

Ein Sommerurlaub der anderen Art

Als Heizer bei der Mid Hants Railway in Hampshire

Von P. Dr. Daniel Hörnemann

"Na, geht's wieder auf den Schrottplatz in England? Und vergiß den Regenschirm nicht! Das können ja schöne Ferien werden..." - so und ähnlich verabschiedeten mich Mitbrüder, die ihren Jahresurlaub durchaus anders gestalten. Das Gepäck unterschied sich tatsächlich von dem der Bergsteiger, Radwanderer oder Badeurlauber unter ihnen: schwere Arbeitsschuhe, Lederhandschuhe, die schwarze Dienstmütze und originale zweiteilige schwarze Arbeitsanzüge noch aus dem Bw Coesfeld (Westf), die manche Spuren der längst vergangenen Dampflochzeit tragen, dazu die Kamera. Und das ist schon seit Jahren so! Am 26.08.1988 lernte ich erstmals die Mid Hants Railway kennen, die Brüder der anglikanischen Benediktinerabtei Alton machten mich auf die "Watercress Line" aufmerksam: "Ah, you are a railway-nutter. Well, we've got a museum-railway on our doorstep and you've got to go there!" Schnell war ich mit dem damaligen "Locomotive Superintendent" im Depot Ropley im Gespräch, er wollte wegen eines eventuellen Ankaufs einer deutschen Dampfloch alle möglichen Informationen aus mir herausholen. Dennoch blieb Zeit für einen Rundgang durch den Lokschuppen und für den Round Trip der Mid Hants Strecke - nicht wie geplant im alten Schnellzugwagen 2. Klasse, sondern mit Sonderpaß ausgestattet auf dem Führerstand der Pacific-Lok "Bodmin" 34 016 (West Country Class 4-6-2). Der Lokführer empfing mich mit den Worten "Who are you? The Queen??", es war wohl nicht an der Tagesordnung, die Sondergenehmigung zur Führerstandsmittfahrt zu bekommen. Nach vielen Jahren Dampfabstinenz in Deutschland - im Münsterland fuhren im Herbst 1977 die letzten Dampfer - war sofort das Verlangen nach "mehr" da. Kein Problem - ich könnte ja im nächsten Sommer wiederkommen, man würde für Quartier sorgen und Arbeit für volunteers gäbe es mehr als genug. Gesagt, getan! Seit dem Sommer 1989 bin ich regelmäßig Gast bei der Mid Hants Railway. Entweder nahmen mich andere Eisenbahnfreunde gastlich auf - mit einigen verbindet mich seitdem eine jahrelange Freundschaft - oder die Brüder in Alton gaben mir freundlich Quartier.

"Das muß doch langweilig werden, willst Du nicht mal woanders Urlaub machen?" konnte ich mir bisweilen zu Hause anhören. Doch Langeweile habe ich nie erlebt. Selbst wenn ich an manchen Tagen die schwarzen Schönheiten verwünschte, so auch in diesem Sommer. Gleich am ersten Tag - und das nach langer Anreise und Zeitverschiebung - war ich zum Dienst auf Pacific 35 005 "Canadian Pacific" eingeteilt. Ein strahlender Sonntag! Die Sonne gab sich jedenfalls reichlichst Mühe, schon die Aufrüstung und Grundreinigung der Lok zu einem heißen Vergnügen werden zu lassen. Auf dem Führerstand war dann die Hölle los, nur gut daß wir an den beiden Endstationen der Bahn jeweils neu Tee, Wasser oder Orange Squash (eine

Art Orangensaft auf chemischer Grundlage mit Wasser verdünnt, was trinkt man nicht alles an so einem Tag...) auftanken konnten. Wenn beim Wassernehmen der Loktender überlief oder der dicke Strahl aus dem Wasserkran einen traf, war das nicht unwillkommen. Den gierigen Rachen der großen Maschine mit Kohle zu füttern, das konnte einen bei solchen Temperaturen absolut erschöpfen. Es wurde ein langer Tag.

