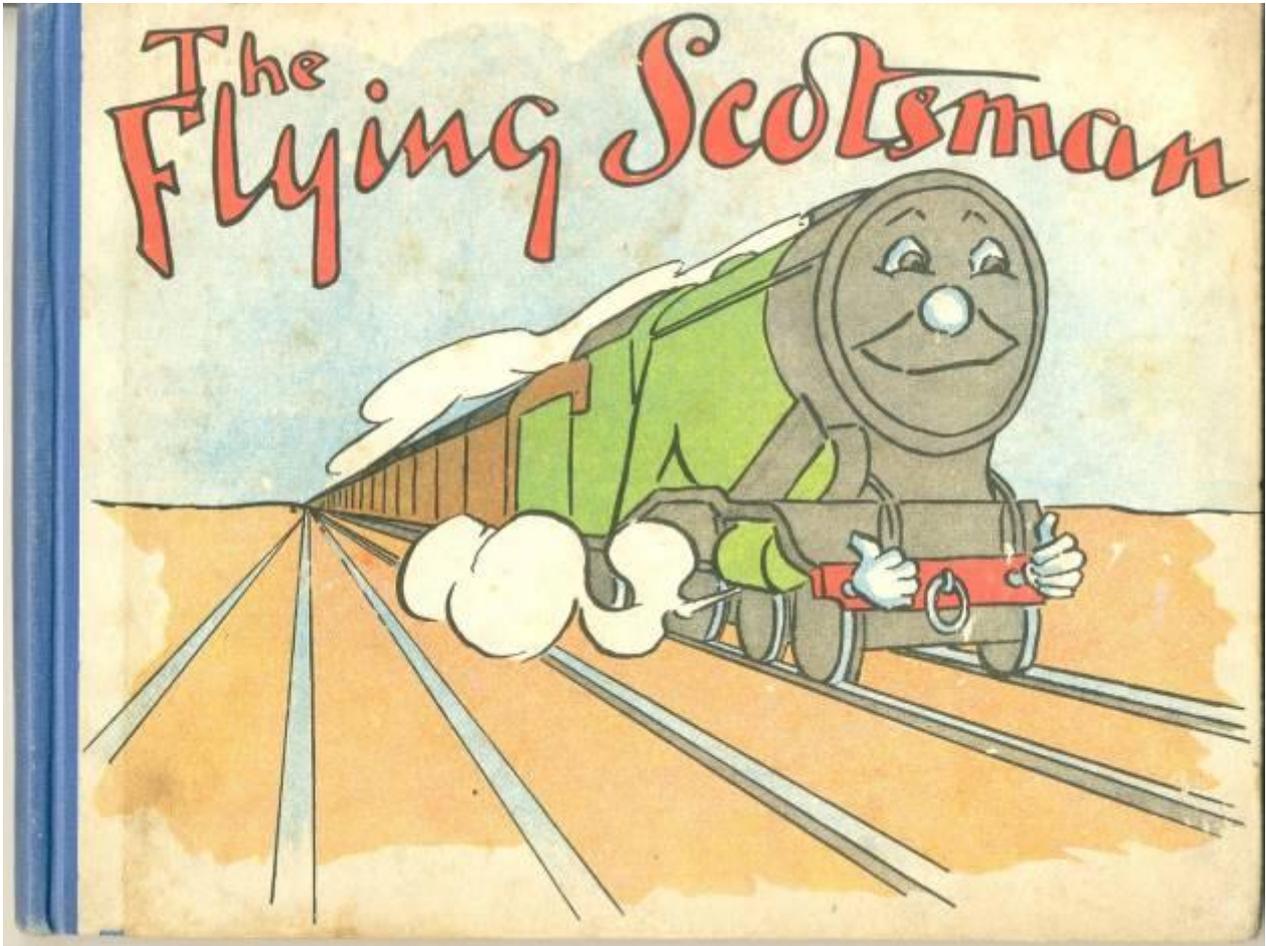


The Flying Scotsman, Harry Potter und Thomas die Tenderlok

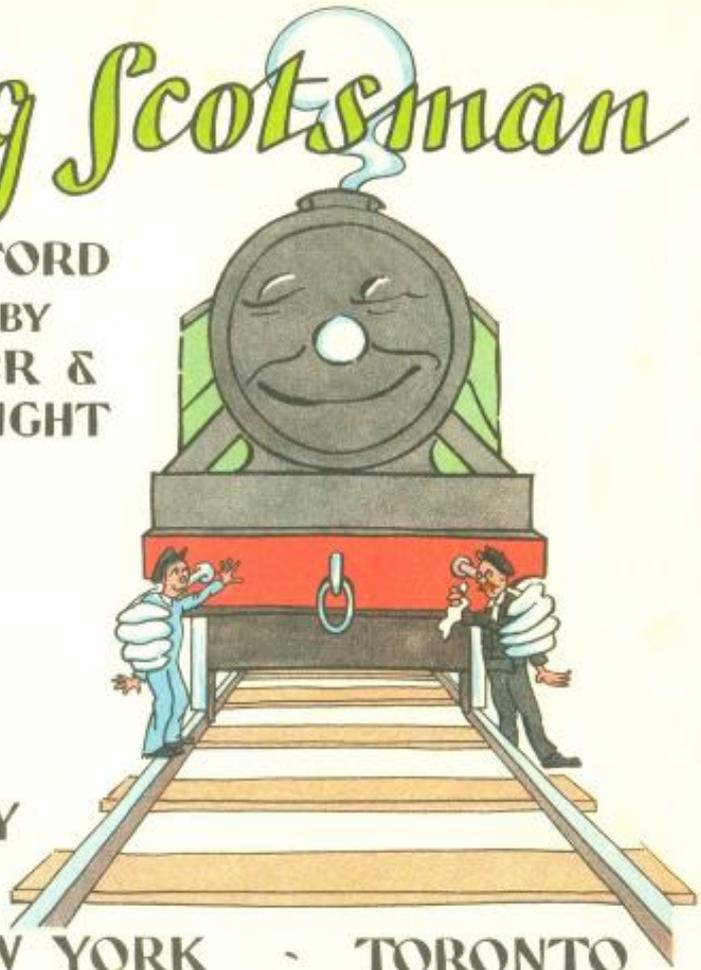


Der „Fliegende Schotte“ in voller Fahrt von England nach Schottland

Die Autorin Doris Crockford verfaßte das von Rachel Boger und Henry Cartwright illustrierte Kinderbuch. Es erschien in London-New York-Toronto bei der Oxford University Press und läßt sich etwa auf 1937 datieren.

