



*Amtlicher  
Bericht über die  
Internationale  
Ausstellung  
in Mailand  
1906*  
S

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000300711





# Amtlicher Bericht über die Internationale Ausstellung in Mailand 1906.

Im amtlichen Auftrage  
erstattet von dem Mitgliede  
des Kaiserlichen Patentamts,  
Regierungsrat Gentsch.



*F. Nr. 28 361*



Berlin 1908 • Gedruckt in der Reichsdruckerei.

*F. 5*  
*59*  
2673<sup>x</sup>



III 17895

## Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Geschichtliches.....	1
Ausstellungsprogramm.....	3
Finanzierung.....	5
Ausstellungsgelände.....	7
Lage und Größe.....	7
Einrichtung.....	7
Kraftversorgung.....	12
Beleuchtung.....	12
Wasserversorgung.....	13
Entwässerung.....	13
Heizung.....	13
Beförderung.....	14
Feuerschutz.....	15
Wohnungsverhältnisse.....	16
Deutsche Abteilung.....	17
Gang der Arbeiten.....	23
Verlauf der Ausstellung im allgemeinen.....	26
Beteiligung im allgemeinen.....	30
Retrospektive Transportmittel-Ausstellung.....	36
Kraftwagen und Fahrräder.....	37
Eisenbahnwesen.....	39
Post, Telegraphie, Telephonie und Meszkunde.....	44
Luftschiffahrt.....	46
Feuerwehr.....	48
See- und Flußtransport.....	49
Arbeitshalle für gewerbliche Künste.....	54
See- und Binnenfischerei.....	63
Landwirtschaft.....	71
Allgemeine Gesundheitspflege und sanitäre Hilfe auf Transporten....	73
Parfümerie.....	77
Anderer Gebiete. (Wegebau, Hebezeuge, Hüttenwesen, Bergbau, Nahrungsmittel, Chemie und Pharmazie, Jagdwaffen, Photographie, musikalische Instrumente, Spielwaren, Kraftmaschinen, Kunstgewerbe, Fürsorge, Lehrmittel).....	78
Preisgericht.....	83
Ergebnisse für Italien.....	96
Ergebnisse für Deutschland.....	99
Literatur.....	105
 <b>Anlagen:</b>	
A. Rundschreiben des Vorsitzenden der Zentralkommission.....	107
B-D. Rundschreiben des Generalkommissars wegen Rückbeförderung der Güter....	123
E. Verzeichnisse der prämierten deutschen Aussteller und Mitarbeiter.....	137
F. Plan der Ausstellung mit Verkehrswegen und Verteilung der Plätze unter die Nationen.	





## Geschichtliches.

**D**en Anlaß zu der internationalen Ausstellung in Mailand 1906 bot die Vollendung eines hervorragenden Ingenieurbaues der Neuzeit, des Simplontunnels, dessen Inangriffnahme und Durchführung vornehmlich deutschem Unternehmungsgeiste zu verdanken waren. Seit Jahrhunderten stand die Wichtigkeit dieses Alpenüberganges zwischen den Tälern der Rhone und der Toce fest, und in den Jahren 1800 bis 1805 legten die Franzosen da, wo bislang nur ein Saumpfad den Verkehr vermittelte, eine Kunststraße an. Der gewaltige Aufschwung, welchen die Beförderung von Personen und Gütern über die Westalpen erfuhr, brachte die beiden älteren Schienenwege, nämlich die Mont-Cenis- und Sankt-Gotthard-Bahn, an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Zwischen der Verbindung Norditaliens mit dem mittleren und südlichen Frankreich durch den Mont-Cenis und dem die Durchfahrt nach dem westlichen Deutschland erleichternden Sankt-Gotthard-Tunnel fehlte ein Eisenbahnstrang, welcher für den Verkehr Italiens namentlich mit dem nördlichen Frankreich und England günstig lag. Hier konnte nur die Durchbohrung des Simplonstocks helfen. Aber obgleich der Gedanke an diese Arbeit bereits bei der Inangriffnahme des Mont-Cenis-Durchstichs im Jahre 1857 aufgetaucht war, kam der Bauplan erst im Jahre 1893 zustande, zu welcher Zeit unter Führung der deutschen Ingenieure Brandt und Brandau und der Mitwirkung der Schweizer Firmen Vocher & Cie. in Zürich, Gebrüder Sulzer und der Bank in Winterthur die Baugesellschaft für den Simplontunnel, Brandt, Brandau & Co. mit dem Sitz in Winterthur gegründet wurde. Die Unternehmerin hatte die Verpflichtung übernommen, den 19 770 m langen Tunnel innerhalb 5 Jahren 8 Monaten fertigzustellen, obschon der 14 984 m lange Gotthardtunnel 9½ Jahre und der nur 12 849 m lange Mont-Cenis-Durchstich gar 14 Jahre erforderte. Der Beginn des Simplonbaues fiel in den August 1898, der Abschluß der Arbeiten war zum Frühjahr 1904 in Aussicht gestellt. Außerordentlich kräftige Wasserdurchbrüche, heiße Quellen und auch der Umstand, daß das geologische Profil des zu durchstechenden Massivs von dem Bauplane zugrunde gelegten Annahmen stark abwich, bildeten jedoch Schwierigkeiten, welche noch im Jahre 1903 zu einer Änderung des Bauvertrags sowohl hinsichtlich der Zeit, als auch in betreff der Geldmittel Veranlassung gaben und die Vollendung des Riesenwerkes in das Jahr 1906 verlegten.

Daß gerade Mailand sich berufen fühlte, die Feier zum glücklichen Aufschlusse der neuen Verbindung zu veranstalten, fand Begründung in der geographischen Lage, in der wirtschaftlichen Stellung und in der Geschichte dieser Stadt.

Innitten einer weiten, fruchtbaren Ebene gelegen, bildete Mailand bereits den natürlichen Treffpunkt der wichtigen Übergänge über die westlichen Alpen und vermittelte es den Verkehr zwischen dem Osten und dem Westen durch die Lombardei, während im Mittelalter angelegte Kanäle die Stadt mit der Adda, dem Tessin und dem Po verbanden. Von jeher bestrebt, bei Hebung der Verkehrsverhältnisse in Italien tonangebend zu sein, hatte Mailand die begreifliche Absicht offen zum Ausdrucke bringen wollen, daß es auch für die der Inbetriebnahme noch harrende Strecke Hauptplatz werden müßte, und dieses Streben fand durch den Umstand Unterstützung, daß in die durch Mailand und Calais gelegte Gerade als die kürzeste Verbindungslinie der Simplontunnel fiel.

Der wirtschaftliche Aufschwung, welchen der Norden Italiens im letzten Jahrzehnt genommen, war nicht zum geringen Teile der rührigen Bevölkerung Mailands zu verdanken, dessen Handel auf herrschender Höhe steht und dessen Industrie mit derjenigen Turins um die Führung im gewerblichen Leben Italiens überhaupt wetteifert. War einerseits die Stadt selbst als kapitalkräftiger Marktplatz seit langem bekannt, so lernte man andererseits auch ihre einflußreichen Beziehungen zu dem großen italienischen Absatzgebiete mehr und mehr schätzen. Ist doch Mailand Sitz zahlreicher Vertretungen außeritalienischer, namentlich deutscher Firmen.

In der Geschichte Norditaliens spielte Mailand seit seiner Gründung eine große Rolle, und in dem Maße, wie sich der wirtschaftliche Schwerpunkt Italiens nach dem Norden verschob, gewann die Bedeutung der Stadt für das gesamte Land.

Bereits am 20. Juni 1901 wurde auf Anregung durch den Präsidenten der Handelskammer, Ingenieur Salmoiraghi, von der Bürgerschaft Mailands der Beschluß gefaßt, die Eröffnung des neuen Alpenwegs, welchen man bereits für das Jahr 1904 zu erwarten berechtigt gewesen, auch in diesem Jahre durch eine Ausstellung zu feiern. Aber die elementaren Gewalten, welche gerade in dem letzten Abschnitte der Bauzeit den Fortschritt der Arbeiten am Tunnel hemmten und zu ihrer Überwindung ein so hohes Maß technischen Könnens, von Energie und Ausdauer herausforderten, veranlaßten, daß die Ausstellung zunächst auf das Jahr 1905 und schließlich auf 1906 verlegt wurde. Erst in diesem Jahre erhielt die Inschrift auf dem Haupteingange zur Ausstellung gegenüber dem Foro Bonaparte Berechtigung: »Nachdem die Alpen dank dem einträchtigen Zusammenwirken zweier Völker zum dritten Male überwunden worden, ladet Mailand im Namen Italiens die Nationen zum friedlichen Wettstreit ein.«

Das ausführende Komitee, dessen Zusammensetzung sich während der Vorbereitungsarbeiten vollständig geändert hatte, bestand aus 43 Mitgliedern, die aus sich einen Ausschuß von 12 Mitgliedern bildeten. Die Leitung der Organisation lag in den Händen des Senators Mangili, welcher als Präsident, sowie Bertarelli und des Grafen Crivelli Serbelloni, die als Vizepräsidenten wirkten. Für die Ausstellung im Parco wurde ein besonderer Vizepräsident in der Person des Ingenieurs Befana ernannt.

Das Protektorat über die Ausstellung, deren Entwicklung das gesamte Italien mit regem Interesse verfolgte, geruhte Seine Majestät der König von Italien zu übernehmen.

## Ausstellungsprogramm.

Im Einklange mit der Veranlassung stand auch der Grundgedanke der Ausstellung, der sich in der Vorführung von Verkehrsmitteln des Land- und Wassertransports verkörperte. Von vornherein hatte sich der mit den Vorarbeiten betraute Ausschuß in Würdigung der gesammelten Erfahrungen auf den Standpunkt gestellt, daß eine auf ein Sondergebiet beschränkte Ausstellung die wirtschaftlich vorteilhafteste wäre, aber auch diese nur ein wirksames Bild des gewerblichen Lebens zu entwickeln vermöchte, wenn die Erzeugnisse tunlichst aller Nationen zum Vergleiche miteinander vorgeführt werden könnten. So entstand der Plan einer internationalen Sonderausstellung von Beförderungsmitteln. Wie aber die einschlägige Industrie eng verwachsen schien mit einer großen Reihe selbständig schaffender Kreise, so hatte man auch die Mailänder Ausstellung schließlich auf einer weit über den Kern reichenden Grundlage aufbauen müssen. Und die notwendig gewordene Verlegung des Ausstellungsjahrs bot eine willkommene Gelegenheit zur Erweiterung des Programms. Man zog die Luftschiffahrt und die retrospektive Sammlung der Verkehrsmittel, die Fürsorge und die Vorführung von Arbeitsverfahren heran. Die gerade während der Vorbereitung der Ausstellung so aktuell gewordene Beförderung im Kriege hatte weiter zu einer umfassenden Hygiene-Schauausstellung Veranlassung gegeben. Das Streben Italiens nach Hebung seiner See- und Binnenfischerei machte die Einverleibung einer Fischerei-Ausstellung erklärlich, und seine Wirksamkeit in der Ausnutzung des Bodens wies namentlich mit Rücksicht auf die bekannten Anregungen des Königs von Italien zur wirtschaftlich günstigeren Gestaltung der Landwirtschaftsbetriebe auf die Veranstaltung einer landwirtschaftlichen Schauausstellung hin. Auf einer italienischen Ausstellung konnte natürlich auch das Kunstgewerbe nicht fehlen, das, wie die genannten Sektionen, gleichfalls der internationalen Beteiligung freigegeben war, während zu den schönen Künsten nur Italiener beisteuern sollten. Endlich wurden umfangreiche zeitweise Vorführungen von Musikinstrumenten, photographischen Apparaten, aus der chemischen und Nahrungsmittel-Industrie und von anderen Dingen aufgenommen, auf deren Entwicklung im Mutterlande man einwirken wollte.

Das Ausstellungs-Programm verdichtete sich demnach zu den folgenden Sektionen:

- Landtransport,
- See- und Flußtransport,
- Fürsorge,
- Kunstgewerbe,
- Arbeitshalle für gewerbliche Künste,
- Fischerei,

Landwirtschaft,  
Allgemeine Gesundheitspflege,  
Besondere zeitweise Schaustellungen,  
Retrospektive Ausstellung des Transportwesens,  
Schöne Künste.

Die letztgenannte Sektion der schönen Künste und einige Gebiete der Landwirtschaft blieben national, alle anderen Abteilungen waren dem Wettbewerb unter den Nationen freigegeben. Dazu kam eine mit großer Sorgfalt zusammengetragene Sammlung von Arbeiten der Italiener im Auslande.

## Finanzierung.

Zur Beschaffung eines Garantiefonds gab das vorbereitende Comitato Anteilsscheine zu 100 Lire und 1000 Lire aus. Die Ersteren mußten in vier Raten voll bezahlt werden, sollten aber bei etwaigen Überschüssen zunächst Berücksichtigung finden. Auf die andere Serie war nur ein Zehntel zu erlegen; über den Restbetrag stand die Entscheidung bis nach dem Schlusse der Ausstellung aus. Die Zeichnungen, an denen sich in erster Linie die Unternehmer beteiligten, überschritten in einigen Monaten die Summe von 2 Millionen Lire und erreichten am Schlusse 4 Millionen Lire. Die Stadt Mailand, die unter der tatkräftigen Leitung des Senators Marchese Ponti stand, leistete eine Beihilfe von 1 Million Lire; sie stellte das erforderliche Gelände kostenlos zur Verfügung und unterstützte den Bau neuer Straßenbahnlinien, half durch Verbesserung alter und Schaffung neuer Straßen, durch Zuleitung frischen Trinkwassers, Kanalisierung, Vermehrung der Beamten und durch Bereitstellung von Räumen für Kongresse. Weiter schossen die Handelskammer und die Provinz je 100 000 Lire zu, der Staat gewährte eine halbe Million Lire und die städtische Sparkasse 300 000 Lire. Im ganzen konnte das Komitee, ungerechnet den vom König von Italien zu Prämienszwecken gestifteten Fonds von 100 000 Lire, über 6 Millionen Lire verfügen — eine Summe, welche im Verhältnisse zu dem gegenüber dem ursprünglichen Plane erheblich gewachsenen Umfange der Veranstaltung äußerst bescheiden erschien.

Zur Deckung der Kosten und Amortisation der Vorschüsse kamen in erster Linie die Plazmieten in Frage, die hier nicht in Gestalt indirekter Abgaben, sondern bestimmungsgemäß in einer von vornherein übersichtlichen Weise erhoben wurden. In den geschlossenen internationalen Hallen schwankte der Preis für das Quadratmeter Boden- und Wandfläche zwischen 5 und 10 Lire. Für besonders frei und zugänglich gelegene Plätze wurden Zuschläge bis zu 50 v. H., bei offenen Gebäuden dagegen Abzüge von 20 v. H. in Aussicht genommen. In der stark belegten Arbeitshalle wurden sogar Preise bis zu 90 Lire für das Quadratmeter gefordert und gezahlt. Grundstücke zur Errichtung von Erfrischungsräumen und für Belustigungszwecke kosteten bis zu 500 Lire für das Quadratmeter.

Weiter erhob die Ausstellungsleitung eine Einschreibgebühr von 10 Lire für jeden Aussteller in jeder Sektion; sie rechnete mit dem Eintrittsgeld, das gewöhnlich 1 Lira betrug, zeitweise aber auch auf  $\frac{1}{2}$  Lira herabgesetzt wurde, und suchte die Abonnements zu 20, 10 und 5 Lire auf ein bescheidenes Maß zu beschränken. So erhielt jeder Aussteller nur eine Freikarte, die er entweder für sich oder seinen Ver-

treter zu verwenden die Wahl hatte. Im übrigen waren selbst für die Aufsicht und die Bedienung Abonnementskarten zu lösen.

Die Verkäufe auf dem Ausstellungsgelände wurden mit Abgaben belegt. Im allgemeinen waren 10 v. H. der Verkaufssumme an die Ausstellungsleitung abzuführen; man konnte indes mit der letzteren eine Pauschalsumme zur einmaligen Abfindung vereinbaren. Nach längerem Zögern, welches der Rücksichtnahme auf die Staatslotterie zuzuschreiben war, genehmigte die Regierung auch eine Ausstellungs-  
lotterie, aus welcher man rund 2 Millionen Lire zu ziehen hoffte.

## Ausstellungsgelände.

### Lage und Größe.

Zunächst hatte das vorbereitende Komitee an die Giardini pubblici und an das Areal nördlich des Hauptbahnhofs als Schauplatz gedacht. Allein der Wunsch, mit der Möglichkeit für eine freie Entfaltung eine vornehme Umgebung zu verbinden, hatte die Wahl auf den Parco gelenkt, dessen eine, die Arena einbegreifende Hälfte die Stadtverwaltung unter der Bedingung dem Komitee zur Verfügung stellte, daß die benutzte Fläche innerhalb eines Jahres nach Schluß der Ausstellung in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt werden und die Baumanlage unbeschädigt bleiben müßte.

Mit der Erweiterung des Programms wuchs indes auch das Platzbedürfnis, und man war bald genötigt, sein Augenmerk auf den etwa 1,5 km von Parco abliegenden militärischen Übungsplatz, die Piazza d'Armi zu richten, welcher namentlich wegen seines leichteren Bahnanschlusses für die Eisenbahnabteilung Vorteile bot. Schließlich reichte auch die Piazza nicht aus, und man pachtete angrenzendes Bauland. Demnach setzte sich das Ausstellungsgelände zusammen aus:

der Fläche im Parco . . . . .	375 000 qm,
der Piazza d'Armi . . . . .	606 000 »
dem übrigen Terrain . . . . .	11 000 »
zusammen . . .	<u>992 000 qm.</u>

Während anfänglich die Piazza lediglich zur Entlastung des Parco herangezogen werden sollte, entwickelte sie sich bald zum Hauptplatze für die technischen Vorführungen und ließ dem Parco im wesentlichen nur die Kunst, das Kunstgewerbe, die Fürsorge und die der Zerstreung gewidmeten Veranstaltungen.

Der Ort der Handlung entsprach dem Zwecke. Denn zum Abschlusse der Simplonstrasse, als einen Markstein seiner Siege, ließ bekanntlich Napoleon I. nach dem Entwurfe von Cagnola aus weißem Marmor den Arco della Pace auführen, dessen Bau 1804 begonnen und unter Kaiser Franz I. von Oesterreich 1838 vollendet wurde. Dieses Friedensstor stand zwischen den beiden, übrigens durch eine elektrische Flachbahn und eine elektrische Hochbahn unmittelbar miteinander verbundenen Schauplätzen, deren einen man vom Castello Sforzesco aus zu überschauen vermochte.

### Einrichtung.

Als die Piazza d'Armi noch eine untergeordnete Rolle spielte, erließ das italienische Ausstellungskomitee ein Preisauschreiben für den besten Generalplan. Als Sieger gingen die Architekten Locati und Bonghi hervor, denen auch die

Herrichtung des Parco zufiel, während hauptsächlich den Ingenieuren Bianchi, Magnani und Rondoni die Piazza d'Armi verblieb.

Über die Schönheit der Gesamtanlage und die Zweckmäßigkeit der Aufteilung des Geländes wurden einander widersprechende Meinungen laut. Zur objektiv richtigen Beurteilung der Leistungen mußten die Grundbedingungen in Erwägung gezogen werden, auf denen der Plan aufzubauen war. Gegeben waren die Plätze nach Größe und Gestalt, gegeben auch die Weisung, den Boden selbst tunlichst unverändert zu lassen; und diese Vorschrift deckte sich mit der Notwendigkeit, mit den im Verhältnisse zum Umfange der Ausstellung recht knapp bemessenen Summen auszukommen. So blieben — abgesehen von dem Überblick, den der Beschauer vom Castello Sforzesco aus erhielt — Anlagen mit großen geraden Achsen und freien Durchblicken aus. Aber es bedurfte keines langen Studiums des sehr frühzeitig herausgegebenen Ausstellungsplans, um die Einfachheit der Sachlage zu erkennen. Die vorhandene, vom Foro Bonaparte nach dem Friedenstor führende Straße bildete im Parco eine leicht gekrümmte Achse, an der die Hochbahn nach der Piazza ansetzte, und hier stand als Kern, seitlich von einem Springbrunnen als dem geometrischen Mittel des Platzes, das Gebäude für den Wassertransport, um welches sich die übrigen Bauwerke gruppierten.

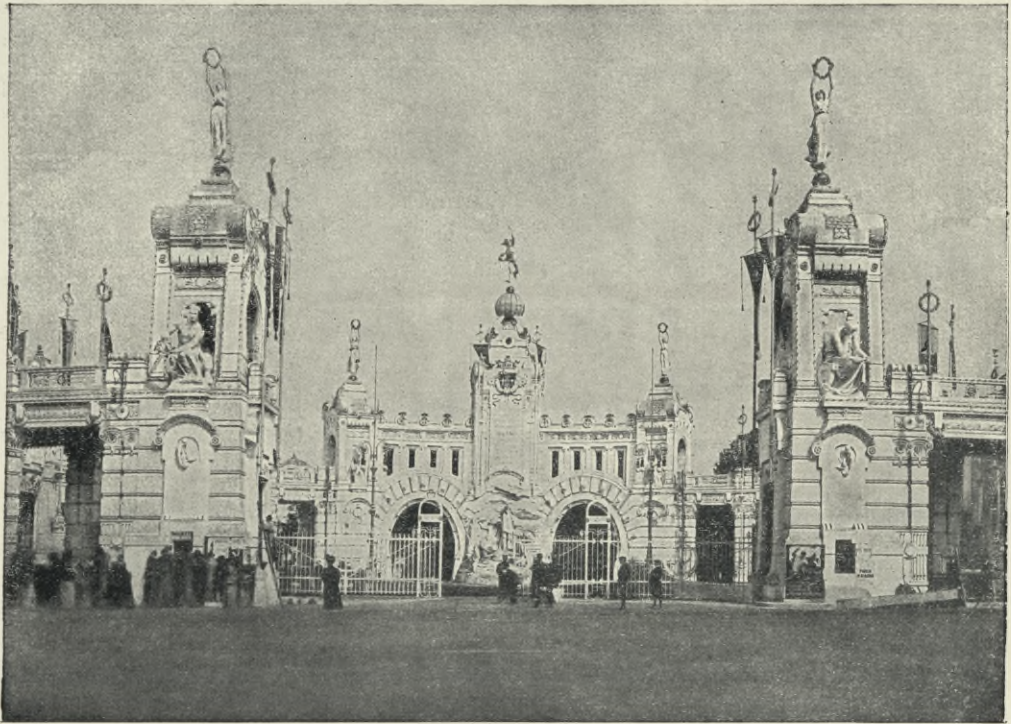
Der Hauptweg führte an dem zur Linken liegenden Gebäude der Stadt Mailand vorbei, welches Darstellungen insbesondere der Wasserleitung, der schultechnischen und gesundheitlichen Anlagen der Gemeinde enthielt, zur Festhalle, die rund 3000 Personen faßte, und deren Seitenflügel die italienische Kunst bargen. Genau hinter der Festhalle befand sich die Arena mit zwei weiteren Hallen für italienische Kunst. Auf dem Platze vor der Festhalle fiel zunächst das zweistöckige Empfangshaus der Schweiz auf. Weiterhin erhoben sich die Sondergebäude Rußlands und Canadas.

Durch den Haupteingang am Foro Bonaparte gelangte man geradeaus zur Simplon-Ausstellung. Rechts befand sich die groß angelegte Fischerei-Ausstellung. Links schloß sich an den Haupteingang die äußerst interessante retrospektive Transportmittel-Ausstellung an.

Neben dem russischen Gebäude lag der Pavillon der Friedensgesellschaft. Der Hauptstraße weiter folgend, traf man anschließend an die Kunsthalle diejenige für das italienische und das ungarische Kunstgewerbe, welche durch einen Brand vernichtet und später durch eine kleinere Halle ersetzt wurde. Ein besonderes, zum Teil zweistöckiges Gebäude, welches u. a. das persische, japanische, holländische, englische und inoffiziell auch das deutsche Kunstgewerbe enthielt, war samt dem Anbau für die Fürsorge-Ausstellung, in welcher Deutschland gleichfalls inoffiziell vertreten war, vom Feuer ebenso verschont geblieben, wie eine weiter rückwärts gelegene Halle für italienische Juweliererzeugnisse. Es sei noch eines kleinen Pavillons für Radiumpräparate und der Marconistation Erwähnung getan.

Der Weg endigte am Bahnhof der elektrischen Hochbahn, welche den Sempione-Bahnhof übersehte und in einem zweistöckigen Bahnhof auf dem Truppen-Übungsplatze, der Piazza d'Armi, auslief. Die Längsachse des Bahnhofes deckte sich mit der der Marinehalle. Der Weg zum Eingang in die deutsche Marine-Ausstellung führte an der rechts gelegenen Halle für die französische dekorative Kunst vorbei.





Haupt-Eingang zum Parco.



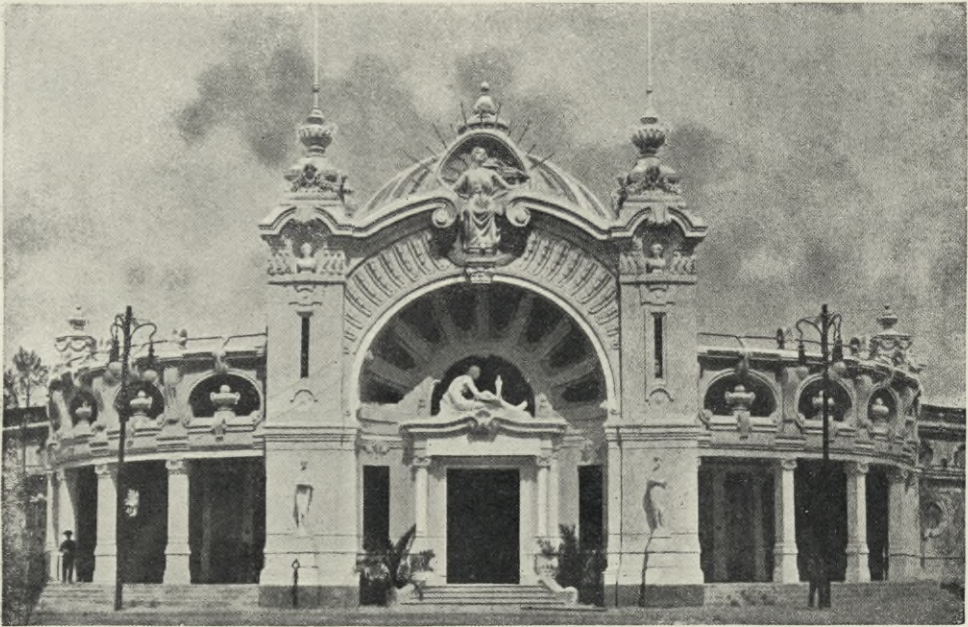


Haus der Stadt Mailand.



Festhalle.



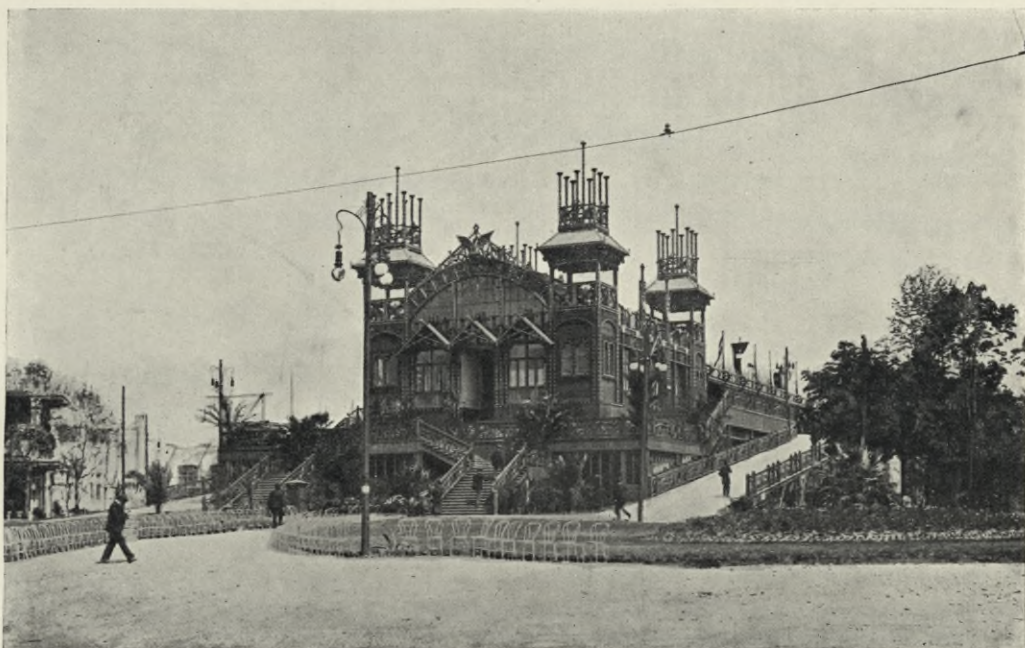


Kunstgewerbehalle.



Station der elektrischen Hochbahn im Parco.





Station der elektrischen Hochbahn auf der Piazza d'Armi.



Gebäude für See- und Flußtransportwesen.





Neben der Ankunftshalle der Hochbahn lag die Automobilhalle oder besser gesagt, die Halle für besondere zeitweise Schaustellungen.

Daran schloß sich das hinsichtlich seiner Außenarchitektur vielleicht am liebevollsten behandelte Gebäude für die Wagen-Ausstellung. Der Weg führte vorbei an einer Halle für italienische Einrichtungen von Gasthäusern zur landwirtschaftlichen Ausstellung, welcher drei nebeneinander gelegene Hallen gehörten.

Der landwirtschaftlichen Mittelhalle vorgebaut war eine schmale, halbringförmige Halle für eine feuerwehertechnische Schaustellung. An der Front der Landwirtschaft vorbei wandelte man auf einer Musterstraße, die nach verschiedenen Systemen ausgeführt war und in die groß angelegte Hygiene-Ausstellung auslief. Beim Austritt aus der Hygiene-Abteilung geriet man in die deutsche Ausstellung militärischer Automobile und in das Gebiet der Eisenbahn- und Post-Ausstellungen, das von dem österreichischen Pavillon abgeschlossen wurde. Eine Schwenkung auf dem Hauptwege führte zum Gebäude des alten Industriestaats Belgien. Man durchwanderte nunmehr eine im wesentlichen nur von Italien beschickte Motorboot- und Sport-Ausstellung, ferner einen Teil des Promenadendecks des Transatlanters *Re Umberto*, dessen Marconistation mit der Station im Parco in Verbindung treten konnte, und schließlich die reichhaltige Abteilung »Italien im Auslande«, welche die Wirksamkeit der Italiener außerhalb ihres Vaterlandes, namentlich in den Kolonien, auf den verschiedensten Gebieten, also in recht buntem Bilde vorführte, um auf die wohl am stärksten besuchte Arbeitshalle zu stoßen.

Mit letzterer schloß eine rechteckige Fläche ab, auf der noch eine ganze Reihe kleinerer Sondergebäude lagen. Es mag nicht unterlassen werden, auf das Haus Bulgariens hinzuweisen, in dem die Rosenölindustrie, der steigende Export von Eiern und die als Hausindustrie gepflegte Teppichweberei besonders wirksam vorgeführt wurden. Angeregt durch Argentinien und Peru, hatten sich mehrere amerikanische Staaten zu einer Schaustellung »America latina« zusammengeschlossen. Hierzu gehörten außer den eben genannten: Chile, Guatemala, San Domingo, Uruguay, Rio Grande, Ecuador, Brasilien, Salvador, Costa Rica.

Gewissermaßen als Anbau erschien eine Gruppe, deren Kern die internationale Aeronautik bildete, an welche seitwärts eine metrologische Schaustellung und eine wertvolle Sammlung schweizerischer Uhren angebaut waren.

Die größeren gedeckten Bauwerke verteilten sich nach ihrer Bestimmung folgendermaßen:

Aquarium und Fischerei . . . . .	5 000 qm,
Retrospektive Transportmittel-Ausstellung . . . . .	3 500 »
Schöne Künste . . . . .	12 000 »
Simplon . . . . .	1 800 »
Gebäude in der Arena . . . . .	1 500 »
Kunstgewerbe (vom Brande zerstört) . . . . .	24 000 »
Kunstgewerbe (Ersatzbau) . . . . .	5 500 »
Fürsorge . . . . .	2 800 »
Holland . . . . .	800 »

Seite . . . 56 900 qm,

	Übertrag. . .	56 900 qm,
Hochbahnstation im Parco . . . . .		1 200 »
Hochbahnstation auf der Piazza d'Armi . . . . .		2 000 »
Arbeitshalle . . . . .		23 000 »
Marinehalle (Wassertransport) . . . . .		13 500 »
Kraftfahrzeuge und Fahrräder . . . . .		12 500 »
Wagenbau . . . . .		5 500 »
Französisches Kunstgewerbe . . . . .		10 000 »
Landwirtschaft und Hotelzimmer-Einrichtungen . . . . .		24 000 »
Hygiene . . . . .		5 500 »
Hebezeuge und Straßenbau . . . . .		1 500 »
Schweizerische Eisenbahnen . . . . .		4 500 »
Landtransportwesen (Eisenbahnen) . . . . .		25 000 »
Italienisches Rotes Kreuz . . . . .		1 000 »
Österreichischer Pavillon . . . . .		16 400 »
Italienische Post . . . . .		700 »
America latina . . . . .		700 »
Luftschiffahrt und Messfunde . . . . .		6 000 »
Automobilboote, Navigazione Generale Italiana und die Arbeit der Italiener im Auslande . . . . .		5 000 »
Schuppen für Verpackungsmaterial auf der Piazza . . . . .		10 000 »
Schuppen für Verpackungsmaterial im Parco . . . . .		4 000 »
Kasernen . . . . .		4 000 »
Diensträume . . . . .		3 300 »
Belgisches Haus . . . . .		12 975 »
Bulgarischer Pavillon . . . . .		500 »
Canadischer Pavillon . . . . .		1 000 »
Russischer Pavillon . . . . .		850 »
Schweizerische Kommissariat . . . . .		250 »
Englischer Pavillon . . . . .		150 »
Chinesischer Pavillon . . . . .		400 »
Presse und Postamt im Parco . . . . .		150 »
	Zusammen. . .	252 475 qm.

Insgesamt waren also — ungerechnet eine Anzahl Erfrischungshallen, kleinerer Kioske usw. — 252 475 qm des Ausstellungsgeländes unter Dach gebracht. Die zwölf Sonderhallen fremder Nationen nahmen allein 48 525 qm ein. Die Ausstellungsleitung verausgabte für die auf ihre Veranlassung errichteten Hallen etwa 6 Millionen Lire. Die Anzahl aller kleiner und großer Bauwerke im Parco und auf der Piazza d'Armi überhaupt betrug 212.

Hallen, welche sich nach Maßgabe der gesteigerten Platanforderungen hätten erweitern lassen, fehlten. Dem Bebauungsplan lag vielmehr der Gedanke zugrunde, für die verschiedenen Sektionen auch architektonisch in sich abgeschlossene Gebäude aufzuführen, deren Außeres auf ihre jeweilige Bestimmung abgestimmt werden sollte. So anerkennenswert dieses Streben nach einem wirkungsvollen Bilde auch war, —

es trug mit zur Zersplitterung des Stoffes bei, weil der rechtzeitige Überblick über die Platzbedürfnisse wegen der gerade in den letzten Monaten vor Eröffnung der Ausstellung unerwartet gewachsenen Ansprüche abging und die Füllung einer Halle die Errichtung einer neuen erforderte.

Von der Zersplitterung blieben eigentlich nur Belgien, Osterreich, Rußland, Canada, Bulgarien und America latina verschont; Frankreich hatte beispielsweise 17 Einzelplätze, ebensoviel England, und die Schweiz besaß deren gar 25.

Aus dem als Anlage F beigelegten Plane der Ausstellung ist sowohl die Lage der Hallen auf den beiden Schauplätzen, als auch die Verteilung des Geländes unter die Nationen zu erkennen.

Anlage F.

Es mußte anerkannt werden, daß die italienische Ausstellung alles aufgeboten hatte, um die Einhaltung des Programms zu sichern. Soweit die italienischen Abteilungen in Frage kamen, waren Schaustücke, welche in den Rahmen der allgemeinen Bestimmungen nicht paßten oder an unrichtiger Stelle standen, kaum zu bemerken. Wenn die angestrebte Ordnung dennoch nicht erreicht werden können, so lag das einmal an dem Umstande, daß fremde Nationen die ihnen zugewiesenen Plätze hin und wieder mit unpassenden Gegenständen belegt hatten, dann aber auch daran, daß einige Staaten eigene Gebäude erhalten und diese naturgemäß zur Aufnahme möglichst aller ihrer Schaustücke eingerichtet hatten. Es trat auch in Mailand wieder die Tatsache in die Erscheinung, daß die Sondergebäude der Nationen zwar für diese Vorteile hinsichtlich des Aufbaues bieten, aber die für die Fachwelt so wertvolle Aufteilung des Schauplatzes nach technologischen Gesichtspunkten geradezu verhindern. Besonderen Zwangsmaßregeln gegen die Einführung von Schaustücken, welche aus dem gegebenen Rahmen herausfielen, war selbstverständlich in Mailand eine gewisse Grenze gezogen. Indessen erfolgte die Abrechnung später bei der Preisverteilung, bei welcher Gelegenheit der Entschluß der Ausstellungsleitung, gegen das Programm verstößende Vorführungen von der Preisbewertung auszuschließen, die Zustimmung der Mehrheit der Preisrichter fand.

Wie die allgemeinen internationalen Ausstellungen überhaupt gezeigt haben, so hat auch die Mailänder Veranstaltung gelehrt, daß vollkommene Klarheit auf dem Gelände praktisch nur dann sich schaffen ließe, wenn die Aufteilung entweder lediglich nach den beteiligten Nationen oder einzig und allein nach technologischen Gesichtspunkten durchgeführt würde. Wo beide Grundsätze in demselben Raume zur Anwendung gelangen, muß ein verworrenes Bild entstehen. Doch entscheiden hier Interessen, welche einander gegenüberstehen. Vermag eine Nation sich mit der Gesamtheit ihrer Schaustücke auf einem geschlossenen Plage einzurichten, so hat sie wesentliche Erleichterung im Aufbau und Betriebe, sie kann auch billiger wirtschaften. Aber das Streben der ausstellenden Industrie geht mehr dahin, daß die im Wettstreit befindlichen Erzeugnisse räumlich zusammenliegen, daß also nach den vertretenen Zweigen des gewerblichen Lebens geschieden werde. Und diesen Wunsch hat auch der Käufer, welcher ja zunächst nach dem vorteilhaften Geschäft und erst in zweiter Linie nach dem Herkommen der Ware fragt.

### Kraftversorgung.

Als Triebkraft stellten die Ausstellungsbestimmungen Dampf, Elektrizität, Gas, Wasser und allenfalls Druckluft in Aussicht. Dampf durften auch fremde Kessel erzeugen, sofern diese den italienischen Vorschriften entsprachen. Tatsächlich liefen Dampfmaschinen auf dem Gelände überhaupt nicht. Auch Gasmaschinen waren nicht zu versorgen, weil die vorhandenen Wärmekraftmaschinen teils Sauggas, teils flüssige Brennstoffe verbrauchten. Wasserkraft benötigte zwar die Simplonausstellung; aber das Druckwasser wurde ebenso an Ort und Stelle erzeugt, wie die zum Betriebe von Werkzeugen in der Arbeitshalle benötigte Druckluft. So brauchte die Ausstellungsleitung mit der elektrischen Kraftversorgung allein zu rechnen.

Im übrigen sollte kosten

Triebkraft bis zu 3 Pferdestärken . . .	Vira	0,40	für 1	Pferdestärkenstunde,
» von 3 bis 10 » . . .	»	0,30	» 1	»
» weitere 10 » . . .	»	0,25	» 1	»
Dampf . . . . .	»	0,03	» 1	Kilogramm,
Wasser für den industriellen Gebrauch	»	0,30	» 1	Kubikmeter,
Trinkwasser . . . . .	»	0,40	» 1	»
Gas für Beleuchtung und Heizung . .	»	0,25	» 1	»
Elektrizität für Beleuchtung . . . . .	»	0,10	» 1	Hektowattstunde,
Elektrizität als Triebkraft . . . . .	»	0,40	» 1	Kilowattstunde.

Nach einem einfachen Plane, der im Verhältnisse zu den verbrauchten und vom Ausstellungsomitee bezahlten Kilowatt aufgestellt war, besorgte die Societa Generale Italiana Edison di Eletticità in Mailand die Verteilung der elektrischen Energie, von welcher 4 000 Pferdestärken — annähernd zur Hälfte auf die beiden Plätze verteilt — benötigt wurden. Die Zentrale der Gesellschaft befand sich in in Paderno, 13 km im Osten Mailands; eine Unterstation von 12 000 Pferdestärken bestand bereits bei der Porta Volta, 500 m nördlich vom Parco, wo überdies eine Dampf-dynamo von 8 000 Pferdestärken in Reserve gestellt war. Eine Luftleitung führte Dreiphasenstrom von 13 000 Volt und 42 Perioden von Paderno nach der Unterstation, welche Dreiphasenstrom von 3 600 Volt und 42 Perioden an 4 weitere Stationen im Parco und 9 auf der Piazza d'Armi lieferte, wo der Strom umgewandelt und in 2 Netze von 160 und 320 Volt geleitet wurde. Die Aussteller erhielten Dreiphasenstrom von 160 oder 320 Volt. Nur ein 200 pferdiger Motor der Pictetschen Anlage zum Betriebe des Kompressors einer Sauerstoffabrik in der Arbeitshalle und ein 150 pferdiger Motor zum Antrieb der Worthingtonpumpe für den Springbrunnen auf der Piazza d'Armi wurden mit 3 600 Voltstrom gespeist.

### Beleuchtung.

Die Beleuchtung der Hallen erfolgte mit Hilfe von etwa 200 000 elektrischen Glühlampen, welche mit Dreiphasenstrom aus dem Netze zu 160 Volt gespeist wurden. Zur normalen Außenbeleuchtung dienten 1 500 Bogenlampen, welche Dreiphasenstrom von 320 Volt verbrauchten. Wenn Illumination stattfand, — und diese wurde in



Wagenhalle.



Italienisches Eisenbahn-Signalwesen.



einfacher, aber sehr wirksamer Weise durch Fassadenbeleuchtung durchgeführt — benötigten die für diesen Zweck ausschließlich benutzten Glühlampen nahezu den gesamten verfügbaren Drehstrom zu 160 Volt.

Während diese Beleuchtungsanlagen die Mailänder Edison-Gesellschaft betrieb, war der Ausstellungsleitung selbst außerdem eine Sicherheitsbeleuchtung unterstellt. Letztere bestand aus einer Akkumulatorenbatterie, welche ihre Energie — nach Umwandlung — ebenfalls aus dem Drehstromnetz zog und beim Versagen der normalen Beleuchtung eine Notbeleuchtung von 110 Lampen solange zu unterhalten vermochte, als es die Entleerung der Plätze und Straßen im Ausstellungsgelände erforderlich machte.

