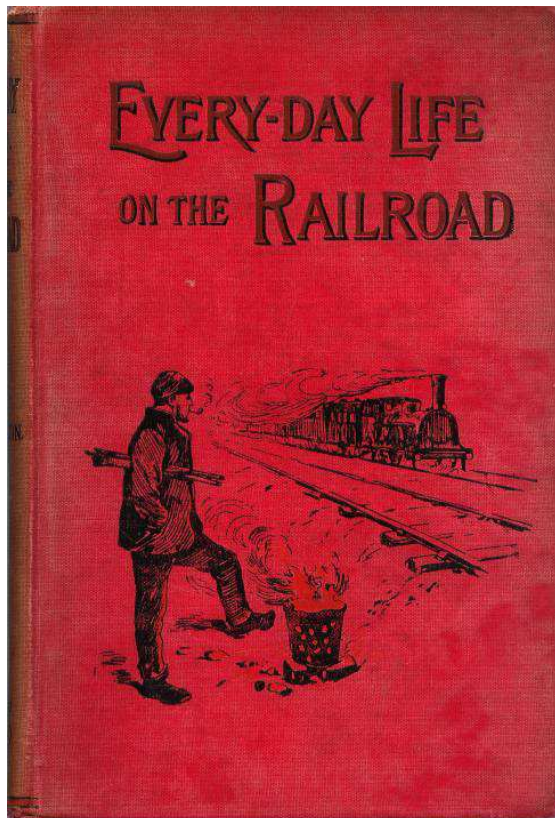


Alltagsleben bei der Eisenbahn

William John Gordon war der Autor zahlreicher englischer Bücher wie z.B. „How London Lives“ (Wie London lebt) (1890), „Foundry, Forge and Factory“ (Gießerei, Schmiede und Fabrik) (1890), „The Horse- World of London“ (Londons Pferdewelt) (1893), „The Treasure-finder: A Tale of a Lost Galleon“ (Der Schatzsucher – Geschichte einer verlorenen Galeone) (1888), „Perseus the Gorgon Slayer“ (Perseus, Bezwinger der Gorgonen) (1883). Neben Städtekunde, Industriegeschichte und Mythologie widmete er sich der Eisenbahn. Sein Jugendbuch „Every-Day Life on the Railroad“ (Abb. 192 S.) erschien in London bei „The Religious Tract Society“, (überarb. Aufl. 1898). Von Gordons weiteren Eisenbahnbüchern wurde um 1900 sein Buch „The Story of our Railways“ dort veröffentlicht. Das Kinderbuch „Little Harry's First Journeys. Trips by Train, by Steamer, Tram and `Bus“ (ohne Verfasserangaben) erschien 1896 ebenfalls bei der RTS. „The Religious Tract Society“ wurde 1799 gegründet und gehörte zu den größeren britischen Verlagshäuser für christliche Literatur, u.a. zur Verbreitung von Literatur für Frauen, Kinder und Bedürftige. Die RTS ist zugleich bekannt für die Herausgabe der Zeitschriften „Boys' Own Paper“ and „Girl's Own Paper“. Sie begann mit der Veröffentlichung evangelikaler Traktate, verlegte aber bald schon Bücher und Zeitschriften aller Art. Dazu zählten auch populäre Eisenbahnbücher.

Every-day Life on the Railroad



Der auffällige rote Einband bringt den Buchtitel: „Alltagsleben bei der Eisenbahn“. Die Verwendung von „Railroad“ statt „Railway“ weist darauf hin, daß das Buch für die internationale Verbreitung, auch in Übersee, gedacht war. Die Illustration mit dem Bahnwärter im Nebel findet sich nochmals im Inneren des Buches.

Der kleine Band wurde um 1898 von der All Saints' Mission Church in Aston als Preis verliehen. Der Name des damit Bedachten ist leider ausgeschabt worden.

