

5. 'Nye elektriske tog på danske skinner' – med Henrik Sylan

Jeg er rigtig glad for, at vi nu har en klar og stabil vej i retning af, at jernbanedriften på vores hovedbanelinjer bliver CO2-neutral. Det bliver ren elektrisk drift.

Toget kører allerede i forvejen ude på forskellige europæiske baner, så vi ved, at det er tog, der kan finde ud af at køre.

DSB har gravet dybt i lommerne og købt hundrede nye elektriske togsæt til passagerkørsel. En investering på 20 milliarder kroner. Den største i Statsbanernes historie. De her eltog indskrives sig i en udvikling i Danmark, der går helt tilbage til elpærerne og støvsugeren og for eksempel køleskabets barndom, og hvor elektricitet som energikilde vinder frem i højt tempo, mens de fossile brændstoffer som kul, olie og gas samtidig taber terræn. Men er de her nye eltog danmarkshistorie? Og er de så betydningsfulde, at vi ligefrem bør udstille dem her på Nationalmuseet? Det vil jeg nu undersøge i denne her udgave af Udstillet på Nationalmuseet. Mit navn er Jacob Frische. Velkommen til. Og dermed også velkommen til mine gæster i dag: Henrik Sylan, leder af Center for Jernbaneteknologi på DTU - Danmarks Tekniske Universitet. Og også velkommen til dig, Mette Boritz, udstillingsproducent her på Nationalmuseet og jo ansvarlig i dag for at hjælpe os med det her temmelig vanskelige spørgsmål, der hedder, "Er de her nye eltog så meget danmarkshistorie, at vi ligefrem skal udstille dem?" Men for overhovedet at kunne tage stilling til det spørgsmål har vi jo brug for det, som vi altid benytter os af her i programmet, nemlig det vi kalder den lille kuratorhåndbog, som er fuld af centrale spørgsmål, man skal stille til genstande eller personer eller for den sags skyld tog, når man skal afgøre, om det er udstillingsværdigt. Og hvad der står i den kuratorhåndbog, vender vi tilbage til, for vi skal jo allerførst bare lige have en vis ide om, hvad det er, vi har fået mellem hænderne her. Henrik Sylan, sådan en gang nye elektriske tog. Hvis du med din viden - og jeg skal sige til lytterne, at du har faktisk siddet meget tæt på udviklingen af blandt andet det legendariske IC3 tog, som vi kender, så du ved noget om, hvad det er, vi taler om her. Og noget siger mig også, at du endda har prøvet de her elektriske tog, vi nu har investeret i. Men prøv at fortælle os lidt om, hvad er det for en størrelse, der lander i Danmark og på danske skinner?

Jeg tænker, at når man første gang kommer til at gå ind i det på Hovedbanegården, så vil der selvfølgelig være en vis "Aha!" Og ligesom når man åbner en ny bil, er der en ny lugt. Den gode lugt af, at det er frisk og frejdigt. Og så kører det jo så ud af Hovedbanegården, og så tror jeg, man vil fornemme, at der er et lavt støjniveau, og at sådan noget med rystelser og vibrationer... Altså, at det virker komfortabelt, toget. Og så hvis man er lidt til acceleration og alufølge og den slags, så vil man også kunne mærke, at når toget har passeret Dybbølsbro, måske, så accelererer det altså. Så kan man godt mærke, at der er lidt power et eller andet sted i maskinrummet.

Så sammenligningen med sådan en elbil måske endda en Tesla - hvor skør er den?

Det er ikke nogen Tesla. Nej, det er det ikke. Og jeg er jo kommet til at sige, at det nok er sådan en praktisk familiebil.

Vi har lavet en lille faktapakke, som nye lyttere kan begynde her, så man lige kan lytte igennem og høre bare de største overskrifter i forhold til de her nye tog. Det ligger også i forlængelse af, hvad du har sagt her, men prøv lige at lytte en gang her:

Købet af de nye tog fra franske Alstom blev præsenteret af DSB og transportminister Benny Engelbrecht den 12. april.

"Vi er rigtig glade for, at der nu er en klarhed om vinderen Alstom, som dermed også er dem, der skal levere fremtidens tog i Danmark. De elektriske tog, som skal sikre os en sikker og stabil jernbanedrift. Det har været rigtig længe undervejs."

