastor Bloch fra Kerteminde, der fra landstingets talerstol knapt et århundrede tidligere, i 1857, havde udtalt, at "Quindens Styrke består ikke i hendes Myndighed, men i hendes Yndighed i den Villighed, Kjerlighed og Troskab, hvormed hun veed at underordne sig".¹⁷⁾ Statsminister Thorvald Stauning havde ellers i en tale med titlen "Kvindens plads i arbejdet" ved et arrangement af Danske Kvinders Erhvervsråd i slutningen af 1938 argumenteret for kvinders og mænds lige adgang til erhvervsarbejde.¹⁸⁾

Uniform til en dame

I elevtiden måtte man ikke gå med uniform, men til gengæld havde vi den 23. september 1935 fået udleveret vores kasket på Jernbaneskolen, som vi så gik med under vores uddannelse. Det var først efter den afsluttende eksamen og vores udnævnelse til trafikmedhjælper, at vi skulle gå med uniform. For mit vedkommende blev jeg trafikmedhjælper fra den 1. september 1938, og det betød, at jeg selv skulle sørge for at købe en uniform. Så vidt jeg husker, gav DSB 100 kr. i tilskud til købet af den første uniform. DSB havde endvidere en aftale med et skrædderværksted i København, og jeg rejste derfor til hovedstaden, hvor jeg fik taget mål til min nye uniform, der bestod af jakke, nederdel, kappe og kasket. De var meget venlige og imødekommende over for mig i forretningen, og stor var min overraskelse, da jeg nogle dage efter at være vendt tilbage til Jylland fik brev fra skrædderværkstedet om, at man desværre ikke kunne sy en uniform til en kvinde. Brevet gjorde mig selvfølgelig noget nedslået, fordi jeg syntes, det var lidt lusket, at vi først indgik en aftale, hvorefter forretningen brød vores aftale. Samtidig meldte sig det spørgsmål, hvor jeg så skulle få syet min uniform, for der var ikke nogen skrædder i Glyngøre, og jeg havde jo et stykke at rejse for at finde en anden skrædder. Imidlertid var jeg så heldig, at min forgænger havde fået syet sin uniform i stationsbyen Hjerm lidt udenfor Struer. Så jeg kontaktede skrædderen, og han havde intet problem med at sy til en kvinde. Den største forskel var nok, at jeg skulle have en nederdel, hvorimod mændene anvendte bukser. Det kunne godt være koldt om vinteren, hvor et par lange bukser ville have været mere praktiske. Flere år senere fik jeg en veninde i Hadsten til at sy en hvid sommeruniform til mig. Hun tog simpelthen udgangspunkt i den sorte uniform fra Hjerm, og så vidt jeg ved, er det den eneste kvindelige hvide jernbaneuniform, der har været i brug. Men jeg brugte den nu ikke så meget, for den vakte al for megen opmærksomhed, og senere – under besættelsen – fik jeg syet den om.

Glyngøre var anderledes end de stationer, jeg havde været på tidligere. Foruden jernbanefærgen til Mors var Glyngøre

samtidig endestation for strækningen Skive-Glyngøre – med remise, og lokomotivfolkene boede derfor i byen. Det samme gjaldt trafikpersonalet, som jeg hørte til, mens færgepersonalet var stationeret ovre på den anden side af Salling-sund. Selvom jeg var noget ked af at skulle rejse til Glyngøre, blev jeg dog venligt modtaget, da jeg kom til byen. Min for-gænger var på dette tidspunkt endnu ikke rejst fra statio-

nen, og det var derfor først muligt at overtage hans værelse, når han rejste ved påsketid for at aftjene sin værnepligt. Derfor tilbød stationsforstanderen og hans hustru, at jeg måtte låne deres gæsteværelse i tjenesteboligen, så det kunne faktisk ikke være bedre. Stationsforstanderen var i øvrigt en meget sympatisk mand, og trods mine værste anel-ser, inden jeg kom til byen, fik jeg det også godt i Glyngøre.



Stationsforstanderen i Thisted ønskede ikke at få en kvindelig trafikassistent, og DSB's ledelse respekterede ønsket. Her ses Thisted Station i 1958, altså næsten 20 år senere, hvor hovedbeklædningen synes at afgøre, hvem der skal slæbe, og hvem der kan se på (Danmarks Jernbanemuseum).

Ellen Helleberg Rasmussen i hvid sommeruniform på Hadsten Station (foto i privat eje).

Mit primære arbejde var at sørge for, at togene kom afsted til tiden, og at både passagerer og gods var ekspederet inden togafgang. Samtidig skulle vi overvåge, at jernbanevognene blev rangeret om bord på færgen, og når det var klar, skulle vi give besked til kaptajnen om, at færgen var klar til afsejling. Stationen var i øvrigt også postkontor for byen.

Rejsen hjem til familien i København var som sagt lang og besværlig, og derfor ville jeg gerne flytte til en station, hvorfra det var nemmere at komme til Sjælland. Den første station, der blev ledig, var Hadsten, og den søgte jeg og var så heldig at få stillingen. Derfor nåede jeg kun at være i Glynegøre i otte måneder, og ved 18-tiden nytårsaften 1938 ankom jeg til Hadsten. Ved juletid var et kraftigt snevejr kommet ind over landet, og kulden havde samtidig fået godt fat, så det første, jeg hørte, da jeg trådte fra toget og ned i den knasende sne, var lyden af bjælder fra en kane, der kørte bort fra godsekspeditionen. Det var dog ikke mit første besøg i byen, for jeg var kort tid inden – på en fredag – rejst til Hadsten for at finde et ledigt værelse. Da jeg kom til byen, gik jeg ind på stationen for at hilse på mine kommende kolleger, og jeg kan huske, at stationsforstander Frost ved den lejlighed sagde til mig, at han satte pris på, at jeg ofrede en fredag for at finde mig til rette i byen. Han var i øvrigt sengeleggende efter hjerteproblemer, og samtalen fandt derfor sted i hans soveværelse, hvor han siddende i sengen bød mig velkommen og sagde så: "Jeg har i min tid arbejdet sammen med både mænd og kvinder, og jeg vil sige, at de gange, jeg har arbejdet sammen med kvinder, har de faktisk været en lille smule dygtigere end mændene, og jeg håber, at De bliver blandt de bedste". Men som jeg stod i Hadsten en af de sidste dage i 1938, skulle jeg også sørge for at finde et logi. På stationen blev jeg rådet til at vælge afholdshotellet, der låovre på den anden side af gaden, og det viste sig, at de heldigvis havde et ledigt værelse. Egentlig ville jeg gerne have haft mit eget hjem og lave min mad selv, men det var helt umuligt som ugift at få en lejlighed, og derfor boede jeg på hotellet, indtil jeg rejste fra byen.



Ikke bare i 1930'erne var det et problem for en enlig kvinde at finde sin egen lejlighed. Også selvom man efter 2. verdenskrigs afslutning søgte at afhjælpe boligkrisen, var det endnu i 1950'erne særdeles svært som enlig at finde en lejlighed, og hvis man var kvinde, var situationen endnu mere kritisk. Forfatteren og juristen Knud Bruun-Rasmussen pegede i 1955 således på, at ugifte kvinder stadig blev betragtet som mennesker af anden klasse. Bruun-Rasmussens rangordning for mennesker er blevet adapteret af historikeren Mette Tapdrup Mortensen i hendes publikation om pensionaternes kulturhistorie. Heri peges der på, at den unge ugifte kvinde først kommer ind på en 8.-10. plads efter ugifte, gifte og fraskilte mænd, enker og gifte koner. Kernefamilien var en samfundsnorm, og derfor var det vanskeligt som enlig, ugift kvinde at finde sig en fast bopæl, hvor man selv ejede nøglen til lejligheden eller huset.¹⁹⁾

Det kan godt være, at mine kolleger i Hadsten syntes, det var opsigtsvækkende med en kvindelig trafikassistent, men det var ikke noget, jeg lagde mærke til. Derimod følte jeg tydeligt, at de rejsende syntes, at det var eksotisk med en kvinde i uniform. Derfor var jeg også meget opmærksom på, at der blev lagt mærke til alt, hvad jeg sagde og gjorde, og det lå hele tiden i baghovedet, at de andre ikke skulle have grund til at sladre om mig. Det var nok den samme følelse som i dag, når kendte personer med en position tænker

over, hvad de foretager sig. Man holder sig på dydens smalle sti og forsøger at undgå at vække opsigt på uheldig vis. Med jævne mellemrum kom der også bemærkninger fra de rejssende, og jeg lagde mærke til, at det var meget forskelligt, hvordan det blev opfattet, at der var en kvindelig trafik-assistent. Der var såvel kommentarer som: "Vorherre bevares, skal kvinderne nu også trænge sig ind her. De skulle hellere blive derhjemme og passe deres køkken", mens andre sagde: "Nej, hvor er det spændende. Er der nu også kvinder i DSB?". Når togene holdt ved perronen, var der altid nogle af passagererne, der stod og kikkede ud ad vinduet, men når de fik øje på mig, løb rygget, og så varede det ikke længe, før der stod dobbelt så mange for at se den kvindelige trafikmedhjælper. Da jeg vidste, at folk kikkede, brugte jeg – i mod-

sætning til mange af mine mandlige kolleger – aldrig min uniform udenfor stationen. Når jeg kom om morgenen, klædte jeg om til uniform, og skiftede ligeledes, når det var fyraften.

Selvom lønnen steg efter udnævnelsen til trafikmedhjælper, var lønnen stadig beskeden, og når udgifterne var betalt, var der ikke meget tilbage, men dog lidt mere råderum end under elevtiden. Således husker jeg, at Jernbaneforeningen kostede 2,50 kr. om måneden, mens jernbanens bibliotek skulle have 1,70 kr. hver måned. Biblioteket, der lå oppe under taget på banegården i Aarhus, fungerede i øvrigt på den måde, at man i et katalog kunne se, hvilke bøger de havde, hvorefter man skrev numrene på bøgerne op og indsendte en bestilling. Nogen tid efter ankom bøgerne med toget til Hadsten. Det var sådan set en fin ordning for de an-



Ellen Helleberg Rasmussen i funktion på Hadsten station, 1939 (foto i privat eje).

Denne helt lavpraktiske genstand, som er bevaret i museet, bestod af to stykker træ holdt sammen med en læderrem – og blev anvendt til forsendelse af bøger fra Jernbanens bibliotek til – i dette tilfælde – Helsingør – En mulighed også Ellen Helleberg Rasmussen benyttede sig af (Danmarks Jernbanemuseum).



satte, og jeg mener, at der var tale om en gammel tradition fra banernes anlæggelse. Dertil kom alle de øvrige faste udgifter til pensionatet, forsikringen osv. Samtidig betalte jeg også af på et leksikon, der var noget af det første, jeg købte, og som jeg stadig har stående og har brugt flittigt gennem årene.

Set i lyset af de hårde tider i 1930'erne var jeg glad for min gode stilling hos DSB, og samtidig fandt jeg også selv en stor tilfredsstillelse i at behandle kunderne godt. Det var også noget, som de overordnede tog som en selvfølge. Hvis kunderne ønskede at få at vide, hvordan de kom hen til deres bestemmelsessted, hvornår de kunne være der, og hvad det kostede, så tog man sig tiden til at forklare dem, hvordan de kom frem. Det kunne godt være svært, når der var travlt, men man tog sig tiden til at forklare og fortælle. Jeg var meget glad for mit arbejde og samtidig også stolt af at være ansat ved DSB. Når man er så ung, som jeg var dengang, lægger man ikke mærke til folkestemningen over for DSB, men da jeg først blev ansat, ærgrede det mig, når nogle aviser skrev, at jernbanerne var en byrde for samfundet, og at de gav underskud. Sådan noget gjorde ondt. Men samtidig havde jeg opfattelsen af, at befolkningen generelt var tilfreds med, at DSB eksisterede, og det var også noget, som jeg selv erfarede under mit arbejde.

