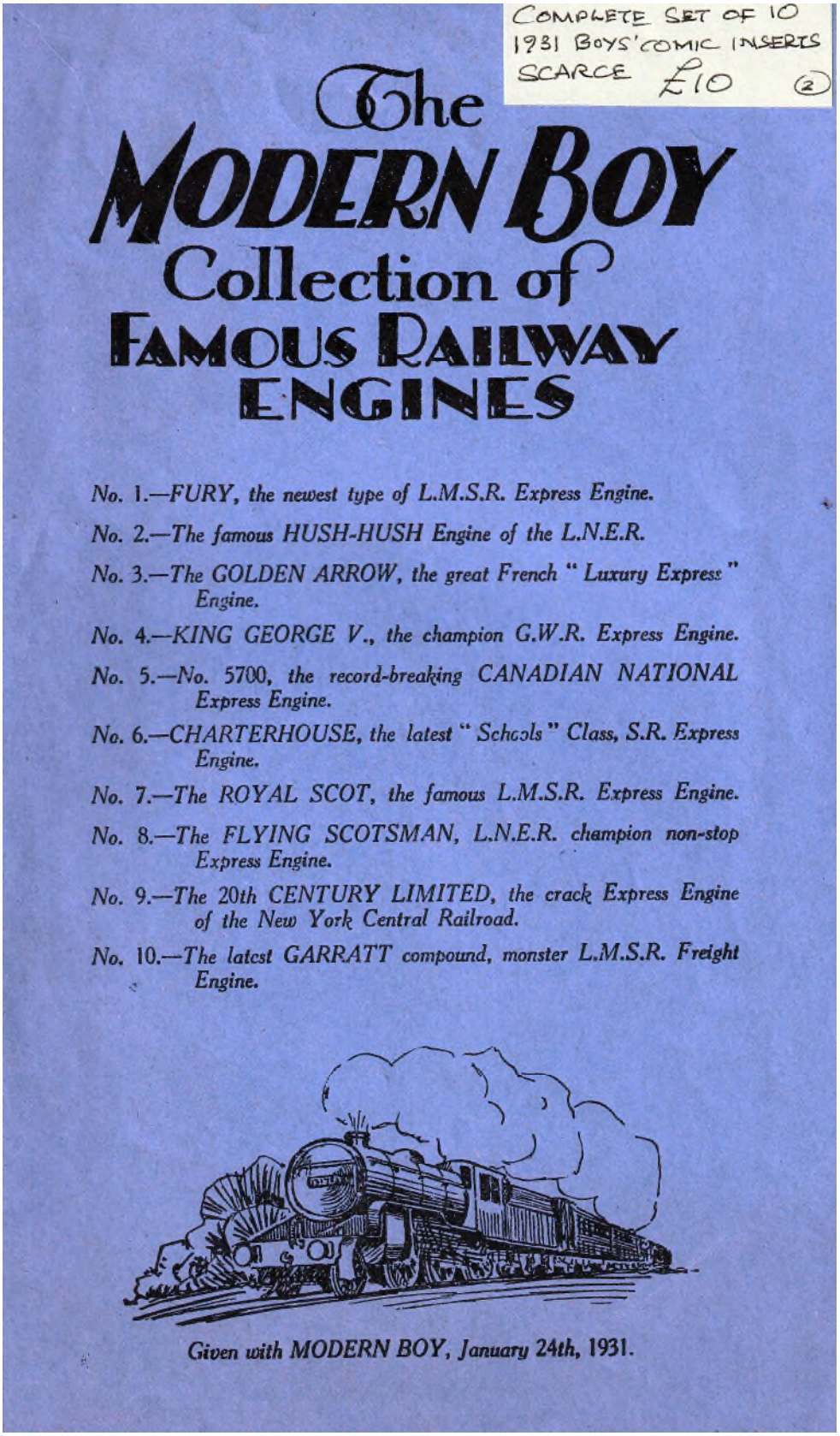
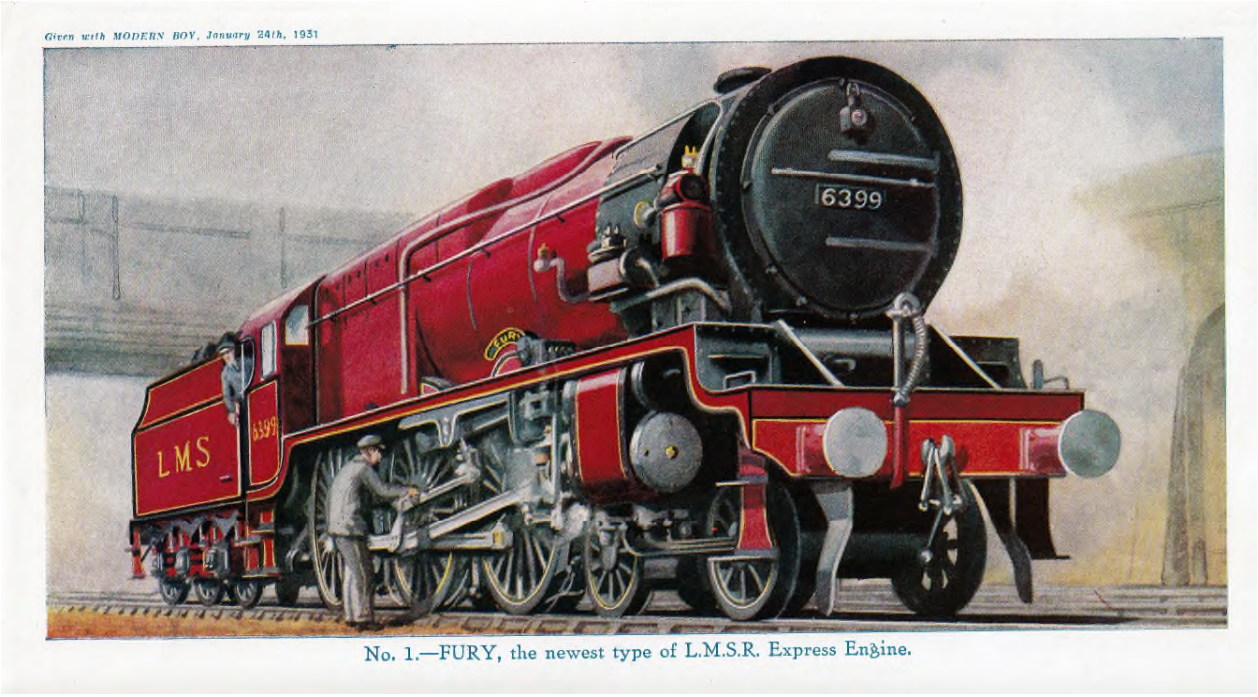


