

Indhold

3

Forord

7



Biodiversitet i jernbanehabitater

- biologisk kulturarv og grøn infrastruktur

Af Jan Oluf Helldin, Tommy Lennartsson, Magnus Stenmark, Henrik Weibull, Anna Westin og Jörgen Wissman

39



Blå, brun og blå igen

- DSB's uniformering 1950-1990

Af Frederik Birkholt Kolding

75



Den sidste udvej på sporet

- jernbaner og selvmord i et historisk lys

Af René Schrøder Christensen

96

Anmeldelser

Jernbanehistorie 2019

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.)

Oversættelse

Translated By Us (engelsk)
René Schrøder Christensen (svensk)

Grafisk tilrettelæggelse
Haurand Grafisk
Tryk: Strandbygaard Grafisk

Oplag: 1.700 ekspl.

© Danmarks Jernbanemuseum og forfatterne
Eftertryk uden forfatternes eller museets tilladelse er ikke tilladt

Forsidefoto: Godstog på strækningen Fredericia-Århus forspændt damplokomotiv litra H passerer øst for Vestre Ringvejs overføring et ankommende godstog fra Vejle, 1948 (Danmarks Jernbanemuseum).

Bagsidefoto: DSB's forstvæsen havde ansvaret for beplantning af DSB's områder langs spor og ved stationer. Her tilser en plantør og en medhjælper nogle af planterne ved DSB's planteskole i Roskilde i september 1950 (Danmarks Jernbanemuseum).

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. Jernbanens historie handler ikke kun om teknologi og rejser. Der er mange andre aspekter, som er afledt af jernbanen – en særlig natur, en organisationskultur udtrykt i uniformeringen eller de fatale konsekvenser som jernbanetrafikken kan have. Disse aspekter er temaerne i denne udgave af *Jernbanehistorie*.

I år har vi været så heldige, at vi kan bringe en artikel om den særlige flora og fauna, som eksisterer og bevares ved jernbanemiljøer, skrevet af et svensk forskerhold. I 2019 afholdtes konferencen *InfraNatur – Natur i byen* – arrangeret af Miljøstyrelsen, BaneDanmark og Kommunernes Landsforening. Temaet var den oversete natur på baneterræner, havne, byggetomter, i lufthavne og vejkanter. Her blev givet et oplæg af den svenske forskergruppe, som har beskæftiget sig med naturbevaring langs jernbanerne i et årti. Vi bringer det svenske projekts afsluttende artikel. *InfraNatur* blev skudt i gang med regeringens Naturpakke i 2016 (aftalt mellem partierne V, LA, DF og K), og skulle bidrage til at fremme og formidle den særegne natur på bynære arealer. Projektet udvalgte 18 baneterræner omkring i Danmark, som blev besøgt og analyseret i 2017-2018. Det skete i regi af virksomheden Habitats i samarbejde med Natur360° og Naturhistorisk Museum i Århus – på vegne af Miljøstyrelsen og BaneDanmark. Projektet udarbejdede i 2017 et inspirationshæfte om jernbanenatur og en basisanalyse af de udvalgte lokaliteter samt en plejeplan for Rødbyhavn i 2018. Blandt lokaliteterne er flere i dag indhegnet som særlige beskyttelsesområder, bl.a. i Lunderskov og Rødbyhavn.

Årets anden artikel tager afsæt i det store arbejde, der pt. foregår med at få orden i Danmarks Jernbanemuseums samlinger. Museets store uniformssamling er blevet gennemgået og sorteret, og det har givet anledning til at bringe en artikel om uniformernes historie med særlig vægt på efterkrigstiden. Her sættes uniformernes udvikling i perspektiv til andre tilsvarende etater og til den generelle samfundsudvikling.

Årets sidste artikel beskæftiger sig med en bagside af jernbanedriften – selvmord – som ikke er direkte relateret til driften, men som er dramatisk og har stor betydning for offer, pårørende og ikke mindst de ansatte. Dette tema har fået fornyet fokus i de senere år, og vi bringer her en oversigtsartikel, der giver et historisk perspektiv på fænomenet i jernbanesammenhæng.

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 2020

René Schrøder Christensen





*Side 4-5: Jernbanen er i allerhøjeste grad
nærværende i landskabet, sommeren 1963
(foto: Rodevang, Danmarks Jernbanemuseum).*

Biodiversitet i jernbanehabitater

– biologisk kulturarv og grøn infrastruktur

Af Jan Oluf Helldin, Tommy Lennartsson, Magnus Stenmark, Henrik Weibull, Anna Westin og Jörgen Wissman

Indledning

At rejse og transportere er nødvendigt for, at samfundet kan fungere. Netværk af veje, jernbaner og anden transportinfrastruktur er spredt vidt omkring og er mange steder meget tæt på hinanden. Veje og jernbaner skærer gennem

de fleste naturlige miljøer og er fremtrædende komponenter i de fleste typer af landskab. I Sverige findes i dag ca. 12.000 km jernbane og 4.000 fungerende eller nedlagte stationsområder.¹⁾



Billede 1: Sekspletet køllesværmer på blåhat ved Berga station i Småland (foto: Magnus Stenmark).

Billede 3: Jernbaneområder er ofte artsrige og har store potentialer for artsbeskyttelse. Her foretages registrering i felten af blandt andet insekter og planter ved Enköping station i Uppland (foto: Henrik Weibull).

Jernbanenettet har ligesom anden infrastruktur store negative effekter på biodiversiteten (Billede 2).²⁾ Anlæggelser af jernbaner indebærer, at mange naturlige levesteder går tabt, hvoraf nogle er sjældne og vanskeligt kan erstattes. Jernbanelinjerne udgør barrierer for mange dyrearter. Banerne og korridorerne skaber ændret hydrologi og mikroklima, ændrede jordbundsforhold og økologiske sideeffekter. Trafikken på banerne udgør en dødelig trussel for dyr – både større og mindre arter, og i hvert fald lokalt kan dødeligheden nå niveauer som truer arternes overlevelse.³⁾ For fugle, især større arter, indebærer kørestrøms-

ledninger desuden en dødelig trussel på grund af påflyvning og død ved elektrisk stød.⁴⁾ Jernbanerne forurener omgivelserne med støj, lys og udslip af kemikalier med mindsket habitatkvalitet til følge. De negative effekter dominerer for pattedyr, fugle og padder: forekomsten af disse artsgrupper er reduceret i en zone på 1-5 km fra infrastrukturen,⁵⁾ hvilket fører til en forarmelse af biodiversiteten i landskabet som helhed. De myndigheder, som forvalter jernbaneområderne, forsøger gennem forskellige tekniske foranstaltninger at minimere de negative effekter, men effekterne kan aldrig helt undgås.⁶⁾



Billede 2: Jernbaner har negative effekter for dyr og biodiversitet, og bidrager blandt andet til barriereeffekter, øget dødelighed for større dyrearter, ændrede jordforhold og støj fra omgivelserne (foto: Thord Vedlund Vall, Projekt Viltsäker järnväg).



Samtidig byder jernbanearealerne – med stationer, sporterræner, banedæmninger og sideoverflader – på nye levesteder for mange dyre- og plantearter (billede 3). Også anden transportinfrastruktur som veje, flyvepladser, havne, kanaler og arealer med højspændingsnet har mange artsrige miljøer og stort potentiale for artsbeskyttelse.⁷⁾ Jernbanernes botaniske verden blev man opmærksom på i Sverige allerede i 1950'erne,⁸⁾ og i tilknytning til den øgede interesse for naturbeskyttelse i de seneste årtier er forskere også begyndt at beskrive de zoologiske værdier.⁹⁾

Infrastrukturhabitaternes betydning for biodiversitet og artsbeskyttelse er tidligere og bedre beskrevet for veje og vejarealer. En systematisk beskrivelse af artsrigdom og botaniske værdier i svenske vejkanter har fundet sted siden 1990'erne,¹⁰⁾ og vidensniveauet om vejkanternes økologi og pleje er forbedret såvel i Sverige som internationalt gennem tidligere og igangværende forskning.¹¹⁾ I Sverige er naturværdierne på arealer omkring højspændingsnet kortlagt igennem flere årtier,¹²⁾ og forskning og plejeforsøg er blevet gennemført.¹³⁾

Til sammenligning halter den eksisterende viden om levesteder ved jernbanerne bagefter, og en tilsvarende kortlægning af artsrigdom på jernbanearealer er først påbegyndt i de senere år (se ovenfor).

Internationalt er økologien omkring veje og jernbaner i de seneste årtier vokset til et selvstændigt forskningsfelt – infrastrukturøkologi eller vejøkologi – drevet af samfundets behov for at kunne udvikle transport og infrastruktur uden at være til fare for bevaringen af biodiversiteten og andre miljøværdier. Viden om transportinfrastrukturens økologiske effekter øges, og mange af effekterne på biodiversitet findes nu vel beskrevet i litteraturen. Forskningsfeltets fokus er dog på at beskrive og minimere de negative effekter som dødelighed, barrierevirkninger og forstyrrelser og i mindre udstrækning på infrastrukturmiljøernes positive potentiale. Desuden behandler forskningen hovedsagelig veje og biltrafik. Så selv internationalt savnes et overblik over og almindelig forståelse af jernbaneområdernes økologi og deres potentiale som levesteder for planter og dyr.



Billede 4: Mange stationer og sporarealer har sandet og tør jord med stor solbestråling, hvilket betyder at små steppemiljøer skabes, hvilket gavner en række sjældne dyre- og plantearter (Björbo station i det sydlige Dalarna, akvarell av Måns Sjöberg).

Målet med denne artikel er at give et overblik over det nuværende vidensniveau om de naturværdier, der findes i svenske jernbanemiljøer gennem at:

- beskrive jernbaneområdernes mangfoldighed af arter, økologiske processer og strukturer i jernbanemiljøer, og positive potentialer for artsbeskyttelse på nationalt niveau

- give et forsøg på en forklaring af, hvordan jernbanearealerne gennem deres kontinuitet i tid og rum har skabt en funktionel bro for mange arter fra det historiske landbrugslandskab til det nutidige fragmenterede industrilandskab
- beskrive de mål og retningslinjer, der ligger til grund for plejen af jernbanemiljøernes naturværdier i dag, samt trusler mod og muligheder for at nå målene
- diskutere muligheden for tekniske foranstaltninger i plejen af naturværdierne baseret på et historisk tilbageblik, bedste tilgængelige viden og forslag til nye metoder
- udpege behov for fremtidig forskning indenfor feltet uden af den grund at se bort fra, at allerede den nuværende viden er tilstrækkelig til at iværksætte mange tiltag.

Jernbanens naturmiljøer – unikke og artsrige

Jernbanedriften har skabt miljøer med specielle forhold og mange steder med en stor artsrigdom. Det gælder først og fremmest for et antal af planter, insekter og andre hvirvelløse dyr, at tilkomsten af nye typer af levesteder kan forventes at føre til positive effekter for deres bevaring.¹⁴⁾ Spor-terræner og bandedæmninger er ofte anlagt på sandholdig jord eller er tilført sand eller fint grus. (billede 4). Skråninger, skovbryn, bygninger, læssemper og perroner skaber steder med solvarme og læ for vinden. Læsning og losning af gods og varepartier, menneskers og jernbanemateriels aktiviteter, spredning af planter og dyr langs jernbanesporene, rydning af vegetation, træplantning med mere har givet ophav til en variation af miljøer og arter koncentreret på en lille overflade.

Jernbanearealerne består ofte af såkaldte *ruderater*, som er små overflader, der er udsat for gentagne forstyrrelser af forskellige typer af aktiviteter, hvor sandet eller jorden ofte er bar, eller vegetationen er sparsom, og som derfor lejlighedsvis er udsat for tørke og stærk solstråling.¹⁵⁾ Jernbanearealerne er, så længe de har været der,

også blevet ryddet for vegetation af blandt andet sikkerhedsmæssige og æstetiske hensyn. Uden rydning og forstyrrelser vokser de hurtigt til igen med græs, unge træer eller buskvegetation for siden at springe i skov (billede 5). Vegetationen på jernbanearealer er derfor ofte at betegne som successionsvegetation, hvor *ruderatet* udgør det tidlige successionsstadium. I jernbanearealernes tidlige successionsstadie findes ofte store bestande af blomstrende

planter som *slangehoved*, *blåklokke*, *ærteblomst* og *høgeurt*, som alle udgør vigtige nektar- og pollenressourcer og er værtsplanter for *biller*, *bier*, *næbmunde* og *sommerfugle*. Selv sandet og jorden er levested for mange insekter, først og fremmest gravende *årevinger*, men også for eksempel *løbebiller*. En del steder forekommer sjældne reptiler som markfirben i sandede og vegetationsfattige jernbanemiljøer.¹⁶⁾



Billede 5: Uden rydning, pleje og brug vokser stationsområderne hurtigt til. Her ved Vissefjärda i Småland fremkommer krat og buske ved siden af skinnerne, men de botaniske værdier er stadig bevaret, blandt andet en bestand af blåhat, som er en vigtig plante for mange bestøvere (foto: Magnus Stenmark).

Især jernbanearealernes tørre jord har forudsætninger for en enestående sammensætning af varmeelskende planter, svampe og mindre dyr. Kombinationen af vel-drænet jord, sparsom jordvegetation og varmt mikroklima skaber levesteder, som er sjældne i landskabet i øvrigt (billede 6). På en del stationsområder har man spredt kalkholdigt grus, hvilket bidrager til en helt særlig flora med flere sjældne mosser og laver.

Særlige biodiversitetsværdier som forekommer i jernbanemiljøer – især i stationsområderne – er bestående af rosenbuske og solitære træer, "kulturved" som ubehandlede trækonstruktioner eller ældre behandlet træ hvor imprægneringen er væk, samt langtidsopbevaret træ. Alt dette udgør substrat (vækstmedium) for laver og føderesourcer for en lang række insekter, og skaber samtidig varme mikroklimaer.



Billede 6: Gul reseda, slangehoved med mere, i kalkgrus ved Malmö banegård (foto: Magnus Stenmark).

Billede 7: Resedabien er en typisk jernbaneart, som gerne bygger bo og søger beskyttelse i hulrum og kroge, og kan på den måde sprede sig med godsvogne og last. Denne sidder på gul reseda ved Åmål station i Dalsland (foto: Gudrun Nilsson).

Spredningen langs banerne er også en betydelig faktor for artsrigdommen i jernbanemiljøer.¹⁷⁾ Frø og sporer fra planter hvirvles op, når togene farer forbi, og med lidt held fæstner de sig på toget for siden at falde af et helt andet sted. Mange insekterarter bygger rede, lægger æg eller søger beskyttelse i hjørner og revner i godsvogne samt i lasten (billede 7). Vel ombord på en godsvogn kan insekterne rejse hundreder af kilometer. Mange typiske jernbanearter spredes med stor sandsynlighed gennem at tage et lift med toget – f.eks. *resedabien*, *snudebillen Rhinus neta* og *dværgblåfuglen* har en forkærlighed for at krybe ind og overnatte i trange hulrum. Frø og hvirvelløse dyr kan også spredes med transportere, ikke mindst af hø, hvilket var almindeligt i jernbanens barndom, både som dyrefoder og pakkemateriale. Dertil kommer banedæmningsernes kantzoner som mere eller mindre kontinuerlige spredningskorridorer for visse græsarter og bestøvere.¹⁸⁾



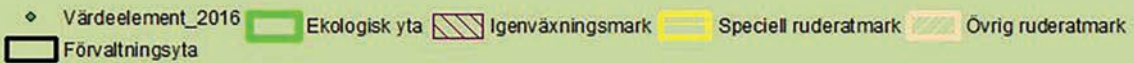
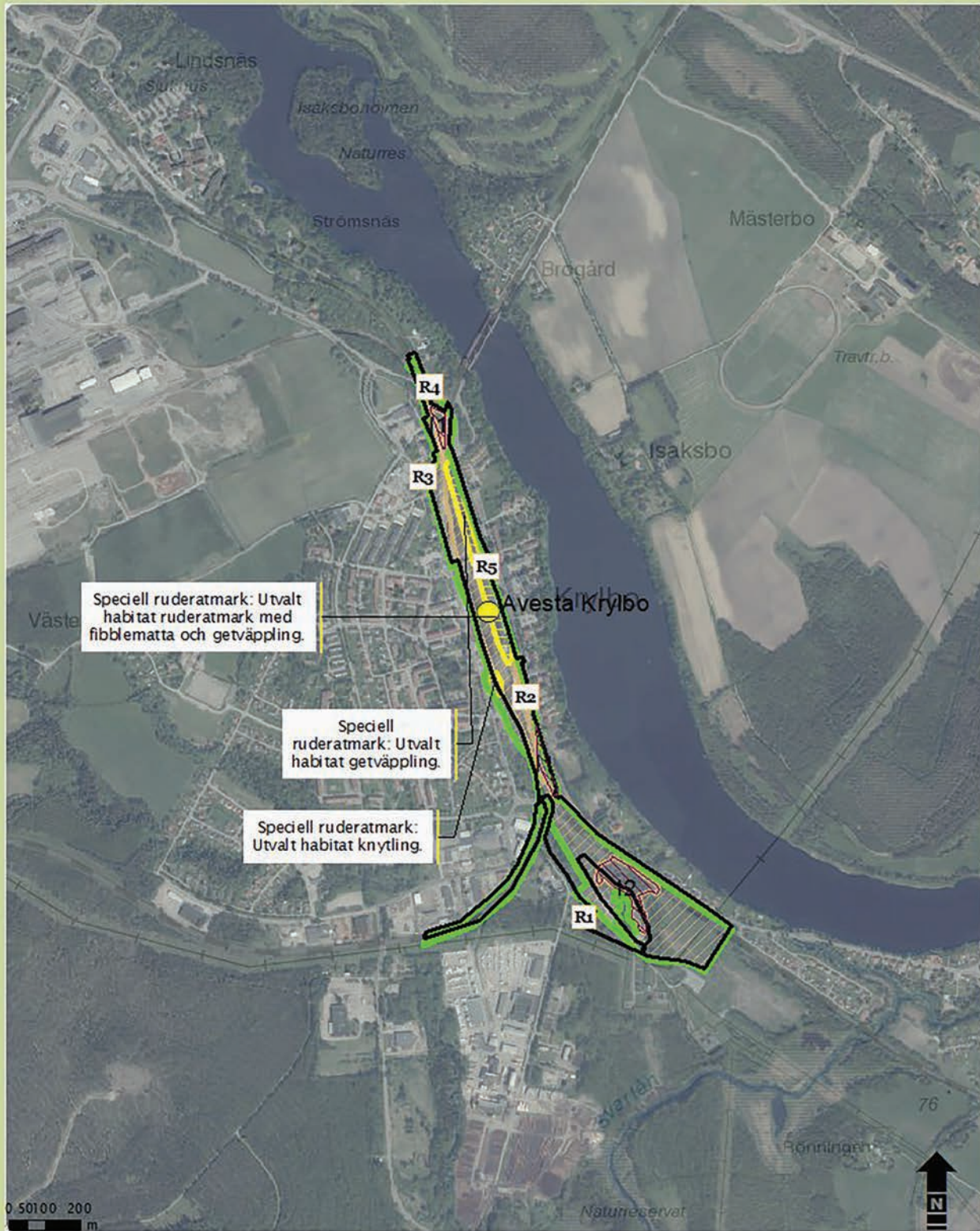
Det svenske Trafikverket (tidligere Banverket) har siden 2008 ladet arter og levesteder registrere for at kunne beskrive naturværdier knyttet til jernbanemiljøer.¹⁹⁾ Registreringerne har været fokuseret på sporarealer og stations-

Faktaboks: forskellig nytte for forskellige arter

Planter og dyr tiltrækkes af stationsområde, banedæmnings og andre infrastrukturhabitater af forskellige årsager. Miljøerne tilbyder mindst fire forskellige typer af økologiske ressourcer.

- **Erstatningsmiljøer:** Truede arter, hvis levesteder er forsvundet fra det øvrige landskab, kan finde et tilflugtssted i infrastrukturens levesteder. De overlever der, ofte i levedygtige populationer, stort set uden udveksling med det omkringliggende landskab.
- **Forstærkningsmiljøer:** Arter der også findes i andre naturtyper i landskabet – for eksempel enge eller græsmarker – har kunnet ekspandere ud i infrastrukturmiljøerne. Ofte sker en udveksling af individer eller genmateriale (pollen, frø) mellem det nye miljø og det oprindelige miljø.
- **Ressourcemiljøer:** Nektar og pollen er eksempler på manglende ressourcer i landskabet som helhed. Sommerfugle, bier og andre insekter, som forplanter sig andre steder, kan anvende for eksempel blomsterrige stationer og banedæmnings områder som et ekstra madforråd (i forarmede landskaber kan det være det eneste forråd).
- **Spredningsmiljøer:** Visse infrastrukturhabitater er som følge af deres lineære form som skabt til at fungere som spredningskorridorer. Sommerfugle kan for eksempel følge banedæmnings, vejkanter og korridorer med højspændingsnet til nye græsmarker.

Trafikplats Avesta Krylbo



Billede 8: Eksempel på kortlægning af jordtyper, successionsstadier og værdielementer ved national registrering af stationsområder med høje naturværdier. Fra Avesta station i det sydlige Dalarna (kort: Trafikverket).

områder, til dels fordi disse områder er de mest lettilgængelige og de mest kendte, og desuden fordi levestederne er mere samlet. Baseret på en fjernanalyse (analyse via satellitdata og luftfoto) af hele Sverige er 747 stationsområder blevet registreret i felten frem til 2018. Registreringerne har i hovedsagen fundet sted med den hensigt at identificere stationsområder med høje naturværdier og er derfor blevet rettet mod områder med forventet stor biodiversitet, for eksempel steder med tidligere fund af sjældnere arter eller forekomst af sandet jord, sparsom vegetation eller et varieret miljø. Registreringerne omfattede et udvalg af artsgrupper: karplanter, dagsommerfugle, bier, biller og cikader. Ved registreringerne er også jordtyper, successionsstadier samt et antal udvalgte habitater blevet kortlagt, og desuden er et antal værdielementer blevet registreret (billede 8). Valget af artsgrupper og habitater er foretaget for at kunne indikere især stationsområdernes naturværdier, deres særlige økologiske forhold og artsrigdom. Eksempler herpå er solitære træer og buske, strukturer som sydvendte skråninger, kulturved, oplag, sten- og betonkonstruktioner samt sandarealer med kolonier af insektræder.

Ved registreringen i felten er alene på stationsområderne registreret ca. 2.700 arter, hvoraf 123 var rødlistede (sjældne, truede eller forsvundne) arter.²⁰⁾ Den største artsgruppe er karplanter (39 %), fulgt af biller (28 %), bier (19 %), cikader (10 %) og dagsommerfugle (3 %). Hovedparten af arterne er mere eller mindre almindeligt forekommende i det omkringliggende landskab og findes derfor også regelmæssigt indenfor stationsområderne. Mere end 1.000 arter (40 % af arterne) kan betegnes som *jernbaneassocierede*.²¹⁾ hvilket indebærer, at de drager fordel af jernbaneområdernes specielle forudsætninger, og ofte udfylder vigtige økologiske funktioner dér, men de findes desuden i lignende miljøer andre steder i landskabet. Ca. 80 arter (3 %) betegnes som *jernbanetilknyttede*, hvilket betyder, at de som regel er afhængige af jernbaneområderne og savnes eller er ualmindelige i andre miljøer.

Faktaboks: Jernbanetilknyttede arter

De arter, der betegnes som jernbanetilknyttede, findes næsten udelukkende i jernbanemiljøer. De fleste er rødlistede og specialiserede til en smal økologisk niche såsom et tørt, sandet voksested eller er afhængige af en særlig, ualmindelig værtsplante eller bytte-art. Mange af de jernbanetilknyttede arter spredes sandsynligvis også langs jernbanen, via banedæmningernes græsarealer eller ved hjælp af togtransporter. Tidlig Ærenpris og reseda-bien er to typiske eksempler på jernbanetilknyttede arter.

Tidlig Ærenpris (billede 9) vokser på tørre, åbne, kalkrige steder. Arten betegnes som stærkt truet (rødlistekategori EN) og findes på det svenske fastland næsten udelukkende langs banedæmninger. Arten er etårig, hvilket indebærer, at den skal så sig selv ved frø hvert år og derfor har gavn af let opdrøning af jorden. Den er lille og konkurrencesvag og trues derfor af tilgroning. Omlægning af sporområder fra sand til makadam udgør også et stort problem, og arten forsvinder fra mange banestrækninger af denne årsag.

Reseda-bien (billede 7) betegnes som nær truet (rødlistekategori NT) og er stærkt knyttet til jernbaneområder i bymiljøer med forekomst af værtsplanter indenfor reseda-familien. Den væsentligste trussel mod arten er om mængden af *resedaerne* mindskes, for eksempel på grund af sprøjtning eller ombygning af stationer. Modsat kan det gavne arten, hvis forekomsten af *reseda* øges, og arten har også gavn af visse andre nektarplanter eller opsætning af insekthoteller (træstykker med borede huller – såkaldt *biholk* på svensk). Som beskrevet ovenfor spredes arten sandsynligvis gennem at tage lift med tog.



Billede 9: Tidlig ærenpris findes på det svenske fastland næsten udelukkende langs banedæmninger. I dette tilfælde ved Viby i Skåne er sandet nu erstattet med makadam, og arten er stort set forsvundet (foto: Åke Svensson).

Billede 10: De 237 mest artsrige stationsområder er jævnt fordelt over hele Sverige (kort: Magnus Stenmark).



Ved registreringen i felten blev der foretaget en vurdering af områdernes naturværdi og plejebehov. Af de 747 registrerede stationsområder blev 237 klassificeret som *artsrige jernbanemiljøer* (billede 10). Denne klassifikation blev givet til de stationsområder, der blev vurderet til at opfylde mindst ét af følgende krav:

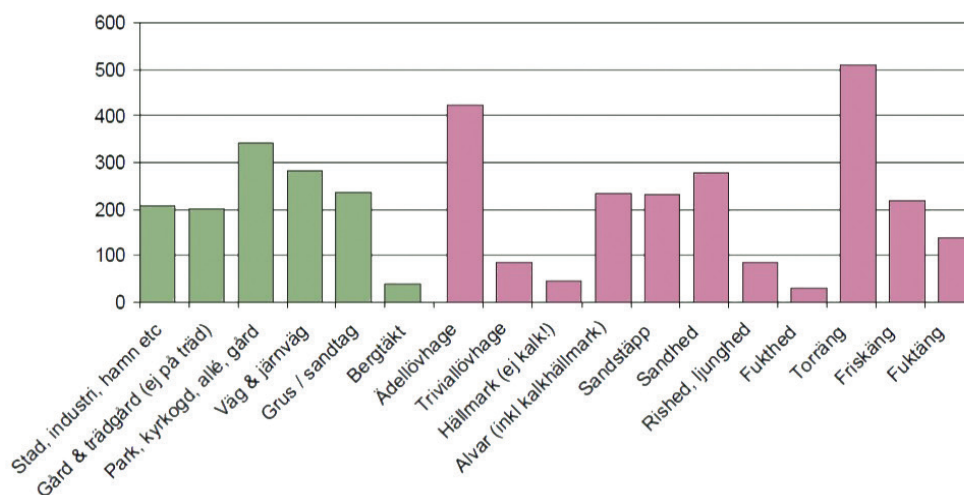
- Forekomst af rødlistede arter eller andre naturbeskyttelsesarter (indikatorarter, beskyttede arter, sjældne arter).
- Artssammensætning som indikerer komplekse jord- og strukturegenskaber.
- Høj artsrigdom eller høj frekvens af indikatorarter eller værtsarter.
- Væsentlig økologisk ressource for reproduktion, livscyklus, beskyttelse eller føde.
- Gode forudsætninger for arternes spredning og tilknytning i landskabet.

De artsrige jernbanemiljøer var jævnt fordelt ud over Sveriges jernbanenet. Vurderingen kan være grundlag for prioritering af naturbeskyttelsesforanstaltninger i jernbanemiljøer som for eksempel tilpasset vegetationspleje og genopretning af levesteder (se ovenfor).

Infrastrukturmiljøerne er af betydning for artsbevaring og naturbeskyttelse i det hele taget.²²⁾ Det illustreres tydeligt af en oversigt over, i hvilke habitater svenske rødlistede arter forekommer (billede 11). Infrastrukturmiljøer som vejkanter og sporarealer er vigtige for mange arter og helt på niveau med mere "klassiske" naturbeskyttelseshabitater som for eksempel løvhaver, sandede heder og tøreng.

Jernbanens biodiversitet i en historisk kontekst – biologisk kulturarv og grøn infrastruktur

Jernbaneområdernes tørt- og varmeelskende (xerothermofile) plante- og dyrearter blev udviklet gennem millioner af år på naturens egne *ruderat*-, steppe- og græsjojder som brinke, klinger, klitter, alvar (steppeagtigt landskab med en tynd jordbund på kalksten), strande, oversvømmingsjorder, brandtomter og steder, som er afgræsset og nedtrampet af større planteædere. De nævnte plante- og dyrearter fandt nye nicher i de mange afgræssede, slåede, dyrkede, brændte, nedtrampede eller i øvrigt forstyrrede jorder, der fandtes i det førindustrielle agrare landskab (billede 12) og blev på den måde gennem de seneste årtusinder mere almindelige og udbredt. Store græsningsarealer og enge til høslet var nødvendige for at brødføde tamdyr som køer,



Billede 11:
 Antal svenske rødlistede arter i landbrugs-
 landskabet: infrastrukturhabitater
 vises med grøn, resten rosa. Vej-
 og jernbanemiljøer huser hundrede-
 vis af rødlistede arter, og er af
 betydning for arternes bevaring
 (fra Lennartsson & Gylje, 2009).

får, geder og heste. Skovgræsning betød, at skoven blev udtyndet, og solstrålingen øgedes på jordniveau. Nedtrampede dyre- og menneskestier, køreveje, magre marker, gårdmiljøer og små sand- og grusgrave skabte nye, mindre arealer med bar jord og sine steder sparsom vegetation, til gavn for mange gravende eller konkurrencesvage arter. Gennem nogle tusind år udviklede opdyrkede marker, ugødede høsletenge og græsmarker samt en mængde andre miljøer sig til at være de mest artsrige naturtyper i det førindustrielle jordbrugslandskab. Det ældre jordbrugssystem havde i Sverige sin største udbredelse i midten af 1800-tallet, da en voksende befolkning medførte et stort pres på naturressourcerne, og stort set alle dele af landskabet blev udnyttet til en del af husholdningen.

Jordbrugets industrialisering i 1800-tallets slutning og begyndelsen af 1900-tallet medførte, at efterspørgslen på arbejdskraft på landet faldt, samtidig med at der var jobs at finde i industrien. Fremkomsten af fabriksfremstillede landbrugsredskaber og senere traktorer og kunstgødning

medførte, at behovet for trækdyr og naturlig gødning aftog. Begge disse faktorer resulterede i stadig færre græsningsdyr og færre af de græsnings- og høsletarealer som karakteriserede det historiske agrare landskab.²³⁾ Fra 1850'erne frem til begyndelsen af 2000-tallet blev landbrugslandskabets græssteder reduceret med ca. 98% i Sverige.²⁴⁾ Mange af de plante- og dyrearter, der havde gavn af husdyrholdet og af de græsmarker og *ruderate* jorder, som blev skabt, blev følgelig mindsket i antal. Blandt disse finder vi idag mange af vore mest truede planter og insekter.

Industrialiseringen indebar også en udbygning af jernbanenettet. Den nuværende svenske jernbane blev anlagt i stor udstrækning i 1800-tallets anden halvdel: fra de første strækninger blev anlagt ca. 1850 til et udbygget netværk på 10.000 km jernbane i begyndelsen af 1900-tallet.²⁵⁾ Udbygningen af jernbanen var lige så meget et resultat af, som en drivende faktor for industrialiseringen. Via jernbanen nåede den nye teknologi ud på landet, og landbrugsprodukter og arbejdskraft blev transporteret den modsatte



Billede 13: Køer på Indlandsbanen mellem Sorsele og Storuman i Västerbotten (foto: Stig Eldö, 1958, Järnvägmuseets samlinger).

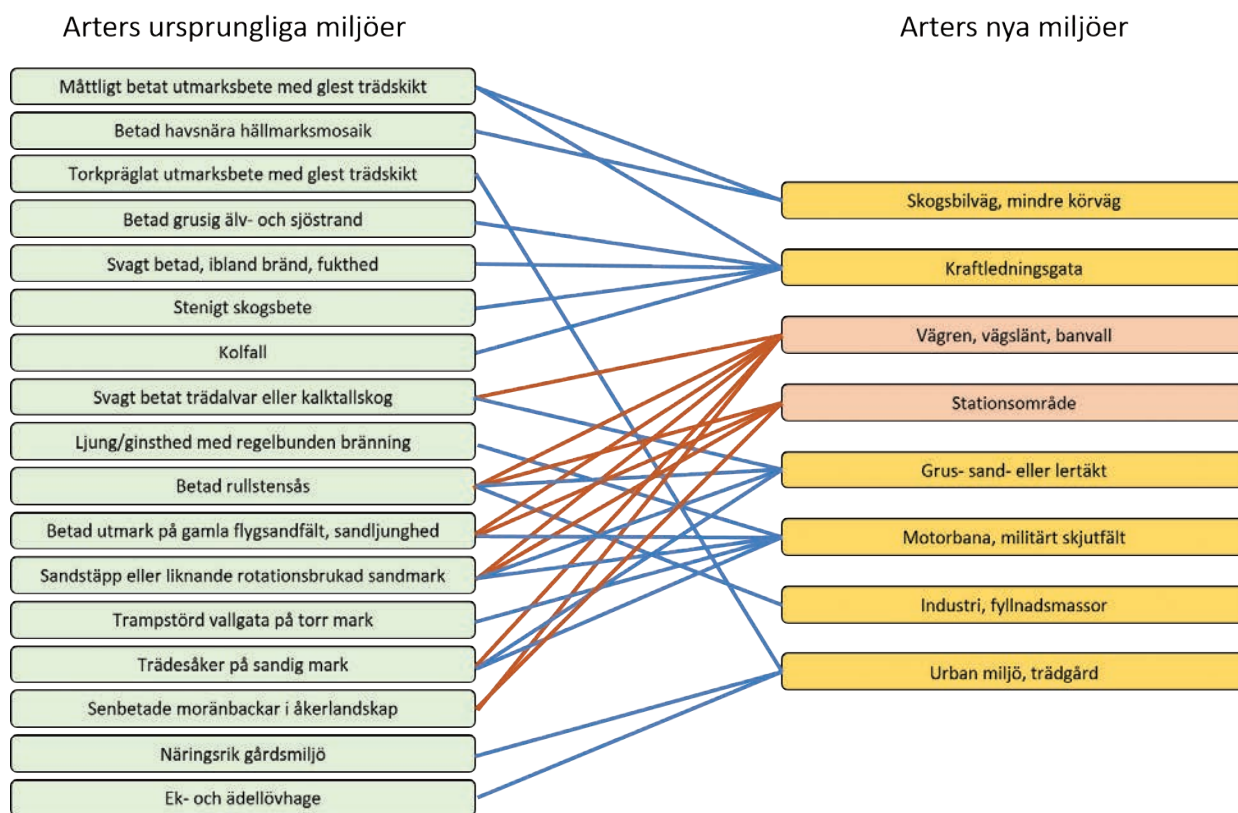
Billede 12: Græsningsmarker og høsletenge hører til de mest artsrige miljøer, og mange arter nød godt af det før-industrielle agrare landskab (foto: Magnus Stenmark).



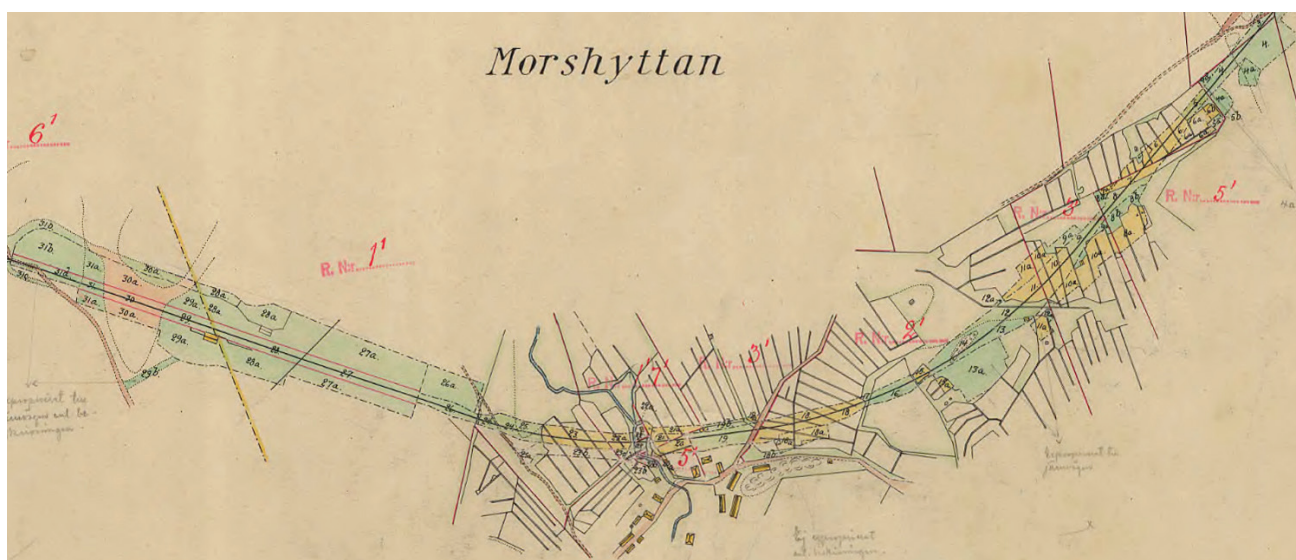
vej. Udbygningen af jernbanen var en vigtig faktor i om-
dannelsen af landbruget og indebar en begyndelse på den
geografiske omfordeling af mennesker og arbejde fra land
til by som stadig finder sted.

Men jernbanens stationer og spor tilbød også forhold,
der ikke var ganske ulig dem i det historisk udnyttede jord-
brugslandskab, om end på mindre overflader. Mange af det
førindustrielle landskabs plante- og dyrearter fandt nye leve-

steder i ballastsand på stationsområder og banedæmnin-
ger, i slåede kantzoner, solbeskinnede arealer, nedtrampe-
de og slidte overflader og diverse andre små miljøer. Ikke
sjældent forekom der også græssende dyr på banedæm-
ningerne (billede 13), og afbrænding af vegetationen. De
nye jernbaner blev lagt gennem marker, byer, høsletenge
og skovgræsningsområder (se faktaboks), og arterne kunne
let sprede sig til sine nye levesteder. De tidlige jernbane-



Billede 14: Mange arter som levede i det ældre landbrugslandskabs forsvindende miljøer har fundet tilstrækkeligt lignende levesteder i det moderne landskabs nye miljøer, blandt andet banedæmninger og stationsområder (modificeret efter Lennartsson, 2012).



Billede 15: Ekspropriationskort fra Morshyttan i det sydlige Dalarna, 1877 (kort: Lantmäteriet).



Billede 16: Moderne satellitfoto fra Morshyttan – billedet omfatter samme område som kortet i billede 15. I dag passerer en hovedvej (nationalvej 68) også gennem området (ortofoto: Lantmäteriet).

miljøer blev et tilflugtssted for mange af de arter, som tilhører tørt- og varmeelskende (xerothermofile) flora og fauna. I overgangen til det moderne landbrugslandskab skabte jernbaneområderne et funktionelt bindeled fra det før-industrielle landbrug (billede 14). Jernbaneområdernes biodiversitet er biologisk kulturarv, som minder om, hvordan jernbanen engang blev anlagt gennem et ældgammelt landbrugslandskab.

Samtidig udgør jernbaneområderne en helt ny type af menneskeskabte levesteder med sin egen unikke økologi og artssammensætning. På samme måde som det ældre agrare landskab gav mulighed for, at mange arter kunne øges i antal og udbredelse, har jernbaner og andre infra-

strukturmiljøer som vejkanter, havne, flyvepladser, brud og arealer med højspændingsnet skabt forudsætninger for, at en ny artssammensætning kan sprede sig i det nutidige og fremtidige landskab – blandt andet en del jernbanetilknyttede arter. Til sammenligning med andre infrastrukturmiljøer har jernbaneområderne endnu beholdt mange af de oprindelige strukturer: gamle spor, bygninger, nedslidte overflader, oplagspladser og tørre grusarealer, og de tilbyder derfor levesteder med lang kontinuitet. Tilsammen udgør transportinfrastrukturen et netværk af "nygamle" levesteder for planter og dyr, som desuden har potentiale for funktionelt at sammenknytte de tilbageværende fragmenter af tidligere tiders græsninger, som nu ligger spredt i landskabet.



Billede 17: Morshyttan station, ca. 1930 (foto: ukendt, Järnvägsmuseets samlingar).



Billede 18: Morshyttan station idag. Stationsområdet er artsrigt, med blandt andet en stor bestand af rundbælg (foto: Henrik Weibull).

