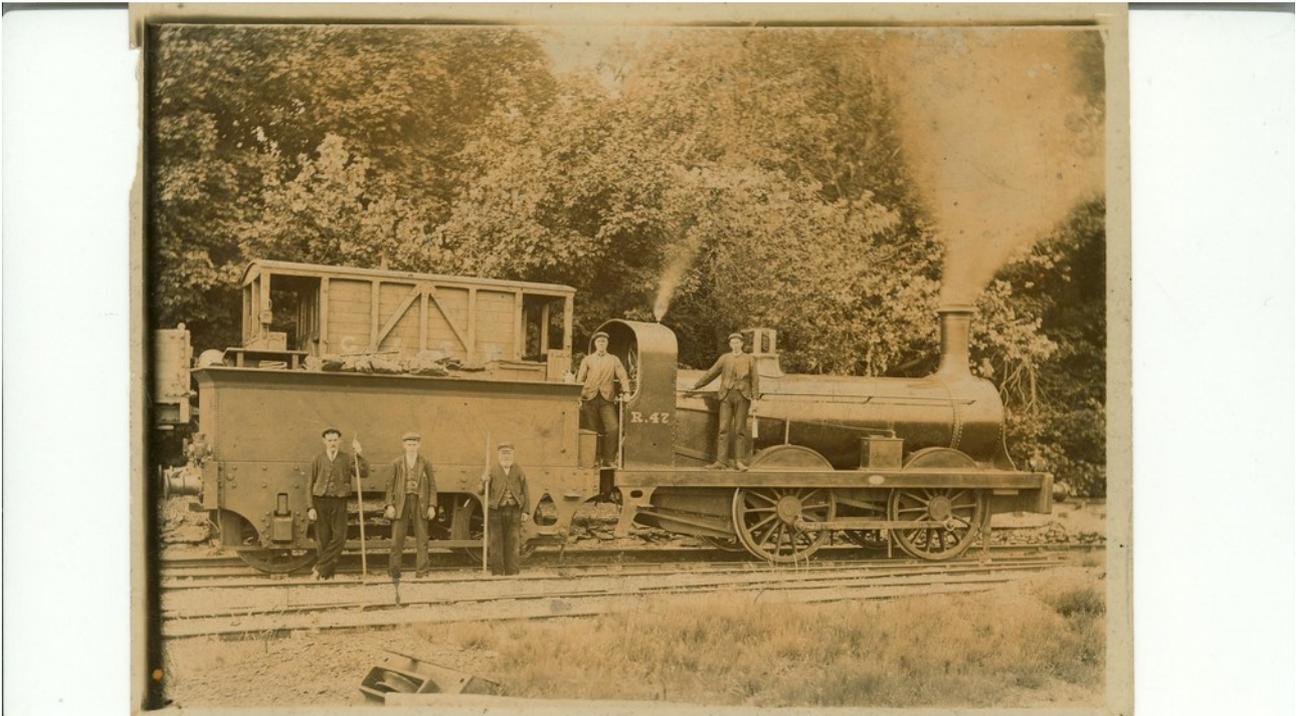


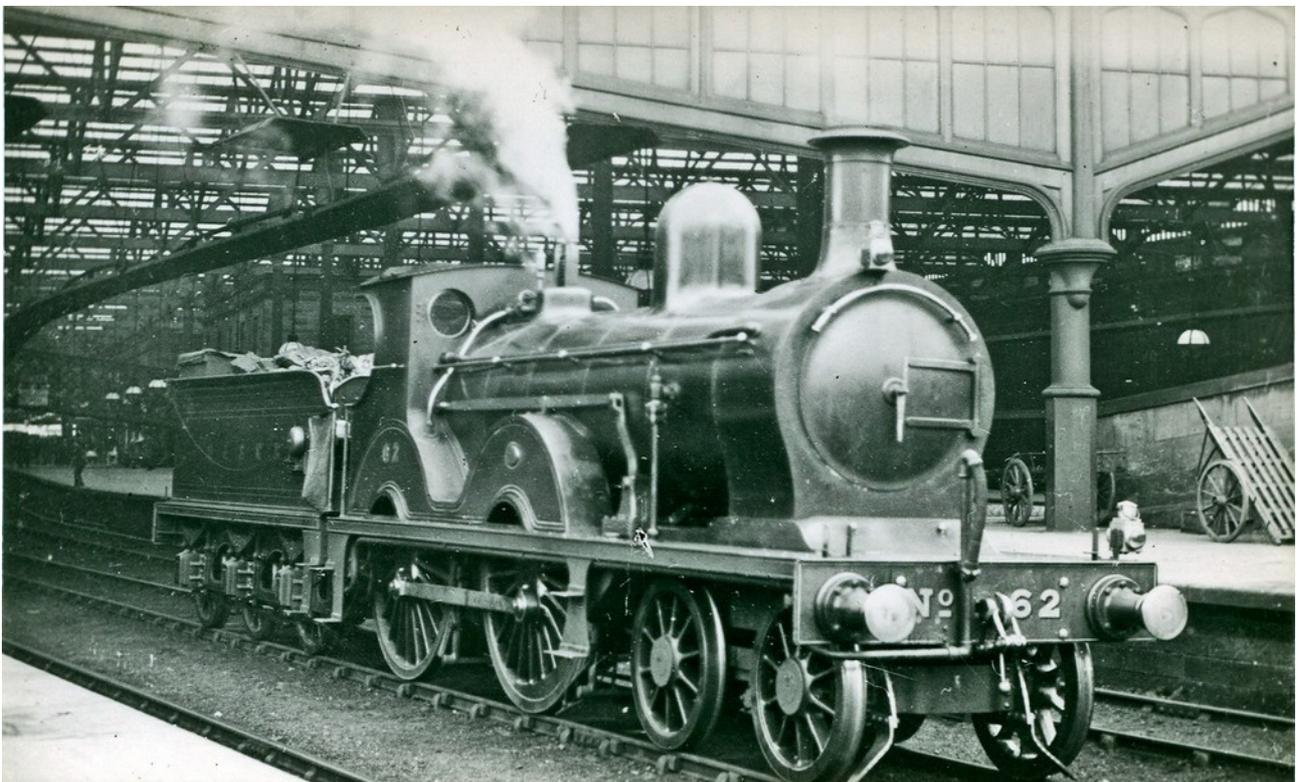
Auf meine „Geschichte des Monats“ für den Oktober 2015 erhielt ich dankenswerterweise folgende Ergänzung aus Schottland:



Die drei beteiligten Lokomotiven waren R47, eine 0-4-0 Tenderlok entworfen von James Stirling, als No 92 im Jahre 1872 in Kilmarnock gebaut. Sie wurde in die Reserve oder auf die R-Liste im Jahr 1890 verschoben, um Platz für eine neue Lok zu machen, blieb aber im Dienst bis 1917. Die G & SWR besaß ein chaotisches Numerierungssystem. Für überflüssig gehaltene Lokomotiven aus der Hauptliste gestrichen und auf die R-Liste gesetzt, taten aber weiterhin für eine sehr lange Zeit Dienst, in diesem Fall über 27 Jahre! Zu dieser Baureihe gehörten einfache Lokomotiven, die vor allem im Kohleverkehr eingesetzt wurden, wo sie ihr sehr kurzer Radstand ideal machte für den leichten Oberbau und die starken Kurven der Zechenanschlußgleise. Es war der Bruch der Kurbelachse der R37, der zu dem Unfall führte. Es gibt nur zwei bekannte Fotografien der Baureihe und zufällig ist R47 dabei. Das Bild stammt aus der Sammlung der Glasgow & South Western Railway Association.

Die bei der eigentlichen Kollision beteiligten Loks waren No. 59 & 36. Beide gehörten zur Baureihe 8, 2'B-Loks, entworfen von James Manson und 1895 in Dienst gestellt. No.59 wurde 1931 außer Dienst gestellt und No.36 im 1925. Die Baureihe 8 war die größte Baureihe von Reisezuglokomotiven der G & SWR. Die 57 Maschinen konnten angetroffen werden vor Reisezügen auf den Strecken von Glasgow St Enoch nach Carlisle, Ayr und Largs. Als der Verkehr anstieg, wurden sie als zu schwach empfunden und häufig in Doppeltraktion verwendet, vor allem bei den schweren Durchgangszügen der Midland Railway. Im Jahr 1904 gab es eine Weiterentwicklung der Baureihe mit einem größeren Kessel und höherem Führerhaus, der stärkeren Baureihe 240. Einige Maschinen der Baureihe 8 wurden umgebaut,

um den neuen Maßen zu entsprechen. Beide Baureihen erhielten eine dunkelgrüne Farbgebung mit bordeauxroten Schabracken und Tenderrahmen mit Zierlinien in weiß und schwarz. Die Schriftzüge der Bahngesellschaft und die Nummern waren in goldschattiertem Schwarz und Hellgrün gehalten. No.36 erlitt einen weiteren Unfall im Jahr 1903 in St. Enochs Station, als sie mit dem offiziellen Salonwagen kollidierte und ihn in die Puffer eines Prellbocks der Station rammte. Leider wurde dabei ein Putzer wurde getötet.



Da kein Photo der Loks zur Zeit des Unglücks von Saltcoats zur Verfügung steht, zeigt ein Bild der Schwesterlok No.62, wie sie zum damaligen Zeitpunkt ausgesehen haben. Das Bild wurde in Carlisle Citadel Station aufgenommen. Ein Bild zeigt No.403 nach dem Nummernsystem von 1919, ehemals No.36. Ein typischer Zug, wie sie damals auf der Largs Nebenstrecke fuhren, sehr ähnlich zu dem verunglückten Zug mit einer Mischung von Drehgestellwagen und dreiachsigen Personenwagen. Die Reisezugwagen hatten eine dunkelrote Farbgebung, schwarz abgesetzt. Die beiden Bilder stammen aus der Sammlung von Ian Middleditch, West Kilbride, Ayrshire, Schottland.

Ich danke der Glasgow and South Western Railway Association und insbesondere Ian Middleditch für die weiterführenden Informationen und das historische Bildmaterial.