Ein sehr glückliches Finanzunternehmen, welches ebenfalls von der Schaffung eines neuen vornehmen Stadtteils bei der Piazza d'Armi Nutzen zu ziehen gedachte, gestattete dem Comitato, gerade auf dem entlegenen Truppenplatz über Gas zu verfügen. Die Gasgesellschaft hatte nämlich auf ihre Kosten eine Gasleitung von 500 mm Durchmesser und 2,5 km Länge dorthin verlegt.

### Wasserversorgung.

Trinkwasser war in vorzüglicher Beschaffenheit und in reichlicher Menge (100 Liter in der Sekunde) aus der städtischen Wasserleitung erhältlich, deren Druck (30 m) auch den feuerwehrtechnischen Anforderungen genügte.

Für die Wasserfontänen wurden besondere Brunnen angelegt. Im Parco förderte eine kleine italienische Drillingspumpe von 68 Pferdestärken 5 Liter in der Sekunde auf 40 bis 50 m, angetrieben von einem Drehstrom-Elektromotor. Außerdem diente hier zur Versorgung der Simplon-Ausstellung Bohrmaschinen, Lüftung, Quellwasser) ein schweizerischer stehender Dreizylinder-Dieselmotor von 150 Pferdestärken und 190 Uml., welcher Naphtha verbrauchte und eine Kreiselpumpe mit einer Leistung von 150 Liter in der Sekunde auf 52 m drehte. Auf der Piazza mußte eine Worthingtonpumpe 150 Liter in der Sekunde auf 50 m drücken; sie war mit einem 150 pferdigen Drehstrommotor zu 3 600 Volt gekuppelt.

### Entwässerung.

Für die Kanalisation waren zwei Netze verlegt worden. Das eine, ausschließlich zur Abführung des Regenwassers bestimmte, war in Röhren aus armiertem Zement und von rechteckigem Querschnitt ausgeführt, für das andere hatte man Steinrohre gewählt. Den Ableitungen vermochte man nur ein Gefälle von 4 v. T. zu geben, so daß häufige (halbstündige) Spülungen mit Druckwasser erforderlich wurden.

### Heizung.

An Heizung war nur geringer Bedarf vorhanden, der zum Teil mit Gas und Elektrizität gedeckt wurde. Nur im Bezirke der Arbeitshalle waren für die Backöfen und Glasöfen besondere Einzelfeuerungen vorhanden. Zwei Schiffskessel von 150 und 78 qm Heizfläche konnten Heizdampf an die Arbeitshalle (Kalandrheizung) abgeben.

### Beförderung.

Der Schauplatz im Parco war sowohl vom Hauptbahnhof, als auch vom Domplatz aus recht gut mit der Straßenbahn zu erreichen. Den Parco und die Piazza d'Armi verband ebenfalls eine elektrische Flachbahn, welche Fahrgäste nur innerhalb des Ausstellungsgeländes aufnahm und absetzte. Weit mehr in Anspruch genommen wurde jedoch die elektrische 1350 m lange Hochbahn. Den hölzernen und nur über dem Sempione-Güterbahnhof in Eisen hergestellten Viadukt derselben hatte die Ausstellungsleitung ausführen lassen, welche auch den Betriebsstrom lieferte. Die Kosten des Unterbaues einschließlich der beiden Bahnhöfe betrugen 500 000 Lire. Die Installation des elektrischen Teiles, Gestellung des rollenden Materials und den Betrieb hatte eine von der Gadda-Gesellschaft mit einem Kapitale von 200 000 Lire gegründete Studiengesellschaft übernommen, welche als erstes italienisches Unternehmen den Einphasenstrom für Beförderungszwecke einführte. Als Hauptenergiequelle dieser Bahn war ursprünglich ein im Erdgeschosse des Bahnhofs auf der Piazza untergebrachter 600 pferdiger Transformator von Drehstrom (3 600 Volt 42 Perioden) auf Einphasenstrom (2 000 Volt 15 Perioden) gedacht. Indessen wurde zur Stromerzeugung fast ausschließlich eine 500 pferdige Gasdynamo benutzt, deren Motor eine aus einer Anthrazit-Sauggasanlage gespeiste Gaskraftmaschine von Langen & Wolf war. Es mußte anerkannt werden, daß die Bahn mit wenigen Ausnahmen gut arbeitete und der ihr zugedachten Aufgabe im großen und ganzen gewachsen schien, wengleich der zeitweise außerordentlich starke Andrang in den Monaten September bis November ihre Leistungsfähigkeit überstieg. Vier Wagen von je 10 m Länge bildeten einen Zug von 56 t Leergewicht. Der erste und letzte Wagen hatten je 2 Motoren, die beiden mittleren je einen. Jeder Wagen enthielt 24 Sitzplätze; jedoch vermochten die äußeren Wagen je 50 Personen, die mittleren hingegen je 80 Personen aufzunehmen, so daß ein Zug 260 Personen fördern konnte, bei Andrang aber auch 300 fortschaffen mußte. Die Maximal-Zuggeschwindigkeit betrug 40 km die Stunde. In den Monaten September und Oktober gehörten Tagesleistungen der Hochbahn von 60 bis 90 000 Personen keineswegs zu den Seltenheiten; dann pflügten 3 bis 4 Züge zu verkehren.

Bekanntlich hatte der Staat den Truppenübungsplatz an die Stadt verkauft und diese ihn der Ausstellungsleitung kostenlos überlassen, weil die Belebung durch die Vorführung dem Entstehen eines neuen Stadtviertels nur förderlich sein konnte. Aus gleicher Erwägung heraus bewilligte die Stadtverwaltung 650 000 Lire zur Anlage von vier neuen Straßenbahnlinien zwischen dem Domplatz und der Piazza, so daß man zu dieser vom Zentrum der Stadt aus auch unmittelbar bequem gelangen konnte. Da diese Linien die Piazza durchschnitten, dienten sie auch dem Innenverkehr, welchen außerdem ein elektrischer Omnibus (500 Volt Gleichstrom und doppelte Luftleitung) und ein Benzinmotorwagen aufrecht erhielten. Im Parco fuhr auf einer kurzen Strecke eine Kindereisenbahn mit einer Druckluftlokomotive; hier standen auch die wenig benutzten Fahrstühle zur Verfügung.

Die Verbindungsbahnen sind in dem Plane eingetragen.



### Feuerschutz.

Zur Sicherung gegen Feuersgefahr war im Parco eine Hauptwache, und waren auf der Piazza d'Armi deren drei eingerichtet. Ein (von Siemens & Halske angelegtes) über die beiden Ausstellungsplätze vertheiltes elektrisches Melde-System verband alle Stellen mit den Wachen und diese untereinander. Außerhalb der Halle standen im Parke 35 und auf dem ehemaligen Truppenübungsplatze 75 Hydranten; innerhalb der Hallen waren 150 beziehungsweise 250 Wasseranschlüsse vertheilt. Auch Dampf- und Gas-pumpen waren den Posten beigegeben. Eine große Anzahl Handfeuerlösch-geräte ergänzte das Sicherungsmaterial.

## Wohnungsverhältnisse.

In Erwartung eines starken Fremdenzuflusses und entsprechender Steigerung der Wohnungspreise hatte die Stadtverwaltung dafür Sorge getragen, daß sie über rund 10 000 Zimmer zur vorübergehenden Benutzung durch Ausstellungsbesucher verfügen konnte. Davon wurden 1000 Zimmer fast im Stadtzentrum auf ein Jahr zu dem Zwecke gemietet, sie den amtlichen Delegierten kostenlos zu überlassen, sofern ein dahin gehender Wunsch geäußert werden sollte. Von spekulativen Unternehmern wurden ganze Häuser für die Zwecke der Ausstellungsbesucher hergerichtet. Gegenüber dem Hauptbahnhof entstanden zweistöckige hölzerne Gasthäuser. Und namentlich um die Piazza d'Armi gruppierten sich Holzbauten mit etwa 10 000 Zimmern. Ein erheblicher Zuwachs an Unterkunftsräumen erschien mit Rücksicht auf den Beschluß der Mailänder Hotelwirte, ihre Preise höchstens zu verdoppeln, durchaus angebracht. Ubrigens hatte man am Bahnhofspiaz einen Wohnungsnachweis eingerichtet.

## Deutsche Abteilung.

In den gewerblichen Kreisen Deutschlands war selbst im Jahre 1905 von der Mailänder Ausstellung noch wenig bekannt, und als die Frage einer Beteiligung an die Großindustrie herantrat, entschied sich diese wegen Ausstellungsmüdigkeit in ablehnendem Sinne. Dazu kam, daß die italienischen Vertretungen deutscher Häuser offenbar eine wachsende Konkurrenz durch einheimische Erzeugnisse befürchteten und deshalb auch ihrerseits dem offiziellen Eintreten Deutschlands widerrieten. Kurz, als die Reichsregierung über die Annahme oder Ablehnung der Einladung der Ausstellungsleitung sich schlüssig zu machen hatte, wies die Sachlage im Inlande auf Ablehnung hin. Doch gelang es einer vom Grafen Jacini geführten italienischen Sonderkommission, die Zusage der Beteiligung Deutschlands zu erwirken. Die verbündeten Regierungen bewilligten den Betrag von 370 000 *M.*, warfen also eine Summe aus, deren knappe Bemessung der Gesamteinrichtung der deutschen Abteilung die Sparsamkeit zur Richtschnur gab. Abweichend von den Vorgängen erhielt Deutschland eine Zentralkommission unter der Leitung des Reichsamts des Innern. Die Sektionen des Ausstellungsprogramms, deren Beschickung man in Aussicht nahm, wurden zur selbständigen Bearbeitung unter die zuständigen Reichs- und Staats-Verwaltungen verteilt, und diese entsandten ihre Mitglieder in die Zentralkommission. Zum Generalkommissar des Reichs wurde der Kaiserliche Generalkonsul in Mailand, von Herff, bestellt. Die Zuständigkeitsfrage fand in der Weise ihre Lösung, daß die Zentralkommission für das Inland und der Generalkommissar für Mailand als gleichgeordnete Stellen eingesetzt wurden. Dem Generalkommissar unterstand ein besonderes Bureau, dem als stellvertretender Generalkommissar der Kaiserliche Vizekonsul Freiherr von Stein, als technischer Kommissar das Mitglied des Kaiserlichen Patentamts Regierungsrat Gentsch und als Bureauchef der Kaiserliche Geheime Rechnungsrat Gröning vom Reichsamte des Innern zugeteilt waren. Der für die Dauer der Ausstellung nach Mailand entsandte Kaiserliche Konsul von Reden war ebenfalls dem Generalkommissar beigegeben worden.

### Zentralkommission.

- Dr. Lewald, Kaiserlicher Geheimer Ober-Regierungsrat und Vortragender Rat im Reichsamte des Innern; Vorsitzender.
- Goetsch, Kaiserlicher Wirklicher Legationsrat und Vortragender Rat im Auswärtigen Amte.
- Dr. Albatz, Kaiserlicher Geheimer Admiralitätsrat und Vortragender Rat im Reichs-Marineamte.
- Jaeger, Kaiserlicher Geheimer Ober-Baurat und Vortragender Rat im Reichs-Marineamte (gegenwärtig im Ruhestand in Halle a. S.).
- Hennicke, Kaiserlicher Geheimer Ober-Postrat und Vortragender Rat im Reichs-Postamte.
- Müller, Königlich Preussischer Geheimer Ober-Baurat und Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
- Koch, Königlich Preussischer Geheimer Ober-Baurat und Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
- Scholkmann, Königlich Preussischer Geheimer Ober-Baurat und Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
- Rüdell, Königlich Preussischer Geheimer Ober-Baurat und Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
- Höffgen, Königlich Preussischer Geheimer Ober-Baurat und Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten (gegenwärtig im Ruhestand in Beilstein a. d. Mosel).
- Oschmann, Königlich Preussischer Major im Kriegsministerium.
- Dr. Schulzen, Königlich Preussischer Generaloberarzt im Kriegsministerium.
- Dr. von Tobold, Königlich Preussischer Ober-Stabsarzt im 2. Garde-Dräger-Regiment.
- Dr. Eilsberger, Königlich Preussischer Geheimer Regierungsrat und Vortragender Rat im Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten.
- Dr. Oldenburg, landwirtschaftlicher technischer Hilfsarbeiter (z. Z. Königlich Preussischer Regierungs- und Landes-Ökonomierat) im Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.

### **Generalkommissariat.**

#### **Generalkommissar:**

von Herff, Kaiserlicher Generalkonsul, Mailand (j. Z. Genua).

#### **Stellvertreter des Generalkommissars:**

Freiherr von Stein, Kaiserlicher Vizekonsul, Mailand (j. Z. Neapel).

#### **Dem Generalkommissar waren beigegeben:**

Gentsch, Kaiserlicher Regierungsrat und Mitglied des Patentamts, Berlin; Stellvertreter des Generalkommissars in technischen Angelegenheiten.

Gröning, Kaiserlicher Geheimer Rechnungsrat im Reichsamte des Innern, Berlin.

#### **Architekt für die Arbeitshalle, die Fischereihalle, die Halle für landwirtschaftliche Maschinen und für Hallen des Kriegsministeriums:**

Bruno Möhring, Königlich Preussischer Professor, Berlin.

Es übernahmen:

- das Reichsamt des Innern: die Arbeitshalle;
- das Reichs-Marineamt: das Seetransportwesen;
- das Reichs-Postamt: die retrospektive Transportmittel-Ausstellung (Postmuseum) und die Ausstellung für Post-, Telegraphen- und Telephonwesen.
- das Königlich Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten: das Eisenbahnwesen und die Binnenschifffahrt;
- das Königlich Preussische Kriegsministerium:
  - die Hygiene,
  - die militärische Luftschifffahrt,
  - die militärischen Kraftfahrzeuge,
  - die militärische Funkentelegraphie;
- das Königlich Preussische Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten (Königlich Preussisches Aeronautisches Observatorium): die wissenschaftliche Luftschifffahrt;
- der Kaiserliche Automobilklub: die Kraftwagen und Fahrräder;
- der Deutsche Fischereiverein: die Binnenfischerei;
- der Deutsche Seefischereiverein: die Seefischerei;
- der Verein der Fabrikanten landwirtschaftlicher Maschinen: die landwirtschaftlichen Maschinen und
- eine Gruppe von Parfümeriefabrikanten: die zeitweilige Parfümerie-Ausstellung.

Von der durch Bundesrat und Reichstag bewilligten Summe von 370 000 *M* hatten zur Verfügung:

das Reichsamt des Innern und das Auswärtige Amt zu allgemeinen Ausstellungszwecken . . . . .	98 000 <i>M</i> ,
das Reichs-Marineamt . . . . .	90 000 »
das Reichs-Postamt . . . . .	20 000 »
die Reichs-Eisenbahnverwaltung . . . . .	12 000 »
das Kriegsministerium für	
a) die Militärautomobile, Luftschifferabteilung und Funkentelegraphie . . . . .	90 000 »
b) die Sanitätsabteilung und die Abteilung des Roten Kreuzes . . . . .	60 000 »
	zusammen . . . 370 000 <i>M</i> .

Dagegen bestritten das Königlich Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten und dasjenige der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten ihre Ausgaben aus Staatsmitteln. Auch der Verein der Fabrikanten landwirtschaftlicher Maschinen hatte seine Kosten selbst zu tragen, wengleich er mit Unterstützungen durch die Königlich Preussische Regierung und durch die Regierungen einiger anderer Bundesstaaten rechnen konnte.

Es wurde allgemein anerkannt, daß jeder Beteiligte seine Pflicht tat, um dem deutschen Ansehen zu den erhofften Erfolgen zu verhelfen. Aber die Gesamtorganisation

erwies sich in der Praxis als zu schwerfällig; in einem Ausstellungsbetriebe muß man in der Lage sein, Entscheidungen rasch treffen und unverzüglich durchführen zu können. Während wir auf früheren internationalen Ausstellungen mit anerkanntem Geschicke den Eindruck der Zusammengehörigkeit zu erwecken verstanden, und während bei anderen Nationen in Mailand ein Zug der Einheitlichkeit durch ihre Schaustellungen ging, zerfiel Deutschland in genau so viel einander fremde Plätze, als es Sektionen belegt hatte. Und dieser Umstand nahm leider unserer Vorführung ein gut Teil des äußeren Glanzes, der bei Ausstellungen eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt.

Einer erheblichen Absonderung der Schaustücke deutschen Ursprungs leisteten die Ausstellungsbestimmungen insofern Vorschub, als sie italienischen Vertretungen deutscher Häuser in den italienischen Abteilungen Aufnahme gewährten. In Anbetracht der Unsicherheit, in welcher die offizielle Teilnahme Deutschlands lange schwebte und eingedenk der wirtschaftlichen Bedeutung des Marktplatzes machten zahlreiche Vertreter von dieser Zulässigkeit Gebrauch. So kam es, daß deutsche Waren in großem Umfang außerhalb der deutschen Plätze in Wettbewerb standen. Wurde auf diese Weise einerseits der Bestand an Ausstellern in denjenigen Sektionen, in denen Deutschland offiziell auftrat, nicht unerheblich vermehrt, so erweiterte sich andererseits auch das Gebiet, welches für Deutschland in Betracht kam, in unerwartetem Maße.

In der folgenden Übersicht sind die von Deutschland in den verschiedenen Sektionen belegten Plätze und neben den auf diesen untergebrachten Ausstellern auch die in den italienischen Abteilungen verstreuten Teilnehmer aufgeführt. Die Zahl der Aussteller erscheint hier größer, als die Zahl der beteiligten Firmen und Personen, weil einige derselben in mehrere Sektionen gehörige Schaustücke gebracht haben. Tatsächlich standen nur 572 Behörden, Privatunternehmungen und Einzelpersonen im Felde.

Sektionen	Platzgröße in qm	Zahl der Aussteller auf deutschen Plätzen	Zahl der übrigen Aussteller	Gesamtzahl der deutschen Aussteller
Gewöhnliche Straßen (einschließlich Kraftwagen, Fahrräder und Feuerwehr) . . . . .	1 650,00	28	9	37
Eisenbahn . . . . .	4 777,50	34	9	43
Luftschiffahrt . . . . .	1 574,00	11	1	12
Post, Telegraphie, Telephonie und Meßkunde	1 681,50	38	19	57
See- und Binnenschiffahrt . . . . .	3 275,00	60	—	60
Hilfsorge . . . . .	—	—	3	3
Kunstgewerbe . . . . .	350,00	5	23	28
Arbeitshalle . . . . .	2 106,32	31	27	58
Fischerei . . . . .	706,00	119	2	121
Landwirtschaft . . . . .	2 728,00	30	1	31
Hygiene . . . . .	2 426,00	89	10	99
Zeitweise Ausstellungen . . . . .	295,00	9	30	39
Retrospektive Transportmittel-Ausstellung ..	248,20	1	—	1
Zusammen . . .	21 817,52	455	134	589

Von einer einheitlichen Bewachung der deutschen Plätze mußte mangels ausreichender Geldmittel Abstand genommen werden. Für die Arbeitshalle stellte das Kaiserliche Generalkommissariat anfangs 2 Wächter, von denen der eine bald zurückgezogen wurde. Im übrigen hatten die Behörden und Vereine für die Bewachung in ihren Sektionen selbst Sorge zu tragen. Auch hatte die Ausstellungsleitung zahlreiches Wachpersonal über das Ausstellungsgelände verteilt.

Wie für Paris 1900 und St. Louis 1904, so wurde auch für die Ausstellung der Deutschen Abteilung in Mailand 1906 ein amtlicher Katalog herausgegeben, welcher die Teilnehmer dieser Abteilung auswies und dessen 24 von Fachmännern verfaßten Aufsätze über die Volkswirtschaft im allgemeinen sowie über die Bedeutung deutscher Arbeit auf den zur Vorführung herangezogenen Gebieten im besonderen unterrichteten. Von dem Werke wurden 3000 Exemplare in deutscher und 2000 Exemplare in italienischer Sprache aufgelegt. Satz und Druck besorgte die Reichsdruckerei, während Georg Stille in Berlin den Verlag übernahm. Trotz mancherlei Schwierigkeiten, welche namentlich aus dem spät erwachten Interesse der deutschen Industrie für die Schauausstellung erwachsen, gelang es Deutschland allein, den Katalog rechtzeitig zur Eröffnung auf dem Ausstellungsgelände zur Ausgabe zu bringen. Allerdings blieb der Verkauf trotz des niedrigen (auf 2 *M* — 3 Lire in Italien — für ein Exemplar festgesetzten) Preises gerade innerhalb der Ausstellung hinter der Erwartung erheblich zurück und zwar, weil der italienische Unternehmer, welcher unter Anwendung großer Geldmittel das alleinige Recht zur Reklame und zum Vertriebe von Katalogen auf den Schauplätzen von der italienischen Ausstellungsleitung erworben hatte, die Veräußerung in dem erhofften Maße nicht durchzuführen vermochte.



## Gang der Arbeiten.

Mitte Juni 1905 trat die Zentralkommission in Berlin zusammen. Von da ab bearbeiteten die Behörden und Vereine die ihnen zugefallenen Gebiete ganz unabhängig von einander. War eine Feststellung in Mailand selbst zu veranlassen, so mußte eine dahin gehende Anfrage über das Auswärtige Amt geleitet werden, das die Auskunft beim Generalkommissar einzog. Der Bescheid des letzteren wurde wieder über das Auswärtige Amt an die interessierte Stelle geleitet.

Im Januar 1906 gab der Vorsitzende der Zentralkommission die in der Anlage A beigelegten allgemeinen Vorschriften heraus.

Während alle übrigen Abteilungen in sich abgeschlossene Plätze erhielten, mußte bei der Arbeitshalle von vornherein mit einer Verteilung des Gesamttraums gerechnet werden, und noch zu Anfang 1906 machten sich den Anforderungen entsprechende Wechsel erforderlich. Das Bestreben, den stark gewachsenen Platzansprüchen der Industrie möglichst gerecht zu werden, begegnete Schwierigkeiten, weil die Halle von anderen Nationen ebenfalls sehr in Anspruch genommen wurde. Schließlich besaß Deutschland 7 getrennt von einander gelegene Plätze, deren Übergabe an die Aussteller am 29. Januar 1906 erfolgte. Freilich fehlte zu dieser Zeit noch der Fußboden, und waren die Fundamentpläne noch unter Anpassung an die Bodenverhältnisse umzuändern. Unter diesen Umständen ließ sich die Bestimmung der Ausstellungsleitung, die Schaustücke bis zum 20. März 1906 aufzustellen, keineswegs aufrechterhalten. Überhaupt hatten die Teilnehmer in der Arbeitshalle mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen, weil die Beförderung und der Zusammenbau ihrer Gegenstände von der Herrichtung des Holzfußbodens abhingen, die Verlegung des letzteren aber wegen rückständiger Fundamentarbeiten von Nachbarausstellern verzögert wurde. Der Mangel an geeigneten Hebezeugen und an geschultem Personal erschwerte die Transport- und Montagearbeiten auf dem Ausstellungsgelände außerordentlich.

Von größter Bedeutung war die Entwicklung der Beförderung auf den italienischen Bahnen. Hing doch von dem pünktlichen Eintreffen der Güter die rechtzeitige Fertigstellung der Ausstellung ab, und waren andererseits die Staatsbahnen eben erst an die Schaffung geordneter Verhältnisse auf den übernommenen Linien herangetreten. Der bei Ausstellungen stets wiederkehrenden Aufforderung, die Schaustücke Wochen vor dem festgesetzten Termin abzuschicken, hatte aus verschiedenen Gründen nur ein verschwindender Teil nachkommen können. Vorwiegend hemmte der rege Geschäftsgang die frühe Fertigstellung der Ausstellungsgegenstände.

Die Ausstellungsleitung hatte in Unterschätzung der Menge der Gütersendungen die Anlage der Zufahrts- und Verteilungsgleise auf der Piazza d'Armi, wohin der größte Teil der Bahnsendungen zu leiten war, so klein bemessen, daß noch im März täglich höchstens 30 Waggonen entladen werden konnten. Im Osten der Piazza d'Armi befand sich ein alter Rangierbahnhof, welcher trotz seiner Größe unzureichend, nach Anlage und Betrieb unzeitgemäß war. Man hatte beschlossen, den Bahnhof 3 bis 4 km weiter hinaus zu rücken, im Einklange mit dem bereits

Anlage A.

in Ausführung begriffenen Programm, nach dem alle Schienenwege und Bahnhöfe Mailands so verlegt werden, daß die Entwicklung der Stadt und die des Verkehrs sich einander nicht hindern. Dieser Rangierbahnhof wurde als Ausstellungsbahnhof Sempione eingerichtet. Derselbe vermochte nur 300 beladene Waggons zu fassen, so daß bei Andrang eine Überfüllung der davorliegenden Bahnhöfe eintreten mußte. Hier erwies sich indes die italienische Eisenbahnverwaltung sehr zuvorkommend. Dem Generalkommissar von Herff stellte der Direktor des Mailänder Bahnbezirks Alzona eine Vollmacht zur Kontrolle der Bahnhöfe aus, und es gelang, eine verhältnismäßig rasche Überführung der einzeln einlaufenden deutschen Wagen auf das Ausstellungsgebiet zu bewirken. Noch Anfang April hatte man mit geringen Ausnahmen Laufzeiten von 7 bis 10 Tagen von Berlin und aus Sachsen bis nach dem Plage beobachtet. Dann allerdings, als Frankreich eine Sendung von 600 Waggons abfertigte und die Schweiz 3 komplette Züge abschickte, trat die vorausgesehene Sperrung der Schienenwege ein. Diese geschlossenen Sendungen erwiesen sich als unpraktisch; die Züge blieben liegen und mußten schließlich doch getrennt werden.

Die Eisenbahnwagen liefen unter Zollverschluß nach einem auf der Piazza d'Armi innerhalb der Zollschranken angelegten Ausstellungsbahnhof, von wo sie zumeist nach den einzelnen Hallen weitergeschickt wurden. Bis zum April wurde nur ein geringer Teil der Waggons auf dem erwähnten Bahnhof entladen, damit die Frachtgüter auf Lastwagen nach den Hallen geführt werden konnten. Zum Teil lag hier die Schuld an den Verkehrswegen auf dem Ausstellungsgelände, welche erst spät so weit geebnet wurden, daß die Gleise zu kreuzen möglich wurde. Erst als die allgemeine Stockung auf den Bahnhöfen eintrat, erfolgte eine Verständigung mit der Zollbehörde dahin, daß die eingelassenen Waggons außerhalb des Ausstellungsgeländes geöffnet werden konnten. Die für den Parco bestimmten Gegenstände mußten mangels eines Anschlußgleises an den Sempione-Bahnhof von diesem überhaupt mittels Lastwagen abgefahren werden.

Eine besondere Belastungsprobe hatten übrigens die Ausstellungsgleise zu bestehen, als die Krupp'schen Sendungen für den Panzerturm in die Marinehalle übergeführt wurden.

Das Anschlußgleis an den Sempione-Bahnhof und seine Verzweigung auf der Piazza d'Armi zeigt der Ausstellungsplan.

Da man zu den Ausstellungshallen mit geringen Ausnahmen als Baustoff Holz verwandte, das in Italien fehlte und deshalb vom Auslande (Österreich, Rumänien, Süddeutschland) bezogen werden mußte, so hatte auch die Fertigstellung der Bauwerke selbst unter den Transportschwierigkeiten arg zu leiden. Zu Anfang März drohten die Unternehmer mit der Arbeitseinstellung, weil ihnen das Comitato die fälligen Raten verweigerte — und zwar wegen Nichteinhaltung der festgesetzten Lieferfristen mit Recht. An der Arbeitswilligkeit der Arbeiter scheiterte indes die Ausführung der Drohung. Die Ungunst der Witterung im ersten Viertel des Jahres 1906 brachte anhaltende Regengüsse, welche den Boden tief aufweichten und selbst in den schon gedeckten Gebäuden Wasserschäden anrichteten. Wer Elektromotoren haben mußte, war wegen der verfügbaren Stromart fast nur auf Mailänder Bezugsquellen angewiesen. Und die Edisongesellschaft, welche allein das Recht besaß, die Anschlüsse auszuführen, vermochte nur mit Mühe den Ansprüchen gerecht zu werden.

Den außerordentlichen Hemmnissen galt es besondere Tatkraft entgegenzusetzen, sollte die deutsche Abteilung rechtzeitig fertig sein. Mit Anspannung aller Kräfte,

unter Einlegung zahlreicher Nachtschichten gelang es denn auch, die Arbeiten so zu fördern, daß der König von Italien, als er bei Eröffnung die Ausstellungshallen besichtigte, insbesondere für Deutschland das Schlagwort prägte: »Qui è tutto completamente in ordine.« Selbst in der Arbeitshalle, welche am meisten und längsten unter der Mißgunst der Verhältnisse zu leiden hatte, konnten dem italienischen Herrscherpaare deutsche Maschinen im Betriebe vorgeführt werden.

Die weite Entfernung der Piazza d'Armi vom Sitze des deutschen Generalkommissariats ließ mit Rücksicht darauf, daß gerade auf der Piazza die technischen Vorführungen vereinigt waren, die Einrichtung einer Auskunfts- und Betriebsstelle zweckmäßig erscheinen. Auf einem Plage in der allgemeinen Abteilung der Arbeitshalle wurde denn auch ein kleiner Raum abge sondert, auf den Fachblätter aufmerksam machten. Die Stelle erwies sich sowohl während der Ausstellung selbst, namentlich in der Zeit der Tätigkeit des Preisgerichts, als auch später während der Abbruchsarbeiten als ein Bedürfnis.

Abgesehen von Deutschland besaßen alle amtlich beteiligten Nationen Sondergebäude, in denen ihre Vertreter empfangen. Unter solchen Umständen wurde die nachträgliche Schaffung eines Repräsentationsraums für den deutschen Generalkommissar zur Notwendigkeit. Allein nur ein Platz von  $5 \times 12$  m in der deutschen Automobilausstellung schien noch Anfang März für den Zweck verfügbar zu sein. Hier wurde denn auch in den ersten Tagen des April mit dem Aufbau eines vom Professor Bruno Möhring entworfenen Empfangsraums begonnen, dessen innere Ausschmückung die Firma Rudolph Herbig als Schaustück zu liefern übernommen hatte. Während des Baues stiegen jedoch Bedenken wegen der Umgebung des Raumes auf; andererseits ließ die inzwischen vorgeschrittene Einrichtung der Eisenbahnhalle, welche Deutschland belegt hatte, erkennen, daß daselbst die Unterbringung des Repräsentationsraums durchführbar wäre. Auf eine Entscheidung des deutschen Botschafters in Rom wurde dann am 12. April der schon fertige Holzbau in der Automobilhalle abgebrochen und in die Eisenbahnhalle verlegt. Am 30. April konnten der Botschafter und der Generalkommissar das italienische Königspaar in dem mit einer Büste des Deutschen Kaisers geschmückten Raume empfangen. Die Geschichte des Empfangsraums entschuldigte aber seine im Verhältnisse zur Halle etwas gezwungenen Abmessungen.

Die Vorarbeiten für das Preisgericht erstreckten sich in erster Linie auf die Sichtung des vorhandenen Stoffes und Einreihung desselben in die zuständigen Gruppen. Dabei kam es wiederholt vor, daß Schaustücke, deren Bewertung durch die für sie bestimmte Gruppenjury wegen programmwidriger Vorführung hätte ausfallen müssen, an zutreffend gewählte andere Gruppen überwiesen wurden.

Gegen Ende der Tätigkeit des Preisgerichts setzten bereits die vorbereitenden Schritte für die Abrüstung und den Rücktransport ein. Im November erließ der deutsche Generalkommissar die in den Anlagen B—D abgedruckten Rundschreiben. Da in den hierzu bestimmten Schuppen rund 82 000 Kisten aufgestapelt lagen, machte die Verteilung der letzteren anfangs Schwierigkeiten, weil der Verladeplatz sich nur in dem Maße vergrößerte, als die Stapel sich verkleinerten. Am 21. November war indes schon etwa die Hälfte der Schuppen geräumt. Bei dem Rücktransporte fiel es auf, daß die italienische Eisenbahnverwaltung vielfach deutsche Wagen leer zurückschickte und eigene neue Wagen einsetzte.

Anlagen B—D.

## Verlauf der Ausstellung im allgemeinen.

Der Ausbruch des Vesuvs, welcher soviel Trauer über das Land brachte, wirkte auch auf die Ausstellung ein. Am 12. April faßten die Stadtverwaltung und die Ausstellungsleitung gemeinsam den Beschluß, den Tag der Eröffnung zu verschieben und auf den 28. April festzusetzen. Während wochenlang zuvor starke Regengüsse den Boden durchweichten, lag am 28. April klarer Sonnenschein über den festlich geschmückten Plätzen, die von Menschenmengen dicht gefüllt waren. Zur Feier hatte man in der Mitte des 3 000 Personen fassenden Festsaals im Parco ein Podium errichtet und einen Ausgang des letzteren mittels einer zweiteiligen Rosenkette abgeschlossen; die Kettenhälften wurden durch ein goldenes Schloß zusammengehalten. Um 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr erschien das Königspaar mit Gefolge; zwei kurze Ansprachen wurden gehalten; dann geleitete der Präsident, Senator Mangili, die Königin zum Kettenschlosse, das die Herrscherin öffnete. Die Rosenkette teilte sich und gab den Weg zum Ausstellungsgelände frei. Die an demselben Tage geplante Fahrt nach der Piazza d'Armi mußte wegen des durchweichten Zustandes der Wege aufgegeben werden. Eine Galavorstellung im Scala-Theater mit der — übrigens zur Hebung der Feststimmung wenig geeigneten — Oper Figlia di Jorio beschloß die Eröffnungsfeier. Tags darauf hatte die Stadt zum Diner eingeladen. Am 30. April vormittags machte das Königspaar seinen Rundgang durch die Ausstellung; es stattete nacheinander den Vertretungen der Schweiz, von Frankreich, Nordamerika, Deutschland, Ungarn, Osterreich, Belgien und England Besuche ab. Bei dieser Gelegenheit konnte der Generalkommissar, Generalkonsul von Herff, dem Könige bereits den deutschen Katalog überreichen.

Eine nachhaltige Wirkung hatten die Ereignisse des 2. Mai. Als Zeichen einer besonderen Aufmerksamkeit für das italienische Königshaus hatte der Deutsche Kaiser ein Luftschifferkommando entsandt, das schon bei seinem Einmarsch am 26. April lebhaft begrüßt wurde. Nach einer glänzenden Auffahrt von Automobilen fand am Nachmittage des 2. Mai in Gegenwart des Königs und der Königin der Aufstieg von 10 Ballons zur Freifahrt nach bestimmtem Ziele (16 km) statt; daran schloß sich die Vorführung des Luftschifferkommandos an, welcher der König mit sichtlichem Interesse folgte. Am nämlichen Tage verweilte der König lange Zeit in der Arbeitshalle, wo ihm deutsche Maschinen in Tätigkeit vorgeführt werden konnten.

Die Gäste aus dem Mutterlande brachten auch der deutschen Kolonie in Mailand neues Leben. Am 3. Mai wurden von ihr die Luftschiffer bewirtet, deren am 5. Mai erfolgter Abmarsch sich zu einer eindrucksvollen Feier gestaltete. Unvergesslich dürfte den Teilnehmern auch der vom Generalkommissar am 9. Mai veranstaltete Ausflug der Deutschen nach Bellaggio bleiben, weil er auch ihnen die Bedeutung des Deutschtums in Oberitalien vor Augen führte.

Eine unangenehme Überraschung brachte hingegen der 10. Mai, als ein drohender allgemeiner Streik die Schließung des gesamten Ausstellungsgeländes nach sich zog. War die Vorsichtsmaßregel auch nur für einen Tag nötig geworden, ging auch bereits am nächsten Tage alles seinen geregelten Gang, so hatte die durch die Presse verbreitete Nachricht genügt, die Zahl der Besucher der Ausstellung gerade in der schönsten Zeit des Frühjahrs auf ein bescheidenes Maß herabzudrücken.

Die Eröffnung des Simplontunnels fand am 30. Mai statt, und der erste Zug auf der Strecke brachte den Präsidenten der Schweiz nach Mailand.

Am 28. Mai hatte das Preisgericht für die Kraft- und Fahrräder seine Tätigkeit bereits beendet. Später, nämlich am 6. Juni, hielt Generalleutnant z. D. von Alten in der Aeronautica vor etwa 60 Offizieren des italienischen Korps einen Vortrag über den nach seinen Angaben von der Freibahn-Gesellschaft gebauten Militärlastzug, der auch Fahrten ausführte.

Einem allgemeinen Wunsche folgend, verschob die Ausstellungsleitung am 11. Juni den Schluß der Hallen von 6 auf 7 Uhr abends; der Entschluß war mit erheblichen Opfern verknüpft, weil die zugegebene Stunde etwa 6000 Lire tägliche Mehrausgaben von Beamtengehältern usw. bedingte.

In dem Maße, wie die Nationen ihre Installationsarbeiten beendigten, setzten auch die offiziellen Empfänge ein. Am 7. Juni fand der Empfang beim französischen Generalkommissar statt; aber erst am 18. Juni konnte die Fertigstellung der kunstgewerblichen Abteilung Frankreichs festlich begangen werden. Da zu Anfang Mai nach Lage der Verhältnisse im allgemeinen die Feier der Vollendung der deutschen Einrichtungen nicht angängig erschien, hatte Generalkommissar von Herff seine Einladungen zum 30. Juni ergehen lassen. Als Empfangsraum wurde die deutsche See- und Flußtransport-Ausstellung gewählt, deren Raum ein vor den Eingang gesetztes Zelt von 10 × 35 m Grundfläche erheblich vergrößerte. Die Büste des Kaisers, reicher Blumen- und Gobelin schmuck gaben eine feierliche Stimmung. Ventilatoren und Eisblöcke sorgten für eine ausreichende Kühlung. Mehr als tausend Personen hatten an dem Feste teilgenommen, das allgemein als das gelungenste seiner Art Anerkennung fand.

Auch die Königin-Mutter Margerita zeichnete die Ausstellung durch ihren Besuch aus; die hohe Frau opferte die letzte Woche des Juni zu einem gründlichen Studium sämtlicher Hallen.

Die sengende Glut in den Monaten Juli und August ließ ein lebhaftes Treiben auf dem Ausstellungsgelände nicht aufkommen. Und es blieb der Brand, welcher in der Nacht vom 3. August das italienische und das ungarische Kunstgewerbe vollständig vernichtete, als ein Ereignis von niederschmetternder Wirkung in der Erinnerung haften.

Mit den letzten Tagen des August änderte sich das Bild vollständig. Die Zahl der Besucher, aber auch diejenige der Käufer stieg rasch und erheblich. Der internationale musikalische Wettstreit, welcher am 2. September von 200 Kapellen in der Arena ausgefochten wurde, dürfte mehr als 180 000 Schaulustige angelockt haben. Unter 100 000 fiel die Zahl der Gäste an Sonn- und Feiertagen kaum mehr; sie hielt sich aber auch an Wochentagen nicht wesentlich darunter. Die

italienischen Bahnen vermochten den Verkehr nur mit Mühe zu bewältigen, und die Wohnungsverhältnisse gestalteten sich schwierig.

Begann doch jetzt auch die Tätigkeit des internationalen Preisgerichts. Der deutsche Generalkommissar hatte die deutschen Preisrichter zu einer Vorbesprechung am 3. September im Hotel Milan versammelt. Tags darauf eröffnete der Landwirtschaftsminister Cocco-Ortu die Sitzungen der Jury im Festsaale des Parco.

Inzwischen war das italienische Kunstgewerbe — wenngleich auf die Hälfte seines früheren Umfanges ermäßigt — aus der Asche neu aufgebaut worden. Es konnte am 15. September durch den König und die Königin der Öffentlichkeit übergeben werden. Wenige Tage später öffnete auch das ungarische Kunstgewerbe seine Tore wieder.

Die Ausstellungsleitung suchte den Juroren für deren aufopfernde Tätigkeit durch Festessen ihren vorläufigen Dank abzustatten. Und die Vertreter der fremden Nationen verabschiedeten sich von dem Comitato und der Stadt. Aus der Reihe der Abschiedsfestlichkeiten stach das vom deutschen Generalkommissar am 4. Oktober im Hotel Milan gegebene Mahl, an dem u. a. der Präsident Mangili und der Bürgermeister Marchese Ponti teilnahmen, glänzend hervor. Die Wirkung vermochte auch die Soiree nicht zu verwischen, welche die fremden Generalkommissare auf Anregung Frankreichs am 26. Oktober zu Ehren des Comitato in der »Permanente« veranstalteten, und zu der jedes Land eigene Künstler stellte.

Recht feierlich gestaltete sich die Verkündigung der Prämienverteilung, die im Beisein des Grafen von Turin am 3. November im Festsaale des Parco vor sich ging.

In der Zeit vom 28. April bis zum 30. Oktober 1906 tagten in Mailand nicht weniger als 107 Kongresse, unter denen 27 international waren. Da zu den letzteren auch Deutschland Vertreter entsandt hatte, werden sie hier aufgeführt:

Studentenkongreß . . . . .	28. April bis 4. Mai,
Öffentliche Hilfeleistung . . . . .	23. bis 27. Mai,
Turnvereine . . . . .	24. » 27. »
Automobilwesen . . . . .	24. » 27. »
Wandervereine . . . . .	24. » 29. »
Feuerwehr . . . . .	27. Mai bis 3. Juni,
Scheibenschießen . . . . .	{ 27. bis 30. Mai und 2. » 11. Juni,
Fechtkunst . . . . .	27. Mai bis 2. Juni,
Salesiano . . . . .	4. bis 7. Juni,
Verleger . . . . .	6. » 10. »
Berufskrankheiten . . . . .	9. » 14. »
Pferderennen . . . . .	12. Juni,
Fürsorge . . . . .	29. und 30. Juni,
Musikalischer Wettstreit . . . . .	1. » 2. September,
Elektrobiologie und Radiologie . . . . .	5. bis 9. »
Erziehungswesen . . . . .	5. » 16. »
Schutz des gewerblichen Eigentums . . . . .	14. und 15. »
Friedenskongreß . . . . .	15. bis 20. »
Turnen . . . . .	15. und 16. »

Mostra filatelica . . . . .	16. bis 23. September,
Dampfkesselüberwachung . . . . .	16. » 19. »
Handelsunterricht . . . . .	17. » 21. »
Straßen- und Kleinbahnen . . . . .	17. » 22. »
Handelskammern und andere Verbände für Handel und Gewerbe . . . . .	26. » 30. »
Beschäftigungslosigkeit . . . . .	2. und 3. Oktober,
Luftschiffahrt . . . . .	22. bis 28. »
Sonntagsruhe . . . . .	29. » 31. »

Die von Léon Bourgeois 1900 ins Leben gerufene internationale Ausstellungsschule wirkte in der Zeit vom 11. bis 13. September durch vier Vorträge.

