



Lars Viinholt-Nielsen, *Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane, bane bøger*, 2020, 180 s., Ill., ISBN 978-87-91434-55-6, vejl. pris: kr. 298,-

I februar 2020 udkom Lars Viinholt-Nielsens sidste bog, det længe ventede værk om Kertemindebanen. Det er en Viinholt-classic udgivelse, gennemillustreret og opsat på den form, som gennem de senere mange år karakteriserede hans udgivelser hos yndlingsforlaget bane bøger: to spalter pr. side med gode muligheder for at anbringe fotos, kort eller tegninger, som der typisk vel er 1-3 af pr. side. Opbygningen af bogen er også typisk: Først et afsnit om den såkaldte forhistorie. Dernæst afsnit eller kapitler om "driften" eller selskabets "historie", og så en særskilt del om strækningen med dens stationer, trinbrætter, broer, overkørsler og andre særlige kendetegn. Endelig er der det obligatoriske afsnit om det såkaldte materiel, altså lokomotiver og vogne. Som sædvanlig med Viinholt's bøger er der sluttelig diverse tabeller, en liste over ledelse og stationsbestyrere, registre og en summarisk kilde- og litteraturoversigt.

Lars Viinholt-Nielsen, der af profession var landinspektør og i det private en særdeles engageret jernbaneentusiast, nåede desværre kun lige akkurat at se manuskript og rålayout færdiggjort og døde inden udgivelsen. Men som det fremgår af bogens mindeord, havde været ham meget magtpåliggende trods alvorlig sygdom at få bogen gjort færdig. På den måde blev den en slutsten på hans meget omfattende forfatterskab, og der er derfor grund til både at se nærmere på den foreliggende udgivelse og at trække linjer til hans øvrige og meget omfattende forfatterskab.

Lars Viinholt havde vist altid været jernbaneinteresseret, og allerede som meget ung brugte han en stor del af sin fritid på at tage rundt for at fotografere især privatbaner, der stod over for nedlæggelse. Han sørgede også for at indhente efterladt arkivmateriale, som han senere overdrog til Rigsarkivet, så alle kunne komme til at få glæde af det. Interessen for formidling – og til en vis grad styring af denne formidling – lå ham nær, og det var helt i forlængelse heraf, at han i 2000 var med til at grundlægge Foreningen af Jernbaneforfattere, hvis formand han var frem til 2019. Først og fremmest var det de sydfynske baner og Det sydfyenske Jernbaneselskab, SFJ, der havde hans helt store interesse. Men også de øvrige fynske baner var genstand for stor opmærksomhed.

Resultatet er da også, at Lars Viin-

holt-Nielsen fik udgivet bøger eller monografier om alle de fynske baner med hovedbanen over Fyn og den nordfynske bane til Bogense som undtagelse. Regner man alle hans artikler med, kan man sige, at også de to strækninger var omfattet. En af banerne, nemlig Svendborgbanen, der som den oprindelige SFJ-hovedstrækning havde hans helt særlige opmærksomhed, nåede han endda at skrive hele to bøger om. Det imponerende er, at begge bøger giver væsentlige bidrag til denne banes historie og derfor supplerer hinanden på ret fornem vis – i den sidste ikke mindst på grund af billedmaterialet. Det gælder også bøgerne om Nordvestbanen via Brenderup til Bogense eller Middelfart og den sidste bog om Kertemindebanen: De to baneselskaber havde driftsfællesskab og arbejdede meget tæt sammen og brugte det samme materiel i flæng på begge baner, og det kunne jo godt have givet anledning til genbrug. Men det skete ikke ud over det nødvendige, når der nu skulle være to publikationer, og det var en af Viinholt's mange styrker: Så vidt muligt at køre uden om gentagelserne.

