

im Freien jeder Witterung ausgesetzt war; zum Schutz wurde sie alsdann mit Planken zugedeckt, was natürlich das Aussehen dieser sonst schönen Lokomotive nicht gerade verbesserte! Das Schienenmaterial wies mehrfache Beschädigungen auf, namentlich bei der Kreuzung des ersten Gleises mit dem Kohlentransportgleis waren große Stücke des Schienenkopfes herausgebrochen; auch waren die Schienenstoßlaschen recht mangelhaft verschraubt,



Fig. 4.

gleichsam als ob es an Schrauben fehlte; Mängel, die bei der mustergültigen Organisation und der großen Zahl der Aufsichtsbeamten nicht recht erklärlich waren. — Längs der einzelnen Gleise waren an Stelle von Geländern in recht geschmackvoller Weise leichte Holzsäulen aufgestellt, die durch graugrüne Seile verbunden waren, zum Schutze gegen das Betasten und Besteigen der Fahrzeuge. Auf der ein Längsseite befanden sich die Wagen mit hochliegenden Steigen, auf der anderen Längsseite bis über die Mitte hinaus die Lokomotiven, und zwar war die Ver-

Neuerungen. Der deutsche Export-Lokomotivbau, der von Jahr zu Jahr an Umfang und Bedeutung zunimmt, war nur mit zwei Lokomotiven vertreten, doch hätten weitere Maschinen nur durch entsprechende Verlängerung der Halle untergebracht werden können.

Die dritte Halle, Fig. 6, in Tervueren war ausschließlich für die Kolonialausstellung bestimmt und enthielt nur zwei Naßdampflokomotiven, von denen die kleinere Mitte September zum Versand kam, und sieben Wagen für die Schmalspurbahnen im Congo.

Es ergibt sich daher folgende Uebersicht:

Halle	Lokomotiven	Wagen	Zusammen
Internationale	39	57	96
Deutsche	14	10	24
Tervueren	2	7	9
Allgemeine	2	—	2
Im Ganzen	57	74	131

Diese Fahrzeuge verteilen sich folgendermaßen auf die einzelnen Länder:

Eigentümer	Lokomotiven	Wagen	Zusammen
Belgien	29	39	68
Frankreich	9	15	24
Deutschland	14	10	24
Congo-Kolonien	2	7	9
Italien	2	2	4
Spanien	—	1	1
England	1	—	1
Zusammen	57	74	131

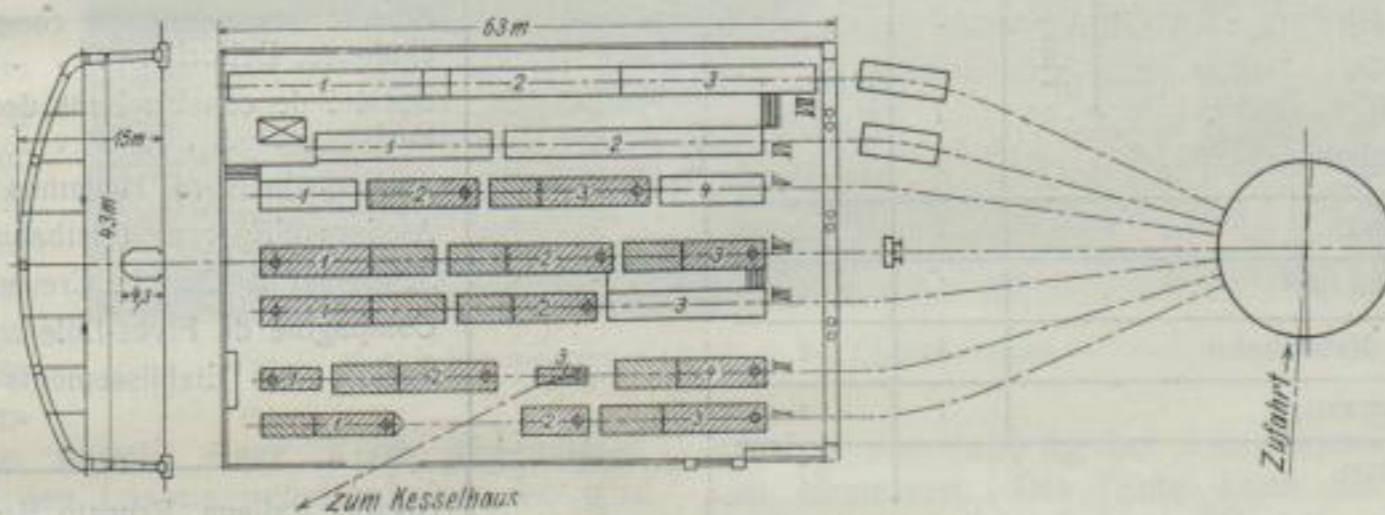


Fig. 5. Deutsche Eisenbahnhalle.

teilung der letzteren nach Bahnverwaltungen geordnet, wodurch die Maschinen ein und derselben Firma ungünstig auseinanderstehen kamen.

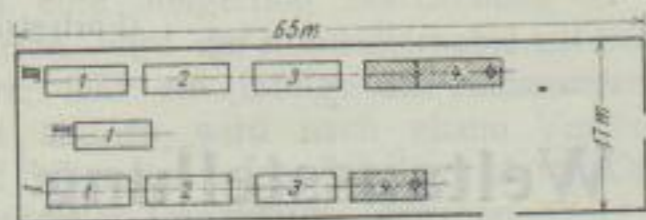


Fig. 6. Kolonialhalle in Tervueren.

Bei den Lokomotiven war natürlich die Heißdampflokomotive mit Schmidt-Rauchröhrenüberhitzer am meisten vertreten, allein die preußischen bzw. preußisch-hessischen Staatsbahnen wiesen fünf verschiedene Typen mit Heißdampf auf, worunter einige mit sehr beachtenswerten

Zur Beschreibung des gesamten Rollmaterials sei nun eine durchgehende Trennung der Lokomotiven von den Wagen vorgenommen. Vorher aber möge noch ein anderer Punkt besonders erwähnt werden. Das zu einer ausführlichen Berichterstattung notwendige Material an Zeichnungen und Broschüren wurde in lobenswertem Gegensatz zu früheren Ausstellungen auf schriftliches Gesuch hin weitaus von den meisten Ausstellern bereitwillig zur Verfügung gestellt, nur einige wenige Firmen, worunter eigentümlicherweise auch eine preußische Lokomotivfabrik, machten davon eine unrühmliche Ausnahme. Sowohl die belgische Staatsbahn als auch namentlich die französischen Bahnen, ebenso die Mehrzahl der deutschen und belgischen sowie die italienischen Aussteller haben zum Teil sehr schöne, ausführliche Erläuterungsberichte anfertigen lassen, und ihnen allen sei für ihre bereitwilligen Bemühungen hiermit bestens gedankt.