Prisen på de nye tog - 20 milliarder kroner - er fire gange så meget, som DSB i sin tid betalte for de nu skandaleramte IC4 tog. De 20 milliarder dækker både indkøb og vedligeholdelse af togene, der har en tophastighed på 200 kilometer i timen og med plads til 300 personer i hvert togsæt. De nye franske eltog skal i slutningen af 2024 erstatte dieseltogene IC3 og IC4. Balladen om IC4 handlede om, at togene blev leveret for sent, at de kørte ustabil, og at de var dyre i reparationer. Netop for at undgå en gentagelse IC4-skandalen efterlyste i 2018 daværende transportminister Ole Birk Olesen en gennem-brydende model, da der igen skulle købes tog til Danmark.

"Det skulle man ikke gentage det hér, og derfor skal vi nu ud at have et tog, som i forvejen kører på europæiske baner, som har bevist sin driftsstabilitet, i stedet for at man udvikler et helt nyt tog til Danmark."

Og den tidligere minister er i dag tilfreds med købet af de franske eltog.

"Toget kører allerede i forvejen ude på forskellige europæiske baner, så vi ved, at det er et tog, der kan finde ud af at køre. Så vi får ikke en ny IC4-skandale. Vi får faktisk et rigtig godt tog her."

Ja, vi hørte altså her radioklip med transportminister - den nuværende af slagsen - Benny Engelbrecht og også den tidligere af slagsen, nemlig Ole Birk Olesen, som var blevet interviewet til Danmarks Radio. Nu hørte vi jo her i indslaget et par detaljer, som man jo ikke kan undgå også at tage med, når man skal vurdere det her i danmarkshistorisk perspektiv, nemlig IC4. Og nu skal vi ikke foregribe det historiske i det, men det lyder, som om det historiske omkring de her nye tog bliver, at der ikke bliver så meget ballade med dem. Men der var jo historisk ballade. Kan du ikke bare lige kort ridse op, hvad det er for en historie, det her indskriver sig i?

Uha, ja. Uha, det er nogle forfærdelige fejlvalg på fejlvalg og noget, der sådan set gik forud for selve IC4-toget, at man aktivt satte elektrificeringen af danske jernbaner i stå. Altså man fik hovedbanenettet elektrificeret, åbnede Storebælt i '97. Så var der mulighed for at trække godstog med ellokomotiver igennem, og man kunne komme til Fredericia. Men man havde altså også sine IC3'er i gang. Og frem til nu siden åbningen på Storebælt har man så kørt med dieseltog under køreledningerne i Danmark. To tredjedele af vejen til Danmarks andenstørste by, frem til Fredericia. Og det er jo ikke noget, vi har snakket højt om. Men det er heller ikke noget, man kan sige, der har gjort, at rentabiliteten af de investeringer i elektrificering har været særligt gode. Man har ligget med en strategi, som har været hulter til bulter hele vejen igennem. Og det blev så for alvor understreget, da man så satte det i står, hvilket jo er forholdsvist underligt, synes jeg, i den udvikling med elektrificering generelt. Man satte det simpelthen i står. Og det er altså virkelig, virkelig mærkeligt, fordi da vi i 80'erne var i gang med at designe og bygge IC3-toget i Danmark, så tænkte vi ganske enkelt, at det var det sidste dieseltog, vi nogensinde ville producere og skubbe ind i flåden i DSB. Og derfor kom det dér IC4 - altså, det var næsten allerede i udgangspunktet underligt, at vi var nødt til at opfinde noget nyt lige dér.

Ja. Og at det så heller ikke virkede, og at der var store problemer, det kom så bare lige oveni en masse andre dårlige beslutninger.

Det var doomed på forhånd og baseret på nogle fundamentale politiske beslutninger, som who knows hvor de er grundet. Og alle har været klistret ind i et hav af beslutninger. Så man kan ikke sige, det er rød, eller det er blå. Det er noget, der er gentaget og kørt rundt, og efterhånden er man kommet helt ud på planken og derfor har lavet det her IC4-tog, som jo er en europæisk skandale. Altså det største fejlindkøb, som noget land nogensinde har lavet.

Og det er jo i hvert fald en slags danmarkshistorie, som vi så hermed sætter en slags streg under eller i hvert fald får sluttet af med de her nye elektriske tog. Så langt, så godt. Mette Boritz, når du sidder her på museet og vurderer genstande til udstillingerne eller til samlingerne, så er det jo sjældent, at det er sådan nogle kæmpe fætre, som ligger på dit bord. Og jeg går også ud fra, at dit almindelige kendskab til togdrift jo måske ikke er så meget større end os andres. Men din kompetence er jo det her med at vurdere ting set i en historisk kontekst. Og hvad er det for en historisk kontekst omkring for eksempel elektrificering, det her taler ind i?

