

Betasten und Besteigen der einzelnen Fahrzeuge fehlte nur ein Geländer oder dergleichen; das Bedienungspersonal hatte deshalb die blanken Säulen und die Triebwerksteile fast durchweg übermäßig stark eingefettet, was natürlich auf einer Ausstellung durchaus unstatthaft ist.

Die Aufstellung der einzelnen Betriebsmittel dieser Halle war länderweise geordnet, und zwar so, daß alle Lokomotiven mit ihrer Vorderseite bzw. mit dem Schornstein dem mittleren Quergange (Fig. 3) zu gerichtet waren, wodurch bei den Typen in mehrfacher Ausführung von den

nur eine Kranlokomotive zur Schau; außerdem bemerkte man dort auch ein Führerhaus mit Apparaten zur selbsttätigen Signalgabe auf der Strecke, ausgestellt von der *Great Western Railway*, die solche Apparate schon seit einigen Jahren in regulärem Betriebe hat. — In jener Halle befand sich auf dem Stand der *Société anonyme de la Biesme* aus Bouffioulx noch eine normalspurige zweiachsige Tenderlokomotive von 18 t Dienstgewicht.

Die deutsche Eisenbahnhalle, Fig. 4 u. 5, entworfen von Ingenieur *H. Kügler* in München und ausgeführt von

