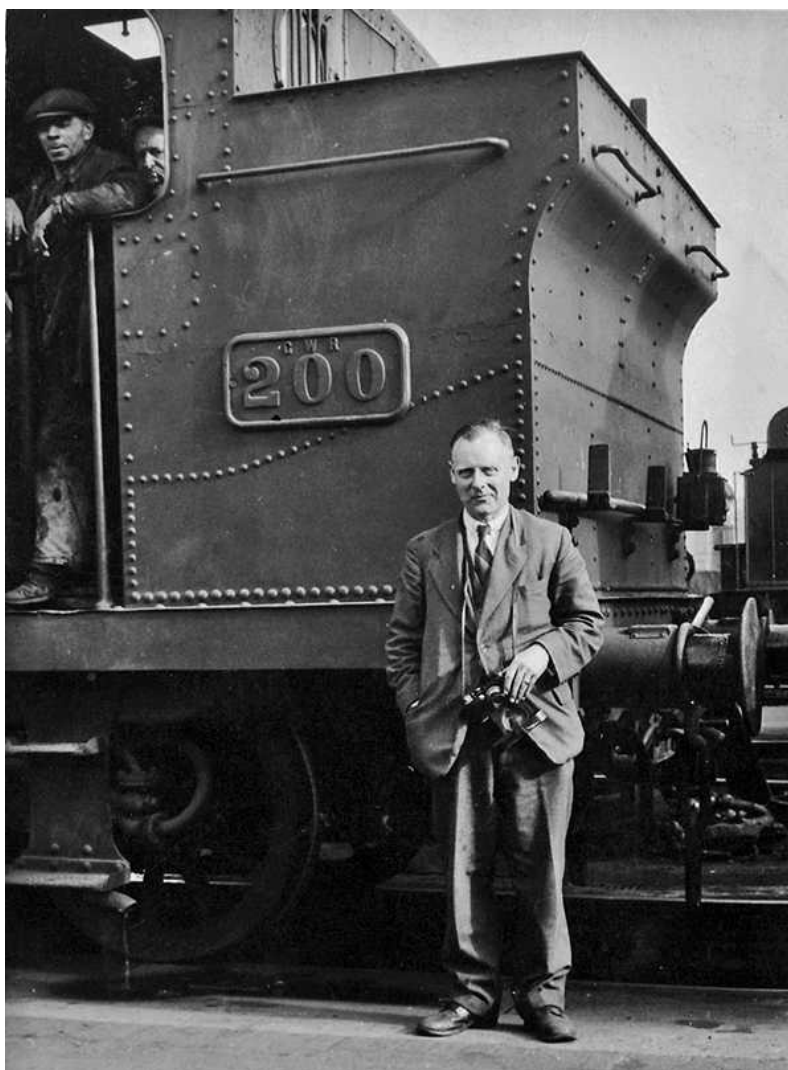


Ein Fotoalbum der 1930er Jahre

Bei einem Eisenbahnantiquar in Wales fand ich ein kleines Fotoalbum aus alter Zeit, das sofort mein Interesse weckte. Neben britischen Lokomotiven der 1920er und 1930er Jahre enthielt es bemerkenswerterweise Abbildungen von niederländischen Maschinen aus dem Jahr 1930. Ein lose eingestecktes Original-Bild war auf der Rückseite sehr sorgfältig von Hand beschriftet mit Loknummern, Zeit, Ort und dem Namensstempel des durchaus nicht unbekanntenen Fotografen Henry Cyril Casserley. Das ließ mich rasch zugreifen!



Der Fotograf Henry Cyril Casserley vor Lok 200 der Great Western Railway ¹

¹ Bei Lok 200 dürfte es sich um die ex Taff Vale Railway 0-6-2-Tenderlok 101 der Baureihe O4 nach einem Entwurf von T. Hurry Riches handeln. Sie wurde bei Beyer Peacock Ltd. unter Fabriknummer 5099 gebaut. Ab Oktober 1922 trug sie die Nummer 300 und ab dem 17.12.1946 trug sie die Nummer 200. Im Juli 1908 wurde sie in Dienst gestellt, im November 1947 von der Ausbesserung zurückgestellt und am 10.07.1948 ausgemustert. Sie u.a. in Cardiff Canton beheimatet. Sie war 40 Jahre und 10

Den britischen Eisenbahnfotografen **Henry Cyril Casserley** (*12.06.1903 in Clapham, County of London, †16.12.1991 in Berkhamsted) führte sein produktives Schaffen in den 1920er und 1930er Jahren auf Reisen in entlegene Winkel des Eisenbahnnetzes im Vereinigten Königreich, in Irland, aber auch im Ausland. Er lieferte nachfolgenden Generationen wertvolles Material für Bücher und Fachzeitschriften.

Biografisches

Henry Cyril Casserley wurde in Clapham als Sohn von Edward Casserley, einem kleinen Postbeamten, und seiner Frau Sarah (geb. Turton) geboren. Edward Casserley liebte mechanische Gegenstände und erbaute auf seinem Dachboden eine Modelleisenbahn, was wohl die Begeisterung seines Sohnes für Züge weckte. Henry Casserley verbrachte sein Arbeitsleben in der Hauptverwaltung der Prudential-Versicherungsgesellschaft in London, die im Zweiten Weltkrieg nach Derby evakuiert wurde. Er heiratete Kathleen Goose am 16. Juli 1931. Ihr Sohn Richard (*31.12.1936, †18.10.2017), wandte sich ebenfalls der Fotografie zu und fungierte später als Hüter der Sammlung seines Vaters.

Von 1931 bis 1939 lebte die Familie neben der Bahnlinie östlich des Bahnhofs Bromley South, zog dann aber in ein Haus in einer neuen Siedlung in Berkhamsted, Hertfordshire, um, weil die Elektrifizierung der Southern Railway die Zahl der Dampfzüge, die Bromley passierten, stark reduzierte. 1934 erwarb Casserley sein erstes Auto, das ihm half, auch obskure kleine Eisenbahnlinien zu erreichen und zudem Windmühlen zu erforschen, für die er sich ebenfalls interessierte.

Von 1942 bis 1944 leistete er Militärdienst, hauptsächlich in der Abteilung für Heeresvorräte in Bicester, wurde dann aber ausgemustert und kehrte zu seiner Arbeit bei der Prudential zurück. Im Jahr 1964 ging er in den Ruhestand und widmete sich seiner „zweiten Karriere“ als Fotograf und Schriftsteller. Seine Frau starb 1986, sein Interesse und sein Gedächtnis ließen nach, bis er im Alter von 88 Jahren in Berkhamsted starb.

Fotografie

Tage im Dienst, mit einer Gesamtleistung von 624.630 Meilen. Am 02.10.1948 wurde sie in den Swindon Works verschrottet. Dort hatte sie zuvor als Werkslok fungiert.

H.C. Casserleys erste Kamera war eine 1919 erworbene Kodak No.2 Falt-Brownie mit einem f/8 Rapid-Rektilinear-Objektiv, die jedoch bald durch eine professionelle Standard-Butcher's 'Popular Pressman' Spiegelreflexkamera (für Glasplatten) ersetzt wurde. Im Jahr 1937 erhielt er eine der neuen Leica 35-mm-Kameras, die viel praktischer war und ihm bis zum Ende seiner Karriere diente. 1963 ersetzte er sie durch ein identisches Modell, nachdem ihm das Original gestohlen wurde.

Trotz einiger Experimente mit frühen kommerziellen Farbfilmen blieb er bis zum Schluß dem Schwarz-Weiß-Medium treu und entwickelte und vergrößerte stets selbst. Er führte akribisch Buch über seine Negative, wobei er ein Nummerierungssystem verwendete, das auch sein Sohn später übernahm. Nach seiner Schätzung nahm er bis 1972 in rund 52 Arbeitsjahren 60.000 Eisenbahnmotive auf. Er begann mit der Aufnahme von Lokomotiven, die er wegen der Größe seiner Kamera und der geringen Filmempfindlichkeit in der Regel „im Betriebswerk“ aufnahm. Er erweiterte sein Spektrum jedoch auf Szenen in und um Bahnhöfe, da ihn sein Wunsch, alle Eisenbahnstrecken auf den Britischen Inseln zu bereisen, auch in abgelegene Ecken des Eisenbahnsystems führte. Es gibt viele charakteristische Breitseitenaufnahmen von Lokomotiven der Southern Railway „hinten im Garten“ in Bromley in den 1930er Jahren: Im Allgemeinen schuf er kaum Landschaftsaufnahmen, sondern legte Wert auf die Maschinen und technische Details. Nach dem Ende der Dampftraktion bei British Railways und Córas Iompair Éireann fotografierte er kaum noch Eisenbahnen.

Veröffentlichungen

Ab 1919 verfaßte Casserley Artikel über Eisenbahn- und Reisetemen und wurde schon bald durch die Veröffentlichung von Fotografien im Railway Magazine und in Fachzeitschriften für Eisenbahnfreunde bekannt. Ein früher Erfolg war der Abdruck eines Fotos der Midland Railway 0-10-0 Banker-Lokomotive 2290 unter Dampf in Derby im Januar 1920.

Vor seiner Pensionierung schrieb oder kompilierte er nur wenige Bücher, darunter die im Selbstverlag erschienene **Locomotive Cavalcade** (1952) und Ausgaben von **The Observer's Book of Railway Locomotives of Britain** für Frederick Warne & Co. Von 1964 bis 1979 stellte er mehr als 20 Titel zusammen, zumeist Sammlungen von Fotografien (in der Regel von ihm selbst) für die Verkehrsfachverlage David & Charles, Ian Allan und D. Bradford Barton.