Im Folgenden zeigen wir die Illustrationen, Photographien und Karikaturen, dieses Buches:



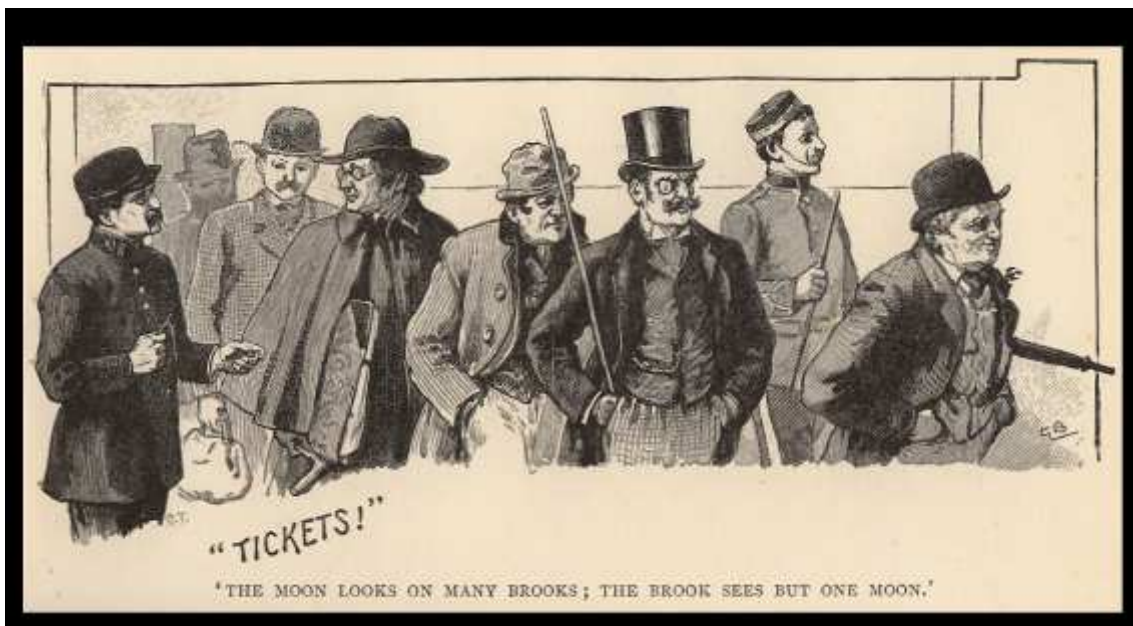
The Caledonian Mail Train überholt mit Volldampf einen wartenden Zug. Vor dem Stellwerk links wird gerade die Lösche aus der Rauchkammer einer Maschine gezogen.

Die „Caledonian Railway“ gehörte zu den größeren Bahngesellschaften Schottlands. Sie wurde gegründet, um die englischen Bahnen mit Glasgow zu verbinden. Sie erreichte bald danach Edinburgh und Aberdeen und schuf ein dichtes Netz von Nebenstrecken um Glasgow. 1923 wurde sie in die „London, Midland and Scottish Railway“ inkorporiert. Viele ihrer Hauptstrecken sind bis heute in Betrieb. Die ursprüngliche Verbindung zwischen Carlisle und Glasgow ist Teil der „West Coast Main Line railway“ (Aberdeen-London).



THE TIME-TABLE.