Fluerne på himlen

De danske, som oplevede den tyske besættelse under 2. verdenskrig, beretter næsten enslydende om den overraskende okkupation. Dagspressens alarmerende meldinger i dagene forud for besættelsen havde dog givet en del mennesker en fornemmelse af, at man gik mørke tider i møde. Når man læser beretningerne om besættelsesdagen, får man fornemmelsen af, at tusinder og atter tusinder af tyske flyvemaskiner som myggesværme kom op over landet lastet med dødbringende eksplosiver klar til nedkastning under kamp.²⁰⁾ Ellen Helleberg Rasmussens beretning om besættelsesmorgenen adskiller sig på sin vis ikke fra andre af

disse okkuperingsberetninger, men at der var mange flyvemaskiner i luften over Hadsten, er givetvis rigtigt nok. Hadsten lå på ruten op til Aalborg Lufthavn, som var en nøgleposition i den tyske krigsplan, idet lufthavnen var et springbræt på vejen til indtagelsen af Norge, der blev invaderet samme morgen. Som jernbanemand eller -kvinde betød den tyske besættelse, at man kom i direkte kontakt med besættelsesmagten. Da DSB's generaldirektør Peter Knutzen om formiddagen den 9. april 1940 blev kaldt op på trafikministerens kontor og fik forelagt de 13 tyske punkter, som var grundlaget for, at kampene mellem danske og tyske tropper var blevet indstillet nogle timer tidligere, kunne han konstatere, at det af aftalens 6. punkt fremgik, at de danske jernbaner skulle stilles til besættelsesmagts disposition. I generaldirektørens egen oversættelse betød det, at DSB var "udleveret til Tyskernes Forgodtbefindende". Selvom de første troppetog bevægede sig nordpå ad de danske jernbaneskiner allerede i de tidlige morgentimer den 9. april 1940, var det dog først for alvor efter jernbansabotagens fremvækst i efteråret 1942 og samarbejdspolitikens sammenbrud året efter, at den menige jernbanemand og -kvinde i mange tilfælde kom tæt på det konfliktfyldte samkvem med besættelsesmagten. På dette tidspunkt havde Ellen Helleberg Rasmussen imidlertid forladt DSB. Til gengæld oplevede de danske jernbaner en massiv vækst i transportbehovet, og i sine erindringer peger Svend

Anker Guldvang på det øgede arbejdspress, som besættelsestiden medførte. Dette mærkede man de fleste steder dog ikke så meget til på besættelsesdagen, hvor man i første omgang blot fik travlt med den dekreterede mørklægning af stationerne. Eller som Svend Anker Guldvang beskrev det: "Det manuelle var en her-og-nu-opgave, dvs. at søge at få alt lukket til og sikret efter direktiverne. En opgave, som alle gik til med frisk mod, og som vel nok – midt i al magtesløsheden – følte som en mulighed for, trods alt, at kunne gøre noget".²²⁾ Mørklægningsforanstaltningerne blev etableret, for at allierede flyvemaskiner ikke nemt skulle finde vej over dansk territorium i kampen mod aksemagterne.

Den tyske besættelse den 9. april 1940 står meget klart i min erindring.²³⁾ Det var en frisk, kølig morgen, hvor jeg var mødt meget tidligt for at stille signal til gennemkørsel for det første nattog fra København, der normalt ankom til Hadsten ved 04-tiden. Mens jeg ventede, hørte jeg pludselig den interne telefon ringe, og det viste sig at være stationsbestyreren i Lerbjerg, der var stationen lidt nordvest for Hadsten. "Er der også mange fluer i Hadsten?", spurgte han. "Det ved jeg ikke, men jeg skal da gerne se efter", svarede jeg. På det tidspunkt var det begyndt at lysne, så jeg gik ud på perronen, men der var ingen insekter, så jeg gik ind og ringede til Lerbjerg og fortalte, at der ikke var nogen fluer hos os. "Jeg sagde ikke fluer, men flyvere", svarede stationsbestyreren. Så fløj jeg op af stolen og ud på perronen igen, hvor jeg stadig ikke kunne se noget, men derimod høre en ganske svag durren fra flyvemaskinernes motorer. Kort efter kunne jeg også begynde at se dem, da de nærmest kom hoppende over horisontlinjen, fordi der er en større bakke syd for Hadsten. Den ene flyvemaskine fulgte den anden. Det var tyske maskiner. I fuld fart kom jeg atter ind på kontoret for at se, hvorledes jeg skulle forholde mig, og jeg fandt de papirer frem, som kun måtte åbnes i katastrofetilfælde ved et krigsudbrud. Men papirerne gav ikke rigtig oplysninger om, hvad der skulle ske, så jeg gik i stedet hen til linjetelefonen for at høre om nyt fra de andre stationer. Her kunne jeg høre, at

der var forespørgsel fra Aalborg, om man skulle sende lyn-toget afsted, for stationen kunne se, at der blev smidt faldskærmstroppe ned over byen. Jeg var nu i syv sind, om jeg skulle ringe op til stationsforstanderen, der boede i lejligheden ovenpå stationskontoret, eller om jeg skulle lade være, men da det kunne være ligegyldigt, om jeg fik en opsang, besluttede jeg mig for at ringe, og stationsforstander Frost kom til telefonen. Jeg forklarede, at der var tyske flyvere over stationen. "Jeg kommer ned, frk. Bach, jeg kommer ned", sagde han så, og få minutter efter var han påklædt og stod på kontoret, hvor han overtog det videre ansvar. Selv arbejdede jeg videre med de forskellige ting, som skulle klares, og i løbet af morgenen var jeg også henne på hotellet for at spise min morgenmad, hvor værtparret havde radioen kørende, så vi kunne høre om krigens udvikling. Da jeg havde haft vagten det meste af natten, skulle jeg efter planen hvile ved middagstid, men der blev nu ikke megen tid til at sove, for pludselig kom der besked fra stationen, at der var kommet ordre til, at der skulle mørklægges, så alt personalet blev indkaldt for at ordne de mange vinduer og lamper. Det var i det hele taget en meget bevæget dag, hvor man konstant gik med hjertet oppe i halsen. For mig kom besættelsen som en fuldstændig overraskelse, for vi havde jo en ikke-angrebspagt med Tyskland, og jeg har altid lært, at en aftale er en aftale. Derfor troede jeg, at verdenskrigen ville gå uden om Danmark. Både i byen og på stationen var der nærmest en tilstand af chok og overraskelse. Det var svært at tænke klart i timerne efter morgenens begivenheder, og det varede heller ikke længe, før de første tyske troppetog nåede til Hadsten. Jeg husker stadig det første tog, der blev trukket af et tysk lokomotiv, som nærmest havde en astma-lignende lyd, der adskilte sig fra vores egne danske lokomotiver. Samtidig havde den bageste vogn også andre slutsignaler end dem, vi var vant til. Det var ubehageligt. Ikke mindst de mange troppetog, der skulle op til Frederikshavn, hvor soldaterne skulle udskibes til krigen i Norge. Soldaterne stod i kreaturvogne, hvor der var en lille lem, de kunne kikke ud af, og de vinkede til os, men vi lod, som om vi ikke så dem. Derimod



Stationsforstander Frost i Hadsten stående på perronen i april 1941 (foto i privat eje).

var der en enkelt fra byen, som var tyskvenlig, og han stod derfor nede på stationen for at vinke til de tyske soldater. Det vakte en del forargelse i byen, fordi man var oprørt over begivenhederne. Heldigvis havde vi i min tid ingen tyske soldater boende i Hadsten, og vi så dem derfor kun, når de kørte igennem med togene.

Min mor havde i længere tid været alvorligt syg, men det var meget vanskeligt at besøge hende, når jeg arbejdede i Hadsten, navnlig under de vanskelige krigsforhold, hvor jernbanetrafikken blev indskrænket. I den foregående tid var jeg flere gange rejst til København, hvor alle ved Storebæltsfærgeren måtte vise legitimationskort, inden vi kunne få lov til at gå ombord. Det var i det hele taget meget vanskeligt at rejse under besættelsen, for brændstoffet var rationeret, så flere søgte mod togene, mens der samtidig var sket indskrænkninger i køreplanen. Derfor måtte mange stå op i mellemgangen, og for at gøre forholdene bare nogenlunde tålelige oprettedes særlige kupéer for mødre med småbørn. Men der er altid nogle, der ikke tager hensyn, og en af de gange, hvor jeg var med og rejste sammen med et lille barn, kom der et ægtepar ind i kupéen. Nogle af de andre passagerer gjorde de nyankomne opmærksom på, at kupéen kun var for mødre med småbørn, men det kunne de ikke tage sig af og satte sig ned. Det var i det hele taget en meget svær situation, hvor jeg hele tiden tænkte på, hvad der kunne ske med mor, og at jeg ikke kunne være i nærheden af hende, hvis det skulle blive akut. På det tidspunkt havde jeg været i Hadsten i tre år, og muligheden for at få en anden stilling tættere på hovedstaden var derfor stor. Hvis ikke mor havde været syg, havde jeg aldrig søgt fra Hadsten, for jeg var meget tilfreds med at være der. Nu overlevede hun heldigvis, men jeg vidste ikke, hvilken vej det ville gå, da jeg den 1. februar 1942 rejste fra Hadsten.

Forud var dog gået en længere proces for at finde en ny station på Sjælland. DSB så gerne, at man blev i det distrikt, hvor man en gang var stationeret, men jeg så en annonce i vores medlemsblad, hvor der var en kollega på Sjælland, så vidt jeg husker, var det en trafikassistent fra Sorø, der gerne

Under krigen måtte de rejsende over Storebælt underkaste sig en udstrakt kontrol. Tilstrømningen blev reguleret ved udstedelse af særlige 'adgangstegn', der skulle bæres synligt, og inden man gik ombord, blev man visiteret af politiet (Danmarks Jernbanemuseum).

Ombøjes
og
stikkes
gennem
et Knaphul
i Frakke-
opslag
e. l.

Skal bæres synligt.

