Vorläufer der heutigen Automobile

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **16 (1923)**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Nutzungsbedingungen

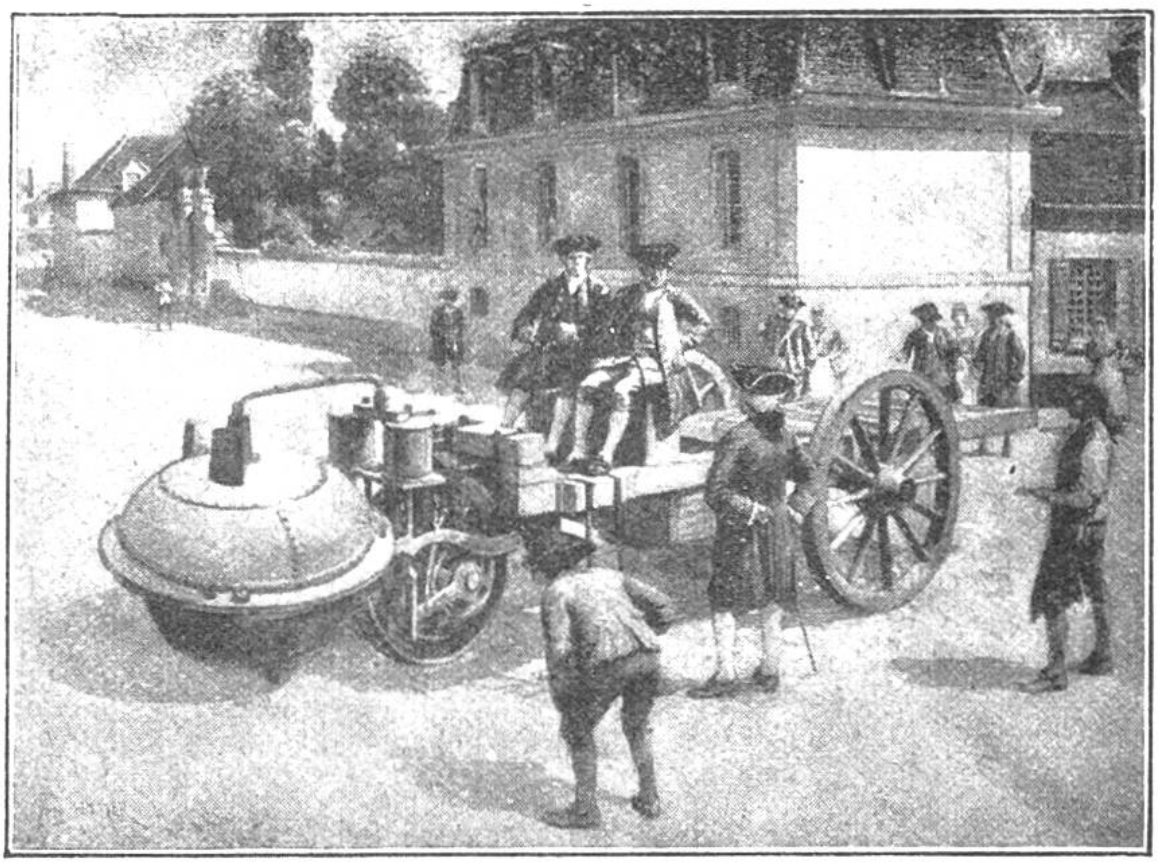
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