The Flying Scotsman

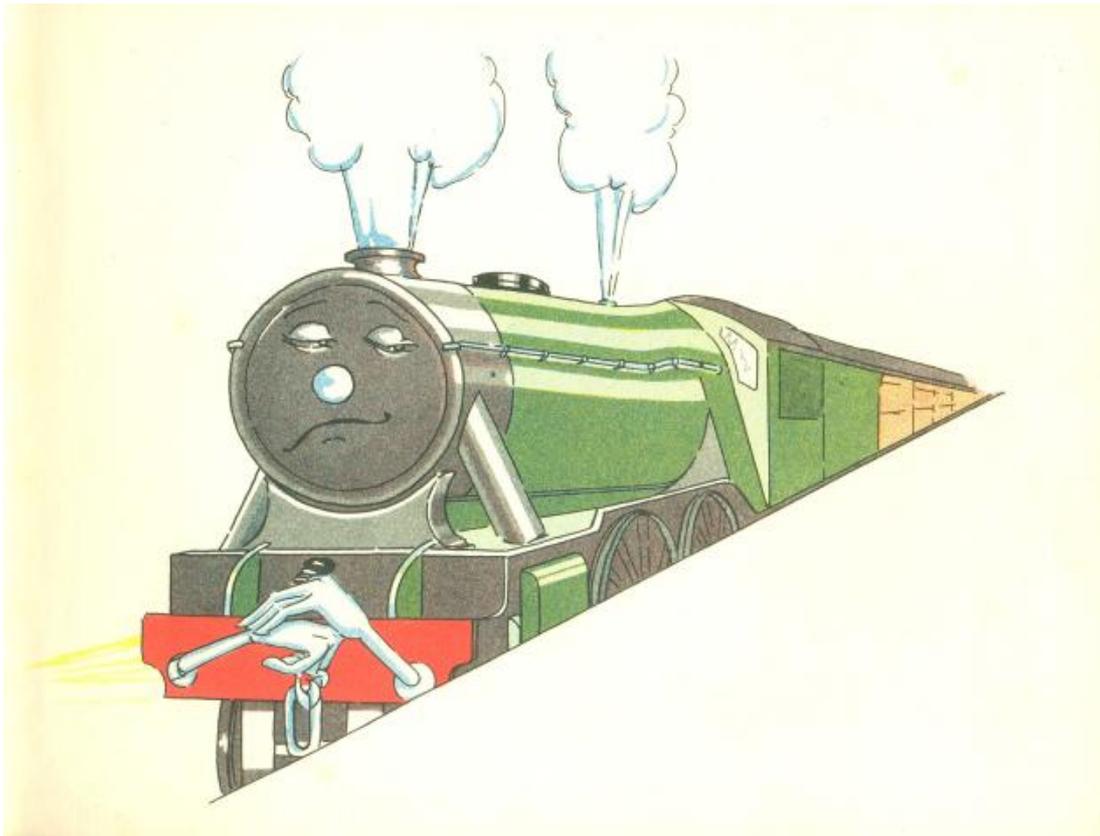
BY
DORIS CROCKFORD
ILLUSTRATED BY
RACHEL BOGER &
HENRY CARTWRIGHT



OXFORD
UNIVERSITY
PRESS

LONDON · NEW YORK · TORONTO

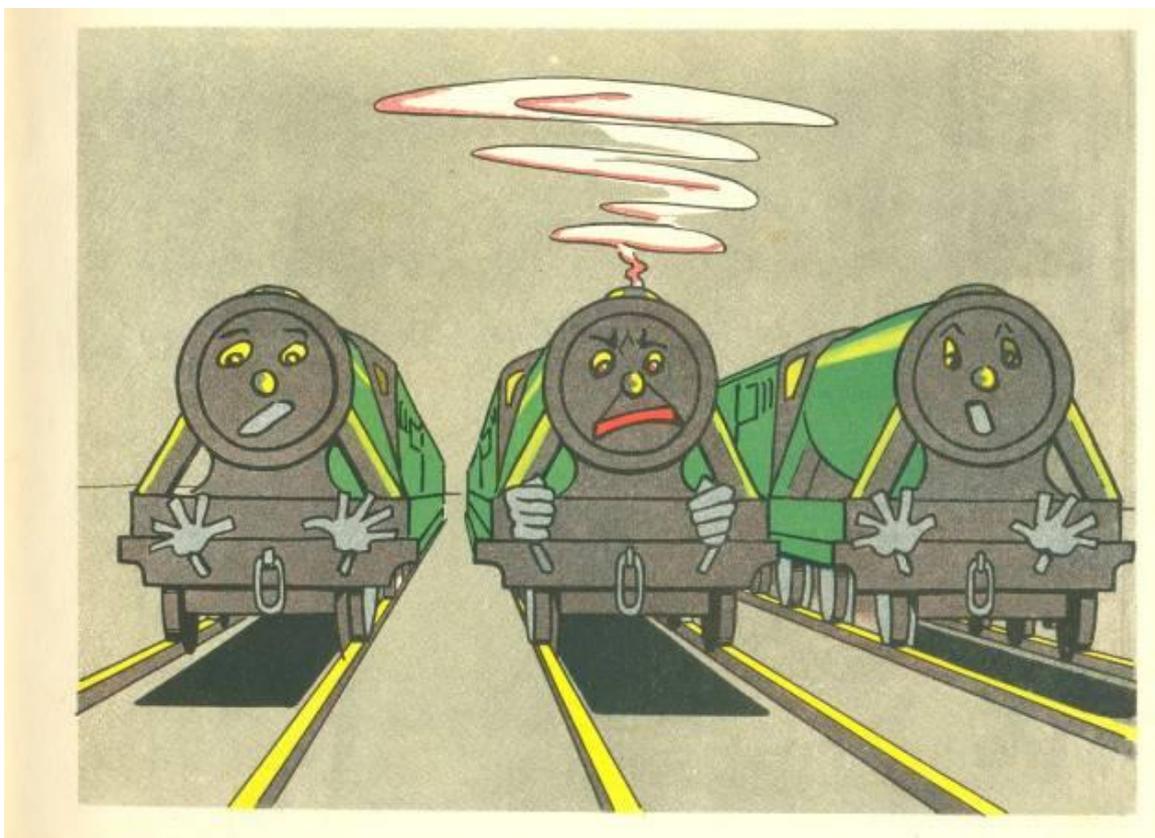
Der lächelnde „Fliegende Schotte“ nimmt seine Freunde, den Lokführer und den Heizer, in seine Pufferarme.



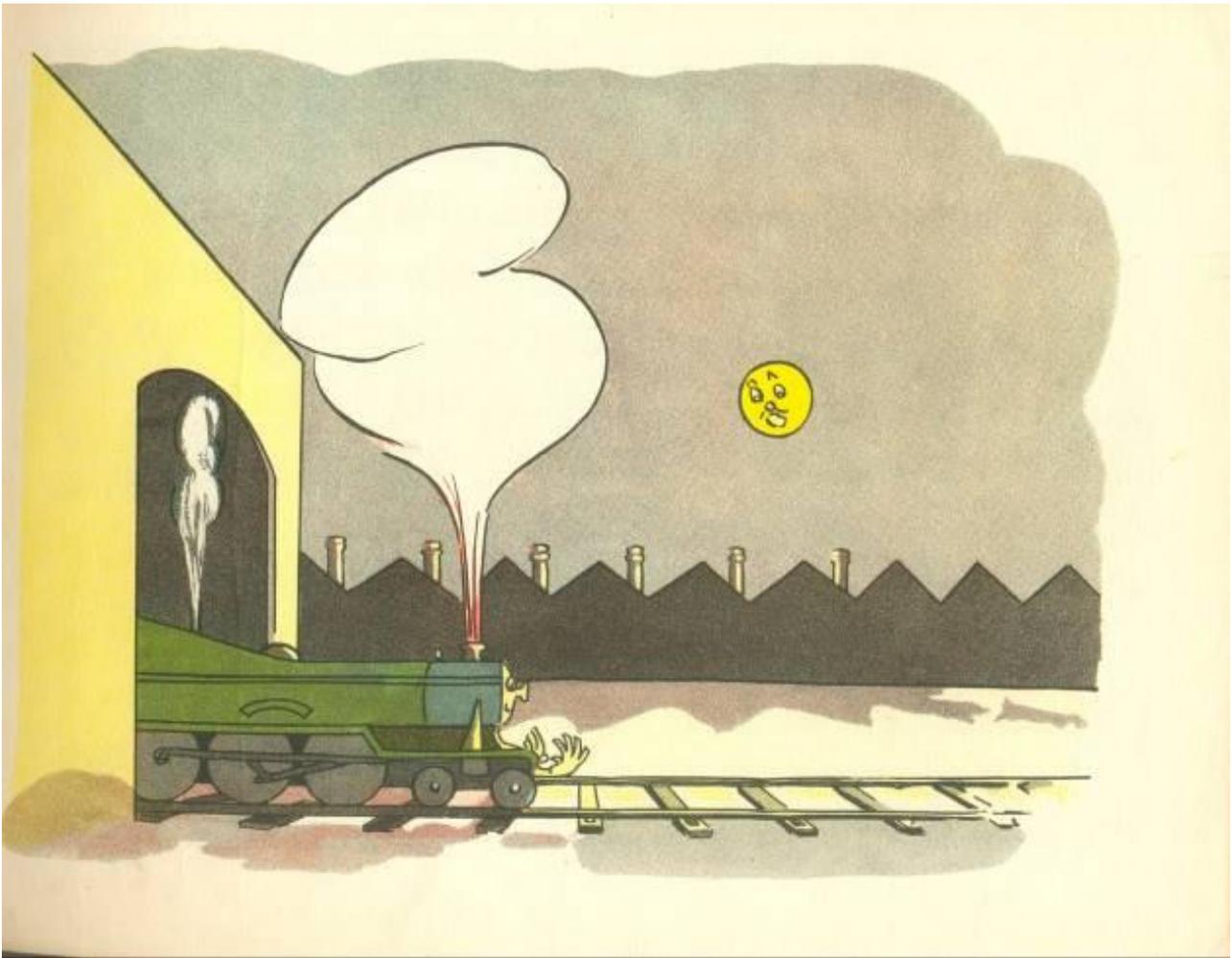
Als der „Fliegende Schotte“ noch recht jung war, hatte er es satt, schwere Reisezugwagen voller lauter Passagiere ziehen zu müssen.



