

## **Our Wonderful Railways - Unsere wunderbaren Eisenbahnen**

Ein höchstseltenes, aber gut erhaltenes Büchlein findet sich in kaum einem Verzeichnis. Als ein englischer Eisenbahn-Antiquar es mir für kleines Geld anbot, habe ich sogleich zugegriffen.

Die Geschichte wurde illustriert von William Johnston und erzählt von W. Groves. Über beide ließ sich nichts weiter in Erfahrung bringen.

Das Kinderbuch wurde auf Hadern gedruckt und in Dundee und London von Valentine & Sons Ltd. in der Reihe Chummy Books als CB 3/28 herausgegeben.

**Hadern** aus Leinen, Hanf oder Baumwolle sowie Spinnereiabfällen bildeten bis Mitte des 19. Jahrhunderts den einzig verfügbaren Faserrohstoff bei der Herstellung von Papier. Lumpensammler kauften das Material auf und veräußerten es an Papiermühlen weiter. Papiere aus Hadern oder mit einem Hadernanteil sind alterungsbeständiger und robuster als Papiere aus Zellstoff. Allerdings ist der Anteil der Hadernpapiere bei der Papierherstellung sehr gering. Hadern werden für Papiere verwendet, die besonderen Ansprüchen genügen sollen. Das ist wohl auch bei diesem Kinderbuch der Fall, da es sicherlich häufig zur Hand genommen wurde und die nicht immer sanfte Behandlung gut ausgehalten hat.

Vorder- und Rückseite ergeben zusammen eine belebte Bahnsteigsszene:



Dundee & London: Valentine Books Ltd. Chummy Books CB3/28

# The Story of **OUR RAILWAYS** **HOW THEY BEGAN**



**L**IKE so many of the world's most thrilling stories, the history of British Railways began long, long ago. A Cornishman named Murdoch invented the first model steam engine, but our story really begins with George Stephenson who, in 1825, drove the first passenger steam engine from Sheldon to Darlington. Four years later came Stephenson's "Rocket" weighing 4 tons. It cost £550 and amazed everyone by travelling at 30 miles per hour. How different from our wonderful engines of today, many of which cost £10,000: weigh 100 tons and travel at an average speed of more than 70 miles per hour!