Jamen, det taler jo ind i, at el er jo en stor del af vores samfund og har været det siden slutningen af 1800-tallet, hvor vi begynder at få elektricitet i Danmark. Elektricitet kan jo rigtig meget. Det kan flytte sig. Det gør os mobile. Vi kan flytte maskiner. Vi kan få strøm og energi på andre måder, end man har kunnet før. Og det gør også mennesket ret fantastisk, fordi for første gang kan vi for eksempel styre lyskilderne. Det har man jo ikke kunnet før. Det har jo været en helt klar flamme, der har brændt. Og pludselig får man lamper i omkring 1900, hvor man vender pærer nedad. Det er altså meget stort, at man simpelthen kan undertvinge sig lyset. Så el har jo betydet utroligt meget for hele vores verden og vores samfund. Også når det gælder tog. Nu lavede jeg lige lidt sjov med, at det første elektriske tog var i Tivoli og selvfølgelig ikke et rigtigt tog, men et lille tog, som man kunne køre i. Og det var jo en stor oplevelse at kunne køre i et lillebitte elektrisk tog.

Hvornår var det?

Det var i 1894.

Så er det alligevel utroligt, at der er gået så mange år.

Så er det lige gået så lang tid, inden man får et rigtigt elektrisk tog, kan man sige. Og tog betyder jo meget i Danmark og har jo bundet os sammen, ligesom broer har gjort. Og det er da dejligt at få nogle tog, der er hurtigere, kan vi høre. Fordi jeg slog lige op, at i 1931 tog det otte timer og tyve minutter at køre fra København til Århus med fire skift undervejs, så det var jo en lidt længere rejse at komme afsted på. Og komforten har vi også brug for, fordi med de allerførste damptog, der var i Danmark - der er vi jo helt tilbage i 1850'erne... Men når man skulle ud med de her tog, så skulle man jo have beskyttelsesbriller på nærmest, fordi der var så meget sod fra de her damplokomotiver, at det kom i øjnene. Så man var jo møgbeskidt, inden man nåede frem, hvis man var ude på en fin rejse fra København til Roskilde.

Ja. Og det her med el - Altså, vi tager det jo totalt for givet i øjeblikket. Det er jo i alting. Men altså, du var selv lidt inde på det. Det starter vel med lyset. Det starter med pæren derhjemme. Eller hvad starter det egentlig helt præcist med?

Den første lampe bliver patenteret, tror jeg, i 1875. I Danmark får vi de første elstationer eller kraftværk i 1890'erne. I København er den første gadelygte i 1892, mener jeg, det er. Og det betyder jo ikke, at der har været mørkt på gaderne inden. Vi har jo haft gaslygter, hvilket jo så også gør, at man er lidt bagud, fordi det går jo ud over gasværkerne, hvis man begynder at bruge el i stedet for gas. Men ellysene giver meget bedre lys i gadelygterne og i byerne, kan man sige. Og alligevel har det jo været et problem. Her på Nationalmuseet har vi jo Klunkehjemmet, som er et borgerskabshjem lige her på Frederiksholm Kanal, og da de skulle have elektrisk lys, jamen så var der simpelthen ikke lagt el i det her område, så de måtte få trukket en særlig ledning ovre fra Vandkunsten, som ligger ca. 100 meter herfra. Simpelthen fordi de skulle jo have el hos den her fine familie, og det havde man ikke. Men allerede omkring 1910'erne begynder mange i byerne at have el, og alle nye lejligheder får installeret el.

Og så tager vi altså lige et lille spring frem i tiden til omkring 1950'erne, hvor elektrificeringen også af hjemmene for alvor begynder at tage fat. Vi skal høre et lille lydclip fra Paul Hammerichs tv-fortælling på Danmarks Radio, der hed Gamle Danmark, og her beskriver han de elektriske maskiners indtog:

"For 1200 kroner kunne man få både et elektrisk køleskab og en elsymaskine, og sådan begyndte de gamle isskabe og trædesymaskinen at blive udskiftet. Opvaskemaskinen derimod var noget endnu uopnåeligt, man fik demonstreret på udstillinger."

Ja, så køleskabe, symaskiner med og opvaskemaskiner. Kan du prøve, Mette, at sætte nogle ord på, hvad har det egentlig betydet for danskerne alle de ting, der er kommet, som er elektriske?

