



Eine kleine Engländerin in Italien

Auf dem allsonntäglichen römischen Flohmarkt bei Porta Portese wurde ich vor ein paar Jahren fündig. Ein Händler mit alten Dokumenten zeigte mir eine Reihe von Eisenbahndokumenten, darunter auch das ehemals gerahmte Bild einer kleinen Tenderlok mit sechs stolzen Herren in Positur vor der zweiachsigen Maschine. Wie gelangte eine englische Dampflokomotive mit dem Namen „**Benton**“ nach Italien? Freundlicherweise hatte sich der rechts stehende Eisenbahner so neben dem Fabriksschild positioniert, daß es deutlich erkennbar blieb. Das erleichterte die Recherche ungemein.



Das deutlich erkennbare Fabrikschild am Führerhaus:
Black, Hawthorn & Co. No.1032 Engineers 1891 Gateshead on Tyne

Die Bn2t-Lokomotive mit dem Namen „**Benton**“ wurde 1891 unter Fabriknummer **1032** von der Lokfabrik **William Black & Thomas Hawthorn & Co. in Gateshead, Tyne & Wear**, geliefert. Die 0-4-0 Satteltank-Normalspur-Maschine sollte laut Lieferliste zunächst zur nordenglischen Zeche **West Stanley Colliery**, 12 km von Durham entfernt, gehen. Diese Zeche wurde durch zwei schwere Unglücksfälle bekannt: Im Jahr 1882 kamen bei einer Explosion unter Tage 13 Menschen ums Leben, 1909 wurden bei einer weiteren Explosion 169 Menschen getötet. Die Tenderlok „Benton“ ging jedoch nicht auf die Reise zu diesem Bergwerk oder stand dort nur kurze Zeit in Dienst.

Eine Bleistiftkorrektur in der Lieferliste verweist darauf, daß sie als „No.2“ zur **Armstrong Pozzuoli & Co. Ltd.** gelangte. ¹ Diese Firma besaß eine Werft in Italien westlich von Neapel in der Campania am Golf von Neapel.

Das erklärt denn auch die Herkunft des alten italienischen Stempels auf der Rückseite des Photos: „Studio Fotografico di Alberto Errico Specialità per Bambini Fuorigrotta“. Fuorigrotta ist der dichtbesiedelte 19. von den 30 Stadtteilen (Quartieri) der süditalienischen Hafenstadt Neapel. Er liegt in der westlichen Peripherie von Neapel. So gelangte das Dampfmaschinchen von Nordengland nach Süditalien.

¹ Vgl. Baker, Allan C.: Black, Hawthorn & Co. Locomotive, Marine and Stationery Engine Works, Gateshead-on-Tyne. Works List. Locomotive, Marine, and Stationery Engines (including Chapman & Furneaux). Richmond, Surrey: The Industrial Locomotive Society, 1988.

Die Lokfabrik Black, Hawthorn & Co., Vorgänger und Nachfolger

John Coulthard and Son

Die Quarry Field Works wurden 1835 von John und Ralph Coulthard unter dem Namen John Coulthard and Son eröffnet, 1853 nach Auflösung der Partnerschaft in R. Coulthard & Co. umbenannt. Ihre erste Lokomotive war die Nummer 156 der York, Newcastle and Berwick Railway, eine 2-4-0 nach dem Muster „Jenny Lind“. Es folgten weitere Exemplare und mehrere 0-6-0-Lokomotiven. Obwohl die Werksnummern bis 100 gingen, handelte es sich wahrscheinlich nur um zwanzig Lokomotiv-Neubauten, da das Unternehmen viele Umbauten durchführte. Große Erfolge waren der Lokfabrik nicht beschieden.

Black, Hawthorn & Co.

1865 ging Ralph Coulthard in den Ruhestand. Das Werk wurde von William Black und Thomas Hawthorn übernommen, die sich auf zwei- und dreiachsige Tenderlokomotiven für die Industrie konzentrierten. Das Unternehmen lieferte Dampflokomotiven an Zechen und Fabriken insbesondere in Nordostengland. Es baute auch eine Reihe von Kranlokomotiven. Einige der Lokomotiven hatten ein sehr langes Arbeitsleben. Eine 0-4-0ST-Dampflokomotive ist erhalten und wird bei der Tanfield Railway aufgearbeitet.

