



*Tony Streater, Den store bog om tog,  
Nyt Nordisk Forlag, 2015,  
ISBN 978-87-17-04485-2,  
320 sider, illustreret. Pris 299,95 kr.  
Oversat fra engelsk.*

Det er en stor, flot og indbydende bog, man her får i hånden. Ingen kan være i tvivl om, at der er blevet kælet for det grafiske udtryk, og bogens mange illustrationer står knivskarpt. Har man blot en smule veneration for bøger og æstetik, bliver man umiddelbart i godt humør, når man bladrer i værket. Spørgsmålet er så, om indholdet i et rimeligt omfang kan leve op til den smukke indpakning. At konceptet synes levedygtigt, tyder det på, da der findes flere bøger skåret over den samme læst om fly, biler og motorcykler. Men jeg holder mig til bogen om tog. Efter en svulstig indledning, hvor jernbanens betydning for den økonomiske og kulturelle udvikling i hvert fald ikke bliver forklejnet, følger bogens 10 kapitler, hvor de første 9 kronologisk følger lokomotivets og i mindre målestol jernbaneudviklingen generelt, mens det sidste kapitel er viet til jernbanernes teknik, her fortolket som maskiner og spor. Hvert kapitel indledes med en kort tekst om jernbanens betydning for perioden. Læser man som nybegynder introteksterne til de kronologiske afsnit, får man sikkert en fornemmelse af overblik. Det ville dog have klædt forfatteren, hvis der var skruet ned for den betydning, som jernbanerne tillægges. Der mangler en mere afbalanceret vurdering af banernes betydning for samfundsudviklingen.

Vi får også ultrakorte præsentationer af pionererne bag de første lokomotiver – folk som Richard Trevithick, George og Robert Stephenson, Marc

Séguin og Isambard Kingdom Brunel. Der bliver også plads til at fortælle enkelte mere selvstændige historier som f.eks. den lille historie om Brunels atmosfæriske jernbane i Devon i England, hvor togene blev drevet frem uden lokomotiver men ved hjælp af et langt stempel i et rør af støbejern midt i sporet. Drivkraften kom fra stationære pumpehuse, der skabte det nødvendige vakuum til at drive stemplet. Det blev ingen succes i slutningen 1840'erne. Ideen med baner uden lokomotiver skulle som bekendt senere blive taget op. Historien er god, da den viser, at udviklingen ikke kan beskrives som en lineær udvikling fra A til B – der er mange svinkeærinder, når man ser nærmere efter. Vi hører også om kampen om sporvidden, og vi hører om den behagelige og hurtige kørsel på Great Western Railways fra London til Bristol, der blev åbnet i 1841. Alligevel blev det ikke Brunels bredspor, der vandt kampen. Men frem til 1892 var det dog de bredspor, der var på strækningen. Igen en god lille historie, der viser, at normalsporvidden også havde sine konkurrenter i Vesteuropa. Undergrundsbanerne som løftestang for elektriske tog bliver også nævnt. Da undergrundsbanen i London åbnede i 1863, var det stadig damplokomotiver, der var spændt for. Tænk på røgen i undergrunden! I 1890 blev de dybtliggende linjer forsynet med elektriske tog. Der bliver også plads til en notits om London Necropolis Railway, som fra 1854 til 1941 transportererede

