



*Mogens Duus, Kampen om Himmerlandsbanerne. Hobro-Løgstør. Viborg-Aalestrup, banebøger 2013, ISBN 9788791434389, 288 sider, hardcover, illustreret, pris 454 kr.*

"Kampen om Himmerlandsbanerne" er en omfattende sag på i alt 288 sider. Bogen begynder med de indledende undersøgelser om muligheden for at etablere Himmerlandsbanerne fra 1846, men med fokus på tiden efter 1871. De følgende år frem til anlægslovens vedtagelse i 1889 var ingeniørens uproblematisk, og forfatteren beskriver på levende vis den kamp, der var mellem de lokale på den ene side og politikere og embedsmænd i København på den anden side.

Denne kamp – jf. bogens titel – er bogens gennemgående tema. Det blev til to baner: Løgstørbanen, som blev anlagt som en statsbane, og Aalestupbanen, der blev anlagt som en privatbane. Anlægsarbejdet gik for begge baners vedkommende i gang fra 1891,

og de kunne indvies i 1893 – Aalestupbanen dog med en lille forsinkelse.

Det er dog især anlæggelsen af Løgstørbanen, der fanger denne anmelders interesse. I forbindelse med denne baneanlæggelse blev der foretaget talrige arkæologiske undersøgelser, og i sommeren 1891 blev der gjort et særdeles interessant fund af det såkaldte Skarpsallingkar. Karret får ingen fyldig omtale, men det fremhæves, at det er en af de allersmukkeste genstande fra Danmarks oldtid. Det kan her føjes til, at det flotte kar er lavet af ler, er smukt dekoreret og kan dateres til omkring 3200 f.Kr. Og så har det i dag stort set været i hænderne på alle danskere – det er nemlig det motiv, der pryder vores 50 kroners sedler. Skarpsallingkarret var en positiv sidegevinst ved banens anlæggelse. Derimod gik baneanlæggelsen hårdt ud over områdets mange jættestuer, som blev plyndret for sten – og i forbindelse hermed blev også mange af gravkamrene plyndret og fundene solgt. Således gik det faktisk også Skarpsallingkarret. Det blev solgt for 18 kr., men heldigvis blev fundet solgt videre til Randers Museum. Herefter havnede det på Nationalmuseet, hvor det stadig befinder sig.

Men tilbage til jernbanerne og anlæggelserne, hvor forfatteren også gør meget ud af at beskrive jernbanernes bygninger – mange af dem opført efter standardtegninger – hvilket illustreres fint med både fotos og masser af illustrative tegninger. Egentlig skulle de to

baner indvies samme dag, men stationen i Viborg havde voldt en del kvaler. Derfor blev strækningen mellem Hobro og Løgstør åbnet først, hvilket skete den 14. juli 1893. Åbningen blev naturligvis markeret med stor festivitas. Den 14. september samme år blev det Viborg-Aalestup-banens tur til at fejre den færdige bane. Og skønt den som nævnt blev anlagt som en privatbane, så blev den allerede fra første åbningsdag forpagtet af staten.

Ud over den kronologiske historie om jernbanen fortæller forfatteren også små pudsig sidehistorier undervejs. Til tider i selve teksten, men som oftest i forbindelse med illustrationerne. Det sker f.eks. på side 35, hvor vi ser menukort for den nye stationsrestaurant i Løgstør. Det interessante er her især det forhold, at der er to forskellige menukort. Ét "For Jernbane-Personalet" og ét for alle andre. Personalet kan få de fleste ting til en lavere pris, eksempelvis en stor kop kaffe til 12 øre, mens den almindelige gæst for en tilsvarende kop måtte betale hele 20 øre. Men mens det almindelige menukort rummer masser af stærke drikke, er de ikke på personalets kort. Dog er det føjet til med pen efterfølgende, at personalet kunne få en Kroneøl til 12 øre. Den totale afholdenhed var der altså ikke tale om.

Efter banens indvielse hører vi om perioden 1893-1918, der betragtes som "25 gode år... sådan da!" som det hedder sig i overskriften – for selv i de gode år var der interessekonflikter mellem

DSB, der på den ene side skulle spare, og på den anden side lokalsamfundet, der ønskede masser af togafgange. Men ikke desto mindre er det i denne periode, at de nye baner for alvor skaber vækst i de små byer langs banen, og der opstår nye byer omkring stationerne, hvoraf flere endda beskrives som mindre købstæder. Og der er da heller ingen tvivl om, at banerne netop i det himmerlandske område havde en vigtig funktion og både genererede nye byer og understøttede den urbanisering af landdistrikterne, der var i gang. Især i Aalestrup var væksten enorm. Men det var ikke kun i forhold til byvækst i landdistrikterne, at banerne tjente et godt formål. Det samme angik godstransporten, som bl.a. sikrede de magre jorder forsyninger med mergel.

