

The Honourable Charles Stewart Rolls – wie ihn nicht viele kennen

Arthur G. Sutsch, Chairman RREC Swiss Section

Februar 2005

Im vergangenen Jahr des 100. Geburtstages der Firma Rolls-Royce wurde viel über die Gründung der Firma und deren Lauf in der Geschichte berichtet. Dabei stand der Techniker Henry Royce, nach seiner Erhebung in den Adelsstand Sir Henry Royce, immer im Vordergrund.

Weniger konnte man über Charles Stewart Rolls erfahren, dessen kurzes Leben jedoch entscheidend zum Erfolg der Firma in den ersten Jahren beigetragen hat und er, so denke ich, darf man sagen, einen ebenbürtigen Platz in der Firmenhistorie einnimmt. Ohne das Marketing Genie, wie man ihn heute bezeichnen würde, eines Charles S. Rolls wäre wahrscheinlich der Verlauf der Firma ein Anderer gewesen und hätte das Schicksal vieler anderer Automobilhersteller in der damaligen Zeit geteilt. Auch in diesen Zeiten verkaufte sich ein Automobil nicht von selbst.

Vielfach wurde sein Name bewusst heruntergespielt, auch wegen seines kurzen aktiven Lebens für die Firma. Es waren m. E. jedoch die entscheidenden Jahre, die in der damaligen Zeit über das Schicksal der Firma entschieden und den Grundstock zu ihrem Ruf und vor allem der Kundschaft, einer Clientele der Upper Class, lieferten.

Kurz angedeutet die Lebensdaten: Charles Stewart Rolls wurde am 27. August 1877 in der Hill Street 35, Berkeley Square, in London geboren. Sein Vater, John Allan Rolls, wurde 1892 als Baron Llangattock of The Hendre geadelt. Das beachtliche Familienvermögen brachte zu jener Zeit ein Einkommen von ca. SFr. 8 Millionen pro Jahr ein! Charles genoss eine sehr gute Erziehung, u. a. besuchte er die Schule in Eton. Dort wurde er als ‚schmutziger Rolls‘ gehänselt, weil er sich mit mechanischen Dingen, wie Dynamos und Elektrifizierung des Hauses, beschäftigte, was absolut verpönt für Kinder aus der Oberschicht war.

Seit Februar 1896 interessierte der junge Charles sich für das Automobil, „the autocar“. Er war es, der durch seinen Enthusiasmus in der frühen Zeit des Automobils, der Teufels-Maschine („the infernal machine“), aufstand, um für den Status Quo des Fortschritts und die Entwicklung des Automobils in England zu kämpfen.

Charles S. Rolls besass als erster einen motorgetriebenen Untersatz in Cambridge an der Universität. 1898 erwarb er dort seinen Abschluss in Mechanik und den angewandten Wissenschaften (Ingenieurwesen); er arbeitete als 3. Ingenieur auf der Familien-eigenen Dampf-Yacht „Santa Maria“, und eine kurze Zeit in Crewe (!) bei der Western Railway (Eisenbahngesellschaft).

Er wurde Mitglied der Self-Propelled Traffic Association (der „Vereinigung zum selbst-angetriebenen Verkehr“ als holprige Übersetzung) im Jahre 1895, sowie Gründungsmitglied des Automobilclubs von Grossbritannien und Irland (später der Royal Automobile Club - RAC) und war bis zum Jahre 1908 Komitee-Mitglied.

Charles Rolls nahm an fast jedem grösseren Autorennen teil, damals als „Goggles and Dust“ (Brillen und Staub) Rennen bezeichnet. 1900 gewann er auf einem 12 PS Panhard die 1000 Meilen von London nach Edinburgh und eine Gold Medaille; er repräsentierte England im In- und Ausland, sowie in Übersee, bei allen wichtigen Rennen.

