

„Fahre mit Gas“

Der Traum von der Gasstraßenbahn
Autor: Dietmar Höse



Verkaufspreis: 119,- €

ISBN 978-3-940744-79-1

realisiert mit Unterstützung der
druck-zuck GmbH Halle

1016 Seiten reich illustriert - 1038 Abbildungen - A4 Hochformat
durchgehend hochwertiger Farbdruck - stabiler Einband, fadengeheftet
2. Auflage, 2017

Bitte bestellen Sie direkt beim Autor
Telefon (abends)
e-mail:
Anschrift:

Dietmar Höse
+49 (0)340 216 2022
dietmar.hoese@web.de
Wilhelm-Feuerherdt-Str. 67
06844 Dessau-Roßlau

Mit dem bisher umfangreichsten Band zur internationalen Entwicklungsgeschichte der Gasstraßenbahnen entführt Sie der Autor Dietmar Höse in die Zeit des technischen Aufbruchs am Ende des 19. Jahrhunderts, in eine Welt, in der die sich später ausprägende Dominanz der Elektrizität gegenüber anderen Formen der Kraft- und Energieerzeugung keineswegs absehbar war. Die Steinkohlengasindustrie besaß in Europas Städten eine große Lobby, da sie seit Jahrzehnten das Monopol für Beleuchtung und Heizung für sich vereinnahmt hatte. Die Patentämter der prosperierenden Industrienationen quollen über mit Erfindungen zur Mechanisierung von Prozessen aller Art. Auch im städtischen Verkehr war die Frage des motorischen Antriebs zur Ablösung der Pferdetraction keineswegs geklärt. Pneumatische Systeme und der althergebrachte Dampfmotor standen mit verschiedenen Varianten in harter Konkurrenz zu dem immer geeigneter erscheinenden Elektroantrieb, als die Erfindung des Verbrennungsmotors eine weitere Alternative bot. Kaum jemand erinnert sich heute noch an den Maschinenfabrikanten Wilhelm Oskar Blessing, an den Aufbereitungsingenieur Friederich Carl Heinrich Lührig oder die Zivilingenieure Henry Percy Holt sowie William Meischke-Smith. Doch um das Jahr 1890 hatten diese Männer eine gemeinsame Vision, die für kurze Zeit die Aufmerksamkeit der verkehrstechnischen Fachwelt auf sich zog. Sie fassten den Entschluss, dem Weg des großen Vorbildes Dampfmaschine zu folgen und den von Nicolaus August Otto entwickelten 4-Takt-Gasmotor auf Schienen zu stellen, um ihn bei der anstehenden „Mechanisierung“ der Straßenbahnen nutz- und gewinnbringend einzusetzen. Dieses Buch deckt auf, welche Schwierigkeiten sich den Erfindern entgegenstellten, welche Rolle die Steinkohlengasindustrie bei der Vermarktung der Pionierleistung spielte und wie die elektrische Konkurrenz auf den alternativen Antriebsmotor reagierte. Dabei ist es mit Hilfe von tiefgründiger und umfassender Recherche gelungen, eine Vielzahl bisher unbekannter Fakten über in Vergessenheit geratene Aspekte der Entwicklungsgeschichte der Gas-Traction ans Tageslicht zu befördern. Das Puzzle der über den ganzen Erdball verstreuten und nun zusammengeführten Archivalien führt den Leser auf der Spur der Gasbahnen aus Deutschland heraus und über die Niederlande, Polen, Frankreich, Russland, Spanien sowie Großbritannien,

einschließlich der britischen Kolonien, bis nach Nordamerika. Große Namen der Gas-Industrie wie Wilhelm von Oechelhaeuser oder Corbet Woodall kommen hierbei ebenso ins Spiel wie die der Wissenschaftler und Professoren Adolf Karl Heinrich Slaby und Alexander Blackie William Kennedy. Besonderes Interesse werden auch die Bezüge erwecken, welche die Techniker und Unternehmer Lucien Alphonse Legros, Max Tippmann und Hugo Junkers mit der Gasstraßenbahnthematik verband. Durch Auswertung wiederaufgefundener technischer Zeichnungen, Notizen und Patente ist es gelungen, viele der in der Konstruktion versuchten und beim Bau der Gas-Straßenbahnen beschrittenen Wege zu entschlüsseln und zu dokumentieren. Die auf der Suche nach einem optimalen Kraftübertragungssystem gefundenen Lösungsansätze werden detailliert vorgestellt und vermitteln dem technisch interessierten Straßenbahnenthusiasten bemerkenswerte Erkenntnisse. Das Besondere dieses Buches besteht aber unter anderem auch darin, in verschiedenen Orten und Ländern angesiedelte Gasstraßenbahn-Episoden nicht nur aufzubereiten, sondern über ihre historisch vorhandenen Bezüge wieder miteinander zu verknüpfen. Die zahlreich verwendeten Zitate aus zeitgenössischen Quellen versetzen den Leser in die Gedankenwelt der damaligen Zeit und vermitteln ein realistisch empfindbares Zeitkolort. Trotz unterschiedlichster lokaler Gegebenheiten zeichnen sich aufgrund des gemeinsam gelebten Traumes von der Gasstraßenbahn in den weltumspannenden Geschichten deutliche Parallelen ab. Der Aufschwung und Niedergang der Gasstraßenbahnen von Dresden, Dessau, Maastricht, Charlottenburg, Mannheim, Hirschberg, Paris, Blackpool, Manchester, Neath, Den Haag, Amsterdam und St. Petersburg stellt zusammen mit der Analyse der zahlreichen in- und ausländischen Projekte in 51 Kapiteln auf 1016 Seiten nicht nur für die jeweiligen Lokal-Historiker eine Fundgrube dar, sondern bietet allen Freunden außergewöhnlicher „exotischer“ Schienenfahrzeuge ein Kompendium, das es in dieser Form und diesem Umfang bisher nicht gegeben hat. Das im Ergebnis dieser Arbeiten erstmals im Jahre 2016 erschienene Buch „Fahre mit Gas – Der Traum von der Gasstraßenbahn“ kann nun in seiner zweiten und ergänzten Auflage direkt beim Autor käuflich erworben werden.

