

heute noch im „Conservatoire des Arts et Métiers“ zu sehen ist, und deren zahlreiche Nachahmungen überall in der ganzen Welt verbreitet wurden.

In Amerika bestrebte man sich gleichfalls, Dampf-Autos herzustellen. Dort nahm Olivier Evans 1786 bei den gesetzgebenden Körperschaften von Maryland in Pennsylvanien ein Patent auf ein derartiges Auto. Aber erst gegen 1800 kam er dazu, diesen Wagen mit Unterstützung des Professors Robert Patterson zu bauen. Der Wagen hatte eine Dampfmaschine ohne Kondensation und machte noch 1800 seine Probefahrt. Er war ein merkwürdiges Ungeheuer, ein „Amphibienwagen“, wie man heute sagen würde, denn er sollte sich zu Lande wie auch im Wasser bewegen können. Auf beiden erwies er sich aber als zu schwerfällig. Interessant ist der in ihm angebrachte Land- und Wasserpropeller. Über die Aussichten des Dampf-Autos aber äußerte sich Evans folgendermaßen: „Die Zeit wird einmal kommen, wo man von einer Stadt zur anderen in Wagen reisen wird, die von Dampfmaschinen bewegt werden und wo man so schnell dahinfahren wird, als wie die Vögel fliegen, fünfzehn oder zwanzig Meilen in der Stunde. Der Reisende, der morgens Washington verläßt, wird in Baltimore frühstücken, in Philadelphia zu Mittag essen und noch an demselben Tage in New York zu Abend speisen.“

Der Schotte William Murdoch war ein praktischer Geist. Er ist nicht nur der Erfinder der Gasbeleuchtung, er baute im Jahre 1781 mit Unterstützung von James Watt auch ein Dampf-Dreirad, das tatsächlich fuhr. Weitere Wagen rühren von dem um die Entwicklung der Dampfmaschine hochverdienten Ingenieur William Symington her, dessen Name auch mit der ersten Entwicklung des Dampfschiffes verknüpft ist. Dieser Wagen hatte bereits einen Wagenkasten, in dem Personen Platz finden sollten. Es folgen Wagen oder vielmehr, da gleichfalls Wagenkasten angebracht waren, „Dampfkutschen“ von Trevithik und Vivian, die an einer ganzen Anzahl von Modellen durchgebildet wurden. Im Jahre 1801 entstand endlich der große Wagen dieser beiden Erfinder, der wirklich fahren sollte. Wie es bei dieser Fahrt ging, erzählt ein Augenzeuge: „Im Jahre 1801, am Weihnachtsabend, machte Captain Dick (Trevithik) Dampf auf . . . Als wir sahen, daß Captain Dick bald genügend Druck auf haben würde, sprangen so viele von uns, wie konnten, auf, — es mögen wohl sieben oder acht gewesen sein. Von Weith bis Camborne Bake war eine bedeutende Steigung, aber er fuhr hinauf wie ein kleiner Vogel . . . Da wir sehr zusammengequetscht saßen, sprang ich ab. Er fuhr schneller, als ich gehen konnte, und ging noch etwa eine Viertelmeile weiter den Hügel hinauf.“

Sehr hübsch für einen ersten Versuch: Eine Steigung hinauf mit Überlast an Passagieren, und das im Jahre 1801!

Besonders bemerkenswert an diesem Wagen ist, daß seine äußere Form von der alten Postkutsche hergenommen war. Wir werden sehen, daß man sich von der alten Kutschenform noch fast hundert Jahre lang nicht freizumachen vermochte.

Um das Jahr 1800 herum schieden sich die Wege zwischen Automobil und Lokomotive. Man baute besondere Zugwagen, wie dies Brunton 1813 tat, nachdem schon 1812 Blenkinsopp den Vorschlag gemacht hatte, zur besseren Fortbewegung eine Zahnstange unterzulegen. Über das Dampfauto ist man also zur Lokomotive, und über diese, nach dem Vorbilde von Brunton und Blenkinsopp, die ihren Ungetümen Wagen anhängen wollten, wieder zum Schlepper gekommen.

Auf der andern Seite aber wollte man von Anhängern nichts wissen. Der Dampfwagen entwickelte sich selbständig weiter.

So merkwürdig es klingt, es setzte sogar eine Blütezeit des Automobilmus in England ein. Sie begann etwa ums Jahr 1820. Damals entstanden