Faktaboks: Jernbanemiljøer – en økologisk bro i tid og rum – eksemplet Morshyttan

Morshyttan er en mindre godsstation langs jernbanestrækningen Avesta-Krylby-Storvik i Dalarna. Eksproprieringskortene fra jernbanestrækningens anlæggelse i 1870'erne (billede 15) viser, hvordan banen engang blev lagt gennem et landskab domineret af mindre græsmarker med høslet og græsning (grøn) og mindre opdyrkede agre (gul). Et nutidigt satellitbillede (billede 16) viser, at landskabet i dag hovedsagelig består af skovbrug og større opdyrkede marker.

Vi ved ikke meget om faunaen og floraen i det førindustrielle landbrugslandskab i og omkring Morshyttan (billede 17), men stationsområdet præges i dag af blomsterrige marker på veldrænet sandet og grusholdig jord (billede 18). Området er artsrigt med meget god forekomst af *rundbælg*, *hvid okseøjle/marguerit*, *rejnfan/guldknop*, *skovjordbær* og *engklokke*. Her findes gode levevilkår for en bred vifte af usædvanlige insektarter som *knyttingsäckmal*, *dværgblåfugle*, *køllesværmere*, *sandspringere* og *faldbiller*.

Trafikverkets mål for naturmiljø

Hovedparten af det svenske jernbanelanet forvaltes idag af den statslige myndighed Trafikverket. Som beskrevet ovenfor har Trafikverket det seneste årti i stigende grad fået øjnene op for biodiversiteten og de naturværdier, man er i besiddelse af og har ansvar for på jernbaneområderne, og her først og fremmest stationer og sporarealer.²⁶⁾ Trafikverket angiver i den overordnede planlægning,²⁷⁾ at det er nødvendigt at bibeholde og styrke biodiversiteten, for at naturen skal kunne levere de bidrag fra økosystemer, som vi lever af. Infrastrukturen spiller en vigtig rolle for den udvikling, for eksempel som spredningsveje for planter.

Målene for biodiversitet specificeres i styringsdokumentet *Riktlinje landskap* (retningslinjer for landskabet).²⁸⁾ Dokumentet beskriver, hvordan veje og jernbaner skal tilpasses, således at landskabets værdier og funktioner kan bevares og udvikles, og tager sit udgangspunkt i miljølovgivning, direktiver og nationale målsætninger. I retningslinjerne angives det, at der skal findes sikre og funktionelle passagemuligheder for dyr, og at alvorlig støjforurening fra trafik ikke skal forekomme i økologisk vigtige naturmiljøer. Specifikt for infrastrukturmiljøer angives, at:

“Eksisterende artsrige infrastrukturmiljøer skal beskyttes og udvikles, samtidig med at nye artsrige infrastrukturmiljøer skal skabes for at styrke den grønne infrastruktur i landskabet og for at undgå tab af biotoper”

“Invasive arter skal bekæmpes for at modvirke fortsat spredning og nyetablering”.

I de seneste par år er der indledt et arbejde med at tilpasse vedligeholdelse og pleje, således at jernbanemiljøernes høje naturværdier kan bevares gennem pleje og udvikling på en hensigtsmæssig måde. Det er vigtigt at understrege, at dette sker indenfor rammerne af Trafikverkets øvrige mål, blandt andet for kapacitet, anvendelighed og sikkerhed.²⁹⁾ Der arbejdes for at styrke vidensniveauet vedrørende artsrige jernbanemiljøer, dels gennem vidensspredning i forskellige typer af informationsmateriale,³⁰⁾ dels i ny forskning.³¹⁾ Der gennemføres forsøg med nye metoder og nye arbejdsmåder for at skabe funktionelle økologiske netværk, såkaldt grøn infrastruktur,³²⁾ langs jernbanelinjerne. Samarbejde finder sted på regionsniveau med blandt andre länsstyrelser (amter) og kommuner.

Pleje og tiltag for biodiversitet

Vore jernbanemiljøer er selvfølgelig etableret uden nogen tanke for artsbeskyttelse eller naturpleje. Alligevel er forudsætninger for en unik biodiversitet opstået af årsager, som beskrevet ovenfor. Men pleje og vedligeholdelse af jernbanemiljøer har ændret sig meget over tid, og det er

Billede 20: Overfladeskrabning er en metode hvorpå der skabes blottet jord og at begynde vegetationens succession på ny. Her ved Veinge station i Halland er der skrabet for at gavne forekomsten af planten visse (foto: Krister Larsson).

ikke muligt at gå ud fra, at værdierne vil bestå per automatik. Langs sporene har sprøjtning i dag mange steder erstattet afgræsning, afbrænding, høslet og manuel vegetationsrydning.

Udenfor de egentlige sporarealer tillades ofte tilgroning og buskvækst (billede 5). Sand og fint grus erstattes

af makadam i ballasten, og træmateriale forsvinder i bygninger, sveller og vogne. På mange steder sættes nu hegn omkring stationer og baner, hvilket indebærer en begrænsning for vegetationsplejen og selv for anden virksomhed (billede 19). Ændret anvendelse af stationsområderne betyder, at artsrige jorder kan blive udnyttet til andet formål



Billede 19: Sikkerhedshegn opsættes i dag omkring jernbaner i byområder. Hegnet udgør et fysisk indgreb, ændrer forudsætningerne for vedligeholdelsen og begrænser tilgængeligheden til områderne omkring jernbanen. Her ved Hagaström i utkanten af Gävle vokser de invasive plantearter japansk pileurt, kæmpebalsamin og canadisk gyldenris (foto: Tommy Lennartsson).



eller fjernet. Nye fremmede arter kommer ind i mange stationsmiljøer, og en del af disse bliver invasive, hvilket indebærer, at de tager over og udkonkurrerer mange andre arter (billede 19). Sandsynligvis er meget af den moderne pleje og brug – såvel som landskabsforandringer i det hele taget – en stor ulempe og en trussel i sig selv for floraen og faunaen i jernbanemiljøerne.

Men visse forandringer kan også være positive for artsrigdommen. Et eksempel er nedlagte baner eller uudnyttede sidespor, som bliver nye levesteder for truede planter og dyr. Stationsområderne og spor, der ikke længere anvendes, kan tilgængeliggøres for offentligheden og blive særlige fremvisningsområder for jernbanernes artsrigdom. Med øget politisk støtte til bevaringen af biodiversitet åbnes nye praktiske og økonomiske muligheder for at støtte og styrke jernbanernes naturværdier. Oftest kræves kun mindre tilpasninger og enkle tiltag for at afstedkomme store forbedringer for biodiversiteten, uden at fokus på teknisk vedligeholdelse og driftssikkerhed af den grund går tabt. Høj vegetation og tæt plantedække er negativt for såvel biodiversitet som for banernes tekniske funktion, og jernbanernes lavtvoksende, artsrige plantekolonier tiltrækker så vidt vides ikke de større dyrearter, som kunne udgøre en sikkerhedsrisiko eller skabe driftsforstyrrelser. Lavtvoksende urter og insekter får rigelig plads på siderne af de højt prioriterede sporarealer.

Her er nogle eksempler på, hvordan nuværende vedligeholdelse kan tilpasses for at gavne jernbanemiljøernes unikke biodiversitet:

- Den maskinelle rydning af græs og krat, som udføres i dag, er grundlæggende gavnlig for biodiversiteten. Rydningen kan udstrækkes til at omfatte tilgroede overflader med svindende artsrigdom eller overflader med særligt potentiale for sjældne arter.
- Slåning af græsoverflader kan udføres senere på sommeren efter blomstring og frøsætning. Det indebærer i praksis et tidspunkt efter den 15. juli. Tidspunktet kan tilpasses efter lokale forhold afhængig af specifikke artsforekomster.
- Vegetationskontrol rettes mod invasive arter, især i sandede områder eller andre overflader med særligt gode forudsætninger for stor artsrigdom. De fremmede, invasive arter *staude-lupin*, *kæmpebalsamin*, *canadisk gyldenris* og *hybenrose* forekommer ofte i stationsområder i det sydlige og mellemste Sverige.³³⁾
- Ved rydning af vegetation kan det slåede plantemateriale opsamles og fjernes for at modvirke, at organisk materiale ophobes og engvegetationen kvæles. Foranstaltningen indebærer et ekstra skridt, men kan alligevel være en langsigtet besparelse, eftersom kommende rydning lettes, og rydningsintervallet burde kunne forlænges.
- Vegetationspleje kan ske gennem afbrænding. Sandsynligvis har afbrænding været anvendt som en vigtig plejeforanstaltning over lang tid i jernbanens historie i Sverige – men i dag er den næsten glemt.
- Vegetationspleje kan udføres med græssende tamdyr. I både Norge og Danmark er der anvendt geder i forsøg på at afgræsse de magre jernbaneområder.



Billede 21: Oprykning af kratrødder kan være mere effektivt end traditionel motormanuel rydning for at forhindre tilgroning (foto: Jörgen Wissman).

Eksempler på andre foranstaltninger, som forvaltere af jernbanemiljøer kan udføre for at opnå biodiversitet, er:

- Overfladeskrabning (billede 20) eller jordfræsning for at skabe blottede sand- og jordoverflader for at genstarte *successionen* og gavne *ruderal*-vegetationen.³⁴⁾
- Sandbunker og sandoverflader skabes gennem gravning eller opfyldning af sand, helst på varme solrige steder.
- Fjernelse af rødder af buske og krat (billede 21), hvilket medfører at tilgroningen forsinkes i sammenligning med rydning.
- Såning af nøglearter, for eksempel ønskede blomstrende arter, på overflader hvor de er ønsket. Især i de områder, som savner den rette flora i det omgivende landskab, kan det tage lang tid, inden nøglearter etablerer sig.

Disse forslag til tilpasninger og foranstaltninger bygger på generel viden om arternes økologi og plejebehov, men i de fleste tilfælde kan der ikke siges noget om, hvor effektive de forskellige foranstaltninger er i forskellige situationer, hvilket indebærer at det er svært at beregne omkostnings-effektiviteten og derfor svært at prioritere mellem foranstaltninger. Alle plejeforanstaltninger, der gennemføres, bør i så stor udstrækning som muligt følges op, effekterne kvantificeres og sammenlignes metoderne imellem.

Det er også vigtigt at tage højde for, at en tilpasset pleje af jernbanemiljøer ikke bør føre til, at større dyr som pattedyr og fugle tiltrækkes, eftersom der da er risiko for øget dødelighed, øgede vildtulykker og andre negative effekter. I disse tilfælde kan jernbaneområderne fungere som en såkaldt økologisk fælde, det vil sige at der tiltrækkes dyr fra det omgivende landskab, der efterfølgende bliver dræbt.³⁵⁾

Faktaboks:

Forsøg med genopretning for biodiversitet

På Sveriges Lantbruksuniversitet gennemførte vi i et samarbejde med Trafikverket i 2012-2017 plejeforsøg i sporkanter på nogle mindre stationsområder i Mellemsverige. Vi sammenlignede tre forskellige plejeforanstaltninger for biodiversitet: motormanuel rydning (med buskrydder), fjernelse af rødder og overfladeskrabning, i alle tre tilfælde i kombination med bortskaffelse af materialet, og de overflader, der lå nærmest sporene, var desuden påvirket af slåning langs banedæmningerne. Behandlingerne blev gennemført i 5-meters prøvestrækninger i fire repetitioner (billede 22), og resultaterne blev aflæst årligt gennem tre år.

Efter 4-5 år var det overfladeskrabningen, der skabte mest åbent sand og jord (billede 23) og den langsomste gentilvækst af trævegetation. Af de to øvrige metoder var det fjernelse af rødder, som forsinkede genfremvæksten mest. Når det gælder forekomst af blomstrende planter, kunne vi dog ikke se nogen forskel mellem metoderne. I samtlige behandlinger øgedes blomsterrigdommen, men blomsterrigdommen var samtidig mest afhængig af hvilke arter, der fandtes lokalt, og som hurtigt kunne etablere sig. Forsøgene viste en kraftig frøforyngelse af træer på de skrabbede overflader, hvilket indikerer, at genfremvæksten kan blive kraftig, og foranstaltningen kan endda være kontraproduktiv, hvis opfølgende pleje udebliver.

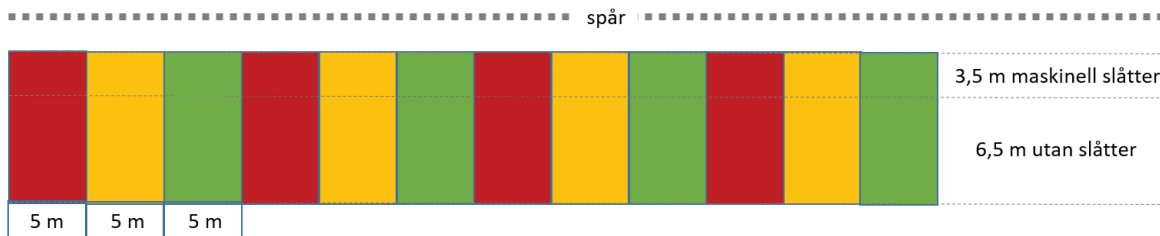
På baggrund af uforudsete forhindringer for foranstaltningerne og begrænsede muligheder for aflæsning af resultaterne kan der ikke drages stærke konklusioner eller gives tydelige anbefalinger ud fra disse forsøg, men studierne påviser alligevel, hvordan effektiviteten af forskellige plejeforanstaltninger kan kvantificeres som grundlag for valg og prioritering af foranstaltninger.

Tilpasset pleje og genopretningsforanstaltninger har brug for støtte fra ansvarlige jernbane-infrastrukturforvaltere for at kunne gennemføres effektivt. Trafikverkets nationale retningslinjer i Sverige for artsrige infrastrukturmiljøer (som beskrives i tidligere afsnit) er således en vigtig støtte, men endnu tilbagestår at få tillempet retningslinjerne i hele organisationen og i økonomiske prioriteringer. De myndigheder eller virksomheder, der ejer og forvalter jernbaner, har et vigtigt bidrag at yde til samfundets mål for artsbevaring og biodiversitet.

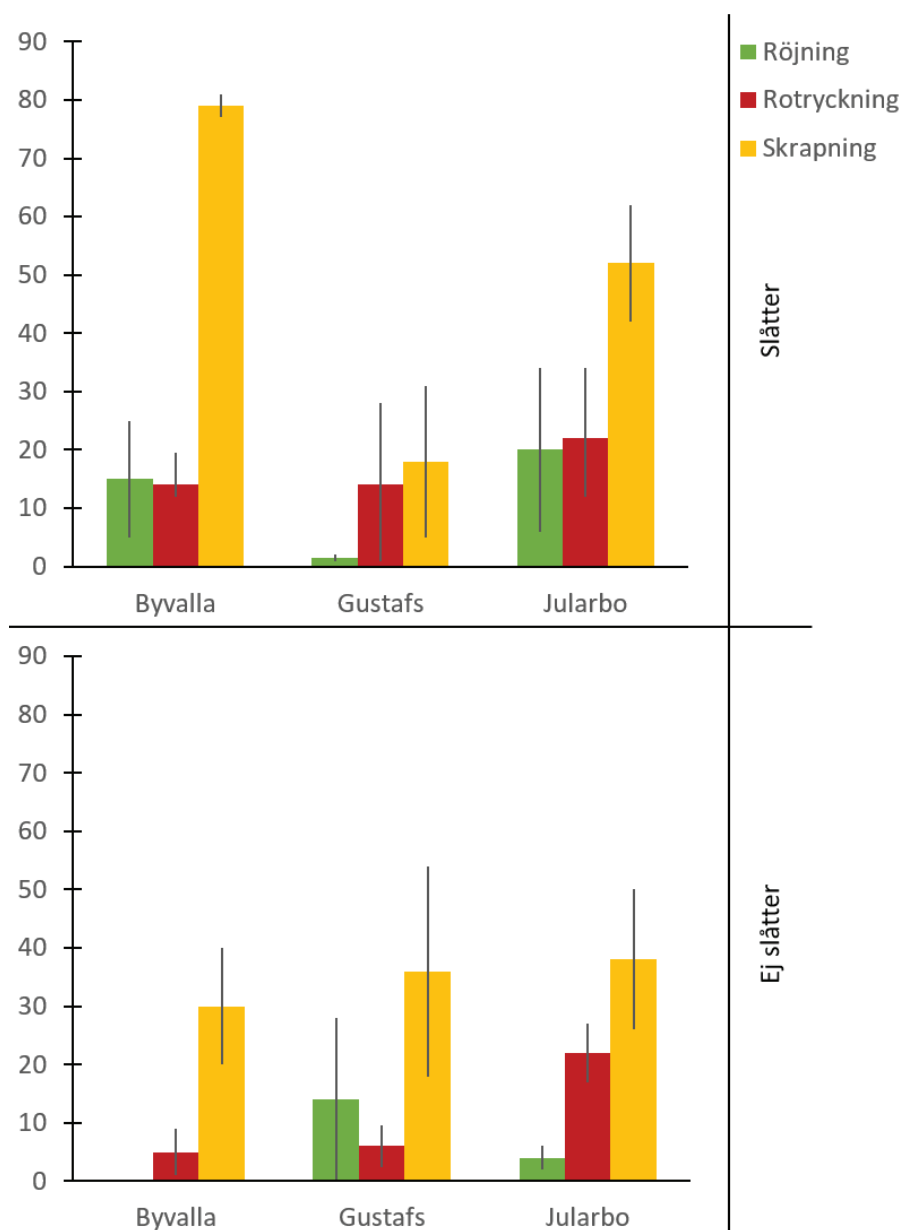
Trafikverket og andre forvaltere af jernbanemiljøer burde kunne tage et særligt ansvar for bevaringen af de jernbanetilknyttede arter. Blandt disse findes omkring 20 arter, for hvilke den nationale svenske myndighed Naturvårdsverket har etableret særlige bevaringsplaner (et såkaldt foranstaltningsprogram (*åtgärdsprogram*, ÅGP) for truede arter). Blære-Astragal, blåmunkeglansbi og sort vægbi er eksempler på sådanne "ÅGP-arter", som er særligt knyttet til jernbanens ruderat-jorder. Det er både vigtigt og fuldt muligt at arbejde med naturbeskyttelsesforanstaltninger i jernbanemiljøer for disse arter.

Naturbeskyttelsesorganisationerne burde også i større udstrækning end i dag kunne se infrastrukturens habitater, inklusive jernbanemiljøernes, som potentialer for artsbevaring: dette gælder såvel myndigheder som interesseorganisationer. Naturbeskyttelsesmyndighederne har mulighed for at planlægge bevaringsindsatser i et større geografisk perspektiv og sørge for, at foranstaltninger også sker i omgivende miljøer for at sikre den økologiske funktion på landskabsniveau – den grønne infrastruktur.

Der findes allerede i dag gode eksempler på samarbejde mellem jernbaneinfrastrukturforvaltere og naturbeskyttelse for eksempel på stationerne i Veinge, Diö og Ludvika, hvor foranstaltninger og opfølgning gennemføres af Trafikverket i samarbejde med økologer i länsstyrelsen og kommunen. Her har de nationale foranstaltningsprogrammer desuden udgjort støtte for tiltagene. Et andet eksempel er de særlige plantelokaliteter, der overvåges af så-



Billede 22: Eksempel på prøveoverflader for forsøg med tre forskellige plejemetoder for biodiversitet i stationsmiljøer. Orange overflade: blev afskrabet, brun overflade: blev rødder oprykket, og grøn overflade: ryddet.



Billede 23: Mængden af åben mineraljord fordelt på de tre behandlinger (middelværdi med standardfejl). Overfladeafskrabning gav generelt den største mængde blottet sand og jord, hvilket gavner mange gravende insekter og konkurrencesvage arter. Effekten af rodoprykning skilte sig ikke markant ud fra rydning.

kaldte floravogtere, frivillige organiseret af Svenska Botaniska Föreningen med opgaven at følge op på forandringer i den lokale forekomst og eventuelle trusler mod forekomsten. Unikke voksesteder for blandt andet *tidlig ærenpris* og *trefliget ærenpris* på banedæmninger i Skåne har sådanne egne "skytsengle".³⁶⁾

Fremtiden for jernbanens levesteder – behov for forskning og udvikling

Vi savner megen grundlæggende viden om jernbanemiljøernes økologi og positive potentialer for artsbeskyttelse og for grøn infrastruktur. Floraen og faunaen i jernbanemiljøerne ligner den der findes i landbrugslandskabets ruderat- og græsmarker, men samtidig står det klart, at jernbanemiljøerne er unikke og har sin egen specielle økologi. Det er nødvendigt, at de forstås ud fra deres egne forudsætninger. Vi har også behov for mere viden om, hvad dette indebærer for det praktiske virke indenfor anlæggelse og pleje. Det gælder ikke mindst for risici ved etablering og spredning af invasive arter.

Overordnede spørgsmål, som behøves belyst gennem yderligere forskning, er:

- Hvilke er jernbanemiljøernes primære bidrag til naturbeskyttelsen og til at opfylde samfundets miljømål – bevaring af truede arter, nektarressourcer til støtte for bestøvere, spredningskorridorer?
- Hvor betydningsfulde er disse bidrag i et landskabsperspektiv, for eksempel for økosystemfunktioner og økosystemtjenester?
- I hvilke situationer er der risiko for at jernbanen bidrager til spredning af invasive, fremmede arter?
- Hvilke er de artsgrupper for hvilke jernbaneområderne kan forventes at give størst bidrag til bevaring, og for hvilke artsgrupper findes der risiko for at skabe økologiske fælder?

- Hvordan kan jernbanens levesteder klassificeres og grupperes som støtte for valg af pleje og foranstaltninger?
- Hvilke er de primære trusler mod og forudsætninger for naturværdierne i et fremtidigt jernbanemiljø?

Derudover findes en del detaljespørgsmål om udformningen af pleje og genopretningstiltag, som kunne blive adresseret med studier af den slags som beskrives i faktaboksen side 27. Foruden økologiske studier er der også behov for at udvikle, hvordan planlægning og gennemførelse af plejeforanstaltninger for biodiversitet kan forbedres gennem samvirke mellem de berørte organisationer samt vidensstøtte og forbedrede målformuleringer indenfor organisationerne.

Som beskrevet ovenfor er der igangværende forskning i infrastrukturmiljøernes økologi og pleje i Sverige indenfor Trafikverkets forskningsprogram TRIEKOL,³⁷⁾ med målet at få etableret en værktøjskasse for effektiv planlægning, prioritering, gennemførelse og opfølgning på foranstaltninger. Indenfor forskningsprogrammet gennemføres kontrollerede eksperimenter i både jernbane- og vejmiljøer. Parallelt bør de plejetiltag, der gennemføres i så stor udstrækning som muligt, opfølges med standardiserede metoder, som tillader sammenlignende studier mellem forskellige tiltag to steder, for på lang sigt at opbygge vidensbasen. På europæisk niveau forskes der i blandt andet samarbejdsorganet CEDR's regi,³⁸⁾

Men det skal samtidig understreges, at det nuværende vidensniveau ikke er ringere, end at de pleje- og genopretningsskemaer, som er beskrevet ovenfor, faktisk kan anbefales på valgte steder og med valgte forudsætninger. Der bør også tages hensyn til jernbanemiljøernes potentiale ved nyanlæggelser og ombygninger, og den eksisterende viden tilpasses. Forskningsbehovet bør ikke blive en undskyldning for at forsinke den slags tiltag, der findes god almen viden om og gode årsager til at antage, at de er gavnlige for truede arter og levesteder.

Tabel: Arter og artgrupper som nævnes i teksten, systematisk oplistet.

Videnskabeligt navn	Engelsk	Dansk
<i>Fallopia japonica</i>		Japansk pileurt
<i>Reseda sp.</i>		Reseda
<i>Reseda lutea</i>		Gul reseda
<i>Fragaria vesca</i>		Skovjordbær
<i>Rosa rugosa</i>		Hybenrose
<i>Impatiens glandulifera</i>		Kæmpebalsamin
<i>Fabaceae</i>	Legumes	Ærteblomstfamilien
<i>Astragalus penduliflorus</i>		Blære-Astragal
<i>Anthyllis vulneraria</i>		Rundbælg
<i>Genista sp.</i>		Visse
<i>Lupinus polyphyllus</i>		Staude-lupin/Mangebladet lupin
<i>Echium vulgare</i>	Blueweed	Slangehoved
<i>Veronica praecox</i>		Tidlig Ærenpris
<i>Veronica triphyllos</i>		Trefliget Ærenpris
<i>Knautia arvensis</i>		Blåhat
<i>Campanula sp.</i>	Bluebells	Blåklokke
<i>Campanula patula</i>		Engklokke
<i>Leucanthemum vulgare</i>		Marguerit/hvid okseøj
<i>Tanacetum vulgare</i>		Rejnfan
<i>Solidago canadensis</i>		Canadisk gyldenris
<i>Hieracium sp.</i>	Hawkweeds	Høgeurt
<i>Hemiptera</i>	Bugs	Næbmunde
<i>Auchenorrhyncha</i>		Cikader
<i>Hymenoptera</i>		Årevinger
<i>Apoidea</i>	Bees	Bier
<i>Hylaeus signatus</i>		Resedabi
<i>Dufourea halictula</i>		Blåmunkeglansbi
<i>Anthophora retusa</i>		Sort vægbi
<i>Coleoptera</i>	Beetles	Biller
<i>Carabidae</i>		Løbebiller
<i>Cicindela sp.</i>		Sandspringere
<i>Cryptocephalus sp.</i>		Faldbiller
<i>Lepidoptera</i>	Butterflies	Sommerfugle
<i>Cupido minimus</i>		Dværgblåfugl
<i>Coleophora scabrada</i>		Knyttingsäckmal (svensk)
<i>Zygaenoidea</i>		Køllesværmer
<i>Zygaena filipendulae</i>		Sekspletet køllesværmer
<i>Lacerta agilis</i>		Markfirben

Litteratur

- Almquist, E. Järnvägsfloristiska notiser. Ett apropos till järnvägsjubileet, *Svensk botanisk tidskrift* 51, 1957, s. 1.
- Almquist, E. Järnvägsväxter i floran, *SJ-nytt* 1963, s.11.
- Banverket/Vägverket, *Vilda djur och infrastruktur – en handbok för åtgärder. Banverket Miljösektionen rapport 2005:5, Vägverket publikation 2005:72*, Borlänge: Banverket och Vägverket, 2005.
- Benítez-López, A., R. Alkemade & P.A. Verweij, The impacts of roads and other infrastructure on mammal and bird populations: A meta-analysis, *Biological Conservation* 143, 2010, s. 1307–1316.
- Berg, Å. & R. Svensson, *Fågelfaunan i kraftledningsgator – effekt av skötsel och omgivande landskap*, CBM:s skriftserie 57, Uppsala: Centrum för biologisk mångfald, SLU, 2011.
- Bernes, C., J.M. Bullock, S. Jakobsson, M. Rundlöf, K. Verheyen & R. Lindborg, How are biodiversity and dispersal of species affected by the management of roadsides? A systematic map, *Environmental Evidence* 6, art. 24, 2017.
- Borda-de-Água, L., R. Barrientos, P. Beja & H.M. Pereira, *Railway Ecology*, Cham: Springer Open, 2017.
- COM, *Green Infrastructure (GI) – Enhancing Europe's Natural Capital, COM 249 final*, Brussels: European Commission, 2013.
- Dorsey, B., M. Olsson & L.J. Rew, "Ecological effects of railways on wildlife", Kapitel 26 i: R. van der Ree, D. Smith & C. Grilo (red.), *Handbook of Road Ecology*, Chichester: John Wiley & Sons, 2015.
- Eigenbrod, F., S.J. Hecnar, L. Fahrig, Quantifying the Road-Effect Zone: Threshold Effects of a Motorway on Anuran Populations in Ontario, Canada, *Ecology and Society* 14, no.1, art. 24, 2009.
- Fekete, R., T. Nagy, J. Bodis, E. Biro, V. Loki, K. Suveges, A. Takacs, J. Tokolyi & V.A. Molnar, Roadside verges as habitats for endangered lizard-orchids (*Himantoglossum* spp.): Ecological traps or refuges?, *Science of the Total Environment* 607, 2017, s. 1001-1008.
- Forman, R.T.T., D. Sperling, J.A. Bissonette, A.P. Clevenger, C.D. Cutshall, V.H. Dale, L. Fahrig, R. France, C.R. Goldman, K. Haenue, J.A. Jones, F.J. Swanson, T. Turrentine & T.C. Winter, *Road ecology – Science and solutions*. Washington: Island Press, 2003.
- Gardiner, M.M., C.B. Riley, R. Bommarco & E. Öckinger, Rights-of-way: a potential conservation resource, *Frontiers in Ecology and the Environment* 16, no.3, 2018, s.149-158.
- Grusell, E. & S. Miliander, *GIS-baserad identifiering av artrika kraftledningsgator inom stamnätet. Rapport Svenska kraftnät nr 1960900*, Vällingby: Svenska Kraftnät, 2004.
- Hammarqvist, J., O. Eriksson, T. Ljung, T. Persson & U. Pålsson, *Artrikare vägkanter – en idéskrift*, Vägverket publikation 1996:074, Borlänge: Vägverket 1996.
- Helander, B., J. Rääkkönen & A. Bignert, *Analys av påkörningar av örnar längs statens järnvägar 2000 – 2007*, Swedish Museum of Natural History Report no 8:2009, Stovkholm: Riksmuseum, 2009.
- Helldin, J.-O., *Påkörda djur – trafikdödlighet ett växande naturvårdsproblem*, CBMs skriftserie 77, Uppsala: Centrum för biologisk mångfald, SLU, 2013.
- Helldin, J.O., J. Wissman & T. Lennartsson, Abundance of red-listed species in infrastructure habitats – "responsibility species" as a priority-setting tool for transportation agencies' conservation action, *Nature Conservation* 11, 2015, s. 143-158.
- Hunhammar, S., M. Krafft, A. Wildt-Persson & P. Wenner, *Tillgänglighet i ett hållbart samhälle – Målbild 2030*, Trafikverket publikation 2018:235, Borlänge: Trafikverket, 2018.
- Ingmarsson, N., 150 år på räls, *Populär historia*, no. 7/8, 2006.
- Iuell, B., H.G.J. Bekker, R. Cuperus, J. Dufek, G. Fry, C. Hicks, V. Hlaváč, V. Keller, C. Rosell, T. Sangwine, N. Tørsløv & B. Le Maire Wandall, *COST 341-Wildlife and Traffic: a European handbook for identifying conflicts and designing solutions*, Brussels: KNNV Publishers, 2003.
- Jakobsson, S., C. Bernes, J.M. Bullock, K. Verheyen & R. Lindborg, How does roadside vegetation management affect the diversity of vascular plants and invertebrates? A systematic review, *Environmental Evidence*, 7, art. 17, 2018.
- Karlsson, L.-O., *Sveriges Stationsområden*, WWW-dokument 1997-02-01, Gävle: Järnvägsmusei Vänner, 1997.
- Larsson, M. & A. Knöppel, *Biologisk mångfald på spåren. Zoologisk och botanisk inventering av järnvägsmiljöer med fokus på hotade arter, skötsel och framtidsperspektiv*, Borlänge: Banverket, 2009.
- Lennartsson, T., Arv från försvinnande landskap, *Biodiverse*, nr. 1, 2012.
- Lennartsson, T. & S. Gylje, *Infrastrukturens biotoper – en refug för biologisk mångfald*, CBMs skriftserie 31, Uppsala: Centrum för biologisk mångfald, SLU, 2009.
- Lindqvist, M., *Metod för översiktlig inventering av artrika väkantmiljöer*, Trafikverket publikation 2012:149, Borlänge: Trafikverket, 2018.
- Morell, M., *Jordbruket i industrisamhället. 1870-1945*, Stockholm: Natur och kultur/LTs förlag, 2001.
- Moroń, D., P. Skórka, M. Lenda, W. Celary & P. Tryjanowski, Railway lines affect spatial turnover of pollinator communities in an agricultural landscape, *Diversity & Distributions*, 23, 2017, s. 1090-1097.
- Noordijk, J., I.P. Raemakers, A.P. Schaffers & K.V. Sýkora, Arthropod richness in roadside verges in the Netherlands, *Terrestrial Arthropod Rev.*, 2, 2009, s. 63-76.
- Norkvist, K., *Skyddsvärda arter och biotoper i kraftledningsgator – en studie av Svenska Kraftnäts stamledningsnät i Sverige*, Länsstyrelsen i Jönköpings län, meddelandennummer 2008:04, Jönköping: Länsstyrelsen, 2008.

Ottosson, M., T. Lennartsson & R. Svensson, *Nya vägar till artrikedom*, CBMs skriftserie 66, Uppsala: Centrum för biologisk mångfald, SLU, 2012.

Penone, C., N. Machon, R. Julliard & I. Le Viol, Do railway edges provide functional connectivity for plant communities in an urban context?, *Biological Conservation*, 148, 2012, s. 126-133.

Rytwinski, T. & L. Fahrig, "The Impacts of Roads and Traffic on Terrestrial Animal Populations", i: R. van der Ree, D.J. Smith & C. Grilo (red.), *Handbook of Road Ecology*, Chichester: John Wiley & Sons Ltd., 2015, s. 237-246.

Sandström, J., U. Bjelke, T. Carlberg & S. Sundberg, *Tillstånd och trender för arter och deras livsmiljöer – rödlistade arter i Sverige 2015*, Uppsala: ArtDatabanken, SLU, 2015.

Seiler A. & J.O. Helldin, "Mortality in wildlife due to transportation", i: J. Davenport & J. L. Davenport (red.), *The ecology of transportation: Managing mobility for the environment*, Dorecht: Springer, 2006, s. 165-189.

Sjölund, A., O. Eriksson, T. Persson & J. Hammarqvist, *Väggkantsfloran*, Vägverket publikation 1999:40, Borlänge: Vägverket, 1999.

Stenmark, M., Den biologiska mångfaldens segertåg, *Fauna och Flora*, 105, nr. 2, 2010, s. 12-19.

Stenmark, M., *Infrastrukturens gräs- och buskmarker. Hur stora arealer gräs och buskmarker finns i anslutning till transportinfrastruktur och bidrar dessa till miljömålsarbetet?*, Jordbruksverket rapport 2012:36, Jönköping: Jordbruksverket, 2012.

Stenmark, M., *Flora och fauna i järnvägsmiljöer – Sammanställning över värdefulla miljöer och hotade arter*, Trafikverket publikation 2014:125, Borlänge: Trafikverket, 2014.

Stenmark, M., H. Ignell, H. Weibull & K. Norlin, *Inventeringsmanual för biologisk mångfald vid järnvägsstationer*, Trafikverket publikation 2015:253, Borlänge: Trafikverket, 2016.

Svensson, B., *Från vägkant till ängsväggkant – är det möjligt? En litteraturgenomgång*, CBMs skriftserie 76, Uppsala: Centrum för biologisk mångfald, SLU, 2013.

Svensson, R., Å. Berg, & K. Ahrné, *Dagfjärilar och blommande växter i kraftledningsgator och naturbetesmarker*, CBMs skriftserie 71, Uppsala: Centrum för biologisk mångfald, SLU, 2012.

Tikka, P.M., H. Högmänder & P.S. Koski, Road and railway verges serve as dispersal corridors for grassland plants, *Landscape Ecology*, 16, 2001, s. 659-666.

van der Ree, R., D. Smith & C. Grilo, *Handbook of Road Ecology*, Chichester: John Wiley & Sons, 2015.

Weibull, H., J. Andersson & L. Karlsson, *Arter knutna och associerade till Sveriges järnvägslinjer*, manus under udarbejdelse.

Wojcik, V. & S. Buchmann, Pollinator conservation and management on electrical transmission and roadside rights-of-way: a review, *Journal of Pollination Ecology*, 7, 2012, s. 16-26.

Noter

1. Karlsson 1997.
2. Infrastrukturens negative effekter på biodiversitet, inklusive jernbaner, er oversigtligt beskrevet af bl.a. Forman m.fl. 2003, van der Ree m.fl. 2015, og med særligt fokus på jernbaner af Dorsey m.fl. 2015 og Borda-de-Agua m.fl. 2017.
3. Seiler & Helldin 2006, Helldin 2013.
4. Helander m.fl. 2009.
5. Eigenbrod m.fl. 2009, Benítez-López m.fl. 2010, Rytwinski & Fahrig 2015.
6. For eksempel luell m.fl. 2003, Banverket/Vägverket 2005.
7. Stenmark 2012, Gardiner m.fl. 2018.
8. Almqvist 1957.
9. Larsson & Knöppel 2009, Stenmark 2010.
10. I regi af først Vägverket, siden af Trafikverket; se for eksempel Hammarqvist m.fl. 1996, Sjölund m.fl. 1999, Lindqvist 2018.
11. Se for eksempel Svensson 2013, Bernes m.fl. 2017, Jakobsson 2018. Forskning finder sted i Trafikverkets forskningsprogram TRIEKOL (<http://triekol.se/>), ved SLUs Inst. for Ekologi (<https://www.slu.se/ew-nyheter/2018/5/vagrenar/>) og CEDRs Call 2016 Biodiversity (<https://www.cedr.eu/strategic-plan-tasks/research/call-2016/call-2016-biodiversity/>).
12. Grusell & Miliander 2004, Norqvist 2008.
13. Svensson m.fl. 2012, Berg m.fl. 2015.
14. Noordijk m.fl. 2009, Wojcik & Buchmann 2012, Helldin m.fl. 2015, Bernes m.fl. 2017, Jakobsson m.fl. 2018, Gardiner m.fl. 2018.
15. Betegnes sommetider også som skræpemark, af latin rudera = skræp (affald). Andre eksempler på rudera-jord, som er meget forstyrret af mennesker, er oplagspladser, vejkanter, grusstier, murbrokker, havne, industritomter og lossepladser.
16. Ottosson m.fl. 2012.
17. Stenmark 2014.
18. Tikka m.fl. 2001, Penone m.fl. 2012, Moroñ m.fl. 2017.
19. Resultater fra registreringen i feltet rapporteres hovedsagelig i Larsson & Knöppel 2009 og Stenmark 2014. De resultater, der rapporteres her, omfatter desuden egne upublicerede resultater for årene 2015-2018. Metoden beskrives i Stenmark m.fl. 2016.
20. Rødlisten indebærer en systematisk klassificering af arternes risiko for uddøen, Sandström m.fl. 2015.
21. Terminologin følger et forslag af Weibull m.fl. (manus).
22. Lennartsson & Gylje 2009, Helldin m.fl. 2015, Gardiner m.fl. 2018.
23. Morell 2001.
24. Westin, Lennartsson, Hallgren, upubliceret data.
25. Ingmarsson 2006.



Nedlagt bane ved Ravlunda i Skåne, 2008 (foto: Magnus Stenmark).

26. Stenmark 2014; se også aktuel information på Trafikverkets hjemmeside <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/natur-kultur-och-landskap/artrika-vag--och-jarnvags-miljoer/>.
27. Hunhammar m.fl. 2018.
28. <https://www.trafikverket.se/contentassets/7716aab03f0c427da48a85803038d995/riktlinje-landskap.pdf>.
29. Dette sammenfattes i Trafikverkets kommende Underhållsprogram för vegetation i järnvägsområden.
30. <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/natur-kultur-och-landskap/artrika-vag--och-jarnvags-miljoer/>.

31. Dette sker ikke mindst i forskningsprogrammet TRIEKOL, se <http://triekol.se/triekol-iii/sp8/>.
32. COM 2013.
33. Stenmark m.fl. 2016.
34. Et problem med overfladeskrabning er, at det indebærer at jordmasser bliver placeret andetsteds, hvilket kræver, at der tages jordprøver, for at kontrollere for miljøgifte, hvilket fordyrer tiltaget væsentligt. Jordfræsning kan derfor være et mere rimeligt alternativ.
35. Fekete m.fl. 2017.
36. <https://svenskbotanik.se/floravaktarna/>.
37. <http://triekol.se/>.
38. <https://www.cedr.eu/strategic-plan-tasks/research/call-2016/call-2016-biodiversity/>.

Summary

The railway network with associated train traffic has a number of well described negative effects on biodiversity, for example loss of natural habitat, barrier and mortality effects, noise disturbance, changes in hydrology, and an increasing fragmentation. However, railway areas such as rail yards, embankments and verges may also provide habitat for many plant and animal species, some of which are rare and endangered while others are invasive aliens. The importance of railway habitats for plant and animal conservation has been acknowledged rather recently, and there are yet much to learn about the ecology of these areas, including their history, ecological functions, and the threats to, prospects for, and management of species of particular importance. The aim of this article is to give an overview of the diversity of species and habitats in Swedish railway areas, suggest a conceptual theory of how these species link to the pre-industrial landscape, describe current goals for and management of railway habitats, and point out the need for future research in the field.

Many railway areas in Sweden are characterized by a small-scale habitat mosaic, including micro niches, where species of plants, insects and other invertebrates thrive. Sandy soils and regular vegetation management create dry and sun-exposed "mini steppes" favoring low-growth plants and specialized insects that otherwise have problems surviving in the modern landscape. Frequent disturbances to the ground and soil, caused by a range of human activities, result in ruderal habitats, not least in stations and rail yards where vegetation can be found in various early successional stages. Stands of flowering plants such as blueweed, bluebells, legumes and hawkweeds constitute nectar and pollen resources and host plants for a range of beetles, bees, bugs and butterflies. Patches of bare soil create habitat for nest digging bees and ground-living carabid beetles. Objects such as solitary trees or rose shrubs, stone walls, older wood constructions and wood piles provide substrate for many lichen and insect species and may therefore also be of conservation value.

