

## Glasplattennegative einer Lokomotivfabrik

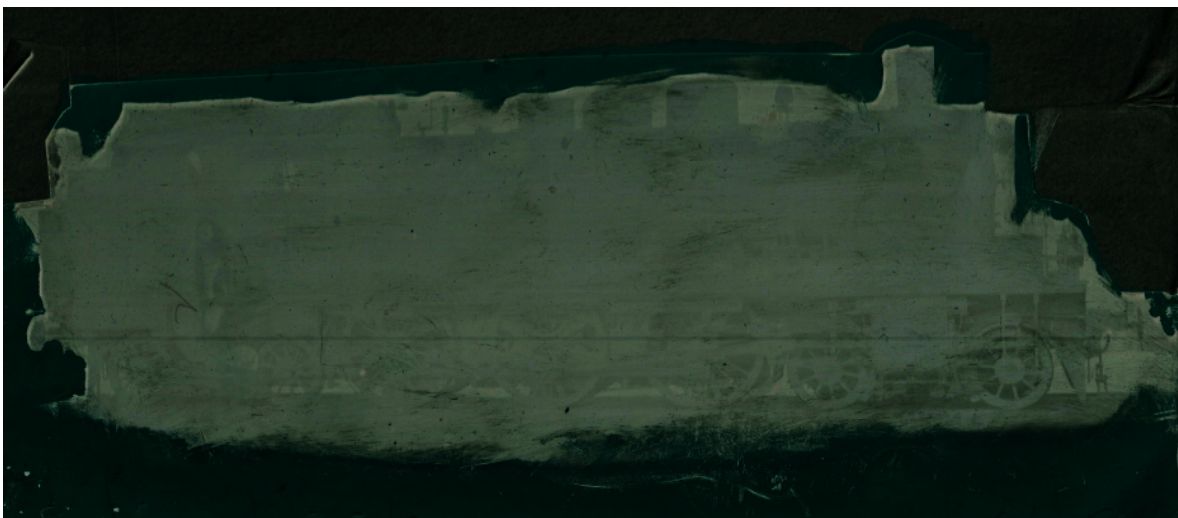
Ein besonderer Fund auf einem belgischen Flohmarkt waren sechs historische Glasplatten-Negative einer belgischen Lokomotiv- und Wagenfabrik.

Auf den normalen Scanner gelegt waren die Ergebnisse erst einmal frustrierend. Doch mit Hilfe der Digitalisierungsabteilung in der Universitäts- und Landesbibliothek Münster kamen brillante Abbildungen zutage.

Erste Versuche:

