

## **„Auf der Eisenbahn“ – „On the Railway“**

Nach Jahrzehnten in Kinderhand sieht es im wahrsten Sinne des Wortes angegriffen aus, das Eisenbahnbuch **„On the Railway“** aus der Reihe „Vater Tuck's unzerstörbare Kartonbücher“ (Father Tuck's Indestructible Board Series. No.8073). Das leider undatierte, farbige Kinderbuch stammt allem Anschein nach aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg.

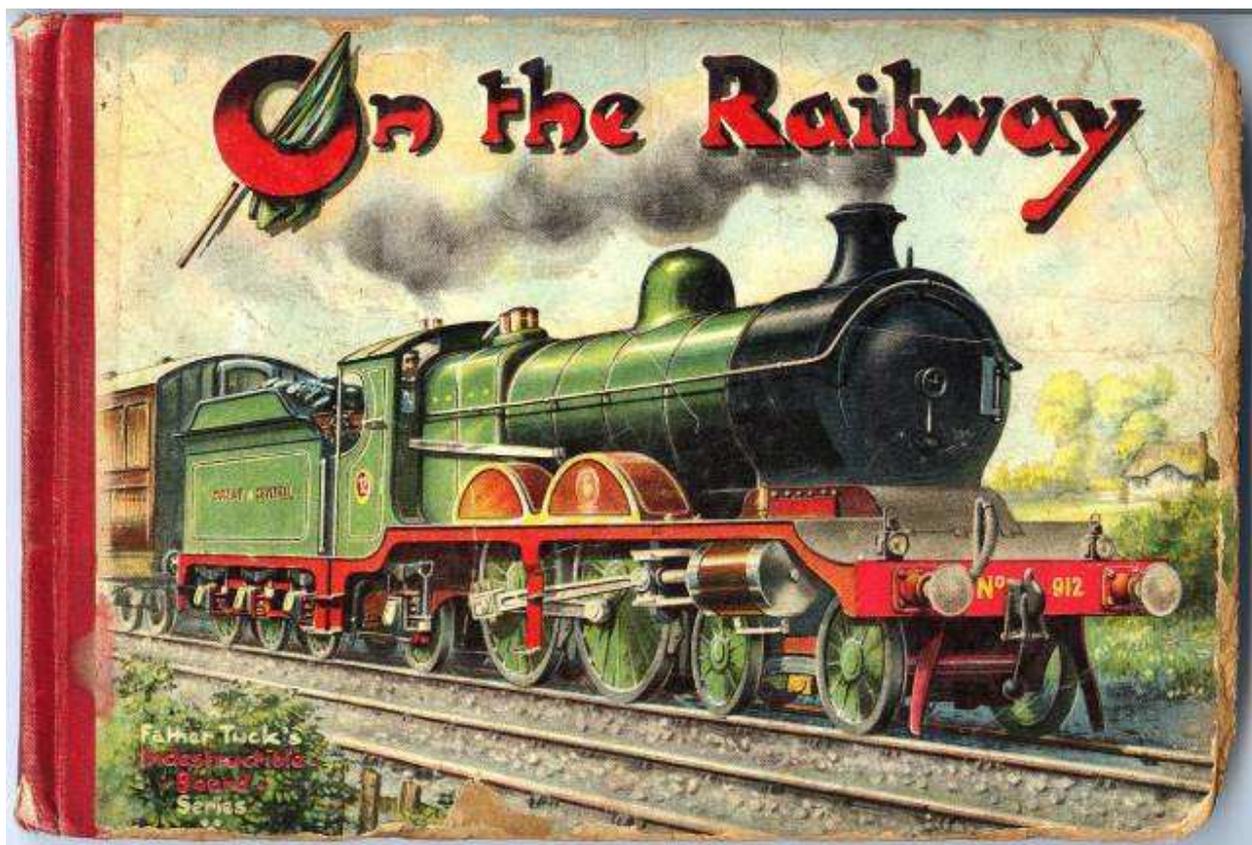
### **Der Verlag Raphael Tuck & Sons**

Die Bücher von Raphael Tuck & Sons wurden in den Studios des Verlages in England gezeichnet, jedoch in deutschen Kunstwerkstätten gedruckt, wo die Technik der Chromolithographie in Blüte stand. Raphael Tuck & Söhne hatte Niederlassungen in London, Paris, Berlin, New York und Toronto. Der Verlag war Hoflieferant „to their Majesties The King & Queen [King George V. \*03.06.1865, +20.01.1936, regierte 06.05.1910 – 20.01.1936; Queen Mary \*26.05.1867, +24.03.1953] and Her Majesty Queen Alexandra [\*01.12.1844-+20.11.1925]“. Raphael Tuck & Sons produzierte Glückwunsch- und Kunstpostkarten, sowie Chromolithographien, Papierpuppen, Kalender und Bücher. Die Firmengründer Raphael Tuch (\*1821 Koschmin bei Breslau; †1900), der sich später Raphael Tuck nannte, war ursprünglich Tischler. Er verlor im preußisch-österreichischen Krieg seinen ganzen Besitz und wanderte 1865 mit seiner Familie nach England aus, wo er zunächst als Tischler arbeitete. 1866 eröffnete er eine kleine Werkstatt, die gerahmte Bilder und Chromolithographien verkaufte. 1870 gründete er mit dreien seiner vier Söhne einen eigenen Verlag in London. Die Firma blühte insbesondere in der viktorianischen Zeit. 1871 brachte Raphael Tuck seine erste Weihnachtspostkarte heraus. Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum der Königin Victoria erschien 1887 eine eigene Bilderserie; ebenso wenig später anlässlich der Krönung Eduards VII. Daneben produzierten Tuck & Sons Tierserien und illustrierte Bücher, oft mit beweglichen Teilen oder Panoramafunktion. Der Aufschwung mit Ansichtskarten nahm seinen Lauf. 1899 gehörte Tuck zu den ersten Verlagen, die Ansichtskarten im Format von 5,5 mal 3,5 Zoll produzierten. Im Jahr 1904 waren schon rund 15.000 Ansichtskartenmotive verfügbar. Großen Erfolg hatte die Firma mit ihrer

Kunstpostkartenserie „Oilette“, Reproduktionen von Gemälden (auch Eisenbahnen) auf Ansichtskarten. Das Londoner „Raphael House“ wurde am 29. Dezember 1940 durch einen Luftangriff zerstört, wodurch zahlreiche Originale verlorengingen. 1962 wurde die Firma an Purnell & Sons verkauft.

## Lokomotiven aus aller Welt

Die Lokomotivbilder fordern heraus zu ein wenig Detektivarbeit, das Internet und vor allem wikipedia sind dabei hilfreich. Von Interesse ist der hohe Anteil an Abbildungen von „Atlantic“-Schnellzuglokomotiven (2'B1'/Ten-Wheeler), die wohl gerade ihre Blütezeit erlebten. Die Lokgemälde entstanden durchaus mit künstlerischer Freiheit, auch was die Numerierung der Maschinen angeht. Somit ist nicht in jedem Falle eine eisenbahnhistorisch akkurate Zuordnung möglich.



## Great Central Railway „912“

Den Vorderdeckel ziert die 2'B1'-Schnellzuglokomotive „912“ der **Great Central Railway**. Die Great Central Railway (GCR) war eine Eisenbahngesellschaft in Nordengland und gehörte seit dem 01.01.1923 zur

London and North Eastern Railway. Abgesehen von drei Zweigstrecken im Raum Liverpool betrieb die GCR Strecken östlich von Manchester. Die Lok mit der Phantasienummer „912“ ähnelt den Atlantic-Loks der Baureihen C4/C5, Achsfolge 2'B1'. Die GCR bestellte 1903 zwei Schnellzugloks der Baureihe 8B (LNER Baureihe C4) bei Beyer, Peacock & Co. Insgesamt wurden 25 weitere C4 von 1904 bis 1906 geliefert. Die C4s im klassischen Stil des Chief Mechanical Engineer John G. Robinson (1856-1943) erhielten rasch den Spitznamen 'Jersey Lilies' nach einem Star der Music Hall der damaligen Zeit. Zur Robinson-Baureihe C5 gehörten nur vier Maschinen (GCR Baureihen 8D & 8E).

