



*Erik W. Johansson, Roar Stenersen og Ove Tovås, DOVREGUBBEN - en lokomotivlegende, Jernbaneværket/ Norsk Jernbanemuseum og Norsk Jernbaneklub, NJK forlag, Oslo 2014, ISBN 978-82-90268-37-3. Hardcover, 120 sider. Bogen er illustreret med en lang række fotos, tre hovedtegninger, et skitseforslag, oversigter og numeriske tabeller. English summary.*

Dette er bogen om Skandinaviens største og stærkeste damplokomotivtype og samtidig hermed nok et af de teknisk set mest fuldendte damplokomotiver i sin størrelse, bygget i Nordeuropa. Men en undertitel til bogen kunne også have været en overskrift til et af bogens kapitler, "Triumf eller fiasko". Dette udsagn kendetegner nemlig temmelig rammende lokomotivernes historie og livsforløb på godt og ondt og dermed bogens indhold.

Bogen er egentlig en opdatering eller 2. udgave af en nu 24 år ældre udgivelse om samme emne, men nu med

nyere og mere omfangsrigt kildemateriale fra de Norske Statsbaners (NSB) Maskinafdeling, opbevaret i det norske rigsarkiv. Derfor er der en del nye informationer, ligesom ældre er blevet rettet i forhold til 1. udgave. Yderligere findes et antal beskrivelser fra personer, der på en eller anden måde havde at gøre med lokomotivtypen og dermed bidrager med førstehåndsideer fra dengang.

Selv uden kendskab til denne lokomotivtype, der populært blev kaldt "Gubberne" efter den norske forfatter Henrik Ibsens bog "Peer Gynt", giver bogen et klart indtryk af behovet og ønsket om bygning af det største og teknisk mest moderne damplokomotiv nogensinde bygget i Norge. Og det til trods for en stadig elektrificering af de norske baner i 1930'erne. Men man kunne ikke vente, da behovet for et stort, kraftigt og hurtigt lokomotiv - især for baner med større stigninger og mindre kurver som på Dovrebanen - var her og nu. Målsætningerne for det nye lokomotiv var flere, men primært at opnå en stor reduktion i køretiden, at kunne køre med større tog samt ikke mindst at kunne minimere anvendelsen af den dyre forspandskørsel, det vil sige anvendelsen af to lokomotiver foran togstammen i stedet for det normale med ét lokomotiv.

Allerede ved projekteringen af lokomotiverne havde man konstruktionsmæssige begrænsninger at skulle tage hensyn til, hvorfor man for at opnå de

ønskede ydelser måtte anvende moderne og ikke helt afprøvede metoder. Lokomotivernes adhæsionsvægt måtte ikke overskride 15,5 tons pr. aksel, det skulle kunne befare snævre kurver og måtte af hensyn til Dovrebanens drejeskiver ikke overskride en længde på 20 meter. Sidst men ikke mindst skulle lokomotivet kunne trække af med et hurtigtog på 300 tons op ad stigninger på 18 promille og med en hastighed på mindst 60 km/t. Det vil sige, at kedlen og dampmaskinen – her en fire cylindres overhedet compound-type – skulle kunne yde så meget, at effekten svarede til ca. 2400 hestekræfter.

Ud over den rene lokomotivhistorie beskriver bogen på en let forståelig måde de for den daværende tid sædvanlige politiske trakasserier mellem fagforeninger og industrien på den ene side – som også DSB havde herhjemme med fabrikken Frichs' eneretskontrakt – og NSB's ønske om udenlandsk involvering. Dette for – som også ønsket i Danmark – at få de nyeste erfaringer indbygget i den nye lokomotivtype og derved også undgå børnesygdomme.

Bogen er i og for sig en traditionel opbygget lokomotivhistorie, der omhandler forhistorie, konstruktion, konstruktørerne, bygning, drift, hensættelser og udrangeringer. Men heldigvis falder bogen ikke til at være en traditionel "jernbanemonografi", men mere dybtgående bl.a. i sin tekniske gennemgang af især lokomotiverne fra

KRUPP i Tyskland. Yderligere stilles der en masse spørgsmål undervejs, der forsøges besvaret på bedste vis. Et godt plus for bogen.

Beskrivelsen af konstruktionen og de hermed forbundne opgaver giver en opfattelse af optimisme og "ka' selv" ved både NSB Maskinafdeling og de to fabrikker Thune og Hamar. Man kan ikke lade være med at smile lidt med hensyn til erfaringsgrundlaget for de nye svejsningsmetoder i fyrkasse og ramme, der var blevet erhvervet gennem svejsning af "spritbeholdere" til fremstilling af brændevin. Så hvis det kunne holde..! Men at de første lokomotiver var forsøgsmaskiner, er man heller ikke i tvivl om, når man læser bogen, da de var teknisk forskellige og da også blev benævnt med hvert sit underbogstav, type 49a og b og den senere type 49c.