Mancher würde sich eine andere Urlaubsbeschäftigung suchen, als an einem der nächsten heißen Tage drei noch heißere Lokomotiven zur Grundreinigung vorzunehmen, Roste und Aschkästen zu säubern und die Rauchkammern auszukehren. Zwei Pacifics und die große 2-10-0 Lok der British Rail Standard-Baureihe 9F sollten von Schlacke und Lösche befreit werden. Wenn dann einmal eine erfrischende Brise kam, fegte der eigentlich ersehnte Wind einem garantiert die Asche ins Gesicht. Es war auch keine reine Freude, in strömendem Regen Treib- und Kuppelstangen von 35 005 "Canadian Pacific" abzubauen zur anstehenden Bremsenreparatur, das Wasser lief einem nur so in den Kragen. Der Boden wurde immer glitschiger, vor allem galt es aufzupassen, nicht in den "Kanal" unter der Lok zu fallen, wo sich Wasser, Öl, Asche und Schlacke mischten. Es war kein pures Vergnügen, mit dem Rücken auf der Schiene und zugleich unter der Lok 31 625 zu liegen und die Zylinder-Entwässerungshähne zu reparieren. "Wenn man's weiß, ist es ganz einfach!" Doch alles will gelernt sein. Nur gut, daß es im Bw Ropley etliche Spezialisten gibt, die auf alle Dampflokfragen noch eine Antwort wissen.

In all den Jahren hat es mich immer zur Mid Hants Railway zurückgezogen, wiewohl ich viele britische Museumsbahnen kennengelernt habe, die auch etwas zu bieten haben. Doch der erste Eindruck von einer freundlich-offenen Atmosphäre unter den Mid Hants Leuten, sowohl bei den ehrenamtlichen wie bei den hauptamtlichen Mitarbeitern, hat sich über die Jahre gefestigt. Zu den volunteers gehören Männer und Frauen aus allen möglichen Berufen, vom anglikanischen Vikar bis zum katholischen Benediktiner, vom ehemaligen Chemiker bis zum Automechaniker, vom Bankmann bis zum Ingenieur. Wer allerdings keinen Sinn für manchmal derben Humor hat, findet sich unter den Eisenbahnern nicht zurecht. Die Späße sind aber nie böse gemeint, wenn etwa jemand sich plötzlich während seiner Reparaturarbeit in der Rauchkammer einer Lok eingesperrt findet und obendrein ein Wasserschlauch durch den Kamin gelegt wurde und für eine unerwartete Dusche sorgte. Das Geschrei war trotz Maschinenlärms in der Lokhalle nicht zu überhören.

In jedem Jahr fand sich für mich eine andere Arbeit, denn nie sind alle Loks und Wagen der Mid Hants Railway gleichzeitig betriebsfähig aufgearbeitet. Bei der Ausbesserung der Loks lernt man erst alle ihre Einzelteile kennen, in den Eisenbahnbüchern ist alles so einfach dargestellt, doch in welcher abenteuerlichen Positionen man bei der Arbeit - etwa beim Innenanstrich der Wasserkästen - gerät, das beschreiben die Bücher nicht. Ein Führerhausdach läßt sich nur angeschnallt von oben anstreichen. Das Triebwerk und der Innenzylinder einer Dreizylindermaschine

stellen eine eigene Herausforderung dar, ebenso Arbeiten in der Feuerkiste - die Feuertüren sind eher für schmale Personen als Durchgang geeignet. Wer regelmäßig bei der Aufarbeitung und den Unterhaltungsarbeiten hilft, der wird auch bei der Besetzung der Loks für den Fahrdienst berücksichtigt.

