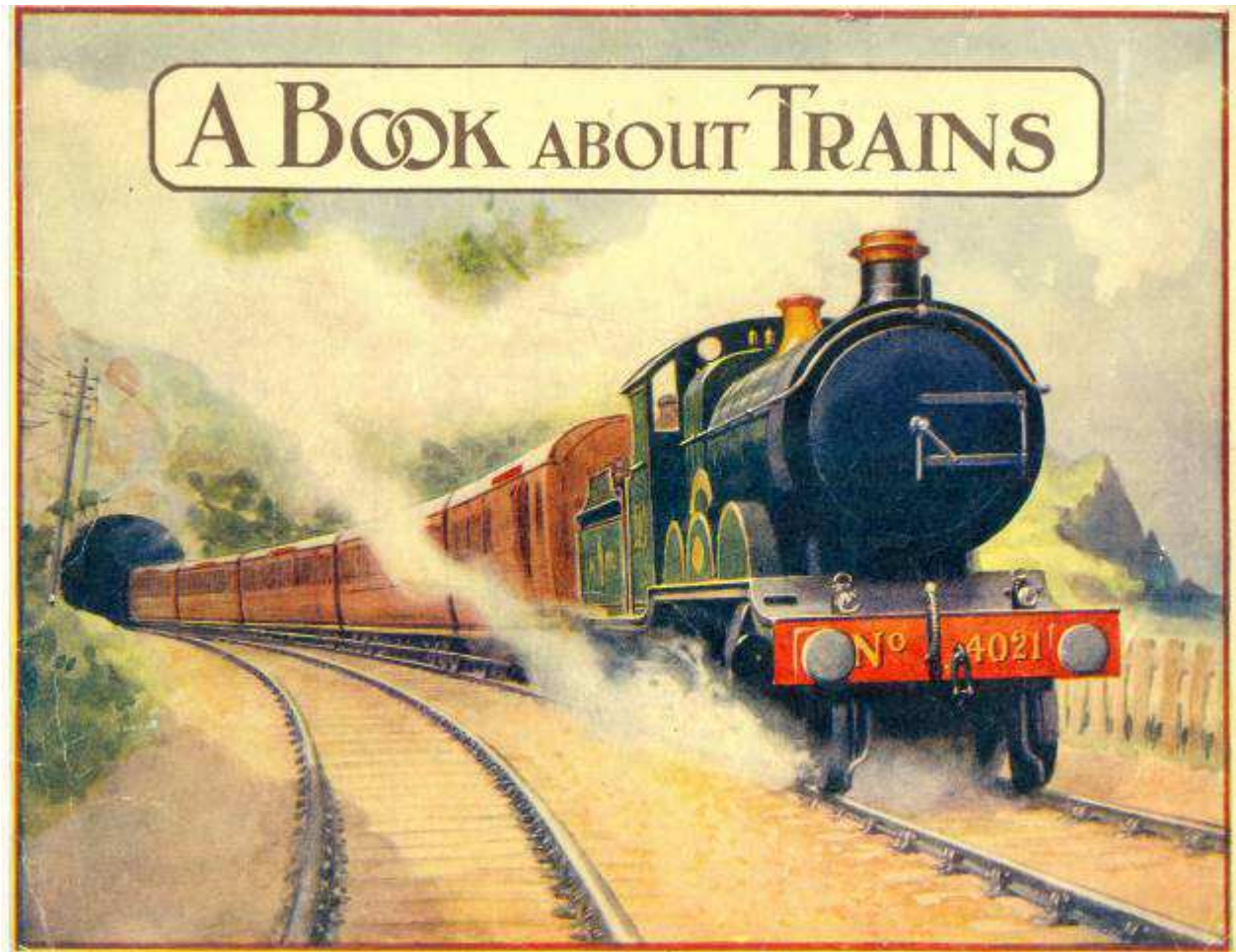
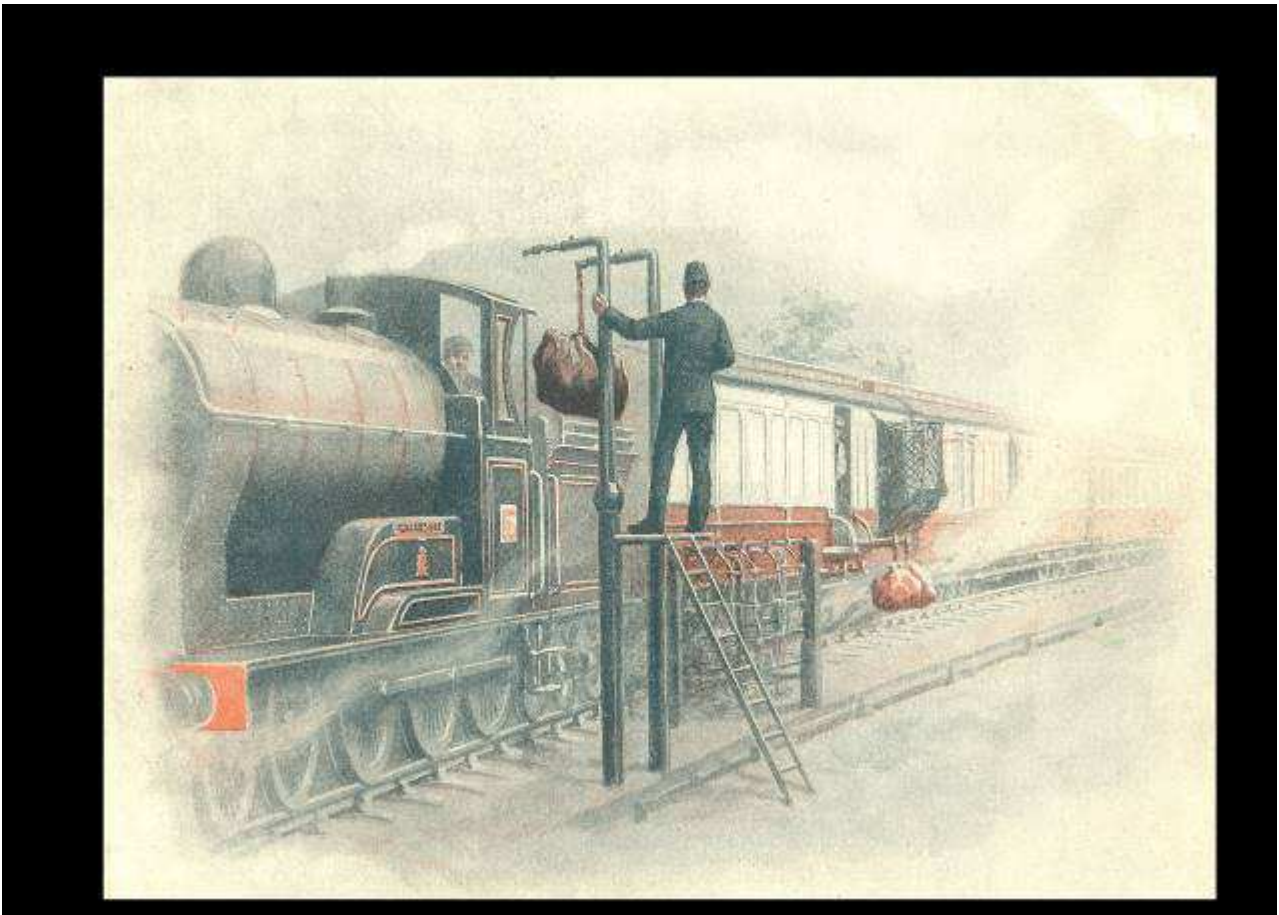


