

Lokomotivbauanstalten. Anfänglich wurden hier die englischen Modelle getreu nachgebaut, bald darauf jedoch den Verkehrs- und Werkstättenverhältnissen der einzelnen Länder entsprechende verwendet, so daß schon in den 40er Jahren der Lokomotivbau in den einzelnen Industrieländern nationale Eigentümlichkeiten zeigte.

Am 7. Dezember 1835 wurde die erste deutsche Eisenbahn zwischen Fürth und Nürnberg eröffnet. Zwei Jahre, nachdem auf dieser Bahn die von Stephenson erbaute Lokomotive „Der Adler“ (Abb. 3), eine vorbildliche Vertreterin der alten Stephenson'schen Normalbauart in Betrieb genommen war, konnte von der Maschinenbaugesellschaft Übigau bei Dresden die erste in Deutschland gebaute Lokomotive, die „Saxonia“ für die 1837 eröffnete Leipzig-Dresdener Eisenbahn in Dienst gestellt werden. Ebenfalls aus dem Jahre 1837 stammt die besonders in Deutschland bekannte Bauart „Sharp“, wie

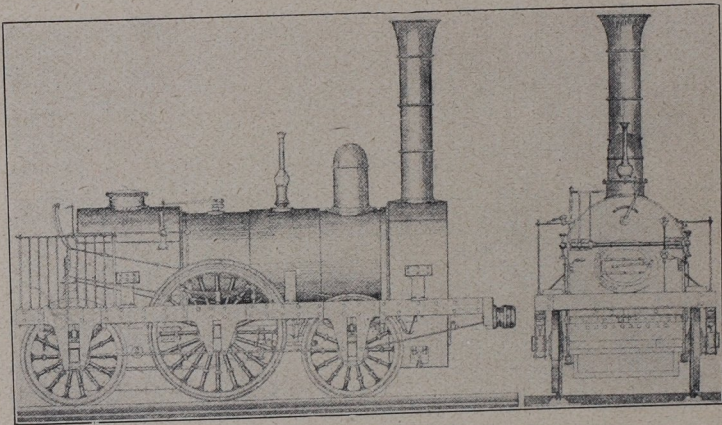


Abb. 3. Lokomotive „Der Adler“.

sie z. B. für die damals breitspurige badische Staatsbahn (Spurweite 1600 mm) 1840 bis 1845 von Sharp, dann aber auch von J. J. Meyer in Mühlhausen und von Kessler in Karlsruhe geliefert wurde.

Im Jahre 1841 baute Borsig die erste Lokomotive nach amerikanischem Vorbild für die Berlin-Anhalter Bahn. Zu Grunde gelegt wurde von ihm das Modell der Firma Norris, Philadelphia, das er jedoch nicht einfach nachbaute, sondern mit verschiedenen Verbesserungen versah. An Hand dieser Erfahrungen entstand für die Berlin-Anhalter Bahn die von Borsig gebaute Lokomotive „Beuth“ (Abb. 4). Noch 1841 folgte Maffei in München mit seiner Lokomotive „Der Münchener“ für die München-Augsburger Bahn.

Anfangs benutzte man dieselben Lokomotiven zur Beförderung von Personen- und Güterzügen. Im Jahre 1850 wurde in Österreich ein Preis von 20 000 Dukaten auf die beste Lokomotive ausgesetzt, die imstande war, eine Zuglast von 125 t über den Semmering mit Steigungen von 1:40 und sehr starken Krümmungen zu befördern. Den