Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: 16 (1923)

Rubrik: Vorläufer der heutigen Automobile

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

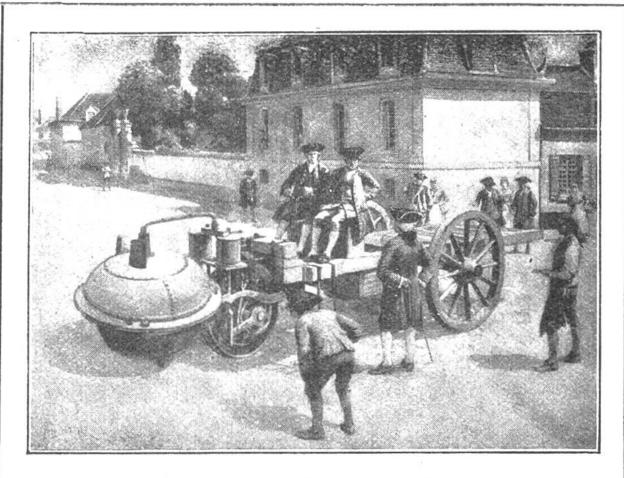
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 25.10.2025

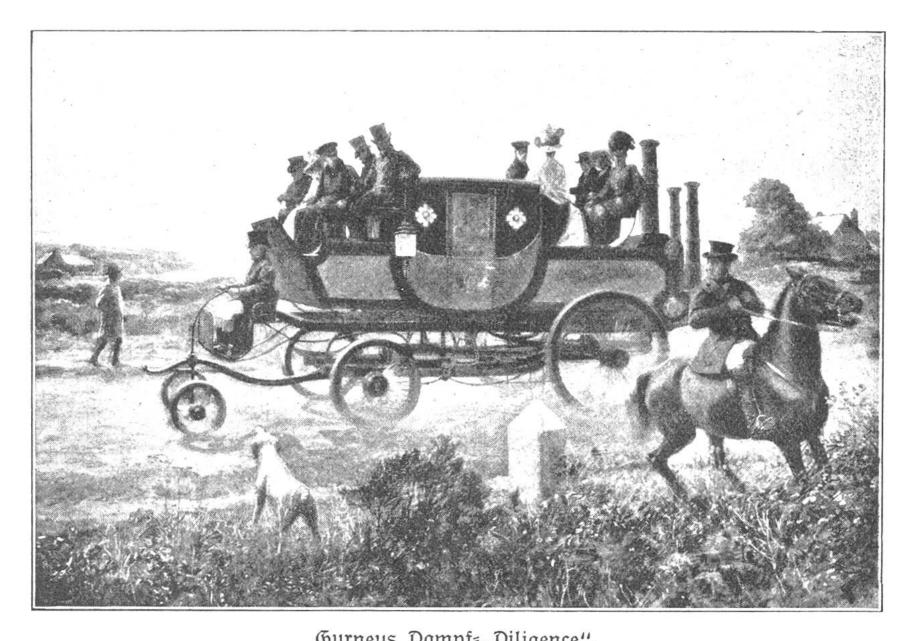
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



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

Dorläufer der heutigen Automobile.

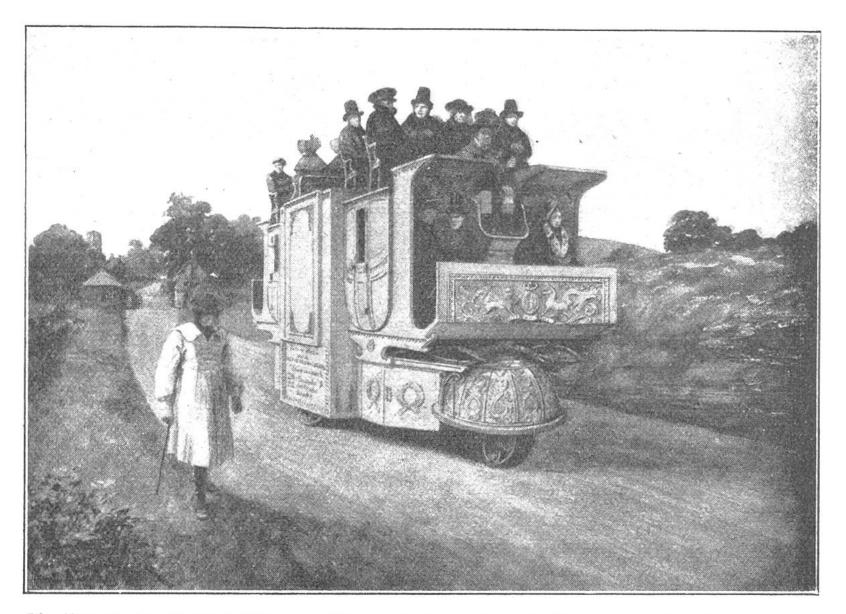
Man ist versucht zu glauben, die Erfindung des Automobils sei neuern Datums. Doch schon kurz nach Schaffung der ersten brauchbaren Dampfmaschine durch James Watt dachte man daran, die Dampfmaschine auf einen Wagen zu seigen und dessen Räder durch die erzeugte Kraft in Bewegung zu bringen. Zur Zeit als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