BLACK, HAWTHORN & CO.,

Awarded Highest
Prize in the
British Section,



Paris Exhibition, 1878,
for
Tank Locomotives.

ENGINEERS,

GATESHEAD-ON-TYNE

MANUFACTURERS OF

Awarded Highest
Prize in the
British Section,



Paris Exhibition, 1878,
for
Tank Locomotives.

TANK LOCOMOTIVES,

All sizes and types, and adapted to every condition of Railway, for Main Lines, Short Lines, Collieries, Contractors, Manufactories, Blast Furnaces, Dockyards, Shipyards, Quarries, Gas Works, &c. Constructed to Whitworth Standard Gauges. Duplicate parts always on hand.

SMALL TANK LOCOMOTIVES,

Specially Designed for Light Narrow Gauge, Fixed or Portable Railways, weighing, in working order, from two tons upwards.

LOCOMOTIVE ENGINES AND TENDERS FOR MAIN LINE TRAFFIC.

STEAM TRAMWAY LOCOMOTIVES

Certified by the Board of Trade for use on STREET OR ROAD TRAMWAYS.

LOCOMOTIVES À VAPEUR POUR TRAMWAYS

Accréditées par l'Administration Anglaise des Ponts et Chaussées pour la circulation dans les Rues ou sur les Grandes Routes.

MARINE SCREW AND PADDLE ENGINES.

Ventilating Fans and Colliery Plant generally.

Prices, Designs or Photographs, and Specifications, forwarded on application.

Werbung für Black, Hawthorn & Co.

Chapman & Furneaux

Bis 1896 wurden über tausend Lokomotiven für Zechen und Stahlwerke gebaut, als die Firma von Chapman & Furneaux übernommen wurde. Bis zur Schließung im Jahr 1902 wurden weitere siebenzig Lokomotiven hergestellt, wobei die Zeichnungen, Modelle und das Anlagevermögen von R. & W. Hawthorn and Leslie aus Newcastle erworben wurden.

Zu den erhaltenen Black-Hawthorn-Lokomotiven gehören:

1. Wellington, 0-4-0ST bei der Tanfield Railway, Fabriknummer 266, Baujahr 1873
2. Bauxite No.2, 0-4-0ST im National Railway Museum York, Fabriknummer 305, Baujahr 1874
3. Kettering Furnaces No.3, 0-4-0ST, gebaut für die Kettering Ironstone Railway, erhalten im Penrhyn Castle Railway Museum, Fabriknummer 859, Baujahr 1885
4. E No.1, 2-4-0VBTC im Beamish Museum, Fabriknummer 897, Baujahr 1887
5. City of Aberdeen, 0-4-0ST bei der Bo'ness & Kenneil Railway, im Besitz der SRPS, Betriebsnr.912, Baujahr 1887
6. Styrbjörn, 0-4-0ST in Högbo bruk (auf einem Kinderspielplatz aufgestellt), bei Sandviken, Schweden, Betriebsnr.966, Baujahr 1890

West Stanley Colliery

West Stanley Colliery, Stanley wurde um 1832 nahe der Pontop & South Shields Railway errichtet, westlich von Stanley Bank Head. Bis 1865 hieß sie Stanley (Tanfield) Colliery. Sie wurde wohl bis zur Ankunft der ersten Lokomotive mit Pferden betrieben. Die Zeche West Stanley mit vier Flözen im Besitz von John Henry Burn lag etwa sechs Meilen westlich von Chester-le-street in der Grafschaft Durham. Die hier gewonnene Kohle wurde hauptsächlich für die Herstellung von Koks und Gas verwendet. Die wöchentliche Fördermenge betrug im Durchschnitt 600 Tonnen, wovon etwa ein Drittel vor Ort zu Koks verarbeitet wurde. Die Zahl der Beschäftigten belief sich im Durchschnitt auf 500 Erwachsene und Jugendliche.