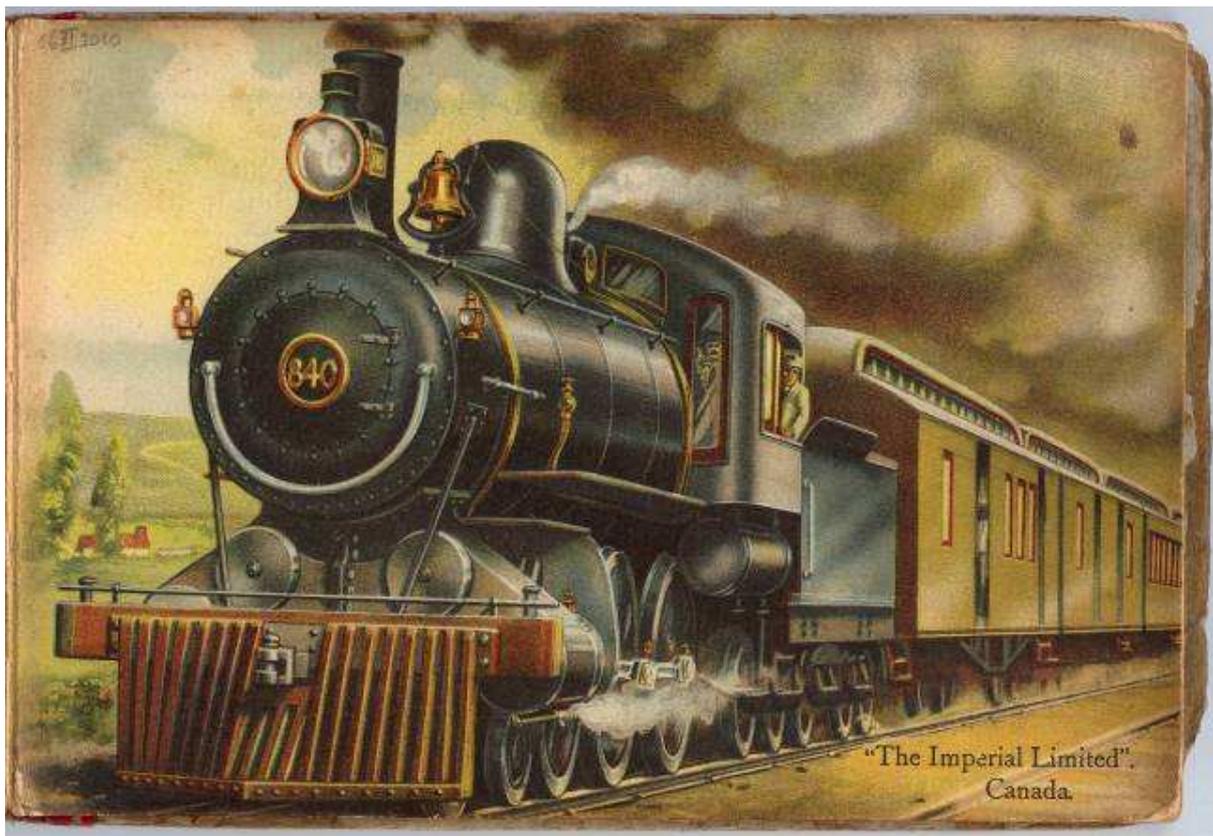


### **Great Eastern Railway „872“ - „The Continental Express“**

Die Hauptstrecke der **Great Eastern Railway** verband London Liverpool Street mit Norwich und East Anglia. Das Unternehmen ging 1923 in der London and North Eastern Railway (LNER) auf. Die GER wurde 1862 aus folgenden Teilgesellschaften gebildet: Norfolk Railway, Eastern Union Railway, Newmarket and Chesterford Railway, East Norfolk Railway, Harwich Railway, East Anglian Railway und East Suffolk Railway. Der Großteil der Great-Eastern-Lokomotiven wurde in Stratford gebaut. Der „Continental Express“ verkehrte

vor dem 1. Weltkrieg von London Liverpool St nach Harwich Parkestone Quay. Am 15.10.1913 wurden nahe Liverpool bei einem schweren Zugunglück mit dem „Continental Express“ 10 Reisende getötet und 22 verletzt. Der Zug hatte gehalten und der nachfolgende raste in ihn hinein. Der Heizer des „Continental Express“ verhinderte ein noch größeres Unglück, indem er mit Knallkapseln einen weiteren Zug gerade rechtzeitig zum Halten brachte.

Die 2'B-Lokomotive der GER No.872 gehörte zur Baureihe „Claud Hamilton“ (LNER D14, D15, D16). Die beliebten und erfolgreichen 4-4-0-Lokomotiven werden James Holden, dem Chefingenieur der Great Eastern Railway zugeschrieben. Die erste Lokomotive Nr. 1900 „Claud Hamilton“ wurde im Jahre 1900 als damals größte und leistungsfähigste Express-Lokomotive der GER gebaut. Sie gewann eine Goldmedaille bei der Pariser Ausstellung von 1900. Der ersten Lokomotive folgten vierzig weitere zwischen 1900 und 1903 und erhielten rasch den Spitznamen „ClauDs“ nach der ersten Lokomotive.



### **Canadian Pacific Railway „840“ - „The Imperial Limited“**

Der „Imperial Limited“ verkehrte mit sieben Zügen wöchentlich vom 18.06.1899 bis zum 25.06.1933 zwischen Montreal, Quebec und Vancouver in

