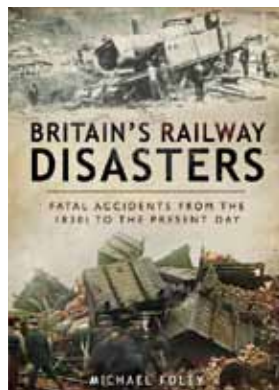




Rasmus Dahlberg, *Danske katastrofer*, Gyldendal, 2014, ISBN 978-87-02-16155-7, 327 sider, illustreret, pris 299,95 kr.



Michael Foley, *Britain's Railway Disasters, Fatal Accidents from the 1830s to the present Day*, Wharncliffe Transport, 2013, ISBN 978 1 78159 379 0, 238 sider, illustreret, pris £ 19,99.

Katastrofelitteratur er en gammel genre med rødder tilbage i 1800-tallets journalistik. Selv om man ikke kan betegne Henrik Cavling som katastrofejourna-

list, fornyede Cavling journalistikken med reportager, der kunne have denne karakter – hans reportage fra sprængningsulykken på Donse Krudtværk 16. maj 1882 var karakteristisk og slog tonen an for en ny genre i journalistikken i Danmark. Omkring århundredskiftet var denne reportageform slået an og blev benyttet i avisernes beretninger fra bl.a. jernbaneulykker.

Borgerskabets organ *Illustreret Tidende* udkom allerede fra 1859 og havde klare elementer af katastrofejournalistik i sine beretninger om jernbaneulykker og jordskælv i fjerne verdensdele. Genren nærer sig ved den gysen, almindelige mennesker oplever ved på tryk afstand at kunne føle sig helt tæt på de spektakulære, katastrofelignende ulykker, som ethvert samfund fra tid til anden oplever. Katastrofelitteraturen har i Danmark strakt sig i lige linje fra *Illustreret Tidende* over Cavlings journalistik og hans efterfølgere til dagens *Ekstra Bladet*.

Som journalistisk genre kan man således ikke fratage reportagen fra ulykkesstedet en betydning for journalistikken. Cavling bragte læseren helt tæt på, som var man der selv. Som historieskrivning er katastrofelitteraturen derimod en tvivlsom genre – dens eksistensgrundlag er ulykken og gysen, mens den sjældent har andet formål – den stiller ingen spørgsmål og vil egentlig ingen andre steder hen end at bringe os tæt på ulykken for at gysen i sikkerhed i vores egen stue.

De to bøger, som her anmeldes sammen, er meget forskellige i deres udgangspunkt – danske Rasmus Dahlbergs bog behandler danske katastrofer i bred forstand, mens Michael Foleys bog alene fokuserer på engelske jernbaneulykker. Hvis man indledningsvis overvejer, hvad der egentlig skal til, for at en ulykke kan betegnes som en katastrofe, kan man i det mindste forsikre sig om, at jernbaneulykker generelt opfattes som katastrofer, når de involverer sammenstød og havari på strækningerne. Også Rasmus Dahlberg har blandet jernbaneulykkerne med de andre begivenheder, han samler i sin katastrofebog.

Denne anmelders egen mistro til katastrofelitteratur som historieskrivning består bl.a. i, at det overvejende er en tillokkende adgang til et publikum, som ikke rigtig har andet formål end at sælge bøger – hvor rart det end er. Rasmus Dahlberg, der ofte omtales som katastrofeforsker, lever med sin bog måske ikke helt op til disse fordomme, men lander et sted i ingenmandsland mellem den skræmmende, uhyggelige katastrofe og den kedelige, faktuelle beretning uden klart fokus eller interessante spørgsmål at besvare.

Der er ikke megen hjælp til læseren eller refleksion over hovedemnet i Dahlbergs bog – i en bog på 326 sider med 30 blandede katastrofer hjælper Dahlberg kun læseren på vej i et forord på to sider. Danske Katastrofer er en bog med populært tilsnit, men det er en

væsentlig svaghed ved bogen ikke at give læseren en indsigt i genren, en viden om, hvad katastrofer er, og hvorfor en flykatastrofe, et bådforlis og en lidt slap orkan skal bo sammen i samme bog. Selv om en række adskilte begivenheder pakkes sammen i et bind med titlen katastrofer, lykkes det ikke at overbevise nærværende anmelder om, at der er en indre sammenhæng, og at vi som sådan bliver klogere. Som selvstændigt forskningsområde er der mildt talt en lang vej at gå, og bogen overbeviser ikke om, at genren kan bære som historieforskning.