BRDatabase (Complete British Locomotive Database 1923-1997) leistete unschätzbare Dienste bei der Erstellung der Daten für die jeweilig abgebildete Lokomotive [www.brdatabase.info].

Aus dem Bilderalbum von Henry Cyril Casserley



LMS 2724 in Derby am 28.05.1933

Hier fotografierte Casserley nicht die ganze Lok. Ausweislich des Zusatzschildes am Führerhaus war die Lok leihweise bei der **R.O.D.** 1917-1919 an der Westfront in Frankreich. Sie gehörte zur LMS-Baureihe 2F-H mit der Achsfolge 0-6-0. Matthew Kirtley führte das Design mit Doppelrahmen und runder Feuerkiste 1868 ein. Sie wurde um 1871 von Dübs & Co. in Glasgow unter Fabriknummer 454 erstellt. Bei der Midland Railway erhielt sie die Nummer 872, bei der LMS 2724. Am 31.12.1932 wurde sie bei den Derby Works von der Ausbesserung zurückgestellt. Dort entstand diese Aufnahme.

Die **Railway Operating Division** (ROD) war eine Abteilung der Royal Engineers, die 1915 für den Betrieb von Eisenbahnen auf den zahlreichen Kriegsschauplätzen des Ersten Weltkriegs gegründet wurde. Sie setzte sich größtenteils aus Betriebseisenbahnern zusammen und unterhielt sowohl Normalspur- als auch Schmalspurbahnen.

Die ROD betrieb ihre erste Strecke auf dem Abschnitt Hazebrouck-Ypern mit ehemaligen Mitarbeitern der London and North Western Railway. Sie beschaffte viele verschiedene Lokomotiven von britischen Eisenbahngesellschaften und mietete eine Anzahl belgischer Lokomotiven, die 1914 nach Frankreich entsandt worden waren, übernahm aber mit fortschreitendem Kriegsverlauf die Robinson-Baureihe 8K 2-8-0 der Great Central Railway als Standard-Güterzuglokomotive. Sie wurde zur ROD 2-8-0. Einige Lokomotiven wurden auch von Baldwin in den Vereinigten Staaten erworben. Sie setzte zudem Schmalspurlokomotiven ein (Meterspur oder 600

Millimeter = 2,0 Fuß Spurweite). Nach dem Krieg kehrten die beschlagnahmten Lokomotiven an ihre ausländischen Eigentümer zurück.

Die ROD 2-8-0 wurden in Großbritannien abgestellt und zwischen 1919 und 1927 an verschiedene britische Unternehmen verkauft. Die Baldwin-Lokomotiven wurden als militärischer Überschuß verkauft; die meisten von ihnen landeten in Belgien und Frankreich. Während des Ersten Weltkriegs wurde die Railway Operating Division bei ihren Aufgaben von anderen Armeeeinheiten unterstützt. Die letzte Kompanie wurde 1919 demobilisiert.



LNWR 61 „Atalanta“ in Camden am 3. September 1927

Die LNWR-Lok der Experiment-Baureihe mit der Nummer 61 und dem Namen **„Atalanta“** (nach einer Jägerin der griechischen Mythologie) wurde im November 1906 von den Crewe Works ausgeliefert. Bei der LMS erhielt sie die Nummer 5474 und wurde im Dezember 1933 außer Dienst gestellt.

Die London and North Western Railway (LNWR) **Experiment-Baureihe** war eine von George Whale konstruierte 4-6-0-Dampflokomotive. Es handelte sich um eine verlängerte Version der Whales` Precursor-Baureihe mit der Achsfolge 4-4-0, mit etwas kleineren Antriebsrädern. Die erste Dampflokomotive der Klasse, 66 „Experiment“, wurde 1905 gebaut, bis 1910 entstanden insgesamt 105 Exemplare. Die LNWR verwendete Nummern und Namen von ausgemusterten Lokomotiven wieder, so daß das Nummerierungssystem völlig willkürlich war. Alle Loks wurden bei der Zusammenlegung 1923 in den Bestand der London, Midland and Scottish Railway (LMS) übernommen. Die LMS gab ihnen die Leistungsklasse 3P. Die LMS numerierte sie in eine logischere Reihe von 5450-5553 entsprechend dem Baudatum um. Eine Ausnahme bildete 1361 Prospero, die zu 5554 wurde. Nicht alle überlebten jedoch lange genug, um ihre LMS-Nummern zu erhalten, die Ausmusterung der Baureihe hatte bereits 1925 begonnen. Im Jahr 1934 wurden die dreizehn verbliebenen Lokomotiven umnummeriert und erhielten Nummern ab 20000, um Platz für die Lokomotiven der Baureihen Black Five, Patriot und Jubilee zu schaffen. Die letzte Maschine wurde im folgenden Jahr ausgemustert, keine der Lokomotiven blieb erhalten.



LMS 3419 in Bristol am 27. Mai 1935

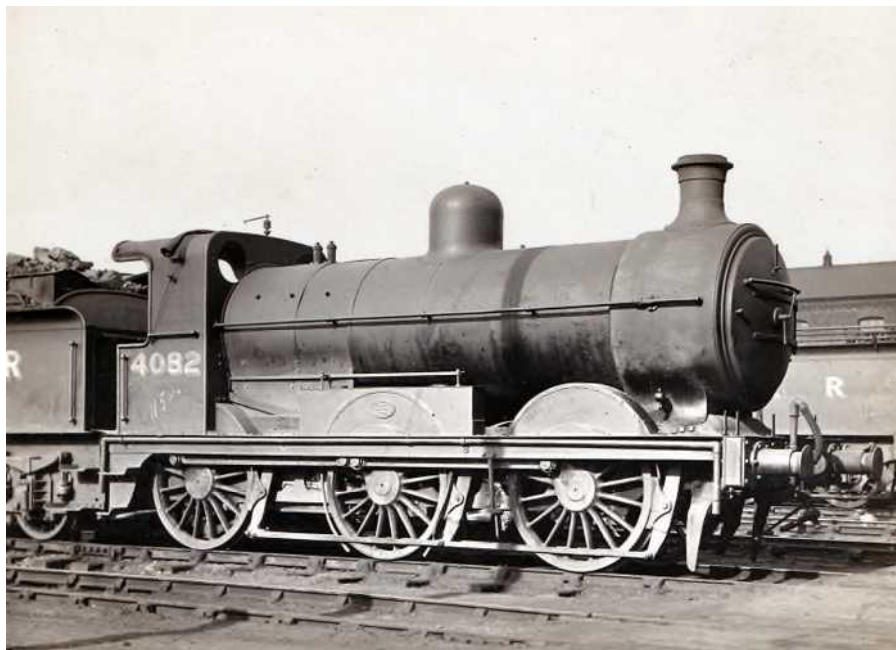
Die 0-6-0-Lok 3419 der Baureihe 3F der Midland Railway/LMS wurde nach einem Entwurf von Samuel Waite Johnson von den Derby Works 1892 ausgeliefert. Bei den British Railways wurde sie ab Juni 1949 als 43419 geführt. Nach einem langen Lokomotivleben von 66 Jahren, 9 Monaten und 7 Tagen wurde sie am 06.09.1958 außer Dienst gestellt und im Juli 1959 bei Steel and Co. Ltd., Coatbridge Iron Works, Whifflet, Lanarks. verschrottet. Beheimatet war sie u.a. in Bristol Barrow Road, Highbridge und Templecombe (Somerset & Dorset).

Die Johnson 0-6-0-Lokomotiven waren im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert bei der Midland Railway im Einsatz. Zwischen 1875 und 1908 bestellte die Midland Railway unter der Leitung der Lokomotivinspektoren Samuel Waite Johnson und Richard Deeley 935 Gütertenderlokomotiven des Typs 0-6-0, sowohl bei den bahneigenen Werkstätten in Derby als auch bei verschiedenen externen Lokfabriken. Obwohl es viele, meist geringfügige Abweichungen zwischen den einzelnen Chargen gab, sowohl bei der Auslieferung als auch bei den nachfolgenden Umbauten, können alle 935 Lokomotiven als eine einzige Serie betrachtet werden, eine der zahlenmäßig stärksten Lokomotivbaureihen der britischen Eisenbahnen. Die Lokomotiven waren noch bis 1964 im Einsatz, aber keine von ihnen blieb erhalten.



LMS 3491 in Bristol am 20. April 1934

Die 0-6-0-Lok 3491 der LMS der Baureihe 3F wurde nach einem Entwurf von Samuel Johnson von 1888 von Neilson, Reid & Co. 1896 an die Midland Railway ausgeliefert. Bei den British Railways erhielt sie im März 1949 die Nummer 43491 und tat noch bis zum 01.02.1958 Dienst. Die letzte Lok der mit 325 Stück zahlreich vertretenen Baureihe wurde erst am 15.02.1964 außer Dienst gestellt. Lok 3491 war u.a. in Saltley, Shrewsbury, Hereford stationiert und wurde im März 1958 verschrottet.