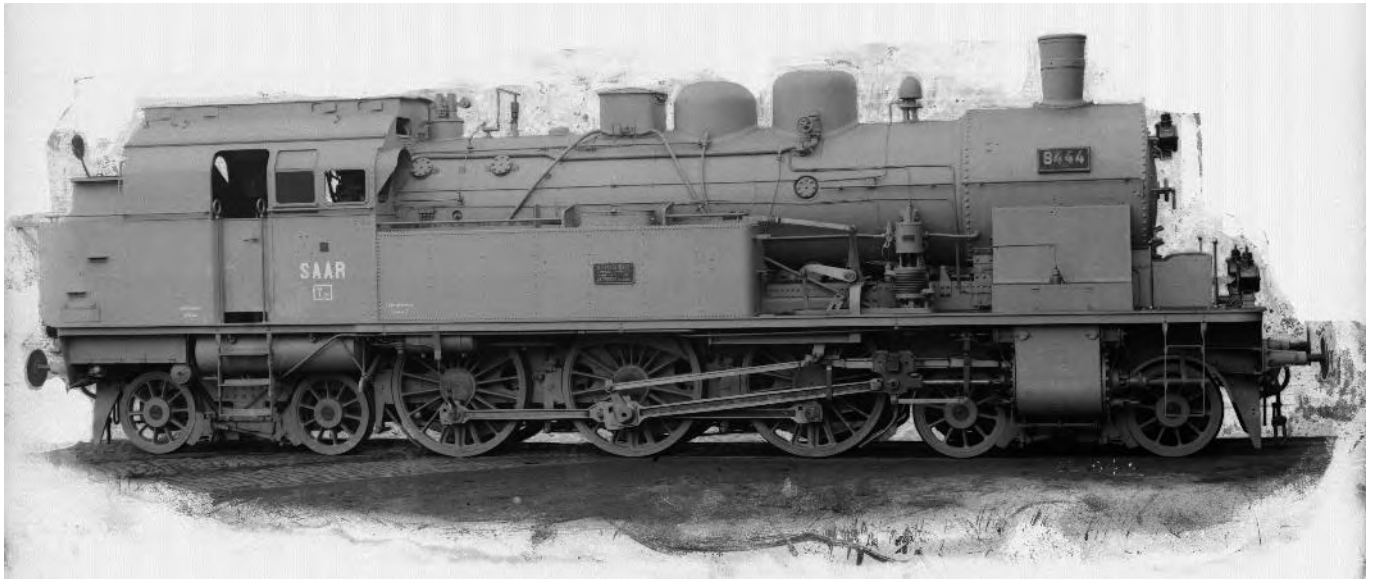


Es ergab sich nur ein Schattenriß einer pr T18



Die Silhouette ist unverkennbar die einer pr T18

Das Ergebnis professioneller Digitalisierung hingegen fiel so aus:



### Saar T18 8444

Die Loknummer wurde deutlich erkennbar. Die preußische T18 wurde von der Societé Franco-Belge de Materiel de Chemins de Fer, La Croyere, in Seneffe 1925 unter der Fabriknummer 2385 gebaut und im Dezember 1925 angeliefert, Erst-Bw war Saarbrücken P. Sie wurde zur **78 326** der Deutschen Reichsbahn. Die Lok gehörte als SAAR 8444 vom 28.12.1925 bis zum 28.02.1935 zu den Eisenbahnen des Saargebietes, ab 01.03.1935 zur DR. Sie war beheimatet beim Bw Saarbrücken Pbf vom 28.12.1925 bis zum 03.04.1943, stand dann in Saarbrücken ab 24.04.1943 als Kriegsschadlok aufgrund schwerer Fahrwerksschäden auf „z“ und wurde am 06.08.1943 ausgemustert.

Nach anderen Angaben (Ebel/Knippling/Wenzel: Die Baureihe 78. Freiburg: Eisenbahn-Kurier, 1990) kam sie angeblich zur PKP als Oko 1-22. Nur gibt es Fotos der Oko 1-22, auf denen sie nicht so aussieht wie eine der drei von Franco-Belge gebauten T18, die eher zu 78 376 passen, welche zur ČSD gekommen sein soll. Es ist kaum vorstellbar, eine stark zerstörte Lok mitten im Krieg durch das Reich vom äußersten Westen zum Osten (spätere PKP, Polskie Koleje Państwowe) bzw. Südosten (spätere ČSD, Československé státní dráhy) zu transportieren und dann wiederaufzubauen (so K.-D. Holzborn). Hier herrscht eine Nummernverwechslung.

Die Saarbahnen erhielten am 10.03.1920 18 T18 zugesprochen. Sie erwarben zwischen 1922 und 1925 weiter 27 T18 fabrikneu. Die letzten neun T18 wurden auf

drei Lokfabriken aufgeteilt, Henschel, Hanomag und Franco-Belge, von denen die beiden letztgenannten noch keinerlei Erfahrung mit dem Bau dieser Loktype hatten. Der belgische Hersteller lieferte seine drei T18 (SAAR 844-8446, 78 326-328) mit Worthington-Mischvorwärmer-Speisepumpen aus, die den Saarbahnen dann mangels Erfahrung immer wieder Schwierigkeiten machten.

Bei der folgenden Glasplatte lag der Verdacht nahe, es könnte sich um eine Aufnahme der drei jemals von Franco-Belge gelieferten T18 handeln. Dem ist leider nicht so.



Eine Aufreihung wohl zu Werbezwecken: Gleich dreimal eine T18, bei näherer Betrachtung handelt es sich jedoch um immer dieselbe Lokomotive, die oben angeführte SAAR 8444.