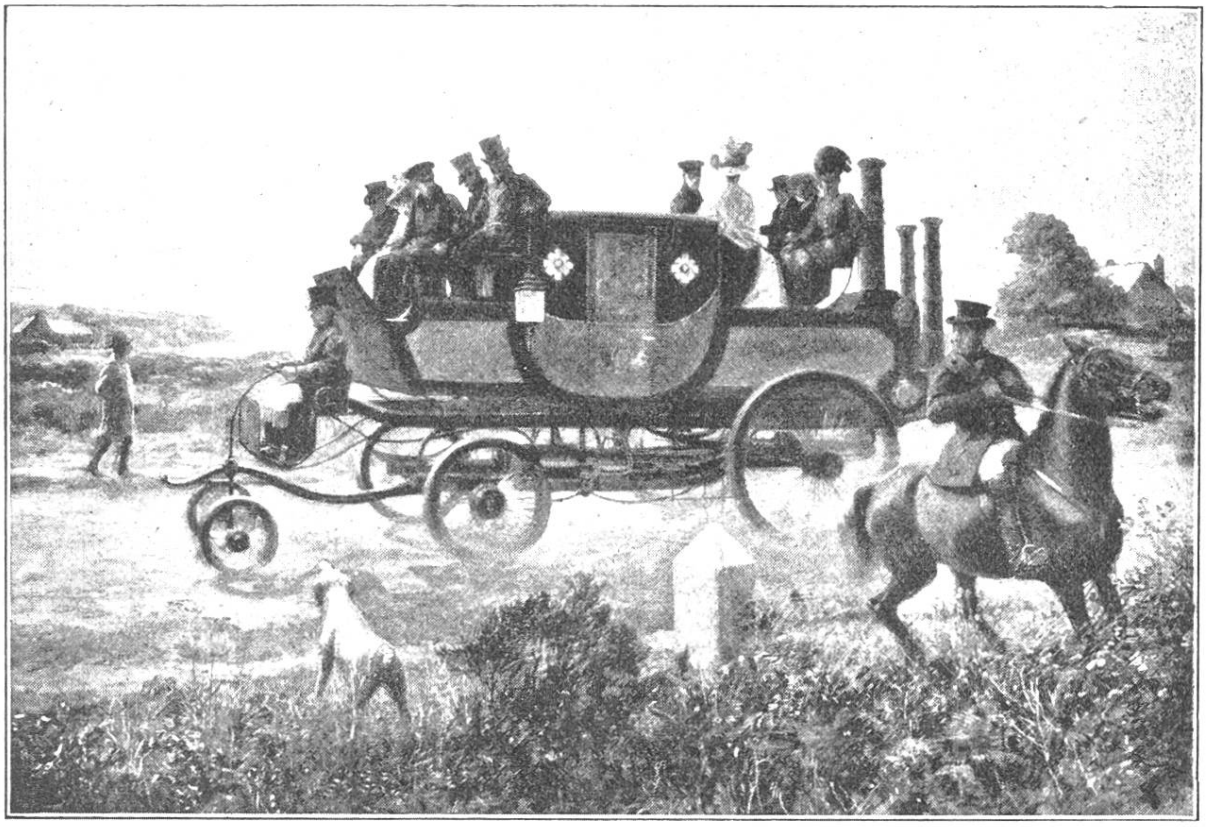
http://www.e-periodica.ch



Der Erbauer des ersten sich durch eigene Kraft fortbewegenden Dampfwagens war der Franzose Cugnot. 1769 machte er die erste Probefahrt. Dem Motorwagen, welcher in der Stunde ungefähr 4 km zurücklegte, war eine kurze Lebensdauer beschieden; er rannte gegen eine Mauer und zerschellte.

Vorläufer der heutigen Automobile.

