



Lars Viinholt-Nielsen, Sydfyenske Jernbaners rullende materiel, bane bøger 2016, illustreret, 144 sider, ISBN 9788791434471, vejl. pris kr. 299,-

Lars Viinholt-Nielsen tilhører klubben af jernbaneforfattere, der har delt fortællingen om landets ofte hedengangne jernbaner mellem sig. Fyn er således Viinholt-Nielsen's revir – nærmere bestemt Sydfyn (og dele af det nordfynske), og det er der kommet adskillige bøger ud af gennem tiden. Hver enkelt strækning har fået sin detaljerede skildring, og nogle – som Svendborgbanen – endda i flere udgaver. De seneste udgivelser er udkommet hos forlaget bane bøger i dette forlags særlige layout. De første Viinholt-Nielsen-bøger udkom ved Odense Universitetsforlag og SFJ Bøger i layout, der vel nærmest kan kaldes rapportform. Som Viinholt-Nielsen selv peger på, er dette den syvende bog om de sydfynske jernbaner, og en af hans første udgivelser var sågar en materiel-fortegnelse over selskabets rullende materiel – emnet for denne bog.

Mange af illustrationerne i den nye bog har også været bragt i de tidligere udgivelser.

Bogens fokus er på Sydfyenske Jernbaners rullende materiel, men der gives også en grundig indføring i selskabets og de associerede fynske privatbaners historie og deres sammenhæng. Måske er det fortalt før, men det er også helt på sin plads som ramme for historien om materiellet – og fint nok, hvis man ikke kender de tidligere fremstillinger. Det er også en styrke, at fortællingen sættes ind i en større historisk ramme med den generelle økonomiske udvikling som baggrund for historien om SFJ og associerede selskaber.

Sydfyenske Jernbaners historie begyndte med anlæggelsen af strækningen Odense-Svendborg i 1876 og driftselskabet A/S De Sydfyenske Jernbaner (SFJ), ejet af de lokale amter, sognekommuner, købstæder og staten samt af private aktionærer. Det blev den første såkaldte privatbane vest for Storebælt. I 1880 kom privatbanen Ringe-Fåborg (RFB) i SFJ's forpagtning (den åbnede i 1882), og i 1897 åbnede Ringe-Nyborgbanen (RNB) og samme år Svendborg-Nyborgbanen (SNB) som konkurrent på strækningen mellem Svendborg og Nyborg. SNB blev dog fra 1902 forpagtet af SFJ. Selskabet forpagtede tillige Odense-Nr. Broby-Fåborgbanen (ONFJ) fra dens anlæggelse i 1903 – strækningen åbnede i 1906. Nordvestfynske Jernbane OMB (Odense-Brenderup-Middelfart/Brenderup-Bogense)

åbnede i 1911. Den var projekteret af F. Kier og J.P. Stensballe fra SFJ, og Kier blev driftsbestyrer, og administrationen skete fra SFJ's hovedkontor på Odense Sydbanegård. Kier var også en af grundlæggerne af Odense Elektriske Sporvej i 1911, der overtog mange af kunderne fra SFJ's skovtog til Fruens Bøge, som derefter blev indstillet.

Sydfyenske Jernbaner overgik til DSB i 1949, og derfor stopper fortællingen her – med statsbanernes overtagelse af driften og materiellet. Der var drift på de sydfynske baner frem til 1962-64, da alle blev nedlagt. De enkelte enheder følges til dørs – dvs. udrangering med det samme, som det skete for de fleste godsvogne, videresalg eller fortsat brug.

Der er mange baner at holde styr på, og et kort med angivelse af banenavn og årstal ville have hjulpet den fortabte læser.

Den fremadskridende fortælling er forankret i driftsbestyrere og maskinmestre og deres indkøb eller konstruktion af materiel. Fra den første driftsbestyrer Søren Dyhr, der stod for banens anlæg og fik vejledning til indkøb af materiel hos SJS's overmaskinmester O. Busse (jr.) frem til 1889, efterfulgt af F. Kier i driftsbestyrerrollen – stadig med Busse som konsulent – til J.C. Milling, der blev ansat som hjælper til maskinmester Schou og i 1899 fik alt ansvar vedr. vogne og overtog tegningsarbejdet fra Busse og i 1902 tog over som maskinmester. Disse blev efter-

fulgt af personer som driftsbestyrer J.P. Stensballe, maskinmester C.V. Kier samt en række chefer for den i 1932 samlede tekniske afdeling. Desværre kan det være svært at følge med, da der flere steder er rod i kronologien.

