

wobei „The Rocket“ (die Rakete) in Abb. 2 von G. Stephenson den Preis durch ihre Leistungsfähigkeit errang, die die gestellten Bedingungen beträchtlich übertraf. Seine Lokomotive erreichte eine für damalige Zeit hohe Geschwindigkeit von 29 englischen Meilen (52 km) stündlich. Hauptsächlich der Kesselanlage verdankte „The Rocket“ ihren Erfolg. Der Kessel und die Triebmaschine, die anfangs durch zwei schräg liegende Zylinder die Triebräder unmittelbar bewegte, wurden vorbildlich für alle später und bis auf die heutige Zeit gebauten Lokomotiven.

Nach dem Siege der „Rocket“ nahm der Lokomotivbau unter Führung von Robert Stephenson, dem Sohne von George Stephenson, einen raschen Aufschwung. Insbesondere war es die

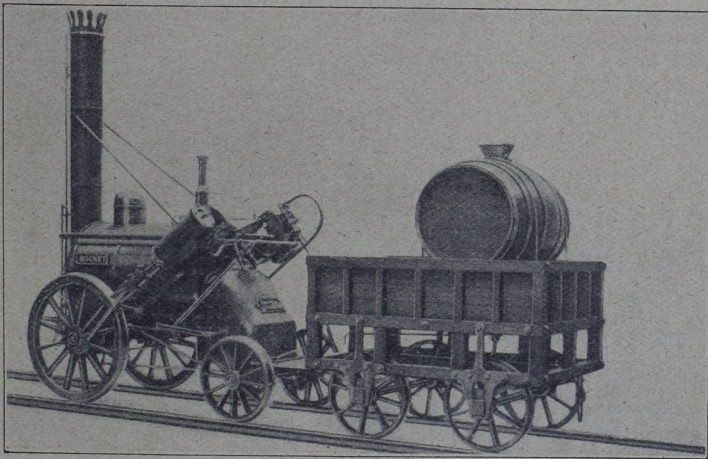


Abb. 2. Lokomotive „The Rocket“.

Steuerung der Maschine zum Vor- und Rückwärtsfahren, die nunmehr wesentlich verbessert wurde. Im Jahre 1833 war man nach unendlichen Mühen und zahllosen Mißerfolgen so weit gekommen, ein den Anforderungen entsprechendes Modell zu schaffen in der sogenannten „Patentlokomotive“. Nach ihrem Vorbilde haben Stephenson und nach ihm die meisten damaligen Lokomotivfabriken in England, Frankreich, Deutschland und Belgien bis zum Jahre 1840 Lokomotiven für alle Zwecke gebaut. Hierbei wurde zwar streng an der Gesamtanordnung, wie sie Stephenson gegeben hatte, festgehalten, dabei aber unentwegt an der Weiterentwicklung der Einzelteile, namentlich der Steuerung, weitergearbeitet.

Die Lokomotivbauer aller damaligen Industrieländer machten aus der Lokomotive nach und nach eine brauchbare Zugmaschine. Angeregt durch die Ausfuhr der englischen Lokomotiven nach Amerika, Belgien, Frankreich und Deutschland, entstanden in diesen Ländern