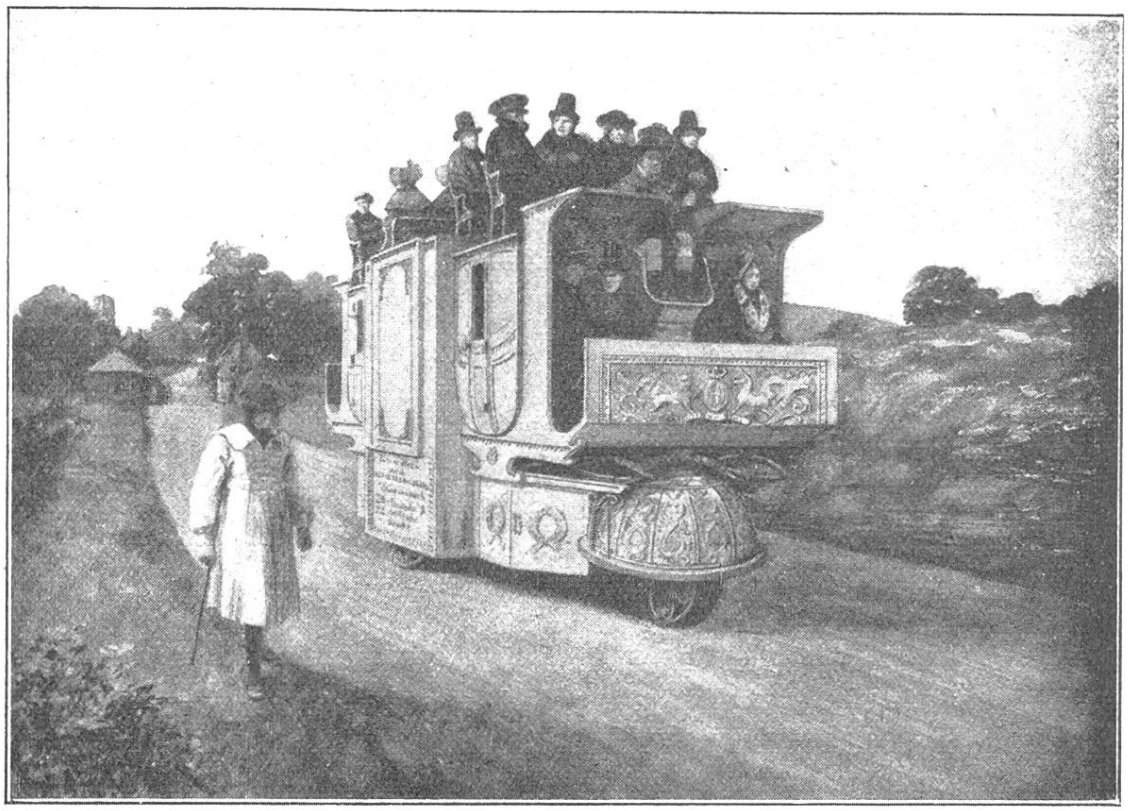
Man ist versucht zu glauben, die Erfindung des Automobils sei neuern Datums. Doch schon kurz nach Schaffung der ersten brauchbaren Dampfmaschine durch James Watt dachte man daran, die Dampfmaschine auf einen Wagen zu setzen und dessen Räder durch die erzeugte Kraft in Bewegung zu bringen. Zur Zeit als die ersten Eisenbahnen in England ihre Versuchsfahrten machten, war die Idee der Dampf-Straßenfuhrwerke schon weit vorgeschritten. Um 1833 sollen in London über 20 Dampfkutschen im Betrieb gewesen sein. Auf den schlechten, holperigen Straßen bewährten sich aber die noch unvollkommenen Fahrzeuge auf die Dauer nicht. Infolge der ungünstigen Erfahrungen gab man es auf, weiterhin Dampfautomobile zu bauen. Erst bei Nutzbarmachung



Gurneys Dampf-„Diligence".

In den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts liefen zahlreiche Dampfeilwagen auf den Landstraßen Englands. Ein Unternehmer, Galsworthy Gurney, hatte vorerst zwischen London und dem bekannten Badeorte Bath einen regelmäßigen Motorwagen-Kurs eingerichtet. Diese Reisewagen, die regen Zuspruch fanden, waren von ähnlichem Aussehen wie die Pferde-Postkutschen.

Die Verwendung von Dampfkutschen als Verkehrsmittel wurde vor nahezu hundert Jahren in England Mode. Der Erfindergeist schuf die merkwürdigsten Fahrzeuge; eines der zweckdienlichsten war der Wagen von Macerone und Squire (eines ehemaligen Arbeiters von Gurney). Dieser Wagen fuhr mit einer Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde.



