


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

JERNBANE**HISTORIE**

JERNBANERNES TEKNOLOGI- OG KULTURHISTORIE 2020

Danmarks Jernbanemuseum 

Indhold

3

Forord



7

Et rullende fortove af rytmisk bevægelse

Københavns Metro i et mobilitetsdesign-perspektiv

Af Cecilie Breinholm Christensen



29

Genforeningen på sporet

De sønderjyske jernbaner i årene omkring 1920

Af Hans Schultz Hansen



61

Med pandemien som blind passager

Jernbanens rolle i spredningen af pandemier

Af Maria Breddam Slæggerup

89

Anmeldelser

Jernbanehistorie 2020

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)

Grafisk tilrettelæggelse

Haurand Grafisk

Tryk: Strandbygaard Grafisk

Oplag: 1.700 ekspl.

© Danmarks Jernbanemuseum og forfatterne.

Eftertryk uden forfatternes eller museets tilladelse er ikke tilladt.

Alle fotos fra Danmarks Jernbanemuseum, hvor intet andet anført.

Forsidefoto: Interiør fra Metro 14 (foto: Lars Bjarke Christensen, 2009).

Bagsidefoto: Bahnhofsvorsteher Johan Friedrich Wilhelm Ehlers og stationsforstander Jens Jensen Høgdal i samtale på tværs af perronens grænsestakit, Vedsted-Hvidding grænsestation mellem 1915 og 1920.

ISSN: 2245-9499

Forord

Velkommen til syvende 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, eller hvor jernbanen har spillet en rolle – det være sig i forhold til genforeningen i 1920, spredning af pandemier eller den aktuelle indretning og funktion af nye metro-stationer. Det er temaerne i denne udgave af *Jernbanehistorie*.

Der investeres og anlægges bymæssige jernbaner i stort omfang i disse år i landets tre største byer – ikke mindst i København. Metroanlæggene er et storbyfænomen, der sammen med S-tog og en kommende letbane understøtter pendling og mobilitet. Det er imidlertid ikke sikkert, at den designmæssige løsning, der er valgt i de ellers meget arkitektonisk roste nye metrostationer, er den mest befordrende for mobiliteten. Det undersøges i den første artikel, der således har et helt nutidigt/fremtidigt perspektiv.

2020 var et jubilæumsår – 75-året for krigens afslutning – men det største var nok hundredåret for den sønderjyske genforening. Selvom fejringen heraf blev kraftigt corona-udfordret, er der skrevet en del artikler om emnet. Der er også et jernbaneaspekt, som vi ikke skal snydes for, og vi har været heldige at få en af de førende eksperter på området til at skrive om genforeningen i et jernbaneperspektiv.

2020 har været et meget usædvanligt år, hvor meget ikke fungerede, som det plejer, og vi ser måske ind i en fremtid, hvor meget permanent er forandret. Pandemiudbruddet har påvirket alle dele af samfundet – ikke mindst de moderne

massetransportformer, der foruden at have spillet en væsentlig rolle i den globale udbredelse af COVID-19 også er meget hårdt ramt med svindende passagertal. Det gælder i særdeleshed luftfarten, men også den nationale, kollektive trafik – ikke mindst jernbanen – er ramt af nedgang i antallet af rejsende. Pandemiens hærgen har i den sidste artikel inspireret til at se tilbage på tidligere tilsvarende pandemier og overvejelser om transportformers – i særdeleshed jernbanens – historiske rolle.

Sidst i tidsskriftet bringer vi som vanligt anmeldelser af dansk og international jernbanelitteratur. 2020 var desværre også året, hvor en af de markante jernbaneforfattere afgik ved døden – kort før udgivelsen af sin sidste bog. Vi mindes Lars Viinholt-Nielsen og ser på hans forfatterskab.

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 – i sjældne tilfælde – om den 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 til 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.

Redaktøren, Odense, januar 2021





Side 4-5: Metro 33, strækningen mellem Sundby og Bella Center mod Vestamager, set fra Bella Center station mod nord (foto: Lars Bjarke Christensen, 2009).

Et rullende fortov af rytmisk bevægelse

Københavns Metro i et mobilitetsdesign-perspektiv

Af Cecilie Breinholm Christensen

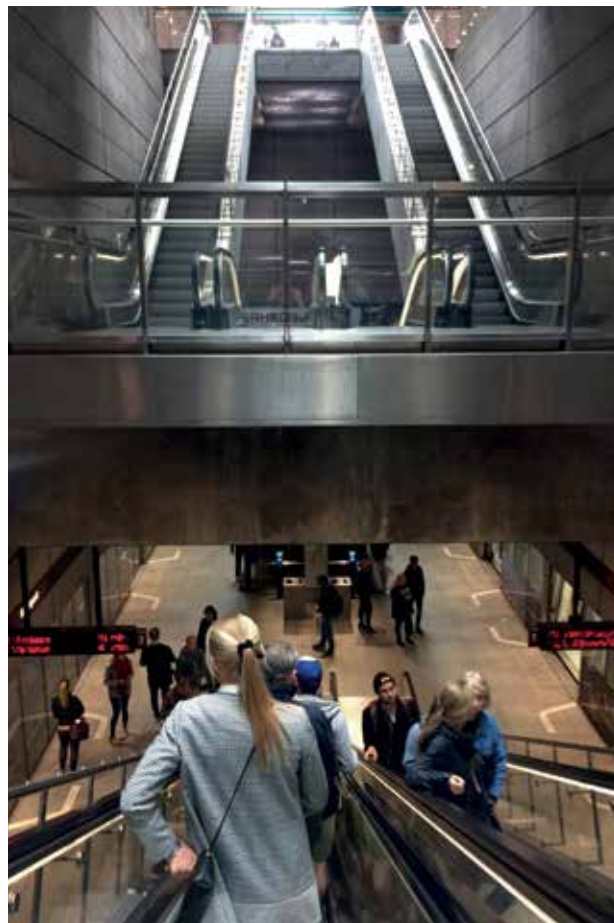
Introduktion

De fleste kender Københavns Metro (herefter: Metroen) som en efterhånden væsentlig del af Hovedstadens infrastruktur og dermed af dagligdagen for mange københavnere, samt for turister og andre, der besøger Hovedstaden.¹⁾ Mange kender dens karakteristiske mekaniske lyde af tog, der accelererer og bremser, signalet før dørene lukker og højtalerudkaldene. Mange kan sikkert også nikke genkendende til, hvordan man hurtigt kommer tæt på andre passagerer og får indblik i, nogle gange ganske intime, detaljer af andres liv. Lugte af andres parfumer blander sig med morgenpassiviteten i de fyldte, og nogle gange lidt lumre, metrotog. Om morgenen bliver der sjældent sagt så meget, mens det kan være en ganske anden sag at køre med Metroen en fredag eftermiddag, hvor den befolkes af unge mennesker i grupper med bobler i blodet. Nogle gange er man med på en lytter, når en medpassager snakker i telefon, eller et par gode venner diskuterer verdenssituationen, ofte på dansk, men også andre sprog høres jævnligt i Metroen, som f.eks. engelsk, svensk, spansk, fransk.

Et metrosystem kan betegnes som en særlig urban form for jernbanetransport, der typisk er et undergrunds-system, og hvis opståen og udbredelse er tæt knyttet til 1800-tallets industrialisering og urbanisering.²⁾ I tillæg kan Københavns Metro betegnes som tilhørende en ny typologi af metrosystemer med automatisk drift, dvs. med førerløse tog, der endvidere muliggør en højere frekvens og døgndrift.³⁾

Særligt i en dansk kontekst er Metroen en relativt ny transportform, som blev indviet i 2002, og hvor de to første M1- og M2-linjer var fuldt udbygget i 2007 med forbindelsen til Københavns Lufthavn. Siden er M3 Cityring-linjen blevet indviet i 2019, den nordlige del af M4-linjen i foråret 2020, og med en planlagt indvielse af den sydlige del af M4 i 2024 vil den københavnske Metro til den tid tælle i alt 46 stationer, hvoraf de 32 er undergrundsstationer.⁴⁾

Metroens arkitektur er kendetegnet ved en vision om at være et rullende fortov af kontinuerlig bevægelse og udtrykker dermed et fokus på funktionalitet og bevægelses-



Ill.1: Den københavnske Metro er efterhånden en velkendt del af hovedstadens infrastruktur og af hverdagen for mange københavnere (foto: forfatteren).

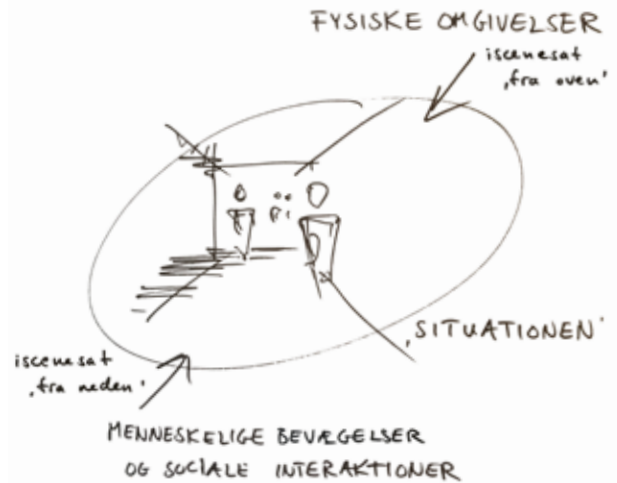
effektivitet. Kort sagt: en vision om at være en velsmurt transportmaskine.⁵⁾ Dette afspejles i et minimalistisk udtryk og uniformt design på tværs af hele systemet (og særligt for M1- og M2-linjerne) med en diskret skiltning og sparsomt inventar.⁶⁾

- M1** Vanløse Vestamager
- M2** Vanløse Københavns Lufthavn →
- M3** Cityringen
- M4** København H Orientkaj



III. 2: Rutekort for Metroen pr. 2020, dvs. uden den planlagte sydlige forlængelse af M4-linjen (Metroselskabet).

Ill. 3: Model af 'mobilitetens iscenesættelse' baseret på (Jensen, 2013), der anvendtes som analytisk tilgang i det ph.d.-projekt, som denne artikel bygger på, til at forstå passagerernes bevægelser i Metroen. 'Situationen' udgør analyseenheden og forstås som hhv. 'iscenesat' og influeret af de fysiske omgivelser 'fra oven' og samtidig af menneskelige bevægelser og sociale interaktioner 'fra neden'.



Denne vision er imidlertid udfordret af et stigende passagertal.⁷⁾ I sit første år havde Metroen 3,2 mio. passagerer, og allerede i 2008, som var det første hele år i drift med fuldt udbyggede M1- og M2-linjer, havde Metroen 46,6 mio. passagerer, mens der i 2019 på M1- og M2-linjerne var 66,6 mio. passagerer.⁸⁾ Dette kommer til udtryk som fyldte perroner, 'efterladte' passagerer og blokerede døre – men ikke nødvendigvis fyldte tog. Det peger på betydningen af, hvordan passagererne fordeler og bevæger sig på perronen snarere end udelukkende at være et spørgsmål om den rent kvantitative kapacitet af Metrosystemet. Disse kapacitetsudfordringer er desuden særligt tydelige på undergrundsstationerne i myldretiden, og især på Nørreport station, der er den travleste station.⁹⁾ Som den eneste station med en transfertunnel direkte til perron, der forbinder til S- og regionaltogsperroner, har Nørreport station desuden den mest komplekse rumlige udformning og de mest komplekse passagerflows.

Med afsæt i denne problemstilling anvendes 'kapacitetsudfordringer' som 'håndtag' til at vise, hvordan den københavnske Metro kan studeres fra et mobilitetsdesign-perspektiv, hvor Metroen forstås som mere end bare et transportsystem, men også anskues som et offentligt byrum med en særlig undergrundsmaterialitet og -arkitektur. Herunder med et særligt fokus på hvilken rolle den rumlige udformning og arkitekturen spiller for passagerernes bevægelser, der til gengæld ikke kan adskilles fra deres kropslige oplevelse af at være i Metroen. Dette kommer f.eks. til udtryk, når passagerer stopper op, fordi de er i tvivl om retningen på Nørreport station, hvis myretueagtige perroner, adgangsveje, trapper og elevatorer kan være vanskelige at navigere i.

Der er få studier, der undersøger hvilken betydning metrosystemers design og rumlige udformning har for passagerers bevægelser, men også for det sociale liv, der udfoldes der.¹⁰⁾ Ofte knytter studier af passagerflows sig til lineære forståelser af kapacitet, der ikke tager hensyn til sociale og kropslige aspekter af metropassagerernes oplevelse undervejs.¹¹⁾

Snarere end udelukkende at forstå kapacitetsudfordringer som et spørgsmål om antal m² i forhold til antal passagerer, forsøger et mobilitetsdesign-perspektiv altså at danne mere nuancerede forståelser. Sådanne forståelser kan endvidere danne baggrund for konkrete designmæssige anbefalinger og tiltag til at løse kapacitetsudfordringer, som tager hensyn til komplekse sammenhænge mellem den rumlige udformning, passagerernes bevægelser og deres kropslige oplevelse i Metroen.

At studere menneskelige bevægelser som 'situationer' med nye tracking-teknologier

Spørgsmålet er så, hvordan det gribes an at studere Metroen i et mobilitetsdesign-perspektiv. Her hviler mobilitetsdesign på Ole B. Jensens model om 'mobilitetens iscenesættelse'.¹²⁾ Modellen understreger, hvordan menneskelige bevægelser altid finder sted i specifikke fysiske omgivelser, samt hvordan sådanne omgivelser altid er formgivet med en specifik intention.

For at forstå betydningen af både omgivelser og sociale aspekter for den måde mennesker bevæger sig på, fokuserer analysen på 'situationer'. Den enkelte 'situation' forstås som en 'sammenfiltrering' af henholdsvis 1) de designede fysiske omgivelser, 2) sociale interaktioner og 3) menneskelige kropslige bevægelser.¹³⁾

Fokus for analysen er, hvordan den enkelte situation kommer til udtryk, dvs. *hvad* der sker og *hvad* der gør en *forskel* for dét, der sker. På den måde kan det analyseres, hvordan den enkelte situation er henholdsvis 'iscenesat' af de fysiske omgivelser, deres udformning og arkitektur, 'fra oven', samt 'fra neden' via den måde menneskelige bevægelser udføres, herunder som sociale interaktioner.¹⁴⁾ På den måde anvendes modellen om mobilitetens iscenesættelse til at forstå hvilken forskel selve den fysiske udformning, dvs. arkitekturen, spiller for menneskelige bevægelser i den københavnske Metro.

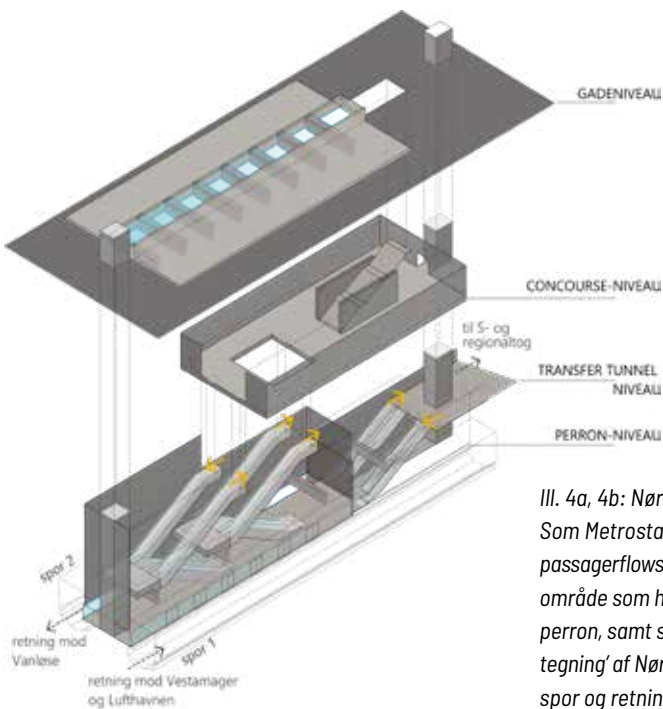


Empiriske studier

Som nævnt er Nørreport den travleste Metrostation med de mest komplekse passagerflows og den mest komplekse rumlige udformning.¹⁵⁾ Dette skyldes bl.a. transfertunnellen i den ene ende af perronen, der forbinder til S- og regional-togsperronerne.

Udover en Metroperron omfatter Nørreport station som helhed nemlig også to perroner til henholdsvis S- og regionaltog, der ligesom Metroperronen er placeret under jorden. Derudover er Nørreport station et centralt knudepunkt for adskillige buslinjer på gadeniveau, hvor to veje gennemskærer stationens område. Selve stationsområdet er placeret centralt i den historiske bykerne tæt på museer, attraktioner og indkøbsstrøg, og der er derfor mange turister blandt passagererne. Som helhed er Nørreport station dermed den rumligt mest komplekse station i en dansk kontekst som en myretue af adskillige nedgange til perronerne under jorden, toiletfaciliteter, kiosker, cykelparkering, fodgængere, biler, busser og cyklister, der krydser hinanden på tværs gennem stationens område. Således er de nævnte kapacitetsudfordringer mest synlige på Nørreport Metrostation, som derfor udgjorde den primære case i det ph.d.-projekt, som denne artikel bygger på.¹⁶⁾

De empiriske studier blev udført som to omfattende dataindsamlinger af henholdsvis 3 og 4 ugers varighed i efteråret 2017 og 2018. Her blev en 'multi-metode'-tilgang anvendt til at studere passagerernes bevægelser som 'situationer' i Metroen, hvor nye tracking-teknologier blev brugt til at komplementere mere traditionelle etnografiske



Ill. 4a, 4b: Nørreport station er omdrejningspunkt for ph.d.-projektets empiriske studier. Som Metrostationen med den mest komplekse rumlige udformning og de mest komplekse passagerflows er kapacitetsmæssige udfordringer særligt tydelige her. 4a: Nørreport stationsområde som helhed, der indbefatter perroner til S- og regionaltog, busholdepladser og Metroperron, samt som gennemskæres af to veje på gadeplan. 4b: Såkaldt 'eksploderet isometrisk tegning' af Nørreport Metrostation, der viser dens forskellige niveauer, retningen af tog i begge spor og retningen af rulletrapperne til og fra perronen (4a: Google Maps, 4b: forfatteren).



III 5a: Placering af termiske kameraer på Nørreport Metrostation som filmede passage- rernes bevægelser på perronen under de empiriske studier i Metroen (foto: forfatteren).

III 5b: Kalibrering af eye-tracking- briller på én af deltagerne i de empiriske studier (foto: forfatteren).

metoder. Ved hjælp af sådanne tracking-teknologier kan observerede situationer defineres ret præcist i tid og rum, og de blev derfor brugt til at kortlægge passagerernes bevægelser på Nørreport station, som baggrund for at forstå hvilken rolle den fysiske udformning spillede.¹⁷⁾

Konkret blev termiske kameraer anvendt til at kortlægge passagerernes bevægelser,¹⁸⁾ og eye-tracking-briller blev anvendt til at kortlægge passagerernes visuelle opmærksomhed, dvs. hvad de kiggede på, samt deres individuelle ruter og bevægelser i Metroen.¹⁹⁾

Tracking-teknologierne blev komplementeret af feltstudier og interviews, der som traditionelle etnografiske metoder gav data, der kunne bruges til at forstå hvilken rolle menneskelige og sociale aspekter spillede for passagerernes bevægelser. Således var det målet at studere konkrete situationer fra både et observerende 'udefra-og-ind'-perspektiv samt fra et subjektivt 'indefra-og-ud'-perspektiv, samt med både nye og kendte metoder. Kombineret blev der således anvendt fire metoder til at studere, hvad passagerer gør i konkrete situationer i Metroen, illustreret som en slags metode-'kalejdoskop'.²⁰⁾

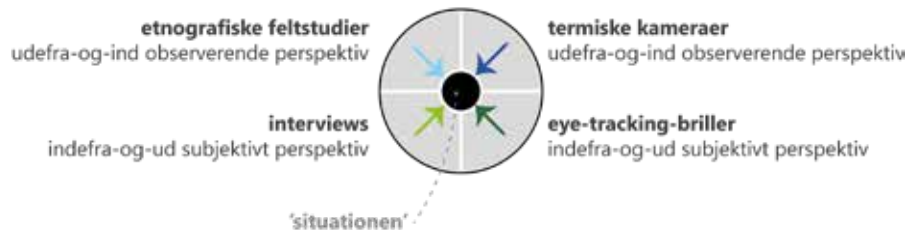
Endelig blev 'design som metode' anvendt som en bevist tilgang for netop at forstå betydningen af de rumlige omgivelser for passagerernes bevægelser.²¹⁾ Det kom bl.a. til udtryk ved at placere forskellige designinterventioner i form af hhv. folie på perrongulvet og lys på udvalgte vægflader på perronen på Nørreport Metrostation, for at studere hvilken forskel de gjorde for passagerernes bevægelser og oplevelse af at være i Metroen.²²⁾



III. 7a-b: Som en del af de empiriske studier anvendtes design- interventioner for at se, om de kunne gøre en forskel for passagerernes bevægelser på perronen på Nørreport station (foto: forfatteren).



et metode-kalejdoskop



III. 6: Diagram af den metodiske tilgang, hvor fire metoder anvendtes til på 'kalejdoskopisk' vis at studere 'situationer' i Metroen fra forskellige perspektiver (Christensen 2020b).

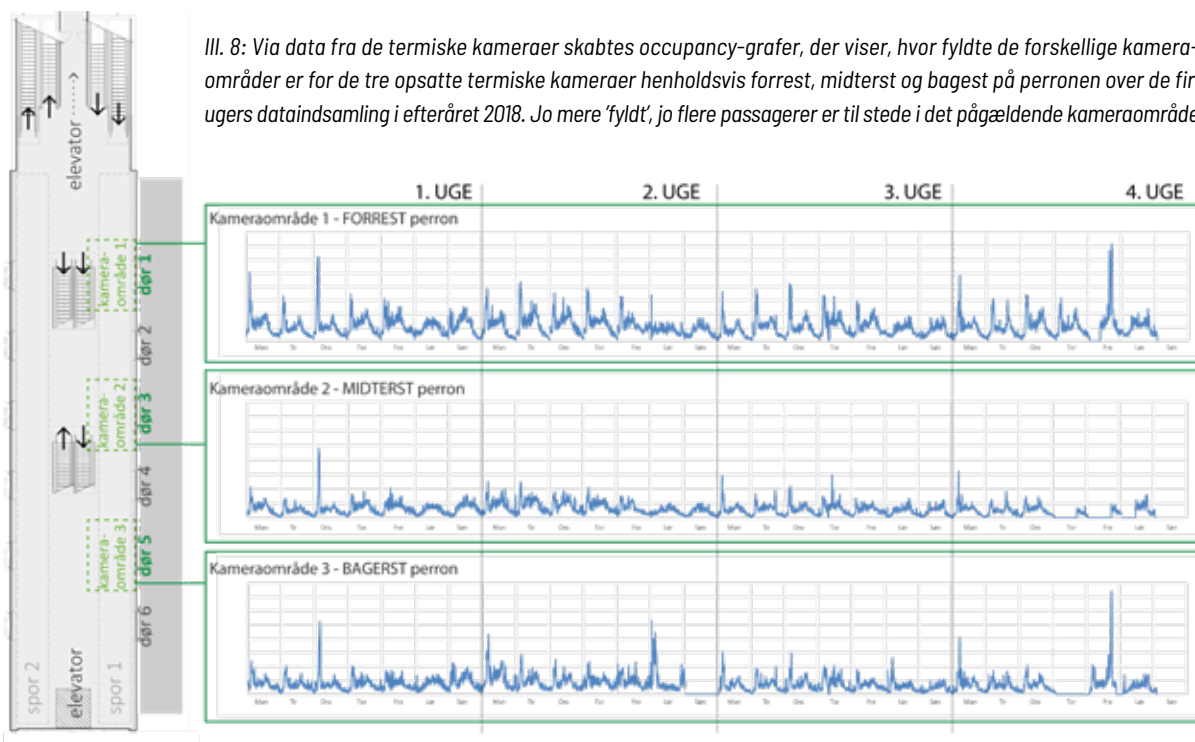
Metroens rytmer og bevægelser

De følgende udvalgte analyser bygger på ph.d.-projektets andet empiriske studie udført i efteråret 2018. Analyserne viser, hvordan passagerernes bevægelser iscenesættes af Metroens rumlige udformning og arkitektur 'fra oven' som genkendelige bevægelsesmønstre og -rytmer, der afspejler 'byens puls'. Om natten ændrer Metroen dog karakter, da passagerernes bevægelser i højere grad iscenesættes 'fra neden', og kommer til udtryk med en højere grad af uforudsigelighed og dvælende langsomhed. Fra passagerernes perspektiv bliver det tydeligt, hvordan de i høj grad er kropsligt til stede i Metroen, og hvordan deres bevægelser hænger sammen med deres kropslige oplevelse. Her spiller passagerernes motivation, om de er alene eller ej, deres vane og deres kropslige tilstand også en rolle.

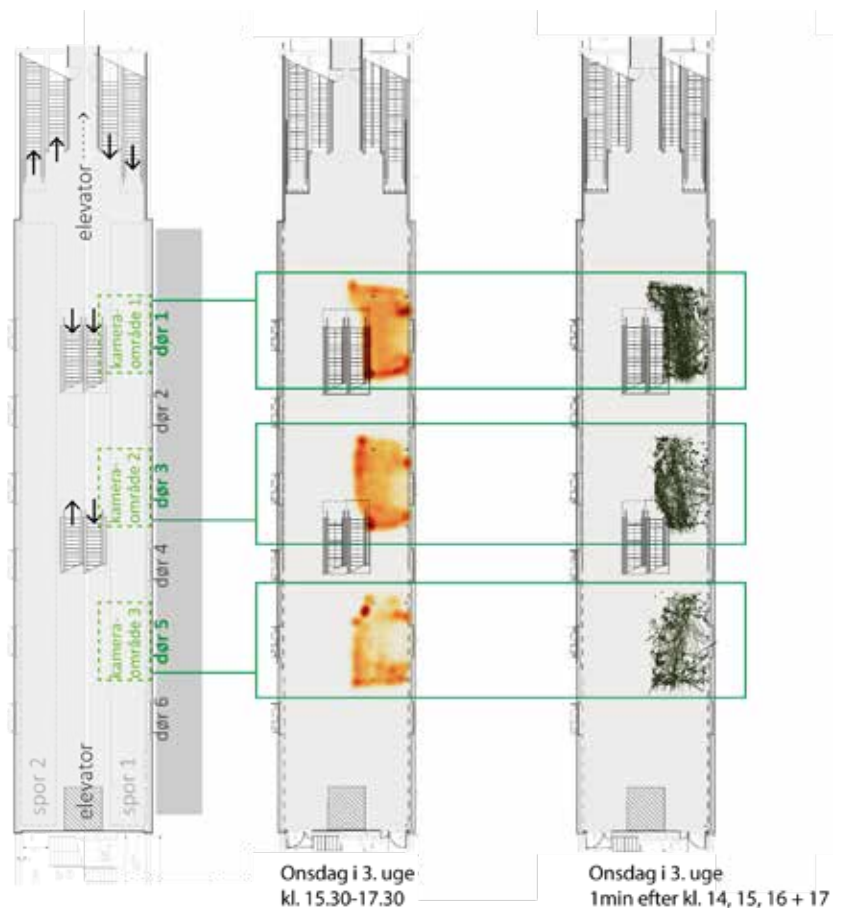
Som dag og nat

Først betragtes passagerernes bevægelser på Metroperonen fra et observerende 'udefra-og-ind'-perspektiv via de termiske kameraer. Fra dette perspektiv ses bevægelsesmønstre og rytmer, som viser, hvordan passagerernes bevægelser iscenesættes af de fysiske omgivelser 'fra oven'.

Illustration 8 viser såkaldte 'occupancy-grafer' som udtryk for, hvor fyldte de forskellige kameraområder er, for de tre opsatte termiske kameraer henholdsvis forrest, midterst og bagest på perronen over de fire ugers dataindsamling i efteråret 2018. Jo mere 'fyldt', jo flere passagerer er til stede i det pågældende kameraområde. Graferne viser, hvordan tilstedeværelsen af passagerer danner tydelige rytmer på dags- og ugebasis. I hverdagene afspejles myldretiden om morgenen og eftermiddagen tydeligt, mens weekend-



Ill. 8: Via data fra de termiske kameraer skabtes occupancy-grafer, der viser, hvor fyldte de forskellige kameraområder er for de tre opsatte termiske kameraer henholdsvis forrest, midterst og bagest på perronen over de fire ugers dataindsamling i efteråret 2018. Jo mere 'fyldt', jo flere passagerer er til stede i det pågældende kameraområde.



Ill. 9: Data fra de termiske kameraer blev behandlet med GIS-software til at illustrere fordelingen af passagerer inden for de enkelte kameraområder: både som ophold i form af 'heatmaps' (til venstre) og som bevægelser i form af 'spor' (til højre). Illustrationen viser et heatmap for onsdag i den tredje uge af dataindsamlingen kl. 15.30-17.30 (myldretiden) og spor akkumuleret for 1 minut efter hhv. kl. 14, 15, 16 og 17 for den samme onsdag eftermiddag.

dagene har blødere kurver, der toppe omkring middagstid. Desuden ses hvordan perronen blev meget fyldt i enkeltstående situationer i løbet af de fire ugers dataindsamling, som f.eks. en onsdag morgen i den første uge af dataindsamlingen. Sådanne situationer kan f.eks. opstå, når der er problemer i S-togsdriften, hvilket får mange passagerer til at skifte til Metro i stedet på Nørreport station med fyldte perroner til følge. På den måde viser occupancy-graferne, hvordan Metroen kan forstås som en puls, der reagerer på byens liv, og hvor Metroens passagerer 'pumpes' rundt på skinnerne og i tunnellerne under jorden.

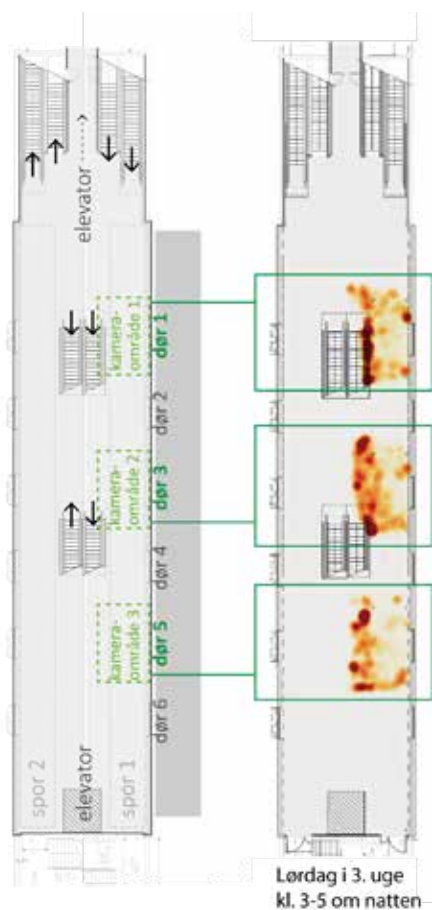
På illustration 9 er de samme data fra de termiske kameraer behandlet i GIS-software til at illustrere fordelingen af passagerer inden for de enkelte kameraområder.²³⁾

Dette vises dels som et 'heatmap' over et givent tidsrum (her som eksempel for 2 timer i myldretiden en onsdag eftermiddag i den tredje uge af dataindsamlingen), hvor de forskellige farvenuancer repræsenterer graden af ophold af passagerer. Jo mørkere farve, jo længere tid har der opholdt sig passagerer på lige netop dét sted på Metroperronen. Der er lavet heatmaps for udvalgte dage og tidspunkter på tværs af alle ugerne af dataindsamlingen,²⁴⁾ og ligesom eksemplet på ill. 9 ses det, at der er forskel på, hvor meget passagerer har været til stede i de tre kameraområder. Der er generelt flere passagerer forrest på per-

ronen, end der er bagest. Desuden afspejler de mørke pletter på eksemplet, hvordan passagerer generelt placerer sig omkring rulletrapperne og omkring perrondørene ved glasafskærmningen til sporene for at vente på toget.

Udover heatmaps er der lavet visualiseringer af passagerernes bevægelser gennem de enkelte kameraområder vist som små prikker, der tilsammen danner 'spor'. Dette er gjort for udvalgte tidspunkter af 1 minuts varighed, da datamængden er for stor til at vise meningsfulde spor for større tidsintervaller. På illustration 9 vises en sådan visualisering af passagerernes spor over 1 minut efter hver hele time den samme onsdag eftermiddag i den tredje uge af dataindsamlingen. Tilsvarende visualiseringer er udført for de samme udvalgte dage og tidspunkter på tværs af alle ugerne af dataindsamlingen.²⁵⁾ Ligesom i eksemplet er der generelt mere bevægelse gennem kameraområdet forrest på perronen, end både midterst og bagest. Det afspejler, hvordan mange passagerer ankommer til perronen fra transfertunellen forrest på perronen, og derfor nødvendigvis må gå gennem denne del af perronen for at bevæge sig længere ned (ad perronen) og eventuelt placere sig for at vente på toget.

Baseret på GIS-visualiseringerne ses det altså, hvordan Metroperronens arkitektur og indretning er med til at iscenesætte passagerernes bevægelser og placeringer på perronen.



Ill. 10: Viser et heatmap for en lørdag nat kl. 3-5 – også i den tredje uge af dataindsamlingen. Her ses markant lavere tilstedeværelse af passagerer og mere ophold ved rulletrapperne end for myldretiden.

en 'fra oven'. Der er generelt flest passagerer forrest på perronen, og rulletrapperne spiller en særlig rolle ved at fungere som noget at placere sig op ad for at vente på toget.

Dette er ekstra tydeligt om natten. På illustration 10 vises et heatmap fra en fredag nat, hvor det tydeligt ses, at der er færre passagerer til stede og mere ophold ved rulletrapperne (vist som mørke, røde pletter). Den lavere frekvens af tog om natten afspejles i færre passagerer på perronen og større grad af ophold ved rulletrapperne, hvor passagererne placerer sig for at vente på toget.²⁶⁾

Når man kigger nærmere på de egentlige optagelser med de termiske kameraer, viser de desuden, hvordan Metroen ændrer karakter og bliver et andet sted om natten, særligt i weekender. Som det ses på udklip fra optagelserne, er der stor forskel på, hvordan passagererne placerer sig i en myldretids-situation og en fredag nat.

I myldretiden går passagerer målrettet og hurtigt, interagerer meget lidt med hinanden og opfører sig for det meste fornuftigt og følger normerne, dvs. de holder afstand til perrondørene og gør plads til at lade andre passagerer stige af toget først, før de stiger ind. Om natten ses derimod helt andre måder at være i Metroen på. Passagerer går langsomt, tøvende, kan finde på at stoppe pludseligt op midt i det hele, går ikke nødvendigvis af vejen for andre passagerer, men kan finde på at stille sig for at vente på toget lige foran perrondørene, så andre passagerer ikke når at stige

af toget, før de selv stiger på. Kanten af rulletrapperne bruges ofte som 'bænk' til at sidde på, og der er mørke plamager af spildte drikkevarer og mad på gulvet, og tomme pizzabakker og sodavandsbægre med sugerør flyder her og der. Dette viser, hvordan Metroen i høj grad også iscenesættes 'fra neden' af passagererne, og når der er en lavere frekvens af tog, er der større råderum for passagerernes iscenesættelse.

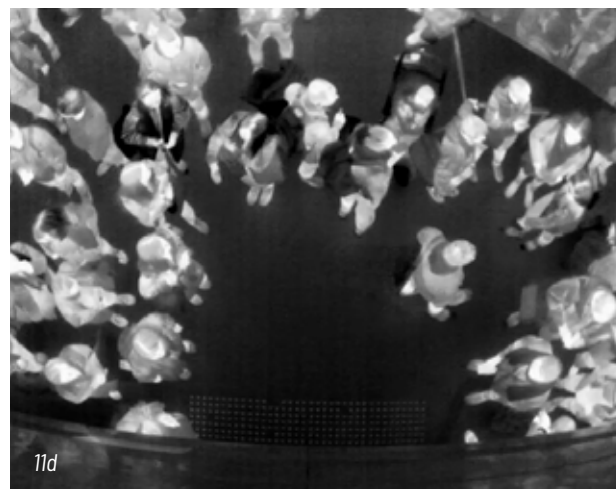
På den måde kommer Metroen altså til udtryk og iscenesættes af, hvordan den både er et transportsystem med en specifik udformning og arkitektur og et levet sted, et offentligt byrum.

'Jeg ville ikke ligne en total... person der ikke kunne finde vej!'

Når man zoomer ind på specifikke situationer på Metro-perronen fra et subjektivt 'indfra-og-ud'-perspektiv via eye-tracking-optagelser og interviews, viser der sig desuden at være andre aspekter end de fysiske omgivelser, der er af betydning for passagerernes bevægelser på Metro-perronen.

Som hovedregel ville deltagerne i eye-tracking- og interviewundersøgelserne søge væk fra andre passagerer og forsøge at 'få lidt plads' omkring sig. Derfor ville mange naturligt søge længere ned på perronen, hvor der virker til at være mere plads, hvis de altså kunne komme til det. Dernæst spiller det en rolle, om man rejser alene eller sammen med andre, og hvor mange og hvem man rejser med. Unge mennesker i grupper på Metro-perronen en fredag eftermiddag har tydeligvis opmærksomheden rettet mod hinanden og ikke mod andre passagerer eller omgivelserne omkring dem.

Det er også af betydning, om der allerede er et tog ved perronen, når man ankommer til den. Alle de deltagere, der ankom til en perron med åbne perrondøre og et holdende tog, steg uden undtagelse på toget ad den nærmeste ledige perrondør.



III. 11a-d: Udklip fra optagelserne med de termiske kameraer der viser passagerer i Metroen som hvide objekter på en mørk baggrund. På III. 11a-b ses to udklip fra en nat i Metroen – forrest på perronen på Nørreport station. Her samles passagerer i grupper, interagerer med hinanden, bruger kanten af rulletrappen som 'bænk' og spilder væske, der efterlader mørke plamager på gulvet. På III. 11c-d ses to udklip fra en myldretidssituation hhv. forrest og bagest på perronen. Forskellen fra situationen om natten er tydelig: perronen er tætpakket med passagerer, der stort set ikke interagerer med hinanden, og som bevæger sig målrettet og hurtigt.

Derudover er det naturligvis af betydning, om passagererne er hyppige passagerer og kender vejen, eller om de har brug for at navigere og finde ud af, hvilken vej de skal. Det er dog ikke altid en fordel at være vant til at tage Metroen. Som eksempel gik én af deltagerne resolut ind ad den nærmeste perrondør og steg på et allerede holdende tog, da hun ankom til perronen med rulletrapperne. Det var først, da hun var kommet ombord på toget, at det gik op for hende, at toget kørte i den forkerte retning. Det viste sig, at hun er vant til at tage Metroen fra en anden station, hvor rulletrapperne vender modsat i forhold til sporene, men som ellers er magen til stationen på Nørreport i udseende og indretning. På den måde modarbejdede hendes kropslige vane, at hun kom med toget i den rigtige retning.

Endelig spiller passagerernes motivation en rolle for, hvordan de bevæger og placerer sig i Metroen. Hyppige passagerer har ofte overskud til at kunne bevæge sig smart og effektivt, overhale andre passagerer og nå hurtigere frem. Andre passagerer er motiveret af at ville 'gøre det rigtigt' og følge reglerne. Som en deltager sagde, da hun diskuterede med sin mand, hvor de skulle placere sig med deres 2-årige barn i en klapvogn: "Jeg kan godt li' at stå der, hvor det er meningen, man skal stå", i dette tilfælde i de markerede ventefelter ved siden af perrondørene. Hendes mand, som styrede klapvognen, bekymrede sig mest om overhovedet at komme med toget og var ikke så opmærksom på andre passagerer eller at følge reglerne. Derfor placerede han sig direkte overfor en perrondør for at have nemmere adgang til at stige på toget, når det ankom.

Ill.12: Udklip fra en optagelse med eye-tracking-briller for en af deltagerne i de empiriske studier. Udklippet illustrerer, hvordan passagerer stort set altid vil stige ombord på toget ad den nærmeste dør, når der allerede holder et tog ved perronen, idet de ankommer til den.



En anden deltager, som ikke var vant til at tage Metroen, nævnte, hvordan han blev ved med at gå langsomt ned langs perronen, mens han kiggede efter skilte og prøvede at finde ud af, i hvilken retning, han skulle. Han ville dog ikke stoppe op, fordi han "ikke ville ligne en total ... person, der ikke kan finde vej!", underforstået at han ikke ville ligne en idiot.

Ovenstående eksempler viser, hvordan passagererne er kropsligt til stede i Metroen, og hvordan de kreativt iscenesætter Metroen 'fra neden' på uforudsigelig vis i situationen på baggrund af netop deres kropslige oplevelse.



Ill. 13a: Her ses en passager, som har placeret sig i en af de markerede venteklummer, der er på perronen, for at vente på toget (foto: forfatteren).

Mobilitetsdesign: byens transitrum som offentlige byrum

De empiriske undersøgelser i Metroen viser, hvordan et mobilitetsdesign-perspektiv kombinerer en 'urbant design'-intention om at designe gode byrum for mennesker med en mobilitetsforståelse af menneskelige bevægelser som mere end ren A til B-forflytning i tid og rum.²⁷⁾

Mobilitetsdesign baserer sig dermed på formuleringen af 'urbant design' som felt, der opstod i midten af 1950'erne som en reaktion på fremherskende funktionalistiske planlægnings- og designprincipper.²⁸⁾ Som modsætning hertil udtrykte urbant design en interesse og omsorg for, hvordan byrum kan udformes i øjenhøjde med den måde, hvorpå mennesker bruger og oplever dem som ramme om hverdagslige og sociale aktiviteter.²⁹⁾ Intentionen var at studere byernes levede liv som basis for design og udformning af byens offentlige rum.