Privat konnte man ihn als Exzentriker bezeichnen. Er ass nie in einem Restaurant auf seinen Rennen, sondern zog es vor, im Freien sein Essen einzunehmen, was ihm viele seiner Mitfahrer verübelten, die es gewohnt waren, gut zu dinnieren. Es gab immer wieder Streitigkeiten über das mitzuführende Gepäck: Charles Rolls war nur mit einem Rasierapparat, ein Paar Taschentüchern und ein Paar Socken ausgerüstet. Dementsprechend schief wurde er von den Hotels angesehen, weil er keine Gepäckstücke bei sich hatte.

„Er war sehr einfallsreich, fast schon prophetisch und hatte ein tiefes Verständnis für die Mechanik; er war natürlich ein sehr guter Fahrer und bleute mir ein, dass das Wichtigste in einem Rennen wäre, das Automobil nach Hause zu bringen. Er interessierte sich nur an Gesprächen, die sein Interesse fanden und war ein Meister, seine Zuhörer in diese Richtung zu bringen. Nur nebenbei erwähnt, er war auch ein Snob; die Art, wie er seine Verkaufsfähigkeiten nutzte, um in der Aristokratie Rolls-Royce Automobile zu verscherbeln, deklassierte jede andere Firma als ‚unter ferner liefen‘“, sagte sein Schulfreund J.T.C. Moore-Brabazon, der spätere Lord Brabazon of Tara, von ihm anlässlich eines Dinners zu Ehren Charles S. Rolls, ausgerichtet vom Royal Automobile Club am 25. November 1909. Und weiter sagte sein Schulfreund nach seinem Tode „einige Jahre, bevor die Gebrüder Wright bewiesen hatten, dass der Flug einer Maschine mit einem Menschen möglich ist, bastelte Charlie Rolls an einer Flugmaschine in Brooklands herum mit dem Resultat, dass er als netter Spinner klassiert wurde, einer von denen, die unmögliche Probleme lösen wollten, so wie das Perpetuum Mobile. Es erforderte das Stärkste an Durchsetzungsvermögen, das er nicht besass, weswegen er nach Frankreich ging und dort alle Unterstützung für seine Pläne fand. Die Franzosen stellten ihm sogar das Militärübungsgelände bei Paris zur Verfügung und halfen ihm, wo sie nur konnten. Er musste leider eingestehen, dass ihm solches in England nie widerfahren war.... Charlie Rolls entwarf und baute seinen eigenen Flieger; ob er jemals flog, wissen wir nicht. Er verfolgte aber diese Idee nicht weiter, als die Gebrüder Wright ihr Flugzeug vorstellten“.

„Charlie Rolls war ein hochintelligenter und sehr fähiger Mann, dem überall grosser Respekt entgegen gebracht wurde. Er war sehr beliebt und erreichte vieles mehr auf Erden in seinen kurzen Jahren, als manche in ihrem ganzen Leben. Er sagte einmal: ‚wenn ich mir etwas wünschen dürfte, so hätte ich gerne mehr Stunden am Tag, einen weiteren Tag in der Woche und eine Woche mehr im Monat, damit man mehr Zeit hat zum Lernen und sich an den Punkten erfreuen kann, die das moderne Leben ausmachen, unsere Zivilisation voranbringen und die Lebensbedingungen aller Klassen der Menschen verbessern‘.“ So weit sein Schulfreund Lord Brabazon.

Die Zeit der Zusammenarbeit mit Henry Royce ist hinreichend anderswo dokumentiert; gegen Ende 1909 gab er seinen Posten als technischer Direktor von Rolls-Royce auf und blieb ein Non-Executive Director der Firma.

1903 bereits beschäftigte sich Charles Rolls mit der Ballonfahrt. 1907 flog er in dem französischen Luftschrift „Ville de Paris“. Am 8. Oktober 1908 flog er das erste Mal in einem Short-Wright Flugzeug zusammen mit Wilbur Wright bei Le Mans und konnte ab dem 1. Oktober 1909 ein Short-Wright 1 Flugzeug sein eigen nennen. Aus anderen Dokumentationen geht hervor, dass er bereits vor Wilbur Wright sein eigenes Flugzeug entwickelte, über dessen Eigenschaften als Fluggerät ist jedoch leider nichts bekannt. Auf Fotos erkennt man Startvorrichtungen für ein Flugzeug, seine Konstruktion sieht man leider nirgends.