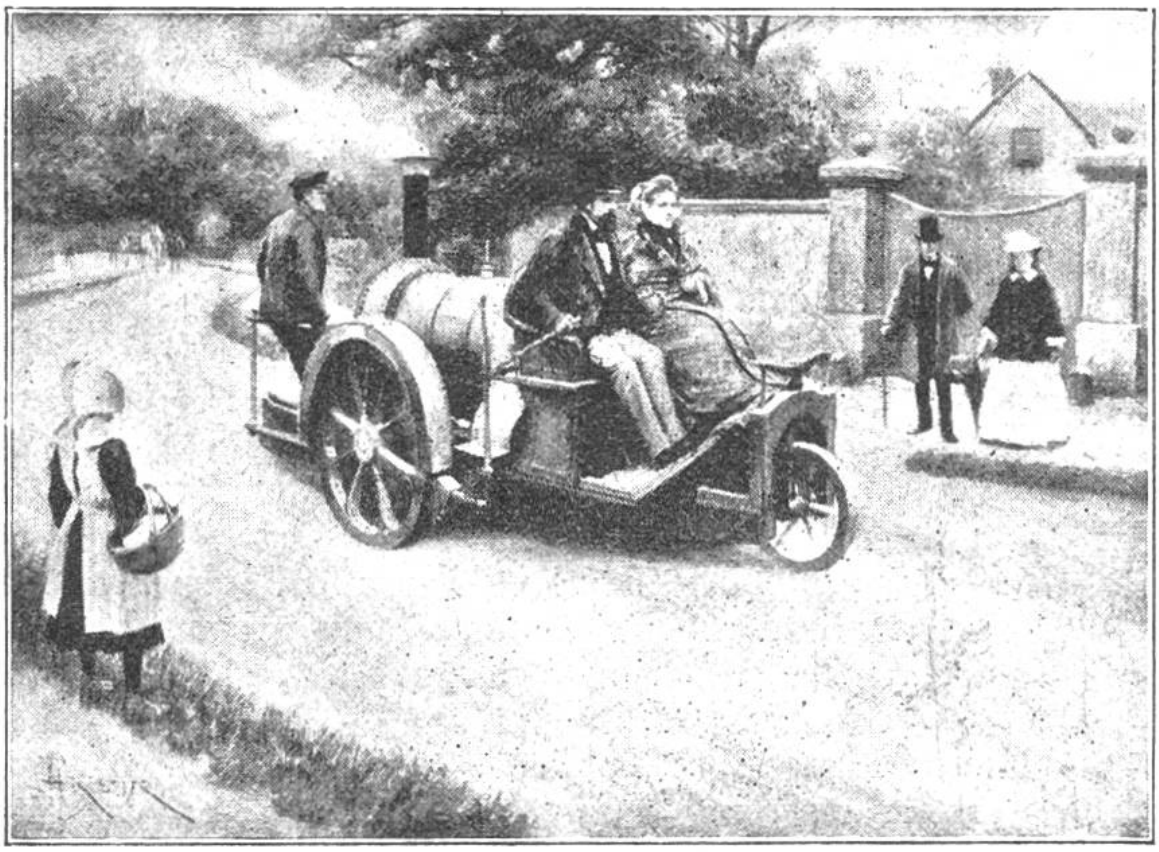
Die Bauart der Dampfkutsche hat sich geändert; sie ist wohl schon zweckentsprechender. Der Erbauer hat aber nicht nur dem Praktischen Rechnung getragen, er hat sein Fuhrwerk auch durch Anbringen von allerlei Zierat wie einen fürstlichen Staatswagen herausgeputzt. Die hier abgebildete Dampfkutsche bot 50 Passagieren bequem Raum; sie verkehrte während mehrerer Jahre zwischen London und Birmingham.

geeigneter Betriebskräfte, der Gas- und Benzinmotoren, versuchte man in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wieder das Problem der „Selbstfahrer" zu lösen. Diese Versuche hatten Erfolg und führten zu dem Aufschwung, den das Automobilwesen bis zum heutigen Tage genommen hat.

