

getrieben. Dies war die erste leistungsfähige Reibungslokomotive. Wegen des starken Geräusches des auspuffenden Dampfes nannte man sie „Puffing Billy“ (Abb. 1). Durch Einlassen des Auspuffdampfes in einen Schalldämpfer wurde der Lärm später vermindert. Die Maschine konnte 10 beladene Kohlenwagen mit 8 km/st Geschwindigkeit befördern. Die Heizfläche betrug 7,0, die Rostfläche 0,5 qm. Sie stand bis zum Jahre 1862 im Dienst.

In Berlin stellte 1816 die Königl. Gießerei eine Dampflokomotive für die Kohlengruben in Gleiwitz nach Blankinshop's Muster her. Doch konnte sie bei ihrer Ankunft auf der Zeche nicht verwendet werden, weil die Spurweite nicht paßte.

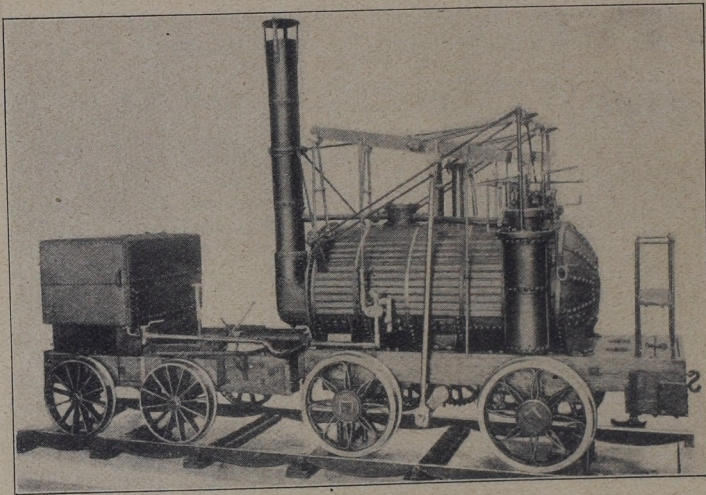


Abb. 1. Lokomotive „Puffing Billy“.

Während alle vorgenannten Lokomotiven nur zum Lastentransport in Bergwerken dienten, wurde die erste öffentliche Eisenbahn für Personenbetrieb im Jahre 1825 in England errichtet. Bei der hierfür von Stephenson gebauten Lokomotive „Locomotion“ waren die Räder zum ersten Male durch Kuppelstangen miteinander verbunden. 1826 bis 1830 wurde zwischen Liverpool und Manchester durch George Stephenson eine Bahn erbaut. Zum Befahren dieser Bahnstrecke wurde für die beste Lokomotive ein Preis von 500 £ ausgesetzt. Die Bedingungen waren: die Lokomotive sollte imstande sein, bei 8 t Eigengewicht einen Wagenzug von 20 t mit einer Geschwindigkeit von 10 englischen Meilen (18 km) stündlich bei einem Höchstdampfdruck von 50 Pfund/Quadratzoll (3,5 at) zu befördern. Die Lokomotive mußte auf Federn und 6 Rädern ruhen. Bei einem Eigengewicht von 4,5 t und weniger brauchte die Maschine nur 4 Räder zu haben. Vier Lokomotiven bewarben sich um den Preis,