Seeds and invertebrates dispersing along railway verges and hitch-hiking with vehicles further contribute to the variety of species.

During assessments of species (selected taxa) and habitats in 747 Swedish rail yards and stations in 2008-2018, a total of ca 2,700 species were recorded, of which 123 species are red-listed. Some 40% of the recorded species could be labelled *railway associated*, meaning that they significantly benefit from and contribute to the railway habitats, but are also found in similar habitats elsewhere in the landscape. Some 3% of the species are *railway bound*, meaning that they depend on railway habitats and are largely lacking in other areas. A total of 237 of the rail yards and stations were classified as *species rich*, i.e. with records of species of particular importance or with the right conditions for such species. This classification can serve to point out railway areas for special conservation action.

Species favored by dry and warm conditions (referred to as xerothermophilic) can be assumed to have evolved in natural steppe or ruderal grassland. Such species found new niches and spread to new areas in the historical agricultural landscape. In Sweden before industrialization, the agricultural landscape was dominated by grasslands required to feed large stocks of domestic animals, many forests were sparse and semi-open, soils were emaciated, and frequent human and livestock activities in the landscape such as trampling, digging, cutting etc. mimicked natural disturbance regimes. With the industrialization, in the late 19th and early 20th century, the landscape started undergoing large changes and the conditions diminished for the many species linked to open, dry grasslands. However, in the same period the national railway network was established, and many of the species found recourse in railway areas, which again provided conditions resembling natural habitats and ecological processes. The railway network reached through a landscape of grasslands, villages and farms, and species could easily spread into their new habitats. While sparse and sometimes declining, the xero-



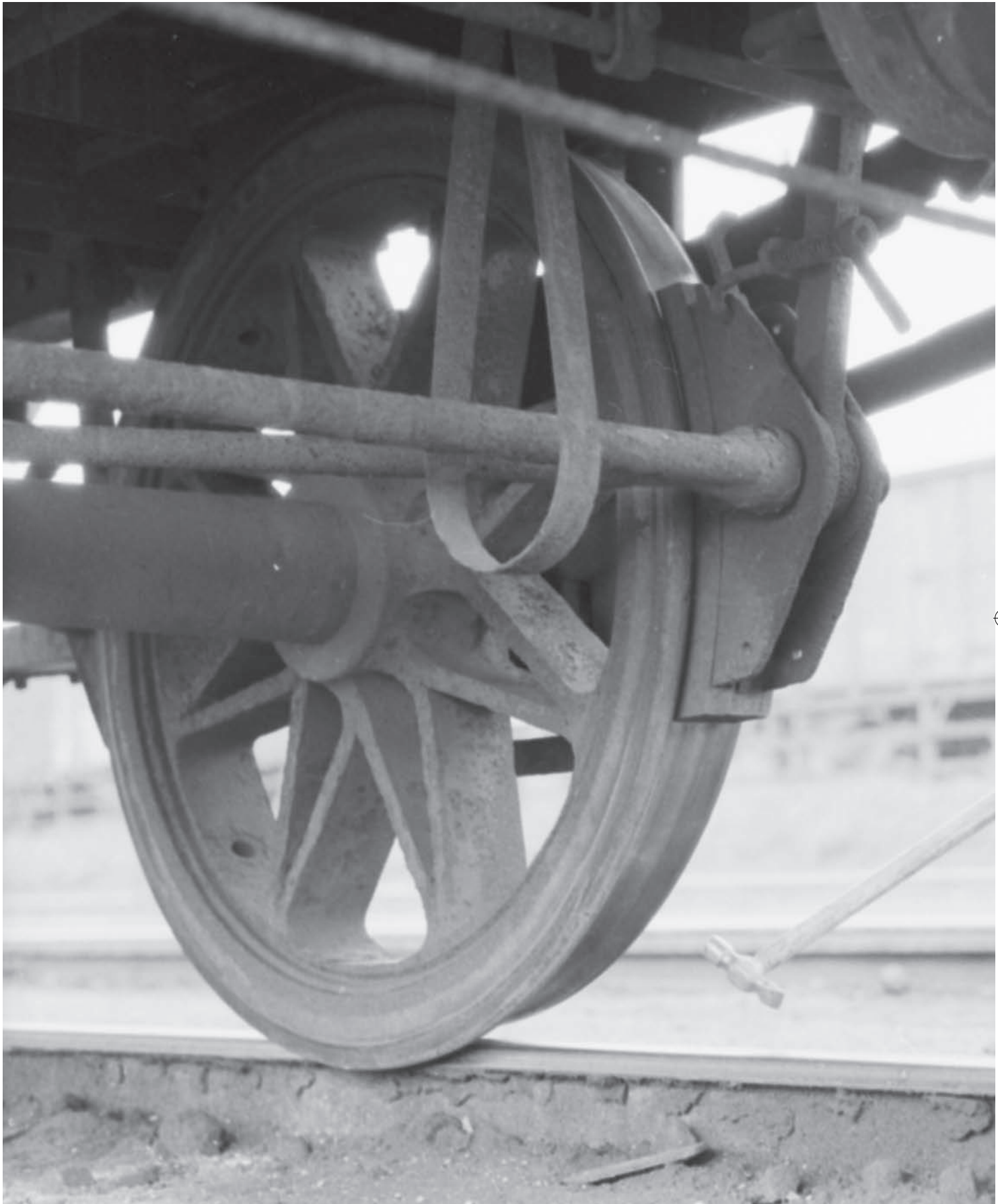
*Rigt blomsterflor ved Norberg i det sydlige Dalarna, 2019
(foto: Tommy Lennartsson).*

thermophilic species and the sandy, ruderal grasslands found in railway areas could be considered a biological heritage from the pre-industrial landscape. Still today the railway verges may serve as ecological corridors that functionally connect remnant habitats. Railway areas provide a combination of ancient and new conditions for biodiversity and may form an ecological bridge in both time and space – thereby being part of the landscape's green infrastructure.

The Swedish Transport Administration, the authority in charge of the management of railway areas, currently acknowledges the significance of species conservation in railway habitats, and state in their regulatory documents that species rich railway habitats should be maintained and if possible created, in order to strengthen the green infrastructure and to avoid habitat loss. Efforts are made to adapt the current railway maintenance, to build knowledge, and enable research and experimental management, to reach this goal.

Possible adaptations of regular vegetation maintenance in railway areas may include i) postponed vegetation cutting, ii) cutting targeted to certain areas, iii) control of alien invasive species, iv) removal of cutting mulch, v) controlled burning and iv) livestock grazing. Other examples of management actions to benefit species conservation in railway areas are i) ground scarification, ii) providing open sand, iii) uprooting of woody shrub, iv) seeding with desired species such as host plants or nectar and pollen plants for insects. Also regional railway managers, as well as nature conservation authorities and NGOs, should take part in this endeavor, to help prioritizing the efforts and set them in relation to conservation efforts in the surrounding landscape.

The toolbox for railway habitat management needs development. Any adapted management measures should be carefully monitored, in order to build knowledge about their conservation potential and their cost-effectiveness. We also need a better general understanding of the ecology of railway habitats and of the threats to their conservation. However, already the current level of knowledge vouch for immediate action, at selected sites in the existing railway network and in all railway (re-)construction projects.





Side 36-37: På Københavns Godsbanegård i 1959 var det - ligesom overalt i landet - en helt almindelig praksis, at en vognopsynsmand bankede på hjul for at afsløre evt. brud i metallet (foto: Svend O. Rodevang, Danmarks Jernbanemuseum).

Blå, brun og blå igen

– DSB's uniformering 1950-1990

Af Frederik Birkholt Kolding

Denne artikel udspringer af en intern gennemgang af uniformssamlingen ved Danmarks Jernbanemuseum i 2017. Under arbejdet blev det tydeligt hvor lidt litteratur, der findes om det danske jernbanepersonales beklædning. I praksis er der næsten intet, bortset fra en artikelserie om privatbanernes uniformer af Bert Hansen og en afhandling af Helle Leilund, som inddrager DSB's uniformer i en undersøgelse af den nutidige brug af uniformer på civile arbejdspladser. En nyere bog om DSB's modernisering 1970-1990 af Flemming Søeborg inkluderer et kort kapitel om periodens uniformer men behandler emnet stedmoderligt. Det er en skam, for uniformeringen er en markant del af jernbanens profil på højde med bygningsdesign, skiltning og det rullende materiels bemaling. En historisk oversigt er interessant, fordi man gennem uniformerne kan aflæse meget om statsbanernes selvforståelse, personalets arbejdsforhold og organisationens interne struktur, samtidig med at uniformer også afspejler forandringer i samfundet.

Artiklens fokus er de forandringer, som statsbanernes uniformering undergik mellem 1950 og 1990, fordi DSB i denne periode indførte de første moderne uniformsprogrammer baseret på nye ideer om virksomhedsdesign. Perioden var præget af betydelige forandringer indenfor tøjdesign og beklædningsindustri og af en demokratisering af samfundet, der betød at hierarkier og autoriteter i stigende grad blev forbundet med noget negativt – med ungdomsoprøret i sluttresserne som kulmination. Forandringerne påvirkede DSB's valg af uniformering, fordi uniformens traditionelle formål netop havde været at vise autoritet og den enkelte ansattes plads i et hierarki.

Artiklen koncentrerer sig om selve jernbanepersonalets uniformering, mens andre grupper som DSB Togservice og kioskerne salgspersonale kun behandles forbigående. Søfartsafdelingens uniformering er ikke medtaget i undersøgelsen, da den – især for søofficerernes vedkommende – adskiller sig fra det landbaserede personale ved at trække på søfartens uniformskonventioner. Gallauniformeringen er ligeledes udeladt, fordi den gik ud af brug tid-

ligt i artiklens fokusperiode. I 1960'erne var pligten til at anskaffe gallauniform blevet indskrænket til kun at omfatte generaldirektøren, hvilket den næste generaldirektør, Povl Hjelt (1970-1981), dog pure nægtede.¹⁾

Udvikling og implementering af ny uniformering tog typisk flere år i en organisation af DSB's størrelse. For at undgå misforståelser om hvilket uniformssystem, der refereres til, beskrives de med det årstal, hvorfra de formelt først var gældende (dvs. uniform 1954, 1973 og 1984). De tre uniformssystemer behandles enkeltvis. Herefter følger tre tværgående afsnit: Et der ser på rammerne for produktion og tildeling, et om personalets holdning til uniformerne og et om uniformeringen af DSB's kvindelige ansatte. For at sætte udviklingen hos DSB i perspektiv sammenlignes der undervejs med to andre "civiletater" – toldvæsenet og postvæsenet.²⁾ Men først indledes med to afsnit om henholdsvis embedsuniformeringens ophav og DSB's første uniforms-systemer, som tegner baggrunden for uniformernes udvikling efter 1950.

Uniformsvæsen

Uniformering i moderne forstand opstod i takt med udviklingen af enevældens centraliserede statsapparat. I Danmark indførte kongemagten systematisk uniformering ved hæren i slutningen af 1600-tallet. Inspireret af Frankrig begyndte man i 1790'erne også at uniformere statens civile embedsmænd – med militæret som forbillede.³⁾ I løbet af første halvdel af 1800-tallet blev uniformering udbredt til stadig flere civil-etater, og der blev udviklet egne konventioner for den civile embedsuniform. For eksempel blev uniformens gradstegn (distinktioner) typisk båret på kraven – frem for skuldrene eller ærmerne – som hos de militære værn. Uniformsknapperne var ofte præget med et korps-tegn, mens hærens var blanke. De synlige forskelle på de to uniformstraditioner voksede sig større med tiden, især da hæren i 1900-tallet gradvist indførte terrænfarvede feltuniformer. Men trods forskelle i udformningen var det stadig

en militær tankegang, der udgjorde grundlaget for den civil-etatslige uniformering: uniformen identificerer embedsmanden som kongens eller statens repræsentant og underbygger hans autoritet. Indadtil er uniformen med til at skabe korpsånd ved at synliggøre fællesskabet mellem de ansatte, og den understøtter disciplin, fordi distinktionerne markerer organisationens hierarki og kommandoveje.

Beklædningsdelene, som uniformerne bestod af, var i høj grad påvirket af den civile mandsdragt. Herremoden afspejles så at sige i uniformerne. Et eksempel er uniformsfrakken, som blev den centrale beklædningsdel i midten af 1800-tallet. Den var på mode i 1840'erne, da de første jernbaner i Danmark og hertugdømmerne blev anlagt, og både ved jernbanen Kiel-Altona (1844) og Roskilde-København (1847) blev personalet iklædt blå, højhalsede uniformsfrakker. Toldvæsenet indførte dem i grøn farve i 1845, mens de ved hæren og postvæsenet blev indført fra 1848, i henholdsvis blå og rød farve.⁴⁾

DSB's første uniformssystem fra 1887 var en civiluniform, men det trak på mange punkter på forgængerer, De jydsk-fyenske Jernbaners (JFJ) uniformsreglement fra 1868, hvor inspirationen fra den militære uniformering var ret eksplicit. JFJ's driftsbestyrer Niels Henrik Holst havde en baggrund som ingeniørofficer ved hæren, hvilket formentlig er årsagen til, at frakken i selskabets uniformsreglementet fra 1868 omtales som "våbenfrakke" (hærens betegnelse), mens selskabets ingeniører og inspektører skulle bære en "hue af militair form".⁵⁾ Holsts baggrund er måske også årsagen til, at stations- og togpersonalets frakke og bukser skulle have samme farve (mørkeblå), ligesom ved hærens ingeniørkorps. På dette tidspunkt var det ellers normalt, at frakke og bukser havde forskellige farver. Benklæder slides typisk hurtigere end frakken, og den synlige forskel mellem nye og gamle klædningsdele er mindre, hvis de har forskellig farve. Det ses blandt andet hos Hærens linjeinfanteri, toldvæsenet, postvæsenet, og Sjællandske Jernbane-Selskab (SJS), samt JFJ's forgænger, Det Danske Jernbane-Driftsselskab.

DSB's uniformering 1887-1950

DSB blev grundlagt i 1885, ved en sammenlægning af JFJ med SJS, som staten havde overtaget fem år tidligere. N.H. Holst blev udnævnt til generaldirektør og stod i spidsen for den praktiske sammenlægning af de to selskaber. Processen tog adskillige år og inkluderede en ny organisationsstruktur, som først var på plads i begyndelsen af 1890'erne. I 1887 fik selskabet sit første fælles uniformsreglement, som i detaljer angav, hvordan uniformen skulle se ud, og hvilke ansatte der havde pligt til at bære den, med ikrafttrædelse året efter.⁶⁾

Uniformssystem 1887 var bygget op omkring en grunduniform bestående af frakke, vest, bukser, kasket og vinterfrakke – alt fremstillet af mørkeblåt uldklæde. Frakken var dobbeltraded med skøder og opretstående krave, som var lukket tæt i halsen. Ligesom hos JFJ havde bukser og frakke samme farve, men på dette tidspunkt ser det ud til at være blevet normen – også hos andre etater. Nogle grupper fik jakke i stedet for frakke, men stadig dobbeltraded og med opretstående krave (forskellen mellem de to er, at jakken er kortere og uden skøder). Det gjaldt blandt andet portører og vognopsynsmænd. Kasketten var lav, med rund puld og nedfalden sort læderskygge samt en sort hagerem fæstnet med to små vingehjulsknapper. Foran på pulden var der placeret et vingehjul, og på stimlen (kanten under kasketens puld) fandtes en lille, rund kokarde (roset) af sølvtråd og rød silke, som symboliserede de danske nationalfarver fra Dannebrog.

Uniformerne var på krave, kasket og ærme forsynet med distinktioner i guld eller sølv, som angav den ansattes placering i organisationens interne hierarki. Det fungerede på den måde, at de enkelte stillingstyper var placeret i én af ti uniformsklasser. For eksempel hørte rangermestre til uniformsklasse V, og havde et forgyldt vingehjul og en lille guldstjerne på hver side af frakkens krave, en skrå guldstribe på venstre overarm samt to guldbånd om kasketens stimmel, mens pakmestre hørte til uniformsklasse VIII og havde et forsølvet vingehjul og to små sølvstjerner på krav-

Afprøvning af nye DSB uniformer



Nu skal DSBs personale igen have nye uniformer.

– Modeskaberens mareridt

Berlingske Tidende 27.05.1982

Tegning af Jens Hage.

Upkt, august 1982

“Modeskaberens mareridt” – i 1982 præsenterede DSB en prototype på en ny uniform. Den blev genstand for en del kritik. Denne karikatur af Jens Hage blev bragt i Berlingske Tidende, og viser den nye model side om side med de to foregående uniforms-systemer. Karikaturen ses her brugt som illustration på forsiden af en intern rapport om afprøvning af det nye uniformssystem (Danmarks Jernbanemuseum: Vibeke Lassen Nielsens arbejdsarkiv. Gengivet med Jens Hages tilladelse).

Frakke model 1869 og frakke/
jakke model 1887. Tre af de
ældste uniformsdele i Dan-
marks Jernbanemuseums
samling. Herunder ses en
frakke for en bremse-
vogter ved JFJ, ca. 1880 (1).
Umiddelbart til højre ses
henholdsvis en jakke for en
pakmester (2) og en frakke
for en rangermester (3),
begge DSB, ca. 1888-1889.
Læg mærke til bremse-
vogterens og pakmeste-
rens skulderstropper,
som ved begge selskaber
var kendetegn for tog-
personalet (Danmarks
Jernbanemuseum).



en og tre sølvbånd om kasketten. Kasketten distinktion ser i øvrigt ud til at være af en type, som var særegen for civiluniformer, og som også blev anvendt hos toldvæsenet.

Togpersonalet – togfører, pakmester og konduktør (senere togbetjent) – kunne som gruppe skelnes fra resten af personalet, fordi deres uniformer var forsynet med skulderstropper. Personale nederst i hierarkiet – konduktører og portører – havde tjenestenummer på kraven i stedet for stjerner. Begge dele var træk, der var videreført fra JFJ's uniformsreglement fra 1868, og det samme gjaldt uniformsfrakkens snit, distinktionernes placering på kravetøjet og inddelingen af personalet i en øvre og en nedre gruppe, hvilket var markeret med henholdsvis guld og sølv. Til forskel fra de ældre jernbaneselskaber anvendte det nye statsbaneselskab et kronet vingehjul som symbol på uniformen såvel som på tryksager og stempler m.m. SJS og JFJ havde begge anvendt et stiliseret damplokomotiv.

Uniformeringen var ikke valgfri, og hovedparten af personalet var underlagt hel eller delvis uniformspligt under tjeneste. Som hovedregel skulle ansatte, der færdedes på stationsarealer og i tog, bære fuld uniform, mens ansatte, der arbejdede langs banen eller i administrationens kontorer, ofte måtte nøjes med eget tøj samt en uniformskasket og eventuelt en vinterfrakke – det sidste gjaldt også for lokomotivpersonalet. Uniformsreglement 1887 specificerede også hvilke stillingstyper, der efter ledelsens skøn



Uniformsfrakke for togfører (tv) og uniformsjakke for lokomotivfører (th), DSB's uniformsreglement 1906/1909 (lokomotivpersonalet fik dog først fuld uniform i 1930'erne). På lokomotivførerjakken, der er fra engang mellem 1939 og 1954, ses de så karakteristiske, rektangulære skulderdistinktioner (Danmarks Jernbanemuseum).

havde arbejdsforhold, der godtgjorde, at de udover grunduniformen fik udleveret regnfrakke, skindtrøje, arbejdsbluse eller andet ekstratøj. Det meste af personalet fik uniformen af statsbanerne, men en mindre gruppe, bestående af de øvre lønningsklasser – blandt andet trafikassistenter og stationsforstandere, var såkaldte *selvbeklædere*, som selv skulle betale uniformen af deres løn.

Statsbanernes næste uniformsreglement blev indført i 1906 med ikrafttrædelse året efter.⁷⁾ Togpersonalet skulle fortsat bære frakke, mens resten af det uniformerede personale fik en ny, dobbeltradede jakke af mørkeblåt uldklæde med nedfalden krave med revers (det er en udbredt misforståelse, at uniformen var sort). På grund af den åbne reverskrave skulle den bæres med skjorte og slips, som den ansatte selv skulle sørge for. Uniformsreglementet blev revideret allerede i 1909. Den mest synlige ændring var, at den nye kasket fra 1906, som havde en blød, udfaldende puld, blev erstattet af en type med flad, stivet puld. Den kaldes undertiden for "ØK-huen", fordi samme model blev anvendt af flere rederier – blandt andet Østasiatisk Kompagni.⁸⁾ Kasketten var prydet med forgyldte messingemblemer eller guldbroderi – herunder kongekrone, vingehjul og laurbærblade,⁹⁾ samt nationalkokarde i rød og sølv.

Uniformens distinktioner flyttede fra kraven til skuldrene. Til personalet, som gik med den nye reversjakke, blev der indført nye rektangulære distinktioner, som sad på tværs af skuldrene. De bestod af pap beklædt med uni-

formsklæde besat med en varierende mængde guldbånd og stjerner. På huen var distinktionen gengivet med stjerner og for de øverste uniformsklasser med egeløv.¹⁰⁾ For togpersonalet blev distinktionerne placeret på frakkens skulderstropper. Opdelingen i sølv og guld var afskaffet, så alt uniformeret personale havde forgyldte knapper og distinktioner.

Som noget nyt angav uniformskasketten hvilken afdeling, bæreren var tilknyttet, via en smal klædestrimmel (*paspepoil*) placeret mellem kasketkens puld og stimmel: Violet for baneafdelingen, lyseblå for maskinafdelingen, rød for trafikafdelingen og grøn for andre. I reglement 1887 havde stationsforstanderen, eller den der fungerede på hans vegne, været forpligtet til at bære et rødt bånd om kasketten ved togekspedition. Dette blev i reglement 1906/1909 udvidet til et system med kasketbånd for henholdsvis den fungerende togfører (sort med rød stribe), pakkemester (sort med grøn stribe), lokomotivfører (sort med blå stribe) og stationsforstander eller stedfortræder (rødt med smalle, sorte striber).¹¹⁾ Kasketbånd og paspepoils hjalp med at angive bærerens funktion, som (med undtagelse af togpersonalet) ikke altid kunne læses ud af distinktionerne, der primært angav uniformsklasse.

Ligesom forgængerens blev uniformssystem 1906/1909 til i et krydsfelt mellem civil herrebeklædning og input fra forskellige uniformstraditioner – især civiletaternes. Jakken med krave-revers (også kaldet en *paletot*), som DSB

Oktober 1906.

Bilag til Uddrag af Uniformsreglement

Galla-Uniform



Daglig-Uniform



Uniformshue



Guldbroderet Ærmeopslag for Stationsforstandere I-III



Ærmeopslag, Skulderdistinktion

Eksempler på distinktioner, kasketmærker og uniformsknapper fra DSB's uniformsreglement 1906, publiceret af skrædderi og guldrækkerforretningen C.L. Seifert, København, som blandt andet leverede uniformer til civiletaternes "selvbeklædere" - dvs. personale som selv var forpligtet til at anskaffe deres uniform (C.L. Seifert: Uddrag af Uniforms-Reglement for det ved de danske Statsbaner ansatte Personale, okt. 1906).



Stationsforstandere
Overassistenter af
Godsexpeditører af
Assisterer . . .



ment for det ved de danske Statsbaner ansatte Personale.

Skulderdistinktioner

Første Lønningsklasse



Stationsforstandere I-III



der IV-V.
r af begge Grader
er af begge Grader

Samme Skulderdistinktion
med 2 Stjerner.
1 Stjerne.

Underassistenter



Uniformsknapper for Statsbanerne



Hue-Emblemer

Første Lønningsklasse



Anden Lønningsklasse
som første, men med dette Egeløv



Stationsforstandere I-III



Skibsførere I og II,
Styrmænd I og II



Skibsmaskinmestre I og II,
Skibsmaskinassistenter I og II



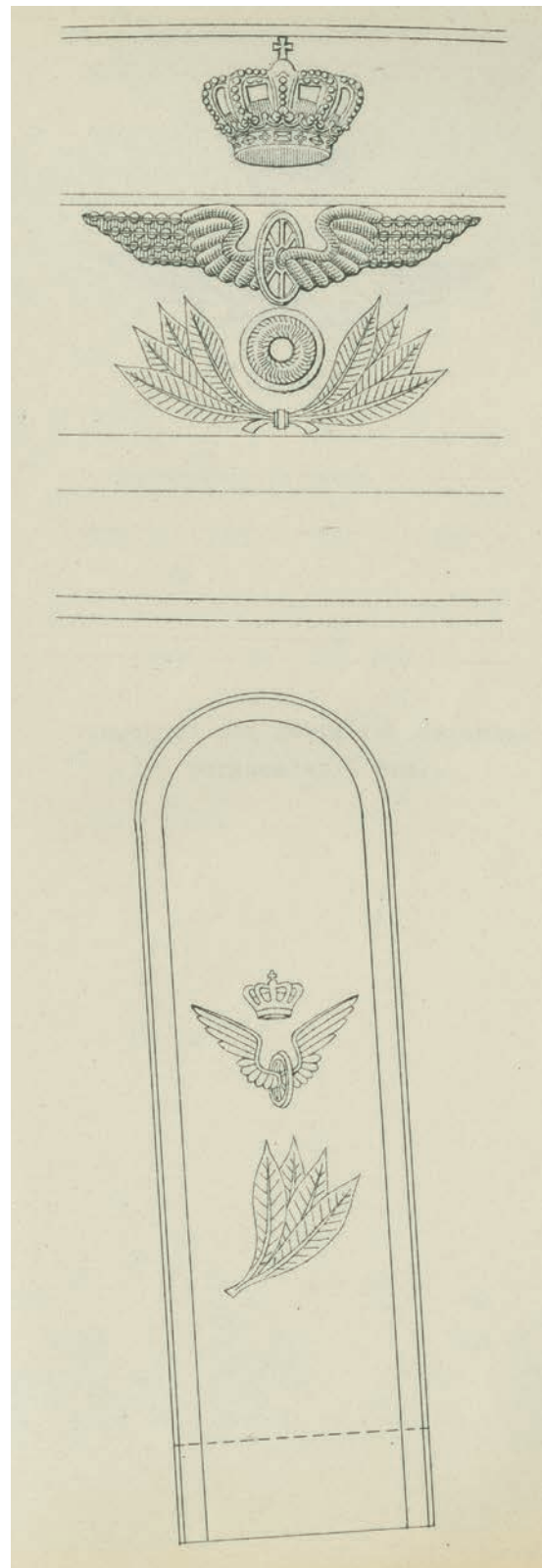
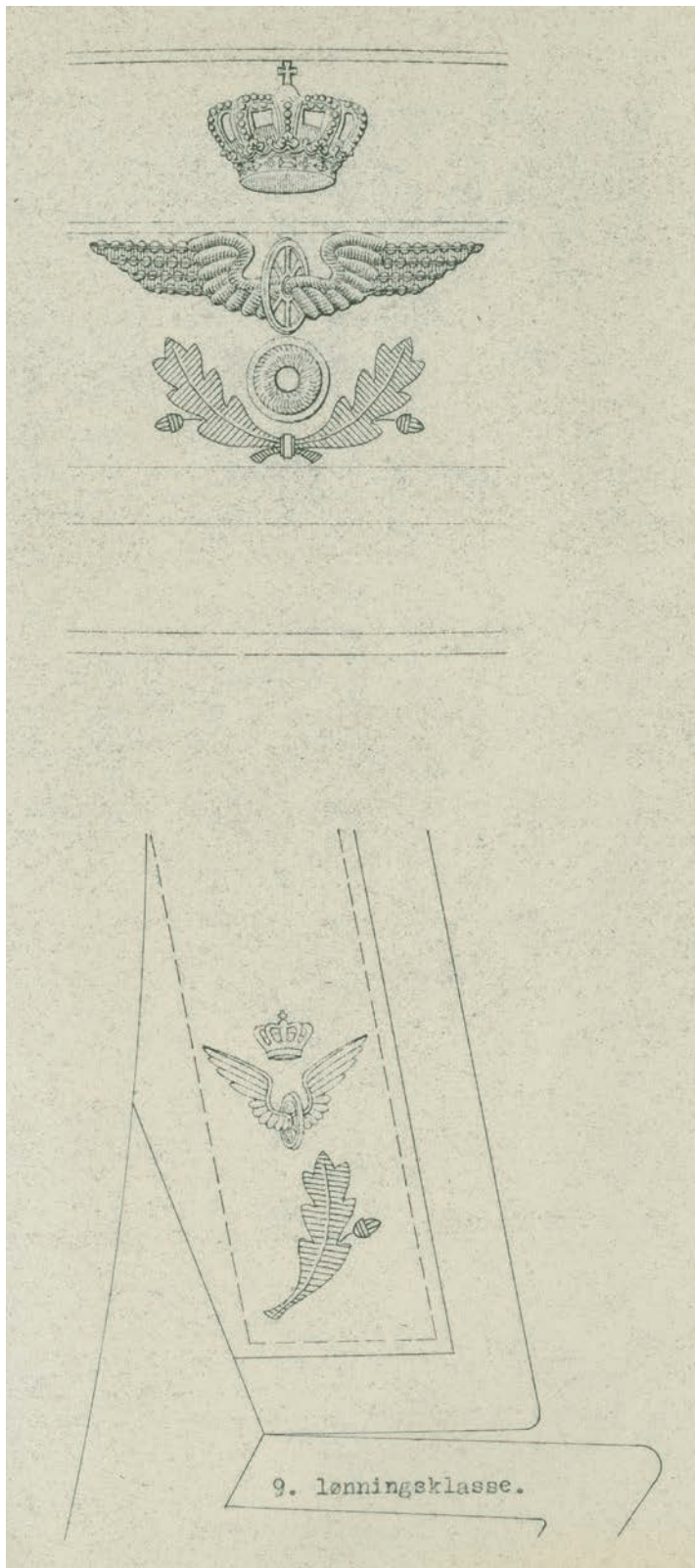
Uniformsknapper for
Statsbanernes Søfartsforvaltning



ioner, Hue-Emblemer og Knapper i naturlig Størrelse



Udgivet af
Kgl. Hof-Guldtrækker C. L. Seifert, København.



Skitser til nye distinktioner som blev indført med DSB's uniformsreglement af 1954. For personale i de lavere lønklasser bestod distinktionerne af laurbærblade i maskinbroderi, mens de øvre lønklasser havde egeløv i guldbroderi. Togpersonalet bar distinktionerne på skulderstropper, mens resten af personalet bar dem på jakkens revers (Betænkning fra uniformsudvalget af 1952).



Uniformsfrakke for togbetjent (tv) og uniformsjakke for stationsforstander (th), DSB's uniformsreglement 1954. Stationsforstanderjakken er fra slutningen af 1960'erne, hvilket kan ses på den skæve placering af uniformsknapperne, fjerde par fra neden. Det var vist ikke helt reglementeret, men sås hos de såkaldte "selvbeklædere", som selv skulle anskaffe deres uniform (Danmarks Jernbanemuseum).

indførte i 1906, havde søværnet og toldvæsenet anvendt siden 1880'erne, da den var på mode, mens de rektangulære skulderdistinktioner, som DSB indførte med uniformsreglement 1906, muligvis var inspireret af lignende distinktioner, som fra begyndelsen af 1880'erne blev båret af visse krigsministerielle embedsmænd.¹²⁾ De ser ikke ud til at have været anvendt af andre civiletater. Uniformspligten blev indskrænket lidt således, at tjenestemænd i administrationen kun skulle bære uniformskasket, hvis de som del af deres job færdedes udenfor kontorerne. Det samme gjaldt for assistenter og overassistenter, som nu kun skulle have fuld uniform, hvis de gjorde tjeneste på en station.

Uniformsudvalget af 1952

Uniformssystemet fra 1906 var det længst fungerende i DSB's historie. Efter revisionen i 1909 lå uniformens grundudtryk fast i over et halvt århundrede. Der var enkelte justeringer undervejs, hvoraf den største var en revision i 1933, da lokomotivpersonalet for første fik gang tildelt fuld uniform.¹³⁾ Først i begyndelsen af 1950'erne blev der igen lagt op til en revision. Det lader til at være et generelt træk, at civiletaterne fornyede deres uniformering på dette tidspunkt. Muligvis hang det sammen med, at der under og efter besættelsen var mangel på tekstil, hvilket gjorde det urealistisk at revidere uniformssystemerne i større grad. Forsyningen af klæde blev så småt normaliseret omkring

1950, blandt andet fordi Den Militære Klædefabrik, som fremstillede uldklæde til etaterne, fik nye maskiner via Marshallhjælpen. Toldvæsenet indførte nye uniformer i 1949, postvæsenet i 1950 og statsbanerne i 1954. Hos DSB blev processen påbegyndt i 1952 med et uniformsudvalg, som blev nedsat af generaldirektoratet på opfordring fra de ansattes organisationer. Anledningen var et ønske fra personaleorganisationerne om at få fornyet uniformen, og især at slippe af med de rektangulære skulderdistinktioner, som man fandt klodsede og fjollede.¹⁴⁾

Udvalget var sammensat af tre repræsentanter for statsbanerne – herunder formanden, mens yderligere tre blev udpeget af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg: henholdsvis fra Dansk Jernbaneforbund (stations- og togpersonalet samt depot- og banearbejdere), Dansk Lokomotivmandsforening (lokomotivførere og fyrbødere) og Jernbaneforeningen (assistenterne). Udvalgets hovedopgave blev formuleret som "en hensigtsmæssig modernisering af visse uniformsgenstandes udseende, uden deraf følgende merudgift".¹⁵⁾

Det nye uniformsreglement, som blev udsendt i april 1954, bør ikke ses som et selvstændigt uniformssystem, men som en revidering af uniformssystem 1906/1909.¹⁶⁾ I mange henseender videreførte man en uniform, som med løbende justeringer havde været i brug i et halvt århundrede. Systemet var bygget op omkring den samme grunduniform af jakke, vest, bukser, kasket og kappe, stadig fremstillet



Model 1887, overportør af 2. grad



Model 1909, baneformand



Model 1909, lokomotivfører



Model 1960, togbetjent



Model 1973, stationsbestyrer



Model 1984, "pilotmodellen", stationsbestyrer

af mørkeblåt uldklæde. Jakkens form var gradvist forandret siden begyndelsen af århundredet, da knapperne blev påsyet med lige indbyrdes afstand. Med tiden rykkede de fire nederste sæt knapper tættere sammen, samtidig med at kraveåbningen blev udvidet således, at skjortebrystet blev mere synligt. For togpersonalet havde DSB allerede i 1951 erstattet våbenfrakken med en ny enkeltraded jakke, der havde ligheder med hærens reversfrakke for officerer model 1923 og grænsegendarmeriets jakke fra 1946. Jakken blev bibeholdt i det nye uniformsreglement.¹⁷⁾

Den eneste rigtigt markante forandring af uniformens udseende, som blev gennemført af uniformsudvalget, var nye distinktioner, som adskilte sig fra de gamle på to måder: For det første flyttede distinktionerne fra jakkens skuldre til reverset, med undtagelse af togpersonalets jakke, hvor de fortsat var placeret på skulderstropperne. For det meste af personalets vedkommende bestod de nye distinktioner af et kronet vingehjul og 1-5 laurbærblade i fladt maskinbroderi, mens de øvre lønningsklasser – trafikassistenter, stationsforstandere, afdelingsledere m.m. – fik egeløv i guldbroderi.¹⁸⁾ For det andet gik distinktionen fra at vise uniformsklasse til at vise den ansattes lønningsklasse, som i 1954 gik fra 17 op til 1.¹⁹⁾ Hvad det betød i praksis, kan illustreres med et eksempel: I reglement 1906 var personalet inddelt i ni uniformsklasser.²⁰⁾ Alle baneformænd hørte under uniformsklasse syv og bar samme distinktion uanset anciennitet. Med reglement 1954 skulle en baneformand derimod bære to laurbærblade på kraverens reverset, hvis han var i 14. lønningsklasse, og tre hvis han var i 13. lønningsklasse. Systemet blev også gennemført på kasketten således, at baneformanden under kokarden bar et forgyldt emblem med to bundter af to eller tre laurbærblade – alt efter lønningsklasse.

Når uniformsudvalget for det meste af personalets vedkommende havde anbefalet at placere distinktionerne på reverset, blev det begrundet med, at dette efterhånden var hyppigt forekommende andre steder. Der lader til at være sket et skifte i civiletaternes uniformsmode i retning af mere diskrete distinktioner. Både hos told- og postvæsenet havde der direkte været udtrykt ønske om mindre militærprægede uniformer. Hos toldvæsenet fandtes dog også kræfter, der trak i den anden retning, og resultatet blev et kompromis, hvor man bibeholdt distinktioner på reverset – men i et nyt og mere diskret design med egeløv. Hos postvæsenet skiftede bybudene uniformsfrakken ud med reversjakke.²¹⁾

Udvalget havde også en anden opgave, som var at se på mulighederne for at ændre tildelingen af uniformsdele til de ansatte. Jakke, bukser, kasket og andre uniformsdele blev tildelt de ansatte efter faste terminer. Det betød for eksempel, at en portør efter revisionen af uniformsreglementet i 1933 fast fik en uniformsjakke og ét par bukser om året, en kasket og en vest hvert halvandet år og en vinterkappe hvert femte år. Systemet var en kilde til frustration, fordi det var uflexibelt i forhold til den enkelte ansattes behov. Som hovedregel blev terminer og typer af beklædningsdele fastsat for alle ansatte i samme stillingstype – uden hensyn til lokale vej- og arbejdsforhold. For nogle ansatte var terminerne så lange, at det var svært at få tøjet til at holde perioden ud.

Før udvalget blev nedsat, lagde personaleorganisationerne især vægt på distinktionerne, men i praksis handlede de fleste af deres forslag til udvalget om at få justeret tildelingen. En sammenligning af uniformsudvalgets betænkning og det færdige reglement viser, at generaldirektoratet i praksis fulgte udvalgets anbefalinger punkt for punkt.

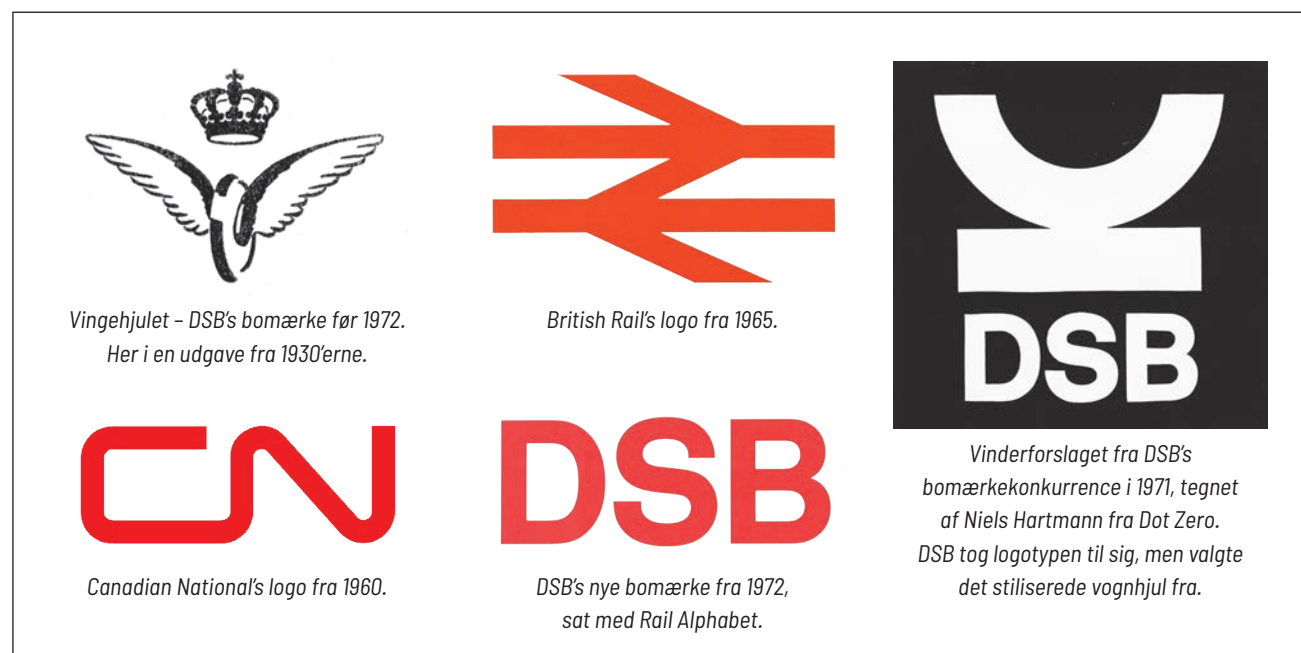
Eksempler på DSB's uniformskasketter 1887-1984. Den længst fungerende var "ØK-modellen" fra 1909, som har sit navn, fordi typen i forvejen anvendtes af flere rederier. På baneformandens kasket kan man lige ane den violette passepoil under pulden, som viste, at han hørte under baneafdelingen. Lokomotivførerens kasket har det lyseblå kasketbånd for lokomotivfører i funktion. Fra 1960 begyndte man at udfase ØK-modellen til fordel for en kasket med større puld og uden passepoil, som blev afskaffet i 1958. Kasketterne fra 1973 og 1984 er begge udstyret med kendetegn for fungerende stationsbestyrer - henholdsvis et betræk og et kasketbånd. I det meste af perioden blev hovedbeklædningen kaldt for en "uniformshue", mens betegnelsen "kasket" først vinder indpas i 1980'erne (Danmarks Jernbanemuseum).