Var Fyn i fokus, kom Lars Viinholt-Nielsen også ud over Fyn. Det skete bl.a. via hans bidrag til bogen om Gribskovbanen fra 2009, hvor afsnittet om "driften" frem til 1945 sidetalsmæssigt nåede et hidtil uset omfang. Mest afgørende var måske hans bidrag til det store og synteseprægede værk om



Lars Viinholt-Nielsen
28/2 1945 - 11/1 2020
(foto: Asger Christiansen 2013).

danske privatbaner fra 1997. Men dertil kom et utal af publikationer og artikler om billetter, rutebildrift, jernbanepostvæsenet, indførelse af bane-pakkeordningen og – også i form af en selvstændig publikation – en redegørelse for materiellet på Sydfyn. Alt i alt blev det til tusinder af sider og en kolossal mængde illustrationer fra mange forskellige kilder også ud over hans egne. Det er ikke for meget sagt, at Lars Viinholt-Nielsen hørte til blandt de mest produktive jernbaneforfattere, ligesom han heller ikke var bleg for at bevæge sig ind på den digitale formidling via flere DVD-er om fynske banestrækninger.

Det er heller ikke for meget sagt, at hans produktion var gennemsyret af de høje kvalitetskrav, han havde. Alt var uhyre grundigt researchet, når det kom til jernbanedelen, og med Kertemindebanebogen har Lars Viinholt da også endnu engang leveret en bundsolid fremstilling af en banestrækningens historie, systematisk og dækkende, hvis fokus er på linjebeskrivelsen, materiellet og den såkaldte drift. Typisk nok har undertegnede i rollen som fejlfinder da også kun kunnet finde en enkelt og ganske betydningsløs detalje: Det hævdes s. 137, at der aldrig kom automatiske blinklyssignaler for sognevejen Stubberup-Hinds-holmlandevejen. Men det gjorde der faktisk. Når det gjaldt andet end jernbanedelen var der nok lidt mere at komme efter. F.eks. er det en vandre-

historie, der bringes til torvs i Kertemindebanebogen, at skibene fra Odense Stålskibsværft blev søsat sideværts, fordi der ikke var plads. En sådan stabelafløbning er kun sket i ét tilfælde.

I sit forfatterskab må man vel sige, at han stod på skuldrene af den første generation af jernbaneforfattere, Birger Wilcke og Peer Thomassen, men også at han selv med sine mange stramt komponerede udgivelser var med til at udvikle konceptet – ”forhistorie”, drift/historie, strækning og materiel, nogle gange suppleret, som de og mange andre jernbaneforfattere også gjorde og gør, med særlige, men også noget løsrevne afsnit om postforhold, billetter og takster samt personale.

Ser man på de seneste årtiers udgivelser, er der da heller ikke mange jernbaneforfattere, der afviger fra det nævnte koncept. Bøgerne om Troldehedebanen (af H. Kjerside, F. og S Christensen) og Langelandsbanen (af F. Christensen) gør dog, i den sidstnævnte ikke mindst med dens større vægt på banens betydning for befolkning og erhvervsliv. Også i Kjellerupbanebogen (af Niels Bloch) fra 2019 er der tydeligvis lagt en anden disponering til grund: Hovedvægten er her lagt på en omtale af de enkelte stationer og holdepladser med løst og fast, ”små-sager”, hændelser og nogle tal, ikke mindst baseret på avisartikler, hvor Viinholts studier primært var baseret på trykte publikationer med baneproviens. Han yndede at drille med, at

det meste kunne skrives på basis af disse, men faktisk var han selv en stor benytter af primære kilder som arkivalier fra det enkelte baneselskab og de involverede myndigheder m.fl. Det nævner han også meget summarisk i sine kildefortegnelser, men af en eller anden grund har det med at hen-vise til, hvor man har sine oplysninger fra, ikke været populært i jernbaneforfatterkredse, heller ikke hos Lars Viinholt, selv om kildebennyttelsen tydeligvis har haft stor betydning for manges disponering og vinkling – også Viinholts i fraværet af en mere problematiserende tilgang.

Interessant er det derfor snarere, at der er så få undtagelser fra det omtalte koncept, selv om der inden for konceptet faktisk har været plads til sidespring: F.eks. har Asger Christiansen i sin bog om Gjerrildbanen gjort et betydeligt nummer ud af det lokalhistoriske med ganske omfattende beskrivelser af de bysamfund, som denne bane passerede og betjente og havde betydning for. Trods dette synes det koncept, som Lars Viinholt-Nielsen for sit eget vedkommende vel nærmest udbyggede til perfektion, stort set at have været enerådende.