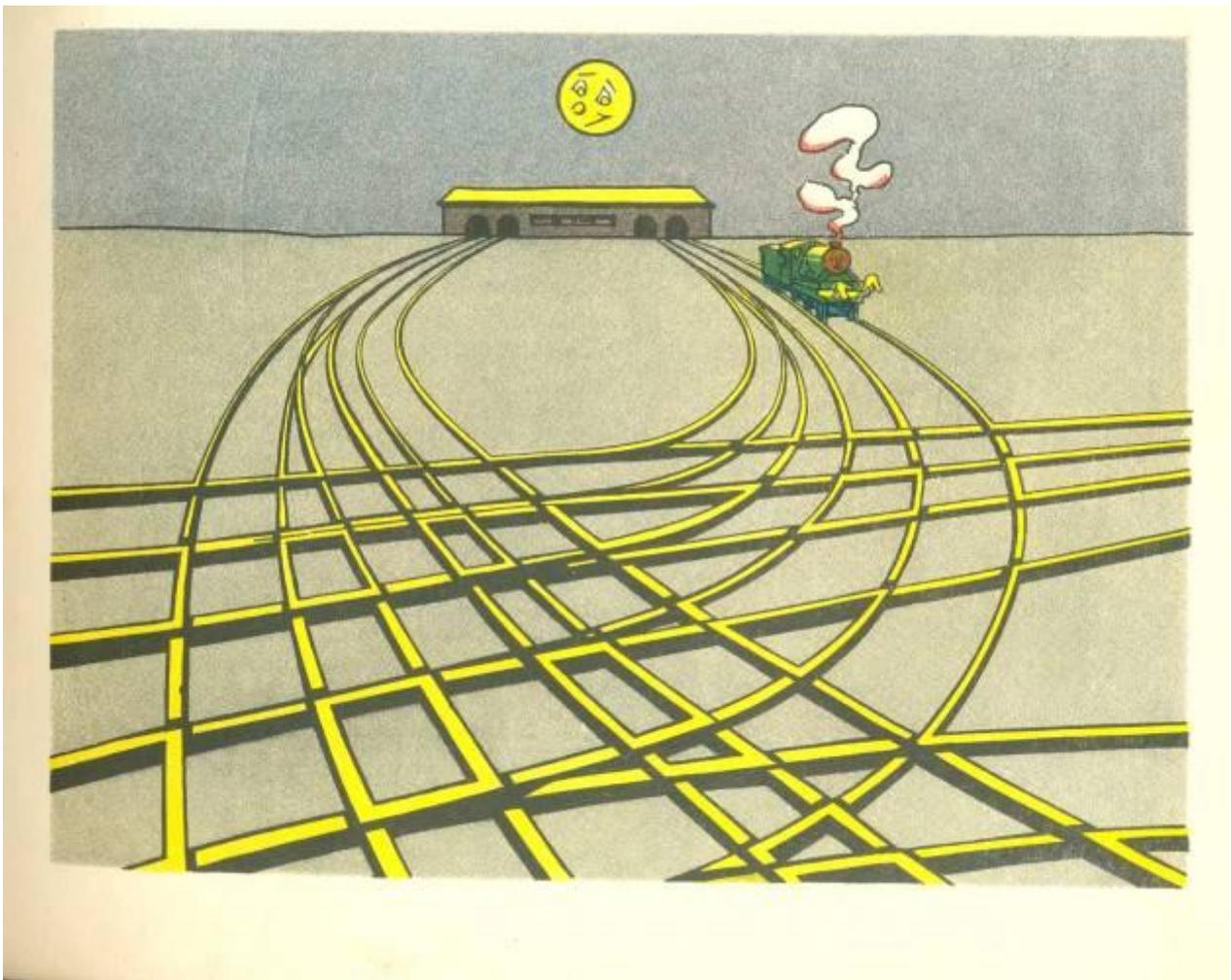
Eines Nachts, als sein Lokführer und sein Heizer ihn im Lokschuppen abgestellt und sein Feuer gelöscht hatten,



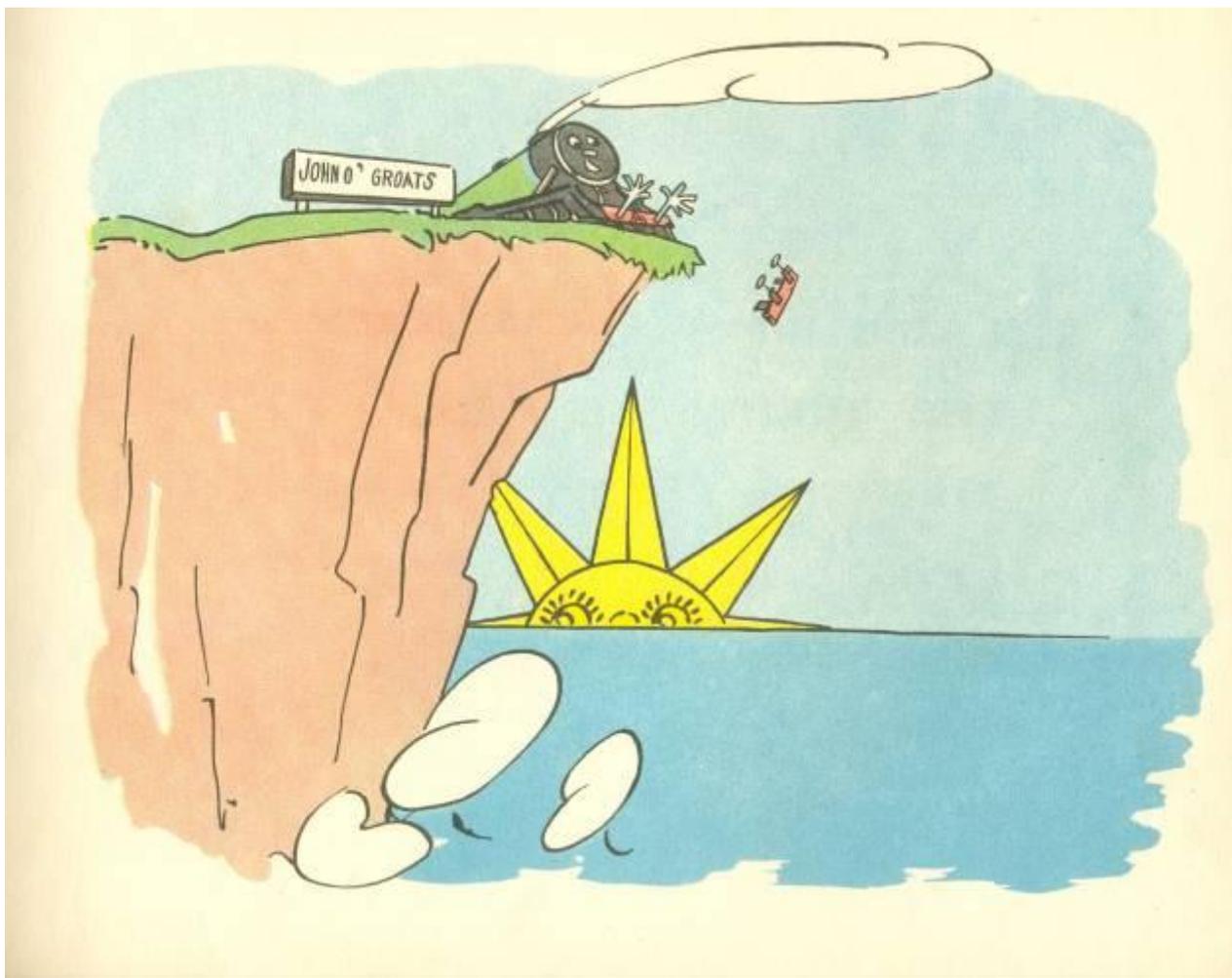
begann er, sich bei den anderen Loks bitter zu beklagen.