Das Kohlebergwerk West Stanley (auch bekannt als Burns Pit) wurde im Mai 1936 geschlossen. Im Laufe der Jahre wurden mehrere Flöze über vier Schächte abgebaut: Kettledrum Pit, Lamp Pit, Mary Pit und New Pit. Im Jahr 1882 kamen bei einer Explosion unter Tage 13 Männer ums Leben, 1909 wurden bei einer weiteren Explosion 169 Männer getötet.

Bergwerke, in denen ein erheblicher Anteil an Grubengas vorhanden war, fielen in die Kategorie der "feurigen Bergwerke" (fiery mines) und unterlagen besonderen Vorschriften, um die Gefahr zu mindern. Im Jahr 1882 wollte der damalige Direktor William Johnson nicht zugeben, daß es sich bei West Stanley um ein „feuriges Bergwerk“ handelte, die für ein solches Bergwerk geltenden Vorschriften waren jedoch in Kraft. In der offiziellen Untersuchung heißt es, daß "das Vorhandensein von Gas in den vier oder fünf Monaten vor der Explosion häufig gemeldet worden war". Im Bericht von 1909 heißt es, daß "im laufenden Jahr nur einmal Schlagwetter gemeldet worden war".

Die Katastrophe von 1882

Die Explosion von 1882 ereignete sich am 19. April um 1 Uhr nachts im Flöz Busty durch den Austritt und die Explosion von Grubengas. Es mag sich an den Clanny-Sicherheitslampen entzündet haben. Der Besitzer wollte Mueseler-Laternen einführen, was die Bergleute wegen des schlechteren Lichts jedoch abgelehnt hatten. Schon vorher gab es Hinweise auf eine große Menge Gas in dem Bereich; es waren zischende und blubbernde Geräusche zu hören. Außerdem hatte sich der Boden gehoben und es waren Risse zu sehen gewesen. Das Unglück forderte 13 Tote.

Die Katastrophe von 1909

Am 16.02.1909 geschah dort das schlimmste Unglück der Bergbaugeschichte von Durham, als eine Explosion 169 Opfer forderte. Die Explosion um 3:45 Uhr nachmittags. Um 2 Uhr morgens war der nach unten führende Schacht für die Rettungsmannschaften befahrbar. Sie stiegen in die Flöze Townely und Busty ein und fuhren von dort aus in das Flöz Tilley. In letzterem fanden sie 26 Männer und holten sie heraus. Aus dem Flöz Townley wurden vier Männer geborgen, von denen jedoch einer nach 30 Stunden starb. Schließlich wurden weitere 165 Leichen geborgen, von denen zwei nicht mehr auffindbar waren, als die Suche abgebrochen wurde. Im Jahr 1933 wurden bei Arbeiten im Flöz Busty zwei Skelette entdeckt. Sie wurden als die vermissten Männer identifiziert. Die Ursache für die Explosion von Grubengas vermischt mit Kohlenstaub konnte nie eindeutig geklärt werden.