So konnte ich in jedem Jahr zur Schaufel greifen und als Heizer auf unterschiedlichen Loks fahren. Noch mehr freute es mich, als unser Lehrlokführer mir die 2'C-Maschine 31 874 mit Zug anvertraute. Das ist an sich nicht üblich, die Lokführer müssen normalerweise viele Prüfungen durchmachen, was mir wegen der beschränkten Zeit, die ich jährlich dort verbringe, nicht möglich ist. Es gibt zwar die "Footplate-Experiences" - Erfahrungskurse auf und mit den Dampfloks, sie kosten allerdings eine Menge Geld. Je nach Höhe der Bezahlung darf der/die Teilnehmer/in dann unter Anleitung eine bestimmte Strecke eine Lok heizen und führen. Zum Budget der Bahn tragen diese ausgebuchten Kurse positiv bei. Noch mehr Geld kommt in die oft leeren Kassen der Privatbahn durch die "Thomas-the-Tank-Engine"-Woche. Selten sind so viele kleine Kinder bei der Bahn zu sehen wie bei dieser Gelegenheit! Entsprechend den Gutenacht-Geschichten des englischen Geistlichen Rev. W. Awdry für seine Kinder wurden unsere Loks mit Gesichtern versehen und spielten ihren jeweiligen Part zur Freude der überaus zahlreichen kleinen und großen Fans. Da wurden z.B. Lokwettrennen gefahren, wobei der blaue Thomas natürlich am Ende gewinnen mußte. Abseits von diesem Trubel, den "echte Eisenbahnfreunde" verachten, der aber einen hohen Anteil des Jahreseinkommens für die Museumsbahn erbringt, läßt sich die Beschaulichkeit einer idyllischen Strecke durch Midhampshire genießen. Man kann sich an nicht so stark frequentierten Wochentagen durchaus in die 50er Jahre zurückversetzt fühlen. Die Signalglocken ertönen, die Signalwärter stellen die Hebel, Telefone schrillen, in der Ferne erklingt eine melodische Dampfpfeife, langsam kommt das Zwei- oder Dreizylindergeräusch einer Lokomotive immer näher. Bei schönem wie bei regnerischem Wetter gleichermaßen ein romantisches Vergnügen!

Einige der Dampfloks erscheinen noch immer im ex-"Barry"-Zustand - die Gebrüder Woodham hatten auf der Halbinsel Barry/Südwestwales hunderte Schrottloks auf Halde, von denen 213 (!) gerettet werden konnten. Andere sind nach längerem Dienst bei der Mid Hants bereits fast wieder in diesem Zustand und warten auf die fällige Hauptuntersuchung. Die Kapazitäten im Ausbesserungswerk und Bw Ropley sind allerdings begrenzt, erst recht wenn Auftragsarbeiten hinzukommen wie derzeit die Hauptuntersuchung der LNER Pacific "Merlin". Es ist ein Erlebnis, wenn nach Jahren der Aufarbeitung aus einem Torso von Schrottlök wieder eine strahlende Dampfschönheit geworden ist und sie frisch lackiert aus dem Schuppen rollt. Die Mid Hants Railway arbeitet ihre Maschinen in solch hohem Standard auf, daß sie tauglich sind für die "Main Line", für ausgebuchte Sonderzüge unter dem Namen "Daylight Railtours" oder für den "Cathedrals Express", der zahlende Passagiere etwa von London Victoria nach Canterbury oder von London Waterloo nach Salisbury und zurück befördert - mit 75 mph! Die Watercress Line selbst bietet ebenfalls keine

Gelegenheit zum Blumenpflücken während der Fahrt "über die Alpen", ist sie doch für 50 mph ausgerichtet, was den Maschinen einiges abverlangt.