Die reine Jungenzeitschrift **„The Modern Boy"** wurde von Amalgamated Press zwischen 1928 und 1939 herausgegeben. Insgesamt erschienen 610 Ausgaben. Das erste Heft kostete am 11.02.1928 2d (2 alte Pence, damals umfaßte das britische Pfund 240 Pence). Ab 1938 hieß die Zeitschrift „Modern Boy" und erschien bis zum

14.10.1939, als die Produktion aufgrund der kriegsbedingten Papierknappheit eingestellt wurde. Einer der Hauptautoren des Magazins war Captain W.E. Johns, der als Schöpfer des Abenteurers und Piloten „Biggles" bekannt wurde. Johns malte zunächst das Titelbild für die Ausgabe 98 und reichte später weitere Bilder und Artikel ein. Sein erster signierter Artikel wurde in Ausgabe 148 (vom 06.12.1930) veröffentlicht. Es gibt keine Signatur des Künstlers auf den Lokomotivtafeln, aber der Stil des Bildes erinnert stark an zeitgenössische Zigarettenbilder. Ab Heft 257 wurden Johns' „Biggles"-Geschichten veröffentlicht, die in vielen Heften bis zur Einstellung der Veröffentlichung im Jahr 1939 erschienen. Zunächst wurden alle Einzelgeschichten aus dem ersten Biggles-Heft („The Camels Are Coming") veröffentlicht, schließlich wurden Johns' neue Bücher erstmals in „The Modern Boy" veröffentlicht. In dieser Zeitschrift erschienen ab 24.01.1931 wöchentlich als Beilage zehn kleine Farbtafeln mit Dampflokomotiven als **„The Modern Boy Collection of Famous Railway Engines"**.