Am Abend des 11. November hatte der Parco noch einmal eine große Menschenmenge aufgenommen, welche sich an einem Fackelzug erfreute. Um Mitternacht versammelte das Comitato zum letzten Male die fremden Vertretungen zu einem Abschiedsmahl im Festsaale. Als die Tore des Parco sich hinter den Teilnehmern schlossen, hatte die Mailänder Schauausstellung ihr Ende erreicht.

## Beteiligung im allgemeinen.

Das Interesse an der Mailänder Ausstellung wechselte mit den eingeladenen Nationen; es schwankte aber auch bei den letzteren nach den Gebieten außerordentlich stark. Diese Erscheinung fand ihre Begründung in der Eigentümlichkeit des Schauplazes, dessen Bedeutung als internationalen Markt man allenthalben nur allmählich richtig einzuschätzen sich anschickte, und in der Verschiedenheit der Fähigkeiten der Teilnehmer. Die amtliche Beteiligung Frankreichs sicherte von vornherein das Zustandekommen des Unternehmens; ursprünglich trachtete die französische Kolonie in Mailand auch danach, der Feier einen vorwiegend französisch-italienischen Charakter zu geben. Bald gewann aber die Meinung, daß insbesondere Deutschland, entsprechend seiner Stellung in Italien, vertreten sein mußte, die Oberhand. Erst die Zusicherung der maßgebenden Kreise Deutschlands zu einer Beteiligung wurde für die Ausdehnung und die Bedeutung der Ausstellung bestimmend.

Zählte man die Staaten, welche entweder selbständig Plätze belegt hatten und unter eigenen Flaggen standen oder sich zu Interessengemeinschaften zusammengeschlossen hatten, so befanden sich außer Italien 26 Nationen im Wettbewerbe. Anders jedoch, wenn das Interesse für die Veranstaltung an der Zahl aller, auch derjenigen Nationen und Handelsbezirke gemessen wurde, welche sich lediglich zu besonderen Vertretungen hatten verstehen können, deren Erzeugnisse indes hauptsächlich unter die italienischen Schaustücke verstreut und zum geringen Teile anderweit untergebracht waren. In diesem Falle mußte man mit 39 Staaten rechnen. Von ihnen hatten nur neun die Wahrnehmung ihrer Interessen in die Hände von Italienern gelegt, während die übrigen einheimische Kommissionen gebildet hatten.

Die Zahl der Mitglieder der fremden Vertretungen und an der Organisation beteiligt gewesenen Körperschaften stand teilweise in keinem Verhältnisse zu den Ergebnissen ihrer Arbeiten; immerhin ließ sie im großen und ganzen einen Schluß zu auf die Wichtigkeit, welche von den teilnehmenden Nationen dem Mailänder Markte beigemessen wurde. Die Reihenfolge, in welcher die Vertretungen dem Comitato bezeichnet wurden, war die folgende:

	Mitglieder des Kommissariats und des vorbereitenden Komitees	Nur Mitglieder des Kommissariats
Frankreich . . . . .	81	—
Schweiz . . . . .	—	3
Belgien . . . . .	110	—
Großbritannien . . . . .	120	—
Deutschland . . . . .	21	—



Übertrag . . .	332	3
Canada . . . . .	—	7
China . . . . .	—	11
Niederlande . . . . .	28	—
Japan . . . . .	—	4
Guatemala . . . . .	—	3
Rußland . . . . .	56	—
Österreich . . . . .	46	—
Chile . . . . .	—	6
Ungarn . . . . .	28	—
Bulgarien . . . . .	—	4
Ecuador . . . . .	—	2
Portugal . . . . .	—	2
Kalifornien . . . . .	4	—
Persien . . . . .	—	3
Peru . . . . .	—	1
Serbien . . . . .	—	1
America latina . . . . .	—	16
Marocco . . . . .	—	4
Türkei (Staatsschuldenverwaltung) . .	7	—
Cuba . . . . .	—	1
San Domingo . . . . .	4	—
Spanien . . . . .	—	1
Rio Grande do Sul (Brasilien) . .	—	4
Uruguay . . . . .	—	2
Argentinien . . . . .	—	1
New York (Nordamerika) . . . . .	—	16
Indien . . . . .	—	10
Tripolis di Barbera . . . . .	—	8
Constantinopel . . . . .	—	14
Athen . . . . .	—	5
Ägypten . . . . .	—	9
Smyrna . . . . .	—	12
Rumänien . . . . .	—	24
Tunis . . . . .	—	5

39 Vertretungen mit . . .

684 Mitgliedern.

Von den nachstehenden Übersichten gibt die eine die Größe der Plätze an, welche die Nationen (außer Italien) in den einzelnen Sektionen einnahmen, und die andere die Zahl der Aussteller einschließlich der Italiener auf den Gebieten, welche dem internationalen Wettbewerb offenstanden.

## Plätze der Nationen in

Nationen	Eigene Hallen	Retro- spektive Aus- stellung	Kunst- gewerbe	Fischerei	Hygiene	Auto- mobil- wesen	Wagen- bau	Zeitweise Aus- stellungen
Frankreich . . . . .	—	200,00	9 251,62	280,00	533,00	1 907,00	993,00	2 281,00
Deutschland . . . . .	—	248,20	350,00	706,00	2 426,00	1 650,00	—	295,00
Osterreich . . . . .	16 388,50	—	—	310,00	—	—	—	—
Belgien . . . . .	12 975,00	—	—	—	—	500,00	—	—
Schweiz . . . . .	250,00	—	555,00	40,00	868,00	307,00	—	820,00
Großbritannien . . . . .	150,00	70,00	1 000,00	—	419,00	—	—	311,00
Ungarn . . . . .	—	—	3 132,00	—	—	—	—	—
Canada . . . . .	1 000,00	—	—	—	—	—	—	—
Niederlande . . . . .	—	—	800,00	—	—	—	—	49,50
Japan . . . . .	—	—	800,00	144,00	—	—	—	—
Rußland . . . . .	850,00	—	—	—	—	—	—	—
America latina . . . . .	700,00	—	—	—	—	—	—	—
Persien . . . . .	—	—	540,00	—	—	—	—	—
Bulgarien . . . . .	500,00	—	—	—	—	—	—	—
Serbien . . . . .	300,00	—	—	—	—	—	—	—
Türkei . . . . .	50,00	—	200,00	29,00	—	—	—	—
China . . . . .	198,00	—	40,00	—	—	—	—	—
Portugal . . . . .	—	—	—	158,00	—	—	—	—
Norwegen . . . . .	—	—	—	80,00	—	—	—	—
Marocco . . . . .	50,00	—	—	—	—	—	—	—
Dänemark . . . . .	—	—	32,00	—	—	—	—	—
Spanien . . . . .	—	—	25,00	—	—	—	—	—
Monaco . . . . .	—	—	—	15,00	—	—	—	—
Zusammen . . . . .	33 411,50	518,20	16 725,62	1 762,00	4 246,00	4 364,00	993,00	3 756,50

## Quadratmetern (außer Italien).

Landwirt- schaft	Viehzucht	Marine, Binnen- schiffahrt	Luft- schiffahrt	Meß- kunde	Arbeits- halle	Eisen- bahn	Gew. Land- trans- port	Fürsorge	Insgesamt
2 629,00	1 000,00	1 050,00	1 172,36	—	1 314,25	4 278,50	—	497,00	27 386,73
2 728,00	—	3 275,00	1 574,00	—	2 106,32	6 459,00	—	—	21 817,52
—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 698,50
—	1 000,00	—	—	—	—	—	—	—	14 475,00
931,00	1 000,00	299,00	—	672,00	504,70	4 335,20	—	66,90	10 648,80
1 144,00	—	2 707,00	—	60,00	623,50	245,00	—	62,40	6 791,90
706,00	—	—	—	—	—	2 299,00	—	—	6 137,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 000,00
—	—	112,50	—	4,00	—	—	—	—	966,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	944,00
—	—	—	—	42,00	—	—	—	—	892,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	700,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	540,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	500,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	300,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	279,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	238,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	158,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	80,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	32,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,00
8 138,00	3 000,00	7 443,50	3 524,36	—	4 548,77	17 616,70	—	626,30	110 674,45

## Zahl der

Nationen	Landtransport				Wassertransport
	Gewöhnliche Straßen	Eisenbahn	Luftschiffahrt	Postwesen, Meßkunde	
Italien .....	239	170	40	130	146
Frankreich .....	61	134	25	59	40
Belgien .....	3	56	10	2	20
Schweiz .....	19	84	3	64	9
Deutschland .....	37	43	12	58	50
Großbritannien .....	9	21	7	9	65
Ungarn .....	—	39	—	5	4
Rußland .....	6	10	2	—	5
Bulgarien .....	2	4	1	1	1
Österreich .....	12	59	1	7	5
America latina .....	16	1	—	1	—
Nordamerika (Vereinigte Staaten)	1	2	—	3	—
Japan .....	6	—	—	—	—
Niederlande .....	—	—	—	2	3
China .....	—	—	—	—	—
Portugal .....	2	—	—	—	1
Türkei .....	—	1	—	—	—
Dänemark .....	—	1	—	—	1
Schweden .....	1	2	—	1	1
Spanien .....	—	—	—	—	—
Persien .....	—	—	—	—	—
Griechenland .....	—	—	—	—	—
Norwegen .....	—	—	—	—	—
Rumänien .....	—	—	—	—	—
Kreta .....	—	—	—	—	—
Canada .....	Kollektivausstellung				
Zusammen...	414	647	101	342	351

## Aussteller.

Fürsorge	Kunstgewerbe	Arbeitshalle	Fischerei	Landwirtschaft	Hygiene	Zeitweise Ausstellungen	Insgesamt
758	509	212	124	1 112	343	721	4 504
408	625	16	17	802	177	754	3 118
192	218	1	9	171	48	176	906
26	95	23	1	143	60	105	632
3	28	58	121	31	99	39	589
7	90	8	13	10	12	34	285
2	218	1	—	6	—	—	275
3	34	17	—	113	3	21	214
2	60	2	2	107	—	23	205
—	47	2	30	11	3	7	184
—	20	2	1	76	—	53	170
76	—	—	—	—	—	8	90
—	29	—	47	—	—	—	82
1	37	—	—	5	—	12	60
—	28	—	12	—	—	1	41
—	—	—	1	23	—	3	30
—	5	—	1	—	—	1	8
—	1	—	—	2	1	1	7
—	—	—	1	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	6	6
—	3	—	—	—	—	—	3
—	1	—	—	1	—	—	2
—	1	—	1	—	—	—	2
—	—	—	—	1	—	—	1
—	—	—	1	—	—	—	1
(mit 170 Teilnehmern)							1
1478	2049	342	382	2614	746	1965	11 422

## Retrospektive Transportmittel-Ausstellung.

Wo das Beförderungswesen die Hauptsache bildete, durfte auch seine Geschichte nicht fehlen. Die Ausstellungsleitung hatte deshalb im Parco links vom Haupteingang ein massives Gebäude von 3500 qm Grundfläche aufführen lassen, das lediglich zur Aufnahme der Verkehrsmittel aus vergangener Zeit bestimmt war. Es sollte so der Überblick über die alten Hilfsmittel des Land- und Wassertransports, aber auch der Luftschiffahrt gewährt und erleichtert werden.

Eine sehr wertvolle Abteilung behandelte die Geschichte des Wagens. Hier waren Italien und Frankreich fast allein beteiligt. Etwa 30 Prunkwagen, meist dem 17. und 18. Jahrhundert entstammend, legten von dem Glanze Zeugnis ab, mit welchem sich die Herrscherhäuser Savoyen, Toskana und Bourbon, aber auch der päpstliche Stuhl damals zu umgeben verstanden. Für die Entwicklung der Kraftfahrzeuge von Wert war ein als Dampfwagen gebauter Landauer des Generals Bordini aus dem Jahre 1836. Ein altrömischer Wagen trug eine Tafel, welche ein Uhrwerk darstellen sollte und deren, einem römischen Schriftsteller entnommene Aufschrift besagte, daß es sich um ein Tagameter der Römerzeit handelte.

Wie auf deutscher Seite die Nachbildung eines Wikingerschiffs und der Caravella Santa Maria, so hatten auf italienischer Schaufläche fast nur Modelle von Wasserfahrzeugen Aufnahme finden können, welche zum Teil eine Rolle in der Geschichte spielten.

Es fehlte aber auch ein kleiner Überblick über die Anfänge der Luftschiffahrt nicht, in dem ein von Papst Pius X. ausgestellter Ballon mit Netzwerk aus dem Jahre 1804 an die Krönung Napoleons I. erinnerte.

In der deutschen Abteilung gab das Reichs-Postmuseum auf 248,20 qm Grundfläche eine gedrängte Übersicht über die Entwicklung des deutschen Post- und Telegraphenwesens von seinen Anfängen an bis zur Gegenwart. Vereinzelt waren auch Einrichtungen anderer Kulturvölker eingereiht, soweit dies zum Verständnisse der allmählichen Herausbildung des heutigen Verkehrswesens notwendig erschien. So standen der alten Tatarenpost die neuzeitlichen Beförderungsmittel, Straßen- und Eisenbahnpostwagen, gegenüber; die alte persische Reichspoststraße Susa-Sardes wurde mit der jetzigen Bagdadbahn verglichen. Modelle und Zeichnungen von Postämtern, die aus dem Jahre 1817 stammende Dräfsine, namentlich aber auch die dem Deutschen Kaiser gehörige Probe eines im Jahre 1874 verlegten und 1903 aus 3958 m Tiefe gehobenen Unterseekabels bildeten Sehenswürdigkeiten. Die Zusammenstellung der Schaustücke wurde von dem Geheimen Ober-Postrat Hennicke und dem Geheimen Rechnungsrat Rack besorgt.

Das unlängst gegründete italienische Postmuseum stellte außer Drucksachen eine gute Sammlung von Briefkasten aus. Intim postalischen Charakter trugen auch die kleineren Vorführungen von Thurn und Taxis und vom internationalen Bureau des Weltpostvereins zu Bern.

## Kraftwagen und Fahrräder.

Der Fahrrad- und Kraftwagenindustrie war eine architektonisch mit am sorgfältigsten behandelte, neben der Hochbahnstation auf der Piazza d'Armi gelegene Halle von 12 500 qm Grundfläche vorbehalten. Eingedenk des raschen Aufschwunges des Automobilbaues und namentlich im Hinblick auf seine sprungweise gewachsene Bedeutung für den italienischen Ausfuhrhandel erschienen die Bemühungen der Ausstellungsleitung um eine würdige Vorführung dieses Gewerbezweigs durchaus gerechtfertigt. Hatte doch Italien in 1906 um rund 200 v. H. mehr exportiert als in 1905. Aber gerade die Ende 1905 und Anfang 1906 zu beobachten gewesenen starken Anforderungen, welche der Absatzmarkt an die Automobilfabriken stellte, machten die Schaustücke nur auf kürzere Zeit entbehrlich. Man mußte sich deshalb zu einer abgekürzten Ausstellungsdauer verstehen und beschränkte sie auf die Zeit bis Mitte Juni.

Die deutsche Vorführung veranstaltete der Kaiserliche Automobil-Klub zu Berlin, dessen Eingreifen es zu verdanken war, daß Deutschland mit Kraftwagen auf einem Felde aufzutreten vermochte, in das sich Italien und Frankreich geteilt zu haben schienen. Die einheimische Industrie gewann durch die Beteiligung zweifellos an Ansehen im Auslande, welches — wie es sich namentlich bei den Verhandlungen der Preisrichter herausstellte — die Exportfähigkeit der deutschen Wagen zum Teil bestritt. Aber gegen die Bauweisen von Daimler, Benz, der Adlerfahrradwerke, Opel und Matthis hielten die erhobenen Einwendungen nicht stand. Motorräder stellten drei Firmen (Grigner, Neckarfulm, Marswerke) aus, während 15 weitere Aussteller Einzelteile von Wagen und Fahrrädern, Reifen, Lager, Laternen und anderes zeigten.

Den 23 deutschen Teilnehmern stand in der Sonderhalle eine Grundfläche von 1 650 qm zur Verfügung, und zwar lag ein Teil des Schauplatzes gegen den anderen um rund 3 m erhöht. Die Ausschmückung hatte der königliche Baurat Gauße besorgt. Als Mailänder Vertreter des Automobil-Klubs wirkte Assessor a. D. Dr. Levin-Stoelpling.

Wie die automobiltechnische Schaustellung in Mailand im allgemeinen einen die Sonderhalle weit überschreitenden Raum einnahm, so mußten insbesondere auch auf deutscher Seite die Kraftwagen für den Krankentransport, welche in der Hygiene-Sektion untergebracht waren, und die vom königlich Preussischen Kriegsministerium in einer Sonderhalle für militärisches Automobilwesen zusammengefaßten militärischen Fahrzeuge, die ebenfalls abgeschiedene Schuppen erhalten hatten, hinzugerechnet werden. Ein von den Adler-Fahrradwerken gebauter Armee-Personenkraftwagen für höhere Stäbe machte tägliche Fahrten. Ein Armee-Lastkraftwagen (von der Daimler-Motoren-Gesellschaft) nebst zwei Armee-Anhängewagen (Beermann, Kühlstein) waren hingegen außer Betrieb.

Der vom königlich Preussischen Kriegsministerium ausgestellte Freibahn-Lastzug, welcher auf Anregung des Generalleutnants z. D. von Alten von der

Freibahn-G. m. b. H. ausgeführt worden war, hatte seinen Stand an der Nordwestecke der Piazza d'Armi. Um die großen Bewegungswiderstände der Anhängewagen zu beseitigen und dadurch die Beförderung von Massengütern mit Kraftfahrzeugen zu ermöglichen, haben die Erbauer des Freibahnzugs statt der üblichen einachsige, paarweise gekuppelte Anhängewagen benutzt und damit dem Bau von Motorlastzügen völlig neue Wege gewiesen. Auch der Kraftwagen setzte sich aus einer einachsigen Lokomotive und einem ebensolchen Tender zusammen. Als Triebkraft diente Dampf; in die Röhrenkesselfeuerung wurde Steinkohlenteeröl oder Rohpetroleum mittels eines Dampfgebläses eingeblasen. Lokomotive und Tender griffen mit Zahnkränzen ineinander, welche ballige Flanken besaßen, damit ein guter Eingriff der Kränze auch bei der Fahrt über unebenes Gelände gewährleistet blieb. Die 12,5 t schwere Vorspannmaschine zog 4 einachsige Anhängewagen zu je 4 t Tragfähigkeit in der Ebene beladen mit einer Geschwindigkeit von 7 Kilometer in der Stunde, leer mit 9 bis 10 Kilometer in der Stunde. Bei großen Steigungen konnte die Maschine die Wagen mit Hilfe einer Winde heraufziehen. Die großen Räder der Wagen waren auf Kugeln gelagert. Die Wagenkasten wurden gegen einen gemeinsamen Längsträger durch Bolzen in der Weise festgestellt, daß die in der Fahrtrichtung vorn befindlichen Achsen frei, die hinteren hingegen festgelegt blieben. Für militärische Zwecke waren die Vorteile des Zuges augenscheinlich. Mit einer Nutzlast von 18 bis 20 t und einer Länge von 18 m vermochte er 16 bis 18 zweispännige Transportwagen mit einer Marschlänge von rund 300 m nicht nur zu ersetzen, sondern auch mit Rücksicht auf seine Fahrgeschwindigkeit gegenüber dem Wege des Pferdefuhrwerkes von täglich 30 km um etwa das Anderthalb- bis Zweifache zu übertreffen. Es war deshalb erklärlich, daß die Fahrten des Zuges, welche alltäglich zwischen 4 bis 5 Uhr nachmittags von Mannschaften der preussischen Eisenbahnbrigade auf dem Ausstellungsgelände ausgeführt wurden, besonderes Interesse der militärischen Kreise erregten.

kehren wir zur Automobilhalle zurück, um unter den anderen Nationen Umschau zu halten, so konnte es nicht auffallen, daß Italien selbst annähernd die Hälfte des Gebäudes belegt hatte und seine einschlägige Industrie vollständig vertreten war: Fiat, Fraschini, Bianchi, Züst, Otav. Aber auch Frankreich, dessen Platz etwa der Hälfte des italienischen gleichkam, hatte offensichtlich durch seine besten Marken glänzen wollen. Eine schweizerische und eine belgische Abteilung waren räumlich beschränkt und inhaltlich nicht bedeutend.

Dagegen hatte Österreich eine größere Sammlung abgesondert. Vor seiner Halle stand ein elektrischer Automobil-Ambulanzwagen der Wiener Freiwilligen Rettungsgesellschaft. In seiner Verkehrsmittelhalle selbst befand sich ein zur Unterhaltung der Oberleitung der Wiener Straßenbahn bestimmter Benzinautomobil-Turmwagen, dessen zweizylindriger Daimler-Motor zu 8 Pferdestärken ihm eine Höchstgeschwindigkeit von 16 km in der Stunde erteilen konnte und welcher 3 600 kg wog. Ein Elektromobil-Rüstwagen besaß eine vorn angebrachte Akkumulatorenbatterie; er diente ebenfalls zur Instandhaltung der Oberleitung, konnte aber auch einen Motorwagen mit gebrochener Achse fortbewegen.

Im allgemeinen mußte zugegeben werden, daß die Mailänder Veranstaltung ein ziemlich vollständiges Bild von den neuzeitlichen Bestrebungen im Bau von kleinen Wagen, Touren- und Lastwagen bot.

## Eisenbahnwesen.

Wenngleich die Vereinigten Staaten von Amerika und Rußland fehlten, auch England Lokomotiven und Wagen nicht herangeschafft hatte, konnte die Mailänder Eisenbahnausstellung derjenigen von Paris 1900 mit Recht an die Seite gestellt werden; sie bot einen guten Überblick über den derzeitigen Stand der europäischen Industrie für Betriebsmittel des gesamten Eisenbahnwesens. Entsprechend ihrer Bedeutung nahm die Vorführung eine breite Fläche ein; sie deckte die westliche Seite des Truppenübungsplatzes. Vier paarweise hintereinander gelegte geschlossene Haupthallen, zwischen denen sich überdachte Gleischuppen mit 12 Reihen Gleisen befanden, enthielten die deutsche, italienische, französische und ungarische Abteilung. Daran schloß sich in gleicher Front eine besondere Halle Österreichs an. Hinter diesen Hallen lagen drei weitere Gebäude, von denen der Schweiz zwei und England eins gehörten. Die Abteilung Belgiens war an das Hauptgebäude dieses Staates angebaut. Im ganzen mochten auf die Eisenbahnen und das Postwesen, welche räumlich nicht getrennt waren, etwa 70 000 qm entfallen. Die Länge des belegten Gleises betrug rund 3 700 m.

Den Grundstock der deutschen Eisenbahn-Ausstellung bildete die Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatsbahnverwaltung und der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen. Angegliedert war eine Sammlung von Lokomotiven und Wagen der Einzelaussteller.

Für die staatliche Vorführung waren 706 qm der geschlossenen Haupthalle vorbehalten. In dem vom Landbauinspektor Hausmann mit einfachen Mitteln würdig ausgeschmückten Raume fielen zunächst farbige Darstellungen von großen Empfangsgebäuden auf den Bahnhöfen zu Wiesbaden, Coblenz, Hamburg, Metz u. a. m. auf. An einem Drehgestelle waren 12 Photographien von 9 hervorragenden Brücken und Viadukten gruppiert. Die Pläne von Rangierbahnhöfen zu Bohwinkel und Osterfeld zeigten die wichtigsten Grundzüge von Bahnhofseinrichtungen. Wie über die Zweckmäßigkeit und die Sicherheit des Betriebs, so unterrichtete die Schaustellung auch über die Wohlfahrtseinrichtungen, auf welche die Eisenbahnverwaltungen große Sorgfalt verwenden. Davon legte die Darstellung der über die Bahnstrecken verteilten Wohnhäuser für Beamte und Arbeiter, der Gebäude zur Übernachtung für das Lokomotiv- und Zugpersonal und der Heilstätten zum längeren Genesungsaufenthalte für erkrankte Arbeiter und Beamte Zeugnis ab.

Das rollende Material hatte auf 7 nebeneinander verlegten Gleisen von insgesamt 420 m Länge Aufstellung gefunden: 3 Reihen Lokomotiven, 2 Reihen Personenwagen, 2 Reihen Güterwagen. Das Vorherrschen der Maschinen gegenüber den Wagen machte das Zusammenstellen geschlossener Züge nicht möglich. Die Schaustücke selbst waren offenbar mit großer Vorsicht ausgesucht worden; sie fanden bei anderen Nationen wenig Gleichwertiges, jedenfalls nichts Überlegenes, und dieser

Umstand mußte auf die Berücksichtigung der deutschen Industrie durch die italienischen Staatsbahnen, welche als Abnehmerin mit großem und steigendem Bedarf auftraten, günstig zurückwirken.

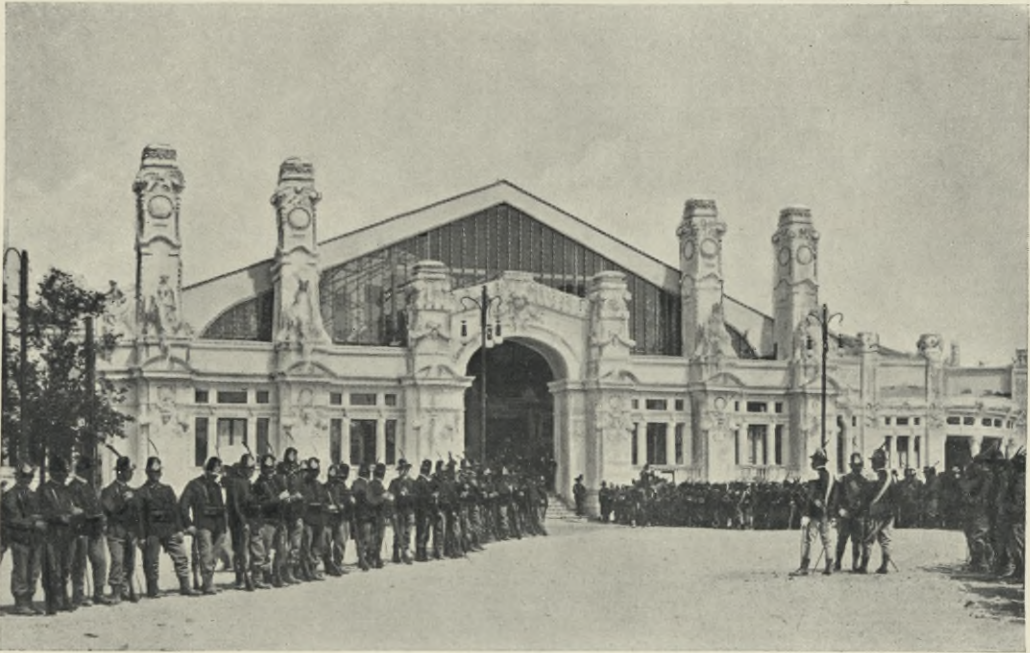
An Lokomotiven umfaßte die deutsche Abteilung eine  $\frac{5}{5}$  gekuppelte Heißdampf-Güterzugtenderlokomotive der Königlich Preussischen Staatsbahnen (Berl. M. & B. N. & G. vorm. L. Schwarzkopff), eine normalspurige  $\frac{4}{5}$  gekuppelte Verbund-Güterzuglokomotive, eine  $\frac{2}{3}$  gekuppelte Kranlokomotive für 3000 kg Hublast und eine normalspurige  $\frac{2}{2}$  gekuppelte feuerlose Lokomotive (A. Borsig), ferner eine  $\frac{5}{6}$  gekuppelte vierzylindrige Verbund-Güterzuglokomotive und eine  $\frac{3}{7}$  gekuppelte vierzylindrige Verbund-Tenderlokomotive (Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft), eine  $\frac{3}{3}$  gekuppelte Tenderlokomotive mit Überhitzung und Ventilsteuerung, sowie eine  $\frac{2}{5}$  gekuppelte Vierzylinder-Schnellzugverbundlokomotive (Hannoversche Maschinenbau-N. & G. vorm. Georg Egestorff), eine  $\frac{2}{4}$  gekuppelte Heißdampf-Schnellzuglokomotive der Königlich Preussischen Staatsbahnen, eine  $\frac{2}{4}$  gekuppelte Schnellzuglokomotive für die ägyptischen Staatsbahnen und eine  $\frac{2}{2}$  gekuppelte Tenderlokomotive der Strecke Verona-Caprino-Garda (Henschel & Sohn), endlich eine  $\frac{2}{4}$  gekuppelte Heißdampf-Schnellzuglokomotive (Maschinenbauanstalt Breslau) und eine  $\frac{4}{4}$  Heißdampf-Güterzuglokomotive (Stettiner Maschinenbau-N. & G. Vulkan). Danach waren die Heißdampflokomotiven besonders stark vertreten. Die Siemens-Schuckertwerke stellten eine elektrische Schnellbahnlokomotive für 10000 Volt Oberleitungsspannung aus.

Aber auch Triebwagen (Motorwagen) waren anzutreffen: Ein sechsachsiger Triebwagen für die Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, Motorwagen der elektrischen Straßenbahn Como von den Siemens-Schuckertwerken und ein zweiachsiger Heißdampfmotorwagen der Maschinenfabrik Esslingen.

Mit Ausnahme eines Arzteswagens der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung war die Gestellung der Wagen von der Norddeutschen Wagenbau-Vereinigung an ihre Mitglieder verteilt worden. So führten die Breslauer N. & G. für Eisenbahn-Wagenbau einen vierachsigen Abteilwagen III. Klasse mit Einrichtung zur Krankenbeförderung nebst einem vierachsigen Plattformwagen, der Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. C. Weyer & Co. einen vierachsigen Salon- und einen Bierwagen, die Eisenbahnwaggonfabrik Gust. Talbot & Co. einen ihrer Güterwagen, die Waggonfabrik Danzig einen dreiachsigen Wagen IV. Klasse und die Waggonfabrik van der Zypen & Charlier einen sechsachsigen Speisewagen, einen sechsachsigen Schlafwagen und einen zweiachsigen Kohlenwagen vor.

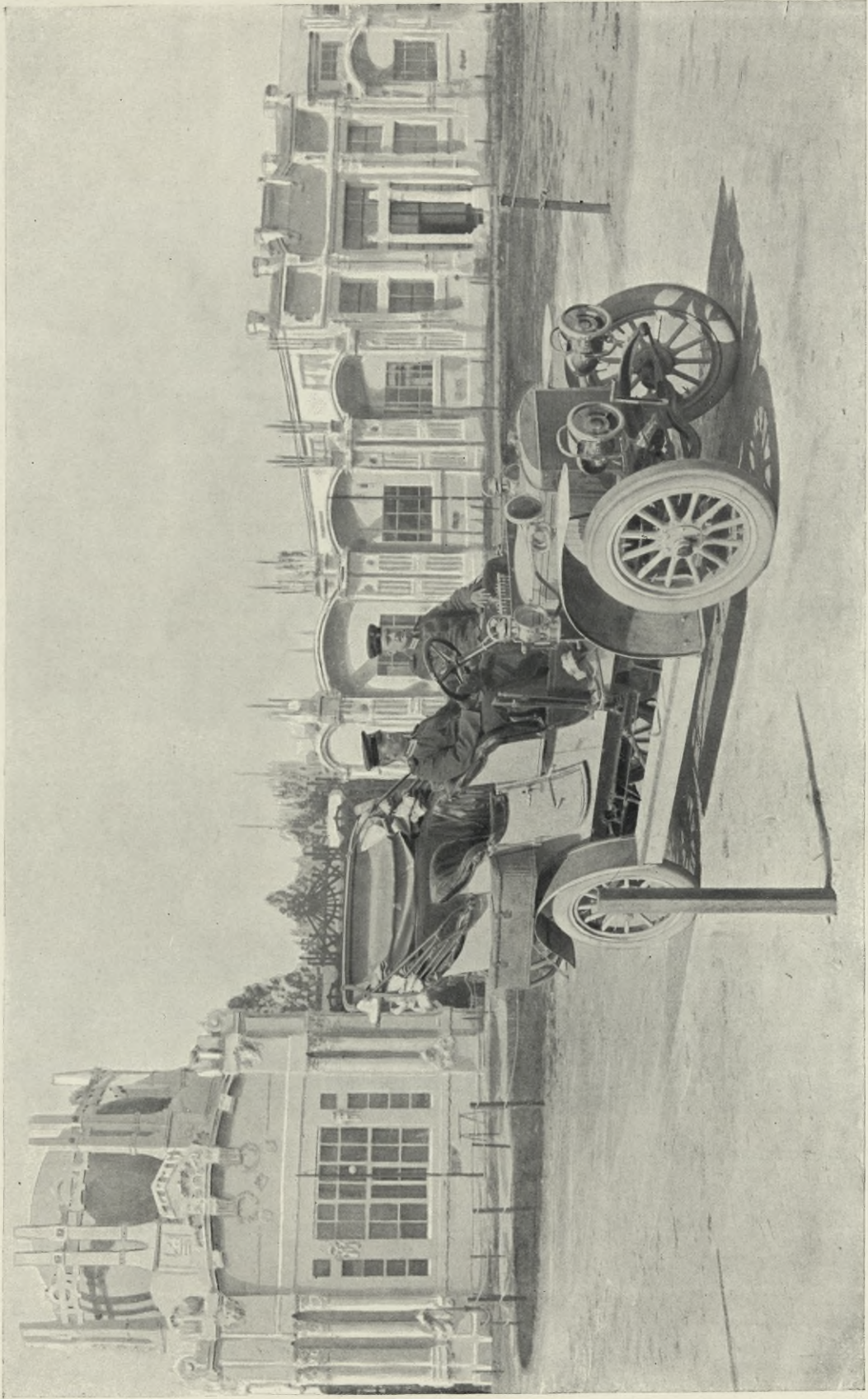
Auf einem freien Plage von 800 qm waren die bei der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung gebräuchlichen Oberbaukonstruktionen so zusammengestellt, daß das Ganze den Eindruck eines kleinen Bahnhofes machte und die Ausweichungen für die Vorführung der Sicherungsanlagen sowie der Stellwerke benutzt werden konnten. Ein kleines Dienstgebäude war den auf kleineren Bahnhöfen üblichen Gebäuden selbst hinsichtlich der inneren Einrichtung genau nachgebildet. Auch ein Stellwerkgebäude gewährte bis in alle Einzelheiten ein Bild von den auf preussischen Bahnhöfen vorhandenen Anlagen dieser Art. An dieser Ausstellung beteiligten sich Siemens & Halske, Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, M. Jüdel & Co., Zimmermann & Buchloh, C. F. Rochlitz, C. Lorenz und Stollwerk & Co.





Vorderansicht der Halle für Kraftwagen und Fahrräder  
(sowie für die zeitweisen Schanstellungen).





Personenkraftwagen des Königlich Preussischen Kriegsministeriums vor der Halle für Luftschiffahrt.





Freibahn-Lastzug des Königlich Preussischen Kriegsministeriums.





Rechts die deutsche, links die ungarische Eisenbahnhalle,  
im Hintergrunde italienische Hallen.





Diesem mustergültigen deutschen Zusammenbau hatten die italienischen Staatsbahnen zwar ebenfalls eine Gesamtanlage von Sicherungseinrichtungen gegenübergestellt, deren Material indes notgedrungen den erst kurz zuvor verstaatlichten Privatbahngesellschaften entnommen war. Das schweizerische Signalwesen war nur in kleinem Umfange zur Vorführung gekommen. Auf dem Gebiete des Oberbaues hatten Italien und Schweiz ganze Gleisstücke mit Weichen ausgestellt, Ungarn eine ausführliche Sammlung von kurzen Abschnitten und Frankreich nur einige Einzelheiten gebracht.

Was die Dampflokomotiven anbetraf, so vermochte Italien nur wenige seiner neuen Bauarten zu Ausstellungszwecken herzugeben, weil die Betriebsbedürfnisse der Staatsbahnen die Leistungsfähigkeit der vier italienischen Lokomotivfabriken bei weitem überstiegen. Auf einem Gleise im Freien lief eine den italienischen Eisenbahntruppen gehörige  $\frac{3}{4}$  gekuppelte schmalspurige Feldbahnlokomotive mit einem Hilfstriebwerke für Zahnstangenbetrieb auf kurzen Steigungen. Der österreichische Lokomotivbau war fast vollständig vertreten. Die bekannte starke  $\frac{3}{5}$  gekuppelte Schnellzugmaschine sollte als Vierzylinder-Verbundlokomotive und die  $\frac{5}{5}$  gekuppelte Güterzuglokomotive mit Heißdampftrieb in Italien Eingang finden. Daneben fiel eine neue, besonders schwere für die Alpenbahnen bestimmte  $\frac{5}{6}$  gekuppelte Vierzylinderlokomotive auf. Ungarn hatte u. a. eine mächtige  $\frac{2}{5}$  gekuppelte Vierzylinder-Verbundmaschine ausgestellt, welche in ihren Abmessungen die schweren süddeutschen Ausführungen erheblich übertraf, sich auch durch die Größe der Heizfläche auszeichnete. Dazu kam eine Sammlung vorzüglich ausgeführter Modelle von Betriebsmitteln der ungarischen Staatsbahnen.

Dagegen ließ Frankreich neue Bauweisen nicht sehen. Eine Tender- und eine Güterzuglokomotive der Nordbahn und eine  $\frac{3}{5}$  gekuppelte Vierzylinder-Schnellzuglokomotive der Ost- und der Paris-Vyon-Mittelmeer-Bahn mit über 2 m hohen Triebädern nebst einer  $\frac{3}{7}$  gekuppelten vierzylindrigen Tenderlokomotive gaben aber trotzdem ein nahezu vollständiges Bild der einschlägigen französischen Industrie. Auch Belgiens Lokomotivbau war ziemlich geschlossen auf dem Platze. Neben einigen kleineren Maschinen fand man hier eine große Anzahl  $\frac{3}{5}$  gekuppelter Lokomotiven, meist mit Überhitzern. Von den einheimischen Formen ist der belgische Lokomotivbau offenbar über den englischen Caledoniantyp zu einer Verbindung deutscher und französischer Bauweisen gelangt. Die Schweiz schließlich führte die neueste  $\frac{3}{5}$  gekuppelte Verbund-Schnellzuglokomotive der Bundesbahnen und der Gotthardbahn sowie eine Zahnrad-Verbundlokomotive vor.

Auch die elektrischen Betriebsmittel gewährten reiche Mannigfaltigkeit. Der italienische Staat zeigte einen neuen Motorwagen der Vollbahnlinie Mailand-Porto Ceresio, dessen elektrische Ausrüstung von der Thomson-Houston-Gesellschaft, der italienischen Tochtergesellschaft der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, geliefert wurde und auf Gleichstrom von 500 bis 700 Volt eingerichtet war. Die erwähnte Gesellschaft erläuterte auch an einer Sammlung die geschichtliche Entwicklung der Straßenbahnmotoren, welche von ihrem Konzern in den Jahren 1888 bis 1905 gebaut wurden. Einen in Mailand gebräuchlichen elektrisch betriebenen Straßenprowagen hatte die Erbauerin Toselli & Co. ausgestellt. Ein gleisloser elektrischer Omnibus diente dem Verkehr auf der Piazza. Neben Seilbahnanlagen fand man endlich eine italienische einschienige Elektrohängebahn für Drehstrombetrieb. Ein österreichischer Drehgestell-Triebwagen für ein Dreileiternetz und Hintereinanderschaltung

der Motoren entsprach den auf der 24 km langen Strecke Prag-Karolinental laufenden Maschinen. Die Wiener städtischen Straßenbahnen hatten im österreichischen Gebäude eine sehr bemerkenswerte Sondervorführung veranstaltet, aus welcher eine Schneefegemaschine mit motorisch angetriebenen Besenwalzen und ein Schneepflug-Motowagen als recht zweckmäßig hervorgehoben werden mögen.

In der ungarischen Abteilung fielen zwei selbständige Triebwagen, nämlich zwei benzinelektrische Wagen der Bauart de Dion & Bouton, ein 30 pferdiger und ein 70 pferdiger auf, von denen der letztere den 1543 km langen Weg von Arab nach Mailand über den Semmering mit eigener Kraft in 36 1/2 Stunde zurückgelegt hatte.

Aus der französischen Abteilung ist ein Lokomotivuntergestell der Société anonyme Égyptienne d'Électricité erwähnenswert; es besaß einen Umformer, welcher Wechselstrom in Gleichstrom von 500 Volt umbilden sollte, gestattete also die Umformung im Fahrzeuge selbst.

Aus dem Wagenparke der fremden Nationen müssen in erster Linie Erzeugnisse österreichischen Ursprunges hervorgehoben werden: Ein vierachsiger Speisewagen für die elektrische Bahn Montreux-Berner Oberland und ein dreiachsiger Durchgangswagen der österreichischen Staatsbahnen. Der französischen Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn gehörte ein Wagen 1. Klasse mit Schlafalon, ein Aussichtswagen und ein vierachsiger Wagen 3. Klasse. Durchgangswagen zeigten Belgien und die Schweiz ebenfalls, auf deren Gleis auch ein Postwagen mit freiem Seitengange stand. Von der Vorführung der ungarischen Staatsbahnen waren die Krankenwagen zu erwähnen.

Im übrigen hatten Italien, Frankreich und die Schweiz vollständige Musterzüge zusammengestellt; sie wirkten hierin durch eine von früheren Schaustellungen abweichende Neuerung.

Am Haupteingang in den Parco hatten die schweizerischen Bundesbahnen einen Rehrunnel aufgebaut, welcher in naturgetreuer plastischer Wiedergabe die Schwierigkeiten schilderte, die bei dem Bau zu überwinden waren. Ein- und Ausgang der Tunnelnachbildung lagen nebeneinander, beim Durchschreiten der letzteren vermochte man alle Entwicklungsstadien des Baues zu verfolgen. In Tätigkeit vorgeführte Gesteinsbohrmaschinen erläuterten die Bohrarbeiten, eine Lüftungsanlage mit Wasserejektoren, künstlich erzeugte Wassereinbrüche, Tunnellokomotiven und Wagen machten die Illusion vollkommen. Außerhalb des Tunnels fand man eine nahezu vollständige Sammlung aller beim Tunnelbau benutzten Maschinen und Geräte.

Insgesamt waren in Mailand 177 Fahrzeuge ausgestellt, welche sich auf die Nationen folgendermaßen verteilten:

Nationen	Lokomotiven	Triebwagen	Wagen
Deutschland .....	13	2	10
Italien .....	10	5	30
Frankreich .....	8	—	17
Österreich .....	6	2	27
Belgien .....	10	2	16
Schweiz .....	3	—	7
Ungarn .....	2	2	5
Zusammen ...	52	13	112

Die Erzeugung elektrischer Energie lag im allgemeinen außerhalb des Programms der Ausstellung. Nur wenn sie als ein Glied innerhalb eines zugelassenen Verfahrens notwendig wurde, konnte sie zur Vorführung in Betracht kommen. Ruhende Dynamos, Umformer, Motoren für alle Stromarten hatten nur deutsche, italienische, französische und österreichische Firmen in großer Anzahl gebracht. In Schaltvorrichtungen, Anlaufwiderständen, Sicherungen, Meßinstrumenten und ähnlichem folgten Frankreich, Italien, die Schweiz, Österreich, Deutschland einander. Elektrische Akkumulatoren zeigten vorwiegend Frankreich und Italien, weniger Deutschland; Isolatoren brachten fast nur Italien und Deutschland. Letzteres hatte auch eine sehr reichhaltige Sammlung von elektrischen Kabeln. Die Norddeutschen Seekabelwerke zeigten an Modellen die Verlegung und Instandhaltung von Seekabeln. Auf italienischer Seite lag ein Kabel für 100 000 Volt, welches mit 200 000 Volt geprüft worden war.