der Firma *Steinbeis und Consorten* in Rosenheim, Oberbayern,

XIII senheim, Oberbayern,

XII ließ schon durch die

XI äußeren Formen auf

X ihren Inhalt schließen,

IX denn man hatte unwill-

VIII kürlich das Gefühl,

VII daß man hier einen

VI großen modernen

V Kopfbahnhof vor sich

IV hatte. Die ganze Halle

III war in eigenartiger

II Holzkonstruktion,

I nach System *Hetzer*,

in I-Formen durch-

gebildet, ohne Mittel-

säulen mit 43 m

Spannweite und 15 m

Höhe. Bei einer

Länge von 63,4 m

umfaßte sie 2700 qm

Bodenfläche und enthielt auf sieben

parallelen Gleisen, die außen auf die Drehscheibe zu mün-

deten, 14 Lokomotiven und acht Wagen, währenddem

zwei weitere Wagen infolge Platzmangels vor der Halle

standen. Das Innere war durch vier querliegende Oberlichte

hell beleuchtet und gegen das Eindringen von Regen gut

geschützt. Im Gegensatz zur Internationalen Halle war

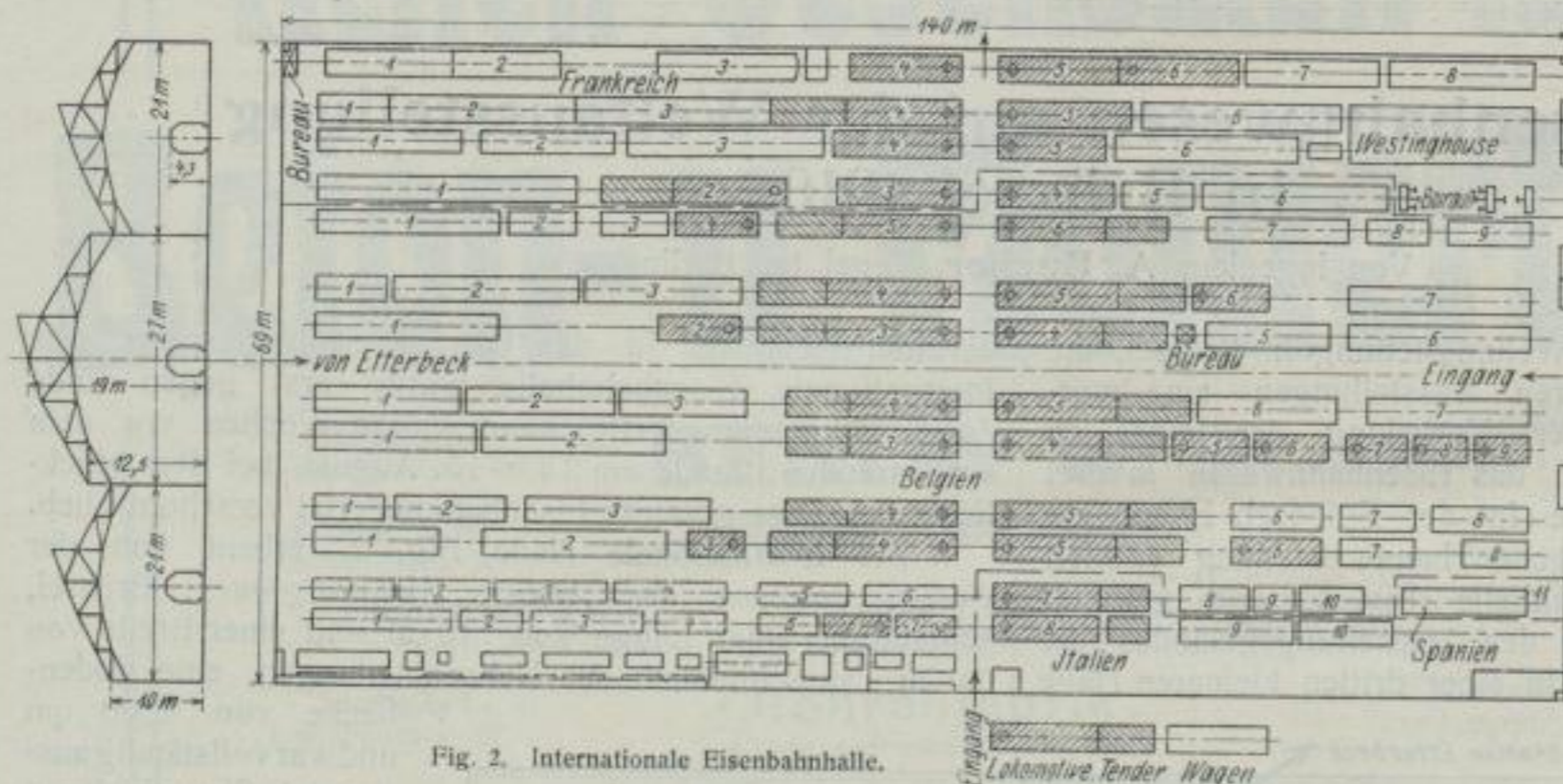


Fig. 2. Internationale Eisenbahnhalle.

Gängen aus beide Maschinenseiten sichtbar wurden. Die Internationalität blieb leider nur auf die vier Aussteller Frankreich, Belgien, Italien und Spanien beschränkt, Rußland, das benachbarte Holland, Oesterreich und die Schweiz fehlten gänzlich, letztere beiden wohl hauptsächlich mit Rücksicht auf die Ende April dieses Jahres beginnende Internationale Ausstellung in Turin.

Die französische Abteilung auf der östlichen Längsseite der Halle war von sämtlichen sechs Hauptbahnen beschickt, sowohl mit Lokomotiven als auch mit Wagen, die Nordbahn hatte außerdem auf besonderem Gelände hinter der Halle eine Reihe von Gleis-, Weichen- und Signalanlagen sehr übersichtlich ausgestellt. Unter den wie immer durchwegs vierzylindrigen Verbundlokomotiven erblickte man einige bemerkenswerte Neuerungen. Während die Nordbahn unter Beibehaltung des Naßdampfes als Arbeitsträger gegenwärtig eingehende Studien macht mit Wasserrohrkesseln und 18 at Betriebsdruck, sind die drei kleineren Bahngesellschaften, dem bahnbrechenden Vorgehen der Preußischen Staatsbahnen und vielen anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen folgend, zur Einführung des Heißdampfes in ihrem Lokomotivbetriebe übergegangen, zwei davon, die Orleans- und die Midi-bahn mit *Schmidt*-Langkesselüberhitzer, die Ostbahn mit Stufenüberhitzer eigener Bauart. Die Staatsbahn dagegen und die Paris—Lyon—Mittelmeerbahn hatten zwei neue Typen von Naßdampflokomotiven ausgestellt.