I et nutidigt perspektiv har forståelsen af byens materialitet og fysiske karakter imidlertid flyttet sig. Snarere end at betragte byen som et afgrænset objekt, hvor dens levede liv foregår i klassiske byrum som parker og pladser, betragtes byen i højere grad som en proces, der konstant 'sker' i kraft af den måde, som byen bruges på.³⁰⁾ Byen kan i højere grad betragtes som et sammenfiltret netværk eller en organisme af både bygningsmasse, infrastruktur og flows, der konstant pulserer i kraft af de bevægelser af mennesker, biler, vand, elektricitet og strømme af information, som flyder gennem byen.³¹⁾ I dén forståelse må byens transitrum også betragtes som en del af dens offentlige rum, hvor vi møder andre byboere - som en slags byens 'agoraer'.³²⁾

Denne forståelse af 'det urbane' og byen som en proces kan tilskrives 'mobilitetsvendingen' fra omkring årtusindskiftet.³³⁾ Mobilitetsvendingen udtrykker et opgør med statiske forståelser af det sociale og samfund som faste størrelser, og vender derimod fokus på dynamik og bevægelse. Mobilitetsforskning har siden da vist, hvordan menneskelige bevægelser i høj grad må betragtes som mere end ren A til B transport.³⁴⁾ Snarere må f.eks. togturen og cykel-



Ill. 14: Udklip fra en optagelse med eye-tracking-briller for en af deltagerne i de empiriske studier, som blev ved med at gå langsomt ned langs perronen, alt imens han forsøgte at finde ud af i hvilken retning, han skulle med toget.

turen også betragtes om en kropslig og multisensorisk oplevelse fyldt med sociale interaktioner og liv, hvor den enkelte tillægger sig selv og sine omgivelser betydninger.³⁵⁾

Dog er de transitrum, som vi bevæger os i, oftest designet ud fra rent funktionelle hensyn med fokus på bevægelseeffektivitet, hvor udformningen ikke tager hensyn til det levede sociale liv, der foregår undervejs. Mobilitetsdesign kombinerer derfor en 'urbant design'-intention om at designe gode byrum for mennesker med en nutidig forståelse af byen som proces og sociale aspekter af menneskelig mobilitet, til netop at sætte fokus på udformningen af hverdagens transitrum som en betydningsfuld del af byens offentlige rum og mødesteder.³⁶⁾

Netop metrosystemer udgør et forskningsmæssigt overset eksempel på sådanne hverdagslige transitrum, der også kan betragtes som offentlige byrum.³⁷⁾



Ill. 13b: viser et udklip fra en optagelse med eye-tracking-briller for en af deltagerne i de empiriske studier – i dette tilfælde en deltager, der var i Metroen med sin kone og 2-årige barn i klapvogn. For at føle sig sikker på at kunne komme med toget, stillede han sig direkte overfor en perrondør med klapvognen fremfor at stille sig i en af de markerede venteklammer.

Stilstand i Metroen

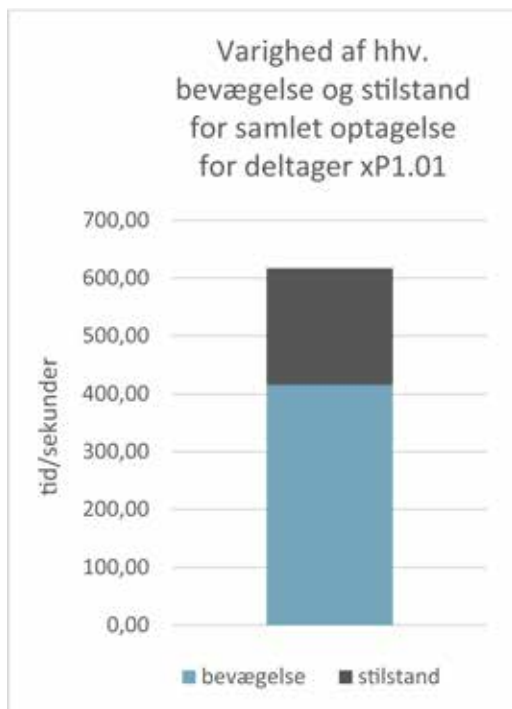
Forståelsen af Metroen som både iscenesat af de fysiske omgivelser 'fra oven', men også 'fra neden' af passagererne i den konkrete situation, kompliceres yderligere ved at betragte Metroens dynamiske karakter, og hvordan stilstand er en lige så integreret del af Metroen som bevægelse. Metroen iscenesættes ikke på 'statisk' vis af enten de fysiske omgivelser 'fra oven' eller af passagererne 'fra neden', men både-og i konstant og dynamisk vekselvirkning.

For en helt normal eksemplarisk rejse med Metroen for



Ill. 15: Metroen som et af hverdagens transitrum, der også i høj grad kan betragtes som et af byens offentlige rum, hvor vi møder andre byboere (foto: forfatteren).

en af deltagerne i eye-tracking- og interviewstudierne, stod vedkommende stille i en tredjedel af tiden. Dvs. i ca. 3 minutter og 20 sekunder ud af den samlede tur på ca. 10 minutter og 20 sekunder var vedkommende hverken i bevægelse på rulletrapper, i tog eller via muskelkraft. Passagerer er altså ikke i konstant bevægelse i Metroen men vil stå stille som en del af deres rejse. Dette sker primært på perronen, når de venter på det næste tog, men også i overgangene mellem turens forskellige dele, som f.eks. når toget stopper og før dørene åbnes.



Ill. 16: Søjlediagram, der kortlægger forekomsten af bevægelse hhv. stilstand for en eksemplarisk rejse med Metroen for en af deltagerne i de empiriske studier. Som det ses, står vedkommende stille i ca. en tredjedel af den samlede rejsetid – dvs. ca. 3 minutter ud af 10 minutters rejse.

Derudover sker der 'utilsigtet stilstand', hvilket kan opstå som følge af ophobning af andre passagerer, hvor man er nødt til at stoppe op, fordi man ikke kan komme udenom dem, eller som følge af driftsforstyrrelser eller ved så meget tvivl om retningen, at man er nødt til at stoppe op for at navigere og finde vej. En sådan utilsigtet stilstand kan netop ses som udtryk for de tidligere nævnte kapacitetsudfordringer og en vision om at holde passagererne konstant i bevægelse i Metroen som et rullende fortovej af kontinuerlig bevægelse.

Derfor er der kigget nærmere på disse situationer, som er kortlagt for alle 30 deltagere i eye-tracking- og interviewstudierne. Denne kortlægning viser, at 'utilsigtet stilstand' ikke udgør en stor del af den samlede rejsetid for deltagerne.³⁸⁾ Når det sker, er det primært på den forreste del af perronen, at deltagerne stopper op, enten fordi de er i tvivl om hvilket spor, de skal tage toget fra, eller fordi der er så fyldt med andre passagerer, at de er nødt til at vente på, at der bliver 'fri bane'.

Som anført ovenfor er der ofte mest fyldt på den forreste del af perronen, hvorfor det kan være vanskeligt at komme forbi rulletrapperne og længere ned ad perronen. Dette peger derfor på rulletrapperne som et kontroversielt element på Metro-perronen. Udover at rulletrapperne naturligvis er helt nødvendige for at komme til og fra perronen, agerer de altså også som flaskehals. Dette forværres af, at passagerer placerer sig op ad dem for at vente på toget, som anført ovenfor. Derudover er det ofte rulletrapperne, der er genstand for de registrerede driftsforstyrrelser. Når rulletrapperne går i stå, besværliggør de snarere end at fremme bevægelse til og fra perronen, fordi trinene er for høje og ubekvemme til at bevæge sig som på almindelige trapper. Dette gælder særligt, hvis de går i stå, mens de er fyldt med passagerer, som nu pludselig kollektivt skal bestige trapperne med muskelkraft fremfor at blive hjulpet af elektrisk drivkraft. For dårligt gående passagerer kan rulletrapper, der er gået i stå, endda blive en decideret forhindring for at komme til og fra perronen, og det tvinger dem til at finde en elevator i stedet for.



Ill. 17: Udklip fra en optagelse med eye-tracking-briller for en af deltagerne i de empiriske studier. Udklippet illustrerer, hvordan deltagerne ankom til en meget fyldt Metroperron, og hvordan rulletrapperne skyggede for at se, om der var mere plads andre steder på perronen.

Det var netop tilfældet for én af deltagerne i eye-tracking- og interview-studierne, som forsøgte at finde ned til perronen fra 'concourse'-niveau, dvs. det niveau der er lige umiddelbart under gadeniveau med billetsalg osv. Hun havde problemer med sin hofte og kunne derfor ikke gå på trapper og måtte 'hump' sig frem, som hun selv udtrykte det. Hun humpede sig derfor hen til rulletrapperne blot for at konstatere, at de var gået i stå, og hun derfor ikke kunne bruge dem til at få adgang til perronen. I stedet måtte hun spørge efter hjælp for at blive henvist til elevatoren i den modsatte ende af concourse-niveauet, skjult bag trappen til gadeniveau. Efter at have humpet sig hen til elevatoren måtte hun vente yderligere et par minutter, før den ankom. Samlet set gav det hende altså en betragtelig længere rejsetid og besværliggjorde hendes rejse betydeligt, at rulletrapperne var gået i stå.

Endelig er rulletrapperne med til at hindre fuldt overblik over perronen og muligheden for at se, om der f.eks. er mere plads til at placere sig og vente på toget andre steder på perronen. Den tidligere nævnte deltager, der langsomt blev ved med at gå, mens han prøvede at finde ud af, i hvilken retning han skulle med toget, var således nødt til at bevæge sig hen til midten af perronen, før han kunne se skærmene med afgangsinformation for begge spor. Først her kunne han afgøre, hvilket spor, han skulle med fra.

Situationerne med 'utilsigtet stilstand' kan dog også ses som en *anledning* til, at passagerer kreativt kan iscenesætte Metroen 'fra neden'. Passagererne finder måder at håndtere sådanne situationer på og står som regel ikke stille mere end højst 6-7 sekunder, før de finder en måde at bevæge sig videre på.

Dette peger dermed på, hvordan Metroomgivelserne i sig selv ikke er statiske, men hvordan tog og passagerer bliver en del af de fysiske omgivelser, som andre passagerer skal navigere i. Den rytmiske ankomst og afgang af togene kan ses som en konstant udvidelse og indskrænkelse af perronen - nærmest som to sideskibe i en stor katedral. Sammen med togenes kommen og gåen følger strømmen

af passagerer, der fylder perronen før et tog ankommer, og gradvist forlader perronen for enten at stige *på* toget, eller fordi de er steget *af* toget og finder vej op og ud af stationen.

Snarere end et rullende fortovej af kontinuerlig bevægelse bør Metroen derfor forstås som et rullende fortovej af *rytmisk* bevægelse, af både stilstand, fart og pauser. Passagererne navigerer og håndterer Metroen som sådan, og de speeder op, accelererer, sætter farten ned og står stille efter behov på deres rejse, afhængigt af den givne situation og tilstedeværelsen af andre passagerer.

Metroen som urban transportform under jorden

Når der zoomes ud fra den københavnske Metro, hjælper et mobilitetsdesign-perspektiv desuden med at kunne begrebsliggøre metrosystemer overordnet set på tre niveauer som henholdsvis 1) en særlig urban form for transportsystem, 2) som et 'levet' offentligt rum samt 3) som en specifik 'undergrundsmaterialitet'.

Som transportform er metrosystemer tæt knyttet til 1800-tallets industrialisering og urbanisering i lighed med jernbanens udbredelse generelt.³⁹⁾ Med London som den første by udvikledes metrosystemer som undergrundsjernbanetransport igennem allerede eksisterende bymæssig bebyggelse. De første linjer i Londons Tube var dermed bogstaveligt talt jernbanetransport under jorden, drevet af damplokomotiver.⁴⁰⁾ Siden fulgte andre storbyer trop, og mange metrosystemer blev indviet lige omkring skiftet til det 20. århundrede, som f.eks. den Parisiske Métro, der blev indviet i 1900.⁴¹⁾ På dette tidspunkt var de fleste dog overgået til elektricitet som drivende kraft, hvilket gav betydelig bedre komfort for metropassagererne.⁴²⁾

Som en ny typologi anlægges mange metrosystemer siden slutningen af 1900-tallet nu med varierende grad af automatisering.⁴³⁾ Også allerede eksisterende metrosystemer omlægger linjer eller planlægger nye linjer med automatisering, som f.eks. Paris' Métro's linje 1, 4 og 14.⁴⁴⁾ Automatisering giver driftsmæssige fordele. Der kan køres med



18a



18b



18c

højere kapacitet som følge af øget frekvens, der igen følges af øget sikkerhed, bl.a. i form af perrondøre, der forhindrer adgang til sporene for passagererne. Da der desuden kan køres uden togfører minimeres lønudgifter, og systemet kan operere hele døgnet. I stedet for førere indsættes 'stewards' i systemet til at servicere både tog og passagerer, hvilket derved kan opleves som et højere serviceniveau for passagererne.⁴⁵⁾ Københavns Metro, der blev planlagt i 1990'erne og indviet i 2002,⁴⁶⁾ er netop et eksempel på et sådant fuldt automatiseret metrosystem.

Som særlig urban transportform er metrosystemer efterhånden blevet en integreret del af hverdagslivet i mange storbyer. Den franske antropolog Marc Augé's etnografi af den parisiske Métro viser, hvordan metrosystemer kan betragtes som et slags kulturmæssigt forstørrelsesglas, der tydeliggør særlige måder at omgås hinanden på, særlige sociale normer, identifikation og forskellighed.⁴⁷⁾ På den måde er metroen vævet ind i den enkeltes livshistorie og måde at bruge byen på som et slags forbindelsesnet, der knytter de steder sammen, hvor vedkommende færdes, også historisk over den enkelt persons liv.⁴⁸⁾ Nyere studier af det sociale liv i metrosystemer understøtter Augé's betragtninger og viser, hvordan der er knyttet særlige normer, praksisser og vaner til det levede liv i metroen.⁴⁹⁾ Over tid udvikles særlige 'metro-evner' til at håndtere tilstedeværelsen af andre passagerer i de ofte fyldte tog og på perroner, nogle gange som 'people watching', dvs. som genstand for opmærksom betragtning og en form for underholdningsværdi.⁵⁰⁾ Disse studier understreger, hvordan det i høj grad er en kropslig oplevelse at tage metroen.

Endelig kan metrosystemer betragtes som en særlig undergrundsmaterialitet, der i sin essens er teknologisk og konstrueret i kraft af placeringen under jorden.⁵¹⁾ Som én af storbyens 'usynlige' infrastrukturer i lighed med kloaker og strømkabler tages metrosystemer ofte for givet,⁵²⁾ og som en del af 'undergrunden' er metrosystemer knyttet til de dialektiske metaforiske betydninger af henholdsvis

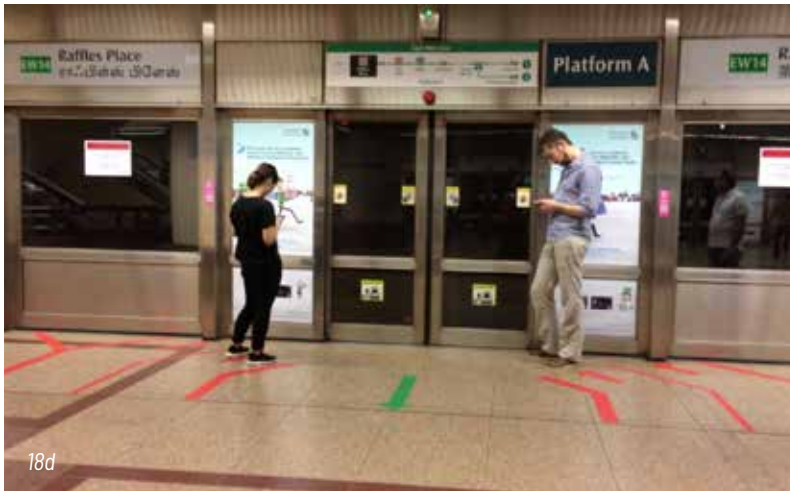
utopisk og dystopisk karakter, som undergrunden har.⁵³⁾ Metroen er derfor både en konkret fysisk og teknologisk materialitet, samtidig med at det er et 'usynligt', forestillet og metaforisk sted. I sin oprindelse er metroen således knyttet til modernistiske idealer om fremskridt og teknologiske landvindinger udtrykt i en utopisk vision om friktionsfri cirkulation under jorden, fjernet fra gadernes beskidte og langsomme transport.⁵⁴⁾ I sådan et utopisk perspektiv kan metroen betragtes som et kontrolleret og privilegeret kunstigt miljø, hvor spor af menneskelig anstrenge fjernes ved hjælp af kølig luft fra aircondition, mens passagerer lader sig transportere hurtigt under jorden med minimal social interaktion. Dystopiske betydningslag knytter sig til de farer og det ubehag, der også kan være forbundet ved at være under jordens overflade.⁵⁵⁾ Undergrunden er notorisk vanskelig at navigere i pga. manglen på lys, og er også udtryk for undertrykkelse og magtændelse. Et sådant perspektiv fremhæver metroen som en ukomfortabel oplevelse af tætpakkede metrotog- og perroner, ofte med varm, fugtig luft, og med meget lidt bevægelsesfrihed og overskridelse af grænserne for, hvor tæt det er komfortabelt at være på andre mennesker.

Den københavnske Metro knytter i særlig grad an til et utopisk betydningsperspektiv med sin vision om at være et rullende forrov af kontinuerlig bevægelse, udtrykt via fokus på funktionalitet og standardisering af arkitekturen, og hvor ovenlysvinduerne, der skal trække dagslys ned på perronerne,⁵⁶⁾ kan ses som et forsøg på at omgå Metroens undergrundsmaterialitet.

Konklusioner:

Metroen som både transportsystem og byrum

Denne artikels formål har været at vise, hvordan et mobilitetsdesign-perspektiv kan bidrage med en nuanceret forståelse af den københavnske Metro som et af hverdagens transitrum med kapacitetsudfordringer som omdrejningspunkt.



18d

III. 18a-e: Fra et mobilitetsdesign-perspektiv kan metrosystemer begrebsliggøres fra tre vinkler som henholdsvis 1) en særlig urban form for transportsystem, 2) som et 'levet' offentligt rum samt 3) som en specifik 'undergrundsmaterialitet'. 18a: Londons 'Tube' hvor verdens første undergrunds jernbanelinje blev indviet i 1863, 18b: den parisiske 'Métro', hvis nedgange i Art Nouveau-stil bærer vidne om dens indvielse på kanten til det 20. århundrede, 18c: klassisk tidsfordriv for en passager i Londons Tube, 18d: nutidigt tidsfordriv i Singapores metro, og 18e: metroen som en 'undergrundsmaterialitet' med ofte lange og dybe nedstigninger – her i den parisiske Métro (foto: forfatteren).

I et mobilitetsdesign-perspektiv forstås Metroen som mere end en velsmurt transportmaskine og et rullende for-tov af kontinuerlig bevægelse, hvor stilstand og pauser fremhæves som en integreret del af Metroen. Et mobilitetsdesign-perspektiv peger derimod på mere komplekse sammenhænge mellem Metroens fysiske omgivelser og den måde, passagererne bevæger sig på, hvor kapacitetsudfordringer forstås som mere end rent lineære sammenhænge mellem antal m² perron og antal passagerer. Derimod spiller kvalitative aspekter også en rolle for passagerernes bevægelser på perronen, dvs. selve perronens arkitektur og rumlige udformning samt menneskelige faktorer som f.eks. motivation, kropslig oplevelse og sociale interaktioner.

Kapacitetsudfordringer kan på den måde forstås som en form for 'friktion' mellem Metroens fysiske omgivelser og passagerernes måde at bevæge sig i Metroen på. I sig selv har Metroens fysiske omgivelser en høj kompleksitet med intense rytmer og højfrekvent drift, samtidig med at den rumlige udformning er kompleks at navigere i. De fysiske omgivelser har desuden en tidslig dimension med den konstante kommen og gåen af tog og passagerer, der bliver en del af dét, man som passager skal navigere i. Metropassagerernes bevægelser determineres dog ikke på lineær vis af de fysiske omgivelser 'fra oven', men afhænger også af den specifikke situation, om der f.eks. er et tog ved perronen eller ej, og af passagerernes kropslige oplevelse. Passagerernes iscenesætter således også Metroen 'fra neden'.

Et særligt kontroversielt element af de fysiske omgivelser er rulletrapperne, der både fordrer og hindrer bevægelse. Med rulletrapperne som eksempel, handler det derfor om at reducere deres måde at hindre bevægelse i Metroen for passagererne. Dette kunne f.eks. være ved at tilbyde passagererne andre elementer at placere sig op af for at vente på toget, så pladsen ved rulletrapperne potentielt kunne frigives til passage ned langs perronen. Derudover kunne der laves tydeligere skiltning forrest på perronen,

så passagerer ikke behøver stoppe op for at orientere sig på denne del af perronen, der er særligt følsom for ophobning af passagerer.

Disse betragtninger understreger, hvordan Metroen som effektivt transportsystem hænger sammen med at anskue Metroen som et levet sted, et offentligt byrum. Ved at tage



18e

Ill. 19: Foto fra perronen på Nørreport station som man ankommer til den med rulletrappen fra transfer-tunnelen, der forbinder til S- og regionaltogsperronerne. Fotoet illustrerer, hvordan rulletrapperne (og andre passagerer) skygger for at se afgangsinformation i spor 2, samt om der er plads til at stille sig for at vente på toget andre steder på perronen, f.eks. bagest (foto: forfatteren).

hensyn til, hvordan passagererne bevæger sig i, oplever og i det hele taget iscenesætter Metroen 'fra neden', hænger reduktion af friktion fra de fysiske omgivelser tæt sammen med at gøre omgivelserne mere inklusive, tilgængelige og overskuelige. Alle sammen klassiske parametre i at øge byrumskvaliteter. På den måde går forbedringer af Metroen som transportsystem hånd-i-hånd med at forbedre Metroen som byrum. Dette hænger desuden sammen med at tillade Metroen at være et rullende fortov af rytmisk bevægelse, og at acceptere hvordan Metroen iscenesættes på dynamisk vis i en konstant vekselvirkning mellem de fysiske omgivelser 'fra oven' og passagerernes kreative måder at håndtere Metroen på 'fra neden'.

Litteratur

- Abe, N., Towards a sociology of movement: Application of Kinetography Laban to the study of collective phenomena in the Paris subway, *Social Science Information*, Vol 56(2), 2017, s. 174-197.
- Adey, P., D. Bissel, K. Hannam, P. Merriman & M. Sheller, "Introduction", i: P. Adey, D. Bissel, K. Hannam, P. Merriman & M. Sheller (eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities*, Oxon: Routledge, 2014, s. 1-20.
- Augé, M., *In the Metro*, Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 1986/2002.
- Amin, A. & N. Thrift, *Cities - Reimagining the Urban*, Cambridge: Polity Press, 2002.
- Bissell, D., *Transit Life - How Commuting Is Transforming Our Cities*, Cambridge, MA: The MIT Press, 2018.
- Bojko, A., *Eye-tracking the User Experience: A Practical Guide to Research*, Rosenfeld Media, 2013.
- Bueno, A.V.H., C.B. Christensen & O.B. Jensen, Situationel Mobilitetsanalyse - om synliggørelse af hverdagens "usynlige" mobilitetslandskaber, i: M. Nørgaard, T. Nielsen, N. Albertsen, G. Jørgensen, L. Winther, O.B. Jensen & E.H. Jensen (eds.), *Gentænk Byen*, Center for Strategisk Byforskning, 2020, s. 145-150.
- Butcher, M., Cultures of Commuting: The Mobile Negotiation of Space and Subjectivity on Delhi's Metro, *Mobilities*, 6:2, 2011, s. 237-254.
- Christensen, C.B., "Kaleidoscopic Understandings of Mobile Embodied Situations - or what makes the metro possible", i: *Design Research Epistemologies III - Research in Architectural Design*, A&D Files, Vol. 121, 2019, s. 87-102.

- Christensen, C.B., "Dwelling on the Move", i: O.B. Jensen, C. Lassen & I.S.G. Lange (eds.) *Material Mobilities*, Oxon: Routledge, 2020(a), s. 240-255.
- Christensen, C.B., *Moving Underground - Understanding Mobile Situations in the Copenhagen Metro*, ph.d.-afhandling ved Institut for Arkitektur & Medieteknologi, Aalborg Universitet, 2020(b).
- Denis, J. & D. Pontille, Placing subway signs: practical properties of signs at work, *Visual Communication*, 9(4), 2010, s. 441-462.
- Dennis, R., Making the Underground Underground, *The London Journal*, Vol 38, Nr. 3, 2013, s. 203-225.
- Dobraszczyk, P., C. López Galviz & B.L. Garrett, "Introduction: Exploring Cities Within", s. 14-21, as "Origins", s. 24-25, "Labour", s. 40-41, "Dwelling", s. 56-57, "Refuse", s. 72-73, "Memory", s. 88-89, "Ghosts", s. 104-105, "Fear", s. 120-121, "Security", s. 140-141, "Resistance", s. 155-156, "Renderings", s. 174-175, "Exposure", s. 196-197, "Edges", s. 213-214, "Futures", s. 231-232, i: P. Dobraszczyk, C. López Galviz & B.L. Garrett (eds.), *Global Undergrounds*, London: Reaktion Books Ltd, 2016.
- Gehl, J., *Livet mellem husene*, Arkitektens Forlag, 1971.
- Graham, S., *Vertical*, Brooklyn, NY: Verso, 2016.
- Graham, S. & S. Marvin, *Splintering Urbanism - networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, London: Routledge, 2001.
- Hajer, M. & Reijndorp, A., *In search of New Public Domain*, Rotterdam: NAI Publishers, 2001.
- Höhne, S., The birth of the urban passenger: Infrastructural subjectivity and the opening of the New York City subway, *City*, 19:2-3, 2015, s. 313-321.
- International Association of Public Transport, *World Report on Metro Automation*, Brussels, International Association of Public Transport, 2018, https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Statistics%20Brief%20-%20Metro%20automation_final_web03.pdf (set 19/4 2020).
- Jacobs, J., *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Vintage Books, 1961.
- Jensen, O.B., "European Metrosapes: the production of lived mobilities within the socio-technical Metro systems in Copenhagen, London and Paris", Paper, *Mobility, the City and STS*, DTU, Copenhagen, Denmark, 2008.
- Jensen, O.B.() "Metroens arkitektur og bevægelser", i: J. Andersen, M. Freudendal-Pedersen, L. Kofoed & J. Larsen (eds.), *Byen i Bevægelse*, Roskilde: Roskilde University Press, 2012, s. 40-60.
- Jensen, O.B., *Staging Mobilities*, Routledge: London, 2013.
- Jensen, O. B., On the Move. On Mobile Agoras, Networked Selves, and the Contemporary City, in Z. Krajina & D. Stevenson (eds.), *The Routledge Companion to Urban Media and Communication*, London: Routledge, 2020, s. 96-106.



Jensen, O.B., A.V.H. Bueno, S. Smith & C.B. Christensen, "Methods of Mobilities Design Research", i: M. Freudental-Pedersen, S. Kesselring, M. Büscher & N.G. Kristensen (eds.), *Handbook on Research Methods and Applications for Mobilities*, Cheltenham: Edward Elgar, 2020.

Jensen, O.B. & D.B. Lanng, *Mobilities Design, Urban Design for Mobile Situations*, London: Routledge, 2017.

Juul-Sørensen, N. & M. Keiding, Totaldesign, *Arkitekten*, 9, København: Arkitektens Forlag, 2019 s. 75-79.

Larice, M. & E. Macdonald (eds.), *The Urban Design Reader*, 2. ed., Abingdon Oxon: New York: Routledge, 2013.

Leurent, F. & K. Liang, Pedestrian Traffic on Railway Station Platforms, præsentation på den fælles T2M/THNS digitale konference: *Belt & Roads. Governmental Visions for Transport and Mobility - Strategic Transport Infrastructures and the State*, 29/10 2020.

López Galviz, C., Metropolitan Railways: Urban Form and the Public Benefit in London and Paris c. 1850-1880, *The London Journal*, Vol 38, Nr. 3, 2013, s. 184-202.

López Galviz, C., *Cities, Railways, Modernities - London, Paris and the Nineteenth Century*, New York: Routledge, 2019.

Metroselskabet, a, Metro til Sydhavn, <https://m.dk/vi-bygger-nye-linjer/m4-til-sydhavn/> (set 16/10 2020).

Metroselskabet, b, *Metroen i tal*, Passagertal, <https://m.dk/om-metroen/metroen-i-tal/passagertal/> (set 16/10 2020).

Metroselskabet, c, Køreplan, <https://m.dk/rejser/se-metroens-k%C3%B8replan/> (set 12/2 2021).

Metroselskabet, d, Metroens koncept, *Arkitekturen*, <https://m.dk/om-metroen/metroens-koncept/arkitekturen/> (set 12/3 2020).

Musée des arts et métiers, 60 rue Réaumur, Paris 3e, France [besøgt 18/10 2019]

Ocejo, R.E. & S. Tonnelat, Subway diaries: How people experience and practice riding the train, in *Ethnography*, Vol 15(4), 2014, s. 493-515.

O'Sullivan, F., *Can the Paris Metro Make Room for More Riders?*, <https://www.citylab.com/transportation/2019/11/paris-metro-transit-rider-ship-congestion-mobility-hidalgo/601903/>, 2019 (set 20/4 2020).

Pineda, A.F.V. & U. Jørgensen, Creating Copenhagen's Metro - On the role of protected spaces in arenas of development, in *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 18, 2015, s. 201-214.

Poulsen, E.S., H.J. Andersen, R. Gade, O.B. Jensen & T. Moeslund, Using Human Motion Intensity as Input for Urban Design, Paper for the *International Conference on Ambient Intelligence*, 16-18 November 2011, CCIS 277, R. Wichert, K. van Laerhoven & J. Gelissen (eds.), Berlin Heidelberg: Springer, 2012, s. 128-136.

Sayegh, A., S. Andreani, L. Li, J. Rudin and X. Yan, A New Method for Urban Spatial Analysis: Measuring Gaze, Attention, and Memory in the Built Environment, *UrbanGIS'15*, 2015.

Sheller, M. & J. Urry, The new mobilities paradigm, in *Environment and Planning A*, Vol 38, 2006, s. 207-226.

Vannini, P., *Ferry Tales - Mobility, Place and Time on Canada's West Coast*, New York: Routledge, 2012.

Williams, R., *Notes on the Underground. An Essay on Technology, Society, and the Imagination*, Cambridge, MA: The MIT Press, 2008.

Whyte, W.H., *The Social Life of Small Urban Spaces*, Project for Public Spaces, New York, 1980.

Noter

1. Der er brugt 'Metroen' med stort M, når den københavnske metro omtales specifikt - og 'metro' med lille m, når der omtales metroer som transportsystem generelt.
2. López Galviz, 2013 og 2019.
3. International Association of Public Transport, 2018.
4. Metroselskabet, a.
5. Jensen, 2012 samt Juul-Sørensen & Keiding, 2019.
6. Denne artikel tager afsæt i forfatterens ph.d.-projekt *Moving Underground - Understanding Mobile Situations in the Copenhagen Metro*, der er forsvaret i august 2020 ved Institut for Arkitektur & Medieteknologi på Aalborg Universitet. Her studerede hun netop den københavnske Metro fra et mobilitetsdesign-perspektiv med fokus på M1- og M2-linjerne, som var de eneste i drift, da projektet blev påbegyndt i 2017.
7. Passagertallet er dog faldet i 2020 jf. personlig kommunikation med Metroselskabet, hvilket må betragtes som en undtagelse, der skyldes COVID-19-pandemien.
8. Metroselskabet, b.
9. Indtil åbningen af M3 Cityringen i 2019 hvor det er forventet at Kongens Nytorv vil 'hale ind på Nørreport', jf. Metroselskabet, b.
10. Undtagelser er Jensen, 2008 og 2012, Denis & Pontille, 2010 samt Höhne, 2015.
11. De nyeste 'state-of-the-art' modeller til at beregne passagerflows på jernbaneperroner er meget detaljerede og kan inkludere information om perroners design i tre dimensioner, mens passagerer stadig reduceres til forudsigelige individer, der foretager lineære bevægelser som følge af rationelle valg, jf. Leurent & Liang, 2020.
12. Jensen, 2013 samt Bueno et al., 2020.
13. Jensen, 2013, s. 6.
14. Ibid.
15. Indtil åbningen af M3 Cityringen i 2019 hvor det er forventet, at Kongens Nytorv vil 'hale ind på Nørreport', jf. Metroselskabet, b.
16. Christensen 2020b.
17. Poulsen et al., 2012, Sayegh et al., 2015, Jensen et al., 2020 samt Bueno et al., 2020.
18. Termiske kameraer optager temperaturer fremfor farver visualiseret som gråskalabilleder, hvor mennesker fremstår som lyse, varme objekter på en mørk, kold baggrund. Via automatisk billedgenkendelse og algoritmiske bearbejdelse kan menneskelige bevægelser derfor 'trackes', da de fremstår tydeligt adskilt fra baggrunden (se Poulsen et al., 2012).
19. Poulsen et al., 2012, Bojko, 2013, Sayegh et al., 2015, Jensen et al., 2020 samt Bueno et al., 2020.
20. Christensen, 2019, 2020b samt Jensen et al., 2020.
21. På engelsk omtalt som 'research-by-design'.
22. Disse tiltag vil ikke blive beskrevet yderligere som metode her af hensyn til artiklens omfang. Se evt. Jensen et al., 2020.
23. Geographic Information System (GIS) software anvendes bl.a. til at analysere og visualisere data om menneskers lokation i tid og rum, så bevægelses- og opholdsmønstre kan identificeres.
24. Se Christensen, 2020b. Nærmere information kan fås ved henvendelse til forfatteren.
25. Ibid. Nærmere information kan fås ved henvendelse til forfatteren.
26. Fra en frekvens på 2 min mellem hvert tog på Nørreport station i myldretiden, til en frekvens på op til 20 min mellem hvert tog om natten, Metroselskabet, c.
27. Jensen & Lanng, 2017.
28. Ibid. samt Larice & Macdonald, 2013.
29. Jensen & Lanng, 2016, Jacobs, 1961, Gehl, 1971 samt Whyte, 1980.
30. Graham & Marvin, 2001 samt Amin & Thrift, 2002.
31. Ibid.
32. Hajer & Reijndorp, 2001 samt Jensen, 2020.
33. Sheller & Urry, 2006 & Adey et al., 2014.
34. Jensen, 2013.
35. Vannini, 2012, Bissell, 2018 samt Christensen, 2020a.
36. Jensen & Lanng, 2017 samt Bueno et al., 2020.
37. Jensen, 2012 samt Christensen, 2020b.
38. Samlet for alle 30 deltagere stod de stille pga. enten driftsforstyrrelser, tvivl om retningen eller ophobning af andre passagerer i ca. 6 minutter ud af en samlet rejsetid på ca. 5 timer og 30 minutter.
39. López Galviz, 2013 og 2019.
40. The Metropolitan Line blev indviet i 1863 som den allerførste undergrundslinje, jf. López Galviz, 2013 samt Dennis, 2013.
41. López Galviz, 2013 og 2019.
42. Dennis, 2013.
43. International Association of Public Transport, 2018.
44. Ibid., O'Sullivan, 2019 samt Musée des Arts et Metiers, oktober 2019.
45. International Association of Public Transport, 2018.
46. Pineda & Jørgensen, 2015.
47. Augé, 1986/2002.
48. Ibid.
49. Jensen, 2008, Denis & Pontille, 2010, Butcher, 2011, Ocejo og Tonnelat, 2014, samt Abe, 2017.
50. Jensen, 2008 samt Butcher, 2011.
51. Willimas, 2008 samt Graham, 2016.
52. Graham & Marvin, 2001 samt Graham, 2016.
53. Williams, 2008 samt Dobraszczyk et al., 2016.
54. López Galviz, 2013 og 2019.
55. Williams, 2008, Dobraszczyk et al., 2016 samt Graham, 2016.
56. Metroselskabet, c.

Summary

This article is based on the author's PhD project, where she studied the Copenhagen Metro from a 'mobilities design' perspective.

Most people know the Metro as, by now, an integrated part of the Danish capital's infrastructure and, as such, daily life for many Copenhageners. Many people know its characteristic mechanical sounds when trains speed and brake, and many probably also recognise the feeling of getting very close to other people on the Metro. As a metro system the Copenhagen Metro can be described as a special form of urban rail transport, typically underground, and whose origin and prevalence is closely tied to 19th century industrialisation and urbanisation. Moreover, the Copenhagen Metro is a new typology of automatic metro systems with short, driverless trains, high frequency and 24h service.

Especially in a Danish context, the Metro is a relatively new form of transport. It was inaugurated in 2002 and the first two M1 and M2 lines were fully developed in 2007 with a connection to the Copenhagen Airport. Since then the M3 City ring line has been inaugurated in 2019, the northern extension of the M4 line in the spring 2020, and with a planned opening of the southern extension of the M4 line in 2024, the Metro will count a total of 46 stations by then, of which 32 will be underground. The architecture of the Metro is characterised by a vision of being a travelator of continuous movement, thereby expressing a focus on functionality and efficiency of movement. In short: a vision of being a top-tuned transport machine. This is reflected in a minimalistic expression and a uniform design across the whole system (especially for the M1 and M2 lines), discrete signage and sparse furniture.

However, an increasing number of passengers challenges this vision. During its first year of operation, the Metro had 3,2 mio passengers. Already in 2008, which was the first full year with fully developed M1 and M2 lines, the Metro had 46,6 mio passengers, while there was 66,6 mio passengers on those two lines in 2019. This manifests as full platforms, 'left-behind' passengers and blocked doors - but not necessarily full trains. As such, this points to the influence of how passengers move and distribute on the platform rather than a pure question of the quantitative capacity of the system. These capacity issues are especially salient at underground stations during the rush hours. Particularly so

at Nørreport station, which is the only station with a transfer tunnel connecting directly to the platform and hence the station with the most complex flows and spatial setting.

Capacity issues are then used as a 'handle' to study the Copenhagen Metro from a mobilities design perspective, where the Metro is understood, not only as a transport system, but also as a lived space, a public urban space, with a specific underground materiality and architecture. As such, a mobilities design perspective takes into account which role the physical setting and its architecture has for passengers' movements and flows. These, in turn, cannot be separated from their bodily experience of being in the Metro. A mobilities perspective, then, helps to create nuanced understandings, particularly on the role of the physical setting, for capacity issues.

Based on empirical studies of the PhD, this article highlights how the architecture of the Metro and its physical setting is part of what 'stages', i.e. what influences, passengers' movements. In this way, passengers' movements on the platform of Nørreport station forms distinct rhythms and patterns that are clearly recognisable over time and reflects the 'pulse of the city'. However, passengers' movements are also 'staged' and influenced by their bodily presence and abilities, their habits, and their motivation and social interactions. Further, it is shown how 'stopped movement' forms an integral part of the Metro. Even on an exemplary journey with the Metro, passengers are still for one third of the time. Also, passengers find ways to manage and navigate situations of 'unintended' stopped movement, e.g. due to disruptions, crowded platforms or doubt about directions.

As such, passengers' movements in the Metro are dynamically influenced by both the physical setting and their bodily presence and experience of being in the Metro. In this way, the Metro should rather be considered as a travelator of *rhythmic* movement. Such nuanced mobilities design understandings can then act as input to inform design of the Metro and potentially help to solve capacity issues, taking into account the complex relations between its physical setting, passengers' movements and capacity. In this way, the Metro as an efficient transport service is closely connected to how it is also a lived space, a public urban space.





*Side 26-27: Den sønderjyske
Jernbanekommissions medlemmer
gæster i Lakolk i maj 1921.*

Genforeningen på sporet

De sønderjyske jernbaner i årene omkring 1920

Af Hans Schultz Hansen

Indledning

Sønderjyllands genforening med Danmark i 1920 stillede regering og rigsdag over for store udfordringer med at integrere landsdelen. Målsætningen var en fuldstændig indlemmelse. Det gjaldt også på jernbaneområdet. DSB's overtagelse af Reichsbahns banelinjer, stationer og rullende materiel samt en betydelig del af personalet foregik uden store forviklinger, selv om der var meget, der skulle genopbygges efter fire års krig.¹⁾ Integration på jernbaneområdet var imidlertid ikke gjort med det. Det sønderjyske jernbanelinjenet skulle tilpasses dansk infrastruktur. Forbindelserne skulle vendes fra syd imod nord. Problemet med de små amtsbaner skulle også løses. Hverken i koncept eller regi passede de til danske forhold.

Formålet med denne artikel er at analysere disse sønderjyske jernbaneproblemer set i lyset af landsdelens genforening med Danmark. Fokus vil primært være på Den sønderjyske Jernbanekommission, som blev nedsat af Ministeriet for offentlige Arbejder sidst på året 1920. Dens virke skal skildres og vurderes, brydningerne inden for den skal fremdrages, ligesom dens betydning for den videre udvikling af det sønderjyske jernbanelinjenet skal undersøges.

Den sønderjyske Jernbanekommission er tidligere behandlet i en artikel i *Jernbanehistorisk Årbog* 1998 ved Lars Viinholt-Nielsen hovedsagelig på grundlag af kommissionens betænkning og andet trykt materiale.²⁾ Ønsket om at gå i dybden med de nævnte problemstillinger nødvendiggør imidlertid en undersøgelse på grundlag af kommissionens



Blandt genforeningssommerens mange fester var de første DSB-togs ankomst. Her er det første danske tog – med DSB F 435 foran – ankommet til Skelde station på Broagerland, og personalet flokkes ved toget den 17. juni 1920.



arkiv. Det indgår som journalsag 2377/1924 i Trafikministeriets række med jernbanesager.³⁾ Her er forskellige versioner af udvalgets betænkning bevaret sammen med dets forhandlingsprotokol og et fyldigt materiale om de mange andragender om nye jernbaner, som befolkningen sendte til kommissionen. Her findes også materiale om den videre behandling i Jernbanerådet og på Rigsdagen.