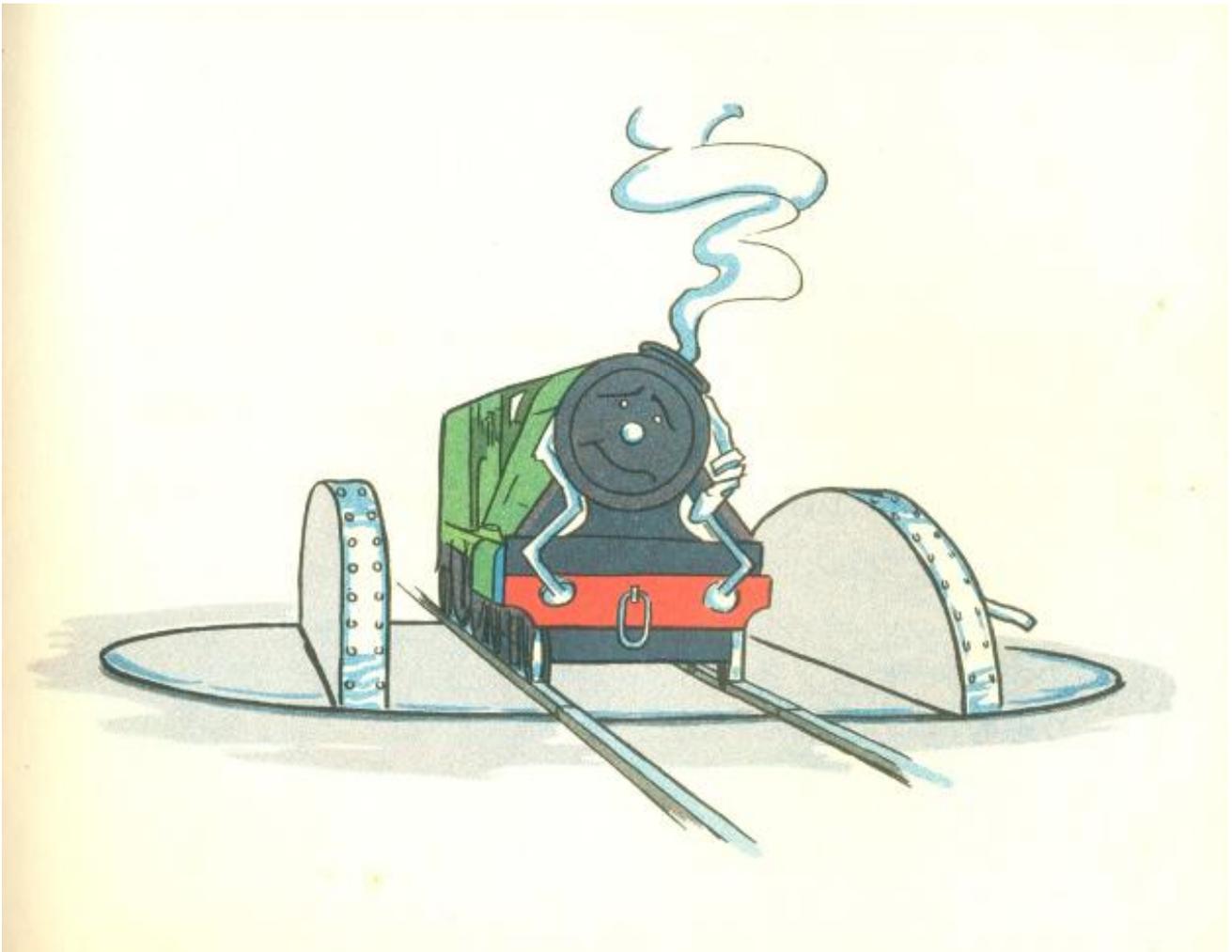
Die meisten antworteten, die Arbeit würde ihnen nichts ausmachen. Dies ärgerte ihn so sehr, daß sein Feuer heftig zu brennen begann; bald stand er wieder unter Dampf. Als er es nicht länger ertragen konnte, löste er seine Bremsen und rollte aus dem Schuppen.



Zunächst hatte er ein wenig Angst, aber der Mond schien hell und er konnte sehen, wie er durch die Weichen kam. Es war so einfach zu fahren, ohne Wagen ziehen zu müssen. Er nahm rasch Fahrt auf und bald eilte er so schnell durch die Nacht, daß eine Fahne aus Rauch und Funken alles war, was man sehen konnte.



Er hatte seine eigene Route gewählt, die ihn direkt in den Norden Schottlands führte, gegen Morgen war er in John O'Groats angekommen und konnte nun nicht mehr weiter.



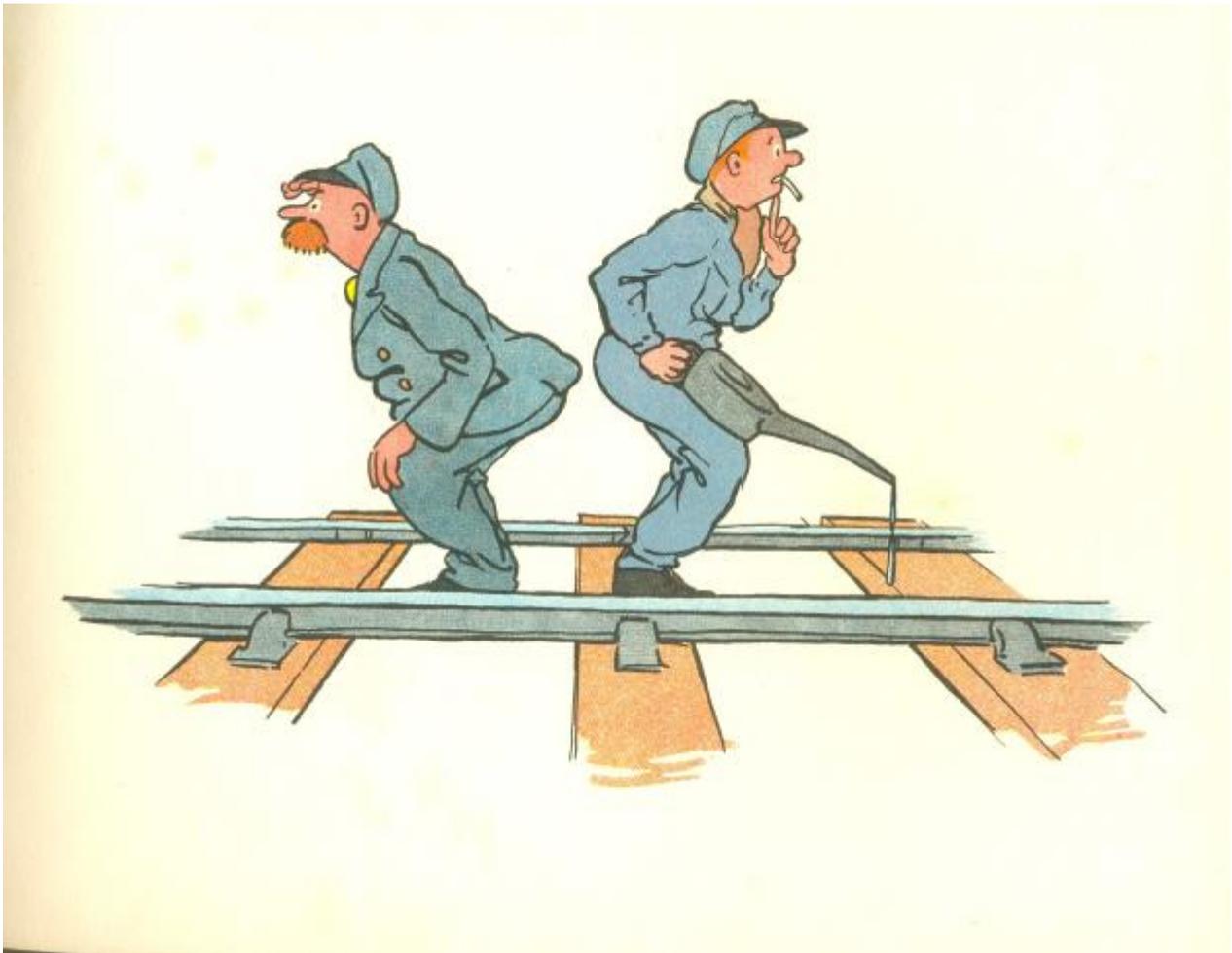
Nun fuhr er eigenständig vorsichtig auf die Drehscheibe, nur um herauszufinden, daß er nicht die geringste Ahnung hatte, wie diese funktionierte.



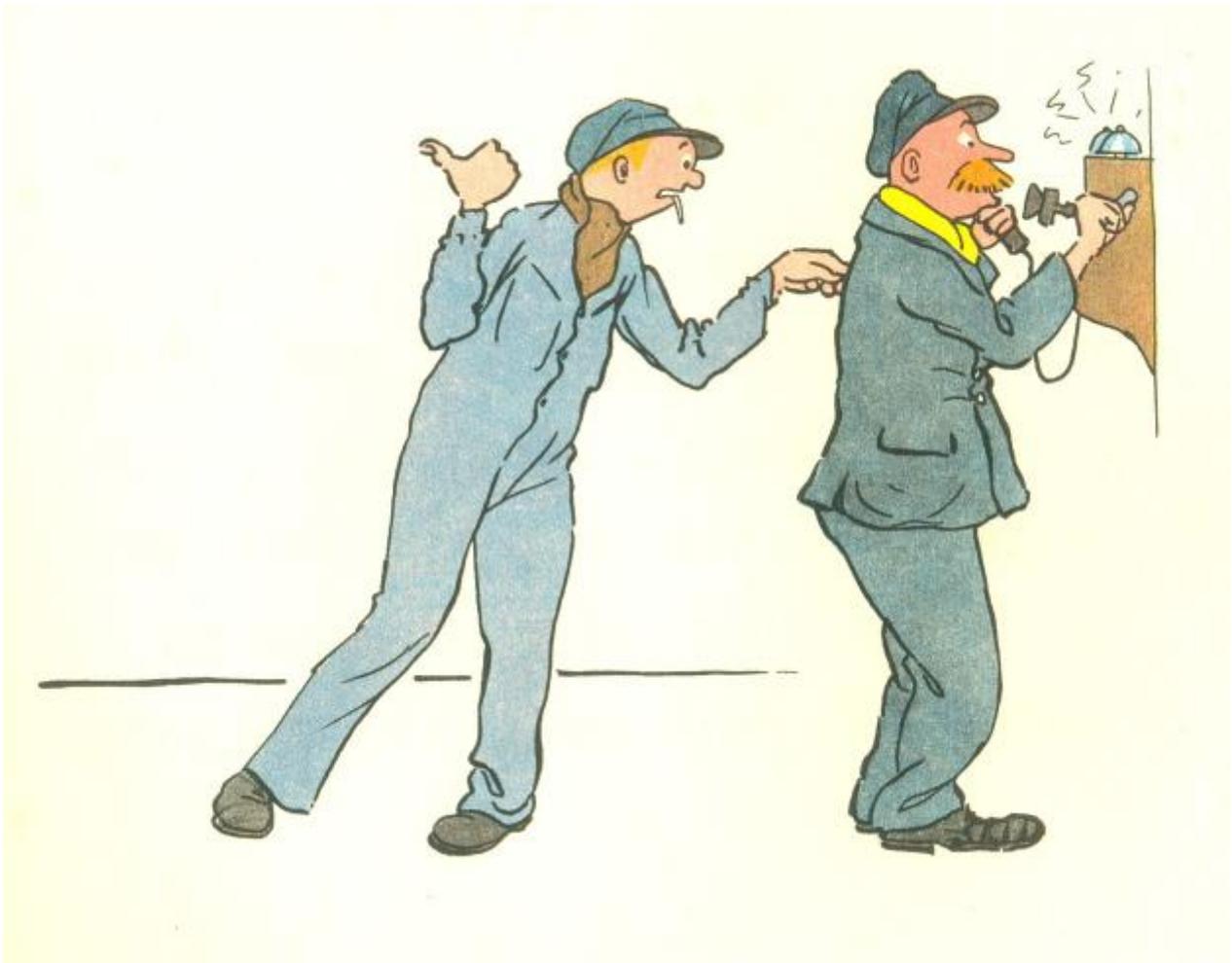
Als der Stationsvorsteher am nächsten Morgen kam, war er sehr überrascht, den Fliegenden Schotten auf seiner Drehscheibe stehen zu sehen.