I næste nedslag, 1919-29, ses kontourerne af den nye hovedudfordrer: bilen, men det er i den følgende periode 1930-39, at bilismen for alvor blev udbredt og dermed udgjorde et fleksibelt alternativ til togene. Modtrækket var flere trinbrætter ud fra et rationale om, at det skulle være muligt at hoppe på toget hvor som helst. Men bilerne gav også andre udfordringer de steder, hvor togtrafikkens og biltrafikkens spor og veje krydsede hverandre med mange ulykker til følge.

Så tidligt som i 1935 blev det første lovforslag om banens nedlæggelse fremsat. Men sådan skulle det ikke gå; lokalbefolkningen gjorde klar til kamp. Det illustreres bl.a. s. 83 med en mær-

kat, udsendt i forbindelse med kampen for banerne i 1935, hvor vi ser et par beskyttende hænder omkring et tog, som en sort og klo-lignende hånd forsøger at få fat i. Teksten siger næsten det hele: "Himmerlandsbanernes SKÆBNE ligger i DERES HÆNDER. Benyt Himmerlandsbanerne". Og sådan fortsatte tovtækkerierne de følgende år – indtil de for en stund blev udskudt af krigens udbrud – og dette emne får sit helt eget kapitel i Duus' bog.

I kapitlet om efterkrigstiden 1946-1959 går historien på, at banerne lige efter krigen oplever en kort periode med tilgang. Som endnu et træk i kampen mod biltrafikken sættes hastighederne op, så rejsetiden kan forkortes. Men lige lidt hjalp det. Det stod klart, at det gik den helt forkerte vej, og i 1959 nedlægges al persontrafik på Aalestrupbanen, hvorefter den kun fungerede som godsbane.

Næste kapitel igen hører vi om den trinvis afvikling af Løgstørbanen i perioden 1960-66. Et forslag om at nedlægge strækningen kom frem i 1960 – og også her viser forfatteren på forskellig vis, hvordan lokalbefolkningen og de lokale aviser tager kampen op. Således i et citat og en vittighedstegning fra 1960 fra *Aalborg Amtstavis*, hvor det på humoristisk vis illustreres, hvordan "Himmerlands-kvinder og mænd" harnes – og vil tage på tog(t), som kimbrerne gjorde det i fordums tid. Og der er ingen tvivl om, at "kimbrernes tog" skulle gå til Folketinget.

Men udfordringerne var mange, og i 1966 var det uigenkaldeligt forbi: Hobro-Aalestrup-banen blev nedlagt. Dog fortsatte godstrafikken på to strækninger: én fra Viborg til Aars og én fra Aars til Løgstør helt frem til 1999, da den fik status som Danmarks længste godsbane, og disse sidste år får en ret fylldig omtale. Ved udgangen af år 2000 lukkede banen endeligt. I nogle få år etablerede man skinnecykler på en del af strækningen, indtil det i 2004 blev besluttet, at skinnerne skulle tages op (2005). I 2006 blev Himmerlandsstien etableret på dele af den gamle jernbanestrækning, som nu indgår i et regionalt net af cykelstier. Hermed sættes et punktum for Duus' kronologiske gennemgang af Himmerlandsbanernes historie. Bogen afsluttes med en detaljeret beskrivelse af de to strækninger, Viborg-Aalestrup og Hobro-Løgstør, med fokus på de enkelte standsningssteder (s. 196-269), mens et afsluttende kapitel omhandler strækningens rullende materiel (s. 270-286). Til slut bringes en oversigt over det benyttede kilde-materiale.

Mogens Duus' bog giver en fyldestgørende og grundig indføring i Himmerlandsbanernes historie – og rummer masser af dramatik. Det er således en spændende fortælling, der måske også fra forfatterens side er båret af et politisk projekt om kampen mellem Himmerland og København? Engagemmentet fortjener mange roser – og det er det, der gør, at også en detaljeret

kronologisk fortælling om to jernbanestrækninger kan rive læseren med. Men bogen er ret teksttung, hvilket understreges af de små bogstaver og sidernes to spalter. Til gengæld rummer især det sidste kapitel masser af billeder fra strækningerne, og denne meget detaljerede gennemgang vil utvivlsomt have stor interesse især lokalt. Bogen kan derfor bruges på flere måder – også til bare at bladre i – og af flere forskellige målgrupper. Et noteapparat og en afsluttende konklusion samt perspektivering til andre bane-historier ville dog have gjort målgruppen endnu bredere.

Med Mogens Duus' bog er Himmerlandsbanen i bogstavelig forstand kommet på banen. Den tager kampen op – og giver dermed også sit besyv med i den diskussion, der pt. pågår om den "Rådne banan, Udkantsdanmark", eller hvad vi nu skal kalde det forhold, at vores lille land er på vej til at knække over på midten med en hovedstad i stor vækst, mens store dele af det nørre-, midt- og vestjyske område sejler agterud. Det er der mange gode grunde til på forskellig vis at sætte fokus på, og også vurderet ud fra den synsvinkel er Mogens Duus' bog et velkomment indspark i en højaktuel debat om landdistriktsudvikling og/eller -afvikling. Nu kæmper landdistrikterne den mere eller mindre samme kamp, som banerne kæmpede for mere end et halvt århundrede siden.

*Mette Ladegaard Thøgersen*