

Der Dampf war zischend in die Luft entwichen, zum Schrecken für Pferde und für Vieh jeder Art. Ein in der Nähe wohnender Gutsbesitzer drohte sogar schon den Grubenpächtern mit dem Gerichte, wenn dem Unfug nicht bald ein Ende gemacht würde. Stephenson's Scharfblick hatte aber bereits erkannt, daß der Dampf mit viel größerer Schnelligkeit aus der Austrittsröhre strömte als der Rauch aus dem Schornsteine der Maschine. Das brachte ihn auf den Gedanken, den Dampf, nachdem derselbe in dem Cylinder seinen Dienst gethan, durch eine Röhre in den Schornstein entweichen zu lassen, so daß sich seine Geschwindigkeit dem Rauche oder dem aufsteigenden Luftstrome im Schornsteine mittheilte, wodurch der Zug vermehrt und somit der Verbrennungsvorgang im Feuerkasten beschleunigt wurde.

Kaum war der Versuch gemacht, als auch die Kraft der Maschine verdoppelt war. Durch das Gebläse wurde die Verbrennung der Kohlen lebhafter, und der Dampfkessel konnte mehr Dampf erzeugen. So machte sich denn Stephenson an den Bau einer zweiten Lokomotive, bei welcher er so viele Verbesserungen anbrachte, daß sie die Grundform für alle später gebauten darstellte.

Mehr und mehr brach sich das „eiserne Pferd“, wie das Volk die Lokomotive nannte, Bahn. Verschiedne Eisenbahnen wurden gebaut, und die Stephenson'sche Fabrik wurde die Hochschule für die Lokomotivarbeiter des ganzen Königreichs. Die berühmtesten Maschinenbauer Europas und Amerikas holten sich Kenntnisse von Georg Stephenson.

4. Von höchster Wichtigkeit wurde aber der Bau der Bahn von Liverpool nach Manchester. Durchstiche, Brücken, Tunnels, Dämme, alles ward unter Stephenson's Leitung ausgeführt. Im Jahre 1829 ward die ganze Bahn vollendet, und die Baugesellschaft hatte bereits einen Preis auf die beste Lokomotive ausgeschrieben. Im Oktober wurden die verschiednen Maschinen, die sich zum Wettkampfe eingefunden hatten, probiert, und die von Robert Stephenson in der Werkstatt der Stephenson'schen Fabrik erbaute „Rakete“ gewann den Preis. Durch eine eigentümliche Einrichtung des Kessels, in welchem fünfundzwanzig kupferne Röhren von drei Zoll Weite die Dampferzeugung sehr beschleunigten, ward auch die Achsendrehung der Räder ungemein gefördert.

Am 25. September 1830 wurde die Bahn eröffnet; es war ein Volksfest. Der Herzog von Wellington, damals erster Minister, und viele andre durch Rang und Stellung ausgezeichnete Personen