Jernbaner i Slesvig indtil 1914

Spor- eller stiafhængighed betegner inden for samfundsvidenskab det forhold, at mønstre lagt i fortiden indsnævrer råderummet for fremtidens beslutningstagere. Sporafhængighed gør sig særlig gældende for jernbanerne – både i bogstavelig og overført betydning. Anlæg af jernbaner med tilhørende dæmninger, jernbanebroer og vejbroer samt bygninger kræver enorme investeringer. Jernbaner kan gribe stærkt ind i eksisterende bebyggelser og øvrig infrastruktur. Jernbaner forandrer bysystemer og samfærdselsmønstre. Er sporene først lagt, kan man derfor ikke genopfinde jernbanekortet fra nyt. Man må oftest nøjes med at udbygge og tilpasse spornettet, og selv det betyder store omkostninger. For at forstå Den sønderjyske Jernbanekommissions virke må vi derfor først se på tilblivelsen af det jernbanelnet, som fandtes i landsdelen i 1920.⁴⁾

I 1862 fik den britiske jernbaneentreprenør Samuel M. Peto og konsorter koncession på anlæg og drift af banen Flensborg-Vamdrup med sidebaner. Delstrækningen Flensborg-Vojens blev indviet i 1864, Vojens-Farris i 1866. En side-

bane til Haderslev åbnede i 1866, til Tønder i 1867 og til Aabenraa i 1868. Ønsket om at minimere anlægsudgifterne ved at lægge jernbanen i det flade landskab vest for israndslinjen i stedet for at føre den igennem det bakkede terræn omkring fjordbyerne betingede denne linjeføring. Den blev en grundskavank ved længdebanen i Sønderjylland, som navnlig Aabenraa og Haderslev fik at føle. Det sved ekstra, fordi de sønderjyske købstæder generelt sakkede agterud i den tyske tid i forhold til deres danske og holstenske konkurrenter.⁵⁾ På vestkysten blev der i 1887 åbnet en bane Frederiksstad-Ribe. Herfra blev der i 1888 skabt forbindelse fra Bredebro til Løgumkloster, og i 1892 kom sporet fra Tønder til Højer Sluse. I 1901 fik Sønderborg som sidste sønderjyske købstad sin togforbindelse. Det skete med en bane via Gråsten til Tørsbøl, hvorfra der både gik skinner i retning mod Padborg og Tinglev. I 1910 blev der lagt spor fra Vester Sottrup på Sønderborgbanen til Skelde på Broagerland.

Disse normalsporede baner betjente den regionale trafik af mennesker og gods mellem de sønderjyske byer og den overregionale trafik ud af landsdelen. Den lokale trafik mellem købstad og opland blev også lagt på skinner. Anlæg af smalsporede baner begyndte i 1883 i Flensborg amt. Fra slutningen af 1890'erne bredte amtsbanerne sig til Sønderborg, Aabenraa, Haderslev og Tønder amter. Det tætte net af jernbaner fik stor betydning for person- og godstransporten. De første biler kom frem ved århundredskiftet, men blev først efter 1920 en konkurrent til togene.

Jernbanerne fik betydning for lokaliseringen af byvæksten. Mens Haderslev og Aabenraa stagnerede, opstod be-

Natten mellem den 16. og 17. juni 1920 overtog DSB driften af de sønderjyske statsbaner, således også Tinglev Station. Dagen efter blev det tyske og danske jernbanepersonale opstillet til fælles gruppefoto foran stationen. I forreste række sidder: uidentificeret; assistent Anders Peter Larsen, tysk assistent Petersen; dansk stationsforstander Johan Adolph Wissenbach; dansk trafikinspektør Juel Hansen; tysk stationsforstander Hansen; dansk trafikinspektør Christian Vilhelm Stuhlmann, dansk rangerformand Andersen; dansk assistent J.C. Jensen samt dansk trafikinspektør Sahl.

I midterste række står: to danske togførere; tysk togfører; dansk assistent Hollesen; dansk assistent Skafting; dansk assistent Lomholt, tysk assistent; dansk assistent R. Andreasen; tysk underassistent; dansk overportør Henriksen; tysk assistent Jespersen; dansk assistent Laust Rasmussen, dansk assistent August Robert Wehnert samt tysk jernbanerestauratør.

I bageste række står: to danske togførere; dansk assistent A.M. Andersen; dansk kontrollør Christensen; dansk baneformand; tre danske portører; dansk overportør Lindhardtzen; dansk portør; dansk overportør; dansk assistent Kort Andreas Cortsen samt dansk assistent Jesper Jensen.

tydelige stationsbyer i knudepunkterne på den østlige længdebane.⁶⁾ Vojens og Rødekro opstod på bar mark, mens stationsbyen Tinglev først efterhånden voksede hen til kirkebyen af samme navn. I den vestlige del af Haderslev amt med langt til nærmeste købstad blev der plads til fire store stationsbyer: Toftlund, Gram, Rødding og Skærbæk. I Sundeved voksede Gråsten sig stor som stationsby, mens der ikke var plads til nye, større stationsbyer på Als. Heller ikke Bredebro blev nogen stor stationsby.

I de sidste år før 1914 diskuterede man en østkystbane Flensborg-Aabenraa-Haderslev og videre nordpå for at afhjælpe 1860'ernes uheldige linjeføring uden om Aabenraa og Haderslev. I 1911 blev jernbanedirektionen i Altona bemyndiget til at forberede en bane, som skulle udgå fra hovedlinjen ved Bolderslev eller Hjordkær, gå over Aabenraa til Haderslev og igen slutte sig til hovedlinjen ved Sommersted eller Lerte. Forslaget satte sindene i bevægelse. Den traditionelle rivalisering mellem sønderjyske byer og egne fik beboerne i Haderslev vesteramt til at protestere mod østkystbanen og i stedet foreslå en udbygning af hovedlinjen med dobbeltspor fra Tinglev til Vamdrup. Bedre blev det ikke, da argumentationen for østkystbanen blev fedtet ind i nationalpolitiske motiver. Den slesvig-holstenske overpræsident mente, at banen skulle styrke forbindelsen sydover og brede købstædernes tyskthed ud i de danske landsogne. De dansksindede ville ikke støtte, hvad de så som et fortyskningsprojekt. Der stod diskussionen, da Første Verdenskrig brød ud og standsede planen. Var krigen ikke kommet, var den sandsynligvis blevet realiseret. Da krigen var forbi, blev planen taget frem igen. I maj 1919 fik jernbanedirektionen på ny bemyndigelse til at udføre forarbejder til banen. I sikker forvisning om, at landsdelen ville komme til Danmark, var planen ikke længere kontroversiel på dansk side. I september 1919 forlangte halvandet hundrede repræsentanter for købstæder, flækker og landkommuner en østkystbane Tørsbøl-Aabenraa-Haderslev-Kolding. Jernbanediskussionen var levende allerede før Sønderjyllands genforening med Danmark.⁷⁾

Slesvigs deling 1920

Krigsårene 1914-18 skabte materiel og mental nød. Det mærkedes også på jernbanedriften. Den løbende nedslidning af banelegeme og rullende materiel bragte sammen med manglen på reservedele og erstatningsmateriel banedriften på sammenbruddets rand. Da soldaterne i november 1918 vendte hjem fra fronten, var det et sørgeligt syn: "Vognene er stærkt medtaget; ruderne splintret, malingen afslidt, gummislangerne ødelagt." Varme og belysning manglede i kupeerne.⁸⁾

En afgørende faktor for jernbanenettets fremtidige udformning var Flensborgs skæbne. Kom byen med til Danmark, ville den genforenede landsdel beholde et bysystem med et landsdelscenter med tilknyttede regionale centre og oplandsbyer. Selv om Flensborg uden sit sydlige opland ville være svækket og have hårde odds imod sig med sin altovervejende tysktalende befolkning og sin beliggenhed i et hjørne af landsdelen, kan det ikke udelukkes, at byen netop i kraft af jernbanenettet kunne udvide sit opland mod nord op i Sydjylland, i hvert fald hvis togforbindelserne blev lagt sådan til rette, at de sydjyske byer fik hurtigere rejsetid til Flensborg end til Århus. Sammenholdt med en stærk statslig satsning på Flensborg bl.a. med et dansk universitet kunne det have givet den jyske halvø til landsdelscentre. Som bekendt gik det ikke sådan. Flensborg fik et stort tysk flertal ved afstemningen og forblev syd for den nye grænse.⁹⁾ Sønderjylland mistede sit landsdelscenter. Ingen af de fire genforenede købstæder havde potentiale til at udvikle sig til Flensborgs efterfølger. Så meget desto mere som den danske stat af nationalpolitiske grunde sørgede for at tilgodese alle fire byer med statslige institutioner frem for at samle den i den by, som stod stærkest som regionalt center: Haderslev. Med Danmarks andet universitet styrkede Århus i stedet sin position som jysk landsdelscenter – nu også for Sønderjylland.¹⁰⁾ På jernbanefronten betød denne udvikling, at planlægningen måtte rette sig imod at skabe gode forbindelser til det øvrige land fra alle sønderjyske byer og egne frem for at lade dem pege mod ét centrum i landsdelen selv.



*DSB's generaldirektør,
Th. Andersen-Alstrup,
blev formand for
Den sønderjyske
Jernbanekommission*

Den sønderjyske Jernbanekommission

Den 30. november 1920 nedsatte minister for offentlige arbejder i Venstre-regeringen Neergaard, M.N. Slepsager, Den sønderjyske Jernbanekommission. Den skulle foretage en samlet behandling af de sønderjyske jernbaneforhold og på det grundlag udarbejde en betænkning. Den skulle især undersøge og vurdere de eksisterende jernbaner i trafikmæssig og økonomisk henseende. Kommissionen skulle tillige fremsætte forslag til udvidelser og andre ændringer i jernbanenettet. Den skulle navnlig bedømme, om anlæg af nye jernbaner, statslige såvel som private, kunne anbefales. Kommissionen skulle både se på baner inden for landsdelen og baner som havde til formål at forbedre jernbaneforbindelsen herfra til de andre landsdele. Betydningen af sådanne baner for de enkelte egne og landet som helhed skulle sammenholdes med udgifterne. Der skulle desuden "tages hensyn til den tilstand, hvori statens finanser for tiden befinder sig". Derfor skulle kommissionen opstille en prioriteret liste. Endelig skulle kommissionen udtale sig om fremtiden for de sønderjyske amtsbaner.

Kommissionen fik hele 20 medlemmer. Formand blev DSB's generaldirektør Theodor Andersen-Alstrup. Ministeriet var repræsenteret ved kontorchef A. Holck Colding. Fra DSB kom ud over generaldirektøren direktøren for baneafdelingen, Th. Raben, med overingeniør H. Flensborg som suppleant. Også distriktschef J.J. Graae kom fra DSB. Fra statens tilsyn med privatbanerne mødte direktøren, H. Helweg. Ingeniør K. Møller-Holst fra København havde været anlægsingeniør på Trolldhedebanen. Sagkundskaben var dermed rigt repræsenteret. Det samme gjaldt Christiansborg med syv folketingsmænd og tre landstingsmænd. Det var Chr. Ernst Christensen fra Asserballe på Als (V), proprietær Rasmus Raffnsøe fra Aastorp ved Taps (C), direktør Charles Tvede fra Helsingør (C), gårdejer Jens Peter Lillielund fra Svejgaard ved Bagsværd (V), driftsbestyrer ved de syd-fynske og nordvestfynske jernbaner Johannes Stensballe (V) fra Odense, typograf Christian Lageri (R) fra Haderslev, fhv. statsminister Th. Zahle fra København (R), redaktør og

senere borgmester Knud Hansen fra Kolding (A) og redaktør J.P. Sundbo fra Esbjerg (A). Fra den sønderjyske landsdel kom gårdejer N. Thuesen fra Høgsgård ved Christiansfeld, grosserer A. Outzen fra Mariesminde ved Haderslev, borgmester Holger Fink fra Aabenraa, gårdejer Th. Thomsen fra Ravsted, gårdejer Hans Lorenzen fra Ballum og gårdejer Niels Skrumsager fra Toftlundgård ved Rødding. Sønderjyderne kunne ikke klage over manglende repræsentation, landsdelens enkelte egne ej heller.¹¹⁾ Eftertiden må snarere stille spørgsmålet, om det ikke var for meget af det gode med de mange jernbaneeksperter, politikere og sønderjyder. Især springer den dobbelte repræsentation af de politiske partier i øjnene.

Kommissionen holdt sit første møde den 17. december 1920 i København. Andersen-Alstrup lagde op til en generaldebat efterfulgt af en rejse til Sønderjylland. Der blev omdelt en fortegnelse over de ønsker om nye jernbaner, som var indkommet forud for mødet fra syd- og sønderjyderne. Sundbo mente, at man skulle søge at få endnu flere andragender frem fra befolkningen. Generaldebatten blev der ikke meget af. Diskussionen kom straks til at dreje sig om forskellige nye linjeføringer foruden amtsbanernes fremtid. Holger Fink argumenterede for en østkystbane og ønskede amtsbanerne solgt til private hurtigst muligt. Th. Thomsen ønskede en midtlandsbane fra Vejen i nord til Bylderup-Bov i syd og en bane fra Aabenraa til Ballum. Niels Skrumsager ville have amtsbanerne nedlagt og ønskede i stedet en østkystbane, en midtlandsbane og en bane fra Ribe til Gram og ombygning af amtsbanen Gram-Vojens til normal sporbredde samt en bane Aabenraa-Ballum – altså to nye længdebaner og to delvis nye tværbaner! Raffnsøe var mere beskeden med sit ønske om en bane fra Taps til Christiansfeld. Thuesen støttede østkystbanen og foreslog derudover en bane fra Fjelstrup til Hejlsminde. Raffnsøe og Thuesen ønskede dermed begge forbindelse til Kolding Sydbaner. Lorenzen støttede en bane Aabenraa-Ballum og nævnte ønsket fra Højer om en marskbane herfra til Ballum og videre til Skærbæk. Knud Hansen tilsluttede sig østkystbanen og

Kort over jernbanerne i Slesvig 1914 med strækningernes
 åbningsår - dvs. udgangspunktet for Den sønderjyske
 Jernbanekommissions arbejde, udarbejdet af Jørgen
 Andersen til Sønderjyllands Historie, 2009.



midtlandsbanen. Det store lokalpatriotiske slagsmål om jernbanerne var begyndt. Principielle og systematiske overvejelser om jernbanerne og deres aktuelle og kommende betydning for trafikken og samfundet nationalt og regionalt blev ikke gjort på dette første møde. Toget i forhold til lastbilen blev sporadisk berørt af Holger Fink, der beklagede sig over, at lastbilerne for tiden ødelagde vejene, fordi baneforbindelserne var for dårlige. At de permanent kunne erstatte jernbanerne, så han således ikke som en mulighed. Kommissionens fokus blev allerede på det første møde at fremkalde og behandle andragender fra den sønderjyske befolkning og på det grundlag udvælge de projekter, som skulle realiseres.¹²⁾

Debatten blev fortsat på kommissionens næste møde den 19.-20. april 1921. Denne gang lykkedes det bedre at få en principiel diskussion i gang. Raffnsø spurgte således, om jernbanedrift overhovedet kunne betale sig i forhold til rutebilsdrift. Han nævnte flere eksempler på eksisterende busruter og konstaterede, at privatbanernes forrentning derfor var ringere. Christensen oplyste, at der var planer om at gøre amtsbanerne til en slags sporveje ved at indsætte motorvogne i stedet for damplokomotiver. Jernbaneeksperterne ytrede sig ikke om dette principielle spørgsmål og blandede sig i det hele taget kun undtagelsesvist i debatten, men lod politikerne og sønderjyderne om at tale. Graae udtalte dog, at det af de mange foreslåede jernbanelinjer kun var østkyst-



Flensborg stemte tysk ved afstemningen i 1920, og derfor kom Sønderjyllands gamle hovedby til at ligge syd for grænsen, hvorved den mistede sit nordlige opland og sønderjyderne deres gamle landsdelscenter. Der gik dog stadig tog nordfra til Flensborg. Her ses den sydgående dagforbindelse mod byen, der passerer Sommersted station ca. 1925. Toget er overvejende oprangeret af preussiske vogntyper.



Den sønderjyske Jernbanekommission foretog en flerdages rejse til Sønderjylland og blev ved den lejlighed fotograferet i haven hos et af de sønderjyske medlemmer, gårdejer N. Thuesen på Høgsgård ved Christiansfeld. Thuesen ses i midten. Skønt han efter sønderjysk skik kaldte sig gårdejer, var han en af Haderslevvejens mange proprietærer (Museum Sønderjylland - Mediearkiv).

banen, som havde betydning som transitbane, mens resten alene ville være oplandsbaner. Denne vigtige skelnen blev dog ikke bærende for kommissionens videre arbejde.

En principiel diskussion af forholdet mellem jernbaner og veje blev kun antydet. Thuesen fandt som Fink, at bilerne ødelagde vejene, og han ønskede jernbaneforbindelser for at aflaste vejene. Han så dermed veje og jernbaner som to parallelle transportsystemer. At de kunne supplere hinanden, var hverken han eller andre medlemmer af jernbanekommissionen inde på. En sammentænkning mellem jernbanerne og den storstilede opgradering af de sønderjyske veje, som sideløbende blev planlagt med "den store vejplan", fandt således ikke sted, skønt vejplanen var blevet godkendt af regeringen en uges tid før mødet!¹³⁾ Grundlæggende må ansvaret for den udeblevne koordinering af transportplanlægningen imidlertid placeres hos regeringen.

Et tredje principielt spørgsmål var forbindelsen mellem Sønderjylland og det øvrige land. Knud Hansen ville give det første prioritet: "Det gælder allerførst om at få forbindelserne med det gamle land i orden. Det må ske hurtigt." Det samme ville Skrumsager, som fremhævede, at de eksisterende banelinjer var orienteret sydpå: "Nu må man tænke på at få trafikken nordpå...". Han ønskede derfor jernbaner, som forbandt det nordlige Sønderjylland med det sydlige Nørrejylland. Christensen fra Als supplerede med behovet for en bro over Alssund og en færgeforbindelse mellem Fåborg, Bøjden og Als - underforstået med en jernbane. Det ville forbinde Sønderjylland med øerne. Tvede sluttede sig til og fremhævede: "Det gælder om at skaffe hurtig og god forbindelse til København." Fink fandt det derimod

naturaligere om trafikken fra landsdelen til hovedstaden blev ledt mod nord i stedet for via Sønderborg-Fåborg.

Et fjerde principspørgsmål gjaldt længdebaner og tværbaner kontra diagonalbaner. Sundbo fandt, at fire længdebaner (de to eksisterende samt østkyst- og midtlandsbanen) ville blive for meget og talte i stedet for en diagonalbane Aabenraa-Rødekro-Bramming-Esbjerg. Skrumsager fandt, at en diagonalbane burde føres til Ribe i stedet for Bramming. Thuesen frarådede helt en diagonalbane og holdt på østkystbanen. Thomsen var også imod diagonalbaner. Fink så derimod gerne en bane fra Rødekro til Bramming, og han fandt, at midtlandsbanen burde gå til Tønder i stedet for Bylderup-Bov: "Midtlandet har mere interesse af at få forbindelse med de fire købstæder. Det gælder at få midtlandet lukket op, så vil befolkningstætheden der stige. By- og landinteresser falder i virkeligheden sammen, den sunde konkurrence er nyttig for begge parter. Ulykken ved et nuværende banesystem er netop, at det udelukker forbindelsen mellem amterne og hæmmer konkurrencen." Fink så således jernbanerne i et egnsudviklingsperspektiv.¹⁴⁾

Forslag til banestrækninger

Kommissionen modtog fra starten en række skriftlige forslag om anlæg af jernbanelinjer, heriblandt nogle som forud var sendt til andre myndigheder. I dagene 6. til 13. maj foretog den en rundrejse til de sønderjyske jernbaner. Den mødtes i den forbindelse med 28 deputationer, der fremsatte ønsker om bestemte jernbanelinjer; nogle linjer havde flere deputationer som fortalere. Kommissionen lagde mange

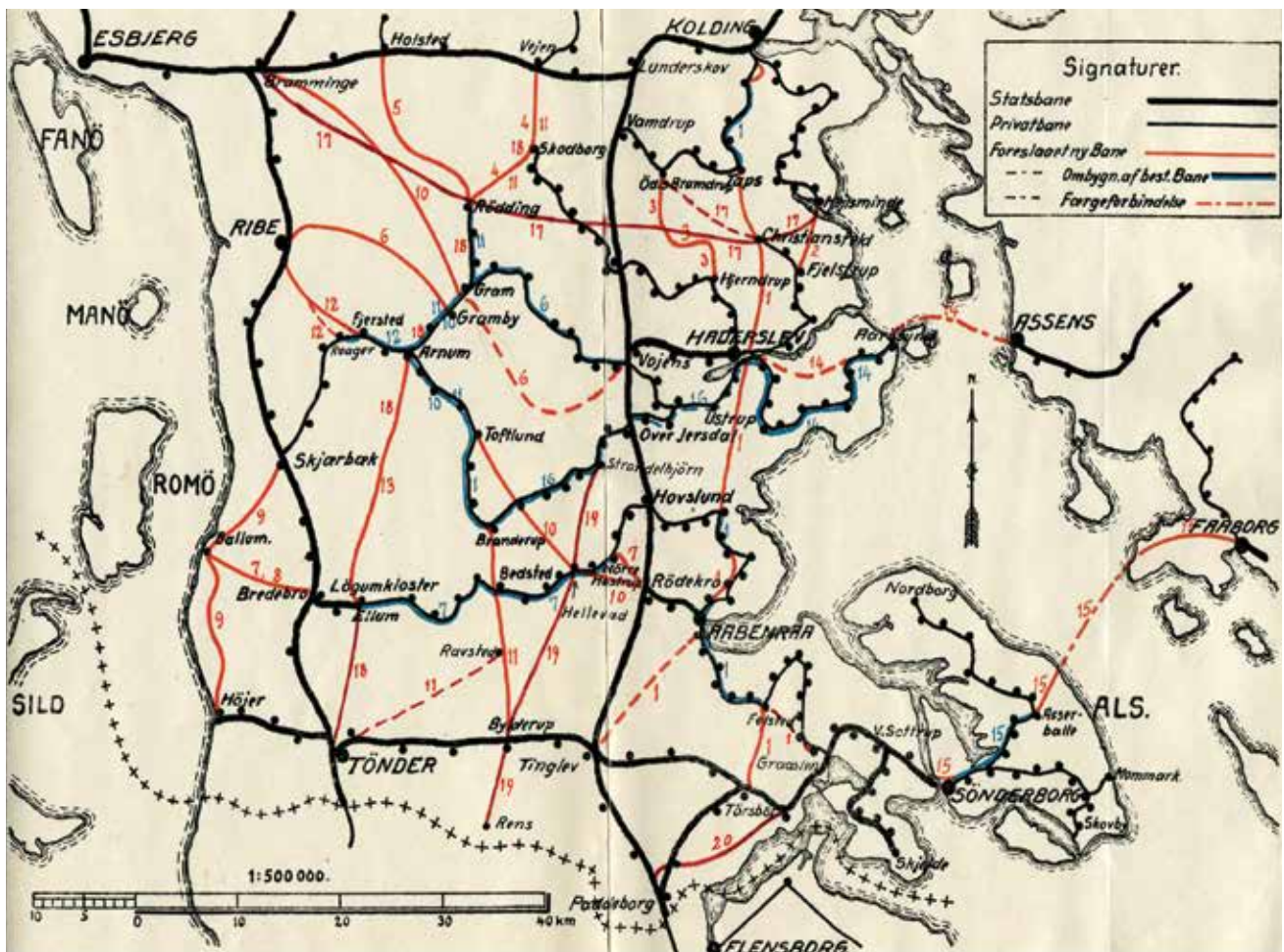
kræfter i at studere henvendelserne og lytte til deputationerne for at tage grundigt stilling til de mange ønsker. Samtalerne med deputationerne blev fyldigt refereret i forhandlingsprotokollen, ligesom de skriftlige henvendelser blev trykt i betænkningerne. De mange ønsker viste,

hvor engageret den sønderjyske befolkning var i jernbanespørgsmålet. De afspejler dens tro på, at jernbanen også var fremtidens transportform – lokalt såvel som regionalt og nationalt. De mange ønsker skal her søges anskueliggjort i tabelform og ved et kort:¹⁵⁾

Nr.	Dato breve	Dato deputation	Strækning	Bemærkninger
1	21/11-1919, 9/1, 12/1, 6/2-1920, 26/2, 9/3, 7/4-1921, 18/10-1922	6/5, 7/5-1921	Kolding-Taps-Christiansfeld-Haderslev-Aabenraa-Tørsbøl/Tinglev/Gråsten	Østkystbanen
2	Juni 1920, 14/6, 22/6-1920	6/5-1921	Hejlsminde-Fjelstrup	
3	23/10-1919	6/5-1921	Ødis-Bramdrup-Hjerndrup	
4	Mar. 1919, 10/5-1921, udat.	11/5-1921	Vejen-Skodborg-Rødding	
5	Jan. 1920, 25/2-1921	11/5-1921	Holsted-Rødding	
6	15/2, 17/2, 10/4, 19/4-1919, 26/1, 17/2-1921	6/5-1921, 11/5-1921	Ribe-Gram-[Vojens]	Tværbane
7	1/8-1920, 7/1, 9/1-1921	13/5-1921	Rødekro-Løgumkloster-Bredebro-Ballum	Tværbane
8	3/2-1919, 28/3.20, nov. 1920, 12/3-1921	13/5-1921	Bredebro-Ballum	
9	Sep. 1920, 10/1, 1/2, 8/5-1921.	9/5-1921	Højer-Ballum-Skærbæk	
10	Juli 1919, 15/1, april-maj 1921.	12/5-1921	[Bramming/Ribe-Gram]-Arnum-Toftlund-Hellevad-Rødekro-[Aabenraa]	Skråbanen
11	Udat., 19/2, 23/3, 13/4, 9/5-1921	9/5-1921, 12/5-1921	Vejen-Rødding-Gram-Arnum-Toftlund-Branderup-Bedsted-Bylderup/Tønder	Midtlandsbanen
12	5/2-1921, udat.	10/5-1921	Ribe-Fjersted/Roager-Arnum	
13	Udat.		Arnum-Løgumkloster	
14	23/7-1919, udat.	6/5-1921	Haderslev-Aarø Sund	Med færge til Assens
15	18/1-1921, 5/8-1922	8/5-1921	Sønderborg-Asserballe-Fynshav	Med færge til Fåborg
16	19/2-1921		Haderslev-Branderup	
17	Udat. og 5/2-1921	6/5-1921	Hejlsminde-Christiansfeld-[Ødis-Bramdrup/Rødding-Bramming]	
18	April 1921		Vejen-Skodborg-Rødding-Gram-Arnum-Løgumkloster-Tønder	Midtlandsbanen
19	13/5-1921	9/5-1921	Bylderup Bov-Rens	
20	15/4-1921		Padborg-Rinkenæs	
U.nr.	6/5-1921	8/5-1921	Skodsbøl-Eggersund-[Gråsten]	
U.nr.	1/5, 6/5, 28/9, 19/11-1922		Aabenraa-Felsted-Gråsten/Avnbøl/Vr. Sottrup	

De mange andragender faldt hovedsagelig i fire grupper: Længdebaner (nr. 1, 11/18), tvær-/diagonalbaner (nr. 6, 7, 10, 17), kortere forbindelsesbaner til Danmark (nr. 2, 3, 4, 5, 14, 15) og de udprægede lokalbaner (nr. 8, 9, 12, 13, 16, 19, 20 og u.nr.).

Blandt længdebanerne havde østkystbanen som belyst en længere forhistorie. Den 21. november 1919 sendte "Udvalget for Tilvejebringelse af en østlig Længdebane i Sønderjylland" med repræsentanter for syv egne og byer langs linjen et andragende til regering og rigsdag om en østlig



Forslag til jernbaner fremsendt til kommissionen. Numrene på kortet refererer til numrene i tabellen overfor. Kortet er trykt som bilag til "Andragender om Anlæg af nye Baner i de sønderjydske Landsdele", København 1921.

længdebane. Initiativtagerne ønskede en statsbane, skønt formanden for de private Kolding Sydbaner, proprietær J.C. Thygesen fra Dalbygaard, var formand for udvalget. Borgmester Oluf Beck fra Kolding var med. Repræsentanterne fra de sydligere egne havde mindre tyngde. Linjen skulle være normalsporet og gå fra Kolding over Taps til Christiansfeld, via Bjerning til Haderslev og herfra over Hoptrup, Djernæs, Genner og Løjt Kirkeby til Aabenraa, hvorfra den over Lundsberg skulle gå via Felsted og Kværs til Tørsbøl, hvor der var eksisterende forbindelser mod syd til Flensborg, mod øst til Sønderborg og mod vest til Tinglev og Tønder. På strækningen Kolding-Taps kunne man nøjes med at udbygge Kolding Sydbaners eksisterende spor. Ellers var der tale om et nyt spor hele vejen til Tørsbøl. Der skulle anlægges 63 km ny jernbane og ombygges 15 km. Der var i andragendet regnet med et enkelt spor, men udbygning til dobbelt spor kunne ske, såfremt den eksisterende hovedlinje Padborg-Vamdrup skulle føres over til den nye. Med de mange kilometer nyt spor gennem østkystens morænelandskab blev der tale om et dyrt anlæg. Omkostningerne blev af Kolding Sydbaners driftsbestyrer, ingeniør P.H. Tarp, anslået rundt til 20 mio. kr. Dertil kom "et par" mio. kr. til udbygning af Kolding-Taps.¹⁶⁾

Ansøgningen var ikke sendt i harmoni med de sønderjyske købstæder. Den 9. januar 1920 protesterede "Jernbaneudvalget for Købstæderne Haderslev og Aabenraa" med de respektive borgmestre Nicolai Svendsen og Holger Fink over, at deres ønske om repræsentation i det førnævnte udvalg var blevet afvist. De havde derfor dannet deres eget udvalg. De vedlagde en længere redegørelse for forløbet. Initiativet var udgået fra Kolding Sydbaners bestyrelse allerede i marts 1919. Byrådene i Haderslev og Aabenraa var utilfredse med at være koblet af initiativet. De mente, at forslaget fra Kolding stred imod de sønderjyske købstæders interesser, uden at det klart fremgår hvorfor.¹⁷⁾ Koldingudvalget indsendte en redegørelse med sin version. Man havde søgt repræsentation ved de sønderjyske byers handelsforeninger og for omegnens landboforeninger, altså fra

erhvervskredse. Som reaktion på Finks kritik af, at udvalgets talsmand ikke var sønderjyde, overgav Thygesen formandsposten til proprietær N. Thuesen fra den nordlige del af Haderslev Amt. Koldingudvalget var imidlertid stålsat i sin afvisning af at optage borgmestrene fra Haderslev og Aabenraa.¹⁸⁾ Som altid i sådanne rivaliseringer er det vanskeligt at placere et ansvar. Det virker, som om man i Kolding ikke havde blik for skævheden i udvalget, når Koldings borgmester var med, mens Haderslevs og Aabenraas ikke var det, ligesom man var ualmindeligt uvillig til at rette op på skævheden.

Da kommissionen i maj 1921 besøgte Sønderjylland, blev den derfor opsøgt af to deputationer til fordel for østkystbanen. På amtshuset i Haderslev mødte en deputation med proprietæerne Thuesen og Thygesen i spidsen. De ønskede banen anlagt som en statsbane, men drevet som en privatbane. Fabrikant Sabroe fra Haderslev ønskede også banen drevet som statsbane. Der var også divergerende synspunkter mellem by og land, hvor landet ønskede en lokalbane, mens byerne ønskede en direkte post- og eksprestogsforbindelse. På rådhuset i Aabenraa mødte en deputation fra Haderslev og Aabenraa. Grosserer Michaelsen fra Haderslev skar ud i pap, at man ønskede en gennemgående forbindelse Fredericia-Flensborg-Hamburg "uden alt for meget hensyn til særlige lokalinteresser". Fabrikant Sabroe, der deltog i begge deputationer, påpegede, at Haderslev og Aabenraa vist nok var de eneste købstæder i landet, som ikke lå ved en hovedforbindelse. Rådmand Frost fra Aabenraa nævnte de tyske planer fra før krigen. Fink fandt, at persontrafikken skulle ledes ind over købstæderne, mens den gennemgående godstrafik kunne benytte den eksisterende længdebane. Han fremhævede, at deputationen ønskede banen anlagt og drevet af staten. Her nærmer vi os nok konflikten mellem de to udvalg: det nordlige skelede til Kolding Sydbaners interesse i at udvide sin forretning sydpå, mens det sydlige ønskede staten involveret i driften, underforstået for at sikre Haderslevs og Aabenraas interesser over for Kolding.¹⁹⁾ Denne interessemodsætning var reel, men uenig-



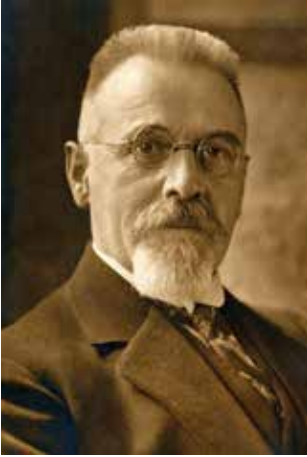
Gårdejer Niels Skrumsager fra Toftlundgård ved Rødding var et andet af kommissionens sønderjyske medlemmer. Her tager han på kommissionens udflugt et hvil på en af de mange sten, som markerede den nye dansk-tyske grænse. Han sidder både i Danmark (D) og i Tyskland (DRP – Deutsches Reich Preussen, på stenens modstående side). Skrumsager var fortaler for gode togforbindelser mellem det sønderjyske midtland og det sydjyske område (Museum Sønderjylland – Mediearkiv).

heden mellem byerne styrkede næppe sympatien for østkystbanen i Den sønderjyske Jernbanekommission.

Flere henvendelser ønskede en alternativ linjeføring for østkystbanen. Uge, Røllum, Torp og Tinglev foretrak Tinglev som banens slutpunkt. Strækningen Flensborg-Tinglev havde dengang det dobbeltspor, som vore dages sønderjyske politikere ønsker genetableret, og med en afbøjning ved Lovtrup og Uge mod Aabenraa ville østkystbanen blive kortere og billigere. Aabenraa ville få bedre forbindelser vestover, og landmændene, handelsmændene og grossererne på østkysten ville få direkte tilslutning til heste- og kreaturmarkederne i Tønder og græsgangene i marsken. Man overså, at den traditionelle, ekstensive sønderjyske kødkvægsproduktion skulle vige for intensiv dansk mælke- og svineproduktion.²⁰⁾ Felsted og Gråsten ønskede derimod at trække østkystbanen mod øst med slutpunkt i Gråsten. Så ville den fremme afsætningen fra den frugtbare og tætbefolkede egns intensive landbrug og badeturismen på Gråstenegnen. Amtsbanen Aabenraa-Gråsten med dens uheldige svinkeærinde over Varnæs og Bovrup kunne da nedlægges.²¹⁾ I Kværs holdt man på den oprindelige tilslutning til Tørsbøl, som udgjorde et godt kompromis mellem de vestlige og østlige alternativer.²²⁾ Det er vanskeligt at være uenig i dette synspunkt. Via Tørsbøl ville østkystbanen gå en nogenlunde lige vej til Flensborg, afkorte rejsetiden mellem Sønderborg og Aabenraa betydeligt og stadig give en rimelig forbindelse vestover via Tinglev. I Kværs slog man tillige på de nationale strenge: "Thi skal hele den sydlige

del af Aabenraa Amt og dele af tidligere Flensborg Amt, helt ned til Flensborg Fjord, vindes og knyttes varigt og nærmere til vort gamle land og få adgang til en brugelig og mulig forbindelse nordpå i stedet for som nu at være anvist på at tage til Flensborg, så er det ubetinget påkrævet, at banen må føres midt ind i "Tietje bæltet"s område..."²³⁾ Tiedje-linjen var et tysk grænsekrav fra foråret 1920, som ville beholde Højer, Tønder, Tinglev, sognene der ind imellem og nordsiden af Flensborg Fjord for Tyskland. Med dette argument skød folkene i Kværs dog sig selv i foden, da Tinglev lå mere centralt i Tiedje-bæltet end Tørsbøl.

Den anden længdebane var midtlandsbanen. Den kom i spil i februar 1921 efter kommissionens nedsættelse. Delstrækningen Vejen-Rødding var dog allerede var bragt på bane i marts 1919. Sporet skulle gå fra Bylderup på Tinglev-Tønder-banen og nordpå over Ravsted til Branderup, hvorfra den skulle følge det eksisterende amtsbanespor via Toftlund, Arnum og Gram til Rødding og derfra gå videre ad en ny jernbane til Vejen. En sidebane Branderup-Haderslev skulle ligeledes følge et eksisterende amtsbanespor, men kunne også føres med statsbanen fra Over Jerstal til Haderslev via Vojens. Henvendelsen blev støttet af Branderup, Agerskov, Bevtoft, Ravsted og Bylderup sogne samt Haderslev købstad. Siden kom Toftlundegnen også med. Argumentationen for banen var først og fremmest lokalinteresser, men der blev også skelet til ønsket om at øge produktionen i midtlandet og den kulturelle betydning, som banen ville få for de sydlige, sprogblandede egne, altså en nationalpolitisk begrundelse. Som ved østkystbanen kom der alternative krav til den sydlige endestation. Fra Tønder by og omegn ønskede man banen ført fra Bedsted til Tønder. Begrundelsen var Tønders vanskelige situation efter den nye grænses afskæring af byens sydlige opland. Nok engang blev hensynet til kvægekseporten til Hamborg nævnt sammen med kultivering, tørvegravning og brændselsproduktion i de store statslige moser ved Kongsbjerg og i skovene ved Draved. Et andet krav gik på at føre banen over Løgumkloster.²⁴⁾ Midtlandsbanen blev også støttet af deputatio-



Borgmester Holger Fink, Aabenraa, så det sønderjyske jernbanespørgsmål i et genforenings- og egnsudviklingsperspektiv, men glemte ikke Aabenraas interesse. Sammen med Haderslevs borgmester følte han sig selv og sin by overset af Koldings Sydbaner (Museum Sønderjylland – Mediearkiv).

ner. Her blev en tredje endestation bragt på tale, nemlig Jejsing. Desuden blev det fremført, at længdebaserne var mere loyale mod byerne, mens de foreslåede skråbaner ville blive "rovbaner" for disse.²⁵⁾

Forslaget til en skråbane eller diagonalbane kom i juli 1919. Den skulle via Rødekro forbinde Aabenraa med den vestligste del af Sydjylland. Undervejs skulle den gå igennem Hellevad, Agerskov, Toflund, Arnum og Gram. Som endestation kom både Bramming og Ribe i spil. Det centrale var, at der fra begge byer var videre forbindelse til Esbjerg. En begrundelse for skråbanen var således, at den kommende genforening ville betyde store forandringer for ind- og udførslen, som krævede en forbindelse mellem en havn på østkysten med en havn på vestkysten. Nok engang nævntes hensynet til kvægets fedning i marsken og kvægmarkedet i Tønder. Fik man dertil en bane fra Haderslev via Vojens til Gram, kunne man endvidere forbinde de to stiftsbyer Ribe og Haderslev. Initiativtagerne så deres projekt som et alternativ til midtlandsbanen.²⁶⁾

Der var også forslag om to *tværbaner*. Længst mod nord fremkom der i februar-april 1919 og igen i februar 1921 ønsker om en bane fra Ribe over Gram til Vojens. Der var kommunal tilslutning til tanken både i Gram, Ribe og Haderslev. I Ribe var begrundelsen byens vanskelige stilling efter grænsedragningen i 1864, der havde efterladt den som en "afkrog" og berøvet den oplandet mod syd og øst. Det drejede sig om at generobre det tabte. Forbindelsen skulle gå via Obbekjær, Fæsted og Fole til Gramby, hvorfra der gik tog i tre retninger, herunder Vojens. Der var bred tilslutning fra Ribes grundejerforening, turistforening, foreningen af 1918, handelsforeningen og fællesorganisationen. I Haderslev fandt man, at banen ville dele oplandet imellem de to byer på en naturlig måde. Bevtoft ønskede, at banen skulle gå via denne by. En deputation med stiftamtmand Viggo Haarløv fra Haderslev foretrak, at forbindelsen blev en statsbane. En anden deputation med Ribes borgmester Jensen bad kommissionen huske Ribes "trængselsår". Den foretrak også en statsbane.²⁷⁾

Længere mod syd ønskede bestyrelsen for Aabenraa Amts Jernbaner med amtmand Kresten Refslund Thomsen i spidsen en bane Rødekro-Løgumkloster, der ved at indtage eksisterende stikbaner tillige ville forbinde Aabenraa og Bredebro. På strækningen fra Nr. Hostrup til Løgumkloster kunne man nøjes med at udbygge amtsbanesporer til normal sporvidde. Kun mellem Rødekro og Nr. Hostrup – en strækning på 5 km – var det nødvendigt at bygge banen fra grunden af. Fra Nr. Hostrup slog amtsbanen nemlig et stort slag nordover til Hovslund og derfra østover til Genner og Løjt Kirkeby, før den satte kurs sydover til Aabenraa. Banen fik opbakning fra Egvad, Hellevad, Bedsted og Højt sogne foruden fra Aabenraa købstad og Løgumkloster flække. Forlængelsen helt ud til vestkysten fik støtte i Ballum og omegn, hvor man fremhævede, at egnen "med rige græsgange og udstrakte kornarealer ville være i stand til at yde langt mere, hvis der var lejlighed til hurtig og bekvem afsætning af de forskellige landbrugsprodukter: heste og kvæg, svin og får, smør, korn, kartofler o.s.v. såvel som til god og billig fremskaffelse af alle forbrugsartikler som foderstoffer, kunstgødning, kul, tørv, bygningsmateriale og livsfornødenheder". Banen skulle med andre ord fremme intensiveringen af landbruget, men der blev også peget på forbindelsen fra Ballum til Rømø og fremtidsmulighederne i farvandet mellem Rømø og Sild. Banen skulle ikke mindst erstatte amtsbaneforbindelsen med den uheldige linjeføring mod øst. Amtmanden fremhævede som ordfører for en deputation, at amtsbanen hverken kunne betjene øst-vesttrafikken f.eks. med trælastvarer fra Aabenraa til vestkysten eller den helt lokale trafik. Der gik kun ét tog dagligt i hver retning, og banen kørte med et stort underskud. Amtsbanernes slette tilstand kunne således også indgå som argumentation for nye baner.²⁸⁾

To baneprojekter var *kombineret med færgeoverfart* til Fyn. Solidt forankret i erhvervslivet i Haderslev og Assens var et forslag om en normalsporet bane på Haderslev Næs fra Haderslev til Årøsund i forbindelse med dampskibsruten Årøsund-Assens, der i nærmeste fremtid ville blive udbyg-

Tørsbøl station var tænkt som et slutpunkt for østkystbanen fra Kolding-Haderslev-Aabenraa. Det var oplagt, da byen i forvejen havde forbindelser mod Tinglev, Sønderborg og Padborg-Flensborg. Da østkystbanen aldrig blev til noget, blev strækningen Tørsbøl-Padborg nedlagt i 1932 (Foto: Flemming Wedell 2020).



get til en færgerute. Banen skulle erstatte den eksisterende amtsbane. I Assens var der nedsat et trafikudvalg med tidligere statsminister Klaus Berntsen som intet ringere end præsident og borgmesteren som menigt medlem, men også fra næsset var der tilslutning. Derimod glimrede Haderslev byråd ved sit fravær på henvendelsen. Også dette projekt så perspektiver i kommende jernbaner i "det gamle land", her fra Assens til Ringe, hvorfra der var forbindelse til Odense og København.²⁹⁾ Projektet var i konkurrence med en anden Fyns-forbindelse, en jernbane fra Sønderborg station på Sundevedsiden, via en jernbanebro over Allsund, videre med en jernbane gennem Sønderborg og til Fynshav (siden Mommark) og derfra med en færge til Bøjden (siden Fåborg). Det var der behov for på Als: "For det første opnår man på denne måde at skabe en aldeles nødvendig direkte forbindelse mellem Als og det øvrige kongerige. Nu kan intet som helst føres til eller bort fra øen uden en omladning, som enten må ske fra statsbanestationen på Sundevedsiden af Allsund over i vogn, hvorpå varen da må køres over pontonbroen til Sønderborg og der eventuelt på ny indlades i jernbanevogn på amtsbanerne på Als eller omvendt eller må det ske fra eller i skib i en af havnene på øen." For det andet fik man en bedre forbindelse ikke alene mellem København og Sønderborg, men også mellem hovedstaden og Tønderområdet i kraft af jernbanen Sønderborg-Tinglev-Tønder.³⁰⁾

Blandt de mange forslag om *lokalbaner* tog flere sigte på at fremme forbindelsen mellem det gamle og det genvundne land. Allerede i marts 1919 blev der som nævnt foreslået en jernbane Vejen-Skodborg-Rødding. Rødding Håndværker- og Handelsforening ville fremme byens konkurrenceevne over for byerne nord for Kongeåen. Siden Genforeningen havde Rødding tabt det meste af sit vestlige og nordlige opland. Jernbaneudvalget i Rødding ønskede "den gamle unaturlige Kongeågrænse" fuldstændig ophævet, så håndværk og handel ville blomstre op på ny og "livet bringes til at pulsere igen".³¹⁾ Et alternativt ønske gik på en bane fra Rødding til Holsted. Det var en kortere og billigere strækning, men dertil kom, at der i 1918 var givet bevilling til en

bane fra Holsted og nordpå til Donslund, og projektet Holsted-Rødding kunne derfor ikke alene knyttes til en kommende sønderjysk midtbane, men også til en kommende nørrejysk.³²⁾ Fra Christiansfeldegnen kom der flere ønsker om forbindelse til Kolding Sydbaner. I Christiansfeld ønskede man en bane fra Hejlsminde til Christiansfeld og derfra videre vestpå mod Bramming. Den ville styrke Christiansfeld i forhold til Kolding, som allerede i 1864 havde hugget godt ind på flækkens opland i "de otte sogne". Efter Kongeågrænsens bortfald frygtede man i Herrnhuterbyen for yderligere ekspansion nordfra.³³⁾

I Skærbæk ønskede man tilsvarende en bane til Ballum og Højer, da det nordlige opland nu søgte mod Ribe. I Kollund var argumentet for en lokalbane langs Flensborg Fjord derimod, at egnen ved den nye grænsedragning var afskåret fra Flensborg og fremover måtte afsætte sine landbrugsprodukter nordpå. "Sønderjyllands største og smukkeste badehoteller" kunne tilsvarende kun overleve, hvis der i stedet for flensborgerne kom turister nordfra. Desuden ønskede man en nem forbindelse til Gråsten med politi- og dommerkontor. I Egersund ønskede man en bane hertil, fordi byen havde en god isfri havn med ca. 60 hjemmehørende fartøjer, hvoraf mange under den herskende krise lå stille. Det samme gjaldt egnens 20 teglværker, Sønderjyllands største industrikoncentration, der tilmed havde mistet afsætning mod syd og i stedet måtte orientere sig mod nord og dertil behøvede en jernbaneforbindelse. Grænseflytningen gav altså særlige udfordringer for de byer, som lå tæt på henholdsvis den gamle og den nye grænse. Som argument for en bane Højer-Ballum-Skærbæk undlod Højer kommunes trafikkommission ikke at fremhæve, at flækken "under den forrige regering" – altså den tyske – var en "velsitueret, blomstrende by", men at adskillelsen fra sognene Klangsbøl, Rødenæs, Nørredige og Rosenkrands i Vidingherred og afbrydelsen af handelsforbindelserne til badebyerne på Sild havde ramt Højer hårdt. Uden hjælp fra regeringen gik den sin ruin i møde. Den preussiske regering havde ifølge ansøgerne allerede bevilget pengene til banen før krigen.³⁴⁾

Bedsted amsbanestation på strækningen Aabenraa-Hovslund-Løgumkloster, formentlig i 1902. Bedsted forblev stationsby, da amsbanestrækningen blev erstattet med statsbanestrækningen Rødekro-Løgumkloster.