## **Die belgische Lokfabrik Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer**

Die **Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer** war ein französisches Maschinenbau-Unternehmen, das sich hauptsächlich auf den Bau von Schienenfahrzeugen sowie deren Komponenten und Zubehör spezialisiert hatte. Firmensitz war Raismes bei Valenciennes im Département Nord.

### Vorgeschichte

Im Jahr 1859 kaufte der belgische Unternehmer Charles Evrard die Firma Parmentier Freres et Cie aus La Croyère (bei La Louvière) auf. Er vereinigte sie mit seinen in Brüssel ansässigen Établissements Charles Évrard zur Compagnie Belge pour la Construction de Matériel de Chemins de Fer mit einem Kapital von 1 Million Francs. Auf der Weltausstellung des Jahres 1867 zeigte diese eine Lokomotive, Personen- und Güterwagen sowie einen Schienendampfkran. 1872 bestellte die Grand Central Belge eine Lokomotive der Bauart Meyer, die vor Auslieferung auf der Weltausstellung 1873 in Wien ausgestellt wurde. Ab 1876 wurden auch Dampftriebwagen hergestellt, ab 1880 nach Lizenz Rowan, die gemeinsam mit Borsig erworben wurde.

### Geschichte

Am 15.09.1881 ging die Firma in der Société Anonyme pour la Construction de Machines et Matériel de Chemins de Fer auf, an der die Banque franco-égyptienne beteiligt wurde. Die Fabrik in Brüssel wurde in jenem Jahr geschlossen. Neben La Croyère entstand, um französischen Protektionismus zu unterlaufen, 1882 ein zweites Werk in Raismes in Nordfrankreich. Dort wurden zunächst nur in Belgien gefertigte Teile zusammengesetzt.

Charles Evrard starb im Jahr 1896. 1911 wurde die Firma in Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer umbenannt. Lokomotiven und Eisenbahnwagen wurden nicht nur nach Frankreich und Belgien, sondern auch in asiatische, afrikanische und südamerikanische Länder verkauft. 1900 bekam die Gesellschaft sogar einen Auftrag von der britischen Barry Railway. Ein Exemplar davon wurde auf der Weltausstellung Paris 1900 gezeigt. Bis 1914 wurden jährlich rund 50 Lokomotiven und mehr als 1.500 Wagen gebaut. Während des Ersten Weltkriegs sollte das Werk in Raismes

Reparaturarbeiten für die deutschen Besatzer durchführen. Da dies verweigert wurde, wurde es vorübergehend zu einem Sägewerk umfunktioniert.

