

man auf einem interessanten Umwege nach Jahrzehnten bei dem Problem wieder angelangt, das mit der ersten Idee der Dampfkraft zusammenhängt — nämlich dieselbe auf der gewöhnlichen Landstraße gebrauchen zu können — und hat es endlich gelöst.

Großbritannien, Frankreich, Belgien und Deutschland haben ihr Contingent gestellt. Hierbei ist England und Schottland durch 18 Aussteller vertreten; Frankreich schickt 6, Belgien 2 und Deutschland 1 Exemplar. Wir dürfen selbstverständlich nach diesen Ziffern nicht das Verhältniß des Locomobilenbaues in den betreffenden Ländern beurtheilen. Selbst bei einer Nationalausstellung wird das ausstellende Land, durch die localen Verhältnisse begünstigt, stets ein entschiedenes Uebergewicht behaupten. Andererseits ist der Grund, den wir so häufig, und besonders von unseren Landsleuten für das Nichtbesuchen der hiesigen Ausstellung zu hören bekommen, in seinen Folgen verderblich genug; „daß wir nach England doch keine Bestellungen bekommen“, ist ohne Zweifel eine sehr richtige Vermuthung; es handelt sich aber bei einer Nationalausstellung für uns keineswegs um Bestellungen nach England, sondern nach Rußland, nach Italien, nach Ungarn, nach Polen, und leider vor Allem darum, unsere eigenen Landsleute abzuhalten, ihren Bedarf in England zu befriedigen. Locomobilen sind einer der bedeutendsten Handelsartikel im Gebiete des Maschinenbaues; Clayton und Shuttleworth stellten von ihren Locomobilen Nr. 4703 aus, Tuxford Nr. 1084, Ransomes und Sims Nr. 704, Robey Nr. 904, Barrett, Crall und Andrews Nr. 583, Garrett und Sohn weiß seine Nummer nicht, und Hornsby Nr. 400. Die locomobilen Pferdekkräfte, welche England über seine Grenzen geschickt hat, müssen nach Tausenden gezählt werden. Darauf rechnen die englischen Fabrikanten, wenn sie 500 bis 800 Pfd. St. auf eine Ausstellung ihrer Artikel verwenden, die ihnen sicher in England selbst kaum eine Bestellung mehr oder weniger bringt, und bei der consequenten Verfolgung dieses Systems sind sie sicher, sich nicht zu verrechnen.

Wie wir oben berührten, zerfallen die ausgestellten Maschinen wesentlich in drei Gruppen, die sich im Lauf der letzten Jahre stetig aus einander entwickelten, nämlich die gewöhnlichen von Pferden gezogenen Locomobilen, die selbstbeweglichen Locomobilen und die Straßenlocomotiven (traction engines). Die beiden letzteren sind nur durch englische Fabriken repräsentirt. Von den ersteren sollte uns die Ausstellung wenigstens im Allgemeinen ein jedes Land charakterisirendes Bild darbieten. Wir beginnen mit einer kurzen Musterung der größeren englischen Hälfte.

(Die Fortsetzung folgt im nächsten Heft.)