A Book about Trains

„Ein Buch über Züge“, als „British Manufacture“ gedruckt bei Petty & Sons in Leeds: Ein Autor wird nicht vermerkt, auch kein Ausgabedatum. Das Kinderbuch findet sich in keinem Bibliothekskatalog. Aufgrund der fragilen Gestaltung und Papierqualität werden nicht viele Exemplare die Zeiten überdauert haben.

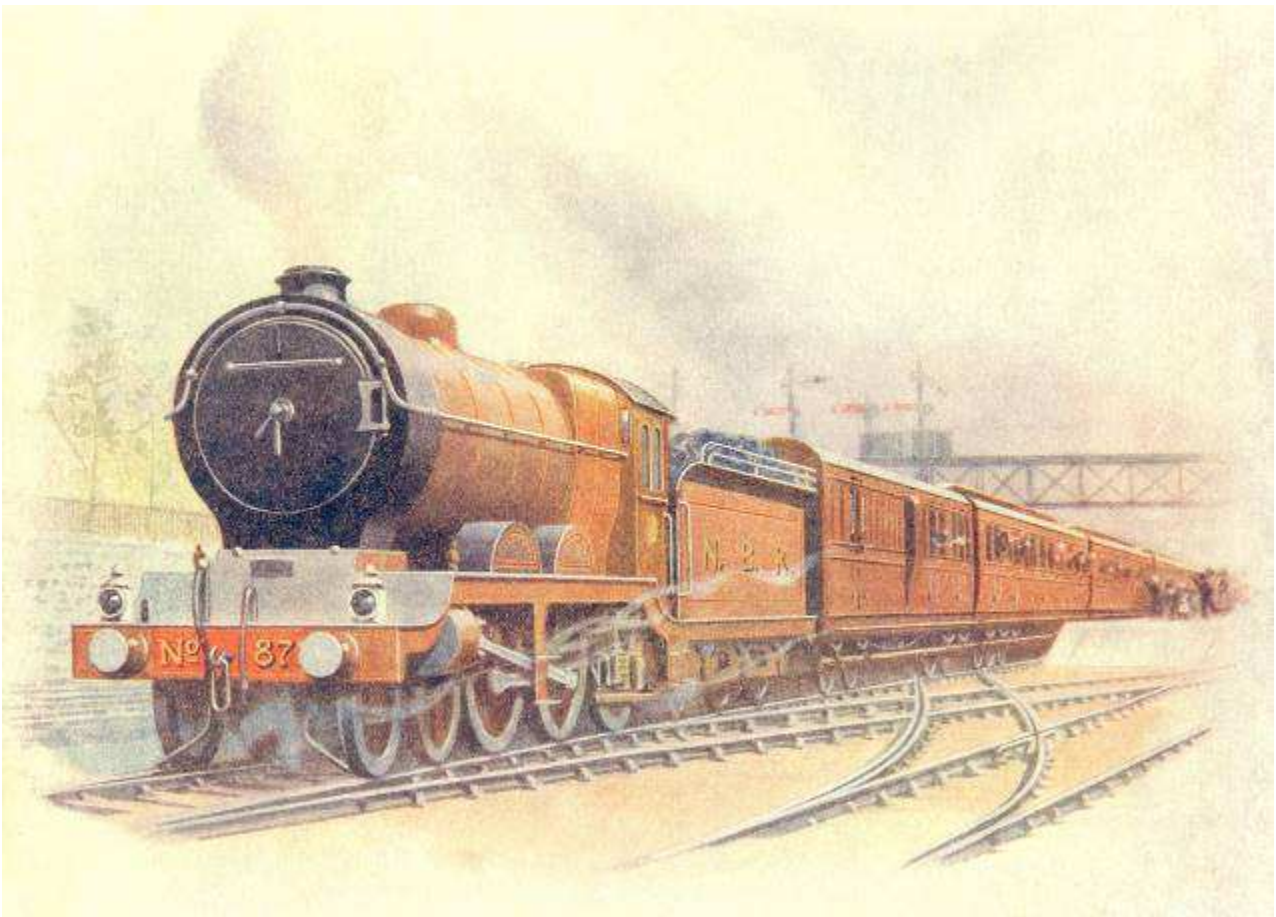


Die aus dem Tunnel ausfahrende 2'C-Lok **4021** der Great Western Railway trug diese Nummer ab Juni 1909. Sie wurde im Oktober 1952 ausgemustert. Ihr letztes Heimatbetriebswerk war Oxford (81F). Bis Juni 1927 hieß sie „*King Edward*“, bis November 1927 „*The British Monarch*“, danach „*British Monarch*“. Sie gehörte zur Star-Baureihe und wurde nach Plänen von George Jackson Churchward (31.01.1857-19.12.1933) in Swindon unter Fabriknummer 178 und Werksnummer 2365 erbaut. Sie stand genau 43 Jahre, 3 Monate und 30 Tage in Dienst.