Am Kongresse des Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins, welcher alle zwei Jahre tagt, nahmen etwa 300 Vertreter aus 18 Ländern teil. Auf der Tagesordnung standen wichtige technische Fragen und Aufgaben des Straßenbahn- und Kleinbahnwesens: Neueste Fortschritte auf dem Gebiete des elektrischen Kleinbahnwesens; die wirtschaftliche Bedeutung der Sauggasanlagen und Sauggasmotoren für Betriebszwecke für Straßenbahnen und Kleinbahnen; das Normalprofil der Straßenbahnwagen unter besonderer Berücksichtigung der Breitenmaße; Normalien für Gleichstrommotoren; Vor- und Nachteile der Speisung größerer Straßenbahnnetze mittels voneinander isolierter oder nicht isolierter Bezirke im Vergleiche zur Speisung ohne jede Sektionierung; Gleisbau der innerstädtischen Straßenbahnen; Oberbau der Kleinbahnen beziehungsweise Lokalbahnen; praktische Ergebnisse aus der Verwendung von Wagenstromzählern; Bewährung, Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der für elektrische Straßenbahnen verwendeten Bremsen; die höchst zulässigen Geschwindigkeiten der Kleinbahnen und Straßenbahnen; Dampfturbinen.

## Post, Telegraphie, Telephonie und Messkunde.

Das neuzeitliche Post-, Telegraphen- und Telephonwesen hatte das Reichs-Postamt in einer Sonderausstellung zusammengefaßt, welche in derselben Halle wie das deutsche Eisenbahnwesen untergebracht war und 1681,5 qm Grundfläche einnahm. Einrichtung und Aufstellung leitete der Geheime Ober-Postrat Hennicke. Es beteiligten sich 26 Firmen, unter welche der Raum — abweichend von dem üblichen Verfahren — ohne Rücksicht auf einen einheitlichen Gesamteindruck aufgeteilt erschien. An Reichhaltigkeit und Vollständigkeit ließ die Vorführung kaum zu wünschen übrig. An Briefkästen, Automaten, feuersichere Schränke war ebenso gedacht, wie an die Bekleidungsindustrie. Naturgemäß herrschte die Schwachstromtechnik mit ihren Apparaten, Garnituren und Kabeln vor. Hinsichtlich der letzteren machte der Aufbau der Norddeutschen Seekabelwerke besonderen Eindruck, welche an Modellen die Verlegung und Instandhaltung überseeischer Kabel verdeutlichten.

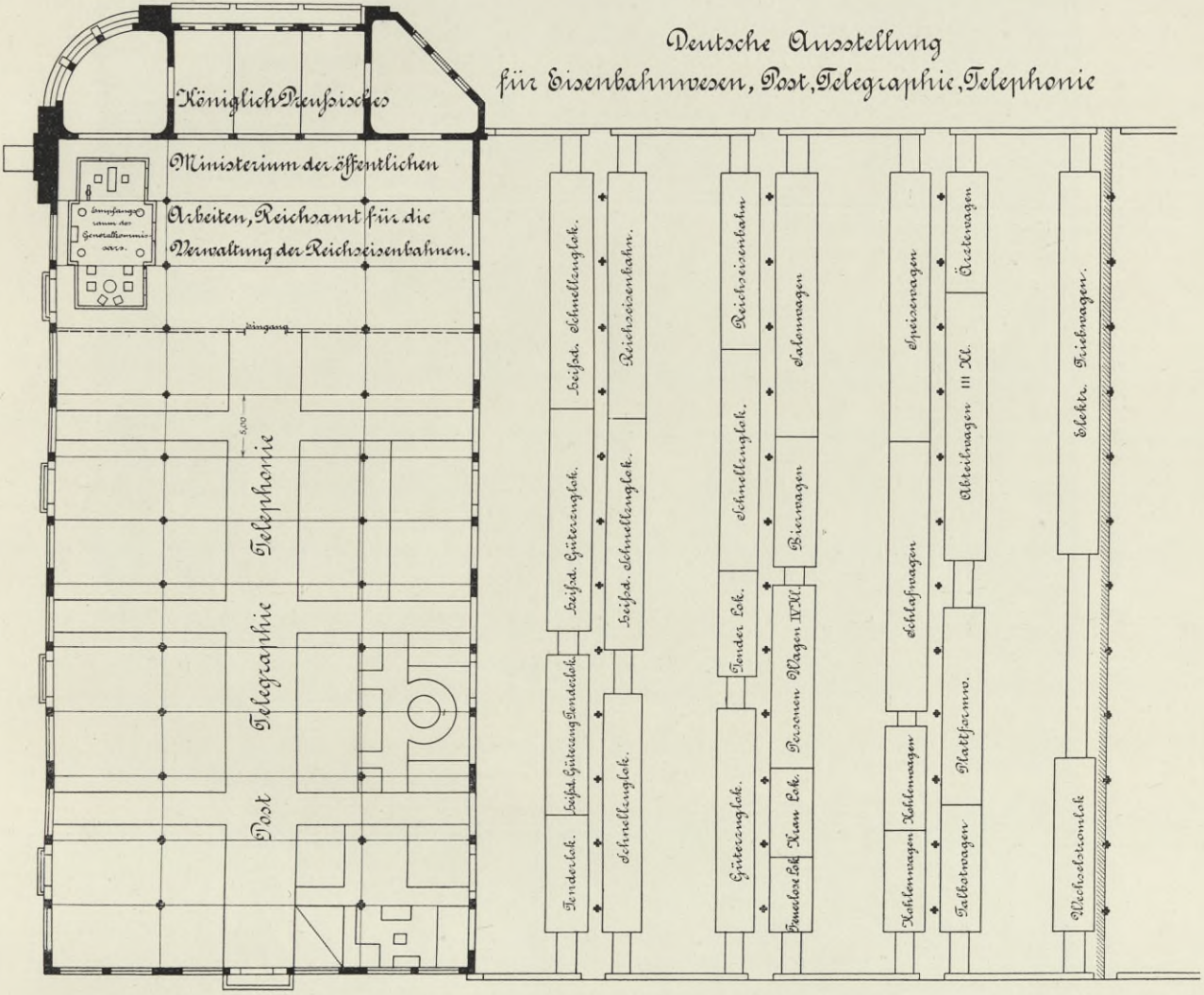
Einer gewissen Romantik entbehrte die Vorgeschichte der deutschen Ausstellung für Funkentelegraphie nicht, insofern als Italien von dem Betribe der Apparate eine Störung seiner Marconistationen befürchtete und deshalb die Vorführung beanstandete. Auf dem Plage der Gesellschaft für drahtlose Telegraphie befanden sich nun eine 500 km-Station und vier Modellstationen. Je zwei der letzteren waren auf dieselbe Wellenlänge abgestimmt; an ihnen ließ sich der Nachweis führen, daß durch scharfe Abstimmungen gegenseitige Störungen zu vermeiden waren. Eine Zusammenstellung der mehr als 500 bisher gebauten Stationen der Gesellschaft half die Bedeutung des Telefunks hervorheben. Die gleiche Gesellschaft hatte auch eine fahrbare Station der militärischen Luftschiffer-Abteilung eingerichtet, welche erstere täglich im Betrieb vorgeführt wurde, indes sich mit einer kleinen Entfernung von etwa 0,5 km begnügen mußte.

Die französische Abteilung für Postwesen enthielt ebenfalls mehrere Telefunkenapparate.

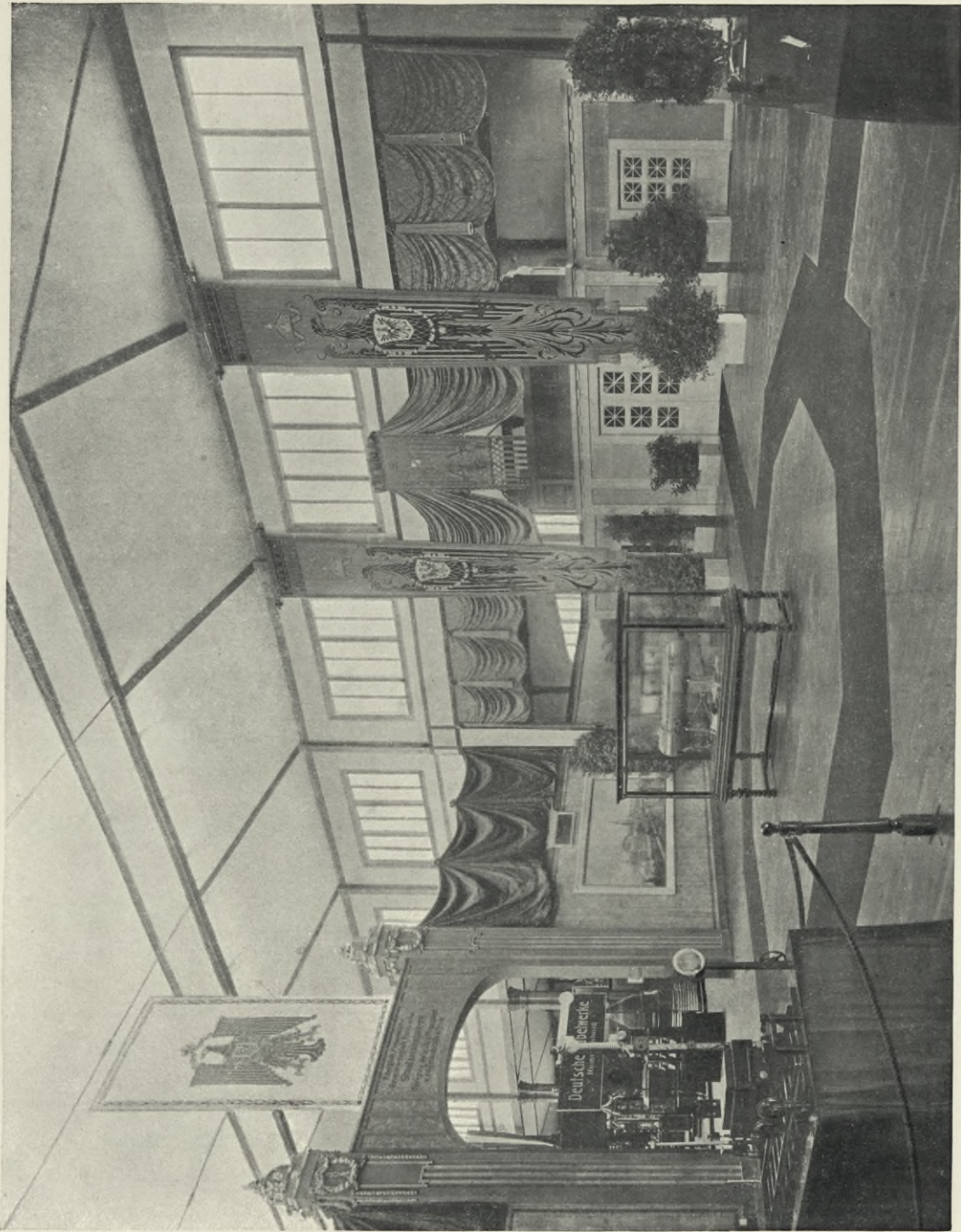
Italien hatte im Parco eine technische Marconistation errichtet, diese jedoch nicht der Sektion für Landtransportwesen, sondern derjenigen für die Marine zugewiesen. Eine Begründung fand diese Maßnahme dadurch, daß die Station mit Apparaten in Verbindung treten konnte, welche in dem von der Navigazione Generale Italiana zur Schau gestellten Aufbau eines Transatlanters auf der Piazza untergebracht waren. Doch sollte die Station auch mit Genua, Spezia, Livorno und Venedig zu arbeiten imstande gewesen sein.

Während Ungarn nur eine kleine Sonderausstellung seines Postwesens veranstaltet hatte, war die große italienische Vorführung in einem zweigeschossigen Pavillon untergebracht, welcher auch ein Muster-Post- und Telegraphenamnt enthielt.

Deutsche Ausstellung  
für Eisenbahnwesen, Post, Telegraphie, Telephonie







Innenansicht der deutschen Eisenbahnhalle; rechts der Empfangsraum des Generalkommissars.





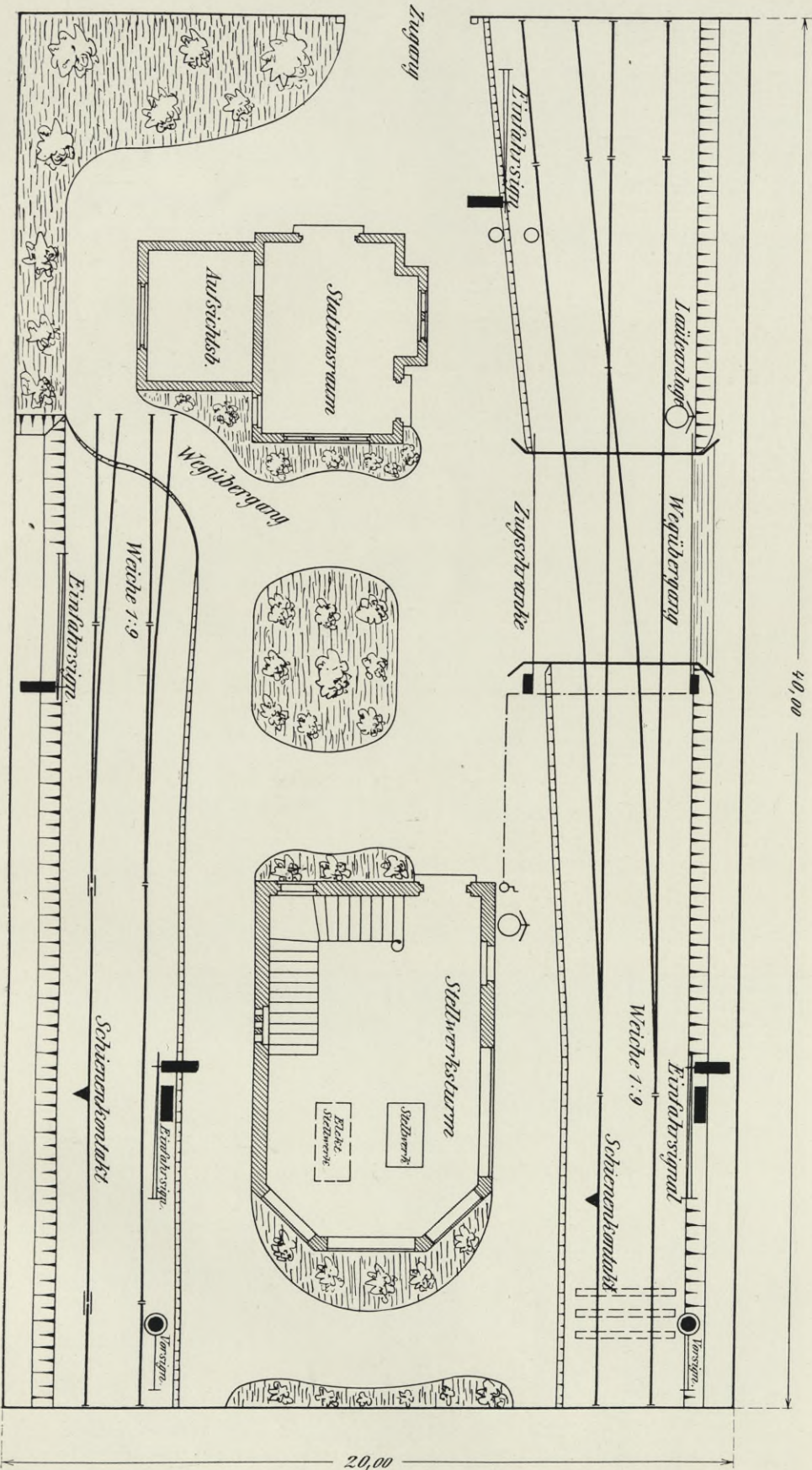


Deutsche Eisenbahnwagen.



# Gleis- und Sicherungsanlagen der Preussisch-Hessischen Staatsbahnen.

40,00

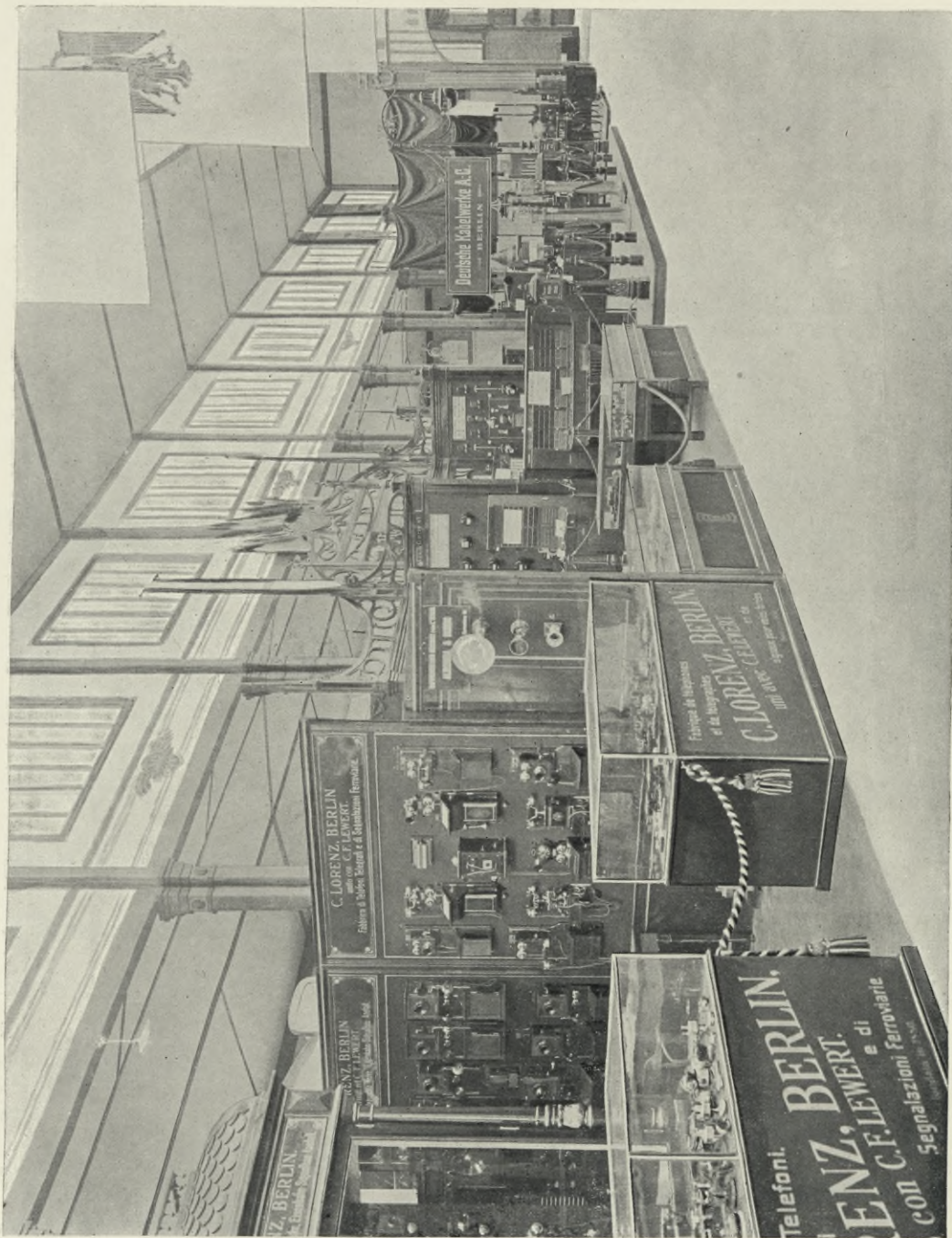






Stellwert und Dienstgebäude der Königlich Preussischen Staatsbahnen.

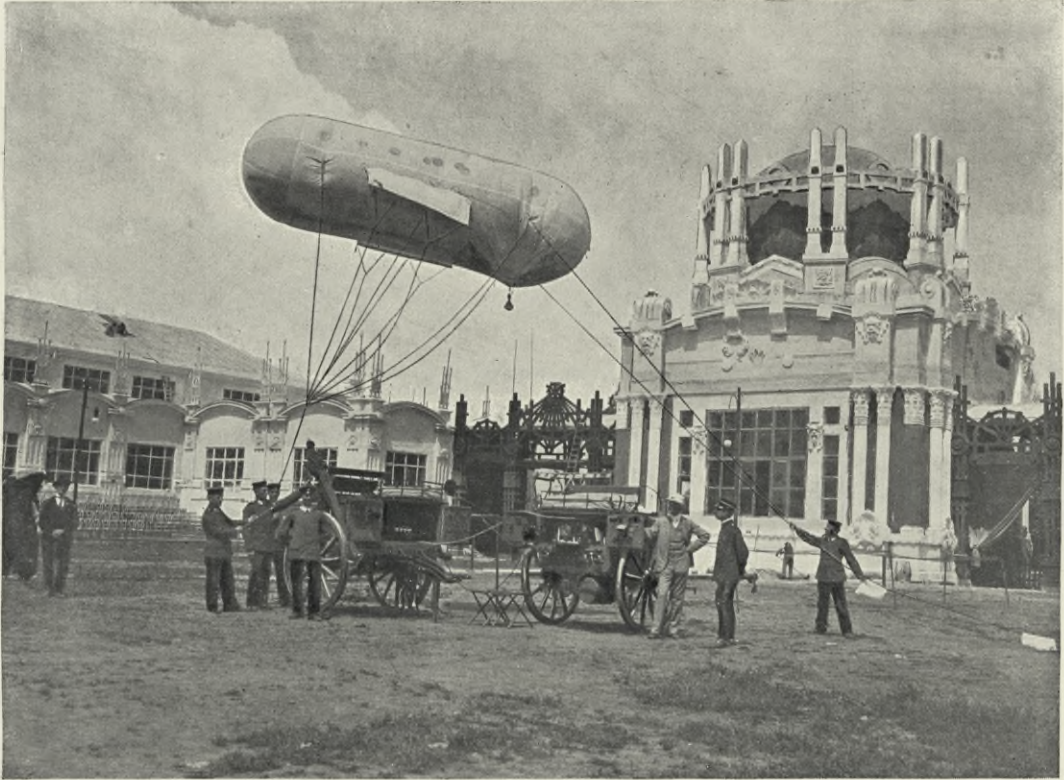




Deutsche Ausstellung für Postwesen.







Übung der fahrbaren Funkentelegraphenstation des Königlich Preussischen Kriegsministeriums  
auf dem Gelände für Luftschiffahrt.



In der schweizerischen Posthalle waren namentlich die Postbeförderungsmittel beachtenswert. Auch Frankreich hatte sowohl Material seiner staatlichen Verwaltung, als auch Schaustücke von Privatunternehmungen aufgebaut. Aus Belgien, Oesterreich und den Vereinigten Staaten von Amerika fand sich nur Eigentum von Privatgesellschaften vor.

Für die Messkunde war eine besondere, an die Luftschifferei angeschlossene Halle bestimmt. Deutschland hatte in der letzteren einen Platz zwar nicht belegt; es hatte überhaupt davon Abstand genommen, seine große Industrie der Feinmechanik zu einem wirkungsvollen Bilde zusammenzufassen. Aber den beiden Gruppen, welche entsprechend den Ausstellungsbestimmungen den Inhalt der Metrologie-Abteilung bilden sollten, mußte eine größere Anzahl deutscher Erzeugnisse, die ordnungsgemäß in die Schaustellungen des Postwesens, der Luftschiffahrt, des Wassertransports, der Arbeitshalle, der Fischerei und der Hygiene eingereiht waren, zugerechnet werden. Daraus ergab sich die offizielle Beteiligung Deutschlands auch auf diesem Gebiete.

Daß italienische Vertretungen von ihrem Rechte, deutsche Waren zur Schau zu stellen, Gebrauch machen würden, verstand sich mit Rücksicht auf die herrschende Stellung der einschlägigen Industrie Deutschlands von selbst. So fand man denn in der Halle noch Gas- und Wassermesser, Tazameter, Elektrizitätszähler, Wagen und Reißzeuge von fünf namhaften deutschen Firmen verstreut unter die italienischen Schaustücke.

Italien selbst, das natürlich den breitesten Raum einnahm, hatte ältere Maße und eine die Entwicklung der Erdbebenkunde betreffende Sammlung zu einer interessanten historischen Vorführung zusammengestellt. Aus seinen neuzeitlichen Leistungen war die Feinmechanik spärlich vertreten. Besonderer Erwähnung wert waren kleinere Hilfsmittel der Seidenraupenzucht. Die Großmechanik herrschte vor; hierin hatte sich Italien, dessen Entwicklung in der mechanischen Industrie übrigens durch die Ausstellung gut wiedergegeben wurde, bereits sehr selbständig gemacht.

Auch Frankreich bot viel Gutes aus seiner Fein- und Großmechanik, daneben eine historische Sammlung astronomischer und geodätischer Instrumente. Seine Metrologie war mit der Luftschifferei zusammengelegt. Für eine reiche Auswahl schöner, im elektrischen Ofen hergestellter metallurgischer Proben ließ sich die Beziehung zur Messkunde nicht finden.

Die Schweiz benutzte die Gelegenheit, um namentlich ihre Uhren, für welche ein besonderer Anbau eingeräumt war, zu zeigen.

England, Oesterreich und Rußland kamen hier nur mit unbedeutenden Gegenständen aus anderen Sektionen in Betracht.

## Luftschiffahrt.

Sinsichtlich der Luftschiffahrt hatten die Veranstalter Großes geplant; das Programm umfaßte das ganze in Frage kommende Gebiet, einschließlich der Meteorologie. Galt es doch zu zeigen, wie weit es der menschlichen Einsicht und Tatkraft gelungen war, sich die anscheinend unberechenbaren und unbezähmbaren Gewalten der Lüfte dienstbar zu machen. Nach zweimaliger Verlegung hatte man die Luftschiffahrt auf einem an den Truppenübungsplatz angrenzenden Gelände untergebracht, das an zwei Seiten von Hallen begrenzt wurde, sonst aber frei lag und zu Ballonaufstiegen im großen Maßstabe geeignet war.

Deutschland trat hier, gestützt auf seine staatlichen Veranstaltungen, entschieden in den Vordergrund. Das Königlich Preussische Kriegsministerium hatte einen Zug einer Feld-Luftschifferabteilung, bestehend aus 6 Gaswagen, 1 Geräte- und 1 Windewagen entsandt. Für die Vorführung mit dem Drachenballon traf am 26. April 1906 ein Kommando in Stärke von 1 Offizier, 3 Unteroffizieren und 39 Mann ein; die Mannschaft fand in der Kaserne des Nizza- Dragonerregiments gastliche Aufnahme. Am 2. Mai wurde der Drachenballon in Gegenwart des italienischen Königspaares gefüllt und zum Aufstiege hergerichtet. Er stieg später, um zahlreiche Wünsche einigermaßen zu befriedigen, vier Wochen lang täglich auf und verblieb während der Ruhezeit in einer eigens hergerichteten Ballonhalle, an welche ein Schuppen zur Aufnahme des Wagenparkes angrenzte. Halle und Schuppen nahmen 444 qm ein. Abseits stand ein weiterer Gasbehälterschuppen von 111 qm. In der geschlossenen internationalen Halle besaß Deutschland überdies 596,8 qm, von denen das Kriegsministerium 483,1 qm mit einer Motorkabelwinde, Ballonstoffproben, Stahlbehältern, Modellen, Apparaten und mit einem als fahrbare Funkentelegraphenstation ausgebildeten sechs-spännigen Progfahrzeuge des Telegraphenbataillons I belegt hatte. Das Fahrzeug wurde Tag für Tag zur bestimmten Stunde ins Freie gezogen, wo die Station unter Führung eines Oberleutnants betriebsficher aufgebaut und im Betriebe vorgeführt wurde. Als Gegenstation diente eine kleine auf dem Ausstellungsplatze der Gesellschaft »Telefunken« in der Posthalle aufgestellte Schiffstation. Die restlichen 113,7 qm waren auf Veranlassung des Königlich Preussischen Ministeriums der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten einer Vorführung des Königlich Preussischen Aeronautischen Observatoriums zu Lindenberg vorbehalten worden. Hier hatte der Direktor der Anstalt, Geheimer Regierungsrat Professor Dr. Aßmann, einen Ballonkorb für bemannte Hochfahrten ausgerüstet, daneben Drachen-, Fessel- und Gummiballons aufgehängt und durch eine Reihe schaubildlicher Darstellungen Vorgänge im Lufstozeane verdeutlicht.

Die militärische Vorführung Italiens trat hier inhaltlich zurück. Ein Ballon des Ingenieurkorps besaß zwar eine vollständige Ausrüstung meteorologischer In-

strumente, welche indes deutsche Fabrikate und von der Physikalisch-technischen Reichsanstalt geprüft waren. Andere im geschlossenen Gebäude untergebrachte Instrumente blieben unzugänglich. Ältere Modelle von Flugmaschinen und lenkbaren Luftschiffen, Wasserstoffflaschen, Ballonstoffe vermochten das Interesse nicht wachzurufen. Noch ärmllicher war die französische Abteilung, welche zwar einige Präzisionsinstrumente, zumeist aber der Luftschifferei fremde Dinge enthielt, und in der erst im Sommer ein Ballonkorb mit einigen Ausrüstungsstücken aufgehängt wurde. Die Schweiz bot bemerkenswerte, vom Ballon bewirkte Aufnahmen der Alpen. An englischem Material waren einige elektrische Apparate, Thermometer, Barometer und ähnliches vorhanden, während Rußland u. a. eine Vorrichtung zum Messen des Luftwiderstandes zeigte.

Die Einreihung lenkbarer Luftschiffe selbst unter die Schaustücke verbot die Höhe der Unkosten; dazu kam, daß die praktischen Erfolge auf dem Gebiet eine gewisse Pflicht zur Geheimhaltung auferlegten. So war der Ausfall nach dieser Richtung erklärlich. Aber eine bessere Beschickung mit wertvollem Material hätte den Anstrengungen der italienischen Ausstellungsleitung mehr entsprochen. Indessen verstand es letztere, das Interesse an der Sache durch Ballonfreifahrten rege zu halten. Vom 2. Mai bis 28. Oktober fanden nämlich unter starker Beteiligung der italienischen militärischen Luftschiffer 22 Ballonwettfahrten, darunter 6 Dauerfahrten, statt. Am 2. Mai stiegen allein 10 Ballons nacheinander auf; im ganzen wurden 114 Freiballons aufgelassen. Die für solche Fahrten verteilten Preise überstiegen 113 000 Lire.

## Feuerwehr.

Die internationale feuerwehrtechnische Ausstellung war in bescheidenen Grenzen gehalten; sie wurde am 25. Mai eröffnet. Ihr Raum bildete einen dem Mittelbau der landwirtschaftlichen Halle vorgelagerten Halbring, in dem auch die Feuerwache untergebracht war. In dem vom Halbring abgeschlossenen Hofe standen außerdem einige Maschinenleitern.

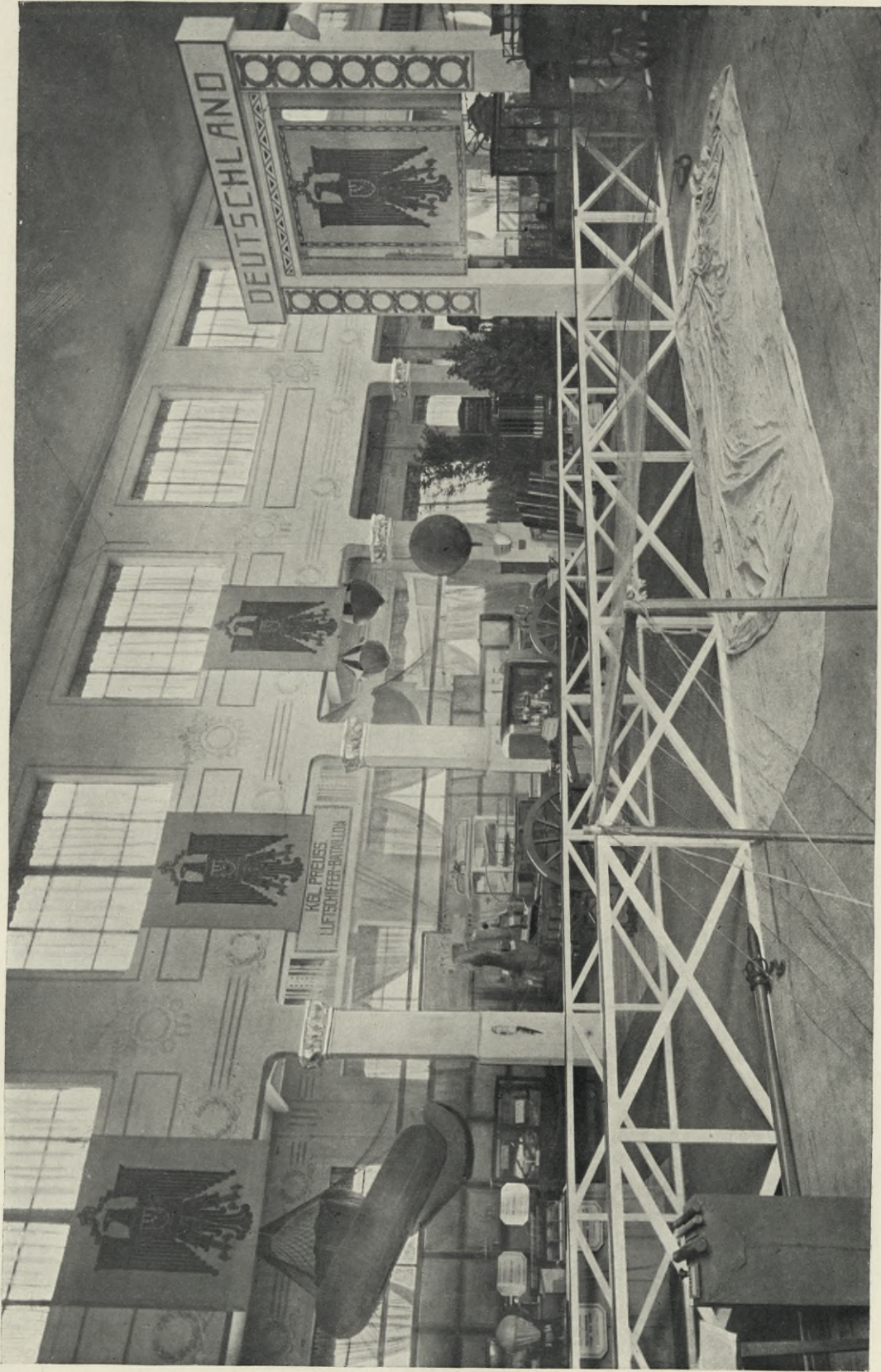
Deutschland war hier zwar offiziell nicht beteiligt. Aber die italienische Vertretung einiger Firmen hatte geglaubt, die Gelegenheit zur weiteren Verbreitung deutscher Erzeugnisse nicht unausgenützt vorübergehen lassen zu dürfen, insbesondere weil anlässlich des Feuerwehrkongresses ein großer Besuch aus den Abnehmerkreisen zu erwarten war. So bildeten deutsche Maschinenleitern, darunter zwei mit Kohlen- säurebetrieb, eine Automobil-Dampfspritze, Handsprizen und Ausrüstungsgegenstände, den auserlesenen Kern der Vorführung von Feuerlöschgeräten überhaupt. Einen hervorragenden Platz nahm die Schaustellung von Feuermeldeanlagen nach dem Morse- Sicherheitsystem der A.-G. Siemens & Halske ein, die auch das Meldewesen auf dem Ausstellungsgelände ausgeführt hatte.

Aus Österreich hatte eine Firma Dampfsprizen gesandt; Abproßsprizen, zum Teil mit Dampfbetrieb, stellten drei italienische Fabriken aus, während von der Schweiz ein Kohlen- säure-Alarmapparat vorgeführt wurde.

Vom 27. Mai bis 1. Juni 1906 fand ein internationaler Kongreß zur Ver- hütung und Bösung von Bränden statt, welchem sich ein auf drei Tage (1. bis 3. Juni) berechneter Wettstreit in- und ausländischer Feuerwehren in der Arena anschloß. War einerseits das Arbeitsprogramm außerordentlich reichhaltig, so war andererseits auch die Beteiligung eine sehr rege. Es hatten nämlich entsandt:

Italien . . . . .	175	Abgeordnete,
Frankreich . . . . .	74	»
England . . . . .	31	»
Österreich-Ungarn . . . . .	28	»
Deutschland . . . . .	17	»
Belgien . . . . .	17	»
Schweiz . . . . .	9	»
Luxemburg . . . . .	5	»
Dalmatien . . . . .	4	»
Rußland . . . . .	3	»
Holland . . . . .	3	»
Schweden . . . . .	1	»
Dänemark . . . . .	1	»
Rumänien . . . . .	1	»
Südamerika . . . . .	1	»

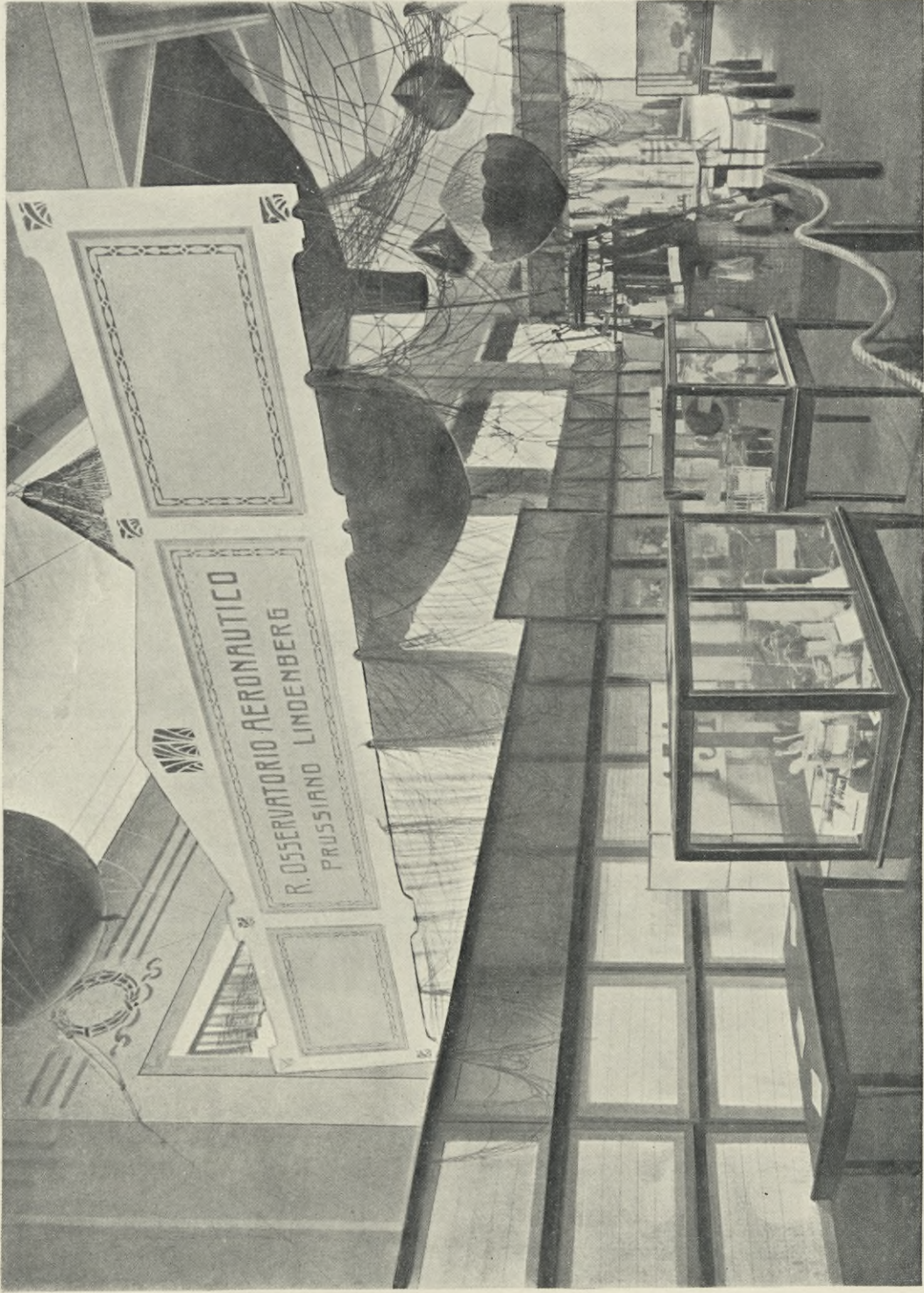
Beim Wettstreit übten außer einigen Berufsfeuerwehren italienischer Städte auch Feuerwehren von Frankreich, England, Ungarn und der Schweiz.



Deutsche Abteilung in der Halle für Luftschiffahrt.







Königlich Preussisches Aeronautisches Observatorium Lindenberg auf der Internationalen Ausstellung in Mailand 1906.



## See- und Flußtransport.

Zur Veranschaulichung des See-Transportwesens hatte der mit den Vorbereitungsarbeiten beschäftigt gewesene italienische Ausschuß den Aufbau eines großen Handelsschiffs innerhalb der Arena im Stadtparke geplant. Dieser Plan hatte auch schon insofern bestimmte Formen angenommen, als Sachverständige zur Prüfung seiner Ausführbarkeit in technischer und finanzieller Beziehung herangezogen waren, diese auch die Möglichkeit festgestellt hatten, daß der Boden der Arena ohne zu große Kosten mit Wasser bedeckt und die Wasserschicht gehalten werden könnte. Aber mit der Entwicklung der Verhältnisse, welche auf die Notwendigkeit, die Arena zu Vorführungen aller Art freizuhalten, hinwiesen und ein groß angelegtes Bauwerk für die Schifffahrt verlangten, mußte die ursprüngliche Absicht fallen. Es wurde nunmehr annähernd in der Mitte des Truppenübungsplatzes eine besondere Halle errichtet, die Galleria dei Trasporti maritimi, welche das gesamte Wassertransportwesen aufzunehmen bestimmt war und einen 55 m hohen Leuchtturm erhielt. Der Hallengrundriß hatte zwei sich rechtwinklig schneidende Achsen, von denen die eine durch das Leuchtturmfundament gezogene Achse in der Richtung der elektrischen Hochbahn lag und die andere den Haupteingang Buonarotti halbierte. Geleitet von der Erkenntnis, daß das wirtschaftliche Leben großer Nationen sich ohne eine blühende und mächtige Marine nicht entfalten könne und die jüngsten Fortschritte Italiens auf dem gewerblichen Gebiet und dem des Handels durch das Wiederaufleben der Marine Ergänzung und Erweiterung erfahren müßten, erschien es der Ausstellungsleitung gerechtfertigt und patriotisch, eine Marine-Ausstellung im Landinnern ins Leben zu rufen, in Mailand, dem Zentrum italienischer Arbeit. Dabei wurde der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die Aussteller wirkliche Schiffsteile und womöglich naturgetreue Maschinen und Vorrichtungen im Betriebe vorführen, dagegen die Modelle nur in solchen Fällen verwenden würden, in denen die Abmessungen der Gegenstände es bedingten.