døde i kister fra London til kirkegården uden for city – en historie, jeg i hvert fald ikke kendte. Generelt er historierne placeret fornuftigt mellem togbeskrivelserne. Langt hovedparten af bogen består nemlig af en gennemgang af togene, der kom frem i de forskellige perioder. Bogen indeholder billeder og specifikationer for mere end 400 tog. Systematisk opregnes hjulstilling, cylindre, kedeltryk, drivhjulsdiameter og tophastighed. For de nyere tog er det dog ikke et spørgsmål om cylindre og kedeltryk, men strømforsyning eller motor samt effekt. Selv om det nok kun er tophastigheder, der umiddelbart siger de fleste læsere noget, så fungerer den korte præsentation for de udvalgte tog udmærket. Og igen, billederne kan man ikke blive træt af. For udvalgte "darlings" gives der en mere fyldig beskrivelse fulgt af detaljerede billedserier af toget og alle tænkelige detaljer. Det gælder tog som Rocket, Thatcher Perkins, Merddin Emrys, Mallard, IR Class WP No. 7161, Deltic, Javelin m.fl. Beskrivelserne er placeret i de kronologiske afsnit, hvor de respektive tog hører hjemme. Igen fungerer strukturen udmærket. Selv om det således er toget, der er i centrum i bogen, så kommer de også ud at køre. Særlige bemærkelsesværdige strækninger giver bogen en – i denne bogs sammenhæng – udførlig omtale, og strækningerne er pænt fordelt i de kronologiske kapitler. Liverpool-Manchester i drift fra 1830, Union Pacific med historien om den første

transkontinentale jernbanelinje i Nordamerika 1869, Canadia Pacific fra 1886, Den transsibiriske jernbane fra Moskva til Vladivostok, hvor de sidste delstrækninger blev åbnet i 1916, Orient-Expressen med dens forskellige forgreninger i slutningen af 1900-tallet, Lüksus tog i det sydlige Afrika med start i 1890'erne og med det officielle navn af The Blue Trains fra 1946 – siden 1936 havde bemalingen været blå, Indian Pacific i Australien, hvor det første tog, der krydsede hele kontinentet, afgik i 1970, Eurostar mellem London og Paris/Bruxelles med den engelsk-franske kanal-tunnel fra 1994. På nær Liverpool-Manchester-strækningen gengives alle de lange banestrækninger med store og smukke kort, og beskrivelserne kan vække udlængslen i de fleste. Strækningsbeskrivelserne er for anmelderen en kærkommen afveksling fra de stramt opbyggede togbeskrivelser. Derimod bliver de to opslag om veteranjernbaner og storslåede stationer presset sammen, så de ellers fine billeder bliver for små og teksten så kort, at det næsten kan være det samme. Mere usikker er jeg på afslutningskapitlet om tekniken bag maskiner og spor. For en teknologiignorant som mig fremstår de få sider både overskuelige og pædagogiske, men ingen skal nære nogen illusion om, at man bliver specialist i damp-, diesel- eller el-lokomotivets teknik på tre dobbeltopslag.

Netop forholdet mellem overblik og detaljer er både bogens styrke og

svaghed. På bogens bagside står der: "Dette er bogen, du ikke kan undvære, hvis du bare én gang i livet er blevet bjergtaget af disse kæmpemaskiner og deres fantastiske atmosfære". Det er en vel stor mundfuld. Jeg vil hellere anbefale bogen til et nyt publikum, hvor bogen kunne være en øjenåbner for de mange facetter, som jernbanehistorie består af. Så må den kritiske vurdering af italesættelsen af toget som et vidunder følge senere. For at afprøve anbefalingen gav jeg bogen videre til min søn på 14 år. Missionen mislykkedes, det var kun beskrivelserne af jernbanestrækningerne og de tilhørende kort og naturbilleder, der faldt i hans smag. Så hvis bogens formål er at vække interessen hos dem, der ikke har en umiddelbar interesse for tog, så mislykkedes det i hvert fald i dette ene tilfælde. Det skal dog ikke forhindre mig i at opfordre andre til at gøre forsøget – det fortjener bogen. Andre, jeg kan anbefale bogen, er den teknikinteresserede person, som for første gang giver sig i kast med tog, eller den historisk interesserede, der gerne vil have et overblik over udviklingen af tog. Det er ikke den store bog om tog andet end i rent bogstavelig forstand, men den kan gøre god nytte som disse læses første bog om tog.

*Peter Fransen*