Adgangsbillet

til Færgegruppen

fra **Korsør**

Kl. ca. 8,15—8,20

2. April 1942

A

ville til Jylland, og da jeg gerne ville den modsatte vej, kontaktede jeg ham for at forsøge, om vi kunne få en aftale i stand. Han var helt med på planen og ville gerne til Hadsten, men da han gik til sin stationsforstander for at forelægge planerne om vores bytning, viste det sig, at forstanderen ikke ville have en dame. Trafikassistenten fik så den idé at lede efter en tredje person, der også gerne ville bytte, således at kabalen gik op, og på den måde endte jeg på gods-ekspeditionen på Nørrebro Station. Det var ikke ligefrem det bedste sted, jeg kunne ende, men det var tæt på familien, og det var det, der var det vigtigste. Nogle søndage var jeg også afløser i billetsalget ovre på S-togsstationen, og jeg husker en dejlig vintermorgen med blå himmel og fin hvid sne på gaden, hvor der var en alenlang kø foran billetlugen, fordi mange ville ud til Dyrehaven i det gode vintervejr. Det vakte nogle vanskeligheder, fordi jeg ekspederede en kunde, der skulle ned til en af stationerne på en privatbane på Sydsjælland, hvilket betød, at han skulle have en kombineret billet, og mens jeg koncentrerede mig om opgaven, kunne jeg længere nede i køen høre en der, sagde: "Nåh, moster. Bliver det snart til noget, eller er du faldet i søvn?". Den måde at tale til hinanden på var fuldstændig fremmed for mig, for i Hadsten og på de andre stationer, hvor jeg havde arbejdet, talte man ordentligt til hinanden. I det hele taget var tonen noget mere fri og ligefrem, og derfor brød jeg mig ikke om at være på S-togsstationen. Der var også en stor mental forskel mellem at være i Jylland og i København. Under besættelsen har jeg oplevet at sidde i et beskyttelsesrum i København i flere timer, uden at folk sagde noget til hinanden, mens jeg i Jylland var vant til, at man talte sammen. Det samme gjaldt, når jeg mødte naboerne på trappen i den ejendom, hvor jeg havde lejet et værelse i København. Folk kikkede underligt på mig, når jeg hilste på dem, og de tænkte sikkert, at jeg var kommet ind med firetoget fra Jylland. Det var en meget mærkelig fornemmelse og fuldstændig fremmed for mig. Det var i øvrigt et møbleret værelse, jeg havde lejet, og efterhånden som jeg fik sparet penge sammen, begyndte jeg også at købe mine egne møbler.

Den 1. juli 1942 forlod jeg DSB, fordi jeg skulle giftes senere samme måned. Dengang var det almindeligt, at kvinder opgav deres stilling, når de blev gift, så der var ingen mulighed for at blive i DSB. I Hadsten havde jeg mødt min kommende mand, Frode Rasmussen, som havde en stilling som insemineringsdyrlæge i Aabenraa, og vi flyttede umiddelbart efter brylluppet til Sønderjylland. Ved et lykketræf fik vi en lejlighed i Jernbanegade, og som navnet antyder, lå lejligheden lige over for baneområdet, hvor jeg kunne følge lokomotiverne, der rangerede rundt. Så selvom jeg forlod DSB, fulgte

jernbanerne mig alligevel i et stykke tid. Men det var ellers nogle vanskelige år i Aabenraa, fordi den tyske besættelse – navnlig i Sønderjylland – var et meget følsomt emne. Det var derfor en stor lettelse, da vi om aftenen den 4. maj 1945 hørte befrielsesbudskabet i radioen, og jeg husker endnu den ganske specielle feststemning, der var i byen. Nogle år senere flyttede vi dog tilbage til Hadsten, hvor min mand gik i kompagniskab med sin tidligere chef i den lokale dyrlægepraksis, hvor jeg så passede telefon og regnskab, indtil vi måtte sælge praksis, efter at min mand fik en hjerneblødning.



Nørrebro station 1930, før S-togene kom til (Danmarks Jernbanemuseum).

Forfatteren og journalisten Lise Nørgaard forklarede i et interview til Ugebladet Søndag i forbindelse med 100-året for kvindernes stemmeret i 2015, at det var ganske normalt i 1930-40'erne, at: "I samme øjeblik piger blev forlovede, smed de, hvad de havde i hænderne, og belavede sig på at blive hjemmearbejdende husmødre. For nogle var det dengang stadig tillukkende at blive fruere. Men det var jo ikke for alle". Selv kombinerede Lise Nørgaard en aktiv karriere som journalist med rollen som ægtefælle og mor.²⁴⁾ Hvorvidt Ellen Helleberg Rasmussen var en af dem, der var fristet af tilværelsen som hjemmegående husmor, eller om hun blot fulgte samfundets normer, blev desværre ikke berørt i samtalen. Det var imidlertid ikke et krav fra DSB, at hun skulle forlade etaten, og senere kom hun atter ind på arbejdsmarkedet, dog i et helt andet erhverv. At man i samfundet i 1940'erne generelt havde en noget delt opfattelse af kønsrollerne og -normerne, viser den såkaldte Nordentoftsag fra 1945-46. Inger Merete Nordentoft var kommunistisk folketingsmedlem, skoleinspektør på en københavnsk kommuneskole og ugift. I efteråret 1945 fortalte hun offentligheden, at hun ventede barn, men ikke havde til sinds at gifte sig med barnets far. Sagen vakte stor opstandelse i befolkningen, hvor flere fandt, at den kvindelige skoleinspektør ikke kunne være et moralsk forbillede for børnene og derfor burde afskediges. Et års tid efter at røgen fra debatten havde lagt sig, foretog analyseinstituttet Gallup en rundspørge blandt danskerne. Det viste sig, at befolkningen var nogenlunde lige delt i spørgsmålet om, hvorvidt frk. Nordentoft burde være afskediget eller ej. Fordelingen mellem kønnene viste, at forholdsmæssigt flere kvinder (54 %) end mænd (46 %) ønskede skoleinspektøren afskediget. Det var navnlig husmødrene, folk over 35 år og personer bosat i landdistrikterne, som ønskede Inger Merete Nordentoft afskediget.²⁵⁾

Selvfølgelig læste jeg i aviserne om Xenia Jernbo, der blev Danmarks første kvindelige stationsforstander, og i min scrapbog har jeg nogle enkelte avisudklip med hende. Men ligestillingsspørgsmålet var ikke noget, som påvirkede mig.

Senere i 1960'erne kom så rødstrømpebevægelsen, men det var ikke noget, som interesserede mig særligt. I min tid hos DSB, og senere fra 1957 også som lærer på Nørgaards Højskole, følte jeg aldrig, at jeg blev diskrimineret, fordi jeg var kvinde. Tværtimod fandt jeg forholdet mellem begge køn ligeværdigt. Hos DSB var arbejdet gudskelov ens for både mænd og kvinder, og det, som interesserede mig, var kontakten med kunderne, teknikken og det gode samarbejde med mine kolleger.

Ellen Helleberg Rasmussen var på mange måder en bemærkelsesværdig kvinde. Hun var naturligvis en kvinde af sin tid, men alligevel også en af frontfigurerne for kvindernes ligestilling, om end det ikke var et emne, som optog hende i nævneværdig grad. I sin beretning om tilværelsen som jernbanekvinde beretter hun om det dengang utraditionelle ønske om og initiativ til som kvinde at søge ind i en mandsdomineret verden, og undervejs i sin karriere stødte hun da også på mændenes modstand i forskellige sammenhænge. I eftertankens erindring var det noget, hun havde bemærket, men ikke tillagt nogen større betydning. Det var arbejdsopgaverne, kontakten med kolleger og kunder, som optog hende, men hun var alligevel bevidst om at være ene kvinde i et mandsdomineret fag. Hvad enten hun var optaget af ligestillingsspørgsmålet eller ej, så kom hun uundgåeligt i berøring med det, når overordnede kolleger ikke ønskede at arbejde sammen med en kvinde, når hun ikke kunne få syet en ny uniform, eller når passagererne strømmede til vinduerne, når eksprestoget gjorde holdt ved Hadsten Station, for at få et glimt af det eksotiske syn af en kvinde, der gav afgangssignalet til et tog. Ellen Helleberg Rasmussen var således blandt den gruppe af kvinder, som var med til at gøre det acceptabelt, at kvinder også kunne have en karriere indenfor jernbanernes verden.

Ellen Helleberg Rasmussen giver afgangssignal til et tog på Hadsten Station den 13. september 1939 (foto i privat eje).



Kilder og litteratur

- Betænkning vedrørende ligestilling. Afgivet af et udvalg under kommission vedrørende kvindernes stilling i samfundet.* Betænkning nr. 673, 1972. S.L. Møllers Bogtrykkeri, København 1972.
- Christensen, Lars Bjarke, *Peter Knutzen: Jeg frygter ikke Historiens Dom*, Odense: Syddansk Universitetsforlag 2011.
- Dansk kvindebiografisk Leksikon* (digital udgave: www.kvinfo.dk).
- DSB 1934: Høgsgaard, D.O., V. Tauson og E. Terkelsen, *De danske Statsbaners Tjenestemænd 1934*, København: DSB 1934.
- DSB 1940: Høgsgaard, D.O., V. Tauson og E. Terkelsen, *De danske Statsbaners Tjenestemænd og Aspiranter 1940*, København: DSB 1940.
- DSB 1986: *DSB Personalefortegnelse 1986*, København: DSBs Personalekontor 1986.
- Gallup 1946: Hentet fra <https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/gallup-1946-froeken-nordentoft-sagen/>
- Petersen, E. Greve og H. Larsen-Bjerre, *Lokomotivets mænd: Dansk Lokomotivmands Forening 1899-1979*, København: Dansk Lokomotivmands Forening 1979.
- Guldvang, Svend Anker, *Glimt fra et jernbaneliv 1935-1950. Jernbaneliv, 1, Smørum: Banebøger* 1995.
- Jenssen, Kari-Sofie, *Kvinner på skinner*, Oslo: Norsk Jernbaneforbund 2000.
- Kaarsted, Tage, "Kvindens plads", i: Olaf Olsen (red.), *Gyldendals og Politikens Danmarkshistorie, 2002-2005* (<http://denstoredanske.dk/index.php?sideId=306312>).
- Kandler, Udo, *Frauen bei der Reichsbahn*, Essen: VGB Verlagsgruppe 2014.
- Nielsen, Louise Lis, *De første kvindelige politibetjente i København*, København: Politihistorisk Forening 2017 (www.politihistoriskforening.dk).
- Ousager, Steen, *Guldsnore på sporet*, Odense: Jernbaneforeningen/Syddansk Universitetsforlag 1991.
- Roslyng-Jensen, Palle, *Danskerne og besættelsen. Holdninger og meninger 1939-1945*, København: Gads Forlag 2007.
- Mortensen, Mette Tapdrup, *Pensionatets kulturhistorie. Fællesskab, flirt og frikadeller*, Aarhus: Aarhus Universitetsforlag 2015.
- Wojtczak, Helena, *Railwaywomen: Exploitation, Betrayal and Triumph in the Workplace*, Hastings Press 2005.

Ellen Helleberg Rasmussen fotograferet i 1942 på Lersøen station umiddelbart før sin afsked med DSB. Billedet blev anvendt i artikel om kvinders arbejde (foto i privat eje).

Noter

1. Greve-Petersen et al., 1979.
2. DSB Personalefortegnelse, 1986, s. 135.
3. Jakob Gammelgaard, "Rikke har taget styringen" *Nordjyske* 28/5, 2011.
4. Jenssen, 2000.
5. Wojtczak, 2005.
6. Kandler, 2014, s. 7ff.
7. Ousager, 1991, s. 139ff.
8. *Dansk kvindebiografisk Leksikon*.
9. *DSB 1934; DSB 1940*.
10. RA, Privatarkiv Lars Bjarke Christensen, Lydoptagelser, Samtale med Ellen Helleberg Rasmussen 2013. I arkivet findes endvidere en affotografering af hendes scrapbog/fotoalbum.
11. Nielsen, 2017.
12. Guldvang, 1995.
13. *Betænkning vedrørende ligestilling*, s. 17.
14. Guldvang, 1995.
15. Mortensen, 2015.
16. *Betænkning vedrørende ligestilling*, s. 17.
17. *Ibid.*, s. 14.
18. Kaarsted, 2002.
19. Mortensen, 2015, s. 190ff.
20. Roslyng-Jensen, 2007, s. 30ff.
21. Christensen, 2011, s. 167.
22. Guldvang, 1995, s. 48.
23. Se også: *Århus Stiftstidende*, 9/4 2010.
24. *Ugebladet Søndag*, uge 23/2015.
25. Gallup, 1946.