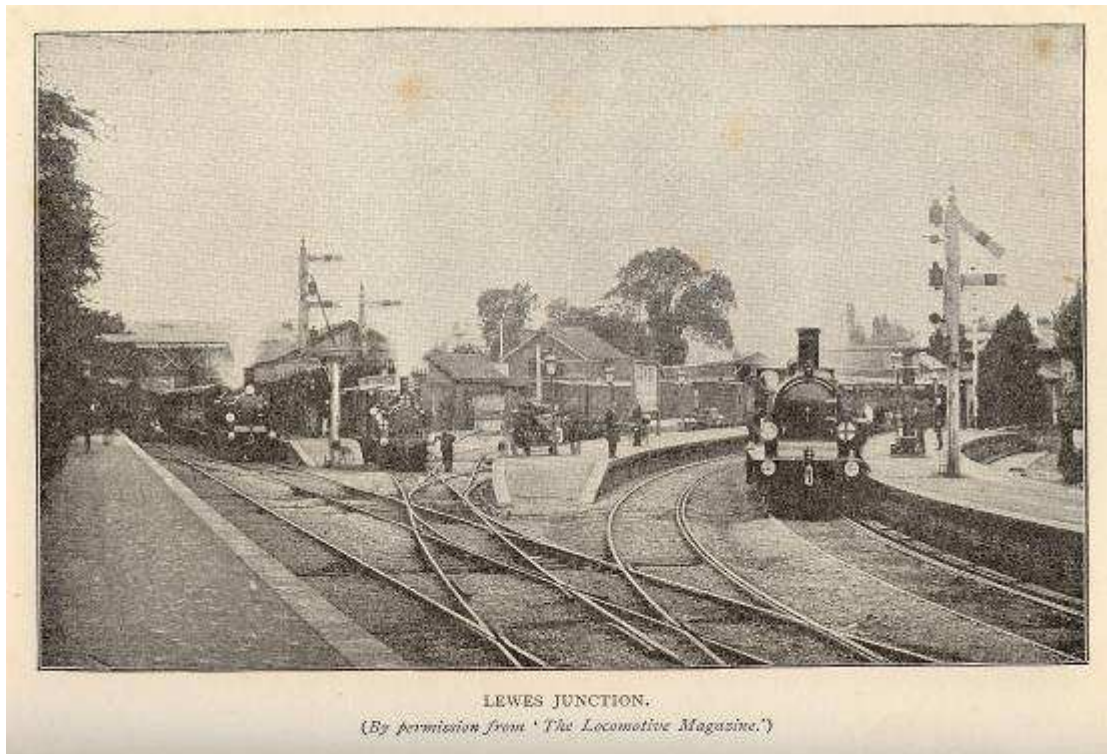
Der Fahrplan: Der Warteraum scheint nicht gerade üppig illuminiert, in dem sich der ältere Fahrgast mit einem brennenden Zündholz Informationen vom Wandaushang holen muß.



"TICKETS!"

"THE MOON LOOKS ON MANY BROOKS; THE BROOK SEES BUT ONE MOON."

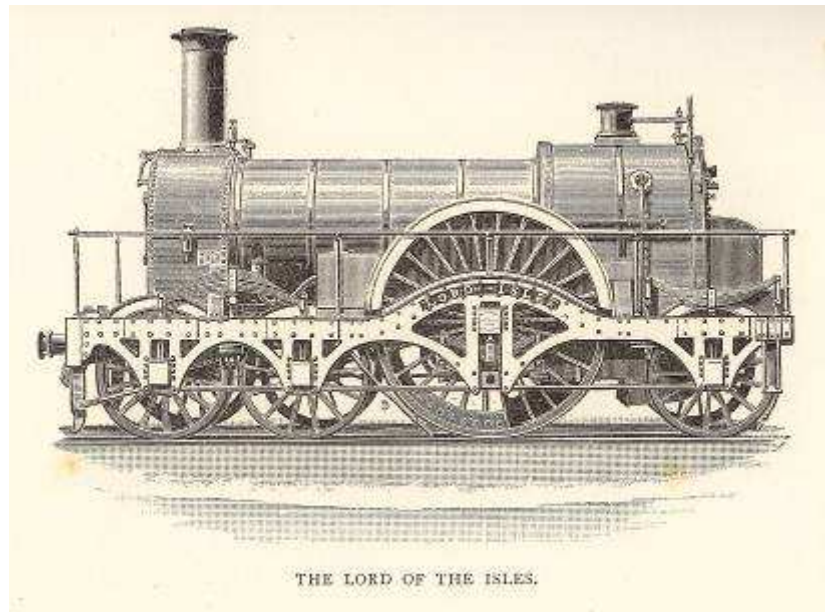
Der Bahnbeamte wünscht die Fahrkarten zu sehen. Verschiedene Reisende ziehen unwillig an ihm vorbei. Dazu ein Zitat des irischen Dichters Thomas Moore (1779-1852): „Der Mond schaut auf viele Bäche, der Bach sieht nur einen Mond.“