Og måske netop hér ligger kimen til, at lokomotivtypen også kunne ses på som en fiasko. De tre første lokomotiver led af en meget stor mængde fejl og børnesygdomme og var mere eller mindre kun i tjeneste lidt over halvdelen af den samlede driftstid lige før krigen. Dette medførte bl.a. nybygning af en ældre type damplokomotiv samt indlejning af et antal svenske damplokomotiver for i det hele taget at kunne opretholde driften på et tilfredsstillende niveau så længe. Og ønsket om at komme dette til livs ved næsten at "omkonstruere" lokomotiverne – at fabrikken KRUPP i Tyskland

gennemgik og ændrede tegningerne – fik både politiske-, fagforenings- og industrielle bølger til at rejse sig. Og det endte med, at statsministeren bogstaveligt talt bad medierne om at "holde kæft".

På baggrund af de tyske tegninger og tyskbyggede lokomotiver fik de norske fabrikker Thune og Hamar igen ordrer, men nu som en seriefremstilling. Nemmere blev det jo så ikke med den tyske besættelse den 9. april 1940. Her beskriver bogen den balancegang, der var nødvendig parterne imellem, NSB, den norske tyskvenlige regering og den tyske besættelsesmagt.

De oprindeligt sidste ordrer på serie-lokomotiver til KRUPP i Tyskland blev ikke materialiserede p.g.a. krigens gang med bl.a. bombninger og ødelæggelser af fabrikkerne hér. Dette område er også godt beskrevet i bogen.

Ved krigens slutning stod NSB så med kun syv leverede lokomotiver af type 49 og i virkeligheden tre forskellige udgaver. Under krigen var lokomotiverne i drift næsten konstant og var derfor blevet nedslidte, og der forestod ganske store reparationer. Hvor man kunne, blev maskinerne ændret med nogle af de ændringer, der var sket i forbindelse med bygningen i Tyskland og de sidste to i Norge.

Men igen blev udviklingen overhalet, nu af krigens eftervirkninger med bl.a. købet af mange tyske lokomotiver, der var henstående i landet ved befrielsen den 7. maj 1945. Selv om de ikke var af

den bedste kvalitet, gjorde købet af disse tyske lokomotiver det økonomisk uholdbart at starte en serieproduktion op af flere type-49 lokomotiver til NSB. Man koncentrerede sig derfor om at holde "Gubberne" kørende på Dovrebanen m.fl., hvor de faktisk nu kørte tilfredsstillende.

Her synes det dog på sin plads, at bogen skulle have vist nogle egentlige turplaner for perioden fra begyndelsen af 1950'erne og frem til lokomotivernes henstillinger. De i bogen viste samlede kilo-meterangivelser fortæller jo nemlig ikke noget om de enkelte driftlokomotivers daglige arbejde, og hvor meget de egentlig blev anvendt til og under hvilke forhold.

Som i Danmark blev dampen overhalet i midten af 1950'erne ved købet af den norske udgave af GM-diesellokomotiverne af DSB litra MY, nemlig NSB type Di3. Så i 1957 blev "Gubberne" hen-sat og alle udrangerede året efter.

Sidst i bogen findes et kort kapitel, "Dovregubben, compound og super-power". Her bliver compoundsystemet og enkelte typer kort gennemgået, og der fortælles lidt om disse lokomotiver i USA og i Europa.

Bogen er ikke et forsøg på at udgive en akademisk videnskabelig- eller ingeniørteknisk gennemgang af NSB type-49, en god og solid lokomotivtype-bog i traditionel forstand, krydret med en mere teknisk gennemgang samt baggrundshistorie end normalt. Bogen er illustreret med mange fine fotografier,

bl.a. optaget af afdøde tidligere leder af DSB Jernbanemuseum, William Dancker-Jensen, der havde en forkærlighed for norske jernbaner. Bogen indeholder ikke et noteapparat, men der er i det mindste gjort et forsøg på at anføre den anvendte litteratur og kildemateriale – sidstnævnte dog ikke så præcist, at læseren for alvor har mulighed for at bruge oplysningerne.

Bogen er absolut anbefalelsesværdig at læse for personer med interesse i lokomotivudvikling og sekundært norsk jernbanehistorie. Og selv om skriftsproget er norsk, bør det overhovedet ikke fraholde nogen uden disse sprogkundskaber at læse denne. Det er nemt og ligetil; dansk uden stavekontrol!

Et lokomotiv er bevaret ved det norske jernbanemuseum: den tyskbyggede nr. 470.

*Steffen Dresler*