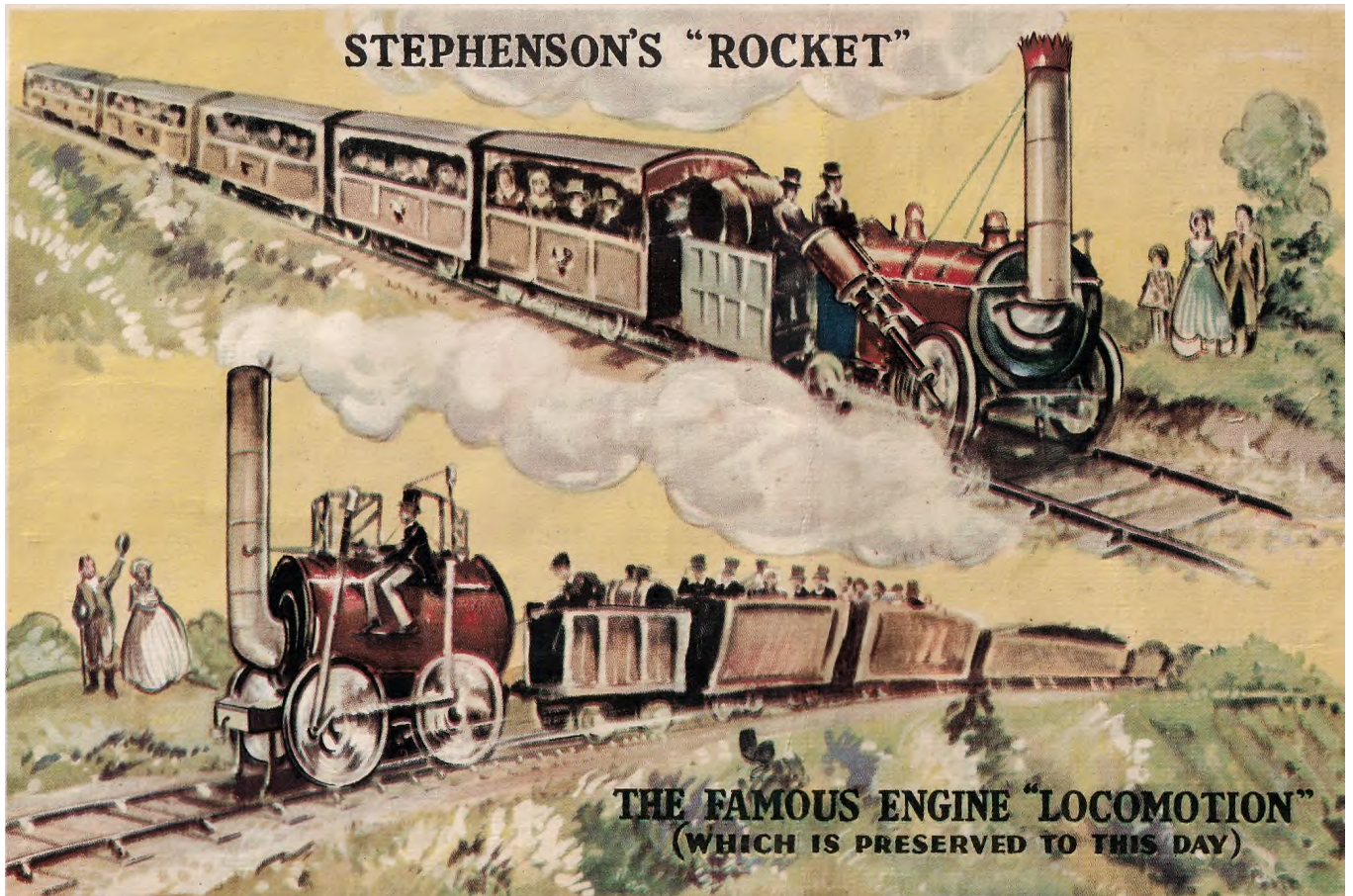
WILLIAM MURDOCH WITH  
HIS MODEL ENGINE

## Die Geschichte unserer Eisenbahnen

### Ihr Anfang

Wie so viele der spannendsten Geschichten der Welt, begann die Geschichte der Britischen Eisenbahnen vor langer Zeit. Ein Mann aus Cornwall, William Murdoch (21.08.1754–15.11.1839), erfand die erste Modell-Dampflokomotive. Aber unsere Geschichte beginnt wirklich mit George Stephenson, der 1825 die erste Personenzug-Dampflok von Sheldon nach Darlington fuhr.

Vier Jahre später erschien Stephenson's Rocket mit einem Gewicht von vier Tonnen. Sie kostete 550 GBP und setzte jeden in Verwunderung mit einer Geschwindigkeit von 30 Meilen pro Stunde. Was für ein Unterschied zu den wunderbaren Lokomotiven unserer Tage. Viele von ihnen kosten 10.000 GBP, wiegen 100 Tonnen und fahren mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 70 Meilen pro Stunde!



George und Robert Stephenson's **„Rocket“** gewann 1829 das berühmte Lokomotivwettrennen von Rainhill.

Die berühmte **„Locomotion“** von 1825 (bis heute in Darlington erhalten) war eine der ersten Lokomotiven von George Stephenson (09.06.1781–12.08.1848) für den Betrieb auf Zechengelände.



4

THE Flying Scotsman," one of our most famous modern engines, has a very proud record. In the happy days of peace it pulled the well-known passenger train, which also goes by that name, from Edinburgh to King's Cross in 7 hours 20 minutes.

Engines of course are classified according to their wheel arrangements. Study the different types of engines on Page 11 and next time you are in a big railway-station, see if you can classify the engines for yourself.

"The Flying Scotsman" belongs to the "Pacific" class - 4-6-2 which means that there are 4 leading wheels, 6 driving wheels and 2 trailing wheels. The driving wheels are controlled by the pistons and it is their power which actually drives the engine. Isn't she a fine sight as she dashes southwards at top speed!