Jamen, det har jo gjort vores liv meget, meget lettere på alle mulige måder. De første køleskabe kommer faktisk til Danmark i 1920'erne, men de er så hvinende dyre, at det er jo ikke noget menigmand har råd til. Så først i 50'erne begynder køleskabene for alvor at blive hvermandseje. Og det gør jo en helt anden måde at tilrettelægge sin husholdning på, at man ikke skal ned og købe ind hos ismejeriet og grønthandleren og alt muligt hver dag. At man kan indrette sine køkkener anderledes, så der ikke skal være kældre, der er gravet ned. Man havde tit på landets kældre, så der var koldt nede, så man simpelthen stillede tingene under jorden. Så køkkenskabene var sådan gravet ned. Der er mange ting, der gør det nemmere i husholdningen, altså netop fordi man kan have varerne og have dem til at stå koldt, og de kan holde sig længere. Så der er noget med holdbarhed, noget med vaner. Altså, det at vaske tøj har jo været en kæmpe opgave for en husmor - altså at skulle koge vand i gruekedlen og ned i kælderen og hænge op til tørre og så videre. Det er supernemt bare at trykke på en knap på vaskemaskinen. Og nu nævnte han lige symaskinen. Det er måske ikke det, de fleste af os lige forbinder med den store revolution. Vi kan måske bedre sætte os ind i støvsuger og køleskabe og vaskemaskiner. Men i 50'erne og frem er der rigtig mange danskere, der stadigvæk syr deres tøj selv. Specielt børnetøj er noget, mange selv producerer og syr, og så kan det altså spare meget tid med en elektrisk symaskine.

Så man kan godt sætte to streger under, at el som begreb har lavet Danmark om?

Fuldstændig.

Det synes jeg var et meget godt udgangspunkt for at tage fat i denne her lille kuratorhåndbog. For nu er det jo togene, vi kigger på. De her nye eltog, vi skal vurdere. Og det første begreb, som vi typisk slår ned på, både Henrik og Mette, det er jo det, som simpelthen bliver formuleret sådan her: "Repræsentativ." Altså repræsentativ. Det er et be-

greb om, hvorvidt den ting, man har fat i, er repræsentativ. Jeg kunne jo åbne med, hvorvidt det her med nye eltog er repræsentativt for transportsektoren, altså for elektrificeringen af transporten? Vi står jo midt i nærmest en revolution på elbilsområdet, hvor jeg mener, at de nyeste tal for det første kvartal i 2021 er, at vi er oppe på næsten hver fjerde nyregistrerede bil, hvor der i en eller anden udstrækning er el involveret - enten som noget hybrid eller som decideret elbil. Så hvad mener I? Hvor repræsentative er de her nye eltog sådan danmarkshistorisk set? Hvis du åbner, Henrik.

Det er de nok ikke. Altså, jeg tænker egentlig, at den store bølge kom faktisk lidt før. Hvis du skulle finde noget, så havde vi jo... Nu fortalte jeg om IC3-toget, og der findes jo faktisk en elversion af IC3-toget, som også kører sammenkoblet. Så kørte den så til Odense, og så kobled de to togsæt fra hinanden, og dieseldelen kørte så videre til Århus, hvor der ikke var køreledninger. Et helt unikt koncept i øvrigt, hvor samme computer kunne styre både en forbrændingsmotor på diesel og en elmotor. Og så fik man så på en eller anden måde det optimale ud af at køre samdrift diesel og el. Altså det koncept, som vi har opfundet dér, det er helt outstanding. Så jeg tænker, at vi fik en eller anden form for særlig milestone dér. Der fik vi en bølge, tror jeg, innovationsmæssigt, som jeg vil pege på. Byens udvikling i øvrigt - Københavns udvikling og fingrenes udvikling og hele den plan, som storbyen bliver udviklet efter, og hvor infrastruktur og transportgrippede jo også var meget vigtigt. S-banen blev gradvist udviklet. Den var i sin fødsel elektrisk. Så man kan sige, at alle københavnerne var i en eller anden udstrækning fra starten vænnet til noget elektrisk togdrift, i hvert fald i nærtransporten...

Og sporvognene.

Og sporvognene var der også. De røg så i svinget i en periode, og nogle kaldte det så også endnu en fejlbeslutning på jernbaneområdet. Men de røg i hvert fald. Og så kan man måske sige, at et særligt eftertragtet bud var jo, at København også skulle være metropol og skulle have sin metro, og den skulle selvfølgelig være elektrisk, og den kører så på jævnspænding, og det er så en detalje... Men den kom så også, og det markerede vel også en slags særlig milepæl for den elektriske jernbanetransport. Det ville jeg mene.