Das Reichs-Marineamt, welches die Deutsche Marine-Ausstellung veranstaltet hatte, war von vornherein bemüht, den Bedingungen in weitgehendstem Maße zu entsprechen, und das kritische Auge vermochte lediglich da einen Ausfall an gebrauchsfähigen Gegenständen festzustellen, wo die Größen der Schaustücke — Schiffe, Werften, Krane und ähnliches — das Einreihen von selbst verboten. Die Arbeiten leitete Geheimrat Oberbaurat Jaeger mit Unterstützung durch den Marineschiffbau-meister Lampe. Die künstlerische Ausschmückung rührte von Professor Billing her.

Zum Aufbau stand in dem gedeckten Teile der Halle eine Bodenfläche von 2367,4 qm und eine Wandfläche von 686,16 qm zur Verfügung. In diesem Raume wurde die systematische Entwicklung des Kriegsschiffbaues gezeigt, zu welchem Zwecke Docks und Hellinge, der Bau auf der Helling, die erforderlichen Materialien,

Arbeitsmaschinen und der Stapellauf, ferner die Schiffsausrüstungen, die Hilfsmaschinen, die innere Einrichtung der Wohnräume und Lazarette, Badeeinrichtungen, die zur Navigierung erforderlichen Instrumente, Bücher und Karten, das Panzermaterial, die Schiffsleitung, die Schiffsarmierung und Schiffsmodelle vorgeführt wurden. Die Aneinanderreihung der Schaustücke war in einer Weise durchgeführt, daß der Beschauer auf einem Rundgange den ganzen Werdegang eines Kriegsschiffs gewissermaßen miterlebte. Die Kajüten, Lazarette und ein Panzerturm waren im Bau begriffenen Schiffen entnommen; auch Maschinengeschütze und eine schwere Armierung nebst Drehturm hatten im gebrauchsfertigen Zustande Aufstellung gefunden.

Unter das Material, welches das Reichs-Marineamt seinem Bestand und dem der Werften Kiel, Wilhelmshaven, Danzig sowie der Kaiserlichen Inspektion des Torpedowesens entnommen hatte, waren Erzeugnisse von 30 Privatunternehmungen verteilt. Betrat man die deutsche Marine-Abteilung durch den Haupteingang vom Plage aus, um die Schaustücke in der gegebenen Reihenfolge zu besichtigen, so fielen zunächst im Aufbau der Gutehoffnungshütte neben Modellen eines Schwimmdocks und zweier Schiffe die Wellen für zwei Dampfer des Norddeutschen Lloyd sowie ein Hintersteven nebst Ruder auf. An den Modellen einer Hellinganlage und mehrerer Kräne der Duisburger Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, den Schiffsmodellen von F. Schichau und der reichhaltigen Armaturenansammlung von Schäffer & Budenberg vorbei führte der Weg in einen Mannschaftsraum mit Spillanlage, ein vollständiges Lazarett nebst Apotheke und Bad, um in die Räume des Kommandanten (Schlaf- und Badezimmer, Salon, Bad) auszulassen. Modelle weiterer Werstanlagen schlossen sich an; man durchschritt die nautische Abteilung des Reichs-Marineamts und stieß auf einen Kommandoturm der Dillinger Hüttenwerke, dessen elektrische Einrichtung Siemens & Halske und die Siemens-Schuckertwerke besorgt hatten. Zwischen einem Stahlguß-Schiffshintersteven von Haniel & Lueg, Dampfkesseln, kleinen Booten und anderen Ausrüstungsstücken hindurch gelangte man in eine große Sammlung von Kriegsmodellen einschließlich einer von Fried. Krupp-Germaniawerft hergestellten Unterseeboot-Nachbildung. Von der Handelsmarine hatte die Hamburg-Amerika-Linie das Modell der »Deutschland« beigezeichnet, während der Norddeutsche Lloyd auf einem abgesonderten Plage die Modelle dreier Schnelldampfer und seine Pieranlagen in Hoboken vorführte.

Als wirksamer Abschluß der kriegstechnischen Schaustellung galt der unter der Leitung des Hauptmanns a. D. Redlich entstandene Aufbau der Firma Fried. Krupp in Essen, welcher die Bestückung eines Kreuzerdecks wiedergab und eine 8,8 cm-, eine 15 cm- und eine 17 cm-Kanone in Mittelpivot-Schiffslafetten, zwei halbautomatische Geschütze, eine 21 cm-Kanone und zwei 28 cm-Geschütze in gepanzerter Doppeldrehscheiben-Lafette, nebst Sammlungen von Geschossen, Hülsen, Zündern und Pulversorten enthielt. Zum Richten der Geschütze diente Druckwasser von 60 Atmosphären, welches in einer besonderen Druckwasseranlage — durch eine elektrisch angetriebene Drillingspumpe — erzeugt wurde. Ein in die deutsche Abteilung einspringender Lichtofen von 300 qm war zum Teil ausgebaut; in einer Kammer befanden sich die Druckwasseranlage und ein Transformator für 150 Pferdestärke Wechselstrom in Gleichstrom, der in der Hauptsache die Apparate der deutschen Marine-Abteilung, zeitweise aber auch einen italienischen Scheinwerfer in der Leuchtturmlaterne der Halle zu speisen hatte.

Das Fried. Krupp-Grusonwerk hatte einen dampfhydraulischen Portalcran von 60 t Tragkraft aufgestellt, welcher auf besonders verlegten Schienen lief und nur das deutsche Stück des Mittelschiffs bestreichen konnte. Der Cran wurde vor Abdeckung der Verkehrsgleise in der Halle zerlegt; er fuhr mit eigener Kraft vor die Hebezeughalle, wo er wieder zusammengesetzt wurde und als Schaustück verblieb. Berücksichtigte man jedoch, daß in der Marinehalle außer diesem Krane Hebezeuge nicht zur Verfügung standen und die Holzkonstruktion eine Belastung nicht vertrug, so blieb der bei der Einbringung und dem Aufbau geleisteten Arbeit besondere Beachtung zu schenken übrig.

Anerkanntermaßen bot Mailand auf dem Gebiete des Seekriegswesens mehr als irgendeine der früheren europäischen Ausstellungen. Dazu trug nicht zum wenigsten Italien selbst bei, dessen Marineministerium einmal den Bau der Kriegsschiffe an einer großen Zahl von Modellen zeigte, dann aber auch den Entwicklungsgang des Linienschiffs in Italien von 1885 bis zur Gegenwart in lehrreicher Weise zur Anschauung brachte. Die aus 1891 stammende »Sicilia« und der in 1897 in Dienst genommene »Ammiraglio di St. Bon« waren sogar im Maßstab 1:10 zur Schau gestellt. Der Wechsel in der Panzerung war ebensogut ersichtlich wie die Änderung der Geschütze, welche auf eine Bevorzugung der mittleren Artillerie hinzu drängen schien. Während das Panzermaterial die Terni-Gesellschaft lieferte, waren die Geschütze Erzeugnisse von Armstrong, dessen Fabrik in Puzzuoli mit den staatlichen Werken von San Vito u. a. wetteifert. Für Unterrichtszwecke geeignet war die Vorführung des zum Teil in guten Schnitten vorhandenen Torpedomaterials. Freilich waren dem Fachmann unbekanntere Einrichtungen hier ebensowenig zu erkennen wie an dem Modelle des in Venedig gebauten Unterseeboots »Glaucos«. In einem eigenen, neben der Haupthalle errichteten Pavillon standen Schaustücke der kurz zuvor gebildeten italienischen Gesellschaft »Vickers-Terni«, welche kleinere Geschütze, zum Teil mit halbautomatischem Fallblockverschlusse für elektrischen Betrieb, und eine Anzahl Rappengeschosse gebracht hatte.

Die italienische Handelsmarine wurde insbesondere durch die Navigazione Generale Italiana vertreten, welche den Aufbau eines ihrer neuen Luxuspaketboote in einer Sonderhalle ausgestellt hatte.

England, das an der italienischen Marine als Abnehmerin außerordentliches Interesse an den Tag legte, hatte innerhalb der Haupthalle u. a. eine größere Sammlung von Marinegeschützen der Firma J. Vickers Sons and Maxim zu verzeichnen. Das seit 1900 bekannte Holzmodell eines 30,5 cm-Kanonenrohrs, welches die britische »Natal«- und »Minotaur«-Klasse besitzt, hatte einen neuen Schraubenhebelverschluß mit schwenkbarer Ladeschale erhalten; dafür war die frühere Mündungsgeschwindigkeit von 890 m auf 853 m herabgesetzt worden. Zu beiden Seiten des Rohres waren Fernrohr-Visiervorrichtungen mit einer Querverbindung angebracht, welche zum Zwecke hatte, die Erhöhung und Seitenverschiebung beider Visiervorrichtungen gleich zu erhalten. Auch Maschinengewehre, ein Berggeschütz mit hydraulisch gebremstem Rücklauf und das aus Ritcheners südägyptischem Feldzuge bekannte »Sudan-Geschütz« fehlten nicht.

Einen besonderen Pavillon neben der Galleria hatte das Armstrong-Konsortium, nämlich Ansaldo, Armstrong & Co. und W. G. Armstrong, Withworth & Cie.,

belegt. Das Armstrongsche Material, welches in der Hauptsache aus Kanonen mit Schraubenverschluß und Beutellkartuschen bestand, enttäuschte um so mehr, als während der Ausstellungszeit in den italienischen Tageszeitungen gefärbte, unsachliche Artikel erschienen, welche — mit unverkennbaren Spizen gegen Krupp und Terni — Armstrongs Erzeugnisse anpriesen.

Frankreich beschränkte sich auf Schaustücke, welche im wesentlichen die Handelschiffahrt betrafen.

Belgien hatte in seinem eigenen Gebäude Cockerill aufgenommen, welcher sich indes mit der Ausstellung weicher Nickelstahlplatten und zweier Schiffs- und Küstenkanonen (von 120 mm und 57 mm) mit exzentrischem Nordenfelt-Verschlusse begnügte.

Ein Bild von dem jetzigen Stande des Flußtransportwesens zu entrollen, erschien der italienischen Kommission aus zweierlei Gründen wichtig; einmal weil die Binnenschiffahrt in hohem Grade berufen war, den Nationalwohlstand zu fördern, und sodann, weil der Ausbau und die Verwendung der Wasserwege in Italien selbst erst in der Entwicklung begriffen waren. Zur Aufnahme der die Binnenschiffahrt betreffenden Schaustücke war das Gebäude für Seetransportwesen bestimmt.

Die deutsche Abteilung wurde vom Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten veranstaltet, und zwar in einer systematischen Weise, so daß vorzügliche Gelegenheit geschaffen war, sich über die Durchführung wasserbautechnischer Anlagen zu unterrichten. Von Arbeiten wissenschaftlicher Art wurden die seit einer Reihe von Jahren angestellten hydrographischen Arbeiten über sämtliche Stromgebiete der preussischen Monarchie vorgeführt: Das Nivellements- und Pegelwesen, der deutsche Wasserstraßenverkehr, das bauwissenschaftliche Versuchswesen und die Wasserbaustatistik; von den praktischen Bauausführungen: Der Talsperrenbau, die See- und Binnenhäfen, Flußregulierungen, Kanäle und Kanalisierungen, Straßenbrücken, das Leuchtfeuerwesen, der Bagger- und Schiffbau und sonstige in das Gebiet fallende Gegenstände in einer größeren Anzahl von Modellen, Apparaten, Zeichnungen, Photographien und Druckwerken. Die Bemühungen der preussischen Wasserbauverwaltung fanden durch andere Verwaltungen und Privatunternehmungen Unterstützung, nämlich durch das Großherzoglich Mecklenburgische Ministerium des Innern, die Teltow-Kanalbauverwaltung, die Siemens-Schuckertwerke, die Lübecker Maschinenbaugesellschaft, die Schiffs- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft Mannheim, die G. m. b. H. Gebrüder Sachsenberg, die Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, die Aktiengesellschaft »Weser« und die mechanischen Werkstätten Otto Töpfer & Sohn.

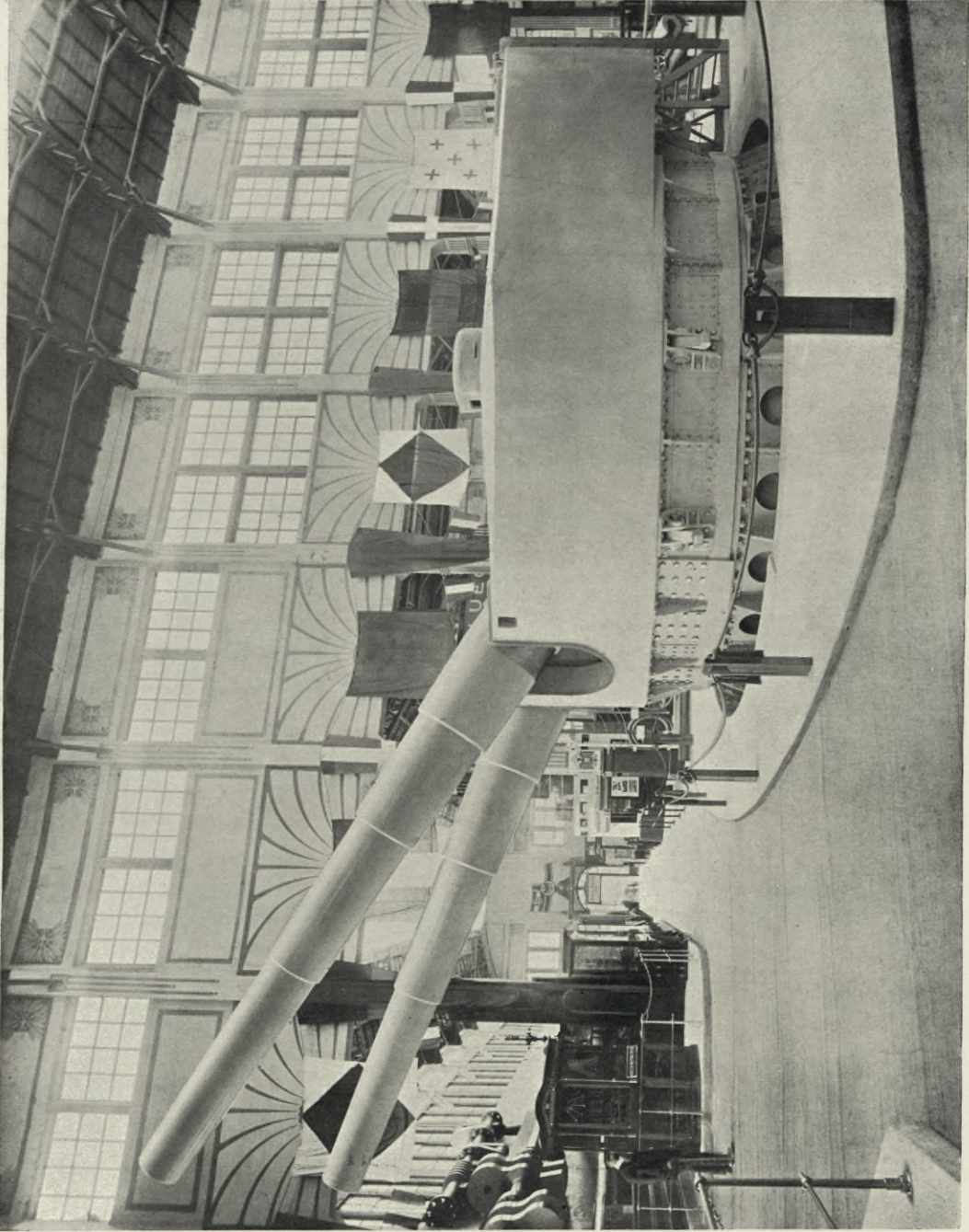
Die Gesamtbodenfläche der deutschen Abteilung war 607,6 qm groß. Während die Apparate und körperlichen Nachbildungen auf Tischen Aufnahme fanden, bedeckte das Kartenmaterial die Wände. Die nach einheitlichen Grundsätzen vollzogene Anordnung der Schaustücke stempelte die Vorführung zu einer vorbildlichen Lösung der ihr unterstellten Aufgabe, und der betriebsfähige Zustand der Vorrichtungen und Modelle unterstützte ihre Wirkung. Was die italienische Ausstellungsleitung erstrebt hatte, war nach der ungeteilten Ansicht der Sachverständigen einzig und allein durch das auf deutschem Boden Gebotene erreicht worden. Den Aufbau führte der Wasserbauinspektor Zander durch.



Eingang zur deutschen Ausstellung des See- und Flußtransportwesens.

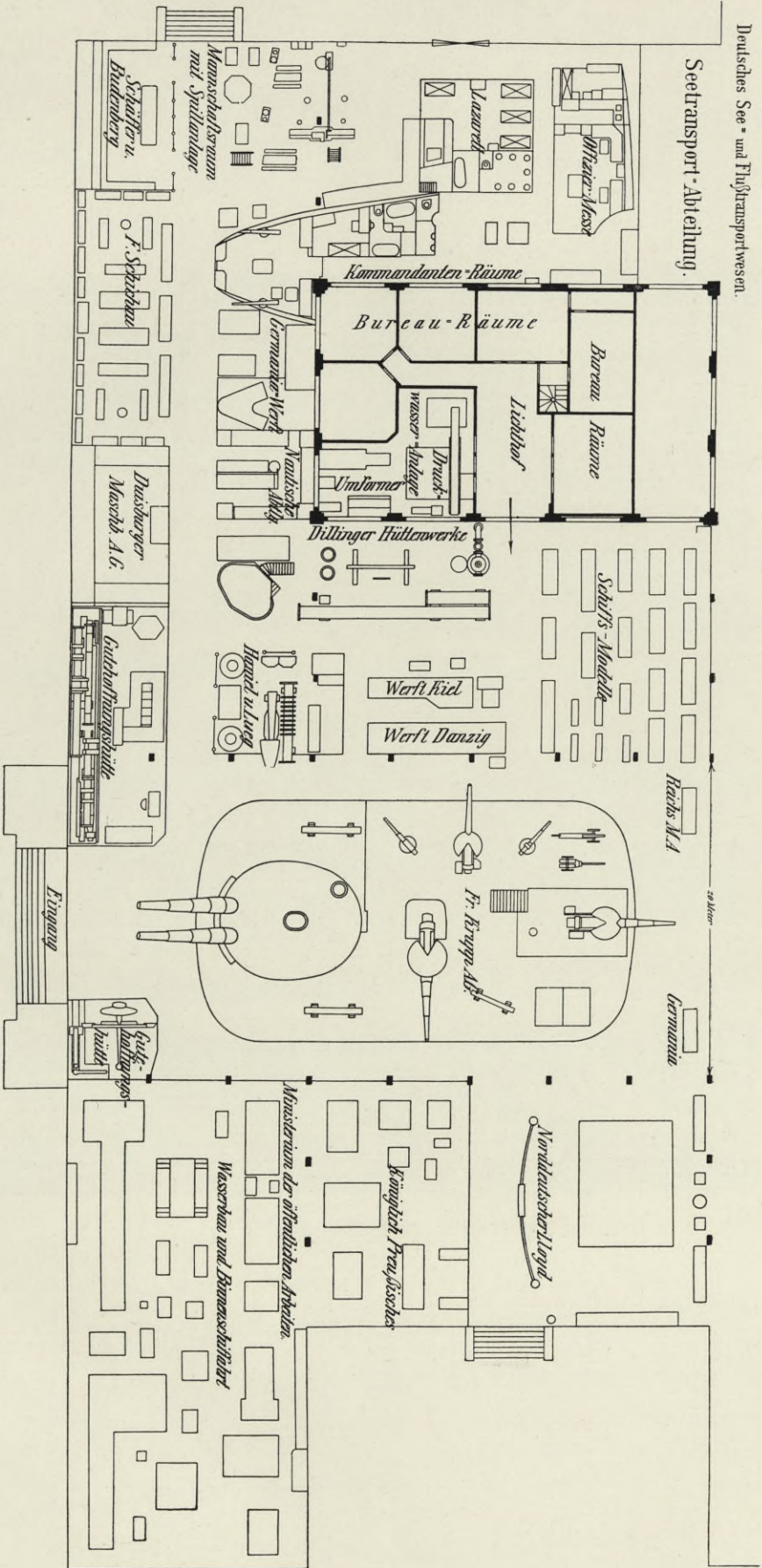






Deutsche Seetransport-Ausstellung.









Deutsche Anstellung für Wasserbau.



Die elektrische Treibeilei war deutscherseits durch ein Modell der Treidel-lokomotive für den Zeltowkanal (Siemens-Schuckertwerke) vertreten, während das Woodsche Treidelssystem, welches auf dem Eriekanal Verwendung findet, durch die Antwerpener Vertretung der amerikanischen Gesellschaft vorgeführt wurde.

In der italienischen Abteilung traten Modelle von Hafenanlagen, des Baugrundes von Venedig und der Schiffsverkehr auf den oberitalienischen Seen in den Vordergrund. Auch für die Schweiz war die Vorführung der Schifffahrt auf seinen Seen gegeben. Indes fiel hier noch als eine Neuerung der umsteuerbare hundertpferdige Dieselmotor von Sulzer auf, der geeignet erschien, eine gewisse Umwälzung im Schiffsbetriebe hervorzurufen.

Aus dem französischen Material könnte das Modell eines 1906 gebauten, für den Suezkanal bestimmten Baggers von 1000 Pferdestärken und 13,5 m Baggertiefe hervorgehoben werden. Holland führte ebenfalls Baggermodelle vor, und im belgischen Pavillon lenkte eine gut ausgeführte Nachbildung des Hafens von Antwerpen die Aufmerksamkeit auf sich.

Es muß schließlich auf die Automobilboote hingewiesen werden, für welche eine Wettfahrt auf dem Lago Maggiore veranstaltet wurde. Diese Gruppe hatte Italien fast allein beschickt, weil England und die Schweiz nur kleine Plätze in der Sonderhalle einnahmen. Unter den italienischen Fahrzeugfabriken herrschte Fiat vor; dieses Werk bemüht sich seit Jahren, bei den Automobilbooten die Dampfmaschine durch Verbrennungskraftmaschinen zu ersetzen, und diese Bemühung scheint die italienische Kriegsmarine zu unterstützen.

## Arbeitshalle für gewerbliche Künste.

Die internationale Arbeitshalle für gewerbliche Künste — La Galleria internazionale del Lavoro per le Arti industriali — sollte, wie das Programm ausführte, Gelegenheit zum Studium der zeitgemäßen Verfahren zur Umwandlung der Roh- oder Halbrohstoffe in handelsfähige Erzeugnisse und der bewundernswerten Arbeit der Maschinen bieten, welche zu den ersten Faktoren des materiellen und intellektuellen Fortschritts der Gegenwart zählten. An die Benützung einer Maschine war der Aussteller nicht gebunden, er konnte die Handarbeit allein oder in Gemeinschaft mit der Maschinenarbeit zur Anwendung bringen. Damit war eine außerordentlich große Grundlage geschaffen, auf der aufzubauen das ideale Ziel der Ausstellungstechnik ist, praktisch sich aber wiederholt als eine Unmöglichkeit erwiesen hat. Und das hat seine guten Gründe. Unter den zahllosen Arbeitsverfahren, welche den Rohstoff zum Teil oder ganz umgestalten, bilden nicht die wenigsten und nicht die uninteressantesten Reihenfolgen von Maßnahmen, welche Geschäftsgeheimnisse der Firmen sind, denen nur am Verkauf ihrer Erzeugnisse gelegen ist. Anders, wenn ein Verfahren an eine bestimmte Maschine gebunden, ersteres also ohne die letztere nicht ausführbar ist. Dann deckt sich das Interesse des Ausstellers mit dem Wunsche des Publikums, und die Maschine wird vorgeführt, um Käufer zu gewinnen. Indes sind auch hier praktische Grenzen gezogen. Denn eine Maschine hat zumeist eine Steigerung der Leistung gegenüber der Handarbeit zur Aufgabe. Ein regelrechter, während des größten Teiles des Tages aufrechtzuerhaltender Betrieb, wie ihn die Ausstellungsleitung im Auge hatte, stößt aber wegen der erschwerten Zufuhr des Rohstoffs und des Abfages der Erzeugnisse auf Hindernisse, welche eine Vermehrung noch dadurch erfahren, daß viele Betriebe einander stören und beschränkende Vorschriften die Ausübung einzelner Verfahren in Frage stellen.

Aus dem Programm und den Bestimmungen der Arbeitshalle ließ sich entnehmen, daß sich die Ausstellungsleitung gegen die Unannehmlichkeiten verschiedener Herstellungsweisen in ziemlich weitem Umfange gesichert hatte. Es waren aus dem großen, hier in Betracht kommenden Gebiete der Industrie fünf abgegrenzte Teile zu ebensoviel Kategorien zusammengefaßt worden, und nur eine sechste Kategorie blieb für die aus den Rahmen der übrigen Abteilungen herausfallenden Arbeiten vorbehalten, als welche man zunächst chemische Verfahren ansah.

Die I. Kategorie umfaßte die graphischen Künste, die Herstellung von Kunstpapier und Tapeten.

In der II. Kategorie kam die Bearbeitung der Metalle und von Holz zur Vorführung, und zwar handelte es sich hierbei nicht allein um mechanische, sondern auch um chemische Vorgänge.



Die III. Kategorie enthielt die keramische, die Glas-Industrie und verwandte Zweige.

Dagegen war die IV. Kategorie der Textilindustrie vorbehalten; sie ließ die Herstellung von Geweben aller Art, die Bearbeitung der Rohstoffe und den Zusammenbau von Maschinen und Geräten zu, welche zur Fabrikation von Garnen und Geweben dienen.

Die V. Kategorie war für die Lederindustrie bestimmt.

In der VI. Kategorie konnten gemäß dem Programm alle diejenigen Dinge Aufnahme finden, welche in die anderen Kategorien nicht paßten und wegen ihrer bemerkenswerten Neuheit oder aus anderen Gründen von der Hallenkommission als dem Zwecke der Arbeitshalle besonders entsprechend anerkannt wurden.

Nach diesen Gesichtspunkten war auch die etwa 30 000 qm große Grundfläche der von zwei weiten Höfen durchsetzten Halle zerlegt, so daß die Nationen, welche sich an allen Kategorien beteiligten, ihren Gesamtplatz in sechs unzusammenhängende Plätze aufteilen mußten. Zur Erläuterung des Planes der Halle sei erwähnt, daß das hohe in Eisenkonstruktion ausgeführte Mittelschiff zunächst dem Haupteingange bis zu etwa zur Mitte seiner Länge, der links vom Haupteingange gelegene Frontbau gänzlich und der rechte zum Teil den graphischen Künsten und der Papierindustrie vorbehalten war. Den Abschluß der Mittelhalle bildeten vorwiegend in die Nahrungsmittelindustrie einschlagende Schaustücke der VI. Kategorie, welche sich noch nach rechts und links verzweigte. Im linken Flügel folgten die Leder- und die Textilindustrie, wohingegen der rechts gelegene Flügel die Metall- und Holzbearbeitung und schließlich die Keramik usw. aufnahm.

Die deutsche Sonderausstellung in der Arbeitshalle wurde vom Reichsamte des Innern veranstaltet. Als Ende 1905 die endgültige Aufteilung der Deutschland zur Verfügung gestellten Gesamtfläche notwendig wurde, ergab es sich, daß mit Ausnahme der Keramik Platzansprüche für alle Kategorien zu berücksichtigen waren. Zur Aufklärung anscheinender Absonderlichkeiten mag gleich bemerkt werden, daß der Prüfung zur Annahme für die Arbeitshalle auch solche verspäteten Anmeldungen unterzogen werden mußten, welche wegen Platzmangels in anderen Sektionen zurückgestellt waren; da die VI. Kategorie Spielraum ließ, konnten dort noch Schaustücke eingereiht werden, welche zum Teil in die Gebiete anderer Sektionen übergriffen. Was nach voller Besetzung des von der italienischen Ausstellungsleitung der deutschen Vertretung zugestandenen Raumes im Interesse der zu Beginn 1906 mehr und mehr andrängenden einheimischen Industrie noch geschehen konnte, wurde durchgeführt, so daß das Reichsamt schließlich über eine Gesamtfläche von 2 106,32 qm zu verfügen in der Lage war. Dieser für die Entwicklung eines eindrucksvollen Aufbaues gewiß ausreichende Platz mußte aber dank der Zerlegung der Halle nach den Kategorien einerseits, wegen der erforderlich gewordenen Nachforderungen andererseits in acht architektonisch nicht zusammenfassbare Einzelplätze zersplittert werden.

Noch mehr als aus dieser Zersplitterung erwachsen aus der Forderung zu fabrizieren, an welcher die Hallenkommission durchaus festhielt, den Installationsarbeiten erhebliche Schwierigkeiten. Es war ja begreiflich, daß die italienische Kom-

mission auch wirtschaftliche Momente im Auge hatte, insofern als die Erzeugnisse natürlich veräußert werden mußten und den Bestimmungen gemäß von den auf dem Ausstellungsgelände bewirkten Verkäufen eine Abgabe zu entrichten war. Aber die Art der angemeldeten Schaustücke ließ zum großen Teile eine regelrechte Fabrikation in der Halle nicht zu. Es mußten deshalb, wollte Deutschland nicht gerade auf den für seinen Export nach Italien wichtigen Gebieten versagen, die Dispositionen so getroffen werden, daß der Nachweis einer praktisch vollkommenen Annäherung an die italienischen Bedingungen in der Ausstellungszeit erbracht werden konnte. Daß dies ermöglicht wurde, bewies der Umstand, daß ein Ausschluß deutscher Schaustücke von der Prämiiierung wegen programmwidriger Aufstellung und Vorführung nicht zu verzeichnen war.

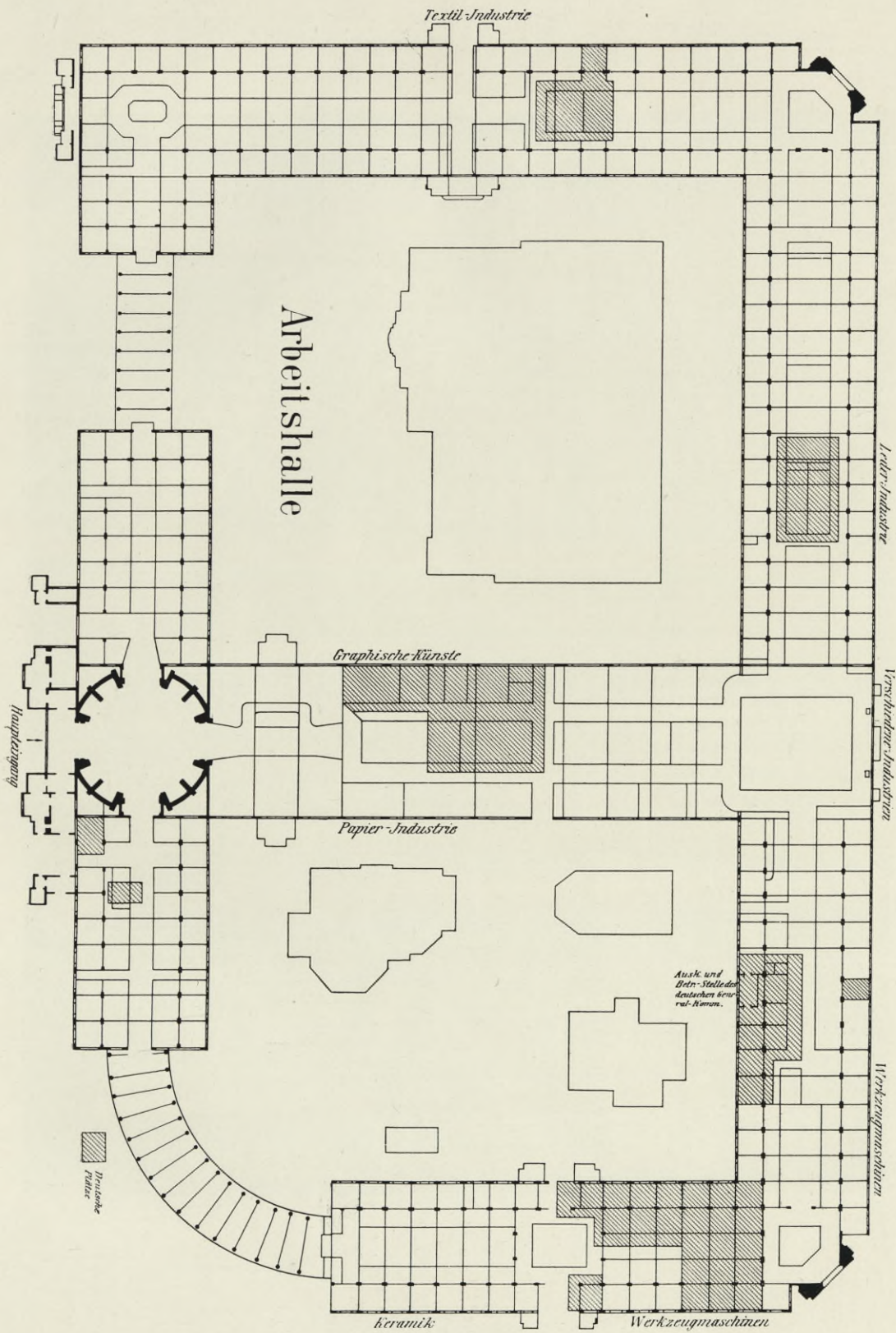
Die Hallenvorschriften schlossen schwere Gegenstände von der Einreihung nicht aus. Wohl aber gab das Reglement an, daß der vom Komitee gelieferte Fußboden aus Querbalken von  $8 \times 20$  cm bestand, welche in Entfernungen von 50 cm voneinander verlegt und mit 30 mm dicken Fichtenbrettern bedeckt waren. Die Balken sollten auf den in Abständen von 2,5 m gesetzten Mauerpfeilern aufruhcn, so daß man mit einer höchsten Tragfähigkeit von 400 kg für das Quadratmeter zu rechnen hätte. An vielen, vielleicht den meisten Stellen hatte die ausführende Unternehmung die Mauerpfeiler durch recht ungleichmäßige Holzpfosten ersetzt. Wenn also auch die Schaustücke, ihren Gewichten entsprechend, auf besondere Unterbaue gesetzt werden konnten, so mußte vor dem Einbringen der Güter und ihrem Transport über den Fußboden jederzeit die Prüfung der Sicherheit des Transportwegs, zum Teil auch eine besondere Verstärkung des letzteren vorgenommen werden. Handelte es sich doch bei den deutschen Schaustücken um Einzellasten bis zu 9 000 kg. Hebezeuge ließen sich aber in der mit Ausnahme des Mittelschiffs aus Holzfachwerk aufgeführten Halle nicht anbringen.

Die Herrichtung der Plätze wurde durch den Umstand verwickelt, daß wegen des kuppigten Ausstellungsgeländes die Höhenlage des Holzfußbodens über dem Straßenniveau zwischen 0,50 m und 1,70 m schwankte. Alle Fundamentpläne erfuhren deshalb an Ort und Stelle eine Umarbeitung, um die Fundamente nach Höhe und Stärke den verschiedenen Bodenverhältnissen anzupassen. Die italienische Leitung hatte sich das Recht vorbehalten, notwendige Änderungen an den von den Ausstellern angegebenen Unterbauten vornehmen zu lassen; sie hatte aber auch eine Unternehmung allein zu der Ausführung der einschlägigen Arbeiten zu festgesetztem Preise berechtigt. So gut diese letztere Maßnahme vielleicht gemeint war — dieselbe Firma hatte auch die Halle errichtet —, so erwies sie sich späterhin für die Aussteller nicht minder unangenehm als für die Hallenleitung selbst, weil das Alleinrecht die Unternehmung zu Willkürlichkeiten nach beiden Seiten hin reizte. Die an sich für Ausstellungszwecke nicht übermäßig hohen Sätze, welche den Bestimmungen gemäß für das Material zur Ausführung der Fundamente in Anrechnung gebracht werden durften, erfuhren eine Steigerung allerdings dadurch, daß — ebenfalls den Bestimmungen entsprechend — ein Zuschlag von 20 v. H. des der Unternehmung für jede Fundamentarbeit gewährten Betrags und 10 Lire für jede (auf einem Fundament) aufgestellte Maschine, mindestens jedoch 30 Lire, an die Hallenkommission abzuführen waren.

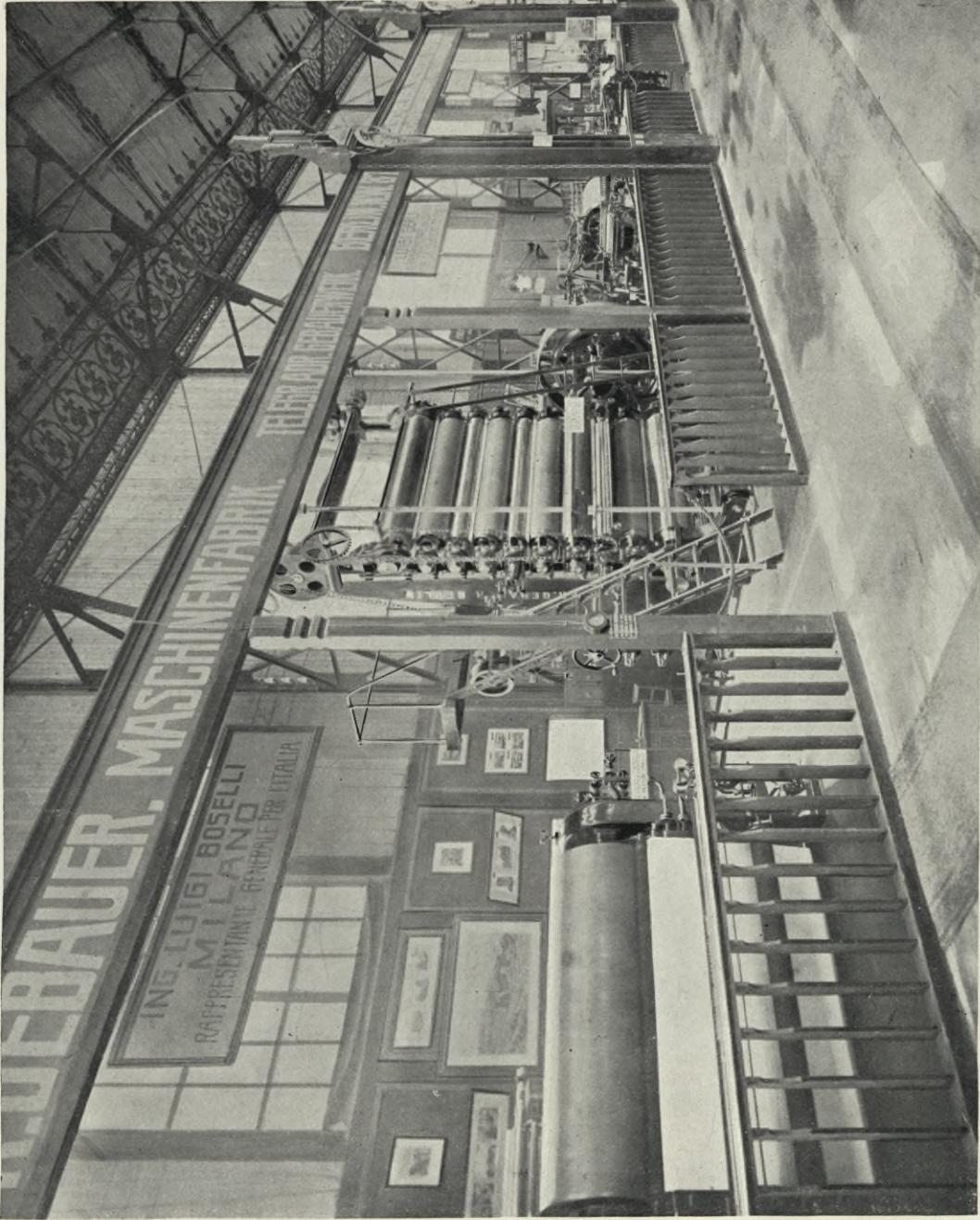


Arbeitshalle für gewerbliche Künste.









Deutsche Abteilung für Papiergewerbe und graphische Künste.







Deutsche Abteilung für Papiergewerbe und graphische Künste.



Die offizielle deutsche Gesamtfläche verteilte sich, wie folgt:

Papierindustrie, graphische Künste:

ein zusammenhängender Platz von . . . . .	604,1 qm,	
» einzelner Platz von . . . . .	35,6 »	
» » » » . . . . .	26,0 »	665,7 qm,

Werkzeugmaschinen:

ein zusammenhängender Platz von . . . . .	719,9 »
---	---------

Textilindustrie:

ein zusammenhängender Platz von . . . . .	214,1 »
---	---------

Lederindustrie:

ein zusammenhängender Platz von . . . . .	214,5 »
---	---------

verschiedene Industrien:

ein zusammenhängender Platz von . . . . .	292,1 »
zusammen . . .	2 106,3 qm.

Davon entfielen 29,9 v. H. auf Verkehrswege, so daß nur 1 477,3 qm belegt werden konnten.

In Wettstreit standen vier verschiedene Ausführungen von Setz-, Gieß- und Ablegemaschinen, unter denen zwei deutsche Erzeugnisse Typograph und Monoline, eine englische Bauweise Linotype und eine italienische Maschine Monotype im Betriebe waren. Bei der Monolinemaschine wurden Tasten angeschlagen, dadurch Matrizen zu Zeilen zusammengesetzt, deren Ausschließung auf die richtige Länge durch Keilspatien erfolgte; der sogenannte Zeilenwagen beförderte die ausgeschlossene Matrizenzeile zur Gießvorrichtung, und nach Abguß führten Ablegenadeln die Matrizen in ihre Magazine zurück. Ähnlich war die Arbeitsweise der Linotypemaschine, deren Erzeugnis eine auf die richtige Länge ausgeschlossene Gußzeile war und welche sowohl glatten Werksatz, als auch verwickelteren Tabellensatz herstellen konnte. Der Typograph fiel durch seine Einfachheit auf; er unterschied sich im wesentlichen von den beiden vorgenannten Maschinen dadurch, daß jede Matrize ständig auf einem besonderen Drahte geführt wurde. Dies erforderte, daß der Maschinenkopf nach jedem Abgusse zwecks Zurückführung der Matrizen geschwenkt wurde, der Setzer also während des Abgusses der fertig gesetzten Matrizenzeile seine Setztätigkeit unterbrach. Hingegen lieferte Monotype (Kanston-Monotype) zu ausgeschlossenen Zeilen zusammengesetzte einzelne Lettern. Es wurden hier zunächst auf einer besonderen Registrierstreifen-Vochmaschine die Schriftzeichen in Papierstreifen eingelocht und sodann die Lochungen des Registrierstreifens auf der eigentlichen Setz- und Gießmaschine mit Lettermetall ausgespritzt. Die Typographmaschine konnte dem Könige von Italien schon bei der Eröffnung der Ausstellung in Tätigkeit vorgeführt werden; sie war auch die einzige, welche während der ganzen Ausstellungszeit ohne Betriebsstörung arbeitete.

