



Dampfdiligence von Gurney, die im Jahre 1829 von London aus verkehrte

Dampfkutschen, wie die von Griffith (1821), von Burstall und Hill (1824), von James und Anderson (1825) usw. Sie waren groß, plump und schwer sowie durchweg mit Dampfmaschinen ausgerüstet. Aber, was die Hauptsache ist — sie fuhren.

Daneben baute man Dampf-Autobusse, die regelmäßig verkehrten. Vor

allem war es Walther Hancock (1799—1852), der mit dem Bau derartiger großer Dampf-Autobusse gewaltige Erfolge erzielte. Für die „London and Paddington Steam-Carriage Compagnie“ stellte er allein neun große Omnibusse her, mit denen die genannte Gesellschaft am 22. April 1833 einen regelmäßigen Dienst eröffnete. Sogar nach Wien lieferte Hancock Wagen.

Die englischen Autobusse werden von zahlreichen Reisenden in ihren Berichten erwähnt. Die Zahl der Konstrukteure mehrt sich. Insbesondere hatte Gurney einen großen Ruf. Eine Linie London-Windsor von sechzig Kilometer Länge wird eröffnet. Auf ihr fahren die Wagen von J. Squire, einem früheren Arbeiter Gurneys. Diese Wagen besitzen einen großen Kessel, der den hinteren Teil bildet. Sie führen einen besonderen Heizer mit, der die Feuerung unterhält. Er sitzt hinten, der Lenker vorn. Die Dampfzylinder sind unter dem Wagenkasten angebracht.

Der Automobilismus blüht in London. Er beginnt auch in anderen Ländern aufzublühen. Wer weiß, wie er sich noch weiter entwickelt hätte, wenn nicht inzwischen die Eisenbahn ihren Siegeslauf durch die Welt angetreten hätte. Die Eisenbahnunternehmer fühlten den Wettbewerb der Dampfautos und suchten diese daher zu vernichten. Zwei Unglücksfälle, die im Jahre 1831 stattfanden, gaben ihnen hierzu die willkommene Handhabe. Sie setzten ein Gesetz durch, nach dem vor jedem Straßen-Dampfwagen ein mit einer roten Fahne bewaffneter Mann in einer Entfernung von etwa hundert Meter einerschreiten und das Publikum auf das Herannahen des Gefährtes aufmerksam machen mußte. Ein anderer, nicht minder geistvoller Paragraph setzte die Höchstgeschwindigkeit auf vier Kilometer in der Stunde fest, so daß die Automobile demnach langsamer fahren sollten, als ein halbwegs rüstiger Fußgänger dahinzuschreiten vermochte!

Damit war der Automobilismus, allerdings in Form des Dampf-Automobilismus, an jeder weiteren Entwicklung gehemmt. Jahrzehnte vergingen — dann sollte er auf anderer Grundlage zu neuem Leben erwachen. Wie das geschah, darüber wird ein zweiter Artikel Aufschluß geben.



Dampfomnibus
von Osmond —
1837