LNER 4082 in Doncaster 23. September 1934

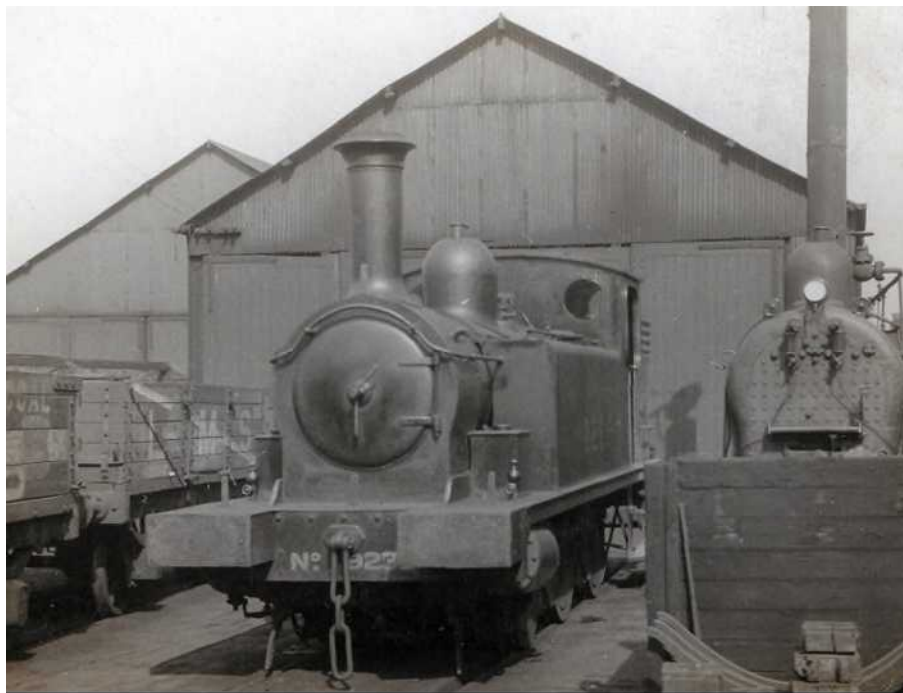
Die 0-6-0-Lok der LNER 4082 gehörte zur J4-Baureihe der Great Northern Railway (Loknummer 1082), später zur J3-Baureihe der London North Western Railway. Sie wurde von Henry Ivatt entworfen und von Nigel Gresley umgebaut. Die letzten beiden Maschinen dieser Baureihe schieden erst 1954 aus dem Dienst aus. Doncaster Works lieferten unter Fabriknummer 703 diese Maschine im Oktober 1896 aus. Sie tat 38 Jahre, 6 Monate und 1 Tag Dienst und wurde im April 1935 ausgemustert.

Die Baureihe J4 der Great Northern Railway umfaßte 322 0-6-0-Dampflokomotiven, die 1882 eingeführt und von Patrick Stirling für den Güterverkehr entworfen wurde. Etwas mehr als die Hälfte wurde zwischen 1912 und 1929 von Nigel Gresley nach einem Entwurf von Henry Ivatt umgebaut. Keine der J4-Lokomotiven blieb erhalten.



LNER 9767 in Thornton Junction am 20. Juni 1937

Die 4-4-0-Lok der Baureihe D31 nach einem Entwurf von Matthew Holmes von 1884 wurde im September 1899 von den Cowlar Works an North British Railway (NBR) als Nummer 767 ausgeliefert. Bei der LNER erhielt sie 1924 die Nummer 9767 und 1946 die Nummer 2071. Sie wurde nach 47 Jahren und 30 Tagen Dienst im Oktober 1946 von der Ausbesserung zurückgestellt. 48 Lokomotiven aus drei Baureihen von Holmes wurden nach ihrem Umbau zu einer Baureihe zusammengefaßt. Die Loks der Baureihe D31 gingen 1923 alle auf die LNER über, eine wurde 1931 ausgemustert. Weitere Ausmusterungen folgten 1933. Nur sieben Maschinen gelangten 1948 zu den British Railways. Die letzten sieben Überlebenden wurden schließlich 1952 verschrottet.



LNER 9235 in St Margarets am 13. Mai 1928

Die NBR stellte im März 1909 0-6-0-Tenderlok 235 der Baureihe F in Dienst. Im November 1924 wurde sie bei der LNER zu Lok 9235 der Baureihe J88, am 17.03.1946 zu 8334 und schließlich bei British Railway im April 1949 zu 68334. Nach einem Entwurf von William Paton Reid von 1904 wurde sie bei den Cowlair Works gebaut. Nach 50 Jahren, 3 Monaten und 5 Tagen wurde sie am 03.06.1959 außer Dienst gestellt. Beheimatet war sie u.a. in St Margarets und Thornton Junction. Von den 35 Maschinen der Baureihe J88 schied die letzte am 29.12.1962 aus.

Als die North British Railway 1904 mehr Tenderlokomotiven für den Rangierdienst in den Docks benötigte, bestellte William P. Reid keine weiteren Exemplare der Standard-0-4-0ST der G-Baureihe (LNER-Baureihe Y9), sondern stellte eine völlig neue 0-6-0-Tenderlokomotive vor. Alle fünfunddreißig Lokomotiven wurden zwischen 1904 und 1919 in fünf Losen in den Cowlairs Works der NBR gebaut. Sie wurden in Docks und Häfen an der Ost- und Westküste Schottlands eingesetzt. Sie waren in der Regel den Lokomotivdepots St. Margaret's (Edinburgh), Eastfield (Glasgow), Thornton, Kipps, Polmont, Sirling und Haymarket (Edinburgh) zugeteilt. 1923 gingen alle an die LNER. Bei der Verstaatlichung 1948 waren alle noch im Einsatz. Die BR fügte ihrer LNER-Nummer von 1946 die Nummer 60000 hinzu.

Lok 68341 wurde 1954 ausgemustert, nachdem sie in den Hafen von Kirkcaldy gestürzt war. Später wurde die Baureihe in den 1950er Jahren nach und nach durch Diesellokomotiven ersetzt, die letzte wurde im Dezember 1962 ausgemustert. Keine Lok blieb erhalten.



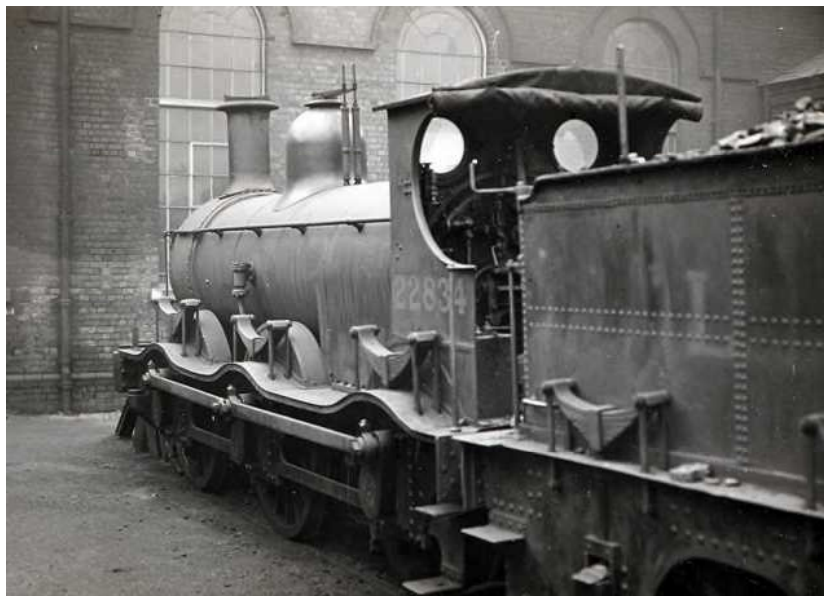
LMS 4222 in Huddersfield am 27. Juni 1937

Die 0-6-0-Lok der Baureihe 4F wurde im Januar 1926 von den Derby Works an die Midland Railway ausgeliefert. Henry Fowler hatte sie 1911 entworfen. Als LMS-Lok 4222 erhielt bei British Railways am 26.03.1949 die Nummer 44222. Sie war u.a. beheimatet in Skipton, Eastern Region, Wigan Central (L&Y), Lower Darwen und wurde nach 38 Jahren, 10 Monaten und 14 Tagen am 11.11.1964 außer Dienst gestellt und im April 1965 verschrottet. Die Baureihe 4F umfaßte 580 Maschinen und tat vom April 1922 bis Oktober 1966 Dienst.

Die Fowler-Baureihe 4F der LMS war eine 0-6-0-Lok für den mittelschweren Güterverkehr. Sie stellen die Weiterentwicklung der dreiachsigen Tenderlokomotiven der Midland Railway dar. Ihr Spitzname "Duck Sixes" leitet sich von ihrer Radanordnung her.

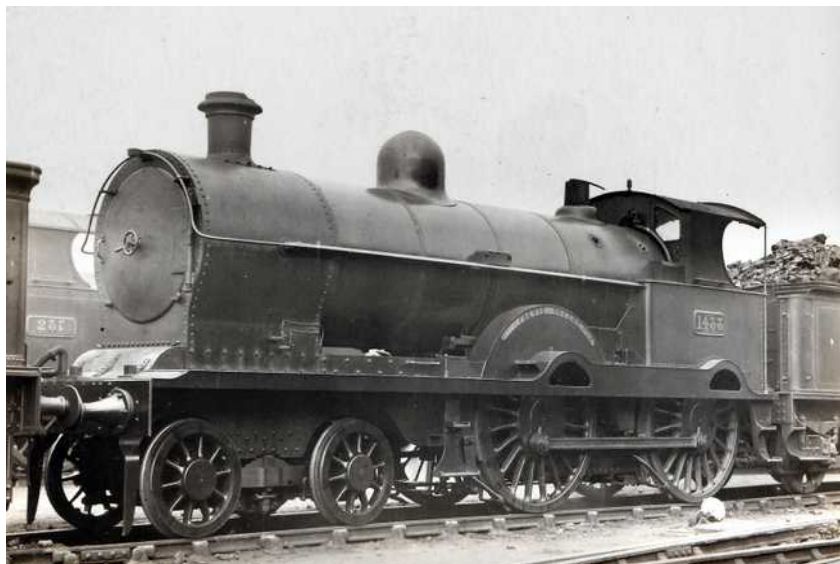
Die 4F basierte auf der Midland Railway Baureihe 3835 von 1911 mit 197 Maschinen, mit nur wenigen Änderungen, vor allem der Einführung der Linkssteuerung anstelle der Rechtssteuerung. Sie wurden von Henry Fowler entworfen, der ab 1925 Chief Mechanical Engineer der LMS war.