Den sønderjyske Jernbanekommissions behandling af ansøgningerne

Med sin behandling af de indkomne henvendelser, flerdagesrejsen til Sønderjylland og modtagelsen af de mange deputationer havde kommissionen taget sønderjydernes ønsker seriøst. Dog var det på forhånd klart, at langt fra alle ønsker kunne imødekommes. På mødet den 31. maj 1921 foreslog Andersen-Alstrup, at man udvalgte nogle strækninger til nærmere tekniske og økonomiske undersøgelser, som skulle foretages af DSB under medvirken af direktør Helweg fra privatbanetilsynet. Det gjaldt følgende strækninger:

Nr. 1: Østkystbanen, både som statsbane og privatbane
Nr. 4, 11 og 18: Midtlandsbanen
Nr. 6: Ribe-Gram-Vojens
Nr. 7: Rødekro-Løgumkloster
Nr. 8: Bredebro-Ballum
Nr. 10: Bramming-Rødekro
Nr. 15: Færgeforbindelse Fåborg-Sønderborg med bro over Alssund
Nr. 20: Gråsten-Padborg
Samt Aabenraa-Felsted-Gråsten/Avnbøl.



I Tønder ønskede man, at Midtlandsbanen fik sin sydlige endestation her. Byen var ved Genforeningen blevet et tyngdepunkt for DSB med centralværksted og to stationer med forbindelser i fire retninger. Det trak mange DSB-folk til den lille købstad. Her ses svællehuse med lejeboliger for jernbanepersonale i Horupsgade, opført i 1921. De tværstillede bygninger er retirede-, vaske- og udhuse. Lignende huse blev opført i Sønderborg.



Især længde-, tvær- og skråbanerne skulle undersøges samt nogle få lokalbaner. Endelig foreslog Andersen-Alstrup, at der blev nedsat et særligt udvalg til at se på amtsbanernes fremtid. Forslagene fik overvejende tilslutning fra kommissionens medlemmer. Nr. 18, den variant af midtvejsbanen, som gik over Løgumkloster til Tønder, udgik på forslag fra folketingsmand Lillelund, der også fik tilslutning til at undersøge østkystbanens enkelte delstrækninger. Folketingsmand Knud Hansen ønskede at også nr. 2, Hejlsminde-Fjelstrup-banen, blev undersøgt straks. Eftersom 1864-grænsen nu var slettet, burde Koldings Sydbaner og amtsbanen Haderslev-Christiansfeld forbindes. Hertil svarede borgmester Fink: "Man må ikke hænge sig for stærkt i det i og for sig berettigede ønske 'at få den gamle grænse slettet' for derved at glemme det vigtigste, at få det sydligste draget nordpå. Derfor skal man absolut først sørge for, at der skabes gode forbindelser helt nede fra den nye grænse og videre nordpå." Dermed varetog han selvfølgelig Aabenraa bys interesse, men set i genforeningsperspektivet viste hans indlæg også et større udsyn end Koldingredaktørens. Knud Hansen frafaldt sit forslag. Formandens forslag om et amtsbaneudvalg bestående af kontorchef Holck Colding, direktør Helweg, landstingsmand Stenballe, borgmester Fink og distriktschef Graae blev også vedtaget, idet gårdejer Skrumsager også kom med.

Endelig blev forbindelsen fra Rømø til fastlandet diskuteret. Ministeriet for offentlige arbejder havde ønsket en udtalelse herom. Kommissionen havde derfor også besøgt øen på sin rejse til Sønderjylland og hørt på beboernes ønsker. Denne problematik skal ikke behandles nærmere her, da den ikke er jernbanerelateret. Det skal blot nævnes, at kommissionen indstillede en færgeforbindelse fra Ballum Sluse til Kongsmark, som var det centrale punkt på øen.³⁵⁾

Der gik en del tid med de vedtagne undersøgelser. Først den 14. januar 1922 forelå en længere redegørelse fra DSB.³⁶⁾ Den behandlede først anlægsforholdene. *Østkystbanen* blev her foreslået som en statsbane, enkeltsporet, men ved ekspropriationen af sporterræn forberedt til dobbeltspor. Den skulle ifølge forslaget anlægges som en hovedbane. Det primære forslag til linjeføring gik direkte mellem købstæderne, idet en alternativ, lidt østligere linjeføring via Hoptrup og Løjt Kirkeby nok var mulig, men blive 3 mio. kr. dyrere og give et dårligere tracé. Prisen for østkystbanen fra Kolding til Tørsbøl blev beregnet til 33 mio. kr. inklusiv en forstærkning af Tørsbøl-Padborg, men uden købet af privatbanen Kolding-Taps-Vamdrup. Skulle østkystbanen gå til Avnbøl, ville prisen blive den samme, mens en afslutning i Gråsten ville koste yderligere 2 mio. kr. Blev banen anlagt som en privatbane Taps-Tørsbøl/Avnbøl/Gråsten, ville omkostningerne blive væsentligt lavere, ca. 11½-12 mio. kr., men så ville banelegemet heller ikke blive så solidt. I begge tilfælde kunne amtsbanerne Haderslev-Christiansfeld, Aabenraa-Hovslund og Aabenraa-Gråsten nedlægges. *Midtlandsbanen* Vejen-Gram-Bedsted-Bylderup/Tønder ville som enkeltsporet statsbane koste ca. 12½ mio. kr. med slutpunkt i Bylderup-Bov og ca. 14½ mio. med slutpunkt i Tønder. Som privatbane kunne prisen reduceres til 8-9 mio. kr. *Skråbanen* Bramming-Gram-Hellevad-Rødebro ville som enkeltsporet statsbane koste ca. 12½ mio. kr., som privatbane ca. 8 mio. kr. *Midtlandsbanen* og *skråbanen* ville således koste nogenlunde det samme. *Tværbanerne* var noget billigere. *Vojens-Gram-Ribe* ville koste godt 7 mio. kr. som enkeltsporet statsbane og ca. 5 mio. kr. som privatbane. Den kunne erstatte amtsbanen Ustrup-Vojens-Gram. *Rødebro-Løgumkloster* kunne fås for knap 5 mio. kr. som enkeltsporet statsbane og godt 3 mio. kr. som privatbane. Den ville gøre

Blandt de mange ønsker om bedre forbindelser fra Sønderjylland til det øvrige Danmark var en jernbane fra Sønderborg til en Fynsfærge ved Mommark. Dette ønske blev imødekommet. Her ses stationen og færgehavnen ved Mommark, set mod nord (tidligst 1933, senest 1947).

amtsbanen Hovslund-Løgumkloster overflødig. Lokalbanelne varierede i sagens natur meget i pris afhængig af deres længde. Aabenraa-Felsted-Gråsten/Avnbøl ville koste ca. 10 mio. kr. til Avnbøl og ca. 12 mio. kr. til Gråsten. En jernbane Sønderborg-Fynshav med tilhørende færgeforbindelse til Bøjden blev skudt til hjørnespark, da en færgeforbindelse mellem Mommark og Fåborg var oprettet på privat basis. Mellem Sønderborg og Mommark kunne foreløbig den eksisterende amtsbane benyttes. En godsfærgeforbindelse over Alssund kunne fås for ca. 1 mio. kr. Banen langs Flensborg Fjord ville koste godt 2 mio. kr. ved udnyttelse af materiel fra banen Padborg-Tørsbøl, der så kunne nedlægges. På vestkysten kunne Bredebro-Ballum-banen anlægges for ca. 2,3 mio. kr. som statsbane og ca. 1,8 mio. kr. som privatbane.

Ekspertene forsøgte også at vurdere de foreslåede baners rentabilitet. Det skete *under forudsætning af forhold som før krigen*. Selv med dette udgangspunkt ville ingen af banerne være rentable som statsbaner. Østkystbanen ville tage omsætning fra den eksisterende længdebane. Den kunne derimod være rentabel som privatbane, i hvert fald fra Taps til Haderslev i samdrift med Kolding Sydbaner, men antagelig også videre sydpå til Aabenraa og Tørsbøl. Tilsvarende ville en bane Vejen-Skodborg-Rødding være rentabel i samdrift med Trolldhedebanen. De resterende baner ville næppe nogensinde blive rentable, da de gik gennem temmelig tyndt befolkede områder. Måske med undtagelse af Bredebro-Ballum, såfremt den kunne drives som privatbane sammen med Rødekro-Løgumkloster-Bredebro.

Eksperternes rapport blev behandlet på kommissionens møde den 19.-20. januar 1922. Her uddybede Flensborg rapporten og dens konklusioner. Oplysningerne fik flere til at nedstemme deres forventninger, således borgmester Fink, der stærkt fremhævede, "at det allervigtigste i hele bane-sagen er at opnå den størst mulige nedlægning af amtsbanerne. Disse er en mare. Amterne kan ikke bære de kolossale underskud. Der er kun to togpar om dagen og alligevel [giver] de store underskud. Man må først og fremmest have

opmærksomheden henvendt på at bygge sådanne nye banelinjer, at der derved kan nedlægges amtsbaner. Efter de foreliggende oplysninger om bekostningen er han ikke blind for, at gennemførelsen af østkystbanen næppe lader sig realisere, og kan herefter give sin tilslutning til de projekterede privatbaneforbindelser på østkysten." Således også til en privatbane Kolding-Taps-Haderslev. Ifølge Skrumsager gav amtsbanerne et årligt underskud på over 1 mio. kr. Landstingsmand Tvede ville satse på privatbaner, både af hensyn anlægs- og driftsomkostningerne. Knud Hansen ønskede derimod statsbaner overalt - undtagen Kolding-Taps-Aabenraa.

Folketingsmand Sundbo stillede som den eneste det spørgsmål, "om jernbanerne kan konkurrere med lastbilerne, og om det overhovedet kan betale sig at bygge baner efter den udvikling, transporten på lastbiler har taget." Han ønskede de sagkyndiges svar og deres mening om motor-drift på banerne. Tvede mente, at frygten for konkurrencen fra lastbilerne var overdrevet. Bilerne ville næppe kunne klare sig, når stats- og privatbanernes takster blev lavere. Han ønskede beregning for en fast bro over Alssund. Landstingsmand Stensballe mente, at automobilselskaberne glemte at sætte penge af til afskrivning og derfor ikke var så billige i drift endda. Motordriften befandt sig endnu på forsøgsstadiet. Distriktschef Graae var enig med Stensballe både om lastbilerne og motorvognene. Det var direktør Helweg også. Her gavnede det nok ikke kommissionen, at dens eksperter alle kom fra jernbaneverdenen.

Uanfægtet af rapporten talte mange kommissionsmedlemmer for deres yndlingsbaner. På formandens forslag vedtog man at nedsætte et udvalg, som skulle skrive udkast til betænkningen.³⁷⁾ Det kom til at bestå af folketingsmændene Chr. Lageri, Raffnsøe og Sundbo, landstingsmand Stensballe, Christian Ernst Christensen, borgmester Fink og gårdejerne Thomsen og Thuesen som de sønderjyske repræsentanter samt Andersen-Alstrup, Graae og Helweg som eksperter.³⁸⁾



Jernbanekommissionens betænkning

Udvalget havde sit udkast til betænkning klar til drøftelse på et todagesmøde i kommissionen den 6.-7. april 1922.³⁹⁾ Der var tale om en delt indstilling med en flertalsindstilling og to mindretalsindstillinger.

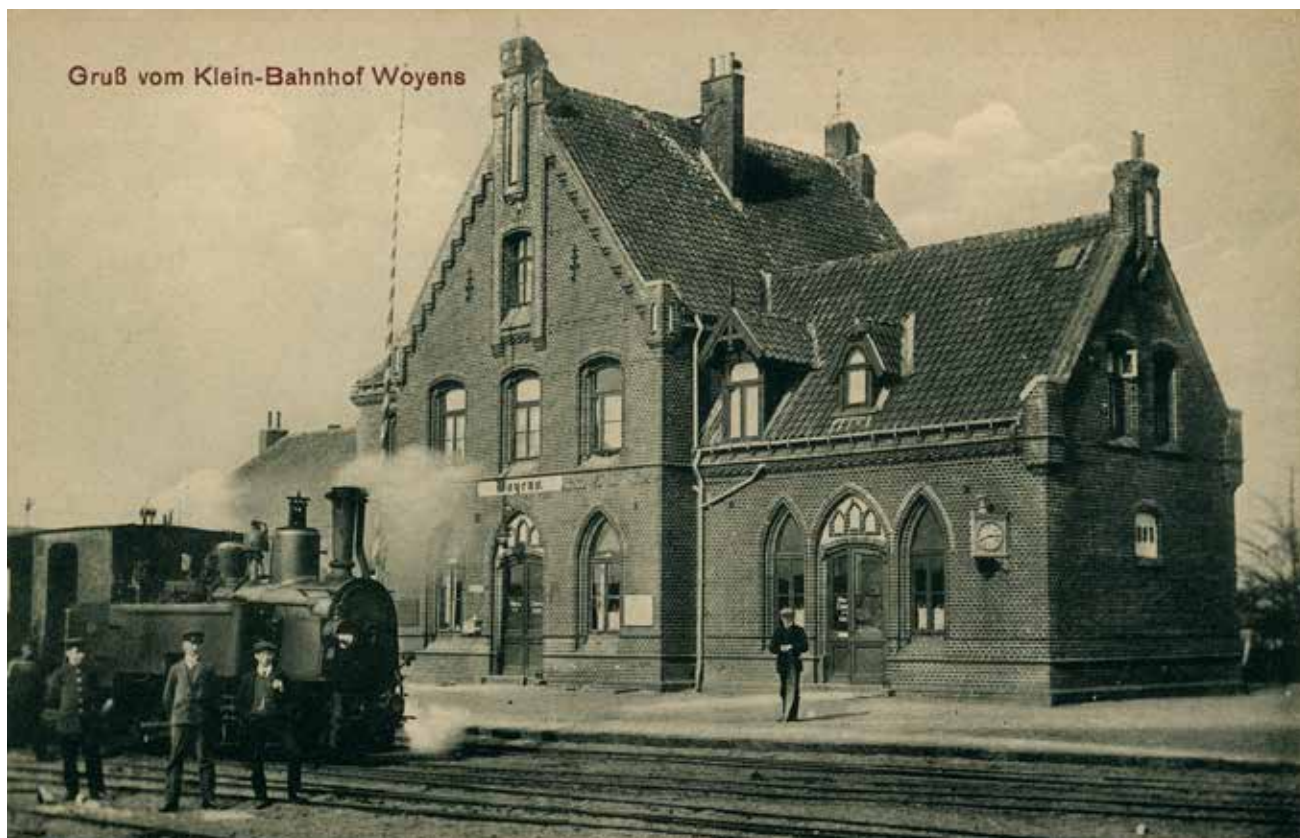
Flertalsindstillingen var identisk med den endelige betænkning og vil blive behandlet nedenfor. Den ene mindretalsindstilling ved gårdejer Thomsen drejede sig om endestationen for midtlandsbanen. Hvor flertallet gik ind for Bedsted, ville han have den ført videre til Tønder eller Jejsing. Den anden ved folketingsmand Sundbo var principiel. Han fandt, støttet af sin partifælle Knud Hansen, at banerne burde anlægges og drives som statsbaner. Denne indstilling var efter alt at dømme ideologisk motiveret. Den faldt sammen med de sønderjyske repræsentanternes ønske om en stærk statslig involvering i anlæg og drift af jernbanerne, fordi de frygtede for tunge byrder for lokalbefolkningen ved privatebaner, hvis anlæg og drift amter og kommuner skulle bidrage til at finansiere. Sporene fra de dyre amtsbaner skræmte. Men derudover var sønderjyderne ved Genforeningen blevet vænnet til en stærk statslig tilstedeværelse i landsdelen; f.eks. blev politiet, skoletilsynet, telefonvæsnet og matrikelvæsnet statsligt, hvor de i det øvrige land lå i kom-

munalt, gejstligt eller privat regi.⁴⁰⁾ Borgmester Fink foreslog som et kompromis, at banerne blev bygget som privatebaner, men at staten garanterede for de anlægsmidler, som lokalbefolkningen skulle rejse, og at staten i de første 10 år deltog i overskud eller underskud med 50 %. Ud over de statslige tilskud, som alle var enige om, ønskede han altså en garanti oven i for at berolige befolkningen. Dette forslag blev afvist af borgerlige politikere, der frygtede, at det ville danne præcedens. Hertil svarede Fink: "Sønderjyllands forsyning med jernbaner er en genforeningsopgave, har intet fortilfælde og kan ikke medføre konsekvenser for fremtiden." Fhv. statsminister Zahle gav ham ret. Skrumsager og Outzen støttede også Finks forslag. Chr. Ernst Christensen ønskede også det bedst mulige resultat for sønderjyderne, men advarede dem mod at indgive en mindretalsindstilling, da det kunne blive "dødbringende" for den sønderjyske jernbanesag. Formanden luftede irritation over, at sønderjyske medlemmer af udvalget, som stod bag flertalsindstillingen, nu gik ind for Finks forslag. Så kunne udvalgets andre medlemmer ikke være bundet af de usædvanligt høje sats, som var sat for statens tilskud til anlæg af de private baner. Den slet skjulte trussel virkede. Gårdejer Lorenzen foreslog, at mødet blev suspenderet et kvarter, så sønder-

jderne kunne mødes for sig. Da mødet blev genoptaget, foreslog Skrumsager, at rækkevidden af Finks forslag blev nærmere undersøgt. På forslag af Stensballe blev der nedsat et tremandsudvalg med formanden, overingeniør Flensburg og direktør Helweg, som både skulle udarbejde kommissionens indstilling og bedømme rækkevidden af Finks forslag.

Efter at have fået nærmere oplysning om de danske privatbaners økonomi frafaldt Fink på det følgende møde

den 20.-21. september 1922 på sønderjydernes vegne kravet om statslig involvering i driften. Christian Ernst Christensen foreslog, nu hvor færgeforbindelsen fra Mommark til Fåborg var en kendsgerning, en ombygning af amtsbanen Sønderborg-Mommark fra smal- til normalsporet. Det vandt bred tilslutning. Man enedes om et statstilskud på 60 % til denne forbindelse og til en bro over Alssund. Broens placering og regi skulle undersøges nærmere. Derimod var der



På forslag fra kommissionens formand Andersen-Alstrup blev der nedsat et udvalg til at se nærmere på de sønderjyske amtsbaner. Amtsbanerne blev anlagt fra 1890'erne og var navnlig i Haderslev Amt udstyret med flotte stationsbyer – ifølge kritikerne for flotte. Der blev således intet sparet ved opførelsen af amtsbanegården i Vojens, der her ses i 1911.

stor uenighed om den foreslåede bane fra Aabenraa mod Sønderborg, der skulle være en delvis kompensation for den bortfaldne østkystbane. Der måtte en prøveafstemning til. 10 stemte for, at den skulle gå til Gråsten, 9 til Avnbøl.⁴¹⁾

Broen over Alssund stod i centrum for det næste møde den 16. oktober 1922 i Sønderborg, hvor medlemmer af by- og amtsrådet også deltog. Her diskuterede man forskellige placeringer af broen og de jernbanespor og veje, som skulle ledes hen over den. Samme dag mødte en deputation fra Bovrup m.fl. kommuner, som ønskede en normalsporet privatbane Aabenraa-Felsted ført videre midt mellem Varnæs og Bovrup til Vester Sottrup.⁴²⁾ Efter nærmere undersøgelser af forholdene i Sønderborg udarbejdede statsbanerne et nyt forslag til broen over Alssund, som fandt tilslutning hos Sønderborg byråd og blev forelagt for kommissionen den 23. november 1922. Broen skulle løftes op, så gaderne langs begge sider af sundet kunne passere under den og forbindelsen til Mommarkbanen blev mere direkte.⁴³⁾ Dette forslag blev vedtaget. Den efterhånden endeløse diskussion om, hvor banen fra Aabenraa mod Sønderborg skulle gå, fortsatte. Formanden så nu spørgsmålet i forbindelse med den droppede østkystbane. Fik Sønderborg en hurtig forbindelse med Aabenraa via Avnbøl og med fortsættelse til Rødekre, var der for begge købstæder opnået en hurtig forbindelse nordpå via hovedsporet. Fik Haderslev en direkte forbindelse nordpå til Kolding via en privatbane til Taps, ville der "være ramt en pæl" igennem østkystbanen. Hvilket åbenbart var formanden meget om at gøre. Måske fordi han frygtede for konkurrencen fra en privat østkystbane, eller fordi han vidste, at en spareregering aldrig ville gå med til en østkystbane som statsbane. Midtlandsbanens udgangspunkt - Vejen eller Holsted - kom også fornyet i spil.⁴⁴⁾ Den 29. november 1922 holdt kommissionen endelig sit sidste møde. Her blev betænkningen oplæst, vedtaget uden videre diskussion og underskrevet af alle medlemmer.⁴⁵⁾

Betænkning afgiven af den sønderjydske Jernbanekommission forelå trykt i begyndelsen af 1923. Et stort flertal ville anlægge og drive alle nye jernbaner som privatbaner,

mens et mindretal bestående af Knud Hansen og Sundbo ville anlægge og drive alle baner som statsbaner. De oprettholdt således deres principielle holdning. Når det gjaldt Aabenraa-Avnbøl-banen, mente en del af flertallet dog, at den som kommende led i den østjyske længdebane burde bygges som en statsbane. Flertallet fandt, at privatbaner var betydeligt billigere i anlæg og drift end statsbaner. Til gengæld var flertallet indstillet på at sætte statens tilskud væsentligt højere end ved tilsvarende anlæg nord for Kongeåen, hvor sædvanen var halvdelen.

Om østkystbanen udtalte kommissionen, at det var ønskeligt at afhjælpe de nuværende lange rejsetider mellem østkystens købstæder ved at anlægge en direkte jernbane imellem dem, men at den på grund af de vanskelige terræforhold omkring Haderslev og Aabenraa ville blive alt for dyr, nemlig ca. 30 mio. kr., og at man alene derfor havde fravalgt at anbefale den. Dertil kom yderligere, at det næppe ville være muligt at opnå rentabel drift på en ny længdebane, der blot lå 6-10 km fra den allerede eksisterende. I stedet pegede kommissionen på en langt billigere løsning, nemlig gennem en privatbane fra Taps over Christiansfeld og Fjelstrup til Haderslev og en statsbane fra Aabenraa over Felsted til Avnbøl.

De baneanlæg, som kommissionen anbefalede anlagt, var herefter:

- A.1. En statsbane **Aabenraa-Felsted-Avnbøl**, hvor Sønderborg via Aabenraa fik en hurtig forbindelse til hovedlinjen ved Rødekre. Men kunne dele gennemgående tog i Rødekre, så den ene togdel fortsatte over Tinglev til Padborg, mens den anden gik over Aabenraa til Sønderborg. Banen ville forkorte rejsetiden fra Sønderborg og nordpå med 1-2½ time, hvorved "vigtige dele af Sønderjylland bringes i langt bedre forbindelse med det gamle land", og desuden ville man opnå en bedre lokaltrafik mellem de to byer, så amtsbanen Aabenraa-Gråsten kunne nedlægges. Et mindretal foretrak dog nedenstående B.3.



På sin rejse til Sønderjylland gæstede Den sønderjyske Jernbanekommissions medlemmer Rømø i maj 1921. Kommissionens medlemmer ses her undervejs på overfarten Ballum Sluse-Kongsmark, hvor den første del af turen ved lavvande i Vadehavet foregik med hestevogn ud til det i baggrunden ventende skib, der sejlede selskabet videre til Kongsmark anløbsbro. Overfarten var med til at give kommissionens rejse et eksotisk præg.

Banechef, ingeniør Holger Flensborg (1875-1965) var suppleant for DSB's medlemmer af kommissionen og kom med i det tremandsudvalg, der skulle udarbejde indstillingen.



- B.2. En normalsporet privatbane **Taps-Christiansfeld-Fjellstrup-Haderslev** med tilskud på 60 % fra staten. Amtsbanen Haderslev-Christiansfeld kunne nedlægges.
- B.3. En normalsporet privatbane **Aabenraa-Felsted-Bovrup-Gråsten** med statstilskud på 65 %. Kun et mindretal gik ind for denne bane. Den skulle som A.1. erstatte amtsbanen Aabenraa-Gråsten. Det var Gråstens interesser og betydning, som lå til grund for mindretallets anbefaling.
- B.4. En normalsporet privatbane **Sønderborg-Mommark** med statstilskud på 60 % og nedlæggelse af amtsbanen på samme strækning.
- B.5. En normalsporet privatbane **Vojens-Gram-Ribe**. Det blev holdt åbent, om den skulle gå via Arnum eller Fole. Statstilskuddet skulle være 65 % for Vojens-Gram og 70 % for Gram-Ribe. Amtsbanen kunne nedlægges fra Vojens til Gram og evt. tillige Gram-Arnum.
- B.6. En normalsporet privatbane **Rødekro-Løgumkloster-Bredebro-Ballum** med benyttelse af den eksisterende statsbanestrækning Løgumkloster-Bredebro. Statens tilskud skulle være 80 % Rødekro-Løgumkloster og 75 % Bredebro-Ballum. Om nødvendigt kunne den første del af strækningen anlægges først og Bredebro-Ballum senere. Amtsbanen Hovslund-Løgumkloster kunne nedlægges.
- B.7. En normalsporet privatbane **Vejen-Skodborg-Rødding-Gram-Agerskov-Bedsted** med statstilskud på 65 % Vejen-Gram og 75 % Gram-Bedsted. Sundbo ønskede dog banens udgangspunkt placeret i Holsted. Kommissionen ville ikke anbefale at føre banen videre mod syd fra Bedsted, der var station på B.6. Skulle det ikke desto mindre ske, burde endestationen være Jejsing på Tinglev-Tønder-banen, ikke Bylderup-Bov. Amtsbanen Agerskov-Toftlund-Arnum-Gram-Rødding kunne bortfalde.
- C.8. En statslig **lavbro over Allsund som kombineret vej og jernbanebro** med en højde på 7½ meter over daglig vande.

Med hensyn til rækkefølgen anbefalede kommissionen, at de statslige projekter A.1 og C.8 gennemførtes nogenlunde samtidig, ellers A.1 før C.8, mens privatbaneprojekterne blev realiseret i den rækkefølge, som ansøgninger om koncessioner indløb.

Endvidere anbefalede kommissionen om amtsbanerne, at den bestående ordning med amterne som ejere burde videreføres, idet banerne burde ind under det statslige privatbanetilsyn.

Endelig anbefalede kommissionen, at forbindelsen mellem Rømø og fastlandet skulle gå fra Kongsmark til Ballum Sluse.

Med betænkningen havde Den sønderjyske Jernbanekommission afsluttet sit arbejde.

Den politiske proces – fra betænkning til anlægslovgivning

Den sønderjyske Jernbanekommissions betænkning blev sendt til udtalelse hos Jernbanerådet. Det gik i sit svar fra april 1923 ind for, at jernbanelinjerne Taps-Haderslev og Vejen-Skodborg-Rødding-Gram snarest muligt blev anlagt. Man gik også ind for broen over Allsund og udbygningen af den smalsporede bane fra Sønderborg til Mommark samt at linjen Sønderborg-Tønder skulle indrettes til større hastighed. Derimod var rådet på grund af "hensynet til automobiltrafikkens udvikling" betænkelig ved kommissionens øvrige forslag om at udbygge smalsporede baner til normalsporede og om at anlægge nye baner i Sønderjylland. Seks medlemmer, heriblandt Stensballe og Tvede, mente dog, at man af egnsudviklingshensyn skulle bygge tværbanerne Vojens-Ribe og Rødekro-Løgumkloster. Rådet var delt i spørgsmålet om private kontra statslige baner. Fire medlemmer tog forbehold imod privatbaner, bortset fra Taps-Haderslev.⁴⁶⁾ Man bider mærke i, at jernbanen Aabenraa-Avnø var skudt i sænk og midtlandsbanen stærkt afkortet.

Ministeriet for offentlige Arbejder udarbejdede herefter et lovforslag, der bemyndigede regeringen til at meddele

koncession til anlæg og drift af fire privatbaner: Taps-Christiansfeld-Fjelstrup-Haderslev, Vejen-Skodborg-Rødding-Gram, Sønderborg-Mommark og Ribe-Gram-Vojens samt bemyndigede ministeren for offentlige arbejder til at anlægge en normalsporet statsbane Løgumkloster-Rødekre. ⁴⁷⁾

Folketinget nedsatte et udvalg, som afgav betænkning i februar 1924. Christen Ernst Christensen var formand. Knud Hansen, Lageri, Raffnsøe, Sundbo og Zahle var også gengangere fra Den sønderjyske Jernbanekommission, mens ni andre ikke tidligere havde været inddraget i arbejdet, blandt andre sønderjyderne Holger Andersen, Mads Gram

og J.P. Nielsen. Her blev de forskellige forslag tygget igennem endnu en gang. Ministerens lovforslag fik i det store og hele opbakning, men udvalget stillede dog flere ændringsforslag, hvor de tre væsentligste var, at der blev anlagt en jernbaneforbindelse fra den kommende Allsundbro til amtsbanegården i Sønderborg, at midtlandsbanen blev forlænget til Bedsted, og at Mommarkbanen blev anlagt og drevet som en statsbane. ⁴⁸⁾ Også i Landstinget blev der nedsat et udvalg, hvor Stensballe og Tvede var gengangere fra kommissionen og hvor Hans Jepsen Christensen, Andreas Karberg, H.D. Kloppenborg-Skrumsager og Jørgen Møller var



De sønderjyske amtsbaner, som amterne havde arvet fra den tyske tid, havde en elendig økonomi, og derfor ønskede ikke mindst de sønderjyske medlemmer af jernbanekommissionen amtsbanerne nedlagt og erstattet af stats- eller privatbaner. Her afventer en togstamme tilkobling af et lokomotiv, mens der arbejdes i pakkvognen på Sønderborg Amtsbanegård i 1925. (Foto: Edwin J. Miller, Danmarks Jernbanemuseum).



Søndersborg stod i jernbanekommissionens betænkning til at få en bedre forbindelse til hovedlinjen. Det skulle ske ved en statsbane via Felsted-Avnbøl-Aabenraa, hvorfra der var forbindelse til Rødekro på hovedlinjen. Her ses Søndersborg station den 17. juni 1920. I forgrunden assistenterne Henriksen og From-Petersen.

valgt i Sønderjylland. Her ønskede flertallet i sin betænkning fra slutningen af marts midtlandsbanen forlænget til Jejsing og strækningen Arnum-Skærbæk udbygget til normalsporet bane, men i erkendelse af, at det var for sent at foreslå ændringer i den aktuelle samling, indstillede udvalget lovforslaget til uændret vedtagelse.⁴⁹⁾ Den 29. marts 1924 underskrev Christian 10. lov om jernbaneanlæg i de sønderjyske landsdele m.v. I forhold til lovforslaget var de vigtigste ændringer forlængelsen af midtlandsbanen fra Gram til Bedsted og en jernbaneforbindelse fra den kommende Allsundbro til amtsbanegården. Derimod blev der fortsat regnet med Mommarkbanen som privatbane.⁵⁰⁾

I medfør af loven blev strækningen Rødekro-Løgumkloster anlagt som statsbane og åbnet for drift den 3. oktober 1927, men allerede den 15. maj 1936 blev banen nedlagt på grund af et vedvarende underskud. Samme dag som den sønderjyske jernbanelov underskrev kongen også loven om bygning af en Allsundbro. Den åbnede for trafik den 7. oktober 1930 under navnet "Kong Christian X.s Bro". Den følgende tid viste, at ingen ønskede koncession til at drive de sønderjyske privatbaner. Det gjaldt også Mommarkbanen. Ved lov af 7. april 1932 blev den i stedet besluttet anlagt som statsbane og drevet som sådan. Den 15. juni 1933 åbnede banen. Den holdt adskilligt længere end Rødekro-Løgumklosterbanen, nemlig til den 27. maj 1962. De andre fore-

slåede privatbaner blev aldrig realiseret. Amtsbanerne fik derfor ingen afløsere, da de lukkede. Aabenraa Amts Jernbaner indstillede driften i 1926, da Rødekro-Løgumkloster åbnede som statsbane, og tilsvarende lukkede Amtsbanerne på Als i 1932, da Mommarkbanen blev vedtaget. Haderslev Amts Jernbaner nedlagdes 1932-39. Når amtsbanerne fik en længere levetid end forudsat af Den sønderjyske Jernbanekommission, skyldtes det indførelsen af motorvogne.⁵¹⁾

Vurdering af kommissionens virke og betydning

Den sønderjyske Jernbanekommission var stor. Den gik grundigt til værks. Den holdt otte møder, hvoraf fire strakte sig over to dage, og den foretog en ugelang rejse til alle egne af Sønderjylland senere fulgt af en endagsrejse til Søndersborg. Den modtog et stort antal skriftlige forslag om anlæg af jernbaner, og den hørte på talrige deputationer. Der fremkom godt en snes forslag, som blev diskuteret og vurderet af eksperterne, og om ved halvdelen blev særligt grundigt analyseret. Der blev nedsat et underudvalg med særligt henblik på amtsbanerne, mens et andet tog sig af at skrive udkast til betænkning. Den endelige betænkning blev en omfattende publikation på over 180 sider, hvoraf størstedelen af de mange bilag var optryk af henvendelser fra

befolkningen. Strategien for arbejdet var tydeligvis at lade sønderjyderne komme til orde både i og uden for kommissionen og så blandt de mange indkomne forslag udvælge de bedste til realisering.

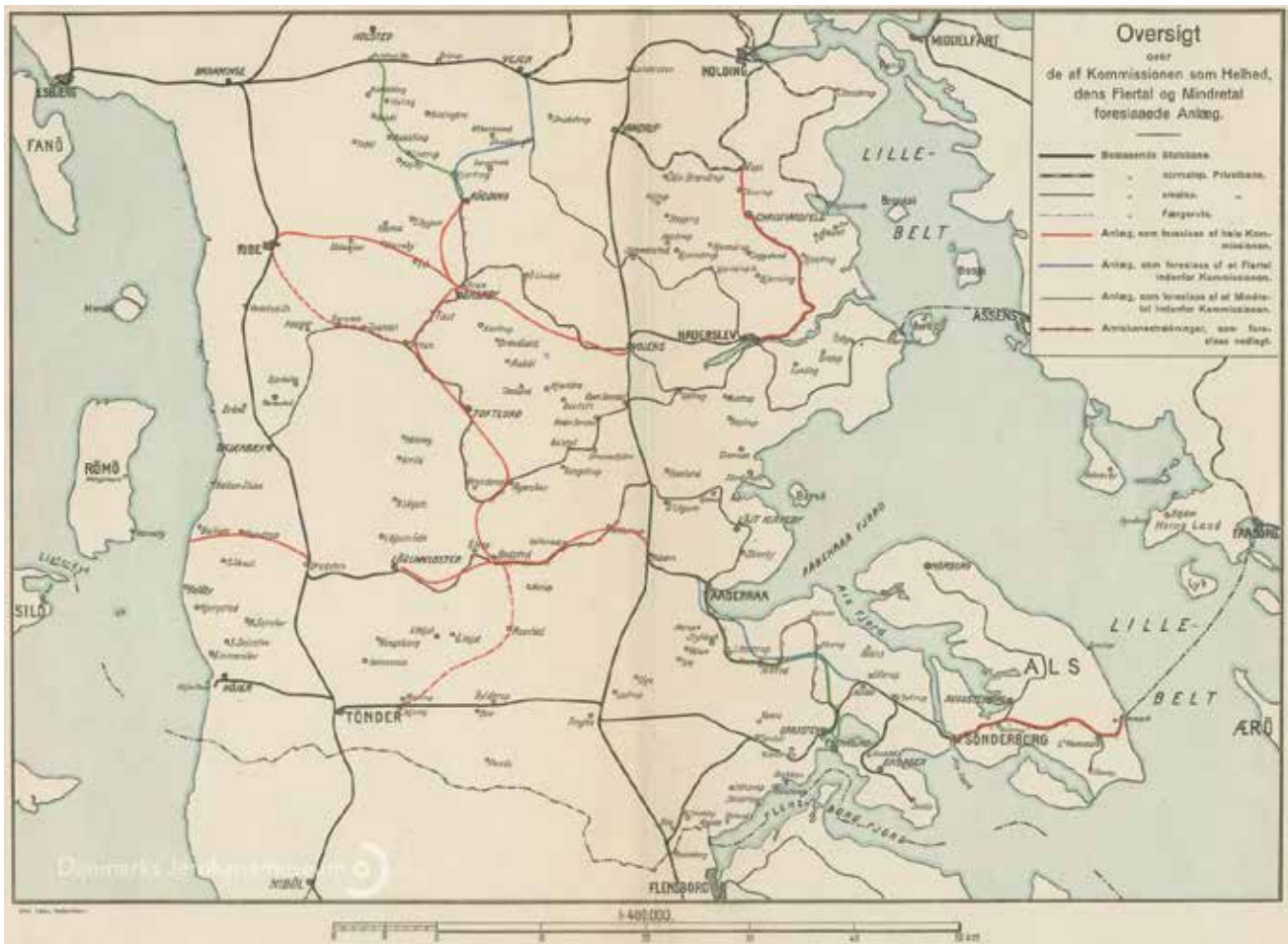
Denne principielle lydhørhed var prisværdig, men den tilslører også, at kommissionen ikke arbejdede ud fra et overordnet koncept om jernbanernes fremtidige betydning i det samlede transportmønster, hverken i henseende til fjerntrafik mellem landsdelene, regional trafik mellem byerne og lokal trafik mellem by og opland – eller i forhold til vejene. Højest kan man tale om, at de rene lokalbaner blev nedprioriteret. Medvirkende hertil var måske jernbaneeksperternes tilbageholdende rolle i kommissionen. Længe var de tålmodigt lyttende. Først da sækkes skulle snøres til, kom formanden og de andre eksperter mere på banen.