Eine außerhalb der offiziellen deutschen Abteilung aufgestellt gewesene deutsche und zwei italienische Schriftgießmaschinen glichen sich in der Bauart hinsichtlich ihrer wesentlichen Teile; alle arbeiteten vollkommen selbsttätig und waren auf verschiedene Regelstärken und Breiten verstellbar. Bemerkenswert mag auch werden, daß eine Vorrichtung zur Nachbildung von Druckformen — ein Gummihautpantograph — das Erzeugnis einer süddeutschen Fabrik war und als einzige Vertreterin ihrer Art von

einer Mailänder Firma gezeigt wurde. Über das ganze Ausstellungsgelände verstreut war eine große Anzahl von Prägemaschinen zum Prägen von metallenen Namensschildern, Medaillen usw. Schablonendruckmaschinen hatten eine italienische und eine englische Firma zur Schau gestellt.

Die weitaus größte Fläche innerhalb der Kategorie bedeckten Druckereimaschinen, welche einen recht guten Überblick über den derzeitigen Stand dieses Gewerbebezuges boten. Offen trat das allgemeine Bestreben zu Tage, den Mehrfarbendruck zu vervollkommen; es deckte sich mit dem seit der Entwicklung der Farbphotographie mehr und mehr rege gewordenen Bedürfnisse nach farbigen bildlichen Darstellungen. In der deutschen Abteilung waren zwar nur drei Firmen mit Pressen vertreten. Gleichwohl nahmen die deutschen Druckereimaschinen (Schelter & Giesecke, Mansfeld, Johannisberg u. a.) auch der Zahl nach eine herrschende Stellung ein, da die Erzeugnisse von fünf weiteren einheimischen Fabriken in der italienischen Abteilung standen. Dieser Umstand fand seine hauptsächlichliche Begründung im Programme der Arbeitshalle, welches die in der Halle erzeugten Drucksachen als preiswürdige Schaustücke zuließ, so daß beispielsweise italienische Tageszeitungen in der Halle fortlaufend druckten und dazu Maschinen — unter diesen auch deutsche — verwandten, welche ebenfalls als besondere Ausstellungsgegenstände anzusehen waren.

Namentlich oft kehrte die Zylinderschnellpresse wieder. Hier hatte Italien selbst viel vorgeführt, ohne daß seine Maschinen etwas besonders Bemerkenswertes boten. Dasselbe Urteil mußte über das Fabrikat einer englischen Firma gefällt werden.

Unter den deutschen Schnellpressen, deren eine zum Drucke der illustrierten Ausstellungszeitung »L'Esposizione illustrata di Milano 1906« diente, waren einige Vervollkommnungen zu erkennen, so hinsichtlich der Bogen-Zu- und -Abführung, der Reinigung des Rechenauslegers u. a. m. Fast alle deutschen Maschinen arbeiteten regelrecht. Dies traf aber keineswegs zu für die Zylinderschnellpressen Frankreichs, das übrigens offenbar seine besten Erzeugnisse eingesetzt hatte (z. B. Schön- und Widerdruck Schnellpressen).

Auch auf die Vorführung von Rotationsmaschinen hatte Frankreich Wert gelegt. Unterstützt wurde erstere allerdings dadurch, daß der zum Teil farbige »Secolo illustrato« und die Tageszeitung »Il Secolo« auf französischen Maschinen gedruckt wurden. Unter der französischen Sammlung fiel eine metallographische (lithographische) Rotationspresse für Notendruck auf. Besser als mit Zylinderpressen war England mit Rotationspressen vertreten; eine seiner Maschinen druckte und folzte den »Corriere della Serra« und eine Vierfarben-Rotationsmaschine die Sonntagszeitung »La Domenica de Corriere«. Aus Deutschland war in die Arbeitshalle nur eine Rotationspresse gelangt, welche weder nach Einrichtung, noch nach Wirkungsweise etwas Hervorragendes gewährte.

Dagegen hatten deutsche Firmen Ziegeldruckpressen, welche zum Teil auch als Prägepressen zu arbeiten vermochten, in mehreren, zumeist vorzüglichen Ausführungen ausgestellt. Dieses Sondergebiet hatten nur fünf Firmen besetzt, vier deutsche und eine italienische.

Einen selbsttätigen Bogenanleger konnte nur eine auf offiziell deutschem Boden stehende Firma (Johannisberg) an einer Schnellpresse im Betriebe zeigen. Die Mai-

länder Vertreterin einer Stuttgarter Firma ließ eine Maschine zum Schleifen von lithographischen Steinen, Zink- und Aluminiumplatten arbeiten.

Aus dem Gebiete der Papierfabrikation hatte lediglich Deutschland einiges gebracht und zwar Kalander. Die Firma Joh. Kleinewefers Söhne hatte deren mehrere aufgestellt, darunter einen Satinierkalander mit 12 Walzen, einen Filigranier- und Glättkalander u. a. m. Zum Antriebe dienten Elektromotoren. Die Heizung erfolgte durch Dampf, welcher einer außerhalb der Halle befindlichen Kesselanlage entnommen wurde. Vorteilhaft führte sich auch die Maschinenfabrik Fr. Gebauer mit einem Kalander ein, dessen Walzen auf Kugellagern liefen.

Was Heftmaschinen anbetraf, so beherrschte die Firma Gebrüder Brehmer die Sachlage allein; aus ihrer reichhaltigen Sammlung ließe sich eine Knoten-Fadenheftmaschine anführen. Dieselbe Fabrik hatte auch Pappschachtelmaschinen ausgestellt, welche von der Sächsischen Kartonnagen-Maschinen-A.-G. ebenfalls vorgeführt wurden. Mehrere Schachtelkanten- und Schachtecken-Beklebemaschinen brachte Emil Jagenberg, dessen selbsttätige Flaschen-Stikettiermaschine überdies Gegenstand besonderen Interesses bildete.

Vom Auslande hatte nur noch Italien eine Schachtelmaschine ausgestellt, welche in der Tabakindustrie die Zigaretenschachteln erzeugte.

Über die Zulässigkeit von Schreibmaschinen gingen die Ansichten noch zu Anfang 1906 auseinander. Die deutsche Ausgabe des Ausstellungsprogramms gab hierüber keinen Aufschluß; aber die italienische Ausgabe führte diese Maschinen ausdrücklich auf. Lange Zeit offen blieb indes immerhin die Frage, ob die einschlägige Industrie als Verfahren die Herstellung der Maschinen selbst oder den mit ihnen ausgeübten Druck vorzuführen hatte. So kam es, daß der hochentwickelte Schreibmaschinenbau nicht sehr vertreten war; die Zersplitterung des vorgeführten Materials ergab überdies auch hier die Aufteilung der Arbeitshalle nach Nationen.

Auf deutscher Seite vertraten diesen Gewerbezweig die Adler-Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer mit einer Anzahl ihrer Typenstangen-Schreibmaschinen, auf einem Plage, welcher nachgefordert werden mußte und deshalb abseits vom deutschen Hauptplatz in der Kategorie I lag.

In Wettbewerb standen die amerikanischen Underwood Typewriter-Typenhebel-Schreibmaschinen und die Erzeugnisse der englischen Oliver Typewriter Company Ltd. (Typenbügel-Schreibmaschinen). Programmwidrig in der Halle für Meßkunde untergebracht war schließlich eine Maschine der Williams Typewriter Co., welche Farbbänder vermied und die auf strahlenförmig auseinander gehenden Hebeln sitzenden Typen durch Farbkissen färbte.

Bei Auswahl der Metallbearbeitungsmaschinen hatten die deutschen Firmen in richtiger Beurteilung des Bedürfnisses fast ausschließlich nach Maschinen gegriffen, welche den Verkehrsmittelfabriken und der Nahrungsmittelindustrie zugute kamen (Mayer & Schmidt, De Fries, Nagos-Union, Collet & Engelhard, Kircheis). Es war gelungen, nicht allein eine umfangreiche Schaustellung einzurichten, sondern auch wirklich erstklassige Erzeugnisse vorzuführen, welche die Werkzeugmaschinen der Konkurrenz weit zurückließen. Allenfalls konnten hinsichtlich ihrer Güte die Schaustücke einer belgischen Fabrik ernsthaft in Wettbewerb treten. Dagegen wurde die Tatsache bekräftigt, daß Frankreich noch keine Fabrik auf dem einschlägigen Gebiete besaß, welche

den deutschen gleiche Maschinen zu bauen vermochte. Auch die Italiener zeigten sich im Werkzeugmaschinenbau noch sehr im Rückstande. Daß ihre verhältnismäßig ausgedehnten Vorführungen überdies wenig bemerkenswerte Leistungen enthielten, war um so auffälliger, als eine ganze Anzahl von Maschinen, welche amerikanischen und englischen Firmen von gutem Rufe entstammten, unter der Flagge italienischer Händler ausgestellt waren.

Das Ansehen, welches die deutschen Holzbearbeitungsmaschinen im Auslande bislang genossen hatten, und das ihnen namentlich in Italien eine gewisse Vorherrschaft eingeräumt hatte, übernahmen drei deutsche Firmen (Kirchner, Teichert & Sohn und eine außerhalb der amtlichen deutschen Abteilung untergebrachte Fabrik) zu verfechten. Hier hatte indes auch Frankreich mit guten Erzeugnissen einen glücklichen Vorstoß gemacht. Es war deshalb durchaus geboten, daß die deutschen Werke durch kräftiges Auftreten ihren Besitzstand wahrten.

Gleich hier mag eine dritte Art von Werkzeugmaschinen angeführt werden, nämlich die Gesteinsbohrmaschinen, welche Deutschland auf seinem Plage in der sechsten Kategorie untergebracht hatte, die aber schließlich in den Arbeitsbereich der für die übrigen Werkzeugmaschinen eingesetzten Jury fielen. Die Ausstellerin (Bechem & Reetmann) bediente sich für ihre vorzüglichen Maschinen der Druckluft, welche auf einem benachbarten Plage zum Betrieb amerikanischer Preßluftwerkzeuge erzeugt wurde. Außer den in der Simplon-Ausstellung verwandten Vorrichtungen befanden sich die in Sonderhallen untergebrachten italienischen, englischen und österreichischen Gesteinsbohrmaschinen, sämtlich mit Elektromotoren gekuppelt, außer Tätigkeit. Im großen und ganzen war der elektrische Gruppenantrieb durchgeführt. Nur wenige große Maschinen und mehrere italienische und österreichische fahrbare Bohrmaschinen hatten elektrischen Einzelantrieb.

Übrigens ließ auch die Gesellschaft Collet & Engelhard durch Druckluftwerkzeuge Metall bearbeiten. Die Druckluft lieferte ein elektrisch angetriebener Verdichter der Firma A. Borfig.

Den Kern der Leder-Abteilung bildete eine kleine auserlesene Sammlung deutscher Erzeugnisse. Es hatten nur drei einheimische Firmen zugelassen werden können, zwei derselben (Moenus, Turner) stellten Maschinen der Lederindustrie (Gerberei, Spalt-, Schuhmaschinen) aus. Von der programmgerechten Zulässigkeit Gebrauch machend, hatte die eine Ausstellerin in Gemeinschaft mit einer italienischen Schuhwarenfabrik eine vollständige Einrichtung zur Zubereitung des Leders und Verarbeitung zu Schuhwerk getroffen, während die andere zusammen mit einer amerikanischen und einer italienischen Gesellschaft den Gang der Verarbeitung des Felles bis zum gebrauchsfertigen Leder zeigte. Leider hemmte in dem ersten Falle ein langandauernder Streik bei der italienischen Firma die auf täglich 100 Paar Stiefel berechnete Fabrikation in der Halle; gleichwohl mag erwähnt werden, daß diese Anlage bereits am Eröffnungstage in Betrieb genommen werden konnte. In dem zweiten Falle schlossen die mit der Gerberei verbundenen Unannehmlichkeiten eine regelrechte Durchführung des Rohstoffs durch alle Stadien der Entwicklung aus. Daß es durchaus notwendig war, daß die deutsche einschlägige Industrie namentlich ihre Leistungsfähigkeit in Lederbearbeitungs- und Schuhmaschinen zeigte, ergaben die beiden, ebenfalls für Fabrikation von Stiefeln im großen Stile eingerichteten fremden Anlagen, nämlich



Deutsche Werkzeugmaschinen.

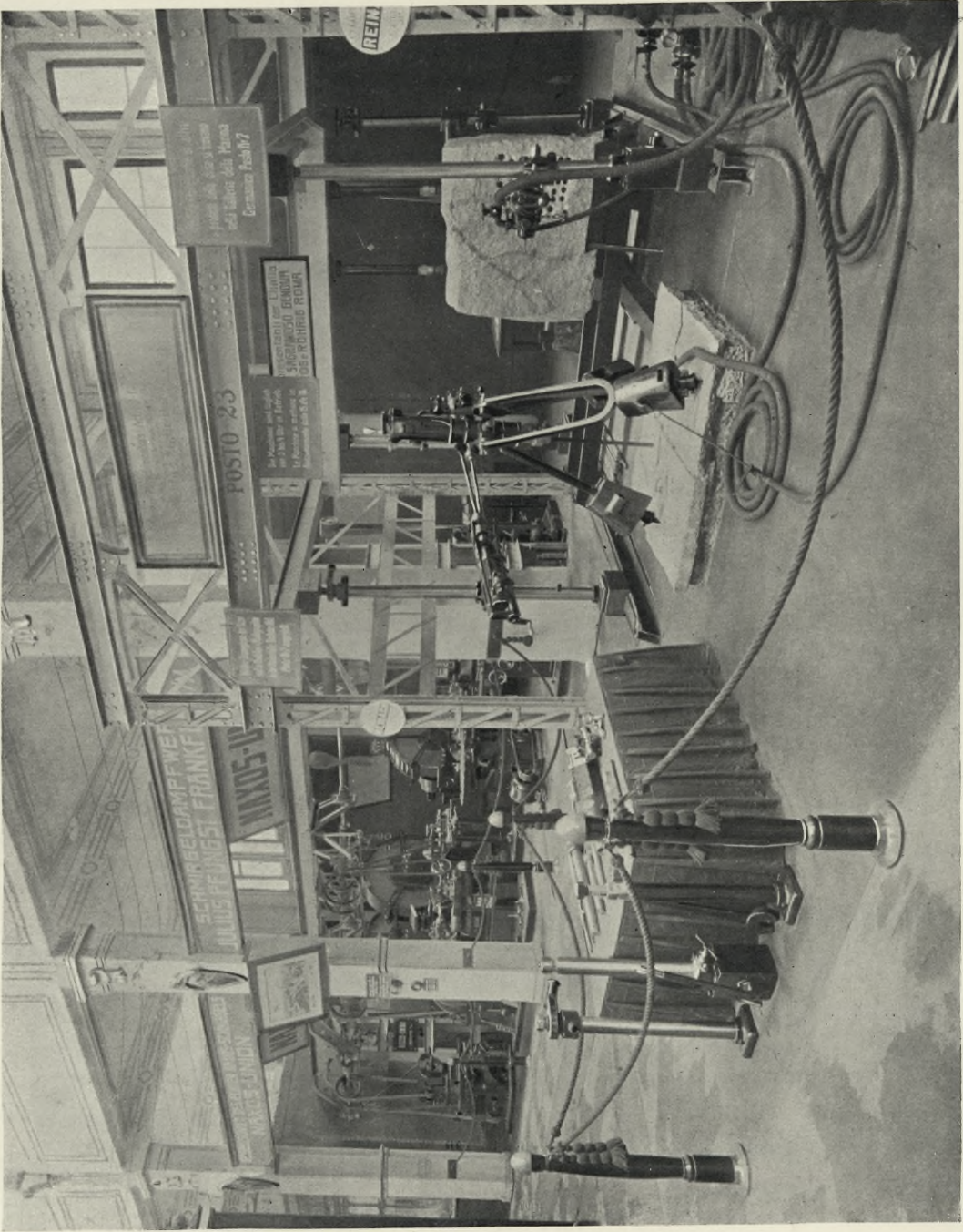






Deutsche Werkzeugmaschinen.





Deutsche Werkzeugmaschinen.





Deutsche Ausstellung in der Abteilung für Lederindustrie.



eine amerikanische und eine französische. Die dritte deutsche Ausstellerin (Gehrckens) hatte hervorragende Ledererzeugnisse, Häute, Treibriemen, aufgebaut, aber ein Arbeitsverfahren nicht vorgeführt. Die Beurteilung ihrer Schaustücke durfte deshalb nicht von der für die Arbeitshalle bestimmten Prüfungskommission stattfinden, sondern mußte von einer besonderen Jury für chemische und pharmazeutische Produkte, welche ihre Tätigkeit außerhalb der Arbeitshalle entfaltet, vorgenommen werden.

Die geschmackvoll und einheitlich angeordnete französische Leder-Abteilung war in der Sonderhalle für französische dekorative Kunst untergebracht.

Der Umfang der Abteilung für Textilindustrie ließ die Bedeutung erkennen, welche gerade diesem Zweige der Technik allenthalben beigemessen wurde. Deutschland konnte allerdings nur mit einem Plage von rund 214 qm rechnen, in den sich drei Firmen teilten. Eine Rauherei mit Entstäubungsanlage (Müller, M.-Glabach), Strickmaschinen (Stoll & Co.) und Nähmaschinen (Grigner) vermochten jedoch den Vergleich mit der Konkurrenz sehr gut zu bestehen. In der Textilgruppe war das Arbeitsprinzip vollkommen durchgeführt, indem die deutschen Maschinen regelrecht für Mailänder Häuser arbeiteten.

Hinzuzurechnen waren noch in der ersten Abteilung der Arbeitshalle aufgestellt gewesene Druckereimaschinen (Gebauer) und Stoffkalanders (Kleineweser). Die Regfabrikation in der Fischereihalle durfte auf besondere wirtschaftliche Erfolge zurückblicken.

Unter der Flagge italienischer Vertretungen bedeckten deutsche Maschinen mehr als das Fünffache des amtlichen deutschen Platzes.

Von fremden Staaten war die Schweiz stark vertreten; aber auch England, die Vereinigten Staaten, Österreich und Frankreich zeigten reges Interesse am Wettbewerbe. Belgien hatte einige Maschinen in seinem Hause ruhend aufgestellt. Wollte man die Gewebe mitberücksichtigen, so mußte man hier auch Bulgarien, China, Rußland und die Türkei als Wettbewerber aufführen.

In dem einen Hofe der Arbeitshalle hatten italienische Seidenindustrielle eine Kollektivausstellung in besonderem Pavillon veranstaltet, in welchem der Werdegang der Seide von dem Schmetterlinge bis zum fertigen Stoffe praktisch vorgeführt wurde; auch mehrere deutsche Webstühle waren hier in Benutzung. Italien exportierte bekanntlich, zumeist nach der Schweiz, nach Frankreich und Deutschland, 1905 etwa für 612 Millionen Lire Seide; den Mittelpunkt des Handels bildete von jeher Mailand. Das italienische Textilgewerbe ist hoch entwickelt und deshalb ein guter Abnehmer für die einschlägige Maschinenindustrie.

Unter Berücksichtigung der außerhalb der deutschen Plätze befindlich gewesenen deutschen Aussteller ergab sich etwa folgende Verteilung der Maschinen für Faserstoff-Verarbeitung auf die verschiedenen Sonderzweige:

- Baumwollspinnereimaschinen: 1 schweizerische und 2 deutsche Fabriken;
- Streichgarnspinnereimaschinen: 1 belgische, 1 österreichische und 1 italienische Fabrik;
- Bindfadenmaschinen: 1 deutsche Fabrik;
- Webereimaschinen: 1 französische, 1 deutsche, 2 schweizerische, 1 italienische und 4 englische Fabriken;
- Appreturmaschinen: 6 deutsche, 1 österreichische, 1 italienische, 3 französische und 3 englische Fabriken;

Netzstrickmaschinen: 1 deutsche und 1 französische Fabrik;

Strickmaschinen: 1 deutsche, 1 schweizerische und 1 französische Fabrik;

Nähmaschinen: 1 deutsche, 2 italienische, 1 englische und 1 französische Fabrik;

Stickmaschinen: 3 schweizerische Fabriken.

Durchweg standen leistungsfähige Häuser im Felde, und diese hatten ihre besten Maschinen vorgeführt, so daß die im Verhältnisse zur Bedeutung der Faserstoff-Verarbeitung immerhin als beschränkt zu bezeichnende Mailänder Vorführung doch einen guten Überblick über den derzeitigen Stand des Textilmaschinenbaues gewährte.

Die Abteilung für Keramik hatte Deutschland mit ausgezeichnetem, im elektrischen Ofen erschmolzenem Schleifmaterial beschiedt. Da dessen Herstellung sich natürlich nicht vorführen ließ, wurde es nicht zu den Schaustücken der Arbeitshalle gerechnet, sondern von einer anderen Jury mit dem großen Preise ausgezeichnet.

Im übrigen trat hier die Glasindustrie in den Vordergrund. Italien selbst zeigte gegen besonderes Entgelt eine venetianische Glasbläsjerei für Biergeräte; es hatte auch außerhalb der Halle kunstgewerbliche Glasinstrumente, darunter eine schöne Sammlung aus Thüringer Glas in Turin geblasener hygienischer Apparate und gläserner Gebrauchsgegenstände aller Art vorgeführt. England betrieb in der Arbeitshalle schwunghaften Handel mit Brillengläsern. Während Frankreich vorwiegend Glaswaren für wissenschaftliche Zwecke brachte, legte Oesterreich Gewicht auf kunstgewerbliche Gegenstände.



## See- und Binnenfischerei.

Die Berechtigung der Fischerei auf der Ausstellung wurde von der Tatsache abgeleitet, daß Entwicklung und Aufschwung des Fischereigewerbes von der Verbesserung und Verbilligung der Beförderungsmittel abhängig wären. Ausreichenden Grund zum Wettbewerbe fand man in dem rege gewordenen, von der Regierung kräftig gestützten Bestreben Italiens, die Wasserwirtschaft auf den durch die wissenschaftlichen Forschungen gegebenen Stand zu heben und die Reichtümer der Flüsse und Seen, insbesondere auch des Meeres, der Volkswirtschaft in erheblicherem Maße als bisher zuzuführen.

Zur Schaustellung der Fischerei mit ihren Nebenbetrieben war ein Platz im Parco unmittelbar neben dem Haupteingange hergerichtet. Außer einem zweistöckigen Hauptgebäude von 5000 qm dienten mehrere kleinere Pavillons zur Aufnahme der Schaustücke.

Deutschlands Räume lagen im Erdgeschoße des Hauptgebäudes, dessen Eingang unmittelbar in die deutsche Abteilung führte. Obgleich See- und Binnenfischerei durchaus geschieden waren, bot sich dem Besucher das Bild eines einheitlichen Ganzen dar, dessen Einzelteile systematisch geordnet erschienen und deshalb zur vollen Wirkung gelangten. Die vom Professor Bruno Möhring durchgeführte künstlerische Ausschmückung gab dem Bilde einen würdigen Rahmen. Im ganzen hatte Deutschland 706 qm belegt.

Aufbau und Leitung der deutschen Seefischerei-Ausstellung hatte der Deutsche Seefischereiverein zu Hannover in die Hand genommen, welcher Theorie und Praxis harmonisch zu vereinigen verstand. Mit seiner Vertretung in Mailand war der Hafeninspektor Duge betraut.

An die durch zahlreiche Zeitschriften, Karten, statistische Darstellungen, Präparate vertretene Wissenschaft reihte sich die Praxis mit Modellen aller Art und Fanggeräten, Fischen und Fischereiprodukten, nautischen Hilfsmitteln und mit dem Seefischereigewerbe zusammenhängenden Maschinen an. Den Anfang bildete ein Wikingerschiff; im Nebensaale rechter Hand hatte die Königlich Preussische Biologische Anstalt auf Helgoland Präparate aus dem Tier- und Pflanzenleben der Nordsee aufgebaut. In nicht minder sorgfältiger Zusammenstellung führte die preussische Kommission zur wissenschaftlichen Forschung der deutschen Meere zum Teil in Nachbildungen, zum Teil im Original ihre Netze und Apparate vor. Die deutsche wissenschaftliche Kommission für die internationale Meeresforschung war durch Modelle des Reichsforschungsdampfers »Poseidon« sowie durch Literatur vertreten. Es geschah in Mailand wohl zum ersten Male, daß die noch junge Meeresforschung dem großen Publikum vorgeführt wurde.

Neben einer reichhaltigen Literatur waren die Statistik über die Entwicklung der deutschen Hochseefischerei und über die Entwicklung des Transports frischer See-

fische von den deutschen Hauptmärkten der Nordsee in das Binnenland, ferner die Erläuterung der Tätigkeiten des Samariterwesens und der Seemannsmission hervorzuheben. Eine besonders inhaltreiche Sammlung von Modellen und Fischerfahrzeugen, Fischerhäusern u. dgl. unterrichtete über den Werdegang der deutschen Hochseefischerei und die Entwicklung der Fahrzeuge von 1800 bis 1906. Namentlich kam der Übergang der Hochseefischerei zum Dampfbetrieb in anschaulicher Weise zur Geltung. Neben mehreren Voll- und Halbmodellen von Fischdampfern verschiedener Art befand sich im großen Glaskasten das auf dem Wasser schwimmende Modell eines Dampfers mit ausgelegten Netzen. Lehrreich war auch die Darstellung der für die deutsche Volkswirtschaft wichtigen Heringsfischerei mittels Loggers und der bei der Zurichtung der Heringe benutzten Werkzeuge.

Viel Interesse erweckten schließlich einige vom Altonaer Museum ausgestellte Modelle niederdeutscher Fischerhäuser, eines Blankeneser Fischerhauses aus dem Ende des 18. Jahrhunderts und eines Fischerhauses aus dem früher bedeutenden Fischerdorf Gothmund im Lübecker Gebiete. Die Modelle waren bis auf das kleinste der Wirklichkeit nachgebildet.

Fischereierzeugnisse selbst waren in verhältnismäßig geringem Umfange zur Schau gebracht, was im wesentlichen auf die große Entfernung Mailands von der deutschen Küste und auf die heiße Jahreszeit zurückzuführen war. Trotzdem wurden mehrfach frische Fische aus Geestemünde ausgestellt und als Kostproben verwendet. Im allgemeinen hatte man sich natürlich auf konservierte Waren beschränkt, und eine gegen Schluß der Ausstellung veranstaltete Kostprobe legte Zeugnis für die Güte der Produkte trotz ihres langen Lagerens in der Hitze ab.

Die Fortschritte, welche die deutsche Seefischerei in der Verwertung der Meeresprodukte gemacht hatte, ließen die zahlreichen zur Ausstellung gebrachten Nebenbetriebe erkennen. Hierher gehörte in erster Linie die Gewinnung des Lebertrans, die Verwertung des Dorschrogens, der bekanntlich für den Sardinienfang sehr begehrt ist, und die Verarbeitung der Rückstände frischer Fische zu Fischmehl, das dem Futter für Schweine, Geflügel und auch für Fische beigemischt wird.

Die Garnelenfischerei wurde durch Bilder und durch das Modell des Motorfutters »Hafenmeister Duge« veranschaulicht. Die Garnelenfischerei durch Schleppnetz auszuführen, zeigte ein Modell des Rutters »Forelle«, der mit einem Baumschleppnetz dem Fang oblag.

Selbst das Seemoos bildet bereits einen einträglichen Nebenerwerb der Fischerei. Eine Sammlung derartigen Moores zeigte dieses Produkt in seiner natürlichen Erscheinung, und wie es sich nach seiner chemischen Reinigung in die zartesten Farben kleiden ließ.

Die Herstellung der von der Konservenfabrikation benötigten Blechdosen wurde durch die Firmen Karges & Hammer, Kneusel und Geißler veranschaulicht. Während indes die Vorführung in der Fischereihalle eine tote war, zeigte die Firma Erdmann Kircheis ihre Konservendosenmaschinen in der Arbeitshalle im Betriebe.

Die Netzfabrikation wurde durch eine Netzkollektion der Firma J. S. Mewes und von Eigen und durch die Norddeutschen Netzwerke G. m. b. H. erläutert, welche letztere auf einer großen Netzmaschine mit 600 Schiffchen die Herstellung der Netze,



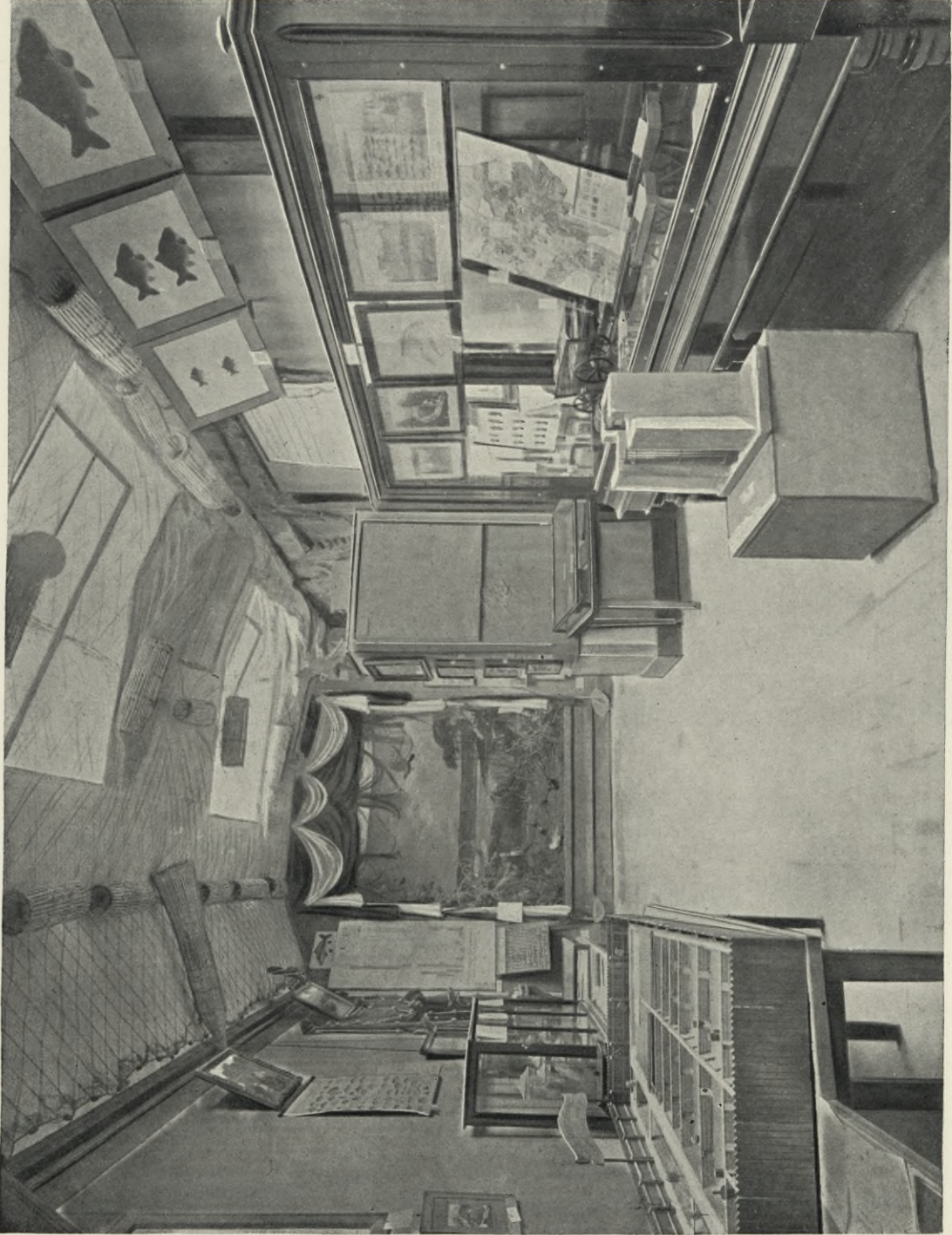
Eingang zum Fischereigebäude.





Aus der deutschen Fischerei-Anstellung.





Aus der deutschen Fischerei-Ausstellung.





den Zusammenschluß der Garne aus den kleinsten Fäden an Ort und Stelle vor Augen führten.

Das Bild wurde vervollständigt durch eine ziemlich zahlreiche Sammlung nautischer Instrumente, von Medizinkästchen und von Rettungs- und Ruderbooten aller Art.

Die deutsche Sonderausstellung der Binnenfischerei wurde vom Deutschen Fischereiverein zu Berlin veranstaltet und so eingerichtet, daß in möglichst geschlossenen Abteilungen ein Bild der Tätigkeit mehrerer Landes- und Provinzial-Fischereivereine gegeben wurde. Die Durchführung des Planes lag in den Händen des Rustos beim Königlichen Institut für Meereskunde Dr. Brühl. In einem an der Kuppelhalle anstoßenden Raume befanden sich die Schaustücke der bayerischen Fischereivereine, der Königlich Bayerischen Biologischen Versuchsstation für Fischerei in München und des Fischereivereins für die Provinz Brandenburg, welcher letztgenannter Verein an 17 Modellen die in der Provinz bei der Teichwirtschaft, beim Transport und zur Aufbewahrung von Fischen und deren Eiern gebräuchlichen Geräte und Vorrichtungen zeigte, darunter eine Anzahl Reusen und die Nachbildung eines Eisenbahnmotowagens für Fischtransport. Ein reiches Kartenmaterial gab Aufschluß über die märkischen Gewässer. Die Königlich Bayerische Biologische Versuchsstation stellte mehrere Alkoholpräparate von gefunden und frankten Fischen der deutschen Fauna in natürlicher Stellung schwimmend aus; daneben fielen 7 farbige Ölbilder mit Darstellungen der Karpfenrassen und 31 Tafeln mit farbigen Wiedergaben aller Fische Mitteleuropas auf. Der bayerische Landesfischereiverein hingegen hatte hauptsächlich die Ergebnisse seiner in den letzten Jahren vorgenommenen statistischen Erhebungen zur Anschauung gebracht.

Der größere angrenzende Saal war zweckmäßiger Weise in vier Räume eingeteilt worden, deren erster eine umfangreiche Sammlung vorgeschichtlicher Fischereigeräte des Königlichen Museums für Völkerkunde in Berlin, teils in Originalen, teils in Wandtafeln und Photographien barg. Das tierphysiologische Institut der Königlichen Landwirtschaftlichen Hochschule in Berlin hatte neben der Zeichnung eines Respirationsapparates zur Messung der Atmung von Wassertieren und einer Sammlung der wichtigsten Fischfuttermittel auf einer Reihe von Kurventafeln das Ergebnis der vor mehreren Jahren durchgeführten wissenschaftlichen Versuche über den Stoffwechsel beim Karpfen vorgeführt, während die Teichwirtschaftliche Versuchsstation der Landwirtschaftskammer für die Provinz Schlesien in Trachenberg durch Photographien und Zeichnungen die Bestimmung des Alters der Fische an deren Schuppen erläuterte. Neben den für die Entnahme von Plankton, die Untersuchung der Uferfauna, des Grundes und Schlammes nötigen Netzen und Geräten, Planktonpräparaten usw. (Marsson), stark vergrößerten Abbildungen der Schalen von Diatomaceen (Volk), einer lehrreichen Darstellung der für die Fischerei wichtigen Bögel (Eckstein), fand man Vorrichtungen für Wasser- und Abwasseruntersuchungen (Weigelt), Arbeiten über die Krebspest (Schikora) und über die frühere Verbreitung des Bibers in Mitteleuropa (von Vinstow). Über seine Tätigkeit zur Hebung des Lachsbestandes in den deutschen Strömen unterrichtete der Deutsche Fischereiverein, welcher 23 Sondervereine umfaßt; seine plastische Gruppe »Die Fischfeinde Deutschlands« fand großen Beifall. Eine Anzahl Modelle von Lachsfangeräten (Großherzoglich Badisches Ministerium des Innern), die Vorführung der Entwicklungsstadien des Weserlaches vom unbefruchteten

Ei bis zum zweijährigen Fisch in 42 Gläsern (Giesefcke), und ein Kontrollapparat für Lachsbrutaussetzungen (Casseler Fischereiverein) ergänzten das Bild von der Zucht und dem Fange des Lachses. Gute Karten und andere zeichnerische Wiedergaben, Modelle und Geräte boten Einblick in die Fischwasserhältnisse und die Fischereibetriebe von Sachsen, Lothringen, Pommern, Posen, Schlesien, Thüringen, Westfalen, Lippe, Westpreußen und Württemberg. Man sah Studien des Deutschen Anglerbundes über die Fliegenfischerei, das Modell einer von Recken konstruierten Fischschleuse und das einer schwimmenden biologischen Station für den Rhein nach Lauterborn. Außer einer interessanten topographischen Relieffarte ihrer Teichwirtschaft brachte die Herzoglich von Trachenbergsche Verwaltung Vorrichtungen zum Trennen, Abzählen, Wiegen, Aufbewahren und Befördern der einzelnen Fischarten. Prüfte man schließlich die reiche Sammlung von Darstellungen aus der Forellenzüchterei, dem Aalfange, der mannigfachsten Fischereigeräte, von Brutapparaten, von Vorrichtungen zum Reinigen der Abwässer und zum Mähen von Schilf und Wasserwucherpflanzen, so konnte in dem Urteil über die Darbietung die Anerkennung der Gründlichkeit nicht fehlen.

Von anderen Ländern war Italien verhältnismäßig stark auf dem Platze. Allerdings lag hier der Schwerpunkt mehr in den Erzeugnissen der Binnenfischerei, als in denen der Seefischerei, was sich daraus erklärte, daß die italienische Seefischerei trotz der überaus reichen Küstengliederung des Landes teils wegen der eigenartigen Zusammensetzung der Fischfauna des Mittelmeeres, teils wegen der ungünstigen Untergrund- und Tiefenverhältnisse des Meeres eine besondere Entwicklung bisher nicht hatte erfahren können.

Italien ließ in einem großen und lehrreichen Bilde reges Leben auf dem Gebiete der Fischerei erkennen, das durch die Regierung stark gestützt und gefördert wird. Allerdings hatte es sich auf der Ausstellung im großen und ganzen auf Präparate beschränkt, so daß trotz der geringen Entfernung Mailands von Genua und Venedig weder von frischen Fischen noch von der sonstigen reichen Meereswelt des Mittelmeers, Langusten und anderen Krebsarten, Tintenfischen, Muscheln usw. etwas Nennenswertes ausgestellt war. An Konserven bildeten Sardellen, Aale und Tunfisch in Öl, meist noch in Blechbüchsen verschlossen, eine nur mäßige Vorführung.

Sehr gut hingegen war Italien mit präparierten Fischen aller Art, insbesondere Trockenpräparaten vertreten, von denen namentlich das Zoologische Museum in Genua eine reiche Kollektion von Mittelmeerfischen, auch einigen in der Nordsee vorkommenden Fischarten bot. Dem Genueser Museum reihte sich würdig zur Seite das Mailänder Museo Civico mit den hauptsächlichsten als Fischräuber bekannten Wasservögeln, 29 Arten, wie Möwe, Reiher, Pelikan, Kormoran, und schönen Fischpräparaten, insbesondere Rochen und zahlreichen Haiarten.

Aus der Reihe interessanter Fischerboote wäre ein mit Lanzen ausgerüstetes Boot für den Fang des Schwertfisches mit breiten, hölzernen Auslegern und einem mastartigen Aufbaue hervorzuheben. Die Fischereigesellschaft »San Marco« in Chioggia am Adriatischen Meere hatte eine für die Fischerei auf hoher See bestimmte Barke (Bragazzo) in voller Ausrüstung aufgestellt.

Der Tunfischfang wurde in zahlreichen Abbildungen und auch einigen Modellen wiedergegeben. In hübsch ausgestattetem Pavillon waren die Ausstellungen der Lombardischen Fischereigesellschaft, der Fischereigesellschaft vom Gardasee (Società

Benacense) und der Società Regionale Veneta vereinigt. Die Vereinigung tarentischer Austerzüchter zeigte die Austerkultur im Modell und viele Austern verschiedenen Wachstums sowie Muscheln aller Art.

Für sich abgeschlossen stellte Venetien aus, in der Hauptsache vertreten durch die Società Regionale Veneta per la Pesca e l'Aquicoltura und die durch freiwillige Beiträge erhaltene Venetianische Fischerschule (Scuola Veneta de Pesca ed Aquicoltura), zwei sich gegenseitig ergänzende Institute.

Bemerkenswert war das 1903 von Levi-Morenos begründete, in einem Schiffe untergebrachte Asyl für die hinterbliebenen Söhne von Adriaifischern, in welchem die Waisen von Seefischern in den Zweigen des Elementarunterrichts und in späterem Anschlusse daran in der Fischerei unterwiesen werden.

Neben einer großen Sammlung von Fischerbarken, Netzen, Krustaceen, Adriatieren u. a. interessierte die Vorführung der Lagunenfischerei, deren Haupterzeugnis bekanntlich der Alal ist.

Der Staat selbst wurde durch seine Fischzuchtanstalten in Rom, Brescia und Belluno vortrefflich vertreten. Die Provinzialkommissionen von Genua, Messina, Ancona, Calabria und Bologna hatten zahlreiche Fischpräparate, Modelle von Geräten und Netzen, die Kommission von Bologna auch Spiegelkarpfen aus den dortigen Reisfeldern ausgestellt.

Die Pflanzenwelt des Meeres wurde durch das Herbarium des Botanischen Gartens zu Modena gut wiedergegeben.

In der Mitte des Erdgeschosses der Haupthalle war das Aquarium untergebracht. Die grottenartigen Gänge desselben enthielten in 22 Bassins eine kleinere Sammlung von Süßwassertieren und in 36 Bassins Seetiere, darunter einige Langusten, den Knurrhahn, mehrere Taschenkrebse, Mollusken, Seepferdchen, Korallen. In 2 Bassins waren Reptilien untergebracht. Um die Einrichtung des Aquariums und die Beschaffung der Seetiere hatte sich namentlich Dr. Hermes verdient gemacht. Mehrere exotische Zierfische hatte Matte in Lankwitz-Berlin und eine sehr beachtete Sammlung von Wasser- und Sumpfschlangen Henkel in Darmstadt eingesetzt. Zum Abkühlen des Wassers dienten zwei Kühlmaschinen von A. Freundlich in Düsseldorf. Das Aquarium, dessen Unterhaltung übrigens Schwierigkeiten zu bereiten schien, bleibt in Mailand erhalten.