Die Lokomotiven der Midland Railway waren berüchtigt für ihre Achslager, die zu Überhitzung neigten. Das Problem wurde schließlich durch den Einbau mechanischer Schmiervorrichtungen gelöst. Die LMS baute zwischen 1923 und 1928 530 dieser Lokomotiven, die ab 4027 fortlaufend nummeriert wurden, wo die Midland-Lokomotivnummern aufhörten. Weitere 45 Exemplare wurden 1937 von William Stanier auf Drängen der Betriebsabteilung widerwillig genehmigt. Zwischen 1959 und 1966 wurden alle Loks von den BR ausgemustert.



LMS 22834 in Saltley am 9. Mai 1936

Die Doppelrahmen-0-6-0-Loks der Baureihe 480 der Midland Railway nach einem Entwurf von Matthew Kirtley wurden zwischen 1863 und 1868 gebaut als Weiterentwicklung der Baureihe 240 und wurden später zur Baureihe 700. Insgesamt wurden 316 Loks der Leistungsklasse 1F gebaut. Die meisten wurden noch von der LMS 1923 übernommen, aber nur drei überlebten die Massenausmusterungen der späten 1920er und frühen 1930er Jahre. Nach dem Schema der Midland Railway von 1907 lauteten die Nummern 2398-2591 und 2672-2686, d.h. 209 Loks. 28 wurden bereits zwischen 1902 und 1906 ausgemustert. Sie taten Dienst bei der Midland Railway (1869-1922), London, Midland and Scottish Railway (1923-1947), London Midland Region of British Railways (1948-1951), Ferrovie dello Stato Italiane (50 wurden an sie verkauft, FS 380, 1906-1929) sowie ROD Railway Operating Division (78 wurden an das War Department verliehen, 1917-1920). Die letzte wurde bei British Railways 1951 ausgemustert. Ex Midland Railway 2F No. 22834 mit geschwungenen Außenrahmen ist auf dem Foto mit grob aufgemalter Loknummer zu sehen. Sie wurde als Midland Railway No. 384 von Vulcan Foundry 1874 geliefert und blieb bis November 1947 im Dienst. Sie wurde im Betriebswerk Saltley von der Ausbesserung zurückgestellt und im März 1949 in den Derby Works verschrottet.



LNWR 1433 in Camden am 2. Mai 1925

Die 4-4-0-Loks der Precursor-Baureihe wurde von George Whale 1904 für die LNWR entworfen. Insgesamt 130 Stück wurden ab März 1904 bis August 1907 in Crewe, die letzte wurde im Juni 1949 ausgemustert. Lok 1433 wurde unter Fabriknummer 4547 im April 1906 gebaut und im November 1935 außer Dienst gestellt. Bei der LMS erhielt sie im Juni 1927 die Nummer 5250 und 1936 die Nummer 25250 sowie den Namen „Faerie Queene“. Die „Feenkönigin“ wurde 1936 verschrottet.

Die Precursor-Baureihe war im Wesentlichen eine größere Version der „Improved Precedent“-Baureihe der LNWR. Sie war der erste Versuch von Whale, eine Lokomotive zu bauen, durch deren Verwendung die damals gängige Praxis bei der LNWR, Schnellzüge doppelt zu bespannen, entfallen würde. Ihre Einführung ermöglichte es Whale, die unzuverlässigen Verbundlokomotiven, die von seinem Vorgänger Francis Webb bevorzugt wurden, abzulösen.

Obwohl die Precursors dem Personal Probleme bereiteten, da einige der Bedienelemente im Führerstand schwer zu erreichen und zu bedienen waren, waren sie hinsichtlich ihrer Betriebsleistung im Allgemeinen erfolgreich. Allerdings hatten sie bei Versuchen zwischen Crewe und Carlisle offenbar Schwierigkeiten, den Fahrplan einzuhalten. Daher wurden sie nicht auf stärkeren Steigungen wie dem Anstieg nach Shap eingesetzt. Eine Folge davon war die Einführung einer verlängerten Version der Precursors, der 4-6-0 „Experiment“-Klasse, im Jahr 1905. Dennoch war bei vielen Zügen nördlich von Preston aufgrund von beschleunigten Fahrplänen und erhöhter Belastung weiterhin eine Doppelbespannung erforderlich. 1919 wurden die Precursors von Whales` Nachfolger Charles Bowen-Cooke zur überhitzten 4-4-0 „George the Fifth“-Klasse weiterentwickelt.

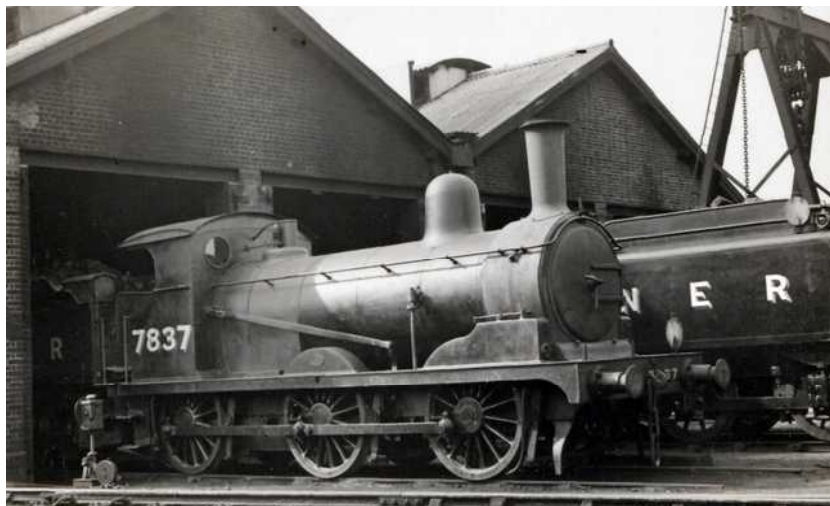
Die LNWR verwendete Nummern und Namen von ausgemusterten Lokomotiven wieder, so dass das Numerierungssystem völlig willkürlich war. Die LMS gab ihnen die Leistungsklasse 3P.

Bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs im September 1939 waren nur noch 11 Precursors im Einsatz. Ein einziges Exemplar, 25297 „Sirocco“, wurde 1948 von British Railways übernommen, aber im Juni 1949 ausgemustert, bevor die ihr zugeteilte Nummer (58010) angebracht werden konnte. Keine Lok blieb erhalten.



LMS 3727 in Bristol am 28. Mai 1935

Insgesamt wurden 325 0-6-0-Loks der Baureihe 3F der Midland Railway/LMS nach einem Entwurf von Samuel Johnson ab September 1888 in Dienst gestellt. Die letzte wurde am 15.02.1964 ausgemustert. Lok 3727 wurde 1901 von Neilson, Reid & Co. gebaut. Bei den British Railways erhielt sie im November 1948 die Nummer 43272 und wurde am 04.07.1959 nach 58 Jahren, 7 Monaten und 4 Tagen außer Dienst gestellt. Sie war u.a. in Mansfield, Nottingham und Derby beheimatet. Am 28.02.1960 wurde sie verschrottet.



LNER 7837 in Kings Lynn am 27. Mai 1937

LNER 0-6-0-Lok 7837 gehörte bei der Great Eastern Railway zur Baureihe Y14, bei der LNER zur Baureihe J15 der Leistungsklasse 2F. Nach einem Entwurf von Thomas Worsdell von 1883 kam die erste von 289 Maschinen im Juli 1883 in Dienst, die letzte mußte am 16.09.1962 ausscheiden. Lok 7837 wurde in den Stratford Works erbaut, trug ab Juli 1889 die Nummer GER 837, bei der LNER ab 1924 die Nummer 7837, ab Oktober 1946 5362 und bei British Railways ab 1949 nur auf dem Papier die Nummer 65362. Sie war u.a. in Bury St Edmunds beheimatet und wurde am 02.07.1951 nach 62 Dienstjahren ausgemustert und im selben Jahr verschrottet. Die Baureihe Y14 wurde von T.W. Worsdell sowohl für den Güter- als auch für den Personenzugdienst konzipiert, als veritable "Alleskönnerin". Aufgrund ihres geringen Gewichts konnte sie auf fast allen Strecken eingesetzt werden. Die im Juli 1883 eingeführten Lokomotiven waren so erfolgreich, daß alle nachfolgenden Locomotive Superintendents bis 1913 immer wieder neue Exemplare bauten, wobei sich die Bauart kaum änderte. Insgesamt wurden 289 Exemplare gebaut. Während des Ersten Weltkriegs wurden 43 dieser Lokomotiven in Frankreich und Belgien eingesetzt. Am 10. und 11. Dezember 1891 baute das Werk Stratford der GER eine dieser Lokomotiven in nur zwei Tagen und nahm sie mit einem grauen Grundieranstrich in 9 Stunden und 47 Minuten unter Dampf, was bis heute einen Weltrekord darstellt. Die Lokomotive fuhr dann 36.000 Meilen (58.000 km) mit Kohlezügen von Peterborough nach London, bevor sie für den eigentlichen Anstrich ins Werk zurückkehrte. In 40 Jahren legte sie insgesamt 1.127.750 Meilen (1.814.940 km) zurück.

