

museum, der først i den seneste håndfuld år har arbejdet systematisk med bevaring og kassation. Den svenske samling af rullende materiel er som nævnt reduceret til ca. 300 enheder og – i parentes bemærket med tydelig misundelse – helt uden at det udløste dødstrusler mod museets personale eller injurier på diverse websider.

Almindeligvis er jeg ikke meget for jernbanebøger, hvor billedmaterialet er den bærende del. Pegebøger, plejer jeg at rubricere dem som. Men i dette tilfælde: KØB BOGEN, nyd de fremragende fotos, og bliv underholdt af de vel-skrevne, spændende og væsentlige fortællinger om museets lokomotiver og vogne.

*Gitte Lundager*



Asger Christiansen, *Gjerrildbanen* – en rejse gennem Norddjurs, Dansk Jernbane-Klub 2017, illustreret, 272 sider, ISBN 978-87-87050-14-2, vejl. pris 299 kr.

Lad det været sagt med det samme: Hvis det er et krav, at anmelderen skal kende til Norddjurs, så er jeg den forkerte til at anmelde bogen. Omvendt kan man også se det som en fordel med anmelderens ringe lokalkendskab, da det så alene er bogens andre kvaliteter, der skal bære bogen. Konceptet for bogen er velkendt – et koncept, der er blevet forfinet gennem de nu 60 bøger om de danske privatbaner, som klubben har stået bag, heriblandt flere skrevet af netop Asger Christiansen. Bogen om Gjerrildbanen er skrevet af en person med en enorm viden om de danske privatbaner, og forfatteren har haft en ambition om at gøre værket mere kulturhistorisk end mange af de traditionelle banebøger. Bedst lykkes det med de 290(!) illustrationer, som bogen indeholder, hvoraf der er flere fotoperler iblandt. Spørgsmålet er dog, om genren alligevel er ved at være lidt udpint? Omvendt kan man med rette anføre, at så længe der er et tilstrækkeligt stort publikum til denne type bøger, så har de naturligvis deres berettigelse. Bogen er på overfladen disponeret efter den klassiske skabelon om forhistorien, anlæggelsen og driften, efterfulgt af en mere registrantpræget del med overskriften "En rejse med Gjerrildbanen". Denne del er ved nærmere gennemlæsning ikke primært den traditionelle og mekaniske stationsgennemgang, men en rejse gennem det nordlige Djursland, hvor der undervejs fortælles historier

om egnen og stationsbyerne. Et kort kapitel om banens materiale mangler heller ikke, ligesom nøgletallene for banen – driftsresultaterne – gengives i tabelform og illustreres grafisk.

Banen fra Ryomgård-Gjerrild (31 km), taget i brug i 1911, og forlængelsen fra Gjerrild til Grenaa (12,4 km), taget i brug i 1917, hørte til de sent anlagte baner. Strækningen havde en for jernbanestrækninger kort levetid – banen blev nedlagt i 1956. De store forventninger, som egnen havde til banen i de første år, og som især under de to verdenskrige også gav sig udslag i en voldsom gods- og passagertrafik, kunne ikke skjule, at ændrede markedsvilkår med den stadigt stigende konkurrence fra bilerne hurtigt gjorde banen til en dårlig forretning. Det fremgår af Privatbanekommissionens arbejde fra midten af 1950'erne, at Gjerrildbanen havde den næstlaveste indtægt pr. kilometer jernbane. De 45 år, som banen trods alt var i drift, giver derimod rigeligt stof til historiefortællinger. Forfatterens store fortælleglæde kan dog ikke kompensere for manglen på en klar problemformulering og en redegørelse for, hvad der er målet med bogen. Der er for mange småhistorier, som, deres kvaliteter til trods, ikke formår at skabe en sammenhængende historie om Gjerrildbanen. Meget kunne være vundet, hvis forfatteren havde brugt tid på at reorganisere sin tekst ud fra mere klare problemstillinger. Måske ville det have resulteret

i en kortere bog efterfulgt af en række artikler, men det ville jo heller ikke nødvendigvis have været en ulempe. Forfatteren skriver, at han med bogen ønsker at vække minder hos banens tidligere passagerer og give ny viden til andre om banens og egnens fortid. Dette formål indfrier bogen, men der er udført et så stort researcharbejde, at barren kunne være sat højere.