Er telephonierte sofort nach London.



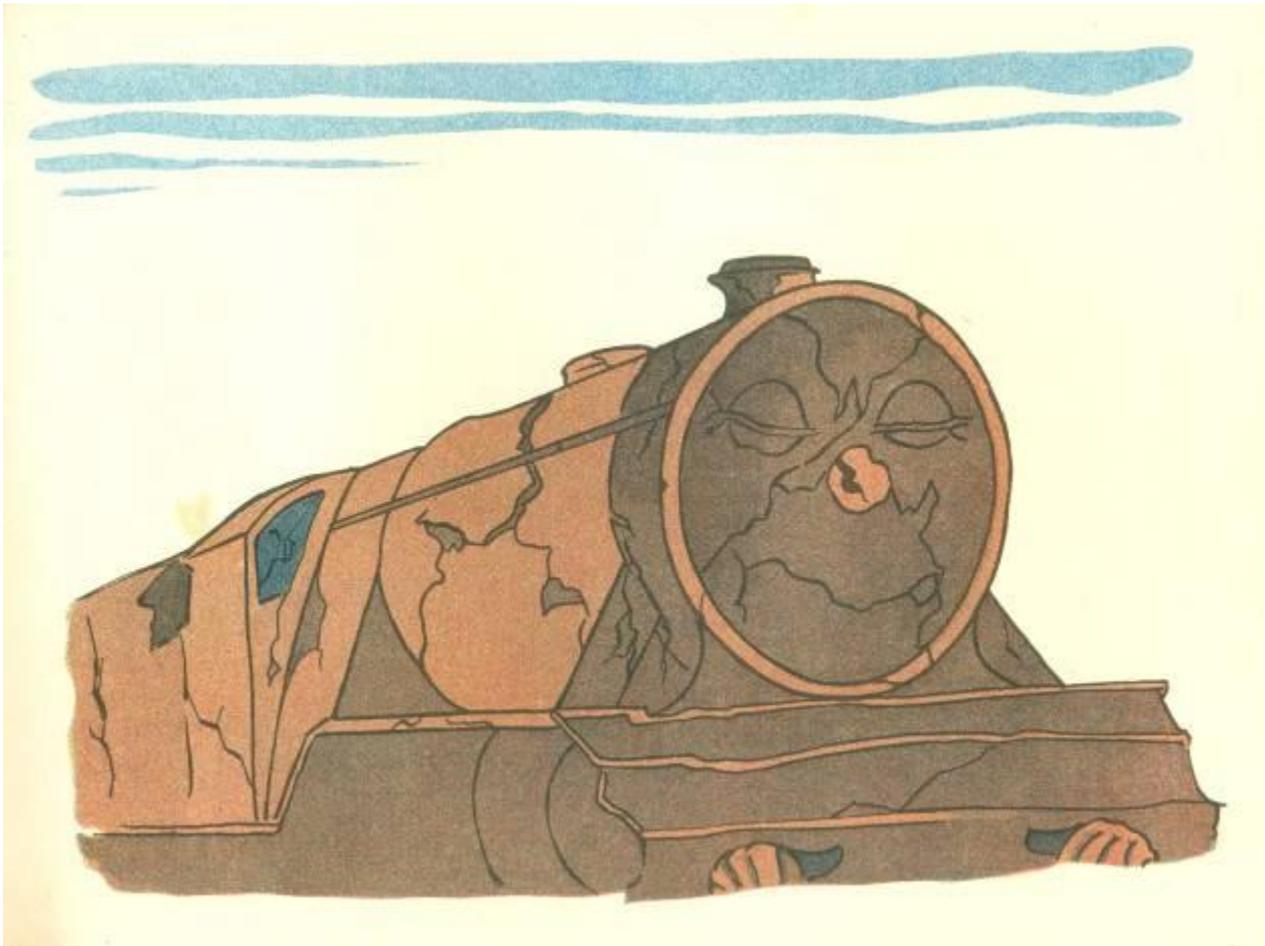
In der Zwischenzeit hatten Lokführer und Heizer des Fliegenden Schotten überall nach ihrer Lok Ausschau gehalten.



Als sie hörten, daß er in John O'Groats sei, sagten sie, daß er sogleich zurückkommen müsse. Aber der Fliegende Schotte hatte so viel Spaß an seiner Fahrt gehabt, daß er sich weigerte, zurückzukehren und jemals wieder Wagen zu ziehen.



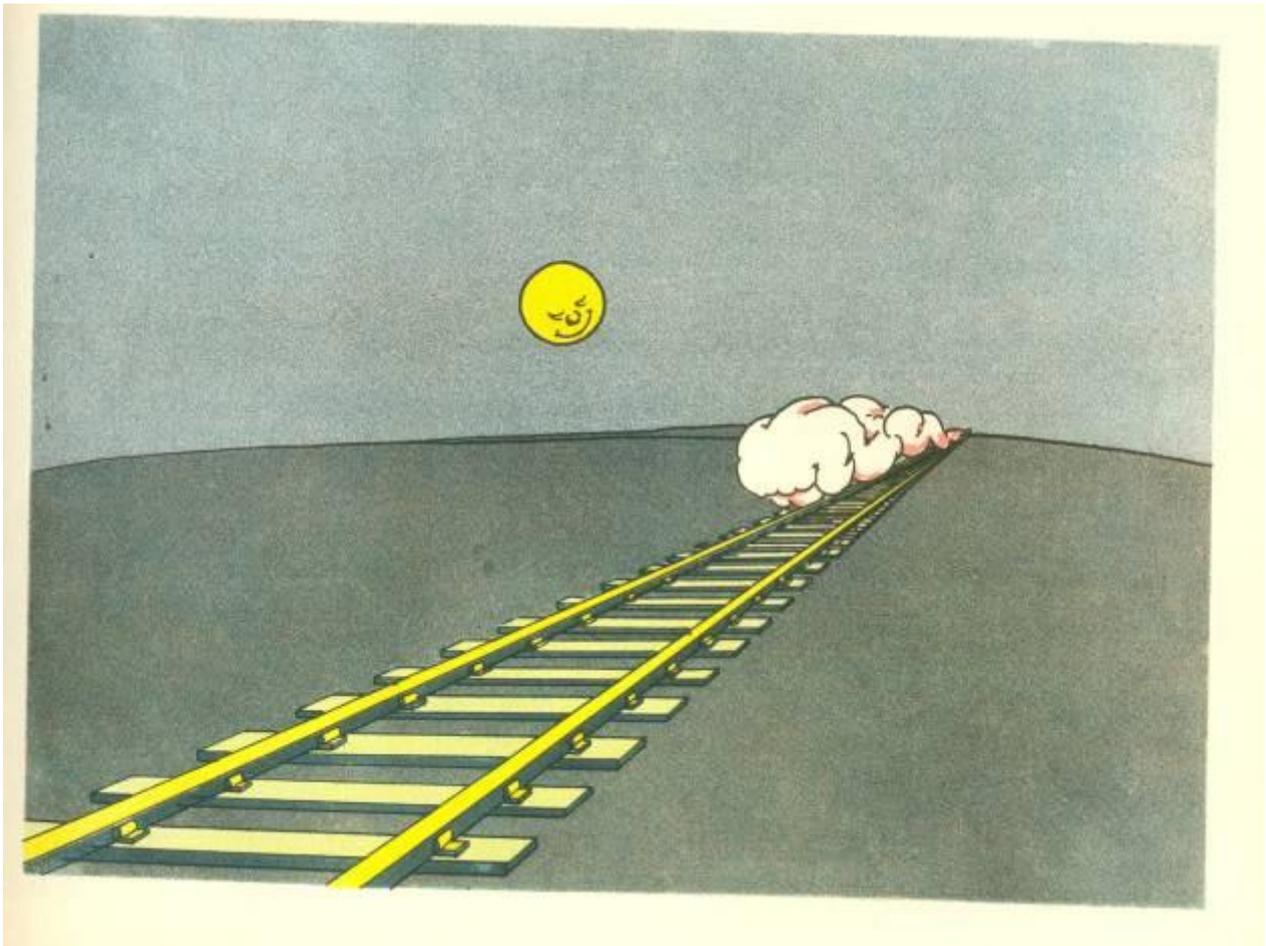
Lokführer und Heizer dachten eine lange Zeit darüber nach.