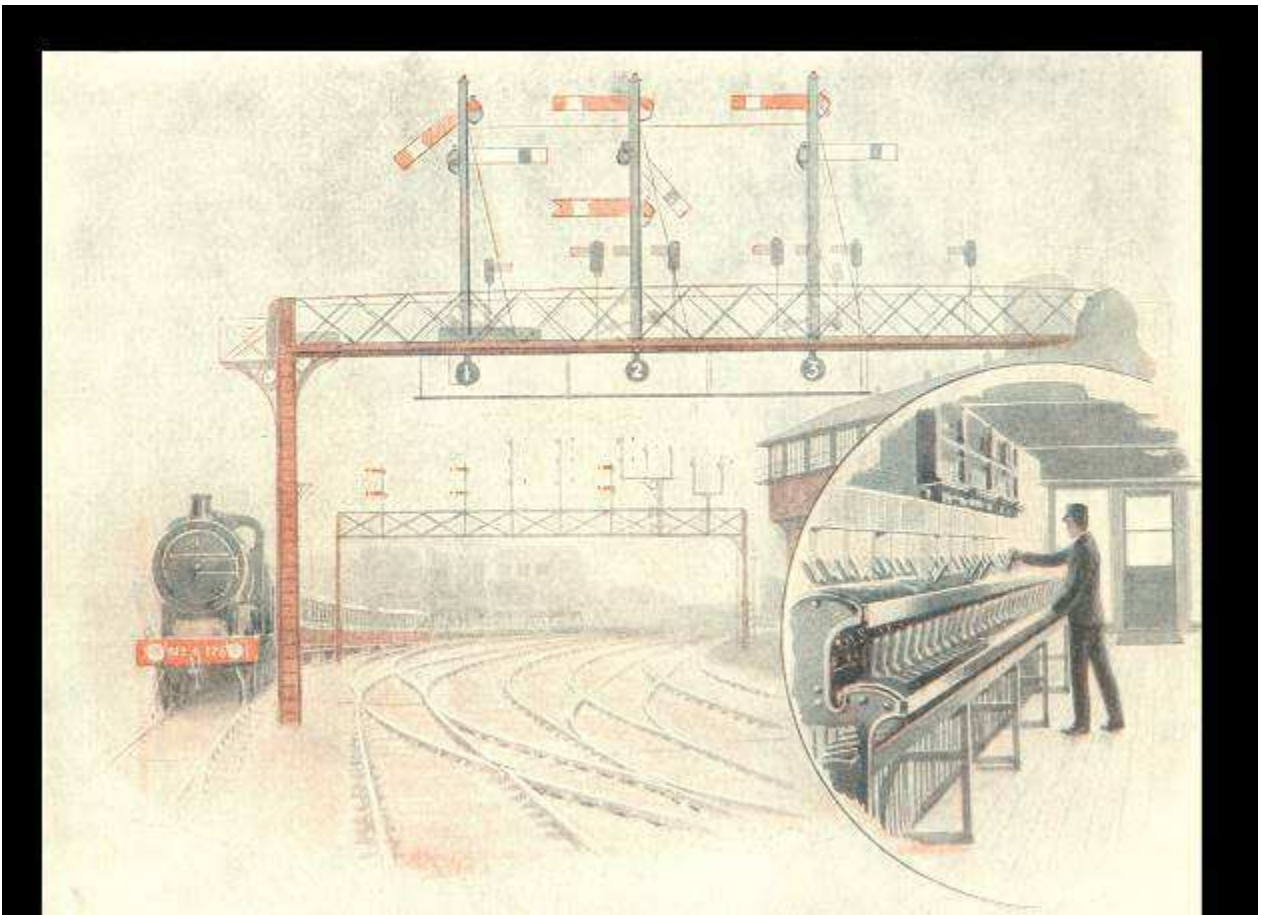
Mail Train – Der Postzug

Die Postsäcke werden am Pfosten fixiert und während der Fahrt im Netz des Postwagens aufgefangen bzw. gehen vom Haken des Postwagens in das Netz am Streckenrand. Die Post wurde erstmals im Januar 1838 in einem fahrenden Zug der Grand Junction Railway sortiert, auf Anraten von Frederick Karstadt. 1845 wurde dieser Service ausgedehnt über Derby bis Newcastle upon Tyne durch die Midland Railway und bald danach erreichte er Schottland. Der erste Postsonderzug der Great Western Railway zwischen London und Bristol verließ am 01.02.1855 Paddington. Ab 1866 wurden zwischen Slough und Maidenhead erste Einrichtungen geschaffen, um Postsäcke während der Fahrt aufzunehmen und abzugeben. Im Jahr des großen Postraubs, 1963, fuhren 49 Postzüge, mit einem oder bis zu fünf TPO (Travelling Post Office) Wagen sowie komplette Postzüge zwischen London und Aberdeen sowie Penzance.