Lewes Junction – Eisenbahnknotenpunkt Lewes

Lewes ist eine Stadt in der Grafschaft East Sussex in Südengland. Lewes liegt in den South Downs am Fluss Ouse, 80 km südlich von London und ca. 10 km nordöstlich von Brighton. Östlich der Stadt erheben sich die Downs zu einem großen Kreide-Hochufer, das noch aus großer Entfernung erkennbar ist. Die Stadt liegt auf einem großen Hügel. Bereits zur Römerzeit befand sich hier eine Befestigungsanlage. Am 27. Dezember 1836 ging in Lewes die bis heute schwerste Lawine Englands nieder.

Lewes Castle wurde bald nach der Invasion der Normannen 1066 unter Wilhelm dem Eroberer errichtet. 1077 gründeten William de Warenne und seine Frau Gundrada das Kloster Lewes, das erste Kloster der Cluniazenser in England. 1537 ließ Heinrich VIII. das Kloster zerstören; die Ruinen können heute noch besichtigt werden. Der Bahnhof von Lewes ist ein Eisenbahnknotenpunkt, er liegt an den Strecken des Eisenbahnverkehrsunternehmens Southern: London Victoria – / London Bridge – East Croydon – Lewes – Eastbourne (– Hastings – Ore); Brighton – Lewes – Eastbourne – Hastings – Ashford International; Lewes – Newhaven – Seaford.

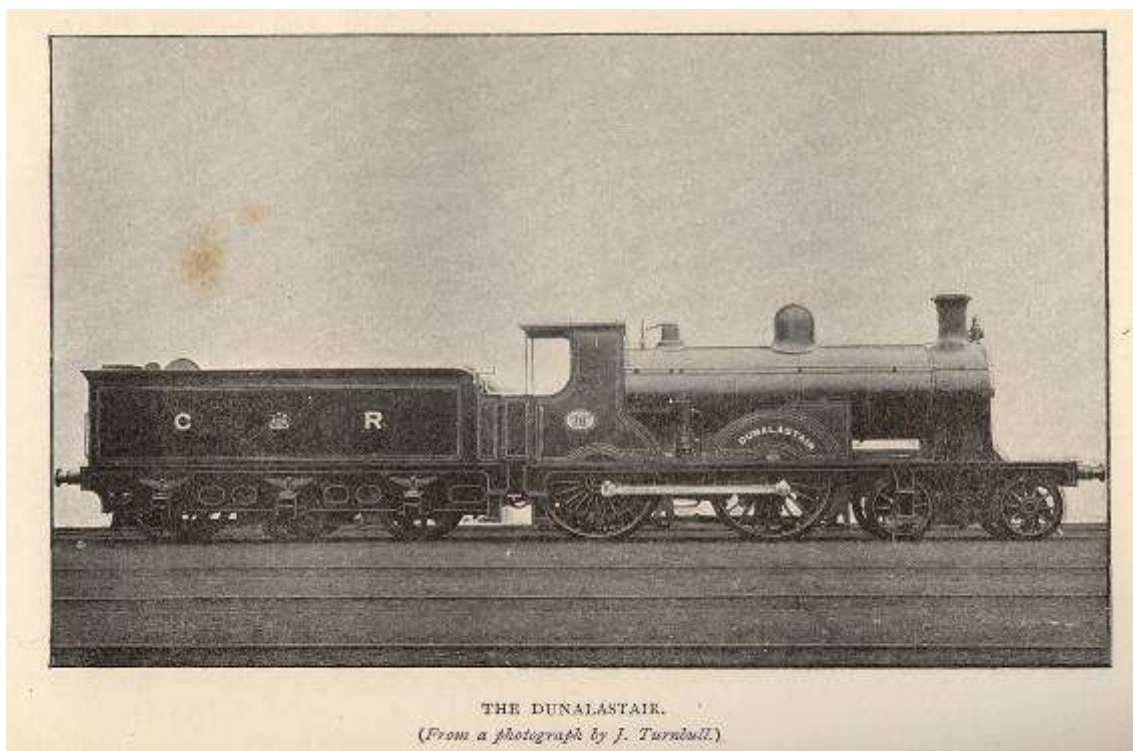


The Lord of the Isles (Baureihe „Iron Duke“)