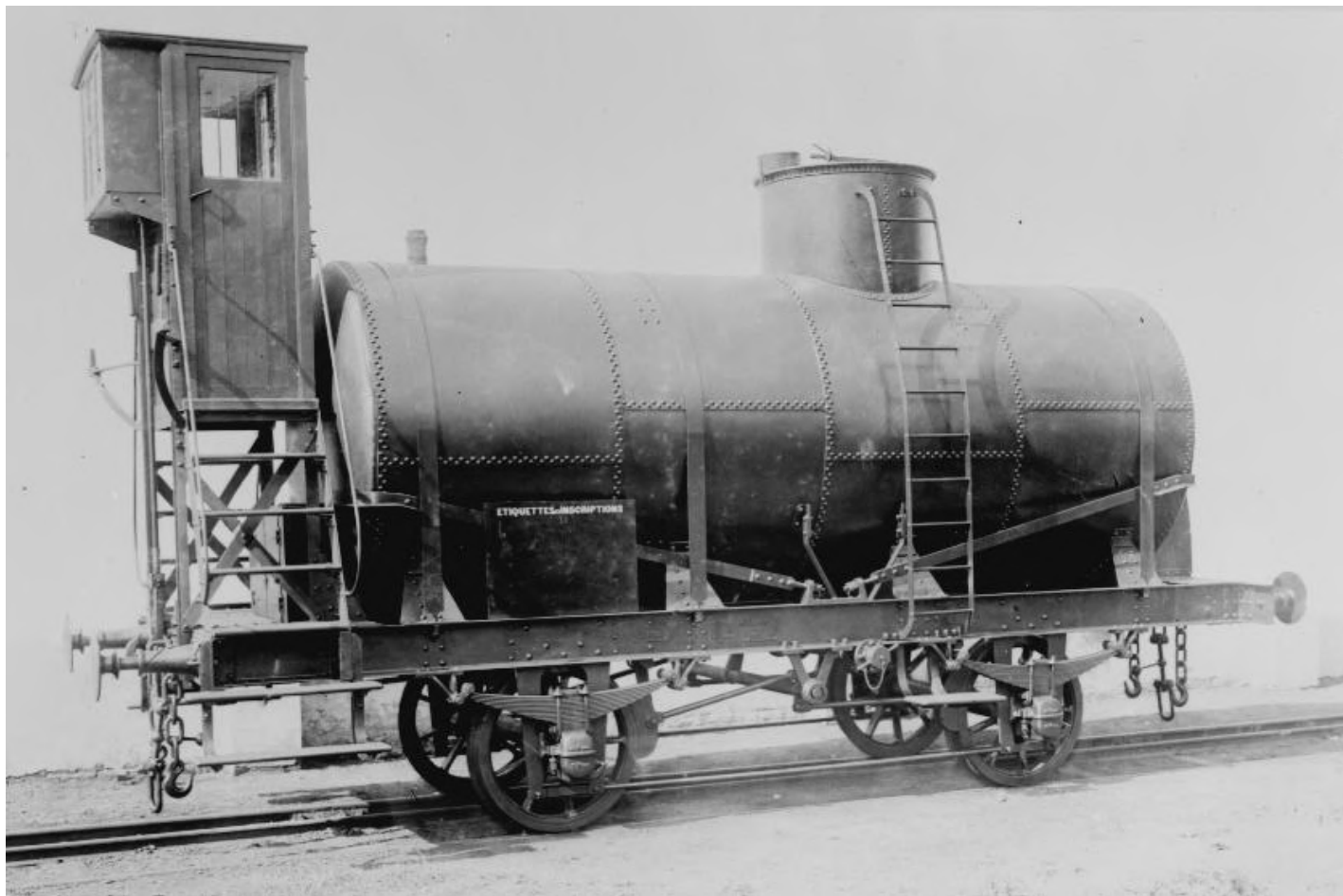
1927 wurde das Unternehmen in die Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer (mit Firmensitz im französischen Raismes) und die mit englischem Kapital gestützte Société Anglo-Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer (SAFB) (Sitz im belgischen La Croyère) aufgespalten.

In den 1930er Jahren baute die Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer in Raismes unter anderem Garratt-Lokomotiven für die algerischen Strecken der französischen Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée und Wagen für den Zug des äthiopischen Herrschers Haile Selassie.

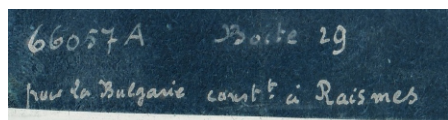
Während der Deutschen Besetzung Frankreichs im Zweiten Weltkrieg wurden im Werk Raismes deutsche Lokomotiven repariert. Dessen Direktor Gilbert Bostsarron schloss sich 1941 der Résistance an. Als Mitglied der Widerstandsgruppe „Cohors“ im Département Nord warb er in seinem Werk Agenten für Nachrichtendienste und Sabotageakte an. Am 14.12.1943 wurde er von den deutschen Besatzern verhaftet und am 20.01.1944 hingerichtet.