Verschiedene Loks mit demselben Namen „Benton“

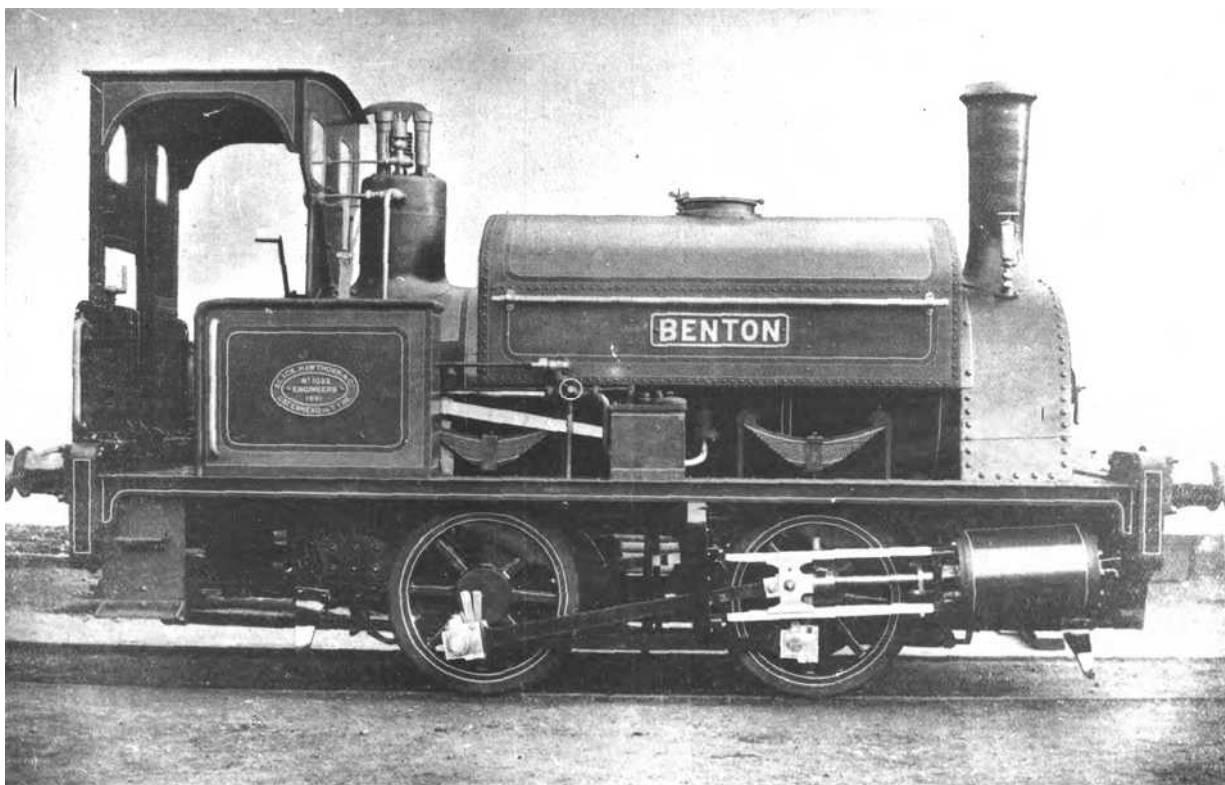
Die kleine Normalspur-Tenderlok von Black, Hawthorn & Co. war nicht die einzige mit dem Namen „**Benton**“. Benton ist ein Stadtteil von North Tyneside in Tyne and Wear, England. Es liegt 4 Meilen (6 km) nordöstlich von Newcastle upon Tyne. Das Gebiet grenzt an die Vororte von Newcastle. Die Eröffnung des Bahnhofs Benton 1871 führte dazu, daß sich das Viertel rund um die Bahnlinie zu einem begehrten Vorort außerhalb der Stadt entwickelte. Ob die Besitzer der Grube in Stanley eine besondere Affinität zu dem Newcastler Ortsteil Benton hatten, läßt sich nicht mehr eruieren. Auffällig ist, daß drei Lokomotiven bei der Grube West Stanley im County Durham nacheinander denselben Namen erhielten. Es handelt sich um folgende Satteltank-Maschinen:

1. Benton 0-4-0, gebaut von Hudswell Clarke & Rogers, Leeds, unter Fabriknummer 103 im Jahr 1871. Diese Maschine ging als Neubau zur Zeche West Stanley, später an Black, Hawthorn & Co. in Teilzahlung für BH 1032.
2. Benton 0-4-0, gebaut von Black, Hawthorn & Co. unter Fabriknummer 1032 im Jahr 1891. Vorgesehen für West Stanley ging dann sie etwa um 1897 an Sir W.G. Armstrong, Whitworth & Co Ltd., Pozzuoli Werft, Italien.
3. Benton 0-4-0, gebaut von Andrew Barclay, Kilmarnock, unter Fabriknummer 973 im Jahr 1903. Sie ging später an die East Tanfield Colliery, nahe Tanfield. ²

² Vgl. Mountford, Colin/Holroyde, Dave: *The Industrial Railways & Locomotives of County Durham*“, Part 1, hg. von der Industrial Railway Society, 2006. Ferner Baker, Allan, in: *“The Industrial Locomotive”* Nr. 37, 1985.