Rolls wollte Blériot's Leistung wiederholen und flog als erster nicht nur über den Ärmelkanal, sondern gleich auch wieder zurück und wurde als nationaler Held gefeiert. König Georg V. sandte ihm ein Glückwunschtelegramm und der Daily Mail lobte ihn als den Menschen, der endlich die untergeordnete Haltung der Engländer in Sachen Technik auf den Kopf gestellt hatte.

Bei einem Flugmanöver während einer Flugshow am 12. Juli 1910 überzog er sein Flugzeug nach einem Steilflug und es brach in der Luft auseinander. Charles Stewart Rolls starb wenige Minuten später.

Was wenige Menschen über Charles Stewart Rolls wissen, ist sein Engagement für die Sache des Automobils, zu dessen Förderung er keine Mühe scheute und ihm keine Rede zu viel war. Die Archive im Hunt House in Paulersbury scheinen eine unermessliche Tiefe der Dokumentation zu beinhalten. David Baines hat die folgende Rede des C. S. Rolls und Kommentare ausgegraben, deren Übersetzung ich den Mitgliedern des RREC Swiss Section nicht vorenthalten möchte.

Versetzen wir uns in die Zeit von 1903. Die Strassen der Hauptstädte Englands wurden von Pferdefuhrwerken für den privaten und kommerziellen Verkehr bevölkert. Es bestand in England eine ausgesprochene Abneigung gegen die ‚infernal machines‘, die Teufelmaschinen, die laut und stinkend durch die Strassen ratterten. Erst 1878 schafften die Engländer offiziell den Flagman – den Fahnenmann - ab, der jedem motorgetriebenen Fahrzeug vorausgehen musste und mit einer roten Fahne die Menschen vor dem Kommen einer ‚infernal machine‘ warnte. In vielen Grafschaften war dies noch nicht durchgedrungen, so dass man immer noch dann und wann den Fahnenmann antraf. Die Sprache mag zeitweise seltsam anmuten: man spricht noch von „mechanischer Fortbewegung“, dem „Motor Vehikel“, die „Fähigkeit der Kontrolle über ein Motor Vehikel“, usw. England war besonders rückständig, was die Haltung gegenüber motorisiertem Verkehr anging, während auf dem Kontinent und in den USA bereits eine weitaus grössere Akzeptanz des neuen Fortbewegungsmittels erreicht war. Vor diesem Hintergrund war auch der spätere Zusammenschluss der beiden Herren Rolls und Royce wichtig, da durch sie ein Quantensprung in der Qualität des motorisierten Fahrzeugs in England erreicht wurde, sowohl technisch, als auch verkaufsmässig.

Charles Stewart Rolls wurde von seinen Freunden „Petrolls“ genannt und er nahm unter diesem Pseudonym auch an verschiedenen Rennen teil. Dies ist ein typisch englisches Wortspiel, was den Namen für Benzin, „Petrol“, in sich birgt, aber auch „Pet“, das Haustier beinhaltet. C.S. Rolls war nämlich ein engagierter Verfechter des – wir würden es heute so nennen – Tierschutzes! Auf dem bekannten Foto in seinem Automobil sieht man seinen Labrador mit Halstuch auf der Pritsche achtern sitzen. Damals nannte sich diese Vereinigung „The Church Society for the Promotion of Kindness to Animals“ – „Kirchliche Vereinigung zur Förderung des Wohlergehens von Tieren“. Am 13. Januar 1903 hielt Charles S. Rolls im Church House, Westminster, als Vorsitzender die folgende Rede:

„Wir haben uns hier versammelt, um eine weitere Phase zur Förderung des Wohlergehens gegenüber Tieren zu diskutieren, nämlich über Vorteile des Ersetzens der Zugkraft von Pferden durch die mechanische Zugkraft. Diese Angelegenheit ist nach meiner unterwürfigen Meinung keineswegs geringschätzig einzustufen, wenn wir die Verdienste der kommenden mechanischen Antriebe betrachten. Aus diesem Grunde ist es mir eine Ehre, diese Diskussion als Eröffnungsrede aufzugreifen. Es hat mir ausserordentlich gut gefallen, dass diese Vereinigung auf dieses Thema hinweist. Die wenigen Kommentare über die allgemein vorherrschende Behandlung des Pferdes, mit denen ich beginnen möchte und dessen Hervorhebung keiner Silbe bedarf, beziehen sich mehr auf die Verwendung des Pferdes als schwere Zugmaschine als private Verwendung und als Reitpferd.“

„Man muss nur das Leben eines Pferdes im privaten Stall eines Gentleman mit dem eines Pferdes vergleichen, welches den Lebensunterhalt seines Halters verdienen muss, um zu sehen, wie ein Pferd behandelt werden sollte und wie es leider nur zu oft wirklich behandelt wird. Im letzteren Fall wird das Pferd häufig über seine normale Kapazität beansprucht, mit

dem Resultat, dass seine tägliche Arbeit mit einem signifikanten Anteil an Leiden einhergeht. Weitreichende Beweise können in fast jedem Einsatzgebiet der Pferde gefunden werden. Wir alle kennen, zum Beispiel, die ermüdende Arbeit eines Pferdes im Einsatz eines Omnibusses. Für jeden Bus benötigt man zehn Pferde und jedes einzelne Pferd deckt nur jeweils eine ganze Fahrt während des Tages ab. Die Belastungen durch die häufigen Stops und Anfahrten für das einzelne Pferd sind so gross, besonders auf schmierigem Pflaster, dass sein Arbeitsleben, glaube ich, nur durchschnittlich drei oder vier Jahre beträgt. Eine grosse Anzahl von Pferden, die so eingesetzt werden, fallen im Sommer tot auf den Strassen und in ihren Ställen um.“

„Es gibt jedoch noch weitaus mehr unglückliche Zeitgenossen als die Bus-Pferde. Stellen Sie sich als Beispiel die beiden Pferde vor, die an einem Sonntagsausflug eine überladene Ausflugsgesellschaft einen Hügel hinauf ziehen müssen; diese armen Tiere haben die ganze Woche hart gearbeitet und es ist eine Schande, sie oft mit verdeckten Wunden an ihren Schultern mit einer solchen Last sich plagen zu sehen. Wenn sie sich auf dem Hügel einen Moment ausruhen, denkt niemand in der Regel daran, auszusteigen. Alles was sie bekommen ist noch ein Peitschenhieb, der ihnen noch weiteres Leid zufügt. Das Leiden kann man sehr leicht in ihren Augen ablesen.“

„Ferner muss ein Taxifahrer öfters eine Fahrt antreten, egal in welchem Zustand sein Pferd sich befindet. Deshalb ist es nicht unüblich, dass man ein altes, komplett übermüdetes Pferd in einem Vierspanner sieht, und welches nur durch andauernde Peitschenhiebe dazu gebracht werden kann, langsam vor sich hin zu trotten.“

„Ich hoffe, dass dies eher die Ausnahme als die Regel bildet. Nichts desto trotz sollen die oben angeführten Bemerkungen Ihre Sympathie erwecken für Tausende von noblen Tieren, deren unglückliches Leben ein konstantes Leiden und Misere darstellt. Dieses Leben währt normalerweise nur vier bis fünf Jahre bis sie beim Schlachter enden, oder schlimmer noch, wenn sie bei Nacht und Nebel halb verhungert zu den Docks gebracht werden und als Lebendfleisch für Futter oder für andere Zwecke ausser Landes geschafft werden. Diese zu bedauernden Tiere fallen meist immer dem Tod durch schiereres Verhungern und Erschöpfung anheim.“