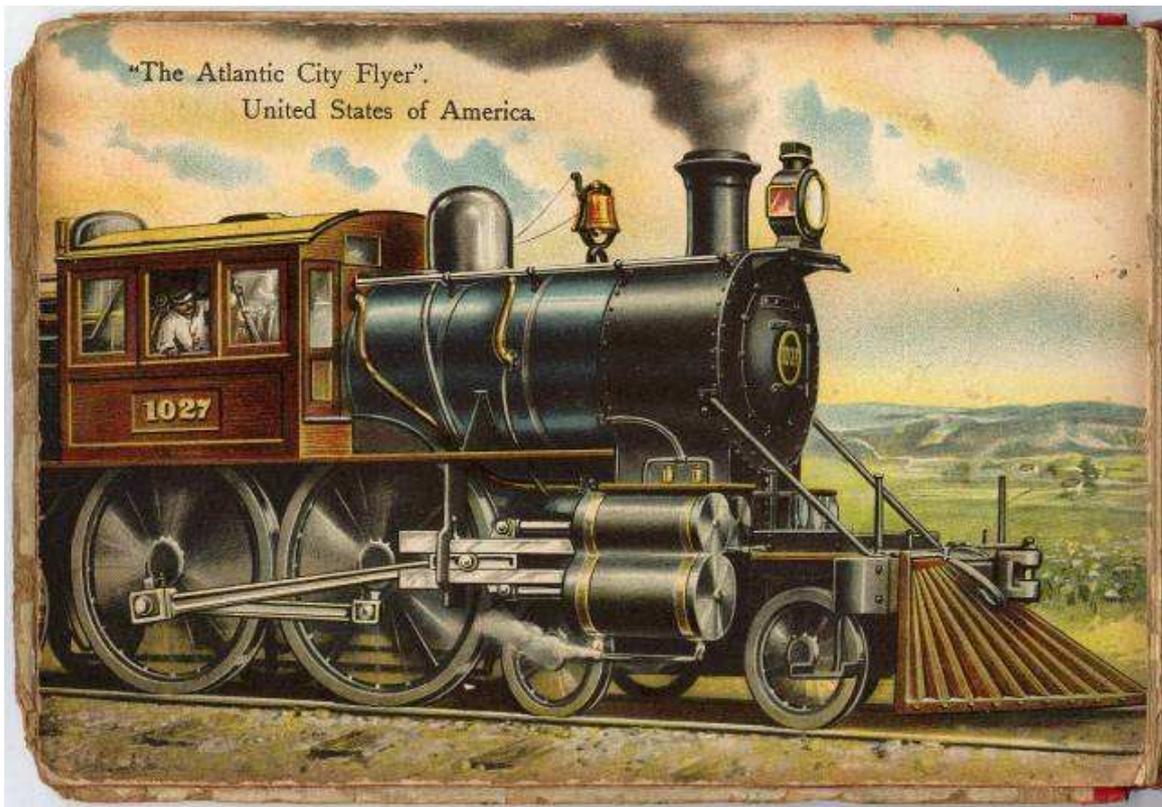
British Columbia als erste Verbindung der Canadian Pacific Railway. Den zahlungskräftigen Reisenden wurde der malerische Anblick der Rocky Mountains geboten. Sir William Cornelius Van Horne wollte immer mehr Touristen nach Kanada bringen, viele auf den Ozeanschiffen der Canadian Pacific. Sie sollten dann auch die Züge der Canadian Pacific und deren Chalets beim Banff Springs Hotel und Chateau Lake Louise benutzen. Sein berühmtes Zitat war: „Da wir die Landschaft nicht exportieren können, müssen wir die Touristen importieren“. Und genau das tat er. Immer mehr Reisende nutzten die luxuriösen Schlaf- und Speisewagen der CPR.

Die Atlantic-Bauart 4-4-2 („Ten-Wheeler“) kam zunächst in den USA auf. Drei Lokomotiven wurden 1899 in den DeLorimier-Werkstätten, Montreal, nach Plänen von A.W. Horsey speziell für den Personenzugverkehr Montreal-Ottawa gebaut. Im Sommerfahrplan 1900 wies die CPR den schnellsten Zug Ottawa-Montreal an, der die 113 Meilen in zwei Stunden und 20 Minuten bewältigte. Die Loks fuhren täglich mit einer Geschwindigkeit von weit über einer Meile pro Minute. Die Loknummer „840“ ist wiederum der Phantasie des Malers geschuldet. Die CP-Loks trugen die Nummern CP209-CP211, CP1000-CP1002, CP950-CP952, CP2150-CP2152. Sie wurden bis 1917 verschrottet.

### **„The Atlantic City Flyer“ USA – „1027“**

Eine gedrungene, mächtige Erscheinung mit Kuhfänger und hölzernem Führerhaus direkt über den Treibrädern befördert einen der schnellsten Züge der Welt: nach Atlantic City. Wer sich zu den Reichen und Berühmten zählen wollte, mußte sich auf der dortigen Strandpromenade zeigen. Zwei Schienenstränge führten dorthin, die Pennsylvania Railroad und die Atlantic City Railroad.

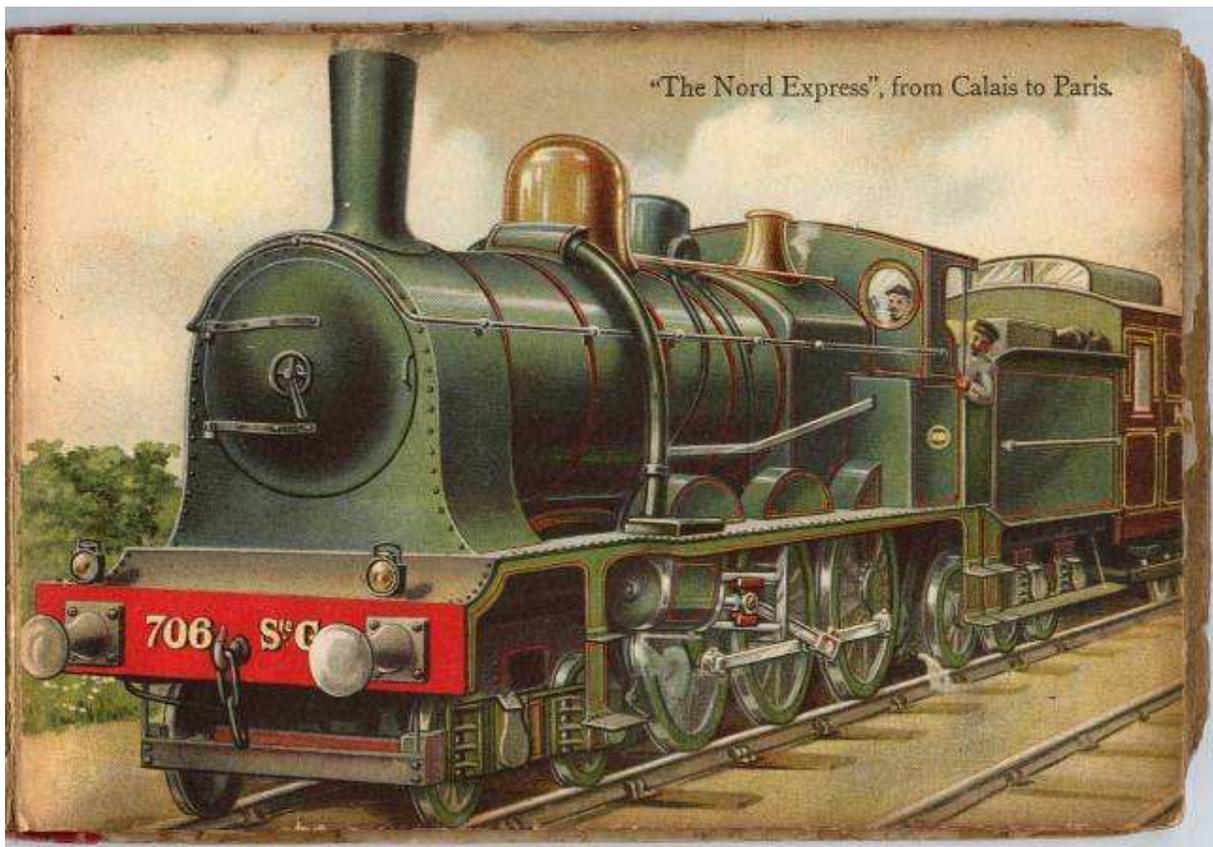
Das erste Rennpferd der Atlantic City Railroad für diese Strecke war die „1027“, eine Vierzylinder-Verbund-Atlantic mit dem enormen Treibraddurchmesser von 2,13m Radgröße, gebaut 1896 von Burnham,



Williams & Co. Diese Lok soll im August 1897 auf einer Fahrt mit 448 Passagieren zwischen Philadelphia und Atlantic City einen Schnitt von 112 km/h erreicht hat. Ihre Höchstgeschwindigkeit von ca. 140 km/h fuhr sie auf dem knapp 90 km langen Abschnitt zwischen Camden und Atlantic City heraus.

