

Leseprobe: Kapitel 7 - Die „Deutsche Gaslokomotiven- Fabrik“ in Löbtau bei Dresden und der Krieg der Erfinder“
....Doch das äußerst primitive Umfeld, in dem Blessing vorwiegend ausschließlich als Techniker agierte, ließen die Erfindung nur langsam gedeihen, was neben Schwab und Prawatke auch Lührig beunruhigte. Vor allem der kaufmännisch korrekt und vorausschauend arbeitende Lührig konnte sich nicht mit Blessings chaotischer, minimalistischer und wenig zielorientierter Arbeitsweise anfreunden. Blessing hatte inzwischen seinen Wohnsitz nach Löbtau in die Wilsdrufferstraße 34 verlegt, nur etwas über 150 Meter von seiner Fabrik entfernt und direkt gegenüber dem Haupteingang des St. Annen- Friedhofs. Das gab ihm die Chance, für die Fabrikation ständig verfügbar zu sein. Doch im März 1891 beschäftigte sich der Ingenieur, anstatt die dringend erwarteten Ergebnisse bei der Straßenbahnentwicklung vorzulegen, mit Plänen zur Errichtung von Wohnbauten im vorderen Teil seines Grundstückes an der Wilsdrufferstraße....

Nur eine Woche darauf wurde gegen den Unternehmer wegen unzumutbarer und strafbarer Zustände in der Fabrik Beschwerde bei der Baupolizeibehörde eingereicht, möglicherweise von einem ehemaligen Angestellten:
„...An die königliche Amtshauptmannschaft zu Dresden-Altstadt - Seit mindestens 1889 beschäftigt sich der vermögenslose Schlosser - denn auf seinen 2 mit keinem Gebäude bedeckten, für ca. 50,000 M. mit fremdem Gelde gekauften Grundstücken lasten über 95,000 Mark Hypotheken – Oskar Blessing, nachdem er seines damaligen Associe' von Hagen und seiner Verwandten Vermögen in Leipzig ‚verpulvert‘, wie man im gewöhnlichen Leben zu sagen pflegt, in Löbtau in dem Grundstücke Wilsdruffer Straße 27 anfangs von dem Gelde der Firma Gebrüder Barnewitz in Dresden und jetzt von demjenigen dreier Rentiers daselbst zuerst mit der Erbauung von Gasstraßenbahnwagen, was vor ihm mindestens ein Dutzend vergebens versucht, und da sein Versuch, ungefähr im Januar 1890 ebenfalls glänzend Fiasko machte, mit der Fabrikation von Gas- und Petroleummotoren, wie sie von mindestens 1000 andern Fabrikanten in Deutschland lange vor ihm schon fabriziert wurden, und auf Drängen seiner jetzigen Geldvorstrecker nebenbei wiederum auch mit dem vorgedachten Straßenbahnwagen. Alle diese Arbeiten wurden in Baracken betrieben, welche aus wenigen hölzernen Stangen bestehen, die mit Dachpappenstreifen untereinander verbunden und mit dergleichen überdeckt sind. In eben solchen Baracken befinden sich auch die sogenannten Bureaus für das Kontor und die Techniker, nur daß dieselben nicht die Höhe der Arbeiterbaracken haben, sondern an manchen Stellen nur etwas über 2 Meter hoch sind, den Winter über anfangs gar nicht gedielet waren, sodaß in Folge des nassen und eiskalten Bodens z.B. der älteste dortige Beamte, der Buchhalter Gasselwott, eine arge Erkältung und einen böartigen über 4 Wochen andauernden Karbunkel sich zuzog, während die in Folge dessen eingelegten sogenannten Dielen nicht etwa fest miteinander verbunden, sondern nur lose neben einander gelegte Bretter sind und im Zustande der Verfaulung sich befinden! Diese Baracken hat Blessing selbstverständlich ohne obrigkeitliche Genehmigung erbaut, ja was das Schönste ist, einen Theil derselben auf demjenigen Stücke Land, welches die Gemeinde Löbtau zu einer das Grundstück später durchschneidenden Straße sich vorbehalten hat, errichtet! Diese Baracken sind aber auch, wie bereits angeführt, Gesundheits gefährlich! Ich halte es für meine Pflicht, der geehrten Königlichen Amtshauptmannschaft dieses Treiben Blessings hiermit anzuzeigen, bin auch auf veröffentlichtes Verlangen jeder Zeit bereit, zu meiner Anzeige mit meinem vollen Namen mich zu bekennen, obwohl dies nicht nötig sein wird, da selbst die kürzeste Besichtigung die Wahrheit meiner vorstehenden Angaben ergeben muß. In ausgezeichnete Hochachtung. C.W.P., Löbtau- Dresden, den 13. Juli 1891...“. Noch am gleichen Tage führte Bauinspektor Tannert aus Löbtau eine Inspektion der Fabrikanlage durch und brachte folgendes zu Protokoll: „...Bei der heute vorgenommenen Revision fand man, daß vorstehend beregter Arbeitsschuppen viel größer hergestellt ist, als die genehmigte Zeichnung zeigt. Herr Blessing hat hierüber bereits Zeichnungen anfertigen lassen und will nachträglich dieselbe einreichen und um Genehmigung bitten. Was nun die weitere Belassung des alten Schuppens bis 30. September betrifft, so dürften bei diesen Interimistrium keine baupolizeilichen Bedenken vorliegen, doch müßte genannter Zeitpunkt als längster Termin gelten, da Feuerungsanlagen resp. Heizkörper für die kältere Jahreszeit in diesem Brettschuppen unzulässig sind. Ob jedoch die Königliche Gewerbe-Inspektion ihre Zustimmung zu längerem Arbeitsbetrieb in diesem beengten Schuppen geben wird, dürfte fraglich sein. ...“.