Men måske også et udtryk for - og det ved jeg ikke, Mette - at det er blevet så normalt det her med el, så vi ikke engang synes det er no big deal længere? Eller hvad? Synes du, det her er repræsentativt for elektrificeringen af den danske transportsektor?

Nej, jeg er egentlig ret enig i, at når man lige hører det, så tænker man, "Nå, jamen vi har jo også S-tog." Det er jo set før, kan man sige. Det er jo dejligt, at det sker i endnu større omfang, at vi går over til el og ikke har alt den diesel. Så det er jo glædeligt, men det er ikke specielt nyt, nej.

Okay. Men så lad os prøve at vende os mod det andet kriterie, som vi også bruger her i programmet, og det er det, der lyder sådan her: "Proveniens." Proveniens. Jeg ved ikke, Henrik, om du er helt med på, hvad proveniens er for noget. Vi andre er ved at være vant til det her som lyttere af programmet her.

Øh. Pas.

Forståeligt nok! Han skal hjælpes lidt, Mette. Proveniens - hvad er det, vi siger?

Hvor er det den stammer fra? Hvad er det for en historie? Er den vigtig?

Altså de historier, man kan fortælle rundt om genstanden. Og der er jo... Altså, vi var jo inde på det her med IC4-skandalen og klimaet som en stor bølge, som det her taler ind i. Det er jo nogle relativt interessante historier.

Ja, det er klart, at det føder ind i den dagsorden, klimadagsordenen og den grønne vækst. Og det er med til at eksekvere, kan man sige. Helt klart. Og at lægge låg på et rent ud sagt sort kapitel, ikke? Som altså netop ved bagklogskabens lys er meget, meget svært egentlig helt at greje, hvordan det kan være, at man havde teknologi, og man havde også nogle ellokomotiver, men lige pludselig blev de så nærmest skubbet til side. Og der var en overgang, hvor det ikke kunne betale sig at køre med ellokomotiverne. Altså, det var jo dybt mystiske i en periode, fordi måske kunne man købe diesel uden moms og afgifter i DSB eller et eller andet. Det var i hvert fald billigere at bruge brændstof på den måde til transporten. Der var et problem med prisen på el. Men altså, nu er vi et andet sted.

Altså, jeg vil sige her, at hvis man rent tager historien, jamen så er den gode historie jo på nogle af de andre og ikke på det her tog. Det er et fransk tog, og vi har ikke rigtig nogen historier med det nu. Altså, hvis der nu alligevel ikke kan køre eller sådan noget, så begynder vi at få nogle historier at tale om. Men lige nu er der ingen historie. Det kan være, at der kommer på sigt. Men lige nu er det ikke sådan, man tænker, "Det er helt nyt og banebrydende i Danmark."

Og håbet er, at det bliver så kedeligt og velfungerende, så vi ikke får nogen historier på det.

Ja, det ville vi sætte pris på.

Hvor mange klimapoint er der i det her. Har du en ide om det, Henrik?

Jeg kan ikke lige huske tallet i CO2-tons, men der er noget - der er en del - i at skifte det her ud.

Det er ikke ligegyldigt.

Det er absolut ikke ligegyldigt. Og jeg vil også sige, at der kan komme en lidt speciel bølge efterfølgende her, når der faktisk lige om lidt bliver behov for... Og jeg vil sige, at regeringen meldte faktisk ud, at de er ved at købe et par batteritog til en lokalbane i Midtjylland, Midtjyske Jernbaner, hvor man gerne vil støtte et særligt engagement. Man er meget bevidst om klima og grøn vækst på de kanter og vil udnytte overskudsenergi- en fra vindmøllerne. Og det var lige præcis det, der har været problemer med at produ- cere elektriciteten, og skulle man forbruge den samtidig - at man ikke har kunnet produ- cere til lager. Men batterierne er heller ikke i sig selv nogen ny opfindelse. Men det er i hvert fald kommet ned en pris per kilowatt, som så gør, at nu kan vi gøre noget. Og det vil faktisk gå hen og blive en revolution, tror jeg, på jernbanen, at lige pludselig er der over tusinde kilometer af spor, vi slet ikke behøver elektrificere, men vi kan få elektrisk drift alligevel. Aha! Så det er virkelig noget, som økonomisk går op i en højere enhed med klimapointene. Så tror jeg, vi får faktisk en lille særlig gevinst, fordi vi kun jo lige nu og de næste ti år selv ruller ud på hovednettet. Altså, vi har kun råd til faktisk at rulle ud på hovednettet. Og hvis vi skulle rulle det ud på hele det store sidenet - altså, det ville være umuligt økonomisk.