Die Industrie der Seefalzgewinnung wurde durch ein ausführliches Modell der Saline von Comacchio veranschaulicht.

Nicht unerwähnt kann ein von der Società Anonyma Cooperativa per la Produzione del Commercio del Pesco di Milano ausgestellter Gefrierschrank mit dreifacher Glaswand bleiben, der auch den stärksten Sonnenstrahlen Italiens Widerstand zu leisten vermochte und außerdem den Vorzug zeigte, nicht zu beschlagen.

Von kleinerem Umfange war die Ausstellung Österreichs, das in der Hauptsache Binnenfischerei zeigte. Die Vorführung erfolgte in zwei getrennten Räumen, deren einen die von der K. K. Österreichischen Fischereigesellschaft in Triest organisierte Binnenfischereiabteilung, deren anderen die von dem österreichischen Seefischereiverein eingerichtete Seefischereiausstellung einnahmen. In einem großen Kuppelsaale befanden sich u. a. die sämtliche Donaufische darstellenden Fischpräparate, eine Vorführung von Fischkrankheiten, Brut- und Transportapparaten, während in dem zweiten Raume

Sammlungen untergebracht waren, welche die Fischereierzeugnisse vom adriatischen Meere, Schiffe, Netze, Geräte u. a. erläuterten. Man fand einige zum Teil vorzügliche Trockenpräparate, Seehase, Hummer, Rochen, Seeteufel, Bilder über die Sardinenfischerei in Grado. An Konserven stellten einige Firmen von der Adria im wesentlichen Sardinen und Sardellen aus. Die Miesmuschel- und Austerzucht wurde in Photographien gezeigt.

Die Schweiz hatte sich naturgemäß auf die Binnenfischerei beschränkt. Modelle von Fischzuchtanstalten, von Fischer- und Schifferbooten, Geräte, Karten und Aquarelle erläuterten jedoch wirksam die lebhafteste Tätigkeit der Schweizer im Fischereiwesen.

Noch schwächer als Österreich war Großbritannien auf dem Plage erschienen, das für die Fischerei nur 200 qm in Anspruch nahm. Es beschränkte sich auf eine allerdings recht gute Ausstellung von Walöl, Dorschöl und Robbentran und auf eine reichhaltige Zusammenstellung von Tauwerk aller Art, jedoch mit Ausschluß von Stahlbrähnen und Stahltrossen.

Auch bei Norwegen kam die Bedeutung seiner Seefischerei bei weitem nicht genügend zum Ausdruck; gleichwohl wirkte die Vorführung dekorativ gut. Die Vereinigung Bergener Fischhändler hatte eine Kollektivausstellung veranstaltet, die sich im wesentlichen auf schriftliche und bildliche Darstellungen der Fischerei Norwegens beschränkte. Lediglich die Hauptausfuhrartikel waren in guter Ware vertreten.

Eine kleine, aber ausgewählte Sammlung brachte der König von Portugal im Ehrensaale des ersten Stockes zur Schau. Den Mittelpunkt bildeten zum Teil ausgestopfte, zum Teil in Spiritus präparierte Seetiere, von den kleineren Fischen, wie Seezungen, Schollen, bis zu den Riesen der See. Auch die Anordnung war übersichtlich; bei jedem Funde waren der Fundort und die Meerestiefe angegeben, die bis zu 1875 m betrug. Ringsherum gruppieren sich die bei der Meeresforschung gebrauchten Meß- und Beobachtungsinstrumente, Veröffentlichungen über Fischerei und Ozeanographie, alte Seekarten und Navigationsbücher, die bis Anfang des 16. Jahrhunderts zurückreichten.

Frankreich verzeichnete in zahlreichen guten Modellen und Abbildungen Darbietungen theoretischer Art, trat aber in dieser Hinsicht gegen Deutschland nur hinsichtlich der Vielseitigkeit namentlich in der Meeresforschung und der Biologie der Fische zurück. An Praktischem wurde fast nichts geboten. Durch einen mit Netzen geschmückten Aufgang gelangte man in die sechs Säle der französischen Ausstellung, von denen drei das Marineministerium eingenommen hatte und zwar je einen für den Ärmelkanal, das atlantische Meer und das Mittelmeer. Alle drei Räume waren mit Bootsmodellen, Figürchen (Nachbildung der Fischerbevölkerung der betreffenden Landesteile, Fischereibeamten usw.) und Gemälden ausgefüllt. Letztere stellten die bedeutendsten Fischereiplätze an den betreffenden Küsten, sowie die für jeden Bezirk wichtigsten Fangarten dar, so besonders den Sardellenfang, den Dünfischfang und den erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit in Frankreich eingeführten Schleppnetzfang mit Dampfkraft. Die sehr sorgfältig zusammengestellten Bootsmodelle gaben eine Übersicht vom einfachsten Sandkahn bis zur großen isländischen Goëlette.

Vielseitig und zugleich anschaulich war auch die Ausstellung von Fanggeräten, welche zum Teil in Wirklichkeit, zum Teil in Modellen vorhanden waren. Unter



Aus dem Vorraume zur deutschen Abteilung.



Aus der deutschen Fischerei-Ausstellung.





Aus der deutschen Fischerei-Anstellung.





den Letzteren nahmen besonderes Interesse für sich in Anspruch die dem Tunfischfang dienenden Modelle einer Bordigue beziehungsweise Madrague, eines außerordentlich verwickelten, aus mehreren labyrinthartigen Kammern bestehenden Apparates von Stellnetzen. Auch sonst waren Netze von zwei französischen Firmen in vortrefflicher Weise ausgestellt. In einem Saale wurde die französische Neufundlandfischerei veranschaulicht. In Anbetracht ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für Frankreich durfte auch die Austern- und Muscheltkultur nicht fehlen, welcher eine Reihe von Modellen gewidmet war. In der Abteilung für Süßwasserfischerei gaben statistische Tabellen Auskunft über die Organisation des 1897 in Paris gegründeten »Syndicat Central des associations des Pêcheurs à la ligue de France«. Schließlich sei auf einen besonderen Industriezweig, nämlich auf die Herstellung künstlicher Blumen aus Fisch- und Schaltiergerippen und Abfällen verwiesen.

Mit einer namentlich den Forscher anziehenden Kollektion trat auch der Fürst von Monaco auf, der sein Karten- und Büchermaterial über Tiefseeforschungen, insbesondere die Tiefseeforschungen an den Azoren vorführte, sowie zahlreiche gute Abbildungen von Algen und Korallen, Krebsen und Mollusken ausstellte.

Ein kleines, aber abgerundetes Bild von der türkischen Fischerei gab die Verwaltung der Dette publique Ottomane in Constantinopel: Zahlreiche Fanggeräte, Netze, Harpunen für den Tunfischfang, das Modell einer Madrague, auch die Darstellung des Rümmlerfanges im Bosphorus, daneben Bootsmodelle verschiedener Art sowie Schwämme.

Die Salinenindustrie war mehr in Beschreibungen als durch Ausstellungsgegenstände vertreten.

Zu den besten Ausstellern auf dem Gebiete der Seefischerei gehörte Japan, das in seiner abgerundeten ansprechenden Ausstellung die praktische Seite, das Verlangen nach Geschäftsgewinn, stark betonte. Den Hauptteil der Ausstellung bildeten Fischkonserven, Sardinen und Fischöle. Getrocknete, in Platten geschnittene Stockfische, Schaltierkonserven, Fischpudding in Büchsen, ferner Fischsauce aus Krebsbutter und zu Gelatine verarbeitete Algen zeugten von seiner entwickelten Industrie.

Schön und reichhaltig war eine Sammlung von Korallen und Korallenarbeiten in vorzüglicher Aufmachung; auch sonstige Schmucksachen aus Schildpatt, Perlmutterknöpfe, zahlreiche Perlen, besonders gezüchtete und künstlich gefärbte Muscheln sowie Schwämme lagen verkaufsfertig vor. Von wachsender Bedeutung für den Weltmarkt ist bekanntlich schon seit einigen Jahren die japanische Tranproduktion, die ebenfalls vorteilhaft ausgestellt wurde.

Unter den Netzen fielen mit der Hand gearbeitete Sardinenneze aus Seide mit eingeflochtenen farbigen Bändchen auf. Die Fortschritte Japans in der Verarbeitung der Meeresprodukte dürfte zum großen Teile den Schulen für Verwertung der Meeresprodukte zuzuschreiben sein, über welche eine Reihe von Bildern Aufschluß gab.

In einem besonderen kleinen Pavillon war China untergebracht, dessen Fischerei die Kaiserlich Chinesische Gesellschaft für Fischerei und Fischzucht vertrat.

In dem reich mit Netzen ausgeschmückten Raume waren die verschiedenen Ausstellungsprodukte in Glaskästen eingebaut, vor allem eine sorgfältige Zusammenstellung von 242 Fischpräparaten, zum größten Teile in Spiritus, zum Teil auch

in Öl oder gesalzen, getrocknet, geräuchert oder mariniert. Von Molluskenpräparaten (Korallen und Muscheln) waren 91 Arten vorhanden, darunter eine 1 1/2 m große rote Koralle. Endlich müssen noch Netze, Garne und recht bemerkenswerte Modelle der verschiedenen chinesischen Fischerfahrzeuge aufgeführt werden.

Wenn auch die Mailänder Veranstaltung das Fischereiwesen der Kulturvölker keineswegs in erschöpfender Weise behandelte, so gewährte sie doch mit ihrer Mannigfaltigkeit gute Gelegenheit zu Belehrung in Wissenschaft und Praxis; sie wurde also ihrer Aufgabe gerecht.

## Landwirtschaft.

Der Landwirtschaft als der Mutter aller anderen Industrien wurde besondere Sorgfalt zuteil; die Vorführung sollte sie von den Grundlagen alter Überlieferungen auf den Weg abdrängen helfen, den ihr die Wissenschaft gewiesen hatte. Wo Italien selbst in den letzten Jahren einen Aufschwung zu verzeichnen hatte, in der Urbarmachung des Bodens, den Landwirtschaftsbetrieben und der Gewinnung der Bodenfrüchte, fand eine nationale Schaustellung statt, auf dem Gebiete landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte usw., welche in der Hauptsache eingeführt werden mußten, war eine internationale Beteiligung geboten.

Eine geschichtliche italienische Sammlung hatte die Aufgabe, zu überzeugen, wie schwerfällig die italienischen Landleute sich die von der Wissenschaft gebotenen Vorteile zunutze machen. Die landwirtschaftliche Meteorologie und eine geographische Abteilung fielen ebenso in das große Programm, wie die Methoden zur Bewässerung des Bodens und Trockenlegung von Sümpfen. Die Maschinen sollten insbesondere auch die verstärkte Einführung der Elektrizität in die Landwirtschaftsbetriebe anregen, um deren wirtschaftlich günstigere Gestaltung sich auch der König von Italien bemüht hatte. Die Haupttypen der Betriebe, charakteristische Kulturarten und das Forstwesen waren unentbehrlich zur Abrundung des Gesamtbildes. Und das zum Teil mit Erfolg gekrönte Streben Italiens nach Hebung seines Viehbestandes wies auf die Angliederung der Viehzuchtschaustellungen hin, welche teils national, teils international, als zeitweise Einzelvorführungen einander abwechselten.

Die deutsche Ausstellung wurde vom Verein der Fabrikanten landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte veranstaltet, dessen Generalsekretär, Generalleutnant z. D. Krüger, sich um die Durchführung des Unternehmens besonders verdient machte. Deutschland waren zwei hintereinander gelegene, durch überdeckte Gänge miteinander verbundene Hallen zugewiesen, von denen die eine mit der Front nach der Hauptverkehrsstraße zeigende etwa zur Hälfte, die dahinter befindliche aber gänzlich der deutschen Abteilung gehörten. Der Gesamtplatz der letzteren war 2726 qm groß. Die Schaustellung umfaßte 28 deutsche Fabriken und enthielt im wesentlichen: Rechen, Harken, Pflüge, Eggen, Kultivatoren, Düngerstreuer, Drillmaschinen, Säemaschinen, Heuwender, Dreschmaschinen, Reinigungs- und Sortiermaschinen, Müllereimaschinen, Stuchenbrecher, Futterdämpfer, Futter- und Rübenschneider, Obst- und Weinpressen, Kaffeeschälmaschinen, Lokomobilen. Damit war das große Gebiet, soweit es für Deutschlands Produktionen und Ausfuhr in Frage kam, nahezu vollkommen gedeckt.

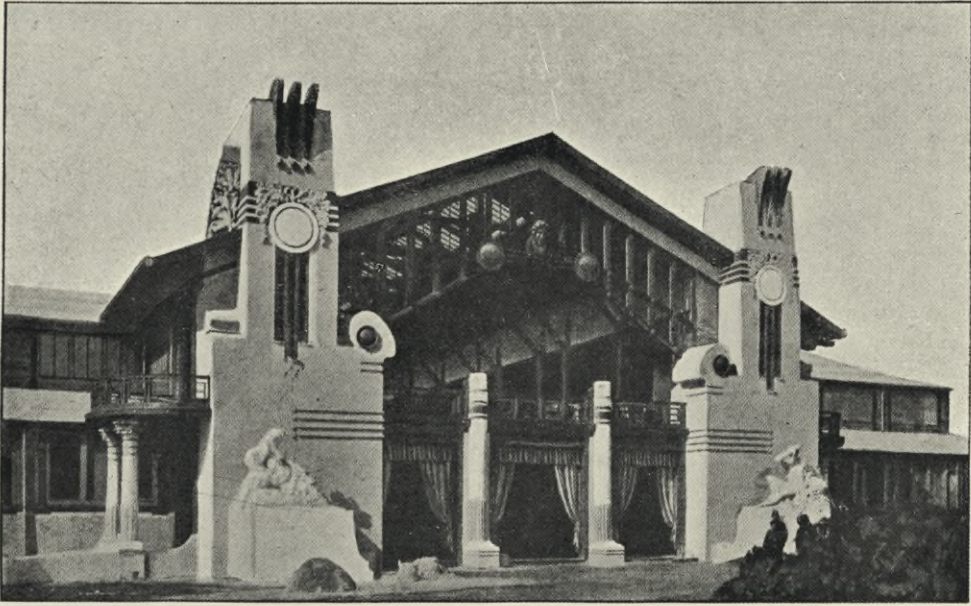
Die einheitliche Leitung hatte auch ein einheitliches Bild geschaffen, das von der mit einfachen Mitteln unter Betonung des deutschnationalen Charakters durchgeführten Ausschmückung seitens des Professors Bruno Möhring einen wirksamen Rahmen erhielt.

Die Oberaufsicht in den Hallen führte ein vom Verein eingefetzter deutscher Vertreter von Maschinenfabriken in Mailand, welcher durch vier Aufseher die Ordnung und Reinigung so ausführen ließ, daß 10 Firmen mit kleinen Schauplätzen eigenes Personal erspart wurde.

Die Abwesenheit des deutschen Maschinenbaues, welcher bekanntlich zum großen Teile auf die Ausfuhr angewiesen ist, hätte einen wirtschaftlichen Fehler bedeutet; zumal Deutschland seine Bauweisen zu entwickeln, selbst das ureigene Gebiet der Amerikaner, die Erntemaschinen, gut auszubilden verstand. Schon die Wahrung des Besitzstandes allein zwang zur Beteiligung, selbst wenn eine merkliche Erweiterung vorhandener und die Erschließung neuer Absatzgebiete nicht mit Sicherheit hätte erwartet werden können. Kam doch nicht allein Italien als Abnehmer in Frage, vielmehr traten Südamerika und der Orient als stark umworbene Käufer mit in den Vordergrund.

Italien selbst, das einige Geräte und Maschinen, wie Mähmaschinen, Heuwender, Rechen, Pflüge, immer noch vom Auslande zu beziehen schien, zeigte in anderen Zweigen — Molkerei, Dresch, Säemaschinen — bereits eine bemerkenswerte Selbstständigkeit. Frankreich hatte zwar anscheinend gegenüber seiner letzten Weltausstellung Neuerungen nicht aufzuweisen; immerhin bot es in kleinerem Rahmen seine besten Erzeugnisse. In der schweizerischen Abteilung standen Maschinen des Obst- und Weinbaues, Mäh- und Heuerntemaschinen in guter Ausführung. England, das nur durch 8 seiner leistungsfähigsten Firmen vertreten wurde, hatte Gewicht auf Dampflokomobilen, Dresch- und Erntemaschinen gelegt. Österreich beschränkte sich im wesentlichen auf Drillmaschinen, Sensen, Sicheln, Hacken, und unter den 3 groß vertretenen ungarischen Ausstellern befanden sich die Werkstätten der Staatsbahnen. In der belgischen Sektion wurde die Pflugausstellung zweier Firmen sehr bemerkt. Auch die Vereinigten Staaten fehlten nicht, wengleich sie hier in dem Hintergrunde standen. Einige Molkereimaschinen brachte Dänemark, während Ägypten den bekannten Dampfflug von Bogosch-Mubar Pascha im Betriebe vorführte.

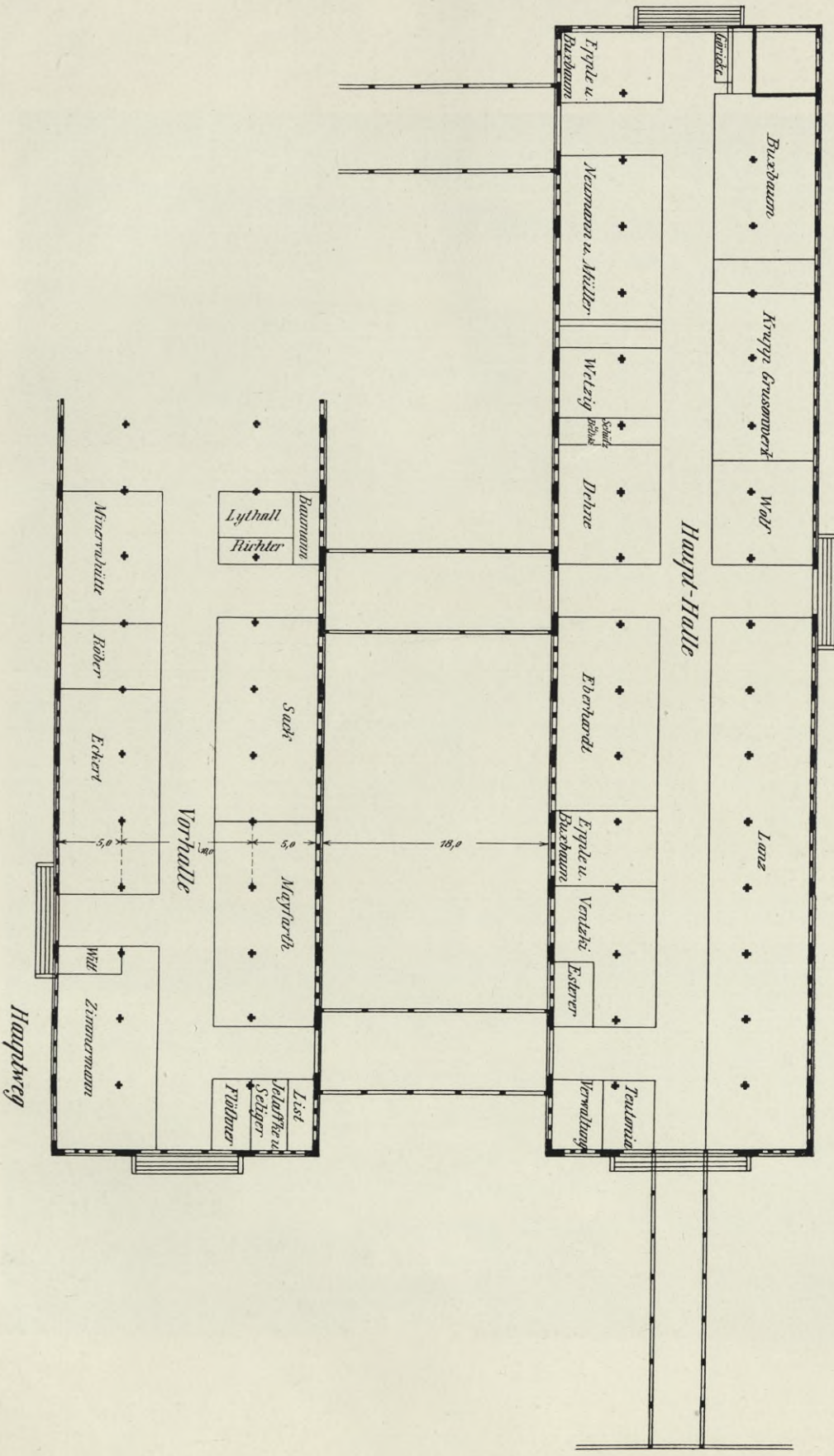
In der landwirtschaftlichen Abteilung fanden überdies mehrere Sonderschauausstellungen statt, welche auch besonders prämiert wurden. Für die permanente Gartenbauausstellung hatte eine deutsche Firma einen Rasenteppich hergerichtet, für den ihr der große Preis zufiel. Zeitweise Vorführungen der Gartenbaukunst waren auf 5 Perioden verteilt, zwischen welche nationale Blumenschauausstellungen auf der Piazza und im Parco eingelegt wurden. Allen Nationen freigegeben war die Beteiligung am Obstbau und an der Viehzucht, welche letztere so ziemlich das gesamte in Betracht kommende Gebiet umfaßte. Das italienische Landwirtschaftsministerium hatte weiter für nationalen Wettbewerb zur Hebung der Hühnerzucht, der Butterbereitung und von Lammkäse Preise ausgeschrieben, auch internationale Vorführungen von elektrischen und Dampfspflügen ins Leben gerufen. Die landwirtschaftliche Gesellschaft der Lombardei hatte überdies ihre besten Erzeugnisse in einer Sammelausstellung vereinigt.



Haupteingang zu den Landwirtschaftshallen.

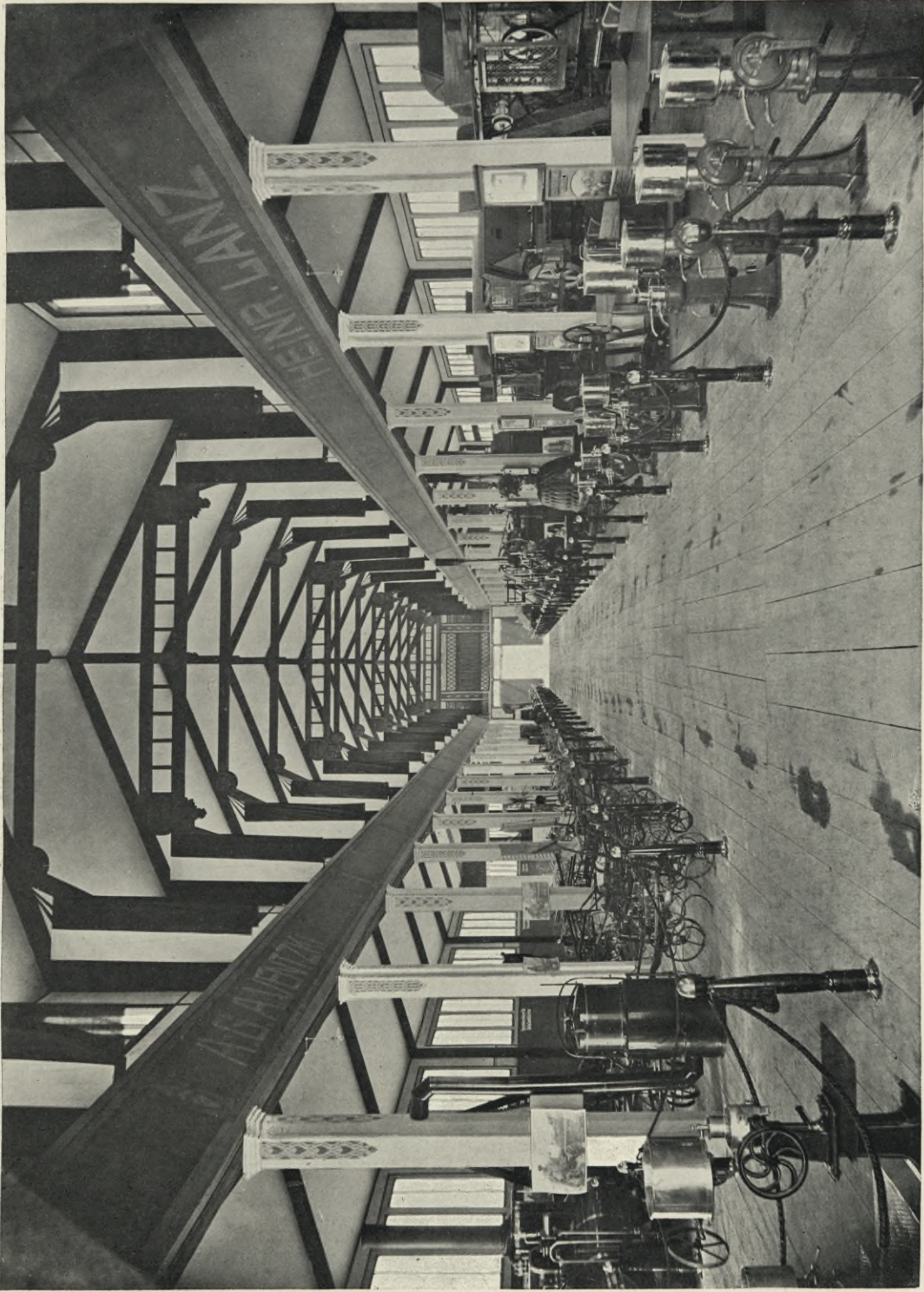


*Deutsche-Abteilung  
Landwirtschaftlicher-Maschinen und Geräte.*









Deutsche Halle für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte.



## Allgemeine Gesundheitspflege und sanitäre Hilfe auf Transporten.

Der umfangreiche Stoff war in 7 Abteilungen geschieden, deren erste die sanitäre Gesetzgebung, Verhütung von ansteckenden Krankheiten, die Behandlung von Lebensmitteln, Krankenhäuser und schließlich die Wasserversorgung, Straßenreinigung, sowie die Beseitigung der Abfallstoffe und Abwässer einbegriff. In der besonderen landwirtschaftlichen Hygiene fanden die menschlichen Wohn- und Arbeitsräume, Ställe und Aufbewahrungsräume für Bodenfrüchte, Berücksichtigung; dazu kamen Vorkehrungen beim Melken, Aufbewahrung und Verarbeiten der Milch, solche zur Verhütung von Übelständen, welche dem Landmann aus den üblichen Arbeiten, wie Düngen, Mähen, Dreschen, erwachsen u. a. m. Weitere Abteilungen betrafen die Hygiene und Hilfeleistung bei Landtransporten und im Schiffsverkehr. Die Wartung Kranker und Verwundeter auf Militärtransporten, sei es im Kriege, sei es im Frieden, bildete den Gegenstand einer besonderen Abteilung. Auch die Gewerbehygiene füllte eine in sich abgeschlossene Sektion; sie betraf die Arbeitsräume, den Bergbau und das Hüttenwesen, die Metall- und Holzbearbeitung, Glasindustrie und Keramik, die chemische Industrie, die Textil-, Leder-, Papier- und Kleiderindustrie, schließlich auch das Molkereiwesen und die Fischerei. Als letzte Abteilung war die Unfallverhütung vorgesehen, welcher die praktische Seite der Arbeiterwohlfahrt zufiel, während die sozial-ökonomischen Fragen dem Gebiete der Sektion für das Fürsorgewesen zugerechnet wurden.

Der Schauplatz befand sich in der Nordwestecke der Piazza d'Armi, zwischen der Landwirtschaft und dem Eisenbahnwesen; er setzte sich zusammen aus einer geschlossenen Halle von 5500 qm Grundfläche, aus überdachten Gleisen zur Aufnahme der Eisenbahnwagen und aus einer freien Fläche, welche in der Hauptsache mit Selten belegt wurde.

Die Ausstellung des deutschen Sanitätswesens umfaßte drei Teile, nämlich das deutsche Heeres-sanitätswesen, die deutschen Vereine vom Roten Kreuz und den Verband für erste Hilfe nebst dem Zentralkomitee für das Rettungswesen in Preußen. Die den Verband für erste Hilfe betreffende Gruppe wurde auf Veranlassung des Königlich Preussischen Ministeriums der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten eingerichtet. Organisation und Aufbau der gesamten deutschen Sektion für Hygiene wurden indes von der Medizinalabteilung des Königlich Preussischen Kriegsministeriums besorgt, welche ihrer Vorführung die Aufgabe unterstellt hatte, nicht nur die Ausrüstung des Heeres mit Sanitätsmaterial zur Darstellung zu bringen, sondern gleichzeitig durch die Art des gesamten Aufbaues dem Besucher ein deutliches Bild zu geben, wie der Kriegssanitätsdienst in seinen einzelnen Phasen sich abspielt, auf welche Weise der Verwundete von der Feuerlinie bis zur Heimat behandelt und

befördert wird. Um die Lösung der Aufgabe hat sich Oberstabsarzt Dr. von Tobold sehr verdient gemacht, der als Vertreter des Kriegsministeriums auch lange Zeit in Mailand tätig war.

Im Freien, durch ein Portal mit der Halle verbunden, befanden sich fünf mit Rasen umgebene Döckersche Baracken, als Erweiterung eines vorhandenen Feldlazarettts gedacht. Ein Teil der Baracken war mit Sonnensegeln bedeckt, welche die Innentemperatur — bei  $37^{\circ}\text{C}$  Außenwärme im Schatten — um  $6^{\circ}$  niedriger hielten, als diejenigen in den Baracken ohne diesen Sonnenschutz. Die Baracken hatten vollkommene Ausrüstung als Operationsraum, Laboratorium, Apotheke, Verbandmittelraum, Depot eines Feldlazarettts und Unterkunft für kranke Offiziere; ein Selt barg eine große Sammlung von Modellen des Krankentransportwesens, welche zum größten Teile der Kaiser Wilhelms-Akademie für das militärärztliche Bildungswesen entnommen waren. Besonders fiel das Einheitszelt auf, welches als Kranken-, Magazin- und Stallzelt verwendet und je nach Bedarf verkleinert oder vergrößert werden konnte. Aber auch der vierspännige, mit einer durch einen Benzinmotor getriebenen Dynamomaschine ausgerüstete Röntgenwagen der preussischen Armee und der gemäß der neuen Kriegs-sanitätsordnung in den Felddienst eingestellte fahrbare Trinkwasserbereiter erregten als neue Ausrüstungsstücke lebhaftes Interesse. Den durch die neue Kriegs-sanitätsordnung nunmehr eingeführten Sanitätswagen und Sanitätspacktaschen begegnete man hier zum ersten Male in der Öffentlichkeit.

Eine an das Barackenlager anschließende Halle enthielt 4 Wagen eines preussischen Lazarett-Eisenbahnzuges, nämlich einen Krankenwagen zu 12 Betten, einen Offizierkrankenwagen zu 8 Betten, einen Chefarztwagen mit Operationsraum sowie einen Küchenwagen. Daneben standen zwei als Hilfs-lazarettzugwagen eingerichtete Güterwagen, in denen zwei verschiedene Aufhängungsweisen für die Tragbahren veranschaulicht waren. Unstreitig bildete der Sanitätszug einen der Hauptanziehungsstücke der Piazza d'Armi, zählte man doch an einzelnen Nachmittagen in der Stunde mehr als 1500 Personen, welche den Zug durchschritten.

Unmittelbar an die Schaustellung des preussischen Kriegsministeriums grenzte im geschlossenen Gebäude die vom Zentralkomitee der deutschen Vereine vom Roten Kreuz veranstaltete Ausstellung an, welche ein anschauliches Bild von der Errichtung eines Vereinslazarettts gab. Eine Zusammenfassung der Arbeiten von 16 freiwilligen Sanitätskolonnen vom Roten Kreuz lehrte überdies, wie erfolgreich diese Krankheitspfleger in der so wichtigen Technik, Hilfsmittel zu improvisieren, ausgebildet sind.

Der Verband für erste Hilfe zeigte die mustergültige Einrichtung einer Hilfsstelle mit Warteraum und Verbandzimmer, die gerade in ihrer Einfachheit bei größter Zweckmäßigkeit auch in Mailand ungeteilten Beifall fand, aber auch ein elektrisches, dem Krankentransporte dienendes Automobil, welches mit einer elektrischen Ladung etwa 100 km zurücklegen konnte.

Alle drei Abteilungen hatten auch führende deutsche Firmen mit Gegenständen beschiekt, welche in den Gesamtplan hineinpaßten.

Die deutsche Gesamtbodenfläche von 2426 qm zerfiel in einen Platz von 973 qm innerhalb der Halle und einen angrenzenden Platz von 1453 qm im Freien, und zwar nahmen ein:

die Medizinalabteilung des Kriegsministeriums 400 qm bedeckt, 1 445,8 qm unbedeckt,

die deutschen Vereine vom Roten Kreuz 381 qm bedeckt,

der Verband für erste Hilfe und das Zentralkomitee für das Rettungswesen in Preußen 192 qm bedeckt, 7,2 qm unbedeckt.

Der Gruppe für Unfallverhütung vermochte Deutschland nur wenig Material zuzuweisen, das sich überdies in der Arbeitshalle befand: Schutzvorrichtungen von Schleifmaschinen und Grubensicherheitslampen. Eine selbsttätige Wasserreinigungsvorrichtung gehörte nur bedingt hierher.

Von anderen Staaten waren mit einer Ausstellung des Heeres-sanitätswesens nur Italien, die Schweiz und Japan vertreten.

Italien hatte sowohl seine amtliche, als auch seine freiwillige Krankenpflege auf breiter Grundlage entwickelt. Das italienische Kriegsministerium zeigte in zwei Hallen die Ausrüstung seiner Truppen und Sanitätsformationen. Auffallend war, daß das italienische Kriegsministerium nicht über eigene Lazarettzüge verfügte, sondern nur über Hilfs-lazarettzüge mit den von der Schweiz übernommenen Aufhängevorrichtungen von Krankentragen. Der Krankentransport in eigentlichen Transportzügen ist in Italien allein durch das Rote Kreuz sichergestellt, welches über 14 Züge zu je 200 Betten verfügt, während der Malteserorden 3 Lazarett-einrichtungen zu 100 Betten im Kriegs-falle stellt. Von den ausgestellten 5 Wagen eines solchen *Treno ospedale* war der Krankenwagen für 12 Mann ein Personenwagen 3. Klasse, 11 cm schmaler als die Personenwagen 4. Klasse des preußischen Lazarettzugs; die Tragbahnen ruhten ganz ohne Federung auf Holzarmen, welche an die Wagenwand angeschraubt waren. Der italienische Küchenwagen besaß 2 nebeneinander stehende Herde für unmittelbare Feuerung, wohingegen die Heizung der Kochkessel im preußischen Lazarettzuge von den 3 Heizwagen aus erfolgt, welche auch die Heizung für den ganzen Zug liefern. Ein offener Straßenbahnwagen der Tramway-Gesellschaft Neapel ließ sich als Transportwagen für 8 auf Tragen liegende Verwundete herrichten. Besonders anziehend war in einer Gebirgs-generie der gesamte Bestand einer Gebirgsambulanz, auf 6 Maultiere verteilt, dargestellt. Die teils aus Kisten, teils aus Säcken bestehenden 18 Kollis jeder Ambulanz enthielten neben dem üblichen Gerät auch ein vollständiges Verbindzelt mit Operationstisch. Ein Maultier muß bis zu 156 kg auf seinen Rücken nehmen. Es mag noch ein für 4 Tragen bestimmtes Krankenautomobil von Fiat erwähnt und die Darstellung von Ambulanzen auf Flußfahrzeugen zum Verwundetentransporte hervorgehoben werden.

Ohne umfangreich zu sein, war die Vorführung des schweizerischen Militär-sanitätswesens doch erschöpfend. Es wurde die Ausrüstung der Bataillone mit den Ambulanztornistern, mit Krankenzimmertornistern, Arzttaschen und Verbandpatronen gezeigt; es wurde erläutert, daß jedes Bataillon 8 zusammenlegbare, je 8 kg schwere Krankentragen besitzt, welche mit ihren Tragestangen aneinandergelegt samt dem zusammengerollten Tragenüberzug von Soldaten über der Schulter getragen werden. Ein zur Beförderung des Feldlazarettgeräts dienender vier-spänniger Ambulance Fourgon, deren 4 ein für 200 Kranke bestimmtes Korps-spital bilden, und eine fahrbare Küche — ein auf 2 große eiserne Räder gesetzter Karren — wurden im gebrauchsfähigen Zustande gezeigt, während ein Verwundetewagen sowie ein

Eisenbahnlazarettwagen als Modelle vorhanden waren. Die freiwillige Krankenpflege der Schweiz war durch mehrere von Samaritern ausgeführte Improvisationsarbeiten vertreten.

Eine besondere Gruppe der Hygienesektion war den Mitteln zur Bekämpfung der Tuberkulose eingeräumt. Hier trat Deutschland amtlich nicht auf; es hatte aber trotzdem 5 Aussteller zu verzeichnen. Von anderen Staaten hatten Belgien 8, England 1, Frankreich 11, Italien 27, Schweiz 11 und Ungarn 1 Aussteller geschickt.

Die Ausstellungsgegenstände bestanden zum größten Teil in Ansichten und Plänen von Heilstätten für Lungenkranke, sowie in Tafeln über die Tuberkuloseverbreitung und die Erfolge der Heilstättenbehandlung. Ferner waren eine große Zahl von Heilstätten-Inventarstücken und besonders von Speisflaschen zur Schau gestellt.

Aus Deutschland hatten vorgeführt: Die Pensionskasse für die Arbeiter der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft ein Plakat, darstellend die Tuberkulosefürsorge für die Arbeiter der Kasse und die Dauererfolge der Heilbehandlung in den beiden der Kasse gehörigen Lungenheilstätten. Die Landes-Versicherungsanstalt Braunschweig hatte ein Modell der Lungenheilstätte Albrechtshausen-Marienheim bei Stiege im Harz, die Landes-Versicherungsanstalt Berlin vier Staffeleien mit Ansichten der Lungenheilstätte Beelitz und graphischen Darstellungen über die Lungentuberkulose als Invaliditätsursache, die Landes-Versicherungsanstalt der Hansestädte Bilder und Pläne von der Lungenheilstätte Oderberg und dem Invalidenheim Groß-Hansdorf ausgestellt. Außerdem hatte die letztgenannte Anstalt Tabellen zur Darstellung der Ergebnisse der Heilbehandlung von Lungenkranken und Druckwerke ausgelegt.

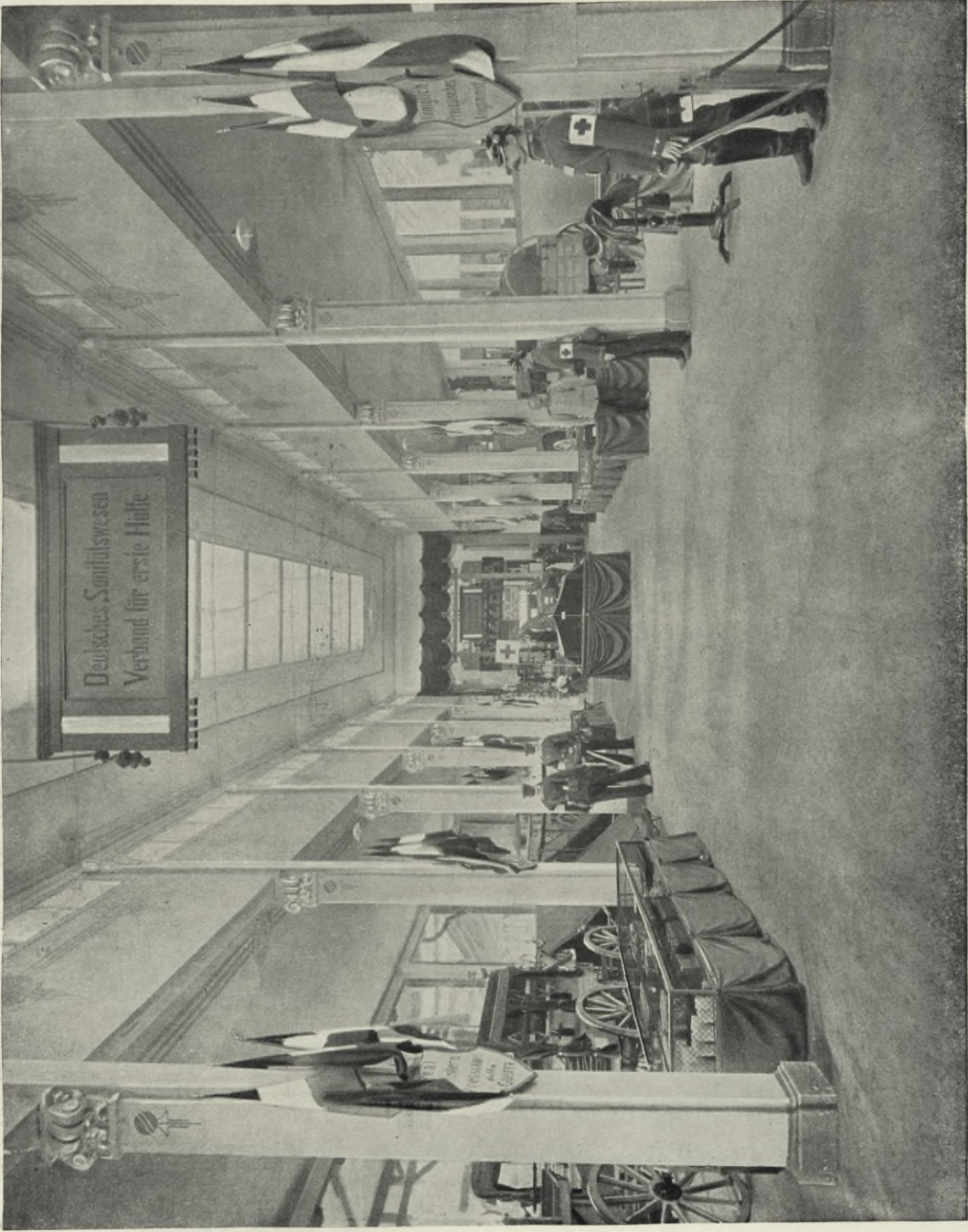
Vom übrigen Materiale der Hygieneabteilung, welches z. B. die Heizung, Lüftung, Reinigung, Reinhaltung u. a. betraf, ließ sich so manches dem Programm der Sektion nicht einpassen und verfiel deshalb der Nichtbeachtung seitens des Preisgerichts. Dieses Mißgeschick traf namentlich auch eine räumlich große und inhaltlich an sich gute Sammlung französischer Instrumente.



Ansicht mit dem Haupteingange der Halle für Hygiene.







Anstaltung der Medizinalabteilung des Königlich Preussischen Kriegsministeriums.





Baracken in der deutschen Abteilung.



Transportables Wohnhaus mit Röntgenkabinett und Aufenthaltsraum für das Sanitätspersonal.





Lazarettzug des Königlich Preussischen Kriegsministeriums.