Von der ersten Lok „Benton“ von Hudswell Clarke & Rogers, Leeds, mit der Fabriknummer 103 von 1871 läßt sich leider kein Photo nachweisen.

Von der zweiten Lok „Benton“ sind mindestens zwei Abbildungen bekannt:



Werksphoto der Black, Hawthorn & Co. 1032

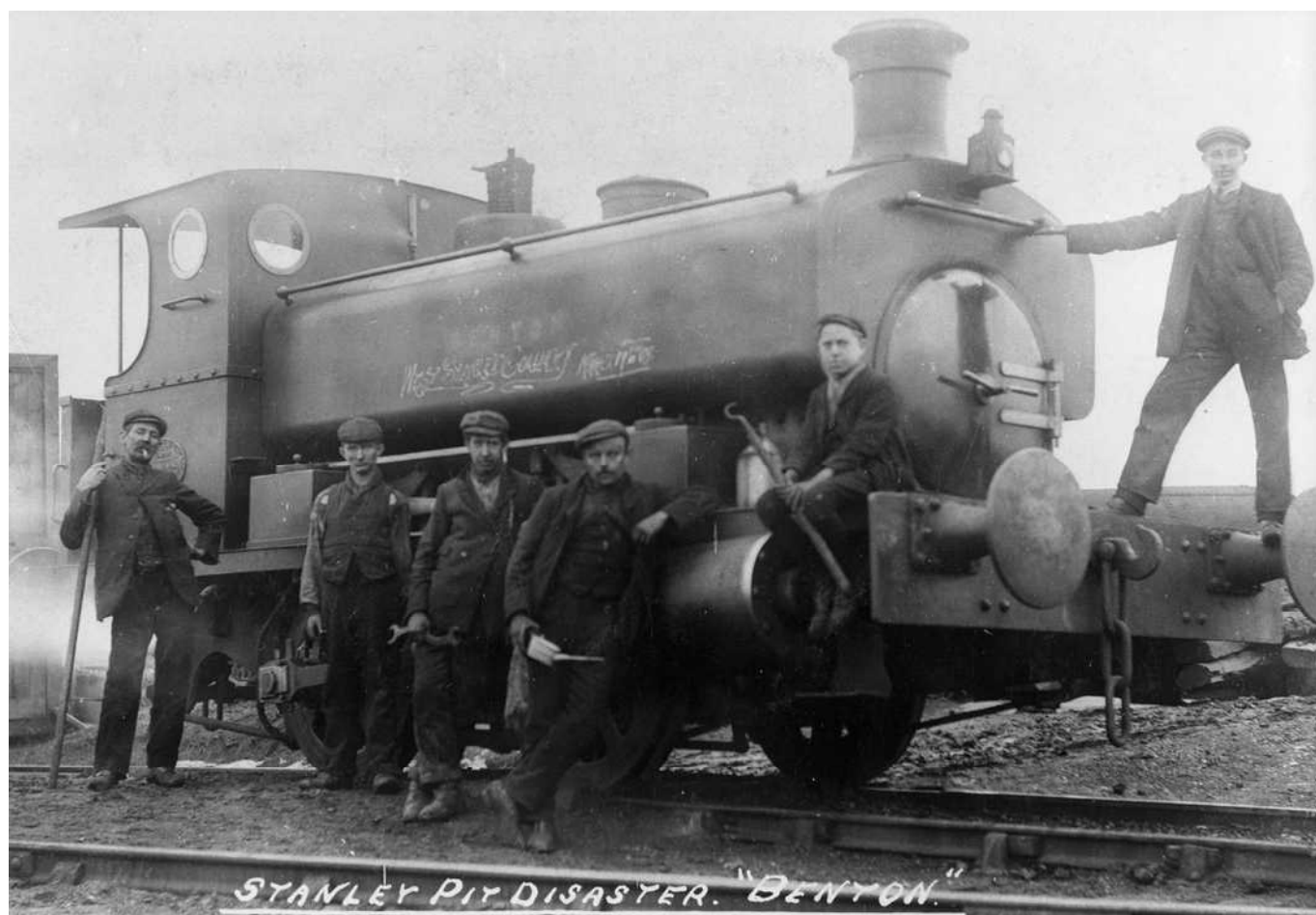


Fabrikschild der Black, Hawthorn & Co. 1032

Diese Lok sollte 1891 ursprünglich zur West Stanley Colliery in Stanley, Durham, gehen. Anschließend wurde sie an Sir W. G. Armstrong Whitworth & Co. Ltd. verkauft für die Werft Pozzuoli, Italien. Das Bestellbuch nennt kein Bestelldatum. „West Stanley Colliery Co.“ und der Name „Benton“ wurden durchgestrichen und durch „Armstrong Pozzuoli No.2“ ersetzt. Die Lok wurde als „Benton“ gebaut, wie das Fabrikphoto beweist. Außer dem Namen ist auch die Fabriknummer deutlich auf dem

Photo erkennbar. Eine Black-Hawthorn-Lok gelangte nach West Stanley im Teilaustausch für HCR 103/1871. Die Lok mit der Fabriknummer 1032 wurde in jedem Fall als „Benton“ fertiggestellt und auch so in England wie in Italien photographiert. Da die Zeche nur eine Lok benötigte, die folgende jedoch nicht vor 1904 dorthin gelangte (Andrew Barclay 