

dit bij „la plus noble conquête“ het geval is, telkens van den grond afzetten.

In 1822 had de begaafde Sir Goldsworthy Gurney weer meer succes. Hij fabriceerde stoom-wagens, en beklom met deze vehikels verschillende heuvels in de buurt van Londen. Deze uitvinder vond grooten steun bij den hertog van Wellington. In de hoofdstad zelve liepen de omnibussen van Gurney, en baarden daar zulk een opzien, dat de Fransche geleerde Jean Baptiste Jobard in zijn boek „L'Angleterre en 1833“ zich als volgt uitliet: „Napoleon heeft gespot met Fulton's stoomschip. Onze regering dient er voor te waken, dat men haar later niet verwijt, dat zij Gurney's stoomwagens veracht heeft.”

Na Gurney kwam Walter Hancock (1799—1852). Die bouwde al omnibussen, die 16 personen vervoerden. En met een negental vehikels van dit merk opende de „London and Paddington Steam Carriage Company“ 22 April 1833 een geregelden dienst. Hancock leverde ook aan het buitenland, en zelfs Weenen betrok zijn producten. Nadat de maatschappij voornoemd, zooals men zegt, over den kop was gegaan, wekte de uitvinder haar nog eens tot nieuw leven, en al duurde dit bestaan slechts 5 maanden, zijn omnibussen legden in dit tijdvak 4200 mijlen af. Ja, Hancock was al zoo ver, dat hij voor zijn privé gebruik een stoom-phaeton ontwierp, die een snelheid van 20 mijlen per uur haalde.

In dien tijd ontstonden trouwens verschillende bus-lijnen in Engeland. In dit opzicht onderscheidde zich bijzonder J. Squire, een vroegere arbeider van Gurney. Hij bouwde typische wagens. Op een vierwielig chassis was de plaats voor den bestuurder ingericht, daarachter het koetswerk voor de passagiers, terwijl zich achter aan den wagen de stoom-ketel en een plaatsje voor den machinist bevond. Deze wonder-kar liep 1700 E.M., zonder dat men eenige herstelling behoefde aan te brengen. Om het vuur te stoken gebruikte men cokes. De kosten waren circa een kwartje per Mijl, wat vrij duur is. De bereikte snelheid was 14 Mijl per uur.

Uit deze verschillende gegevens ziet de lezer, dat tegen 1830 het snel-vervoer, dat men toch gerust automobilisme mag noemen, in Engeland aardig bloeide. En dit toerisme zou zich, zooals de trein ook deed, opperbest over het verdere Europa verspreid hebben, hadden niet twee oorzaken dezen opbloei tegengewerkt. Die oorzaken waren: beperkende bepalingen en de verschillende ongevallen, die aanleiding waren tot het instellen van deze bepalingen.

Het meest frappante ongeval vond 23 Juni 1831 te Londen plaats, en sinds dit accident was de publieke opinie vrijwel tegen de jonge beweging. Nog zulk een gebeuren, en het zou spoedig met het automobilisme gedaan zijn. En zoo geschiedde het ook. In April 1834 vond een nieuw betreurenswaardig feit op den weg van Glasgow naar Paisley



Men meent altijd, dat Golf een spel voor oude heeren, sinjoren met buikjes, is. Bovenstaande illustratie bewijst het tegendeel. Een paar jeugdige aapjes vermaken zich op die kiek met het edel spel. Of zou 't een grapje zijn?

plaats, en men begon danig af te geven op de nieuwerwetsche monsters. Men deed toen dus al net als tegenwoordig. Intusschen buiten de spoorweg-maatschappijen, die in het automobilisme een ernstige

concurrentie zagen, deze stemming van de menigte uit. En men wist zelfs te bewerken, dat een verordening tegen dit mechanisch verkeer in 't leven werd geroepen. En welk eene verordening! Daar zijn de philippica's van den een of anderen bekrompen veldwachter nog kinder-spel bij. Daar, in Engeland, beging men, kort-weg gezegd, een moord. Een der bepalingen hield n.l. in, dat iedere auto op 100 M. afstand door een man, met een roode vlag gewapend, moest worden vooraf gegaan, welke nuttige wandelaar het publiek moest waarschuwen voor de nadering van het, dood en verderf zaaïend, monster. Wijders schreef de overheid voor, dat een automobiel geen groo-tere snelheid mocht hebben dan 4 KM. per uur, zoodat een rustig tippelend wandelaar nog sneller ging. En wij, moderne stervelingen, klagen nog wel over onze 10 KM. in de 60 minuten.

Men zal inmiddels begrijpen, dat deze maatregelen der autoriteiten het automobilisme den doodsteek gaven. Machtige illusies verdwenen hiermede. Hancock bond den strijd nog met de domme-overheid aan, maar in 1840 moest hij het bijltje er bij neerleggen. En al dook in de eerstvolgende jaren ook hier en daar een stoom-vehikel op — men dient te herinneren aan den wagen van den Markies van Stafford (1959), een geregeld verkeer behoorde tot de droom-beelden. Althans in Engeland! Hiervan profiteerde de buiten-wacht. En andere staten, o. a. Frankrijk en Duitschland, gingen met des te meer ijver het nieuwe vraagstuk bestudeeren. De eenige Britsche constructeur, die nog van zich deed spreken,



Na Amelboek krijgt de amateur-wielrenner Chr. Gootjes een plaats in de Revue. Hij toch behoort ook tot onze kwiekste sportmen. De stayer, wiens portret men hierboven ziet, heeft toch in de vorige maand een tweetal weg-records op degelijke wijze verbeterd. Gootjes reed den afstand Utrecht—Arnhem, t.w. 56.7 KM., in 1 u. 45 m. 9 s. (oud record stond op naam van J. P. Smit met 2 u. 24 m.) en het traject Arnhem—Utrecht in 1 u. 43 m. 41 s. (oud-record J. P. Smit 2 u. 24 m.) Ons junkt: zulk een uitnemend renner moeten wij ook eens aan den Revue-lezer toonen. Et voilà!