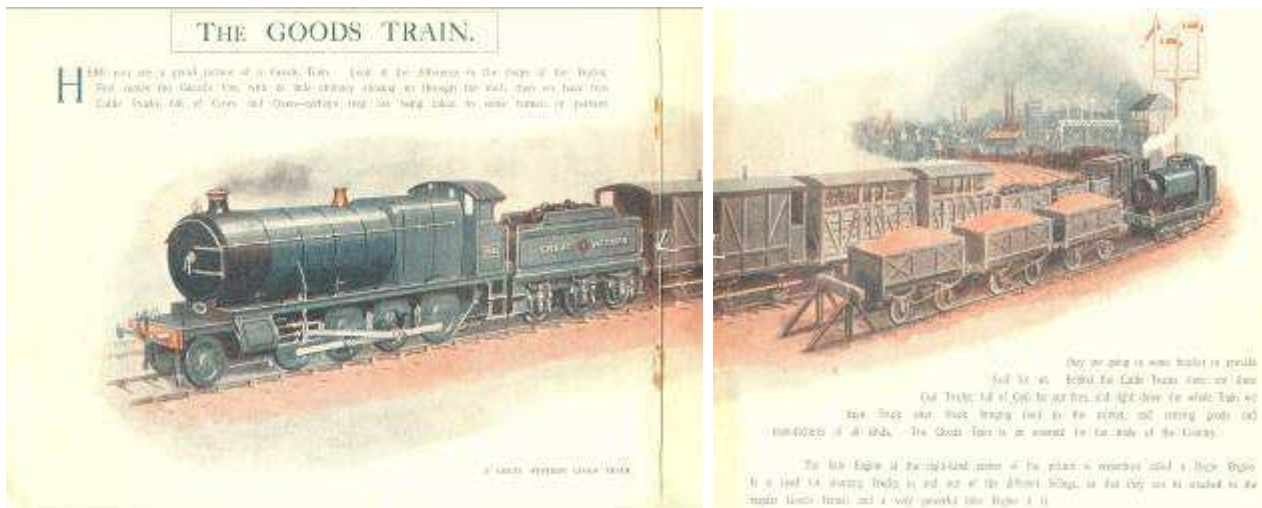
Reisezugverkehr mit eleganter Zugzusammenstellung

Die 2'B1'-Lok **872** der NBR, North British Railway, wurde 1906 von William Paton Reid (08.09.1854-02.02.1932) entworfen, dem Locomotive Superintendent der NBR, und unter Fabriknummer 17373 bei der NB Locomotive Company erbaut. Die North British Atlantic-Maschinen waren die schwersten, längsten und kräftigsten Lokomotiven der NBR. Lok 872 der NBR Baureihe H und danach der LNER Baureihe C11 erhielt später die Nummer 9872 und den Namen *Auld Reekie*, ein Spitzname für Edinburgh. Sie tat bis 1935 bei der London North Eastern Railway Dienst. Die meisten Loks wurden 1936-37 ausgemustert, keine einzige Lok der Baureihe kam noch in den Bestand der British Railways.