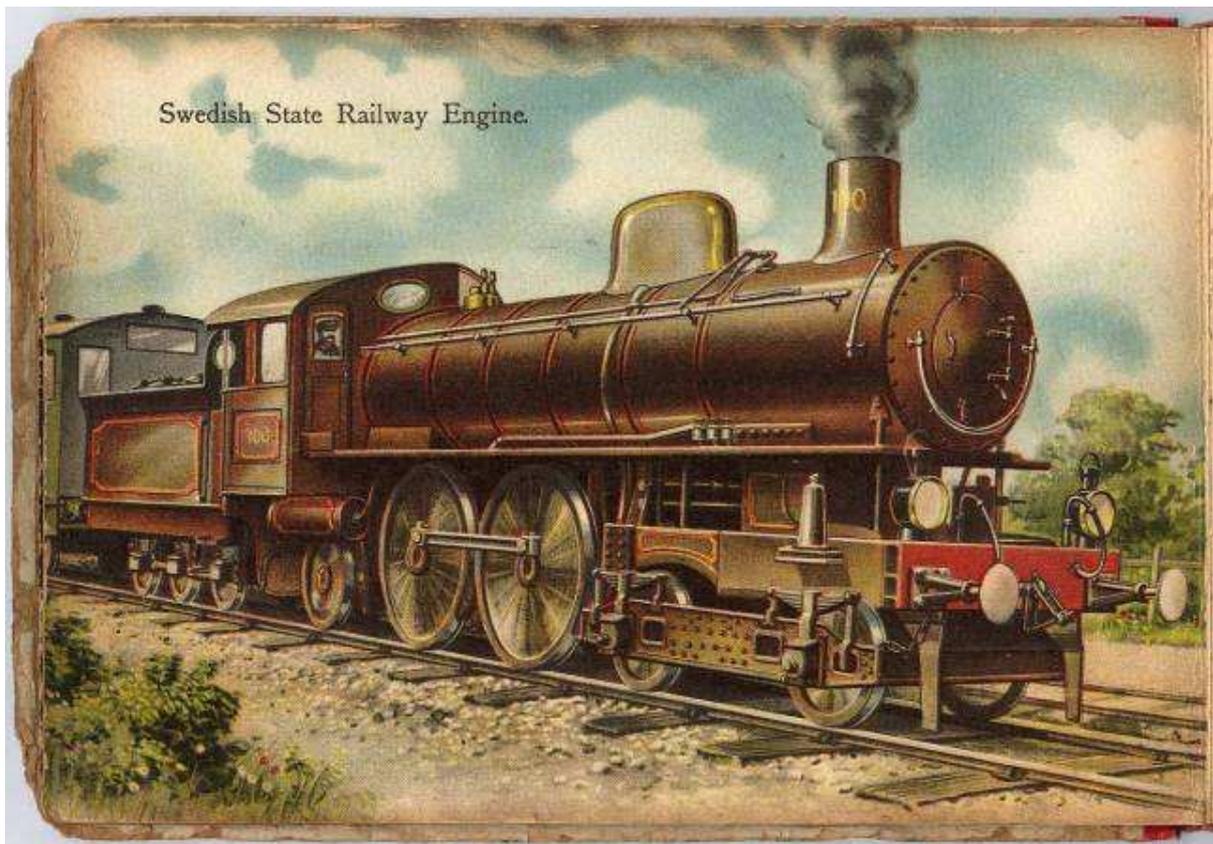
### **Der „Nord Express“ von Calais nach Paris**

Die französische Eisenbahngesellschaft „Compagnie du Chemin de Fer du Nord“ erhielt am 10.09.1845 die staatliche Konzession für die Strecke Paris-Belgische Grenze über Lille und Valenciennes, sowie die Strecken nach Dunkerque und Calais. Vom Belgischen Bahnhof in Paris verlief die erste Linie 1846 über Douai und Lille zum Ärmelkanal (England). Weitere Bahnstrecken wurden 1847 nach



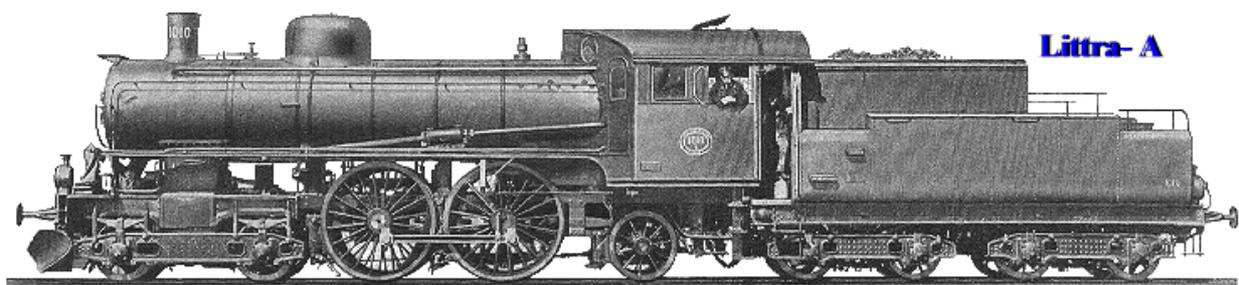
Amiens und Valenciennes sowie zu den belgischen Städten Kortrijk und Gent angelegt. 1848 führten Streckenerweiterungen nach Boulogne-sur-Mer und Saint Quentin. Mit diesen Stammstrecken entstand zwischen Paris, Rouen, der normannischen Atlantikküste und der belgischen Grenze ein ausgedehntes Liniennetz. 1864 wurde der nunmehrige Bahnhof Gare du Nord in Betrieb genommen. Die CF du Nord wurde 1937 verstaatlicht und in die Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) integriert.

Die Dampflokomotiven der Nordbahn wurden zuerst in Hellgrün mit roten Zierstreifen geliefert, die Verbundlokomotiven erhielten später die berühmte „Schokolade“-Farbe mit gelben Streifen, während die Loks für gemischten Betrieb schwarz blieben. Eine Pacific-Lok mit der Nummer „706 Ste.G.“ ließ sich bis dato nicht nachweisen.