An meinem letzten Tag bei der Mid Hants im Sommer 2001 fehlte noch ein dritter Mann auf der Tenderlok 41 312, so freute ich mich sehr über die Einteilung zum Heizerdienst. Zunächst wurde das Feuer unterm Kessel bereitet, Wasser- und Kohlevorräte wurden ergänzt. Dann brachten wir die Lok auf Hochglanz, d.h. Kessel, Kohlenkasten, Führerhaus, Gestänge, Räder, Pufferbohle usw. mußten gewienert werden, während unser Lokführer Roger die Lok abölte. Als es dann Zeit zur Abfahrt aus dem Bw Ropley war, ließ Roger uns mit ernster Miene und ernsten Worten erst mal "strammstehen": "Meine Regel Nummer 1: Gebt mir immer klar und deutlich Signale! Ich sage das, weil ich wegen eines mißverständlichen Signals einmal mit meiner Lok fast einen Rangierer zwischen den Puffern erdrückt hätte!" Dann löste sich seine angespannte Miene schon wieder: "Regel Nummer 2: Ich nehme niemals Zucker in meinem Tee! Wenn Ihr diese beiden Gebote befolgt, wird auf dem Führerstand alles in Ordnung sein." Zu mir gewandt, kramte er seine Deutschkenntnisse aus: "Your German expression ‚Lok-Führer‘ sounds so much more impressive than the plain English "driver"! Worauf wir ihn nur mit "Herr Lokführer" ansprachen.

Man müßte das ganze Jahr in Südwestengland verbringen, um all die Special Events mitzerleben, die die Mid Hants Railway anbietet: "1940's Weekend" zum Nacherleben der Kriegsjahre mit vielen Mitwirkenden in Originaluniformen der Zeit, "Open Day" mit dem Blick hinter die Kulissen der Eisenbahn, "Morris Day" mit Morris-Oldtimerautos und Morris-Tanzgruppen, "Bus Rally" mit historischen Bussen, "Steam Enthusiasts Weekend" mit Dampf in Mengen, "Diesel Weekend" für die andere Fraktion der Eisenbahnfreunde.

Wer stilvoll zum Essen ausgehen möchte - "Dining out in Style" -, ohne auf die Eisenbahn zu verzichten, kann The Watercress Belle buchen. An Samstagabenden wird im Speisewagen-Dampfbzug ein 5-Gänge-Dinner serviert. Die Gäste erscheinen dazu meist in feinem Evening Dress. Ich hatte das Vergnügen als Heizer bei einem solchen Wine-and-Dine-Sonderzug (unter Eisenbahnern manchmal "Feed your faces" genannt...) auf der Pacific-Lok 34 016 "Bodmin" mit rußgeschwärzten Händen vom Goldrandteller zu speisen. Die Abendgesellschaft wollte bei dem Zwischenhalt gerne den Führerstand entern, selbst Damen in weißem langem Kleid ließen sich nicht nehmen, eine Schaufel Kohlen auf den Rost zu befördern: "Oh, don't worry about the dress, it's ever so exciting to be on such a lovely big engine!"

An Sonntagen bietet The Countryman ein traditionelles 3-Gänge-Menü. Real Ale Trains offerieren an bestimmten Samstagabenden den besonderen Biergenuß. Gruppen können in der Wochenmitte ihren Lunch oder High Tea im Zug buchen. Im Advent bietet die Watercress Line ihre Nikolauszüge mit Attraktionen für die kleinen Gäste während der Fahrt und an allen vier Bahnstationen.

Die 10-Meilen-Strecke der Mid-Hants-Eisenbahn verläuft zwischen Alton und Alresford in Hampshire. Der Bahnhof Alton verbindet sie mit der übrigen britischen Bahnwelt. Über eine Steigung von 1:60 bis 1:80 geht die Reise viereinhalb Meilen bis zur Station Four Marks und Medstead auf eine Höhe von etwa 600 Fuß (= ca. 183 m) über dem Meeresspiegel, von dort weitere fünfeinhalb Meilen über die Station Ropley bis zum Endpunkt Alresford. Den Namen Watercress Line bekam die Bahn wegen eines besonderen Beförderungsgutes, rund um Alresford (ausgesprochen "Oulsferd") baute man früher Brunnenkresse an. In den Jahren 1861-65 errichtete die London and South Western Railway (LSWR, ab 1923 Teil der Southern Railway SR, ab 1948 Teil von British Railways BR) die Strecke Winchester-Alton. Nachdem British Rail sie 1973 trotz örtlicher Opposition stilllegte, konnte wenigstens der Abschnitt Alresford-Alton zwischen 1977 und 1985 wiedereröffnet werden. Die Kathedralstadt Winchester kann heute leider nicht mehr erreicht werden, da die ehemalige Strecke überbaut wurde.