Læs om Kvindernes Arbejde
i det praktiske Liv i

„DANSK KVINDE I DAG“

Summary

The Danish term for 'railwayman' (jernbanemand) is a conventional term for individuals working at the railways, and though the word seems male because it ends in '-man' (-mand), it is generally used in a gender-neutral manner. The trade organisation Dansk Lokomotivmands Forening (Danish Railway Crew Association) celebrated its eightieth anniversary in 1979 and brought out the publication 'Lokomotivets mænd' (Engine Men), which in a way is a very telling title, as DSB did not appoint its first female engine driver till 1983. Like many other European countries, the jobs with the Danish railways were traditionally very male-dominated, and the few women who sought a career with the railways found many obstacles in their path. This article explores the gender equality issue, particularly with reference to the railwaywoman Ellen Helleberg Rasmussen (1918–2014), who was employed by DSB during the 1930s and 1940s and who recounted her experiences to the author of this article.

Female railway employees were not particularly unusual at the turn of the twentieth century, as quite a few women worked as keepers at level crossings, as office assistants or as ticket printers. However, the employment histories of many women have been overshadowed by the very colourful stories about a few very well-known railwaywomen. Such as Xenia Jernbo (1887–1982) who became DSB's first female stationmaster. Xenia Jernbo's employment as a railway apprentice with DSB at the beginning of the twentieth century was the spark that ignited a struggle for women's equality within the railway service. Some men were concerned about women entering a male-dominated profession, and it caused a bit of a stir when Xenia Jernbo in 1908, according to the papers, applied to be permitted to wear "men's clothes" in order to participate in dispatching the trains rather than sitting inside the station office. Many railwaymen fought fiercely to avoid women being employed to take part in the dispatch of trains, and DSB sought repeatedly to place obstacles in the path of Svend Høgsbro, who

was the Minister for Public Works as the Minister of Transport was called at the time and who was an ardent advocate for women's rights and wanted to give women equal access to the same examinations and tests as men.

Another prominent railwaywoman was Anna Westergaard (1882–1964) who was employed by DSB in 1899 as an extra clerk. Like Xenia Jernbo, she refused to accept that only men had the opportunity to pursue further training within the railway service and that there was a difference in the salaries between men and women. Therefore, she took up the fight and she was the first woman to pass the so-called traffic examination in 1911; she was promoted several times until 1951 when she was appointed chief traffic superintendent. In addition to being a member of the governing body of Jernbaneforeningen (the Danish Railways Association) for many years, Anna Westergaard was also an active member of the Women's Rights Movement and is generally regarded as one of the women who had the greatest impact on the equality for women in Denmark. Anna Westergaard was, for instance, very vocal on the issue of an Equal Pay Act during the 1910s, and she was a member of the Landsting (the upper house of the Rigsdag in Denmark 1849–1953) for several decades, elected for Det radikale Venstre (the Danish Social-Liberal Party).

One could say that the story about Ellen Helleberg Rasmussen is the account of a woman who was well aware of the struggle for women's equality, but unlike Anna Westergaard and Xenia Jernbo, she did not participate actively in this struggle. She accepted the discrimination that she was subjected to, and looking back on her life at work, Ellen Helleberg Rasmussen emphasised the importance of the work that she was able to do, the technology and her collaboration with colleagues and customers. One of the main reasons for her choice of career was that she did not want to work in an office. Thus, Ellen Helleberg Rasmussen was accepted at Jernbaneskolen (the Railway School) in Copenhagen in 1935, and she was employed by DSB until 1942

when she resigned because she was getting married. During her training, she worked in several locations in Jutland (Brabrand, Skanderborg, Ry, Glyngøre and Hadsten), and during the last year of her career, she worked at a large station in Copenhagen (Nørrebro).

When she started at Jernbaneskolen in 1935, Ellen Helleberg Rasmussen was one of four women accepted as railway apprentices in a class of 40 and she experienced no discrimination at the school. However, she was prevented from being employed at her preferred station (Thisted), because the male stationmaster refused being allocated a woman, and the same happened a few years later when she requested a transfer to Sorø Station. Even when she had to buy her railway uniform, did she experience discrimination: DSB's usual firm of tailors refused to sew a uniform for a woman and therefore she had to have her uniform made elsewhere. There were intermittent incidents of discrimination, but Ellen Helleberg Rasmussen also experienced being received with open arms. When she arrived at Hadsten Station in 1938, the stationmaster welcomed her saying: 'I have worked with both men and women in my time, and I have to say that the times I have worked with women, they have actually been slightly better at their jobs than the men, and I hope that you will be among the very best.'

On her experiences at Hadsten Station in East Jutland, Ellen Helleberg Rasmussen adds the following comments: 'My colleagues in Hadsten might well have thought that a female railway clerk was a remarkable sight, but it was not something that I noticed. On the other hand, it was very clear to me that passengers felt that a woman in uniform was highly exotic. Therefore, I was very aware that whatever I said or did would be noticed, and it was always at the back of my mind that the others should not be given any reason to gossip about me. I suspect that I felt the same as some celebrities these days who are careful how they behave in public. You do all you can to keep on the straight and nar-



Ellen Helleberg Rasmussen har netop fået udleveret sin jernbanskasket på Jernbaneskolen i København den 23. september 1935 (foto i privat eje).

row and try to avoid attracting any adverse attention. Periodically, passengers voiced their opinions, and their reactions to seeing a female railway clerk varied greatly. I got comments like: "Good Lord! Are women also pushing their way in here? You ought to stay at home and in your kitchen!", while others commented: "How exciting! Now there are also women employed at DSB." When the trains stopped at the platforms, there were always passengers standing and looking out of the windows, but when they caught sight of me, people started to talk and it did not take long before twice as many people were looking out of the window to see the female railway clerk. As I knew that people would notice, I never wore my uniform outside the station, unlike many of my male colleagues. I changed into my uniform when I arrived in the morning and similarly I changed every evening when I left work.'

Anmeldelser



Poul Thestrup, *Odin* – Danmarks første lokomotiv og dets placering i teknologihistorien, *bane bøger* 2017, illustreret, 216 sider, ISBN 9788791434488, vejl. pris 395 kr.

Da jernbanefebren nåede København, og damplokomotivet Odin i 1847 trillede ud på sin første tur mellem København og Roskilde, kunne komponisten Hans Christian Lumbye samtidig uropføre *Kjöbenhavns Jernbane-Damp-Galop for Pianoforte*. En kort, fængende og klassisk melodi, der følger damplokomotivets færden tværs over det flade Sjælland fra hovedstaden til domkirkebyen Roskilde, så man føler, at man er ombord på et af de første tog i kongeriget. Allererst mærker man de stille sekunder, mens man selv og de andre rejsende finder plads i toget og venter på afgangsføjten – man er i jernbanens barndom naturligvis kommet i god tid inden afgang. Det er stilheden før stormen. Men det varer ikke mange sekunder, før der slås på afgangsklokken, fløjten lyder, og damploko-

motivet slår de første dampslag. Hurtigt men sikkert sætter toget sig i bevægelse, mens røgen bølger op gennem skorstenen. Snart ruller toget på skinnerne mod endestationen, mens man knap nok kan følge med i, hvad der passerer forbi udenfor kupévinduet. I et rasende tempo nærmer toget sig med hurtigere og hurtigere fart Roskilde. En gang imellem lyder fløjten fra lokomotivet, mens dampen slår op af skorstenen, og hjulene drejer rundt. Der er virkelig fart over feltet. Men pludselig tages farten dog af toget, en mandsstemme forkynder, at nu er Roskilde nået, og damplokomotivet triller de sidste meter ind på banegården i Roskilde. Endestationen er nået. Selv med nogle hundrede års afstand fornemmer man gennem den musikalske oplevelse det teknologiske fremskridt som damplokomotivet Odin og de tilsvarende fem andre damplokomotiver var, da de første gang ankom til hovedstaden i 1846-47. Damplokomotivet og jernbanen var virkelig et nybrud, da banen åbnede midt på året 1847.

Også i Poul Thestrups bog *Odin – Danmarks første lokomotiv og dets placering i teknologiudviklingen* kommer man tæt på de første danske damplokomotiver, men det er desværre ikke i samme lette formsprog, elegance og tempo, som man føler i Lumbyes jernbanedampgalop. Alene afgangsscenen – for at blive i denne analogi – er uhyre omfattende og grun-

dig. Normalt siger de troende, at historien starter med Adam og Eva. Så langt går Poul Thestrup trods alt ikke tilbage, men i bogen ridses alligevel jernbanens fødsel op med de første spæde tegn med træhjul på træskinner fra 1500-tallets midte. Forfatteren øser af sin omfattende viden, så man som læser sidder informationsmættet tilbage som en foie gras-and inden slagtingen.

Minutøst gennemgås den tidlige lokomotivudvikling i de forskellige europæiske lande, Rusland og USA. Man kan af bogens billeder se, at forfatteren selv er rejst rundt i de forskellige lande for at studere de ældst bevarede damplokomotiver, og man fornemmer tydeligt, at der er tale om en stor passion hos forfatteren. Det er ikke mange detaljer, som læseren lades tilbage uvidende om, og det er første gang, at man i en dansk bog kan læse en så omfattende beskrivelse af den tidlige lokomotivudvikling. Det er et imponerende arbejde, som Poul Thestrup fremlægger, om end man nok skal være mere end almindeligt interesseret i lokomotivers konstruktion og udvikling for at få glæde af alle bogens oplysninger og detaljer. Poul Thestrup fortjener ros for sit veldokumenterede arbejde med fodnoter og kildehenvisninger, der desværre ellers ikke kendetegner mange af de jernbanebøger, som forlaget bane bøger har udgivet. Bogen er i øvrigt opbygget i samme format som

mange af forlagets andre udgivelser, og den er fyldt med billeder og tegninger af lokomotiver, så de særligt interesserede selv kan studere maskinernes detaljer.

