



*Finn Christensen: Langelandsbanen. Historien 1911-1962. Dansk Jernbane-Klub. 2016. ISBN-13: 9788787050036, 240 sider, illustreret. Vejledende pris 399 kr.*

Der har også tidligere været skrevet om Langelandsbanen, dog ikke så udførligt som i denne bog. Bogen vil gerne dække bredt, hvilket både er bogens svaghed og styrke. Bogen er bygget op efter den efterhånden klassiske skabelon for privatbanebøger, som betyder en redegørelse for forhistorie, anlæggelse (spor og bygninger), materiel, passager- og godstransport, drift og økonomi, personale og nedlæggelse, suppleret med særlige temaer alt efter forfatterens præferencer og kildematerialets karakter. Egentlige problemstillinger ses sjældent, heller ikke i denne bog, hvor det er fortælleglæden og ønsket om at få formidlet oplysninger om både stort og småt, der er i højsædet. Det lykkes rigtig godt, og mange med interesse for lokal- og jernbanehistorie kan have glæde af bogen.

Med en sent anlagt privatbane med et begrænset opland, som allerede fra 1930'erne var udsat for så stor konkurrence fra biltrafikken, var det kun et spørgsmål om tid, hvornår banen ville blive nedlagt. Det skulle dog ikke blive lige med det første. Først da bølgen af lukninger af privatbaner satte ind i 1960'erne, var Langelandsbanen ikke overraskende en af de første, der indstillede driften. Den konkrete årsag var, at øen blev landfast i 1962 – i hvert fald med Tåsinge.

Som for så mange lokalbaneprojekter var der mange planer i spil, før banen endelig kunne realiseres. Forfatteren giver f.eks. en spændende beskrivelse af, hvordan det mægtige Sydfynske Jernbaneselskab – med interesse for at øge selskabets tog- og skibstrafik – ad flere omgange forsøgte at få koncession til en lille stump bane på tværs af øen fra Rudkøbing til Spodsbjerg. Øboernes interesse var derimod at skabe en lokalbane til gavn for øens generelle vækst. Her er en historie om de små, der sætter sig op imod overmagten og faktisk sejrer.

Resultatet blev en bane fra Bagenkop i syd til Skrøbelev omtrent midt på øen, hvor banen forgrenede sig til Rudkøbing imod vest og Spodsbjerg imod øst. Fra disse byer var der gode skibs- og færgeforbindelser. Hvad så med Nordlangeland? Der var flere forsøg på at få banen ført til Lohals og store tanker og drømme om at gøre øen til et trafikalt knudepunkt, men så langt rakte de

lokale kræfter ikke. De generelle økonomiske konjunkturer efter 1. verdenskrig var hårde – og staten skulle jo betale den største del af gildet til lokalbanerne – og snart meldte konkurrencen fra bilerne sig.

Strækningens imponerende og specielle landstationer blev tegnet af arkitekt Helge Bojsen-Møller og fik kæle-navnet indisk pagode-stil. Forfatteren gengiver arkitektens overvejelser om Langelandsbanen. Her er tidstypiske tanker om banen, som rækker langt ud over det bygningstekniske. Denne måde at krydre redegørelsen med samtidige beretninger anvender forfatteren med succes flere steder.

Bogen indeholder også – man fristes til at skrive en obligatorisk – registrantagtig redegørelse for de stationer, der blev bygget, og det materiale, som kørte på skinnerne. Det er primært for de særligt bygnings- og toginteresserede, men rent underholdningsmæssigt udgør det lidt et brud.

Beskrivelsen af varetransporten indtager en betydelig plads i bogen, og emnet behandles forstandigt. Jernbanen gav i kombination med skibsfarten og øens landbrugsbaserede velstand og heldige geografiske placering et boost til udviklingen. Vareomsætningen er spændende, da man derigennem får et indblik i, hvilke ændringer (lokal)samfundet gennemløber, og hvor hurtigt markedet tilpasser sig bl.a. takket være jernbanen og skibsfarten. Set i det lys er det interessant at læse om både

svinetransport, mejeriprodukter og ikke mindst roer. Her er historien om det langelandske landbrugs storhedstid belyst via omsætningen på banen. Umiddelbart er det nok de færreste, der i dag er opmærksomme på, at forbindelsen Bagenkop-Kiel hvilede på fløde til eksport, da der blev oprettet en daglig rute i 1911. Hvordan det hænger sammen, kan læses i bogen.

Bogen er rigt udstyret med illustrationer, og flere af de bedste kommer til deres ret som helsidesbilleder. Ros til dette valg. Derimod kommer trangen til at få så meget som muligt med lidt til at spænde ben for formidlingen af teksten. Til tider er der så mange illustrationer på et opslag, at indtrykket bliver rodet. Bogen har en fortegnelse over kildemateriale, men der er næsten kun tale om en litteraturliste. Igen kan man undre sig over, at det arkivmateriale, som forfatteren har anvendt, ikke registreres udtømmende. Det er et generelt problem ved mange af de danske privatbanebøger. Fremtidige undersøgelser mangler her en hjælpende hånd.

*Peter Fransen*