„The Flying Scotsman“, „Der Fliegende Schotte“, eine unserer berühmtesten modernen Lokomotiven (erbaut 1923), weist eine stolze Bilanz auf. In glücklichen Friedenstagen zog sie den wohlbekanntem Reisezug mit demselben Namen von Edinburgh nach London King's Cross in 7 Stunden 20 Minuten.

Lokomotiven werden natürlich eingeordnet entsprechend ihrer Achsfolge. Schau Dir die verschiedenen Loktypen auf S.11 an und versuche, bei Deinem nächsten Besuch auf einem großen Bahnhof die Lokomotiven selbst entsprechend einzuordnen.

„Der Fliegende Schotte“ gehört zur Pacific-Bauart, 4-6-2 d.h. 4 führende Räder, 6 Treibräder und 2 Nachlaufräder. Die Treibräder werden von den Kolben getrieben. Es ist ihre Kraft, die die Maschine antreibt. Ist sie nicht ein herrlicher Anblick, wie sie mit Höchstgeschwindigkeit nach Süden eilt!



„The Flying Scotsman“ in voller Fahrt über eine Brücke  
Der Fliegende Schotte

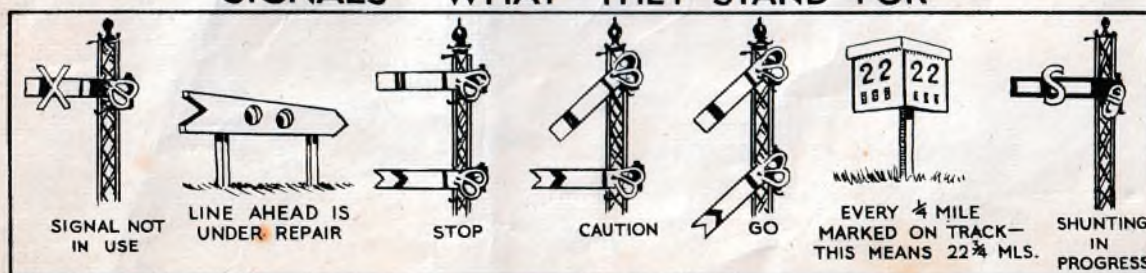


NEXT time you are off on a long journey, look out for the mail-bags and see if there is a mail-van on the train. As the train thunders along, the mail is sorted out and repacked for various destinations. Close to the track are mail-posts, with large strong nets which catch the mail-bags, as they are held out by a mechanical arm from the express train. So you see, much hard work goes on in the train apart from carrying passengers. Below, you will see the signals which ensure the safe passage of all trains from one place to another.