Michael Foleys *Britain's Railway Disasters, Fatal Accidents from the 1830's to the present Day* om engelske jernbanekatastrofer er at dømmes efter titlen skåret over samme læst som Dahlbergs, men vægter alene jernbanekatastrofer og behandler jævnfør indholdsfortegnelsen emnet i kronologiske perioder. Foleys pænt indbundne bog med meget ringe illustrationer af et ellers rigt fotograferet emne er på 238 sider og skuffer desværre fælt.

Allerede forordet tyder på en ufokuseret tilgang til emnet. Hvad er en katastrofe? – det ved man ikke efter bogens indledning, og man kan spørge, om ulykker med dødelig udgang altid er at regne for katastrofer. Foleys bog om britiske jernbanekatastrofer – med undertitlen *Fatal Accidents* – åbner alene på grund af undertitlen ('Ulykker med dødelig udgang') for spørgsmålet: Hvornår er det en jernbanekatastrofe? Hvor me-

get skal der til? For den, der omkommer, og vedkommendes nærmeste er det naturligtvis en katastrofe, men ordet katastrofe må på en eller anden måde omfatte lidt mere end en enkelt dødsulykke.

Foleys indledning på blot to sider efterlader læseren uden anelse om, præcis hvad emnet er, hvordan det bliver grebet an, og nogle af de hypoteser og spørgsmål, der knytter sig til området.

En gennemgående svaghed ved hele bogen er Foleys meget løse omgang med statistik – i indledningen konstaterer han, at "Actual rail accident fatalities over the years number in the thousands", og den slags løse påstande og fakta får blot lov at passere. Tusinder – og hvad siger det? Var der flere dødsfald på vejene? (ja!), og vurderer Foley i øvrigt, at det var mange eller få i forhold til jernbanesikkerheden i Europa osv. I indledningen afslører forfatteren, at bogen langt overvejende bygger på samtidige aviser og i visse tilfælde rapporter efter ulykkerne. Foley har altså ikke gjort et grundigt arbejde med at søge til det materiale, der mere dybtgående kunne belyse vigtige sider af de store katastrofers historie. Hvorfor vi skal læse om *Britain's Railway Disasters* blafrer i vinden, når man går til de følgende kapitler.

Der er ikke grund til at ofre megen tid på bogens indledende kapitler, som består af et rodet afsnit om Railway History (syv sider), et interessant men ikke ordentlig researchet kapitel om The

effects of rail travel on the person (13 sider med irrelevante illustrationer og billedtekster) fulgt af kapitlet Early fatalities (tre sider!). Sidstnævnte kapitel skulle vel ikke med i en bog om *disasters*, for det var overvejende enkeltulykker og ofte forårsaget af personen selv.

Fra kapitel fire periodiseres i årtier frem til 1900, hvorefter det følgende kapitel tildeles 14 år, 1. Verdenskrig får sit eget kapitel, og mellemkrigstiden fra 1918 til 1939 kan klares i ét kapitel. 2. Verdenskrig får naturligvis sit eget kapitel, mens efterkrigstiden med meget væsentlige sikkerhedstiltag og store ulykker med høje dødstal behandles i ét kapitel. Hvad jeg prøver at vise, er, at bogens disponering er uhensigtsmæssig – der er ingen indre begrundelse for opdelinger af ulykker i tiår – man kunne gøre det på mange andre og mere givtige måder. Opdeling i perioder baseret på særtræk, f.eks. udviklingen i jernbanesikkerhed og materiel, ville være en god idé, der kunne bibringe læseren en slags overordnet forståelse af emnet.

Foleys bog bevæger sig således uden overvejelser om periodiseringerne ind i ulykkernes emneområde og småsnakker sig gennem store og små ulykker uden system eller overblik. Det er ikke rart at skrive om en bog, at den er dårlig – men det er Foleys. Den er ikke en bog om jernbanesikkerhed, hvilket på mange områder er en mere frugtbar tilgang, og det er heller ikke en god katastrofebog – dertil er katastroferne for små og blandede og uden den rigtige ka-

tastrofes elementære underholdningsværdi og gysende effekt på læseren.