Da de fleste af ændringsforslagene kom fra fagforbundene, tyder det på, at udvalgsarbejdet havde karakter af en forhandling mellem ledelse og ansatte (via organisationerne). Personalet kunne få gennemført konkrete ændringsønsker til terminerne, mod at de selv fandt pengene andetsteds i budgettet. For eksempel fik bane-, signal-, remise- og magasintjenesternes personale nedsat deres meget lange terminer på fire år for både benklæder og jakke til henholdsvis 2 og 2¼ år, mod at samtlige ansatte fik forlænget terminen for uniformsvest og kappe, og ved at de forskellige typer regnfrakker, man hidtil havde anvendt (imprægneret stof, gummi, oilskin), alle udgik til fordel for billigere regnfrakker af plastik.²²⁾ I det perspektiv var det væsentligste ved de nye distinktioner, at de var billigere end de gamle, fordi det frigjorde midler, der hjalp med at finansiere andre ændringer i uniformsprogrammet.

Designprogram 1972

Statsbanernes næste uniformssystem blev taget i brug i 1973. Udviklingen af uniformen faldt sammen med DSB's første designprogram, som blev udviklet i begyndelsen af 1970'erne. Designprogrammet var en del af en strategi, som DSB udarbejdede for at imødegå konkurrencen fra bil- og flytrafik, der havde været stigende op igennem 1950'erne og 1960'erne.

Den største udfordring var bilismen, som havde været på fremmarch allerede i mellemkrigsårene. Den blev bremsset midlertidigt af besættelsens brændstoffmangel og forbud mod privat bilkørsel men fortsatte med fornyet kraft, efter at kørselsforbuddet blev ophævet i 1950. Politisk lå fokus i efterkrigstiden på udvikling af vejnettet på bekostning af jernbanenetnet.²³⁾



Som modsvar på konkurrencen blev en moderniseringsproces iværksat med det formål at udvikle statsbanerne til en moderne transportvirksomhed. Udover at forbedre hastighed og rettidighed var formålet, at passagererne skulle opleve en mærkbar forbedring af serviceniveauet, blandt andet ved hjælp af bedre kommunikation og skiltning, nyindretning af vogne og stationer m.m. Designprogrammet spillede en væsentlig rolle og blev prioriteret højt af DSB's nytiltrådte generaldirektør, Povl Hjelt. En arbejdsplan blev skitseret kort efter hans tiltræden i efteråret 1970, og man ansatte arkitekten Jens Nielsen som designkonsulent. Eksterne arkitekter og designere blev hyret ind efter behov til at arbejde med udvalgte opgaver.²⁴⁾ Målet var et designprogram, som ikke bare skulle give virksomhedens image et løft, men også være en drivkraft i selve moderniseringsprocessen. Med Povl Hjelts ord:

"Man vil forstå, at designprogrammet ikke blot er en plan for den ydre udformning af anlæg og redskaber i DSB. Det er en filosofi, en tankegang, som skal indbygges i alle planlægningsled i virksomheden".²⁵⁾

Designprogrammet mandede i første omgang ud i en designmanual, som udkom i 1972. Manualen indeholdt retningslinjer for, hvordan designprogrammets grundelementer – bomærke, skrifttyper og farver – skulle anvendes i tryksager, dokumenter og skiltning samt på lokomotiver, vogne og andre køretøjer. Den var tænkt som et værktøj, der skulle understøtte designprogrammets realisering på tværs af en stor og vidtforenet organisation. Selve manualen var udført af designfirmaet Dot Zero ved Niels Hartmann, mens de andre delelementer var udført af eksterne samarbejdspartnere koordineret af Jens Nielsen.

Udvikling af virksomhedsidentitet gennem design havde set dagens lys hos amerikanske virksomheder i 1950'erne. DSB var blandt de første virksomheder i Danmark til at indføre en designmanual, og den tredje blandt nationale jernbaneselskaber i Europa efter Storbritannien og Nederlandene. Inspirationen kom således fra udlandet, først og fremmest fra British Rail. Hvor meget, man lånte, illustreres



DSB's designprogram fra 1972 var baseret på British Rail's corporate design manual fra 1965, hvorfra denne tegning af en "train guard" er hentet. Her hentede DSB også inspiration til sit eget uniformsprogram fra 1973 – især kasketten med de opslåede øreklapper (British Rail: Corporate Design Manual, bd. 4).

nok tydeligst af selve designmanualen, som var opbygget og udformet med British Rail's *Corporate Identity Manual* fra 1965 som skabelon.²⁶⁾ Det kan tilføjes, at skrifttyperne til logo, skilte, tryksager m.m. var meget tæt på at være en direkte kopi af British Rail's eget *Rail Alphabet*.

Som led i designprogrammet skiftede DSB også bomærke. Det betød et farvel til det kronede vingehjul, som i varierende udformninger havde været anvendt på alt fra tryksager til uniformsknapper i et lille århundrede. Povl Hjelt fandt, at vingerne gjorde bomærket utidssvarende på grund af konkurrencen fra flytrafikken.²⁷⁾ DSB udskrev en bomærkekonkurrence blandt en udvalgt gruppe af fagfolk. Vinderforslaget var designet af Niels Hartmann og bestod af et stiliseret vognhjul og bogstaverne "DSB" sat med *Rail Alphabet*. Derpå skar man symbolet væk men beholdt bogstaverne. Det skete på Jens Nielsen foranledning – han havde fra starten argumenteret for et rent tekstbaseret bomærke med forbillede i jernbaneselskabet Canadian National's logo fra 1960.²⁸⁾ Sammen med vingehjulet valgte man også at afskaffe kongekronen, som DSB på linje med andre statsinstitutioner havde anvendt siden 1885. Jens Nielsen fandt den svær at inkorporere i designprogrammet:

"Den mangefarvede krone, som pryder en del af virksomhedens rullende materiel, lader sig ikke sætte ned i format f.eks. til tryksager, og stiliserede udgaver i én farve virker ikke særligt tiltalende".²⁹⁾

Uniformsudvalget af 1969

Den 25. november 1969 nedsatte DSB's ledelse et uniformsudvalg, som skulle komme med forslag til et nyt uniforms-system. Undervejs blev udvalget overhalet indenom af designprogrammet, og dele af dets arbejde måtte genovervejes for at sikre sammenhæng med det nye design. Det ses ved, at designmanualen fra 1972 mangler det femte afsnit, som ifølge indholdsfortegnelsen skulle omhandle personalets uniformering, formentlig fordi uniformsprogrammet først lå færdigt i 1973.³⁰⁾

Ligesom i 1952 blev udvalget nedsat på opfordring fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, som i lighed med toldvæsenet ønskede uniformer, der var mere moderne og publikumsvenlige: "det må være på tide, at vi ikklædes mere bekvemt uniformstøj. Andre farver og elegantere snit."³¹⁾ Udvalget holdt sit første møde d. 3. februar 1970. De formelle rammer var meget lig udvalget af 1952. Formanden var udpeget af DSB, men ellers var fordelingen af repræsentanter mellem DSB og personaleorganisationerne nogenlunde ligelig. Udgifter til et nyt uniformsprogram skulle også denne gang holdes indenfor det eksisterende budget. Til gengæld var selve opgaven anderledes. Denne gang blev der lagt op til at lave en helt ny uniform og ikke blot en opdatering af den eksisterende. Traditionelle kendetegn som distinktioner og uniformsknapper ønskede man afskaffet, og udvalgets arbejdsprogram luftede muligheden for, at uniformen for nogle ansatte kunne erstattes af en "efter arbejdets art hensigtsmæssig – og også gerne fiks – arbejdsdragt".³²⁾ Ønsket om at blive fri af distinktionerne, som organisationerne første gang havde ytret i begyndelsen af 1950'erne, lader til at have slået rod. Måske skal det også ses i lyset af 1960'ernes ungdomsoprør, som betød, at den traditionelle embedsuniform for dele af befolkningen gav negative associationer til autoritet, ensretning, undertrykkelse etc.

Generelt hældede udvalgets medlemmer mod at erstatte uniformen med praktisk betonet arbejdstøj, blot det var pænt, og et af medlemmerne ytrede, at man "måtte følge tiden og prøve at komme væk fra uniformering, der kunne virke stiv og 'etatslig'." Udvalgsformanden så gerne en "moderne, tiltalende – men ikke outreret – uniform."³³⁾ Tendensen ser ud til at være den samme ved andre etater, selvom DSB var tidligt ude. Postvæsenet afskaffede distinktionerne i 1979, mens toldvæsenet afskaffede dem i 1983 og derpå genindførte dem fire år senere. Som lovhåndhævende myndighed havde man ikke samme behov for at komme bort fra det autoritære udtryk, selvom man også stilede efter at være "en moderne etat i en hensigtsmæssig arbejdsbeklædning".³⁴⁾

Uniformsjakke (tv) og arbejdsjakke (th) fra DSB's uniformsprogram 1973. Det var DSB's første uniformsprogram i moderne forstand. Det var kendetegnet ved, at man i højere grad end tidligere forsøgte at tilpasse beklædningsdelene til de forskellige funktioner: Pæn habitjakke til personale med megen kundekontakt og praktisk arbejdsjakke med reflekser til de øvrige (Danmarks Jernbanemuseum).



Derudover skulle udvalget også diskutere en revision af uniformspligten, der i store træk havde været gældende siden 1887. Arbejdsprogrammet skitserede en væsentlig omstrukturering. For kontorpersonele blev uniformspligten helt afskaffet, og det samme gjaldt personale i billet salg, selvom de havde publikumskontakt – et princip, som udvalgets formand kaldte for "skranken skiller".³⁵⁾ Det vil sige, at man forsøgte at begrænse uniformeringen til de situationer, hvor det var nødvendigt for, at passagererne kunne identificere personalet. Man diskuterede endda, hvorvidt uniformering af lokomotivpersonalet var nødvendig, eller kunne afskaffes, men det førte til protester fra Dansk Lokomotivmandsforenings repræsentant, som krævede kompensation, hvis foreningens medlemmer skulle stille i deres eget tøj.³⁶⁾

Man endte med at opdele personalet, der fortsat skulle have tøj, i to grupper: Den første bestod af ansatte omfattet af *absolut-* eller *delvis uniformspligt*, som skulle have *uniformsbeklædning* – især togpersonalet, lokomotivførere, rutebilchauffører (som havde haft kakifarvede uniformer siden 1920'erne) og stationspersonalet med regelmæssig perrontjeneste. Den anden gruppe bestod af ansatte omfattet af *ingen uniformspligt*, som fik *arbejdsbeklædning*. Det var personale uden større publikumskontakt som rangerpersonalet og banearbejdere.³⁷⁾ Nærlæser man udvalgets forslag, kommer forsøget på at skelne mellem *uniform* og

arbejdsbeklædning dog til at virke noget kunstigt. For de fleste stillingstyper i kategorien *Ingen uniformspligt* kom arbejdsbeklædningen (som de havde pligt til at bære) blandt andet til at bestå af en dragt med bukser, jakke og kasket i samme farve og næsten samme snit som kollegerne med uniform. Undtagelsen var timelønnede håndværkere og arbejdsmænd, som kun fik tilbudt tøj som overalls og kedeldragt, samt regntøj og udendørs vinterarbejdstøj – i brun farve.

Ligesom fornyelsen af distinktioner i 1954 var reduktionen af uniformspligten også et økonomisk tiltag, som hjalp med at holde budgettet. For eksempel afskaffede man selvbeklæderordningen. På den konto hentede 1969-udvalget en betydelig besparelse, fordi man fandt, at mange af selvbeklæderne ikke havde behov for uniform. I princippet skulle de selv betale, men i praksis fik de tilskud af DSB, som under reglement 1954 udgjorde to tredjedele af anskaffelsesprisen for de første to uniformer og tre fjerdedele for de efterfølgende. Bortfaldet af deres uniformspligt var med til at betale togpersonalets uniformering, som med 1973-uniformen blev dyrere, fordi terminerne for jakke, bukser og kasket blev nedsat til kun ét år.³⁸⁾

Med hensyn til tøjets form og farve rettede udvalget blikket mod Sverige, hvor Statens Järnvägar (SJ) i maj 1970 – i overensstemmelse med nyeste mode – indførte en ny uniform uden gradstegn.³⁹⁾ Med SJ som forbillede enedes

man om en uniform med enkeltraded blazerjakke og samme snit og blå farve som SJ. Udvalget var således langt i arbejdet, da Povl Hjelt i august 1970 meddelte, at udvalget af hensyn til det nye designprogram ikke måtte lægge sig fast på farve og udseende.⁴⁰⁾

Den brune uniform

Til at videreføre arbejdet med uniformen blev der nedsat en projektgruppe. Den bestod af tre af DSB's repræsentanter i uniformsudvalget sammen med Jens Nielsen og designeren Svend Plougmann, som var hyret på grund af sit arbejde med produktudvikling i beklædningsbranchen. Deres forslag blev herefter forelagt organisationerne og det samlede uniformsudvalg, som godkendte det.⁴¹⁾

Resultatet blev en brun uniform med beige skjorte, der var afstemt efter designprogrammets farver – herunder det stribede gardinstof og sædebetræk, som passagervognene skulle indrettes med. Uniformsjakken var enkeltraded med tre forgyldte knapper i et kropsnært snit og med en bred reverskrave. Det nye diskrete "DSB"-logo var broderet med guldtråd på jakkens højre bryst – samme sted som på Canadian National's uniformer.⁴²⁾ Til lokomotivførerne var designet en tilsvarende jakke af lysebrunt skind. Uniformskasketten var en form for "skihue" med opslået øreklap, baseret på en model som British Rail havde indført i 1960'erne, der var inspireret af en hue, som de britiske designere under en studietur i Sverige havde set anvendt af banearbejdere.⁴³⁾ Til personale med begrænset publikumskontakt og udendørs arbejde blev der leveret en arbejdsjakke – i samme snit og farve – men knappet tæt i halsen og med anonyme trykknapper og refleksbånd. Til udendørs vinterarbejde blev der indført en ny type arbejdsdragt, der var udviklet af Statens Byggeforskningsinstitut under navnet "Vejrklær" – men i DSB's brune farve. Uniformsprogrammet blev i øvrigt udvidet til også at omfatte stewardesserne hos *DSB Togservic*e og personalet ved *DSB restauranter* og *kiosker*, der fik tøj i brune og orange farver.



Da DSB omkring 1970 tog fat på at udarbejde et nyt uniformsprogram, kiggede man i første omgang til kollegerne i Sverige, hvor SJ netop havde indført en ny blå uniform i et moderne snit og uden distinktioner (Järnvägmuseet).

Gruppefoto fra præsentationen af det nye uniformsprogram i 1972. I venstre side vises togpersonalets uniformer inklusiv en togstewardesse klædt i orange, og til højre vises cateringpersonale fra stationernes restaurationer. Bemærk, at togføreren yderst til venstre har et grønt betræk på uniformskasketten. Distinktioner indgik ikke i uniformsprogrammet, men der var stadig behov for at markere togføreren og den fungerende stationsbestyrer, som fik henholdsvis grønt og rødt betræk (Danmarks Jernbanemuseum).



Sammenlignet med DSB's tidligere uniformsystemer var 1973-uniformen meget tidsbunden. Her har det spillet en ikke uvæsentlig rolle, at man valgte at involvere en designer fra beklædningsbranchen. Brun og orange hørte til tidens modifarver sammen med karrygul og lilla, og jakkernes brede revers var også typisk for tiden. De ældre uniformsystemer havde også et afsæt i den civile mode, men de var tilsat autoritetens symbolsprog i form af emblemer og distinktioner. Forskellen var, at moden nu gik i en langt mere uformel retning kombineret med DSB-ledelsens ønske om modernisering og en modstand mod autoriteter, der var taget til i løbet af 1960'erne.

Uniformen var anderledes end det, som uniformsudvalget i første omgang havde lagt op til. Især kasketten og farverne var radikale forandringer. Men grundtanken om en enklere, mindre "etatslig" beklædning havde holdt ved. Da man i juni 1972 præsenterede prototypen på uniformen, skrev udvalgets sekretær til personalet:

"Mange nye og fordomsfri tanker og ideer er kommet til udtryk i forslaget til farve og snit i den nye uniform mv. Alligevel virker uniformen klassisk og ikke som et modelune. Uniformen er ikke alene skabt for halvfjerdserne, men også for en god bid af fremtiden".⁴⁴⁾

Det skulle vise sig at være forkert. Den var kun i brug i godt ti år – den korteste levetid for en DSB-uniform til dato. I dag forbindes uniformen i høj grad med 1970'erne – især på grund af farven – og generelt har den fået et dårligt eftermæle. Der var også praktiske problemer: For eksempel var det svært for passagererne at skelne personalet fra menneskemængden på perronen. Valget af den brune farve er tilskrevet Svend Plougmann, men man skal huske, at personaleorganisationerne selv sagde god for den – blandt andet præsenterede Dansk Jernbaneforbund uniformen på sin kongres i 1972. Povl Hjelt lægger i sine erindringer vægt på, at uniformen tjente et formål som en markør for DSB's skift fra etat til servicevirksomhed. Jens Nielsen var derimod ikke begejstret for resultatet, men spørgsmålet havde ikke været op til ham alene.⁴⁵⁾

Uniform 1984

Arbejdet med den nye uniform begyndte i 1981, men ifølge Jens Nielsen, der siden var blevet DSB's designchef og en overgang overarkitekt, havde der "været arbejdet skitsemæssigt på problemerne siden 1976".⁴⁶⁾ Idégrundlaget blev skitseret i et lysbilledforedrag om corporate design, som han gav i forskellige sammenhænge. Foredraget var udarbejdet sammen med designeren Per Møllerup, og det vægtede fire egenskaber ved en moderne uniform: 1) Identifikation – passagererne skulle kunne genkende personalet – og personalet hinanden. 2) Uniformen skulle være hensigtsmæssig til opgaven og skulle beskytte bæreren mod temperaturudsving og snavs. Endelig skulle personalet acceptere uniformen, hvilket stillede krav til 3) komfort og 4) udseende. Pointen var, at de meget forskelligartede ønsker ikke kunne indfries uden en grad af fleksibilitet – de kunne "ikke honoreres af een uniform, men af et uniformsprogram".⁴⁷⁾

Arbejdsprocessen adskilte sig fra de to foregående uniformssystemer ved, at initiativet denne gang i højere grad udgik fra DSB selv – fremfor fra personaleorganisationerne. Organisatorisk var arbejdet også tilrettelagt anderledes, idet opgaven blev lagt i hænderne på en arbejdsgruppe under Jens Nielsen ledelse. Gruppens sammensætning ændrede sig undervejs i forløbet men bestod fra starten af en designer, to repræsentanter fra Statens Konfektion samt en togfører (kort efter blev yderligere en togfører føjet til gruppen) for at få et brugerperspektiv på arbejdsgruppens forslag. Der var problemer med at finde en designer, som ville påtage sig opgaven. Blandt andet spurgte man modedesigneren Søs Drasbæk, men hun takkede nej, da hun syntes, at opgaven lå for langt udenfor hendes område. I sidste ende og med generaldirektør Ole Andresens tilladelse faldt valget på designeren Vibeke Lassen Nielsen, der var gift med Jens Nielsen.

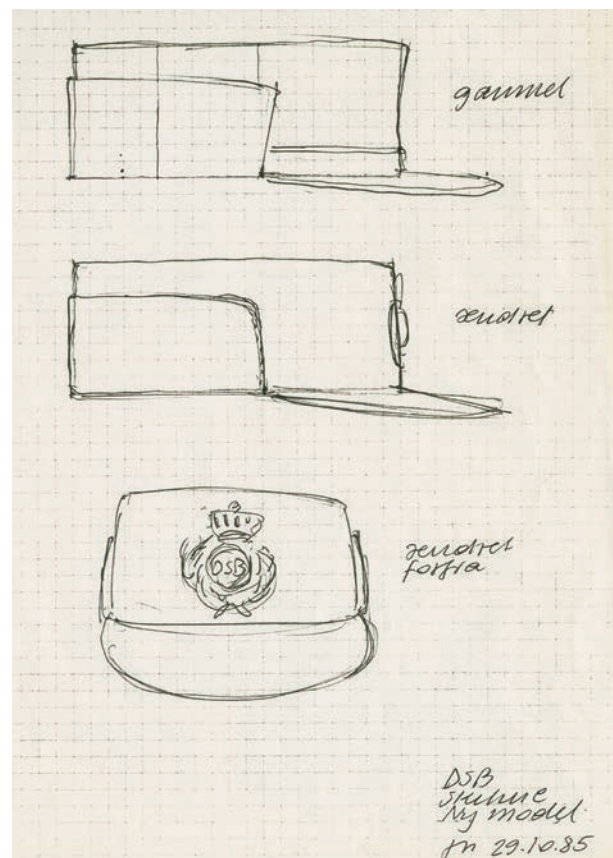
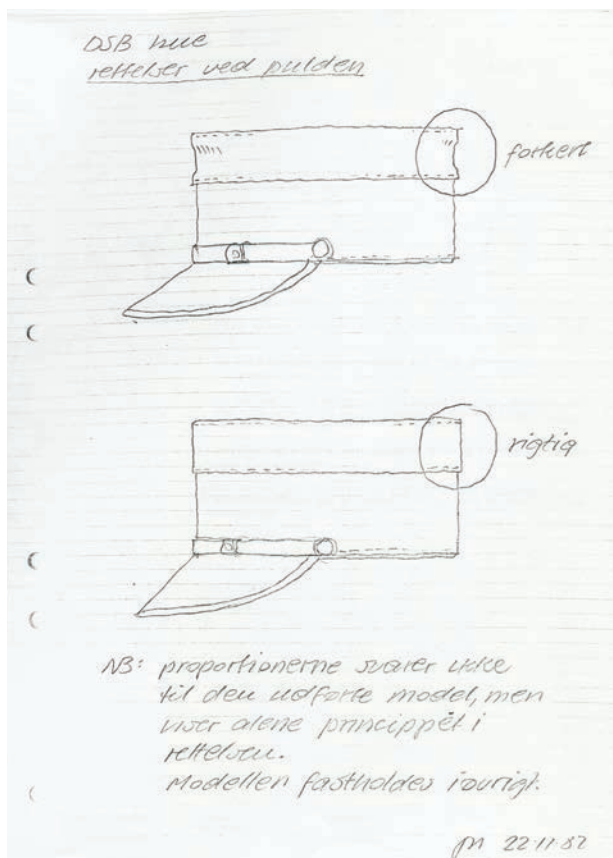
Det er værd at bemærke, hvor relativt indskrænket personaleorganisationernes rolle var sammenlignet med uniformsudvalgene af 1952 og 1969. Arbejdsgruppens første

opgave var at udvikle en prototype på en uniform til togpersonalet, som derpå skulle vises frem for personaleorganisationerne på et internt møde. Først herefter fik arbejdsgruppen tilknyttet et uniformsudvalg bestående af repræsentanter for organisationerne, som løbende skulle tage stilling til gruppens arbejde.⁴⁸⁾

Prototypen blev præsenteret for DSB's ledelse og personaleorganisationerne i september 1981. Den var udviklet i samarbejde mellem Vibeke L. Nielsen og produktionschefen fra Statens Konfektion, Erik Frejssel. Prototypen blev sat i afprøvning hos en gruppe på 65 medarbejdere (tog-, stations- og rutebilpersonale) fra Københavnsområdet,



Gruppefoto fra præsentationen af uniformsprogram 1984. I første omgang omfattede programmet kun togpersonalet (nr. 1-3 fra venstre) og personalet i kontor og billetsalg (nr. 1-2 fra højre), men de resterende personalegrupper blev koblet på i de følgende år. For kontor- og billetsalgspersonale var der i første omgang kun tale om skjorte, slipover og slips eller tørklæde (DSB Bladet, nr. 8, okt. 1984).



Skitser af to af de nye hovedbeklædninger i uniformsprogram 1984. Til venstre ses "marine"-modellen, som var inspireret af ØK-modellen fra DSB's uniformsreglement 1909. Til højre ses "pige-huen" til det kvindelige personale, som sammenlignes med kasketten fra uniformsprogram 1973. Begge er tegnet af Jens Nielsen (Rigsarkivet: Jens Nielsen arbejdsarkiv/Danmarks Jernbanemuseum: Vibeke Lassen Nielsens arbejdsarkiv).

Aarhus og Odense. På baggrund af spørgeskemaer udfyldt af medarbejderne blev prototypen videreudviklet, og derpå fulgte en ny afprøvningsfase med en ny gruppe på 53 personer – denne gang udelukkende togpersonale.

Denne tilgang til opgaven betød, at de ansatte fik en høj grad af indflydelse på uniformsprogrammet. Den prototype, som arbejdsgruppen havde udarbejdet til togpersonalet, bestod af en mørkeblå, dobbeltraded jakke med grå bukser eller nederdel, en kasket med rund, flad puld og en skuldertaske af læder. Uniformen blev generelt positivt modtaget, om end der var mange ændringsønsker. Blandt andet blev farven på benklæder og nederdel ændret til blå, og jakken blev ændret fra dobbelt til enkeltraded. På Vibeke L. Nielsens eget initiativ ændredes skjorten fra helfarvet til hvid- og blåstribet.

To uniformsdele blev i særlig grad mødt med modstand af personalet. Det drejede sig om kasketens udformning og komfort og en ny taskemodel til togpersonalets udstyr, som skulle erstatte den lille billettørstaske, som personalet i forvejen anvendte. Vibeke L. Nielsen havde fået den nye taske udført i læder hos en saddelmager. Ideen var at udgå, at uniformsjakken bulede ud, fordi personalet fyldte lommerne med billettang, byttepenge, billethæfte og andre

nødvendigheder. Tasken var indrettet med rum til de forskellige ting, men blev afvist, fordi personalet fandt den for stor og ukomfortabel – og i mindre grad fordi nogle fandt den for feminin. I sidste ende valgte DSB at holde fast i den eksisterende tasketype.⁴⁹⁾

Inspirationen til det nye uniformsdesign kom fra flere retninger. Luftfartssektoren var den primære inspirationskilde til programmets overordnede rammer. Jens Nielsens lysbilledforedrag indeholder billeder af uniformering i forskellige arbejdssammenhænge – men især fra luftfarten med konkrete eksempler fra American Airlines og designeren André Courrèges' arbejde for det franske luftfartselskab UTA. Det konkrete design havde derimod rod i DSB's egen historie. Den dobbeltradede, marineblå jakke havde Vibeke L. Nielsen designet med udgangspunkt i uniformerne fra første halvdel af århundredet (de grå bukser var en praktisk foranstaltning for at nedtone den synlige forskel mellem nye og gamle klædningsdele). Endelig var der mere videnskabelige inspirationskilder som farvepsykologi: blå stod i kontrast til personalets overvejende lyse hudfarve – modsat 1973-uniformens kombination af brun og beige, der ifølge Jens Nielsen fik "det hele til at ligne leverpostej".⁵⁰⁾

Et af de bedste eksempler på uniformens historiske grundlag var kasketten, der var designet med ØK-huen fra 1909 for øje. Ideen var sandsynligvis Jens Nielsens. Som studerende havde han kritiseret statsbanerne, fordi den i hans øjne meget danske kasket i 1961 blev udfaset til fordel

for en model i et mere "tysk" snit.⁵¹ Samtidig blev de stribe-
de huebånd genindført for togførere, lokomotivførere og
fungerende stationsbestyrere. Huebånd med en grøn stribe
– kendetegn for pakmestre indtil 1958 – blev genintroduce-
ret som kendetegn for DSB's rutebilschauffører.



DSB's designchef Jens Nielsen (tv) og generaldirektør Ole Andresen (th) iklædt jakke og sweater fra færgpersonalets uniformsprogram, der blev udarbejdet i 1986. Jens Nielsen startede som konsulent på DSB's designprogram, men blev i 1971 ansat som designchef. Han var overarkitekt for DSB i årene 1978-1984, hvorefter han igen var designchef frem til sin død i 1992 (Designmuseum Danmark: DDC's arkiv, fotograf ukendt).

I uniformsprogram 1984 var der fra begyndelsen lagt op til en grad af fleksibilitet, hvor medarbejderen på en række punkter fik valgfrihed mellem forskellige uniformsdele: frakke eller vindjakke, almindelig nederdel eller buksenederdel osv. Til gengæld var det ikke intentionen, at der skulle være tre forskellige typer kasketter, men de ansatte var som nævnt afvisende overfor arbejdsgruppens forslag. Efter afslutningen af prøveperiode nummer to i oktober 1983 bad prøvegruppens kvindelige medarbejdere om en kasket i et mere feminint snit, hvilket resulterede i en "pighue" af samme type som 1973-uniformens, men med en blødere, mere afrundet form. Dertil kom, at tog- og rutebilspersonalet via Dansk Jernbaneforbund stillede krav om at få en kasket lig piloternes ved SAS, som samme år havde fået nye uniformer designet af Calvin Klein. Ønsket blev efterkommet, men arbejdsgruppens "ØK-model" kom også til at indgå i sortimentet. Den var Ole Andresens favorit, og han ønskede, at personalet i det mindste skulle have mulighed for at vælge den. Det lader til, at den med tiden blev mere populær – især blandt kvindelige ansatte.⁵²⁾

Ibrugtagning af det nye uniformsprogram var planlagt til den 16. november 1984. I første omgang af togpersonale, rutebilchauffører, stationsbestyrere og færgehavnens billet-tører. Derudover havde man i sommeren 1984 forsøgsvis udstyret kontor- og billet salgspersonale med skjorte, slip-over, slips og tørklæde, hvorefter ordningen blev udvidet til hele landet.⁵³⁾ Det var et farvel til "skranken skiller"-princippet og samtidig første gang, at disse personalekategorier konsekvent blev uniformeret. I de følgende år blev programmet udvidet til at omfatte resten af personalet – bl.a. stationsbetjente og rengøringspersonale. Togstewardesserne under DSB Togs-service skiftede deres orange uniformer ud med røde fra maj 1985. Kioskpersonalets tøj blev også holdt i røde nuancer, så der indenfor designprogrammet var synlig forskel mellem salgspersonale og driftspersonale. Ved udgangen af årtiet var uniformsprogrammet så langt, at man i 1991 kunne udgive en serie af ti illustrerede uniformshæfter, der tilsammen dækkede de fleste personalegrupper.

Produktion og udlevering

Da DSB skiftede uniform i begyndelsen af 1970'erne, ændrede man samtidig på uniformssystemets ydre rammer. For det første blev produktionen centraliseret og standardiseret. Statsbanerne havde hidtil indkøbt uldklæde hos Den Militære Klædefabrik i Usserød, men selve syningen foregik decentralt hos forskellige skrædderfirmaer på DSB's regning. I forbindelse med 1954-uniformen indgik DSB aftaler med skrædderfirmaerne J.B. Schilder i København og J. Jensen Skorup i Aarhus, som også blev anvendt af postvæsenet. Det var tilladt medarbejderne at vælge andet firma, blot man selv betalte differencen. Undtagelsen var uniformskasketten, som statsbanerne selv indkøbte og udleverede til personalet – bortset fra selvbeklæderne. 1973-uniformen blev i stedet fremstillet af Den Militære Klædefabrik (fra 1981: *Statens Konfektion*), som siden 1965 havde haft sin egen konfektionsfabrik. Uniformerne blev nu syet i standardstørrelser efter Dansk Standardiseringsråds system, på baggrund af måleskemaer, som medarbejderne selv skulle udfylde.⁵⁴⁾ Som tidligere nævnt udgik selvbeklæderordningen.

For det andet lagde 1969-udvalget op til et skarpere skift. Hidtil havde det været normen, at personalet fik tre år til at slide gamle uniformsdele op, når et nyt uniformsreglement trådte i kraft. I stedet skulle det nye uniformsprogram implementeres for én medarbejdergruppe ad gangen, fra starten af 4. kvartal 1973 – begyndende med rutebilchaufførerne.⁵⁵⁾ Det gav god mening på grund af farveskiftet, men det gav også et vist spild, fordi personalet lå inde med nye uniformsdele, der i henhold til terminerne var anskaffet til og med 1973, men som nu ikke måtte anvendes.

Ved indførelsen af den næste uniform i 1984 skulle uniformen igen skiftes i løbet af en relativt begrænset periode. Som noget nyt blev terminerne efter forslag fra personaleorganisationerne erstattet med et pointsystem, hvor medarbejderne fik tildelt et årligt antal point at købe uniformsdele for. Postvæsenet havde indført noget lignende allerede i 1967 og Toldvæsenet i 1983. På denne måde for-

søgte man at gøre op med det ufleksible terminssystem ved at lade den enkelte ansatte selv vurdere sine behov – dog indenfor visse rammer.

Reaktioner fra personalet

Statsbanerne var tidligere en af landets største arbejdsgivere med knap 30.000 ansatte i 1950 og godt 21.000 i 1990. Det er ikke nemt at finde kildemateriale, der kan sige noget generelt om holdningen i en gruppe af den størrelse. Kommentarsiderne i personaleorganisationernes tidsskrifter er den mest umiddelbart tilgængelige mulighed. Her blev der normalt ikke holdt igen, men omvendt er det relativt få personer, som får lov at tale på vegne af de mange.

Det mest markante indlæg om 1954-uniformen findes i Jernbaneforeningens blad, *Vor Stand*, og er skrevet af en overtrafikassistent fra Tinglev. Han kritiserede de kolleger, der syntes, at de gamle distinktioner var for militære i udtrykket, og syntes til gengæld, at reversdistinktioner med egeløv var upassende, fordi sådanne blev båret af det tredje riges ledere. Mere interessant er det, at han udtrykker skuffelse over, at uniformsudvalgets arbejde ikke blev lagt ud til afstemning blandt organisationens medlemmer.⁵⁶⁾

Den brune 1973-uniform har generelt haft et dårligt eftermæle, der især handler om udseendet, men der figurerer ikke ret meget kritik i organisationernes blade. Forud for udvalgets første møde i februar 1970 opfordrede medarbejdere i *Vor Stand* udvalget til at vægte tøj, der var synligt, praktisk og beskyttende og til at give medarbejderne indflydelse på resultatet. Det blev hævdet, at 1954-uniformens autoritære udseende afholdt passagererne fra at henvende sig til personalet. I et modindlæg mente en stationsforstander, at det var et opdigtet problem.⁵⁷⁾ I sommeren 1972, da uniformsdesignet blev offentliggjort med farvefotos i bladene, var der ingen reaktioner, men i *Jernbane Tidende* i 1973 tog en togfører til genmæle mod en kollegas kritik og roste designprogrammets fornyelse af både stationer, materiel og uniformer:

"I øvrigt mener jeg at den nye uniform har så mange fordele, at de langt overgår de to spørgsmål om farven og huens facon. Og endelig skal det nu blive rart at gå i en uniform, der er beregnet til vort nuværende arbejde – en uniform der tegner firmaet og ikke politiet eller en eller anden paradeforestilling fra en fjern fortid".⁵⁸⁾

Der har uden tvivl været forskellige meninger om den nye uniform blandt personalet, men det brune design var ikke grebet ud af den blå luft. Det fulgte tidens mode og tendens til mere uformel beklædning. I en kommentar til diskussionen bemærkede bladets redaktion, at der havde været tilfredshed med uniformsprogrammet, da det blev præsenteret på Jernbaneforbundets kongres. Et forsigtigt gæt er, at det negative eftermæle på nogle punkter er del af en mere generel efterrationalisering over de farver m.m., som var populære i perioden. Måske var den brune uniform ikke helt så forhadet i samtiden, som eftertiden har gjort den til?

Kritikken af 1984-uniformen i pressen og organisationsbladene handlede især om den prototype, som blev præsenteret i september 1981. Det var kun et arbejdsudkast og var måske derfor nemmere at kaste sig over, men den færdige uniform havde medarbejderne haft mere indflydelse på end nogensinde før. Ti år efter den blev indført modtog Vibeke L. Nielsen en designpris for arbejdet, men samtidig blev uniformen af medarbejdere kritiseret for at være ukomfortabel og gammeldags i snittet. Stofkvaliteten og snittet var i 1994 den samme som i 1984 – men moden og materialerne i folks private tøj havde ændret sig meget i mellemtiden, og det påvirkede deres forventninger til arbejdstøjet. Faktisk var DSB på samme tidspunkt ved at revidere uniformens pasform og materialevalg, men at gå bort fra uldklæde, som det blev forslået, kunne slet ikke komme på tale. Producenterne kunne ikke garantere, at farven på nye uniformsdele af bomuld ville matche de eksisterende af uld, viskose ville ikke kunne holde formen etc. Det understreger hvor relativt statiske uniformsprogrammer er. Når først en designlinje er lagt, er man langt

Uniformsjakke og benklæder

B 4
05.1991



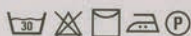
437 Uniformsjakke. Herre. Mørkeblå enkelt-radedet jakke. Mange praktiske lommer. To slidser i ryggen. Blåt for. Jakken bæres knappet. 65% uld og 35% polyester.

405 Benklæder. Mørkeblå benklæder med to gange to læg foran. Side- og baglommer. Moderat vidde. 65% uld og 35% polyester.

417 Benklæder, sommer. Samme model som 405 men i lettere stof, velegnet til sommer og hel-årsbrug indendøre. 45% uld og 55% polyester.

Jakke: Kun kemisk rensning

Benklæder: Kemisk rensning eller vask



Tilbehør

B 16
05.1991



658 Kasket pilot
Marineblå med lakskygge.
Til damer og herrer.

660 Hue sejler
Marineblå med lakskygge.
Til damer og herrer.

662 Hue Dame
Marineblå med stofskygge
til damer.

681 Slips
682 Slips (voldssikret)
Marineblåt (M/K).
100% polyester.

Huebånd (tgf)
Marineblå med 1 rød stribe.

Lædermappe
Sort, rummelig taske
af læder.

691 Bælte
Sort læderbælte.

Huer og bånd: Pletter fjernes ved børstning

Slips: Kemisk rensning eller vask



To blade fra DSB's uniformshæfte for togførere og togbetjente, 1991. Uniformsprogrammet er kendetegnet ved, at personalet via et pointsystem havde adgang til at vælge mellem forskellige typer jakker, benklæder og - som det ses på blad B16 - tre forskellige kasketter. "Pilotkasketten" i øverste venstre hjørne er vist med det røde togførerbånd, som blev reintroduceret i 1984. Læg mærke til at kongekronen også er vendt tilbage som symbol på kasketten (DSB uniformshæfter, serie B).



Foto fra intern præsentation af prototype på nyt uniformssystem i 1982. Her er det buksenederdelen, som demonstreres af en togfører, der var tilknyttet designgruppen. Uniformen fik en hård medfart i pressen, selvom det kun var et udkast. Damekollektionen blev i Berlinske Tidende kaldt for "mændenes hævn" (VLN privateje).



Armbind for kvindelig stationsbestyrer indført ved revision af DSB's uniformsreglement i 1909 (Danmarks Jernbanemuseum).

hen ad vejen nødt til at følge den, hvis personalets beklædning skal holde et ensartet udtryk.

Dameuniformen

En af de mest markante udviklinger i DSB's uniformssystemer i perioden er de kvindelige ansattes uniformering. Jernbanerne har traditionelt været et mandsdomineret erhverv, og ved begyndelsen af 1900-tallet fandtes kvinder ved statsbanerne primært i stillinger som ledvogtere og telegrafister samt i kontorer og billetsalg. Deres uniformering er hurtigt opsummeret: der var i praksis ingen – kun ledvogtersker fik udleveret en kåbe som vinterovertøj. Ved revisionen af uniformsreglementet i 1909 introduceredes "kvindelige stationsbestyrere", men uniformen bestod kun af en vinterkåbe og et særligt armbind, som skulle bæres ved togtjeneste. Mandlige kollegaer i tilsvarende stillinger havde fuld uniform med distinktioner. At der blev indført særlige regler for kvindelige stationsbestyrere må regnes for en undtagelse, der muligvis skyldes, at en kvindelig trafikalev året før havde skabt røre ved at bede justitsministeriet om lov til at bære uniform.⁵⁹⁾

I Storbritannien gjorde manglen på arbejdskraft under verdenskrigene, at en del flere kvinder blev ansat ved jernbanerne end ellers, blandt andet i stillinger hvor der fulgte uniform med – for eksempel som portører. Noget lignende fandt ikke sted i Danmark, men de kvindelige ansattes antal voksede dog alligevel op gennem første halvdel af århundredet – blandt andet i stillinger som trafikassistenter, der krævede uniform ved perrontjeneste. I reglementet fra 1954 var opført, at kvindelige tjenestemænd eller trafikmedhjælpere skulle bære samme uniform som mænd – dog med nederdel i stedet for bukser.⁶⁰⁾

I 1960'erne og 1970'erne trådte kvinder ind på arbejdsmarkedet i langt større antal end før. Det satte skub i udviklingen – også hos etaterne. Med det brune uniformssystem fik DSB for første gang i etatens historie en uniform, der var født med både herre- og damemodel. Det var også

med 1973-uniformen, at man begyndte at se typer af uniformsdele lavet specifikt til kvinder – udover nederdelen: for eksempel indførtes et tørklæde som pendant til mændenes slips. Udviklingen fortsatte med 1984-uniformen, hvor et udvalg af graviditetstøj understregede kvindernes fodfæste i etaten. Det blev designet af Vibeke L. Nielsen med afsæt i det graviditetstøj, der blev anvendt af Hovedstadsområdet's Trafikselskab (HT). For at sikre at tøjet var egnet til arbejdsforholdene ved DSB, blev det afprøvet af en kvindelig togfører, der tidligere havde prøvet at være gravid under tjeneste.⁶¹⁾

På tværs af perioden

Dragthistorikeren Ingeborg Cock-Clausen ser udviklingen i toldvæsenets uniformering som resultatet af en dobbelt-påvirkning fra militæruniform og modedragt. I løbet af 1900-tallet blev påvirkningen fra den civile mode stærkere, på bekostning af den militære påvirkning, som til gengæld var stærkere ved udgangspunktet i 1840'erne.⁶²⁾ Overordnet kan man sige, at DSB's uniformshistorie er underlagt samme form for samspil mellem mode og uniformstraditioner, og med den samme forskydning over tid. Det militære præg var stærkest i det første uniformssystem fra 1887, men blev afdæmpet i løbet af det 20. århundrede, samtidig med uniformerne i tiltagende grad kom til at ligne jakkesæt. Trods indførelsen af de mere diskrete (og billigere) reversdistinktioner i 1954 opfattede personalet stadig uniformens fremtoning som militær. Det er vigtigt, fordi det så småt satte gang i en udvikling, der – forstærket af 1960'erne og 1970'ernes antiautoritære bølge – resulterede i, at DSB helt afskaffede distinktionerne. Opgaveformuleringen for uniformsudvalget af 1952 imødekom ikke personaleorganisationernes ønske om at blive distinktionerne kvit, men da det næste uniformsudvalg blev nedsat i 1969, var distinktionernes afskaffelse et grundvilkår. Her må 1973-uniformen betragtes som et kontant brud, i en ellers gradvis udvikling.

