

*Frit Hav. Dansk skibsfart i 100 år.* Red.: Jørgen Holck og Jørgen D. Simonson. Udgivet i anledning af Danmarks Rederiforenings 100 års jubilæum. 1984. 160 s., 290,- kr.

I slutningen af forrige århundrede blev grunden lagt til en række af vor tids erhvervsorganisationer. Således også til den, der siden blev til Danmarks Rederiforening, og det er netop 100 året for den begivenhed, der fejres med nærværende fremstilling.

Det er ikke blevet et traditionelt festskrift om organisationen, for vi hører kun meget lidt om livet og arbejdsopgaverne for Rederiforeningen. Der er heller ikke meget om baggrunden og dannelsen af redernes organisation. Er det sådanne spørgsmål, læseren ønsker besvaret, må han fortsat gå til det jubilæumsskrift, der blev til i 1934, skrevet af foreningens daværende direktør, Eilert Mægaard. Men også den gang gik man desværre uden om mange væsentlige emner, bl.a. vedrørende organisationens interne forhold, kontakter med internationale rederorganisationer, økonomi, holdning til personaleorganisationer om bord og i land, overenskomstforhold, beskrivelse af medlemmer og rederkarakteristikker og meget mere. Alle disse spørgsmål står således endnu ubesvarede. Rederiforeningen ønskede i stedet en bog om dansk skibsfart trykt på godt papir i stort format med velvalgte ældre billeder, krydret med det bedste i farvegengivelser lige fra ældre malerier til nyoptagelser af borerigge.

At der imidlertid var interesse også for andre emner, blev tidligt meddelt Rederiforeningen, der kulant svarede med et rundt beløb til Kontaktudvalget for dansk maritim historie og samfundsforskning, der derfor på jubilæumsdagen kunne udsende sin bog, Maritim Kontakt 7, der netop tog nogle af de em-

ner op – men desværre langt fra alle – der ikke blev plads til i den store bog.

Frit Hav, ikke en tilfældig titel, men på det nærmeste et motto for rederinæringen, er opbygget strengt kronologisk med en opdeling i 5 dele, hvorefter der sluttes med perspektive: og udfordringer for de næste 100 år. Fremstillingen er bygget op om et net af tabeller og statistik med hovedtal for erhvervets udvikling, nationalt som internationalt. De korte kronologiske afsnit rummer et hovedsignalement af udviklingen, men giver desværre ikke plads til analyser af samspillet mellem søfart og erhvervsinteresser i land, eller blot til sammenlignende karakteristikker af den store ny redergruppe fra sidste trediedel af forrige århundrede. Det meste af det, der lægges frem i selve fremstillingen, er således desværre velkendt stof; det gøres sagligt og sobert, men som sagt uden forsøg på at afdække særlige interesser, initiativer eller sammenhænge.

Bogen er derfor alene en bred indføring i dansk skibsfartshistorie. Men det må understreges, at det ikke er blevet en dansk søfartshistorie, hvor både de store og de små rederier ses under et. Det er blevet den store søfarts historie, repræsenteret i Danmarks Rederiforening. Men det var vel også formålet?

Henrik Fode

Poul Bell, Mogens Nørsgaard Olesen: *Storebæltsoverfarten i 100 år.* (Herluf Stokholms Forlag. 1983). 192 s. + 37 plancher med plantegninger, 464,- kr.

1. december 1983 var det 100 år siden, den første jernbanefærgе blev sat i drift på Korsør-Nyborg, og det er netop baggrunden for nærværende publikation. Forfatteren har været maskinmester på overfarten og har kendt mange af fær-

gerne. Det er da også forklaringen på, at det netop er materiellet, der står i centrum for fremstillingen.

Bogen falder i to hoveddele. Der indledes med bredere afsnit om Storebælts-overfartens historie, om dampfærger, jernbanefærger og automobilfærger. Herefter følger en beskrivelse af restaurationsforholdene på skibene og om teknik og navigation.

Bogens anden hoveddel består af portrætter og beskrivelser af de enkelte færger, der i årenes løb har besejlet ruten. Til slut følger et kort afsnit om overfartens fremtid og broplanerne. Bogen er flot, forsynet med mange gode illustrationer, men desværre er der meget få pasagerer på billederne, der synes hentet fra prøvesejlpladser og officielle fotograferinger.

For den særligt interesserede læser følger et planchebind med 37 plancher over udvalgte færger. De er på det nærmeste så detaljerede, at modelbyggerne kan have fornøjelse af dem.

*Henrik Fode*

Lars Viinholt-Nielsen: *Assensbanen 1884-1984*. (Odense Universitetsforlag, 1984). 162 s., 120,- kr. + moms.

Assensbanen blev anlagt af statsbanerne (den jysk-fynske del) som en sidebane til linjen Nyborg-Strib. Den har aldrig været privatbane, men den har altid været en underordnet strækning og er blevet behandlet derefter. Lars Viinholt-Nielsens bog er historien om, hvor galt det så kan gå. For det første blev linjeføringen forkert. Assensbanen går fra Assens til Tommerup Stationsby omtrent midtvejs mellem Odense og Middelfart; men Assensbanens eksistensberettigelse er at varetage transporten mellem Assens og Odense, og derfor havde en mere direkte linjeføring været

at foretrække. En plan fra 1876 om en bane fra Odense til Nr. Broby, hvor banen skulle dele sig i en gren til Fåborg og en gren over Hårby til Assens, ville have været en bedre linje. For det andet fik banen sekunda materiel: lokomotiver med for ringe trækraft, for lette skinner, der blev slidt ned. Assensbanen måtte som regel tage til takke med det materiel, der ikke længere var godt nok til statsbanernes hovedlinjer. For det tredje var køreplanen for dårlig. Forbindelsen til Odense var for langsom; især om morgenen var forholdene utilfredsstillende, og der var for få forbindelser. Det blev omsider afhjulpet ved en udvidet køreplan; men da begyndte jernbanernes rentabilitet generelt at blive tvivlsom, så det igen blev nødvendigt at indskrænke togdriften på linjen. Det måtte gå galt, og det gjorde det. Der var i 1939 kraftigt optræk til, at persontrafikken på linjen skulle nedlægges året efter, men så fik banen en ny chance ved 2. verdenskrigs udbrud. Gods- og passagertrafikken steg, og trods fald i begge efter krigen fortsatte banen til 1966. Da blev persontrafikken på linjen nedlagt. Derimod fortsatte godstrafikken, og den har stabiliseret sig på et niveau, som ligger et godt stykke over mellemkrigstidens.

Bogen er gennemsyret af det konkretes poesi. Her redegøres for køreplansskift og transversaler og billetter af den edmonsonske type og litra Cqm, men frem af de mange detaljer vokser et helhedsbillede af en banestrækning, som var en trafikpolitisk fiasko, men som samtidig var en fast størrelse i mange menneskers hverdag. Til det vellykkede resultat bidrager de mange fotografier og øvrige illustrationer, men først og fremmest er det forfatterens engagement i sit emne, som har gjort bogen levende og velskrevet.

*Jørgen Fink*