Men med batteritog. Altså, så bliver lokomotiverne nærmest sådan nogle kæmpe batterier, der kører rundt på skinnerne og kan lade op om natten, fylde al strømmen ind, når det blæser, eller hvor vi ikke bruger så meget strøm til andre ting, og så kan de simpelthen køre rundt og bruge strøm der, hvor der ikke er trukket ledninger?

Det tog, vi får nu, det findes faktisk også en hybrid med batteri.

Hvorfor har vi ikke købt dem så?

Ja... Men nu køber vi det, der i hvert fald skal løbe på hovedstrækningerne, og så er der nogle optioner, og så kunne man måske noget. Franskmandene har lagt en ordre her. I øvrigt også i en særlig multifunktion, fordi brint, som så er et lille kraftværk, man bruger, som føder energi ind i batteriet, og som så fører det ind i elektromotoren. Det er også noget, der er kommet frem, fordi man så kan producere brint af overskudsenergi. Power to x. Altså, hele det, der følger i øjeblikket af, at vi skal kunne lagre energien. Der er meget energispild i at lave den her brintomstilling, men det er smart at have med, fordi det øger rækkevidden markant på batterierne. Så det findes faktisk også. Og der kan man sige, at det har vi så heller ikke lige købt i den omgang her. Man kan jo lægge lag på lag. Det findes inde i platformen, kan man så sige.

Så det begynder at blive starten på noget, der godt kan blive smukt her, og som godt kan blive danmarkshistorie i din bog. Mette, hvad tænker du på proveniencessiden her?

Ja... Måske.

Hvis vi tager klimaspørgsmålet ind?

Klimaspørgsmålet synes jeg helt klart.

Som det bedste?

Ja.

Fordi i daglig brug er det jo ikke noget, der svarer til indførslen af opvaskemaskinen eller for den sags skyld det elektriske lys. Det er noget, vi kommer til at være vant til at kunne køre rundt på tog.

Præcis. Vi er jo allerede vant til det.

Vi er allerede vant til det. Ja, ja. præcis.

Og batterierne kom jo ind i telefonerne og i alle steder, og lige pludselig er vi elektriske alle vegne, og vi kan en hel masse IT, og det styrer ufattelig meget. Så der er jo nogle enorme revolutioner, der er sket der. Men når det nu kommer ind i transportsektoren for alvor, altså ud over bilerne og cyklerne, så kan det være noget, vi kan se lidt foran os. Også i det her tog.

Ja. Det begynder at lugte af danmarkshistorie. Lad os prøve at bringe endnu et kriterie på banen. Det lyder sådan her: "Ikonisk." Ikonisk. Altså, det er måske så meget sagt. Altså, et ikonisk tog i mine øjne er jo sådan et damplokomotiv fra det gamle Vilde Vesten eller måske de dér gamle... Hvad hed de dér lokomotiver?

MY.

MY-lokomotiverne, som vi alle sammen kendte fra vores barndom. Man kunne alle sammen genkende profilen af sådan et tog. De her nye - er de ikoniske, Henrik?

Hmm. Man kan få lov at ændre en lille smule på grillen ude foran. Men altså, når man ligesom kigger på den italienske version, og man kigger på den hollandske og på den franske, så tænker man jo, "Bob-bob. Ikke rigtig, vel?"

Det bliver ikke sådan, at vi kan se det i børnetegningerne om ti år, at så begynder man at tegne tog på en ny måde?

Nej. Selvfølgelig har den lidt spids snude, men ikke så meget. Jeg tror mere, man for eksempel i Frankrig nok ville sige, at TGV har en ikonisk form. Alle ved, hvad man snakker om, hvis man lige bare tegner omridset. Sådan et piktogram, så ville man se, at det er den vej til højhastighedstog. Og det kan Alstom jo sagtens levere. Det er ikke,

fordi det koster mere at købe sådan et tog per meter eller per sæde. Men det er så ikke så egnet til at stoppe hvert tiende minut, hvis det er det, vi vil med det her tog. Og det er det, vi har brug for lige nu. Og så var der jo trods alt... Jeg tror, ministeren også i samme anledning sagde et eller andet om, at så er der jo noget med, at så må vi se på, hvad vi skal gøre med de lange transportere. Altså hvordan vi skal håndtere dem. Måske skal vi ikke gøre så meget, fordi nu har vi også fået en jernbane, der er lidt mere konkurrenceudsat. Så der har jo meldt sig nogle fremmede operatører lidt fra siden af og har sagt, at de vil gerne køre lyntog til Århus med et tog til 250 kilometer i timen. Men der skal bare være noget strøm til Århus, og det er der jo ikke den dag i dag. Hvilket selvfølgelig også i sig selv er en særlig historie, fordi hvilke lande har ikke forbundet deres to større byer med el på jernbanen?

