



*Lars Viinholt-Nielsen, Svendborg-Nyborg Banen 1897-1964, bane bøger, 2014, ISBN9788791434402, 168 sider, illustreret, pris 249,95 kr.*

Med udgivelsen af *Svendborg-Nyborg Banen 1897-1964* i 2014 har Lars Viinholt-Nielsen begået en jernbanebog, der præsenteres som den femte og sidste bog i forfatterens serie om de sydfynske baner. I nærværende bog er det – som titlen afslører – strækningen Svendborg-Nyborg, der er under behandling, og efter forfatterens eget udsagn er Svendborg-Nyborg-banens historie den mest dramatiske – og det vil han gerne give læseren indtryk af. Men der er også en helt aktuel årsag til, at bogen udgives netop nu (i 2014), nemlig 50-året for Svendborg-Nyborg-banens nedlæggelse i 1964. Ifølge forfatteren blev denne nedlæggelse nemlig "startskuddet til den planløse nedlæggelse af danske jernbaner, der fandt sted i de følgende år." (forord)

Lars Viinholt-Nielsen er oprindeligt uddannet landinspektør – og det fornemmer man tydeligt af bogens mange kort, tegninger og luftfotos. Og så er han ikke mindst en jernbaneentusiast, der passioneret har beskæftiget sig med emnet ”de sydfynske jernbaner” de sidste 40 år. Ifølge forfatteren er det primære materiale til bogen banens arkiv. Hvad angår perioden 1897-1902 er både anlægs- og driftsarkiv helt intakt, men også fra de to lange forpagtningsperioder er det væsentligste arkivmateriale bevaret.

I bogens første og længste del ”Svendborg-Nyborg banen” (SNB) fortælles om forhistorien og anlægsperioden, hvorefter følger tre hovedafsnit om den private bane 1897-1902, tiden under Sydfynske Jernbaner (SFJ) 1902-49 og til sidst perioden under DSB 1949-64. Hvad angår anlæggelsen, giver forfatteren gode eksempler på de udfordringer, der var forbundet hermed – bl.a. med lensbaron Holck på Holckenhavn, der ikke ønskede banen anlagt alt for tæt på sin herregård. Men ret hurtigt stod det klart, at driften af SNB gav store udfordringer, og overskuddet var meget beskedent. En af årsagerne var konkurrencen fra Nyborg-Ringe-banen (del af SFJ), som var åbnet selvsamme år som SNJ. Løsningen blev i 1902 en forpagtningsaftale, hvor SNJ blev bortforpagtet til SFJ. Tiden som selvstændig privatbane var forbi – nærmest før den for alvor fik begyndt. I 1949 overgik driften af SFJ til staten – herunder også SNJ,

som af DSB – udstyret med splitflag og det hele – nu lød navnet ”Hesselagerbanen”. En af statsbanernes første opgaver var en omfattende modernisering – dårlige spor og gamle lokomotiver resulterede i maksimumshastigheder på 30-40 km/t på dele af strækningen, hvor bedagede damplokomotiver stod for kørslen. Efter en opgradering kunne hastigheden i køreplanen for 1953 øges til 75 km/t. Og lige netop som alting tegnede godt (når lige ses bort fra alt for store driftsudgifter), kom ”skurken” på banen i skikkelse af amtmand K. Friis Jespersen. Friis Jespersen havde været med til at nedlægge to baner i Nordjylland – og var helt generelt af den overbevisning, at jernbanernes tid var forbi. I foråret 1959 meddelte amtmanden: ”om to år er det forbi med banedriften”. I praksis kom der til at gå et par år mere, men ikke desto mindre var det i 1964 – på trods af lokale protester – uigenkaldeligt slut for SNJ. Som sådan havde banen en meget omskiftelig tilværelse – og forfatteren beskriver på fineste vis, hvordan de forskellige forpagtere gav udfordringer – ligesom den generelle trafikudvikling i samfundet hele tiden forandrede præmisserne for jernbanens drift.

Efter de første hundrede sider skifter vi i bogstavlig forstand spor og fortsætter med en grundig beskrivelse af banens linjeføring og dens standsningssteder undervejs. Også arkitekturen beskrives – og ligeså med miljøet omkring banens standsningssteder. Gen-

nemgangen er forsynet med masser af billeder og fine kort over det enkelte standsningssted. Det er nyttigt – og den overskuelige oversigt gør det muligt, at læseren kan slå op på lige præcis den del, han/hun har interesse i. Et par steder knytter forfatteren an til den bygelse, standsningsstedet er en del af. Det kunne med fordel have været gjort konsekvent for alle stop på turen. Så følger afslutningsvis en kort oversigt over driftsmateriel, en række tabeller samt en beskrivelse af Svendborg-Nyborg-banen 50 år efter nedlæggelsen, skrevet af Jørn Johansen og Per Vad Nielsen. Beskrivelsen af kulturmiljøerne på SNJ i dag giver god mening, men placeringen af dette lille kapitel synes løsrevet fra resten af bogen. Det er synd, for temaet er både relevant og aktuelt. Helt til slut følger et person- og stedregister.

Bogen er forsynet med masser af gode illustrationer. Især forfatterens veneration for luftfotos deles af nærværende anmelder (f.eks. af Nyborg s. 29 og 43, hvoraf det tydeligt fremgår, at infrastrukturen fylder rigtig meget). Bogen er også forsynet med masser af oversigtskort over banens forløb og byerne, tegninger af de fine stationsbygninger af Heinrich Wenck (f.eks. Holmdrup s. 16 og Svendborg Station s. 17) og gode fotos med både mennesker og materiel (f.eks. stationsforstander C.J. Skov og hustru ved Gudme Station s. 21, ekspeditrice Else Nielsen foran Øksendrup Station s. 65, det afspo-

rede tog s. 77, fisketransport på Gudme Station s. 88, rangertræk til Avernakke s. 91).

Det er således et meget grundigt arbejde, der ligger bag bogen, og forfatteren har et stort overblik over det jernbanenet, SNJ var en del af. Bogen har beklageligvis ikke noget noteapparat; det er ærgerligt, når nu forfatteren i øvrigt udviser så stor grundighed med arbejdet. Til gengæld må bogens stringente opbygning fremhæves som noget absolut positivt. Takket være registrene er den også velegnet som opslagsværk. Og endelig gør bogens mange fine illustrationer, at den også er velegnet som billedbog. Som sådan har Lars Viinholt-Nielsen skrevet en bog, der tilgodeser mange behov og tjener flere formål. Alt i alt en fin afslutning af turen rundt på de sydfynske baner.

*Mette Ladegaard Thøgersen*