

besværligheder. I nogen grad mod forventningerne viste jorden sig, da opdyrkningen begyndte i 80'erne, at være højst forskellig, og især var den flere steder dårligere og mere stenfyldt end først antaget. De specielle forhold førte til en interesse for specielle afgrøder, som Lammefjorden i dag er kendt for over hele landet: asparges, gulerødder, løg og tulipaner. I mange år blev der også dels i det små, dels på industriel basis gravet østersskaller, der blev anvendt som kalktilskud, til høns og i stort omfang eksporteret. Det ophørte imidlertid i 1964, da bankerne var tømt.

Ikke uventet fremhæver forfatterne, at småfolks mulighed for at erhverve billig jord har været en dragende faktor for udflytterne, men også miljøerne omkring Vallekildes grundtvigske og Fårevejles missionske højskoler har spillet en betydelig rolle. Forfatterens nære tilknytning til stedet udmønter de i nogle smukke beskrivelser af udvalgte familier og deres slidsomme tilværelse. De har ikke kunnet følge beboernes udvikling; men det skyldes nu, at de ikke virkelig har forsøgt. I arkivet for Den almindelige Brandforsikring for Landbygninger (Erhvervsarkivet) findes mange vurderinger af huse og gårde på fjorden. En stikprøve har givet vurderinger tilbage til 1877, fra 80'erne: 1883, 85, 86, 88 og fra århundredskiftet, 1902 og 03. Jørgen Mikkelsen (s. 109ff) er, som det nævnes, flyttet ud 1892, og ejendommens vurdering findes. Samme år eller i 93 blev huset forlænget, og i 97 blev 10 m. føjet til osv. Kreditforeningsarkiver (også i Erhvervsarkivet) vil i et vist omfang kunne supplere oplysningerne.

Nybyggerkøbmanden Vald. Olsen, Fårevejle, har som mundtlig meddeler med en fantastisk hukommelse spillet en vis rolle for mange enkeltheder i bogen. Han skal til Rigsarkivet i 1960'er-

ne og 70'erne have skrevet Fårevejle højskoles historie på ca. 5.100 maskinskrivne sider med lige så mange bilag. Det er vist rekord for en institution fra 1907 – hvis det da ikke er en trykfejl.

Bogen slutter med en historisk data-liste, oversigter over litteratur og kilder, hvoraf kun få og tilfældige er utrykte, samt et kombineret navne- og sageregister. Det sidste synes lidt tilfældigt og af beskeden værdi.

Finn H. Lauridsen

Arne Ipsen: *Sangeren fra Hasle. Folkebog om Vilhelm Herold og hans bornholmske barndomsby i 1870'erne.* (Forlaget Bornholmeren, 1979). 61 s., 59 kr.

Om Vilhelm Herold får man meget lidt nyt i denne bog, og det burde man vel kunne regne med at få, når den hedder »Sangeren fra Hasle«. Hvis man imidlertid er lokalhistorisk interesseret og er fra Hasle, og hvis man kan lide en gemytlidigterisk skrivestil, så kan man bruge denne bog. Illustrationsmaterialet består mest af udmærkede billeder af Herold i forskellige roller og situationer.

Ib Gejl

J. S. Hjort Eriksen, Bent Schrøder og Bent Stiesdal (red.): *Livet langs banen. Med Frederikssundsbanen i 100 år.* (Forlaget Thorsgaard, Frederikssund, 1980). 104 s.

Denne bog rummer en masse nostalgi, og så vel egentlig ikke andet. Den er udgivet af en række historiske foreninger i området langs Frederikssundsbanen. Ifølge redaktionen skulle den »i glimt ... skildre banens hverdag og folks oplevelser i forbindelse med den, samt den betydning »toget« har haft

for vore samfund«. Ideen er god, men den er bare ikke godt realiseret. Bogen består af en lang række små erindringer, som imidlertid med enkelte undtagelser nok først og fremmest siger den noget, som har oplevet Frederikssundsbanen. Og perspektivet er meget snævert. Der fortælles på intet tidspunkt noget om, hvor mange og egentlig heller ikke rigtigt hvem, der tog med banen. Derimod en masse om møgvognene, der transporterede latrin fra København til omegnens landbrug. Hvor ubehageligt et møde med et sådant nattoget end har været, kan det næppe med rimelighed gøres til et gentagne gange omtalt emne.

Det er synd, at de gode intentioner ikke er lykkedes, men det viser, hvor vanskeligt det er at basere sig på erindringer. Hvis det ikke nøje præciseres, hvad man er interesseret i, vil værdien af erindringerne ofte være lav, og de vil koncentrere sig om nogle få, specielle forhold eller begivenheder.

Chr. R. Jansen

P. Thomassen: *Med Lemvigbanen gennem 100 år 1879-20.juli-1979*. (P. Thomassen, 1979) 258 s., kr. 160.

Jens Koefoed og P. Thomassen: *Omkring tertiærdriftens tidligste år. Skitser fra Vemb-Lemvig Jernbane 1879-1882*. C. P. Aubeck og A. Falkmans optegnelser. (Apud Apum, 1979). 56 s., kr. 48,50.

Lemvigbanen tiltrækker sig særlig opmærksomhed blandt de mange privatbaner, Danmark har haft. Om ikke af anden grund så fordi banen er kendt over det ganske land. Tegneren Gantriis har brugt Lemvigbanen som model for Lidenlund-Tommeløse Jernbane i sin serie *Livet i Lidenlund*; selv hævder han dog i *Med Lemvigbanen gennem 100 år*, at enhver lighed mel-

lem de to institutioner i det store og hele er ganske tilfældig og praktisk talt så godt som helt utilsigtet.

Men også af andre grunde er banen bemærkelsesværdig. Anlægget af den i 1879 kostede væsentligt mindre end almindeligt på den tid. Det skyldtes, at banen blev anlagt på »amerikansk« vis, dvs. uden indhegning, at man benyttede et yderst beskedent og meget let togmateriel, samt at stationerne ud over Lemvig og Vemb var meget små og blev passet af den lokale kromand! Oprindelig gik banen fra Vemb, hvor der var tilslutning til statsbanenettet, til Lemvig, men i 1899 forlængedes banen til Thyborøn. Helt frem til 1921 eksisterede der to selskaber til liniens drift, et for strækningen Vemb-Lemvig og et for Lemvig-Thyborøn.

Selv om VLTJ ligesom andre baner fra 1920'erne stærkt følte konkurrencen fra rute- og lastbiler, blev den ikke nedlagt som så mange andre. Fra såvel staten som lokale myndigheders side er det blevet erklæret, at VLTJ hører til blandt de baner, som bør opretholdes og støttes. Ikke mindst er der blevet lagt vægt på, at Lemvig ikke har andre jernbaneforbindelser.

P. Thomassen gør i sin bog *Med Lemvigbanen gennem 100 år* på udmærket måde rede for banens historie uden at forfalde til nogen form for jernbaneromantik. Ganske vist forsøger han ikke at belyse nogle af de centrale spørgsmål, som en fremstilling af banens historie kunne give anledning til – hvilken rolle spillede banen rent faktisk for Lemvig, ja for hele den egn, den gennemløb? Trak den erhvervsvirksomheder til egnen, skabte den vækst i stationsbyerne i slutningen af det 19. årh. og begyndelsen af det 20. årh., og var den senere en stabiliserende faktor i befolkningsudviklingen? Ejendommeligt nok får man heller ikke svar på spørgsmålet, om det er