973/1903) erscheint es unwahrscheinlich, daß 1032 zu Black Hawthorn zurückkehrte und dann erst verkauft wurde. Sie muß vorher nach Italien gelangt sein. Das italienische Photo zeigt die Lok anders als auf der Werksaufnahme mit etwas erweitertem Führerhaus, das dem Personal mehr Schutz bei Wind und Wetter bieten sollte. Auf den Photos sehen wir nun einmal die rechte und einmal die linke Seite der kleinen Lokomotive.

Das Photo der dritten Lok „Benton“ zeigt sie in Stanley zusammen mit Bergarbeitern:



Unter dem schwach erkennbaren Namen der Andrew Barclay „Benton“ eine Kreideaufschrift auf dem Tendertank weist auf „West Stanley Colliery“

Das Photo trägt die Unterschrift „Stanley Grubenunglück“, aber es ist durchaus möglich, daß es nichts mit dem Unglück zu tun hatte, abgesehen davon, zur selben Zeit aufgenommen zu werden. Es handelt sich um die Bn2t-Barclay-Satteltanklok. Zwei der Männer tragen Entkupplungsstangen, mit deren Hilfe lose gekuppelte Waggons entkuppelt werden konnten.³



Fabrikschild Andrew-Barclay, linke Hälfte vom Rangierer verdeckt.

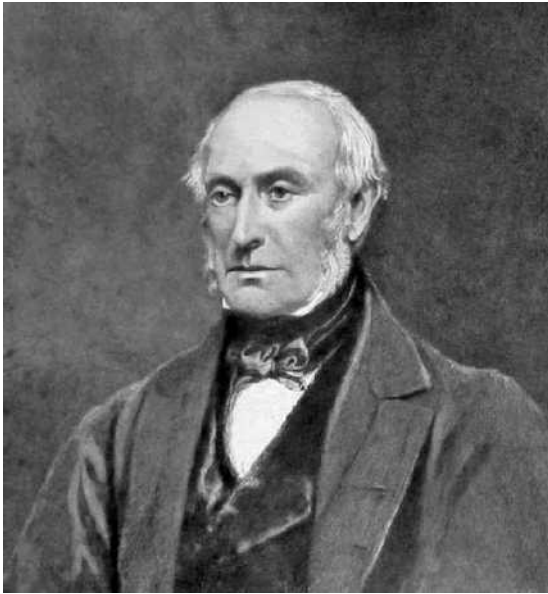
Die Lok BH 1032 „Benton“ ging an die Firma W.G. Armstrong nach Italien.