Einer der größten je gebauten Gasmotorwagen mit 52 Sitzplätzen steht um das Jahr 1900 abfahrbereit am Linienendpunkt des Badeortes Blackpool

Ein von der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft Dessau gebauter Gasmotorwagen der Hirschberger Thalbahn-Gesellschaft ergänzt im Jahre 1899 am Endpunkt der Überlandlinie in Hermsdorf seine Wasservorräte

Blick durch geöffnete Wartungstüren auf die ansonsten völlig versteckte Antriebstechnik einer Gasstraßenbahn

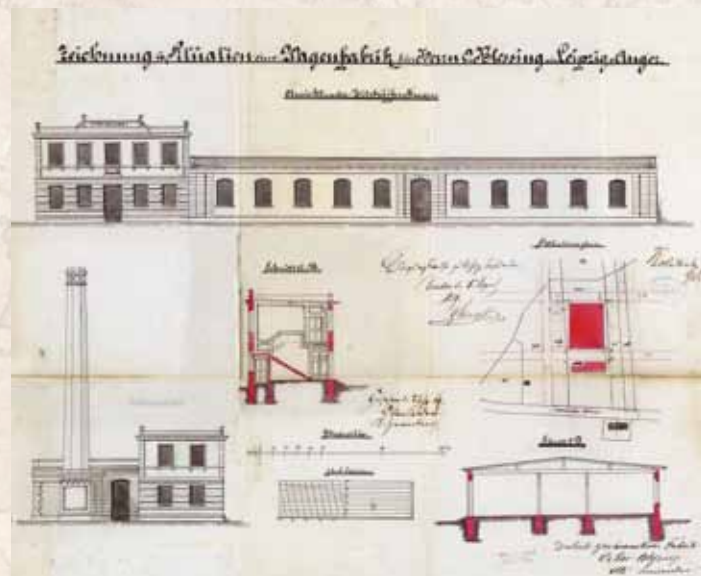
Blick auf einen der beiden Motorzylinder des in einen Gasmotorwagen eingebauten 4-Takt-Otto-Motors und das elektromagnetische Zündsystem



Die Geburtsstunde in Anger bei Leipzig

Die Spur führt uns in die Ostvorstadt von Leipzig, wo eines der geheimnisumwobenen Kapitel in der Geschichte der Gasmotorstraßenbahn begann. Um das Jahr 1887 glaubte man in der Öffentlichkeit noch nicht an eine Mobilität des Gasmotors, und so fanden die Versuche des Branntweinherstellers und Kleinunternehmers Oskar Blessing zunächst unbemerkt in Anger auf einem Hinterhof statt. Erstmals stellte der Ingenieur am 23. Januar 1888 seine neue Erfindung einem größerem Publikum vor: „...Auf dem Terrain hinter dem Winterschen Oeconomiehof in Anger, Hauptstraße, hat Herr Blessing ein Oval von Schienen legen lassen, um daselbst seine Versuche zur Erfindung eines Straßenbahnwagens mit Gasbetrieb zu machen. Gestern Nachmittag um 2 Uhr hatte er die Vertreter der hiesigen Presse zu einer Probefahrt eingeladen, nachdem der Director der Leipziger Pferdebahngesellschaft vor wenigen Tagen einer solchen beigewohnt hatte. Auf einem sehr alten Pferdebahnwagen, welcher zu diesem Behufe umgebaut worden ist, wurden die Anwesenden eine halbe Stunde lang auf dem Oval recht flott herumgefahren. Auf der verhältnißmäßig kleinen Bahn sind dem Wagen alle möglichen Schwierigkeiten geboten. Der Wagen hat eine Steigung von eins zu dreißig zu überwinden, er hat Curven zu fahren, wie sie im Geleisnetz unserer Pferdebahn nirgendswo vorkommen. Nun kam noch dazu, dass durch den völlig aufgeweichten Boden die Unterlage der interimistisch gelegten Schienen oft nachgab und dieselben sich auseinanderbogen. Trotzdem ging die Fahrt sehr günstig von statten. ...“