En række højdepunkter kan fremdrages. Et særtræk ved SFJ's materiel var bl.a., at det fra begyndelsen var af sjællandsk standard (pga. Busses indflydelse). Vi hører også, at SFJ med Busses mellemkomst blev pioner med indførelse af sidegangsvogne i Danmark i 1893. Lige efter århundredskiftet var SFJ godt på vej med en meget stor vognpark, der også blev lejet ud til andre baner. Den første lokomotivremise og værkstedet ved Odense Sydbanegård fra 1876 blev med den stadige vækst for småt, og i 1906 blev der bygget ny større remise og værksteder en kilometer derfra – hvilket gjorde det muligt selv at bygge vogne og lokomotiver. Det begyndte man på i 1907 – to moderne bogievogne. Værkstedet i Odense blev et omdrejningspunkt for banerne. Her blev materiel repareret, ombygget og i en vis udstrækning bygget.

Viinholt-Nielsen kalder 1907-25 for storhedstiden – en periode, da der generelt var fremgang for privatbanernes gods- og passagerfragt. Senere kaldes årene omkring 1914 for storhedstiden – da trafikken steg år for år. Der blev løbende foretaget udvidelser af vognparken, moderniseringer af personvogne og fornyelse af lokomotivflåden. Motorisering på SFJ gjorde sin spæde

begyndelse med en forsøgsmotorvogn fra Thrige i 1921. Bortset fra enkelte rangertraktorer blev der dog først i 1932 indført motordrift på SFJ – i øvrigt samtidig med, at banen ramtes af krisen og var i økonomiske vanskeligheder.

Fortællingen er meget detaljermåttet, og sine steder løber den ud ad sidespor som i personhistorier om Kier eller om Milling, der gik ned med Titanic. Organiseringen af fremstillingen hjælper ikke læseren på vej. En redaktør burde have hjulpet med dette. Der er ikke en stringent opdeling af kapitler – de er helt ned til tre linjer – og de tre linjer om belysning er på niveau med et kapitel om Ringe-Fåborgbanen. Hovedkapitlerne varierer desuden i størrelse fra 5 til 33 sider. Og pludselig er der uden varsel en overgang (s. 119-120) til den obligatoriske liste over materiellet.

Der anvendes desværre ikke noter (af princip?) i udgivelserne fra bane bøger, hvilket gør det vanskeligt at søge tilbage til kilderne, hvis der er noget, man vil forfølge. Desuden er der mangler i henvisninger på billedsiden, idet det langt fra er alle fotos, vi bliver oplyst om ophav til (hverken ejer eller fotograf). Det gælder også vogntegninger. Er det fra forfatterens egen samling?

Desværre er layoutet i bane bøger ikke det mest moderne. Siderne er meget tætskrevne, og der er ingen farver – men det er da trods alt bedre end de tidligere nævnte udgivelser fra Odense Universitetsforlag, hvis kvalitet siden har overhalet bane bøger.

Bogen afsluttes med en kildeliste, hvilket man må sætte pris på. Der er gennemgået en del arkivmateriale i Rigsarkivet og hos Danmarks Jernbanemuseum samt en del materiale, hvis skæbne i dag er ukendt – foruden materiale fra forfatterens eget arkiv. At man ligger inde med egne afskrifter er i orden, men at opbevare egentlige arkivalier i sit private arkiv er nu en uskik.

Litteraturlisten er ganske kortfattet med seks titler af Viinholt-Nielsen selv samt fem andre. Til sidst findes et personregister.

Hvorfor skriver Viinholt så atter historien om Sydfyenske Jernbaner? Forfatteren stiller selv spørgsmålet i sit forord, men kommer aldrig med et svar. Der er ingen anden forklaring, end at han var trainspotter i 1950'erne og da opdagede SFJ's eksistens, og at han har indsamlet materiale i et helt liv; og det er vel i virkeligheden ofte drivkraften hos mange traditionelle jernbaneforfattere.

Hvem er så målgruppen? Som altid for denne type bøger er det nok mest entusiaster, som vil være meget interesseret i en detaljeret gennemgang. Viinholt-Nielsen er velskrivende, og der findes næppe nogen med en tilsvarende viden om SFJ, men en redaktør burde have hjulpet med organiseringen af materialet i mere stringente kapitler og luget ud i mange gentagelser. Der er mange nedslag, som opsummerer selskabets beholdning af materiel, og ofte sidder læseren tilbage med en

følelse af at få de samme informationer for tredje gang i samme kapitel – informationer, som kunne være bragt i en faktaboks, men som også er at finde i de for jernbanebøger obligatoriske materiellister bag i bogen. Og det er jo nok netop listerne og materialfotos, der er det væsentlige for kernepublikummet.

*René Schrøder Christensen*