Lokaufnahmen der Nederlandse Spoorwegen von 1930



NS 1648 in Rotterdam am 18. April 1930

Die 2'Bn2-Loks 1601-1659 gehörten zur Baureihe P³ bzw. PO¹. Bei der HSM trugen sie die Nummern 350-358 ex NRS 101-109 sowie 359-408. Die Gesamtzahl betrug 59. Die Loks wurden zwischen 1889 und 1903 gebaut und bis 1949 ausgemustert. Fünf Maschinen wurden 1921 auf Heißdampf umgebaut. NS 1604 wurde zurückgebaut zu NRS 107 und blieb im Nederlands Spoorwegmuseum erhalten. NS 1648 wurde unter Fabriknummer 3832 bei Sharp, Stewart & Co. 1892 gebaut und als HSM Lok 397 in Dienst gestellt. Die Loks 1630-1649 wurden zwischen 1936 und 1948 ausgemustert.

NS-Baureihe 1600

Die NS 1600 war eine Dampflok-Baureihe Nederlandse Spoorwegen (NS) und ihrer Vorgängergesellschaften Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS), Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) und Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS).

Zwei Lokomotiven dieser Baureihe waren an der Zugkatastrophe von Twello am 22.12.1900 beteiligt, sie stießen frontal zusammen.

NRS 101-109 (HSM 350-358, NS 1601-1609)

Die Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij (NRS) bestellte 1899 neun 2'B-Lokomotiven mit den Nummern 101-109 bei Sharp Stewart & Co. in Glasgow. Dies waren die ersten Lokomotiven in den Niederlanden mit einem Drehgestell vor den Antriebsrädern. Ursprünglich waren diese Lokomotiven mit einem Geschwindigkeitsmesser des Systems Kapteyn ausgestattet, der von einer Achse des

Drehgestells angetrieben wurde. Ein Sandstreuer von Gresham & Craven wurde ebenfalls eingebaut.

Ein Jahr nach der Bestellung dieser Lokomotiven wurde die NRS aufgelöst, daher war dies ihre letzte Lokomotivbestellung. Nachfolger waren die Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) und die Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS), wobei jede Bahn die gleiche Anzahl von Lokomotiven nach dem Zufallsprinzip zugewiesen bekam. Die Lokomotiven 101, 102, 103, 108 und 109 gingen an die SS über und wurden in die SS-Nummern 1101-1103 und 1108-1109 umnummeriert. Die Lokomotiven 104-107 gingen zur HSM über und wurden in HSM 350-353 umnummeriert. Da die Lokomotiven zu lang für die kleinen SS-Drehscheiben waren, übergab die SS sie 1891 an die HSM, wo sie die Nummern 354-358 erhielten. Bei der HSM erhielten sie den Spitznamen „Rhijnbogen“ zu Ehren ihres NRS-Erbes und ihrer Drehgestelle.

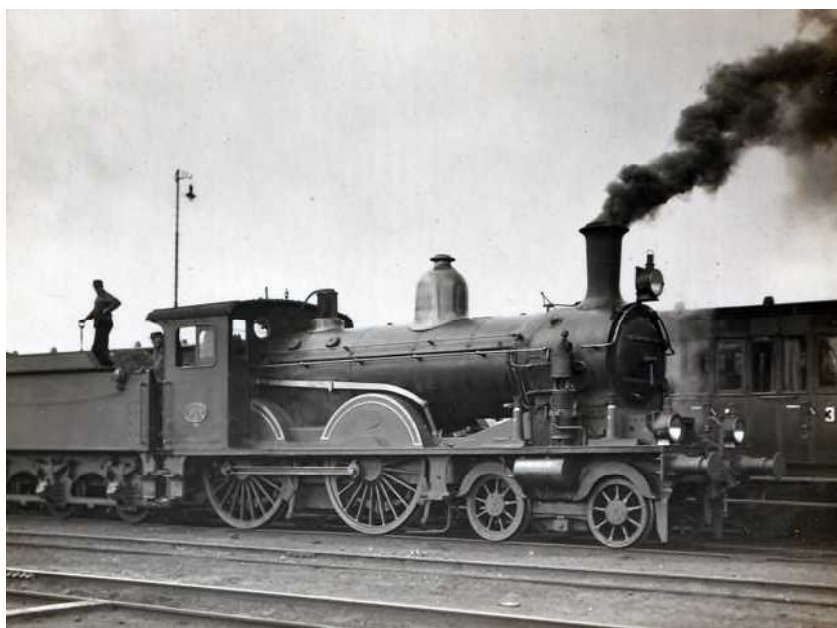
Bei der Zusammenlegung von HSM und SS im Jahr 1921 wurden die Lokomotiven bei der NS mit 1601-1609 nummeriert. Die Lokomotiven wurden zwischen 1935 und 1938 ausgemustert, mit Ausnahme der 1604, die noch bis 1940 im Einsatz verblieb. Die Lok 1604 wurde zur Aufnahme in die Sammlung des Nederlands Spoorwegmuseum ausgewählt. Zu diesem Zweck wurde sie in der Lokomotivabteilung in Maastricht abgestellt. Am 8. September 1944 wurde die Lokomotive durch die Kriegshandlungen schwer beschädigt. Nach der vollständigen Befreiung der Niederlande restaurierte das NS-Hauptbetriebswerk in Tilburg die Lokomotive vollständig. Die Lokomotive wurde im braunen Farbleid der NRS mit der ursprünglichen Nummer 107 restauriert. Seit März 1955 ist die Lokomotive im Spoorwegmuseum ausgestellt und kann nach dessen 2005 abgeschlossenen Modernisierung auch von unten besichtigt werden.

HSM 359-408 (NS 1610-1659)

Die HSM war von den Leistungen der Lokomotive beeindruckt und bestellte weitere 40 Lokomotiven bei Sharp Stewart & Co. in Glasgow. Diese zusätzlichen Lokomotiven hatten eine breitere Rauchkammer, einen Schornstein mit Krone und ansteigende Stützplatten neben der Rauchkammer. Die zusätzlichen Loks wurden zwischen 1891 und 1892 mit den Nummern 359-398 in Dienst gestellt. Im Jahr 1900 wurden weitere 5 Lokomotiven bei Sharp Stewart & Co. bestellt und unter den Nummern 399-403 geliefert.

Im Jahr 1903 wurde die Bestellung um weitere 5 Lokomotiven ergänzt. Diese Lokomotiven wurden von der North British Locomotive Company gebaut, in die Sharp Stewart & Co. eingegliedert war. Sie trugen die Nummern 404-408. Im Jahr 1921 wurden die Lokomotiven in NS 1610-1659 umnummeriert. Diese letzten Maschinen hatten einen höheren Dampfdruck und eine größere Zugkraft von 5030 kg. Der Dampfdom befand sich weiter hinten am Kessel.

Später in ihrer Laufbahn erhielten neun Lokomotiven (350-358) Tender von Lokomotiven der Baureihe HSM 600 (601-605 und 609-612), als diese Einheiten 1895 und 1896 in Dienst gestellt wurden. Diese neuen Tender hatten eine größere Wasser- und Kohlekapazität und waren besser für den Schnellzugverkehr geeignet. Die Nummern 1614, 1633, 1636, 1636 und 1646 erhielten 1921 einen Überhitzer. Aufgrund der schlechten Ergebnisse wurde der geplante Einsatz bei den anderen Maschinen gestrichen. Die Lokomotiven wurden von 1936 bis 1949 ausgemustert. Die 1938 ausgemusterte Lok 1614 wurde als stationärer Kessel in Zwolle eingesetzt, 1940 wurde die Lokomotive wieder in Betrieb genommen. Die Lok 1622 war die letzte der Serie, die 1949 aus dem Verkehr gezogen wurde.

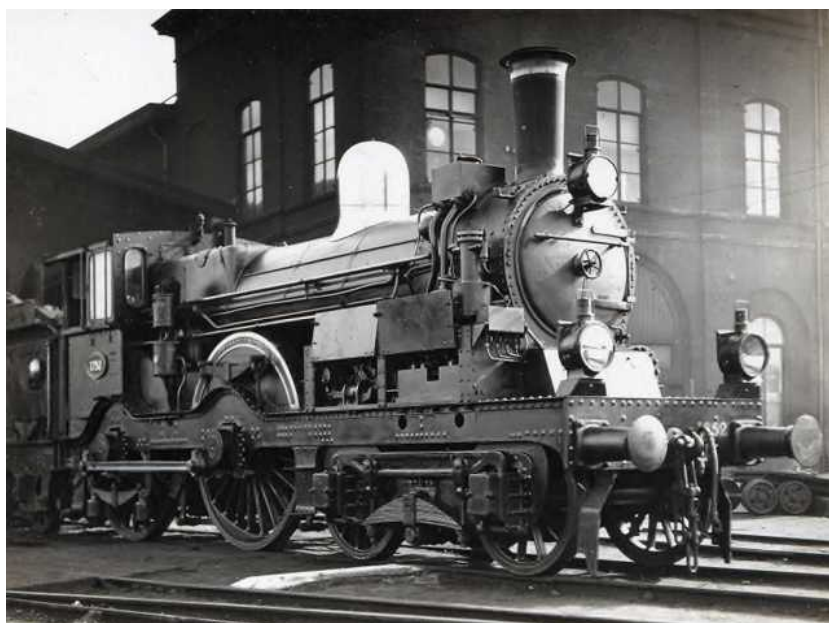


NS 1929 in Amsterdam am 19. April 1930

Die 2'Bh2-Schnellzuglokomotive 1929 gehörte zur Baureihe PV ¹/PO¹, die von der HSM bei Werkspoor gebaut als 421-460 zwischen 1907 und 1913 in Dienst gestellt wurde, bei der NS wurde sie zu 1901-1940. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h. Alle vierzig Maschinen wurden bis 1948 ausgemustert.