Die 2'A1'-Lok „Lord of the Isles“ wurde 1851 gebaut und 1884 ausgemustert. Zunächst hieß die Lok „Charles Russell“ zu Ehren eines Direktors der GWR und wurde ausgestellt bei der Great Exhibition in London. Im folgenden Jahr beförderte sie den Inspektionszug der Eisenbahndirektion von Paddington nach Birmingham, wobei es auf dem Bahnhof Aynho zu einer Kollision kam. Nach der Ausmusterung 1884 wurde die Lok im Werk Swindon bis 1906 aufbewahrt; während dieser Zeit ausgestellt in Edinburgh 1890, Chicago 1893 und Earls Court (London) 1897. „Lord of the Isles“ war ein Erbtitel des schottischen Adels und wurde dem ältesten Sohn des britischen Monarchen verliehen. Die Loks der Baureihe Iron Duke waren äußerst schnell, ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 80 Meilen pro Stunde (133 km/h). Sie beförderten den Expreszug „Flying Dutchman“, der jahrzehntelang der schnellste Zug der Welt war. Als letzte Lok der Baureihe wurde „Lord of the Isles“ ausgemustert und anfänglich von der GWR für die Nachwelt bewahrt, dann aber im Januar 1906 wegen Platzmangels in Swindon leider doch verschrottet. Übrig blieben von der Baureihe „Iron Duke“ etliche Namensschilder im National Railway Museum York und im Swindon Steam Railway Museum, wo sich zudem noch die Treibräder des „Lord of the Isles“ finden.



Ein Gepäckträger versucht am Bahnsteig kurz vor der Abfahrt seinen Karren durch die zahlreichenden unwirsch reagierenden Reisen zu manövrieren: „Mit Ihrer Erlaubnis, meine Herren..!“



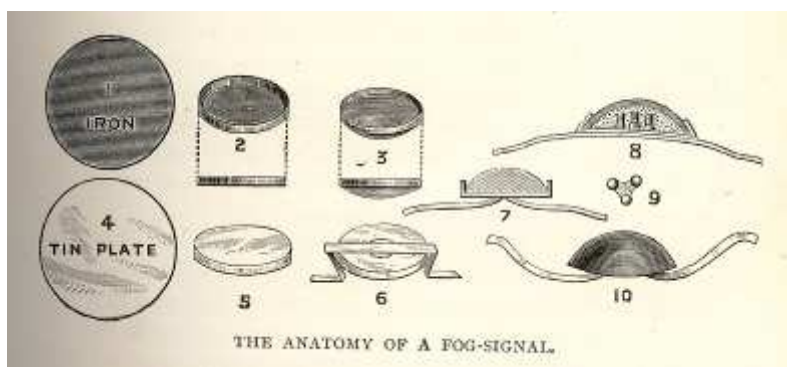
„The Dunalastair“ der schottischen Caledonian Railway (CR)
Die Baureihe 721 der Caledonian Railway, auch bekannt als „Dunalastair“-Baureihe wurde von John F. McIntosh entworfen und 1896 von St. Rollox aus in Dienst gestellt. Alle 15 2'B-Innenzylinder-Maschinen wurden von der London, Midland and Scottish Railway (LMS) 1923 übernommen. Nur

wenige Loks erlebten noch die Übernahme in das Eigentum der British Railways (BR) 1948.



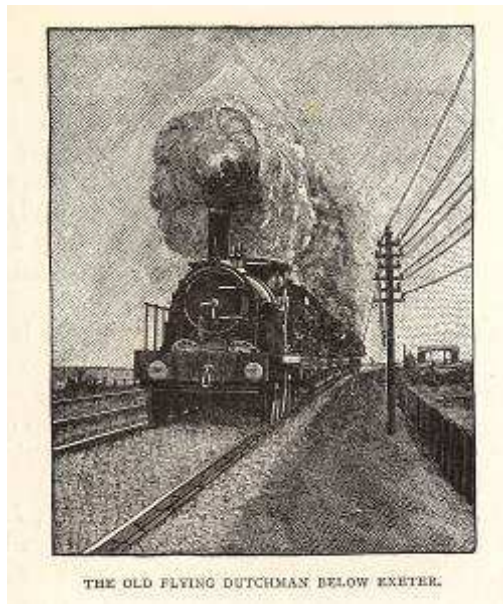
„Und das zwölf Stunden lang!“ Signalwärter im Nebel

Wahrlich kein beneidenswerter Posten...