Selve redegørelsen for forhistorien for banen og den endelige vedtagelse som en del af den store jernbanelov fra 1908 beskrives udtømmende, og vi får præsenteret de mange forskellige interesser, der var involverede fra berørte kommuner, amtsråd til privatpersoner. Selve finansieringen blev primært dækket af staten, men med lokalt bidrag. I loven fra 1908 blev der talt om en jernbane fra Ryomgaard til Gjerrild med eventuel forlængelse til Grenaa. Opbakningen fra Grenaa manglede dog i første omgang. Anlæggelsen skildres med både flamboyante entreprenører og jernbanebørsterens liv. Helt nyt for mig er historien om Carl Jensen. Han havde bygget jernbaner i USA og på Hawaii. I forbindelse med Gjerrildbanen fik han kontrakten på anlæggelsen efter forgæves at have forsøgt at få foden indenfor ved flere andre af datidens danske anlægsprojekter. Asger Christiansen oplyser, at det blev starten på 25 år med store kontrakter – i alt 250 km stats- og privatbaneanlæg foruden arbejde med kanaler m.m.

Bogen er rig på gode historier, men flere er på grund af den valgte struktur splittet op, f.eks. historien om banens kvindelige ansatte – ekspeditricerne på mellemstationerne. De boede på stationen med deres mænd, som typisk var ansat for at tilse og vedligeholde banen. Årsagen til konestationerne var selvfølgelig, at de skulle have en langt lavere løn end mandlige stationsbestyrere. Længere omme i bogen støder vi igen på ekspeditricerne, nemlig da der skulle spares ved banen i 1920'erne. Her var det således, at det ved flere af stationerne var hustruerne til de fyrede stationsmestere, der fik tilbudt stillingen som ekspeditricer – og de sagde ja!

Få år efter indvielsen af banen brød den 1. verdenskrig ud, og her er det især det store tørveeventyr i Stenvad, der fanger ens opmærksomhed. Alt, hvad der kunne skaffes af materiale, blev sat ind på at kompensere for de manglende udenlandske forsyninger af kul med indenlandsk tørv til brændsel. Da forholdene havde normaliseret sig i 1920'erne, faldt efterspørgslen på tørv, og firmaet bag tørveproduktionen måtte i 1931 træde i likvidation, men genopstod allerede i 1933 under navnet Pindstrup Mosebrug, nu med nye produkter som f.eks. tørvestrøelse. Og ja, jeg sender en tanke til Pindstrup Mosebrug, når jeg – i bil – kører ud til det lokale havecenter for at hente spagnum, muld til haven. Og netop bilen var da også år-

sagen til, at Gjerrildbanen reelt var dømt til nedlæggelse allerede fra midten af 1930'erne. Udbruddet af 2. verdenskrig gav dog de lokale privatbaner kunstigt åndedræt. På Gjerrildbanen blussede tørveeventyret igen op, men det var ikke det eneste af egnens råstoffer, der kom i spil. Med den tyske besættelse kom Gjerrildbanen også til at spille en rolle i den tyske krigsøkonomi. Fra Gjerrild Nordstrand blev der i årene 1940-1945 sendt store mængder ral og grus af sted til støbning af tyske bunkers på Vestkysten, mens materialerne også blev sendt til Karup og Tirstrup, hvor tyskerne byggede flyvepladser.

Hvad den øvrige godsomsætning angik, afspejles den generelle samfundsudvikling og frem for alt jernbanestrækningens betydning for det danske landbrug, her belyst ud fra udviklingen på Norddjurs. Man bliver dog også mindet om, hvor effektivt, ja, revolutionerende et transportmiddel toget var, og hvorledes nye afsætningsmuligheder viste sig; f.eks. kunne letfordærlige varer som fisk blive transporteret fra fiskerlejerne til stationerne og herfra til så fjerne markeder som Kiel og Altona/Hamburg.

I glimt formidles også et interessant stykke bebyggelseshistorie, hvor omdrejningspunktet kan siges at være jernbanens betydning for væksten. Helt klassisk er det, når der berettes om, hvorledes væksten i Gjerrild sogn udviklede sig efter banens åbning.

Tidligere havde væksten fundet sted i kirkebyen, men efter banens fremvækst blev det nye liv centreret i og omkring stationen i Stokkebro. At udviklingen var så markant, også for en så sent anlagt bane, giver stof til overvejelse og kan måske give anledning til en genoptagelse af forskningen om jernbanens påvirkning af bebyggelses- og erhvervsstrukturer.

Bogen er først og fremmest et stykke bane- og lokalhistorie – og det er skam udmærket, men der er som antydning potentiale til mere. Der kommer næppe flere bøger om Gjerrildbanen her og nu, men forhåbentlig flere bøger, som prøver at systematisere den betydelige mængde af viden, denne bog og flere af de andre banebøger har beriget os med. Desværre er kildehenvisninger også i denne bog ikke særlig udtømmende. Mens alle illustrationer eksemplarisk er anført med oplysning om, hvor illustrationen hører hjemme, gælder det generelt ikke for oplysningerne i brødteksten. Det er ærgerligt med de manglende henvisninger, da bogen ægger til yderligere transportstudier, og her kunne detaljerede henvisninger have været en kærkommen håndsækning – en bøn, jeg gentagne gange har anført i mine anmeldelser.

*Peter Fransen*