Zum umfangreichen Triebfahrzeugpark der Mid Hants Railway gehören u.a. folgende Dampfloks:

BAUREIHE S 15 No. 506 (Achsfolge 2'C; LSWR 1920) BR 30 506

Nummer 506 wurde in den Eastleigh-Werken der London and South Western Railway im Oktober 1920 nach den Plänen von Robert Urie fertiggestellt. Die Urie-Baureihe S15 wurde für die Güterbeförderung auf Hauptstrecken auf der LSWR gebaut. No. 506 verbrachte die meiste Zeit ihres Lebens im Güterverkehr in Feltham/Middlesex vor Zügen etwa zu den Southampton Docks. Bei den British Railways erhielt sie im August 1949 die Nummer 30 506 und war weiterhin im Güterzugdienst eingesetzt bis zu ihrer Ausmusterung im Januar 1964. Im Oktober 1964 brachte man sie zum Schrottplatz der Gebrüder Woodham nach Barry. Durch die Urie S 15 Preservation Group wurde sie im März 1973 gekauft und gelangte im April 1976 zur Mid-Hants Railway. Seitdem ist sie in vollem Einsatz.

BAUREIHE S 15 No. 499 (Achsfolge 2'C; LSWR 1920) BR 30 499

Urie 30 499 wurde im Mai 1920 für die LSWR geliefert und stand bis zum Januar 1964 im Dienst. Von Juni 1964 bis November 1983 rostete sie in Barry vor sich hin. Dann kam sie zur Mid Hants Railway. Seitdem wartet sie auf ihre Fertigstellung nach umfangreicher Restaurierung.

BAUREIHE N No. 31 874 (Achsfolge 2'C; SR N 1925)

Die South Eastern and Chatham Railway führte 1917 die Baureihe N ein - nach den Plänen von Richard Maunsell. No. 31 874 wurde im August 1925 in Ashford fertiggestellt unter der Southern Railway No. A 874. Man benutzte z.T. vorgefertigte Teile und baute sie in Woolwich Arsenal zusammen. Sie ist die einzige überlebende

Maschine von 80 Loks dieser Baureihe. Sie wurde vor dem Krieg hauptsächlich in Kent eingesetzt. Sie war in Londoner Depots und in Devon stationiert. Im August 1948 erhielt sie die British-Railways-Nummer 31 874. Im März 1964 wurde sie ausgemustert und zu Woodham's Schrottplatz nach Barry gebracht. Im März 1974 gelangte sie zur Mid-Hants Railway und war ab Oktober 1976 die erste betriebsfähige echte Hauptstreckendampflok auf dieser Bahn, die zuvor nur die unzureichende kleine Ct-Tenderlok "Erroll Lonsdale" einsetzen konnte. Sie zog den ersten Personenzug auf der neu eröffneten Mid-Hants Railway am 30. April 1977. Zwischenzeitlich trug sie die Namen "Aznar Line" und "Brian Fisk".

BAUREIHE U No. 31 806 (Achsfolge 2`C; SR U 1926)

