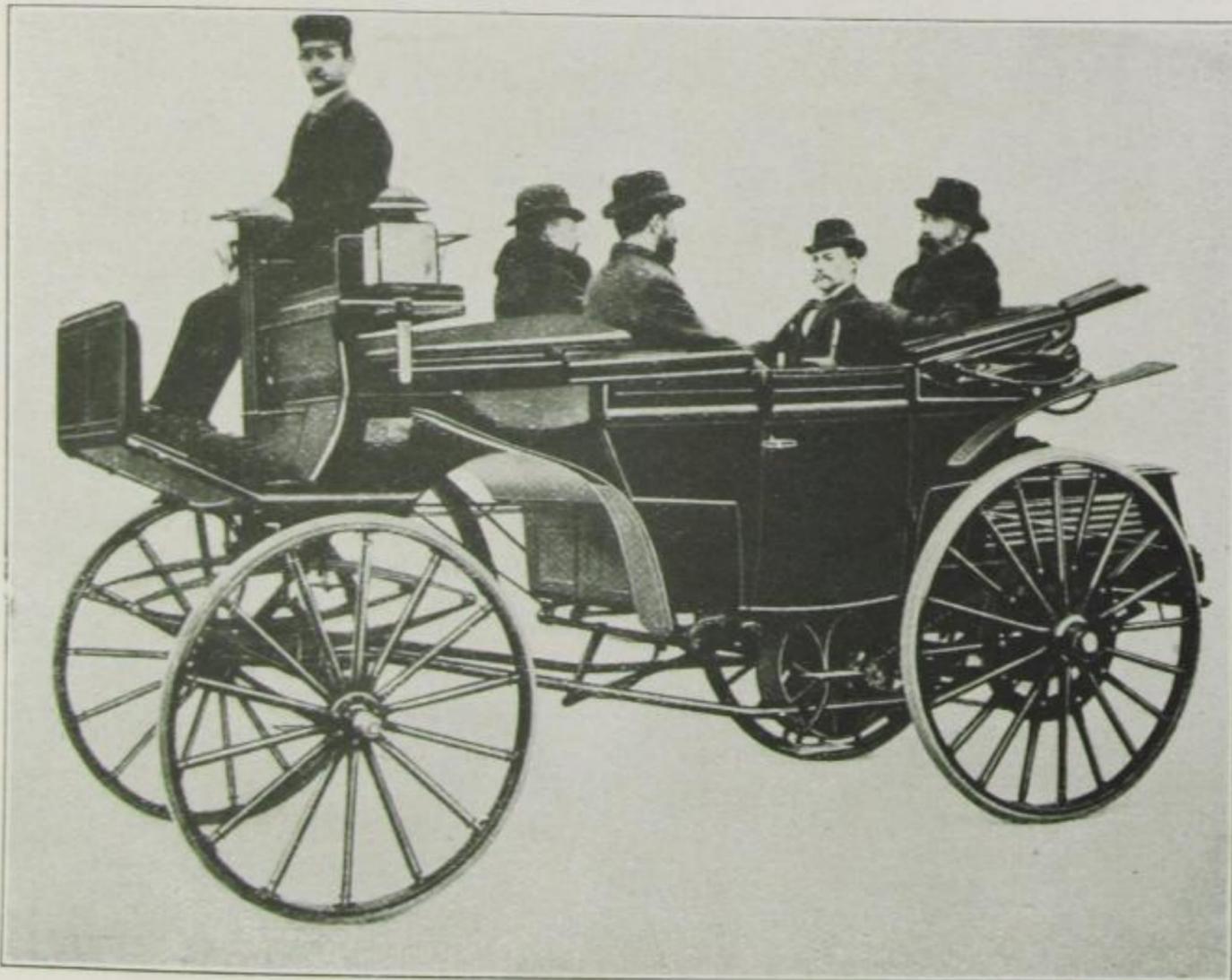


die besondere Aufmerksamkeit des Herzogs von Wellington. Wirtschaftlich war das Unternehmen allerdings wenig befriedigend, so daß es schließlich zum Erliegen kam. Schon etwas besser schnitt Walter Hancock ab, der 1827 ein Patent auf einen Dampfmotor nahm. Er baute unter anderem mehrere große Dampfwagen in der Form von Kremsern, die neben dem Führer noch 16 Personen beförderten. Hancock eröffnete im April 1833 mit neun Dampfautos die „London and Paddington Steam Carriage Company“, die jedoch nicht lange bestand. Ähnliche Omnibusse baute Hancock in größerer Zahl für das Ausland und ein solcher Wagen kam auch nach Wien. Hancocks Erfolg regte zur Gründung einiger anderer Omnibuslinien mit Dampfwagen in England an, ohne daß diesen ein dauernder Erfolg beschieden gewesen wäre. Der Dampfwagen beschäftigte damals die öffentliche Meinung Englands erheblich und es gab eine stattliche Gegnerschaft, die den Dampfwagen im Straßenverkehr als ein gefährliches Ding betrachtete. Künstlich geschürt wurde diese Auffassung durch die damals im Entstehen begriffenen Eisenbahngesellschaften, die erklärlicherweise den Wettbewerb des Dampfwagens fürchteten. Ein keineswegs tragisch verlaufener Unfall eines Hancockschen Omnibusses gab dann zu jener merkwürdigen Gesetzgebung der „Lokomotive Act“ vom Jahre 1836 in England Veranlassung, nach welcher 100 m vor jedem pferdelosen Wagen ein Mann mit einer roten Fahne zur Warnung schreiten mußte, auch durfte ein solcher Wagen nicht



Auto in Landauerform aus dem Jahre 1895