Med DSB's uniformssystem 1984 introduceredes graviditetstøj baseret på tilsvarende fra HT – tilpasset jernbanens arbejdsforhold. For eksempel måtte spenceren gøres mindre, for ikke at sætte sig fast i vogn dørenes trinklapper (Danmarks Jernbanemuseum: Vibeke Lassen Nielsens arbejdsarkiv).

I perioden 1950-1990 gik DSB fra at hente inspiration hos andre danske etater til at rette blikket mod jernbaneselskaber i andre lande, hvorefter den modebevidste luftfartsbranche blev det nye forbillede. Samtidig var DSB den første af de tre etater til at inddrage professionelle designere fra beklædningsbranchen, og der findes næppe en offentlig virksomhed i Danmark, der har oplevet en så radikal forandring i beklædningens udtryk, som DSB gjorde med 1973-uniformen. Trods inspirationen fra luftfarten valgte DSB med 1984-uniformen alligevel et mere historisk betinget udtryk. Forsøget på at hente inspiration fra DSB's ældre uniformer må også tilskrives, at Jens Nielsen ikke var tilfreds med den brune farve og desuden havde en personlig fascination af DSB's 1909-kasket, som han mente havde en særlig dansk kvalitet over sig. Til gengæld fik personalet trukket uniformen mere konkret i retning af luftfartens beklædning med "pilotkasketten" som det tydeligste eksempel. Det illustrerer også, at personalet på dette tidspunkt havde fået en mere direkte indflydelse – blandt andet via prøvegrupper. Tidligere havde personaleorganisationerne internt fået nogle af deres medlemmer til at afprøve nye klædningsstykker. Nu var afprøvningen en central del af udviklingsprocessen og foregik i langt større omfang end før. Samtidig var processen mere professionel og centralt styret end udvalgsarbejderne i 1950'erne og 1960'erne.

I uniformernes design findes også en balancegang mellem autoritet og service. Funktionelt levede 1954-uniformen op til uniformens traditionelle formål: genkendelighed, autoritet og korpsånd.⁶³⁾ hvor genkendelighed også dækkede over det interne hierarki, som stadig var synligt med de nye lønningsklassedistinktioner: en portør tjente mindre end en stationsforstander. At gradstegnene bortfaldt med indførelsen af 1973-uniformen viser først og fremmest, at en ændring af organisationens selvforståelse var undervejs. Det interne hierarki forsvandt selvsagt ikke med distinktionerne, men skiftet var med til at understrege overgangen fra etat til serviceorienteret transportvirksomhed. 1984-uniformen skulle på én gang signalere service og samtidig styrke personalets

myndighed, som var blevet kraftigt nedtonet med den brune uniform.⁶⁴⁾ Dette står i kontrast til luftfartens uniformering, men modsat kabinepersonalet er togpersonalet i højere grad nødt til at kunne konfrontere passagererne – for eksempel i forbindelse med billetkontrol – og det var hensigten, at 1984-uniformens udseende skulle gøre personalet bedre i stand til at udfylde denne rolle. Omvendt var der mindst én togbetjent, der mente, at styrken ved den brune netop havde været, at den ikke udstrålede autoritet i traditionel forstand:

*"Jeg hører til dem der fra starten kunne lide den brune uniform, bl.a. fordi det autoritære faldt lidt i baggrunden, og er der noget, som vort publikum ikke synes særligt om i dag, så er det det autoritære."*⁶⁵⁾

I løbet af 1990'erne blev DSB opsplittet som led i den fælleseuropæiske liberalisering af togdriften. Forretningsområder som færgedrift og rutebilskørsel blev skilt fra, mens ansvaret for infrastrukturen blev overtaget af staten. For DSB blev det en anledning til at viske tavlen ren og indføre et nyt designprogram med nye farver, skrifttyper og et nyt logo. Programmet blev udarbejdet af designbureauet Kontrapunkt (Jens Nielsen døde i 1992 i en alder af 54). For uniformernes vedkommende blev der som noget nyt udskrevet en designkonkurrence, som blev vundet af Hanne Larsen. Uniformsprogrammet var først klart i 2002, og i mellemtiden levede 1984-uniformen videre – dog blev nye tøjstykker fra 1999 leveret med det nye logo påført.

I 2010 udskrev DSB en ny designkonkurrence, men af økonomiske årsager blev projektet sat på pause året efter, og først genoptaget i 2013. Uniformen blev præsenteret i DSB's medarbejderblad, *Ind&Se*, i februar 2017. Ibrugtagning var planlagt til 2018 men er i skrivende stund ikke påbegyndt. Ydermere er DSB genstand for kritik på grund af omkostninger på anslået 5,3 millioner kr., der blandt andet skyldes, at man måtte ændre i designet, fordi DSB i 2014 skiftede logo endnu en gang. Kritikerne fremhæver Metro-selskabet, hvis uniformer er stangvarer påført selskabets logo – en billigere løsning, der ser ud til at være afløseren for det individuelt designede uniformsprogram.⁶⁶⁾

03.01.1984

Angående Barselsuniform.

Man har opfordret mig til at skrive et par linier om mine erfaringer som bruger af barselsuniformen.

Uniformen er designet til ~~1~~ chaffønerne, som sikkert er udemærket tjent med denne rummelige model, men den er efter min mening ikke egnet i togtjenesten.

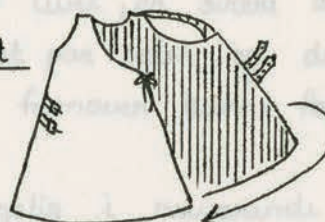
Barselsuniformen består af:

2 stk spendere



eller

2 sæt



elastik

vidde 2,25 m

eller 1 stk spender og 1 sæt overdel/benklæder

1 stk. slag



3/4 lange ærmer

Spenderen: Behagelig at bære indendørs. Som et storsejl i blæsevind. Meget farlig når man stiger ud af togene, da den store vidde på spenderen gang på gang falder ned over dørenes trinklapper og bewirker at man går på næsen, når man træder ned af det sidste trin.



Tilbage til udgangspunktet. En overportør og en togbetjent iklædt uniform 1906/1909 med jakken/frakken stående åben. Uniformerne var lavet af uldklæde og egnede sig ikke til sommerbrug. Det var tilladt personalet at anlægge hvid uniform om sommeren, men det var for egen regning. Billedet er også et vidnesbyrd om, at medarbejdere ikke nødvendigvis bærer en uniform på den måde, som den var tiltænkt (Danmarks Jernbanemuseum).



Vibeke Lassen Nielsen ved sit arbejdsbord. Fotografiet er taget, mens hun designede nye uniformer til Post Danmark, og det er en opstilling til ære for fotografen. På skrivebordets højre side står et stativ med Pantone-farver, som hun efter eget udsagn helst ikke anvendte uden åndedrætsværn og udsugning, da dampene gav en slem hovedpine (VLN privateje).

Uniformsprogrammet fra 2002 er stadig i brug, men udtrykket er efterhånden blevet lidt rodet. Nyere uniformsdele bærer det nye logo fra 2014, og jakkerne har sølvknapper, men uniformsdele med det udgåede logo og guldknapper er stadig i brug. For Vibeke Lassen Nielsen sluttede arbejdet for DSB omkring år 2000. Hun deltog i uniformskonkurrencen i 1990'erne men vandt ikke. Til gengæld blev arbejdet med 1984-uniformen et springbræt til en karriere indenfor uniformsdesign – blandt andet for Post Danmark, HT, Billund Lufthavn, Beredskabsstyrelsen, Skov- og Naturstyrelsen og Shell. På anmodningen om at reflektere over sit arbejdsliv med uniformsdesign fremhæver hun samarbejdet med organisationernes mange medarbejdere, og med sine kollegaer indenfor design og produktion.

”Personligt må jeg så sige, at jeg har været ualmindelig heldig, for jeg er lige dumpet ned i en periode, hvor der var brug for uniformer- og ikke mindst økonomi til at lave special-design. Det er nok en ting som er meget typisk for den tid.”⁶⁷⁾

Kilder og litteratur

Upubliceret kildemateriale

- Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke Lassen Niensens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører.
- Designmuseum Danmark, Arkiv for Dansk Design, 2011:0011, Jens Nielsen – foto og dias af div. tog.
- Designmuseum Danmarks bibliotek, ARKI 111, Jens Nielsen – DSB design m.m.
- Interview med designer Vibeke Lassen Nielsen (arbejdede for DSB 1981-2000), 2/11 2019.
- Interview og samtaler med Bert Hansen (tidligere medarbejder hos C.L. Seifert) i forbindelse med gennemgang af Danmarks Jernbanemuseums uniformssamling, 2017.
- Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, 1. Distrikts Trafiktjeneste, Journalsager henlagt efter ciffer 1916-1970, pk. 367.
- Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Jens Niensens embedsarkiv, Sager vedrørende design 1971-1990, pk. 4-7.
- Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, pk. 26.

Publiceret kildemateriale (kronologisk)

Reglement for Uniformering af Embedsmænd og Betjente ved De jydsk-fyenske Jernbaner, De jydsk-fyenske Jernbaner, circulaire A, nr. 14, Aarhus 18/9 1868.

Uniformsreglement for de ved Statsbanedriften ansatte Funktionærer, Almindelig Samling af Ordre og Bestemmelser, serie F, nr. 8, 9/1 1888. Uniforms-Normativ A. Bilag 1 til ordre F 8. (Statsbanedriften excl. Søfartsforvaltningen), København: De danske Statsbaner, 1888.

Uniforms-reglement for det ved de Danske Statsbaner ansatte Personale – Gældende fra den 1. april 1907, København: DSB 1906.

Uniforms-reglement for det ved de Danske Statsbaner ansatte Personale – Gældende fra den 1. oktober 1909, København: DSB 1909.

Ordresamlingen serie A, bilag VI, Uniformsregulativ for Statsbanernes Personale – Gældende fra 1. april 1933, s. 227-236, rettelserblade 14-18, gyldighedsdato 15/1 1933.

Betænkning fra uniformsudvalget af 1952, København: DSB, 19/12 1953.

Ordresamlingen serie A, bilag V, Uniformsreglement for Statsbanernes Personale – Gældende fra 1. april 1954 og bilag VI, Uniformsregulativ for Statsbanernes personale – Gældende fra 1. april 1954, s. 219-236, rettelserblade 577-584, gyldighedsdato 1/4 1954.

Corporate Identity Manual bd. 1-4, London: British Railways Board, 1965. Bilag til betænkning afgivet af uniformsudvalget af 25-11-1969, DSB, jan. 1973. (Note: Udkast til selve betænkningen findes i l. Distrikts Trafik-tjenestes arkiv).

DSB Design manual, København: DSB, 1972 (udgave: sep. 1974).

Nielsen, Vibeke Lassen, DSB Beklædningsoversigt, Vibeke Lassen Nielsen Design, okt. 1988.

DSB uniformshæfter, serie A-J, DSB, maj 1991.

Litteratur

Airey, David, "CN logo evolution", Logo Design Love, <https://www.logodesignlove.com/cn-logo-evolution> (tilgået 23/10 2019).

Christensen, Lars Bjarke, Moderniseringens årti – en samtale med generaldirektør Povl Hjelt, *Tog i tiden – Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum*, 2010, 2011, s. 4-14.

Christensen, Lars Bjarke, *Povl Hjelt og DSB. En rejse i tiden*, Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2014.

Christensen, Lars Bjarke, "Jeg skal ikke side på et kontor resten af mit liv..." – Ellen Helleberg fortæller om at være kvindelig trafikassistent i 1930-40'erne, *Jernbanehistorie*, 2018, Odense: Danmarks Jernbanemuseum, 2019, s. 64-91.

Cock-Clausen, Ingeborg og Aage E. Hansen, *Uniformer i Toldvæsen og Grænsegendarmeri*, Told- og Skatthehistorisk Selskab, 1992.

Cock-Clausen, Ingeborg, Civiluniformernes symbolske og praktiske be-

tydning, i Anne Hedeager Krag (red.), *Dragt og magt*, København: Museum Tusulanums Forlag, 2003, s. 246-259.

Ewing, Elizabeth, *Women in Uniform – through the centuries*, London og Sydney: B.T. Batsford Ltd., 1975.

Dybdahl, Lars, *Dansk Design 1945-1975 – Produktdesign, grafisk design, møbeldesign*, København, Valby: Borgen, 2006.

Frederiksen, Erik Ellegaard, Niels Kryger og Vibeke Lassen Nielsen (red.), *Jens Nielsen*, København: Dansk Design Center, 1996.

Hansen, Bert, *Danske Uniformer 1910-1920*, bd. 2, Vaabenhistoriske Aarbøger nr. 56, Våbenhistorisk Selskab, 2011.

Hansen, Bert, Uniformer ved de danske privatbaner i 100 år, del. 1-6, *Bumletoget*, 2001-2002.

Hansen, Bert, Frans Løvschall, Birger Nilsson og Ole Skøtt, *Den Danske Hær og Flådes Uniformer 1886*, Våbenhistorisk Selskab, 1997.

Hjelt, Povl, DSB i støbeskeen, *Mobilia*, nr. 205, aug. 1972, Snekkersten: Mobilia productions, 1972.

Johansen, Hans Chr., *Jernbanen i bilismens skygge: På Sporet 1847-1997 – jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. III, 1950-1997, Odense: DSB Jernbanemuseet, 1997.

Jørgensen, Steffen Elmer, DSB og den langsigtede trafikplanlægning 1930-1990. Fra enkeltprojekter til fremtidsplanlægning, *Jernbanehistorie* 2018, s. 4-33.

Lawrence, David, *British Rail Designed 1948-97*, Manchester, UK: Crécy, 2016.

Leilund, Helle, *Uniformer på arbejde: Nutidige praksisser omkring ensartet arbejdstøj*, Københavns Universitet, Det Humanistiske Fakultet, 2015.

Nielsen, C.L., Nye uniformer, *DSB Kommunikation*, jun. 1972, København: DSB, 1972, s. 9-16.

Nielsen, Arne Morell, *Post og teles uniformer*, København: Arne Morell Nielsen og Post Danmark, 1997.

Petersen, Karsten Skjold og Torsten Cumberland Jacobsen, *9. april 1940 – Våben, udrustning og uniformer*, København: Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck A/S, 2015.

Petersen, Karsten Skjold, Magt, mekanismer og materialitet – den danske hærs uniformer under enevælden, *Fra Krig og Fred*, 2019, Dansk Militærhistorisk Kommission 2019, s. 29-56.

Søeborg, Flemming, *Der kommer flere tog*, København: Gyldendal, 2019.

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmarks sammen: På Sporet 1847-1997 – jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. I, til 1914, Odense: DSB Jernbanemuseet, 1997.

Tidsskrifter

Dansk Lokomotiv Tidende, DSB Kommunikation, DSB Bladet, DSB i dag, Jernbane-Bladet, Jernbane-Tidende, Vor Stand.

Noter

1. Interview med Vibeke Lassen Nielsen 2/11 2019.
2. Cock-Clausen og Hansen 1992, Nielsen 1997. Der ses bort fra telegrafvæsenet, som blev lagt sammen med postvæsenet i 1927, da de kun i begrænset grad kom til at dele uniformering.
3. Cock-Clausen 2003, s. 251, Petersen 2019 s. 1 og 55.
4. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 39-47, Petersen 2019, s. 37 og 51, Nielsen 1997, s. 49-50, Thestrup 1997, s. 33, 70 og 92.
5. *Reglement for Uniformering af Embedsmænd og Betjente ved De jydsk-fyenske Jernbaner* 1868, §2 og §3.
6. *Uniformsreglement for de ved Statsbanedriften ansatte Funktionærer* 1888. *Uniforms-Normativ A* 1888.
7. *Uniforms-reglement for det ved de Danske Statsbaner ansatte Personale – Gældende fra den 1. april 1907.*
8. Hansen 2011, s. 120.
9. Laurbær symboliserer triumf og evighed.
10. Egeløv symboliserer troens styrke og dyd.
11. *Uniforms-reglement for de ved de Danske Statsbaner ansatte Personale – Gældende fra den 1. oktober 1909.*
12. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 70, Hansen m.fl. 1997, s. 198-199.
13. *Uniformsregulativ for Statsbanernes Personale – Gældende fra 1. april 1933.*
14. *JernbaneBladet* 9, 9. årg., sep. 1952, s. 197.
15. Betænkning fra uniformsudvalget af 1952, s. 1.
16. *Uniformsreglement for Statsbanernes Personale.* Det udkom som løsblade i *Ordresamlingen serie A*, og siderne udskiftedes enkeltvis i takt med, at reglementet blev justeret. For at se det originale reglement skal man sikre sig, at alle bladene har gyldighedsdato 1/4 1954.
17. Betænkning fra uniformsudvalget af 1952, s. 6, Petersen og Jacobsen 2015, s. 94, Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 282.
18. Betænkning fra uniformsudvalget af 1952, s. 2 og 12.
19. *Uniformsregulativ for Statsbanernes Personale, Ordresamlingen serie A*, s. 231, rettellesblad 583, gyldighedsdato 1/4 1954.
20. *Uniforms-reglement* 1906, s. 13.
21. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 119, Nielsen 1997, s. 87.
22. Betænkning fra uniformsudvalget af 1952, s. 6.
23. Johannesen 1997, Jørgensen 2018.
24. Notat af Jens Nielsen, "Videreførelse af designprojektet" 09-12-1971, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 7, Div. arbejdsgrupper 1971-1982.
25. Hjelt 1972 (ingen sidetal).
26. Dybdahl 2006, s. 310-312, Lawrence 2016, s. 174.
27. Christiansen 2014, s. 134.
28. "Generaldirektørens Sekretariat 11. februar 1971", s. 2-3, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 7, Div. arbejdsgrupper 1971-1982. Airey, <https://www.logodesignlove.com/cn-logo-evolution> (tilgået 23/10 2019).
29. Ibid. notat af Jens Nielsen "Videreførelse af designprojektet", 9/12 1971, s. 2.
30. Bladene til manualens femte afsnit mangler i alle de eksemplarer af manualen, som har været tilgængelige under arbejdet med artiklen, herunder eksemplarer der stammer fra generaldirektørens sekretariats bibliotek (Danmarks Jernbanemuseum) og fra Jens Nielsens eget arbejdsarkiv (Designmuseum Danmark). Det virker urealistisk, at man alle steder skulle have fjernet uniformssiderne, også selvom uniformen blev udskiftet i 1980'erne.
31. *DSB's personale ønsker mere kulør på hverdagen*, Aalborg Stiftstidende, 2/10 1969, s. 14.
32. "Forslag til udvalgets arbejdsprogram", 2/2 1970, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 4, Uniformsudvalg 1967-71. Her findes desuden kopier af referater fra udvalgets første seks møder.
33. Ibid. "Notat fra 1. møde i udvalget", 3/2 1970 og "Notat fra 2. møde i udvalget" 18/3 1970, s. 2.
34. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 138.
35. "Notat fra 1. møde i udvalget", 3/2 1970, s. 1, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 4, Uniformsudvalg 1967-71.
36. Ibid. "Notat fra 1. møde i udvalget", 3/2 1970, s. 1, "Notat fra 2. møde i udvalget", 18/3 1970, s. 2 og "Notat fra 3. møde i udvalget" 6/5 1970, s. 2.
37. Bilag til betænkning afgivet af uniformsudvalget af 25/11 1969, s. 1.3-1.6, 1.20-1.26.
38. Ibid., s. 1.20 og 3.5.
39. *Vor Stand*, 4, 72. årg., 28/2 1970, s. 68.
40. Kopi af brev fra P. Hjelt til uniformsudvalgets formand, E. Rolsted Jensen, 06-08-1970, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 4, Uniformsudvalg 1967-71.
41. Notat "Koordinerende arbejdsgruppe vedr design" 20/1 1972, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Jens Nielsen embedsarkiv pk. 7, Div. arbejdsgrupper 1971-82. Nielsen 1972, s. 10.
42. *Transport Unique – RIDE-UIC Seminar, Den Haag 1973*, publikationen findes i Jens Nielsens privatarkiv, Designmuseum Danmark, ARK1 111, 1:9.
43. Lawrence 2016, s. 162-165, 182-183. *Corporate Identity Manual bd. 4*, afsnit 9.
44. Nielsen 1972, s. 10.
45. Vibeke L. Nielsen har i interview (2/11 2019) bekræftet Jens Nielsens holdning til den brune farve. Om Povl Hjelts holdning se Christensen 2011, s. 8-9, Christensen 2014, s. 135-136, og P. Hjelts talemanuskript fra

- overrækkelsen af Dansk Designråds Årpris til Jens Nielsen i 1986, Designmuseum Danmark, ARKI 111, ks. 8:9 (også gengivet i Frederiksen, Kryger og Nielsen 1996, s. 62). Om DFJ's kongres, se *Jernbane-Tidende*, 12, 76. årg., dec. 1973, s. 332.
46. Brev fra Jens Nielsen til personalechef Gunnar Kraghbalde 9/4 1981, Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, unavngiven blå plastikmappe med kopier af korrespondance fra 1981. Ud over materiale fra hendes arbejdsarkiv er afsnittet om 1984-uniformen også baseret på oplysninger fra et interview med Vibeke L. Nielsen.
47. Tak til Vibeke L. Nielsen for at identificere diasshowet. Det findes i Jens Nielsens arkiv hos Designmuseum Danmark, og består af to tromler med ca. 60 dias i hver. Den ene tromle indeholder en blanding af fotos og tekst akkrediteret henholdsvis Jørgen Skytte og Per Møllerup, den anden består kun af fotos. Ifølge Vibeke blev tromlerne vist side om side på to lærreder. Designmuseum Danmark, 2011:0011, Jens Nielsen – foto og dias af div. tog, ks. 4:5. Citat er fra slide nr. 58.
48. Interview med Vibeke L. Nielsen 2/11 2018, "Referat af møde d. 20.1.1984", Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, blå plastikmappe mrk. "uniformsforsøg", "Præsentation af uniformsprojekt", brev fra Jens Nielsen til Ole Andresen 14/9 1981, Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, unavngiven, blå plastikmappe med kopier af korrespondance fra 1981.
49. "Afprøvning af nye DSB uniformer, Upkt august 1982" og "Afprøvning af nye DSB uniformer, fase 2, Upkt februar 1983", Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, blå plastikmappe mrk. "uniformsforsøg".
50. Ibid. Liste mærket "uniformer", skrevet med JN's håndskrift, dateret 5/9 1984.
51. "Arkitekt-angreb på DSB", kopi af avisudklip dateret 19/4 1961, Designmuseum Danmark, ARKI 111, ks. 9:9.
52. "Til alle, der medvirker ved afprøvning af ny uniform" 21/11 1983 og brev fra Dansk Jernbaneforbund til DSB, 18/4 1984, Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, blå plastikmappe mrk. "uniformsforsøg". Interview med Vibeke L. Nielsen 2/11 2019.
53. *DSB Bladet*, 8, okt. 1984, s. 1, 18-19.
54. Bilag til betænkning afgivet af uniformsudvalget af 25/11 1969, s. 1.4 og 2.1-2.2.
55. *Jernbane-Tidende* 4, 76. årg., ap. 1973, s. 89.
56. *Vor Stand* 5, 56. årg. 15/3 1954, s. 50-51.
57. *Vor Stand* 18, 71. årg., 20/12 1969, s. 376-377, *Vor Stand* 1, 72. årg., 15/1 1970, s. 4, *Vor Stand* 2, 72. årg., 31/1 1970, s. 28.
58. *Jernbane-Tidende*, 12, 76. årg., dec. 1973.
59. Ba 6 04/294, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, pk. 26. Christensen 2018, s. 64.
60. Ewing 1975, s. 95-96. *Uniformsreglement for Statsbanernes Personale*, Ordresamlingen serie A, s. 222, rettelsesblad 578, gyldighedsdato 1/4 1954.
61. DSB uniformshæfte B, *Uniformer til togfører og togtbetjente*, DSB, maj 1991, s. B13-B15. Notat "Angående Barselsuniform" af Kirsten Hors, Danmarks Jernbanemuseum, Vibeke L. Nielsens arbejdsarkiv, del A – tog- og lokofører, blå plastikmappe mrk. "uniformsforsøg".
62. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 12-13.
63. Cock-Clausen og Hansen 1992, s. 12-13, Petersen 2019, s. 41.
64. Nielsen 1984, s. 114.
65. *Jernbane-Tidende*, 9, 86. årg., sep. 1983, s. 224.
66. *Ind&Se*, 20, feb. 2017, s. 7-11. Retningen i samtidens uniformsprogrammer er Vibeke L. Nielsens vurdering.
67. Interview med Vibeke L. Nielsen 2/11 2019.

Summary

Much has been written about DSB's history over the years, but not about the uniforms, which are an important part of the railway company's profile. This article reviews Danish State Railways/DSB uniforms since 1887 – with a special focus on the period from 1950 to 1990. The period was chosen because during it, DSB redesigned its uniforms three times in 30 years: in 1954, 1973 and again in 1984 – while rapid development took place in clothing and design in general. This period was also characterised by an opposition to authority, something that increased greatly during the 1960s. As a result, in 1973 DSB would depart from the traditional uniform with its insignias that evoked associations with the military.

DSB was one of a number of Danish government agencies that elected to update their uniforms around 1950. The 1954 uniform was not new as such, but more of an update of a uniform system that had existed since the turn of the century. In terms of uniform composition, the biggest change was that shoulder insignia was replaced with lapel insignia for most employees. It was more important that the allocation of the individual pieces were adapted to better fit the needs of personnel – but money was scarce and all changes had to be kept within the existing budget.

In the early 1970s, DSB first introduced modern corporate design modelled on that of British Rail. The first version of the new uniform was developed prior to the launch of the design programme by a uniform committee comprised of representatives from DSB and the staff organisations. Architect Jens Nielsen was subsequently assigned to the project along with a designer from the clothing industry. Jens Nielsen would later become head of design for DSB, and would lead the design programme until his death in 1992. This addition to the working group left its mark on the 1973 uniform, which became more fashionable and above all brown in colour, whereas the uniform committee had initially wanted a blue uniform. However, this can not be attributed to the designer alone, as the uniform committee and staff organisations participated in approving the design.

In general, the brown 1973 uniform has had a bad reputation. Partly because of the colour and partly because of the design's practical problems. It can be questioned whether the uniform was as unpopular in its time as it has been in the years since, but it is certain that Jens Nielsen was not pleased with it. DSB's next uniform was designed under his leadership and introduced in the 1984 uniform. The uniform was blue and drew from two sources of inspiration: the airline industry and DSB's own history. The staff had a significantly greater influence on the 1984 uniform than it had in the past. This was primarily due to a centrally-controlled development process in which the uniform was field-tested by more than 50 employees in two rounds. One result was that the uniform was given three different caps, because employees wanted the headgear to look like that of airline personnel, while the designers wanted a cap inspired by the one used by DSB in the first half of the 20th century.

The development of DSB uniforms generally follows the same pattern as those of the Danish customs and postal services, although there are variations. From approx. 1950 to 1990, a professionalisation process took place by which clothing industry specialists became increasingly involved in the development work. The entry of women into the labour market is also reflected in the uniform collections.

Viewed across the period, the uniform increasingly came to resemble a suit, but it is important to note that this was a process that dated back to the 1800s. Government agencies' uniforms had always been influenced by civilian fashion, but the trend intensified in tandem with the anti-authoritarian wave of the 1960s and 1970s and the 1973 uniform was designed without insignia. It is also worth noting that as early as 1952, DSB staff had expressed interest in having uniforms that were less militaristic in appearance. This applied to a lesser extent to the customs department, which, as a public authority, did not necessarily have a conflict of interest in looking like an authority. But DSB did, and the aim of the design programme from 1972 on was primarily to transform the organisation from a government agency into a modern, customer-oriented transport company. This was reflected in the brown 1973 uniform that was unlike anything worn by another Danish government agency. In comparison, DSB would return to the more traditional look with the 1984 uniform.





Side 72-73: Fotografen har i 1963 fanget det knivskarpe afstandsmærke foran det hurtigt forbigående røde lyntog. Man kan næsten mærke lufttrykket (foto: Svend O. Rodevang, Danmarks Jernbanemuseum).

Den sidste udvej på sporet

– jernbaner og selvmord i et historisk lys

Af René Schrøder Christensen

*“Togene er forsinkede - igen
og mange kommer nok senere hjem
Der var ingen der kunne forudse
det kom også fuldstændig bag på DSB
at jeg sprang fra livet
tog alting for givet
og uden at sige farvel
gjorde jeg det bedste for mig selv”*

(Annika Aakjær: *Det Bedste for Mig Selv*, albummet *Missionær*, 2010).

Et tragisk aspekt af jernbanedriften, som berører personalet dybt, er personpåkørsler og herunder den særlige type, hvor offeret selv har valgt det. Toget er i den sammenhæng et redskab for en handling med årsager, der ikke har noget med jernbanen som sådan at gøre. Ikke desto mindre er det en mørk side af jernbanevirkeligheden, som kan have meget store konsekvenser for de involverede lokomotivførere og andet togpersonale. Og foruden de menneskelige implikationer for ofret, ofrets pårørende, togpersonalet og oprydningsspersonalet bliver også de øvrige rejsende påvirket i større eller mindre grad – og der er desuden en stor økonomisk byrde forbundet med fænomenet. Selvmordsraten på jernbanen har historisk været lav, men er i de seneste årtier vokset væsentligt.

Det hedder sig, at man som lokomotivfører må forvente at blive udsat for mindst én personpåkørsel i sin karriere,¹⁾ og ifølge en artikel på DR.dk oplever en lokomotivfører i gennemsnit meget hyppigt såkaldte nærved-ulykker.²⁾ I de senere år har der i DSB været forøget fokus på problemstillingen for togpersonalet i almindelighed og lokomotivføreren i særdeleshed. Personpåkørsler kan have stor indflydelse på de berørtes fortsatte arbejdsliv – selvom de er helt uden skyld. Uheld og sikkerhedsforbedringer i den forbindelse bliver ikke behandlet i denne sammenhæng, og langt de fleste dødsfald på jernbanen skyldes ikke uheld – men selvmord der udgør op mod 80% i dansk sammenhæng.³⁾

Medierne har i de seneste par år haft øget fokus på emnet – ikke som sensationsjournalistik, der i øvrigt ville være ulovligt,⁴⁾ men med fokus på fænomenet mere generelt – ikke mindst de konsekvenser, det kan have for den enkelte lokomotivfører, der uforvarende bliver udsat for en sådan hændelse. Blandt andet producerede *Danmarks Radio* i 2018 programmet “Jeg vil dø” samt en webdok om en lokomotivfører, der har været udsat for fire hændelser af denne type i sin karriere.⁵⁾ Flere dagblade har ligeledes haft fokus på emnet – senest i *Politiken*, der bragte en historie om en kvindelig lokomotivfører med posttraumatisk stress som følge af tre påkørsler og 14 nærpåkørsler,⁶⁾ men også *Fyens Stiftstidende*, *Information* og *Kristeligt Dagblad* mfl. har skrevet om emnet de senere år.

Foranlediget af det aktuelle fokus på selvmord generelt og på jernbanen i særdeleshed er det i denne artikel målet at sætte fænomenet i et historisk lys. Der er tidligere kun i begrænset omfang set på selvmordsproblematikken i et længere historisk perspektiv, og i særdeleshed gælder dette i forhold til jernbanen. Det er dog muligt at fremdrage statistisk materiale specifikt for jernbanen helt tilbage til jernbanens introduktion i Danmark. Der vil være mulighed for at udbygge undersøgelsen med arkivalisk materiale, som detaljeret beretter om hændelser, men det er ikke målet her.⁷⁾ I stedet gives et overblik over problemets omfang og et vue over den eksisterende forskning på feltet – både i dansk og international sammenhæng – og på baggrund af dette kan der peges på nogle mulige sammenhænge. Tidsrammen er 1835 til 2018, afgrænset af den officielle statistiks tabeller – og rummende den danske jernbanes epoke fra 1847 til i dag.

Først skitseres temaer i eksisterende litteratur om selvmord og jernbaner, og der peges på forskningscentre, som arbejder med emnet og dernæst mediernes behandling af temaet. Efter en kort karakteristik af kildematerialet behandles den generelle historiske selvmordsudvikling i Danmark i forhold til befolkningstallet, og der peges på mulige sammenhænge med samfundsforhold og andre faktorer.

Dernæst beskrives udviklingen i metodevalg, inden udviklingen af jernbaneselv mord behandles. Sammenhængen med jernbanens udstrækning og hyppigheden af trafikken undersøges i forhold til selvmordshyppigheden, og der peges på andre mulige sammenhænge. Til sidst refereres en række danske undersøgelser af fænomenet, som desuden har haft fokus på de andre ofre for selvmordshandlingen: togpersonalet.

Forskning

Selv mordsforskningen har i de sidste mange årtier hovedsagelig haft et medicinsk/epidemiologisk og psykologisk felt, drevet af læger, psykiatere, psykologer og sociologer ofte med forebyggelse som tema. Det er i høj grad også et sociologisk felt – med Emile Durkheim som foregangsmand. I *Selv mordet* fra 1897 undersøgte han forskellige forklaringer på selvmordet – klimasammenhæng (fleste i tempereret klima), årstider eller sociale sammenhænge (f.eks. religion: der var langt større andel af selvmord i protestantiske områder, her nævnes Danmark specifikt, og langt færre i katolske områder som Spanien og Italien – bl.a. fordi det var forbundet med en opfattelse af synd). Durkheim opererede med fire forskellige typer selvmord, som dog ikke skal uddybes her,⁹⁾ og han er blevet kritiseret for ensidigt at fokusere på sociale faktorer og dermed glemme andre, men hans forskning danner grundlag for senere undersøgelser. Durkheim fandt, at jo mere jord, der blev dækket af jernbane, desto mere almindeligt ville det blive at finde døden ved at kaste sig under et tog – et udgangspunkt flere andre siden har efterprøvet, og som også skal behandles i denne artikel.⁹⁾

En særlig vinkel i forskningslitteraturen har været selvmordet på jernbanen, og der bruges ofte kræfter på at forstå hvem (alder, køn, diagnose), der begår selvmord, samt hvor (særlige steder), hvornår (årstid, tid på dagen) og hvordan (metode) der begås selvmord – bl.a. for at kunne finde en metode til forebyggelse. Der er bidrag og undersøgel-

ser fra mange lande i Europa, Nordamerika, Australien og Japan. Metoder til og hyppighed af at tage sig af dage varierer fra land til land, men der er i forskningen en vis konsensus om mulige forstærkende og svækkende forhold.

Der er foretaget enkelte specifikke undersøgelser om selvmord i Danmark, bl.a. en undersøgelse af jernbaneselv mord på Fyn 1979-1982.¹⁰⁾ Karakteristika for den lille population (16 tilfælde) blev sammenlignet med landsdækkende tal og pegede på en anden fordeling af alder (yngre end gennemsnittet) og psykiatriske diagnoser (langt større andel med diagnose). Der blev peget på at hver fjerde lokomotivfører havde erfaringer med selvmordshændelser. En anden undersøgelse så på selvmordsmetoder i perioden 1922-1991, om end jernbaneselv mordene ikke var talt med, da de udgjorde en meget lille del af det samlede billede.¹¹⁾ Et senere bidrag ser overordnet på tallene fra 1920-2000, dog uden at gå i dybden med jernbanerne.¹²⁾

En af få andre artikler med et længere historisk perspektiv ser på den britiske udvikling i perioden 1850-1949.¹³⁾ Her tages afsæt i Durkheims forudsigtelse om, at udbredelsen af jernbanen vil øge antallet af jernbaneselv mord, hvilket bekræftes og ses som underbyggende en tese om, at tilgængelighed er et væsentligt kriterium for valg af metode.

I Danmark blev Center for Selvmordsforskning etableret ved Psykiatrisk Afdeling ved Odense Universitet i 1989 på baggrund af forskningssamarbejder, der rakte tilbage til slutningen af 1970'erne.¹⁴⁾ Forskningen ved dette center har bl.a. givet sig udslag i samarbejder med DSB, som beskrives nedenfor. Også andre lande har etableret forskningscentre for selvmord, som the *Centre for Research and Intervention on Suicide, Ethical Issues and End-of-Life Practices* (CRISE), ved Université du Québec à Montréal (UQAM). Denne forskningsinstitution har opbygget en hjemmeside rummende fakta og med henvisning til international forskning i jernbaneselv mord.¹⁵⁾

Jernbanebranchen har også selv fokus på fænomenet. Det EU-finansierede forskningsprogram RestRail (REduction of Suicides and Trespasses on RAILway property) blev

etableret i 2011 med målsætningen at reducere antallet af hændelser af selvmord og ulovlig indtrængen, håndtere hændelserne og begrænse konsekvenserne heraf ved at forsyne jernbaneindustrien med en analyse og identifikation af omkostnings-effektive forebyggende og begrænsende forholdsregler.¹⁶⁾ I konsortiet indgik universiteter og trafikoperatører – bl.a. svenske Trafikverket og Deutsche Bahn. Der var ikke dansk deltagelse. Der blev leveret et antal rapporter og en "værktøjskasse", som jernbaneoperatører kan anvende. Sidste konference i RESTRAIL fandt sted i 2014, men der afholdes stadig workshops i den internationale jernbaneunion UICs regi: den seneste i 2019 med repræsentanter fra 17 lande – heraf 10 EU-lande. Både Norge og Sverige var repræsenteret – men ikke Danmark.¹⁷⁾

Mediedækning

I de seneste par år har der været stigende interesse for selvmord – ikke mindst i jernbanesammenhæng. Det skyldes blandt andet et stigende antal hændelser siden årtusindskiftet trods en generel nedgang i selvmordsraten. *Information* bragte en artikelserie i 2014, hvor seks personer, som havde haft selvmordet inde på livet, blev interviewet. Afsættet var at bryde et tabu og debattere fænomenet. Bl.a. var der lægens perspektiv – det at komme ud til et selvmordsoffer på jernbanen og forsøge at redde personen, der kan have varierende grad af voldsom læmlæstelse.¹⁸⁾ Lægen mente, at medierne ikke skal blæse det op af hensyn til de efterladte. Der refereres i artiklen til forskeren Folker Hanusch, som påviste, at empatisk journalistisk omtale af et selvmord kan have en begrænsende effekt – men at det ikke er entydigt, og at omtaler af metoder og præcise steder kan inspirere i forvejen sårbare personer.¹⁹⁾ Medieomtalen kan have både en såkaldt "Werther-effekt" som fører til imitation (efter Goethes roman *Den Unge Werthers lidelser* fra 1774, der slutter med et selvmord (skud), og som (måske) medførte en epidemi af kopiselmord) eller en "Papageno-effekt", der virker forebyggende

(efter Mozarts opera *Tryllefløjten*, hvor fuglefængerens Papageno blev talt fra et selvmord).²⁰⁾

Et særligt nyt fænomen i den sammenhæng er de sociale mediers betydning. En serie i *Information* fortæller om franske 18-årige Océane, der udførte et iscenesat selvmord online – hun sprang ud foran et tog, mens 1.000 tilskuere så på.²¹⁾ I japansk sammenhæng er dette fænomen også tydeligt. Den såkaldte kulturelle smittefare finder bl.a. sted via internet og sociale fora, men også en selvhjælpsbog, udgivet i 1993, skabte bølger af selvmord.²²⁾ Den kulturelle smitte dækker over, at der er forskellige trends i valg af metode i forskellige lande. Litteratur og medier har siden Goethe fået skyld for at inspirere til imitation – dette er dog ikke overgået forfattere som f.eks. Tolstoj eller Herdis Møllehave, der – uden sammenligning i øvrigt – begge lader deres kvindelige hovedpersoner ende livet foran et tog som følge af kærestesorg og depression (*Anna Karenina (1873-78)* hhv. *Le (1977)*). Senest har også en ungdomsserie på Netflix, *"13 reasons why"*, fået skyld for at øge selvmordsraten blandt unge i USA, hvilket dog er omdiskuteret.²³⁾

Statistik og metode

Der er i denne artikel etableret en række grafer baseret på forskellig statistik dels fra Danmarks Statistiks forskellige udgivelser, dels fra DSB's beretninger og dels (for nyere tid) opgørelser fra Trafikstyrelsen/Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Graferne angiver nogle tendenser over tid, men der er flere problemer i forhold til talrækkerne, da de er baseret på forskellige kilder, og da de officielle kilder har skiftet tidsrammer. Der er kun anvendt umiddelbart tilgængelig statistik i denne undersøgelse, og manglende tal vil sandsynligvis kunne findes ved søgning i arkivalier. Da det er de langvarige tendenser, der kigges på, er de mere detaljerede arkivstudier undladt.

