

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 passagerer 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*