Manglen på et overordnet koncept skyldtes muligvis, at kommissionen skrev sin udredning midt i et vadedsted for jernbanerne. Første Verdenskrig betød et stort spring fremad for lastbilen som transportmiddel for mennesker og materiel.⁵²⁾ Imidlertid var konsekvenserne heraf kun dæmret for et par af medlemmerne, der stillede kritiske spørgsmål til jernbanens fremtid, men modtog afvæbnende svar, således som man måtte forvente det i en kommission, hvor jernbaneeksperter og jernbaneordførere fyldte godt op. Nogen grundlæggende diskussion blev det aldrig til. Derfor stod konsekvenserne ikke klart for det store flertal af kommissionens medlemmer, der nærede en ukritisk forhåndsantagelse om, at jernbaner stadig var fremtidens transportform. De blev stående ved jernbanernes betydning i de gode gamle dage før 1914 og foreslog den sønderjyske landsdel spundet ind i et net af private lokalbaner, som skulle afløse amtsbanerne. Blandt kommissionens medlemmer var disse baner ildeset på grund af deres elendige økonomi, ofte uheldige linjeføring og manglende koordinering på tværs af amtsgrænser.

Derimod var kommissionen splittet på andre overordnede spørgsmål. Spørgsmålet om statslige kontra private jernbaner spillede en vis rolle. Det var til dels ideologisk i

sit udgangspunkt, idet to socialdemokrater med deres ønske udelukkende om statsbaner stod ene over for de borgerlige politikere og embedsmændene, der gerne så privatbaner. Der var imidlertid også et økonomisk perspektiv, hvor sønderjyderne frygtede for store byrder, såfremt kommuner og amter skulle betale til privatbanernes anlæg og drift. Hos sønderjyderne var der også en tendens til at se jernbanespørgsmålet i et genforeningsperspektiv med vægt på egnsudviklingsmuligheder. Dette perspektiv var ikke så stærkt hos de kongerigske medlemmer, om end det kunne føres frem som argument for lokalbaner mellem det nordlige Sønderjylland og Sydjylland. Navnlig var der en modsætning mellem medlemmer fra Kolding og omegn, der gerne så Kolding Sydbaner udvide deres aktiviteter i Christiansfeldområdet og ned mod Haderslev, mens medlemmerne fra Haderslev og navnlig fra Aabenraa ville have gode forbindelser nordpå også fra de sydlige egne. Dertil var der medlemmer, som ville favorisere midtlandet og skabe egnsudvikling her, mens andre ville forbinde Als med Sundeved og Fyn. Sådanne regional- og lokalpatriotiske præferencer var imidlertid, hvad man måtte forvente.

En vurdering af kommissionens anbefalinger kommer uvægerligt til at stå i bagklogskabens skærende klare lys. Et stærkere fokus på fjerntrafikken ville formentlig have fremmet projektet for en østkystbane. En bane for den gennemgående persontrafik Kolding-Christiansfeld-Haderslev-Aabenraa-Tørsbøl med deling af togstammen med togdele mod Sønderborg, Padborg og Tønder ville have betydet en grundlæggende løsning af de sønderjyske jernbaners gamle problem. I stedet gik man efter en to tredjedeles løsning for Sønderborg og Aabenraa, mens en privatbane Taps-Haderslev måske nok gav domkirkebyen bedre forbindelser nordover, men slet ikke fremmede forbindelsen mellem Aabenraa og Haderslev. I følgetighed overfor regeringen og dens sparekurs opgav kommissionen og vel især dens formand den ideelle totalløsning. En østkystbane havde sandsynligvis bestået endnu i vor tid og styrket de sønderjyske købstæder på østkysten.



Kortbilag til betænkningen fra Den sønderjyske Jernbanekommission, 1923.

Når man sammenligner Den sønderjyske Jernbanekommissions anbefalinger med, hvad der faktisk blev anlagt af jernbaner i Sønderjylland efter 1920, kommer man uvægerligt til at tænke på den gamle talemåde: "Bjerget barslede og fødte en mus". Anbefalingerne blev barberet ved den politiske behandling, men først og fremmest betød ud-

viklingen, at ingen var interesserede i at realisere privatbaneforslagene. Kun Mommarkbanen blev et nogenlunde varigt resultat af de store forventninger, som Den sønderjyske Jernbanekommission havde rejst, og det store arbejde, den havde udført.

Litteratur

- Andersen, Morten, *Den fælte grænse. Slesvigs deling og genopbygning 1918-1933*, Skrifter udgivet af Historisk Samfund for Sønderjylland, nr. 99, Aabenraa, 2008.
- Asmus, Walter, Andreas Kunz og Ingwer E. Momsen: *Atlas zur Verkehrsgeschichte Schleswig-Holsteins im 19. Jahrhundert*. Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins Band 25. Neumünster 1995, s. 35-39, 73-77.
- Bak, Lars Holmgaard, Mommarmarkbanen, *Jernbanehistorisk Årbog*, 2008, s. 24-36.
- Betænkning afgiven af Den sønderjyske Jernbanekommission. København 1923, <https://www.jernbanen.dk/pbaner.php?s=173>, (siden besøgt 25.8.2020).
- Nørr, Erik, Hans Schultz Hansen &, Peter Fransen (red.), *Harmonisering eller særordning? Sønderjylland som administrativ forsøgsmark efter Genforeningen i 1920*, bind 1, Skrifter udgivet af Historisk Samfund for Sønderjylland nr. 85., Aabenraa, 2002.



Den sønderjyske Jernbanekommission skulle også tage stilling til en broforbindelse mellem Als og Sundeved. Den anbefalede opførelsen af en statslig lavbro med jernbanespor og vejbane. Det blev fulgt. Her ses åbningstoget med DSB F 430, der passerer Kong Christian X's bro i 1930.

- Hansen, Hans Schultz & Henrik Becker-Christensen, *Sønderjyllands historie 2: Efter 1815*, Aabenraa: Historisk Samfund for Sønderjylland, 2009.
- Hansen, Hans Schultz, Byerne i Slesvig ca. 1830-1914, *Sønderjyske Årbøger*, 2007, s. 69-104.
- Hansen, Hans Schultz, "Købstadsforfatning, universitetskapløb og nationalpolitik - Flensborg 1919-1920", i: Stella Borne Mikkelsen, Anne Dorthe Suderbo, Michael Dupont & Mikkel Thelle (red.), *En byhistorisk mosaik. Festskrift til Jørgen Mikkelsen*, Samfundet for Dansk Genealogi og Personalhistorie, København, 2019, s. 147-164.
- Harsberg, Vagn, *De sønderjyske amtsråd indtil 1970*, Aabenraa: Sønderjyllands Amtsråd, 1984.
- Henningens, Lars N., *Vojens viser vejen. En sønderjysk stations- og industriby. Tiden 1864-2006*, Vojens: Lokalhistorisk Forening for Vojens-Området, 2018.
- Jacobsen, N.H., Debatten om de nordslesvigske jernbaners udvikling før 1864, *Sønderjyske Årbøger*, 1975, s. 21-85.
- Jacobsens, N.H., Debatten om de nordslesvigske jernbaners udvikling 1864-1920, *Sønderjyske Årbøger* 1976, s. 13-88.
- Jensen, Niels, *Sønderjyske jernbaner*, København: J.Fr. Clausens Forlag, 1975.
- Ousager, Steen, *Krige og fornyelse. På sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet bind II. 1914-1950*, Odense: DSB Jernbanemuseet, 1997.
- Pedersen, Ole Nørregaard, *Operation Genforening. Statsbanerne og Sønderjylland 1918-1928*, Odense: Danmarks Jernbanemuseum, 2001.
- Quellen zur Geschichte der deutsch-dänischen Grenzregion/Kilder til den dansk-tyske grænseregions historie III. *Der nationale Gegensatz/De nationale modsætninger 1864-1914*, Flensburg/Aabenraa: Institut für regionale Forschung und Information im Deutschen Grenzverein e.V., 1996, s. 356-361.
- Schack, Erik H., "Samfærdselsforholdene", i: Anker Kirkeby og Erik H. Schack (red.), *Sønderjylland som det er*, København: Gyldendal, 1920.
- Svendsen, Nicolai og Svend Thorsen, *Paa Vej til Danmark*, København: S.L. Møllers Bogtrykkeri, 1935.
- Viinholt-Nielsen, Lars, 1923: Den sønderjyske jernbanekommission afgiver betænkning. *Jernbanehistorisk Årbog*, 1998, s. 43-53.

Noter

1. Pedersen 2001.
2. Viinholt-Nielsen 1998, s. 43-53.
3. For denne vigtige henvisning og andre nyttige oplysninger takker jeg arkivar Lars Holmgaard Bak, Rigsarkivet Aabenraa.
4. Oversigt hos Hansen & Becker-Christensen 2009, s. 47f, 180-182 med tilhørende henvisninger. Gode kort med uddybende tekst hos Asmus, Kunz & Momsen 1995, s. 35-39, 73-77. Grundlæggende fremstilling er N.H. Jacobsens to artikler: Jacobsen 1975, s. 21-85 og 1976, s. 13-88.



5. Hansen 2007, s. 69-104.
6. Stationsbyens opståen og udvikling er senest og mest dybtgående undersøgt hos Henningsen 2018.
7. Jacobsen 1976, s. 37-43, *Quellen zur Geschichte der deutsch-dänischen Grenzregion/Kilder til den dansk-tyske grænseregions historie III. Der nationale Gegensatz/De nationale modsætninger 1864-1914*, 1996, s. 356-361.
8. Svendsen & Thorsen 1935, s. 34 og 69. Se også Schack 1920, s. 285.
9. Hansen 2019, s. 147-164, især s. 155-159.
10. Ibid, s. 159-161.
11. Kommissorium trykt i *Betænkning afgiven af Den sønderjyske Jernbanekommission*. København 1923, s. 11f (herefter: Betænkning). <https://www.jernbanen.dk/pbaner.php?s=173> (siden besøgt 25.8.2020).
12. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1456, journalsager – jernbaner 2377/1924. Kommissionens forhandlingsprotokol. Maskinskrevne referater i nr. 1455.
13. Om "den store vejplan", se Andersen 2008, s. 231 f. Vejplanen blev godkendt af regeringen den 12.4.1921. Se også Harsberg 1984, s. 185-191.
14. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1456, journalsager – jernbaner 2377/1924. Kommissionens forhandlingsprotokol. Maskinskrevne referater i nr. 1455.
15. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1457, trykt oversigt: *Andragender om Anlæg af nye Baner og Ombygning af bestaaende Baner i de sønderjyske Landsdele*. København 1921. Suppleret med oversigt i Betænkning, s. 5-9. Endvidere nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
16. Betænkning, s. 64-69.
17. Betænkning, s. 70-74.
18. Ibid, s. 75-82.
19. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
20. Betænkning, s. 83.-84.
21. Ibid, s. 85f.
22. Ibid, s. 87.
23. Betænkning.
24. Ibid, s. 121-128, 110.
25. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
26. Betænkning, s. 167-174 og RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
27. Ibid, s. 94-103. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
28. Betænkning, s. 106-113. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
29. Betænkning, s. 159-163.

Det længst varende resultat af Den sønderjyske Jernbanekommissionens mange planer var statsbaneforbindelsen fra Sønderborg station over den nye Kong Christian X.s Bro til Mommark. Banen åbnede den 15. juni – på Genforeningsdagen – i 1933 og var i drift indtil 27. maj 1962. Her er et motortog litra MP 1934 ankommet fra Sønderborg til Mommark Færge, 1934 (tidligst).

30. Ibid, s. 93, 139-143.
31. Ibid, s. 114-120. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
32. Betænkning, s. 128-135. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af kommissionens besøg i Sønderjylland maj 1921.
33. Betænkning, s. 154-158.
34. Betænkning, s. 164-166, 176, 178-181.
35. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af mødet 31.5.1921.
36. Trykt i Betænkning, s. 49-58.
37. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af møderne 19-20.1.1922.
38. Betænkning, s. 13.
39. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1451, fortrolig Betænkning afgiven af det af den sønderjyske Jernbanekommission nedsatte Udvalg 30.3.1922 samt nr. 1455, maskinskrevet referat af møderne 6-7.4.1922.
40. Nørr, Hansen & Fransen 2002, især s. 15-54 og 551-558.
41. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af møderne 20-21.9.1922.
42. Ibid, referat af møde 16.10.1922.
43. Betænkning, s. 141f.
44. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1455, maskinskrevet referat af møde 23.11.1922.
45. Ibid, nr. 1456, forhandlingsprotokol, møde 29.11.1922.
46. RAK, Trafikministeriets arkiv nr. 1458, udtalelse 26.4.1923.
47. Ibid, udateret lovforslag.
48. Ibid, betænkning 15.2.1924.
49. Ibid, betænkning 26.3.1924.
50. Ibid, lov 29.3.1924.
51. Jensen 1975, s. 54, 63-66, 71-74. Om Mommarkbanen, se Bak 2008, s. 24-36.
52. Ousager 1997, s. 151-160.

Summary

South Jutland's reunification with Denmark in 1920 presented the Danish government and parliament with major challenges in terms of integrating the region. The goal was complete incorporation. This also applied to the railway. Danish State Railways' (DSB) takeover of the German Reichsbahn's railway lines, stations and rolling stock, as well as a significant number of staff took place without major complications. However, that did not complete the process of integrating the railway. The South Jutland railway network had to be adapted to the Danish infrastructure. Connections had to be turned from the south to the north. The article analyses the challenges related to the South Jutland railway in light of the region's reunification with Denmark. Particular focus is given to the South Jutland Railway Commission, established by the Ministry of Public Works in the late 1920s and chaired by the director general of DSB Theodor Andersen-Alstrup, with 19 ordinary members: the political parties' parliamentary spokespersons for the railway, local representatives from South Jutland and railway officials.

The South Jutland Railway Commission went about its work thoroughly. The Commission organised eight meetings, four of which spanned two days, as well as a week-long trip covering all areas of Southern Jutland, later followed by a day trip to Sønderborg. It received a large number of written proposals for the construction of railways, and it listened to numerous deputations. More than 20 proposals were presented, all discussed and assessed by the experts. About half of these were subject to particularly thorough analysis. The final report was a comprehensive publication of over 180 pages, most of which were printed inquiries from the population. The strategy was to allow the people of South Jutland (both inside and outside of the commission) to speak, and then select the best proposals from the many received for realisation.

This principled responsiveness was commendable, but also obscured the fact that the Commission was not working from an overall concept of the future importance of railways as a transport system – in terms of long-distance

transport between regions, regional traffic between cities and local traffic between cities and their hinterlands, or in relation to the roads. At best, it could be said that the purely local railways were assigned minor importance. The hesitant role of the railway experts in the Commission may have contributed to this. For a long time, they listened patiently. Only as the decision approached did the chairman and the other experts become more involved.

The lack of an overall concept may have been due to the fact that the Commission's work took place during a time when the railways were at a crossroads. World War I meant a big leap forward for the truck as a means of transporting people and equipment. However, the consequences had only dawned on a few of the members, who asked critical questions about the future of the railway, but received the disarming answers one might expect from a commission where railway experts and railway rapporteurs had been given many of the seats. There was never any fundamental discussion. The vast majority of commission members maintained an uncritical preconception that railways would be the mode of transport of the future. They held on to the importance of the railways in the good old days before 1914, and suggested that the South Jutland region was spun into a web of private local railways.

On other more general issues, the commission was divided. The issue of national versus private railways played a specific role. This debate was somewhat ideological in nature, as two Social Democrats, with their desire to have exclusively national railways, were faced with centre-right politicians and officials who preferred private railways. However, there was also an economic perspective, where the people of South Jutland feared great financial burdens if municipalities and counties were forced to pay for the construction and operation of the private railways. There was also a tendency for the people of South Jutland to see the railway issue from a reunification perspective, with an emphasis on regional development opportunities. This perspective was not as prevalent among the members from the



Helt uafhængigt af jernbanekommissionen fik Paddborg station en central betydning i kraft af den nye grænse. Det betød en stor vækst i det lille bysamfund, der blev Sønderjyllands sidst anlagte stationsby. Her ses stationen ca. 1923. I spor tre længst til højre er det danske eksprestog ankommet. Alle passagerer skal skifte til det tyske tog i spor 2. Spor 1 er belagt med godsvogne, så langt øjet rækker. De rejsende strømmer tværs over sporene for at komme igennem pas- og toldkontrollen – en forudsætning for at komme med det tyske tog. Det var en udfordring at gøre en så lille station til grænsestation. En ny stationsbygning blev derfor opført i 1928.

old nation. In particular, there was disagreement between members from the Kolding area, who wanted the Kolding South Railway Company (Kolding Sydbaner) to expand its activities in the Christiansfeld area and down towards Haderslev, while members from Haderslev, and particularly Aabenraa, wanted good northern connections from the southern regions as well. Some members would favour the central part of Southern Jutland and wanted to promote regional development there, while others wanted to connect Als with Sundeved and Funen. Such regional and local patriotic preferences, however, were only to be expected.

It is easy to review the commission's recommendations with the benefit of hindsight. A stronger focus on long-distance traffic would probably have strengthened the case for an east coast line running Kolding-Christiansfeld-Haderslev-Aabenraa-Tørsbøl, which would have meant a fundamental, albeit expensive, solution to the longstanding problem with the old Jutland railways: that the main line bypassed the market towns that were instead reached via side tracks. Instead, they proposed a national railway connection between Sønderborg-Aabenraa-Rødekro, while the proposed private railway Taps-Haderslev may have given the latter better connections to the north, but did not improve the connection between Haderslev, Aabenraa and

Sønderborg. In its desire to accommodate the government and its cost-cutting measures, the commission abandoned the ideal overall solution. An east coast railway would probably have remained in operation today, and supported the South Jutland market towns on the east coast. In addition, the commission proposed the following private railways: Sønderborg-Mommark, Vojens-Gram-Ribe, Rødekro-Løgumkloster-Bredbro-Ballum, Vejen-Skodborg-Rødding-Gram-Agerskov-Bedsted and a low road-rail bridge over the Alssund.

When comparing the recommendations of the South Jutland Railway Commission to the railways that were actually built in South Jutland after 1920, the result is very modest. The recommendations were pared down due to the political considerations, but first and foremost, developments meant that no one was interested in realising the private railway proposals. Instead, the Rødekro-Løgumkloster line was opened as a national railway in 1927, only to be closed again as early as 1936. It was also necessary to establish the Mommark line as a national railway. It opened in 1933 and existed until 1962. The only lasting result of the great expectations that the South Jutland Railway Commission had raised and the great work it had done, was King Christian X's Bridge across the Alssund sound. It was inaugurated in 1930 and still exists as a road bridge.





*Side 58-59: Tidligere karantænehus
i Helsingør, overtaget af DSB/
telegrafvæsenet i 1890, nedrevet 1954.*

Med pandemien som blind passager

Jernbanens rolle i spredningen af pandemier

Af Maria Breddam Slæggerup

Julie Hansen var 14 år gammel, da den spanske syge i 1918 kom til Søllested på Lolland. Sammen med sin mor, far, lillesøster og storebror boede hun i en rødstensvilla tæt på byens kirke, hvorfra man tydeligt kunne høre begravelses-klokkernes vedvarende kimen. Hver dag stod hun i sin storebrors gartneri og bandt krans til de mange ofre for den spanske syge, som blev begravet på den nærliggende kirkegård. For den lille familie i rødstensvillaen fik den voksende epidemi også tragiske konsekvenser. Det var en ældre bror, som bragte smitten med sig, og snart lå både far, mor, lillesøster og storebror i sengen. Julie måtte nu ikke blot tage sig af familien, når distriktssygeplejersken ikke havde mulighed for at hjælpe. Hun var også blevet eneansvarlig for sin storebror Wilhelms gartneri, som skulle isoleres mod den kommende nattefrost. Som julen nærmede sig, lykkedes det Julies mor, far og lillesøster at bekæmpe den spanske syge, men for Wilhelm så det ikke lyst ud. Dagen før sin 15-års fødselsdag d. 14. december, måtte Julie sige farvel til sin storebror. For sin brors skyld forsøgte hun at drive gartneriet videre men måtte til sidst give op. "Jeg græd, da de kørte bort med det hele. Det var en meget sørgelig dag, da det hele blev kørt væk. En sørgelig dag og en sørgelig tid".¹⁾

Allerede tilbage i august havde man set de første smitte-tilfælde på Lolland-Falster. Konklusionen fra de lokale læger var, at det var besøgende fra København, der havde bragt den med sig. Da smitten først var kommet til Lolland-Falster, kunne man følge spredningsmønsteret langs jernbanestrækningen fra Nakskov i vest til Kragenæs i nord.²⁾ Og det var ikke kun på Lolland-Falster, at man så dette mønster. I slutningen af oktober fulgte en kredsløge fra Frederikshavn smittens bevægelse mod syd, i hvilken retning den slog følgeskab med jernbanen.³⁾

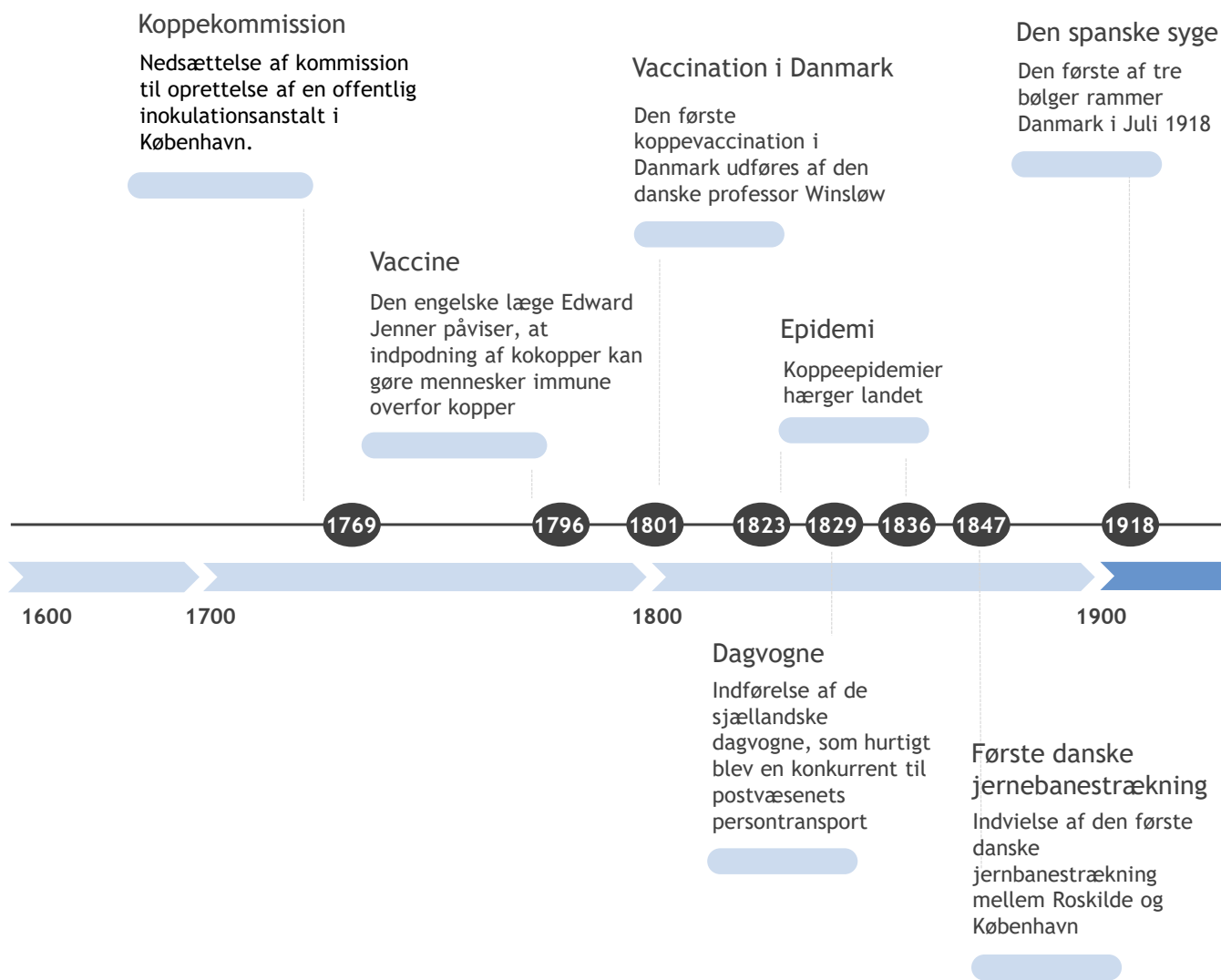
Jernbanen binder Danmark sammen

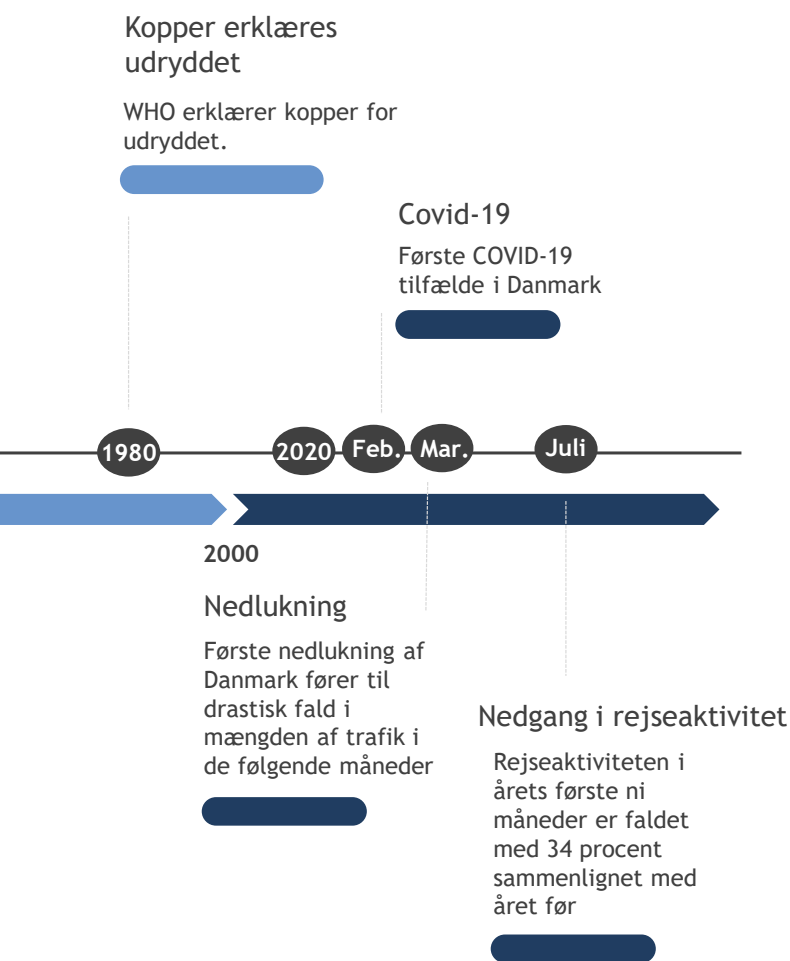
Anlæggelsen af de danske jernbaner i midten af 1800-tallet fik på flere områder stor betydning for Danmark og dets udvikling. Jernbanenettet forbandt landet og gjorde trans-

porten på tværs af øer og egne både hurtigere og lettere. Fra strækningen mellem København og Roskilde åbnede i 1847 og frem til 1930 udbredte banenettet sig til at dække det meste af landet, og ved udbruddet af den spanske syge i Danmark i 1918 talte man om, at der nu var "en bane til hver mands dør". De mange stationsbyer, der voksede frem i disse år, og den omfattende transport med landbrugsvarer til og fra havnene skyldte deres eksistens til jernbanen.

Det var dog ikke kun passagerer og gods, som nød godt af de mange banemil, der bredte sig hen over landkortet. Med den øgede transport fulgte også mere uvelkomne gæster – blandt disse, smitsomme sygdomme, som trivedes i de ofte tætpakkede vogne. Hvor spredningen af førindustrielle epidemier som kopper ramte de jyske egne langt fra hovedstaden i samme tempo som det tog at gå eller tage postvognen dertil, gjorde jernbanen det muligt for en epidemi at brede sig hen over landet så hurtigt, at det skabte nye udfordringer for smitteinddæmningen.

Nærværende artikel vil derfor undersøge den offentlige transports rolle i spredningen af pandemier i Danmark. Som eksempler er valgt henholdsvis kopper og den spanske syge. Begge meget smitsomme pandemier, som spredtes gennem dråbeinfektion, direkte kontakt eller via overflader, og dermed havde optimale betingelser i tætpakkede transportmidler. De to pandemier har omkring 100 år imellem sig. Koppepandemien slog til flere gange, men ramte især Danmark omkring 1820'erne, mens den spanske syge hærgede i årene 1918-20. Imellem disse to tidsperioder ændrede udbredelsen og brugen af offentlig transport sig markant. Ved at sammenligne de to pandemiers udbredelse på tværs af landet, og hastigheden af denne udbredelse, kan det give en indikation på, hvilken betydning 1800-tallets industri- og transportudvikling havde for udbredelsen af de to pandemier – og dermed jernbanens rolle i pandemiers spredning. Artiklen vil herefter perspektivere analysens konklusioner til det 21. århundrede og arbejdet med at hindre spredning af pandemier – både på tværs af Danmark og resten af verden. Med nutidens massetransport – herunder i særdeles-





hed flytransport – kan smitten potentielt spredes meget hurtigt til hele verden, så forebyggelsesprocessen skal være effektiv. Hvad gør man for at undgå smittespredning – nu og i fremtiden?

Koppepidemier i Danmark

Det er vanskeligt at fastsætte, hvornår kopper første gang ramte Danmark og Norden. Som med andre sygdomme kan man ikke være sikker på, om det samme navn går igen på tværs af kilderne, og således kan betegnelser som "en stor død" eller "en svær pestilens" betyde mange forskellige sygdomme.⁴⁾ Ser man på den nuværende COVID-19-pandemi, har der for eksempel været tvivl om, hvorvidt nogle af de tidligste COVID-19-udbrud blev forvekslet med almindelig sæsoninfluenza. Ligeledes er dødstallene for COVID-19 blevet rapporteret forskelligt fra land til land, da der har været stærkt divergerende opfattelser af, hvornår et dødsfald var relateret til COVID-19, og hvornår det ikke var.⁵⁾ Når man i dag kan have svært ved at fastsætte tidspunktet for koppepidemiernes indtog og hvilket omfang det havde i Danmark, er det altså en problematik, vi stadig står over for med moderne sygdomme og epidemier. Sikkert er det dog, at kopperne for alvor gjorde deres indtog i Danmark i 1600- og 1700-tallet, da hyppige epidemiudbrud med høj dødelighed gjorde sygdommen frygtet i alle samfundslag.⁶⁾

Kopper er en meget smitsom sygdom, forårsaget af Variolavirus. De findes både i formen Variola major og Variola minor. Mens Variola minor giver et forholdsvis mildt sygdomsforløb med en dødelighed på under én procent, ligger dødeligheden for Variola major på omkring 30 procent. Virussen smitter primært ved dråbeinfektion eller direkte kontakt, og en meget lille dosis er tilstrækkelig, hvorfor kopper er stærkt smitsomt. Før vaccinen opfindelse blev stort set alle ramt. Efter smitte går der 8-16 dage, før symptomerne viser sig. Høj feber og stærk hovedpine følges af røde udslæt, som starter i ansigt og mund, men efterhånden spreder sig til resten af kroppen. Udslættet

udvikler sig til små blærer med klar væske, som senere viser sig som betændte ansamlinger. Efter noget tid udtørres disse betændte knopper, og der dannes sårskorper, som falder af efter tre-fire uger. Da den koppesygge kan smitte fra cirka én dag før der dannes udslæt til den sidste sårskorpe falder af, efterlader det en relativt lang periode, hvor den syge er smittefarlig.⁷⁾

Håndteringen af kopper er på mange måder historisk, da sygdommen både var årsag til opfindelsen af verdens første vaccine og var den første sygdom til at blive erklæret udryddet på verdensplan. Inden den engelske læge Edward Jenner i slutningen af 1700-tallet påviste, hvordan indpodning af kokopper kunne gøre mennesker immune over for kopper, var inokulation – indpodning af materie fra en koppe-



Edward Jenner udfører i 1796 sin første vaccination på den otteårige James Phipps. Maleri af Ernest Board, 1796, i Welcome Collection.

blære til en rask person – en relativt udbredt forsøgs- metode mod kopperens hærgen. Selvom metoden typisk gav et mildere sygdomsforløb og beskyttede mod senere tilfælde af kopper, var den dog ikke helt ufarlig og kunne forårsage både komplikationer og død. Jenners vaccine udmærkede sig ved bedre og mere sikre resultater.⁸⁾

I Danmark nedsatte man allerede i 1769 en kommission til oprettelsen af en offentlig inokulationsanstalt i København. Blandt kommissionens medlemmer var Christian VII's livlæge Johan Friedrich Struensee, som personligt inokule- rede kronprins Frederik VI i 1770.⁹⁾ Inokulation blev – modsat den senere vaccine – aldrig lovpligtigt men gjort tilgængelig for dem, der ønskede det. Kort efter Jenner offentliggjorde sine vaccineobservationer, udførte profes- sor Winsløw i 1801 de første vaccinationer i Danmark med materie, som angiveligt var videregivet til den danske læge af Jenner selv.¹⁰⁾

Vaccinationens indførelse i Danmark betød dog ikke et endeligt farvel til de frygtede koppeepidemier, omend det ganske sikkert påvirkede sygdommens dødelighed. I første halvdel af 1800-tallet afløste den ene koppeepidemi den næste med kun få år eller måneders mellemrum. I nærvæ- rende artikel fokuseres der på epidemiens forløb i perio- den 1823-1836, da de hyppige epidemier i denne periode gør det vanskeligt at adskille dem og dermed fastslå de enkelte spredninger på tværs af landet. Et eksempel på dette er smitteforløbet i København 1823-1825.

I slutningen af 1823 blev København ramt af en koppe- epidemi, som vedblev med at bringe nye smittede frem til marts 1825. Herefter var der tilsyneladende ingen smittede i København frem til november 1825. I mellemtiden var epide- mien nået til Vendsyssel. Distriktskirurg og læge ved Hjørring Amts Sygehus, Peder Vilhelm Sünckenberg, skrev i oktober 1825 om epidemien, at den var bragt til Vendsyssel af en stykkusk,¹¹⁾ som var vendt hjem fra tjeneste i København. I Vendsyssel registrerede man smitten i juni 1824, og den blev på egnen til 1826. I november 1825 var København at- ter ramt af kopper. Denne gang var smitten tilsyneladende

Koppevaccine

Selvom man i dag taler om vaccine som en bred betegnelse, er den oprindelige betydning af ordet tilknyttet koppevaccinen.

Vaccine stammer fra det latinske ord *vaccinus*, som betyder "som vedrører en ko" (ko = vacca, oprindelig kun om koppevaccine). Den engelske læge Edward Jenner påviste nemlig, at indpodning af kokopper kunne gøre mennesker immune over for kopper.

Koppevaccinen viste sig siden så effektiv, at kopper som den første sygdom nogensinde blev erklæret udryddet på verdensplan i 1980.

Kilder: Ordnet.dk og Danmarkshistorien.dk.

kommet retur fra Vendsyssel med en soldat, der var vendt tilbage til København efter et ophold i det nordjyske.¹²⁾ Det interessante er her, at smitten bevægede sig så langsomt fra landsdel til landsdel, at koppeepidemien nåede at dø ud i København, før smitten igen kom retur fra Vendsyssel.

Vaccinationens indførelse ændrede myndighedernes til- gang til kopper og var i nogle tilfælde årsag til en nedpriori- tering af karantænerogler og isolation, selvom kopperne stadig havde alvorlige konsekvenser for mange mennesker, som endnu ikke var vaccinerede. Ved lokale udbrud blev handlingsmønsteret som regel at vaccinere så mange som muligt i området for at minimere sygdommens konsekven- ser. Efterhånden gik man helt bort fra de etablerede tiltag til inddæmning af smitten og satsede stort på, at vaccinen med tiden ville få bugt med kopperne. Denne strategi for- klarer de mange koppeudbrud i begyndelsen af 1800-tallet, som nærmest kan siges at udgøre én lang epidemi.

Efter hovedstadens indbyggere havde været forskånet for kopper i næsten 14 år, gjorde sygdommen i slutningen af 1823 igen sit indtog i København. I årene 1823-1836 her-

skede koppeepidemien på tværs af landet og med veksellende styrke fra København til Aarhus og fra Vendsyssel til Marstal. Da man nu i mange år var gået fri af kopper i Danmark, iværksattes straks foranstaltninger til at standse epidemien. Den 17. januar 1824 blev der på foranledning af det danske kancelli nedsat en kommission til dette formål. Kommissionen påbegyndte straks etableringen af et koppehospital på Søkvæsthuset i København. De, der allerede var indlagte med kopper på de almindelige hospitaler, blev flyttet til Søkvæsthuset, mens de, der havde plads og mulighed for at isolere de kopperamte i eget hjem, fortsat måtte gøre, som det var bestemt jævnfør *Forordning for Danmark og Norge ang. Vaccinationen af 3. april 1810*.¹³⁾ De familier, der ikke havde denne mulighed, var pålagt at indberette enhver koppesmittet og derefter lade den eller de smittede indlægge på Søkvæsthusets koppehospital. Sikkerhedsforanstaltningerne ved koppehospitalet var sat stort op. Al adgang til hospitalet var spærret, ligesom de betjente, der var ansat på hospitalet, ikke måtte forlade stedet. Kommunikation med omverdenen foregik gennem et vindue i gården, og når de syge blev hentet ind på hospitalet, skete det i en særlig koppekaret. Alle hospitalets patienter skulle medbringe eget tøj og sengetøj, som herefter blev rensat og røget. Med disse tiltag håbede man at kunne begrænse smitten til hovedstaden og slå den ned så hurtigt som muligt.¹⁴⁾ I længden viste det sig dog ikke muligt, og stille og roligt begyndte aviserne i andre dele af landet at berette om smittetilfælde. Tit blev ansvaret for smittespredningen pålagt én eller få personer, som da avisen *Den Kongelige privilegerede Viborger Samler* den 6. maj 1836 bragte følgende notits: "De naturlige Kopper er ved en Reisende fra Randers Egn blevne førte til Horsens".¹⁵⁾ Det er svært at forestille sig, at en notits som denne kunne finde vej til avisspalterne i dagens Danmark. Med den eksplosive udvikling af massetransporten, og antallet af rejsende på tværs af landet, ville det aldrig kunne lade sig gøre at personhenføre sygdomssmitte på denne måde, men i 1836 tillod transportudbredelsen stadig den slags konklusioner.

Offentlig transport anno 1800

På tidspunktet for koppeepidemiernes genindtog i Danmark i begyndelsen af 1800-tallet var transporten på tværs af landet endnu langt fra skinner og damp. Ønskede man ikke at gå, hvilket stadig var en meget udbredt transportform, var der mulighed for at transportere sig via postvæsenet – enten med ekstrapost eller en forbindelse med pakkeleverancer. I 1829 åbnede en ny mulighed sig med indførelsen af dagvognene, som på faste tidspunkter transportererede passagerer til byer uden for postvæsenets rutenet. Denne transportform blev hurtigt populær, og i 1832 transporteredes omkring 10.000 mennesker med de sjællandske dagvogne, mod postvæsenets godt 8.300 passagerer på tværs af hele monarkiet. Til sammenligning blev der i 2. kvartal af 2019 transporteret omkring 54.252.000 passagerer via jernbanen på tværs af Sjælland.¹⁶⁾ Befolkningstallet i 1832 lå på 1,2 millioner, hvilket i 2019 var steget til 5,8 millioner.¹⁷⁾ De 10.000 mennesker, der i 1832 rejste med de sjællandske dagsvogne, svarer altså til omkring 1 procent af befolkningen (på et år), mens de cirka 54 millioner, som benyttede sig af jernbanetransport på Sjælland i 2. kvartal af 2019, i gennemsnit svarer til næsten 600.000 passagerer pr. dag eller 10 procent af Danmarks befolkning. Den procentvise forskel bliver kun endnu større, hvis man inddrager bustransport.

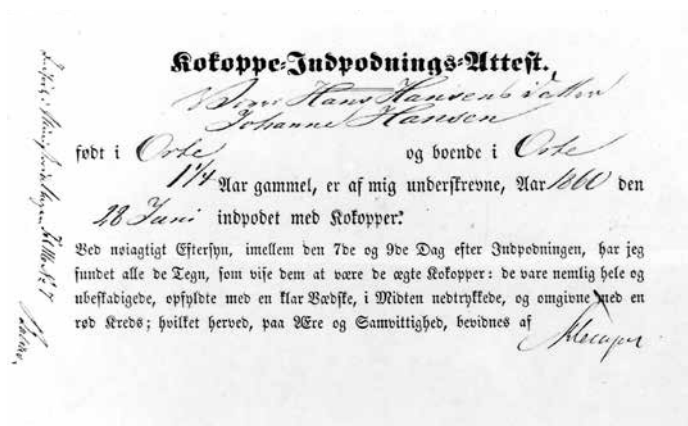
Den sparsomme rejseaktivitet til trods viste indberetninger fra læger rundt om i landet, at koppesmitte efterhånden bredte sig til resten af Sjælland, Øerne, Fyn og Jylland. Det faktum at den til formålet udpegede kommission ikke havde succes med at begrænse kopper til København, gjorde efterhånden flere sundhedspersoner skeptiske over for effektiviteten og nødvendigheden af disse foranstaltninger. I *Beretning om den i København fra året 1828 til 1830 herskende koppeepidemi* reflekterede den danske læge Børge Hoppe (1796-1865) over, hvordan man i København fra 1823 og frem til bogens udgivelse i 1831 kun i korte perioder havde været fri for kopper. På den baggrund konkluderede Hoppe, at karantænestrategien reelt var uden effekt, da det

ikke var praktisk muligt at gennemføre de konkrete tiltag. Særligt argumenterede Hoppe imod den bestemmelse, at man som koppesmittet var tvunget til at lade sig indlogere på Søkvæsthusets koppehospital, hvis ikke man havde plads til at lade syge isolere sig i eget hjem. Det ville blandt andet få den konsekvens, at mange sygdomsudbrud ikke blev anmeldt.¹⁸⁾

Syv år før Hoppes konklusioner om karantænevæsenet i København stod distriktskirurg og læge ved Hjørring Amts sygehus, Peder Vilhelm Sünckenberg, over for en koppe-epidemi i Vendsyssel. I 1824 blev de koppesyge indlagt på sygehuset og isoleret fra andre patienter. Et stigende smittetal i 1825, samt lokale udfordringer med dårlige veje og stormvejr, betød dog, at mange i stedet måtte isolere



Det tidligere karantænehus i Helsingør, som modtog fremmede syge, der kom til byen. Huset er opført senest i 1811. Da Nordbanen blev ført igennem til havnen i 1890/91, overgik karantænehuset til DSB og/eller telegrafvæsenet. Huset lå ud for stationens varehus ved Svingelport/Jernbanevej. Her fotograferet i 1953, året før nedrivning af bygningen.



