



*Christian Wolmar, The Iron Road, The Illustrated History of the Railway, Dorling Kindersley Limited, London, 2014, ISBN 978-1-4093-4799-6, 400 sider, rigt illustreret i farver, hardcover med shirting. Anbefalet pris £ 19.99, sælges på amazon.com/GB for £ 13.59.*

Forfatteren og mediemanden Christian Wolmar har i godt og vel et årti været blandt de mest produktive jernbaneforfattere internationalt. Han har stået bag en strøm af jernbanelitteratur med et anslag noget større, end vi er vant til på vore breddegrader. Wolmar begyndte med et kritisk blik på British Rail (*Broken Rails*, 2001) og privatiseringen af de engelske jernbaner, men siden fulgte store monografier om London Underground (2011) og værker skåret efter samme læst med lidt storladne anslag som *The Great Railway revolution: The Epic Story of the American Railroad* (2013). Til denne liste hører ét-bindts monografier om engelske jernbaner, den transsibiriske jern-

bane og tematiske bøger som *Engines of War: How Wars were Lost and Won on the Railways* (2012).

I sagens natur kan en forfatter med denne type tilgang, som især er velkendt i den engelsktalende verden, ikke basere sine arbejder på egne detaljerede kildestudier. Der er tale om værker, der med en moderne tilgang, i lækkert design og rigt illustreret samler kendt materiale i en sammenhængende, velskrevet fremstilling. Der er ikke i sig selv noget galt med denne tilgang, som er nok så krævende – overblikket skal være stort hos forfatteren, og det er en svær kunst som i den her anmeldte nyeste bog fra Wolmar at sammenfatte verdens jernbanehistorie fra 1700-tallet til i dag i én bog. Wolmar spytter mange bøger ud, ofte med elementer af overlap – med så stor en potentiel læsergruppe som den engelsktalende verden er der økonomisk grundlag for en produktiv, professionel jernbaneforfatter som Wolmar, der stort set hvert år har en stor bog på gaden.

Wolmars bog er i det store og hele præcis i sine beskrivelser – jernbanehistorikere ved, at årstal og detaildata er en forudsigelig faldgrube, og selv om præcisionen skal være i orden, er det sjældent væsentlige konklusioner, der lider skibbrud ved et forkert årstal eller litranummer. Men det er lidt bekymrende for en bog, der storladent tager fat på emnet jernbaner eller rettere anvendelsen af spor siden romerriget, at man to gange tæt på hinanden kan

placere Cugnots dampvogn i 1600-tallet. Newcomens atmosfæriske dampmaskine blev først introduceret som pumpemaskine til engelske miner i 1712, og derfor kunne Cugnot naturligvis ikke udvikle sin dampdrevne vogn før 1772. En vis skepsis bredte sig derfor hurtigt hos denne anmelder, men efter læsningen af de følgende kapitler ændrede opfattelsen af bogen sig gradvis.

Wolmar vil meget, og det er iveren efter at dække det hele og en umiskendelig fortælleglæde, der er bogens styrke – men Wolmars ambitioner er også en svaghed, der fører store konklusioner med sig – ofte uden helt af have dækning for dem. Det er for let at erklære, at "af alle den industrielle revolutions store opfindelser var det jernbanerne, der havde den største betydning." Men det er ofte vilkårene for en bog som denne, og Wolmar lover også, at bogen vil rumme mere end tog og teknologi, det er jernbanerne i en større social sammenhæng, der vil præge bogen. Helt forkert er det ikke, for mange steder gennem bogen relateres jernbanen til andre faktorer og sammenhænge, men ofte er det ud-sagn, der ikke for alvor belyses og i nogen grad klistres på den traditionelle jernbanehistorie.

Bogen er i det store og hele et fint kompromis – den behandler jernbanerne fra den første pionértid i England over udbredelsen på kontinentet og USA over fjernere egne – og tager lige

fat på de første undergrundsbaner på vejen. For en jernbanehistorisk interesseret giver bogen en god mulighed for at danne sig et overordnet blik på jernbanens udvikling og betydning set fra stor højde – velskrevet, gennemillustreret og med et antal faktabokse undervejs. Kort tillader læseren at orientere sig om hovedtrækkene under læsningen, men bogens beskedne format begrænser trods alt anvendelsen af kortmateriale. For de læsere, der interesserer sig for især materiel eller detail-emner, er bogen nyttig til at få struktur på en kompleks fortælling og til at få perspektiv på egne interesseområder.

Wolmar har skåret sin fremstilling både kronologisk og tematisk til på samme tid. Bogen er opdelt i nogle få hovedafsnit: *The first tracks*, *The spread of the railways*, *Railways come of age*, *War and uncertainty* og *The iron road today*. Inden for disse perioder behandler Wolmar enkelte banestrækninger eller temaer, han finder væsentlige for periode – alt i alt fungerer det meget godt, selv om der ikke er tale om en fortløbende, sammenhængende historie. I modsætning til traditionelle fremstillinger må Wolmar roses for at inddrage kulturhistoriske vinkler som jernbanerejsen, de store stationer (*Temples of Steam*), virksomhedsformer og jernbanebaroner og et afsnit om de mennesker, der drev jernbanerne i det daglige. Vi kommer verden rundt og får korte, kompakte og velskrevne fremstillinger af anlæggelsen af alle de

episke banestrækninger og indimellem faktabokse om alt fra sikkerhed, luksusvogne og broer. I det afsluttende kapitel om jernbanerne i dag (i nyere tid) behandles de abnorme projekter i Sovjetunionen, Beechings rapport og nedlæggelsesbølgen i England, kanal-tunnellen og de nye højhastighedstog. Det er vanskeligt at pakke meget mere ned på under 400 sider.

Bogen er forsynet med både ordforklaring og litteraturliste. Wolmar erkender selv, at der er tale om en meget selektiv litteraturliste – og det må man give ham ret i. Knap 80 titler gør det ud for litteraturen til verdens samlede jernbanehistorie – og man behøver næppe at nævne, at der ikke er henvisninger til dansk litteratur imellem.

Undertegnede følte sig godt underholdt og vel informeret af bogen, som lever op til forventningerne i denne genre. Man behøver ikke at være lidenskabeligt optaget af jernbaner for at gnave sig igennem den forholdsvis letlæste bog – den er fagligt lødlig, naturligvis skåret skarpt til og udgør en slags jernbanehistorisk lystlæsning, som kan vække overvejelser om, hvorvidt en almen jernbanehistorisk tilgang som denne kunne have en læserskare ud over det sædvanlige i Danmark.

*Henrik Harnow*