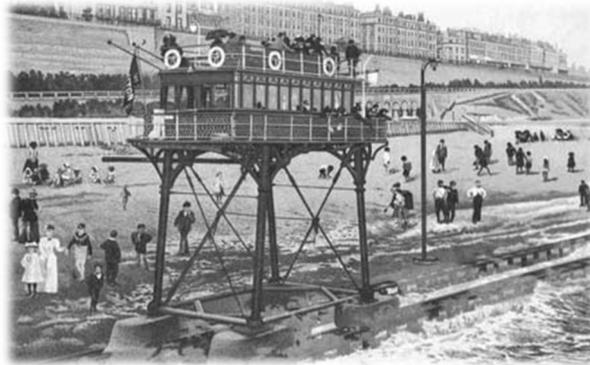


# „Daddy Longlegs“



## Brighton & Rottingdean Seashore Electric Tramroad

Spurweite:	2 x 2 Fuß 8 ½ Inch (826 mm) / 18 Fuß (5468 mm)
Energiezuführung:	elektrisch (Oberleitung)
Eröffnung:	30. November 1894
Stilllegung:	Januar 1901
Streckenlänge:	2,93 Meilen (4,72 km)
Anzahl Fahrzeuge:	1 (Name: „Pioneer“)
Lackierung:	lackiertes Holz/weiß

Ohne Zweifel war diese Anlage die verrückteste und wundervollste Bahn ganz Großbritanniens – wenn nicht sogar der ganzen Welt. Sie war eine Idee von Magnus Volk, dem Erbauer der elektrisch betriebenen „Volk’s Railway“. Diese fuhr bereits seit 1883 an der Strandpromenade von Brighton.



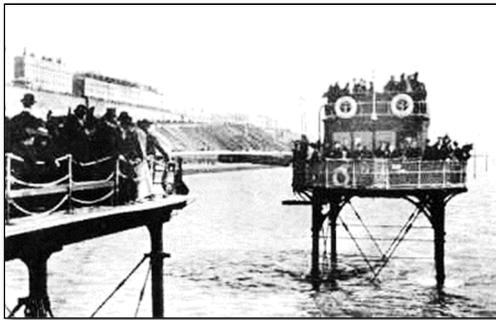
*Volk’s Electric Railway in Brighton*

Volk wollte diese Pionierstrecke durch die Anlage einer spektakulären Bahn in das benachbarte Seebad Rottingdean erweitern. Um den kostspieligen Bau eines stählernen Viaduktes entlang der zwischen den Orten liegenden steilen Klippen zu umgehen, erdachte er eine ziemlich ungewöhnliche Lösung.

Diese bestand aus zwei parallel verlegten Gleisen mit einer Spurweite von jeweils 2 Fuß 8½ Inch (826 mm), die auf stabilen Betonblöcken (5 × 3 Fuß / 914 mm x 1524 mm) gelagert waren. Sie waren in einem Abstand von zweieinhalb Fuß verlegt. Der Abstand zwischen den Gleisen betrug 18 Fuß (5468 mm), gemessen zwischen den jeweils außenliegenden Schienen. Dieses Maß gilt auch als Spurweite der Bahn. Die Flachfußschienen waren 30 Fuß (0,40 m) lang und wogen 52 lb/Yard (26 kg/0,914 m). Die Gleise befanden sich zwischen 60 und 100 Yard (55 m bis 92 m) vom Ufer entfernt. Der Wagen lief – wie ein großer Hafenkran – gleichzeitig auf beiden Gleisen parallel. Erbauer der Bahn war die „British Thomson-Houston Co. Ltd.“.

Die Eröffnung fand mit den üblichen viktorianischen Feierlichkeiten und Tamtam am Mittag des 28. November 1896 statt. Die Fahrzeit betrug je Richtung und der Fahrpreis wurde auf 2 ½ d festgesetzt. Dies entspricht etwa 1,50 £ (ca. 1,80 €).

Die Bahn begann in Brighton am Banjo Groyne, dem damaligen Endpunkt der Volk's Railway und endete an einem 300 Fuß (ca. 91,50 m) langen Pier in Rottingdean. Eine Zwischenstation – ebenfalls mit einem langen Pier – entstand in Ovingden an der sogenannten Ovingden Gap.



*Ankunft der Bahn aus Rottingdean am Banjo Groyne in Brighton*

Obwohl auf den Namen „Pioneer“ getauft, etablierte sich recht schnell der Spitzname „Daddy Longlegs“ (deutsch „Weberknecht“) für den hochbeinigen Wagen. Gebaut wurde er im britischen Gloucester bei der „Gloucester Railway Carriage & Wagon Company“. Und er war in jeder Beziehung ungewöhnlich. Sein Aussehen war eine Kreuzung zwischen einem Vergnügungspier, einer Doppelstock-Straßenbahn mit offenem Oberdeck und einer Fähre. Voll beladen wog er 45 bis 50 t und er konnte 150 Fahrgäste befördern. Ausgestattet war er mit einer elliptischen Plattform (46 × 21 Fuß / 14,02 m x 6,40 m) in deren Mitte sich ein geschlossener Pavillon befand. In diesem Pavillon gab es bequem gepolsterte Ledersitze. Rundherum bestand die Möglichkeit zum Spazierengehen auf dem Promenadendeck.