Diese Lok wurde ursprünglich durch die Southern Railway im Oktober 1926 als 1`C 2`-Tenderlok in Brighton gebaut, als No. A 806 "River Torridge". Sie wurde in Brighton im Juni 1928 als 2`C-Schlepptenderlok umgebaut nach Entgleisungen der 1`C 2`-Maschinen, u.a. einem schwerer Unfall bei Sevenoaks im August 1927. Nach dem Umbau zur Schlepptenderlok gab es keine weiteren Probleme. Die Baureihe U ist der Baureihe N sehr ähnlich, sie hat einen größeren Treibrad-Durchmesser. Beide Baureihen konnten im Personen- wie im Güterverkehr eingesetzt werden, die Baureihe U wurde jedoch hauptsächlich im Personenzugdienst verwendet. No. A 806 (die spätere No. 1806) zog vor dem Krieg zweitrangige Personenzüge auf den von Waterloo ausgehenden früheren LSWR-Strecken. Nach dem Krieg wurde sie wie viele andere ihrer Art nach Kent, Surrey und Hampshire versetzt. Im April 1949 erhielt sie die BR-No. 31 806. Später war sie einige Jahre in Basingstoke beheimatet, so ist sie ebenfalls eine Hampshire-Maschine. Sie wurde im Januar 1964 ausgemustert und im Juni 1964 nach Barry verbracht. Im Oktober 1976 kam sie zur Mid-Hants Railway und wurde in den Jahren 1979-1981 wieder in betriebsbereiten Zustand versetzt. Derzeit wartet sie auf ihre fällige Hauptuntersuchung und Aufarbeitung.

BAUREIHE U (SR) No. 31 625 (Achsfolge 2`C; SR U 1929)

Maunsell 31 625 wurde im März 1929 für SR (Southern Railways) geliefert. Die Lok mit Spitznamen "U-Boat" gehört zur selben Baureihe wie No. 31 806, wurde jedoch von vornherein als Schlepptenderlok gebaut im Gegensatz zu No. 31 806, die aus einer Tenderlok umgebaut wurde. Ausgemustert im Januar 1964 kam sie im Juni 1964 nach Barry. Im Oktober 1976 wurde sie für die Mid Hants Railway erworben, die sie ab April 1981 in Betrieb nahm. In roter Lackierung steht sie zur Freude der Kinder als "James" im Einsatz.

MERCHANT NAVY BAUREIHE No. 35 018 BRITISH INDIA LINE (Achsfolge 2`C1`;
SR MN 1945)

Die Merchant-Navy (=Handelsmarine) -Baureihe war die größte und stärkste Schnellzuglok der Southern Railway. British India Line wurde im Mai 1945 in Eastleigh nach den Plänen von Oliver Bulleid fertiggestellt. Sie erhielt die No. 21 C 18. Ungewöhnlich war ihr Aussehen nach der Ablieferung: Sie hatte eine Semi-Stromlinienverkleidung und eine Anzahl unkonventioneller mechanischer Details. Die meiste Zeit ihrer Betriebsjahre war British India Line in Nine Elms, London, beheimatet und beförderte schwere Expresszüge von Waterloo aus. Oft zog sie den Bournemouth Belle-Pullmanzug. Im Mai 1948 erhielt sie von British Railways die neue No. 35 018. Im Februar 1956 war sie die erste Lok der Baureihe, die in eher konventioneller Weise umgebaut wurde. Im August 1964 wurde sie ausgemustert und im Dezember 1964 zum Lokfriedhof Barry gebracht. Als Museumslok wurde sie Ende 1979 gekauft und kam im März 1980 zur Mid-Hants Railway. Seitdem wird an ihrer Restaurierung gearbeitet, die sich aus Mangel an finanziellen Mitteln noch immer hinzieht.

MERCHANT NAVY BAUREIHE No. 35 005 Canadian Pacific (Achsfolge 2'C1'; SR MN 1941)

Nach berühmten Schiffen der Handelsmarine benannt, lautete ihre ursprüngliche Nummer 21C5, sie wurde als 5. Lok der Auftragsnummer 1068 in Eastleigh gebaut. Ab Dezember 1941 war sie in Salisbury beheimatet. 1948 gehörte sie zu Nine Elms, von BR erhielt sie die Nummer 35 005, ferner zeitweise einen mechanischen Stoker Bauart Berkley und einen Flaman Geschwindigkeitsmesser. Sie war beheimatet in Exmouth Junction, Bournemouth, Weymouth. Im Oktober 1965 wurde sie nach 976.806 Meilen ausgemustert. Im Januar 1966 kam sie nach Barry und gelangte vom Schrottplatz am 04.04.1973 nach Steamtown Carnforth, später zur Great Central Railway. Aus der ab 1950 blau lackierten Canadian Pacific, einer ehemaligen Barry-Schrottllok, wurde bei der Mid Hants nun eine strahlend-grüne Bulleid-Lok. Sie steht nach langwieriger Aufarbeitung seit Juni 1998 wieder im Dienst. Liebevoll CP oder CanPac genannt, gehört sie zu "Steam Dreams" und ist auf der Mid Hants Railway sowie für The Cathedrals Express im Einsatz.