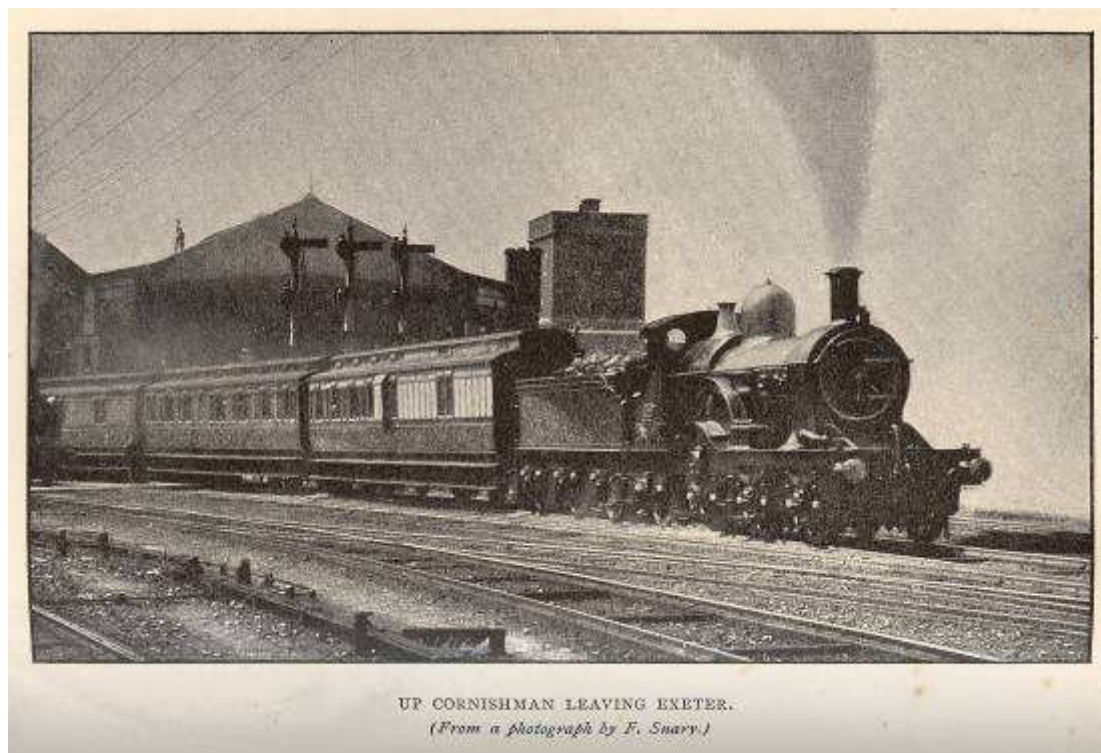
„Anatomie“ eines Nebelsignals

Schutzsignale (Sh) geben Halte- oder Fahraufträge. Es können sowohl ortsfeste Signale sein, sie können aber z.B. bei Gefahr auch per Signalfahne, Laterne, Horn oder auf den Schienen ausgelegten Knallkapseln gegeben werden.