Den tidlige officielle statistik er bl.a. baseret på gejstlighedens lister over dødsfald, men da selvmordere af kirken og efter loven blev betragtet som syndere, der ikke kunne

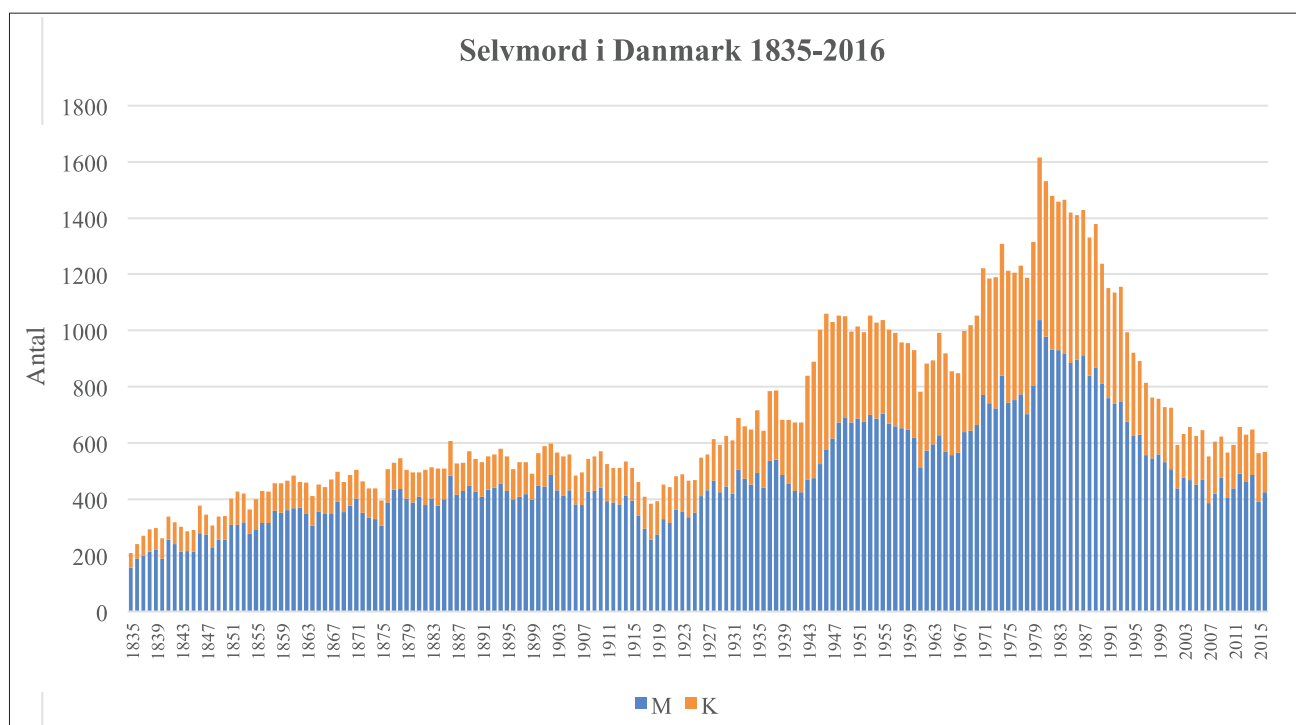


Fig.1: Antallet af selvmord i Danmark fordelt på køn (statistiske opslagsværker).

begraves i indviet jord, blev mange selvmord ikke oplyst og registreret. Dette ændrede sig med den nye straffelov af 1866 med virkning fra 1867, der ugyldiggjorde den gamle regel, som rakte tilbage til Chr. Vs Danske lov fra 1683.²⁴⁾ Der har dog sandsynligvis langt op i tid stadig været et tabu forbundet med selvmordet. Det er desuden ikke altid muligt at afgøre, om der er tale om et selvmord eller en ulykke, og således vil statistikernes opgørelser altid være udtryk for minimumstal. Dette gælder dermed generelt for tallene i denne fremstilling.

En anden problemstilling er, at nogle talrækker er baseret på kalenderåret mens andre – bl.a. Statsbanernes årsberetninger – løber fra 1. april til 31. marts. Det er her valgt at sammenstille forskellige talrækker med forskellig tidsramme, da det er de langvarige tendenser, som er af interesse. Der er tillige en række år, hvor tal mangler – bl.a. under de to verdenskrige. Der mangler også tal vedrørende selvmordsmetoder for flere perioder, pga. forskellige opgørelser over tid i de officielle statistikker.

Udviklingen i Danmark

Først skal vi se på den generelle udvikling i antallet af selvmord i Danmark fra første halvdel af 1800-tallet frem til i dag, før vi ser det i forhold til befolkningstallet. Allerede i den tidlige officielle statistik drages sammenligninger med andre lande, og man var meget opmærksom på, at selvmordsraten i Danmark gennem hele 1800-tallet lå over andre landes – som Sverige, Preussen, Norge, Frankrig mfl.²⁵⁾

Udviklingen i antallet af selvmord i Danmark – med forbehold for de nævnte problemer med det statistiske materiale, og bevidstheden om, at der er tale om minimumstal – så ud som fig. 1.

Over de 180 år, som statistikken dækker, springer flere forhold i øjnene. Perioden fra mellemkrigstiden frem til årtusindskiftet viste langt større selvmordstal, i perioder meget stærk vækst, og i slutningen af perioden et drastisk fald (1980-2000). Det fremgår også, at langt flere mænd end kvinder finder denne udvej af livet – generelt var ca. hver fjerde til femte selvmord begået af en kvinde frem til mellemkrigstiden, og herefter voksede den kvindelige andel til at udgøre hver tredje.

Fra det første tal på omkring 200 tilfælde i 1835 fandt en jævn vækst sted frem mod sidste halvdel af 1800-tallet, hvorefter niveauet lå ganske stabilt på omkring 4-500 tilfælde årligt frem til 1. verdenskrig. Hvor meget af væksten, der skyldes opgørelsen, som ligger bag ved statistikken, og hvor meget, der afspejler den ændrede lovgivning, som fjernede forbuddet mod en kirkelig begravelse, er uvis, men umiddelbart kan lovændringen i 1867 dog ikke aflæses af talrækkerne. Udviklingen i det 20. århundrede tegner et billede af konstant vækst efter 1. verdenskrig frem til midten af 1940'erne, et stabilt niveau og svagt fald frem til midten af 1960'erne, hvorefter der skete en markant vækst frem til 1980. Herefter er niveauet drastisk reduceret frem til et stabilt niveau fra omkring årtusindskiftet – et niveau, der i øvrigt ikke er meget ulig slutningen af 1800-tallet og 1920'erne. Der bemærkes desuden fire perioder med markante fald i

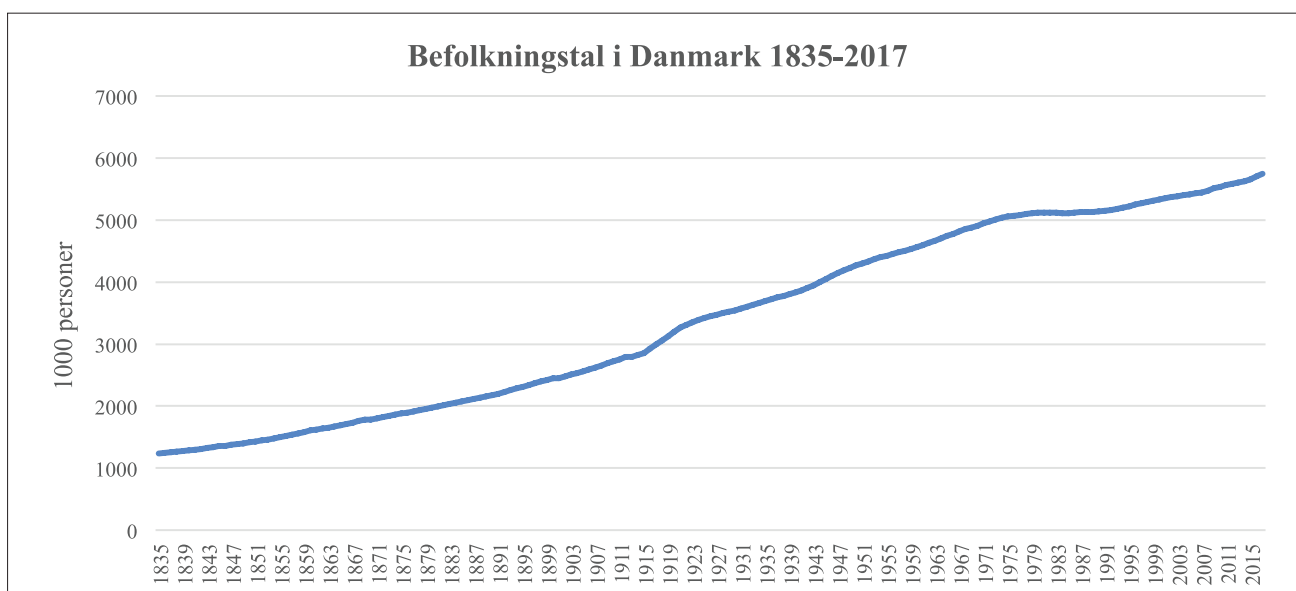


Fig. 2: Befolkningstallet i Danmark baseret på tal fra Danmarks statistiske værker og folketællinger 1835-1924 (befolkningstal de fleste år 1835-1875 baseret på skøn jf. Dk Statistik 1875, for de fleste år 1875-1924 beregnet)

antallet. Det drejer sig om 1870'erne, 1. verdenskrig, 1960'erne og 1980-2000. Dette vender vi tilbage til.

Danmarks befolkning voksede jævnt i hele perioden fra ca. 1,2 millioner i 1835 til de nuværende godt 5,7 millioner (dog med en stagnering i 1970'erne og 1980'erne) (fig. 2).

Hvis vi ser på selvmordsandelen af befolkningen som helhed, viser der sig et lidt andet billede. Helt overordnet springer det i øjnene, at selvmordsraten i Danmark ikke har været så lav som siden årtusindskiftet, så længe den officielle statistik har beskrevet fænomenet (fig. 3). Det meget høje antal omkring 1980 viser sig desuden ikke at afvige meget fra situationen i 1800-tallet, når det er andelen af befolkningen vi ser på.

Overordnet var der i det meste af 1800-tallet en ganske høj selvmordsrate i Danmark – også sammenlignet med nabolande. I 1830'erne overgik den danske selvmordsrate på over 0,2 ‰ de fleste lande, bl.a. Frankrig (0,08 ‰), England og Sverige (begge 0,06 ‰).²⁸⁾ De to førstnævnte lande var betydeligt mere urbaniseret end Danmark, hvilket burde pege på en større selvmordsrate – da der ofte ses en sammenhæng med befolkningstæthed. I Danmark var andelen i hovedstaden 50 % højere end i landdistrikterne, og i købstæder var raten kun lidt højere end på landet – bl.a. begrundet i det lille indbyggertal. Den danske selvmordsrate var desuden stigende frem mod 1860'erne og nåede op omkring 3 ‰. Herefter ser det ud til, at andelen begyndte at falde,

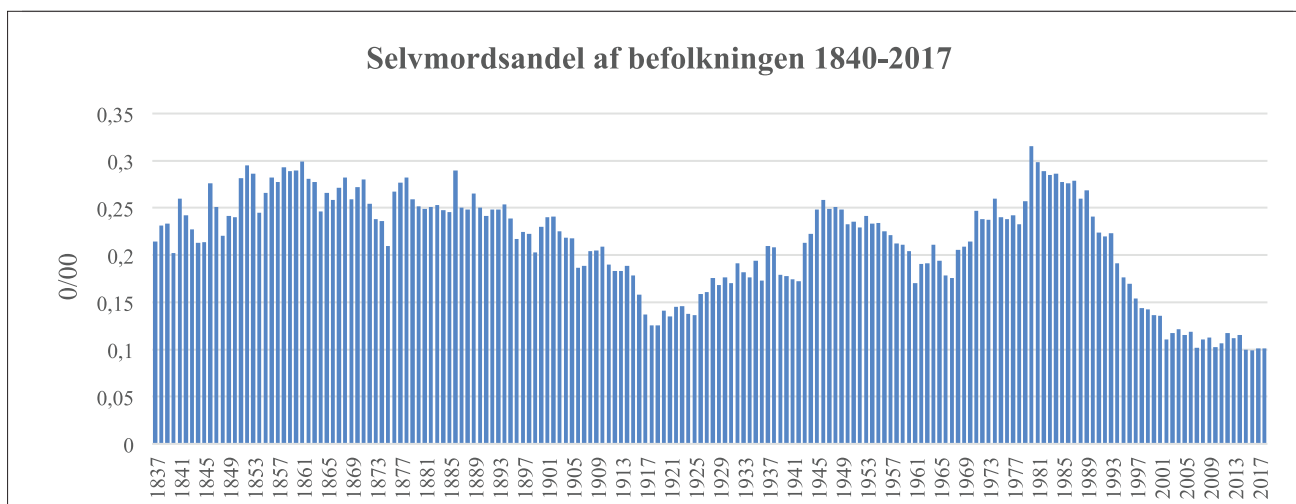


Fig. 3: Selvmordstal sat i forhold til befolkningstallet. I perioden 1835-1924 findes kun befolkningstal for folketællingsår – resterende tal er skønnet/beregnet (jf. fig. 2). Grafen giver et rimeligt billede af tendenserne.

Fig. 4: Fordeling af selvmordsmetoder 1861-2018.
Huller i grafen skyldes manglende talmateriale,
og tal for perioden 2002-2006 er mangelfulde.

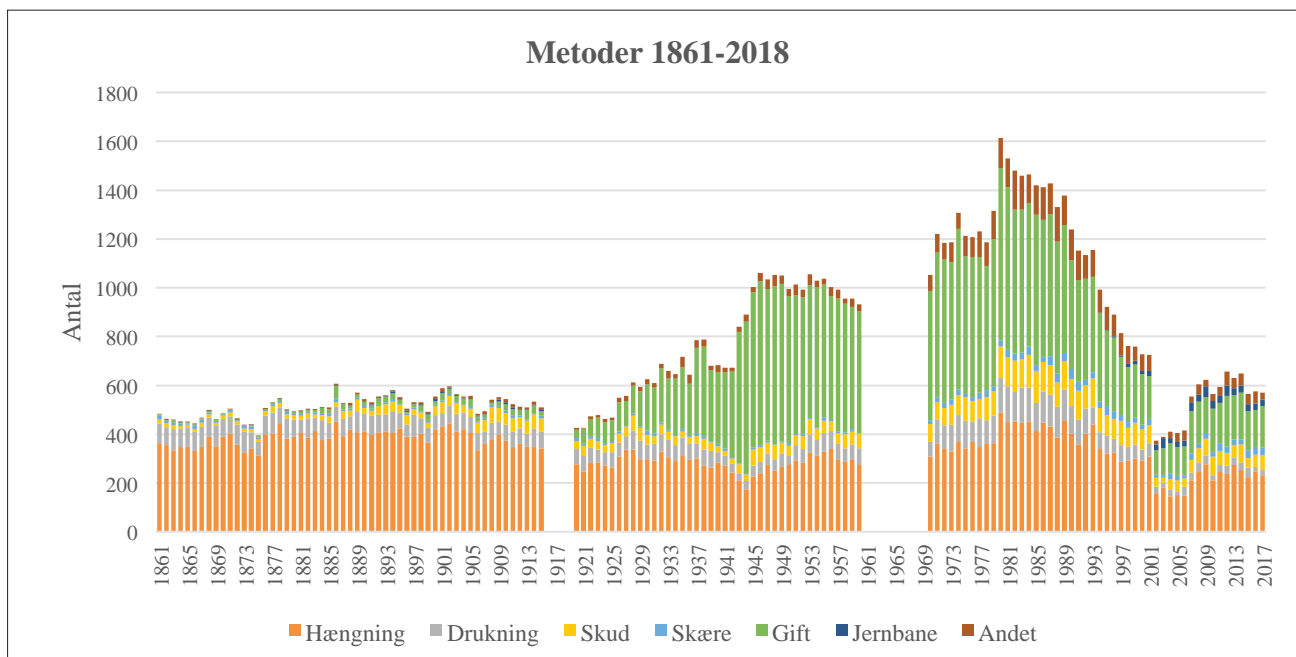
men den lå omkring 1900 endnu på omkring 0,25 ‰. Dette var stadig en høj rate sammenlignet med nabolande (Preussen 0,2 ‰, Sverige 0,15 ‰ og Norge 0,05 ‰ omkring 1900) – en forskel som også sociologen Durkheim havde øje for jf. ovenfor. Frem mod slutningen af 1. verdenskrig faldt andelen ret betydeligt, men i mellemkrigsårene steg den igen (med et mindre fald i de første krigsår) og toppede i de umiddelbare efterkrigsår på et niveau sammenligneligt med 1880'erne. I 1950'erne og 1960'erne faldt andelen jævnt, men i slutningen af 1960'erne vendte trenden atter, og selvmordsraten voksede frem til den højeste andel i hele perioden i 1980 – over 0,3 ‰. Siden årtusindskiftet har andelen ligget på omkring 0,1 ‰.

Set i en samfundsmæssig sammenhæng kunne man forvente, at krisetider ville kunne aflæses af en stigende selvmordsrate. Det er dog ikke entydigt. I mellemkrigstiden med stigende økonomisk krise og stærkt voksende arbejdsløshed (svingende mellem 10 og 32% i perioden 1921-1941) kan der observeres en stigende selvmordsrate – om end fra et hidtidigt lavpunkt.²⁹⁾ Genopbygningsårene efter 2. verdenskrig og den stærkt voksende velstand ind i 1960'erne afspejles modsat i en faldende selvmordsrate efter et højdepunkt lige efter krigen, men allerede inden det bratte stop for væksten ved den første oliekrise i 1973 var selvmordsraten atter i vækst. Det økonomiske opsving i 1990'erne og ind i 2000-tallet matcher det markante fald i selvmordsraten, men finanskrisen i 2008 afspejles derimod ikke. Tallene viser desuden ikke overraskende, at selvmordsraten er relativt lavere i krigsperioder (det gælder både 1. slesvigske krig 1848-50, 2. slesvigske krig 1864 og 1. verdenskrig (1914-18). Det var dog ikke tilfældet under 2. verdenskrig (der var en større hyppighed lige op til krigen men ikke et fald i krigsårene i forhold til de foregående år).³⁰⁾ Mindre selvmordsrate under krige og kriser skyldes ifølge førnævnte Durkheim, at der i sådanne situationer skabes en større fællesskabsfølelse, som modvirker selvmordstrang.³¹⁾

Ser man på statistikken, er der ofte et sammenfald mellem arbejdsløshedens omfang og selvmordsraten. Perioder

som 1857-1860'erne, 1876-78 og 1893, som havde relativt høj arbejdsløshed, var samtidig år med højere selvmordsrate (også den førnævnte krise i 1930'erne). Omvendt var år som 1875 med forsvindende lille arbejdsløshed også år med lav selvmordsrate.³²⁾ Det er ikke entydigt, i hvilket omfang der er sammenfald mellem arbejdsløshed og selvmordsrate. Raten var markant højere i tiåret efter 2. verdenskrig selv om arbejdsløshedsprocenten var markant lavere (2-4%). I 1960'erne med en meget lav arbejdsløshed (under 2%) var selvmordsraten relativt lavere end perioden både før og efter, og perioden fra slutningen af 1970'erne frem mod 1990'erne, som var de seneste 50 års værste arbejdsløshedsperiode (toppende i 1993 med 12%) – var den periode, som havde højest selvmordsrate.³³⁾ Efter årtusindskiftet er matchet mellem selvmordsrate og arbejdsløshed ikke tydelig, med den laveste rate nogensinde og en arbejdsløshed på 6-8% i årene 2009-2017.³⁴⁾ Men trods en mulig sammenhæng med manglende beskæftigelse og fravær af dette sociale tilhørsforhold, er der selvfølgelig andre mere personnære forklaringer på fænomenet. Undersøgelsen af selvmord efter årtusindskiftet (se nedenfor) viste, at den største gruppe var i arbejde (30%), hvilket dermed peger i en anden retning.³⁵⁾ Arbejdsløse (13%) og førtidspensionister (22%) udgjorde dog samlet en større gruppe.

I de statistiske udgivelser frem mod 1900 argumenteres der for, at Danmarks høje niveau ikke kan skyldes drikkældighed, da lande med lavere rate har samme eller større drikkældighed (f.eks. England og Tyskland) – om end 37% af selvmorderne dog karakteriseredes som drikkældige omkring århundredeskiftet!³⁶⁾ Undersøgelsen i 2019 pegede på, at 1/3 havde et misbrug – heraf en væsentlig andel af alkohol.³⁷⁾ Men den danske selvmordsrate lå også over andre vestlige lande i perioden 1950'erne indtil slutningen af 1990'erne.³⁸⁾ Senere forskning har dog også peget på alkoholindtag i forbindelse med selvmord.³⁹⁾ En anden sammenhæng er dog meget stærkere. Forskningen peger entydigt på, at der en meget stærk relation mellem selvmord og psykisk sygdom, og dette gælder ikke mindst, når jernbanen involveres.⁴⁰⁾



En mulig sammenhæng med udviklingen af selvmordsraten i nyere tid kunne være udviklingen i psykiatrien. Dette er ikke undersøgt nærmere, men der er visse sammenfald i tid, som kunne pege på en sammenhæng. Den såkaldte distriktspsykiatri, der baserer sig på ambulante og lokal behandling fremfor indlæggelse på institutioner, voksede i USA i 1960'erne og bredte sig også i Europa. Afinstitutionaliseringen var i Danmark begyndt i 1950'erne, og distriktspsykiatrien blev indfaset fra 1970'erne. Fra 1976, da psykiatrien blev udlagt til amterne,⁴¹⁾ og frem til 1990 nedlagdes ca. 50% af sengepladserne, bl.a. foranlediget af ny anti-psykotisk medicin.⁴²⁾ Fra 1990'erne reduceredes indlæggelsestiden yderligere, for at få flere gennem systemet.⁴³⁾ Fra 2000 fandt yderligere nedlæggelser af sengepladser sted. Antallet af årlige indlæggelser steg efter årtusindskiftet – men det var i sagens natur meget kortere indlæggelser. Færre genindlæggelser kunne pege på, at systemet virkede. Nogle af årsagsforklaringerne til det generelle fald i selvmord fra 1980 er reduktion af adgang til metoder (sværere at få hånd-

købsmedicin, katalysatorer på biler m.m.) og at der er indrettet selvmordssikrede psykiatriske sengeafsnit og indført bedre ambulante psykiatri.⁴⁴⁾ Men måske kan en del af den stærke vækst i selvmord omkring 1980 ses i dette lys – og måske er der en sammenhæng med det stigende antal jernbaneselvmord? Forskningen peger på, at der er sammenhæng mellem kortere indlæggelsestid og selvmordsrisiko.⁴⁵⁾

Metoder

Hvis vi zoomer ind og ser på valget af metode, så viser der sig andre sammenhænge. Statistikken rummer således tal for det meste af perioden, som gør det muligt at se forskellige tendenser (fig. 4-7). Hvad der umiddelbart springer i øjnene, er, at fremkomsten af en ny metode – selvforgiftning – er med til at øge det samlede antal selvmord. Statistikkerne opererer generelt med opdelingen af de mest anvendte metoder i hængning, drukning, skud, skære sig, selvforgift-

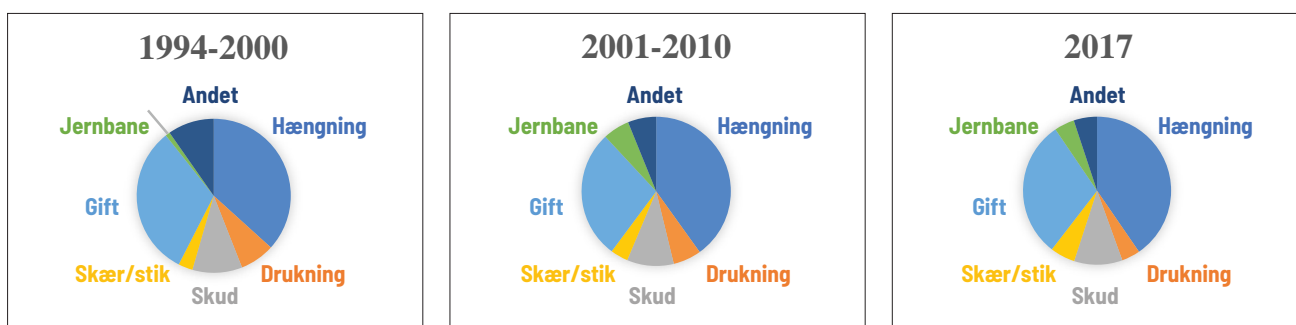


Fig. 5-7: Fordeling af selvmordsmetoder udvalgte år.

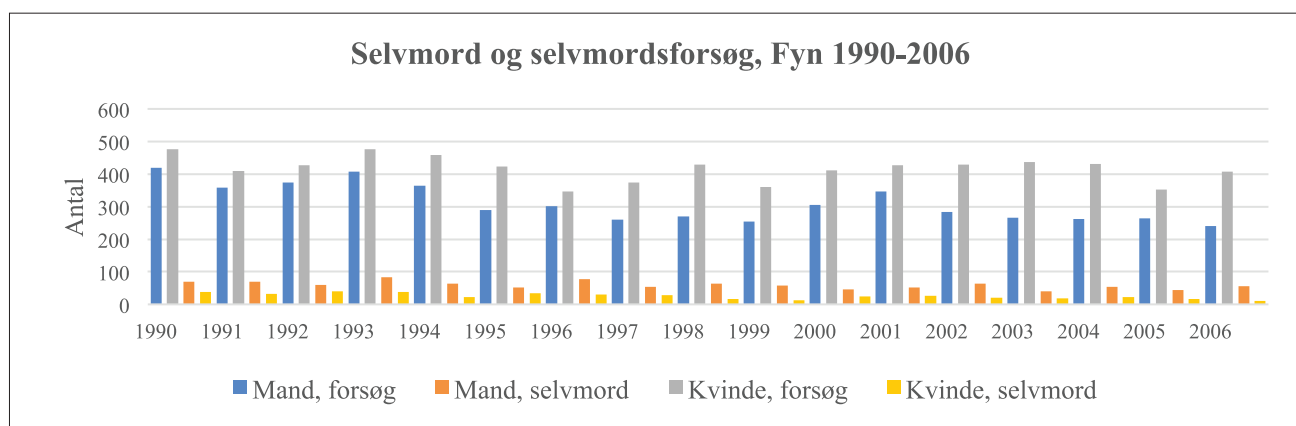


Fig. 8: Fordeling af selvmord og selvmordsforsøg, m/k, på fynsk materiale 1990-2006 (Statistikbanken).

ning eller andet. I nogle år er jernbanen med som selvstændig kategori – og gruppen “andet” rummer således skjulte tal for jernbaneselvmord i år, hvor det ikke figurerer som selvstændig kategori.

Frem til begyndelsen af 1900-tallet var hængning den altovervejende metode. Hen over det næste århundrede faldt antallet af selvmord ved hængning svagt, men fra mellemkrigstiden voksede antallet af selvmord væsentligt – hovedsagelig som følge af selvforgiftning. Der er en tydelig sammenfald med udbredelsen af nye sove- og angstdæmpende medicin samt smertestillende præparater (bl.a. sove-midlet barbiturat (barbitursyre) i begyndelsen af 1900-tallet. Sidstnævnte blev erstattet af et andet mindre giftigt præparat i 1950'erne.⁴⁷⁾ Medicinsk forskning har desuden peget på indikationer på, at faldet i selvmordsraten fra midten af 1980'erne skyldtes, at adgangen til forskellige præparater blev begrænset.⁴⁸⁾ En anden faktor var, at katalysatorer i biler og stigende grad af naturgas (som ikke indeholder det giftige kulilte) medvirkede til faldet i selvmord i 1980'erne, som hovedsagelig var båret af fald i selvforgiftning. Allerede i 1940'erne var man opmærksom på giftigheden af bygas, som gradvis blev udfaset over de næste 20-30 år. Københavns Politi begyndte at argumentere for at gøre gas giftfri på baggrund af, at der i 1940 fandt 159 selvmord og 70 ulykkestilfælde sted på grund af gas, og i 1941 162 hhv. 46. Kulilteandelen skulle nedbringes til 1/2-1%.⁴⁹⁾ I 1960 var der stadig 208 selvmord og 80 dødelige ulykker med gas i Danmark.⁵⁰⁾

Også andre og mere voldelige metoder steg i anvendelse. Flere druknede eller skød sig i 1970'erne og 1980'erne end tidligere. Andelen af kategorien “andet” var også i vokset fra 1970'erne – herunder gemmer sig mere voldsomme former som udspring fra et højt sted eller ved jernbanen.⁵¹⁾

Statistikkerne rummer muligheder for flere andre analyser, bl.a. aldersfordeling og spredning i land og by, hyppighed i forhold til årstider – og også forhold som drikfædighed. I nyere tid er befolkningstætheden set som havende betydning for uforstyrret adgang til at springe ud fra et

højt sted, drukne sig eller at gasse sig med bil.⁵²⁾ Her skal de forskellige aspekter ikke analyseres, men der er dog et par forhold, som er vigtige at pointere. Vi så, at der var en skæv kønsfordeling i antallet af selvmord. Der er langt flere mænd som fuldfører handlingen end kvinder. Omvendt er der langt flere kvinder, som gør et forsøg, og antallet af faktisk gennemførte handlinger er kun en lille andel af forsøgene, som eksemplet fra Fyn viser (fig. 8).

Både tyske, engelske og danske undersøgelser peger på at mænd ofte vælger mere definitive løsninger end kvinder.⁵⁴⁾ Som det fremgår, er der mange flere forsøg end gennemførte selvmord, men zoomes der ind på jernbanen, er forholdet anderledes, pga. voldsomheden af metoden. I perioden 2007-2017 var der i alt 238 jernbaneselvmord og 81 forsøg.⁵⁵⁾

Jernbaneselvmord udgør kun en lille del af det samlede selvmordstal, men andelen har ændret sig over tid. Fra at udgøre ganske få procent det meste af historien, er andelen vokset betydeligt i det nye årtusind.

Men samtidig peger forskningen på, at der er en sammenhæng mellem metodens voldsomhed og psykiatriske diagnoser. En meget stor del af dem, der vælger jernbanen som metode, har en eller flere diagnoser.⁵⁶⁾

Jernbanen

Personpåkørsler ved jernbaner er dels foranlediget ved uheld og ungdommelig kådhed, som train-surfing, der kan forårsage berøring med køreledninger (som i Lunderskov, maj 2014)⁵⁷⁾ – dels selvmord. Selvmord udgør en meget lille andel af det samlede antal jernbaneulykker og jernbanehændelser.⁵⁸⁾ UIC opfatter ikke selvmord som jernbanehændelser og har ikke disse hændelser med i uheldsstatistikkerne i de årlige sikkerhedsrapporter.⁵⁹⁾ At bruge jernbanen som metode til at tage sit liv udgør en meget lille del af det samlede selvmordstal,⁶⁰⁾ men selvmord på jernbanen udgør en meget stor del af jernbanehændelser med dødelig udgang (op til 94%).⁶¹⁾ I det følgende beskrives udviklingen i Danmark og eventuelle sammenhænge.

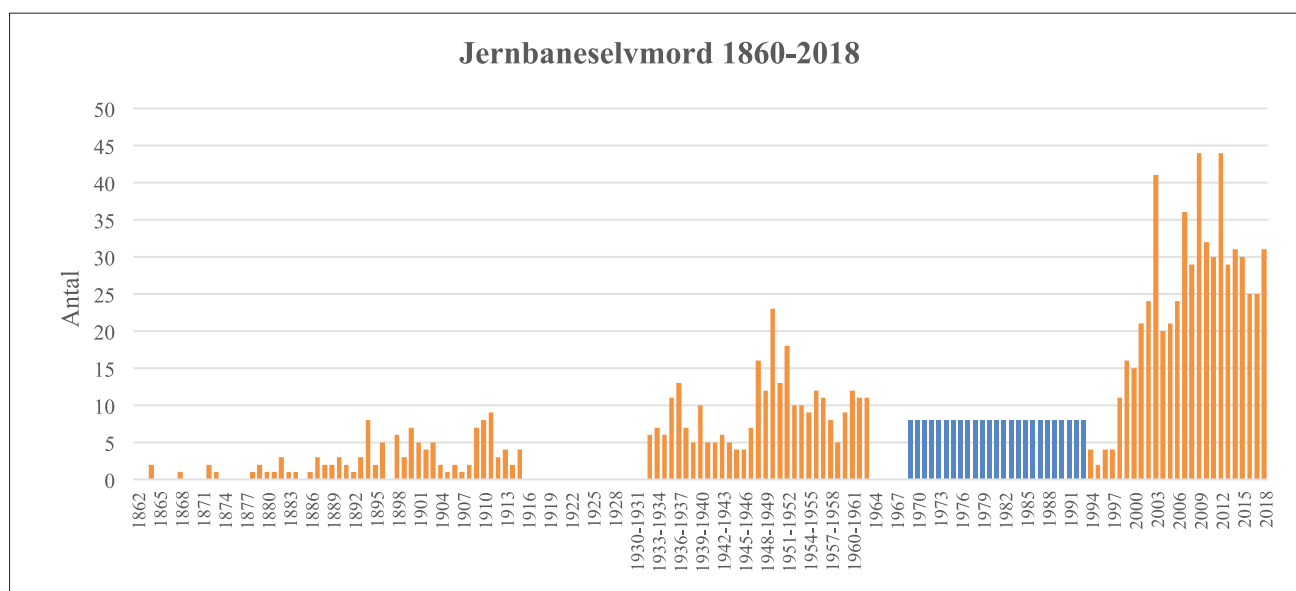


Fig. 9: Tendens i antal jernbaneselv mord, 1860-2018, baseret på statistiske efterretninger og tabelværker, DSB driftsberetninger og Sikkerhedsrapporter (1969-1993 er beregnede gennemsnit). Desværre kendes tallene fra 1. vkr. frem til midten af 1930'erne ikke.

Det første britiske jernbaneselv mord blev registreret i 1852, og i århundredet 1850 til 1949 valgte mere end 10.000 englændere den udvej, svarende til ca. 3% af alle selvmord – og altid med en overvægt af mænd. I de første årtier af 1900-tallet fandt 5-6 % af mandlige selvmord sted ved jernbanen mod 3-4% kvindelige. Forfatteren ser en sammenhæng med øget udbredelse af jernbanesystemet (antal km jernbane og antal rejsende) og dermed adgangen til at vælge den udvej, jf. Durkheim.⁶²⁾ Jernbaneselv mord steg i antal og i andel af alle selvmord i den undersøgte periode.

Den første jernbanestrækning blev etableret i Danmark i 1847, og første gang der i statistikkerne blev registreret et jernbaneselv mord var i 1862. Der findes ikke en ubrudt række tal i statistikken således, at selvmord ved jernbanen kan udskilles for alle år. Der er dog tre sammenhængende perioder, som statistisk kan afdækkes (fig. 9). Den første og længste er fra 1860 til 1915, den næste fra 1933 til 1962 og den sidste fra (1969)1999 til 2018. Tal for den midterste periode, som er baseret på DSB's driftsberetninger, indeholder både selvmord og selvmordsforsøg, hvilket medvirker til lidt forhøjede tal i forhold til de andre perioder. I det hele taget er der som følge af registreringsmåden af selvmord en usikkerhed i forhold til de oplyste tal. Ikke alle selvmord er registreret som sådanne, men som usikker dødsårsag – og der er peget på, at forskellen mellem tallene for perioden 1975-80 og 1994-2001 sandsynligvis er noget mindre, end det fremgår af grafen. Tallene for selvmord skal altså betragtes som minimumstal med forskellig variation over, hvor tæt de er på det reelle antal.

Antallet af jernbaneselv mord voksede svagt i løbet af 1800-tallet. I første periode var der flere år uden registrerede tilfælde og lå på et meget beskedent niveau med un-

der 10 personer årligt. Antallet voksede i slutningen af 1930'erne samt i de første efterkrigsår, for at vokse markant efter årtusindskiftet.

Set i forhold til det samlede antal selvmord i Danmark lå andelen af jernbaneselv mord gennem det meste af historien på under 1% (fig. 10). Enkelte år nærmede andelen sig 2% – årene omkring 1910 og i sidste del af 1930'erne. Efter årtusindskiftet steg andelen dramatisk – dels på grund af et større antal, dels på grund af det stærkt faldende generelle antal selvmord – en udvikling der også ses i England.⁶⁴⁾ Flere år lå andelen i Danmark på 5-7 %, hvilket er en højere andel end gennemsnittet i EU, der i 2015 var 4 %.⁶⁵⁾ Der er set en sammenhæng mellem befolkningstæthed og andelen af jernbaneselv mord, som i Holland er hele 12% (det højeste), Tyskland 7 %, Sverige 5% og Østrig blot 2%.⁶⁶⁾ Hyppigheden er større i tætbefolkede områder – der er flere hændelser i de store byer.⁶⁷⁾

Antallet af selvmord på jernbanen kan sættes i forhold til mange forskellige forklarende faktorer. Ud over befolkningstætheden er jernbanens omfang og hyppigheden af trafikken på sporene også set som betydende faktorer, jf. Durkheims forudsigelser.⁶⁸⁾ Der er dog ikke helt enighed om betydningen.⁶⁹⁾

Figur 11 viser udstrækningen af det danske jernbanenet over tid. De første godt 30 km jernbane i kongeriget blev sat i drift i 1847 mellem København og Roskilde. Først fra 1862 tog nyanlæggelserne fart frem til 1929, da jernbanenettet havde sin største udstrækning på knap 5.550 km. Nedlæggelser af side- og privatbaner var da allerede i gang, og nettet blev løbende indskrænket frem til 1970, da udstrækningen var næsten halveret. Udstrækningen af jernbanenettet siger noget om tilgængeligheden for metoden, og derfor relateres antallet af selvmord med den samlede længde af jernbaner (fig. 12).

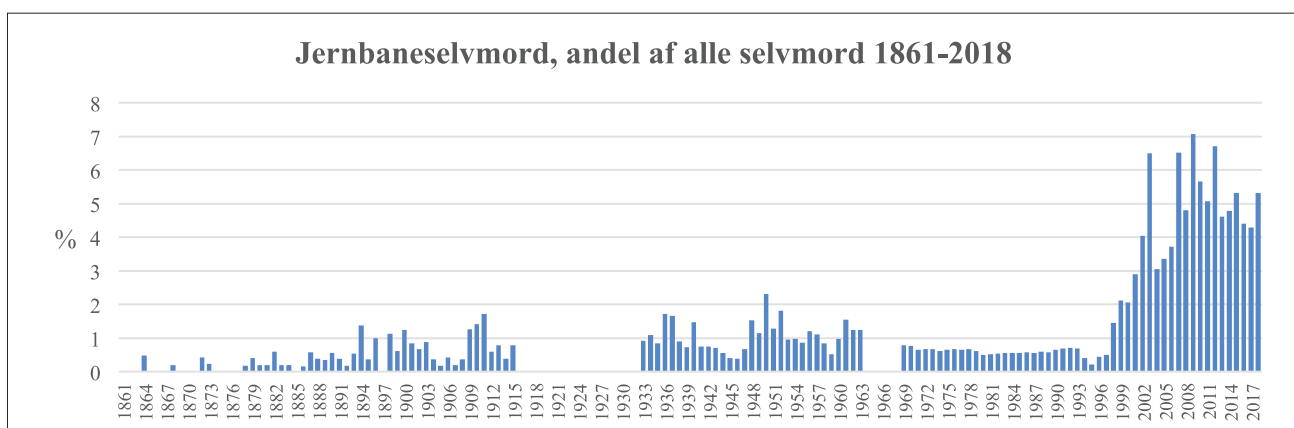


Fig. 10: Jernbaneselv mord som andel af alle selvmord.

Hvis der var stor sammenhæng med jernbanens udstrækning og selvmord, vil der forventeligt være et stigende antal pr. kilometer jernbane. Generelt ses dog ikke en stor sammenhæng med jernbanens udstrækning i Danmark. Desværre mangler tal for første tredjedel af 1900-tallet, da udstrækningen var størst, men der ses ikke en vækst i antallet af selvmord pr. km. Tværtimod anes en tendens til stigende antal men vigende antal km bane efter 2000.