PICKING UP THE MAILS  
AT SPEED

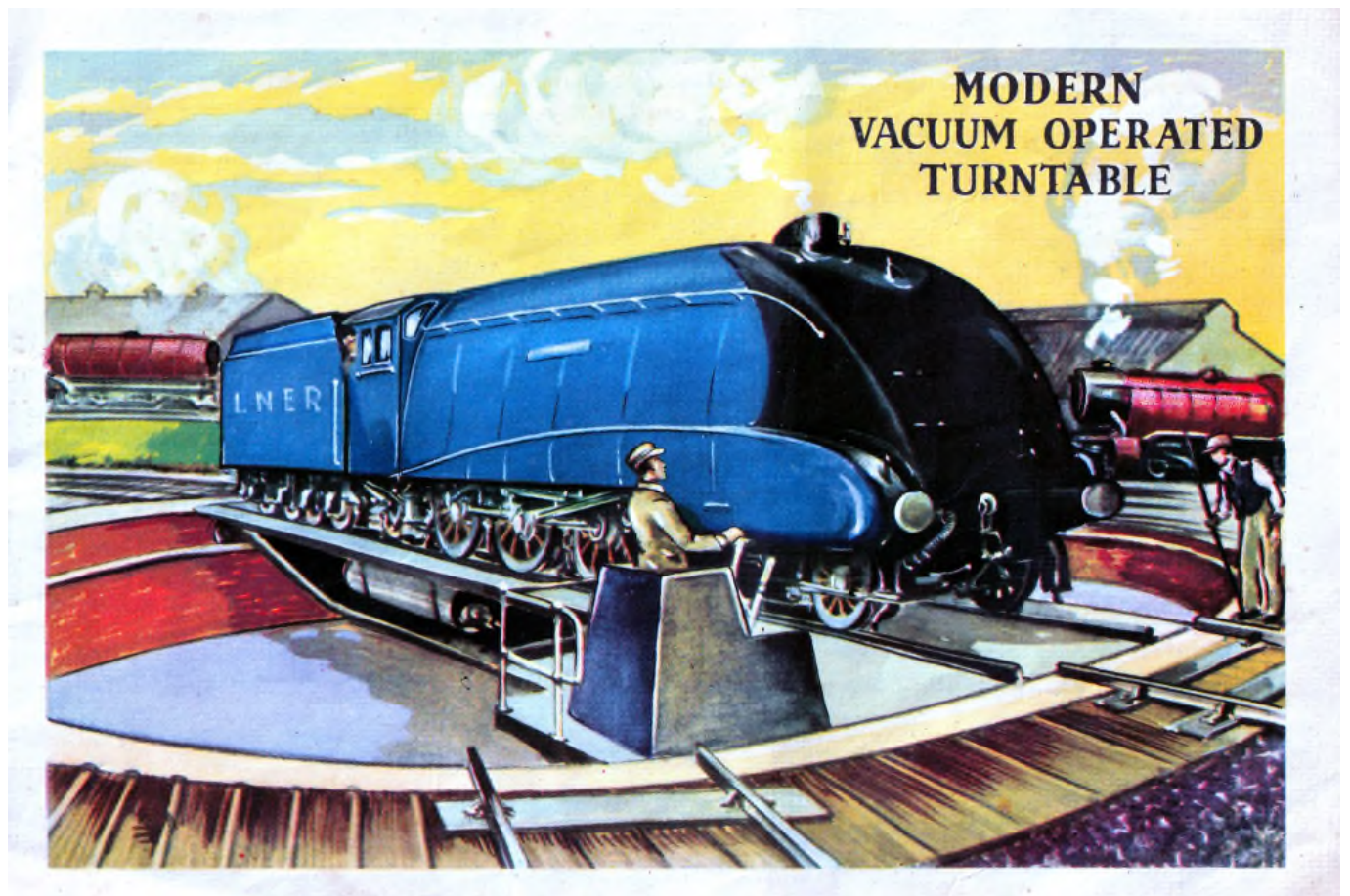
### SIGNALS — WHAT THEY STAND FOR



Wenn Du Dich nächstes Mal auf eine lange Reise begibst, schau nach den **Postsäcken** und ob es einen Postwagen im Zug gibt. Während der Zug die Strecke entlang donnert, wird die Post sortiert und für verschiedene Richtungen gepackt. Nahe der Strecke stehen Post-Masten mit starken, weiten Netzen zum Auffangen der Postsäcke, die an einem mechanischen Arm des Expreßzuges hängen. Wie Du siehst, gibt es viel Arbeit im Zug zu erledigen neben der Beförderung der Reisenden. Unten siehst Du die Signale, die eine sichere Fahrt aller Züge von einem Ort zum anderen ermöglichen.

### Wofür stehen die Signale?

Signal außer Gebrauch. Die vorausliegende Strecke wird repariert. Halt. Vorsicht. Fahrt. Jede Viertelmeile der Strecke wird gezählt. Rangierarbeiten im Gange.



Moderne druckluftbetriebene Drehscheibe mit LNER-Schnellzuglok

Damit Dampflokomotiven nicht tendervoraus fahren müssen, was ihre zugelassene Geschwindigkeit deutlich verringert, werden sie auf Drehscheiben in die richtige Fahrtrichtung gebracht. Das Drehen wird vor allem bei Dampflokomotiven mit Schlepptender durchgeführt, die nur in Vorwärtsrichtung mit ihrer Höchstgeschwindigkeit fahren dürfen. Kleinere Drehscheiben werden durch Muskelkraft bewegt, im 20. Jahrhundert kam der Antrieb durch Elektromotoren, in seltenen Fällen auch Dieselmotoren sowie Druckluft auf. Der Druckluftantrieb ist in der Regel zum Notantrieb geworden, er wird von der Druckluftanlage eines zu drehenden Triebfahrzeuges versorgt.