Von der NS-Baureihe 1900 wurden während des Zweiten Weltkriegs einige Lokomotiven nach Osten gebracht: Die Loks 1908, 1934, 1935 und 1937 kehrten nie zurück und wurden als vermißt gemeldet. Die übrigen wurden zwischen 1946 und 1948 ausgemustert. Keine Lokomotive ist erhalten geblieben.

Lok NS 1929 wurde unter Fabriknummer 290 1912 als HSM459 gebaut. Die Loks 1928-1934 wurden zwischen 1946 und 1948 ausgemustert.



NS 1752 in Utrecht am 19. April 1930

Die 2´Bhn2/h2-Schnellzugsloks 1701-1835 gehörten zur Baureihe P³/PO¹ und wurden zwischen 1899 und 1907 als SS 801-935 geliefert. Einige wurden mit Überhitzer ausgerüstet. Sie wurden alle bis 1957 ausgemustert.

Lok NS 1752 wurde unter Fabriknummer 4283 1901 von Werkspoor als SS852 gebaut. 1929 erhielt sie einen Überhitzer. Sie wurde 1952 außer Dienst gestellt.

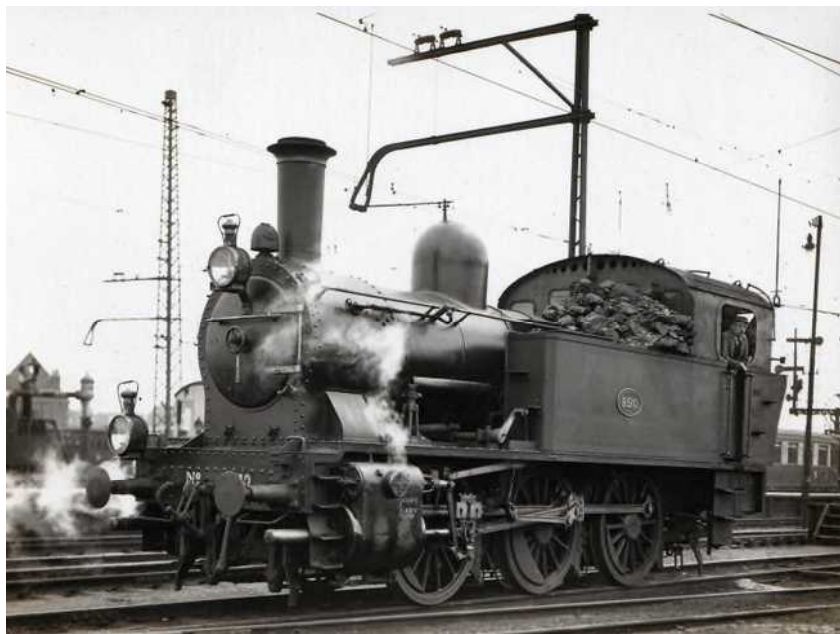
Die Baureihe NS 1700 entstand, da aufgrund des zunehmenden Gewichts der Personenzüge auf der Grundlage der Baureihe 301-475 eine neue Lokomotive mit höherem Dampfdruck und damit höherer Leistung konstruiert wurde. Im Vergleich zur Baureihe 300 wurde die Einzelachse durch ein vierrädriges Drehgestell ersetzt. Die ersten 125 Lokomotiven wurden von Beyer, Peacock & Company in Manchester, England, gebaut und zwischen 1899 und 1906 mit den Nummern 801-925 an die SS geliefert. Anschließend wurden zwei Lose von fünf Lokomotiven mit den Nummern 926-935 von Werkspoor geliefert. Bei den SS wurden verschiedene Lokomotiven mit Überhitzer ausgestattet. 1921 erhielt die Baureihe die NS-Nummern 1701-1835. Während des Zweiten Weltkriegs wurden mehrere Lokomotiven abgefahren, von denen acht nie zurückkehrten und als vermisst gelten. Nach dem Krieg wurden die Loks ohne Überhitzer zwischen 1945 und 1947 ausgemustert. Die 1700er mit Überhitzer folgten zwischen 1951 und 1957. Viele noch brauchbare Kessel fanden ein zweites Leben als stationäre Heizkessel. 1959 wurde 1794 verschrottet. Keine der Maschinen blieb erhalten. Die Loks trugen verschiedene Spitznamen: Hartjes, Overkokers, Bogies, Kleine Jumbo.



NS 2131 in Rotterdam am 18. April 1930

Die 35 2'B-h2-Schnellzugsloks der Baureihe PO² wurden zwischen 1914 und 1920 an die HSM als 501-535 geliefert und erhielten später die NS-Nummern 2101-2135. Die Baureihe 500 war die letzte Bestellung großer Lokomotiven durch die HSM als Reaktion auf die Baureihe 700 der SS. Die HSM-Maschinen waren kürzer als die SS-Loks, da sie sonst nicht auf die Drehscheiben der HSM gepaßt hätten. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 110 km/h. NS 2104 (Spitzname „Blikken Tinus“ oder „Tin Tin“ wegen des klappernden Geräuschs bei hohen Geschwindigkeiten) wurde bei Berliner Maschinenbau A.G. vormals L. Schwartzkopff, Baujahr 1914) gebaut und blieb im Nederlands Spoorwegmuseum erhalten.

Die Maschinen erwiesen sich als sehr geeignet für die internationalen Züge, wie z.B. „Etoile du Nord“, der in der Regel aus nicht mehr als 6 Waggons bestand. Aufgrund ihrer großen Antriebsräder (2100 mm) konnten sie eine gute Geschwindigkeit erreichen, verfügten dabei zugleich über einen ruhigen Lauf. Ihre großen Räder neigten beim Anfahren zum Schleudern. Durch den nach vorn geneigten Rost sammelte sich rasche Asche und Kohle an der Rohrwand, was die Dampfproduktion beeinträchtigte. Der kleine Einfüllstutzen am Tendertank erforderte viel Bremsgeschick zum punktgenauen Halten am Wasserkran. Dennoch waren sie nach Meinung vieler Maschinisten großartige Maschinen und für die ihnen zugedachte Aufgabe wie geschaffen. Kein Wunder, dass sie bis zum Ende der niederländischen Dampfära eingesetzt wurden. Die meisten hatten zu diesem Zeitpunkt bereits mehr als 43 Dienstjahre hinter sich.

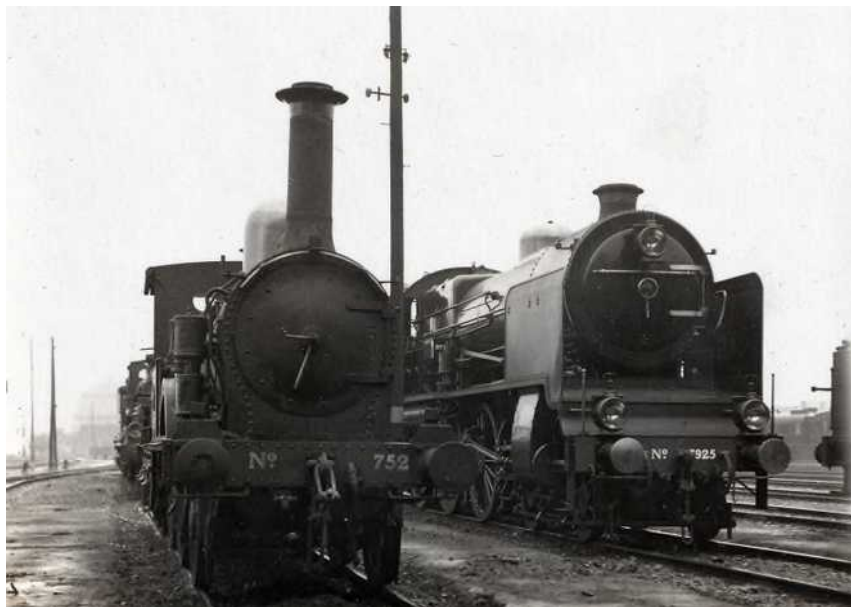


NS 8510 in Rotterdam am 18. April 1930

Die Cn2t/Ch2t-Lok NS 8510 gehörte zur Baureihe R³/RO¹, die zwischen 1915 und 1920 gebauten Maschinen 8501-8515 wurden bei den SS als 221-235 eingereiht. 8510-8515 wurden mit Überhitzer ausgestattet. Die letzten Maschinen mußten 1952 ausscheiden.

Ihre Entstehung hing mit der Tatsache zusammen, daß immer schwerere Personenzüge auf der Verbindungsstrecke Amsterdam W.P. nach Amsterdam C.S. gefahren werden mußten und die früher eingesetzten Rangierlokomotiven dafür zu leicht waren. Daher wurde diesen Lokomotiven mit relativ großen Treibrädern gebaut, mit einem Durchmesser von 1.400 mm. Auch der Radstand war relativ groß, so daß die Lokomotiven einen sehr ruhigen Lauf besaßen, selbst bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die Maschinen waren keine typischen Rangierloks, sondern Pendler zwischen verschiedenen Amsterdamer Bahnhöfen.