Selvom både en illustration af lokomotivet Odin pryder bogens omslag, og navnet står med store bogstaver på forsiden, så skal man dog meget langt hen i bogen, før man for alvor kommer ind på Odin-lokomotivernes historie. Det er imidlertid en spændende historie, som Poul Thestrup har gravet frem i de bevarede breve, direktionsprotokoller og andet materiale fra tiden. Gennem disse intensive og grundige arkivstudier kommer man helt tæt på anskaffelsesprocessen ved købet af de første danske lokomotiver, og Poul Thestrup afdækker på fornem vis, at leveringsvanskeligheder ved anskaffelsen af nyt jernbanemateriel ikke bare er noget, som hører nutiden til, men faktisk har rødder tilbage til 1840'erne. Poul Thestrup får i sin bog læseren helt tæt på beslutningsprocessen i Sjællandske Jernbaneselskab og ikke mindst de diskussioner og frustrationer, der meldte sig, da lokomotivfabrikanten Sharp Brothers ikke kunne levere de ønskede lokomotiver til tiden. Selvom man således kommer helt tæt på processen ved åbningen af den første jernbane i det danske kongerige, og dermed også teknologiudviklingen, så løber forfatterens fortælleglæde nogle gange af med ham. Således

fortælles historien om, hvordan en af Sjællandske Jernbaneselskabs ledende medarbejdere på egen hånd og uden direktionens tilsagn købte en edmonsosk billettrykkemaskine under en rejse til Storbritannien, og hvorledes en af de ledende jernbanemænd under tragiske omstændigheder mister sin hustru i barselsengen. Hvor Hans Christian Lumbyes galop går direkte fra København til Roskilde, tager Poul Thestrup i billedlig forstand adskillige stop undervejs for at botanisere i detaljer, ligesom han flere gange kører ud af nogle sidespor og standser ved adskillige mellemstationer. Det er ærgerligt, at der ikke er samme stringens i bogen, som man ellers kender fra Poul Thestrups andre publikationer. Denne anmelder skal være den første til at erkende, at det som forfatter og jernbaneentusiast kan være vanskeligt at dæmpe sin begejstring over en ny, ukendt detalje eller oplysning, som man finder i de gamle jernbanearkiver eller opdager ved at studere det rullende materiel. Man vil gerne delagtiggøre andre i sine opdagelser, og disse andre er som regel læseren af ens bog eller artikel. Det kan for en selv være svært at finde ud af, hvor man skal sætte grænsen, eller hvornår ens kildebegejstring tager overhånd. I denne sammenhæng er det vigtigt at have en forlagsredaktør, som kan hjælpe en på vej, og det ser desværre ud til at have svigtet i dette tilfælde. Som læser sidder man infor-

mationsmættet tilbage med en masse oplysninger, indtryk og fortællinger – også med oplysninger, som ligger noget fjernt fra bogens titel – så det kan være svært at få det store overblik. Dermed ikke sagt, at der er tale om en dårlig bog eller et sjusket videnskabeligt arbejde, men en mere hård prioritering og stringent opbygning ville have hjulpet betydeligt. Bogen ville have været mere overskuelig for læseren, hvis der var sket en skarpere redaktion. Jeg er sikker på, at de mange øvrige interessante, men i denne sammenhæng noget perifere oplysninger, som Poul Thestrup har gravet frem af arkiverne, sagtens ville kunne være blevet til en banebrydende og interessant artikel om eksempelvis Sjællandske Jernbaneselskab, men desværre drukner de sammen med fortællingen om lokomotivudviklingen og fortællingen om Odin-maskinerne.

Man kan ikke tage fra Poul Thestrup, at det er en meget grundig udgivelse, som præsenterer læseren for mange nye og interessante oplysninger om de første danske damplokomotiver og lokomotivernes teknologiudvikling. Bogen er udgivet på dansk, og som dansksproget kan man selvfølgelig kun glæde sig over, at der også udgives bøger om den ældste jernbanehistorie. Forfatteren og forlaget burde dog overveje, om bogen – i bearbejdet form – ikke også bør oversættes til engelsk eller tysk. Det

er denne anmelders opfattelse, at emnet og oplysningerne, som Poul Thestrup har gravet frem på museer og i arkiver, også vil interessere et internationalt publikum. Et materiale, som ikke kun bør komme danske læsere til gode, men også fortjener at blive kendt i andre dele af Europa. Selvom lokomotivet Odin fylder bogens forside, så handler bogen i højere grad om den tidlige internationale lokomotivudvikling.

Ikke kun lokomotivet Odin drukner i Poul Thestrups fortælling om den internationale lokomotivudvikling. Det gjorde også det fabriksnye damplokomotiv "Rhein", som i bogstaveligste forstand forsvandt ned på bunden af Rhinen i 1852, da det faldt af et transportskib, mens det var på vej fra fabrikken Emil Kessler i Karlsruhe til Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft. Forgæves søgte man at hæve lokomotivet, og hundredvis af arbejdere prøvede at bjærge det sunkne lokomotiv. Heldet var dog ikke med bjærgningsmandskabet, og snart gik det i glemmebogen, hvor lokomotivet lå. I takt med at årene gik, blev lokomotivets historie mere og mere sagnomspunden. Det sunkne lokomotiv blev en myte i tysk jernbanehistorie. Takket være intensivt forsknings- og undersøgelsesarbejde lykkedes det dog for nogle år siden at lokalisere damplokomotivet til et sted i nærheden af Gernersheim, og i oktober 2018 søgte et hold eksperter at hæve

det sunkne damplokomotiv fra flodens bund – Tysklands ældst bevarede lokomotiv. Eller rettere – det troede man var planen. For da man kom ned på flodbunden, viste det sig, at lokomotivet slet ikke lå på det sted, man troede. Floden gemmer således stadig på det mytiske lokomotiv. Det danske lokomotiv Odin og dets søsterlokomotiver er for længst blevet ophugget og omsmeltet, men gennem sine arkivstudier er det alligevel lykkedes Poul Thestrup at lokalisere historien om de første danske damplokomotiver, om end man kunne have ønsket en klarere fremstilling og fokusering i bogen. Selvom vi ikke kan gøre os håb om at gøre et lignende fund, som man drømmer om i Tyskland, på bunden af danske farvande, så er det alligevel lykkedes Poul Thestrup at vække Odin til live igen. Delvist gennem bogen, men ikke mindst som initiativtager til udførelsen og konstruktionen af det replika-lokomotiv af Odin, som Danmarks Jernbanemuseum kunne præsentere for offentligheden i sensommeren 2018. Poul Thestrup vil om nogen blive husket for sit meget store arbejde med at vække historien om Odin til live igen, og det er derfor ærgerligt, at den omfattende og grundige bog er noget uskarp i sin fokusering.

Lars Bjarke Christensen



Den gyldne by, Soloudstilling, Malerier af Simon Bang og forord af Torben Sangild, Katalog udgivet i forbindelse med soloudstilling på Galleri Kunstmix, København 2018, ISBN 978-87-970863-0-8.

Den københavnske maler, grafiker og filminstruktør Simon Bang har i forbindelse med sin efterårsudstilling *Den Gyldne By* i Galleri Kunstmix udgivet et interessant katalog. Bogen, der er i tværformat svarende til maleriernes format, gengiver de udstillede værker og bevarer på den måde den ellers flygtige udstilling for eftertiden.

I det instruktive forord tager kulturformidleren Torben Sangild udgangspunkt i en værkstedssamtale med kunstneren og karakteriserer hensigten med billedserien, der er blevet til inden for de seneste to år. Det fremgår af samtalen, at maleren bruger fotografier som forlæg for sine billeder for at rette hele sin opmærksomhed mod den baggrund, der normalt bliver overset.

Simon Bangs billeder er bygget op med grafikerens skarpe øje for mod-

sætningen mellem lodrette og vandrette linjer, som bliver sat over for krumme. Samtidig spiller filmmandens sans for lysets stemningsskabende effekt og billeders dynamik en afgørende rolle for maleriernes udformning.

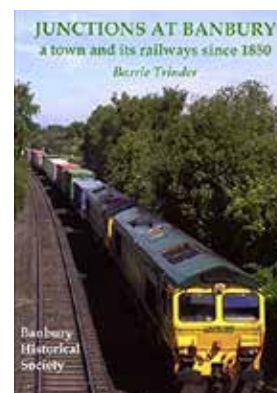
Motiverne er typisk hentet i Københavns trafiknet og ikke mindst i byens jernbaneanlæg. Umiddelbart vil mange genkende de fleste steder. Alligevel studser man, for ved nærmere studium synes noget at være galt. Det er, som om man ser de velkendte færdselsårer i en drøm. Billederne gengiver f.eks. togskiner med bemærkelsesværdigt tynde og usammenhængende linjer. De flimrer hen over lærredet som spor efter spørgsmål. Selv om nogle af togskinerne ligger bag ved høje standere og master, løber de foran dem i maleriet "Infrastrukturstation". Lokaliteternes nuværende farver er erstattet af blå og røde toner, så beskuerne må spørge sig selv, om de faktisk står over for et velkendt sted, og om de er vågne eller drømmer. Gengivelsesteknik og farvevalg forlener det genkendelige med en surreel stemning af alvor og stilfærdig poesi.

Simon Bangs bybilleder er rensset for nutidens praktiske tilføjelser og hverdagens snavs. Desuden mangler malerierne det menneskemylder, der plejer at være de pågældende steder. Til gengæld sætter forenklingen fokus på arkitekturens monumentale og klassiske kvaliteter. Derved fremhæver kunstneren en del af byens oversete

skønhed. For ham er det ikke nok, at trafikforholdene fungerer. Når arkitekturen også har æstetisk kvalitet, er det en berigelse af hverdagslivet, som borgere – og politikere – bør være bevidste om, inden tidens tand nedbryder den oprindelige skønhed. Den blå-røde billedserie har med andre ord fået den poetiske titel *Den Gyldne By*, fordi det er værd at værne om de kvaliteter, som Københavns infrastruktur har fra 1900-tallets første del.

Bogen har et smukt layout. På opslagene ses store gengivelser af Simon Bangs malerier på højre side, og på venstre en kort ledsagetekst til det aktuelle maleri, oprindeligt skrevet i forbindelse med kunstnerens opdateringer på Facebook. Undertiden brydes denne struktur med et opslag, der viser et udsnit af et maleri, der er forstørret, så det går fra kant til kant. På den måde giver bogen både ro til læsning af tekst og plads til billedet. Alt i alt fungerer kataloget som en pædagogisk tilgang til den gyldne by. Hvad enten man er turist eller indbygger, kan man tage bogen med på sin vej gennem hovedstaden og sammenligne billederne med lokaliteterne og se, hvor forandret byen er blevet gennem årene. Lytter man til billedernes undertone, hører man, at vor tids forandringer ikke er til det bedre.

Dorte Fogh



Barrie Trinder, Junction at Banbury: a town and its Railways Since 1850, Banbury Historical Society, 2017, 266 sider, illustreret s/h, ISBN 978-1-899246-61-8, vejl. pris £19.95.

Jernbanehistoriske udgivelser skrives i England – som i Danmark – i hovedsagen af entusiaster og amatørhistorikere. Den britiske industrielle arkæologi udsprang blandt andet af jernbaneentusiastmiljøer og udviklede sig siden til også at være en akademisk disciplin. Hvordan skrives jernbanehistorie af en estimeret forsker i industriel arkæologi? Det giver Dr. Barrie Trinder, der har en lang karriere som en af de toneangivende forskere i disciplinen, et bud på i denne bog om jernbaneknudepunkterne ved Banbury. Trinder har i høj grad arbejdet med området omkring Coalbrookdale og Ironbridge – industriens vugge – og har skrevet adskillige bøger om industrialiseringen og det industrielle landskab – ofte med afsæt i Shrop-

shire nordvest for Birmingham, hvor han havde en lang karriere. Selvom valget af Banbury nok er farvet af, at Trinder har sine rødder her, så er byen et illustrativt eksempel på jernbanens påvirkning af en typisk mindre engelsk købstad. Projektet udsprang af et foredrag, som Trinder afholdt i Banbury Historical Society, hvilket affødte ønsker om at grave sig dybere ned i emnet – og som Trinder skriver i forordet, tager han hermed handsken op i forhold til flere årtier gamle opfordringer fra estimerede forskere som Neil Cossons og Jack Simmons om at brede jernbanehistorien ud til et større publikum og at forklare jernbanernes bidrag til byerne.

Der er tale om 240 sider grundig lokalhistorie, og som anden god litteratur af slagsen fortælles en større historie med afsæt i de lokale kilder og forhold, og det er således generelle britiske jernbanehistoriske emner som kampen om sporvidder, Railway Mania (da anlæggelserne af baner tog fart 1840'erne), 1. verdenskrig, kvinder ved jernbanen (2. verdenskrig), nationaliseringen i 1948, nedgangen i 1960'erne og privatiseringen i 1994, der illustreres gennem Banbury. Det er også historien om, hvordan jernbanerne påvirkede byer økonomisk, befolkningsmæssigt og topografisk. Forudsætningerne for udviklingen af britiske købstæder er på mange måder forskellige fra de danske – blandt andet pga. forskellig topografi, den tidligere

industrialisering, kul- og jernudvindingen og kanalsystemerne i Storbritannien, og at de danske købstæder i hovedsagen lå ved kysterne i modsætning til de britiske. På den anden side er der også mange fællestræk ved jernbanernes påvirkning af byerne.