I 1970'erne og 1980'erne fandt ca. 2-3 selvmord sted pr. 1.000 km bane. Efter 1999 var den over 5 pr. 1000 km strækning og i nogle år op til over det tredobbelte. Der er altså ingen umiddelbar sammenhæng mellem den samlede strækningens længde og antallet af selvmord. Strækningernes omfang har været nogenlunde stabilt siden 1970'erne – og på et niveau, der svarede til situationen omkring slutningen af 1800-tallet. At der i 1864 var 6 selvmord pr 1000 km jernbane kan ikke tillægges stor betydning – der var tale om et enkelt tilfælde, og jernbanens udstrækning var da kun godt 330 km – en tiendedel af senere tiders.

Trafikmængden kan også være et mål for tilgængelighed af metoden. Statistikkerne opererer med begrebet togkilometer (togkørsel pr. km), hvilket er et mål for den reelle trafik (fig. 13).

Trafikken på sporene er vokset siden jernbanens fødsel. For årene fra 1894 frem til i dag, har der kun været tale om en vækst i antal kørte kilometer på sporene (bortset fra et par tilbageskridt under de to verdenskrige – samt ved nedlæggelserne af privat- og sidebanespor i slutningen af 1960'erne).

I forhold til trafikken på jernbanen ses ikke klar sammenhæng med antallet af selvmord – bortset fra efter årtusindskiftet (fig. 14). Hyppigheden i forhold til antal kørte km var højest i årtiet omkring overgangen til det 20. århundrede samt i de umiddelbare efterkrigsår. Der er altså ikke historisk belæg for Durkheims idé om, at udbredelsen af jernbanen i dansk sammenhæng har haft betydning for antallet af selvmord, hvilket bl.a. hollandske undersøgelser også peger på.⁷²⁾

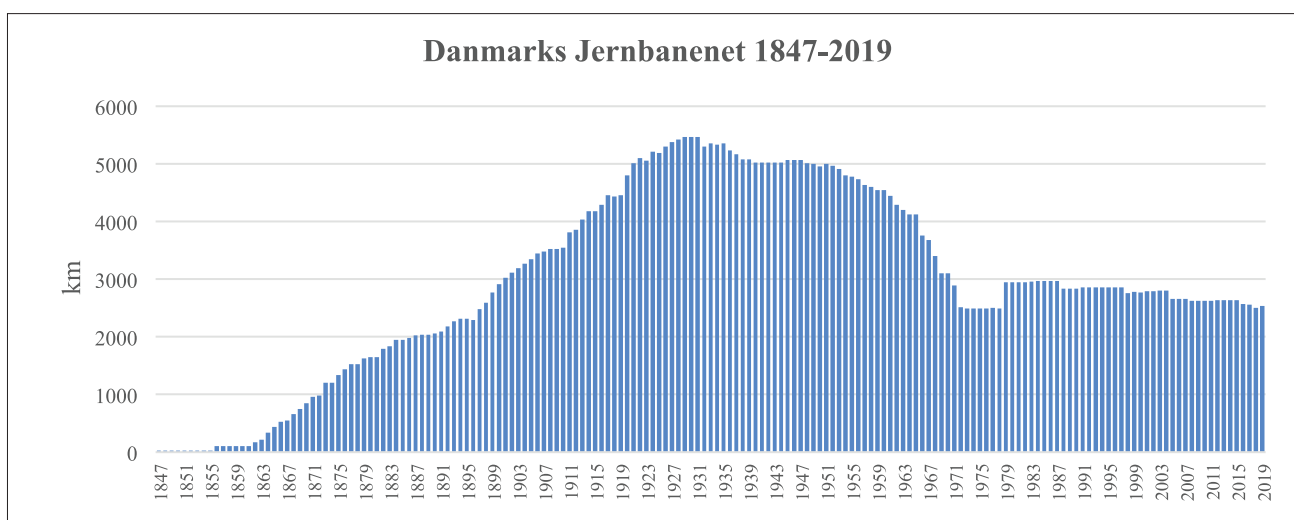


Fig. 11: Banelængde 1847-2019.

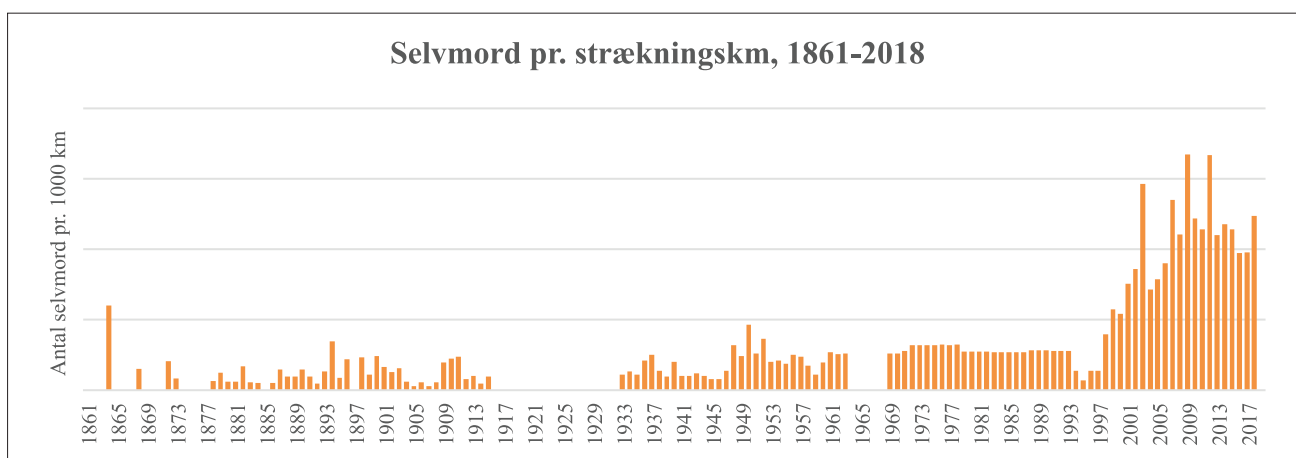


Fig. 12: Antal selvmord i forhold til jernbanens udstrækning.

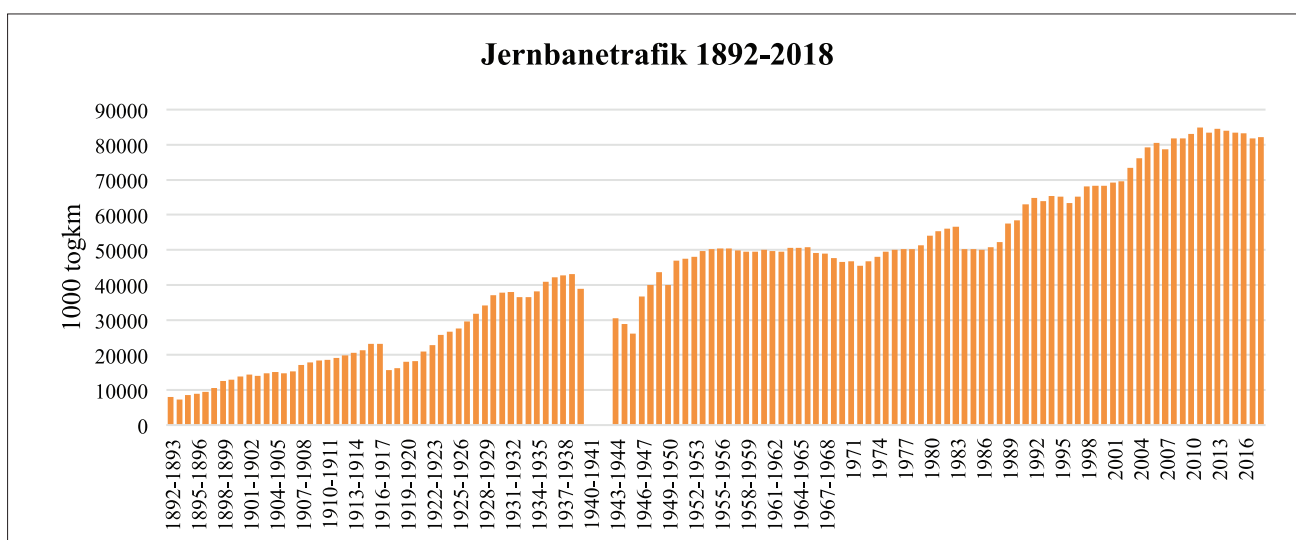


Fig. 13: Samlet antal togkm, 1892-2018. Der mangler privatbanetal for 1984-1987 (derfor et knæk i grafen), samt generelt tal for 1941-1943.

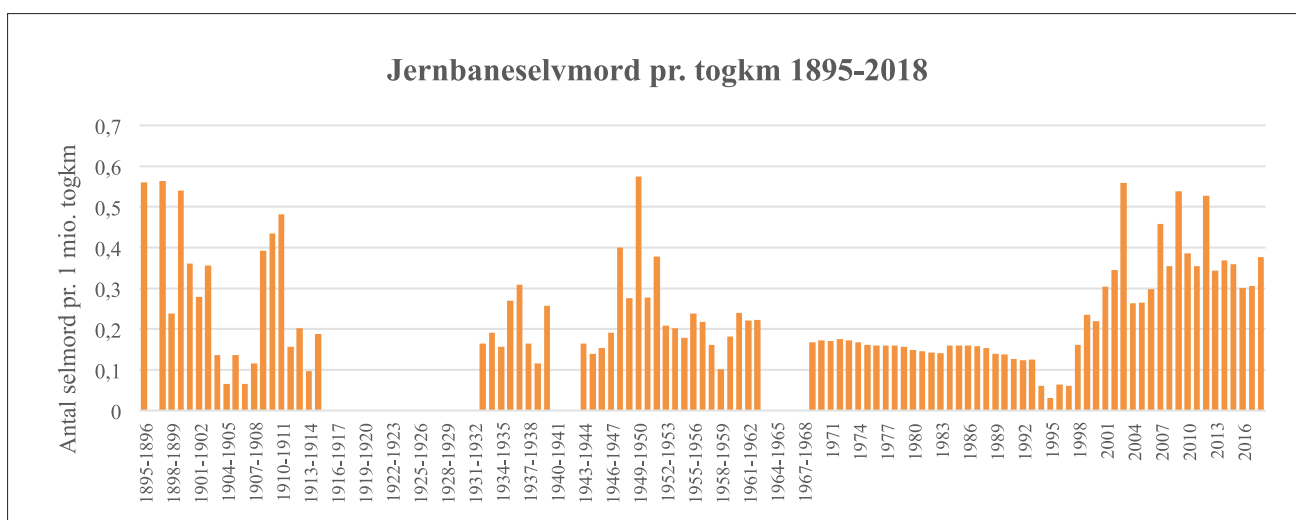


Fig. 14: Antal jernbaneselv mord i forhold til jernbanetraфикken (togkm.) 1895-2018.

DSB og tre undersøgelser 1986-2019

Et særligt aspekt af det at anvende jernbanen som metode til selvmord, er det, at man tvinger andre til – uforvarende – at være instrument for handlingen. DSB regner med, at en lokomotivfører statistisk set vil komme ud for en personpåkørsel mindst én gang i sin karriere, og problemet er der i stigende grad taget hånd om fra DSB's side. Et tiltag er de såkaldte påkørselsvagter, der rykker ud omgående ved en hændelse, samtaler med lokomotivføreren og bistår ved samtale med politiet. Der tilknyttes desuden psykologhjælp, og der eksisterer et kolleganetværk, hvor man kan tale fortroligt.⁷³⁾ Siden 1980'erne har der været fokus på det særlige problem, påkørsler udgør – herunder selvmord.

Den første videnskabelige undersøgelse var initieret af lokomotivførernes faglige organisation og DSB's ledelse i 1986.⁷⁴⁾ Undersøgelsen var angiveligt en af de første, der så på de psykiske reaktioner hos togpersonalet og effekten af en kriseterapeutisk indsats.⁷⁵⁾ Man mente, at kunne afvise påstanden om, at medieomtale af selvmordene "smittede", så flere lod sig inspirere. Dette er forskningslitteraturen dog ikke helt enig i.⁷⁶⁾ Center for selvmordsforskning finder, at det ikke smitter, men i forvejen selvmordstruede kan lade sig inspirere af metoden.⁷⁷⁾ Undersøgelsen i slutningen af 1980'erne fik den virkning, at togpersonalet efterfølgende altid fik tilbudt akut psykologhjælp efter en personpåkørsel – et tilbud, som omkring 70% benyttede sig af. Et ukendt antal har desuden fået hjælp af deres fagforening.⁷⁸⁾

Også i 2007 blev der iværksat en psykologisk spørgeskemaundersøgelse blandt 125 lokomotivførere, som havde været involveret i personpåkørsler (af 200 adspurgte).⁷⁹⁾ Undersøgelsen pegede på, at den umiddelbare psykologhjælp, der blev tilbudt, havde en vis korttidsvirkning, men at de, der havde været ude for en personpåkørsel, på langt sigt fik det gradvis værre, hvilket pegede på at den akutte hjælp ikke var tilstrækkelig. Undersøgelsen indikerede også, at jo flere påkørsler man havde oplevet, des mere "vane" blev det, men også at man blev mere bevidst om ikke at tænke på det og samtidig have sværere ved at undgå det.

Senest har DSB i samarbejde med Center for Selvmordsforskning i 2016-2018 gennemført et forskningsprojekt om personpåkørsler – forstået som selvmord på jernbanen.⁸⁰⁾ Af 3.036 mulige lokomotivførere, togførere eller togrevisorer deltog 1.342 (44 %) i en spørgeskemaundersøgelse om emnet, heraf var 61 % lokomotivførere og 27 % togførere. 48 % af de adspurgte havde erfaringer med påkørsler. Efterfølgende blev 50 personer interviewet. Fokus i projektet var forebyggelse og at undersøge følgevirkninger hos personalet, der er indblandet i en togpåkørsel (oprydningspersonalet) og ikke mindst følgevirkninger for lokomotivførere, der har påkørt personer. Projektet kunne konkludere, at 76% af dem, der tog livet af sig på jernbanen i perioden 2000-2015, var mænd, og der var en gennemsnitsalder på 43 – (46 % i alderen mellem 35 og 54).⁸¹⁾ 66% af alle havde en eller flere psykiatriske diagnoser og langt hovedparten var uden for arbejdsmarkedet, havde en lav indtægt og var ugifte. Hovedparten havde ikke højere uddannelse end grundskolen. Langt de fleste tilfælde fandt sted i hovedstaden. Nærhed til en psykiatrisk institution var også en faktor, og hyppigheden var langt størst i tætbebyggede områder.

Det kunne også konstateres, at af de mange besvarede spørgeskemaer (44% af de ansatte) havde 43 % været udsat for personpåkørsel, 22 % været vidne og 17 % begge dele. Undersøgelsen pegede på, at det hovedsagelig er støtte fra partner, kolleger og nær familie, der hjælper det berørte togpersonale gennem krisen – mens kun godt halvdelen har oplevet støtte fra overordnede. Påkørselsvagten, som stilles til rådighed af DSB, spiller en væsentlig hjælpende rolle – især for lokomotivførerne, men også politiet, der ankommer til stedet, samt kolleger og redningsmandskab. For togførere og togrevisorer spiller kollegerne den væsentligste rolle.

Afslutning

Denne artikel skal ses som et historisk rids af problemet selvmord på jernbaner. Forskningen på området har generelt haft et behandlingsmæssigt sigte mht. de selvmordstruede og i de senere år er der også kommet fokus behandling af de andre ofre – togpersonalet. Der findes stadig ikke en generel viden om hvorfor toget vælges som metode til at tage sig af dage, men meget peger på, at der oftest er tale om personer med psykiatriske diagnoser. Omfanget i Danmark er højere end i sammenlignelige lande, og denne udvikling har især fundet sted efter årtusindskiftet samtidig med at det generelle selvmordstal faldt markant.

Selvordsforskningen har set på mange andre faktorer, som kan have sammenhæng med anvendelsen af jernbanen som selvmordsmetode. En af de væsentligste er den førnævnte sammenhæng med psykisk sygdom og valg af voldsomhed i metoden. En anden er sammenhæng med køn – at det oftest er mænd, der vælger den voldsomme udvej. Der er desuden i litteraturen set på fordeling på årstider, hvilket det danske statistiske materiale også vil kunne give mulighed for. Tilgængelighed i metode er ofte fremført som en væsentlig faktor – bl.a. illustreret ved førnævnte vækst i giftselvmord.⁸²⁾ Dette er, som vi har set, ikke tilfældet i forhold til mængden af jernbanespor og hyppigheden af trafikken. Der er dog peget på andre geografiske sammenhænge som nærhed til psykiatriske institutioner, hvilket undersøgelser i Holland, Canada og Belgien peger alle på,⁸³⁾ og såkaldte "hotspots" – steder med mange tilfælde, som oftest er lidt skjult – dette så den danske undersøgelse i 2016-18 også på.⁸⁴⁾ Det undersøges ikke her, men begge dele peger mod mulige forebyggende foranstaltninger.

En ny amerikansk gennemgang af international forskning på området peger på nogle generelle træk.⁸⁵⁾ Den hyppigste aldersgruppe er mellem 39 og 45, der er en overvægt af mænd, der er hyppigt et alkoholindtag (37%) og en højere andel af enlige end tilfældet for selvmordere generelt, og der er størst hyppighed eftermiddag og aften. Da det er en amerikansk vinkel, peges der på, at hvor der er

begrænset adgang til skydevåben, er det generelle selvmordstal lavere men jernbaneselvord relativt højere. Områder med større velstand og højere alder har tilsvarende tendens til færre selvmord generelt men relativt flere jernbaneselvord, og også danske tal peger på, at lavindkomstgrupper har lavere risiko for at vælge at kaste sig foran tog.⁸⁶⁾

Et andet aspekt, som flere forskere peger på, er mediernes rolle. Uansvarlig omtale kan inspirere i forvejen selvmordstruede – der er dog ikke tale om en egentlig smittende effekt på andre.⁸⁷⁾

Flere kalder dog på mere forskning.⁸⁸⁾ Der er begrænset viden om, hvorfor banen vælges – men indikationer om, at selvmorderne forventer omgående, garanteret og smertefri død – hvilket matches af den høje dødelighed (op til 94%). Det peger på, at et tiltag bør være at ændre forestillingen eller illusionen om den sikre, smertefrie død.⁸⁹⁾

Foruden de store menneskelige omkostninger er der også en stor økonomisk omkostning ved selvmord på jernbanen. I Trafikstyrelsens sikkerhedsrapport for 2006 blev det opgjort, at selvmord det år betød økonomiske omkostninger på ca. 165 mio. kr.⁹⁰⁾ Ifølge rapport fra European Railway Agency i 2015 er de økonomiske omkostninger af jernbaneselvord i EU, Norge og Schweiz omkring 53 mia. kr. årligt, hvilket tilsiger, at der kan anvendes større summer for at forebygge.⁹¹⁾

Forebyggelse af jernbaneselvord er stadig et felt, der forskes i. Blandt emner i erfaringsudvekslingen i RESTRAIL var tiltag som stationsudkald, adgang forbudt-skiltning, automatiske adgangsporte, intelligente overvågningskameraer, oplæring af stationspersonale, anti-selvordskampagner, blåt LED lys, perronskærm-døre (ved metroer) og hegn/sikkerhedsnet ved selvmords-hotspots (steder med særlig høj koncentration).⁹²⁾ Der forskes desuden blandt andet i langtidseffekterne af en personpåkørsel - posttraumatisk stress – hos især lokomotivførere.⁹³⁾ Noget forskning peger på lysets rolle i forhold til selvmordstrang, og det blå lys skulle angiveligt nedsætte trangen (der er peget på over 80% nedgang i selvmordsforsøg på stationer med dette

installeret) – om end virkningen er omdiskuteret.⁹⁴⁾ Blandt nyere danske tiltag er advarselsskilte som bl.a. på Valby Station. Der er dog også kritiske røster, som peger på, at der ikke er megen evidens for, at de forebyggende tiltag virker, bortset fra blandt andet automatiske døre som i metroen og ansvarlig medieomtale.⁹⁵⁾

Denne artikel er kun en overordnet indgang til emnet, og det peger mod yderligere forskning i den historiske håndtering af personalets traumer efter påkørsler, og en mere dybdegående analyse af sammenhængen mellem samfundsforhold og sammenhængen med behandling af mennesker med psykiatriske diagnoser.



(Foto: Lars Bjarke Christensen, 2019)

Kilder

Befolkning og valg, *Statistiske Efterretninger* 1984:16, Danmarks Statistik 18/9 1984 (Udviklingen i antal selvmord 1861-1982).

Befolkningsudvikling og sundhedsforhold 1901-60, Statistiske Undersøgelser, Nr. 19, København 1966.

Danmark i tal 2018, Danmarks Statistik 2018.

Detaljeret Fremstilling af og summariske Tabeller over Selvmord i Kongeriget Danmark i Aarene 1835-44, Statistisk tabelværk, 11. rk., København 1947 (ved dr. Med. C.J. Kayser).

DSB, *Årsberetninger 1917-1965*.

Om selvmordene i Kongeriget Danmark i Aarene 1861-65, Statistiske Meddelelser. 2. rk., 6. bd., VI, Det statistiske Bureau, København 1867.

Selv mord 1861-75, Statistiske Meddelelser. 2. rk., 13. bd., I., Det statistiske Bureau, København 1877.

Selv mord og Dødsfald ved Ulykkelig Hændelse i Aarene 1896 (1897)-1905, Statistiske Meddelelser. 4. rk. 23. Bd., 6. Hft., Danmarks Statistik, Statens Statistiske Bureau, København 1907.

Selv mord og Dødsfald ved Ulykkelig Hændelse i Aarene 1906-1915, Statistiske Meddelelser. 4. rk., 52. bd., 1. hft. Danmarks Statistik, Det Statistiske Departement, København 1917.

Selv mordene i Danmark i Tiaaret 1886-1895, Statistiske Meddelelser. 3. rk., 18. bd., 2. hft., Statens Statistiske Bureau, København 1897.

Selv mordene Kongeriget Danmark i Tiaaret 1876-1885, Statistiske Meddelelser. 3. rk., 10. bd., II, Danmarks Statistik, Det statistiske Bureau, København 1890.

Sikkerhedsrapporter 2014-2015, Trafik- og byggestyrelsen, 2015-2016.

Sikkerhedsrapporter 2016-2018, Trafik, bygge og boligstyrelsen, 2017-2019.

Sikkerhedsrapporter for jernbanen 2005-2013, Trafikstyrelsen, 2006-2014.

Statistikbanken, Danmarks Statistik.

Statistisk Årbog, 1896-2019.

Tabeller over Selvmord i Kongeriget Danmark, for årene 1845-1856, Statistisk tabelværk, Ny rk., 15. bd., Det statistiske Bureau, København 1858.

Tabeller over Selvmord i Kongeriget Danmark, Hertugdømmet Slesvig, Hertugdømmet Holsteen og Hertugdømmet Lauenborg i Aarene 1856-1860, Statistisk tabelværk, Ny rk., 24. bd., Det statistiske Bureau, København 1862.

Litteratur

"Selvmord på togskinnerne", *Fyens Stiftstidende* 7/2 2018, fyens.dk/indland/Selv-mord-paa-togskinnerne-Nyt-forskningsprojekt-skal-hjaelpe-DSB/artikel/3228484.

A Literature Review of Rail Trespassing and Suicide Prevention Research, Transportation Research Circular E-C242, The National Academies of Sciences, Engineering, Medicine, TRB, USA, 2019.

Barker, Emma, Kairi Kölves & Diego De Leo, Rail-suicide prevention: Systematic literature review of evidence-based activities, *Asia-Pacific Psychiatry*, 2016.

Baumert, J., N. Erazo & K.H. Ladwig, Ten-year incidence and time trends of railway suicides in Germany from 1991 to 2000, *European Journal of Public Health*, 16, 2, 2006, s. 173-178.

Beckmann, Jørn, *Ulykker og selvmord ved påkørsel af tog. Lokomotivførers situation*, IDEAS 1989.

Bengtsson, Steen, *Danmark venter stadig på sin psykiatireform - et rids af udviklingen de seneste årtier*, SFI - Det Nationale Forskningscenter for Velfærd, 2011.

Bhui, Kamaldeep, Jason Chalangary & Edgar Jones, *Railway Suicides in the UK: risk factors and prevention strategies*, carif/British Transport Police/NHS England, 2013.

Bille-Brahe, U & G. Jessen, Suicide in Denmark, 1922-1991: the choice of method, *Acta Psychiatrica Scandinavica* 90, 1994, s. 91-96.

Bille-Brahe, Unni, Hanne Egebo, Henrik Schiødt og Elene Fleischer, "Reaktioner på togselv mord", *Psykolog Nyt*, 8, 2007, s. 10-15.

Clarke, M., Railway suicide in England & Wales, 1850-1949, *Epidemiology, Social Science and Medicine*, 38, 1994, s. 401-407.

Debbaut, Kevin, Karolina Kryszynska & Karl Andriessen, Characteristics of suicide hotspots on the Belgian railway network, *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 21, 3, 2014, s. 274-277.

Deisenhammer, E.A., G. Kemmler, C. De Col, W.W. Fleischhacker & H. Hinterhuber, Railroad suicides and attempted suicides in Austria 1990-1994. Extending the hypothesis mass media transmission of suicidal behavior, *Nervenarzt*, 68, 1, 1997, s. 67-73.

Dhungel, Bibha, Maaya Kita Sugai & Stuart Gilmour, Trends in Suicide Mortality by Method from 1979 to 2016 in Japan, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16, 1794, 2019.

DNV GL, Review of Data Quality and approach of the Agency Annual Report on Safety, *Assessment of the Impact of Rail Suicides on EU Railways*, European Railway Agency, 2015, https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/cor_study_assessment_impact_of_rail-suicides_eu-railways_en.pdf.

Durkheim, Emile, *Suicide. A study in sociology*, New York: Free Press, 1897/1951.

Erazo, N., J. Baumert & K.H. Ladwig, Sex-specific time patterns of suicidal acts on the German railway system. An analysis of 4003 cases, *Journal of Affective Disorder*, 83,1, 2004, s. 1-9.

Farmer, R., I. O'Donnell, T. Tranah, Suicide in the London underground system, *International Journal on Epidemiology*, 20, 3, 1991, s. 707-711.

Georgier, Olivier, UIC Safety Database Definitions, revision 2016, https://safetydb.uic.org/IMG/pdf/Definitions_Europe_EN_2016.pdf.

Helweg-Larsen, Karin (red.); Karin Helweg-Larsen, Mette Kjølner, Knud Juel, Vanita Sundaram, Bjarne Laursen, Marie Kruse, Jeanette Nørlev, Michael Davidsen, *Selv mord i Danmark, Markant fald, men stigende antal selvmordsforsøg - hvorfor?*, Statens Institut for Folkesundhed, 2006.

- Houwelingen, C.A.J. Van, A.J.F.M. Kerkhof & D.G.M. Beersma, Train suicides in the Netherlands, *Journal of Affective Disorder*, 127, 1-3, 2010, s. 281-286.
- Houwelingen, Cornelis Van, Jens Baumert, Ad Kerkhof, Domien Beersma & Karl-Heinz Ladwig, Train suicide mortality and availability of trains: a tale of two countries, *Psychiatry Research*, 209, 3, 2013, s. 466-470.
- Jensen B.F., *Sæsonsvingninger i selvmordsadfærd*, Faktaserien, nr. 9, Center for Selvmords-forskning, 2003.
- Jensen S. G. & Agnieszka Konieczna, *Selv mord i Danmark*, Faktaserien, nr. 35, Center for Selvmords-forskning, 2015.
- Johansen, Hans Chr., *Danmark Historie, Dansk økonomisk statistik 1814-1980*, bd. 9, Gyldendal, 1985.
- Konieczna, Agnieszka, *Karakteristik af personer, der har begået selvmord ved personpåkørsel på skinnerne*, Faktaserien nr. 39, Center for Selvmordsforskning, 2018.
- Konieczna, Agnieszka, *Selv mordsforsøg i Danmark - rateudvikling for perioden 2000-2011*, Faktaserien nr. 30, Center for Selvmordsforskning, 2012.
- Krysinska, Karolina & Diego De Leo, Suicide on Railway Networks: Epidemiology, Risk Factors and Prevention, *The Australian and New Zealand Journal of Psychiatry*, 42, 9, 2008, s. 763-771.
- Lindekilde, K. & A.G. Wang, Train suicide in the county of Fyn 1979-82, *Acta Psychiatrica Scandinavica*, 72, 2, 1985, s. 150-154.
- Matsubayashi, Tetsuya, Yasuyuki Sawadab & Michiko Uedac, Does the installation of blue lights on train platforms prevent suicide? A before-and-after observational study from Japan, *Journal of Affective Disorders*, 147, 2013, s. 385-388.
- Mishara, B. L., Railway and metro suicides: Understanding the problem and prevention potential. *Crisis: The Journal of Crisis Intervention and Suicide Prevention*, 28 (Suppl 1), 2007, s. 36-43.
- Mishara, Brian L. & Cécile Bardou, Characteristics of railway suicides in Canada and comparison with accidental railway fatalities: Implications for prevention, *Safety Science*, Volume 91, January 2017, s. 251-259.
- Mishara, Brian L., Cécile Bardou, Systematic review of research on railway and urban transit system suicides, *Journal of Affective Disorders*, 193, 2016, s. 215-226.
- Niederkrötenhaler, Thomas, Martin Voracek, Arno Herberth, Benedikt Till, Markus Strauss, Elmar Etzersdorfer, Brigitte Eisenwort & Gernot Sonneck, Role of media reports in completed and prevented suicide: Werther v. Papageno effects, *The British Journal of Psychiatry*, 197, 2010, s. 234-243.
- Nordentoft, M, P. Qin, K. Helweg-Larsen, K. Juel, Time-trends in method-specific suicide rates compared with the availability of specific compounds. The Danish experience, *Nordic Journal of Psychiatry*, 60, 2006, s. 97-106.
- Nordentoft, Merete, Prevention of Suicide and Attempted Suicide in Denmark. Epidemiological Studies of Suicide and Intervention Studies in Selected Risk Groups, *Danish Medical Bulletin*, 54, 4, s. 306-69, 2007.
- O'Donnell, I. & E.D.T. Farmer, The epidemiology of suicide on the London underground, *Social Science & Medicine*, 38, 3, 1994, s. 409-418.
- Qin, Ping & Merete Nordentoft, Suicide Risk in Relation to Psychiatric Hospitalization, Evidence Based on Longitudinal Registers, *Archives of general psychiatry*, 62, 2005, s. 427-432.
- Reisch, Thomas & Konrad Michel, Securing a Suicide Hot Spot: Effects of a Safety Net at the Bern Muenster Terrace, *Suicide and Life-Threatening Behaviour*, 2005, 35, 4, s. 460-467.
- Rosenberg, Raben, *Psykiatriens grundlag, historie, filosofi og videnskab*, Aarhus Universitetsforlag, 2016.
- Rådbo, H., I. Svedung & R. Andersson, Suicides and other fatalities from train-person collisions on Swedish railroads: a descriptive epidemiologic analysis as a basis for systems-oriented prevention, *Journal of Safety Research*, 36, 5, 2005, s. 423-428.
- Rådbo, Helena, Anne Silla, Karoline Lukaschek, Jean-Marié Burkhardt & Françoise Paran, *Current knowledge of railway suicides and trespassing accidents*, Working paper, RESTRAIL, REduction of Suicides and Trespasses on RAILway property Collaborative project, 2012 (a).
- Rådbo, Helena, I. Svedung & Ragnar Andersson (red.), *Suicide and the Potential for Suicide Prevention on the Swedish Rail Network: A Qualitative Multiple Case Study*, Troyes, 2012 (b), s. 51-56.
- Symonds, R.L., Psychiatric aspects of railway fatalities, *Psychological Medicine*, 15, 3, 1985, s. 609-621.
- Taylor, Anna K., Duleeka W. Knipe & Kyla H. Thomas, Railway suicide in England and Wales 2000-2013: a time-trends analysis, *BMC Public Health* volume 16, 270, 2016.
- Thomas, K. & D. Gunnell, Suicide in England and Wales 1861-2007: a time-trends analysis, *International Journal of Epidemiology*, 39, 6, 2010, s.1464-75.
- Too, Lay San, Allison Milner, Lyndal Bugeja & Roderick McClure, The socio-environmental determinants of railway suicide: a systematic review, *BMC Public Health* 14, 20, 2014.
- UIC, *European project RESTRAIL (REduction of Suicides and Trespasses on RAILway property): final conference*, 2014, https://www.uic.org/com/IMG/pdf/cp_restrail_final_en.pdf.
- UIC, *RESTRAIL*, 2014, <http://restrail.eu/>.
- UIC, *RESTRAIL Toolbox*, 2014, <http://restrail.eu/toolbox/>.
- Wigglesworth, Eric, Annette Graham & Virginia Routley, Rail-related fatalities in Victoria, Australia: 1990-2002, *Road & Transport Research*, 14, 1, 2005, s. 30-37.
- Zølner, Lilian, Sarah Grube Jakobsen, Agnieszka Konieczna og Lisbet Rønnow Torp, *Selv mord og selvmordsforsøg på skinnerne*, Center for selvmordsforskning, 2018.

Noter

1. "Selvmord på togskinne", *Fyens Stiftstidende* 2018.
2. Lokofører om mange 'nærved-ulykker': 'Man sidder bare her med udsigt til en mulig dødsulykke', DR.dk, 29/10 2019, <https://www.dr.dk/nyheder/indland/lokofoerer-om-mange-naerved-ulykker-man-sidder-bare-her-med-udsigt-til-en-mulig>.
3. Jf. *Sikkerhedsrapport for jernbanen*, trafik-, bygge og boligstyrelsen, diverse år.
4. Ifølge *Medieansvarsloven* skal medieerne overholde regler for god presseskik, og det er Pressenævnet, som træffer afgørelser. Nævntes regler for god presseskik siger, at: "Selvmord eller selvmordsforsøg bør ikke omtales, medmindre klar almen interesse kræver eller begrundes offentligt omtale, og i så fald bør omtalen være så skånsom som mulig." Regler for god presseskik, A.2, <https://www.pressenaevnet.dk/god-presseskik/>, jf. *Medieansvarsloven* § 34.
5. 'Hun kigger mig lige i øjnene', webdok, DR, <https://www.dr.dk/nyheder/webfeature/4-selvmord-paa-skinne>.
6. *Politiken*, 31/10 2019, <https://politiken.dk/indland/art7452867/Jeanneville-allerhelst-kore-tog-men-efter-tre-paekorsler-og-14-naer-paekorsler-vaeltede-hun-omkuld-da-hun-pludselig-kunne-se-to-born-paa-skinne>, og *Politiken* 28/11 2019, <https://politiken.dk/indland/art7522648/Lokoforeren-der-gik-ned-efter-flere-person-paekorsler-har-faet-et-nyt-job>.
7. F.eks. faged- og politiprotokoller før 1919 og politiprotokoller efter 1919 på *Rigsarkivet*. Her er dog en 75 års klausul for tilgængelighed.
8. Manglende fællesskabsfølelse og følelse af isolation (egoistisk), når individet og gruppen føles for tæt og intim (altruistisk), følelse af fremmedgjorthed eller hvis ligevægten med samfundet bryder sammen (f.eks. at gå bankerot) (anomisk) og hvis samfundet er overregulerende (fatalistisk).
9. Clarke 1994, Durkheim 1897.
10. Lindekilde & Wang 1985.
11. Bille-Brahe & Jessen 1994.
12. Helweg-Larsen et al. 2006.
13. Clarke 1994.
14. <https://selvmordsforskning.dk/om-centret/centrets-historie/>
15. TV2.dk, 12/12 2018, <http://railwaysuicideprevention.com/railway-fatalities/overview.html#suicide>.
16. <http://restrail.eu/>.
17. UIC 2014.
18. "Selvmord skal håndteres taktfuldt", *Information* 19/7 2014, <https://www.information.dk/indland/2014/07/selvmord-haandteres-taktfuldt>.
19. "Hvorfor taler vi ikke om det", *Information* 12/7 2014, Folker Hanusch, *Representing Death in the News, Journalism, Media and Mortality*, UK: Palgrave Macmillan, 2010.
20. Niederkrotenthaler et al., 2010.
21. *Information*, del 1-4, 21/11 2017.
22. Dhungel 2019.
23. Meget peger på en mere generel tendens – bl.a. at der sker flere hændelser om foråret, <https://www.newscientist.com/article/2201621-did-netflixs-13-reasons-why-really-increase-suicide-rates/>.
24. 2. bog, Kap. 10 Art. 4., om at præsten ikke måtte foretage begravelse af en person, der "havde myrdet sig selv med vilje".
25. *Statistisk tabelværk* 1847.
26. *Statistisk tabelværk*, Statistiske efterretninger, statistisk årbog, diverse år.
27. De officielle folketællinger fandt sted i 1840, 1845, 1850, 1860, 1870, 1880, 1890, 1901, 1906, 1911, 1916, 1921.
28. *Statistisk tabelværk* 1858.
29. Johansen 1985.
30. Jf. Helweg-Larsen et al. 2006, s. 11.
31. Durkheim, 1897.
32. *Dansk Kulturhistorisk opslagsværk*, Arbejdsløshed.
33. *60 år i tal – Danmark siden 2. verdenskrig*, Danmarks Statistik, 2008.
34. <https://www.statistikbanken.dk/10315>.
35. Zølner et al. 2018.
36. *Statistiske meddelelser* 1897.
37. Zølner et al. 2018.
38. Helweg-Larsen et al. 2006, s. 10.
39. *A Literature Review of Rail Trespassing and Suicide Prevention Research*, 2019
40. Jf. Helweg-Larsen et al. 2006, s. 18, der opremser danske forskningsbidrag.
41. Bistandsloven af 1976 lagde ansvar for psykiske patienter ud til amters socialafdelinger, i 1993 blev kommuner også inddraget, og de fik med kommunalreformen i 2007 eneansvar for finansiering (amterne forsvandt).
42. Rosenberg 2016, s. 101 f.
43. Bengtsson 2011.
44. Jf. artikel i *Berlingske*, 23/8 2019, sektion 1, s. 20, fremsat af Merete Nordentoft og Anette Erlangsen i *Science*.
45. Qin & Nordentoft 2005, Bhui et al 2013.
46. *Statistisk tabelværk*, Statistiske efterretninger, Statistisk årbog, statistikbanken – diverse år.
47. <https://da.wikipedia.org/wiki/Barbiturat>.
48. Nordentoft et al. 2006.
49. *Ingeniøren* 16/9 1942.
50. *Ingeniørernes Ugeblad*, nr. 43, 7/10 1962, s. 5
51. Bille-Brahe & Jessen, 1994.
52. Nordentoft et al. 2006.

53. Center for selvmordsforskning, Statistikbanken, <https://selvmordsforskning.dk/statistikbank/registre/register-for-selvmordsforsoeg/>.
54. Erazo et al 2004, Thomas & Gunnell 2010, Bille-Brahe & Jessen 1994.
55. Zølner et al. 2018, s. 20.
56. Lindekilde & Wang 1985, Krysinska et al 2008.
57. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Sags nr. HCLJ611-2014-217 Redegørelse.
58. *Sikkerhedsrapport for jernbanen 2005*, 2006, s. 19.
59. Georger 2016.
60. *Sikkerhedsrapport for jernbanen 2005*, 2006, s. 19.
61. Jf. gennemgang af Barker et al. 2016, Krysinska & De Leo 2008, Rådbo et al. 2005, Wigglesworth et al. 2005.
62. Clarke, 1994.
63. Perioden 1969-1994 er vist som gennemsnit pr. år, baseret på et samlet tal. Der er foretaget en analyse baseret på statistik for perioden 1969-2001, hvor der i alt er noteret selvmord på banen af 194 mænd og 65 kvinder foruden 24 usikre (mænd) som kan være selvmord på banen – dvs. mellem 259 og 283 selvmord. Det vil sige gennemsnitligt omtrent 8 årligt (vist på tabel), Helweg-Larsen mfl. 2006. Tal for 1933-1960 baseret på tal fra driftsberetninger fra DSB for selvmord og selvmordsforsøg (derfor er tallene lidt for høje i forhold til de øvrige perioder). Tal fra 1995 til 1998 baseret på Sikkerhedsrapport 2005, tal for 1999-2018 baseret på Sikkerhedsrapport 2016-2018. Mange tal er justeret i forhold til sikkerhedsrapporter før 2016, hvilket afspejler tallenes usikkerhed: selvmord kan figurere under kategorien personulykker eller kan være opført som selvmordsforsøg (der dog ikke figurerer i statistikken). En sammenligning med Zølner et al. 2018, s. 20, peger dog på, at tallene fra 2007, kan indeholde forsøg også. Alle tal er baseret på indberetninger fra infrastrukturforvaltere og operatører.
64. Taylor et al. 2016.
65. *Assessment of the Impact of Rail Suicides on EU Railways*, 2013
66. Rådbo 2012, s. 16, Baumert et al. 2006.
67. Rådbo et al 2005, Houwelingen et al. 2010, Houwelingen et al. 2013.
68. Clarke 1994, Symonds 1985.
69. Houwelingen et al. 2010.
70. Statistiske efterretninger, tabelværk og årbog, diverse år, Driftsberetninger (DSB) og Sikkerhedsrapporter, diverse år. Det markante fald i jernbanedstrækningen 1972-79 skyldes opgørelsesmetoder – en række statslige sidespor blev nedlagt for senere at blive genoptaget som godsbanespor, så faldet er ikke reelt.
71. Baseret på DSB's driftsberetninger og Statistisk årbog, diverse år.
72. Houwelingen et al. 2010.
73. <https://www.dr.dk/nyheder/webfeature/4-selv-mord-paa-skinne-r>.
74. Beckmann 1989.
75. Beckmann 1989, s. 10-11.
76. Bl.a. Deisenhammer et al 1997, viste at *en markant stigning i selvmord på jernbanen fandt sted efter en tv-udsendelse, der fortalte om det pres der er på togpersonale efter en påkørsel*.
77. Selvmord på togskinne, *Fyens Stiftstidende* 7/2 2018.
78. Bille-Brahe et al. 2007.
79. Bille-Brahe et al. 2007.
80. Zølner et al. 2018, Konieczna 2018. Desværre var der en vis disput mellem forskeren og DSB efter leveringen af forskningsrapporten, da der var uenighed om de fremsatte anbefalinger <https://www.berlingske.dk/samfund/selv-mordsforsker-dsb-moerklægger-min-kritiske-rapport>.
81. *Anbefalinger til DSB 2019*, Tillæg til rapporten "Selvmord og selvmordsforsøg på skinnerne", 2018, Center for selvmordsforskning, Odense 2019.
82. Bille-Brahe & Jessen 1994, Debbaut et al. 2014.
83. Houwelingen et al. 2010, Mishara 2007, Mishara & Bardon 2017, Debbaut et al. 2014, Farmer et al. 1991
84. Houwelingen et al. 2010, Zølner et al. 2018.
85. *A Literature Review of Rail Trespassing and Suicide Prevention Research*, 2019.
86. Konieczna 2018.
87. Lindekilde & Wang 1985, Rådbo 2012b, Too et al., 2014, O'Donnell & Farmer 1994, Mishara & Bardon 2017.
88. Bl.a. Rådbo et al. 2012b.
89. Krysinska et al. 2008, Mishara & Bardon 2016, Mishara 2007.
90. *Sikkerhedsrapport for jernbanen 2006*, Trafikstyrelsen, 1/9 2007
91. DNV GL 2015.
92. Jf. forskning af Reisch & Michel 2005.
93. *UIC Workshop on Rail Suicide and Trespass Prevention held on 25 March 2019 in Paris*, <http://restrail.eu/>
94. Matsubayashi 2013.
95. Krysinska et al. 2008.