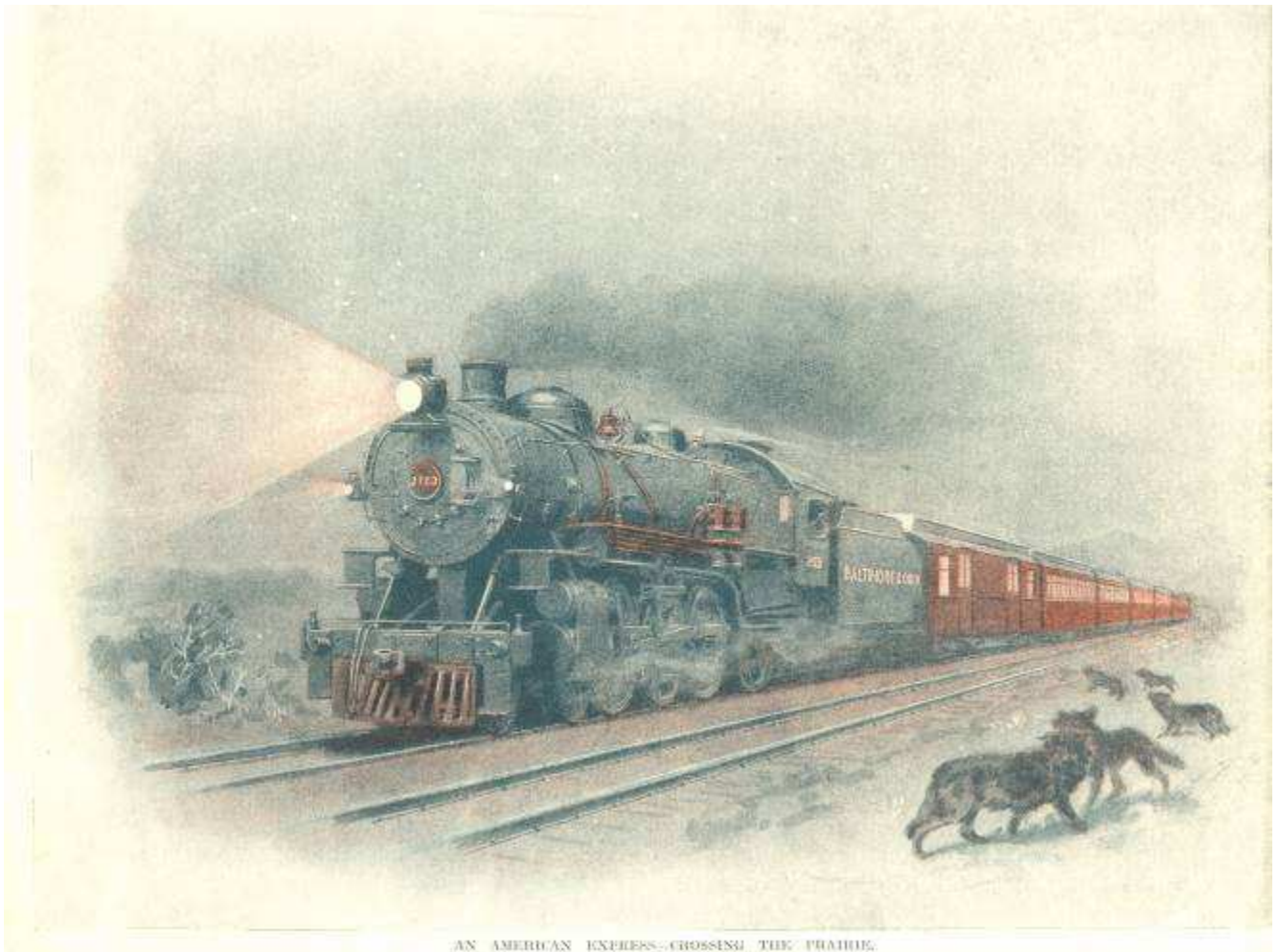
Kreuzungsbahnhof und Signalwärter

Während sich links ein Personenzug mit Lok 176 nähert, einer 2-4-0-Maschine der Midland Railway, Baureihe 170, ist das Signal No.1 auf der Signalbrücke bereits auf Einfahrt frei gestellt für den Gegenzug. Die Lok gehört zu den 30 Exemplaren, die als Nr. 170-199 im Jahre 1867 bei Beyer, Peacock & Co. für die Midland Railway gebaut wurden. Die Vignette rechts erlaubt einen Blick in ein großes Stellwerk. Der Signalwärter hat sorgsam zahlreiche Hebel zu bedienen für die Weichen und Signale, die seiner Verantwortung übergeben sind, um die Sicherheit des Bahnbetriebs zu gewährleisten.



Ein Güterzug der Great Western Railway

Auf den an die Zuglok angehängten Güterzugbegleitwagen folgen Viehwagen, offene Güterwagen mit Kohlen, gedeckte Güterwagen mit Waren, die gegen Witterungseinflüsse geschützt werden müssen. Das linke Signal mit dem Flügel nach unten gibt dem Güterzug freie Fahrt auf der Strecke, die aus dem Industriestandort mit rauchenden Schloten im Hintergrund fortführt. Links verschiebt eine kleine Satteltanktenderlok ihren Zug mit offenen Sandwagen. Die 1'D-Güterzuglok **2803** der GWR, Great Western Railway, erfreute sich eines langen Lebens. Die Lok der Baureihe 28xx wurde nach Plänen von Churchward in Swindon erbaut und im Oktober 1905 abgeliefert. Am 30.04.1959 wurde sie von der Ausbesserung zurückgestellt und bald danach verschrottet nach 53 Jahren, 6 Monaten und 1 Tag im Dienst. Ab 18.05.1946 gehörte sie zum Bw St Philips March (SPM), ab 31.12.1949 nach Llanelly (LLY), am 30.09.1951 nach Oxford (81F), am 11.07.1953 nach Severn Tunnel Junction (86E), am 21.02.1959 nach Pontypool Road (86G).



