

seren ledt ind i problematikken i Steen Ousagers bog. »Den 31. marts 1966 kørte der for sidste gang tog på Nordfyn. Næste morgen rullede DSBs rute- og lastbiler ud som erstatning for de tre lokalbaner Odense-Kerteminde-Martofofte, Odense-Bogense og Odense-Middelbart med sidebane Brenderup-Bogense.« Hårdt og brutalt serverer forfatteren i to sætninger slutningen på det trafikpolitiske drama, der udspringer sig over de følgende 200 sider.

Men ellers var der ikke megen fart over trafikpolitikken på privatbaneområdet i den periode, Ousager tager fat på. For allerede i 1930'erne havde staten i realiteten besluttet sig for at nedlægge privatbanerne, som ikke blev tillagt nogen selvstændig rolle som kollektivt trafikmiddel. År efter år bevilgedes de lokale baner statstilskud uden seriøse overvejelser over deres betydning lokalt og regionalt.

Når nedlæggelsen af de nordfynske baner fandt sted i midten af 1960'erne, var det led i en generel afvikling af samtlige privatbaner, hvor de store underskud i de foregående år blot var katalysatorer for udviklingen – ikke dens årsag.

Hele den diskussion – og i mange tilfælde mangel på samme – der førtes mellem kommunerne og staten om privatbanerne afdækkes fint af Ousager, der har gennemgået et imponerende kildemateriale i såvel den lokale som den nationale administration. Bogen bliver på den måde et helt uundværligt redskab for den, der studerer lokal jernbanehistorie. Men den kan også læses af den, der interesserer sig for dansk trafikpolitik i den behandlede periode. Eller den kan slet og ret læses, fordi det er en god bog.

En af årsagerne til at bogen kan stå alene er, at Ousager har en holdning til den politik, der blev ført på privatbaneområdet. Han holder meget af privat-

baner, og synes ikke om, at staten undlod at inddrage banernes placering i det samlede trafikbillede. Han bryder sig heller ikke om, at kommuner og amter forholdt sig passive og afventende.

En anden årsag til at bogen må anbefales er illustrationerne. Stort set alt det liv og den dagligdag der knyttede sig til lokal tog-, rute- og lastbiltrafik visualiseres for læseren/beskueren. Der er billeder af anlægsarbejder, losse- og lastearbejdet, badegæster, sammenstød og andre uheld osv. osv. Ousager retter i forordet en tak til Hans Gerner Christensen og Arne Kirkeby for deres arbejde med at fremskaffe fotos. Og den tak vil alle læserne uden tvivl gerne skrive under på.

Allan Frandsen

Tom Lauritsen og John Poulsen: *Roebanerne. De danske roebaner i billeder og tekst.* (Forlaget Banebøger, 1987). 73 s., 129 kr.

Peer Thomassen: *Forsvundne stationer.* (Forlaget Banebøger, 1988) 80 s., 149 kr.

Forfatterne til bogen om roebanerne formår på en beskeden plads at give en god oversigt over roebanernes historie. Fænomenet var især knyttet til Lolland, Falster og det sydlige Sjælland, men da bogen er godt illustreret med kort, er det ikke noget problem for den ikke stedkendte at følge med.

Inden selve behandlingen af banerne indledes, bringes en kort og instruktiv gennemgang af sukkerproduktionen og en af dens væsentligste forudsætninger: transporten af roer fra markerne til saftstationer og fabrikker. Derefter følger en generel gennemgang af banernes historie, inden de enkelte baner gennemgås i bogens hovedafsnit. Her vil der være megen lokalhistorie at hente,

som ikke alene knytter sig til driften af roebanerne. Bogen afsluttes med et kapitel om det materiel, der blev anvendt på banerne.

En stor del af bogen består af fotos fra banerne, og den manglende omtale af dem, der arbejdede på og ved banerne, bliver til en vis grad afhjulpet af gode billeder med udmærkede billedtekster.

Billeder med billedtekster danner grundlaget for Peer Thomassens bog om de forsvundne stationer, der blev udgivet efter hans død. Bogen rummer billeder af omkring 200 nedrevne stationsbygninger, og der er lagt et stort arbejde i at efterspore disse. Bogen indledes med et par kapitler om stationernes ekspeditionsomfang og arkitekterne bag stationerne, og i resten af bogen taler billederne og billedteksterne for sig selv.

Der oplyses indledningsvis hvorfra billederne stammer, og et enkelt arkiv glimrer ved sit fravær; Rigsarkivet, der i DSB's arkiv ligger inde med mange tegninger over nedlagte stationer. Hvis denne kildemulighed var blevet undersøgt, kunne f.eks. Mundelstrup Station være blevet behandlet mere indgående.

I bogen oplyses om denne station, at den blev anlagt i 1862, da strækningen Århus-Randers blev åbnet, og at stationen blev revet ned i 1979. Begge dele er for så vidt rigtige. Men i DSB's tegningsarkiv i Rigsarkivet findes tegningerne til den station, der blev opført i 1862, og den ligner ikke stationen, der blev revet ned i 1979. Uden her at komme med gådens løsning må der peges på en mangel i behandlingen af netop denne station.

Allan Frandsen

ØKONOMISK OG SOCIAL HISTORIE

Hans Chr. Johansen: *Industriens vækst og vilkår 1870-1973*. Dansk Industri efter 1870, bind 1. (Odense University Press, 1988). 389 s.

Med Hans Chr. Johansens bog om den danske industris udvikling 1870-1973 foreligger 1. bind af den nye danske industrihistorie, som efter planen skal udkomme i 6 bind i årene 1988-90. Værket er udsprunget af det industrihistoriske forskningsprojekt, som Carlsbergfondet og Statens humanistiske Forskningsråd i fællesskab finansierede i årene 1984-88. Projektet omfattede foruden den store industrihistorie også en række monografier, som skulle tage visse sider af den industrielle udvikling op til særlig indgående undersøgelse. Industrihistorien er imidlertid kernen i projektet, og det har været værkets for-

mål at sammenfatte den bestående viden; man skal altså ikke vente egentlige nye studier i dette værk, men det at sammenfatte den meget spredt foreliggende viden er i sig selv en betydelig forskningsindsats. Forfatterne af de enkelte bind har ivørigt fået frie hænder inden for deres respektive emners rammer; kun er der fastlagt en fælles industridefinition og en fælles periodeopdeling. Ved industri forstås varem fremstilling i virksomheder med 5/ (fra 1897) 6 arbejdere eller mere, idet der dog ses bort fra byggeri, anlæg, håndværk, service og offentlige værker. De 100 år fra 1870 til 1973 er delt op i 6 faser: 1870-95, 1895-ca. 1917, 1917-1932, 1932-1958, 1958-1973. Denne faseinddeling bygger på en blanding af økonomiske og politiske kriterier. Det havde måske været mere naturligt at vælge en fase-