Ha ha. Ja.

Men altså nu kan man så sige, at det kan godt være, at vi undrer os over det, men i jernbanens meget, meget tidlige barndom i 1890'erne havde man jo i det hele taget et problem at lave en køreplan fra København til Århus, fordi man havde jo forskellige tidszoner i Danmark på det tidspunkt. Så der var ti minutters forskel fra København til Århus i, hvor solen går ned. Så først i 1894 tilslutter vi os den internationale tidsinddeling, så vi kan lave en køreplan, der fungerer både i København og i Århus.

Ja, ja, vi er vant til problemer på den front. Det må man sige. Det er nærmest sådan en særlig dansk disciplin. Synes du, de her tog er særligt ikoniske, sådan nogle nye eltog, Mette?

Nej, det synes jeg nok ikke.

Hvad er et ikonisk tog så i dine øjne?

Ja, det er jo det, der er interessant med noget, der er ikonisk, fordi nogle gange er noget ikonisk noget, der er så fantastisk eller enestående, eller man bare kan se med det sammen, at det her ved jeg lige hvad er. Men ikonisk bliver ting jo også nogle gange, når vi tillægger det en betydning. Og lige nu har vi ikke tillagt dem nogen som helst betydning, fordi vi har ikke set dem endnu, og vi har heller ikke prøvet dem. Men det kan jo godt være. Altså ligesom MY'en, som var mit barndomstog, når jeg skulle fra landet

herind til København. Så får man nogle minder med det, og man får nogle fortællinger med det, og man får det indarbejdet i kulturen og i det, vi gør. Og så kan man jo lige pludselig godt få sådan en veneration for dem eller blive helt nostalgisk. "Nej, det var det gode, gamle tog!"

Men du er skeptisk over for, om det kommer til at blive tilfældet med de her?

Ja. Det skal i hvert fald have en noget længere bane, som meget historie jo i virkeligheden skal, ikke, for at se, hvad er det, der bliver stående for os? Altså, det er jo altid svært at vurdere noget i en nutid, fordi alt omkring os er jo vigtigt for os, kan man sige.

Og det er pudsigt, du siger det, for det sidste kriterie, vi anvender - den sidste chance, de her tog har for at komme med - det er jo det kriterie, som simpelthen lyder sådan her: "Evidenstesten." Evighedsstesten. Evighed er måske så meget sagt.

Nej.

Men herinde på Nationalmuseet forpligter vi os jo til at bevare genstandene for evigheden, hvis vi endelig tager noget ind i samlingen. Og hvis vi nu forestillede os, at vi tog sådan et eltog ind, ville det så være noget, som ville have evighedens interesse? Altså kan vi komme op på den piedestal, Henrik, eller hvad? Du virrer med hovedet. Det tror du ikke på?

Nej. Jeg kommer jo også til at tænke på, hvordan er samlingen på Jernbanemuseet. Og det er selvfølgelig alt godt fra havet nogle gange, fornemmer man, hvad der nu var til rådighed. Men altså hvor godt repræsenterede det egentlig den tid? Altså jeg... Ja, jeg er måske også én, der skal lære det at kende og få det ind i familien rigtigt, før jeg ligesom synes, at jeg kan sætte det op på den hylde dér. Men nej, ikke umiddelbart. Altså, transport er transport. Men det er jo rigtigt nok. Det skal være ikonisk. Også for firmaet DSB. Altså, der skal være et eller andet visuelt, der skal være et eller andet, der gør, at det er en lækker stund, man får, når man går ind i det her. Og det tror jeg egentlig også, de har haft lidt for øje, når man ligesom ser, hvor skrabet det her tog kan udstyres som regionaltog. Blandt andet i Italien, hvor man løber skrigende væk. Og der tror jeg, at der er verdener til forskel. Ligesom med biler: Der er fire hjul, men der er verdener til forskel indimellem, ikke?

Ja. Mette, du ligner heller ikke en, der vil opgradere det her tog til at bestå evighedstenen på nuværende tidspunkt?