Bogens inddeling er lidt uklar i forhold til kronologi eller tema. Efter de første introducerende kapitler omhandler de næste seks kapitler tiden frem til 1. verdenskrig, men er inddelt i forhold til selskaber eller strækninger (Buckinghamshire Railway, øst-vest-strækninger, økonomisk og samfundsmæssig betydning, Great Western Railway og the Great Central London Extension). Dernæst bliver inddelingen kronologisk: Et lille kapitel behandler 1. verdenskrig, og dernæst følger et kapitel om de fire store selskaber, der ejede og drev de britiske jernbaner i perioden fra 1923 frem til nationaliseringen i 1948: Great Western (GWR), London & North Eastern (LNER), London Midland & Scottish (LMS) samt Southern Railway (SR). De tre selskabers strækninger mødtes i Banbury, og det fjerde var gennemgående. Kapitel 11 omhandler 2. verdenskrig, og næste kapitels tema er nationaliseringen og tiden frem til 1960. Her er så indskudt et kapitel 12a udelukkende med billeder og billedtekster om transport til og fra kysten. Det efterfølges af et kapitel om 1960'ernes reduktion. Så brydes logikken atter med et kapitel om miner og jern-

sten, før kronologien genoptages i de sidste kapitler om perioden 1968-94, hvor British Railways fik bedre økonomi, og endelig om privatiseringen af jernbanerne. De enkelte kapitler er desuden opdelt i afsnit, hvori ekskursioner og især fragt er tilbagevendende temaer.

Kildematerialet, som Trinder anvender, er folketællinger, aviser, jernbanetidsskrifter (med amatør-observationer/beretninger og erindringer fra jernbanefolk), køreplaner og billeder. Trinder stiller sig på skuldrene af mere traditionelle tilgange som de enkelte jernbaneselskabers historie og udgivelser om rullende materiel, men det er ikke de traditionelle vinkler, han vil forfølge. Især fremhæves fotografier som en væsentlig kilde til industriel arkæologi – en kilde, som jo også er velanvendt hos entusiastforfattere.

Banbury, der ligger i Oxfordshire ca. 100 km nordvest for London, var knudepunkt for otte jernbanelinjer – eller konvergerende linjer, som Trinder kalder dem – dvs. linjer, der gradvis nærmer sig hinanden. Det gjaldt dog kun i fuldt omfang i perioden 1919-1951 – før og efter var linjerne færre. Byen var i begyndelsen af 1800-tallet – dvs. før jernbanen – en betydelig købstad og knudepunkt for syv såkaldte Turnpike Roads (landeveje belagt med told/betalingsveje), der dog ikke var blandt Englands hovedfærdselsårer i området nordvest for London. Ban-

bury var desuden del af det udbyggede britiske kanalsystem, idet Oxford Canal mellem Oxford i syd og Coventry i nord fra 1778-1790 løb gennem byen (i de første 50 år med jernbane var kanaltransport af kul til Banbury den lidt stærkere konkurrent i forhold til banen). Jernbanerne var dermed et tredje lag af færdselsårer, og de første strækninger nåede byen i 1850: den normalsporede (1.435 mm) sidebane til Buckinghamshire Railway mellem Oxford og Bletchley og den bredsporede (2.134 mm) Great Western Railway-strækning (Rugby-Oxford). Banbury indgik dermed i kampen om sporvidderne.

Fokus er – som nævnt – et andet end i mere traditionelle jernbanehistoriske udgivelser, og det rullende materiel er i høj grad henvist til billedsiden. Dog præsenteres vi for den særlige – i Danmark ukendte – ”slip coach” – en innovation, der blev anvendt i Banbury fra 1858 og 80 år frem, så de store gennemgående tog ikke behøvede at standse ved stationen: En slip coach er en passagervogn, der afkobles i fart og bremses af en bremsevagt. I stedet har bogen et større perspektiv: jernbanens påvirkning af by (og opland). En væsentlig del handler om intentioner og forhandlinger om linjeføringer – og der er en vis tendens til opremsning af mange banestrækninger og selskaber, som afspejler grundigheden, men sine steder gør det lidt vanskeligt at læse.

Demografien følges detaljeret langs banestrækningerne og i Banbury, hvilket er medvirkende til at tegne et generelt billede af jernbanens betydning for byudviklingen. Vi følger bl.a. banebørsternes (navvies) flytninger i takt med banernes anlæggelse – de spores bl.a. ved oplysninger om børnenes fødesteder – og den demografiske sammensætning kortlægges: aldersgennemsnittet for banebørsterne var ca. 33 år, og godt halvdelen var ugifte. Banen bragte også mange tilflyttere til Banbury, og ”jernbanemændene” udgjorde en stor andel af byens arbejdsstyrke. I begyndelsen, fra 1846, var en stor del af dem banebørster – selvfølgelig i forbindelse med anlæggelserne. Siden havde de jernbaneansatte i stigende grad andre funktioner som signalfolk, rangerpersonalet, portører eller lokoførere; antallet steg betydeligt fra 1851 til 1901, og kun et fåtal var indfødte. Jernbaneselskaberne byggede ikke lejemål til de ansatte, som det i høj grad var tilfældet i Danmark, men jernbanepersonlet var koncentreret i bestemte nye kvarterer i byen. Fra 1900 og 30 år frem var jernbanepersonalet den største gruppe beskæftigede i byen – og én af de største helt frem til 1960'erne, da jernbaneaktiviteten blev indskrænket. Vi møder i øvrigt ofte involverede personer i teksten – dels forfølges enkeltes karriere, dels hører vi beskrivelser fra aktørernes egen pen – og det er en stor styrke i fortællingen.

Et andet aspekt er påvirkningen af byens økonomi, som også afspejler nogle mere generelle udviklingstræk. Banburys økonomi blev formet af kul, butiksvare og råmaterialer til støberier, og områdets væsentligste produkter var jernmalm/jernsten, kvæg og mælk – som blev fragtet ad jernbanen. Kul blev fragtet til byen fra miner, som ikke blev serviceret af kanaler. Varer kom dagligt til f.eks. den lokale afdeling af F.W. Woolworth, og forarbejdede varer blev sendt ud af byen fra bl.a. Banbury Cakes. Jernbaner servicerede Oxfordshire-brud (jernsten/ironstone) og cementfabrikker i Harbury og Shipton on Cherwell. Oplandet fik desuden mulighed for at søge til andre købstæder af tilsvarende størrelse eller til hovedstaden, og desuden blev det muligt for andre end velsituerede at tage på udflugter – ekskursioner var en del af jernbanerne allerede fra begyndelsen. Der solgtes f.eks. 2.500 billetter fra Banbury til den store verdensudstilling i London 1851.

Et tredje aspekt er topografien og bebyggelsen – den generelle historie om jernbanen, der ændrede landskabet og byernes struktur – eksemplificeret ved den lokale fortælling. Trinder skriver, at forandringerne i landskabet i de tidlige år var begrænset – en mindre landsby forsvandt dog – og banebørsterne satte sig midlertidige spor med træskure (shanties), der tjente som boliger. Der var ikke store

anlæg (broer og viadukter) ved Banbury (men dog f.eks. viadukterne ved bl.a. Hook Norton ca. 14 km fra byen), og stationerne langs banerne og de tilhørende remiseanlæg (f.eks. anlægget ved Woodford ca. 14 km fra byen, bygget i årene op mod 1900) påvirkede landskabet ligesom de industrielle anlæg, der anvendte jernbanen til transport af deres produkter (som jernværkerne ved Hook Norton og jernstenbruddene ved Wroxton m.fl.). Banburys struktur blev ændret med jernbanen, da nye stationer – bl.a. den første, Merton Street, fra 1850 – betød, at byens centrum ændredes. Merton Street blev nedlagt i 1960'erne og siden nedrevet, og området er iflg. forfatteren ændret så meget, at det i dag er svært at se, hvor stationen lå. Også udvidelser af sporene – så sent som i 1997 – påvirkede landskabet, ganske som andre steder.

Historien er grundig og velfortalt, men hvis der skal være en lille kritisk røst fra anmelderen, så er det under læsningen vanskeligt at opfatte, hvilke otte jernbaner der er tale om, og de mange involverede jernbaneselskaber, strækninger og byer, som nævnes, bidrager ikke til klarheden – især ikke hvis man ikke er lokalkendt (ofte et problem i lokalhistorisk litteratur).

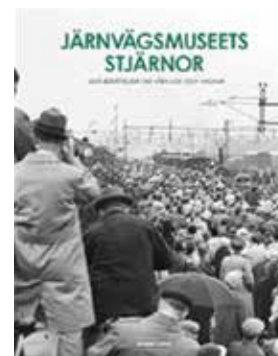
Desværre kunne bogen godt have trængt til et løft i layoutet – især med tanke på, at det er målet at bringe jernbanehistorien ud til bredere kredse. Illustrationerne er hovedsagelig

af lokomotiver og tog – ganske som i traditionelle jernbanebøger – og ofte i ikke al for god kvalitet. Men hvis det er målet at skrive om jernbanens påvirkning økonomisk m.m., hvorfor så ikke i højere grad illustrere med billeder af industri, handel, boliger, byernes vækst (topografisk)? Desværre er det valgt kun at bringe illustrationer i sort/hvid, men hvorfor ikke bringe et farvebillede af resterne af Hook Norton-viadukten i dag (bropillerne står endnu som arkæologiske spor), eller i det hele taget de mere moderne fotos, der i original med garanti er optaget i farver? Der kunne også med fordel være bragt kolorerede kort (f.eks. over jernbanerne omkring Banbury 1911). Men man kan nok ikke forlange samme kvalitet som Trinders store opus, det velillustrerede *Britain's Industrial Revolution* fra 2014. Desværre mangler der i det hele taget kortmateriale – kun få og for en udenforstående ikke særligt informative kort er der blevet plads til. Ved siden af fotos er kort et væsentligt kildemateriale til den nyere tids fysiske historie: Hvorfor ikke f.eks. bringe kort, der illustrerer sammenhængen mellem jernbane og miner/brud i Banburys nabolag som Hook Norton og Wroxton?

Bogen adskiller sig fra den udbredte jernbanelitteratur i forhold til dokumentationen. Der findes et udbygget noteapparat samt en lang litteraturliste, som gør det muligt for andre at arbejde videre med materia-

let, og den er udstyret med et omfattende register. Der er tale om et grundigt og veldokumenteret stykke lokalhistorie, som har større flyvehøjde end så megen anden lokal- og jernbanehistorie, og det må siges at være lykkedes at bruge jernbanehistorien som forklaringsfaktor til byudviklingen – så må vi håbe, at bogen også når ud til et bredt publikum.

René Schrøder Christensen



Robert Sjöo, Järnvägmuseets stjärnor – små berättelser om våra lok och vagnar, Statens Maritima Museer, Järnvägmuseet, Gävle, 2018, 298 sider, ISBN 978-91-979-236-9-9, vejl. pris 100 SEK.

Denne coffee table book fra det svenske jernbanemuseum er skrevet af museets mangeårige chef Robert Sjöo. Bogen præsenteres som en bog med historier, med museets lokomotiver og vogne som hovedrolleindehavere.

