

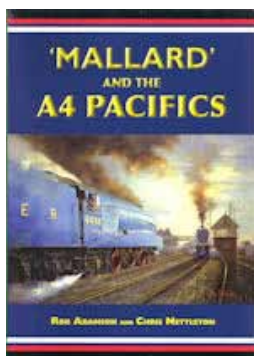
Interesserer man sig for jernbaner og lokomotiver, er der en række præstationer og en række rekorder, man umiddelbart kommer i tanke om. Gælder det trækraft, er det formentlig det 535 tons tunge Big Boy fra amerikanske Union Pacific eller de sydafrikanske Beyer-Garret-kæmper. Er det præcision og max-hastighed, er det måske den japanske Shinkansen. Gælder det historiske verdensrekorder, er det nok det franske el-lokomotiv, litra CC, der i 1955 nåede magiske 331 km/t. Men den måske mest fascinerende og feterede rekord hænger uløseligt sammen med det engelske A4-lokomotiv af Pacific-typen med navnet "Mallard", der den 3. juli 1938 nåede veldokumenterede 125 miles/t og muligvis også i få sekunder 126 miles/t svarende til historiske 201 km/t, endda med syv passagervogne på slæb.

Ikke bare var det et serieproduceret damplokomotiv, leveret mellem 1935 og 1938 i et antal af 35 og indsat i almindelig drift. Det var samtidig en spektakulær konstruktion, der designmæssigt var inspireret af italienske Bugattis ikonografiske tidlige motorvogne. Lokomotivet var som noget nyt strømlinet og efter bedste videnskabelige forsøg derfor indpakket i et hylster, der skulle nedsætte vindmodstanden mest muligt. Videre var det lakeret, så man skulle tro, at de bedste stylister og branding eksperter stod bag og var selvfølgelig normalt i front for datidens engelske prestige- og luksustog. Endelig var kon-

struktionen blevet til i konkurrence med den nye tids tyske dieseltogsæt – som dampen, "Mallard", og dens 34 søstermaskiner foreløbigt besejrede.

Det er historien om disse maskiner, Rob Adamson og Chris Nettleton med en oplagt tekst og masser af farvebilleder fortæller – og genfortæller – i hæftet "Mallard" and the A4 Pacifics", udgivet i 2013 af Venneforeningen bag det nationale engelske jernbanemuseum i York. I hæftet gives forbilledligt en generel introduktion til de mange overvejelser om og forsøg med at opnå den størst mulige hastighed og trækraft til de tungere og tungere tog. Forfatterne fortæller, hvordan netop fart og hastighed fra 1932 kunne bruges som konkurrenceparameter efter en lang periode, da de engelske jernbaneselskaber ellers havde været enige om netop ikke at konkurrere på hastighed. Derefter redegøres kort for den europæiske indflydelse på den engelske lokomotivproduktion, som de private, fire store engelske jernbaneselskaber efter sammenlægningen i 1923 stod for.

I det næste kapitel beskrives Nigel Gresleys helt særlige indsats for LNER-selskabet (London & North Eastern Railway). Gresley var som LNERs ledende lokomotivdesigner – måske lidt utraditionelt i en engelsk kontekst, som det fremhæves – ganske optaget af den europæiske udvikling på området og tog på en række studieture bl.a. til Frankrig og Tyskland. Her studerede han fra 1932 med særlig interesse de nye tyske



*Rob Adamson and Chris Nettleton, "Mallard" and the A4 Pacifics, published by Friends of the National Railway Museum, York, Cleckheaton 2013, ISBN 978-0957678804, 88 sider, illustreret, pt. udsolgt.*