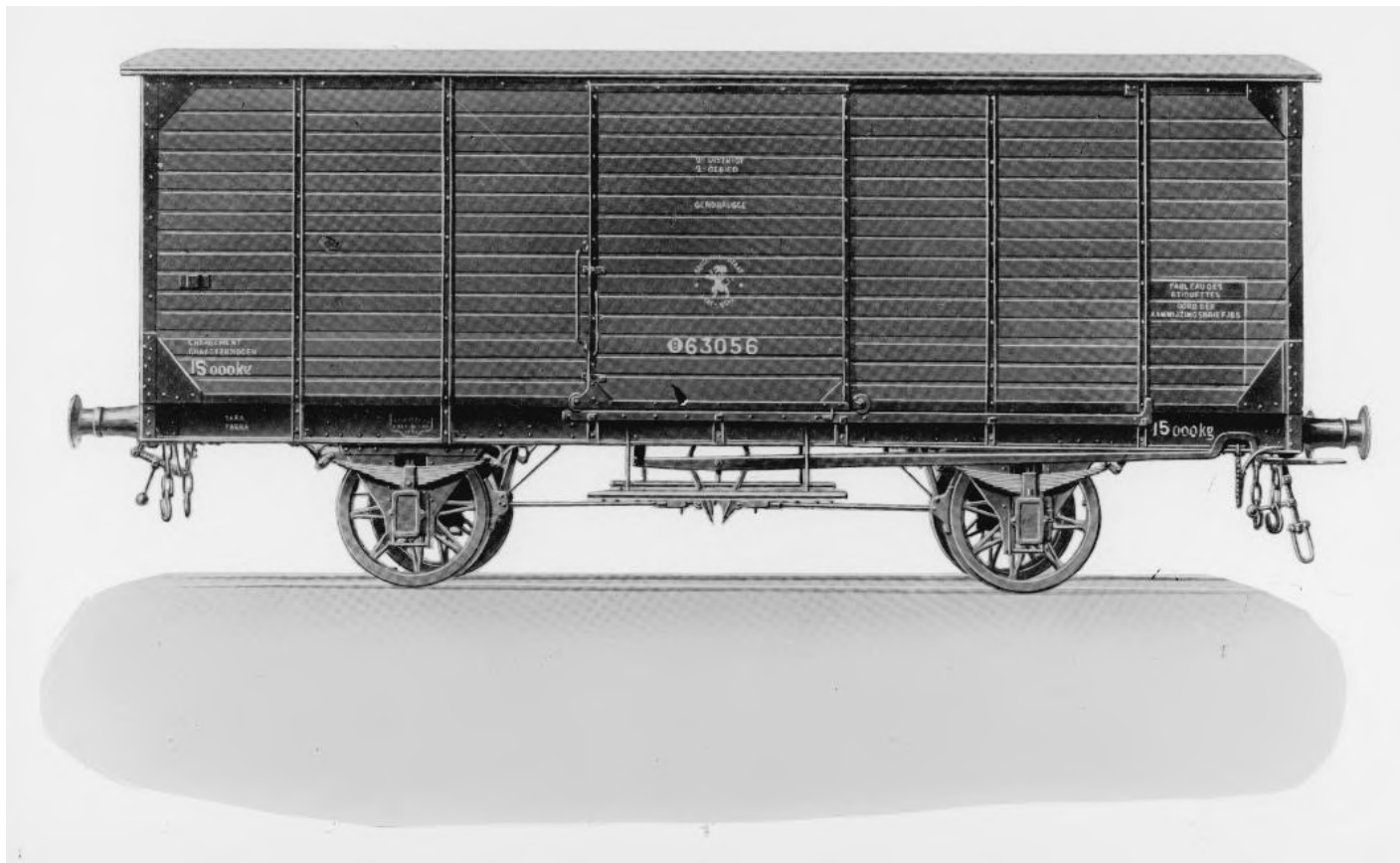
Für die Indian Railways entstanden in den frühen 1950er Jahren mehr als 80 Güterzugloks der Class WG. In den 1970er Jahren wurden in Raismes mehrere hundert Corail-Wagen für die SNCF und 118 U-Bahn-Wagen für die Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority im US-amerikanischen Atlanta gebaut.

1982 ging die Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer im Bahnkonzern Alsthom (seit 1998: Alstom) auf. In dessen Werk in Petite-Forêt nahe Raismes werden U-Bahn-Züge, Straßenbahnfahrzeuge und Doppelstockwagen gebaut.