William George Armstrong

Der Ingenieur William George Armstrong (*26. November 1810 in Benwell/Newcastle upon Tyne; †27. Dezember 1900 in Cragside nahe Rothbury in Northumberland) war ein bedeutender britischer Industrieller des 19. Jahrhunderts und Begründer des

³ Original im Beamish Museum, Beamish, County Durham <http://collections.beamish.org.uk/search-detail?item=NEG6526&query=tank&searchType=archive&hiQuality=1&withPhotos=1&filterQuery=>

Armstrong-Whitworth-Konzerns, der vor allem im Bereich der Stahl- und Schwerindustrie tätig war.



William Armstrong (erster und letzter Baron Armstrong of Cragston)

Armstrong studierte Rechtswissenschaft, widmete sich aber bald ausschließlich den Naturwissenschaften und konstruierte 1840 die Dampfelektrifiziermaschine, bei welcher ausströmender Dampf reichlich Elektrizität erzeugt, und wenige Jahre darauf einen hydraulischen Kran, den er 1846 in Newcastle upon Tyne aufstellte. 1847 gründete Armstrong eine Fabrik in Elswick nahe Newcastle zur Herstellung von hydraulischen Maschinen, Kränen und Brücken. Bald darauf nahm er die Fertigung von Geschützen und Gewehren mit der Elswick Ordnance Company auf. Er war der Erfinder der ersten industriell hergestellten Hinterladerkanonen, die von der Royal Navy eingesetzt wurden. Im Bereich der Herstellung solcher Waffen war er ein direkter Konkurrent von Joseph Whitworth und Alfred Krupp. Die praktischen Erfolge der Armstrong-Kanonen entsprachen aber den Erwartungen durchaus nicht, so beendete Armstrong 1863 die Fertigung und lieferte nur noch Vorderlader. 1882 schloss sich das Unternehmen mit dem Schiffbauer Charles Mitchell zur Armstrong, Mitchell & Co. zusammen. Anfangs wurden zivile und militärische Schiffe auf der Mitchell-Werft in Low Walker gebaut, kurz nach dem Zusammenschluss entstand eine neue Werft in Elswick, die vor allem Kriegsschiffe für den Export baute. Der dort entwickelte Elswick-Kreuzer wurde an eine Vielzahl kleinerer Marinen geliefert. Auch die daraus entwickelten Panzerkreuzer wurden Vorbilder für den Bau dieses Schiffstyps weltweit. Dazu bauten vor allem italienische Werften, Armstrong

hatte **1885** ein Werk in **Pozzuoli** bei Neapel eröffnet, die bei Armstrong entwickelten Geschütze in die für die Regia Marina und den Export gebauten Schiffe ein. Durch Verschmelzung mit dem Maschinenbauunternehmen von Joseph Whitworth entstand 1897 die neue Dachfirma Armstrong-Whitworth. Das Unternehmen begann 1902 mit der Herstellung von Automobilen und Lastkraftwagen. Ab 1913 existierte eine Flugzeugbauabteilung, die ab 1920 die Armstrong Whitworth Aircraft bildete. Die Sir W.G. Armstrong-Whitworth & Co., Ltd. war ein bedeutendes britisches Unternehmen. Der Konzern mit Sitz in Elswick bei Newcastle upon Tyne produzierte Waffen, Schiffe, Lokomotiven, Automobile und Flugzeuge. 1927 wurde das Rüstungs- und Maschinenbaugeschäft mit Vickers Limited vereinigt und somit Teil von Vickers-Armstrongs.

Nicht alle Fragen bezüglich des Schicksals der kleinen englischen Tenderlok BH 1032 namens „Benton“ ließen sich klären. Immerhin tauchten ein englisches Werksphoto und ein italienisches Bild aus Neapel auf. Wie lange die Maschine in Süditalien Dienst getan hat, ist nicht überliefert.

©P. Dr. Daniel Hörnemann