Summary

A tragic aspect of railway operation which affects staff deeply is collisions with people, including collisions in which victims themselves have made this choice. In this context, a train is used as a tool in an act which is essentially unrelated to the railway. Nevertheless, this dark side of railway life can have very serious consequences for the drivers and other staff members involved. In addition to the human implications for the victim, the victim's relatives, the train staff and the cleaning staff, other travellers may be affected to a greater or lesser extent, and the phenomenon also involves a major economic burden. In recent years, DSB has increased its focus on the issue in terms of staff (generally) and drivers (specifically), and since 1980, it has conducted several studies which characterise the suicide victims and examines the effects of support and treatment for staff.

This article examines suicide on the railway historically and gives an overview of the existing research. The time frame is 1835–2018 – limited by official statistics, and encompassing the Danish railway era from 1847 to the present. This is based on the available published statistics, and the study will be supplemented by archival material which goes into more depth, but the goal here is to look at some general trends, not individual suicide cases.

Over the past many decades, the research literature has taken an epidemiological, illness or treatment angle, and it has been driven by doctors, psychiatrists, psychologists and sociologists. A special angle has been suicide on railways, and efforts are often made to understand who (age, gender, diagnosis) commits suicide, where (special places), when (time of year, time of day) and how (method) suicide is attempted to, amongst other things, find methods of prevention. Contributions have been made and studies have been carried out by many countries in Europe and North America, as well as Australia and Japan. Methods for and frequency of suicide vary from country to country, but there is a certain consensus in the research about possible reinforcing and weakening conditions.

Suicide appears in official statistics from as early as 1835, and for most years, they can be differentiated in terms of method, allowing one to look specifically at railway suicides. However, there are gaps in the material.

Compared to countries such as England, Prussia and Sweden, Denmark had quite a high suicide rate in the 1800s re-

lative to its population. The frequency declined in the years up to the end of the First World War and increased again until 1950 (except during the Second World War). During times of increasing prosperity up until the beginning of the 1970s, the rate decreased, then rose sharply to its highest level in 1980, then declined to its lowest ever level. A certain correlation with periods of unemployment is visible, but does not apply to the developments of the last 30 years. A possible correlation could be with the development of psychiatric treatment, which, from the 1970s, became increasingly decentralised and saw a decrease in the number of beds.

An overview of suicide methods from 1861 onwards clearly shows that hanging was the main method until the 1920s, when self-poisoning grew to eventually become an equally widely used method. This shows a clear link to availability – partly of gas, and partly of new medicines. This correlation is also visible in the fact that the number of suicides decreases in tandem with limited access to various types of over-the-counter medications, as well with the reduction of carbon monoxide in domestic gas and the introduction of natural gas which does not contain carbon monoxide at the end of the period. Growing suicide rates in the postwar period are also largely driven by self-poisoning as a method.

Railway suicides never accounted for a large proportion of the total number of suicides – mainly under 1%, and for some periods, up to 2%. This changed dramatically after the change of the millennium, when the rate increased to 5–7%, which is quite high compared to other countries. This was due to a high increase in number, as well as a significant decrease in the number of suicides as a whole.

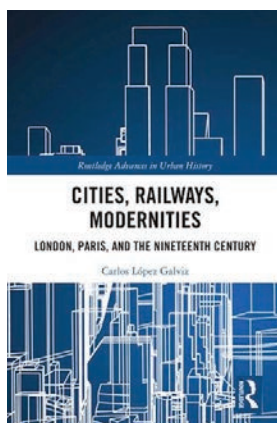
No connection can be made with the stretch of railway or frequency of traffic on the tracks in Denmark. Research has generally indicated that factors such as proximity to a psychiatric institution may be important, and since there is a strong correlation between violent suicide methods and psychiatric diagnoses, there may be a connection with the structure of the treatment system.

The research also implies various effective measures, such as shielding, blue light, training of staff to spot suicidal individuals, as well as other obstacles which can make those considering suicide hesitate, but especially “sliding doors” and responsible media coverage.



*Et typisk dansk jernbanelandskab ca. 1964
(foto: Svend O. Rodevang, Danmarks Jernbanemuseum).*





Galviz, Carlos Lopez, *Cities, Railways, Modernities - London, Paris, and the Nineteenth Century*, Routledge 2019, 294 sider, vejl. pris: £120.00

Industrialiseringens og urbaniseringens gennembrud i 1800-tallet hænger uløseligt sammen med jernbanernes fremvækst i den vestlige verden. I et gensidigt afhængighedsforhold stimulerede de hinanden samtidig med, at de var hinandens forudsætninger. Det er velkendt historie, men også historie, der både rummer og er baseret på forestillinger, der hænger sammen med de tidligere tiders skiftende historiesyn.

Det akademiske forlag Routledge har påbegyndt udgivelsen af en serie bøger om byhistorie med vægt på nye vinkler, nye teoridannelser og nye erkendelser indenfor disciplinen. Den fjerde udgivelse i serien er den foreliggende bog, hvor historikeren Carlos Lopez Galviz fra Lancaster University i en komparativ studie belyser forholdet mellem jernbane og by i henholdsvis London og Paris.

Cities, Railways, Modernities bygger på tre tidligere publicerede afhandlinger og fremtræder i sin samlede form som et klassisk akademisk arbejde i bedste forstand.

Jernbanehistorien er i denne bog ikke målet, men et middel til at skabe forståelse for et mere nuanceret og komplekst billede af, hvordan byer er blevet påvirket af og har påvirket udviklingen af infrastrukturen.

Anmeldelser

Med afsæt i samtidens forestillinger om den altafgørende betydning, jernbanen ville få for byerne, tester forfatteren blandt andet byplanhistoriske myter om Paris som den planlagte by og London som den uplanlagte.

Bogen er struktureret med en indledning, som både beskriver feltets forskningstraditioner og gennemgår den væsentligste litteratur. Forfatteren har – argumenteret – selekteret grundigt i emnets overvældende litteratur. Det er naturligt, at litteraturmængden om urbanisering vokser uhæmmet i lyset af den globale vækst i byer og bylignende strukturer, og med to så markante hovedstæder som genstand bliver litteraturen ikke mindre omfangsrig. Bogen placerer sig også i den lange række af værker, der komparativt har behandlet 1800-tallets europæiske stormagtshovedstæder.

I tre indholdskapitler, organiseret kronologisk, gennemgår Galviz de jernbanerelaterede visioner og planer, som i de to byer blev udviklet for at løse de voksende samfærdsels- og trængselsproblemer, som i stigende grad blev evidente. De to byers forskellige politiske, administrative og erhvervs-mæssige strukturer er underlag for analyser af vejen mod de løsninger, der blev realiseret i London og Paris.

I den tidlige industrialiserede by placerede jernbanen sig i et transportfelt, hvor hestevogne og kanaltransport var alternativerne på vareområdet, og på det store bevægelses-

marked i byerne var det fodtransporten, der yderligere var til rådighed, mens cyklen først blev en konkurrent fra 1800-tallets sidste fjerdedel. Jernbanen fik i løbet af få årtier efter 1825 erobret en stor plads på transportmarkedet, men det var ingenting i forhold til de forventninger, man i samtiden havde til dens muligheder.

Udfordringerne i de to byer var overordnet de samme – dem, som alle periodens større byer under industrialisering, oplevede: Overbefolkning, trængsel, hygiejne og social nød.

Tilsvarende var drømmene om, hvad jernbanen kunne håndtere af problemer i de store industrialiserede byer med deres store arbejderbefolkninger, også ret ensartede. Men de to byers forskelligartede omgivende strukturer, betød sammen med forskellig kultur og historie, at løsningerne blev forskellige. Forskellighederne kan ikke altid aflæses på jernbanestrukturen – for eksempel kom begge byer – trods visioner allerede fra 1830'erne om en central station med adgang til alle linjer – til at leve med flere store bane-gårde, der hver især betjente linjer til en bestemt sektion af landet – ofte med afsæt i jernbaneselskabernes forskellige ejerskab.

Galviz påpeger i forbindelse med arbejdets overordnede tema 'byen og banen', at de mest almindelige kildegrupper om teknologisk ny infrastruktur og byudvikling har udspring i de aktører, der havde størst umiddelbar

interesse i projekterne – primært entreprenørerne og politikerne – og det kalder på enkle konfliktbilleder som top mod bund, faglighed mod offentlighed osv. Overfor denne traditionelle tilgang forsøger forfatteren at forholde sig til det utal af potentielle parter, som kunne blive påvirket af den kommende udvikling, og som i sidste ende omfattede hele den lokale befolkning. Udgangspunktet er, at forandringerne i byerne ikke skete som følge af enkelte faktorer men i kraft af en mangfoldighed af elementer. 'Moderniteten', som tidens tekniske frembringelser traditionelt har en central placering i, er i forfatterens blik mere en tærskel, der forbinder byernes fortid, nutid og fremtid. Placeret på den tærskel bliver det muligt at erkende, hvad der skete i fortiden, som påvirker tilstanden på stedet i dag og peger på fremtidens mulige udviklingsretninger.

I forhold til byudviklingen peger Galviz' analyse blandt andet på, at jernbanen i Paris' tilfælde ikke blev det centrale middel til byfornyelse, som tilfældet blev i London. I Paris greb man fra 1870'erne tilbage til et velkendt byfornyelsesmiddel med de byplanmæssigt berømte og berygtede boulevard-gennembrud. Her var det ikke mindst vanskeligheder med at forene jernbaneselskaber, regering og bymyndigheden, der stod i vejen for et gennembrud. I London fik man for eksempel modsætningsvis allerede fra 1840'erne instrumentaliseret jern-

banerne i forstadsdannelsen gennem lovbestemte 'workmen's trains', som skulle sikre arbejderklassen mulighed for at forlade bykernen og udvikle en pendler-kultur.

Analyserne af den konkurrencestyrede udvikling af Londons banenet over og under jorden og af sam- og modspillet mellem marked og parlament præsenterer læseren for spændende skakspil, som førte frem til de løsninger, der kan aflæses på linjeføringer og byspredning. Kampen om sammenhæng i banenettets indre dele og om udvidelserne i byens ekspanderende bylandskab er elementært spændende læsning og underbygger forfatterens fokus på kompleksiteten i interessent- og aktørkredsene.

Forløbet omkring Londons vej mod virkeliggørelse af en indre ringbane (1884), der kunne ophæve de problemer, som de spredte banegårde præsenterede, demonstrerer potentialet i den komparative analyse. London og Paris er her ikke blot storbyer i sammenlignelige situationer, men optræder i en sammenhæng, hvor Paris forholdt sig til London i sine bestræbelser på at løse den tilsvarende opgave.

Forløbene giver Galviz rig mulighed for også at vise, hvordan jernbanevisioner og -planer i samtiden løbende blev set i sammenhæng med vej- og kloakanlæg og andre af den moderne bys nye tekniske funktionsområder - ikke mindst elektricitet.

Omkring år 1900 præsenterer de to

byers arbejde med udviklingen af banerne en begyndende ny verdensorden. International teknologi og kapital bliver i London spillere i en helt anden kategori end tidligere. Tysk teknologi og amerikansk teknologi og kapital kom med i næste generation, hvor elektriciteten blev det afgørende drivmiddel. I Paris manifesterede central beslutningskraft sig med en mere konsekvent brug af elektriciteten, da metro-systemet blev realiseret efter 1900.

Hen mod 1910 var de to byers banenet både i forhold til det store opland og i forhold til lokal persontransport på plads, og visionerne om, hvordan de videre kunne udvikle byerne og sig selv var ikke mindre, end de før havde været.

Forfatteren berører selv, at emnet egentlig er for stort til fyldestgørende at blive behandlet indenfor rammerne af et enkelt bind, men det foreliggende arbejde åbner for perspektiverne i både den komparative analyse og i at se på en bred gruppe af interessenter omkring jernbanernes forventede og virkelige rolle i byen.

Bogen er et godt bud på, hvordan et afsæt i et enkelt element i den moderne byudvikling kan kaste lys over byens kompleksitet. Bogen underbygger betydningen af banehistorien i den tidlige industrialiserede by og understreger vigtigheden af at holde fast i samtidens visioner i analyserne, så tilfældighedernes historiske virkelighed bliver fastholdt.

Poul Sverrild



Torbjørn Færøvik, *Orientekspressen*. En togrejse, Kristeligt Dagblads Forlag 2019, 592 sider, ISBN 978-87-7467-416-0, vejl. pris 299,95 kr.

De århusianere, som i december 2019 standsede op ved vinduerne hos byens velassorterede boghandel på Sønder Allé og lod blikket glide henover julegavemulighederne, stødte på et syn, som sjældent er set hos danske boghandlere. Et vindue fyldt med jernbanebøger. Ikke traditionelle jernbanebøger om en bestemt lokomotivtype eller den for længst nedlagte lokalbane på egnen, som jernbaneentusiaster og lokalhistorisk interesserede er nødt til at købe for at fuldende samlingen. Nej, vinduet var derimod fyldt med rejsebøger om jernbaner. Om eksotiske og eksklusive jernbanerejser, guidebøger med tips og tricks og bøger om jernbanerejsens mytiske skær. Oplev Europa med tog. En rejseantologi for individuelle rejsende af Britt Sallingboe, Med tog gennem Europa. 470 tips og syv ruter af Anna W. Thorbjörnsson og Marko T. Wramén, Bumletog fra Borup til Singapore. Jordan rundt med tog af Kim Greiner, Insight Guides Great Railway Journeys of Europe, Julie Hollands Golden Years of Rail Travel, Japan by Rail af Ramsey Zarifeh og Anna Udagawa og Europe by Sleeping Cars af Michael Patterson, for blot at nævne nogle få af de mange udstillede bøger.

Netop i disse år er bogmarkedet med bøger relateret til jernbanerej-

sen større end nogensinde før. Det skyldes ikke mindst den fremtrædende placering, som jernbanen atter har fået i den offentlige bevidsthed i forbindelse med den intensive klimadiskussion. Det var nok heller ikke tilfældigt, at en graffitimaler havde udvalgt den grå betonfacade på Sydhavn Station i København til sit fængende slogan "Listen to Greta Thunberg", som kunne ses på muren ved årsskiftet 2019-2020. Mange mennesker har de seneste år lyttet til den unge svenske klimaaktivist, som bevidst har fravalgt fly og konsekvent tager toget ud på sine demonstrationsturneer, når det er muligt. Hvor jernbanen fra midten af 1900-tallet blev set som en forældet teknologi, er den klimavenlige transportform pludselig rykket helt frem i bevidstheden igen. Antallet af solgte interrailbilletter har været stigende de seneste år, og det er samtidig blevet moderne at prioritere rejser med toget frem for at tage forurenende fly på ferie. Hvor man for blot få år siden nedlagde de internationale nattog fra København til Basel, Prag og Amsterdam, tales der nu vedholdende om en genåbning af nattogsruterne til og fra København.

Denne nye interesse for jernbanernes verden er også blevet bemærket hos danske og udenlandske forlæggere, og bogmarkedet er det seneste år svømmet over med nye udgivelser, der har en tilknytning til togrejsen. Blandt de bøger, som lå udstillet i vinduet hos den århusianske boghand-

ler, var også *Orientekspressen*. En togrejse af den norske forfatter og journalist Torbjørn Færøvik. Bogen udkom første gang på norsk i 2016 under titlen *Orientekspressen: En vårreise*, men er nu blevet oversat og udgivet af Kristeligt Dagblads Forlag. På bagsiden af bogen fortælles, at *Orientekspressen* var et legendarisk og eksklusivt tog, der krydsede Europa fra Paris til Istanbul i årene 1883-1977. Torbjørn Færøvik er rejst i sporene efter dette tog "på en virkelig togtur fra London til Samarkand", som bagsideteksten lover. Bagsideteksten oplyser, at Torbjørn Færøvik vil fortælle om store slag og kulturmøder "inspireret af de historiske landskaber, han kan se fra sit togvindue", og når han slentrer gennem byer som Paris, München, Budapest og Istanbul. "*Orientekspressen* er en original og velfortalt rejseskildring, der genopliver togturen som langsom og bæredygtig rejseform med tid og plads til at lade sansninger, historiens vingesus og eksistentielle refleksioner rodfæste sig", slutter reklameteksten på bagsiden af bogen.

Det er derfor, man med en vis forventning læner sig tilbage i lænestolen – klar til at stige ombord på luksustoget for at følge i sporene på *Orientekspressen* og tage på en togrejse gennem Europa. Man starter imidlertid med en længere slentretur gennem Londons gader forbi Westminster Abbey, London Eye og Turners malerier, før forfatteren når St. Pancras Station

for at tage Eurostar-toget til Paris. Det er tydeligt, at forfatteren navnlig er fascineret af de store byer i fastlands-Europa, og undervejs på rejsen gøres mange og meget lange ophold i byer som Paris, München, Wien og Istanbul. Det virker i en lang række tilfælde som om, at forfatteren har haft mere travlt med at læse bøger om disse storbyer end at kikke ud af togvinduet på sin rejse tværs over Europa. Men måske er Torbjørn Færøvik enig i den norske forfatter Knut Hamsuns citerede udsagn om, at "det er ikke ret meget, man får se af et land fra togvinduet". Togrejsen og orientekspressens historie dukker kun op i korte glimt gennem bogen og navnlig i bogens sidste del. Men dermed er det ikke sagt, at det er en uinteressant bog. For det er i grunden en ret velskrevet og interessant bog, som Torbjørn Færøvik har begået. Undervejs på rejsen kommer man godt rundt i den europæiske og orientalske historie, om end der ikke er tvivl om, at forfatteren har en vis interesse for begivenhederne, der udspillede sig i Europa og Kaukasus før og under 2. verdenskrig. Det er både den brede almene historie, som trækkes op, men også kendte personers såsom Stefan Zweig, Adolf Hitler, Ernest Hemingway, Elisabeth af Østrig-Ungarn (prinsesse Sisi), Nicolae Ceaușescu, Kemal Atatürk, Josef Stalin og Timur Lenk for blot at nævne nogle få af de mange biograferede personer. Der er oftest tale om den gamle garde

af både kendte og berygtede personer fra historien, og for den blot almindeligt historisk interesserede læser er der næppe mange nyheder at hente. Oftest er de forskellige beskrivelser af rejsemålene (de store byer) krydret med indtryk fra slentreture gennem gaderne, besøg på markeder og henvisninger til nutidens politiske situation, som den så ud i 2015-16. Det er på sin vis en charmerende fortælleform med blanding af nutid og fortid, enkeltpersoners historie og den brede fortælling samt oplevelser på cafeer og museer. Men af og til går der dog lidt for meget patchwork i den, så de mange fortællinger, sanseindtryk og oplysninger bliver blandet sammen i en pærevælling. Man springer så at sige fra tæppesælgeren Berker i toget over den anatolske højslette til koncentrationslejren i Dachau. Fra sufismens store digter til Kemal Atatürks liv og levned. Fra traktorens udviklingshistorie til Josef Stalins barndomshjem i Gori. Fortælleglæden hos forfatteren går med andre ord visse steder amok. Bogens røde tråd findes kun i rejseruten fra London til Samarkand. Man må nok erkende, at journalisten og forfatteren Geert Mak gjorde det mere elegant i sin bog *Europa. En rejse gennem det 20. århundrede* (Tiderne Skifter 2010), hvor han drog ud på en rejse med tog en januardag i det sidste år af forrige årtusinde for at beskrive kontinentet og det århundrede, som snart gik på hæld. Det kom der en meget

anmelderrost bog ud af, der blev fulgt op med en lige så vellykket tv-serie.

Selvom Torbjørn Færøvik i bogens titel henviser til orientekspressen, og der på bagsiden af bogen gøres endog meget ud af, at der er tale om en togrejse med dens oplevelser og indtryk, så er det meget sporadisk at selve togrejsen – og i endnu højere grad orientekspressen – bliver omtalt. Bogen lover med andre ord for meget og leverer for lidt. Enkelte steder dukker dog nutidige og historiske jernbaneglimt op. En af de første jernbanerelaterede fortællinger er samtidig også en af bogens mere dramatiske, nemlig om forfatteren Charles Dickens, der mirakuløst overlevede en jernbaneulykke, da hans tog på hjemrejsen fra Frankrig i 1865 kørte af sporet og styrtede udover en bro ved Staplehurst, hvorefter jernbanevognene knustes i den rivende flods vand. Ved ulykken mistede ti personer livet, mens Dickens' jernbanevogn blev på sporet. Den kendte forfatter deltog naturligvis i det efterfølgende redningsarbejde, og beskrivelsen af ulykken med citater fra Dickens breve er gribende og tankevækkende. Torbjørn Færøvik kan sit håndværk med at skrive fængende historier. Det samme er tilfældet i hans beskrivelse af, hvordan Orientekspressen en kold vinterdag i 1929 bogstaveligt talt kørte ind i et voldsomt snevejr i den lille flække Çerkezköy – en dagsrejse med toget fra Istanbul. Pludselig var luksustoget sneet inde. Om-

bord på det eksklusive tog var en britisk højkommisær, som skulle i audiens hos kongen af Irak, en kongelig kurér med vigtig diplomatpost og en kvindelig kabaretstjerne på vej mod Konstantinopel – for blot at nævne nogle få af de rejsende, der i dagevis strandede i det indesneede tog. Historien er velkendt for dem, der i forvejen kender blot en smule til orientekspressens historie og krimidronningen Agatha Christies romaner, men Torbjørn Færøvik er en god historiefortæller. Det samme gælder beretningen om den sidste osmanniske sultan, som i 1924 blev sat på Orientekspressen i Istanbul efter at være blevet afsat. Sammen med sine fire koner, børn, livlægen og 2000 britiske pund blev han sendt vestpå med et midlertidigt visum til Schweiz. På grænsen til Schweiz ville grænsevagterne dog kun lukke en af konerne ind, da flerkoneri var forbudt ifølge schweizisk lov. I sidste ende blev alle dog lukket ind, og efter et kort ophold slog familien sig ned i Paris, hvor sultanen boede frem til sin død i 1944. Det er netop disse enkeltstående, levende beretninger, som er bogens store styrke og gør den værd at læse.

Torbjørn Færøviks bog er velskrevet og interessant, omend sammenhængen mellem de enkelte afsnit og fortællinger godt kan virke noget rodet. Man kommer rundt om mange aspekter af den europæiske historie, og får genopfrisket interessante epi-

soder og begivenheder – navnlig i den nyeste del af historien. Alt sammen krydret med nutidige oplevelser fra de store byer. Alene de små, velskrevne enkeltfortællinger gør, at man bør læse bogen. Man bør imidlertid ikke følge i sporene – svelle efter svelle – i røgfanen efter Orientekspressen. Bogens titel er nok mere valgt for at få en fængende og sælgende titel, og i den danske udgave er undertitlen "en vårrejse" tilmed blevet udskiftet med "en togrejse" for at appellere til den potentielle køberskares ønske om bæredygtige rejser med toget. Bogens bagsidetekst er – mildt sagt – misvisende, og det burde et professionelt forlag som Kristeligt Dagblads Forlag holde sig for god til. Det skuffer læseren, som tror, at man kommer med på en rejse med Orientekspressen og på en egentlig togtur gennem Europa. Bogen kunne sagtens have stået for sig selv som en bog om de store byer og kendte personer, uden at skulle lukrere på det for længst hedengangne luksustog, som trods alt kun kørte fra Paris til Istanbul – og ikke fra London til Samarkand. Det er på mange måder fantastisk, at forlæggerne har fået øje på markedet for jernbanerejsebøger, men de bør dog være mere ærlige i deres markedsføring af bøgerne. Det er desværre ikke tilfældet med Orientekspressen. En togrejse.

Lars Bjarke Christensen



Thor Bjelke, Dag Chr. Halvorsen, Sven Hjorth-Johansen, Kjell Navestad og Holger Schlaupitz, *Tog til alle tider - Jernbanens drifts- og ruteoplegg, Bind 1*, Norsk Jernbaneklubb, NJK Forlaget, Illustreret, 393 sider, ISBN 978-82-90286-42-7, vejl. pris: NKR 495,-

Da de danske jernbaner i 1997 kunne fejre 150-året for åbningen af den første jernbane i kongeriget, havde DSB sat alle sejl til, for at den runde dag blev markeret på behørig vis. Talrige veterantog krydsede land og rige rundt, så danskerne kunne opleve fordums rejseliv, og samtidig var et guldfolie-ret IC3-tog blevet tømt for inventar og sendt på rundtur med en udstilling, så man lokalt kunne se, hvordan en danmarksrrejse i 2002 ville komme til at tage sig ud. Festlighederne kulminerede med en togparade i slutningen af juni, hvor en kavalkade af tidernes tog trillede ud i nogenlunde kronologisk orden på strækningen mellem Glostrup og København. Et rangerlokomotiv fra 1860'ernes Jylland, et eksempel på mellemkrigstidens eksprestog trukket af damplokomotiver, et godstog med 1950-1960'ernes karakteristiske diesellokomotiver, et sidebanetog fra midten af 1900-tallet med de karakteristiske MO-vogne og det fabriksnye elektriske togsæt, som netop var sat ind i den sjællandske regionaltrafik. Selvom det naturligvis ikke i alle tilfælde var muligt at gøre togenes sammensætning af vogne og loko-

motiver tidsmæssigt korrekte, da det også i høj grad afhang af hvilket jernbanemateriel, som var overleveret til eftertiden, så kunne deltagerne langs strækningen på meget visuel vis få et indtryk af den store teknologiske udvikling, som har fundet sted på de danske jernbaner gennem halvandet århundrede. Fra langsomt kørende damplokomotiver med kupévogne til hurtige elektriske tog med storrumsafdelinger. Ændringer, man som passager næppe i større grad ligger mærke til, når man til daglig stiger ombord på toget for at tage på arbejde eller bevæger sig ud på en længere rejse. Måske bemærker man, om det er "et gammelt tog", man er kommet med, eller også glæder man sig over at være heldig at komme med "det nye tog" med bedre aircondition, ekstra benplads og stik til mobiltelefon og tablet. Men i takt med at tiden går, og forandringen skyller ind over landet, så ændres også jernbanedriften, køreplanerne, togenes udseende og de rejsendes bekvemmeligheder. Nogle gange er fremskridtet mærkbart og synligt, andre gange sker det som en glidende overgang.

Netop disse ting er i fokus i Norsk Jernbaneklubbs første bind af *Tog til alle tider* – Jernbanens drifts- og ruteoplegg. Det er et imponerende og grundigt gennemarbejdet værk, som bogens forfattere præsenterer for læserne. Selvom det nok må erkendes, at bogen primært er rettet mod norske

jernbaneentusiaster og andre med passioneret interesse for de norske jernbaners udvikling, så vil også den almindeligt historisk interesserede læser kunne få glæde af bogen – selvom det måske er forståeligt, at han eller hun nok fristes til at springe lettere over nogle af bogens opremsninger af togenes sammensætning, køreplaner og detailoplysninger. Bogen indledes med en nærmest leksikal gennemgang af de norske jernbaners udvikling og administration, om stationer og holdepladser, de forskellige typer af tog (godstog, passagertog og blandetog for både gods og passagerer mv.), togenes nummerering, køreplaner, pladsbestilling, billetter, billetkontrol og togkonduktørens arbejde, rejsegods, servering i togene, hygiejniske forhold i vognene, røgfri kupeer, højttalerudkald, postekspedition i togene og meget, meget mere. Nogle af afsnittene virker mere relevante end andre, men de består oftest kun af 15-20 linjers tekst og skal vel nærmest opfattes således, at læseren kan gå på opdagelse i afsnittene og dykke ned i emnet, hvis det tiltrækker ens interesse. Derefter følger nogle sider om Oslos store banegårde over et par sider, som derimod virker til at være placeret i bogen uden kontekst eller nogen dybere årsag. En skarpere redigering af bogens indledende afsnit kunne have været en fordel.

Herefter tager bogen fat på at behandle de enkelte baner kapitel for

kapitel. Hele 23 banestrækninger behandles, lige fra den første norske jernbane Hovedbanen til Solørbanen, Rørosbanen, Nordlandsbanen og Kongsvigerbanen. Inddelingen i de forskellige baneafsnit giver en god og overskuelig inddeling, så man som læser hurtigt kan bladere frem til den eller de baner, man er mest interesseret i at læse om. Der er tale om grundige og velunderbyggede beskrivelser af de enkelte banestrækninger. Undervejs i bogen får man også opridset de norske jernbaners historie fra den første banes åbning i 1850'erne og frem til i dag. En pudsig detalje i bogen er, at man kan læse, at de norske jernbaner rent faktisk blev taget i brug før den første officielle første baneåbning i 1854 ved indvielsen af banen mellem Oslo og Eidsvoll. Allerede i november 1852 blev der således givet tilladelse til tømmertransporter mellem Strømmen og Oslo, og måneden efter blev der indsat en enkelt personvogn til passagerer i tømmeretog. Mon noget lignende var gået i dag med nutidens strenge krav til sikkerhedsgodkendelse og dokumentation?

Ved beskrivelsen af de enkelte banestrækninger indledes med en overskuelig oversigt over de vigtigste årstal og begivenheder for den enkelte bane med åbningstidspunkt, eventuelt tidspunkt for forlængelse af strækningen, udbygning til dobbeltspor, overgang til elektrisk drift og muligt nedlægnings-tidspunkt. Derefter beskrives trafik-

udviklingen på banen med typisk et par enkelte damp tog i hver retning om dagen, og på de følgende sider fortælles så om banens udvikling med hovedfokus lagt på toggangens udvikling, togenes sammensætning og de skiftende køreplaner. De enkelte kapitler er alle rigt illustreret med store fotografier, gengivelser af køreplaner, billetter og togenes sammensætning. De forskellige lister og grafer er alle opbygget pædagogisk og overskueligt, så det er nemt at få et overblik. Men man skal nok være særdeles interesseret i norske tog for at få gavn af de mange detailoplysninger om, at der eksempelvis kørte et tog på Dovrebanen den 15. maj 1929 med afgang fra Oslo Ø kl. 08.00 og med ankomst til Trondheim kl. 23.22, og at toget på strækningen gjorde ophold i Hamar kl. 11.15, Lillehammer kl. 12.51, Otta kl. 16.06, Dombås kl. 17.34, Oppdal kl. 20.16 og Støren kl. 22.07. Mange af disse oplysninger er nok mest interessant for de virkelig passionerede jernbaneentusiaster, og der er i alt fald rig mulighed for modeltogsfolket til at få sammensat nogle korrekt udseende tog, hvis man drømmer sig op i de norske fjelde på modelbanen i kælderens.

Desværre er denne meget informationsmættede tilgang til beskrivelserne af de norske tog på de enkelte baner også bogens største akilleshæl. For når man har læst bogen igennem, sidder man tilbage med det helt store spørgsmål: hvor er passagererne og

personalet henne i fortællingen. Det var trods alt dem, der kørte togene, og dem, som brugte vognene. Var de tilfredse med de tog, der kørte? Hvordan oplevede de forbedringerne i togene, og hvordan var det at rejse med de norske tog? Desværre er deres historie næsten helt fraværende bortset fra, at enkelte passagerer optræder som staffage på nogle af bogens mange billeder, ventende på toget, mens det er på vej ind til perronen. Togene kørte jo ikke for togenes egen skyld, men det får man nærmest indtrykket af ved læsningen af bogen. Det ville endvidere have styrket bogen, hvis der afslutningsvis havde været en opsamling – et konkluderende kapitel – som trak hovedlinjerne op efter de mange beskrivelser af de enkelte baner, men måske vil det ske i det opfølgende bind? Derimod skal forfatterne have ros for, at der bagest i bogen er et fyldigt note- og kildeapparat, med detaljerede henvisninger til, hvor bogens enkelte oplysninger stammer fra.

Særlig interessant for den danske læser er også et fyldigt afsnit om de internationale eksprestog til nabolandene Sverige, Danmark og også længere sydpå til Tyskland. I en tid med øget fokus på bæredygtige rejseformer er det interessant, at der blot for få årtier siden var et fintmaske netværk af internationale dag- og nattog i den nordlige del af Europa. I den danske jernbanelitteratur har vi nok en naturlig tendens til at se den

internationale jernbanetrafik med nationale øjne – eksprestogenes udgangspunkt var Danmark, hvorfra man kunne rejse ud i Europa. Men indirekte peger bogen på, at i flere tilfælde var de danske jernbaner blot en del af vejen mellem Norge og resten af Europa, når man eksempelvis skulle fra Oslo til Hamborg eller Berlin med toget. Interessant er det også, at det først var relativt sent – 1892, at der kom direkte jernbaneforbindelse mellem Oslo og København ved indsættelsen af jernbanefærgerne på overfarten mellem Helsingør og Helsingborg. Samt at det først var i 1880'erne, at flere af jernbanerne mellem to af Nordens største byer åbnede. Set fra et dansk perspektiv er det norske blik på den internationale trafik interessant, herunder historien om Det internationale Sovevognselskabs (CIWL) trafik mellem Norge og resten af Europa. Det oplyses endvidere i bogen, at den tyske trafik mellem Tyskland og Norge under 2. verdenskrig vil blive behandlet i næste udgivelse i bogserien om de norske tog. Bogserien har således ikke kun relevans for de norske jernbaneentusiaster, men giver også stof til eftertanke for jernbaneforskere uden for fjeldenes rige.

Lars Bjarke Christensen



Mette Klint, *Interrail, Vild Maskine*, 2019, 229 sider, ISBN: 9788793404618, vejl. pris: 229,95 kr.

Romanen er en ny, dansk ungdomsroman. Den lægger sig i slipstrømmen af den fornyede interesse for interrail. I 2019 rejste 13.439 danskere på interrailbillet – det højeste antal siden 1991.

Der er også næsten 30 år siden, der sidst blev udgivet ungdomsbøger med emnet interrail. I 1989 udkom Kirsten Mejlhede Krogs Sommeren er ikke forbi, der handler om den 16-årige Rie, der nyder at være på interrail og ønsker, at den sorgløse sommer aldrig vil slutte. I 1990 udkom den norske forfatter Kim Småges ungdomsroman Interrail på dansk. Den handler om en tur ned gennem Europa for to norske piger Siri og Gabi og deres ven Ståle. For Gabi og Ståle bliver det starten på et kærlighedsforhold. Endelig udkom i 1991 ungdoms-novellesamlingen Grusvej til paradys af Dorte Birke-dal om otte vidt forskellige rejser. Den er genudgivet som e-bog i 2019.

Handlingen i Mette Klints nye ungdomsbog er enkel: jævnaldrende pige og dreng møder hinanden i et tog sydpå – begge med en interrailbillet til hele Europa. Helena har planer om at besøge sin italienske familie – Junuz' planer åbenbares undervejs ned gennem Tyskland. Hun har sommerferie mellem 1. og 2. g og forlader sin kæreste på perronen – han droppede ud og ødelagde alle sine relationer.

Handlingen foregår som samtale mellem de to unge, med tilbageblik til deres hidtidige liv. Hun er enebarn opvokset i en kernefamilie – han hos mor og stedfar med en fraværende far, en flygtning fra Kosovo i 1999. Hun har været selvskadende og indlagt efter selvmordsforsøg. Nu vil hun slukke sin telefon og forsøge at være mere i nuet og mærke virkeligheden, inden hun skal hjem og flytte sammen med kæresten. Han flyttede hjemmefra, fik venner i miljøer med stoffer og train-surfing – og fik arbejde hos en kræmmer, en bosnisk flygtning, og blev involveret i at hjælpe flygtninge videre til Sverige, hvilket dog i stedet viste sig at være trafficking. Alt det rejser han væk fra.

Kort inden ankomst til München afslører Junuz sit rejsemål: Kosovo, og på perronen – og i sidste øjeblik – beslutter hun sig for at følge ham.

Interrailturen sætter den dramaturgiske ramme, men fortællingen og de emner, der behandles undervejs i deres møde, kunne være foregået overalt. Toget tjener blot til at fastholde de to unge i samme rum i et passende antal timer, – ikke til at vække rejselysten – med tog, vel at mærke – hos unge læsere.

Jeg havde håbet, at romanen ville beskrive en dannelsesrejse for to 16-årige, hvor møder med nye mennesker og andre måder at leve på ville kunne vise dem en vej videre i livet. Så selv om de unges samtale undervejs giver

læseren en lettilgængelig forklaring på svære emner som f.eks. krigen i Jugoslavien, flygtninge og menneskehandel – og mere traditionelle temaer som identitet, selvskadende adfærd, ensomhed og social deroute – ender bogen som en banal kærlighedshistorie.

Research fra forfatterens eller redaktøren side savnes på et enkelt punkt: Som dette tidsskrifts læsere ved, dør man ikke af at blive ramt af køreledninger men allerede på adskillige meters afstand. Det havde været nyttigt forbrugeroplysning for unge mennesker.

Gitte Lundager

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.

Jan Olof Helldin, ph.d. i naturbevaringsøkologi, Centrum för biologisk mångfald, SLU, Uppsala, forsker og projektleder med bred erfaring i anvendt biodiversitetsforskning i felter som vildtøkologi, landskabsøkologi, vejøkologi, økologiske effekter af jordudnyttelse og håndtering af biodiversitet i planlægningsprocesser.

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

Tommy Lennartsson, docent i naturbevaringsøkologi, Centrum för biologisk mångfald, SLU, Uppsala, forsker i historisk økologi, artsbeskyttelse i landbrugslandskabet baseret bl.a. på populationsdynamik og hævdehistorik, samt klimaforandringer og biodiversitet.

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

Magnus Stenmark, ph.d. i økologi med målretning mod insekter, Calluna AB, Gävle, seniorkonsulent i naturbeskyttelsesbiologi især insekter og økologisk vigtige biotoper i infrastruktur, blandt andet deltaget i kortlægning af biodiversitet på flyvepladser.

Poul Sverrild, ph.d., mag.art. i historie, museumschef MSO ved Forstadsmuseet. Forsker og formidler by- og forstads-historie med fokus på almindelighedens urbane landskaber. Medlem af Byplanhistorisk Udvalg – Dansk Byplanlaboratorium, International Specialist Committee/Urbanism+ Landscape – DoCoMoMo og Udvalget for nyere Tids Arkitektur - By & Land.

Henrik Weibull, ph.d. i naturbevaringsøkologi, Naturcentrum AB, Enköping, seniorkonsulent i naturbeskyttelsesbiologi og biodiversitet, artspecialist, mosser i særdeleshed. Medlem af ArtDatabankens ekspert-komité for mosser siden 1992.

Anna Westin, docent i agrarhistoria, Centrum för biologisk mångfald, SLU, Uppsala, forsker i historisk økologi, agrarhistorie, biologisk kulturarv og artsbeskyttelse i landbrugslandskabet baseret bl.a. på hævdehistorik.

Jörgen Wissman, ph.d. i naturbevaringsøkologi, Centrum för biologisk mångfald, SLU, Uppsala, forsker i biodiversitet i infrastruktur, urbane miljøer og landbrugslandskab, bl.a. forbedret pleje af habitater, pollinationsøkologi, landskabs-historie og effekter af forskellige dyrearter.