

Ganze in der besten Weise, und gegen 130 Aussteller geben uns ein vollständiges Bild, wie sich das Alte entwickelt und was an Neuem geschaffen worden ist.

Wenn die Nähmaschine im Jahr 1851 die Ausstellung charakterisirte, so thut es dießmal der Dampfflug; damit kommen wir mit einem Male auf den nervus rerum aller mechanischen Thätigkeit, auf die

M o t o r e n.

Ein Blick in den schmucken Hauptgang des östlichen Annexes, wo sich Gallerie an Gallerie in der buntesten Mischung von Styl und Geschmack reiht, genügt, um uns den Standpunkt der Zeit klar zu machen. Die niedlichen Pferdegöpel von Richmond und Chandler, Garret's kräftige Apparate für 4 und 6 Pferde, oder Ransomes' und Sims' Pferde=Dreschmaschinen verschwinden vor der Reihe von Raminen, welche die Gänge begrenzen und beweisen, wie energisch die Dampf=Pferdekraft das Pferd auf seinem eigensten Gebiete angreift und zu verdrängen droht.

Die ersten Dampfmaschinen, welche für Agriculturzwecke verwendet wurden, waren kleine, stationäre, meist horizontale Maschinen, welche in Schuppen an Stelle der Pferdegöpel aufgestellt, Futterschneider, Dreschmaschinen oder Kornmühlen in Bewegung setzten. Das Bedürfniß, diese Maschinen mit ihren mannichfaltigen Berrichtungen an verschiedenen Orten zu gebrauchen, lag zu nahe, um nicht fast gleichzeitig die ersten Locomobilen ins Leben zu rufen. Mehrere englische Fabriken — Garret, Ransomes und Sims, Hornsby &c. — streiten sich um die Ehre, in der Mitte der vierziger Jahre das erste Gut mit der ersten Locomobile versehen zu haben. Auf der Ausstellung im Jahre 1851 waren jedoch schon 10 Firmen mit dem neuen Motor vertreten, und schon bedeutende Fortschritte in seiner Entwicklung gemacht, indem der Kohlenverbrauch, welcher per Stunde und Pferdekraft bei den ersten Exemplaren 28 Pfd. betrug, bei den Versuchen im J. 1851 auf durchschnittlich 10 — 12 Pfd. herabgesunken war. Doch sprachen sich selbst die Preisrichter mit unverkennbarer Verwunderung über „die kleinen Maschinchen“ aus, welche, obwohl von zwergartiger Gestalt im Vergleich mit Locomotiven, doch dieselbe Compactheit der Form und die gleiche Fähigkeit haben zu arbeiten; und wenige ahnten, welch tiefgreifenden Einfluß die neue Erscheinung gewinnen sollte.

Jetzt stehen neben den stationären landwirthschaftlichen Maschinen Locomobilen von 1½ bis 20 Pferdekraften, — ferner die stattlichen selbstbeweglichen Locomobilen mit ihren breiten Rädern — und die wichtigen Straßenlocomotiven von 40 und mehr Pferdekraften, und so ist