dieselektriske motorvognssæt, der også inspirerede til de danske lyntog fra 1935. Faktisk, fortælles det, fik han fabrikken WUMAG i Görlitz til at lave et overslag for et trevognssæt, beregnet til ruten London-Newcastle. Problemet var imidlertid, at de tyske togsæt nok ville blive så hurtige som ønsket, men de ville ikke kunne leve op til de kvalitetskrav, et engelsk publikum stillede. Det krævede, at et langdistancetog skulle kunne medbringe en egentlig restaurantvogn og vogne med kupeer af høj kvalitet. Et forsøg blev derfor anstillet: "The Flying Scotsman", et af Gresleys tidlige(-)re superlokomotiver i den såkaldte A3-klasse, blev i 1934 sendt ud på ruten mod nord med en passende vognstamme. På turen nåede man 100 miles i timen, hvilket var rekord. Det stod nu fast, at det tyske lyntog kunne udkonkurreres ikke bare i passagerstandard, men også i hastighed, blot måtte der endnu større kraft til, hvis der også skulle tages højde for forsinkelser, andre driftsforhold, vejrforhold mm. På basis af A3-modellen skulle der derfor udvikles en super A3-er, der så fik betegnelsen A4.

I hæftets 3. afsnit gennemgås de tekniske forhold omkring den nye A4-klasse. Adamson påviser den store indflydelse, den franske lokomotivkonstruktør og senere maskinchef i SNCF, André Xavier Chapelon, fik. Hans sigte var bl.a. at effektivisere dampens forløb gennem maskinerne og at optimere dampudnyttelsen mest muligt. Udblæsning

via skorstenen var et kritisk punkt, og dertil brugte Chapelon den såkaldte Kylchap-mekanisme, opkaldt efter en finsk ingeniør, men stærkt modificeret og optimeret bl.a. i "Mallard". Dertil kom et større kedeltryk, kraftigere materialer i kedlen og særligt konstruerede fyr- og røggasser. Da de samme hjul skulle anvendes som til A3, var det nødvendigt at ændre cylindrene på grund af det større kedeltryk, der ellers ville have påvirket den såkaldte adhæsionskraft meget negativt.

Helt afgørende var dog det strømlinede, som gav lokomotiverne et helt særligt udseende, og som bidrog til effektivt at øge hastigheden. Det blev derfor også besluttet at konstruere nye strømlinede vogne, der skulle indgå i tre nye prestige- og luksustog til Newcastle, Scotland og Leeds. De blev kendt som The Silver Jubilee, Coronation og West Riding Limited, der med aircondition og udsigtsvogn, undtagen i sidstnævnte, blev sat ind fra 1935 henh. 1937.

Med 1930'erne var det, som det fremhæves i de efterfølgende kapitler, slut med rekordforsøgene og de ekstremt høje kørehastigheder. Under krigen mistede lokomotiverne de karakteristiske, strømlinede "skørter" ned over drivhjulene, og efter krigen blev de vel nok fortsat sat ind på de lange stræk mellem London og Scotland, men kunne også ses som trækraft for godstog. De blev udrangeret mellem 1962 og 1966, men alligevel eksisterer helt exceptionelt seks af lokomotiverne den

dag i dag. Tre er fortsat køreklare: "Sir Nigel Gresley" bruges jævnlig på den fantastiske North Yorkshire Moors Railway fra Grosmont til Pickering nær Whitby. Også "Dominion of South Africa" og "Bittern" kan fortsat mødes her og på de lange skinner.

Hæftets sidste del er da også tilrettet disse seks med en individuel beskrivelse og en række oplysninger om kørte miles, værkstedsophold, nummerering og be- og ommalinger – og en stribe fotos. "Mallard", der er navnet på en engelsk and – hurtigtflyvende naturligvis – kommer selvfølgelig først. Det blev udrangeret i 1964, hvorefter det blev overført til det nationale jernbanemuseum. Endnu i 1980-erne kørte det udflugtstog, men dets aktive æra er nu slut. Alligevel må det stadig regnes som en af de fineste diamanter i Locomotion-museet i Shildon, hvor det nu er placeret.

Hæftet er for en dansker med basale engelsk-kundskaber ganske let læst, måske lige når man bortser fra de få, meget teknisk betonedede beskrivelser, som hæftet også indeholder. Egentlig er det basalt spændende med dets mange informationer om nogle af verdens mest berømte og fascinerende lokomotiver. Det er velgørende, at den helt overvejende kronologiske beskrivelse har øje for den kontinentaleuropiske sammenhæng, selv om det ikke gennemføres konsekvent. Fx nævnes ikke de rekorder, Deutsche Reichsbahn gennemførte med BR 05 i de samme

år, også baseret på et strømlinet ydre og med næsten lige så gode resultater: Var det "Don't mention the war", som den engelske hotelejer sagde til sine tyske gæster i "Halløj på Badehotellet"?