Belgien brachte neben einer großen Anzahl von Wagen fünf Lokomotivtypen der Staatsbahn zur Ausstellung, alle mit Heißdampfkesseln *Schmidt*cher Bauart; außer drei bekannten Typen, von denen die Vierlingslokomotive (Type 9) von verschiedenen Firmen sechsmal ausgestellt war, erschienen zwei neue Bauarten schwerer Lokomotiven, (Type 10) von drei Fabriken und Type 36 mit 104 t Dienstgewicht von vier Fabriken.

Italien hatte zwei Lokomotiven der Staatsbahn ausgestellt, sowie zwei Triebwagen; Spanien nur einen Wagen. England, das in einigen anderen Gruppen so reichhaltig ausgestellt hatte, stellte in der Allgemeinen Maschinenhalle

nur eine Kranlokomotive zur Schau; außerdem bemerkte man dort auch ein Führerhaus mit Apparaten zur selbsttätigen Signalgabe auf der Strecke, ausgestellt von der *Great Western Railway*, die solche Apparate schon seit einigen Jahren in regulärem Betriebe hat. — In jener Halle befand sich auf dem Stand der *Société anonyme de la Biesme* aus Bouffioulx noch eine normalspurige zweiachsige Tenderlokomotive von 18 t Dienstgewicht.

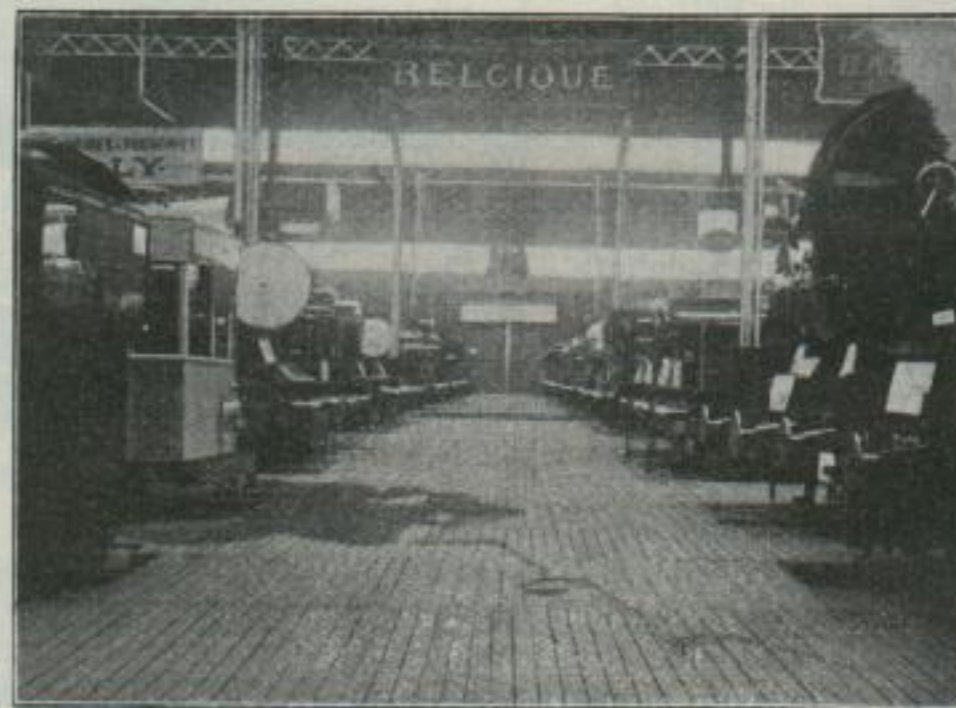


Fig. 3.

sie auf die ganze Breite offen gelassen, nur abends wurden die schweren Gardinen zugezogen; die Gleise hatten Beschotterung erhalten, währenddem die Seiten- und Zwischengänge mit graugrünen Läufer Teppichen belegt waren, was der Halle einen unverkennbar vornehmen und durch das Weglassen jeder Art von bunten Verzierungen einen ernsten, fast feierlichen Charakter verlieh. — Das Gleis für den Kohlentransport nach dem Kesselhause war offenbar nicht gerade günstig gelegt, denn bei jedem Kohlennehmen mußte die vornstehende dänische Schnellzugslokomotive von *Schwartzkopff* auf recht umständliche Weise herausgenommen werden, wo sie dann tagelang