Kokoppeindpødningsattest. Dokumenterer, at den 1-årige Johanne Hansen i 1860 blev indpødet med kokopper (Paarup Sogns lokalhistoriske arkiv).

sig i egne huse, hvor der blev etableret et vagthold til at sikre, at de syge ikke brød isolationen. I en bekendtgørelse af 6. oktober 1825 reflekterede Sückenberg over effekten af isolationen og vagtholdene. Heri konkluderede han, at det reelt ikke var muligt at inddæmme epidemien på denne måde, da der kunne gå lang tid mellem sygdomsudbrud og anmeldelse, ligesom de lokale bønder, som blev bedt om at agere vagthold, ofte selv brød isolationen ved at gå ind til de syge om natten, eller når det blev dårligt vejr.¹⁹⁾

Da det ikke lykkedes at udrydde koppeepidemien med de i 1810 og 1824 etablerede tiltag, ophævede man pr. 1. maj 1835 de koppesmittedes forpligtelse til at lade sig indlægge på koppehospitalet eller betale for en karantænevagt ved hjemmeisolation. Samtidig blev Søkvæsthusets koppehospital nedlagt.²⁰⁾ Som det er udtrykt i en samtidig udgivelse, var det nu "en husfaderlig pligt for enhver, i hvis husstand sygdommen viser sig, at afværge alt overflødigt samkvem mellem de smittede og andre, samt i øvrigt iagttage enhver forsigtighedsregel, som kan tjene til at forhindre smitten".²¹⁾

Koppeepidemien i Danmark i første halvdel af 1800-tallet fulgte et interessant spredningsmønster, eftersom smitten lige så langsomt flyttede sig fra landsdel til landsdel og, i perioder, kun hærgede ét sted ad gangen. Modsat senere epidemier og pandemier som den spanske syge, der med én fejende bevægelse lagde landet ned, var koppesmitten ikke et landsdækkende problem. Det gjorde den ikke mindre tilstedeværende for datidens mennesker. Smitten ramte efterhånden alle egne af landet, og på trods af, at man i flere år havde haft en vaccine, fortsatte kopper med at ramme bredt, og mange døde stadig af sygdommen. Da koppesmitten ramte København i 1823, forsøgte man at indføre karantæneeregler og isolationstiltag, som skulle sikre, at smitten ikke spredte sig, men af mange grunde var det uden reel effekt. Lige så langsomt bredte smitten sig til alle egne af landet. En af grundene til at inddæmningsstrategien ikke var særlig succesfuld på dette tidspunkt var, at karantænevæsenet var styret lokalt. I 1824 nedsattes en kommission i København til at iværksætte tiltag til

standsning af epidemien, men dens virke strakte sig ikke uden for hovedstaden, hvor læger og lokale kommissioner selv måtte afgøre, hvad der skulle til for at stoppe spredningen af kopper. Manglen på ensretning og befolkningens forskellige tilgange til isolation gjorde det vanskeligt at kvæle epidemiens fremmarch. Efter ophævelsen af de i 1810 og 1824 etablerede tiltag satsedes stort på vaccinen som den endelige kur, og med tiden lykkedes det også at bekæmpe kopper – både i Danmark og på verdensplan. Allerede med udstedelsen af *Forordning for Danmark og Norge ang. Vaccinationen* i 1810 måtte den enkelte borger fremvise dokumentation for vaccination eller overvundet koppesygdom for at kunne blive konfirmeret, gift, gå i skole, få en læreplads eller gøre militærtjeneste.

Sammenhængen mellem koppeepidemierne i Danmark og datidens transportsystemer kan ikke fuldstændig af-dækkes, da det ikke er muligt at få fastslå præcis, hvor mange mennesker, der transporteredes på tværs af landet. Hvad man imidlertid kan reflektere over, er effektiviteten af spredningen af henholdsvis sygdom og vaccine og deres afhængighed af den offentlige transports udbredelse. På det ene side viser det sig ganske tydeligt, at udbredelsen og effektiviteten af offentlig transport i første halvdel af 1800-tallet afspejledes i hvor lang tid, det tog for koppesmitten at nå fra København til for eksempel Vendsyssel. Som tidligere nævnt nåede epidemien i København at dø ud på den tid det tog for smitten at nå til Vendsyssel og tilbage igen, så det – formentlig – har været en tilrejsende, der startede en ny epidemi i København. På den måde kan man diskutere, om koppeepidemierne i Danmark i begyndelsen af 1800-tallet nærmere bør karakteriseres som lokale udbrud, da der tilsyneladende har været perioder helt uden smitte i alle landsdele på forskellige tidspunkter i perioden 1823-1836. Uanset hvad, er smittebilledet et helt andet end under den spanske syge små hundrede år senere.

Kigger man herefter på udbredelsen af koppevaccinen på tværs af landet, er det heller ikke helt uvæsentlig at

overveje, hvordan antallet af henholdsvis smittede og vaccinerede havde set ud, hvis landet havde været forbundet af jernbaneskiner i 1823. Mens smitten bevægede sig langsomt, var det samme tilfældet for vaccinen, og det har ganske givet været vanskeligt at få vaccinen bredt ud de steder der lå langt fra alfarvej. Et begrænset antal læger til store områder betød, at lægerne skulle rejse langt for at nå ud til

alle, hvilket dels var besværliggjort af lange rejsetider og dels, at de måtte foretage den samme rejse to gange for at kontrollere om vaccinen virkede, som den skulle. Manglen på læger og den lange transport uden for hovedstaden førte til, at andre embeder fik tilladelse til at foretage vaccinationer. Af kirkebøgernes konfirmandlister fremgår det, at der i Nordjylland både blev udført vaccinationer af en skolelærer,



H.G.F. Holms (Heinrich Gustav Ferdinand Holm (1803-61) akvarel af toget i retning mod København, der passerer viadukten ved Gamle Carlsberg, 1849 – to år efter Sjællandske Jernbane-Selskab åbnede strækningen København – Roskilde.

en godsejer og en amtmandinde samt flere præster. Det faktum, at vaccinationen ikke kun blev holdt på lægernes hænder, har foranlediget en diskussion om, hvorvidt en række vaccinationer blev udført forkert eller aldrig kontrolleret, og som konsekvens heraf var nytteløse.²²⁾ Et mere udbredt og effektivt transportsystem ville derfor, formentlig, både have haft den konsekvens, at koppepidemien havde bredt sig hurtigere og voldsommere, og samtidig givet mulighed for et bedre og mere effektivt vaccinations-system, hvor lægerne hurtigere kunne bevæge sig til og fra et bredere udsnit af befolkningen.

Spredning af den spanske syge

Meget var sket på transportområdet i årene mellem de hyppige koppepidemier i 1800-tallets begyndelse og den spanske syges voldsomme hærgen i 1918. Siden den første jernbanestrækning i Danmark var åbnet den 26. juni 1847, var mængden af skinner, materiel og passagerer kun vokset, og hastigheden, hvormed den rejsende kom fra sted til sted, var i eksplosiv stigning. Hvor landtransporten i begyndelsen af 1800-tallet var præget af postvæsenets persontransporter, lykkedes det efterhånden jernbanerne at overflødiggøre denne form for transport. Ved udgangen af 1912 indstillede Post- og Befordringsvæsenet sin persontransport, som nu ikke længere kunne konkurrere med skinnedriften. Her på den anden side af århundredskiftet behøvede man ikke at se langt efter den nærmeste jernbanestation, som de fleste steder i landet ikke var mere end 5-10 km. væk.²³⁾ Fra statens overtagelse af Det Sjællandske Jernbaneselskab i 1880 og frem til 1914 var de statslige banestrækninger vokset fra 1241 kilometer til 2100 kilometer, mens de private strækninger havde udvidet sig mærkbart fra 250 kilometer til 2000 kilometer. I 1914 blev der fragtet 24 millioner mennesker på tværs af statsbanenettet, som forbandt det støt voksende antal stationsbyer rundt om i landet.²⁴⁾ Med udbygningen af jernbanenettet fulgte nemlig de godt 500 stationsbyer,²⁵⁾ som

i slutningen af 1800-tallet og starten af 1900-tallet så dagens lys. Stationsbyerne fik betydning som centre for vareomsætning for landbrug- og landindustri, mens jernbanerne sørgede for transporten på tværs. I tilknytning til stationsbyerne fandtes blandt flere andre bygninger og funktioner, oftest en læge, et apotek eller et sygehus.²⁶⁾ Deri lå altså en vigtig udvikling i forhold til sundhedsvæsenets tilgængelighed i mindre byer og på fjerntliggende egne.

Sundhedsvæsenet havde ligesom jernbanen bredt sig ud over landet i løbet af de små hundrede år fra koppepidemien i København i 1823 til den spanske syges udbrud i 1918. Antallet af praktiserende læger var steget, ligesom de fleste danske købstæder i slutningen af 1800-tallet havde deres eget sygehus.²⁷⁾ Den 9. september 1902 blev Statens Serum Institut etableret med det formål at fremstille difteri-serum. Instituttet fik dog snart flere opgaver, og under den spanske syge deltog direktør Thorvald Madsen ofte i debatten om tiltag til inddæmning af smitten.²⁸⁾ Den 30. maj 1909 blev Sundhedsstyrelsen grundlagt og afløste dermed Det Kongelige Sundhedskollegium, som siden 1803 havde ført tilsyn med det danske sundhedsvæsen. Med Sundhedsstyrelsen udbyggedes den løbende centralisering af det danske sundhedsvæsen, som blev påbegyndt på dette tidspunkt.²⁹⁾ Fra Sundhedsstyrelsens grundlæggelse var der et tæt samarbejde mellem styrelsen og Statens Serum Institut, idet instituttets direktør var Sundhedsstyrelsens konsulent inden for epidemiske sygdomme.

Det var altså et mere sammenbundet land med kortere vej til både transport og sundhedsvæsenet, som den spanske syge fandt vej til i 1918. Mange beretninger fra epidemiens frontlinje viser, at der stadig var for få læger på landet, og mange landsbyer og bebyggelser lå trafikalt isolerede og havde ringere mulighed for at modtage hjælp og pleje. Sammenhængskraften var dog alligevel markant anderledes, end det var tilfældet i 1820'ernes Danmark. Denne udvikling var ikke uden betydning for den hastighed og kraft, hvormed den spanske syge spredte sig i 1918.



Taastrup stationsby anno 1912. I baggrunden ses den gamle stationsbygning fra 1847.

En influenzapandemi

Trods sit eksotiske navn hører den spanske syge til influenzafamilien. Udover den tilbagevendende sæsoninfluenza forårsager en ny influenzavirus en sjælden gang imellem en pandemi, hvor store dele af verden rammes af en influenza, som de fleste vil være modtagelige overfor. Dette var netop tilfældet med den spanske syge, ligesom det sidenhen er set med svineinfluenzaen i 2009. Udover almindelige influenzasymptomer som feber, tør hoste og hovedpine gav den spanske syge ofte åndenød, næseblod, blodig slimhoste og i nogen tilfælde en mørk kulør som følge af iltmangel. 10-20 procent af danske patienter udviklede lungebetændelse, og blandt disse patienter var dødeligheden særlig høj.³⁰⁾ Under epidemien var der flere teorier og videnskabelige meninger om sygdommens årsag og opbygning, men først i 2005 kunne man ved hjælp af et velbevaret offer for den spanske syge fastslå, at epidemiens anden bølge skyldtes influenzavirus af typen H1N1.³¹⁾

Ligesom det var tilfældet med kopper, og som vi oplever det under den nuværende COVID-19-pandemi, var den spanske syge stærkt smittefarlig og spredte sig gennem dråbesmitte fra host og nys, og ved direkte kontakt eller via

overflader. Ét af pandemiens helt store problemer var, at man ikke havde nogen helbredende behandling til hverken influenzaen eller den påfølgende lungebetændelse. Mange febernedsættende, hostelindrende, smertestillende og beroligende metoder blev taget i brug, men der fandtes ikke én gylden løsning.³²⁾ I Ejstrup ved Kolding, hvor sygeplejerske Else Madsen cyklede fra patient til patient, fik de mange syge for eksempel en kur bestående af danskvand blandet med kogt mælk, som skulle lindre brystmerter og vejrtrækningsproblemer.³³⁾

Epidemien ramte Danmark i tre bølger. Den første bølge varede fra juli til september 1918, anden bølge startede i oktober 1918 og fortsatte til april 1919, og tredje bølge rasede fra januar til april 1920. Anden bølge var den største og mest dødelige med omkring 650.000 anmeldte tilfælde. Her viste sig også det særlige kendetegn ved den spanske syge, at den langt overvejende ramte unge i alderen 15-40 år, hvilket ellers er usædvanligt for en influenzavirus.³⁴⁾ Netop den mandlige halvdel af denne aldersgruppe var i forvejen hårdt ramt efter fire års krig, som også nåede at få indflydelse på pandemiens spredning på tværs af kontinenter. Det vides ikke med sikkerhed, hvor den spanske syge op-

stod, men flere mener, at det var i USA i foråret 1918. Herfra bredte den sig til Europa, og i juli 1918 viste den sig i Nordafrika, Kina, Indien, Australien – og Danmark. Det er ikke svært at forestille sig, hvorfor sygdommen havde optimale betingelser.³⁵⁾ Tætpakkede togvogne fyldt med soldater blev transporteret på tværs af Europa, herunder store grupper af tyske soldater, som blev sendt fra den revolutionsramte østfront til vestfronten.³⁶⁾ Mangel på mad og et immunforsvar uden noget at stå imod med var i sig selv et svagt forsvar mod en hastigt voksende epidemi. Og når først én var syg, fulgte mange andre hurtigt efter.

Da pandemien ramte Danmark i sommeren 1918, var man fra politisk hold i begyndelsen meget forsigtig med at igangsætte nedlukninger, forbud og inddæmningstiltag i det hele taget. Først i august besluttede Undervisningsministeriet på opfordring af Sundhedsstyrelsen at give landets kommuneskoler bemyndigelse til at holde lukket frem til 2. september, hvis de vurderede, at det ville være gavnligt. Der var altså ikke tale om en ordre, og tiltaget gjaldt desuden ikke privatskolerne og statskolerne. På den baggrund valgte nogen skoler at lukke og andre at holde åbent, så noget gennemgribende tiltag var det ikke.³⁷⁾ Først da pandemi-



ens anden bølge ramte i oktober 1918, greb politikerne til stærkere midler. Efterhånden begyndte aviserne at flyde over med nyheder om den spanske syge, og hver dag kunne man læse om en ny familie, der var splittet ad af den herskende pandemi.

Helt fra den spanske syges ankomst til Danmark kunne man dagligt følge med i udviklingen både herhjemme og i udlandet. Den 2. juli 1918 skrev Nationaltidende om "Den europæiske Farsot", som på dette tidspunkt var udbrudt i Berlin og Wien og derfor kom faretruende tæt på Danmark. Avisen havde i den forbindelse henvendt sig til karantænelæge A. Clod-Hansen, som udtalte, at han "foreløbig [var af] den Overbevisning, at der overdrives stærkt i Meddelelserne".³⁸⁾ Informationen på tværs af landene på dette tidspunkt var dog stærkt begrænset, så det har været vanskeligt at udtale sig med tyngde i den ene eller anden retning. Fra denne notits den 2. juli til og med den 14. august bragte Nationaltidende hver dag nyt om den nye pandemi. Artiklerne skulle dog tilsyneladende i lige så høj grad bidrage til at berolige befolkningen som til at oplyse dem om pandemien. I Nationaltidende fra 11. juli 1918 hed det: "Vi kan sikkert med største Sindsro afvente "Den Spanske Syge", der formentlig ikke vil faa nogen lang Levetid her i Landet";³⁹⁾ og 5. august udtalte en Dr. J. om lukning af teatre, caféer, fabrikker og forretninger som forebyggelsesstrategi, at "saa drastiske Foranstaltninger kan naturligvis ikke træffes, naar det gælder en i og for sig saa uskyldig Sygdom som Influenzaen".⁴⁰⁾ Rundt omkring begyndte aflysninger at dukke op, men ellers var der ikke nogen større tiltag udover forlængelsen af skolernes sommerferie. På trods af at der endnu ikke var iværksat tiltag inden for den offentlige transport, formåede den spanske syge at begrænse transporten – til en begyndelse i hovedstadsområdet. I slutningen af juli var Københavns Sporveje så hårdt ramt af smitte, at man en

søndag måtte køre med færre bivoogne end ellers, da 250 funktionærer lå syge. Kort efter meddelte man dog fra Sporvejenes ledelse, at der ikke ville forekomme yderligere aflysninger af vogne, da man i stedet lod de raske funktionærer køre på deres fridage.⁴¹⁾

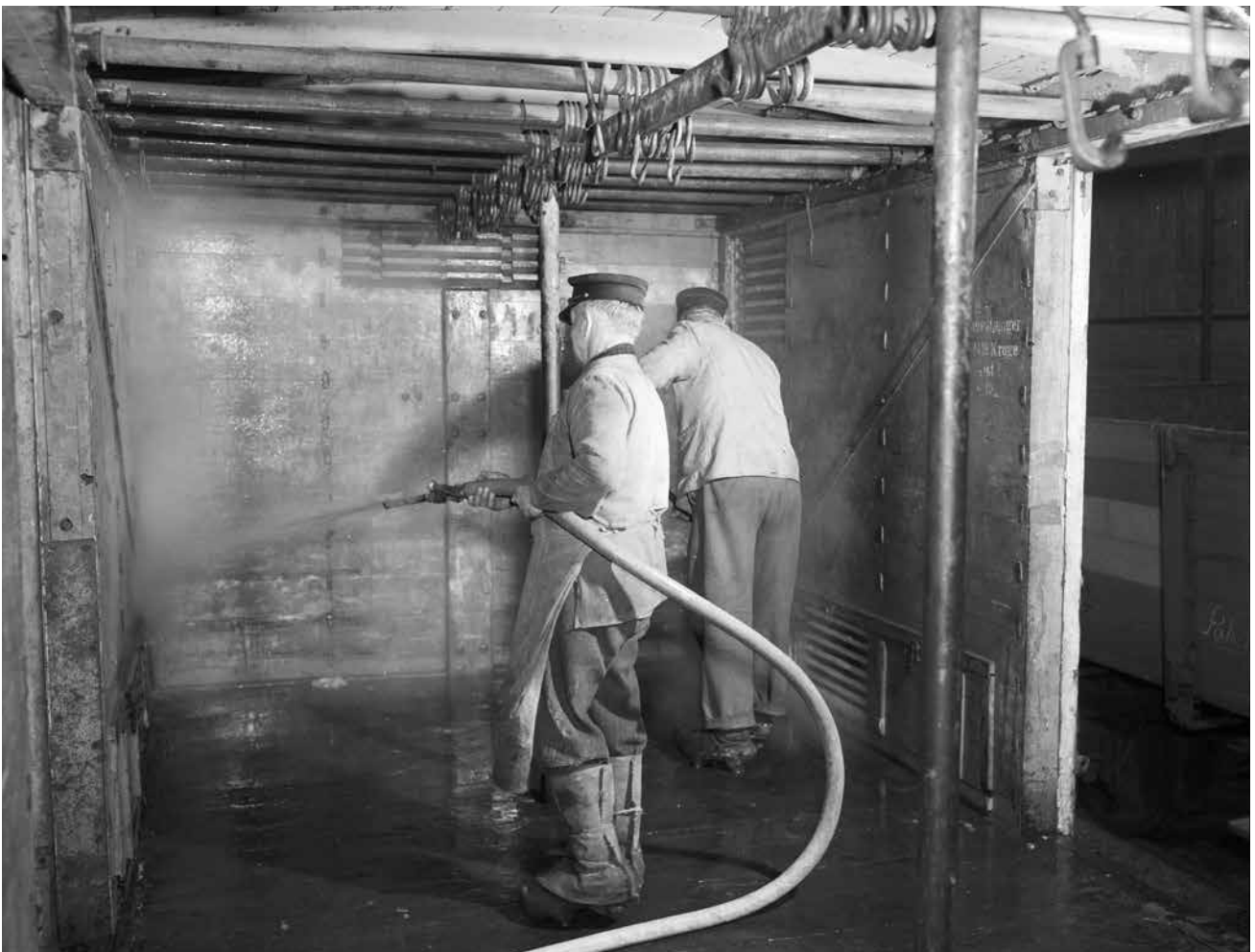
Transport af personer med smitsomme sygdomme

Selvom der i august endnu ikke var iværksat tiltag til indskrænkning af transporten på tværs af landet, havde man ved Statsbanerne allerede etablerede forholdsregler ved transport af personer med smitsomme sygdomme. Senest var der i november 1912 fastlagt regler for rengøring af personvogne samt pak- og godsvogne, som havde befordret en eller flere smittede. Det var dog ikke de samme tiltag, der skulle iværksættes ved alle sygdomme. Havde vognene huset personer smittet med kopper, pest eller kolera gjaldt ét sæt regler, mens der for den resterende gruppe af smitsomme sygdomme fandtes et andet sæt regler. Eftersom den spanske syge må karakteriseres som en særdeles smitsom sygdom kunne man forestille sig, at der ville blive etableret tiltag i forbindelse med smitteinddæmning i Statsbanernes materiel. I DSB's Samling af almindelige Ordre og Bestemmelser m.v. er der imidlertid ikke fastlagt nogen særlige regler for transport af smittede med den spanske syge. Det må ganske vist have været en mulighed at sætte den spanske syge under kategorien af smitsomme sygdomme, uden kopper, pest eller kolera, og dermed iværksætte de for denne kategori gældende tiltag, men en sådan proces var bestemt ikke hurtigt overstået. Var der tale om en vogn på 3. klasse, skulle den først vaskes på alle gulv-, væg- og loftsflader samt på sæderne med kresolsæbeopløsning.⁴²⁾ Dernæst skulle vognen stå i 12 timer, før man måtte vaske den grundigt med sæbe og vand på de desinficerede steder. Slutteligt skulle vognen udluftes i en uge, inden den kunne bruges igen.⁴³⁾ Der er ingen umiddelbare indikationer på, at Statsbanerne igangsatte denne proces under epidemien. Den omfattende rengøring ville kræve en gan-

Interiør fra den gamle rigsdag med patienter med spansk syge, 1918 (Foto: Det kongelige Bibliotek).

ske stor arbejdsindsats med tanke på, at der ikke var nogen nedgang i antallet af rejser i 1918, og at man ligeledes hverken aflyste eller nedlagde ruter i perioden. Det ville have været meget vanskeligt at benytte denne form for smitte-

inddæmningsstrategi mod den spanske syge, da det ville kræve fuldstændige oplysninger om, hvor og hvornår personer, der var smittet, rejste med tog. Det er dog ikke umuligt at tiltag som disse rent faktisk blev sat i værk. Der kan



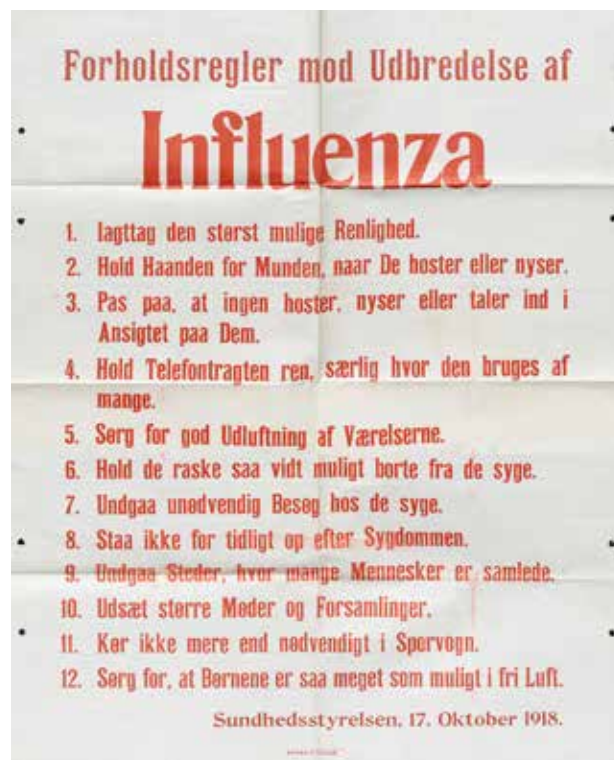
Jernbanearbejdere foretager rengøring ved dampspuling af en afkølingsvogn litra IK på Københavns Godsbanegård i 1950. Det er en helt rutinemæssig rengøring af en godsvogn til transport af bl.a. kød. I tider med smitsomme sygdomme blev rutinerne udvidet.

sagtens have været indberetninger på tværs af organisationen, og dertil er det muligt, at det udløste tillæg i lønnen til personalet at transportere syge og døde. Det vil en mulig senere analyse kunne afdække.

Restriktioner og skolelukninger

I oktober 1918 begyndte der for alvor at blive taget hul på restriktioner og nedlukninger i forsøget på at inddæmme smittespredningen. I slutningen af september og begyndelsen af oktober kunne man konstatere, at smitten igen var tiltagende, og i ugen op til d. 15. oktober var der 7.290 patienter i København – mere end tre gange så mange som forrige uges 2.171.⁴⁴⁾ Første punkt på dagsordenen var skolerne. I København blev alle offentlige skoler lukket ned 12.-28. oktober, og Undervisningsministeriet sendte et cirkulære ud til alle skoledirektioner uden for København med bemyndigelse til at lukke ned, hvis det blev vurderet nødvendigt. Som ved den tidligere skolelukning blev resultatet af disse decentrale beslutningsprocesser, at der ikke blev iværksat de samme restriktioner på tværs af landet. F.eks. lukkede de offentlige skoler i Odense først den 24. oktober, mens de tilsvarende i Horsens lukkede den 30. oktober.⁴⁵⁾

Med indførelsen af skolelukninger og begyndende restriktioner på de offentlige forlystelser, begyndte Sundhedsstyrelsen også at vende blikket mod den offentlige trafik og Statsbanerne. Den 15. oktober udsendte Sundhedsstyrelsen en skrivelse til Statsbanernes ledelse, hvori det indskærpedes, at kupéerne skulle udluftes og renses hyppigt og grundigt for at mindske smittefaren for de rejsende. Den samme skrivelse blev samtidig sendt ud til Sporvejene i København og på Frederiksberg.⁴⁶⁾ Samtidig blev der fra flere passagerers side ytre ønske om bedre plads og mere afstand i kupéerne. I et læserbrev i Nationaltidende den 15. oktober skriver en læser om sin nylige rejse til Jylland med færge og tog, hvor alle "var stoppet sammen som Sild i en Tønde". Passageren, der underskriver sig Fr., appellerer til, at Statsbanerne sørger for, at der bliver bedre



plads, og at medpassagerer viser større hensyn. "Personer, som selv fortæller, at de lige har haft Sygdommen eller endnu har en Levning af den, hoster og nyser ganske ugenert andre i Ansigtet uden så meget som at holde et Lommetørklæde eller Hånden for Munden. Jeg måtte stadig væk dække mig bag en Avis". Underskriverens egen konklusion på indlægget er, at den spanske syge med sikkerhed spredes voldsomt ved banerne.⁴⁷⁾ Samme henstilling ses i et læserbrev fra 21. oktober, hvor en læser påpeger, at mængden af vogne ikke er tilstrækkelig under en epidemi som den spanske syge, da der er nogen tog, hvor "Passagererne sidder ovenpaa hverandre".⁴⁸⁾

De to brevskriveres indsats var ikke forgæves, og den 27. oktober blev det offentliggjort, at Statsbanerne nu havde truffet foranstaltninger til, at vognene ikke blev overfyldte. Der blev ikke solgt flere billetter, end hvad der var plads til i de respektive tog, og de rejsende, der ikke nåede at få billet, blev henvist til næste tog.⁴⁹⁾ I slutningen af oktober var mange danskere dog allerede smittet med den spanske syge, og hospitalerne havde svært ved at følge med den stadigt stigende strøm af indlæggelser. Statsbanernes tiltag kom – ligesom de andre tiltag til smitteinddæmning – på et tidspunkt, hvor sundhedsvæsenet allerede var lagt ned, og dødstillene var højere end nogensinde før. Ifølge de officielle tal fra Sundhedsstyrelsen blev 650.000 danskere smittet med den spanske syge i epidemiens anden bølge fra oktober 1918 til april 1919.⁵⁰⁾ Dette tal dækker over alle de tilfælde, der blev meldt af læger over hele landet, og derfor er der ganske givet tale om et endnu større tal,

hvis man medregner alle de tilfælde, der ikke blev anmeldt, hvad enten det var af lægen eller patienten selv. Den spanske syge tog hårdt på den danske lægestand, og især i de mere fjerntliggende egne med færre læger var det en presset tilværelse. Sundhedsstyrelsen pålagde i oktober amtslægerne at sende indberetninger om epidemiens udvikling hver uge, men med mange alvorligt syge patienter er det ikke givet, at det administrative arbejde lå først for. Uanset hvad var der allerede tale om et meget højt antal syge, da Statsbanerne besluttede at skære ned på antallet af passagerer i deres tog. Det er vanskeligt at måle, hvilken påvirkning nedskaleringen havde på smittespredningen, som steg yderligere i november for derefter at falde gradvist i december og januar. Det skyldes delvis, at epidemien allerede var spredt over hele landet, og smitten havde godt fat i selv de mere fjerntliggende egne. En anden faktor, der bør regnes med, er manglen på ensrettede initiativer og regler. Godt nok valgte man ved Statsbanerne at gøre noget for at formindske interaktionen mellem de rejsende, men for sporvognene i storbyen var situationen en anden. I slutningen af oktober blev det ved et møde mellem Københavns politidirektør og byens førende læger besluttet, at det ikke var nødvendigt at begrænse sporvognsdriften. Altså blev billedet det samme som ved skolenedlukningen, hvor det blev de lokale autoriteter, der afgjorde hvilke initiativer, der skulle sættes i værk.

Hvad angår den spanske syges forløb og spredning på tværs af landet ser vi et helt andet mønster end det, der var tilfældet under koppeepidemierne i første halvdel af 1800-tallet. I maj 1919 udsendte Sundhedsstyrelsen et spørgeskema til alle landets læger med det formål at indsamle materiale om epidemiens forløb i de forskellige amter. Heri er det anført, at den spanske syge i løbet af juli måned blev observeret hos patienter i både Aarhus, Skanderborg, Hjørring, Aalborg, Randers, Vejle og Viborg. Lægerne blev ligeledes bedt om at forholde sig til, hvor smitten stammede fra. Svarene her er ikke enslydende, men flere læger på tværs af alle amterne noterede, at den spanske syge

var indført med tilrejsende fra København. En læge i Hjørring Amt skrev konkret, at smitten stammede fra en jernbanerejse fra Aalborg til Fjerritslev, hvor en lokal hestehandler havde rejst sammen med fem andre hestehandlere fra andre egne, hvor den spanske syge havde grasseret. I Aalborg Amt noterede en anden læge, at smitten kom til egnen med en soldat, der kom syg hjem fra København. Flere bemærkede derudover, at smitten kom fra stationsbyerne i omegnen.⁵¹⁾

Øget transportnet bidrager til spredning

Spredningen af den spanske syge i sommeren og efteråret 1918 har uden tvivl været hjulpet på vej af den markante udvikling på transportområdet. Jernbanenet blev mærkbart udbygget og akkompagneret af en lang række stationsbyer, som formindskede afstanden til den nærmeste jernbanestation. Mange andre faktorer spillede også ind såsom nærkontakten i skoler, på kaserner og til sociale sammenkomster som baller og store fester, men her er i højere grad tale om lokale spredningsmekanismer. Når smitten bevægede sig fra København til Aalborg er det oplagt at se på jernbanen som syndebuk, da der endnu ikke var nogen nævneværdig konkurrence fra privatbilismen. Skibsfarten må dog også tages i betragtning. Ydermere kan der ikke spores nogen nedgang i antallet af kørsler eller solgte billetter i 1918. Sammenlignet med indkomståret 1917-1918 var der tværtimod en stigning på 9,9 % i antallet af rejser.⁵²⁾

Havde man i 1918 haft en vaccine mod den spanske syge, havde billedet ganske givet set anderledes ud. Modsat situationen under koppeepidemierne i begyndelsen af 1800-tallet var landet med jernbanen blevet forbundet på en helt anden måde, og det havde givet nye muligheder for at sikre fremkomsten af vaccine til alle egne af landet, og teoretisk set muligheden for at etablere vaccinationsstationer i stationsbyerne. Der var imidlertid ikke nogen vaccine at transportere fra hovedstaden til landområderne, så det blev i stedet epidemien, jernbanen fik lov at følge fra by til by.

Herr Kollega!

I Henhold til sit Cirkulære af 28. Okt. f. A. skal Sundhedsstyrelsen herved anmode Dem om, saafremt De maatte have Interesse derfor, inden Udgangen af Maj Maaned d. A. at indsende til den en Besvarelse af saa mange som muligt af nedenstaaende Spørgsmaal. Skulde De være i Besiddelse af egentlige statistiske Oplysninger, bedes de medgivne. Resultatet af Fællesforskningen vil senere blive offentliggjort.

P. S. V.

G. Tryde.

Anders Johansen.

Oplysninger om Influenza'en

under dens Optræden i Danmark i Aarene 1918—19.

1. Hvornaar er Sygdommen indført i Deres Praksis?	9 Juli 1918 og senere i Oktober 1918.
2. Hvorfra formoder De, at den er indført?	København.
3. Skolernes Betydning for Sygdommens Udbredelse?	Sidste Udbredelse i Oktober - optraadte efter Oktoberferien hvor adskillige Lærere og Elever havde været i København. Skolene har utvivlsomt haft betydning for smitten underfor man først kan konstaterer kysten af at lukke.
4. Betydningen af Selskabelighed, Sammenkomster, Forlystelsesanstalter o. l.	Baller og dans mere end altid.
5. Sygdommens Optræden i Anstalter, Fængsler, Skibe o. l.?	—
6. Boligforholdenes Betydning?	Lammenstrømning uheldig.
7. Har De set Smitte paa anden Maade end fra Patienter?	Nej.
8. Er Smittefaren størst i Sygdommens Begyndelse?	Vestnord.

Massetransportens potentiale som superspreder

Forløbet omkring koppeepidemierne i Danmark i begyndelsen af 1800-tallet og den spanske syge i 1918-1920 viser, at udbredelsen og effektiviteten af den offentlige transport har indflydelse på, hvor hurtigt og effektivt smitten spreder sig. Under koppeepidemierne, hvor den mest benyttede form for offentlig transport var hestetrukne dagsvogne, gik der relativt lang tid, før koppen spredte sig fra hovedstaden og til resten af landet, og tempoet gjorde, at smitten nåede at dø ud i København, før den havde bevæget sig til Vestjylland og tilbage igen. Da den spanske syge ramte landet, så billedet væsentlig anderledes ud, idet man i mellemtiden havde opbygget og udbygget jernbanen i Danmark til en ganske betragtelig størrelse. Hermed ramte smitten København og Nordjylland på næsten samme tid, inden for den samme måned, i juli 1918.

100 år senere står vi med en COVID-19-pandemi, som i løbet af få måneder spredte sig over det meste af verden i foråret 2020. I dag er vi bundet sammen på en helt anden måde, end tilfældet var i både 1823 og 1918. Denne sammenbundethed er i høj grad et resultat af lufttrafikken. Under den spanske syge bekymrede man sig om, hvordan smitten kunne sprede sig via land- og vandtrafik. I dag har vi tilføjet endnu en faktor til ligningen. Man kan argumentere for, at det kræver en øget fællesindsats på tværs af landene – en fællesindsats, som ikke var til stede under hverken den spanske syge eller koppeepidemierne. Til det formål har vi nu World Health Organization (WHO), som siden 1948 har eksisteret som et FN-organ til varetagelse af den internationale sundhed. Ser vi på WHO's oplæg til handling under pandemier som den nuværende, findes der ikke én detaljeret handlingsplan for den offentlige transport. I både *Overview of Public Health and Social Measures in the context of COVID-19* fra 18. Maj 2020 og *Critical preparedness, readiness and response actions for COVID-19* understreges det, at tiltag og restriktioner med det formål at inddæmme smittespredning må ske med afsæt i den specifikke situation i det specifikke land eller område og løbende bør eva-

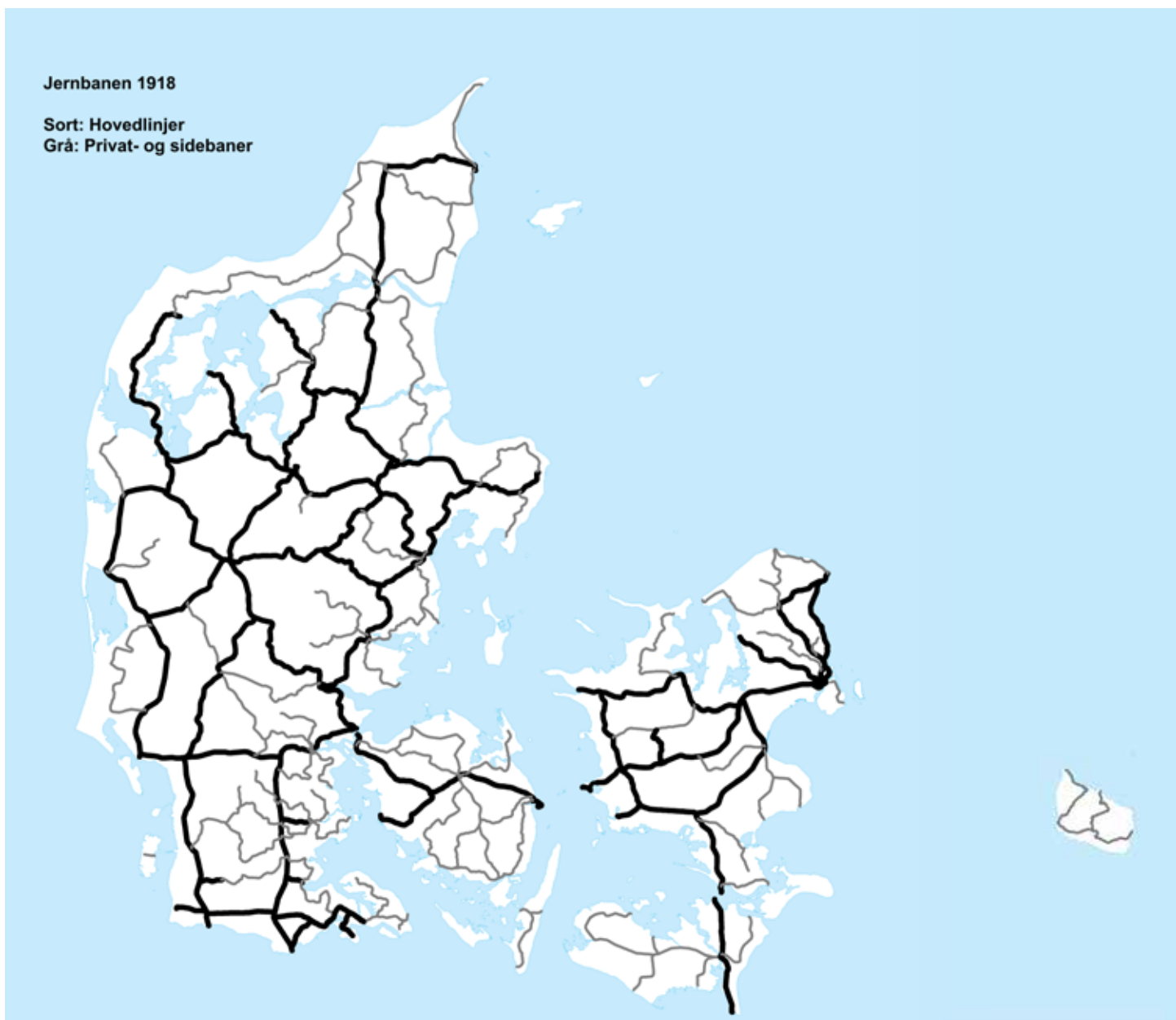
lueres. WHO har altså ikke en standardløsning for håndtering af offentlig transport. Beslutter de enkelte beslutningstagere imidlertid at iværksætte smitteinddæmning gennem trafikale forholdsregler, anbefales det, at minimere ikke-essentielle rejseaktiviteter og at overveje isolation eller karantæne for indrejsende.⁵³⁾ Med forholdsvis brede og uspecifikke retningslinjer som disse må de enkelte landes tiltag uomtvisteligt blive derefter, som forløbet i 2020 har vist.

Smitteinddæmning i det 21. århundrede

Under den spanske syge så danskerne både den første sommerbølge og begyndelsen på anden bølge i efteråret, før restriktioner og tiltag i den offentlige transport blev en realitet. Herefter iværksattes rengøring, udluftning og bedre plads. Tiltagene forblev dog individuelle for de respektive transportselskaber, og ved Sporvejene valgte man eksempelvis at undlade tiltag, som havde til formål at begrænse antallet af rejsende. Bredt set var pandemiens konsekvenser for den offentlige transport tilsyneladende heller ikke overvældende, da Statsbanerne havde flere rejsende og en højere indtjening i perioden 1918-1919 end året før.⁵⁴⁾

Omvendt viser DSB's delårsrapport for 3. kvartal af 2020, at der i årets første ni måneder er foretaget 91,5 millioner rejser mod 138,5 millioner rejser på samme tidspunkt året før. Altså en nedgang på 34 procent.⁵⁵⁾ Nedgangen skyldes dels de restriktioner, man har indført på tværs af al offentlig transport siden marts 2020, dels det faktum at mange, der normalt ville benytte offentlig transport, har fravalgt det eller ikke har haft brug for det i perioden.⁵⁶⁾ Blandt de restriktioner, der er blevet indført i busser og tog, efter pandemien ramte Danmark i det tidligere forår, kan nævnes aflåsning af forreste dør i bussen, afspærring af de forreste sæder i bussen, lukning af billetsalg i busser og tog, intensiveret rengøringsindsats, kørsel med halvdelen af fuld kapacitet i busser og krav om pladsbillet i tog, krav om mundbind i al offentlig transport, samt ikke mindst massive

Udstrækningen af det danske Jernbanenet i 1918 (Danmarks Jernbanemuseum/Kartografisk Dokumentationscenter).