„The Old Flying Dutchman“ bei Exeter (Breitspurlokomotive)

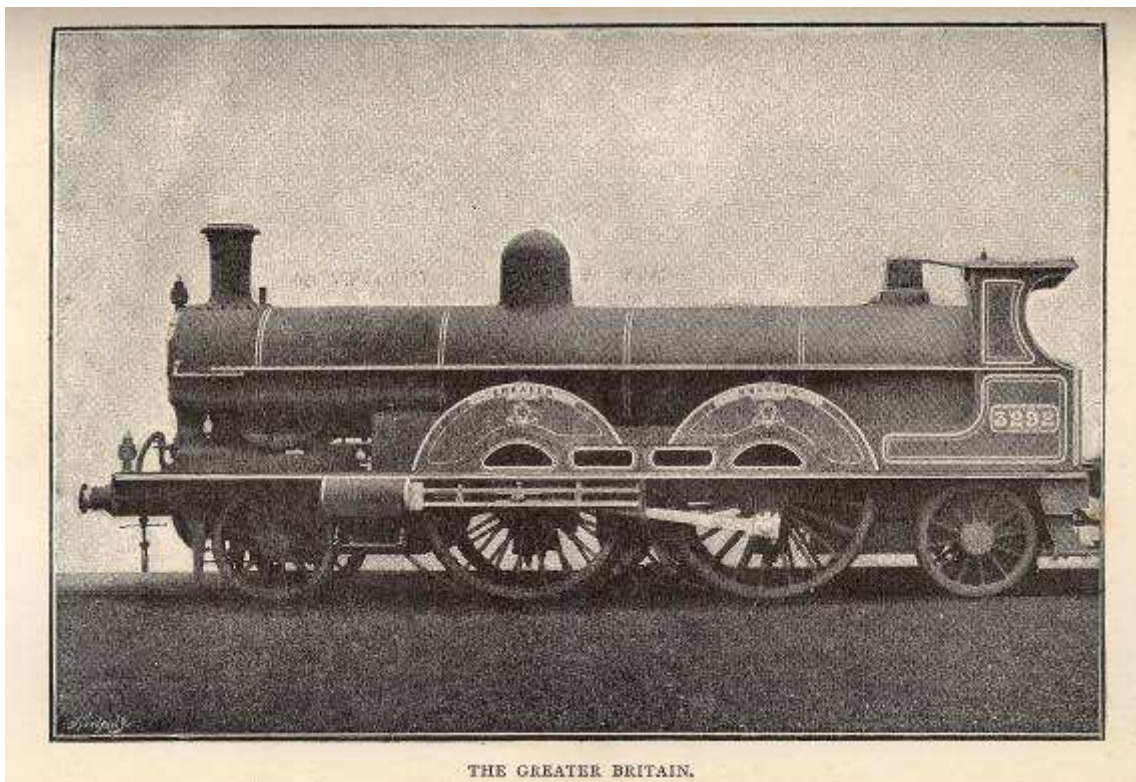
Seit den späten 1840er Jahren fuhren auf der Great Western Railway Expreßzüge wie der berühmte „Flying Dutchman“ („Fliegender Holländer“) in den Westen Englands mit Geschwindigkeiten von einer Meile pro Minute, womit nur wenige andere Bahnen mithalten konnten. 1851 betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Fahrt von Paddington nach Exeter erstaunliche 53 Meilen pro Stunde.



Der „Up Cornishman“ verläßt den Bahnhof Exeter

GWR Bristol-Taunton. Der Zug verkehrte letztmals am 20.05.1892.

„The Cornishman“ stammt noch aus den Tagen der Breitspur Brunels, er verkehrte zuerst im Sommer 1890 zwischen London Paddington und Penzance in Cornwall. Mit einer Fahrzeit von 8 Stunden und 35 Minuten für die 325¼ Meilen war dies der schnellste Zug zum Westen Englands und einer der populärsten. Ungewöhnlich für einen wichtigen Zug mit Namen war die Beförderung von Reisenden dritter Klasse. Am 20. Mai 1892 fuhr „The Cornishman“ als letzter Breitspurexpreß von London nach Cornwall.



Lok 3292 The „Greater Britain“

Die 1'B1'-Dreizylinder-Verbundlok der London & North Western Railway „Greater Britain“ präsentiert sich 1891 im Grau des Photographieranstrichs mit Zierstreifen und einem Teilführerhaus in L-Form. Der Hintergrund ist für die Aufnahme wegretuschiert worden.

©P. Dr. Daniel Hörnemann