Lok 8510 wurde 1920 von Henschel & Sohn, Kassel, gebaut und 1950 ausgemustert. Die letzten fünf Lokomotiven der NS , 8505, 8506, 8509, 8512 und 8514, wurden 1952 an Ferrocarril de Langreo, die einzige Normalspurbahn in Spanien, verkauft. Dort dienten sie einige Jahre einer Bergwerksbahn von Gijon nach Langreo in Asturien, bevor sie verschrottet wurden.



NS 752 (1866) & NS 3925 (1929) in Maastricht am 20. April 1930

Hier fotografierte Casserley zwei Maschinen aus zwei Jahrhunderten einträchtig nebeneinander. Lok **NS 752** gehörte zur Baureihe P ¹, diese Reihe wurde zwischen 1865 und 1873 an die SS als Nummern 1-4, 9-78 sowie 5 (ex NBDS 755) geliefert. Die insgesamt 75 1´Bn2-Loks wurden bis 1933 ausgemustert und verschrottet. Lediglich NS 705 wurde nach 67 Dienstjahren als SS13 zurückgebaut und steht seit 1951 im Nederlands Spoorwegmuseum. Am Ende des Zweiten Weltkriegs wurde sie von den Deutschen auf dem Rückzug schwer beschädigt, in der Hauptwerkstatt Tilburg repariert und in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt.

Die Schnellzugloks hatten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Die Maschinen galten damals als die stärksten und schnellsten Lokomotiven der niederländischen Eisenbahnen. In den 1880er Jahren wurde die Baureihe mit einem Westinghouse-Bremssystem sowie einem Führerhaus ausgerüstet. Mit dem Aufkommen modernerer Lokomotiven wurden die Maschinen in den Güter- oder Rangierdienst herabgestuft.

Die 2´Ch4-Lok **NS 3925** gehört zur Baureihe PO ⁴, von der 32 Stück als Neubau der NS zwischen 1929 und 1930 bei Henschel & Sohn, Kassel, entstanden. Sie wurden bis 1957 ausgemustert.

Ende der 1920er Jahre benötigten die Niederländischen Eisenbahnen eine Schnellzuglokomotive, die stärker war als die Baureihe 3700, da immer mehr hölzerne Personenwagen durch Stahlwagen ersetzt wurden. Auch die Achslast konnte von 16 Tonnen auf 18 Tonnen erhöht werden. Dies führte zu einer Konstruktion, die sich an den beiden Serien NS 3600 und NS 3700 orientierte, also mit einer Radanordnung von 2´C. Mit ihrem stärkeren Kessel und Zylindern mit größerem

Durchmesser ließ sich die Zugkraft um 15 Prozent erhöhen. Die ersten 22 Lokomotiven von 1929 (3901-3922) wurden erst später mit Windleitblechen ausgestattet, die zehn Loks der zweiten Lieferung (3923-3932) bereits ab Werk. Bis zur Elektrifizierung zogen sie die schwersten Eil- und D-Züge, aber es gab auch Nachteile. Besonders der Heizer hatte es auf einer Lok der Baureihe 3900 schwer. Sie ließen sich kaum von Hand befeuern und die erforderliche Leistung wurde nur mit bester Kohle und einem guten Heizer erreicht. Auch technisch waren die Lokomotiven veraltet. Zudem ließ die Bauqualität zu wünschen übrig, was unverhältnismäßigen Verschleiß herbeiführte. Die schlechte Dampffähigkeit der Baureihe blieb trotz mehrerer Verbesserungsversuche bis zur Ausmusterung bestehen. Dies lag unter anderem an der Konstruktion der Zylinderblöcke, bei der größere Änderungen oft einen komplett neuen Zylinderblock bedeuteten. Aufgrund der hohen Kosten wurde dies bei der Baureihe 3900 nicht durchgeführt. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die 3900 immer seltener eingesetzt. Keine einzige Lokomotive blieb erhalten, die erhaltene NS 6317 hat lediglich den Kessel der NS 3927.

Die NS-Baureihe 3900 war die letzte speziell für die Niederlande konstruierte Schnellzugdampflokomotive. Die in Schweden während des Krieges bestellte Baureihe NS 4000 sollte dazu dienen, die zerstörte Eisenbahn schnell wieder in Gang zu bringen.

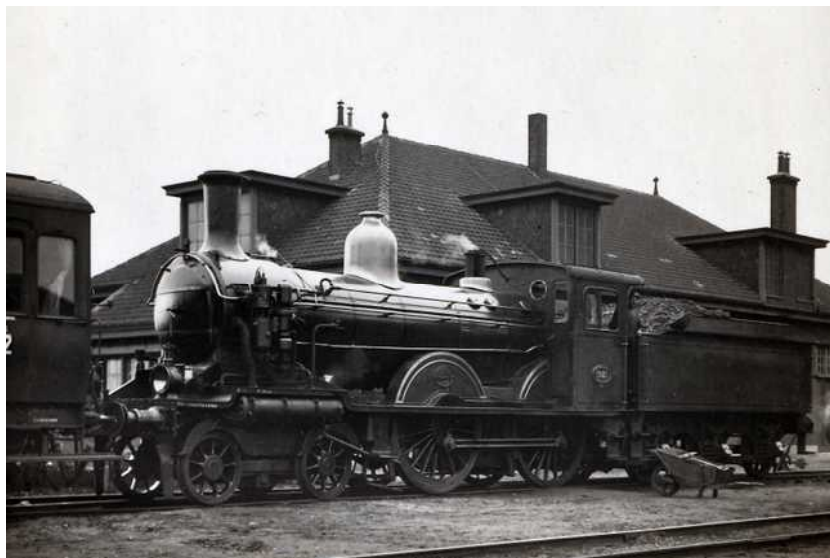


NS 5404 in Heerlen am 21. April 1930

Lok 5404 gehört mit vier Schwestern zur Baureihe PT³, von den SS als 275-279 genummert, nachdem sie bei der NCS (Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij) unter Nummer 61-65 vor Nahverkehrszügen von Utrecht Buurtstation nach Nijkerk, Harderwijk und Nunspeet liefen. Sie wurden auch vor Durchgangszügen von Zeist über Utrecht nach Amsterdam Weesperpoort eingesetzt. Für die schweren Schnellzüge von Utrecht nach Zwolle leistete eine Lokomotive dieser Baureihe vor einer Lokomotive der Baureihe 21-30 in Vorspann. Die Lokomotiven wurden in den für die NCS charakteristischen gelben Farben in Dienst gestellt.

Die 2'B1'n2t-Maschinen mit 90 km/h Höchstgeschwindigkeit wurden 1901 gebaut. Lok 5404 wurde unter Fabriknummer 5895 gebaut, erhielt die NCS-Nummer 64, später die SS-Nummer 278. Sie schied 1938 aus dem aktiven Dienst.

1919 wurde der Betrieb der NCS von der SS übernommen, wobei diese Lokomotiven als 275-279 in die SS-Numerierung aufgenommen wurden. Nach der Zusammenlegung der Loks von SS (Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen) und HSM (Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij) 1921 erhielten die Lokomotiven dieser Serie die NS-Nummern 5401-5405. Die NS setzte diese Lokomotiven zusammen mit den HSM-Baureihen 5501-5555, denen sie sehr ähnlich waren, in Südlimburg, im Haarlemmermeer und um Groningen ein. In den Jahren 1937-1939 wurden die Lokomotiven ausgemustert. Keine Lok blieb erhalten.



NS 1921 in Roosendaal am 18. April 1930

Lok 1921 gehörte zur Baureihe PO ¹, die 1907-1913 von der HSM bei Werkspoor als 421-460 gebaut wurden und bei den NS die Nummern 1901-1940 erhielten. Die 2'Bh2-Schnellzugslokomotiven wurden bis 1948 ausgemustert. 106 Maschinen waren zwischen 1914-1943 auf Heißdampf umgebaut worden. Die Kessel konnten mit der Baureihe 5800 getauscht werden. Lok 1921 wurde 1910 gebaut und 1947 außer Dienst gestellt. Während des Zweiten Weltkriegs wurde eine Reihe von NS-Lokomotiven in den Osten abtransportiert, von denen die 1908, 1934, 1935 und 1937 nicht zurückkehrten und als vermisst gelten. Die anderen wurden zwischen 1946 und 1948 ausgemustert. Keine blieb erhalten.



NS 5555 in Maastricht am 20. April 1930

Lok NS 5555 ist die letzte von 55 Maschinen der Reihe 5501-5555 der Baureihe PT³. Sie wurden zwischen 1898 und 1905 gebaut. Als 701-755 gehörten die 2'B1'n2t-Loks zur HSM, der 1837 gegründeten Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij. Bei den NS schied die letzte Lok 1954 aus dem Dienst. NS 5555 wurde 1905 von Werkspoor gebaut als HSM 755.

Die Baureihe NS 5500 war eine Serie von Tenderlokomotiven der Niederländischen Eisenbahnen (NS) und ihrer Vorgängerin Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM). Nach den guten Erfahrungen mit den Personenzuglokomotiven 350-398 und den Güterzuglokomotiven 601-616, die von der Fabrik Sharp, Stewart & Co. geliefert wurden, beschloss die HSM, eine Serie von Tenderlokomotiven bei der gleichen Fabrik zu bestellen. Die von der NRS übernommenen 309-310 funktionierten gut, waren aber zu leicht für die schwereren Züge. Daher wurden die größeren und leistungsfähigeren Baureihen 701-724 bestellt, die zwischen 1898 und 1900 geliefert wurden. Mehrere Teile entsprachen den anderen genannten Baureihen. Auch diese Baureihe bewährte sich, so dass nach den danach bestellten Güterzuglokomotiven 617-647 ein Folgeauftrag an Werkspoor erteilt wurde. Es handelte sich um die Baureihe 725-755, die zwischen 1903 und 1905 geliefert wurde. Wie bei den Güterzuglokomotiven, von denen die Nachfolgebaureihe 671-685 mit Überhitzung bestellt wurde, wurde auch von diesen Tenderlokomotiven mit Überhitzung eine Nachfolgebestellung aufgegeben, die 1907 und 1913 als Baureihe 771-776 geliefert wurden.