Passagerer med mundbind i Letbanen i Aarhus, 2020 (Foto: Aarhus Letbane).

oplysningskampagner gennem plakater, afstandsmarkeringer og hjælpepersonale på stationer og ved stoppesteder.⁵⁷⁾ Undervejs har restriktionerne i mindre eller større grad affødt diskussioner af deres effektivitet, hvilket slog særlig tydeligt igennem ved indførelsen af kravet om mundbind i offentlig transport.

Diskussionen om hvilke tiltag, der bør iværksættes i den offentlige transport under en pandemi, er ikke ny. I en række udenlandske artikler udforskes spørgsmålet om, hvorvidt det er muligt effektivt at begrænse nutidens masse transports indflydelse på smittespredningen. En gruppe britiske forskere i epidemiologi og folkesundhed har med baggrund i anbefalinger fra WHO omkring rejserestriktioner under pandemier samt erfaringer fra Svineinfluenzapandemien i 2009 forsøgt at fastslå, hvorvidt nationale og internationale transportrestriktioner viser sig effektive eller ej. Restriktionernes effektivitet i sig selv er vanskelige at bedømme, da transportrestriktioner typisk ikke står alene, men ofte indføres i tillæg til andre restriktioner – for eksempel skolelukninger. Det konstateres imidlertid, at restriktioner på indenlandsk og udenlandsk transport kun for alvor er effektive, hvis de indføres i de første spæde stadier af en pandemi. Jo længere tid der går, før indførelsen af restriktioner, jo mindre effektive er de. Ligeledes konkluderer for-

fatterne, at en kombination af nationale og internationale rejserestriktioner vil være den mest effektive smitteinddæmningsstrategi.⁵⁸⁾ Vigtigheden af hurtige og effektive rejse- og transportrestriktioner understreges ligeledes af forskere fra den engelske sundhedsstyrelse, som konkluderer, at: “[...] even large and widely enforced travel restrictions would usually delay epidemic peaks by only a few days; to have a major impact, restrictions would have to be almost total and almost instantaneous.”⁵⁹⁾ Fremfor internationale restriktioner på lufttrafik anbefales lokale restriktioner som den mest effektive strategi.

Den samstemmende konklusion er, at nedlukning og begrænsning af transport nationalt og internationalt kan forsinke pandemiers spredning men ikke forhindre det. Ser vi konkret på indførelsen af disse tiltag under tidligere og nuværende pandemier, har prioriteringen ændret sig fra 1918 til i dag. Restriktionerne hos DSB under den spanske syge blev først indført under pandemiens anden bølge på et tidspunkt, hvor dødstallene allerede var i voldsom stigning, og der var klaget over transportselskabernes håndtering af krisen. Med afsæt i ovenstående kom disse restriktioner alt for sent i forhold til at have nogen effekt på smitteinddæmningen. Derudover var restriktionerne langt fra totale, da de ikke blev iværksat af alle transportsel-

skaber. I 2020 indførtes derimod, allerede umiddelbart efter pandemien kom til Danmark, internationale rejserestriktioner og siden de tidligere nævnte nationale tiltag på tværs af transportselskaber som Movia og DSB. Som et af de første lande lukkede Danmark derudover grænserne midlertidigt pr. 14. marts 2020. Denne beslutning blev taget op til diskussion på tværs af sektorerne, særligt da Sundhedsstyrelsen udtalte, at der ikke var sundhedsmæssigt belæg for at lukke grænserne.⁶⁰⁾ Førnævnte epidemiforskere argumenterer for, at rejserestriktioner – særligt i relation til landegrænser – er en politisk populær men ikke nødvendigvis effektiv strategi: “[...] *travel restrictions – especially at points of entry – have intuitive appeal to policy-makers because they demonstrate that a tangible attempt is being made to prevent the ingress of a novel virus or prevent onward spread*”.⁶¹⁾ I forbindelse med lukningen af grænserne d. 14. marts blev professor i Folkesundhedsvidenskab Lone Simonsen interviewet til Information om strategiens effekt. Her fremdrog hun netop historiske eksempler på effektiv brug af grænselukning til at konkludere, at det kun ville blive et spørgsmål om små smitteforskelle, medmindre der var tale om en ø, hvor grænselukningen kunne blive total. Selv i disse tilfælde skulle der være ingen eller meget få smittede i det omtalte område, før det havde reel effekt. Lone Simonsen fremhævede derimod skole- og institutionslukninger, forbud mod større forsamlinger og begrænsninger i den offentlige transport som tiltag med historisk evidens for at vise sig effektive i smitteinddæmningen.⁶²⁾

I skrivende stund modtager de første danskere den nye COVID-19-vaccine, og vi kan begynde at se frem mod enden på pandemien. Hvilke konklusioner og erfaringer vi tager med os fra denne pandemi, må herefter undersøges, så vi kan se tilbage i historien næste gang, vi står over for en pandemi og skal vurdere, om vi skal begrænse den offentlige transport, indstille flytrafikken, lukke grænserne eller noget helt fjerde – alt afhængig af, hvordan det danske transportvæsen ser ud på det tidspunkt.


Kilder og litteratur


- Cooper, B.S., R.J. Pitman, W.J. Edmunds & N.J. Gay, Delaying the International Spread of Pandemic Influenza, *PLoS Medicine*, 3(6), 2006, e212, <https://doi.org/10.1371/journal.pmed.0030212>.
- Danmarkshistorien.dk, "Stationsbyer", <https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/stationsbyer/>.
- Danmarks Statistik, "Folketal", <https://www.statistikbanken.dk/10021>.
- Danmarks Statistik, "Jernbanetransport af passagerer", <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/erhvervslivets-sektorer/transport/persontransport>.
- Danske Statsbaner, *Delårsrapport 3. kvartal 2020*, <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2020/delarsrapport-3.-kvartal-2020.pdf>.
- De danske Statsbaner, *Beretning om driften, Aaret fra 1ste April 1918 til 31te Marts 1919*.
- De danske Statsbaner, *Samling af almindelige Ordre og Bestemmelser – Serie K, Nr. 1-567*.
- Den Store Danske, "Danmark – sundhedsforhold", [https://denstoredanske.lex.dk/Danmark_-_sundhedsforhold_\(Historie\)](https://denstoredanske.lex.dk/Danmark_-_sundhedsforhold_(Historie)).
- Eberhardt, Jakob, *Verdenshistoriens største epidemier*, København: FADL's Forlag, 2016.
- Forbrugerrådet Tænk, "Passagerernes oplevelse med kollektiv transport under Covid-19. Før og efter genoplukning", *Passagerpuls*, 27 august-7. september 2020, file:///C:/Users/mb/Downloads/passagerernes_oplevelser_med_kollektiv_transport_under_corona-okt2020-final%20(1).pdf.
- Forbrugerrådet Tænk, "Passagerernes oplevelse med kollektiv transport under og efter Covid-19", *Passagerpuls*, 28. april-10. maj 2020, https://passagerpuls.taenk.dk/sites/default/files/rapport_passagerernes_oplevelse_med_kollektiv_transport_under_og_efter_covid-19_final_asap.pdf.
- Frederik 6., *Forordning for Danmark og Norge ang. Vaccinationen*, København 3. april 1810, Danmarkshistorien.dk, <https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/forordning-om-koppevaccination-1810/>.
- Heisz, Tommy, *Den spanske syge: Da historiens mest dødbringende epidemi kom til Danmark*. København: Politikens Forlag, 2018.
- Hoppe, Børge, *Beretning om den i Kjøbenhavn fra Aaret 1828 til 1830 herskende Koppe-Epidemi*, Særskilt Aftryk af Bibl. for Læger, 1831.
- Larsen, Klaus: *Den blege rytter*, København: Munksgaard, 2017.
- Mateus, Ana L., Harmony E. Otete, Charles R. Beck, Gayle P. Dolan, & Jonathan S. Nguyen-Van-Tam, Effectiveness of travel restrictions in the rapid containment of human influenza: a systematic review, *Bulletin of the World Health Organization*, 92(12), 2014, 868-880D, <https://doi.org/10.2471/BLT.14.135590>.
- Movia, *Tiltag i forbindelse med coronavirus*, senest opdateret 9. december, <https://www.moviatrafik.dk/om-os/om-coronavirus>.

- Møller, Hans J., En koppepidemi i Vendsyssel 1824-1826, *Bibliotek for Læger*, 2002, København: Den Almindelige Danske Lægeforening, s. 37-58.
- Ousager, Steen: *På Sporet - Bind 2: Krige og fornyelse (1914-1950)*, Odense: Jernbanemuseet, 1997.
- Permin, Henrik, Palle Petersen & Niels Høiby, Det sidste tilfælde af koppe i Danmark - og de organisatoriske forhold i 1970, *Dansk Medicin-historisk Årbog*, 2005, s. 115-144.
- Statens Serum Institut, *Historie*, <https://www.sst.dk/da/om-os/strategi-og-grundlag/historie>.
- Statens Serum Institut, *Kopper og koppevaccination*, EPI-NYT. Uge 46, 2001.
- Statens Serum Institut, *SSI's historie*, <https://www.ssi.dk/om-ssi/institut-tets-historie>,
- Sundhedsstyrelsen, *Oplysninger om influenzaen i Danmark (1918-1919)*, København 1919, <https://www.sa.dk/ao-soegesider/da/billedviser?epid=21193296#333644,67207533>.
- Thestrup, Poul: *På Sporet - Bind 1: Dampen binder Danmark sammen (1847-1914)*, Odense: Jernbanemuseet, 1997.
- Thøgersen, Mette Ladegaard, *Landdistrikternes urbanisering En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960*, Ph.d.-afhandling, Syddansk Universitet, 2007.
- Trier, Hans: *Angst og engle: Den spanske syge i Danmark*, Gad, 2018.
- Wendt, Joh. Chr. W., *Bidrag til Børnekoppernes og Vaccinationens Historie i Danmark, og om de sidste herskende Koppe-Epidemier*, Kbh., 1836.
- HO, *Critical preparedness, readiness and response actions for COVID-19*, senest opdateret 4. november 2020, <https://www.who.int/publications/i/item/critical-preparedness-readiness-and-response-actions-for-covid-19>.
- WHO, *Estimating mortality from COVID-19*, Scientific brief 4. August 2020, s. 3, who.int: <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-2019-nCoV-Sci-Brief-Mortality-2020.1>.
- WHO, *Overview of Public Health and Social Measures in the context of COVID-19*, 18. maj 2020, <https://www.who.int/publications/i/item/overview-of-public-health-and-social-measures-in-the-context-of-covid-19>.
- Noter**
1. Heisz 2018, s. 256.
 2. Ibid., s. 253-256.
 3. Ibid., s. 134.
 4. Larsen 2017, s. 181.
 5. WHO, *Estimating mortality from COVID-19*, Scientific brief 4. August 2020, s. 3, <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-2019-nCoV-Sci-Brief-Mortality-2020.1>, (8/12 2020).
 6. Eberhardt 2016, s. 51.
 7. Statens Serum Institut, *Kopper og koppevaccination*, EPI-NYT uge 46, 2001.
 8. Frederik 6., *Forordning for Danmark og Norge ang. Vaccinationen*, København 3. april 1810, Danmarkshistorien.dk, <https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/forordning-om-koppevaccination-1810/>, (5/12 2020).
 9. Permin m.fl., 2005, s. 116.
 10. Wendt 1836, s. 3, 5-6.
 11. Soldat uden militær uddannelse, som bruges til at køre hærens skyts og køretøj og være oppasser. www.ordnet.dk, (12/12 2020).
 12. Møller 2002, s. 40-42.
 13. Frederik 6. (1810) op. cit.
 14. Wendt 1836, op. cit., s. 11-14.
 15. *Den Kongelige privilegerede Viborger Samler*, 6/5 1836.
 16. Danmarks Statistik, *Jernbanetransport af passagerer*, <https://www.dst.dk/da/Statistik/emner/erhvervslivets-sektorer/transport/persontransport>, (29/11 2020).
 17. Danmarks Statistik, *Folketal*, <https://www.statistikbanken.dk/10021>, (29/11 2020).
 18. Hoppe 1831, s. 17.
 19. Møller 2002, op. cit., s. 40-47.
 20. Wendt 1836, op. cit., s. 32-33.
 21. Ibid., s. 30.
 22. Møller 2002, op. cit., s. 53-54.
 23. Ousager 1997, s. 44-45.
 24. Ibid., s. 52.
 25. Thøgersen, s. 238 og 332.
 26. Danmarkshistorien.dk, *Stationsbyer*, <https://danmarkshistorien.dk/leksikon-og-kilder/vis/materiale/stationsbyer/>, (19/12 2020).
 27. [https://denstoredanske.lex.dk/Danmark - sundhedsforhold_\(Historie\)](https://denstoredanske.lex.dk/Danmark_-_sundhedsforhold_(Historie)), (19/12 2020).
 28. <https://www.ssi.dk/om-ssi/institut-tets-historie>, (19/12 2020).
 29. <https://www.sst.dk/da/om-os/strategi-og-grundlag/historie>, (19/12 2020).
 30. Trier 2018, s. 9.
 31. Ibid., s. 14.
 32. Ibid., s. 20-21.
 33. Heisz 2018, op. cit., s. 157.
 34. Trier 2018, op. cit., s. 17-18.
 35. Ibid., s. 15.
 36. Heisz 2018, op. cit., s. 56.
 37. Ibid., s. 86-87.
 38. *Nationaltidende*, 1918, 2/7, s. 3.
 39. *Nationaltidende*, 1918, 11/7, s. 5.
 40. *Nationaltidende*, 1918, 5/8, s. 2.
 41. *Nationaltidende*, 1918, 29/7, s. 4 og 4/8, s. 1.
 42. Et desinficerende middel, <https://ordnet.dk/ddo/ordbog?query=kresol>, (21/12 2020).


Såvel DSB som privatbanerne har indført tiltag for at mindske smitterisikoen, her DSB januar 2021.

43. De Danske Statsbaner, *Samling af almindelige Ordre og Bestemmelser - Serie K, Nr. 1-567, K383*, s. 339.
44. *Nationaltidende*, 1918, 15/10.
45. *Nationaltidende*, 1918, 13/10, s. 8, 24/10 og 30/10.
46. *Nationaltidende*, 1918, 15/10, s. 3.
47. *Nationaltidende*, 1918, 15/10, s. 6.
48. *Nationaltidende*, 1918, 21/10, s. 4.
49. *Nationaltidende*, 1918, 27/10, s. 3.
50. Trier 2018, op. cit., s. 17.
51. Sundhedsstyrelsen, *Oplysninger om influenzaen i Danmark 1918-1919*, København 1919.
52. De Danske Statsbaner, *Beretning om driften, Aaret fra 1ste April 1918 til 31te Marts 1919*, s. 12.
53. WHO, *Critical preparedness, readiness and response actions for COVID-19*, senest opdateret 4/11 2020, <https://www.who.int/publications/i/item/critical-preparedness-readiness-and-response-actions-for-covid-19> og WHO, *Overview of Public Health and Social Measures in the context of COVID-19*, 18/5 2020, <https://www.who.int/publications/i/item/overview-of-public-health-and-social-measures-in-the-context-of-covid-19>.
54. De Danske Statsbaner, *Beretning om driften, Aaret fra 1ste April 1918 til 31te Marts 1919*, s. 12.
55. Danske Statsbaner, *Delsårsrapport 3. kvartal 2020*, s. 3. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2020/delarsrapport-3.-kvarstal-2020.pdf>.
56. Forbrugerrådet Tænk, *Passagerernes oplevelse med kollektiv transport under og efter Covid-19*. 28/4-10/5 2020. https://passagerpuls.tenk.dk/sites/default/files/rapport_passagerernes_oplevelse_med_kollektiv_transport_under_og_efter_covid-19_final_asap.pdf. & *Passagerernes oplevelse med kollektiv transport under Covid-19. Før og efter genoplukning*. 27 august-7. september 2020. [file:///C:/Users/mbs/Downloads/passagerernes_oplevelser_med_kollektiv_transport_under_corona-okt2020-final%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/mbs/Downloads/passagerernes_oplevelser_med_kollektiv_transport_under_corona-okt2020-final%20(1).pdf).
57. Movia, *Tiltag i forbindelse med coronavirus*, senest opdateret 9. december. <https://www.moviatrafik.dk/om-os/om-coronavirus>. & DSB, *Delårsrapport 3. kvartal 2020*. <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2020/delarsrapport-3.-kvarstal-2020.pdf>.
58. Mateus m.fl. 2014.
59. Cooper m.fl. 2006, s. 0851-0852.
60. "Sundhedsstyrelsen: Vi har ikke anbefalet lukning af grænserne. Det er en politisk beslutning", *Information*, 14. marts 2020, <https://www.information.dk/indland/2020/03/sundhedsstyrelsen-anbefalet-lukning-graenserne-politisk-beslutning>.
61. Mateus m.fl., 2014, s. 876-877.
62. "Professor: Det hjælper ikke at lukke grænser, når først smitten har spredt sig", *Information*, 16. marts 2020, <https://www.information.dk/indland/2020/03/professor-hjaelper-lukke-graenser-naar-foerst-smitten-spredt>.


BETA
Tjek station Tjek rute Følg 5-tog 


Plads på Rejsen

Sensorer i togvognene måler hele tiden antallet af personer, så du kan se, hvor mange der er i 5-togene på din rute.

 **Hvornår er det bedst at rejse?**
Se, hvilket tidsrum du skal vælge, hvis du vil holde størst mulig afstand til andre.

Tjek rute >

 **Følg dit 5-tog**
Følg 5-togstrafikken lige nu og tjek, hvor mange der er med de enkelte tog.

Følg 5-tog >

Restriktioner i togene


DSB har indført nye tiltag: Vi kører højst med 50 % af det antal passagerer, der normalt er plads til. Vi styrer normalt kapaciteten med krav om pladsbillet i IC- og InterCity og InterCityLyn. Rejser du på med 5-tog, har du ikke mulighed for at bestille pladsbillet, derfor er det vigtigt du planlægger din rejse og holder afstand. DSB vil ved 5-togets perroner have plakater med anvisninger samt annoncere anvisningerne i højtalere.


For at holde god afstand, skal du i udgangspunktet sætte dig alene. Kan du ikke dette, er det vigtigt, at du ikke sidder ved siden af (eller direkte over for) din medpassager, men skråt over for ham eller hende.


Kravet om mundbind eller visir gælder fortsat for passagerer på alle rejser med kollektiv transport. Det gælder derfor også alle dine rejser med DSB, og både under togtrejnen samt på stationer/perroner.


Se mere på dsb.dk/coronavirus


Tilpassede anbefalinger 05/01/2021

 Du kan sagtens holde afstand

 Du kan sagtens holde afstand


 Du kan godt holde afstand

 Du bør tage et andet tog

 Du bør tage et andet tog

Du kan begrænse risikoen for smitte af corona-virus ved at undgå myldretiden og holde så stor afstand til andre som muligt.
Se flere råd til en sikker rejse >

Vi udvikler løbende på denne service, og vil meget gerne høre din feedback, så vi kan forbedre den.
Send os feedback >

 **Du Kan køre med os**

Udviklet af DSB Digital Labs

Summary

The pandemic as a stowaway - The role of the railway in the spread of pandemics

The establishment and expansion of the Danish railway network was of great importance to Denmark, as it connected the country and made transport and travel between the regions both faster and easier. However, it wasn't just people and goods that took advantage of the new transport routes. A number of rather unwelcome guests were also on board, including viruses that caused epidemics and pandemics such as the Spanish flu. The construction of the Danish railway therefore had an impact on how and at what speed infectious diseases spread across the country.

When a string of smallpox epidemics hit Denmark between 1823 and 1836, steam locomotives and railway tracks had not yet found their way to the country. If you didn't want to walk, which was still a very common way to get from A to B, it was possible to transport yourself via the postal service. In 1829, a new option opened up with the inauguration of day-carriages, which ran outside the postal network, and quickly became a popular mode of transportation.

The initial strategy to contain smallpox was quarantine and isolation, which, among other things, led to smallpox patients being admitted to dedicated smallpox hospitals. In practice, however, the strategy proved less effective than desired. This was partly due to the quarantine system being managed locally, and thus handled differently across the country. Gradually, smallpox spread from Copenhagen to the rest of Zealand, the Islands, Funen and Jutland. However, due to the sparse travel activity and the limited transport options, the infection spread relatively slowly, and rarely raged in several places at the same time.

At the end of the 18th century, English doctor Edward Jenner invented the smallpox vaccine, and the first Danes were vaccinated in 1801. The smallpox epidemics of the 19th century spread even though a vaccine against the disease had been available for years. As the quarantine strategy had proved insufficient, the entire focus was shifted to vaccinations as a containment strategy. However, it took many years before the smallpox infection was completely eradicated in Denmark.

The spread and prevalence of both the infection and the vaccines would have followed a very different pattern if the transport system had been different at the time. The lack of connections between regions meant that the infection did not affect the whole country at once, as we have seen with more recent epidemics and pandemics, but it also made it difficult and time-consuming for doctors to get the vaccines out to everyone.

A little over 100 years later, the situation was very different, as the Spanish flu spread via troop transportation across war-torn Europe, reaching Denmark in the summer of 1918. The first Danish railway line between Roskilde and Copenhagen was inaugurated on 26 June 1847, and many more kilometres of railway have followed since. Gradually, rail transport became so prominent in the Danish landscape that the postal service's transport offering became completely redundant and was discontinued in 1912. In 1914, there were 24 million passengers on the Danish railways.

Just as the transport pattern had changed, the health-care system also looked very different. The number of general practitioners had increased, as had the number of hospitals. Statens Serum Institut (The National Serum Institute) was founded in 1902, and in 1909, the Danish Health

Authority replaced the Royal College of Health as the supervisory organisation. The Danish Health Authority gradually implemented a centralised healthcare system in Denmark.

When the Spanish flu hit Denmark in the summer of 1918, politicians were reluctant to initiate shutdowns, bans and containment measures. However, the infection spread furiously, and in a completely different way than the smallpox infection had spread. The streamlining and expansion of the Danish transport system ensured a faster spread across the country, while schools, barracks and social gatherings contributed to the local spread.

More extensive restrictions were only introduced during the second wave of the Spanish flu in October. These also included the National Railway. In mid-October, the Danish Health and Medicines Authority emphasised that all carriages should be ventilated and cleaned frequently. At the end of October, the National Railway itself launched measures to prevent overcrowding in the carriages. Despite this, however, there was no decrease in the number of departures, nor the number of tickets sold in 1918 compared to the previous year.

The patterns in the spread of smallpox in the 1820s and the Spanish flu in 1918 show that the extent and efficiency of public transport influences how quickly and effectively infectious diseases can spread. Years went by before smallpox had spread from Copenhagen to Vendsyssel, while the Spanish flu struck both Copenhagen and North Jutland within the same month in June 1918.

In 2020, most of the world was hit by the COVID-19 pandemic, which presents completely new challenges in terms of infection control. The world is now even more connected by virtue of extensive air traffic. A number of British

researchers have looked at how extensive travel impacts the spread of infection, and what measures are most effective in stopping the spread. They concluded that restrictions must be introduced at the beginning of a pandemic in order to have any real effect. Shutdowns and transport restrictions may delay the spread of infection, but cannot prevent it.

When COVID-19 hit Denmark in the spring of 2020, restrictions on public transport were quickly introduced, as were enhanced cleaning and major information campaigns. These measures have had an effect on travel. In contrast to 1918, the National Railway's (DSB's) annual report for 2020 shows a 34% decrease in the number of passengers during the first nine months of the year. Time will tell whether the next pandemic to hit Denmark will show the same pattern, and which transport system we will have to contend with at that point.





Side 86-87: Odense-Kerteminde-Dalby Jernbaneselskabs remise i Odense set mod øst. I højre baggrund ses banens hovedspor og bag trådhegnet telegrafpælene ved DSB's hovedspor mod Nyborg. Til højre lokomotivfører Anders Mortensen (f. 1873), til venstre hans hustru Marie Mortensen (f. 1877). Formentlig fotograferet o. 1900.

Anmeldelser



John Poulsen under medvirken af Jeppe Tønsberg, Nordbanen København-Hillerød-Helsingør, bane bøger 2020, illustreret, 316 sider, ISBN 978-87-91434-56-3, vejl. pris 398 kr.

Konflikten havde ulmet længe på en af Nordbanens mellemstationer, men en sen efterårsaften i 1907 kom gnisten, der antændte et drama, som de følgende måneder udspillede sig for øjnene af Statsbanernes auditør Aage Andersen. Alt tydede ellers på, at det ville blive en fredelig aften som så mange andre, da assistent Gravesen så det sene aftentog køre ind på Birkerød Station denne halvkolde aften. Når først passagererne var ekspederet og godsforsendelserne udvekslet, ville roen atter sænke sig over stationen. Ofte var der om aftenen så stille, at han havde tid til at vandre hjem til sin hustru i deres hus lidt længere nede ad vejen for at spise aftensmad med familien. Godt nok lå stationen på den travle Nordbane mellem København, Hillerød og Helsingør, men i perioder lå stationen næsten øde hen. Kun stridighederne blandt personalet kunne en gang imellem få pulsen op, men hidtil var hanekampen blandt stationens mænd foregået under civili-

serede former. Det ændrede sig dog denne efterårsaften, da portør Jørgensen i lettere beruset tilstand steg af aftentoget efter at have været til konfirmationsgilde i Lyngby. Der – midt i stationskontoret – stod hans store plageånd, assistent Gravesen, og godt hjulpet på vej af promillerne fra festen i Lyngby gik naturen over optugtelsen. Nu var der endelig mulighed for at få afløb og give sin ærlige mening til kende. Portøren overøste derfor assistent Gravesen med ukvemsord, trængte ham op i en krog og truede med at slå ham fordærvet.

Efter optrinnet tøvede assistenten ikke med at indberette sagen til auditør Aage Andersen, som kort efter måtte sætte sig ind i et af Nordbanens tog for at tage nordpå og undersøge sagen. Det blev dog til adskillige ture mellem København og Birkerød dette efterår og vinter, for nu meldte portør Jørgensen også assistent Gravesen til auditøren. Og mange ting var galt. For det første var assistenten grov over for stationens portører. Dernæst opførte han sig ubehageligt overfor de rejsende. Hertil kom, at han havde stjålet noget håndsæbe fra stationskontoret og ikke mindst ladet "det grønne signal" stå, mens han om aftenen gik hjem og spiste aftensmad. En klar tilsidesættelse af sikkerhedsreglerne. Auditøren gennemførte adskillige afhøringer af personalet. Næsten samstemmende – fra stationsforstander Kaarsberg til de mange portører – blev assistent

Gravesen betegnet som brysk og brøsig, direkte og uhæmmet i sin opførsel overfor det underordnede personale og publikum. Tilmed holdt Birkerøds borgere sig fra stationen, når de hørte, at det var assistenten, som sad i billetsalget. Efter sigende blev byttepengene smidt efter publikum, så de måtte kravle rundt neden for billetskranken for at samle mønterne op fra gulvet, og blandt stationspersonalet fortalte historien om en oberstinde fra Frelsens Hær, der på meget konstant måde fik at vide, hvad assistenten mente om kvinder i uniform, da hun ønskede at købe en billet.

I dag kan vi følge auditør Aage Andersens samtaler og mange overvejelser i hans efterladte sagsakter og forhørsprotokoller i Rigsarkivet. Ikke mindst overvejslen om Gravesen skulle forflyttes. For det var en kompliceret sag med gensidige beskyldninger og en vag stationsforstander, som ikke havde formået at gribe ind over for sit personale og holde ro i eget hus. Og så var der tilmed udfordringen om anklagen fra en underordnet mod en overordnet. Assistent Gravesen blev på stationen, men med en påtale.

En kompliceret sag er det også at anmelde John Poulsens bog om den sjællandske nordbane. John Poulsen har gennem de seneste årtier slået sit navn fast som en meget produktiv jernbaneforfatter om alt fra den transsibiriske jernbane, over trafikrevolu-

tionen med lyntog i 1935 og den københavnske S-bane til bogserier om motormateriel og internationale tog over landets grænser. Uanset hvordan man vender og drejer det, er John Poulsen en yderst veletableret, vidende og produktiv forfatter, der samtidig har været hovedkraften bag forlaget bane bøger. Bogen om Nordbanen følger sig smukt til den lange række af jernbanebøger og -artikler, som John Poulsen i årenes løb har udgivet. Bogen er i det for bane bøger efterhånden klassiske kvadratiske format, velillustreret og af en sådan fysisk vægt, at man ikke skal placere den på bogreolens tyndeste hylde. Der er således meget godt at sige om bogen. Det problematiske vender vi tilbage til.

Den sjællandske nordbane blev anlagt som en af de første sjællandske jernbaner i 1860'erne. Fra København via Nørrebro til Hellerup, hvor banen havde en sidestrækning – en skovtursbane – til Klampenborg. Selve Nordbanen fortsatte dog fra Hellerup via Lyngby og Hillerød til Helsingør. Interessant er det at læse om jernbaneselskabets overvejelser om linjeføringen gennem og ud af København. Man fornemmer tydeligt, at det private selskab naturligvis havde blikket fast rettet mod økonomien og bundlinjen, mens staten var mere interesseret i ordnede samfærdselsforhold ind og ud af København med en banegård af en størrelse, som sømmede sig for en hovedstad. Pudsig er også

beretningen om det hestetrukne jernbanetog mellem Lyngby og Hellerup i sommermånederne i 1860'erne, så jernbaneselskabet kunne spare udgifterne til et damplokomotiv, men samtidig imødekomme kravet fra landliggerne om tidlig morgentransport til hovedstaden.

Som ved så mange andre jernbanestrækninger gik tiden. Trafikken og stationerne udviklede sig. Nye tog og nye stationer kom til. En del af strækningen blev elektrificeret, og S-toget nåede først til Holte og senere til Hillerød, mens den tilbageværende strækning mellem Hillerød og Helsingør – der sigende fik tilnavnet Lille Nord – overgik til de nordsjællandske lokalbaner.

Bogen om Nordbanen er bygget klassisk op med en gennemgang af banens historie og udvikling gennem årene fra dengang, de første planer blev fremlagt til nu, hvor et nyt signalsystem er taget i brug på en del af banen. Derefter følger en gennemgang af de enkelte standsningssteders historie og udvikling. Lige fra det beskedne militære trinbræt ved Høvelte til de store banegårde i København og Helsingør. Særligt bør fremhæves gengivelserne af arkitekt Vilhelm Carl Heinrich Wolfs smukke håndkolorerede tegninger af de enkelte stationsbygninger langs strækningen. I slutningen af bogen findes en overordnet gennemgang af det jernbanemateriel, som har kørt på Nordbanen

gennem årene. Alt sammen beskrevet på 316 meget tæt beskrevne sider. Bogen følger sig smukt til rækken af John Poulsens mange kompetent skrevne jernbanebøger og bør heller ikke mangle i samlingen hos landets jernbaneentusiaster.

Når det alligevel er vanskeligt at anbefale John Poulsens bog, er det således ikke fordi, det er en tvivlsom bog. Tværtimod. Årsagen er nærmere, at bogen i realiteten er en genudgivelse af John Poulsens tidligere bog *Nordbanen – med tog til Nordsjælland gennem 125 år* fra 1991. Bortset fra nogle naturlige tilføjelser om de seneste årtiers udvikling både i banens generelle historie, ved de enkelte stationer og i afsnittet om jernbanemateriellet, så er der tale om udstrakt genbrug – men under en ny titel. Det er uopfindsomt, og det er samtidig også den største anke. John Poulsen beskriver – såvel i forordet fra 1991 som 2020 – at det af pladsmæssige årsager ikke har været muligt at komme rundt om en række emner såsom trafikpolitik, økonomi og personaleforhold. Ved udgivelsen af bogen i 1991 var dette en plausibel forklaring. Ligeegyldigt hvad en vrisen anmelder mener, så er der ved en bogudgivelse nødt til at blive taget nogle nødvendige beslutninger og prioriteringer. Disse dispositioner kan man så være enige eller uenige i. Men det er noget uopfindsomt ved udgivelsen af en ”ny” bog 30 år efter kun at opdatere de enkelte afsnit med nogle

få linjer, når man har muligheden for at råde bod på nogle af de ting, man af pladsmæssige årsager ikke kunne komme ind på ved udgivelsen af den første bog. Udfordringen ved den gamle og den nye bog om Nordbanen er således, at man som læser får et ganske glimrende indblik i selve jernbanens udvikling og i de enkelte stationers bygningsmasse og sporforhold, mens forholdet til det omgivende samfund, personalets forhold mv. kun berøres ganske perifært. Det er ærgerligt, da vi netop i forbindelse med Nordbanen har flere ældre erindringsbøger fra jernbanemænd, der beskriver livet langs banen (f.eks. *Jernbaneminder* af Holger G. Hansen (Forlaget Fremad 1962), *Jernbaneliv* af Vilhelm Hansen (J. Frimodts Forlag 1918) og *47 år ved DSB* af P.L. Poulsen (Thems Boghandel 1943). Det er ærgerligt, at dette righoldige materiale ikke udnyttes i større grad i den nye bog om Nordbanen, da det samtidig kunne have gjort fortællingen om banen lidt mere levende og spændende. Eksemplet om stridighederne på Birkerød Station i 1907 og de mange erindringsbøger viser, at der både i litteraturen og arkiverne bestemt er materiale til en anderledes bog om Nordbanen.

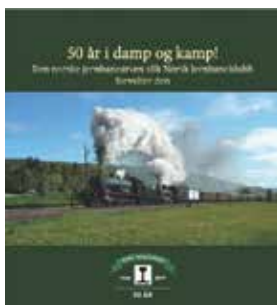
Gennem de seneste år er der i *Jernbanehistorie* ved anmeldelser af forskellige jernbanebøger gentagne gange blevet rejst kritik af manglende litteraturhenvisninger. Bogen om Nordbanen er i denne sammenhæng

ingen undtagelse. Hvor mange andre jernbanebøger forsøger at dække sig under et figenblad ved at have en enkelt side bagest i bogen med "anvendt litteratur", så er dette i alt fald ikke tilfældet i bogen om Nordbanen. Der findes ingen kildeliste, ingen litteraturliste og intet noteapparat. Det burde være en fuldstændig selvfølge, hvis en fagbog udgivet i 2020 gerne vil tages seriøst. Navnlig når en bog som denne ægger til yderligere forskning og undersøgelse – såvel af forskere som almindeligt interesserede læsere. Ved gennemlæsningen af bogen faldt denne anmelder således over en kort notits om, at Hillerød-diligencen i 1848 blev udsat for et veritabelt landevejsrøveri. En historie som leder ens tanker hen på det vilde vesten i Amerika, men ikke det fredelige Nordsjælland. Men hvor kan man læse mere om denne historie? Et andet eksempel stammer fra beskrivelsen af opførelsen af den nye banegård i Helsingør i 1890'erne. Her postuleres det, at kongen, Christian d. 9, efter sigende skulle have ønsket, at den nye banegårdsbygning blev statelig og repræsentativ, da den var Danmarks port til Norden. En kildehenvisning ville have været på sin plads, så oplysningen ikke blot kan rubriceres som en af de utallige kongelige skrøner, der nærmere hører hjemme i eventyret *Det er ganske vist!* fra 1852.

Mange af de banemonografier, som er udkommet i de seneste årtier, har

behandlet en af landets utallige privatbaner. Måske fordi det for forfatteren har været et nemt og afgrænset område at kaste sig over. En jernbanestrækning på en del af det statslige jernbanenet kan imidlertid være vanskelig at få styr på. Der er ikke bare et enkelt, samlet arkiv man kan gå til, hvor hele historien mere eller mindre bliver foræret til forfatteren. Det var derfor også en præstation, da John Poulsen i 1991 med god hjælp fra de efterladte papirer fra jernbaneforfatteren Peer Thomassen og en hjælpende hånd fra stadsarkivar Jeppe Tønsberg skrev bogen i anledningen af Nordbanens 125-års jubilæum. Bogen om Nordbanen giver derfor et lidt andet blik på jernbanernes udvikling end mange andre banemonografier, selvom opbygningen af bogen er den samme. Befriende er det, at man heldigvis slipper for det næsten rituelle afsnit fra andre banemonografier om de trange tider for banestrækningen efter 2. verdenskrig og den triste nedlæggelsehistorie, fordi banens landkommuner satsede på privatbilismen i stedet for jernbanerne. Så mangler man 1991-udgaven af bogen om Nordbanen i bogreolen, kan 2020-udgaven bestemt anbefales. Ikke mindst på grund af de mange nye illustrationer, hvor der heldigvis kun er få gengangere i forhold til den oprindelige udgave af bogen.

Lars Bjarke Christensen



50 år i damp og kamp! Den norske jernbanearven slik Norsk Jernbaneklubb forvalter den, *NJK 2019*, illustreret, 288 sider, ISBN 978-82-90286-43-4, vejl. pris: NKR. 450,-

Norsk Jernbaneklubb (NJK) – den norske pendant til Dansk Jernbane-Klub – fejrede sig selv i 2019 med denne velillustrerede jubilæumsbog. NJK, som blev etableret i 1969 – otte år efter den danske søsterklub (der jo i 2021 fejrer sit 60-års jubilæum), består af tre dele: to veteranbaner- eller museumsbaner (Gamle Vossebanen og Krøderbanen) – og en veteran tog-afdeling (Norsk Museumstog), der kører på det officielle jernbanenet (nu på Norsk Jernbanemuseums licens). Lokomotiver og vogne er udskilt til en særlig stiftelse, Norsk Jernbanearv, der ejer alle 299 enheder.

Som i Danmark findes der i Norge andre klubber og veteranbaner, som ikke er del af den nationale forening – heriblandt en række smalsporede og industri-baner – heraf flere knyttet til museer. Lommedalsbanen, Rjukanbanen, Setesdalsbanen, Urskog-Hølandsbanen og Thamshavnbanen – er således ikke en del af fortællingen i denne forenings jubilæumspublica-

tion. Til gengæld spiller Norsk Jernbanemuseum en væsentlig rolle i fortællingen – mest som prügelnabe, men det kommer jeg tilbage til.

Bogens udtalte målgrupper er dem, der ikke er medlemmer af klubben og dermed potentielle kunder, nye medlemmer eller bare generelt interesse-rede. Jeg er dog ikke ganske overbevist om, at dette mål holder publikationen igennem. Der er sine steder en ophobning af litra – som den almindelige læser, der er målgruppen, nok ikke glædes lige så meget over som entusiasten. Men lad mig slå fast med det samme, at der er tale om en flot og indbydende publikation med en fremragende billedside – der da godt kan give lyst til en veteran tog-tur imellem de norske fjelde (f.eks. på Raumatoren, der dog i dag er befordret af NSB og ikke med veteran tog. Et kættersk spørgsmål er, om ikke gæsten har en lige god oplevelse med NSB – man ser jo ikke det tog, man kører i – men ud sigten).

Der er mange bidragydere til publikationen (13), og det er et redaktionelt valg at lade de mange forfatters artikler have et vist selvstændigt udtryk, hvorfor der forekommer en vis uensartethed i teksten. Det betyder også, at der er mange gentagelser bogen igennem. Vi er tilbage til klubbens etablering i 1969 rigtig mange gange. Målet har været at lade forskellige nuancer og fortolkninger komme til frem fra erfarne og skriveføre med-

lemmer, men det ville sagtens have kunnet lade sig gøre, selvom der blev luget ud i gentagelserne. Måske er det sigende, at forfatterkollegiet udelukkende består af ældre herrer – den yngste på 55 år – et træk, der kan tænkes at afspejle medlemsskaren i NJK, selvom det forsøges fremstillet anderledes.

Bogen er opdelt i fem hovedafsnit. Først en overordnet fortælling om NJK og dets historie efterfulgt af afsnittet "En reise tilbake i tiden på jernbanen", hvori der først gives en kort historie om Norges jernbaner, og dernæst gennemgås NJKs enheder: først museumsbanen Krøderbanen, station for station, og denne afdelings arbejde, så en beskrivelse af afdelingen Gl. Vossebanen og sluttelig en gennemgang af banernes bygningsmasse og en kortfattet illustrativ gennemgang af bygningstypernes historie. Tredje hovedafsnit "En reise tilbake i tiden med toget" beskriver klubbens rullende materiel – damp, el og diesellokomotiver samt person- og godsvogne. Fjerde afsnit handler om klubbens arbejde med historisk formidling og bevaring, og sidste afsnit handler om fremtiden. Til sidst findes en appendiks om det redaktionelle arbejde, en præsentation af de mange forfattere, kilder, henvisninger til klubbens filmmateriale samt lister over formænd og redaktører af klubbens publikation *På Sporet*. Til sidst en række lykønskninger fra ministre, rigsantikvaren, bran-

chedirektører mm. Flot, at den forholdsvis nye leder af det norske jernbanemuseum er med blandt gratulanterne, for den institution får da sit mål af tæsk bogen igennem.

Bogen giver overordnet et meget godt indblik i, hvad Norsk Jernbaneklubb arbejder med: drift og vedligehold af lokomotiver og vogne samt to veteranbaner med bygninger og anlæg – alt sammen med formålet at køre med materiellet. De ser selv deres opgave som tredelt: at opfylde samfundets krav om at bevare autentiske samlinger, at opfylde sikkerhedskrav (selvom én af forfatterne hylder uortodokse metoder, som frivilligmiljøet har valgt for at få ting til at ske – måske lidt problematisk i en sikkerhedssammenhæng) og at underholde. Men er det samfundets krav, at klubbens materiel bevares, eller er det medlemmernes egne ønsker? I hvert fald beskrives en lidt ustyrlig situation med uenigheder mellem klubledelse og enkeltpersoner, der køber deres egne vogne, som de lige faldt for og syntes skulle bevares. Måske er det et træk, der også kan genfindes i de danske klubber? Et af konfliktpunkterne, der nager NJK, var en situation i 1970'erne med tilsvarende træk, da toggruppen satte restaurering af et ellokomotiv i gang og håbede, at Jernbanemuseet var interesseret. Da NJK ankom og ville aflevere til museet, blev de afvist: "sådan behandlede de lønnede museumsfolk det frivillige miljø", som der står. Som

udenforstående ser det dog mærkeligt ud, at klubben tog beslutninger og initiativer på andres vegne og blev sur, da der ikke bare blev taget imod.

Opfattelsen af hvad bevaring er, er en central diskussion. Og bogen frembringer åbent klubbens opfattelse heraf – og det er måske netop fortolkningen af dette begreb, som er et af konfliktfelterne mellem museumsprofessionelle og entusiaster.