Diese Farbtafeln enthalten zwei Raritäten, die einzige Farbabbildung, die je von der experimentellen Hochdruck-Dampflokomotive „Fury" der LMS zu sehen war, und die LNER-Lok mit dem Spitznamen „Hush-Hush", Nr. 10.000 in grüner LNER-Lackierung, statt wie gewöhnlich in grau dargestellt.

„Fury" war eine komplexe Maschine mit drei Kesseln, die mit bis zu 1.800 psi arbeiteten und auf einem dreizylindrigen „Royal Scot"-Fahrgestell montiert waren. Bei der Erprobung am 10. Februar 1930 kam es zu einer Explosion, bei der ein Techniker auf dem Führerstand ums Leben kam. Bei weiteren Tests nach der Reparatur wurde festgestellt, dass die Lokomotive mehr Kilometer im Schlepptau zurücklegte als im Zugverkehr. Sie wurde schließlich zu einer Standardlokomotive der „Royal Scot"-Baureihe umgebaut.



Nr.1 „Fury" - neueste Schnellzuglok der LMS

Die Lok Nr. **6399** „Fury" der London Midland and Scottish Railway (LMS) war eine erfolglose britische Versuchs-Personenschnellzuglokomotive. Ziel war es, durch den Einsatz von Hochdruckdampf, der thermodynamisch effizienter ist als Niederdruckdampf, Kraftstoff zu sparen. Die 1929 von der NBL (North British Locomotive Company) in Glasgow gebaute Lokomotive war eine von mehreren Dampflokomotiven, die auf der Suche nach der „Superpower Steam" weltweit gebaut wurden. Die Lokomotive war ein Gemeinschaftsunternehmen der London, Midland and Scottish Railway (LMS) mit Henry Fowler als Chief Mechanical Engineer (C.M.E.) und The Superheater Company, wobei letztere für den Bau des komplexen, dreistufigen Kessels auf Schmidt-Basis verantwortlich war. Für diesen Kessel schmiedete John Brown & Company aus Sheffield die spezielle Hochdrucktrommel aus einer Nickelstahllegierung, viele Kesselbeschläge wurden aus Deutschland importiert, ansonsten erfolgte die gesamte Herstellung durch die NBL. Lok **6170** wurde 1935 unter Verwendung des Rahmens der erfolglosen experimentellen Hochdruck-Verbundlokomotive 6399 „Fury" gebaut. Der Schmidt-Henschel-Kessel wurde durch einen von William Stanier entworfenen Kegelkessel ersetzt, zudem wurden eine neue Rauchkammer und ein neuer Innenzylinder eingebaut. Nach der Verstaatlichung im Jahr 1948 wurde 6170 in 46170 umnumeriert. Sie wurde 1962 ausgemustert und anschließend verschrottet.

Nr.2 Die berühmte „Hush-Hush"-Lok der LNER

Die Lok W1 No. **10000** der London North Eastern Railway (wegen der Geheimhaltung auch als Hush-Hush bekannt) war eine Versuchsdampflokomotive mit einem Hochdruck-Wasserrohrkessel. Nigel Gresley war von den Ergebnissen des Einsatzes von Hochdruckdampf in der Schiffahrt beeindruckt und wandte sich daher 1924 an Harold Yarrow von der Schiffswerft und Kesselbaufirma Yarrow & Company in Glasgow, um einen geeigneten Kessel für eine Lokomotive zu entwerfen, der auf Yarrows Entwurf basierte. No. 10000 hat nie einen eigenen Namen getragen.