**Bulgarischer Kesselwagen** mit Bremserhäuschen und Speichenrädern, konstruiert in Raismes unter No. 66057A, Boite 29.





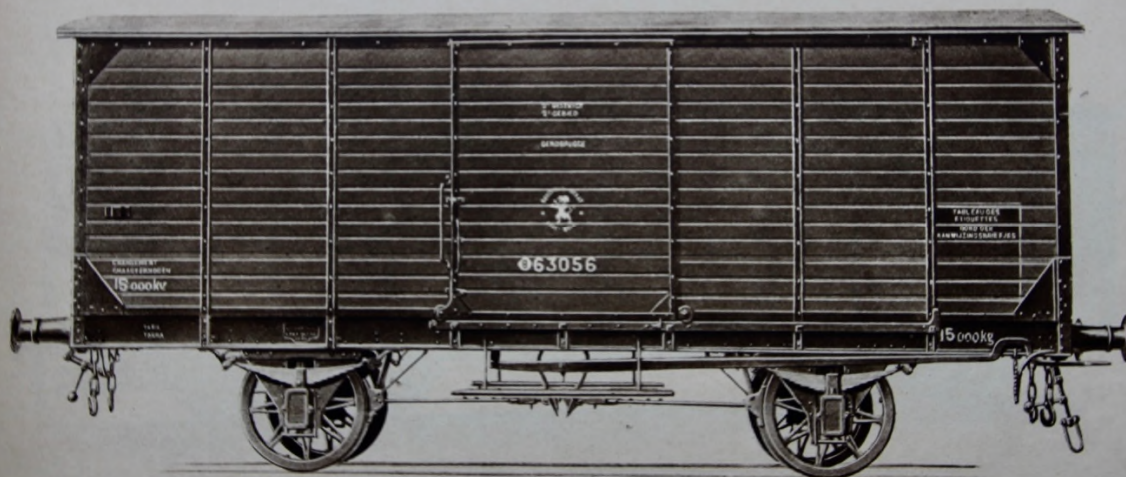
**Gedeckter Güterwagen** mit Speichenrädern **63056** der Belgischen Eisenbahnen des 2. Distrikts Gendbrugge mit Ladegewicht 15.000 kg und Handbremse.



Dasselbe Foto fand sich im Netz in einem Katalog der Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer:

# *Société Franco-Belge* DE MATÉRIEL DE CHEMINS DE FER.

WAGON FERMÉ DE 15 TONNES A 2 ESSIEUX, FREIN A MAIN  
pour l'Administration des Chemins de fer de l'État Belge.



Ecartement de la voie . . . . .	1,435 m.	Gauge . . . . .	4' 8 1/2"	Via . . . . .	1,435 m.	Bitola da linha . . . . .	1,435 m.
D'axe en axe des essieux . . . . .	4,000 m.	Wheel base . . . . .	13' 1 1/2"	De centro á centro de los ejes . . . . .	4,000 m.	Base rígida dos eixos . . . . .	4,000 m.
Longueur totale de la caisse . . . . .	7,360 m.	Total length of body . . . . .	24' 1 1/2"	Longitud total de la caja . . . . .	7,360 m.	Comprimento total da caixa . . . . .	7,360 m.
Largeur totale de la caisse . . . . .	2,600 m.	Total width of body . . . . .	8' 6 3/4"	Anchura total de la caja . . . . .	2,600 m.	Largeza total da caixa . . . . .	2,600 m.
Chargement . . . . .	15,000 kgs.	Carrying capacity . . . . .	33,045 lbs.	Carga . . . . .	15,000 kg.	Carga . . . . .	15,000 kg.
Tare . . . . .	9,440 kg.	Tare . . . . .	20,800 lbs.	Tara . . . . .	9,440 kg.	Tara . . . . .	9,440 kg.

Güterwagen 63056



Gedeckter Güterwagen 68001 der Belgischen Staatsbahnen (Etat Belge) nach Musterblatt 121C

