

DINGLERS POLYTECHNISCHES JOURNAL.

Herausgeber: Geheimer Regierungsrat Professor M. Rudeloff, Groß-Lichterfelde-West.

Jährlich 52 Hefte in Quart. Abonnementspreis vierteljährlich 6 M., direkt franko unter Kreuzband für Deutschland und Oesterreich-Ungarn 6 M. 65 Pf., für das Ausland 7 M. 30 Pf. Redaktionelle Sendungen sind zu richten an Geh. Reg.-Rat Prof. M. Rudeloff, Groß-Lichterfelde-West, Fontanestraße, die Expedition betreffende Schreiben an Richard Dietze, Verlagsbuchhandlung (Dr. R. Dietze), Berlin W. 66, Mauerstraße 15.

92. Jahrg., Bd. 326.

Berlin, 7. Januar 1911.

Heft 1.

Das Eisenbahnwesen auf der Weltausstellung in Brüssel 1910.

Von Ingenieur A. Bucher, Tegel bei Berlin.

Auf der vorigjährigen Weltausstellung in Brüssel, die im Gegensatz zu früheren Ausstellungen eine vorzügliche Ordnung in der Verteilung der einzelnen Fachgruppen aufwies, war das Eisenbahnwesen in drei Hallen untergebracht. Die in der Solbosch-Ebene im Südosten der Stadt gelegene Hauptausstellung enthielt die Internationale Eisenbahnhalle (Fig. 1) und getrennt davon im östlichen Winkel des Ausstellungsgeländes die deutsche Eisenbahnhalle. In einer dritten kleineren Halle bei dem 15 km entfernt liegenden Dorfe Tervueren, das mit der Stadt durch eine normalspurige Elektrische verbunden ist, die den Besucher an schönen Landschaftsbildern vorbei durch einen prächtigen Wald selten hochstämmiger Buchen führte, waren die Betriebsmittel für die Kolonialbahnen im Congo ausgestellt.

Die deutsche Eisenbahnhalle war sehr gut zugänglich und daher — auch seitens des Laienpublikums — zahlreich besucht, die Internationale Eisenbahnhalle dagegen war infolge ihrer durch die nahe Eisenbahnstation Etterbeck gegebenen tiefen Lage hinter anderen Ausstellungsgebäuden etwas versteckt. Die geschickt gewählte Einrichtung der französischen Aussteller, die von ihren Eisenbahnzügen durcheilten Landschaften durch einen vorzüglichen Kinematographen kostenfrei dem Publikum vor Augen zu führen, erfüllt daher ihren Zweck doppelt, einerseits dienten diese Vorführungen als wirkungsvolle Reklame für die Reise, andererseits machten sie die Besucher der Ausstellung auf die Eisenbahnhalle aufmerksam.

Die Zufuhr der Fahrzeuge erfolgte nach dem Ausstellungsplan Fig. 1 von der bereits erwähnten Station Etterbeck nach der Internationalen Eisenbahnhalle und durch diese hindurch nach der deutschen Halle über eine davorliegende, von der belgischen Staatsbahn gelieferte Drehscheibe S älterer Bauart von 18 m ϕ . Die Aufstellung der deutschen Betriebsmittel war schon Anfang Mai beendet, nur die Beschotterung und das Legen

der Läufersteppiche in den Gängen erfolgte später; die Internationale Eisenbahnhalle wurde erst gegen Ende Juni vollkommen fertig, kaum einige Wochen vor dem verheerenden Brande am 14.—15. August, bei dem glücklicherweise das gesamte Eisenbahnmaterial verschont blieb.