Die ersten Entwürfe für Oskar Blessings Gaslocomotiven Fabrik in Löbtau bei Dresden stammen vom Dezember 1888



Die Deutsche Gaslokomotivenfabrik in Löbtau bei Dresden

Der von Oskar Schwab im Auftrag der Deutschen Straßenbahngesellschaft Dresden zum Bau von Gaslokomotiven Ende 1888 nach Löbtau gelockte findige Ingenieur Blessing verzettelte sich finanziell und wurde Opfer kapitalkräftiger Konkurrenz. Seine einstigen Geschäftspartner kannten kein Erbarmen und trafen notariell beglaubigte Vorkehrungen wie folgt: „...6. Herr Blessing verpflichtet sich für die Dauer von fünfzehn Jahren, sich bei keiner Geschäfte, welches sich mit der Fabrikation von Gaslokomotiven oder Gas-, Petroleum- oder elektrischen Motoren befasst, in irgend einer Weise, sei es als Inhaber, Gesellschafter, Angestellter oder in irgend einer anderen Form zu betheiligen. Sofern Herr Blessing dieser Zusage entgegenhandeln würde ist er außer zur sofortigen Einstellung seiner Betheteiligung zur Zahlung einer Conventionalstrafe von 10000 Mark für jeden einzelnen Fall verpflichtet. Die Verbindlichkeit des Herrn Blessing, sich jeder Betheteiligung an einem Concurrenzunternehmen so wie oben bemerkt zu enthalten und im Contraventionsfall die gedachte Strafe zu zahlen, dauert auch dann fort, wenn die Herren Lührig, Prawatke und Schwab das Geschäft aufgeben oder veräußern würden, jedoch nicht über die Dauer von 15 Jahren hinaus. ...“

Ein Gas-Straßenbahnprojekt in der sächsisch-böhmischen Schweiz

Nachdem Karl Lührig die Gasbahn-Patente Blessings übernommen und weiter ausgeformt hatte, ließen ab 1892 in Dresden-Neustadt gebaute Gas-Straßenbahnwagen nicht nur die Ingenieure aufhorchen. Stadtverwaltungen und private Konsortien interessierten sich bald weltweit für diese kostengünstige „Mechanisierung“ des Stadtverkehrs.

Ein in den Dresdner Werkstätten der „Gas Traction Company, Ltd.“ gebauter Gasmotorwagen wird im Herbst 1895 zu Reparaturzwecken aufgebockt, was einen Blick auf die unter dem Wagen verbaute Gastechnik erlaubt.



So übergab mit Beschluss vom 24. September 1893 die Kreishauptmannschaft Dresden dem königlich sächsischen Ministerium des Innern „...ein Gesuch des Exekutiv Komitees, Herrn Robert Manzer in Tetschen, Direktor Wilhelm Hönicke in Dresden und Dr. Hans Klaus in Tetschen zur Erlaubnis zum Bau und Betrieb einer mit 1,435 m breiten Spur zur erbauenden Straßenbahn mit Gasmotor nach dem System Lührig ...“ im sächsisch-böhmischen Grenzgebiet.

Dies geschah zu einer Zeit, als sich das Elbsandsteingebirge eines stark aufblühenden Tourismus erfreute, und man den zahlreichen auswärtigen Besuchern den weiten Weg zu den Naturschönheiten verkürzen wollte. Schon bald geriet das Konsortium in Interessen-Konflikte mit dem böhmischen Fürstenhause zu Clary und Aldringen, da man hier eigene Projekte zur touristischen Erschließung entwickelte und diese Konkurrenz skeptisch sah: „...Die projectirte Bahnlinie, möge selbe nun den einen oder den anderen möglichen Weg durch den lang gestreckten fürstlichen Besitz wählen, greift in ganz außerordentlicher und unter allen Bedingungen höchst schädiger Weise in den Waldbesitz ein, so daß hierdurch wirklich kein Interesse für das Projekt geweckt werden kann. Was nun die angehoffte Hebung des Verkehres der Touristen durch die böhmische Schweiz betrifft, so haben Seine Durchlaucht in dieser Richtung, wie allgemein bekannt und anerkannt ist, ganz außerordentliches geleistet, und beabsichtigen nicht für die projectirte Bahnlinie irgend ein Opfer zu bringen, um so weniger, als dem Verkehre die Elbedampfschiffahrt und die Eisenbahn längs der Elbe den Eintritt in die Böhmisches Schweiz bei Herrnskretschken leicht und anderweitig ermöglicht. ...“ Trotz der ablehnenden Expertise des Domänenrates Friedrich von Callenberg war damit das letzte Wort in dieser Sache nicht gesprochen, Projekte von Gasstraßenbahnen sollten hier wie andernorts noch bis zur Jahrhundertwende von sich reden machen....

Das Projekt einer rund 25 km langen Gasstraßenbahnlinie im sächsisch-böhmischen Elbsandsteingebirge

