

sowie

„Eine neue, in Stahlfedern hängende, mit vier Pferden bespannte und mit zwei Postillons besetzte Postkutsche geht Montags, Mittwochs und Freitags, um 7 Uhr Morgens, sowohl vom „Gasthof zum Windhund“ auf dem Marktplatz zu Bath, als vom „Gasthof zum Georg“ in Drury-Lane zu London ab, und langt an den folgenden Tagen um 4 Uhr Abends in den genannten Gasthöfen an. Zu Andover wird sowohl auf dem Hin- als Herwege übernachtet.“

Wie der Name der oben erwähnten „America“ bereits erkennen ließ, hat schon in den Frühlingstagen der Eisenbahn ein „Export“ von Lokomotiven in die „Neue Welt“ stattgefunden. Außer der „America“ aus Stephenson's Lokomotivfabrik zu Newcastle-on-Tyne hatte Horatio Allan, dem die Delaware-Hudson-Kanalgesellschaft 1828 zum Ankauf von Lokomotiven nach England sandte, damals auch drei weitere Lokomotiven, darunter auch den aus der Fabrik von Foster, Rastrick & Co. zu Stourbridge stammenden und danach genannten „Stourbridge Lion“, eine Schwestermaschine der „Puffing Billy“, erworben. Aber von diesen vier ersten „Einwanderern“ sei hier nicht die Rede. Des Künstlers Bilder führen uns vielmehr die ersten, in Amerika selbst geborenen Lokomotiven vor, so „The best friend of Charleston“ (Bild 8) und „The de Witt Clinton“ (Bild 9). Während die erstere, um 1830 von E. Miller erbaute Maschine nicht lange ihrem stolzen Namen Ehre bereitere, sondern bald nach ihrer unter Kanonendonner und dem Wehen des Sternenbanners begonnenen Erstlingsfahrt schon 1831 dem Schicksal der ersten Kessel-explosion in Amerika zum Opfer fiel, konnte die „De Witt Clinton“, die 1831 den ersten Eisenbahnzug im Staate New York fuhr und zwischen Albany und Schenectady auf der Mohawk & Hudson Railroad verkehrte, nach ihrer pietätvollen Aufbewahrung als „the original unit of the New York Central System“ in der Vorhalle der Grand Central Station noch einmal unter eigenem Dampf „die eisernen Bretter, die die Welt bedeuten“, betreten. „The De Witt Clinton runs once more!“, so sprang diese Neuigkeit wie ein Lauffeuer durch die Straßen von New York und lockte eine große Zuschauermenge zum Riverside Drive, wo die Veteranin zwischen der 96sten und 116sten Straße nebst Tender und drei Wagen mit 12 km Geschwindigkeit „Luft schnappen ging“. Den ungeheuren Raumverhältnissen ihres Geburtslandes entsprechend, wurde sie darauf samt Zug auf einen Drehgestell-Plattformwagen geladen, um als „Service Progress Special“, von einer modernen Güterzuglokomotive Nr. 8000 der Mikado-Gattung und der am 10. Mai 1893 bei Beförderung des „Empire Staate Express“ den Rekord von 169 km Geschwindigkeit erzielenden Engine Nr. 999 gezogen, mit noch drei weiteren, als Museum aus-