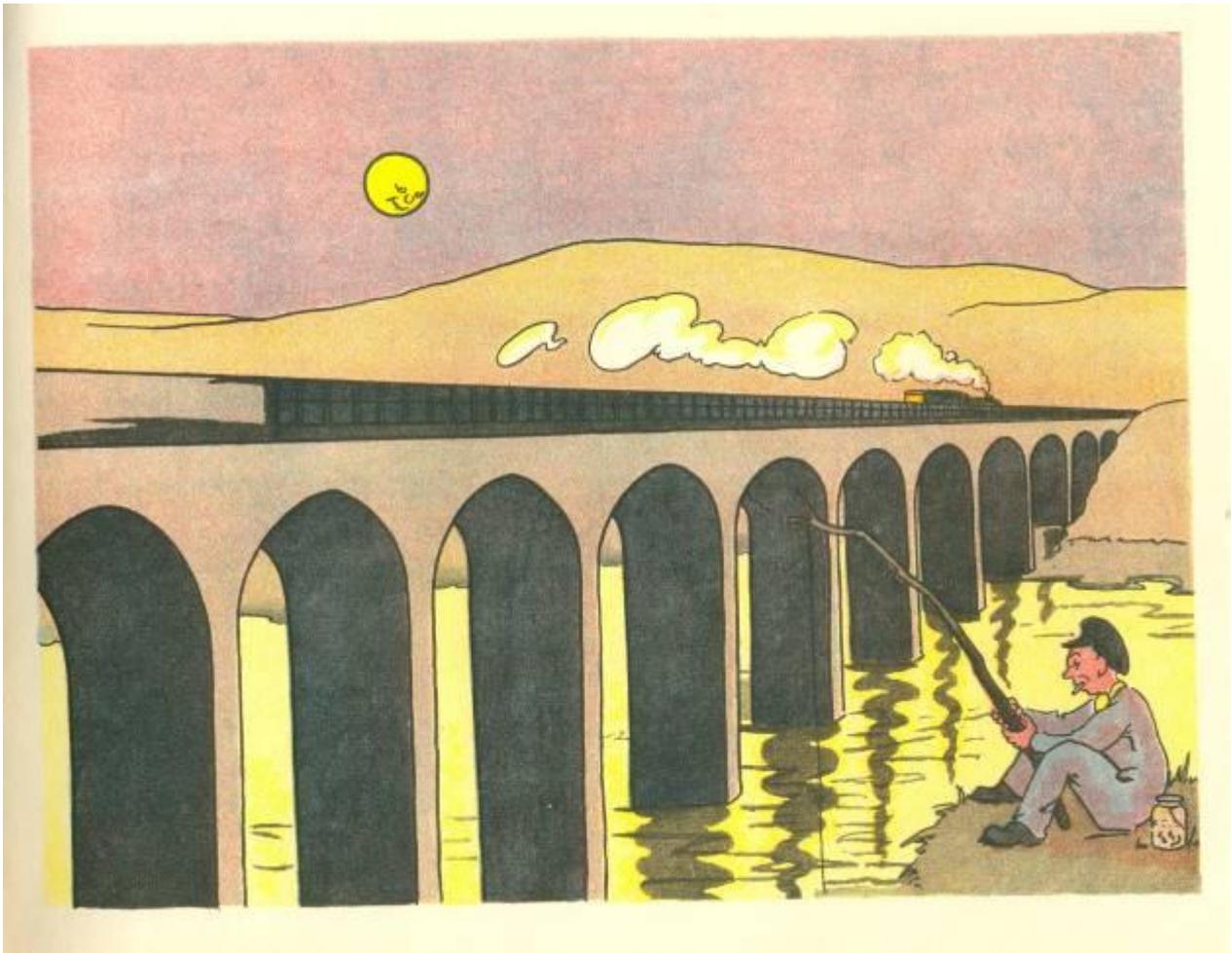
Für den Fall, daß er nicht mehr arbeiten wollte, faßten sie den Entschluß, niemand solle die Drehscheibe für ihn bedienen, und er bliebe dort so lange stehen, bis seine Farbe abgeplatzt und sein Kessel durchgerostet wäre.



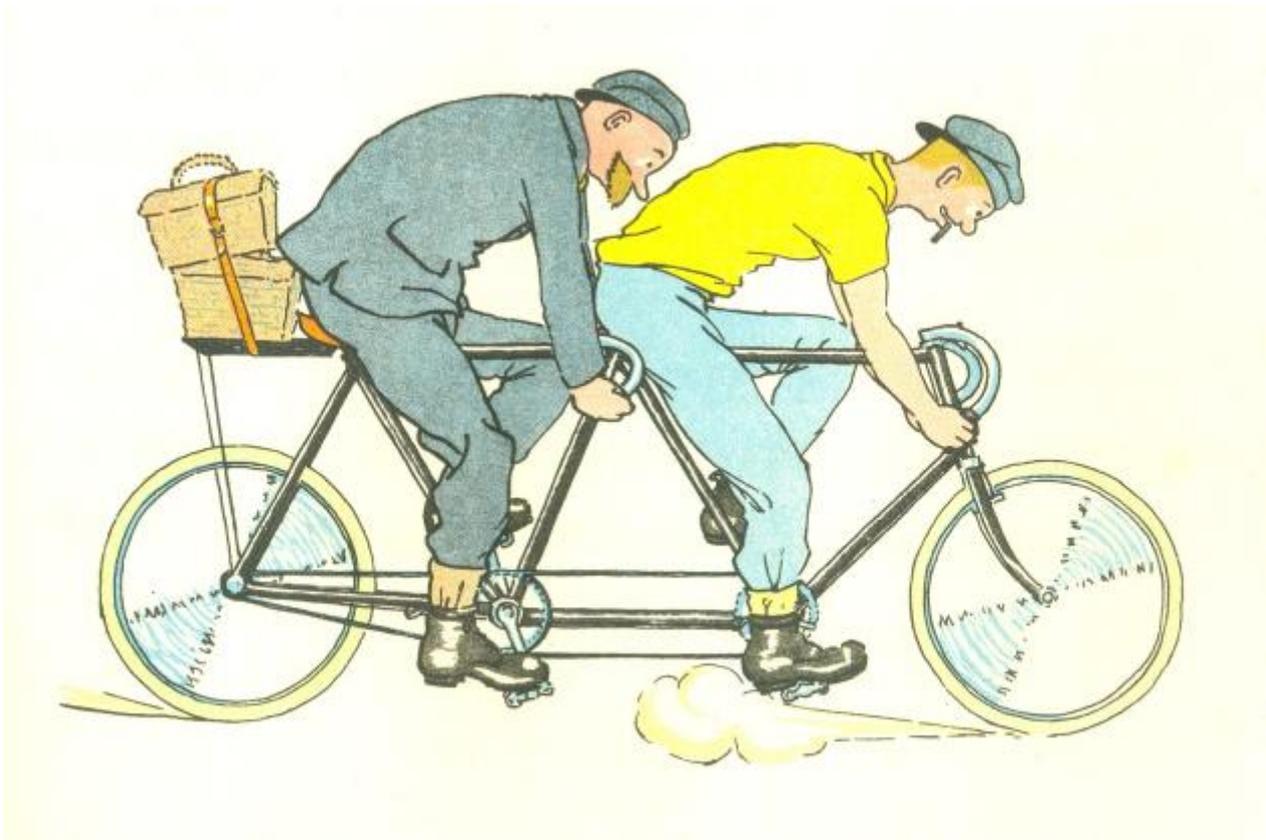
Nun war der Fliegende Schotte sehr stolz auf seine äußere Erscheinung. Er verlangte bereits danach, abgeölt und poliert zu werden nach seiner nächtlichen Fahrt, und er konnte den Gedanken kaum ertragen, alt und rostig zu werden. So hatte er es bald satt, auf der Drehscheibe zu stehen.