I bogen om Kertemindebanen går Lars Viinholt da også endnu engang konsekvent og kildebaseret frem i forhold til dette paradigme. I delen ”forhistorien” behandles trafikforholdene før banens anlæg og de forhandlinger, der gik forud herfor. I Kerteminde-

banens tilfælde var det ikke mindst spørgsmålet, om det skulle være en bane fra Odense eller Ullerslev. Herefter følger afsnit om aktietegning, besigtigelse og ekspropriation og valg af endelig linjeføring samt selve anlægelsesprocessen. I denne bog afsluttes "forhistorien" endelig med et kort kapitel om "reglementer og personale". Med reglementer menes der de bestemmelser, der blev trykt og udgivet mht. kørsel, priser for transport, sikkerhed, løn til personale og organisationens opbygning mm.

Herefter følger en række afsnit eller kapitler om "driften" ligesom i mange af hans andre bøger. Første del omhandler perioden 1900-1914 og beskriver udover køreplan, transportmængder og antal rejser også – til dels som noget nyt – trafikens fordeling på stationer og de to byer, Odense og Kerteminde oplande. Viinholt viser meget interessant, hvis man interesserer sig for jernbaneanlægs betydning for mobilitet, bydannelse og landskaber, hvordan det kan aflæses i billetsalget. Ka-

pitlet indeholder selvfølgelig også afsnit om den ny banegård i Odense og dens betydning for Kertemindebanen og også om forlængelsen fra Dalby til Martofte i 1914.

Man kunne med en mere kritisk tilgang her have spurgt til, om forlængelsen på 3,8 km virkelig var nødvendig, og hvad begrundelsen egentlig var. De sidste kilometer havde været virkeligt dyre i forhold til prisen for de oprindelige 31,8 km, og faktisk vedblev de 31 km, som det fremgår af de trykte DSB-køreplaner, med at være det højeste antal tarifkilometer, der blev udstedt billetter efter. Og Martofte var jo heller ikke ligefrem en metropol. Men det lykkede altså at fremskaffe midler især takket været et statsligt aktietilskud på 50 %, og, må vi forstå, så var den sag afgjort. Helt uinteressant var det vel derfor ikke at få belyst, hvordan i alverden det kunne lykkes en enkelt udkantskommune at nå så langt, men som en del af "forhistorien" for denne delstrækning har en sådan belysning ikke væ-

ret i bogens og konceptets fokus. Det vigtige var vel, ifølge Viinholt, at banen blev forlænget, og dermed fik brug for et nyt lokomotiv og nye vogne og tre nye holdsteder. Det er så til gengæld i centrum på bedste vis – og så er der stadig historier og emner for andre at tage op.

Næste del omhandler perioden fra baneforlængelsen i 1914 til omkring 1930. Vægten er især – og meget relevant – lagt på de særlige forhold lige efter 1. verdenskrig, de konkurrerende rutebiler og modtrækkene imod disse, herunder motoriseringen og den komplicerede og politisk ømtålelige overtagelse af de private bilruter. Det er ellers ikke særligt velbeskrevet i den øvrige jernbanelitteratur som den ekspropriationspolitik, der faktisk var tale om, men som var helt afgørende for mange lokalbaners overlevelse. Det er derfor fint, at det her er berørt.

Herefter følger et afsnit om 1930'erne og håndteringen af krisen med vægt på materiefornyelserne i årtiets begyndelse, den overraskende hurtigt



Udvalg af Viinholts udgivelser gennem tiden.

påkrævede sporfornyelse, et nyt signalreglement og så overlevelsesforsøgene op til 1940. De sidste blev bl.a. søgt gennemført efter krigsudbruddet i 1939 med en række besparelser på bl.a. rutebildriften, der spændende og noget kontroversielt ikke tilskrives krigens brændselsindskrænkninger, som standardforklaringen ellers oftest lyder, men besparelser for at sikre økonomien og banens fremtid under dække af krigen. Ikke mindst her kunne en af de så forkætrede kildehenvisninger have været på sin plads.

I det særlige afsnit om 2. verdenskrig begiver Viinholt sig ind på, hvad han selv – og i klar modsætning til den ellers tilstræbte meget faktuelle fortællestil – betegner som kontrafaktisk historieskrivning: Hvad ville der være sket uden krigen? Det er vist, hvad man kunne kalde et godt spørgsmål, ikke mindst i forhold til jernbanesektoren, men man kan godt diskutere, om det faktisk er kontrafaktisk historieskrivning, der her bliver sat på papir. Fast står imidlertid, at Viinholt med sine

overvejelser får problematiseret bane-selskabets og i virkeligheden de fleste baners store udfordringer på dette tidspunkt: Betaling af en kolossal pensionsbyrde, behovet for sporudskiftning og nyt materiel, voksende underskud og kommunernes modvilje mod at bidrage til underskud, uden at staten også gik med.