WEST COUNTRY BAUREIHE No. 34 016 BODMIN (Achsfolge 2`C1`; SR WC 1945)

Die leichtere West-Country (=Westland) -Baureihe wurde 1945 von Bulleid entworfen für den Personenzugdienst auf Strecken, auf denen die schwereren Maschinen (wie die Merchant Navy Baureihe) nicht verkehren konnten. Bodmin wurde in Brighton im November 1945 fertiggestellt als Southern Railway No. 21C16. Sie wurde mit der üblichen Bulleid-Stromlinienverkleidung gebaut und war in dieser Form hauptsächlich in Devon bis Anfang 1958 im Dienst. Im Juli 1948 erhielt sie die British Railways No. 34 016. Im April 1958 wurde sie in Eastleigh in die konventionellere Form umgebaut. Bodmin beförderte dann Schnellzüge in Kent und wurde später in Eastleigh beheimatet. Ihre Gesamtleistung betrug 811.674 Meilen. Nach ihrer Ausmusterung im Juni 1964 kam sie im Februar 1965 auf Woodham`s

Schrottplatz. Von Barry gelangte sie im Juli 1972 zunächst nach Quainton Road nahe Aylesbury, dann im November 1976 zur Mid-Hants Railway. Ihre Restaurierung wurde im September 1979 nach 30.000 anstrengenden Arbeitsstunden vollendet - zu solch hohem Standard, daß sie bei der jährlichen Preisverleihung der Association of Railway Preservation Societies (ARPS) besonders erwähnt wurde. Nach langem Einsatz bei der Mid Hants hat sie dort inzwischen eine weitere aufwendige Hauptuntersuchung erhalten und ist wieder voll betriebsfähig.

WEST COUNTRY BAUREIHE No. 34 105 SWANAGE (Achsfolge 2`C1`; SR WC 1950)

Swanage gehört zur selben Loktype wie Bodmin, die beiden sind äußerlich aber sehr unterschiedlich, da Swanage sich noch im ursprünglichen, stromlinienförmigen Zustand befindet. Sie behielt auch Bulleid's ungewöhnlichen Kettenantrieb im Triebwerk. Diese Maschine wurde im März 1950 in Brighton fertiggestellt. Die meiste Zeit war sie in Bournemouth beheimatet und vor allem vor Expres-Personenzügen nach Waterloo im Einsatz. Swanage wurde im Oktober 1964 ausgemustert und kam im Februar 1965 nach Barry. Vom dortigen Schrottplatz wurde sie durch die 34 105-Light Pacific Group gekauft und im März 1978 zur Mid-Hants Railway gebracht. Nach elf Jahren Aufarbeitung stand sie seit August 1987 jahrelang in vollem Einsatz. Derzeit wartet sie auf die fällige Hauptuntersuchung.

BATTLE OF BRITAIN BAUREIHE No. 34 067 TANGMERE (Achsfolge 2`C1`; SR BB 1947)

Mit dieser Baureihe erinnert Southern Railways an die Luftschlacht um England 1940, sie unterscheidet sich nur dem Namen nach von der WEST COUNTRY Class (SWANAGE). Tangmere wurde im September 1947 von Brighton geliefert und im November 1963 ausgemustert. Nach Barry kam sie im April 1965, von wo sie im Januar 1981 gerettet wurde. Nach mühsamer Aufarbeitung als ex-Barry-Schrottllok soll Tangmere noch in diesem Jahr wieder in den Einsatz kommen.