Bei den British Railways erhielt sie die No. 60700. Am 1. September 1955 brach kurz nach der Abfahrt aus Peterborough der Rahmen des vorderen Drehgestells. Die Lok entgleiste bei einer Geschwindigkeit von 20 Meilen pro Stunde (32 km/h) bei Westwood Junction. Sie wurde geborgen und repariert.

No. 60700 wurde am 1. Juni 1959 ausgemustert und noch im selben Jahr in den Doncaster Works verschrottet. Ihr Korridor-Tender Nr. 5484 fährt noch mit Lok 4488 „Union of South Africa".

Nr.3 The Golden Arrow, die großartige französische Expreßzuglok

Die grüne 2'C1´-Lok der Chemin de Fer du Nord führt den „**Golden Arrow**", einen Luxus-Schnellzug.

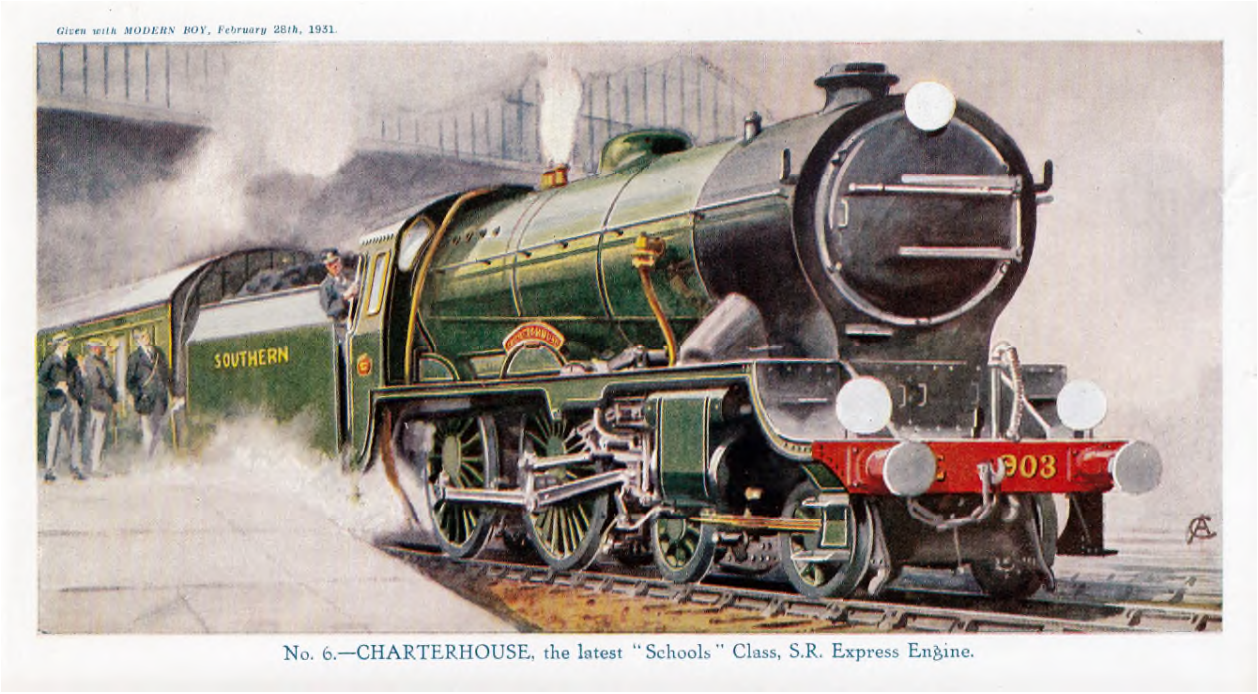
Der „Goldene Pfeil" (französisch: „**Flèche d'Or**") war ein Luxusschiffszug der Southern Railway und später der British Railways. Er verband London mit Dover, wo die Passagiere die Fähre nach Calais nahmen, um dort in den „Flèche d'Or" der Chemin de Fer du Nord bzw. später der SNCF umzusteigen, der sie weiter nach Paris brachte.