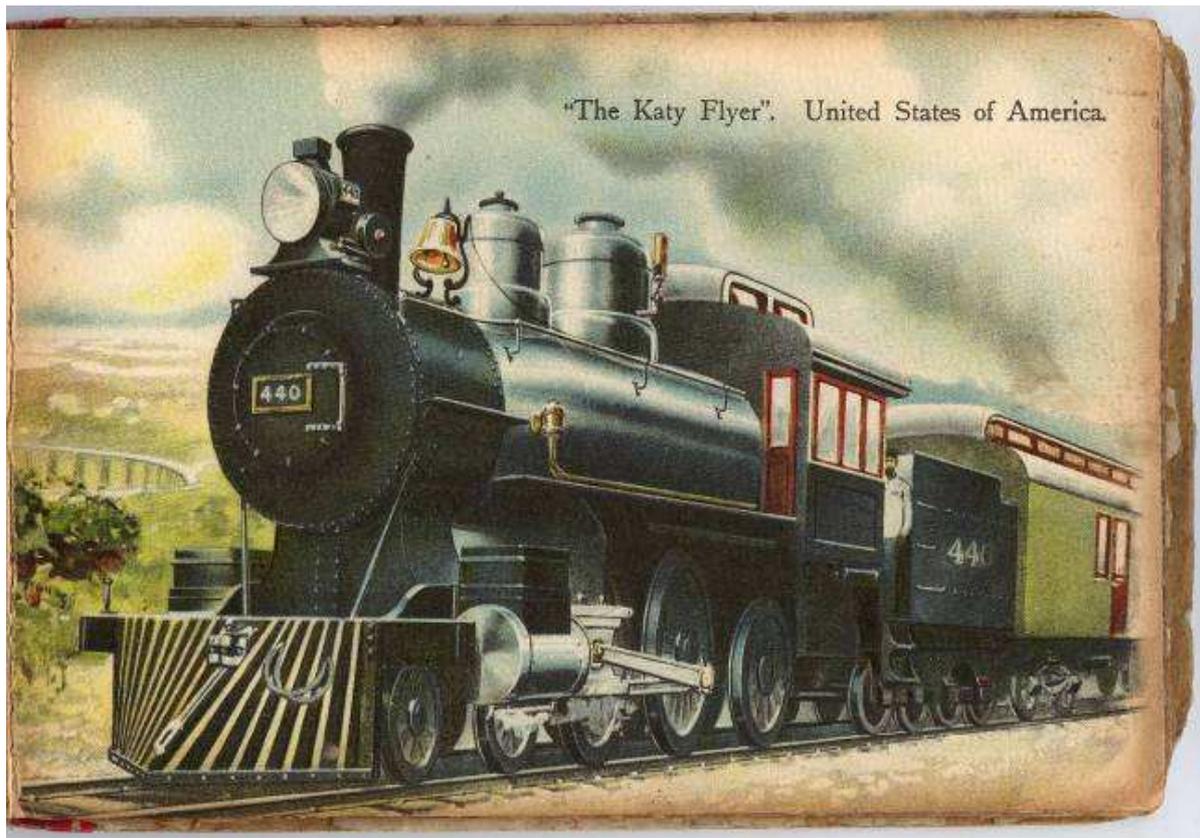


## Swedish State Railways - Statens Järnvägar „100“

„SJ“ ist die Abkürzung für die schwedische Staatsbahn. Die 2'B1'h2-Lok No.100 gehörte zur Baureihe Littera A. Von 1906 bis 1909 wurden 26 Atlantic-Schnellzuglokomotiven der Littera A mit Treibraddurchmesser 1,88 m und Bruttogewicht 106,8 t gebaut. Mit 137 km/h hielt eine A-Lok den inoffiziellen Geschwindigkeitsrekord für schwedische Dampflokomotiven.

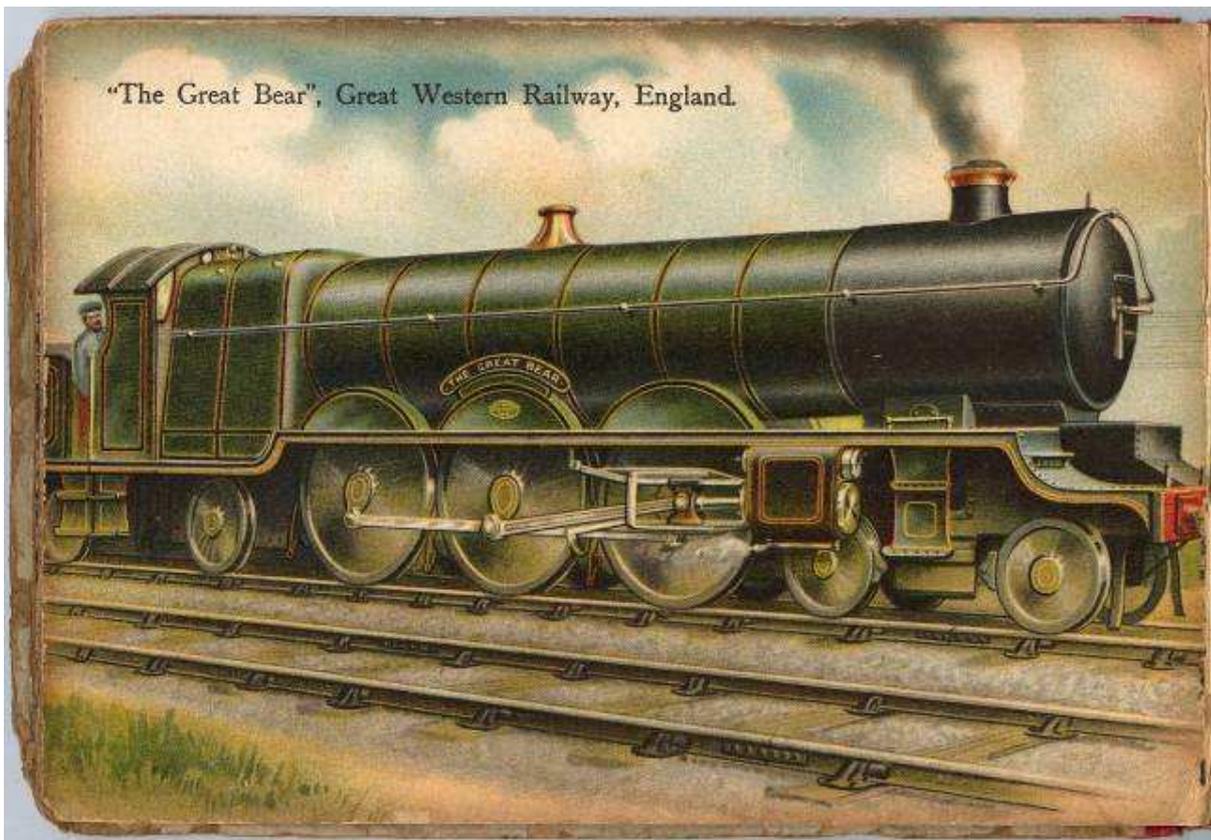


Die „Snälltågslokomotiv litt. A“ war gekennzeichnet durch einen großen Dampfkessel, große Treibräder, vergleichsweise kleine Zylinder und ein Windschneide-Führerhaus.