„Es besteht kein Zweifel, dass das Pferd – so beliebt es bei den Engländern ist – eine wichtige Rolle in der Opposition zu mechanischer Fortbewegung gespielt hat. Man sollte sich vor Augen halten, dass das Pferd mit der Zeit sich ebenso an das Erscheinen eines Motorfahrzeugs oder einer elektrischen Tram gewöhnen wird, wie es sich an das Fahrrad und die Eisenbahn gewöhnt hat. Während einer kürzlichen Fahrt von 33 Meilen in einem Automobil wurden 1442 Pferde gezählt, an denen wir vorüberfahren; von diesen zeigten nur drei Anzeichen von Nervosität. Das manchmalige Scheuen eines nicht-trainierten Pferdes sollte deshalb nicht als Einsprache gegen den wunderbaren Mehrgewinn der Fortbewegung durch das Motorfahrzeug gewertet werden, und welches durch den Zuwachs an Bevölkerung benötigt wird.“

„Im heutigen Zeitpunkt erleben wir Einsprachen von vielen ländlichen Gemeinden, die – so leid es mir tut, dies aussprechen zu müssen – Feinde des Fortschrittes sind, und die ohne Wissen um die Kontrolle über das Motorfahrzeug blind sind, wenn es um die Möglichkeiten in der Zukunft geht, und sie die automobilen Bewegung weiterhin beschränken wollen. Ich möchte so weit gehen und behaupten, dass diese Menschen, die sich damit beschäftigen, ihrem Land einen weitaus grösseren Dienst erweisen würden, wenn sie sich - um nur ein Beispiel zu nennen – um die Grausamkeiten des Lebendfleisch-Transportes kümmern würden, anstatt die Motorfahrzeug-Industrie in diesem Land stoppen zu wollen. Es muss deshalb von Mitgliedern dieser Gesellschaft und anderer der Kampf des Automobilclubs gegen diese Opposition unterstützt werden, wenn man das Pferd nicht weiter einer Zeit schlechter Behandlung unterwerfen will.“

„Wenn ein Pferd sich vor einem Motor Vehikel oder einer Abwasserleitung, oder vor irgendetwas erschrickt, ist es normalerweise ein Zeichen, dass es nicht daran gewöhnt ist oder nicht richtig trainiert wurde. Und wenn der Grund für die Nervosität eines Pferdes ein Motorfahrzeug ist, so macht es keinen Sinn, deswegen alle Motorfahrzeuge zu verdammen, genauso, wie es falsch wäre, die Eisenbahn zu verdammen, wenn ein vorbeifahrender Zug ein Pferd scheu macht. Ein sehr weises Beispiel führte unsere kürzlich verstorbene Königin ein, als sie beim Training ihrer Pferde ein Motorfahrzeug um die Stallungen Ihrer Majestät fahren liess. Was weitere Einwände anbelangt, die sich auf die Schwierigkeiten mit Lärm, Vibration, Gestank und Unzuverlässigkeit beziehen, so werden diese schnell überwunden sein. Perfektion kann man nicht sofort verlangen. Dieses Land wurde verseucht von einer Flut von Motor Vehikeln auf niedrigem technischen Niveau, deshalb sind diese Einwände hier weitaus mehr vertreten als auf dem Kontinent und in Amerika, wo so viel mehr Fortschritt erzielt wurde.“