Nr.4 King George V - Meisterwerk der GWR-Schnellzuglokomotiven

Der leitende Maschinenbauingenieur Charles Collett der GWR (Great Western Railway) sah sich mit der Notwendigkeit konfrontiert, eine noch leistungsfähigere Lokomotive zu entwickeln, um Schnellzüge mit mehr als 13 Wagen zu ziehen. Dazu müßte die Achslastbeschränkung von 19,5 Tonnen (19.800 kg) der „Castle"-Baureihe auf die maximal zulässigen 22,5 Tonnen (22.900 kg) erhöht werden.
Collett entwarf die „**King**"-Baureihe. Das Ergebnis war nicht nur die leistungsstärkste Lokomotive der GWR, sondern vor allem auch eine höhere Zugkraft als die der „Castle"-Baureihe. Diese Kombination ermöglichte es der „King"-Baureihe, die nun geforderten schwereren 13+-Wagen-Schnellzüge von London nach Bristol und weiter ins West Country zu ziehen, und zwar mit einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit als die „Castles".
Angesichts der Einladung zur Teilnahme an den Hundertjahrfeierlichkeiten der Baltimore and Ohio Railroad beschloss die GWR, die Baureihe nach britischen Königen zu benennen, um ihren Bekanntheitsgrad zu steigern. Als erste der Baureihe wurde die Nr. **6000** eigens nach dem damaligen Monarchen des Vereinigten Königreichs, „King Georg V.", benannt. Die im Werk Swindon gebaute und im Juni 1927 fertig gestellte Lokomotive wurde nach einer Einfahrphase im August 1927 in die Vereinigten Staaten verschifft. Während der Hundertjahrfeierlichkeiten der B&O erhielt sie eine Glocke und eine Plakette, die sie bis heute trägt. So erhielt sie den liebevollen Spitznamen „Die Glocke".

Nr.3 No. 5700, die Rekordlok der Canadian National Railways

Die „**Hudson**"-Lok **5700** der Canadian National Railway wurde bei den Montreal Locomotive Works als eine Dampflok der Baureihe K-5-a mit Achsfolge 2'C'2 im September 1930 erbaut. Diese Maschine beförderte die Schnellzüge der CN. Nachdem sie der CN für fast 31 Jahre gedient hatte, sollte die Lok für die Zukunft bewahrt bleiben, wurde jedoch unglücklicherweise im November 1961 verschrottet. Als Ersatz wurde CN 5703 umgenummert als 5700 und dem Canada Science and Technology Museum, Ottawa, Ontario zur Verfügung gestellt.



Nr.6 No.903 der Southern Railway „Charterhouse" der „Schools"-Baureihe

Die 2'B-Lok „CHARTERHOUSE" Nr. **903** der Southern Railway gehört zur Baureihe V oder „**Schools**". Sie wurde von Richard Maunsell für die Southern Railway entworfen, als abgespeckte Version seiner Lord Nelson-Baureihe, enthielt aber auch Komponenten der LSWR/SR King Arthur-Baureihe von Urie und Maunsell.

