

1808 zuerst von Sir Cooke zu Birtley-Fell in Durham ausgeführt wurde, die Ingenieure ablenkte, und während endlich der Genius der Industrie und des Verkehrs ringsum leuchtete und der Menschheit wohlwollend zuwinkte — da war in dem einfachen Maschinenwärter Georg Stephenson (geboren 1781, † 1848) zu Killingworth der grosse, in seinen Folgen die ganze Menschheit culturell umgestaltende Gedanke eingezogen, sich ebenfalls der Herstellung einer brauchbaren Locomotive zu widmen. Und Lord Ravensworth, einer jener englischen, echten Aristokraten, welche der Menschheit durch die Förderung der Wissenschaft und der Industrie so enorme Dienste erwiesen haben, setzte Stephenson in die materielle Lage, seine Pläne zu verfolgen. Dieser schuf — angeregt durch die Beobachtung der Blakett'schen Maschinen, welche täglich vor seinem Elternhause zu Wylam vorbeihumpelten, dann angeregt durch die Studien an der Trevithick'schen und Blenkinsop'schen Maschine, welche letztere er 1813 zwischen Kenton und Coxlodge zum erstenmale gesehen hatte — mit Zuhilfenahme des Blasrohres diejenige erste Locomotive, welche vollen Anspruch auf Weiterbau in der neuen Erfahrungswissenschaft hatte; er taufte sie in Verehrung für seinen Gönner „My Lord“ und fuhr mit ihr zum erstenmale am 25. Juli 1814 auf dem Killingworther Werksgeleise.

Diese Maschine, bei welcher die Kolbenbewegung auf die Laufräder noch durch Zahnräder vermittelt wurde und welche auf 1 : 456 im Ganzen acht Kohlenwagen von 600 Centner Gewicht zog, litt enorm unter den, durch das wackelige Geleise erzeugten Stössen, und nahm Stephenson 1815 mit Dood ein Patent, nach welchem die Zahnräder wegfielen und die schon 1778 von Watt erfundene Bleuelstange direct auf die Laufräder wirkte. 1819 fuhren auf der Killingworther Strecke schon fünf Stephenson'sche Maschinen, vom Volke genannt die „Iron Horses“, welche indess auf dem holperigen Geleise in Wahrheit wie die Pferde trabten und das Geleise ebenso zerstiessen, wie sich selbst schädigten.

Aehnlich war es mit den für die am 18. November 1822 dem Maschinenverkehre eröffnete Kohlenbahn zwischen der Hettongrube und dem Wearflusse dienenden drei Maschinen der Fall, welche (nach C. Oeynhausen und H. v. Dechen) bald wieder abgeschafft