Det er et gennemgående træk, at man søger at distancere sig fra egentlige museer, der er beskrevet som statiske og støvede, mens entusiasme og viden angiveligt kun findes hos de frivillige. Løn er ikke det bærende, men en dyb personlig interesse. Det fremføres, at det åbenbart i Norge er "alment accepteret i kulturforvaltningen, at jernbanens kultur minder ikke kan formidles uden museumsdrift med historisk jernbanemateriel". Interessant, hvis det er tilfældet. Klubbens holdning er, at man skal formidle materiellet, som det oprindeligt blev anvendt – og også de museale bygninger skal tilpasses jernbanedriften.

Det er bogens styrke, at den fremlægger og redegør for de principper, klubben arbejder ud fra. NJKs definition af museum, bevaring og formidling kan dog som minimum diskuteres.

Man støtter sig kraftigt til Rigachartret fra 2002, der jo er kommet til under stærk indflydelse af netop veteranklub-synsvinkel – via den europæiske veterantogssammenslutning

FEDECRAIL. Chartret definerer principper for konservering, bevaring, vedligehold og reparation af materiel, under den præmis, at det historiske materiel skal bruges – og grundlæggende alt sammen skal sættes i køreklar stand. Grundforståelsen er, at bevaring er lig med drift – et synspunkt, der i høj grad kan diskuteres. Ville man også mene det om brdr. Wrights fly, om Cugnots dampbil fra 1769 – eller Stephensons lokomotiv Rocket? Vigtige nøgleord i chartret og hos NJK er dog reversibilitet – at når noget ændres, skal det kunne tilbageføres – og dokumentation af alt, hvad der gøres. Gode principper – også hvis det ikke er museumsgenstande i egentlig forstand. Rigachartret og klub-synspunktet står dog i kontrast til den museale tilgang – med afsæt i Venedig-chartret fra 1964, der pointerer, at restaurering skal være undtagelsen, og at man sjældent kan berettige tilbageførelse. Hele genstandens levetids tilføjelser og ændringer bør bevares. Klubben mener, at tilbageførelse til et bestemt udtryk er det rigtige. En museal tilgang ville være, at autenticitet eller oprindelighed svækkes af et indgreb i en genstand. Klubbens opfattelse af et museum er, at det: "ikke skal slide sine genstande ned, hvis det ikke har indtægter til at kompensere for slitagen". Men det er dog et synspunkt, der er fjernt for et professionelt museum: genstande skal slet ikke slides! I klubbens argumentation er tekniske

genstande skabt til at slides – derfor bevares de bedst sådan. Men det argument holder ikke, for så var der ikke bevaret nogen redskaber fra ældre tider – de ville være slidt op.

Man kunne jo mene, at veteranogsklubber er til for at få togene til at køre – og at det er et fint eksistensgrundlag i sig selv. Den lange diskussion om brug kontra konservering er derfor ikke relevant. Kørsel med tillempet autenticitet er ét tilbud, mens bevaring for evigheden er en anden opgave. Der er ingen grund til, at begge ting ikke kan sameksistere. Hvorfor forsøge at bemægtige sig andres dagsorden, som måske er bedre fagligt begrundet i forhold til forskning, bevaring og formidling?

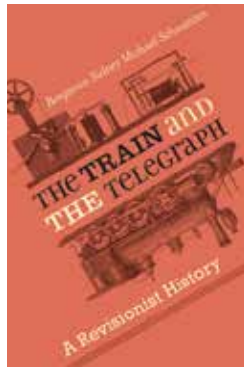
Bogen er jo et jubilæumsskrift, hvor klubben fejrer sig selv, og den er skrevet med en stærk entusiasme – og måske en kende nostalgi: damplokomotivet er jo det rigtige lokomotiv! Magien tilhører ifølge én af de mange skribenter dampen. Desværre er der til tider lige lovlig meget partsindlæg over fortællingen. Frivillige redder materiellet fra ligeglade, inkompetente museumsprofessionelle, og det er bedre at lade frivillige lede og styre samarbejdet end de ansatte, må vi forstå. Det er svært helt at følge ræsonnementet endsige erklære sig enig. Måske er det fordi frivillige foreninger er båret af entusiasme og er demokratisk funderede (til en vis grad) – og den frivillige får stor medbestemmel-

se. Hvis man lægger et stort stykke arbejde, får man stor indflydelse, og hvis man selv har skaffet vogne til huse, får man også meget at skulle have sagt. Det betyder også, at foreningerne notorisk er præget af uenigheder – lange beslutningsprocesser og nogle gange udbrud i nye foreninger, her eksemplificeret ved GM-gruppens udbrud i 1984.

Man kan læse bogen på flere måder. En af dem er, at det er et forsøg på at overtage den museale dagsorden, at fremme frivillighed på bekostning af professionalisme. NJK mener, at det er klubbens fortjeneste, at der blev ansat museumsfaglig direktør på Norsk Jernbanemuseum, og at museets kompetence er løftet af klubben. Og det handler vel også om at få tilskudsmidler? Desværre fylder konflikten mellem klub og museum meget igennem fortællingen. Der tegnes hele tiden et billede af de lønnede medarbejdere på museerne som et problem og museet som en aktør, der ikke har magtet sine opgaver, og at frivilligmiljøet træder til som de frelsende. Et sidste hip til museet handler om dets manglende initiativ. NJK satte en national bevaringsplan i værk i 2007, vel at mærke i samarbejde med museet, og denne var færdig i 2019.

Når det gælder fremtiden, fremføres det, at man ikke vil indsamle moderne materiel, da det alligevel er bygget i udlandet (det har dog ikke tidligere været til hinder for at købe GM-loko-

motiver i Sverige og Danmark), og at det er vigtigere at vedligeholde den immaterielle arv – her forstået som håndværkskunnen og kvalifikationer til at køre med damplokomotiver – end at bevare udstillingsgenstande. Og det er en udfordring, da rekrutteringen nok ikke er så overvældende, selvom klubben mener, at de rekrutterer fra fire hovedaldersgrupper, hvoraf ingen er pensionister: nemlig de 4-årige (mødet med dampen vil sætte sig varige spor), de 12-årige (der begynder at tænke over hvad de vil med livet – i møde med personalet), de 35-årige (når uddannelse er ovre og karrieren i gang) og de 55 årige (når ungerne er fløjet fra reden). Måske er det mere et ønskescenarie end en realitet – det fremgår ikke klart. Ingen tvivl om at jernbaneklubben ser sig selv som vigtig, og der efterspørges også offentlige tilskud. Men hvor mange er det, der er medlemmer og hvad er gennemsnitsalderen? – det fremgår ikke. Dog nævnes det, at medlemstallet holdes konstant, men at de unge ikke forpligter sig på årelang indsats som de gamle. Mon ikke der her også gemmer sig en svindende interesse, som i hvert fald gælder de danske pendanter, der har aldersmæssige og medlemstals-udfordringer. Det nævnes et sted, at der har været medlemsfald siden årtusindskiftet, og hovedskylden gives til internettet, der jo optager de unge... måske interesserer de sig bare ikke for tog? På hjemmesiden



kulturvern.no er det anført, at NJK har 2.000 medlemmer fordelt på 14 afdelinger. Det er vel omtrent 5-6 gange så mange som i Danmark – og gad vide hvor mange, der er aktive. Nogen kunne mene, at det også vil være interessant at vide, hvor mange gæster/kunder museumsbanerne har – hvis der skal offentlig finansiering til.

Som i megen entusiastlitteratur er der ikke gjort meget ud af at skrive, hvor man har sine oplysninger fra. Der er til en vis grad indsat noter i teksten – om end lidt sporadisk og ikke særligt hensigtsmæssigt ud fra et grafisk synspunkt. Noterne hænger og flagrer ved siden af billedteksterne. Litteraturlisten er på bare fem titler samt optagelser af enkelte interviews.

Bogen skal roses for den fornemme billedside, med virkelig mange gode illustrationer. Derfor kan det ærgre lidt, at samme foto er anvendt flere steder (f.eks. s. 35 hhv. 143) eller næsten samme motiv (s. 40 hhv. 147). Bortset fra indvendingerne er der som sagt tale om en flot markering af jubilæet, som giver et glimrende indblik i klubbens raison d'être – eller i hvert fald dens bevæggrunde og selvforståelse. Men at kvinder i alle aldre skulle sende beundrende blikke til ældre mænd i toguniformer, kan man godt stille sig lidt tvivlende overfor.

René Schrøder Christensen

Benjamin Sidney Michael Schwantes, The Train and the Telegraph: A Revisionist History, Hagley Library Studies in Business, Technology and Politics, Baltimore: Johns Hopkins University Press 2019, (sparsomt) illustreret, 224 sider, ISBN-13: 978-1421429748, vejl. pris: \$42.74

Det er en fasttømret fortælling – også i Danmark – at jernbanen og telegrafer blev udviklet i en symbiose. Jernbanen var datidens hurtigste kommunikationsform, og der var behov for et varslingsystem, som var hurtigere, hvilket telegrafer gav mulighed for. Det er forfægtet, at afviklingen af den stigende togtrafik ikke kunne være sket sikkert, planmæssigt og rentabelt uden telegrafer, og at jernbanen omvendt stimulerede telegrafens udvikling – ikke mindst økonomisk ved anlæggelse og drift af telegraflinjerne.¹⁾ Det er Benjamin Schwantes mål i *The Train and the Telegraph* at punktere netop myten om den symbiotiske udvikling mellem de to teknologier – i hvert fald i en amerikansk kontekst.

Den første fungerende telegraf blev udviklet af Francis Ronalds i England i 1816, men først i løbet af 1830'erne fik teknologien et gennembrud med flere aktører. Blandt de væsentligste i denne sammenhæng er William Fothergill Cooke & Charles Wheatstone i UK 1837 og Samuel Morse & Alfred Vail USA 1837-38. Sidstnævnte havde sin første demonstration i 1844 på en linje

ved Baltimore, og den blev grundlaget for systemet i USA og standard i Europa fra 1851.

I Danmark blev den første morsetelegraflinje etableret i 1854 mellem Helsingør og Hamborg og gik via København, Korsør og Fredericia – ti år efter verdens første linje i Baltimore. Kablet blev lagt i jorden i grøften langs landevejen og havde ikke sammenhæng med jernbanelinjerne.²⁾ I 1857 blev en statslig linje etableret fra Fredericia til Frederikshavn, og købstæder og private lagde tilslutningslinjer, så der var etableret et nationalt net. Allerede fra begyndelsen skabte de nedgravede kabler problemer, hvorfor de løbende blev skiftet til luftlinjer på pæle. Alle jordkabler var gravet op i 1866 – bortset fra hvor andet var nødvendigt – f.eks. søkabler og i tæt bebyggelse i større byer.

Til Danmarks første jernbane Roskilde-København, der åbnede 1847, blev den optiske telegraf valgt af rent økonomiske hensyn, men i 1856 – i forbindelse med forlængelsen af banen til Korsør – blev den elektriske telegraf ibrugtaget ved jernbanen og supplerede den optiske telegraf på Roskildebanen. Langs jernbanen blev der opstillet telegrafstænger, som indtil 1860 udelukkende var til jernbanens ledninger, men herefter kunne Statstelegrafer på visse betingelser også anvende anlægget. I takt med udbredelsen af telefonnettet mistede telegrafledninger langs banen deres betyd-

ning for P&T og blev atter overladt til banen. Anvendelse af telefonkommunikation på banen blev først sikkerhedsmæssigt ligestillet med telegrafer i 1935, og udbredelsen tog derfor først fart herefter, selvom den første forbindelse var taget i anvendelse ca. 45 år tidligere.

Udviklingen af statstelegrafien var således i begyndelsen helt uafhængig af jernbanen. Og først fra 1860 fandt der et samarbejde sted. Det forsinkede samarbejde mellem brancherne i Danmark kan minde om udviklingen i USA, hvor der dog var tale om ene private selskaber som aktører, ligesom i UK, hvor udviklingen dog var modsatrettet i forhold til samarbejde.

Schwantes bog behandler udviklingen af jernbane og telegraf i USA og analyserer graden af symbiose eller mangel på samme. Han illustrerer tydeligt en række barrierer og enkelte fremmede faktorer (økonomiske, politiske, teknologiske og samfundsmæssige), som var medvirkende til at de to teknologiske systemer og brancher ikke arbejdede sammen eller bidrog til fælles udvikling – bl.a. stafhængighed bestemt af vanetænkning og kortsigtet økonomisk tænkning. Det var udefrakommende faktorer, der skubbede til større teknologiskift.

Det britiske jernbanesystem beskrives som velkonsolideret og båret af en stærkt stigende trafik allerede fra 1830'erne i modsætning til det amerikanske i 1840'erne, hvilket førte til, at

jernbaneselskaberne kunne fungere som økonomiske bidragsydere til etablering af det nye telegrafsystem, som oftest blev opført langs banerne. Der var ofte tætte personlige og finansielle bånd mellem jernbanens embedsmænd og telegrafiens fortalere, og jernbanen fungerede som eksperimentel mark for telegrafien – hvorfor den også formedes efter jernbaneindustriens behov.

Omvendt var jernbanerne i USA svagt konsoliderede og kunne ikke bidrage økonomisk – og tilbød heller ikke jernbanen som praktisk kilde til udvikling af telegrafien. Driften på banerne, der i overvejende grad var enkeltsporede, også i modsætning til UK, var baseret på regler og køreplaner, og branchen så ikke et behov for et dyrt og komplekst system som telegrafer. Jernbanevæsenet var hierarkisk styret, hvilket telegrafer ville underminere. De to systemer udvikledes overordnet set parallelt og var adskilt i det østlige USA i 1840'erne og 1850'erne. Begge systemer fik et massivt omfang i USA i begyndelsen af det 20. århundrede med over 260.000 km jernbane og mere end 1 mio. km telegraflinje.

Scwantes bog rummer ud over en langt forord, en introduktion og en konklusion, seks hovedkapitler organiseret efter kronologiske hovedfaser i udviklingen i forholdet mellem jernbane og telegrafi.

Første kapitel sætter udviklingen af

de to systemer ind i en sammenhæng og fokuserer på kampen om adgangen til den mest lige vej – "rights-of-way" – det være sig langs jernbanen eller landevejen. Den første morsetelegraflinje langs Baltimore-Ohio Railways (B&O) i 1843 blev, som i Danmark, nedgravet, ligesom de første britiske (efter det konkurrerende Cooke & Wheatstone-system), men i det første årti blev telegrafstolperækkerne i hovedsagen rejst langs de amerikanske landeveje – blandt andet fordi selskaberne var bange for at miste koncessionen på jernbanedrift, hvis de lod anden kommerciel virksomhed ske på arealerne, og fordi de frygtede at den elektriske telegraf var et faremoment så tæt på banen. Også langs banerne blev telegrafer i hovedsagen ført på pælerækker. Telegraf-selskaberne så på den anden side en fordel i at få adgang til den mest lige vej ved jernbanerne – så der ikke skulle opkøbes jord af adskillige jordejere langs hele strækningen – og samtidig kunne banen anvendes til at fremføre anlægsmateriale (udstyr, stolper mm.).

Næste kapitel behandler tiåret op til borgerkrigen 1861-65, da telegrafien ekspanderede kraftigt, men hvor teknologien ikke blev optaget af jernbaneselskaberne. Telegraf-selskaber sikrede sig ret til at opføre linjer langs banerne – men kun til kommerciel telegrafvirksomhed – og når jernbanen fik tildelt adgang, måtte den vente på den kommercielle trafik, der havde forrang.

Western Union ekspanderede i 1850'erne og overtog efterhånden de fleste linjer langs jernbanerne i Midtvesten, hvilket blev endnu en barriere for jernbanerne, da telegrafsekskabet ikke interessererede sig for jernbanebehov.

Tredje kapitel behandler borgerkrigen og dens stærke betydning for udviklingen af jernbanen, blandt andet en ændring af holdningen hos jernbanefolk, der efterfølgende kunne se fornuften i anvendelsen af telegrafi i jernbanedriften. Altså fik anvendelsen af telegrafi et skub fremad. Den krigsbetingede meget store trafik og forstoppelse af nogle jernbanestrækninger (både troppeflytninger og civil trafik) var med til at åbne øjnene for telegrafiens muligheder. Indførelsen flere steder af det "amerikanske system" blev en konsekvens: en kombination af den gamle regelstyring og anvendelse af telegrafi til at bringe beskeder frem – med en ansvarlig trafikkontrollør med beslutningskompetence pr. division. Det var dog risikobetonet, da beskeder kunne misforstås gennem mange led mellem trafikkontrollør via telegrafister over stationsforstander til togpersonale og retur.

Næste kapitel handler om efterkrigsperioden i 1870'erne, da dårlig telegrafipraksis på mange jernbaner gav spændinger og en overbebyrdet telegrafist/trafikkontrollørstand. Det var det amerikanske system, der dominerede, og man optog ikke den mere sikre automatiserede telegrafi i et

meldeklokkesystem, som var udviklet i UK i 1840'erne og fungerede på de britiske baner. Det første anlæg af slaggen i USA var i 1865, men det slog ikke igennem. Økonomien i de amerikanske jernbaneselskaber i 1870'erne forhindrede etablering af dette meget mindre fejlbehæftede system, da det krævede omfattende nyt udstyr og ansatte på alle blokposter langs banen. Samtidig havde Western Union tilkæmpet sig en slags monopol (dominerede 95% af jernbanerne), og viste ingen interesse for udvikling af jernbanedrift, selvom virksomheden havde sikret sig pælerækker og tråde langs jernbanerne.

Næstsidste kapitel handler om 1880'erne og 1890'erne, da jernbaneselskaberne i stigende grad fusionerede eller blev opkøbt. Hvor hvert jernbaneselskab før havde haft egne regler, signaler og materiel, da de holdt sig til egne strækninger, var det nu nødvendigt at standardisere på alle områder. I 1883 fastsattes f.eks. en fællesstandard tid, og landet blev inddelt i fire tidszoner. Signaler, som signalflag, fløjtesignaler mm. blev også standardiseret, ligesom der i slutningen af 1880'erne og 1890'erne gradvist indførtes ensartede regler for telegrafi.

Sidste kapitel viser hvordan systemet og den stigende afhængighed af telegrafister og trafikkontrollører – og samtidig mangel på arbejdskraft – førte til en fagforeningskamp, der bidrog til national lovgivning om arbejdstid 1908, og som i sidste ende skubbede til, at

selskaberne fra 1900'erne hurtigt overgik til telefoni. De sidst telegraflinjer fungerede dog stadig op i 1950'erne.

Schwantes argumenterer overbevisende for, at mange faktorer som banernes ringe økonomi, etableret teknologi og vaner, manglende personlige kontakter, store virksomheders dominans og fragmenterede brancher fungerede som barrierer for en teknologisk udvikling mens udefrakommende faktorer som behov skabt af borgerkrigen, fagforeningspres, føderal lovgivning og en ny teknologi som telefonen var medvirkende til teknologiskift. Måske kunne den danske udvikling også trænge til en tilsvarende analyse.

The train and the telegraph er en fremragende historisk afhandling, der punkterer en etableret fortælling ved at argumentere ud fra kilder som læserbreve og diskussioner i brancheblade, korrespondance mm. Bogen er letlæst og har en fremadskridende fortælling og klare pointer, der opsummeres efter hvert af de seks kapitler. Den er desværre kun sparsomt illustreret med ringe gengivelser.

René Schrøder Christensen

Noter

1. Hans Buhl, "Telegrafen" i: Helge Kragh & Kristian Hvidtfelt Nielsen (red.), *50 opfindelser. Højdepunkter i teknologien*, Århus Universitetsforlag 2015, s. 153-157.
2. K. L. Larsen, Den tekniske udvikling af telegraf og rigstelefon indtil 1904, *Telegrafvæsenet gennem 100 år*, *Teleteknik* 1954, s. 1-9.



Lars Viinholt-Nielsen, *Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane, bane bøger*, 2020, 180 s., Ill., ISBN 978-87-91434-55-6, vejl. pris: kr. 298,-

I februar 2020 udkom Lars Viinholt-Nielsens sidste bog, det længe ventede værk om Kertemindebanen. Det er en Viinholt-classic udgivelse, gennemillustreret og opsat på den form, som gennem de senere mange år karakteriserede hans udgivelser hos yndlingsforlaget bane bøger: to spalter pr. side med gode muligheder for at anbringe fotos, kort eller tegninger, som der typisk vel er 1-3 af pr. side. Opbygningen af bogen er også typisk: Først et afsnit om den såkaldte forhistorie. Dernæst afsnit eller kapitler om "driften" eller selskabets "historie", og så en særskilt del om strækningen med dens stationer, trinbrætter, broer, overkørsler og andre særlige kendetegn. Endelig er der det obligatoriske afsnit om det såkaldte materiel, altså lokomotiver og vogne. Som sædvanlig med Viinholt's bøger er der sluttelig diverse tabeller, en liste over ledelse og stationsbestyrere, registre og en summarisk kilde- og litteraturoversigt.

Lars Viinholt-Nielsen, der af profession var landinspektør og i det private en særdeles engageret jernbaneentusiast, nåede desværre kun lige akkurat at se manuskript og rålayout færdiggjort og døde inden udgivelsen. Men som det fremgår af bogens mindeord, havde været ham meget magtpåliggende trods alvorlig sygdom at få bogen gjort færdig. På den måde blev den en slutsten på hans meget omfattende forfatterskab, og der er derfor grund til både at se nærmere på den foreliggende udgivelse og at trække linjer til hans øvrige og meget omfattende forfatterskab.

Lars Viinholt havde vist altid været jernbaneinteresseret, og allerede som meget ung brugte han en stor del af sin fritid på at tage rundt for at fotografere især privatbaner, der stod over for nedlæggelse. Han sørgede også for at indhente efterladt arkivmateriale, som han senere overdrog til Rigsarkivet, så alle kunne komme til at få glæde af det. Interessen for formidling – og til en vis grad styring af denne formidling – lå ham nær, og det var helt i forlængelse heraf, at han i 2000 var med til at grundlægge Foreningen af Jernbaneforfattere, hvis formand han var frem til 2019. Først og fremmest var det de sydfynske baner og Det sydfyenske Jernbaneselskab, SFJ, der havde hans helt store interesse. Men også de øvrige fynske baner var genstand for stor opmærksomhed.

Resultatet er da også, at Lars Viin-

holt-Nielsen fik udgivet bøger eller monografier om alle de fynske baner med hovedbanen over Fyn og den nordfynske bane til Bogense som undtagelse. Regner man alle hans artikler med, kan man sige, at også de to strækninger var omfattet. En af banerne, nemlig Svendborgbanen, der som den oprindelige SFJ-hovedstrækning havde hans helt særlige opmærksomhed, nåede han endda at skrive hele to bøger om. Det imponerende er, at begge bøger giver væsentlige bidrag til denne banes historie og derfor supplerer hinanden på ret fornem vis – i den sidste ikke mindst på grund af billedmaterialet. Det gælder også bøgerne om Nordvestbanen via Brenderup til Bogense eller Middelfart og den sidste bog om Kertemindebanen: De to baneselskaber havde driftsfællesskab og arbejdede meget tæt sammen og brugte det samme materiel i flæng på begge baner, og det kunne jo godt have givet anledning til genbrug. Men det skete ikke ud over det nødvendige, når der nu skulle være to publikationer, og det var en af Viinholt's mange styrker: Så vidt muligt at køre uden om gen-tagelserne.

Var Fyn i fokus, kom Lars Viinholt-Nielsen også ud over Fyn. Det skete bl.a. via hans bidrag til bogen om Gribskovbanen fra 2009, hvor afsnittet om "driften" frem til 1945 sidetalsmæssigt nåede et hidtil uset omfang. Mest afgørende var måske hans bidrag til det store og synteseprægede værk om



Lars Viinholt-Nielsen
28/2 1945 - 11/1 2020
(foto: Asger Christiansen 2013).

danske privatbaner fra 1997. Men dertil kom et utal af publikationer og artikler om billetter, rutebildrift, jernbanepostvæsenet, indførelse af bane-pakkeordningen og – også i form af en selvstændig publikation – en redegørelse for materiellet på Sydfyn. Alt i alt blev det til tusinder af sider og en kolossal mængde illustrationer fra mange forskellige kilder også ud over hans egne. Det er ikke for meget sagt, at Lars Viinholt-Nielsen hørte til blandt de mest produktive jernbaneforfattere, ligesom han heller ikke var bleg for at bevæge sig ind på den digitale formidling via flere DVD-er om fynske banestrækninger.

Det er heller ikke for meget sagt, at hans produktion var gennemsyret af de høje kvalitetskrav, han havde. Alt var uhyre grundigt researchet, når det kom til jernbanedelen, og med Kertemindebanebogen har Lars Viinholt da også endnu engang leveret en bundsolid fremstilling af en banestrækningens historie, systematisk og dækkende, hvis fokus er på linjebeskrivelsen, materiellet og den såkaldte drift. Typisk nok har undertegnede i rollen som fejlfinder da også kun kunnet finde en enkelt og ganske betydningsløs detalje: Det hævdes s. 137, at der aldrig kom automatiske blinklyssignaler for sognevejen Stubberup-Hinds-holmlandevejen. Men det gjorde der faktisk. Når det gjaldt andet end jernbanedelen var der nok lidt mere at komme efter. F.eks. er det en vandre-

historie, der bringes til torvs i Kertemindebanebogen, at skibene fra Odense Stålskibsværft blev søsat sideværts, fordi der ikke var plads. En sådan stabelafløbning er kun sket i ét tilfælde.

I sit forfatterskab må man vel sige, at han stod på skuldrene af den første generation af jernbaneforfattere, Birger Wilcke og Peer Thomassen, men også at han selv med sine mange stramt komponerede udgivelser var med til at udvikle konceptet – ”forhistorie”, drift/historie, strækning og materiel, nogle gange suppleret, som de og mange andre jernbaneforfattere også gjorde og gør, med særlige, men også noget løsrevne afsnit om postforhold, billetter og takster samt personale.

Ser man på de seneste årtiers udgivelser, er der da heller ikke mange jernbaneforfattere, der afviger fra det nævnte koncept. Bøgerne om Troldehedebanen (af H. Kjerside, F. og S Christensen) og Langelandsbanen (af F. Christensen) gør dog, i den sidstnævnte ikke mindst med dens større vægt på banens betydning for befolkning og erhvervsliv. Også i Kjellerupbanebogen (af Niels Bloch) fra 2019 er der tydeligvis lagt en anden disponering til grund: Hovedvægten er her lagt på en omtale af de enkelte stationer og holdepladser med løst og fast, ”små-sager”, hændelser og nogle tal, ikke mindst baseret på avisartikler, hvor Viinholts studier primært var baseret på trykte publikationer med baneproviens. Han yndede at drille med, at

det meste kunne skrives på basis af disse, men faktisk var han selv en stor benytter af primære kilder som arkivalier fra det enkelte baneselskab og de involverede myndigheder m.fl. Det nævner han også meget summarisk i sine kildefortegnelser, men af en eller anden grund har det med at hen-vise til, hvor man har sine oplysninger fra, ikke været populært i jernbaneforfatterkredse, heller ikke hos Lars Viinholt, selv om kildebenyttelsen tydeligvis har haft stor betydning for manges disponering og vinkling – også Viinholts i fraværet af en mere problematiserende tilgang.

Interessant er det derfor snarere, at der er så få undtagelser fra det omtalte koncept, selv om der inden for konceptet faktisk har været plads til sidespring: F.eks. har Asger Christiansen i sin bog om Gjerrildbanen gjort et betydeligt nummer ud af det lokalhistoriske med ganske omfattende beskrivelser af de bysamfund, som denne bane passerede og betjente og havde betydning for. Trods dette synes det koncept, som Lars Viinholt-Nielsen for sit eget vedkommende vel nærmest udbyggede til perfektion, stort set at have været enerådende.

I bogen om Kertemindebanen går Lars Viinholt da også endnu engang konsekvent og kildebaseret frem i forhold til dette paradigme. I delen ”forhistorien” behandles trafikforholdene før banens anlæg og de forhandlinger, der gik forud herfor. I Kerteminde-

banens tilfælde var det ikke mindst spørgsmålet, om det skulle være en bane fra Odense eller Ullerslev. Herefter følger afsnit om aktietegning, besigtigelse og ekspropriation og valg af endelig linjeføring samt selve anlægelsesprocessen. I denne bog afsluttes "forhistorien" endelig med et kort kapitel om "reglementer og personale". Med reglementer menes der de bestemmelser, der blev trykt og udgivet mht. kørsel, priser for transport, sikkerhed, løn til personale og organisationens opbygning mm.

Herefter følger en række afsnit eller kapitler om "driften" ligesom i mange af hans andre bøger. Første del omhandler perioden 1900-1914 og beskriver udover køreplan, transportmængder og antal rejser også – til dels som noget nyt – trafikens fordeling på stationer og de to byer, Odense og Kerteminde oplande. Viinholt viser meget interessant, hvis man interesserer sig for jernbaneanlægs betydning for mobilitet, bydannelse og landskaber, hvordan det kan aflæses i billetsalget. Ka-

pitlet indeholder selvfølgelig også afsnit om den ny banegård i Odense og dens betydning for Kertemindebanen og også om forlængelsen fra Dalby til Martofte i 1914.

Man kunne med en mere kritisk tilgang her have spurgt til, om forlængelsen på 3,8 km virkelig var nødvendig, og hvad begrundelsen egentlig var. De sidste kilometer havde været virkeligt dyre i forhold til prisen for de oprindelige 31,8 km, og faktisk vedblev de 31 km, som det fremgår af de trykte DSB-køreplaner, med at være det højeste antal tarifkilometer, der blev udstedt billetter efter. Og Martofte var jo heller ikke ligefrem en metropol. Men det lykkede altså at fremskaffe midler især takket været et statsligt aktietilskud på 50 %, og, må vi forstå, så var den sag afgjort. Helt uinteressant var det vel derfor ikke at få belyst, hvordan i alverden det kunne lykkes en enkelt udkantskommune at nå så langt, men som en del af "forhistorien" for denne delstrækning har en sådan belysning ikke væ-

ret i bogens og konceptets fokus. Det vigtige var vel, ifølge Viinholt, at banen blev forlænget, og dermed fik brug for et nyt lokomotiv og nye vogne og tre nye holdsteder. Det er så til gengæld i centrum på bedste vis – og så er der stadig historier og emner for andre at tage op.

Næste del omhandler perioden fra baneforlængelsen i 1914 til omkring 1930. Vægten er især – og meget relevant – lagt på de særlige forhold lige efter 1. verdenskrig, de konkurrerende rutebiler og modtrækkene imod disse, herunder motoriseringen og den komplicerede og politisk ømtålelige overtagelse af de private bilruter. Det er ellers ikke særligt velbeskrevet i den øvrige jernbanelitteratur som den ekspropriationspolitik, der faktisk var tale om, men som var helt afgørende for mange lokalbaners overlevelse. Det er derfor fint, at det her er berørt.

Herefter følger et afsnit om 1930'erne og håndteringen af krisen med vægt på materiefornyelserne i årtiets begyndelse, den overraskende hurtigt



Udvalg af Viinholts udgivelser gennem tiden.

påkrævede sporfornyelse, et nyt signalreglement og så overlevelsesforsøgene op til 1940. De sidste blev bl.a. søgt gennemført efter krigsudbruddet i 1939 med en række besparelser på bl.a. rutebildriften, der spændende og noget kontroversielt ikke tilskrives krigens brændselsindskrænkninger, som standardforklaringen ellers oftest lyder, men besparelser for at sikre økonomien og banens fremtid under dække af krigen. Ikke mindst her kunne en af de så forkætrede kildehenvisninger have været på sin plads.

I det særlige afsnit om 2. verdenskrig begiver Viinholt sig ind på, hvad han selv – og i klar modsætning til den ellers tilstræbte meget faktuelle fortællestil – betegner som kontrafaktisk historieskrivning: Hvad ville der være sket uden krigen? Det er vist, hvad man kunne kalde et godt spørgsmål, ikke mindst i forhold til jernbanesektoren, men man kan godt diskutere, om det faktisk er kontrafaktisk historieskrivning, der her bliver sat på papir. Fast står imidlertid, at Viinholt med sine

overvejelser får problematiseret bane-selskabets og i virkeligheden de fleste baners store udfordringer på dette tidspunkt: Betaling af en kolossal pensionsbyrde, behovet for sporudskiftning og nyt materiel, voksende underskud og kommunernes modvilje mod at bidrage til underskud, uden at staten også gik med.

Særligt for de baner, der var drevet af den sydfynske koncern, var pensionsspørgsmålet alvorligt. Det kan vist godt konstateres med Viinholt, at moderkoncernen her havde handlet totalt uansvarligt, men også, at den sag fint kunne have givet stof til en nærmere undersøgelse. Den antydes, men igen er fokus primært på de konsekvenser, det fik for jernbanedriften og altså ikke på aktørerne og deres handlinger: Modsat stort set alle andre baner måtte selskabet bruge krigstidens overskud til pensionsindbetalinger og havde derfor ikke midler til fornyelse efter 1945.

I det efterfølgende afsnit beskrives så tiden efter 1945 og i yderligere et nyt afsnit resultaterne af endnu en så-

kaldt modernisering – i virkeligheden den tredje statslige redningskrans til den reelt kommunalt drevne bane. Den gennemførtes i begyndelsen af 1950'erne – temmelig overraskende – og som også beskrevet i bogen om Nordvestbanen med hvilken Kerteminde havde driftsfællesskab – ved indkøb af gammelt brugt motorvognsmateriel fra 1920'erne og 1930'erne og tilbagevenden til en driftsform, der ellers var blevet forladt flere årtier før som utidssvarende.

Modsat bogen om Nordvestfynske Jernbane har fremstillingen her lidt klarere fokus på det paradigmeskifte, der nu blev lagt op til: Dengang i mellemkrigstiden havde der været lagt vægt på at skille gods- og persontrafik ad, så man kunne få så hyppige og så hurtige forbindelser som muligt. Nu så det ud til, at den trafik, som banerne var ved at tabe eller allerede havde tabt med torvegods til markederne, levende dyr til slagterierne i Odense, frugt til GASA og København og godstrafik i det hele taget, pludse-



lig skulle sættes i centrum igen. Det er ikke helt klart, hvordan de nordøstfynske ejere så på dette. Det er heller ikke beskrevet i bogen om den anden bane i fællesskabet: Nordvestfyenske – og det må vel tilskrives Viinholt's fortællekoncept – og så, at det også har været nævnt i bøgerne om Svendborgbanen.

De sidste afsnit om driften de sidste år behandler primært udviklingen i antal rejser og tons gods, det sidste især for roetrafikkens vedkommende og så selvfølgelig beslutningen om at nedlægge. Viinholt tager her det komparative greb i anvendelse og viser meget illustrativt, at andre baner faktisk tog fat på udfordringen med gunstige resultater, mens der på Nordøstfyn ikke blev gjort noget videre for at imødegå den situation med en hurtigt faldende trafik til følge. Hvis der er en konklusion i bogen, måtte den da også nærmest være, at nedlæggelsen var et resultat heraf. Men tager man den kontrafaktiske tilgang for pålydende, kunne konklusionen også have

været, at det uden krigen lige så vel kunne være sket omkring 1940.

Som en Del 3 og 4 efter "forhistorie" og "driften" følger så de to sidste afsnit med linjebeskrivelse og gennemgang af materiellet, stort set efter samme indholdsmodel som i de tidligere bøger. 63 sider ud af 180 fylder disse to afsnit i bogen om Kertemindebanelen, hvilket kan sammenholdes med 68 sider ud af 168 i bogen om Nordvestbanen. Det er altså ganske meget, de to afsnit fylder: Om "driften" blev det kun til 86 sider i bogen om Nordvestbanen og 98 sider i bogen om Kertemindebanelen, som jo altså også nåede at få 11 år mere på bagen end Nordvestbanen. Det igen kan sammenholdes med Svendborg-Nyborg-banebogen fra 2014, hvor de tilsvarende afsnit havde fået godt 100 sider, altså omtrentligt det samme.

Det er derfor ikke forkert – også på denne baggrund – at gentage, at Lars Viinholt-Nielsens bøger var stramt både komponerede og vel egentlig også disponerede. Der lå en klar stra-

tegi bag. Den gik som vist ud på at redegøre for de faktiske forhold, som en eftertid har kunnet rekonstruere i forhold til banen, dens anlæg og drift og herunder de vigtigste beslutninger og de konsekvenser, det fik for bane driften. Som sådan er såvel Kertemindebanebogen som de øvrige bøger yderst vellykkede: Grundkonceptet understøttede på udmærket vis strategien. Men med udbredelsen af dette grundkoncept blev der imidlertid også sat grænser for vinklingen, som kun få som nævnt har forsøgt at bryde. Man kan også sige, at litteraturen om de danske lokalbaner, som der jo er tale om, derfor er blevet vel rigeligt ensartede. Som Lars Viinholt selv sagde om Kertemindebanebogen: "Nu har jeg tygget stoffet endnu en gang."

Faktisk havde han da også selv undervejs nogle overvejelser i hvert fald i forhold til disponeringen, der i hans forfatterskab faktisk havde været på noget af en rejse: Ser vi f.eks. på hans første bog, der var om Svendborgbanen, fra 1976, var kronologi et sty-



rende træk. Anlæg, drift og materiel var beskrevet periode for periode. Det gentog sig i bogen om Faaborg-Nyborg banen fra 1981, men var ved at gå i opløsning i bogen om Assensbanen fra 1984, hvor netop strækningsbeskrivelsen nu blev taget ud af den kronologiske sammenhæng.

Helt ændret var det, da Svendborg-banebog nr. 2 udkom, 25 år efter den første, i 2001. Først her finder man det nye hovedkoncept fuldt udfoldet med den såkaldte forhistorie, drift, linjebeskrivelse og materiel i nævnte rækkefølge. Det blev også tilføjet med bogen om Gribskovbanen fra 1909, men det blev faktisk ændret i bogen om Nordvestbanen fra 2011. Her var linjebeskrivelse og materiel-afsnitene indsat efter Forhistorien, men før driftsafsnitene. Overvejelsen synes at have været: Ingen drift uden anlæg, strækning og materiel. De tre sidste dele måtte derfor komme først – i hvert fald ud fra en generisk synsvinkel. Konceptet og disponeringen var altså til overvejelse, og det jo det,

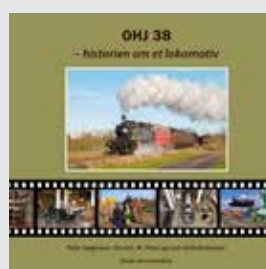
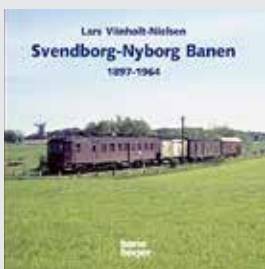
man som forfatter altid står i, når der skal vælges greb: Kronologien, topografien eller teknikken/det genstandsorienterede, og hvilken vinkling vælges og kan så vælges i forhold til grebet? Når det kom til disponering, synes jeg personligt, at tilgangen fra Nordvestbanen giver bedst mening i den Viinholt'ske sammenhæng.

Den overvejelse må der også have været, da konceptet rykkede tilbage til det "gamle" spor i 2014 med bogen om Nyborg-Svendborg banen og til sidst altså også med Kertemindebanen. "Driften" var atter rykket frem i vognen, men uden at det betød så meget: Fokus var aldrig så meget på sammenhænge og tolkninger, som den var på rekonstruktionen af den forestillede virkelighed på nogle udvalgte genstandsområder ved jernbanedriften. Faktisk er der også eksempler på, at der tydeligvis har været problemer med, om oplysninger har skullet bringes i det ene eller det andet afsnit. I den sammenhæng er det derfor logisk, at forarbejdet til baneanlæggene måtte blive til "forhistori-

en" – selv om det ud fra andre tilgange lige så godt kunne opfattes som en helt integreret og uadskillelig del af den virkelige "historie", hvor jernbanedriften "blot" var en del af en anden fase.

Lars Viinholt-Nielsens produktion – og de andre forfatters med samme grundkoncept – giver sig således ikke som udgangspunkt – selv om det jo altså sker alligevel – af med at forklare, hvorfor tingene var, som de var. Men det har heller ikke være hovedformålet. Sagt på en anden måde er Lars Viinholt-Nielsens sidste bog ligesom de andre fra hans hånd hver for sig historien om en lille del af vores infrastruktur beskrevet i en overvejende teknisk forstand, overordentligt solidt og sikkert. Var der imidlertid noget, der gjorde den sidste bog til noget særligt, var det, at den modsat de fleste andre ikke var udgivet i anledning af et jubilæum eller fødselsdag. Den blev udsendt for at gøre arbejdet med de fynske SFJ- og statsbanedrevne sidebanestrækninger færdigt. Det lykkedes heldigvis.

Steen Ousager



Bidragydere

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

Cecilie Breinholm Christensen, kandidat i arkitektur med sidefag i psykologi, ph.d. i mobilitetsdesign, Aalborg Universitet. Undersøgte i ph.d.-afhandling den københavnske Metro i et mobilitetsdesign-perspektiv med fokus på at forstå betydningen af Metroens arkitektur for 'kapacitetsudfordringer'. Har erfaring fra både forskning og arkitektpraksis, særlig interesse for spillet mellem det byggede miljø og menneskelige praksisser og oplevelse.

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), *Odense Staatskibsværft 1918-2012* (2016) og *Nye industrihistorier* (2020). I redaktionen af *Fabrik & Bolig*, fagkonsulent på *Trap Danmark* 6.

Hans Schultz Hansen, historiker, dr.phil., forskningsleder, adj. professor, Rigsarkivet. Forskning i Sønderjyllands og Slesvig-Holstens historie i 19. og 20. århundrede, især den danske og slesvig-holstenske nationale bevægelse i 19. århundrede, H.P. Hanssen, den nationale kamp om jordressourcerne, de nationale mindretal og sønderjysk erhvervsliv. Forfatter til adskillige artikler og bidrag til bøger om genforeningen og Sønderjylland, bl.a. *De danske sønderjyders førstemand: H.P. Hanssen 1862-1914* (2018), *Genforeningen* (2019) og *Genforeningens arkitekt: H.P. Hanssen 1914-1936* (2020). Redaktør af *Sønderjyske Aarbøger*.

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

Maria Breddam Slæggerup, historiker, cand.mag., museumsinspektør ved Danmarks Jernbanemuseum. Tidligere ansat ved Morsø Museum og Den Gamle By i Århus. Har arbejdet med sygdomshistorie, senest i projekt ved Aarhus Universitet om Coronapandemien 2020.