„Auf der anderen Seite sind wir zu langsam in dem Verstehen der Vorteile, die ein Vehikel bietet, welches nicht ermüdet und uns 400 Meilen am Tag transportieren kann (wie es in Frankreich geschehen ist), mit wundersamer Schnelligkeit, unter absoluter Kontrolle, und welches nicht scheut. Was die Kontrolle anbelangt, so muss an dieser Stelle gesagt werden, dass die schnellsten Baumuster von Pferdegespannen normalerweise keine Bremsen besitzen, im Gegensatz hierzu kann ein Motorfahrzeug mit 25 Meilen Geschwindigkeit in der Hälfte der Distanz eines Pferdewagens bei einer Geschwindigkeit von 16 Meilen zum Stehen gebracht werden. Die Steuerung ist ausserdem direkt und positiv, anstatt durch das Gehirn eines Tieres.“

„Die Einführung des Motorfahrzeugs wird ausserdem eine Möglichkeit für bessere Interkommunikation darstellen, was von jeher den Hauptfaktor einer Zivilisation bildete. Es wird ferner die Abnutzung der Strassen verringern, den Platz auf den Strassen besser nutzen und insbesondere die Sauberkeit der Strassen wesentlich verbessern. Während man immer geneigt ist, Motorwagen als „die schlecht riechenden Dinger“ zu bezeichnen, übersieht man gerne die gesamte Verpestung der Londoner Atmosphäre bei trockenem Wetter und den dreckigen Zustand der Strassen bei nassem Wetter. Dafür ist gesamthaft oder zum grössten Teil unser Freund, das Pferd, verantwortlich. Es bedarf einer ganzen Armee von Reinigungskräften, die Strassen einigermaßen erträglich zu halten und es ist vielleicht nicht allgemein bekannt, dass auf einer befahrenen Strasse in dieser Stadt jeden Tag und pro Meile vier Tonnen Pferdemit mit all ihren Bakterien anfallen! Ich erwähne dies, um aufzuzeigen, dass ein gelegentlich vorbeifahrendes Motorfahrzeug zwar einen etwas stinkenden Geruch hinterlässt, wogegen meist übermässig opponiert wird, und diese Opposition meist in der Einbildung entsteht.“

„Angesichts dessen, was oben gesagt wurde, ist es sehr schade, dass der irrtümliche Eindruck entsteht, dass das Pferd Schaden durch die Einführung des Motorfahrzeugs erleiden werde, und dass der motorisierte Mensch ein Feind des Pferdes sein sollte. Im Gegenteil dazu erleben wir die Tatsache, dass fast alle bekannten Sportler und Pferdezüchter in Frankreich und nicht wenige in diesem Land (einschliesslich seiner Majestät, der König) ein Motorfahrzeug besitzen, und ich kann den Grund nicht sehen, warum die beiden Sportarten miteinander irgendwie im Konflikt stehen sollten.“

„Wie bereits aufgezeigt wurde, wird sehr viel Arbeit heute auf Pferde und andere Lasttiere übertragen, für die sie absolut nicht geeignet sind; Grausamkeit und Leid sind das Resultat hiervon. Als weiteres Beispiel möchte die Arbeit im Transportsektor in Südafrika anführen. Im letzten Krieg ergaben sich mehrere Gelegenheiten, um Daten zu sammeln über die enormen Vorteile der Dampfkraft gegenüber Tierkraft und ich werde Ihnen einige Zahlen nennen, die während der tatsächlichen Arbeit gewonnen wurden. Man hat herausgefunden, dass beispielsweise in Commando Nek pro Woche 130 Tonnen zur Verpflegung und Versorgung der Leute nötig waren. Dieser Ort liegt 26 Meilen vor Pretoria und dieser Nachschub wurde

jede Woche durch zwei Dampftransportmaschinen erledigt. Es hätte ungefähr 60 Achtpänner Ochsenwagen, oder 960 Tiere benötigt, um die gleiche Arbeit zu verrichten.“