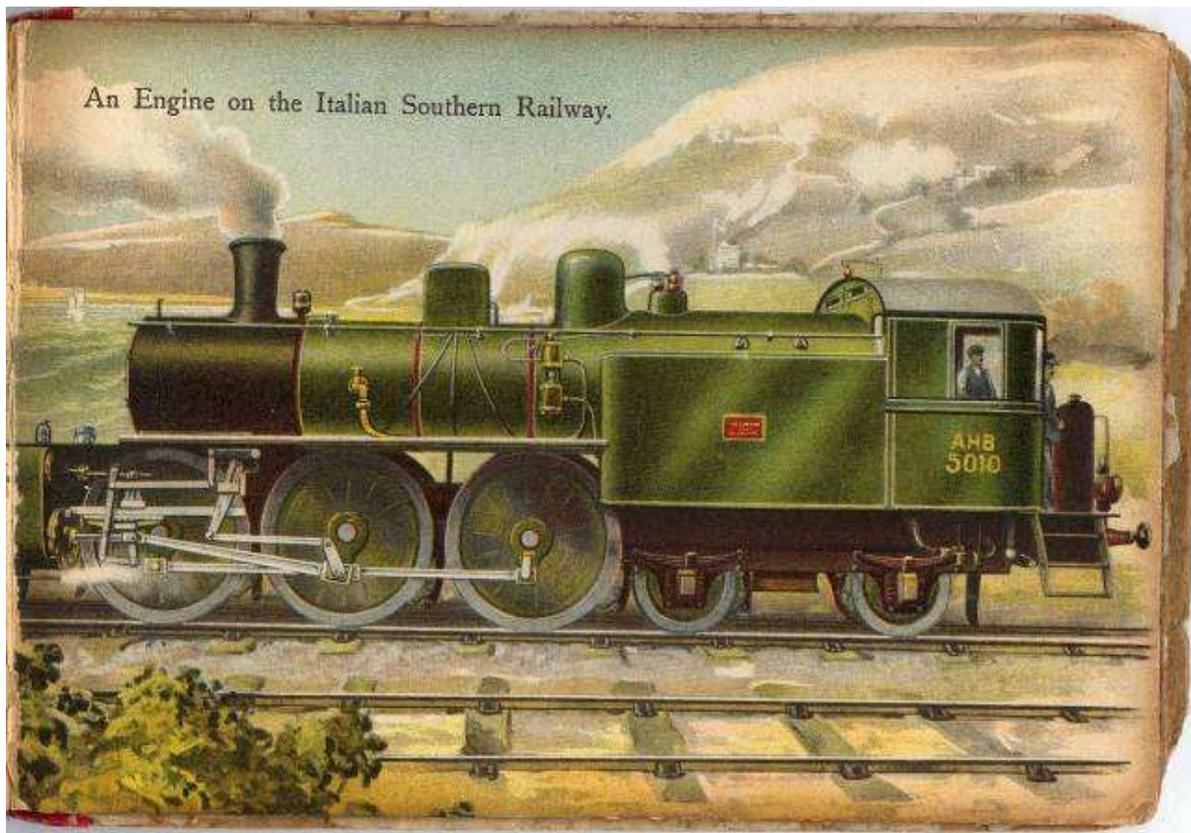
### **„The Katy Flyer“ USA - „440“**

Die „Missouri–Kansas–Texas Railroad“ (MKT, ursprünglich Union Pacific, Southern Branch) wurde am 23.05.1870 gegründet. In ihrer Frühzeit wurde sie als „the K-T“ abgekürzt, daher rührt der Name „the Katy“. Die „Katy“ erreichte als erste Bahn Texas vom Norden her, ihr Schienennetz verband schließlich Kansas City und St. Louis, Missouri; Tulsa und Oklahoma City, Oklahoma; Dallas, Fort Worth, Waco, Temple, Austin, San Antonio, Houston, und Galveston, Texas. Die „Katy“ erreichte Dallas 1886, Waco 1888, Houston 1893 und San Antonio 1901. Als Werbemaßnahme ließ William George Crush 1896 auf der „Katy“ zwei Lokomotiven mit schweren Zügen zusammenstoßen. Die Kollision im später so benannten Ort Crush, Texas, fand vor über 40.000 Zuschauern statt, von denen drei durch Trümmer der explodierenden Kessel getötet und zahlreiche verletzt wurden. Der „Katy Flyer“ wurde ab 1896 von schwarzglänzenden Atlantic-Lokomotiven wie der „440“ gezogen.



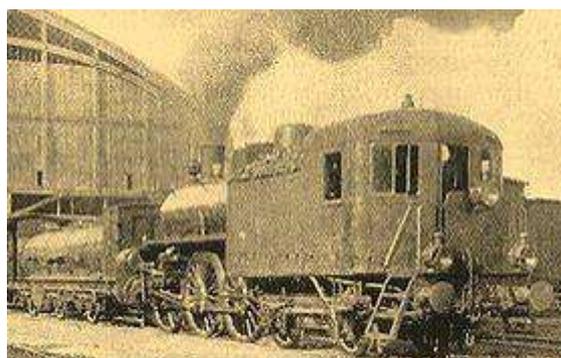
## Great Western Railway – „The Great Bear“

Die riesig erscheinende Pacific-Lok „The Great Bear“ wurde von G.J. Churchward entworfen und als einzige ihrer Art im Februar 1908 in den GWR-Werkstätten von Swindon gebaut. Die Direktoren der GWR wollten die größte Lok Großbritanniens für ihre Gesellschaft. Am 07.01.1924 wurde sie umgebaut und umbenannt auf „Viscount Churchill“. Der „Große Bär“ trug die Loknummer „111“ und wurde im Juli 1953 ausgemustert. Sie war die erste 2'C1'-Lok in Großbritannien und wurde als „Flaggschiff“ der GWR angesehen bis zum Bau von Lok 4073 „Caerphilly Castle“ 1923. Ihr hohes Achsgewicht beschränkte ihren Einsatz auf die Strecke Paddington – Bristol. Ihr regulärer Lokführer war der aus Oxfordshire stammende Thomas Blackall. Churchwards Nachfolger Charles Collett soll die Lok nicht geschätzt haben und betrieb daher ihren Umbau in eine Lok der Castle Class. Churchward war zutiefst enttäuscht über die Zerstörung seines „Großen Bären“. Als er von Nigel Gresleys Plänen hörte, eine Pacific für die Great Northern Railway bauen, soll er geantwortet haben: „Warum in aller Welt baut dieser junge Mann so etwas? Wir hätten ihm unsere verkaufen können!“



### **Italian Southern Railways - Società delle Strade Ferrate Meridionale**

Die C2'-Dampflok der FS-Baureihe 670 sind Maschinen mit vorderem Führerstand, die Ferrovie dello Stato übernahmen sie 1905 von der Rete Adriatica. Sie trugen den Spitznamen „mucca“ („Kuh“), so auch die hier mit „AHB 5010“ beschriftete Lok.



Locomotiva Gruppo 670 FS ex 500 RA

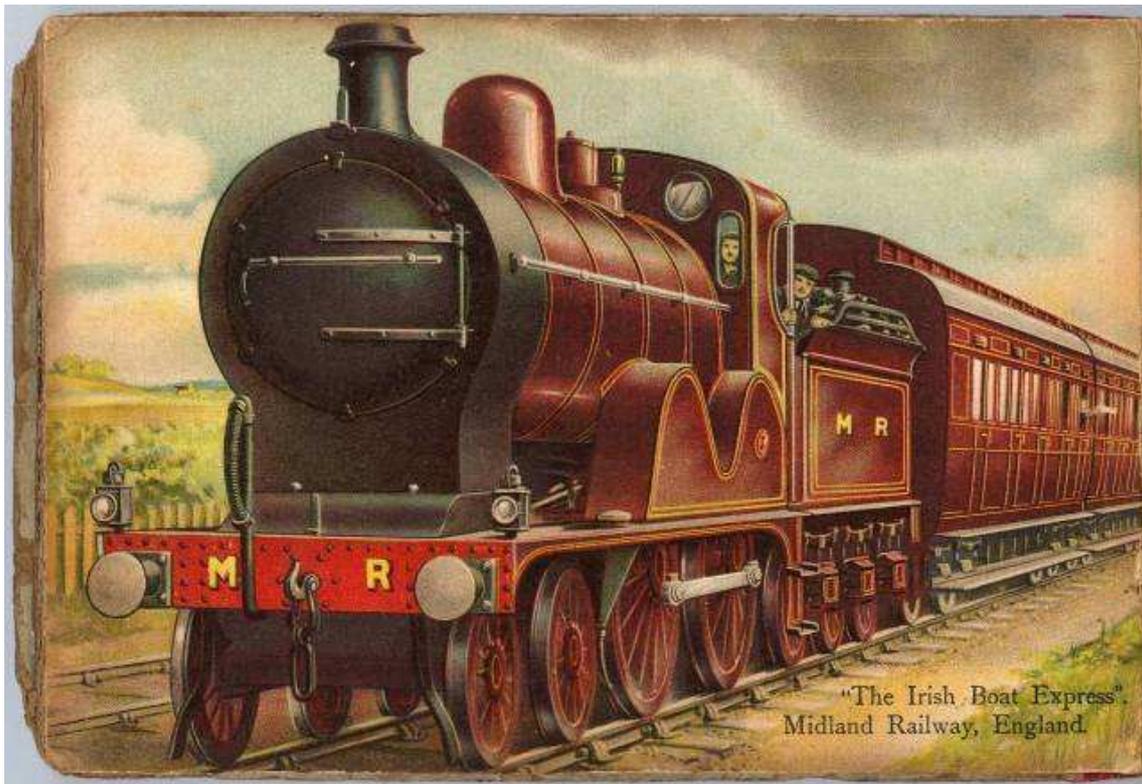
Die 24,135 m langen Maschinen mit 20-Tonnen-Tender wurden bei den Officine sociali R.A.-Borsig-Breda um 1900 konstruiert. 43 Stück der Loks mit 70,7 t Dienstgewicht und 110 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden gebaut. Die Loks der Baureihe 670 gehörten zur Avantgarde. Ihr Konstrukteur, Ingenieur Plancher, entwickelte sie, um einige Probleme der Dampftraktion zu beheben:

1. Die Notwendigkeit der Leistungserhöhung fordert eine Verlängerung der Feuerkiste und damit der Lokomotive. Die Lösung war die Drehung der Lok, um das Führerhaus über dem Drehgestell anzubringen.
2. Die Kabine vorne erlaubt dem Lokführer eine bessere Sicht der Strecke bei den langen Tunnels von Milano nach Rom.
3. Zur Minimierung der schweren und oft tragisch ausgehenden Probleme mit der Atmung des Lokpersonals auf den Steigungs- und Tunnelstrecken.