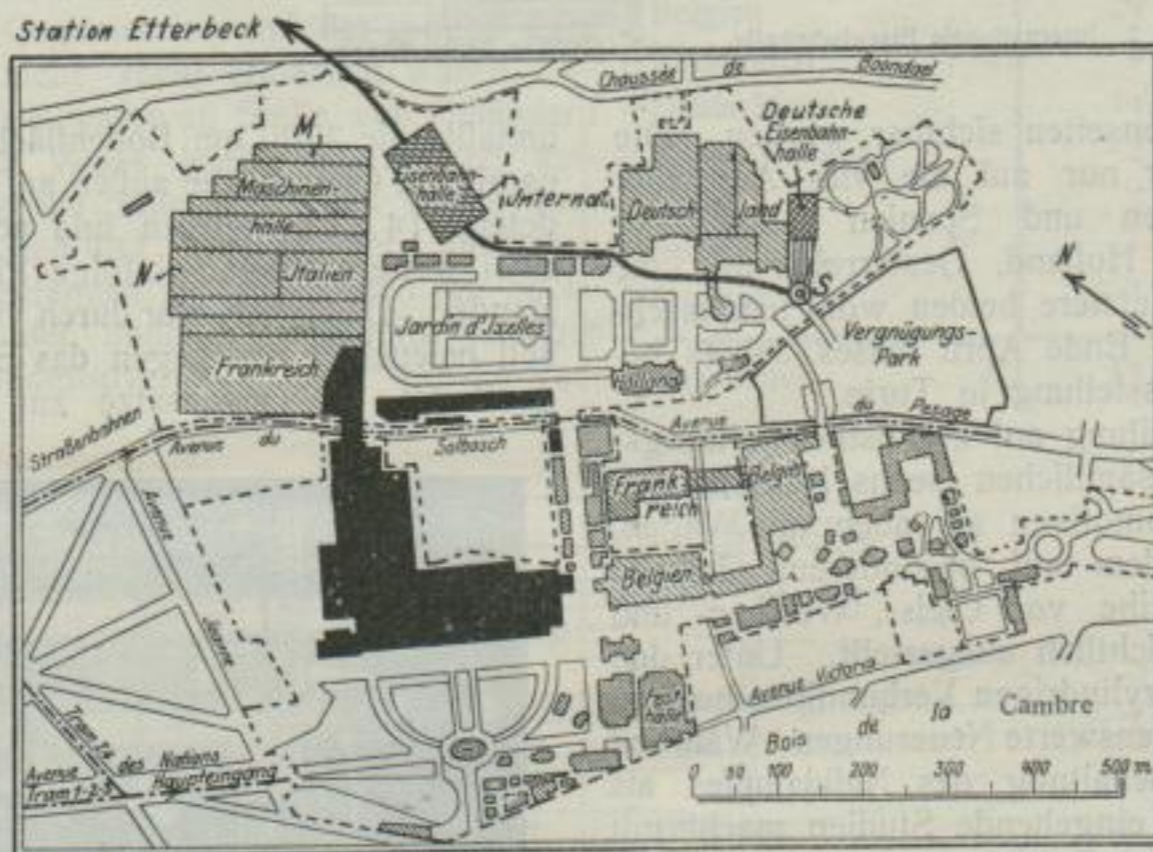
Die Internationale Halle, Fig. 2, erbaut von der *Société anonyme des Ateliers Metallurgiques*, Brüssel, umfaßte bei einer Länge von 140 m und einer Breite von 70 m, ausschließlich der Nebenabteilungen, eine Boden-

fläche von 9800 qm und war vollständig ausgenutzt. Sie enthielt auf 13 parallelen Gleisen 39 Lokomotiven und 57 Wagen, zusammen also 96 Fahrzeuge, sowie eine große Anzahl von Ausrüstungsgegenständen, wie Bremsen,

Heizungseinrichtungen, Kupplungen, Radsätze, Tragfedern usw. Die Halle hatte im Mittelschiff 19 m Höhe, in den beiden Seitenschiffen je 15 m Höhe, sie war durch Lichtdächer hell beleuchtet und gegen das Eindringen von Feuchtigkeit gut geschützt. Der Schwellenzwischenraum in den Gleisen war beschottert,

die Gänge waren durchweg mit Brettern belegt, so daß durch Zugluft kein Staub aufgewirbelt werden konnte.

Ein breiter Mittelgang mit zugedektem Gleise für die Durchfahrt der deutschen Fahrzeuge und zum Kohlentransport teilt die Halle in zwei Längshälften, ebenso zog sich ein breiter Mittelgang, Fig. 3, quer durch die Halle. Wenn dieselbe von außen einen etwas nüchternen Eindruck machte, so bot das Innere mit all' den bunten Fahnen, Wimpeln und Aufschriften für den Beschauer einen um so festlicheren Anblick, als auch namentlich die belgischen Lokomotiven in den Lackierwerkstätten ihrer Aussteller ein selbstverständlich nur für die Ausstellung bestimmtes, besonders sorgfältiges Sonntagsgewand erhalten hatten, das zwar dem Eisenbahnen-Fachmann wenig imponiert, das aber doch ein sehr beredtes Zeugnis abgibt über den Fleiß und den Eifer, mit dem selbst die kleineren belgischen Fabriken ihre Erzeugnisse zur Weltausstellung schicken. Zum Schutze gegen das



■ Brandstelle — M Internationale Maschinenhalle — N Industriehalle

Fig. 1.