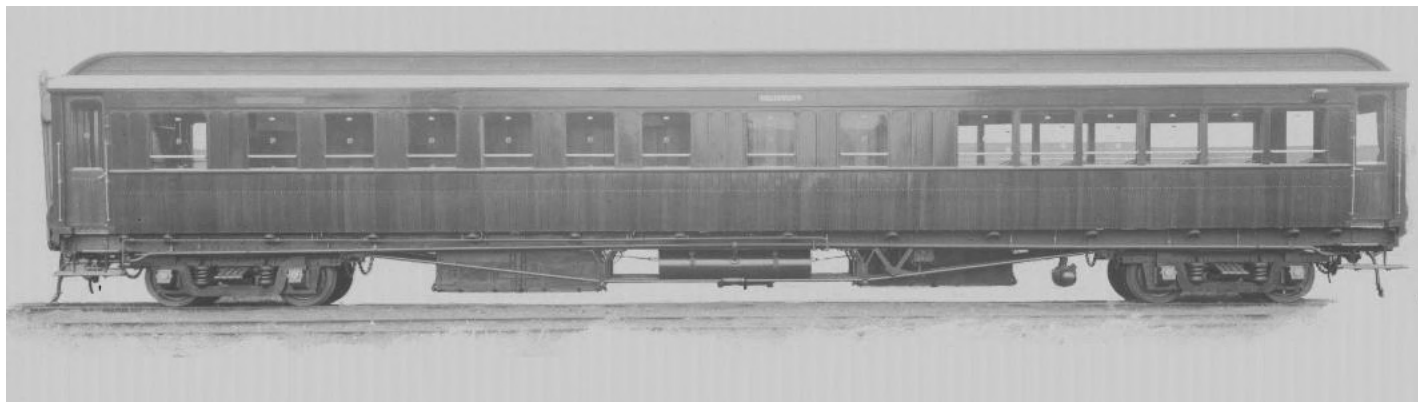
Die zweiachsigen gedeckten Güterwagen nach Musterblatt 121C wurden von den Belgischen Staatsbahnen (Chemins de fer de l'État belge, abgekürzt EB, auch L'État belge) ab 1881 eingesetzt und gehörten mit über 9700 gebauten Exemplaren zu den meistgebauten Güterwagen-Baureihen der EB. Sie prägten über viele Jahrzehnte das Bild von belgischen Güterzügen. Die Spitzdachwagen waren damals die größten gedeckten Güterwagen der EB und hatten ein Ladevolumen von über 41 m<sup>3</sup> auf einer Fläche von 18,62 m<sup>2</sup>. Zwischen 1881 und 1919 entstanden 9755 Exemplare. Zusätzlich entstanden ab 1899 weitere 3461 Stück dieser Bauart mit angebautem Bremserhaus nach Musterblatt 121A. Einige tausend Wagen bekamen 1956 bei der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (SNCB) neue Nummern und über eintausend Wagen existierten auch noch bei der Einführung von UIC-Wagennummern. 1980 tauchen keine mehr in den Inventarlisten auf.

Die Wagen waren ursprünglich bronzebraun gestrichen und hatten eine weiße Beschriftung. Bei der SNCB bekamen sie später die dann übliche grüne Farbgebung.

Nummern bei der SNCB:

62668–62718, 62984–64000, 66001–68012, 78549–79244, 79296–79319, 79337–79384, 79801–80396, 80701–80900, 81001–81430, 81531–81630, 81681–81780, 81956–82419, 82522–82524, 150001–150552, 150829–151348, 151613–152116, 152697–152726, 152795–153690, 154353–154404, 154431–154742.