Nej. Ikke nu, nej. Fordi nu har jeg også lidt med de dér tog, for de fylder jo frygtelig meget. Så man skal virkelig tænke sig godt om. Og vi har jo heldigvis et andet museum i Danmark, som tager sig af togene, så hvis Nationalmuseet skal ind og vælge et tog, så er det jo et godt spørgsmål, hvor vi er henne, kan man sige. For det er jo et stort magasin, der skal frem dér, hvis man gerne vil det.

Men jeg kunne godt tænke mig... Jeg fornemmer, hvor det bærer hen. Vi kommer ikke til nødvendigvis at betragte det her elektrificeringskapitel som decideret danmarkshistorie. Men hvis man så i stedet for bare for at give lytterne et eller andet bud på, hvad der så transporthistorisk eller måske ligefrem jernbanehistorisk er danmarkshistorie - hvor er vi så helt oppe og ringe? Henrik, hvad er danmarkshistorie inden for tog?

Hmm. Altså, jeg tror, at netop det, at det tog så lang tid... otte timer og fire skift undervejs. Men så blev vi ret kendte inden for broingeniørkunsten, altså at kunne bygge broer. Lillebælt og Storstrømmen var i datidens nogle af de længste og største broer i Europa, faktisk. Og der fulgte så nogle tog med dér. Eller det var statsbanerne, der stod for at skulle tegne og bygge de her broer. Ligesom så vanvittig mange andre broer på den tid var det statsbanerne, der gjorde det hele. Men jo. Med lyntoget i 30'erne der var der en klar milepæl. Jeg synes sådan set også Storebælt og... Selvom det så var et IC3-tog, der måske nok flashede det første tog over... Men det var dog et elektrisk tog, der kom ind dér. Så jeg synes, her har vi det helt store trin næste gang, hvor var Øresund så blevet lidt same-same et par år efter i 2000. Og så kommer der noget med Femern Bælt, og der vil vi se de første rigtige højhastighedstog i Danmark, og det tror jeg måske nok, at der kan blive en lille smule med imponatorvirkning, når man ligesom står og klapper sådan inde på perronen. Man kan fornemme, at her ligger der nogle hestekræfter inde bagved. Men de kommer fra Sverige og ned gennem Danmark og til Tyskland. Det er med usvigelig sikkerhed, og det er allerede nær på. Og jeg synes sådan set også, at der er et kølvand der, som har skabt en optimisme lige nu for den jernbane, som gør, at man er på vej ind i et Kattegat-projekt og meget store broløsninger og tilhørende opgradering af jernbaneinfrastrukturen. Og derfor er det tabu, som der måske nok har været omkring højhastighed i Danmark - Vi er for små og for lille, og vi har jantelov - at

det ved at være passé. Vi står lige inden, at det bliver comme il faut, at vi går den vej ligesom alle de andre, kan man sige. Men det bliver alligevel historisk i Danmark, at vi overgav os, om man så må sige, til standarden. Hvorfor ikke? Altså, vi skal frem så hurtigt som muligt. Det ligger i menneskets natur, så hvorfor ikke også her?

Men altså intet over og intet ved siden af broer, når vi snakker store transportændringer af vores dagligdag og vores hverdagsliv i Danmark. Mette, hvad siger du her til sidst i forhold til det her spørgsmål? Hvis man skulle vælge noget fra transporthistorien, som var danmarkshistorie, hvad skulle det så være?

Jamen, netop broerne. Eller skibe, men de går så længere tilbage. Altså, hvordan vi har kunnet fragte os på kryds og tværs og til fjerne verdensstrøg og så videre. Men broerne betyder meget i Danmark, altså både lokalt og nationalt, og binder landet sammen på nye måder. Og det er sjovt, at du nævner lyntoget fra 30'erne, fordi det er jo netop blevet ikonisk, også fordi der blev lavet nogle plakater både af broer og lyntog fra 30'erne, som i dag er i høj kurs, fordi hele det visuelle i de her plakater er så ikonisk. Så det er noget, man også ser tilbage på som noget helt særligt.

Det ændrede vores samfund, og det kommer det her elektriske tog, uagtet dets kvaliteter, ikke til at gøre, og forhåbentlig kommer det heller ikke til at skabe alt for meget ballade. Tusind tak, fordi I kom begge to, Henrik Sylvan og Mette Boritz. Det var slut på Udstillet for denne her gang. Vi er tilbage næste gang, hvor vi stiller spørgsmålet, "Er det, vi oplever lige nu, så meget danmarkshistorie, at det fortjener at blive udstillet her på Nationalmuseet?" Dagens program var tilrettelagt af Kenneth Borgenholt. Jeg hedder Jacob Frische. Og dermed tusind tak for i dag.