Bogen er struktureret i kronologisk orden med et opslag pr. lokomotiv eller vogn, i alt 134 opslag. Der er således ikke en fortælling om samtlige lokomotiver og vogne i museets varetægt, for det samlede antal – rubriceret som museumsgenstande – udgør ifølge museets hjemmeside mere end 300 enheder.

Kronologien spænder fra 1829, med udgangspunkt i museets replika af Novelty, til 2018, hvor museet modtog en 30 år gammel X 2000. Bogen er ikke konsekvent baseret på byggeår, sådan som det ellers ofte er tilfældet i bøger om rullende materiel. I stedet refererer årstallene til f.eks. en vigtig hændelse for materieltypen eller til det årstal, hvor et lokomotiv eller en vogn blev udvalgt til museumsformål.

Bagest i bogen findes en fortegnelse over de lokomotiver og vogne, som museet har valgt at bevare som museumsgenstande. Det gøres klart, at museet ejer flere lokomotiver og vogne, som formelt ikke er museumsgenstande ('ikke indgår i samlingerne'), fordi de bruges i togtrafik eller som reserverede. Listerne over gods- og tjenestevogne er ikke komplette, fordi museet endnu ikke har gennemført sin kassationsvurdering af disse enheder.

Sjöös ønske med bogen er at besvare de spørgsmål, som ofte møder museet, nemlig: Hvorfor skal man bevare flere hundrede stykker jernbanemateriel på et museum, og findes der noget som helst af interesse for den

brede almenhed i disse genstande – og er der nogen, bortset fra tognørder, der orker at læse om dem ...? – Og Sjöö svarer selv, at en samling, som finansieres med skatte kroner, skal være relevant og så interessant, at den interesserer bredt og vækker nysgerrighed efter at vide mere.

Järnvägmuseets stjärnor står på skuldrene af den bevaringsplan for lokomotiver og vogne, som Sveriges jernbanemuseum udgav i 2004 (*Bevarandeplan för järnvägsfordon, uden ISBN*). Planen omfattede 2000 enheder såvel i museets eje som i privat eller foreningsregi fordelt på ca. 250 damplokomotiver, 80 ellokomotiver, 250 motorlokomotiver, 130 motorvogne, 600 personvogne og 800 godsvogne, hvoraf ca. en femtedel tilhørte museet og var udlånt til andre museer og foreninger. Det var således en national bevaringsplan, med inddeling af alt rullende materiel i to grupper, A og B, afhængig af graden af national værdi. Forud var gået en flerårig proces i et samarbejde mellem museet, eksterne eksperter og jernbaneforeninger organiseret i Järnvägshistoriska Riksförbundet. Planen skulle ikke betragtes som statisk men som et fortløbende diskussionsgrundlag, og det blev fremhævet, at uden materielejernes vilje ville planen være værdiløs. Det blev konkluderet, at uden en plan med vurdering af de enkelte stykker materiel ville bevaring og kassation også fremover foregå på et tilfæl-

digt grundlag. Samtidig kunne planen synliggøre behovet for ressourcer til forsvarlig opbevaring af de bevaringsværdige enheder.

Et sådant samarbejde mellem museet og jernbaneklubberne er desværre ikke foregået i Danmark, hvor der indtil for nylig snarere er foregået parallel indsamling hos museet og klubberne.

Samtidig med det svenske planarbejde har der i øvrigt været et internationalt samarbejde mellem de nordiske jernbanemuseer, der i 2003 barslede med en upubliceret rapport *De gule grimme. En inventering av spårarbetsmaskiner i Norden på uppdrag av Banmuseet* [det norske nationale jernbanemuseum]. Formålet var at etablere en oversigt over de sporarbejdsmaskiner, der har været og stadig er i Norden, og i øvrigt over det meste af verden – og hvilke der er bevaret og hvor – for at kunne fordele byrden med bevaring af ikke blot de små søde men også de store, grimme gule maskiner. Mig bekendt har rapporten ikke ført til konkrete tiltag, i hvert fald ikke i Danmark.

'Samlingen av lok och vagnar / som vi förvaltar / är mer representativ än / kanske någon annan i hela världen.

Varje museifordon är nog utvalt / och har sin egen berättelse.' (Fra bogens bagside).

Sjöös statement maner til udfor-dring fremover, men det er indiskutabelt, at kollegerne i Sverige er adskillige år forud for Danmarks Jernbane-

museum, der først i den seneste håndfuld år har arbejdet systematisk med bevaring og kassation. Den svenske samling af rullende materiel er som nævnt reduceret til ca. 300 enheder og – i parentes bemærket med tydelig misundelse – helt uden at det udløste dødsstrusler mod museets personale eller injurier på diverse websider.

Almindeligvis er jeg ikke meget for jernbanebøger, hvor billedmaterialet er den bærende del. Pegebøger, plejer jeg at rubricere dem som. Men i dette tilfælde: KØB BOGEN, nyd de fremragende fotos, og bliv underholdt af de vel-skrevne, spændende og væsentlige fortællinger om museets lokomotiver og vogne.

Gitte Lundager



Asger Christiansen, *Gjerrildbanen* – en rejse gennem Norddjurs, Dansk Jernbane-Klub 2017, illustreret, 272 sider, ISBN 978-87-87050-14-2, vejl. pris 299 kr.

Lad det været sagt med det samme: Hvis det er et krav, at anmelderen skal kende til Norddjurs, så er jeg den forkerte til at anmelde bogen. Omvendt kan man også se det som en fordel med anmelderens ringe lokalkendskab, da det så alene er bogens andre kvaliteter, der skal bære bogen. Konceptet for bogen er velkendt – et koncept, der er blevet forfinet gennem de nu 60 bøger om de danske privatbaner, som klubben har stået bag, heriblandt flere skrevet af netop Asger Christiansen. Bogen om Gjerrildbanen er skrevet af en person med en enorm viden om de danske privatbaner, og forfatteren har haft en ambition om at gøre værket mere kulturhistorisk end mange af de traditionelle banebøger. Bedst lykkes det med de 290(!) illustrationer, som bogen indeholder, hvoraf der er flere fotoperler iblandt. Spørgsmålet er dog, om genren alligevel er ved at være lidt udpint? Omvendt kan man med rette anføre, at så længe der er et tilstrækkeligt stort publikum til denne type bøger, så har de naturligvis deres berettigelse. Bogen er på overfladen disponeret efter den klassiske skabelon om forhistorien, anlæggelsen og driften, efterfulgt af en mere registrantpræget del med overskriften "En rejse med Gjerrildbanen". Denne del er ved nærmere gennemlæsning ikke primært den traditionelle og mekaniske stationsgennemgang, men en rejse gennem det nordlige Djursland, hvor der undervejs fortælles historier

om egnen og stationsbyerne. Et kort kapitel om banens materiale mangler heller ikke, ligesom nøgletallene for banen – driftsresultaterne – gengives i tabelform og illustreres grafisk.

Banen fra Ryomgård-Gjerrild (31 km), taget i brug i 1911, og forlængelsen fra Gjerrild til Grenaa (12,4 km), taget i brug i 1917, hørte til de sent anlagte baner. Strækningen havde en for jernbanestrækninger kort levetid – banen blev nedlagt i 1956. De store forventninger, som egnen havde til banen i de første år, og som især under de to verdenskrige også gav sig udslag i en voldsom gods- og passagertrafik, kunne ikke skjule, at ændrede markedsvilkår med den stadigt stigende konkurrence fra bilerne hurtigt gjorde banen til en dårlig forretning. Det fremgår af Privatbanekommissionens arbejde fra midten af 1950'erne, at Gjerrildbanen havde den næstlaveste indtægt pr. kilometer jernbane. De 45 år, som banen trods alt var i drift, giver derimod rigeligt stof til historiefortællinger. Forfatterens store fortælleglæde kan dog ikke kompensere for manglen på en klar problemformulering og en redegørelse for, hvad der er målet med bogen. Der er for mange småhistorier, som, deres kvaliteter til trods, ikke formår at skabe en sammenhængende historie om Gjerrildbanen. Meget kunne være vundet, hvis forfatteren havde brugt tid på at reorganisere sin tekst ud fra mere klare problemstillinger. Måske ville det have resulteret

i en kortere bog efterfulgt af en række artikler, men det ville jo heller ikke nødvendigvis have været en ulempe. Forfatteren skriver, at han med bogen ønsker at vække minder hos banens tidligere passagerer og give ny viden til andre om banens og egnens fortid. Dette formål indfrier bogen, men der er udført et så stort researcharbejde, at barren kunne være sat højere.

Selve redegørelsen for forhistorien for banen og den endelige vedtagelse som en del af den store jernbanelov fra 1908 beskrives udtømmende, og vi får præsenteret de mange forskellige interesser, der var involverede fra berørte kommuner, amtsråd til privatpersoner. Selve finansieringen blev primært dækket af staten, men med lokalt bidrag. I loven fra 1908 blev der talt om en jernbane fra Ryomgaard til Gjerrild med eventuel forlængelse til Grenaa. Opbakningen fra Grenaa manglede dog i første omgang. Anlæggelsen skildres med både flamboyante entreprenører og jernbanebørsterens liv. Helt nyt for mig er historien om Carl Jensen. Han havde bygget jernbaner i USA og på Hawaii. I forbindelse med Gjerrildbanen fik han kontrakten på anlæggelsen efter forgæves at have forsøgt at få foden indenfor ved flere andre af datidens danske anlægsprojekter. Asger Christiansen oplyser, at det blev starten på 25 år med store kontrakter – i alt 250 km stats- og privatbaneanlæg foruden arbejde med kanaler m.m.

Bogen er rig på gode historier, men flere er på grund af den valgte struktur splittet op, f.eks. historien om banens kvindelige ansatte – ekspeditricerne på mellemstationerne. De boede på stationen med deres mænd, som typisk var ansat for at tilse og vedligeholde banen. Årsagen til konestationerne var selvfølgelig, at de skulle have en langt lavere løn end mandlige stationsbestyrere. Længere omme i bogen støder vi igen på ekspeditricerne, nemlig da der skulle spares ved banen i 1920'erne. Her var det således, at det ved flere af stationerne var hustruerne til de fyrede stationsmestere, der fik tilbudt stillingen som ekspeditricer – og de sagde ja!

Få år efter indvielsen af banen brød den 1. verdenskrig ud, og her er det især det store tørveeventyr i Stenvad, der fanger ens opmærksomhed. Alt, hvad der kunne skaffes af materiale, blev sat ind på at kompensere for de manglende udenlandske forsyninger af kul med indenlandsk tørv til brændsel. Da forholdene havde normaliseret sig i 1920'erne, faldt efterspørgslen på tørv, og firmaet bag tørveproduktionen måtte i 1931 træde i likvidation, men genopstod allerede i 1933 under navnet Pindstrup Mosebrug, nu med nye produkter som f.eks. tørvestrøelse. Og ja, jeg sender en tanke til Pindstrup Mosebrug, når jeg – i bil – kører ud til det lokale havecenter for at hente spagnum, muld til haven. Og netop bilen var da også år-

sagen til, at Gjerrildbanen reelt var dømt til nedlæggelse allerede fra midten af 1930'erne. Udbruddet af 2. verdenskrig gav dog de lokale privatbaner kunstigt åndedræt. På Gjerrildbanen blussede tørveeventyret igen op, men det var ikke det eneste af egnens råstoffer, der kom i spil. Med den tyske besættelse kom Gjerrildbanen også til at spille en rolle i den tyske krigsøkonomi. Fra Gjerrild Nordstrand blev der i årene 1940-1945 sendt store mængder ral og grus af sted til støbning af tyske bunkers på Vestkysten, mens materialerne også blev sendt til Karup og Tirstrup, hvor tyskerne byggede flyvepladser.