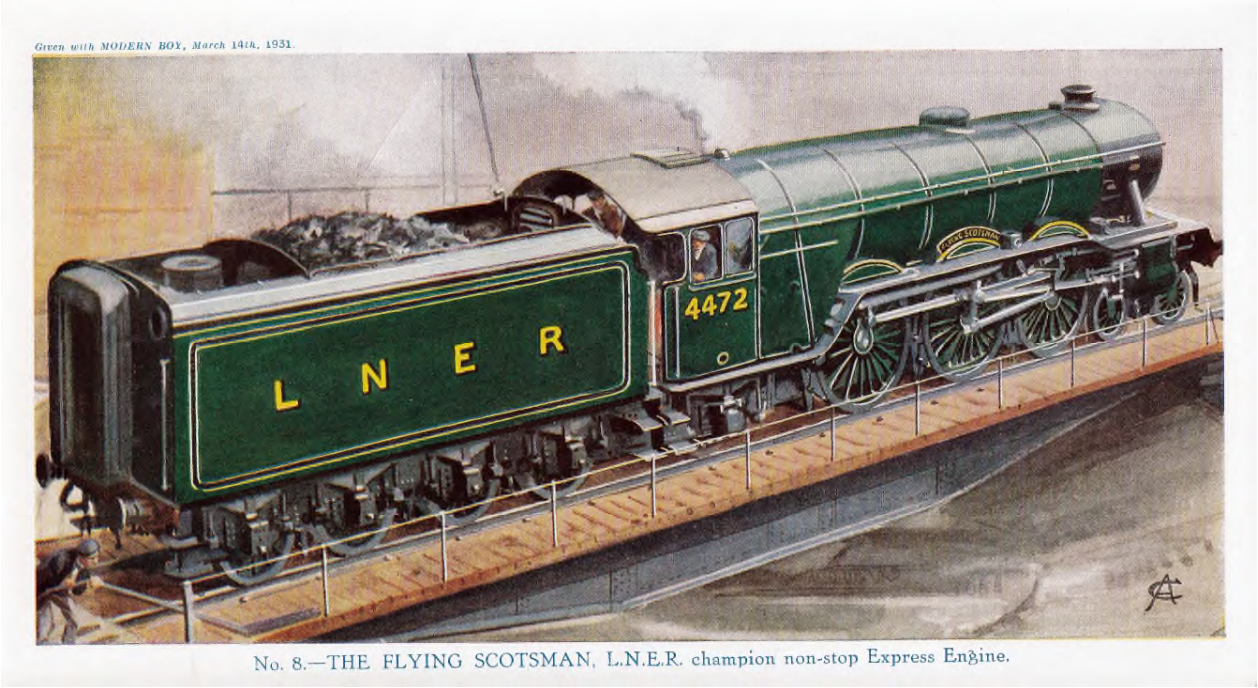
Sie war die letzte Lokomotive in Großbritannien, die mit einer 4-4-0-Radanordnung konstruiert wurde, und die leistungsstärkste 4-4-0-Baureihe, die je in Europa hergestellt wurde. Alle 40 Exemplare der Baureihe wurden nach englischen öffentlichen Schulen benannt. Die Schools-Baureihe war als leistungsstarke Schnellzug-Passagierlokomotive für den mittelschnellen Verkehr auf Strecken konzipiert, die hohe Achslasten bewältigen konnten, aber zum Teil kurze Drehscheiben hatten. Die Baureihe war bis 1961 in Betrieb, als eine Massenausmusterung stattfand. Bis Dezember 1962 mußten alle Lokomotiven ihren Dienst quittieren. Drei Exemplare sind heute bei Museumsbahnen in Großbritannien erhalten.

Nr. 7 Die berühmte Schnellzuglok „The Royal Scot" der London Midland and Scottish Railway

Die ursprüngliche Lok **6100** war die erste ihrer Baureihe, 1927 von der North British Locomotive Company in Glasgow erbaut. Sie wurde „**Royal Scot**" genannt. 6100 erhielt von British Railways nach der Verstaatlichung von 1948 die neue Nummer 46100. 1950 erhielt 46100 einen 2A taper-Kessel. Im Oktober 1962 wurde 46100 in Nottingham.

Die Dampflokomotiven der LMS-Klasse 7P „Princess Royal" wurden zwischen 1933 und 1935 mit insgesamt 12 Stück von der britischen Bahngesellschaft London, Midland and Scottish Railway (LMS) beschafft. Die für den Schnellzugdienst vorgesehenen Lokomotiven wurden von William Stanier, dem Chefingenieur der LMS, entworfen und in den Crewe Works der LMS in Crewe für den Einsatz auf der West Coast Main Line erbaut. In den Jahren 1961 und 1962 wurden die Lokomotiven ausgemustert, zwei blieben museal erhalten.