Die Lokomotive 3701 wurde auf der Weltausstellung 1900 in Paris präsentiert, stieß auf großes Interesse und erregte Kontroversen unter den Eisenbahn-Ingenieuren der damaligen Zeit. Die französische Westbahn erprobte die Lokomotive auf der Strecke Paris-Le Mans, Rouen und Évreux mit guten Ergebnissen. Sie erreichte 126 km pro Stunde mit einem Zug von zehn Wagen. Doch trotz des Erfolgs blieb es bei nur einer Serie. Das Projekt wurde 1910 von der Southern Pacific, einer Bahn in den Vereinigten Staaten mit langen steilen und gewundenen Tunnels, mit großem Erfolg und Anerkennung durch das Personal wiederbelebt.

Das auffälligste Merkmal war neben dem vorn liegenden Führerhaus der Tender, ein Kesselwagen mit einem Bremshäuschen. Daher rührte ihr Spitzname „La Mucca“, weil sie den Eindruck einer Kuh mit Kalb machte.

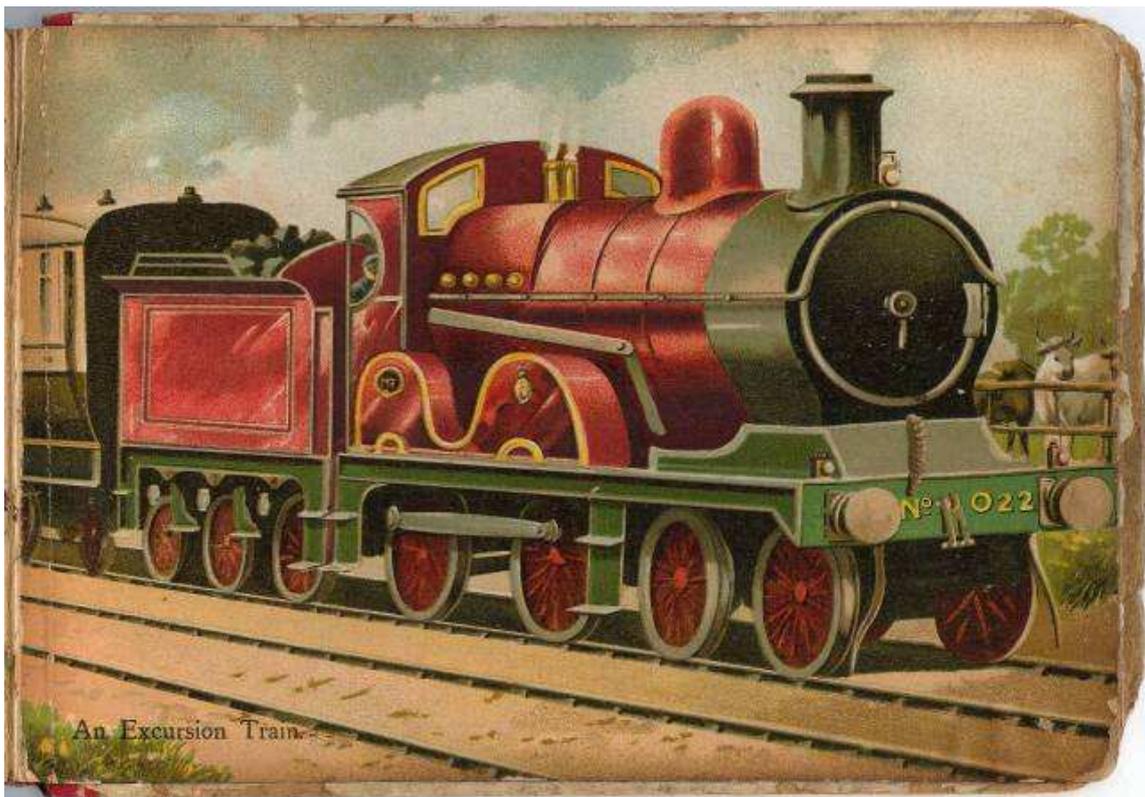
Der Prototyp 3701, später als RA 5001 und FS 6701 erfaßt, wurde in den Werkstätten der Rete Adriatica gebaut. Die nachfolgende Serie entstand bei Borsig in Berlin und Breda in Milano. Zu den Gründen für eine Nichtfortsetzung des Projekts gehörte, daß der Heizer nach hinten gerichtet arbeiten mußte, bei der Streckenüberwachung nicht mehr helfen konnte, die an den Seiten aufgehäufte Kohle Lokführer und Heizer in der Kabine behinderte und nicht zuletzt die Tatsache, daß der Lokführer an seinem vorderen Platz mögliche technische Probleme bei Lok oder Zug während der Fahrt kaum wahrnehmen konnte.