Men er det relevant med et helt hæfte om en enkelt, engelsk lokomotivklasse, som der kun blev produceret 35 enheder af? Hvad skal et sådant hæfte indeholde, og hvad nyt kan det bringe i forhold til den ret righoldige litteratur, der faktisk allerede findes om disse lokomotiver – ud over de mange gode fotos? I bl.a. Tyskland og England er det en meget udbredt genre, og for udgiverne er det også ret naturligt. Netop Venneforeningen, som står bag udgivelsen, har nemlig stået bag renovering og bevaring af "Mallard" og har derfor et særligt forhold til netop dette lokomotiv, som den naturligvis derfor gerne vil udbrede kendskabet til. I tilfældet "Mallard" og A4-erne er det imidlertid også i en meget bredere sammenhæng relevant, fordi lokomotivet blev så bredt kendt og tydeligvis skilte sig ud fra den store masse.

Man kan samtidig hævde, at det også bliver interessant, fordi det var den gamle tids teknologi, der her helt ude på kanten til et teknologiskifte nåede et sidste og ganske dramatisk højdepunkt. Den problemstilling antydes i hæftet, men drøftes i øvrigt ikke. Omvendt beskrives det tekniske dilemma fint: Den gamle teknologi blev her presset til det yderste og højeste, den kunne. Men fremtiden, som forfatteren

ikke tager stilling til, det var det ikke. Og om det var en fornuftig økonomisk satsning, det får vi heller ikke noget at vide om.

Til gengæld besvarer hæftet udmærket spørgsmålet, som hvad det særlige var ved lokomotiverne, hvorfor maskinerne blev til rekordholdere, hvad både den trafikale og teknologiske kontekst var m.m. Det giver et udmærket indtryk af en tid, der også var yderst afhængig af stærke, håndværksmæssige kvalifikationer hos både ingeniører, lokomotivførere og fyrbødere. Selv om der faktisk er en del oplysninger beregnet for enten særligt teknisk kyndige og/eller nørder, kan hæftet fint læses af den, der gerne vil have et tidsbillede og kende baggrunden for et fænomen, der stadig kan trække tilskuere.

Der mangler overraskende nok både en indholdsfortegnelse, et register og især en oversigt over eller redegørelse for de kilder, der er anvendt. Formentlig er der trukket på mange mundtlige beretninger og den bestående litteratur og måske enkelte arkivalske nedslag fra lokomotivdriften. Men kan vi fæste lid til oplysningerne? Hvor kommer de fra? Hvad er det nye, hvis der er noget? En oversigt ville klart have styrket hæftets værdi og karakter som andet og mere end en kommenteret fotosamling.

Billedsiden er da også fin, men noget endimensionel i vinklingen af motivet – som i de fleste tilsvarende publikationer. Her kunne være redigeret

skarpere. Skulle man derfor pege på noget kritisk, er det netop billedsiden, som nok i særlig grad ellers netop har begrundet udgivelsen. Man kan hævde, at der mangler nærbilleder af de mange særlige detaljer ved lokomotivtypen, herunder også fra maskinernes førerum og den usædvanlige mellemgangstender, som nogle af lokomotiverne var udstyret med. Et enkelt billede er formentlig direkte misvisende: Den gengivne "Fligende Hamburger" fra 1932 er vist nok ikke et af de oprindelige med den strømlinjeform, der ellers var dette togs særlige kendetegn. Det var jo netop det, der havde været en inspirationskilde ved konstruktionen af "Mallard".

Lidt indforstået er teksten sine steder sluttelig også. Titlen går på "Mallard" og A4 Pacific'erne. Men hvad er egentlig en Pacific og en A-type, og hvorfor disse betegnelser? Men lad gå; det ødelægger nok ikke helhedsindtrykket.

*Steen Ousager*