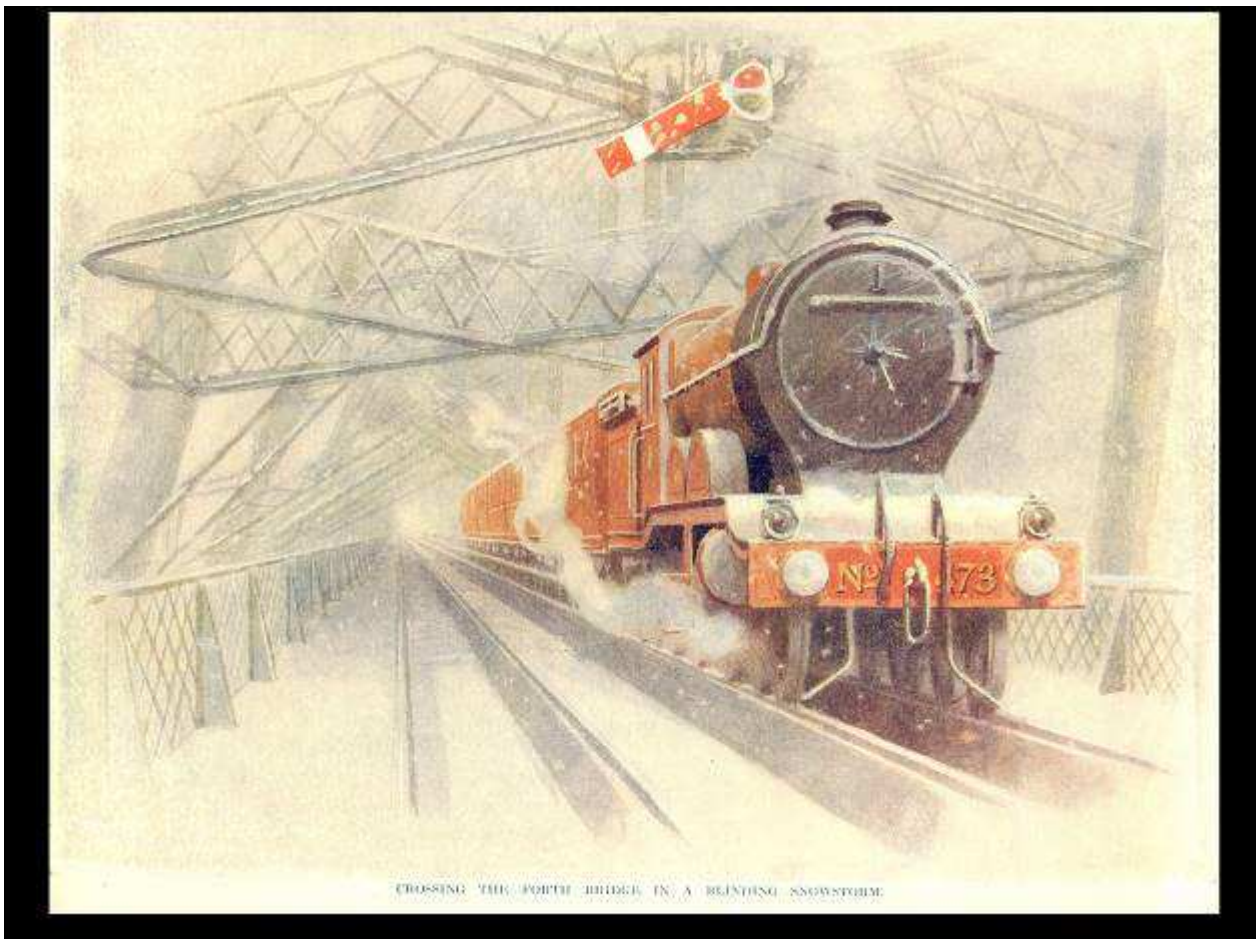
Ein amerikanischer Expreßzug durchquert die Prärie

Die amerikanische Bahngesellschaft **Baltimore & Ohio** nutzte wie viele andere Bahngesellschaften bevorzugt Pacific-Dampflokomotiven im Personenzugdienst vom Beginn des 20. Jahrhunderts an, bis sie dem Diesel Mitte der 1950er Platz machen mußten. Die B&O besaß zahlreiche Pacifics, erbaut von der American Locomotive Company oder den Baldwin Locomotive Works. Nur wenige wurden von der Bahngesellschaft selbst gebaut. Die 4-6-2-Maschinen erfuhren zahlreiche Veränderungen während ihrer Dienstzeit. In den letzten Jahren wurden sie abgeschoben in den Güterzug- und Rangierbetrieb. Lediglich eine der über 200 Lokomotiven blieb erhalten.

Die B&O befuhr nach der Pennsylvania und der New York Central Railroad die größeren östlichen Hauptstrecken von New York City nach Chicago und St. Louis. Vor dem Einsatz der Pacifics zogen Atlantics (4-4-2) und Consolidations (2-8-0) die Personenzüge. Die Pacifics vereinigten die Geschwindigkeit der Atlantics und die Kraft der Consolidations. Damit wurden sie zur erfolgreichsten

Reisezugmaschine. Insgesamt wurden über 6.800 Loks erbaut. Die B&O bestellte ihre erste Lieferung von 35 Stück im Jahre 1906 bei Alco. Sie erhielten die Nummern 2100-2134 und wurden der Baureihe P zugeordnet. Laut einem ihrer Mottos verband die Baltimore & Ohio 13 große Staaten mit der gesamten Nation: „*Linking 13 Great States With The Nation*“.

Das Bild zeigt die 2'C1'-Lok **2173** umringt von Wölfen bei der nächtlichen Durchquerung der Prärie.