Gurneys Dampf=,, Diligence". In den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts liefen zahlreiche Dampfeilwagen auf den Candstraßen Englands. Ein Unternehmer, Galsworthy Gurney, hatte vorerst zwischen Condon 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 Dampstutschen als Verkehrsmittel wurde vor nahezu hundert Jahren in England Mode. Der Erfindergeist schuf die merkwürdigsten Sahrzeuge; eines der zweckdienlichsten war der Wagen von Macerone und Squire (eines ehemaligen Arbeiters von Gurney). Dieser Wagen fuhr mit einer Gesschwindigkeit von 30 km in der Stunde.



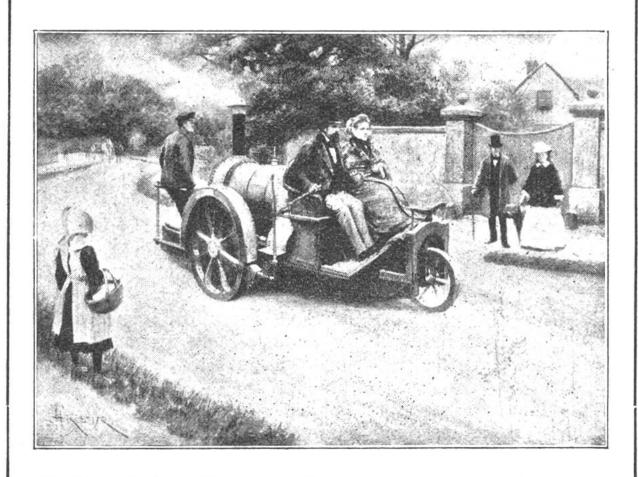
Die Bauart der Dampstutsche hat sich geändert; sie ist wohl schon zwedentsprechender. Der Erbauer hat aber nicht nur dem Praktischen Rechnung getragen, er hat sein Suhrwerk auch durch Andringen von allerlei Zierat wie einen fürstlichen Staatswagen herausgepuht. Die hier abgebildete Dampskutsche bot 50 Passagieren bequem Raum; sie verkehrte während mehrerer Jahre zwischen Condon und Birmingham.

geeigneter Betriebsfräfte, der Gas= und Benzinmotoren, versuchte man in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wieder das Problem der "Selbstfahrer" zu lösen. Diese Dersuche hatten Erfolg und führten zu dem Ausschwung, 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 Einer Beschreibung aus damaliger Zeit ent= nehmen wir folgendes: "Der Dampfeilwagen sieht der Posttutsche 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 Seuers, ist der Wagen für diese Zeit versorgt. Dorn sitt der Sührer; durch Drud auf einen hebel läkt sich die Sahrgeschwindigkeit der Kutsche nach Belieben reglieren. Durch einen zweiten hebel kann der Wagen sofort angehalten werden. handhabung der beiden Centräder ist sehr einfach; mit Leichtigkeit kann man jedem hindernis ausweichen und um Eden fahren. Beim Bergabfahren vermehrt ein Bremswert den Sahrwiderstand. Das Suhrwert bietet Raum für ungefähr 21 Passagiere; die Reisenden werden in keiner Weise durch den Dampf belästigt; während der Sahrt 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 dabin."

Die angebliche Volktommenheit des Suhrwerkes 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 nachhelsen, nämlich die beiden Schiebstangen unten an der Kutsche; diese hackten sich, durch Dampstraft 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 Budingham. Das Suhrwerk wurde durch eine Zweizylindermaschine von 10 Pferdekräften bewegt. Das Geswicht 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 Gepäd. Auf guten Straßen konnte eine Geschwindigkeit von 16 Meilen (25,7 km) erreicht werden. Das Wasser genügte für eine Strede 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 Ahnlichkeit mit unsern Automobilen ausweist, vorführen.

ein Gesetz erlassen, das die Geschwindigkeit der Dampseilwagen bis zu der eines Sußgängers herabsetze. Wäherend des Tages mußte ein Mann mit roter Sahne, des Nachts mit einer entsprechenden Caterne in zirka 100 Meter Entsernung vor jedem "Automobil" einhergehen. Die Eisenbahngesellschaften waren die Veranlassung dieser Maßnahmen. Sie befürchteten, der lebhafte Dampswagens Verkehr könne das Gedeihen ihrer Unternehmungen beeinträchtigen.