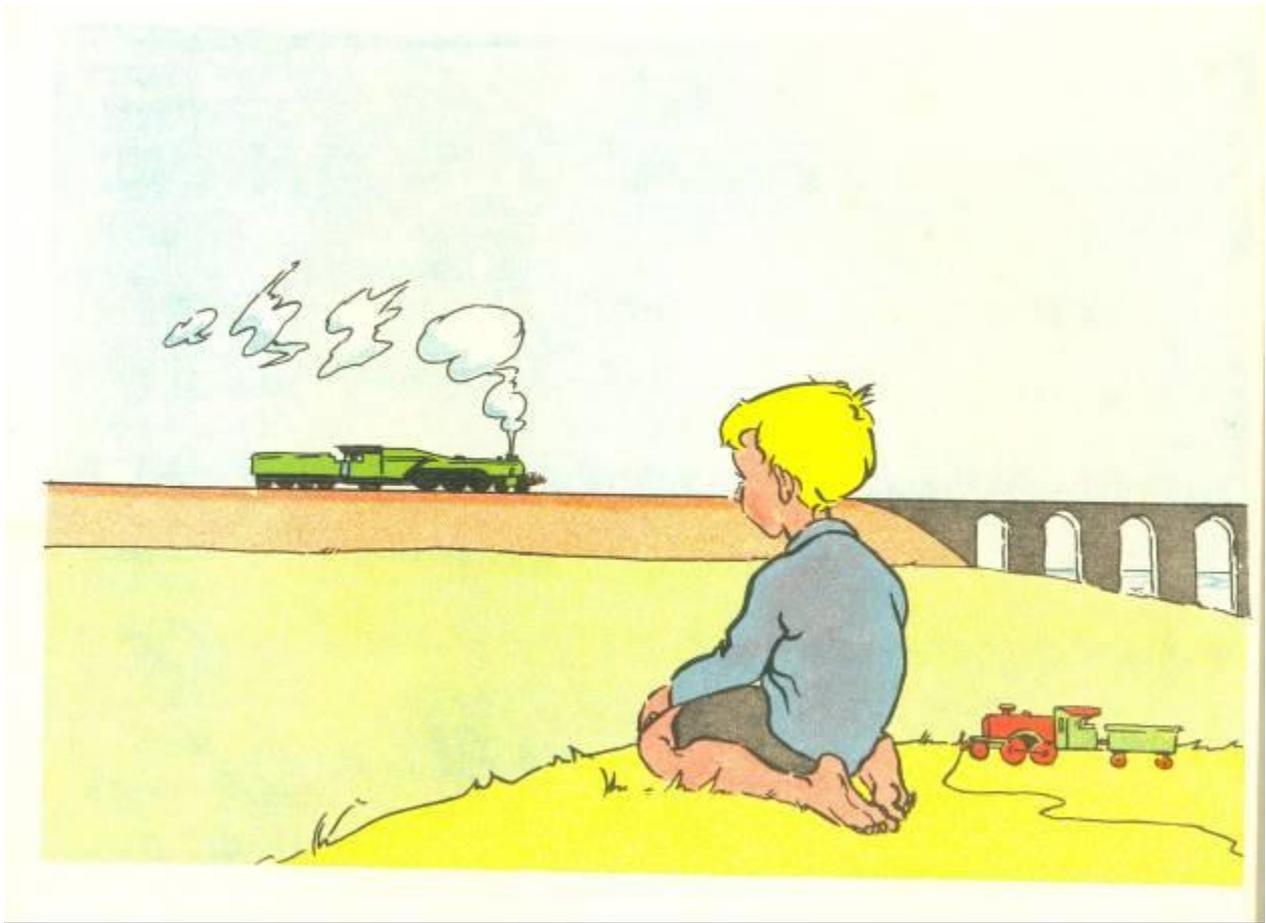
Zudem konnte er die blanken Schienen nicht vergessen, wie er auf ihnen im Mondlicht dahingeeilt war, und er wußte, daß er alles dafür geben würde, das zu wiederholen.



So traf er eine Vereinbarung mit seinem Lokführer und Heizer, zurückzukehren und für sie die großen Reisezugwagen zu ziehen - wenn sie kämen und ihn abholten.



Und wenn sie ihm eine freie Nacht pro Monat zugestehen würden, in der er ohne Wagen ziehen zu müssen auf der Strecke entlang eilen könnte. Sein Lokführer und sein Heizer stimmten zu, da sie ihn wirklich sehr schätzten.



Leider trafen die anderen Loks, als sie davon hörten, dieselbe Vereinbarung mit ihren Lokführern. Wann immer du also eine Lok ohne Zug herumfahren siehst, weißt du, daß Lokführer und Heizer sie nach ihrer Ausflugsnacht zurückholen werden.



Du siehst sie aber natürlich nie ohne ihre Wagen oder ihren Lokführer herumfahren, denn das tun sie nur in der Nacht.

Ein besonderer Fund

Eine antiquarische Buchmesse in Bristol bot die Gelegenheit zum Erwerb eines äußerst seltenen, undatierten Kinderbuches, wohl aus den 1930er Jahren. Spätere Recherche ergab, daß es in keinem Bibliothekskatalog zu finden ist. Auch über die Autorin und die Illustratoren ließ sich nichts in Erfahrung bringen. Nachforschungen des Direktors vom NRM in York erbrachten jedoch interessante Bezüge zu den Fantasy-Romanen „Harry Potter“ von JK Rowling sowie der Kinderbuchreihe „Thomas the Tank Engine“ von Reverend Wilbert Awdry.

Flying Scotsman, Harry Potter und Thomas the Tank Engine

Der weltberühmte Zug „The Flying Scotsman“ und seine gleichnamige Lokomotive waren die Inspiration für den „Hogwarts Express“ in den Harry Potter Romanen von Joanne K. Rowling. Zugleich gab sie einer Hexe mit „Doris Crockford“ den gleichen Namen wie den der Autorin des Kinderbuchs der 1930er Jahre über die Lokomotive „The Flying Scotsman“, die den gleichnamigen Zug London-Edinburgh beförderte. Crockford schrieb die Geschichte über die fiktiven Abenteuer der Lokomotive im fernen Norden Schottlands. Der Direktor des National Railway Museum Andrew McLean stieß auf diese Verbindung während seiner Recherchen für sein Buch „The Flying Scotsman: Speed, Style, Service“ zur Fertigstellung der £ 4,2 Millionen teuren Restaurierung der Lok. Der „Flying Scotsman“, der seit 1862 von Bahnhof King's Cross in London operierte, ging traditionell von Gleis 10 um 10 Uhr ab. Der Dampfbzug „Hogwarts Express“, der Harry und seine Mitschüler zur Hogwarts School of Witchcraft and Wizardry brachte, verließ die Station von Gleis 9 3/4 um 11 Uhr. McLean erklärte, die Parallelen seien kaum ein Zufall. Die Feststellung sei bemerkenswert, daß ein namentlich benannter Expresszug King's Cross von einem festgelegten Gleis zu einer festgelegten Zeit verläßt. Die Hexe trifft Harry in der Leaky Cauldron Kneipe in „Harry Potter und der Stein der Weisen“ während einer Reise nach London, als er sich auf sein erstes Schuljahr in Hogwarts vorbereitete. Rowling schrieb zudem auf ihrer Pottermore-Website über die „sehr persönliche Beziehung“ zu King's Cross Station, da ihre Eltern sich in einem Zug begegneten, der von dort nach

Schottland verkehrte. Crockfords Buch, das 1937 auf dem Höhepunkt des Ruhmes des Flying Scotsman veröffentlicht wurde, erzählt, wie sich die Lokomotive entscheidet, nach Norden von Edinburgh nach John O'Groats ohne ihren Lokführer oder Heizer zu fahren. Als die Lok das Ende der Strecke erreicht, fürchtet sie, dort verrostet zu müssen, da sie nicht in der Lage ist, die Drehscheibe in Gang zu setzen und zu wenden, aber sie wird schließlich aufgespürt und in Sicherheit gebracht. McLean entdeckte die Verbindung mit Harry Potter, nachdem das National Railway Museum ein seltenes Exemplar des Buches erworben hatte. Er meinte, daß die Illustrationen, die die Lokomotive mit einem Gesicht zeigten, auch die Eisenbahnreihe des Reverend Wilbert Awdry für „Thomas the Tank Engine“ beeinflußt haben könnten, die erst acht Jahre später veröffentlicht wurde. In einem Band der Serie von 1968, „Enterprising Engines“, besucht „Flying Scotsman“ seinen fiktiven Bruder, Gordon the Big Engine. McLean geht davon aus, daß Awdry Crockfords Buch gekannt hat.

Die wechselvolle Geschichte des Flying Scotsman

Die Lok „Flying Scotsman“ mit der Nummer 4472 (ursprünglich 1472, 103 und 60103) wurde nach Plänen von Sir Nigel Gresley bei den Doncaster Works gebaut.