STANDARD BAUREIHE 4 No. 76 017 (Achsfolge 1`C; BR 4MT 1954)

Die Einheitsloks der Standardbaureihen führte British Railways ab 1951 ein. Bei ihrem Design legte man Wert auf einfache und leicht durchzuführende Unterhaltung in Anlehnung an amerikanische Praxis. Die Standardbaureihe 4 mit ihrer Achsfolge 2`C war eine äußerlich gefälligere Version eines Nachkriegsdesigns der LMS mit stark amerikanischem Aussehen. No. 76 017 wurde im Juni 1953 in Horwich fertiggestellt. Sie stand im Einsatz in der gesamten Südregion, meist in Eastleigh beheimatet. Loks dieses Typs waren ursprünglich für zweitrangigen Güterverkehr konzipiert, doch die Southern Region nutzte sie auch ausgedehnt im Personenverkehr. Nach nur zwölf Dienstjahren wurde No. 76 017 ausgemustert. Von Barry aus gelangte sie im Januar 1974 zunächst nach Quainton Road, Aylesbury, im

März 1978 dann zur Mid-Hants Railway. Nach ihrer Aufarbeitung kehrte sie im Mai 1984 in den aktiven Dienst zurück. Nach zweijähriger Reparatur stand sie seit Herbst 1987 wieder in vollem Einsatz. Derzeit wartet sie auf ihre Hauptuntersuchung.

STANDARD BAUREIHE 5 No. 73 096 (Achsfolge 2`C; BR 5MT 1956)

Lok 73 096 der Standard Class 5 wurde als eine von insgesamt 172 Maschinen von British Railways 1955 in Derby gebaut. Sie war in Patricroft und Shrewsbury beheimatet. Nach ihrer Ausmusterung 1967 gelangte sie nach Barry. Ohne Tender wurde sie 1985 gerettet. Aus einer Barry-Schrottllok wurde durch Mid Hants Mitarbeiter wieder eine strahlende grüne BR-Einheitslok. Sie stand nach langwieriger Aufarbeitung einige Jahre wieder im Dienst. Ihre Hauptuntersuchung nähert sich dem Ende. Sie ist die einzige Lok ihrer Baureihe, der Railtrack die Benutzung ihrer Strecken erlaubt, u.a nach Exeter, Taunton, Worcester, Weymouth, Yeovil, Cardiff, Littlehampton.

LMS 41 312 Ivatt Tank-engine 2-6-2T (Achsfolge 1'C1', BR 2MT 1952)

Nach Ivatt's Plänen für die London, Midland and Scottish Railway in Crewe gebaut, wurde No. 41 312 im Mai 1952 für British Railways geliefert. Im Juli 1967 wurde sie ausgemustert. Sie gelangte im Januar 1968 nach Barry und wurde im August 1974 von dort gerettet. Über Caerphilly kam sie zur Mid Hants Railway, die sie voll betriebsfähig aufgearbeitet hat. Für kurze Züge ist die Tenderlok auch auf der Strecke über die "Alpen" gut geeignet.

"Thomas" 0-6-0 Tank-engine (Achsfolge Ct)

Die wohl bekannteste Dampflokomotive aller Zeiten ist "Thomas die Tenderlok". Es war ein genialer Zug der Mid Hants Railway, eine dreiachsige alte Tenderlok der Bilderbuchlok entsprechend umzugestalten, blau zu lackieren und auf die Rauchkammertür ein großes Gesicht zu setzen (mit ferngesteuerten Augen!). "Thomas the Tank-engine" hat sich seitdem als echter "crowd-puller" erwiesen und schlug Tausende von kleinen und großen Bahnfans in den Bann. Die Mid Hants Railway setzt "Thomas" und seine Gefährten nicht nur auf eigener Strecke ein, sondern leiht sie auch an andere Museumsbahnen aus. Durch Bücher und Filme ist "Thomas" weltbekannt und immer geht ein Leuchten über Kindergesichter, sobald sie die blaue Lok erblicken. Für viele beginnt mit "Thomas" die unendliche Geschichte ihrer Bahnleidenschaft.