Leseprobe: Kapitel 24 - Gasbahnbetrieb im Hirschberger Tal im Kampf gegen technische Probleme und Naturkatastrophen

....Diesen drohenden Worten ist außerdem zu entnehmen, dass die Motorwagen nach nur einmonatigem Betrieb auf der Überlandstrecke deutliche Abnutzungs- und Ausfallerscheinungen aufwiesen. Der Befehlsbucheintrag vom 18. Juni 1893 verstärkt diesen Eindruck, wobei nach wie vor die Schuld auf den Angestellten lastete: „...Ich mache wiederholt darauf aufmerksam, daß an den Weichen und Curven nur langsam eingefahren werden darf. Zuwiderhandlungen werden in Zukunft ohne Ausnahme bestraft. Bei Übernahme der Wagen haben sich die Führer vom Vorhandensein der Utensilien als Brechstangen, Cuppelstangen und Laternen genauestens zu überzeugen, ebenso von der Wirkung der Bremse zu überzeugen. Eine Entschuldigung für das Fehlen der eben aufgeführten Utensilien sowie für die Wirkungslosigkeit der Bremsen wird nicht angenommen. Hiermit ordne ich an, daß die Wagenführer auf der Comprimirstation jedesmal nach der Tour die Ordnung genau zu untersuchen

und festzustellen haben, ob sich ein Lager warmgelaufen hat. Das Schwungrad ist täglich mindestens 4 mal abzustellen und die betreffende Staufferbüchse anzuziehen. Laufen des Abends Motorwagen in das Depot mit heißen Lagern, so wird der Wagenführer zur Verantwortung gezogen, wenn derselbe nicht vorher Meldung erstattet hat.

Leseprobe: Kapitel 45 - Gasbetrieb zwischen Briton Ferry und Skewen ohne die Interstützung der British Gas Traction Company, Ltd

....Ein Versicherungsinspektor hatte die Straßenbahngesellschaft von Neath verklagt, worüber „The Cambria Daily Leader“ am 18. Juli 1913 berichtete: „...Auf dem heutigen Glamorgan- Gerichtstag brachte John Percival Smith, ortsansässiger Inspektor der Norwich Versicherungsgesellschaft in Cardiff, eine Klage gegen die Provinzial Gas Traction Company in Neath wegen des am 3. Januar während der Fahrt auf dem Oberdeck eines zwischen Skewen und Neath verkehrenden Straßenbahnwagens ihm zugefügten Körperschadens ein, der durch die angebliche Nachlässigkeit der Beklagten verursacht wurde. Die Beklagten bestritten, dass weder sie selbst noch ihre Angestellten sich durch Fahrlässigkeit schuldig gemacht hätten, und dass der Kläger selbst eine Mitschuld trüge. Mr. Llewellyn Williams, K. C., sprach mit Mr. A. T. James für den Kläger und Mr. B. F. Williams, K. C. verteidigte mit Mr. Trevor Hunter die Angeklagten. ... Mr. Llewellyn Williams führte aus, dass der Kläger von Skewen nach Neath im offenen Teil des Wagens reiste. Als er in die Nähe der Great Western Eisenbahnbrücke in der Bridge Street kam, sah der Kläger, der im vorderen Teil des Wagens saß, das Büro von Mr. Bevan, mit dem er beabsichtigte, ein Geschäft abzuschließen, und zugleich erblickte er einen Hinweis an der Brüstung der Kanalbrücke, der besagte, dass der Wagen dort, falls erforderlich, halten würde. Er erhob sich von seinem Sitz, und da auf dem Wagenoberdeck keine Mittel vorhanden waren, um das Aussteigen zu signalisieren, schritt er voran, um sich in den hinteren Teil des Wagens zu begeben. Er ging mit dem Rücken in Richtung der Eisenbahnbrücke dahin, und nachdem er ungefähr drei Schritte gemacht hatte, wurde er am Kopf getroffen und fiel mit dem Gesicht auf das Wagendach. Er hatte einen schweren Schlag auf die Rückseite des Schädels erhalten, wobei er die Besinnung verlor. Als er wieder zu sich kam, kroch er auf einen Sitz, und als der Wagen hielt, nahm er seinen Weg die Treppe hinunter. Nachdem er in benommenen Zustand ausgestiegen war, begab er sich zu der Straßenbahnverwaltung und traf auf den Sub- Manager Mr. Imray, dem er mitteilte, dass er von der Brücke einen Schlag erhalten habe und keine Warnung gegeben worden sei. Mr. Imray erwiderte, dass er gewarnt worden sein müsse, und er erklärte gleichzeitig, dass es keine Verpflichtung gäbe, die Passagiere zu warnen, und dass der Kläger Glück gehabt hätte, so glimpflich davongekommen zu sein, da andere Betroffene aufgeschlagen und mit Blut besudelt liegen geblieben wären. ...“