Flying Scotsman, eine 2'C1'-Lok der LNER-Baureihe A3, ist der letzte von „Gordons“ Brüdern. Er hält den Rekord für die erste Lok, die offiziell mit 100 mp/h verkehrte und für den längsten Non-Stop-Lauf einer Dampflokomotive - 631 Kilometer non-stop zwischen London und Edinburgh in acht Stunden.

Flying Scotsman wurde 1923 fertiggestellt, der Bau wurde unter der Schirmherrschaft der Great Northern Railway begonnen. Er wurde als A1-Lok gebaut, zunächst mit der Nummer 1472. Flying Scotsman war ein Flaggschiff für die LNER. Er vertrat die Gesellschaft auf der britischen Empire-Ausstellung in Wembley in den Jahren 1924 und 1925. Zu dieser Zeit erhielt er seinen Namen und die neue Nummer von 4472. Von da an wurde er häufig für Werbezwecke verwendet.

Mit entsprechend modifizierter Schiebersteuerung war er einer von fünf Gresley-Pazifiks, die ausgewählt wurden, um den prestigeträchtigen Non-Stop-Flying Scotsman-Zug von London nach Edinburgh und den Eröffnungszug am 1.

Mai 1928 zu befördern. Hierbei liefen die Lokomotiven mit einer neuen Version des großen vierachsigen Tenders, der neun Tonnen Kohle faßte. Damit und mit der Einrichtung für das Wassernehmen aus dem Trog-System war es möglich, die 631 Kilometer von London nach Edinburgh in acht Stunden non-stop zu fahren. In den Tender war ein Korridor eingebaut, der als Verbindung zwischen Führerstand und Zug den Wechsel des Lokpersonals während der Fahrt ermöglichte. Im folgenden Jahr erschien er im Film „The Flying Scotsman“.

Am 30. November 1934 wurde er mit einem leichten Testzug die erste Dampflokomotive, die offiziell mit 100 mp/h aufgenommen wurde und sich einen Platz im Geschwindigkeitsrekord für Schienenfahrzeuge verdiente. Am 22. August 1928 erschien eine verbesserte Version dieses Pazifik-Typs A3; ältere A1-Lokomotiven wurden später entsprechend umgebaut. Am 25. April 1945 wurden A1-Lokomotiven, die noch nicht umgebaut wurden, zu A10 umgenummert. Dazu gehörte Flying Scotsman, der am 4. Januar 1947 als A3 mit einem längeren Dom auf dem Kessel („Banjo“), den er bis heute trägt, Doncaster Works verließ. Zu diesem Zeitpunkt trug er die No. 103 nach Edward Thompsons umfangreichem Umnummerierungsschema für die LNER, dann 60103 ab dem 1. Januar 1948 nach der Verstaatlichung der britischen Eisenbahnen, als allen LNER-Lokomotivnummern 60000 vorangestellt wurden. Zwischen dem 5. Juni 1950 und dem 4. Juli 1954 und dem 26. Dezember 1954 und 1. September 1957 gehörte er zum Betriebswerk Leicester Central bei der Great Central Railway und führte Züge von Nottingham Victoria nach London Marylebone über Leicester Central und zog einen der letzten Züge auf dieser Strecke vor ihrer Stilllegung. Alle A3-Pazifics wurden anschließend mit einem doppelten Kylchap-Schornstein ausgestattet, um Leistung und Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Dies verursachte weiche Auspuffgeräusche und eine Rauchfahne, welche die Sicht des Lokführers beeinträchtigte. Eine Abhilfe dafür fand sich in den typisch deutschen Windleitblechen, die ab 1960 angebracht wurden, was die Erscheinungsweise der Lok veränderte, aber das Problem erfolgreich gelöst hat.

Flying Scotsman erscheint auch bei Thomas the Tank Engine

Flying Scotsman kam auf die fiktive Insel Sodor 1967/68, um seinen einzigen überlebenden Bruder „Gordon“ aufzumuntern. Er hatte zwei Tender zu der Zeit,

als er ankam, was die Lok „Henry“ zur Eifersucht veranlaßte. Während seines Besuchs kam er gut mit den meisten Maschinen des Fat Controller zurecht und übernahm den „Limited“-Zug. Der Fat Controller kündigte an, daß die Dampflokomotiven weiterhin auf der Eisenbahn arbeiten würden, genau im Jahre des Dampfendes bei den British Railways.

Museale Erhaltung

60103 beendete seinen Dienst bei den britischen Eisenbahnen im Jahre 1963 und sollte zunächst verschrottet werden. Er wurde jedoch zur musealen Erhaltung an Alan Pegler verkauft, der die Lok so genau wie möglich im ursprünglichen LNER Zustand wiederhergestellt hat. Er beförderte dann eine Reihe von Sonderzügen, darunter einen Non-Stop-Lauf London-Edinburgh im Jahr 1968, dem Jahr, als die Dampftraktion offiziell bei BR endete. Da die Bewässerungsanlagen für Lokomotiven bereits verschwunden waren, wurde ein zweiter vierachsiger Tender als Hilfswassertank angepaßt. 1969 befand sich Flying Scotsman auf einer Promotion-Tour in den USA, wo er mit Kuhfänger, einem starken Scheinwerfer, einer Glocke, Luftbremsen und amerikanischer Kupplung ausgestattet wurde. Die Reise war zunächst ein Erfolg, aber als Peglers Hintermänner ihre Unterstützung aufkündigten, verlor er eine Menge Geld und war schließlich 1972 endgültig bankrott. Man fürchtete um die Zukunft des Flying Scotsman und spekulierte, er könnte in Amerika bleiben müssen oder sogar verschrottet werden. Glücklicherweise sprang William McAlpine im Januar 1973 in der letzten Minute ein und ließ ihn reparieren und repatriieren.

1988 reiste die Lok nach Australien, um an den zweihundertjährigen Feierlichkeiten des Landes teilzunehmen. Dort setzte sie einen weiteren Rekord, fuhr 442 Meilen von Parkes bis Broken Hill non-stop, die längste je aufgezeichnete Fahrt einer Dampflokomotive. Die Geschichte von Flying Scotsman war weiterhin ein Auf und Ab. 1995 war er in Einzelteile zerlegt im Southall Depot in West London und seine Zukunft war ungewiß aufgrund der Kosten für die Restaurierung und Neuausstattung, um die strengen Standards für den Hauptstreckenbetrieb zu erfüllen. Die Rettung kam 1996, als Dr. Tony Marchington ihn kaufte und ihn zu einem Preis von etwa 750.000 £ wieder in Betriebszustand bringen ließ. 2004 wurde Flying Scotsman wegen

Steuerschulden seiner Eigentumsgesellschaft zum Verkauf angeboten. Nach einer weitreichenden Kampagne wurde er im April vom Nationalen Eisenbahnmuseum in York gekauft und ist nun Teil der nationalen Sammlung. Seit 2006 wurde Flying Scotsman beim NRM überholt. Die Reparatur dauerte viel länger als ursprünglich angenommen wegen der Entscheidung des National Railway Museum, den „Ersatz“ A3-Typ Kessel des Flying Scotsman wieder aufzubauen statt des A4-Kessels, mit dem er zwischen 1996 und 1999 ausgerüstet war. Im Februar 2011 näherte sich Flying Scotsman schließlich dem Ende seiner umfangreichen und teuren Überholung, als sein Kessel seine Dampfprobe bestand. Nach der Fertigstellung in den Workshops der East Lancashire Railway in Bury wurde er neu lackiert im Schwarz der Kriegszeit mit zwei Nummern „103“ und „502“ und stand im National Railway Museum bei der Präsentation für die Öffentlichkeit am 27. Mai 2011 auf der Drehscheibe der großen Halle. Als Flying Scotsman nach Bury zurückkehrte, wurden Risse im Rahmen entdeckt. Dieser erneute Rückschlag bedeutete, daß Flying Scotsman noch nicht wieder unter Dampf stand, wie es für den April 2012 ursprünglich geplant war. Leider verstarb in der Zeit der Untersuchungen Tony Marchington, Flying Scotsman's dritter Besitzer (1996-2004) im Alter von nur 55 Jahren am 16. Oktober 2011. Ebenfalls verstarb Alan Pegler, der erste Besitzer (1963-1969), am 18. März 2012. Heftige Debatten wurden darüber geführt, ob Flying Scotsman mit einfachem oder Doppel-Schornstein in Betrieb gehen sollte und in welcher Farbgebung. Am 23. Januar 2015 gab das National Railway Museum bekannt, daß die Windleitbleche und der Doppelschornstein beibehalten werden sollen und die Lokomotive wieder den grünen Anstrich tragen soll, damit sie möglichst historisch richtig in dem Zustand, in dem sie die Nummer 60103 trug, präsentiert werden kann.

©P. Dr. Daniel Hörnemann