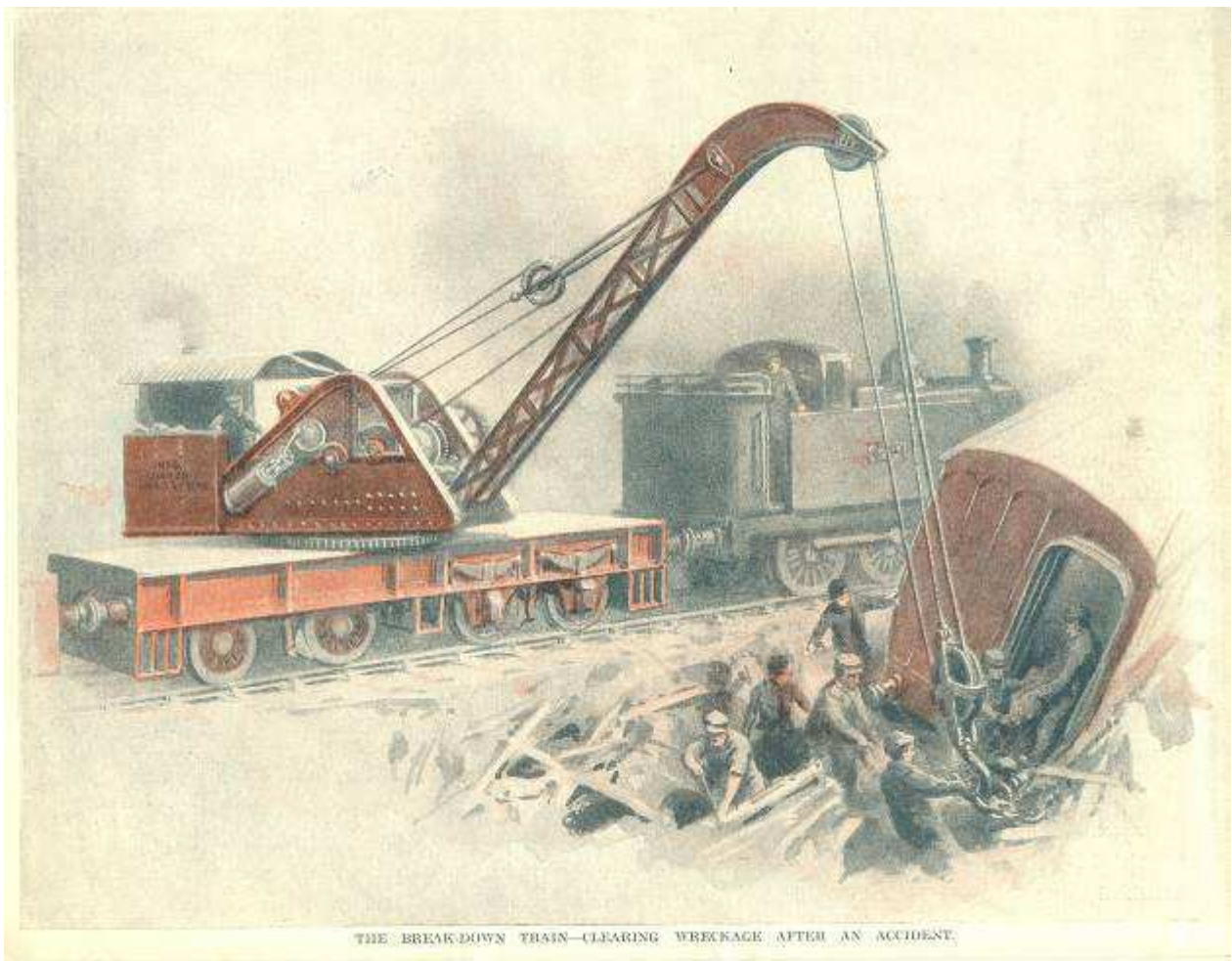


CROSSING THE FORTH BRIDGE IN A BLIZZARD SNOWSTORM

Fahrt über die berühmte Forth Bridge während eines Schneesturms

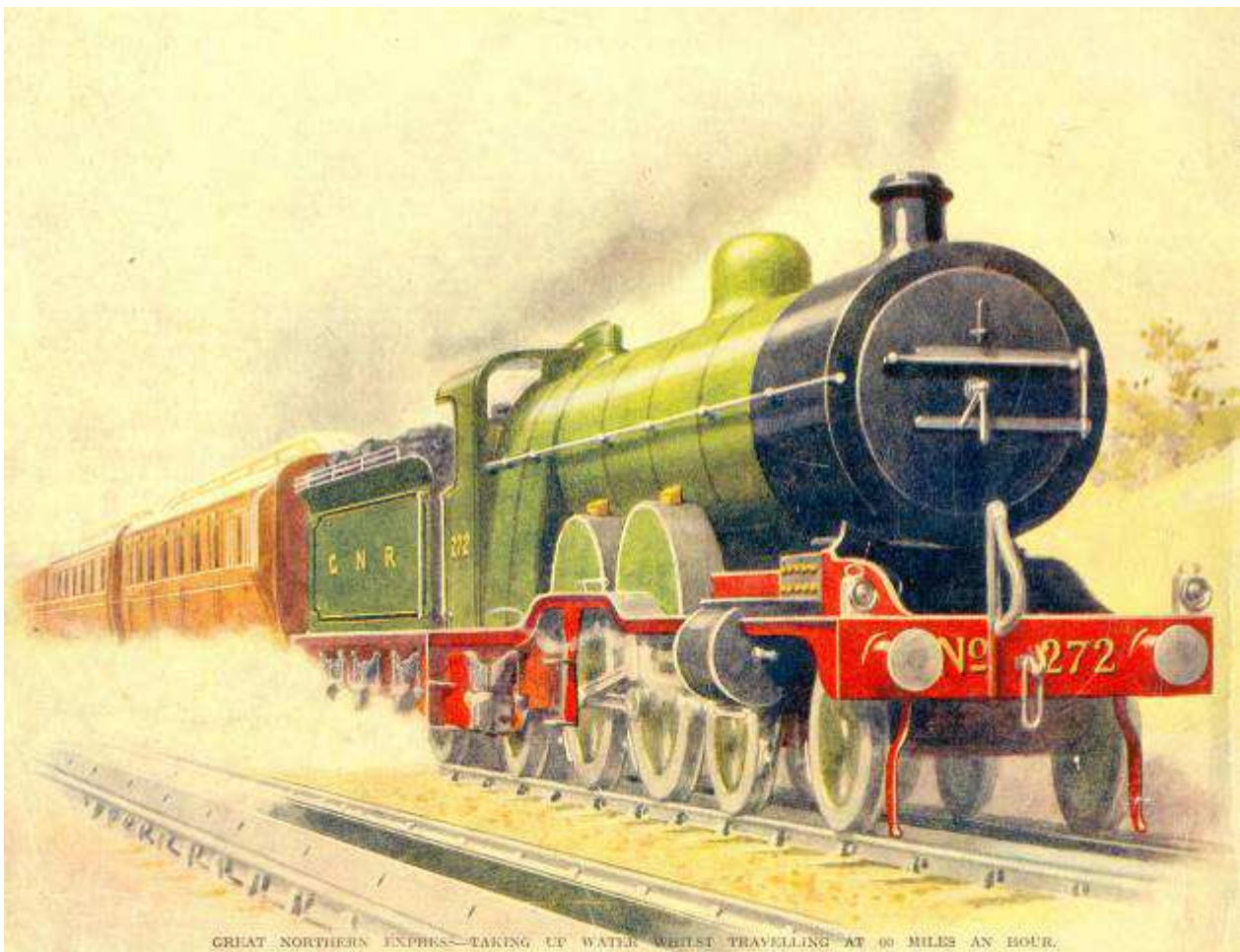
Die Loknummer **473** weist auf eine 4-4-0-Maschine der Baureihe 2581 der Midland Railway. Vor 1907 trugen die zehn Loks dieser Baureihe die Nummern 2581-2590, nach 1907 473-482. Sie wurden im Jahre 1900 von Beyer, Peacock & Co. erbaut. Sie wurden alle zwischen 1914 und 1927 ausgemustert und verschrottet.