Ursprünglich wurden die Lokomotiven gebaut, um vor dem berühmten Expresszug „Royal Scot" zwischen London Euston und Glasgow Central eingesetzt zu werden. Die LMS stufte sie in dem von ihr verwendeten und ab 1948 von British Railways übernommenen System der Leistungsklassen ihrer Lokomotiven in die Kategorie 7P ein. British Railways stufte sie später in die Kategorie 8P hoch.



Nr.8 Der Champion unter den Dampfloks: „The Flying Scotsman" der LNER

Lok **4472** „Flying Scotsman" der Baureihe A3 ist eine 4-6-2 Pacific und wurde 1923 für die London and North Eastern Railway (LNER) im Werk Doncaster nach einem Entwurf von Nigel Gresley gebaut. Sie wurde von der LNER und ihren Nachfolgern, der British Railways Eastern und North-Eastern Regions, auf Langstrecken-Expresszügen der East Coast Main Line eingesetzt, insbesondere auf der Strecke von London nach Edinburgh mit dem Flying Scotsman, nach dem sie benannt wurde. Die Lokomotive stellte zwei Weltrekorde für Dampftraktion auf: Am 30. November 1934 erreichte sie als erste Dampflokomotive offiziell beglaubigt 100 Meilen pro Stunde (161 km/h), und am 8. August 1989 stellte sie in Australien den Rekord für die längste Non-Stop-Fahrt einer Dampflokomotive auf, als sie 422 Meilen (679 km) zurücklegte.

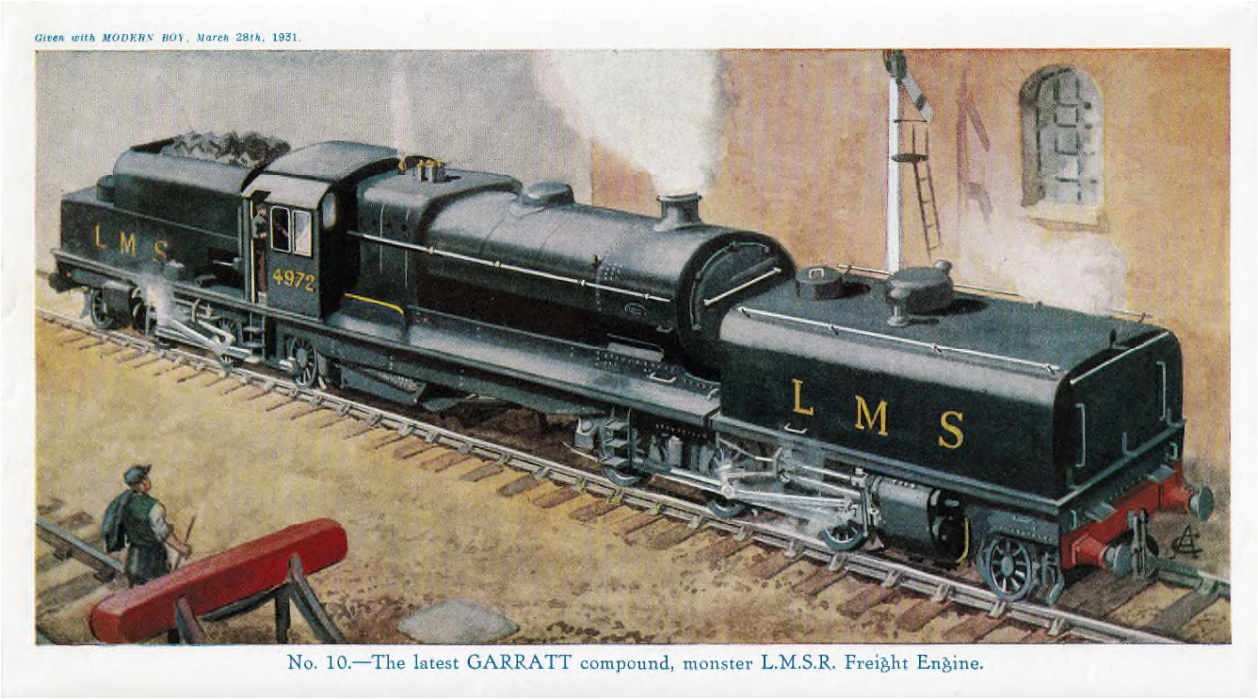
1963 wurde „Flying Scotsman" nach 2,08 Millionen zurückgelegten Kilometern aus dem Liniendienst ausgemustert. „Flying Scotsman" genoss unter den Eigentümern Alan Pegler, William McAlpine, Tony Marchington und schließlich dem National Railway Museum (NRM) beträchtlichen Ruhm.