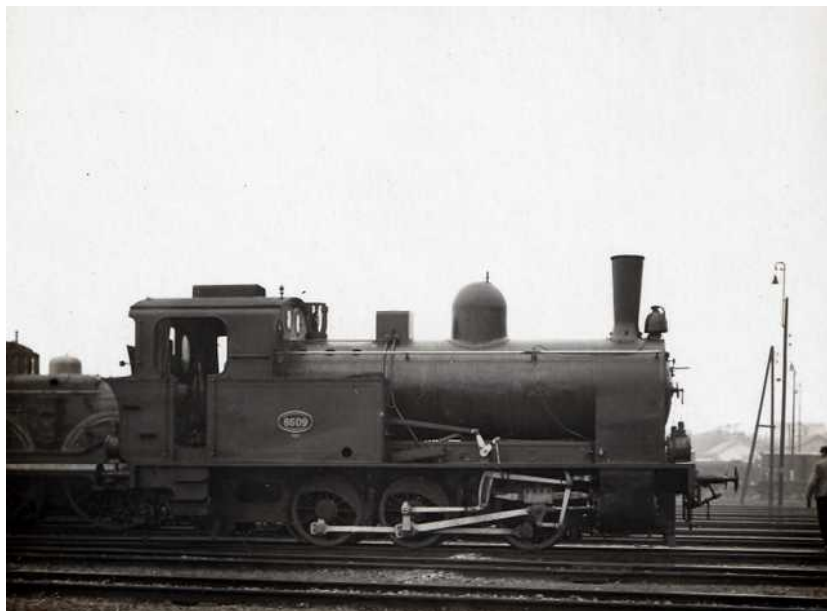
Bei der Zusammenlegung von HSM und SS 1921 erhielten die Lokomotiven dieser Serie die NS-Nummern 5501-5555. Um den Kohlevorrat zu verdoppeln, wurde 1932 der Kohlebehälter hinter dem Führerstand erhöht, wodurch die Lokomotiven für längere Strecken geeignet waren. Da die Wasserversorgung nicht erhöht wurde, wurde in den Kriegsjahren ein Wasserwagen hinter die Lokomotive gehängt, der mit einem Schlauch an die Lokomotive angeschlossen war.

NS 5540 wurde bei der deutschen Invasion im Mai 1940 schwer beschädigt und anschließend verschrottet. Die übrigen 54 blieben bis zum Bahnstreik 1944 im Einsatz. Während des Streiks wurden viele von ihnen nach Deutschland abtransportiert oder schwer beschädigt. Nach dem Krieg gab es in den Niederlanden nur noch zehn fahrtüchtige Exemplare. Die letzten Exemplare wurden 1954 aus dem Verkehr gezogen. Kein Exemplar hat überlebt.



NS 8604 in Maastricht am 20. April 1930

Die Baureihe R³ umfaßte die Loks SS 621-632, später NS 8601-8612. Die 12 Cn2t-Maschinen wurden zwischen 1912 und 1914 gebaut und bis 1952 ausgemustert. SS624/NS 8604 wurde 1912 unter Fabriknummer 2958 gebaut und 1947 ausgemustert.



NS 8609 in Maastricht am 20. April 1930

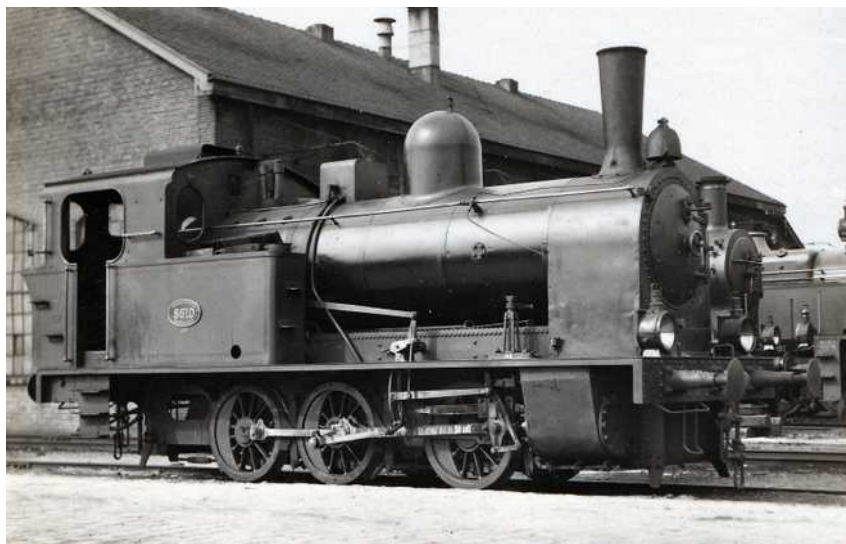
Zwölf Lokomotiven der Baureihe R wurden zwischen 1912-1914 als SS 621-632 gebaut und von den Nederlandse Spoorwegen 1921 als NS 8601-8612 umgenummert. Die letzten dieser Cn2t-Maschinen standen bis 1952 bei den NS in Dienst. Die SS-Baureihe 620 wurde von der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) für den Rangierdienst in den Niederlanden bei der deutschen Lokfabrik Hohenzollern beschafft.

Lok 8609 wurde 1947 mit 8608 und 8610 an das Stahlwerk Koninklijke Hoogovens in IJmuiden verkauft. 8609 von 1914 trug die Fabriknummer 3153 und bei den SS die Nummer 629. 1947 erhielt sie die KNHS-Nummer 38 und stand bei Koninklijke Hoogovens bis 1956 in Dienst.

Die NS-Baureihe NS 8600 umfaßte eine Serie von Rangierdampflokomotiven der Niederländischen Eisenbahnen (NS) und ihrer Vorgängergesellschaft Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS).

Im Jahr 1912 übernahm die SS sechs dreiaxlige Rangierdampflokomotiven, die ursprünglich für eine türkische Eisenbahngesellschaft gebaut, aber nicht abgenommen worden waren, aus dem Bestand der Hohenzollern, ergänzt durch sechs neu gebaute Lokomotiven. Diese sechs neu gebauten Lokomotiven unterschieden sich in einigen Punkten von den sechs ersten Lokomotiven und waren auch etwas länger, etwas höher und etwas schwerer. Die 12 Lokomotiven wurden zwischen 1912 und 1914 als SS 621-632 in Dienst gestellt. Die Tatsache, dass die Lokomotiven ursprünglich von einer türkischen Eisenbahngesellschaft bestellt worden waren, brachte der SS den Spitznamen „Turken“ ein.

Als 1921 das rollende Material der HSM und der SS zusammengefaßt wurde, erhielten die Lokomotiven dieser Serie die NS-Nummern 8601-8612. Ab 1932 wurde die Dampfbremse durch eine Westinghousebremse ersetzt. Die im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigten 8601, 8604 und 8606 wurden 1947 ausgemustert. Die leicht beschädigten 8608 und 8611 wurden repariert. Die überflüssigen 8607-8610 wurden 1947 ausgemustert, wovon die Koninklijke Hoogovens (KNHS) drei übernahm und sie, wieder mit einer Dampfbremse ausgestattet, für Rangierarbeiten und den Personentransport auf dem Werksgelände in IJmuiden einsetzte. Im Jahr 1950 übernahm KNHS auch die 8611, 1952 folgte die 8612. Die übrigen Lokomotiven wurden zwischen 1951 und 1952 ausgemustert. Bei KNHS wurden die Lokomotiven mit der Eröffnung des Velser Tunnels im Jahr 1957 überflüssig. Sie wurden zwischen 1956 und 1959 ausgemustert. Keine von ihnen ist erhalten geblieben.



NS 8610 in Heerlen am 21. April 1930

Zwölf Lokomotiven der Baureihe R wurden zwischen 1912-1914 als SS 621-632 gebaut und von den Nederlandse Spoorwegen 1921 als NS 8601-8612 umgenummert. Die letzten dieser Cn2t-Maschinen standen bis 1952 bei den NS in Dienst. Die SS-Baureihe 620 wurde von der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) für den Rangierdienst in den Niederlanden bei der deutschen Lokfabrik Hohenzollern beschafft.

Lok 8610 wurde 1947 mit 8608 und 8609 an das Stahlwerk Koninklijke Hoogovens in IJmuiden verkauft. Die 8611 folgte 1950 und die 8612 1952. Zwischen 1956 und 1959 wurden alle Lokomotiven ausgemustert. 8610 von 1914 trug die Fabriknummer 3154 und bei den SS die Nummer 630. 1947 erhielt sie die KNHS-Nummer 39 und stand bei Koninklijke Hoogovens bis 1959 in Dienst.

Kleine Auswahl aus einem riesigen Bilderschatz

In dem Album aus den 1930er Jahren finden sich nur wenige Aufnahmen aus dem Riesenfundus von 60.000 Bildern, die Henry Cyril Casserley schuf. Sie weisen aber eine beachtliche Qualität auf und zeigen Maschinen von einfachen „Mädchen für alles“-Tenderloks bis zu großartigen „Schienen-Diven“.

©P. Dr. Daniel Hörnemann