Die **Forth Bridge** ist eine weltberühmte freitragende Eisenbahnbrücke mit einer Länge von 2,467 km über den Firth of Forth im Osten Schottlands, 14 Kilometer westlich von Edinburgh. Sie wurde 2016 zum größten von Menschen erbauten Wunderwerk in Schottland gewählt. Entworfen haben sie die englischen Ingenieure Sir John Fowler und Sir Benjamin Baker. Ihre Konstruktion begann 1882. Am 04.03.1890 wurde sie vom Duke of Rothesay, dem späteren König Edward VII., feierlich eröffnet.



Der Hilfszug – Aufräumarbeiten nach einem Zugunglück

Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen geschehen Unfälle. Schwere Eisenbahnunglücke gehören Gottseidank zu den Ausnahmen. Aber eine restlose Sicherheit gibt es nicht. Eine dreiachsige Tenderlok mit offenem Führerstand hat den „Break-Down Train“ mit Dampfkran an die Unglücksstelle gezogen. Der Kran trägt die No.6 Loco Dept. und eine Höchstlast 25 Tonnen angeschrieben. Mit Hilfe einer schweren Kette und etlichen Helfern soll versucht werden, einen umgestürzten Reisezugwagen zu bergen.



Bei einer Geschwindigkeit von 60 Meilen pro Stunde nimmt Great Northern Express Lokomotive 272 während der Fahrt Wasser auf.

Der Rücktitel zeigt einen davoneilenden Dampfzug. Die 2'B1' oder 4-4-2-Lok der GNR, Great Northern Railway, trug ab April 1904 die Nummer 272, ab 04.07.1925 die LNER-Nummer 3272 und ab 06.10.1946 die LNER-Nummer 2801. Sie gehörte zur Baureihe C1, die nach Plänen von Henry Alfred Ivatt (16.09.1851-25.10.1923) in den Doncaster Works unter Bestellnummer 236 und Werksnummer 1030 erbaut wurde. Ab dem 25.08.1925 gehörte sie zum Bw Sheffield Neepsend (SHF), ab 30.11.1929 nach Kings Cross (KX), ab 04.12.1929 nach Hitchin (GNR) (HIT), ab 05.01.1947 nach Kings Cross (KX). Sie wurde nach einer Dienstzeit von 43 Jahren, 4 Monaten und 8 Tagen am 08.08.1947 von der Ausbesserung zurückgestellt. Zur Verschrottung kam sie nach Doncaster, dem Ort, wo sie einst erbaut wurde. Die Doncaster Works waren zuständig für die Erhaltung und Reparatur dieser Loks während ihres ganzen Dienstlebens. Vermerkt ist neben den normalen Untersuchungen und

Ausbesserungen eine Bedarfsausbesserung vom 01. bis 22.02.1941 aufgrund einer Kollision.

Das **Wassernehmen während der Fahrt**: Die Vorrichtung dazu besteht aus einem langen, mit Wasser gefüllten Trog, der zwischen den Schienen liegt. Wenn eine Dampflokomotive über den Trog fährt, kann das Personal ein Wasserschöpfer absenken. Die Geschwindigkeit der Vorwärtsbewegung zwingt Wasser in das Schöpfrohr hinauf und in die Lokomotivtender.

„A Book about Trains“

Das Buch zeigt auf seinen wenigen Seiten kindgerecht und dennoch originalgetreu Züge aus Großbritannien und aus den USA. Es muß vor 1921 entstanden sein. In diesem Jahr erließ nämlich die britische Regierung „*The Railways Act 1921*“, auch bekannt als „*Grouping Act*“, um die Verluste der über 120 verschiedenen Eisenbahngesellschaften in Großbritannien einzudämmen. Die vielen Bahngesellschaften wurden zu vier großen Gesellschaften zusammengefaßt: *SR, GWR, LMS und LNER*. Mit Beginn des Jahres 1923 wurden diese Bestimmungen wirksam.

Die Druckerei **Petty und Söhne** in Leeds war von 1865 bis 2015 in Betrieb. John William Petty (1820-1900) begründete das Traditionsunternehmen.

©P. Dr. Daniel Hörnemann