### **Midland Railway – „The Irish Boat Express“**

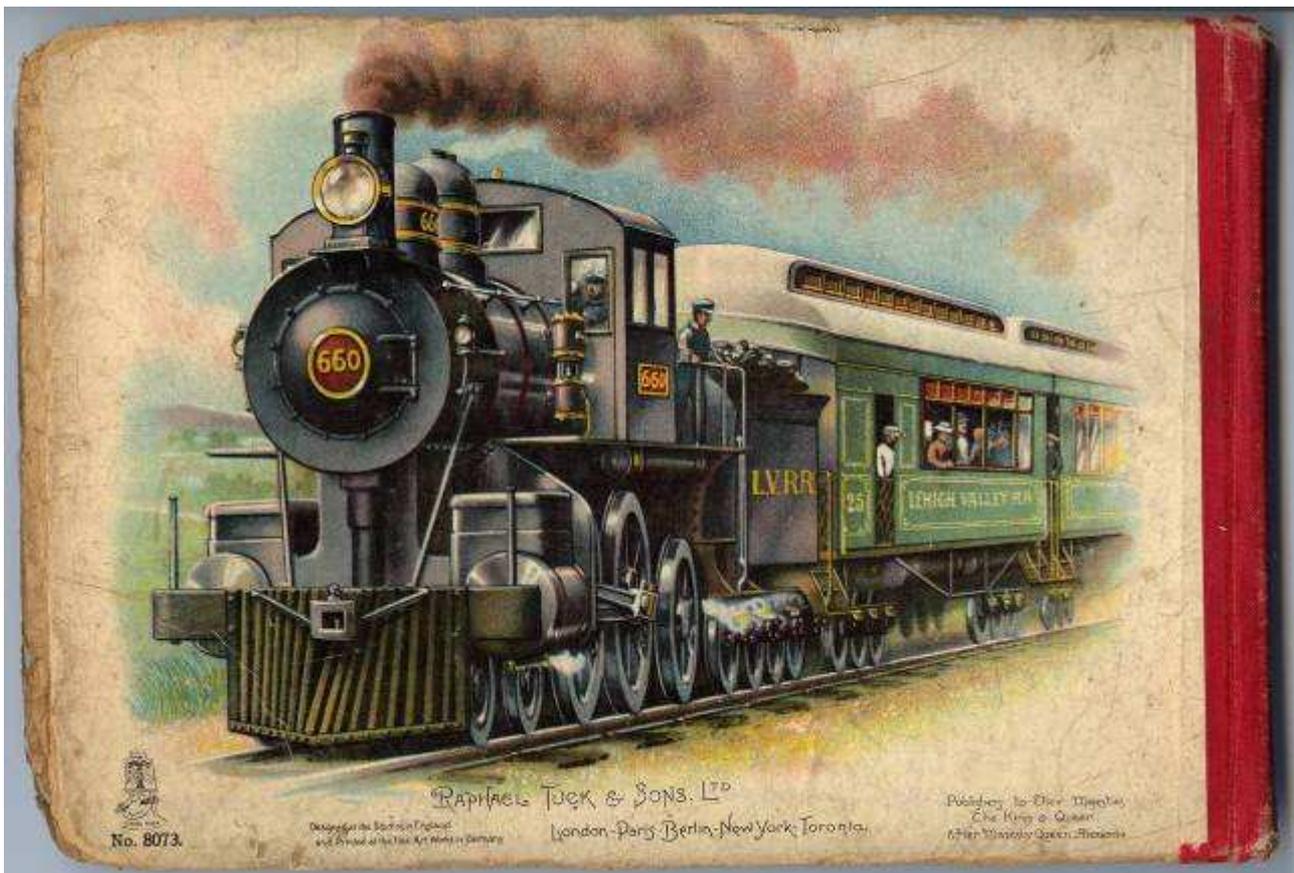
Die Midland Railway (MR) existierte als britische Eisenbahngesellschaft von 1844 bis 1922. Sie entstand aus der Fusion dreier Gesellschaften (Midland Counties Railway, North Midland Railway, Birmingham and Derby Junction Railway). Die Hauptstrecke der Midland Railway, die Midland Main Line, verband London mit den East Midlands und mit Leeds. Bevor die Midland Railway 1923 in der London, Midland and Scottish Railway (LMS) aufging, war sie die einzige Bahngesellschaft, die in allen vier Landesteilen (England, Schottland, Wales und Irland) Strecken besaß. Die Länge des Streckennetzes betrug im letzten Betriebsjahr 3.493 km. Die LNWR wollte in den 1860er Jahren der MR zunächst die Mitbenutzung ihrer Gleise verwehren. Um dennoch Schottland zu erreichen, baute die MR die Strecke Settle–Carlisle. Ob die abgebildete unbekannte MR-Lokomotive den „Irish Boat Express“ je befördert hat? Eine „Oilette“-Postkarte von Raphael Tuck zeigt den „Irish Boat Express“ mit der LNWR-Lok 9662 auf der Britannia Bridge bei Menai Straits. Am 29.10.1913 eilte der „Irish Boat Express“ durch die in Flammen stehende walisische Station Llandulas. Nur einige Zugfenster wurden beschädigt. Die London North Western Railway beförderte „boat trains“ Euston-Holyhead and

Holyhead-Euston, mit Anschluß an die Dampfschiffe Holyhead-Kingstown (heute Dun Laoghaire), und die Post von und nach Irland. Um die Züge ohne Halt von Chester bis Holyhead und umgekehrt verkehren zu lassen, wurden die ersten Tröge zur Wasseraufnahme während der Fahrt bei Mochdre an der nordwalisischen Küste angelegt.



### **An Excursion Train – Ein Ausflug per Bahn**

Die 2'B-Dampflokomotive mit dreiachsigem Tender, der Phantasienummer „022“, der Farbgebung und dem Emblem der Midland Railway (MR) am Führerhaus befördert einen Ausflugszug durch die englische Landschaft. Ein „excursion train“ wurde gebucht für einen besonderen Zweck oder zu einem besonderen Ereignis. Die Fahrpreise für Gruppen waren meist reduziert, um möglichst viele Reisende anzulocken.



## „Lehigh Valley Railroad“ – „No.660“

Die Lehigh Valley Railroad (LV) war eine US-amerikanische Eisenbahngesellschaft im Nordosten der Vereinigten Staaten mit Sitz in New York. Das rund 2.000 km lange Streckennetz befand sich in den Bundesstaaten New Jersey, Pennsylvania und New York. Wichtigstes Transportgut war Anthrazitkohle aus den Appalachen. Doch nicht nur Kohle wurde befördert, sondern auch Reisende, wie das Schlußbild des Kinderbuches zeigt: Die Atlantic-Lok „660“ zieht einen Reisezug mit sechsachsigen Wagen und großen Aussichtsfenstern. Das Streckennetz bestand aus der Verbindung von Buffalo über Geneva, Ithaca, Sayre, Wilkes-Barre, Jim Thorpe (vorher Mauch Chunk), Allentown nach Jersey City und Perth Amboy. Dazu kamen noch Nebenstrecken unter anderem nach Fair Haven am Ontariosee, Camden (New York) und Pottsville. 1846 erfolgte die Gründung der „Delaware, Lehigh, Schuylkill & Susquehanna Railroad“. 1855 erfolgte die Eröffnung der Strecke Easton - Mauch Chunk, der seit dem 01.01.1853 als „Lehigh Valley Railroad“ bezeichneten Eisenbahngesellschaft im Tal des Lehigh River. Die Gesellschaft

entwickelte sich rasch, baute neue Strecken und übernahm andere Gesellschaften. In Buffalo errichtete die LV einen eigenen Bahnhof und nahm eine Schifffahrtslinie in Betrieb. Das Streckennetz der LV war in gutem Zustand und die Verschuldung niedrig, somit konnte die Bahngesellschaft die Große Depression der 1930er Jahre relativ gut überstehen. Jedoch entstanden durch Steuerforderungen, Anleihenrückzahlungen Schulden gegenüber dem Staat von 8 Millionen Dollar. Die aufkommende Konkurrenz durch den Bau von Highways führte auch bei der Lehigh Valley zum Rückgang des Personen- und Frachtverkehrs. Die Gesellschaft reagierte mit der Stilllegung unrentabler Nebenstrecken. 1956 schrieb das Unternehmen zum letzten Mal schwarze Zahlen. 1959 wurde bis auf zwei Züge der gesamte Personenverkehr eingestellt. Die restlichen beiden folgten 1961. Die LV ging am 24.06.1970 ins Konkursverfahren. Am 01.04.1976 wurde der größte Teil des Streckennetzes von Conrail übernommen.

Da die Strecken der Lehigh Valley nur Steigungen bis maximal 1,81 Prozent aufwiesen, mußten die Lokomotiven nicht so zugkräftig ausgelegt werden wie bei anderen Gesellschaften. Bekannt wurde die LV durch die Einführung neuer Lokomotivbauarten. So entstand 1866 eine 1'D-Güterzuglokomotive. Dieser Baureihe wurde der Namen „Consolidation“ gegeben, der fortan zur Standardbezeichnung für Lokomotiven dieser Bauart wurde. Nach der Jahrhundertwende wechselte die Bahngesellschaft zu Lokbaureihen mit Nachlaufachsen. Am 14.09.1951 beförderte eine Mikado der Baureihe N-4 den letzten regulären Dampfzug. Die „Lehigh Valley“ war bekannt für ihren Reisezugverkehr mit Zügen wie „Maple Leaf“ (Verbindung nach Toronto) und „The Star“, doch der wichtigste Expreßzug war der „Black Diamond Express“, der am 18.05.1896 erstmals fuhr. „Schwarzer Diamant“ schien der passende Name für den Expreßzug einer Kohlenbahn, er wurde aus 35.000 Einsendungen ausgewählt. Da ihn zahlreiche Neuvermählte nutzten auf ihrem Weg zu den Niagara Falls, wurde der Zug auch „Honeymoon Express“ genannt. Atlantic-Maschinen wie die „660“ haben diesen Zug lange gezogen.

© P. Dr. Daniel Hörnemann