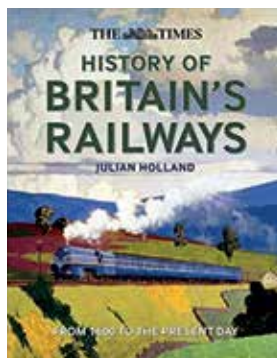
Hvad den øvrige godsomsætning angik, afspejles den generelle samfundsudvikling og frem for alt jernbanestrækningens betydning for det danske landbrug, her belyst ud fra udviklingen på Norddjurs. Man bliver dog også mindet om, hvor effektivt, ja, revolutionerende et transportmiddel toget var, og hvorledes nye afsætningsmuligheder viste sig; f.eks. kunne letfordærlige varer som fisk blive transporteret fra fiskerlejerne til stationerne og herfra til så fjerne markeder som Kiel og Altona/Hamburg.

I glimt formidles også et interessant stykke bebyggelsehistorie, hvor omdrejningspunktet kan siges at være jernbanens betydning for væksten. Helt klassisk er det, når der berettes om, hvorledes væksten i Gjerrild sogn udviklede sig efter banens åbning.

Tidligere havde væksten fundet sted i kirkebyen, men efter banens fremvækst blev det nye liv centreret i og omkring stationen i Stokkebro. At udviklingen var så markant, også for en så sent anlagt bane, giver stof til overvejelse og kan måske give anledning til en genoptagelse af forskningen om jernbanens påvirkning af bebyggelses- og erhvervsstrukturer.

Bogen er først og fremmest et stykke bane- og lokalhistorie – og det er skam udmærket, men der er som antydning potentiale til mere. Der kommer næppe flere bøger om Gjerrildbanen her og nu, men forhåbentlig flere bøger, som prøver at systematisere den betydelige mængde af viden, denne bog og flere af de andre banebøger har beriget os med. Desværre er kildehenvisninger også i denne bog ikke særlig udtømmende. Mens alle illustrationer eksemplarisk er anført med oplysning om, hvor illustrationen hører hjemme, gælder det generelt ikke for oplysningerne i brødteksten. Det er ærgerligt med de manglende henvisninger, da bogen ægger til yderligere transportstudier, og her kunne detaljerede henvisninger have været en kærdkommen håndsrækning – en bøn, jeg gentagne gange har anført i mine anmeldelser.

Peter Fransen



Julian Holland, The Times History of Britain's Railways: From 1600 to the present Day, Times Books, HarperCollins Publishers, 2015, 304 sider, illustreret, ISBN: 978-0008135348, vejl. pris £30.

Historien om de britiske jernbaner er skrevet mange gange, og nu er det så sket igen. Forfatteren, Julian Holland, er en kendt engelsk journalist og jernbaneforfatter og har udgivet adskillige bøger med jernbanetemaet, herunder bl.a. *Exploring Britain's lost Railway* fra 2013. Klart nok har Holland en faible for jernbaner. Især de traditionelt store historie bærende hovedlinjer samt dampen, både i fortiden og på de nutidige udflugtsture og hos veteranbaneselskaberne, får en fremtrædende placering i bogen. Klart nok ser han også den britiske jernbane som et vigtigt samfundsinstrument, der fortsat skal tages vare om, og som i øvrigt skulle være under genoplivning efter et næsten totalt sammenbrud op mod 1990'ernes begyndelse.

Bogen fortæller historien fra den første hestetrukne træbanevej, Wollaton Waggonway, åbnet 1604 i Nottinghamshire med henblik på at få slæbt kul fra minen i Strelley ned til floden Trent. Den går frem til genåbningen i september 2015 af en del af den såkaldte Waverley-rute, tidligere en af hovedforbindelserne, nedlagt i 1969, fra London og det sydlige England til Scotland via Carlisle til Edinburgh. Vi får også en kort antydning af de store planer for en High Speed linje (HS2) London-Birmingham med forlængelser til Manchester og Leeds. De planer er selvfølgelig blevet kraftigt revurderet, siden bogen udkom, men det kan ikke lægges forfatteren til last.

Bogen er opbygget med kronologi som hovedgreb med i virkeligheden syv hovedafsnit for perioderne 1604-1850, der dog er underinddelt i fire kapitler, storhedstiden 1851-1900, en overgangsperiode præget af den store krig 1901-1922, perioden, hvor alle jernbanerne var ejet af fire store selskaber, 1923-1947, nationaliseringstiden med British Railways fra 1948-1962, tilpasning og nedgangstiden 1963-1993 og endelig perioden fra 1994, præget som den blev af privatiseringerne af hele jernbanesektoren med jernbaneloven fra november 1993. Holland viser, hvad det betød: Tilskudsbehovet fra det offentlige voksede med en faktor 2,5 fra 1994 til ca. 2015, fra 1,6 mia. pund til ca. 4 mia. pund.

Man kan altid diskutere periodiseringer og vinkler, men udgangspunktet har tydeligvis været jernbanevæsenets organisering i Storbritannien gennem hele perioden fra ca. 1825, hvor den første offentlige, dampdrevne jernbane sættes i drift mellem Stockton og Darlington. Men periodiseringen diskuteres ikke, og f.eks. virker det, som om kapitelskiftet mellem perioden "Den store victorianske jernbanetid 1851-1900" og det efterfølgende kapitel "Det tidlige 20. århundrede 1901-1922" mest er blevet til af redaktionelle og læsetekniske årsager. Faktisk angiver Holland selv 1914 som året, hvor de engelske jernbaner udsattes for den første store og alvorlige trussel derved, at banerne det år som følge af krigen blev lagt under regeringskontrol og styring af centraladministrationen. Det kunne have talt for et periodeskift her.

Der er dog ikke tale om nogen strengt kronologisk fremadskridende fortælling. Hvert kapitel er delt op i en række emner. F.eks. er afsnittet om den victorianske periode delt op i en række underafsnit, der dels beskriver de enkelte selskaber og deres strækninger, dels prøver at tilgodese ønsket om at give et overblik over udviklingen i de enkelte lande og regioner i Storbritannien. I næste kapitel handler det om sovevogne, restaurantvogne, jernbanebyer, lokomotivfabrikanter, ø-jernbaner, kongelige tog osv. Hensigten har formentligt været at

pege på nogle af periodernes vigtigste kendetegn og fænomener, men det lykkes ikke nær så godt som i Simon Bradleys næsten samtidige jernbanehistorie, der anmeldtes her i Jernbanehistorie sidste år. Det er altid en vanskelig balanceakt, når en stram emnetilgang, der tydeligvis har være præget af et krav om, at hvert enkelt emne ikke måtte fylde mere end 2-4 sider, skal kombineres med den styrke, der ligger i det kronologiske perspektiv. Det har også haft den betydning, at bogen som følge heraf præges af ganske mange gentagelser, selv om den ellers er stramt komponeret.

Udfordringen hænger sammen med bogens format og formål. Som jeg ser det, er det en moderne jernbanebog om de britiske jernbaner primært beregnet på de nye generationer af jernbaneinteresserede, der er kommet til de sidste 10-15 år, og til de brede kredse, der finder jernbanens historie interessant, men som ikke tilhører gruppen af "nitte- og svelletællere" eller går særligt meget op i de enkelte jernbanegenstande.

Den er skrevet i et letlæseligt sprog, der også gør den nem at læse for læsere, der ikke har engelsk som førstesprog. Den har selvfølgelig en fornem billedside, der også i langt højre grad end tidligere publikationer bidrager til i sig selv at fortælle historie. Men den er også fokuseret på begivenheder som hastighedsrekorder, størst og mindst og på ikonografiske loko-

motiver. Der er derimod ikke meget om alle de sidebaner, der forsvandt meget hurtigt i 1960'erne, eller om forstadstrafikken i og omkring London og de øvrige store byer. Selv om der fornemmes en vis positiv stillingtagen til privatdrift af jernbanerne, er det heller ikke noget, der udpræget diskuteres – heller ikke hvordan den engelske jernbaneudvikling i øvrigt passer med den europæiske eller hænger sammen med den. Der mangler også et egentligt kortmateriale og henvisninger til anden relevant litteratur og måske endda til samlingerne på det nationale engelske jernbanemuseum i York og Shildon. Til gengæld er bogen som noget godt, men også usædvanligt i denne genre, forsynet med et udbygget stikordsregister.

Hovedkonklusionen må imidlertid være, at man får en letlæst og velskrevet indgang til den engelske jernbanehistorie, der uden de store nyheder eller synsvinkler især udmærker sig ved at føre historien helt op til nu. Den skriver sig ind i en række af tilsvarende fremstillinger, men adskiller sig måske derved, at man groft kan sige, at bogen tangerer kategorien 'coffee table books' – altså velkendt viden i en lækker og ny indpakning i en bestemt britisk diskurs.

Steen Ousager

Bidragydere

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

René Schrøder Christensen, ansvarshavende redaktør for Jernbanehistorie, historiker, ph.d., forsknings- og samlingschef for Danmarks Jernbanemuseum. Har arbejdet med kulturlandskaber, industri- og teknologihistorie. Har publiceret flere artikler og skrevet bidrag til bøger, bl.a. *Industrisamfundets havne 1840-1970* (2008), *Thrige – mennesket & virksomheden* (2010) og *Odense Staalskibsværft 1918-2012* (2016). I redaktionen af *Fabrik & Bolig*, fagkonsulent på *Trap Danmark 6*.

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).

Peer Henrik Hansen, historiker, ph.d., museumsleder på Langelands Museum. Tidligere afdelingsleder på Koldkrigsmuseum Langelandsfort. Publicerer løbende om den kolde krig og har blandt andet været medforfatter til koldkrigsudredningen fra DIIS, til Kulturstyrelsens bog om den kolde krigs anlæg i Danmark og har udgivet en række bøger og artikler om den kolde krig, bl.a. *Second to none – US intelligence in northern Europe 1943-1946* (2011).

Ulrik Vestergaard Jensen, lærer, undervisningsansvarlig ved Danmarks Jernbanemuseum. Tidligere ansat ved Skole i Svendborg og projektansat ved Langeland Museum og Svendborg Museum, forfatter til flere lærervejledninger til undervisning indenfor den kolde krig, socialhistorie samt jernbanehistorie. Har bl.a. været medforfatter til dilemmaspelet www.fattiggaardellerfjendeland.dk

Steffen Jørgensen, historiker, cand.mag. og ph.d., arkivar og seniorforsker ved Rigsarkivet, Viborg 1999-2016. Har haft stipendier ved European University Institute, Firenze 1984-87 og for Dansk Vejhistorisk Selskab 1994-98. Skrev ph.d.-afhandling om den tidlige udvandring fra Lolland-Falster og Møn. Har siden 1990'erne især arbejdet med transport- og administrationshistorie. Har udgivet *Fra chaussee til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1761* (2001) og "Velfærdsstaten sættes på hjul" om Det Trafikøkonomiske Udvalg i Else Hansen og Leon Jespersen (red.) *Samfundsplanlægning i 1950'erne* (2006).

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

Steen Ousager, historiker, cand.mag., direktør for Danmarks Jernbanemuseum. 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 Fornylse* (1997) og artikler og antologier, leksika og tidsskrifter. Har desuden arbejdet med forvaltnings- og administrationshistorie samt udvandring til Brasilien.

DSB plan 2000

Moderne transport på skinner