Særligt for de baner, der var drevet af den sydfynske koncern, var pensions-spørgsmålet alvorligt. Det kan vist godt konstateres med Viinholt, at moderkoncernen her havde handlet totalt uansvarligt, men også, at den sag fint kunne have givet stof til en nærmere undersøgelse. Den antydes, men igen er fokus primært på de konsekvenser, det fik for jernbanedriften og altså ikke på aktørerne og deres handlinger: Modsat stort set alle andre baner måtte selskabet bruge krigstidens overskud til pensionsindbetalinger og havde derfor ikke midler til fornyelse efter 1945.

I det efterfølgende afsnit beskrives så tiden efter 1945 og i yderligere et nyt afsnit resultaterne af endnu en så-

kaldt modernisering – i virkeligheden den tredje statslige redningskrans til den reelt kommunalt drevne bane. Den gennemførtes i begyndelsen af 1950'erne – temmelig overraskende – og som også beskrevet i bogen om Nordvestbanen med hvilken Kerteminde havde driftsfællesskab – ved indkøb af gammelt brugt motorvognsmateriel fra 1920'erne og 1930'erne og tilbagevenden til en driftsform, der ellers var blevet forladt flere årtier før som utidssvarende.

Modsat bogen om Nordvestfynske Jernbane har fremstillingen her lidt klarere fokus på det paradigmeskifte, der nu blev lagt op til: Dengang i mellemkrigstiden havde der været lagt vægt på at skille gods- og persontrafik ad, så man kunne få så hyppige og så hurtige forbindelser som muligt. Nu så det ud til, at den trafik, som banerne var ved at tabe eller allerede havde tabt med torvegods til markerne, levende dyr til slagterierne i Odense, frugt til GASA og København og godstrafik i det hele taget, pludse-



lig skulle sættes i centrum igen. Det er ikke helt klart, hvordan de nordøstfynske ejere så på dette. Det er heller ikke beskrevet i bogen om den anden bane i fællesskabet: Nordvestfynske – og det må vel tilskrives Viinholt's fortællekoncept – og så, at det også har været nævnt i bøgerne om Svendborgbanen.

De sidste afsnit om driften de sidste år behandler primært udviklingen i antal rejser og tons gods, det sidste især for roetrafikkens vedkommende og så selvfølgelig beslutningen om at nedlægge. Viinholt tager her det komparative greb i anvendelse og viser meget illustrativt, at andre baner faktisk tog fat på udfordringen med gunstige resultater, mens der på Nordøstfyn ikke blev gjort noget videre for at imødegå den situation med en hurtigt faldende trafik til følge. Hvis der er en konklusion i bogen, måtte den da også nærmest være, at nedlæggelsen var et resultat heraf. Men tager man den kontrafaktiske tilgang for pålydende, kunne konklusionen også have

været, at det uden krigen lige så vel kunne være sket omkring 1940.

Som en Del 3 og 4 efter "forhistorie" og "driften" følger så de to sidste afsnit med linjebeskrivelse og gennemgang af materiellet, stort set efter samme indholdsmodel som i de tidligere bøger. 63 sider ud af 180 fylder disse to afsnit i bogen om Kertemindebanen, hvilket kan sammenholdes med 68 sider ud af 168 i bogen om Nordvestbanen. Det er altså ganske meget, de to afsnit fylder: Om "driften" blev det kun til 86 sider i bogen om Nordvestbanen og 98 sider i bogen om Kertemindebanen, som jo altså også nåede at få 11 år mere på bagen end Nordvestbanen. Det igen kan sammenholdes med Svendborg-Nyborg-banebogen fra 2014, hvor de tilsvarende afsnit havde fået godt 100 sider, altså omtrentligt det samme.