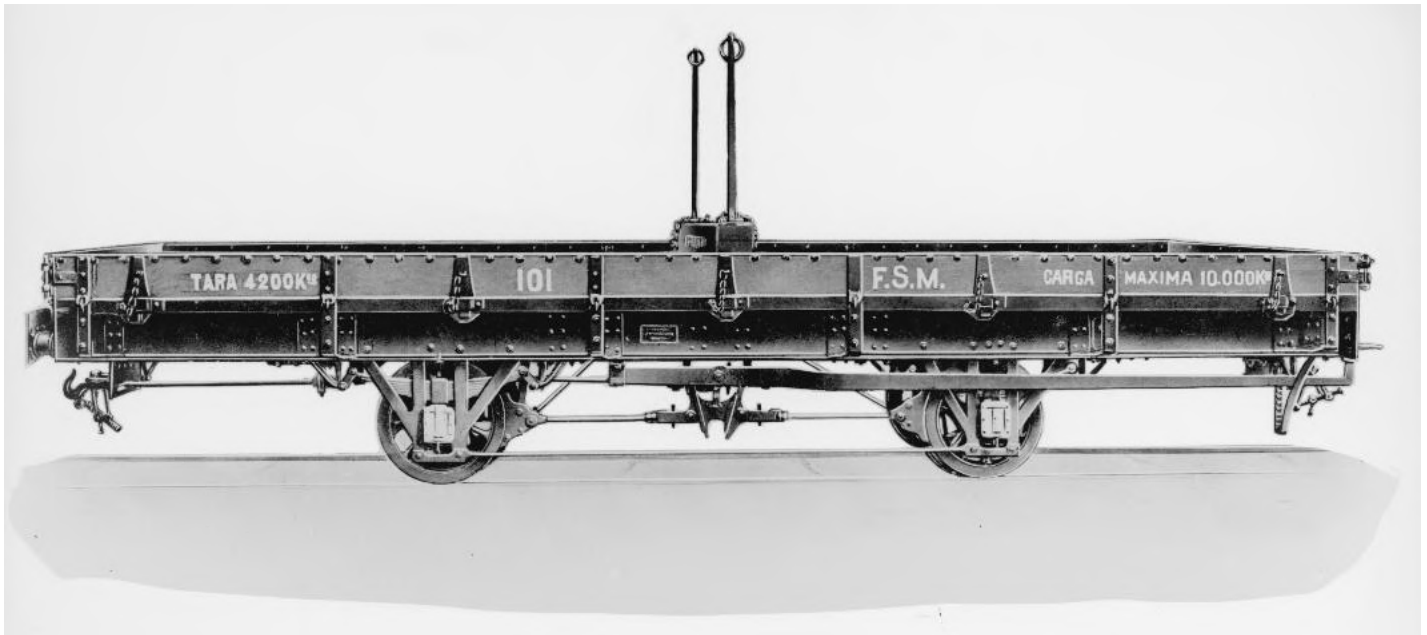
Die folgende Glasplatte gibt nach wie vor Rätsel auf:



Vierachsiger Drehgestell-**Reisezugwagen „Salisbury“** mit Holzverkleidung

Zu diesem Wagen ließ sich bislang nichts Näheres ermitteln. Gehörte er zur GWR oder zur LSWR? Beide Gesellschaften hatten Bahnhöfe in Salisbury, England. War der Name des Wagens „Salisbury“ oder handelt es sich nur um einen Zielfeldzeiger?

Bei den sechs Glasplatten ist die folgende ein besonders seltenes Stück von einer italienischen Bahnlinie, die insgesamt 52 Jahr in Betrieb war, keine zehn Kilometer Streckenlänge hatte und über nur wenige Fahrzeuge verfügte.



**Niederbordwagen 101** mit Schemel der F.S.M. Gewicht 4.200 kg, Maximalladegewicht 10.000 kg.

Die **F.S.M. Ferrovia Stresa-Mottarone** mit einer Spurweite von 1.000 mm (Meterspur) und einer Streckenlänge von nur 9,8 km konnte im Adhäsionsbetrieb mit 20 km/h und im Zahnradbetrieb mit 10 km/h befahren werden. Sie führte von Stresa am Ufer des Lago Maggiore zum Gipfel des Monte Mottarone und wurde von 1911 bis 1963 betrieben. Der Fahrzeugpark bestand aus fünf vierachsigen Elektrotriebwagen mit je 110 Sitzplätzen, drei als Sommerwagen ausgeführten Beiwagen und einigen Güterwagen. Die Beiwagen wurden, für eine Zahnradbahn untypisch, auch bergauf geschleppt und hatten deshalb eigene Bremsen. Weiter gab es einige Wagen im Einsatz für den Unterhalt der Strecke. Nach Einstellung des Betriebs wurden die Fahrzeuge verschrottet oder verkauft. Drei Wagenkästen blieben auf Campingplätzen in der Umgebung erhalten.

Mit diesen seltenen, über 100 Jahre alten Abbildungen wünschen wir Ihnen eine gute Reise durch das Jahr 2026

©P. Dr. Daniel Hörnemann