Die Lokomotive fuhr nicht nur Sonderzüge im Vereinigten Königreich, sondern unternahm von 1969 bis 1973 auch ausgedehnte Touren in den Vereinigten Staaten und Kanada sowie 1988 und 1989 in Australien. „Flying Scotsman" wurde als die berühmteste Dampflok der Welt bezeichnet. Der Korridortender ermöglichte Non-Stop-Fahrten mit Personalwechsel unterwegs.

Nr.9 Schnellzuglok der New York Central Railroad vor „The 20th Century Limited"

Als „**Hudson**" werden Schlepptender-Dampflokomotiven mit der Achsfolge 2'C2' bezeichnet, also mit einem vorauslaufenden Drehgestell, drei Kuppelachsen und einem nachlaufenden zweiachsigen Schleppgestell. In Nordamerika wurde dieser Typ (dort als 4-6-4 bezeichnet) erstmals 1927 bei der New York Central Railroad (NYC) eingeführt, die bis 1938 insgesamt 275 Exemplare beschaffte. Mit ca. 56% aller weltweit gebauten Hudson-Lokomotiven war das die mit Abstand größte Flotte aller Eisenbahngesellschaften überhaupt.

Die Namensgebung geht auf den damaligen NYC-Präsidenten Patrick E. Crowley zurück. In einem Gespräch mit dem Superintendenten für den Maschinendienst, Ingenieur Paul W. Kiefer, der die NYC-Baureihe J zwischen 1926 und 1927 entwickelt hatte, schlug Crowley vor, die neue Baureihe nach dem Hudson River zu benennen. Dieser Vorschlag war naheliegend, denn von New York City bis Albany verlief die als „Water Level Route" bezeichnete mehrgleisige NYC-Hauptstrecke ca. 200 Kilometer flussaufwärts durch das Hudson Valley, wo diese neuen schweren Schnellzuglokomotiven den Großteil des hochwertigen Reisezugdienstes, darunter den 20th Century Limited und Empire State Express übernehmen sollten.



Nr.10 Die neueste Garratt-Verbundlokomotive, „Monster"-Güterzuglok der LMS No.4972

Die London Midland and Scottish Railway erbaute die Nr. 7972 unter Fabriknummer 6653 im Jahre 1927, sie wurde 1948 zur BR No.**4972**. Sie wurde am 06.04.1957 ausgemustert. Die **Garratt**-Lokomotiven der London Midland and Scottish Railway (LMS) mit der Achsfolge Garratt 2-6-0+0-6-2 wurden ab 1927 für den schweren Güterverkehr mit insgesamt 33 Exemplaren gebaut. Sie bildeten damit die zahlenmäßig größte Garratt-Baureihe in Großbritannien. Sie waren 1.401,598 Pferdestärken stark. Leider wurden alle Maschinen verschrottet.

Die kleinen Farbtafeln der Sammlung **„The Modern Boy Collection of Famous Railway Engines"** von 1931 haben nur selten die Zeiten überdauert, umso erfreulicher ist ein kompletter Satz in bester Erhaltung, ein Zufallsfund bei einem englischen Eisenbahnsammler.

©P. Dr. Daniel Hörnemann