*Unterwegs bei mittlerem Hochwasser. Es scheint zu regnen, denn sowohl das Oberdeck als auch die Promenade sind mit Segeltuch vor den Unbilden der Witterung geschützt.*

Er stand auf vier je 24 Fuß (7,32 m) langen stählernen Beinen, die auf jeweils einem zweiachsigen Drehgestell standen. Aufgrund einer behördlichen Anordnung musste das Fahrzeug mit einem Rettungsboot und Rettungsringen ausgestattet sein. Es dürfte der einzige Straßenbahnwagen der Welt sein, der jemals so ausgestattet war. Ebenso musste ein erfahrener Kapitän mit an Bord bzw. im Notfall schnell erreichbar sein.

Die Zuführung des Fahrstroms erfolgte über eine einfache Fahrleitung. Diese war an Masten auf der Landseite der Strecke befestigt. Zwar besaß der Wagen zwei Stromabnehmer; die Stromrückführung geschah jedoch bei Ebbe über die Schienen, bei Flut direkt ins Wasser. Der zweite Stromabnehmer wurde später hinzugefügt und diente nur als Reserve, falls der andere einmal defekt sein sollte. Andernfalls hätte man in einem Havariefall die Fahrgäste nicht ans sichere Ufer befördern können. Damit wurden zwei jeweils 25 PS starke Antriebsmotore mit Energie versorgt. Zwei der vier Drehgestelle besorgten den Antrieb, die beiden anderen waren für das Bremsen zuständig. Die Motoren befanden sich im Pavillon auf der Plattform und die Übertragungswellen zu den Triebdrehgestellen in den hohl ausgeführten Beinen. Alle Fahrgestelle waren mit Kratzern bzw. Besen ausgestattet, um die Fahrschienen von Seetang, Schmutz oder Krabben (!) zu befreien.

Der Start dieses ungewöhnlichen Verkehrsmittels stand unter keinem guten Stern. Bereits in der ersten Betriebswoche im Dezember 1896 sorgten heftige Winterstürme für schwere Beschädigungen. So wurde unter anderem der alte Kettenpier vollständig zerstört. An der Bahnanlage und am Fahrzeug entstanden ebenfalls erhebliche Schäden. Der Wagen löste sich während heftiger Windböen von seinem Anleger in Rottingdean, rutschte die steile Böschung hinunter und kippte schließlich um. Glücklicherweise wurde das Gleis nur einer Stelle beschädigt; die Fahrleitung blieb intakt!



Das Fahrzeug wurde durch die Firma „Blackmore & Gould“ aus Millwall geborgen und wieder aufgebaut. Dabei erhielt er auch um 2 Fuß (60 cm) längere Beine. Bemerkenswerterweise konnte bereits am 20. Juli des folgenden Jahres der Betrieb wieder aufgenommen werden. In diesem Jahr wurde die stolze Zahl von 44.282 Fahrgäste gezählt. Trotzdem war die Zukunft weniger rosig.

Der Wagen erwies sich als sehr langsam und hoffnungslos untermotorisiert. Nur bei Niedrigwasser erreichte er eine annehmbare Fahrgeschwindigkeit. War er bei Hochwasser von 15 Fuß (4,57 m) unterwegs reduzierte sich die Geschwindigkeit zum Schneckentempo. Häufig kam er dann sogar zum Stehen. Stärkere Fahrmotoren hätten das Problem lösen können, waren der Gesellschaft aber zu teuer. Auch der Bau eines zweiten Fahrzeuges wurde verworfen.



*Modell des Fahrzeugs im Brighton Toy Museum*

Zusätzlich wurden die Gleise durch angeschwemmten Sand und Schlick immer schwieriger befahrbar. Im Jahr 1900 waren nur noch von der Seite Brighton aus kurze Fahrten hin und zurück möglich. Diese endeten im darauffolgenden Jahr, da die Stadt Brighton Teile der Strecke demontieren ließ, um Platz für neue Wellenbrecher zu schaffen. Während dieser Arbeiten ruhte genau in den lukrativen Monaten Juli und August der Fahrbetrieb. Eine Verlegung der Strecke in

tieferes Wasser kam aus Kostengründen nicht infrage. Da auf dieser Art und Weise keine Einnahmen mehr zu erzielen waren, beschloss die Gesellschaft den Betrieb mit sofortiger Wirkung einzustellen.

Der Rest der Strecke und auch der Wagen wurden 1910 verkauft und abgebrochen. Bei Ebbe sind die Betonblöcke, auf denen die Gleise gelagert waren, bis auf den heutigen Tag sichtbar. Einige Reste der stählernen Zustiegsplattform bei Banjo Groyne in Brighton sind ebenfalls mit scharfem Auge auszumachen.