„Ich will Sie nicht mit weiteren Zahlen belästigen, aber der Treibstoffverbrauch für eine Woche dieser Dampftransportmaschinen wog 9 Tonnen und kostete £3 12s. Wenn stattdessen Ochsen eingespannt worden wären, hätte ihr Futter 19 Tonnen und 16 cwt (Centweight) betragen bei einem Preis von £222. Nun, aufgrund der Schwierigkeiten auf der Kosten und Beschaffungsseite, war es niemals möglich, alle Tiere in Südafrika zu füttern. Deshalb wurden die Kavallerie-Pferde zuerst versorgt und es blieb selten genug für die Ochsen; diese wurden meist überhaupt nicht gefüttert, sondern so lange zur Arbeit unter grossem Hungerleiden getrieben, bis sie starben. All diese 960 Ochsen hätten alle sechs Wochen oder in kürzerer Zeit ersetzt werden müssen.“

„Daraus kann man erkennen, dass jede Reduktion der Anzahl Tiere und dementsprechender Transportmenge den Leidensdruck auf beiden Seiten, bei Tier und Mensch, verringert. Dies wird erreicht durch die Verwendung von selbst-angetriebenen Maschinen, nicht nur in Kriegszeiten, sondern auch im Frieden zu Hause.“

Die folgende Resolution wurde erstellt, „dass nach Meinung der Vereinigung enorme Vorteile für Pferde durch die Einführung von Motorfahrzeugen erreicht würden“. Dies wurde von Surgeon-Major Poole unterstützt und einstimmig angenommen.

Die Frage darf gestellt werden, ob dies auf zynische Art den Verkauf der Fahrzeuge des Charles S. Rolls förderte, oder er tatsächlich sich für die Sache der Tiere einsetzte. Aus Dokumentationen geht hervor, dass Letzteres der Fall ist; in einem Bericht von 1901 sagte auch sein Vater, Lord Llangatock, als Vorsitzender „als Züchter und grosser Liebhaber von Pferden hatte ich ursprünglich meine Zweifel am sinnvollen Einsatz der Motorfahrzeuge, musste aber schnell erkennen, dass sie enorme Vorteile bieten und den schwer arbeitenden Zugpferden eine enorme Erleichterung bringen. Ich bin davon heute gänzlich überzeugt“.

Rolls hat den Bericht gelesen und verwarf den Standpunkt als absurd, dass Pferde durch das Einführen von Motorfahrzeugen zum Aussterben verdammt seien. Er schloss seine Rede mit der Empfehlung zur Annahme der neuen Motorfahrzeuge aufgrund humanitärer und praktischer Zwecke. Weitere Mitglieder sprachen sich dafür aus, „dass die generelle Einführung der Motorfahrzeuge weitgehend die Leiden von Tieren verringern würde“. Der Bischof von Kalkutta brachte ein, „dass es erstrebenswert und im Einvernehmen mit der christlichen Lehre steht für Pfarrer, Lehrer und alle Personen mit grossem Einfluss, dass man sich um das Wohlergehen von Tieren kümmern müsse“. Er wunderte sich, dass ausgerechnet er der einzige Bischof war, der noch dazu über 7000 Meilen reisen musste, um an dem Treffen teilzunehmen (von 25 Eingeladenen, die sich alle per Brief entschuldigt hatten). Er war überrascht, dass die Anwendung der Darwin'schen Theorie nicht mehr für die positive Haltung gegenüber Tieren hervorbrachte. Das Wohlergehen von Tieren sei eine absolut christliche Pflicht. Mr. Tomkinson als Mitglied des Parlaments unterstützte die Resolution und das Treffen war beendet.

Charles Stewart Rolls erreichte durch seinen unermüdlichen Einsatz eine Änderung der Bedingungen des Mitführens von Hunden auf den Eisenbahnen und eine Erweiterung des Artikels in der Genfer Konvention „zum Schutze derer im Kampf, die das Leiden von verwundeten Tieren lindern oder beenden“. Er war es, der verantwortlich zeichnete für die Hervorhebung der schrecklichen Zustände, unter denen Arbeitspferde aller Art litten.

Diese Thematik war Charles Rolls enorm wichtig und er vertrat sie mit Eifer bis zu seinem frühen Tod.