Det er derfor ikke forkert – også på denne baggrund – at gentage, at Lars Viinholt-Nielsens bøger var stramt både komponerede og vel egentlig også disponerede. Der lå en klar stra-

tegi bag. Den gik som vist ud på at redegøre for de faktiske forhold, som en eftertid har kunnet rekonstruere i forhold til banen, dens anlæg og drift og herunder de vigtigste beslutninger og de konsekvenser, det fik for bane driften. Som sådan er såvel Kertemindebanebogen som de øvrige bøger yderst vellykkede: Grundkonceptet understøttede på udmærket vis strategien. Men med udbredelsen af dette grundkoncept blev der imidlertid også sat grænser for vinklingen, som kun få som nævnt har forsøgt at bryde. Man kan også sige, at litteraturen om de danske lokalbaner, som der jo er tale om, derfor er blevet vel rigeligt ensartede. Som Lars Viinholt selv sagde om Kertemindebanebogen: "Nu har jeg tygget stoffet endnu en gang."

Faktisk havde han da også selv undervejs nogle overvejelser i hvert fald i forhold til disponeringen, der i hans forfatterskab faktisk havde været på noget af en rejse: Ser vi f.eks. på hans første bog, der var om Svendborgbanen, fra 1976, var kronologi et sty-



rende træk. Anlæg, drift og materiel var beskrevet periode for periode. Det gentog sig i bogen om Faaborg-Nyborg banen fra 1981, men var ved at gå i opløsning i bogen om Assensbanen fra 1984, hvor netop strækningsbeskrivelsen nu blev taget ud af den kronologiske sammenhæng.

Helt ændret var det, da Svendborg-banebog nr. 2 udkom, 25 år efter den første, i 2001. Først her finder man det nye hovedkoncept fuldt udfoldet med den såkaldte forhistorie, drift, linjebeskrivelse og materiel i nævnte rækkefølge. Det blev også tilføjet med bogen om Gribskovbanen fra 1909, men det blev faktisk ændret i bogen om Nordvestbanen fra 2011. Her var linjebeskrivelse og materiel-afsnitene indsat efter Forhistorien, men før driftsafsnitene. Overvejsen synes at have været: Ingen drift uden anlæg, strækning og materiel. De tre sidste dele måtte derfor komme først – i hvert fald ud fra en generisk synsvinkel. Konceptet og disponeringen var altså til overvejelse, og det jo det,

man som forfatter altid står i, når der skal vælges greb: Kronologien, topografien eller teknikken/det genstandsorienterede, og hvilken vinkling vælges og kan så vælges i forhold til grebet? Når det kom til disponering, synes jeg personligt, at tilgangen fra Nordvestbanen giver bedst mening i den Viinholt'ske sammenhæng.

Den overvejelse må der også have været, da konceptet rykkede tilbage til det "gamle" spor i 2014 med bogen om Nyborg-Svendborg banen og til sidst altså også med Kertemindebanen. "Driften" var atter rykket frem i vognen, men uden at det betød så meget: Fokus var aldrig så meget på sammenhænge og tolkninger, som den var på rekonstruktionen af den forestillede virkelighed på nogle udvalgte genstandsområder ved jernbanedriften. Faktisk er der også eksempler på, at der tydeligvis har været problemer med, om oplysninger har skullet bringes i det ene eller det andet afsnit. I den sammenhæng er det derfor logisk, at forarbejdet til baneanlæggene måtte blive til "forhistori-

en" – selv om det ud fra andre tilgange lige så godt kunne opfattes som en helt integreret og uadskillelig del af den virkelige "historie", hvor jernbanedriften "blot" var en del af en anden fase.

Lars Viinholt-Nielsens produktion – og de andre forfatters med samme grundkoncept – giver sig således ikke som udgangspunkt – selv om det jo altså sker alligevel – af med at forklare, hvorfor tingene var, som de var. Men det har heller ikke være hovedformålet. Sagt på en anden måde er Lars Viinholt-Nielsens sidste bog ligesom de andre fra hans hånd hver for sig historien om en lille del af vores infrastruktur beskrevet i en overvejende teknisk forstand, overordentligt solidt og sikkert. Var der imidlertid noget, der gjorde den sidste bog til noget særligt, var det, at den modsat de fleste andre ikke var udgivet i anledning af et jubilæum eller fødselsdag. Den blev udsendt for at gøre arbejdet med de fynske SFJ- og statsbanedrevne sidebanestrækninger færdigt. Det lykkedes heldigvis.

Steen Ousager