Efter denne indledende redegørelse for de svagheder, jeg synes, de to bøger rummer lige fra første side, vil jeg se nærmere på de jernbanehistoriske elementer, de begge rummer, og deres respektive tilgange.

Dahlberg behandler i sin bog de mest kendte jernbaneulykker i Danmark: Gentofteulykken (1897), Brammingulykken (1913), Vigerslevulykken (1917), lyntogsulykken ved Odense (1967) og Sorøulykken (1988) samt det alvorlige sammenstød mellem en DSB-bus og et tog ved Hammerum i 1966. De korte historier på 5-12 sider bringer ikke noget nyt – de er korte sammenskrivninger af, hvad allerede er bragt flere steder i forvejen, og rummer ikke originale analyser eller nyt kildemateriale. Teksterne virker endog lidt ufokuserede, en slags katastrofernes 'alt godt fra havet': lidt om jernbanesikkerhed (ikke altid let forståeligt), lidt personstof, lidt redningsarbejde, lidt om ansvaret og lidt skrig og jamren fra ofrene – men det er svært at forstå, hvad de små historier egentlig skal til for. Bliver vi klogere? Det synes jeg ikke, og der er ikke meget kød og blod (!) på historierne som katastrofer betragtet. I den forstand er de nærmest lidt kedelige. Der synes egentlig ikke at være andet på spil end at opregne hændelsesforløbene.

Denne anmelder skal ikke afvise, at man kan se på katastrofer i et større perspektiv og se forskelle og ligheder,

men det er ikke, hvad bogen gør. Den samler lidt tilfældigt ulykker i en bog, som rummer noget om brandulykken på Haderslev Dam og flyulykken i Dubai. Fra et jernbaneperspektiv er manglen, at jernbaneulykker synes at have nogle særlige forhold knyttet til sig, som afviger fra andre ulykker og desværre ikke behandles – katastrofernes forskellige udgangspunkter og forudsætninger er heller ikke emnet. Og bogen har ikke noget historisk perspektiv eller tilbyder nogen grad af systematik. Var store epidemiske sygdomme, voldsomme naturfænomener, skibskatastrofer og bybrande ikke de væsentligste katastrofer sammen med krige, før jernbanerne blev anlagt? Et historisk perspektiv tilbydes slet ikke.

Ser man på jernbanerne som en systemteknologi og som 1800-tallets største anlægsprojekt, tegner der sig et anderledes sikkerhedsmæssigt perspektiv – jernbanerne var simpelthen et system til massetransport, og i modsætning til den tids skibskatastrofer, som foregik på åbent hav langt fra nysgerrige blikke, fandt jernbaneulykkerne sted midt i det danske landskab. Dermed var den store, synlige katastrofe bragt ind i det moderne Danmark. Den slags vinkler tilbyder Dahlberg ikke, og man bliver heller ikke for alvor klogere på jernbanesikkerhed: At hver ulykke har ført nye sikkerhedstiltag med sig, og at forbedring af jernbanesikkerheden har været én lang bevægelse mod reduktion af den menneskelige faktor.

Foley bevæger sig tiår for tiår gennem store og små jernbaneulykker uden nogen klar kurs – lidt om hændelsen, lidt om antallet af tilskadede osv., men det virker nærmest, som om forfatteren selv keder sig undervejs og derfor tyr til kapitelindledninger som „The year 1860 began quite well for the railways; the first serious accident did not happen until September...“ Man kan næsten føle Foley selv tænke på det næste tiår og det næste igen og føle det som en ørkenvandring. Der er ingen tvivl om, at havde emnet været grebet anderledes an, kunne der være kommet en spændende og væsentlig bog ud af det. Kun glimtvis får man ansatser til noget, der kunne forfølges systematisk og skabe forståelse hos læseren – at de fleste ulykker skete på enkeltsporede strækninger er måske ikke overraskende, men disse vigtige sider af at forstå ulykkernes baggrund er sjældne i bogen. Den afsluttende konklusion på ca. to sider forsøger sig langt om længe med at systematisere den blandede tekst – der var to ulykkestyper, får vi at vide – dem, der skyldes tekniske fejl eller materialesvigt, og dem, der skyldes menneskelige fejl. Uden at være alt for arrogant kan man vel godt sige, at det behøver man ikke en stor bog for at nå frem til.

*Henrik Harnow*