Unser zweites Bild zeigt eine der frühesten „Dampf-Diligencen", die in der Nähe von London in Gang gesetzt wurden. Einer Beschreibung aus damaliger Zeit entnehmen wir folgendes: „Der Dampfeilwagen sieht der Postkutsche ähnlich. Hinten, in den eisernen Röhren, wird der Wasserdampf, die treibende Kraft, erzeugt. Ein großer Behälter, der auf jeder Station neu gefüllt wird, faßt so viel Wasser, als die Kutsche in einer Stunde bedarf. Auch mit Kohlen, zum Unterhalt des Feuers, ist der Wagen für diese Zeit versorgt. Vorn sitzt der Führer; durch Druck auf einen Hebel läßt sich die Fahrgeschwindigkeit der Kutsche nach Belieben reglieren. Durch einen zweiten Hebel kann der Wagen sofort angehalten werden. Die Handhabung der beiden Lenkräder ist sehr einfach; mit Leichtigkeit kann man jedem Hindernis ausweichen und um Ecken fahren. Beim Bergabfahren vermehrt ein Bremswerk den Fahrwiderstand. Das Fuhrwerk bietet Raum für ungefähr 21 Passagiere; die Reisenden werden in keiner Weise durch den Dampf belästigt; während der Fahrt hört man die Maschine nicht arbeiten. Im Winter können sich die Mitfahrenden an den Röhren bequem, wie an einem geheizten Ofen, erwärmen. Mit einer Geschwindigkeit von 2—10 englischen Meilen (= 3—16 Kilometer) in der Stunde fährt der Dampfwagen dahin."

Die angebliche Vollkommenheit des Fuhrwerkes zeigte sich aber schon beim Bergauffahren; da der Wagen schon ebenen Weges 8 Pferdestärken beanspruchte, reichte seine Gesamtstärke von 12 Pferdestärken für große Steigungen nicht aus. Zwei Metallfüße mußten nachhelfen, nämlich die beiden Schiebstangen unten an der Kutsche; diese hackten sich, durch Dampfkraft betrieben, in den Boden ein und stießen davon ab, ähnlich wie die Stöcke eines Skifahrers im Steigen.

Nach wenig Jahren regen Verkehrs wurde in England



Ein Dampfautomobil aus dem Jahre 1860. Den Wagen baute Mr. Rikett in der Schloßgießerei Buckingham. Das Fuhrwerk wurde durch eine Zweizylindermaschine von 10 Pferdekräften bewegt. Das Gewicht des leeren Wagens betrug 30 cwt. (1524 kg); wenn voll geladen, kamen dazu 12 cwt. (609,6 kg) Wasser, 3 cwt. (152,4 kg) Kohle und 5 cwt. (254 kg) Passagiere und Gepäck. Auf guten Straßen konnte eine Geschwindigkeit von 16 Meilen (25,7 km) erreicht werden. Das Wasser genügte für eine Strecke von 10 Meilen (16 km). Der Kohlenverbrauch betrug 8—10 lb. (3,6—4,5 kg) per Meile. Es ist interessant, diese Zahlen mit den entsprechenden der heutigen Automobile zu vergleichen. In den 60er Jahren ließ sich auch die Königin von England den sonderbaren Reisewagen, der aber schon Ähnlichkeit mit unsern Automobilen aufweist, vorführen.

ein Gesetz erlassen, das die Geschwindigkeit der Dampfeilwagen bis zu der eines Fußgängers herabsetzte. Während des Tages mußte ein Mann mit roter Fahne, des Nachts mit einer entsprechenden Laterne in zirka 100 Meter Entfernung vor jedem „Automobil" einhergehen. Die Eisenbahngesellschaften waren die Veranlassung dieser Maßnahmen. Sie befürchteten, der lebhafte Dampfwagen-Verkehr könne das Gedeihen ihrer Unternehmungen beeinträchtigen.