## Parfümerie.

Die Parfümerie bildete die einzige Gruppe in der zeitweisen Schaufstellung, in welcher Deutschland amtlich vertreten war. Von dem Plage, welcher die deutsche Automobilausstellung belegt hatte, übernahmen 8 deutsche Parfümeriefabriken 295 qm, um unter der Geschäftsleitung des königlichen Kommerzienrats Reichner eine Sammel-ausstellung ihrer Erzeugnisse einzurichten. Was der von E. Prächtel aufgeschlagene Holzpavillon barg, war denn auch das Fabrikat erstklassiger einheimischer Firmen (Georg Dralle, Johann Maria Farina — Köln, Jülichspatz 4 —, Rud. Herrmann, Jünger & Gebhardt, L. Reichner, E. Sachse & Co., J. F. Schwarzlose Söhne, Treu & Muglisch). Eine angemessene Vorführung der deutschen Industrie erschien allerdings in Erwartung der Beteiligung des Auslandes geboten.

Tatsächlich zeigten 5 Nationen Interesse an diesem Gewerbebezüge. Insbesondere hatte Frankreich die Parfümerie wirkungsvoll im Mittel seiner kunstgewerblichen Halle aufgebaut, in der nicht weniger als 52 Firmen untergebracht waren. An Umfang unmittelbar hinter der französischen stand die italienische Abteilung mit 26 Teilnehmern. Rußland hatte in seinem Pavillon 3 seiner bedeutendsten Werke ausstellen lassen, gegen welche die Erzeugnisse von 4 schweizerischen Firmen abstachen. Schließlich hatte Bulgarien 13 Teilnehmer zu verzeichnen; namentlich seine Rosenindustrie wurde auch hinsichtlich ihrer Bedeutung recht anschaulich vorgeführt.

Es standen also die alten, auf dem Ausziehen der frischen Blüten beruhenden Verfahren der Fabrikation gegenüber, welche sich mit der synthetischen Darstellung der Blütendüfte befaßt und in Deutschland ihre Durchbildung erfuhr. Im Jahre 1901 betrug die Ausfuhr deutscher Parfümerien bereits mehr als die Hälfte derjenigen Frankreichs.

## Andere Gebiete.

Längs der landwirtschaftlichen Hallen lief eine 500 m lange und 15 m breite Straße, welche gewissermaßen das Gebäude für Wagen mit einer besonderen Begehauhalle verband. Sie wurde auf Anregung des italienischen Wanderklubs angelegt und zeigte, in Abschnitte zu 20 m Länge zerlegt, die gebräuchlichen Straßendecken. Nach Schluß der Ausstellung fand eine Prüfung der verschiedenen zur Anwendung gelangten Bauverfahren statt. Ein anderes Schaustück aus dem Gebiete des Wegebauwesens bildete eine längs der Grenzen des Truppenübungsplatzes gezogene, dem Wagenverkehr freigegebene Straße, an welcher die Wirksamkeit der in den letzten Jahren aufgetauchten Verfahren zur Verhinderung der Entwicklung von Staub und von Schmutz erprobt werden sollte. Deutschland war am Wegebau selbst nur indirekt in geringem Maße durch wenige Maschinen zur Zubereitung des Baustoffs (wie Steinbrecher und ähnliches) beteiligt. Die große Halle für Wagenbau war lediglich mit Erzeugnissen italienischer und französischer Herkunft belegt.

Den Hebezeugen, die einen wichtigen und großen Zweig des Transportmittelwesens ausmachen, hatte die italienische Ausstellungsleitung neben der Eisenbahnabteilung eine besondere Halle errichtet. In dieser gehörte Deutschland zwar amtlich kein Platz, doch war es mit einigen seiner Schaustücke auch hier beteiligt. So zierte ein fahrbarer dampfhydraulischer Portalkran der Firma Krupp-Grusonwerk, welcher in der Marinehalle beim Auf- und Abbau benutzt wurde, den Haupteingang zu der Sonderhalle. Weiter mußte hier eine Kranlokomotive (A. Vorsig) in Rücksicht gezogen werden. Und schließlich enthielt die Halle selbst mehrere deutsche Apparate, so daß auch eine unmittelbare Beteiligung vorlag. Eine größere Sammlung von Modellen, namentlich auf Schiffswerften gebräuchlicher Krane, war in der Marinehalle untergebracht. Hier und im Parco liefen überdies Personenzüge, welche gerade in Mailand durch deutsche Kräfte eine besondere Ausbildung und Verbreitung erhielten.

Das Hüttenwesen fiel nicht in das Ausstellungsprogramm. Es war zu einer besonderen Gruppe nicht zusammengefaßt, und doch fand sich viel Material vor, das diesem Industriezweige zugerechnet werden konnte. Mit den Schiffsstegen, Wellenteilen, Panzern und Kanonen schnitt die deutsche Marineabteilung ein stark umworbenes Gebiet an. Die italienischen Eisenhütten waren fast vollständig am Platze. Zwei besondere, neben der Marinehalle errichtete Pavillons enthielten Erzeugnisse der Mailänder Stahlgießerei, der Werke von Orlando, Otero und Terni, der Hochöfen von Elba, der Eisenhütten von Savona und Sestri. Außerdem hatten die Hochöfen von Piombino in der landwirtschaftlichen Sektion ausgestellt. Wie weit englische Einflüsse sich in Italien bereits geltend gemacht hatten, belehrten die Schaustellungen



von Armstrong-Ansaldo und Armstrong in Puzzuoli. Auch Osterreich führte einige Hochöfenprodukte vor; Ungarn zeigte Rohre, Geschosse u. a. seiner Staatsanstalten. Endlich fehlte der Stahl aus Schweden und Schottland ebenfalls nicht. Im allgemeinen gab die Vorführung ein Bild von der wachsenden Bedeutung des Gußstahls. Frankreich hatte auf seinen Plätzen in den Hallen für Meßkunde und Luftschiffahrt eine größere Anzahl im elektrischen Ofen geschmolzener Kristalle unter seine übrigen Schaustücke eingereiht. Indes ließ auch Deutschland in der Arbeitshalle im elektrischen Ofen erzeugtes hochwertiges Schleifmaterial sehen, das übrigens Osterreich in seiner Sonderhalle gleichfalls entgegenzustellen hatte.

Der Bergbau mußte im Hinblick auf die Ausstellungsbestimmungen naturgemäß eine gänzlich untergeordnete Rolle spielen. Immerhin konnte man einige Eisenerze in der italienischen Marineabteilung und andere Bodenschätze namentlich in der Sektion der Arbeiten der Italiener im Auslande bemerken, wo eine Darstellung der Goldminen von Erythrea nicht zu übersehen war. Italienische Zinkerze fehlten; aus den Schwefelgruben waren nur wenige Proben entnommen, und an die Quecksilberindustrie erinnerten lediglich statistische Tafeln. Frankreich, England und Belgien hatten auch Kohlen geschickt; reiche Sammlungen ihrer Grubenerzeugnisse boten hingegen Canada, America latina, Rußland und Bulgarien.

Das große Gebiet der Nahrungsmittelindustrie war im allgemeinen gut vertreten. Erwähnung verdienen außer den italienischen und schweizerischen Darbietungen in der Arbeitshalle die Kochsalzvorfürungen des italienischen Ministeriums und der Verwaltung der ottomanischen Schuld, letztere im eigenen Pavillon im Parco. Milchpräparate führte u. a. eine der größten Gesellschaften Italiens in der landwirtschaftlichen Sektion vor. Nicht ohne Interesse war der Kampf, welcher sich zwischen den italienischen und französischen Weinen abspielte und insbesondere bei der Preisverteilung zum Ausbruche kam. Unter den Getränken, welche in der Halle für zeitweise Veranstaltungen untergebracht waren, befanden sich auch fünf deutsche Bierforten. Die Eisfabrikation traf man auf österreichischem und schweizerischem Boden an.

In chemischen und pharmazeutischen Produkten wies die Ausstellung bereits eine bemerkenswerte Selbstständigkeit Italiens auf. Am anschaulichsten unterrichtete hierüber die *Associazione italiana per l'incremento e la tutela dell'industria chimica*, welche ihre Mitglieder in einem blütengeschmückten Saale vereinigte. Von den rund 50 italienischen Fabriken, welche sich mit der Herstellung von Superphosphaten und künstlichem Dünger befaßen, hatten sich acht der leistungsfähigsten beteiligt. Dem Chilisalpeter war ein ansprechender kleiner Pavillon vor der Landwirtschaft eingeräumt. Belgien und England zeigten Soda; ersteres auch Leim, Phosphate u. a., während die Schweiz einige neue Chininverbindungen ausstellte. Für Farben hatte sich die Aufnahmefähigkeit des italienischen Marktes offenbar sehr gehoben, da die Einfuhr gestiegen war, gleichzeitig aber auch die Anzahl der inländischen Fabriken sich stark vermehrt hatte. Was an Farben zu sehen war, war denn auch in der Hauptsache national-italienisches Erzeugnis. Herauszuheben wären die roten Kuppelungsfarben und die Florentiner keramischen Farben. Frankreich hatte sich vorwiegend auf pharmazeutische Produkte gelegt, brachte indes auch Tinte und Firnisse. Die Letzteren waren übrigens von Osterreich ebenfalls auf-

genommen worden. Die in Italien noch junge Fabrikation der Lacke begegnete offenbar einer scharfen englischen Konkurrenz. Schließlich mußte auf die Zementfabrikation hingewiesen werden, welche durch die Lieferantin für den Simplontunnelbau vertreten wurde.

Auf Jagdwaffen hatten ersichtlich Belgien und Frankreich Gewicht gelegt. Italien trat dagegen zurück. In kleinerem Maßstabe beteiligten sich hier noch England, die Schweiz und Rußland.

In der Gruppe für Photographie standen sechs deutsche Firmen mit vorzüglichen Schaustücken. Während von den anderen Staaten Italien den größten Raum einnahm, rückte inhaltlich Frankreich in den Vordergrund. Es folgten Belgien, Schweiz, die Vereinigten Staaten, Rußland, Bulgarien, Portugal, Uruguay und Brasilien.

Ebenso war Deutschland bei der Gruppe für musikalische Instrumente nichtamtlich beteiligt, und zwar mit 10 Ausstellern, hauptsächlich Pianofortefabriken. Ungleich umfangreicher waren die italienische und die französische Abteilung, wesentlich kleiner die Vorführungen der Schweiz, von Österreich, Belgien, den Vereinigten Staaten, von Rußland, England, Spanien, der Türkei und von Argentinien.

Die große deutsche Spielwarenindustrie fehlte fast vollkommen auf einem Platze, auf dem insbesondere Südamerika als Käufer auftrat. Nur die Schaustücke einer Thüringer Fabrik gaben von dem deutschen Gewerbe ein Bild in kleinem Rahmen zwischen italienischen Spielzeugen. Frankreich hingegen war mit einer großen Sammlung seiner besten Spielzeuge erschienen, ebenso Italien. Aber auch Belgien und Rußland legten offenbar Gewicht auf wirksame Vorführungen. Letzteres fand in Frankreich einen willigen Abnehmer der Erzeugnisse seiner bäuerlichen Holzindustrie. Bescheidenere Rollen spielte die Ware englischen, niederländischen und schweizerischen Ursprunges.

Daß Kraftmaschinen auf der Ausstellung nur vereinzelt zu sehen waren (Zentrale der Hochbahn, Simplontunnel), wurde häufig als Mangel empfunden, erklärte sich jedoch aus dem Ausstellungsprogramme, welches die Motore nur da zuließ, wo sie als notwendige Glieder in Anlagen zur Ausübung eines gestatteten Verfahrens, z. B. in Förderanlagen, eingereiht waren. Zur Aufstellung von Dampf-dynamos gab es ebenfalls eine ausreichende Veranlassung nicht. Der Weltmarkt ist gerade unter die Interessengemeinschaften der Elektrizitätswerke so gründlich aufgeteilt, daß hier höchstens die Erfüllung repräsentativer Pflichten, nicht aber die Erringung wirtschaftlicher Vorteile hätte in Frage kommen können.

Die groß angelegte kunstgewerbliche Abteilung hatte man auf den Parco und die Piazza d'Armi verteilen müssen. Was nicht in den Sonderpavillons der beteiligten Nationen untergebracht war, fand in den großen Hallen des Parkes Aufnahme. Deutschland war hier durch seine Dekorationen (Bruno Möhring, Rudolph Herzog) und seinen Katalog (Stilke) unmittelbar beteiligt, aber auch durch die Teilnahme von 28 anderen Firmen mittelbar interessiert worden. Den größeren Teil der letzteren hatte Voigt zu einer deutschen Gruppe zusammengefaßt, welche besondere Räume in der allgemeinen Halle füllte. In der mit seiner Front nach der Hauptstraße des Parco gelegenen Kunstgewerbehalle hatten Italien, daneben aber auch

Ungarn die schönsten Perlen ihres Kunstgewerbes vereinigt. Leider zerstörte ein in der Nacht vom 3. zum 4. August ausgebrochenes, wahrscheinlich auf Brandstiftung zurückzuführendes Feuer Gebäude samt dem kostbaren Inhalte vollständig. Man hatte den Verlust von etwa 4 Millionen Lire unversicherter Ware, mehr aber noch die Einbuße unersehblicher, wichtiger Dokumente, wie die des Mailänder Doms, zu beklagen. Unmittelbar nach dem Brande wurde jedoch der Beschluß zum Wiederaufbau einer Halle gefaßt. Mitte September fand denn auch die Eröffnung der neuen italienischen und Ende September diejenige der neuen ungarischen Kunstgewerbeabteilung statt. Allerdings war der Umfang auf etwa die Hälfte zusammengeschmolzen; es war aber das hessische Kunstgewerbe hinzugekommen. Ein besonderes, zum Teil zweistöckiges Gebäude, welches das englische, holländische, persische, japanische und außeramtlich auch das deutsche Kunstgewerbe enthielt, war vom Feuer ebenso verschont geblieben, wie eine weiter rückwärts gelegene Halle für italienische Juweliererzeugnisse. Frankreichs eigene Halle auf der Piazza trug die Bezeichnung »Französisches Kunstgewerbe«. War es nun Frankreich auch nicht gelungen, den großen Raum ausschließlich mit passendem Materiale zu belegen, so hatte seine geschickte Organisation es doch verstanden, über die sachlichen Mängel des Aufbaues hinwegzutäuschen. Belgien, Österreich, Rußland und die Schweiz befanden sich ebenfalls in der glücklichen Lage, daß sie ihre kunstgewerblichen Leistungen sich unter eigenem Dache frei entfalten lassen konnten. Selbst Bulgarien, China, Canada, Dänemark, Norwegen, Spanien, die Türkei, Ecuador, Argentinien, Peru, Brasilien und Uruguay standen mit einschlägigen Erzeugnissen im Wettbewerbe. Die Umsätze, welche in der kunstgewerblichen Abteilung erzielt wurden, erreichten eine bedeutende Höhe, und da hier gekaufte Gegenstände entfernt werden durften, war mitunter ein recht häufiger Wechsel der Schaustücke zu bemerken.

Außer für das Nationaldenkmal für Victor Emanuel II. und für den Justizpalast in Rom hatte Italien in den letzten Jahren bedeutenden Aufwendungen für Kunstbauten nicht gemacht. Die Architekturabteilung ließ denn auch die Beschränkung der neuzeitlichen Bautätigkeit auf die Erhaltung und Wiederherstellung alter Kunstwerke erkennen. Die Ausstellungsbauten selbst, bei denen Gipsverzierungen zum Teil in überreichem Maße verwandt worden waren, trugen vorwiegend großzügigen Charakter; einzelne Hallen stachen durch ihre Originalität geradezu hervor. Allenthalben machte sich das Bestreben bemerkbar, den äußeren Eindruck der Bauwerke auf ihren jeweiligen Zweck abzustimmen.

In der Ausschmückung der Schauplätze war eine außerordentliche Mannigfaltigkeit zu beobachten. Trotzdem klang der Grundsatz durch, daß die Aufmachung das zusammenschließende Mittel abgeben, die Zusammengehörigkeit der Plätze einer Nation kennzeichnen mußte. Von selbst gegeben war hier die Betonung der Nationalität durch ihre Farben und Wappen, die stets leicht verstanden und behalten wurden. Die Nationalität in den Vordergrund zu rücken, ergab sich insbesondere da als Notwendigkeit, wo ein Land seine Schauplätze auf die internationalen Hallen zu verteilen gezwungen war. Die Aufgabe geschickt zu lösen, ohne banal zu werden, erschwerte zwar die Arbeit des Architekten. Wo die Lösung aber vorlag, durfte sie mit allseitiger Anerkennung rechnen.

Daß Deutschland in der Fürsorge sich amtlich überhaupt nicht und nur mit drei Ausstellern außeramtlich beteiligte, wurde mit Rücksicht auf seine führende Stellung

in der Sozialpolitik allgemein bedauert. Italien, Frankreich und Belgien entwickelten ihre Leistungen auf diesem Gebiet in annähernd gleich wirkungsvollen Bildern. Auch die Vereinigten Staaten verrieten durch ihre Vorführung wachsendes Interesse an der Lösung sozialer Fragen. Ungarn bot die Einrichtungen seiner Staatsbahnen dar. Weiter wären noch die Schweiz, Österreich, England, Rußland, die Niederlande, Belgien und Ägypten anzuführen.

Nicht unerwähnt kann schließlich eine kleine, aber interessante Lehrmittelausstellung bleiben, welche während einer kurzen Zeit einen frei gebliebenen Teil der englischen Halle für Landtransport einnahm und auch 4 deutsche Aussteller aufwies.

## Preisgericht.

Für die Zwecke des internationalen Preisgerichts machte sich eine Teilung des großen Gebiets des Landtransportwesens erforderlich, und zwar in

1. die gewöhnlichen Straßen, einschließlich Kraftwagen, Fahrräder und Feuerwehrentechnik,
2. das Eisenbahnwesen,
3. die Luftschiffahrt und
4. die Post, Telegraphie, Telephonie und Messtechnik.

Demnach waren, da außer den rein nationalen Vorführungen auch die retrospektiven Schaustellungen der Begutachtung seitens der Jury nicht unterlagen, 12 Sektionen gebildet und diese in 85 Gruppen zerlegt worden. Die Bestimmungen unterschieden eine Gruppen-, eine Sektions- und eine oberste Jury.

Zunächst hatte die Gruppenjury eine eingehende Prüfung der Schaustücke vorzunehmen. Die Anzahl der Preisrichter jeder Gruppe unterlag der Festsetzung durch die Ausstellungsleitung; sie durfte nicht weniger als 5 betragen, und auf einen Preisrichter waren nicht mehr als 40 Aussteller zu rechnen. Bei der Zuweisung der Richterstellen an die teilnehmenden Nationen zog man auch die Größe der belegten Plätze und die Bedeutung der Schaustellungen in Rücksicht. Jedes Gruppengericht vermochte bis zur Hälfte der Zahl seiner ordentlichen Mitglieder Ersatzjuroren, aber auch beratende Sachverständige zu bestellen; es wählte einen Präsidenten, Vizepräsidenten und einen Sekretär, welche gemeinsam den Vorstand bildeten.

Die Gruppenvorstände jeder Sektion traten nach Abschluß der Tätigkeit der ersten Instanz zu den Sektionsgerichten zusammen, denen die Nachprüfung bereits erledigter Arbeit, insbesondere aber etwaiger Beschwerden gegen die vollzogene Bewertung zufiel.

Schließlich trat die oberste Jury in Wirksamkeit, deren Ehrenpräsidium in den Händen des italienischen Ministers für Landwirtschaft, Industrie und Handel lag. Auch hier wurde die Zahl der Richter, welche die Nationen zu stellen hatten, nach dem Umfang und dem inneren Werte der Vorführungen durch die Ausstellungsleitung festgesetzt.

Die Preisrichter schon vor Eröffnung der Ausstellung zu ernennen, hatte die Ausstellungsleitung zwar ursprünglich ins Auge gefaßt. Allein die Unklarheit, welche in bezug auf die Teilnehmerzahl, selbst nachdem der Festplatz seine Tore geöffnet hatte, herrschte, mehr aber noch die Rückständigkeit der meisten Nationen im Aufbau, welche die Schätzung des Wertes ihrer Schaustücke ausschloß, machte die Durchführung schon der Zuteilung der Richterstellen seitens des Comitato zur Unmöglichkeit.

Für Deutschland selbst erwuchs aus dem Umstand eine besondere Schwierigkeit, daß eine erhebliche Anzahl seiner Firmen durch ihre italienischen Vertretungen außerhalb der amtlichen deutschen Plätze auf italienischem Boden gestellt worden war, daß jedoch auch diese Schaustellungen der deutschen Abteilung zugezählt wurden. Erweiterte sich dadurch einerseits das Gebiet, auf dem sich Deutschland beteiligte, erheblich, so litt andererseits die Übersichtlichkeit über den der Prüfung zu unterbreitenden Stoff.

Nach dem Programme sollte die Gruppenjury ihre Arbeiten spätestens am 1. Juli 1906 beginnen, so daß die letzte Instanz die endgültige Liste der Prämiierten dem Präsidenten des Exekutivkomitees bereits Mitte August hätte überreichen können. Allein zu den bereits erwähnten Ursachen der Verzögerung gesellte sich hier der allgemein geäußerte Wunsch, die ohnehin mühevollere Tätigkeit der Preisrichter nicht noch durch die übermäßige Hitze zu erschweren. So waltete denn nur das Preisgericht für Kraftwagen und Fahrräder im Juni, ebenso dasjenige für die Feuerwehr im Anschluß an die Kongresse. Wegen der Vernichtung der italienischen und ungarischen kunstgewerblichen Abteilungen durch Feuer mußte auch das gesamte Kunstgewerbe aus dem Wirkungsbereich der Hauptjury ausgeschieden und einer späteren Prüfung vorbehalten werden. Während Deutschland im ganzen 78 Gruppenpreisrichter zu ernennen hatte, waren indes für die Hauptjury nur 72 Stellen zu besetzen, da 3 Richter für das Automobilwesen und 2 für die Feuerwehr bereits gearbeitet hatten, 1 Richter für Kunstgewerbe aber erst nach Eröffnung der aus der Asche neu erstandenen Vorführungen seines Amtes zu walten hatte. In der Gruppe für Wassersport, welche deutsche Erzeugnisse nicht aufwies, erhielt Deutschland zum Ausgleich eine Preisrichterstelle. Nach dem Übereinkommen mit der Ausstellungsleitung konnte einer der für die übrigen Gruppen des Wassertransports bestimmten Richter auch den Wassersport übernehmen. Gelegentlich einer am 3. September 1906 abgehaltenen Vorbesprechung war demnach die Verteilung der Gruppen unter 71 deutsche Preisrichter zu vereinbaren.

Da die Präsidien der Gruppengerichte die Sektionsgerichte bilden sollten, war es von Belang, die Verteilung der Präsidenten und Vizepräsidenten unter die Nationen von vornherein festzulegen. Am 12. September 1906 fand über diesen Punkt eine Aussprache des Vorstandes der internationalen Jury mit den Generalkommissaren statt, in welcher die Grundlage für die Besetzung der Präsidien geschaffen wurde. Deutschland wurden 5 Präsidenten und 8 Vizepräsidenten zugewiesen.

Die Wahl fiel, entsprechend den Vorschlägen:

- in gewöhnliche Straßen auf Herrn Hauptmann a. D. Redlich als Vizepräsident,
- » Eisenbahnwesen auf Herrn Prof. Dr. Reichel als Präsident,
- »       »       »       »       Geh. Baurat Steinbiß als Vizepräsident,
- » Luftschiffahrt auf Herrn Prof. Berzon als Vizepräsident,
- » Post auf Herrn Ober-Postrat Sieblitz als Präsident,
- » Seetransport auf Herrn Geh. Regierungsrat Prof. Flamm als Vizepräsident,
- » Binnenschiffahrt auf Herrn Geh. Ober-Baurat Dr. Keller als Präsident,
- » Papierindustrie auf Herrn Kommerzienrat Füllner als Vizepräsident,
- » Werkzeugmaschinen auf Herrn Kommerzienrat Engelhard als Vizepräsident,

- in Textilindustrie auf Herrn Fabrikbesitzer Jul. Gebauer als Vizepräsident,  
 » Fischerei auf Prof. Dr. Henking als Präsident,  
 » Landwirtschaft auf Herrn Direktor Türcke als Vizepräsident,  
 » Hygiene auf Herrn Oberstabsarzt Dr. von Tobold als Präsident.

Nach Abschluß der Tätigkeit als Gruppenpreisrichter und Festsetzung der Protokolle mußten vier Mitglieder infolge Verhinderung ihre Ämter als Sektionspreisrichter abgeben, und zwar:

Herr Flamm an Herrn Zarges,  
 » Füllner » » Schmidt,  
 » Engelhard » » Mohwinkel,  
 » Gebauer » » Geulen.

In den Sektionen des Postwesens, des Wassertransports, der Arbeitshalle und der Hygiene stellte Deutschland je einen Vizepräsidenten, in derjenigen der Fischerei den Präsidenten.

Schließlich blieb noch die Zuweisung der Mitgliederstellen für die oberste Instanz übrig. Es erhielten:

Italien .....	8 Stimmen,
Frankreich .....	5 »
Deutschland .....	4 »
England .....	2 »
Belgien .....	3 »
Schweiz .....	3 »
Österreich .....	2 »
Ungarn .....	2 »
Rußland .....	} 1 »
Bulgarien .....	
Persien .....	} 1 »
Holland .....	
Schweden .....	
China .....	
America latina .....	
Japan .....	} 1 »
Portugal .....	

zusammen... 31 Stimmen.

Die in Artikel 9 vorgesehene Anzahl von 22 obersten Preisrichtern hatte entsprechend der den Voranschlag erheblich übersteigenden Beteiligung an der Ausstellung auf 31 erhöht werden müssen.

Deutschland entsandte als Mitglieder des obersten Preisgerichts den Generalkommissar, Generalkonsul von Herff, den technischen Kommissar, Regierungsrat Gentsch, den Direktor der Banca Commerciale in Mailand, D. Joel, und den Großkaufmann und früheren deutschen Konsul, E. Rapp in Mailand. Herr Joel wurde zum Vizepräsidenten des obersten Preisgerichts gewählt.

Nationen	Gruppen-Preisrichter											Sektions-Preisrichter														
	Gewöhnliche Straßen	Eisenbahnen	Luftschiffahrt	Post, Telegraphie, Meßkunde	Wassertransport	Zürforge	Kunstgewerbe	Arbeitshalle	Fischerei	Landwirtschaft	Hygiene	Zeitweise Ausstellung	Zusammen	Gewöhnliche Straßen	Eisenbahnen	Luftschiffahrt	Post, Telegraphie, Meßkunde	Wassertransport	Zürforge	Kunstgewerbe	Arbeitshalle	Fischerei	Landwirtschaft	Hygiene	Zeitweise Ausstellung	Zusammen
Statten .....	43	43	9	18	19	22	86	54	13	59	22	61	449	8	12	9	7	10	11	9	18	4	9	8	15	120
Deutschland .....	9	17	4	7	14	1	2	8	7	4	9	—	82	1	2	4	1	2	1	—	3	1	1	1	17	
Frankreich .....	17	19	6	10	5	23	54	4	5	26	5	49	223	3	2	6	2	1	4	2	1	1	1	8	31	
Österreich .....	8	15	—	1	2	—	20	2	3	2	2	1	56	1	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	6	
England .....	4	3	—	3	14	4	5	5	2	5	3	3	51	—	1	—	—	2	1	1	—	1	—	—	8	
Belgien .....	3	13	—	2	4	12	33	—	1	11	4	19	102	—	3	—	—	—	2	1	—	—	—	—	9	
Schweiz .....	5	11	—	9	3	4	6	8	1	3	5	11	66	—	2	—	1	—	—	—	1	—	1	1	5	
Ungarn .....	—	7	—	1	2	1	17	—	—	2	—	1	31	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	
Rußland .....	—	2	1	—	1	—	3	—	—	4	—	7	18	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	2	5	
Bulgarien .....	—	2	—	—	—	—	5	—	—	5	—	3	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Portugal .....	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	5	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Solland .....	—	—	—	—	1	1	7	—	—	—	1	3	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Vereinigte Staaten .....	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
Sina .....	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
Sapan .....	—	—	—	—	—	—	3	—	4	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
Nerfen .....	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
America latina .....	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen .....	89	132	20	51	66	72	251	81	42	122	51	165	1142	13	27	20	12	15	21	15	26	9	14	12	27	211



Unter Zurechnung der Ersatzpreisrichter, deren Stellen von ordentlichen Richtern mit übernommen werden konnten, kamen auf 589 deutsche Aussteller 82 Gruppenpreisrichter. Da Canada auf die Bewertung der von seiner Regierung veranstalteten Vorführung gänzlich Verzicht geleistet hatte, standen insgesamt 11 442 Teilnehmer im Wettstreit, welcher im ersten Gange von 1142 Gruppenrichtern entschieden werden mußte. Statt der durch die Bestimmungen gegebenen Höchstzahl von 40 Ausstellern entfielen demnach auf jeden Juror etwa 10 Aussteller. Das angefügte Preisrichterverzeichnis läßt die Verteilung aller Richterstellen unter die hierbei in Frage gekommenen Nationen erkennen. Sie zeigt, da das italienische Präsidium bei der Zuweisung objektiv verfahren ist, auch die Beteiligung in den einzelnen Sektionen und das Verhältnis, in dem die einzelnen Staaten hinsichtlich des Umfangs und der Bedeutung ihrer Vorführungen in jeder Sektion zueinander standen.

Von der Regel, die Stellen der Vizepräsidenten jeder Gruppe nur einfach zu besetzen, wurde wiederholt abgewichen, um einen angemessenen Ausgleich für die Sektionsjury zu bewirken. Als Schriftführer waren Italiener tätig, mit der Ausnahme in einer Gruppe der Fürsorge, wo ein Franzose das Schriftführeramt übernahm. Bemerkt sei noch, daß lediglich die Schweiz einige ihr zugewiesene Richterstellen unbefetzt gelassen hatte.

Die internationale Jury konnte den Schaustücken Diplome zum großen Preis, Ehrenpreis, zur goldenen, silbernen und bronzenen Medaille und endlich zur ehrenvollen Erwähnung zuerkennen. Außerdem waren für Personen, welche an der Herstellung der ausgezeichneten Gegenstände besonderen Anteil genommen hatten, Mitarbeiterpreise, und für solche, die in anerkennender Weise die Vorführungen gefördert hatten, Verdienstpreise ausgesetzt. Die Mitarbeiterpreise waren ebenfalls abgestuft, aber die höchste Stufe bildete hier der Ehrenpreis, und es konnte ein Mitarbeiter nur eine um einen Grad niedrigere Auszeichnung erhalten als das Schaustück, bei dessen Herstellung er mitwirkte. Außer Wettbewerb mußten die Schaustücke der Preisrichter und derjenigen Firmen treten, deren Beamte als Juroren tätig waren, sofern die Richter ihre Tätigkeit innerhalb der Sektion ausübten, welcher ihre Gegenstände zuzuzählen waren. Es durften aber auch solche Aussteller auf die Prüfung verzichten, welche bereits auf einer früheren internationalen Ausstellung außer Wettbewerb gestanden oder erste Preise erhalten hatten. Ein Aussteller konnte in einer Gruppe nur einen Preis bekommen; besaß er Gegenstände, welche in mehreren Gruppen beurteilt werden konnten, so hatte er auch eine entsprechende Anzahl von Preisen zu erwarten; nur war eine Anmeldung vor Zusammentritt der Jury und, falls die Gruppen in verschiedene Sektionen fielen, auch nochmalige Erlegung der Einschreibgebühr von 10 Lire für jede neu hinzutretende Sektion notwendig. Jede Kollektivausstellung sollte im allgemeinen mit nur einer Auszeichnung bedacht werden; anders sobald die Glieder einer Sammelausstellung als Einzelschausteller eingetragen waren, in welchem Falle auch Einzelpreise zu verteilen waren.

### Die deutschen Mitglieder des obersten Preisgerichts.

Joel, Generaldirektor der »Banca Commerciale Italiana«, Mailand; Vizepräsident.

von Herff, Kaiserlicher Generalkonsul, Mailand (z. Z. Genua).

Rapp, Kaufmann, Mailand.

Gentsch, Kaiserlicher Regierungsrat und Mitglied des Patentamts, Berlin, Stellvertreter des Generalkommissars in technischen Angelegenheiten.

### Die deutschen Mitglieder des Sektionspreisgerichts.

#### Sektion I: Straßentransport.

Redlich, Königlicher Hauptmann a. D., Essen (Ruhr).

#### Sektion II: Landtransport (Eisenbahnen).

Dr. ing. Reichel, Professor an der Königlichen Technischen Hochschule zu Charlottenburg.

Steinbiß, Geheimer Baurat, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona.

#### Sektion III: Luftschifffahrt.

Berson, Professor, ständiger Mitarbeiter am Königlichen Observatorium zu Lindenberg; Vizepräsident.

Dr. Coym, ständiger Mitarbeiter am Königlichen Observatorium zu Lindenberg.

Horn, Oberleutnant (z. Z. beim Königlichen Eisenbahn-Regiment Nr. 3), Berlin.

Lodemann, Oberleutnant, Berlin (z. Z. beim Königlichen Telegraphen-Bataillon Nr. 4, Karlsruhe).

#### Sektion IV: Post, Telegraphie, Telephonie und Messkunde.

Sieblist, Kaiserlicher Ober-Postrat, Magdeburg (z. Z. Vizedirektor des internationalen Bureaus des Weltpostvereins in Bern); Vizepräsident.

#### Sektion V: Seetransport.

Dr. Keller, Geheimer Ober-Baurat und vortragender Rat im Königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin; Vizepräsident.

Herm. Jarges, Fabrikant, Mailand.

#### Sektion VI: Fürsorge.

L. Staug, Kaufmann, Mailand.

#### Sektion VIII: Arbeitshalle.

W. Schmidt, Ingenieur, Mailand; Vizepräsident.

Heinrich Geulen, Kaufmann, Mailand.

Th. Mohwinkel, Fabrikant, Mailand.

#### Sektion IX: Fischerei.

Dr. Henking, Professor, Generalsekretär des Deutschen Seefischerei-Vereins Hannover (z. Z. Berlin); Präsident.



Preismedaille.



Großer Preis.



Ehrenpreis.



INAUGURAZIONE DEL VALICO DEL SEMPIONE



ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MILANO 1906

SOTTO L'ALTO PATRONATO DI S.M. IL RE D'ITALIA



IL PRESIDENTE DELLA GIURIA SUPERIORE

*Calumbo*

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA GIURIA SUPERIORE

*M. Ancona*

IL PRESIDENTE DEL COMITATO ESECUTIVO

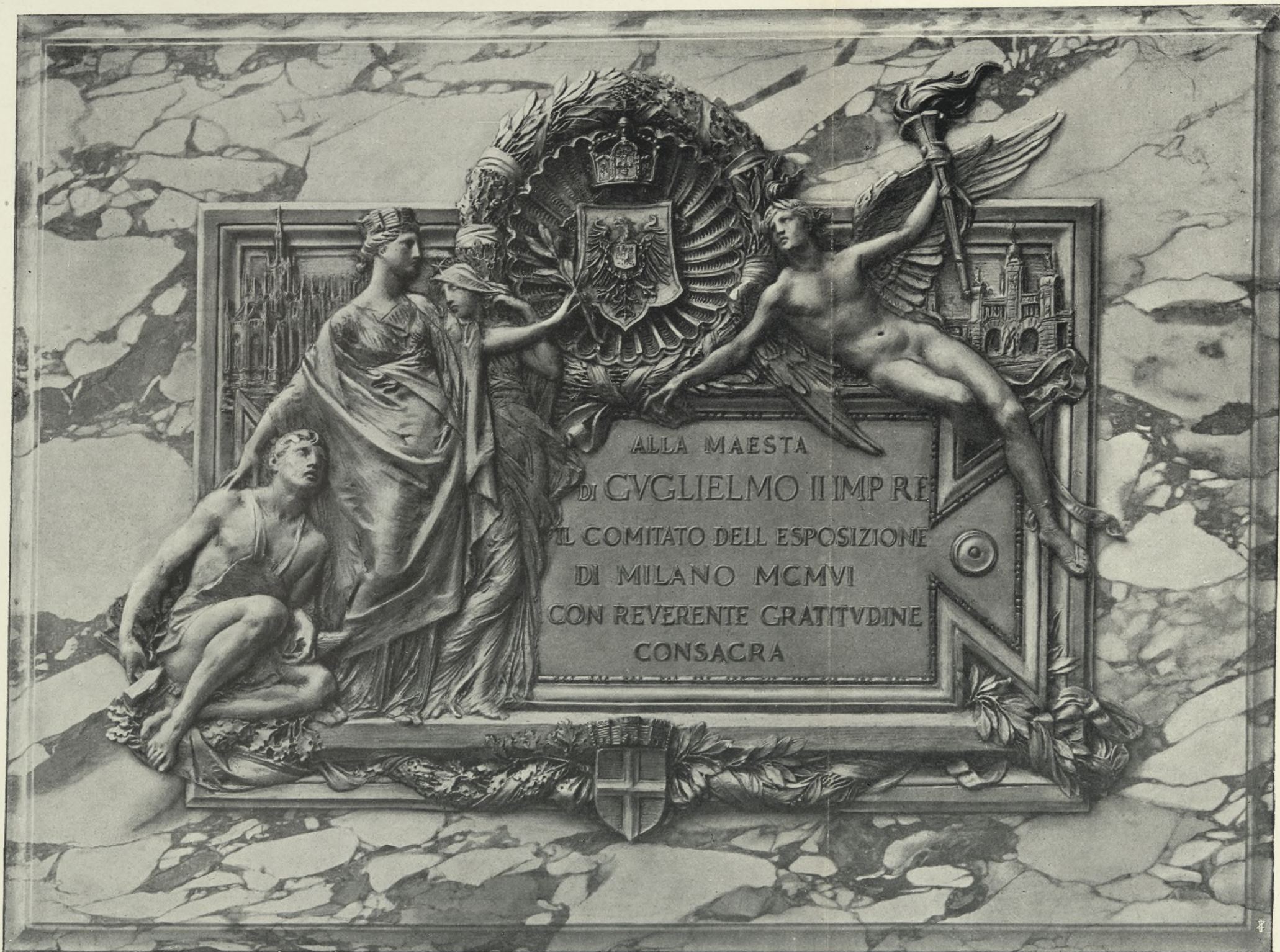
*L. Mangia*

IL SEGRETARIO GENERALE DEL COMITATO ESECUTIVO

*Ing. Spina*

Diplom für Ausstellerpreise.





Großer Preis für hohes Verdienst Seiner Majestät des Kaisers und Königs.





**Sektion X: Landwirtschaft.**

Türcke, Direktor der Aktien-Gesellschaft H. F. Eckert, Berlin.

**Sektion XI: Hygiene.**

Dr. von Tobold, Oberstabsarzt im königlichen 2. Garde-Dräger-Regiment, Berlin; Vizepräsident.

**Die deutschen Mitglieder des Gruppenpreisgerichts.****Sektion I: Straßentransport.**

- Gruppe 4 u. 18: Redlich, königlicher Hauptmann a. D., Essen (Ruhr); Vizepräsident.  
von Bonin, Oberleutnant (z. Z. Hauptmann beim königlichen  
Großen Generalstabe), Berlin.
- Gruppe 5:  
(Automobile) Jurisch, Oberleutnant (z. Z. Hauptmann und Führer der Kraft-  
fahrabteilung der Versuchsabteilung der königlichen Verkehrs-  
truppen), Berlin; Vizepräsident.  
Ernst Neuberg, Zivilingenieur, Berlin.  
Freiherr von Brandenstein, Berlin.  
Stellvertreter: Bruno von Muzenbecher, Rittergutsbesitzer,  
Cammelwitz bei Raudten in Schlesien.
- Gruppe 6 u. 7: Heinrich Kigerow, Rentier, Mailand.
- Gruppe 28:  
(Feuerwehr) Westphalen, Branddirektor, Hamburg.  
Weigand, Branddirektor, Chemnitz.

**Sektion II: Landtransport (Eisenbahnen).**

- Gruppe 8: Schäfer, Kaufmann, Mailand.  
Stellvertreter: Thoma, Direktor der elektrischen Werke, Genua.
- Gruppe 9: Thoma, Direktor der elektrischen Werke, Genua.
- Gruppe 10: Dr. ing. Oder, Professor an der technischen Hochschule zu Danzig.  
Rudolf Laux, Direktor der Firma Dr. G. Langbein & Co.,  
Mailand.
- Gruppe 11: Dütting, Regierungs- und Baurat, Mitglied der königlichen  
Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M. (z. Z. Ober-Baurat  
und Mitglied des königlichen Eisenbahn-Zentralamts in Berlin).  
Stellvertreter: Horn, Oberleutnant (z. Z. beim königlichen Eisen-  
bahn-Regiment Nr. 3), Berlin.
- Gruppe 12: Steinbiß, Geheimer Baurat, Mitglied der königlichen Eisen-  
bahndirektion zu Altona; Vizepräsident.
- Gruppe 13: Dr. ing. Reichel, Professor an der königlichen Technischen  
Hochschule zu Charlottenburg; Präsident.  
H. Belten, Ingenieur, Vertreter der Firma Fried. Krupp A.-G.  
Grusonwerk, Magdeburg-Buckau, Mailand.
- Gruppe 14: Rumschöttel, königlicher Geheimer Baurat, Berlin.  
Carl Glockner, Kaufmann, Mailand.

- Gruppe 15: Brückmann, Direktor der Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals L. Schwarzkopff, Berlin.  
 Wilhelm Köster, Ingenieur, Direktor der Maschinenbau-Aktien-gesellschaft Pokorny & Wittekind, Frankfurt a. M.  
 Zohren, Vertreter der Firma Schäffer & Budenberg, Mailand.  
 Stellvertreter: Dr. ing. Reichel, Professor an der Königlichen Technischen Hochschule zu Charlottenburg.
- Gruppe 16 u. 17: Brand, Direktor der elektrischen Werke, Kiew.

### Sektion III: Luftschiffahrt.

- Gruppe 21 bis 24: Berjon, Professor, ständiger Mitarbeiter am Königlichen Observatorium zu Lindenberg; Vizepräsident.  
 Dr. Coym, ständiger Mitarbeiter am Königlichen Observatorium zu Lindenberg.  
 Horn, Oberleutnant (z. Z. beim Königlichen Eisenbahn-Regiment Nr. 3), Berlin.  
 Lodemann, Oberleutnant, Berlin (z. Z. beim Königlichen Telegraphen-Bataillon Nr. 4, Karlsruhe).

### Sektion IV: Post, Telegraphie, Telephonie und Messkunde.

- Gruppe 19 u. 20: Sieblist, Kaiserlicher Ober-Posttrat, Magdeburg (z. Z. Vize-direktor des internationalen Bureaus des Weltpostvereins in Bern); Präsident.  
 Richter, Kaiserlicher Ober-Postsekretär (inzwischen verstorben), Berlin.  
 Emil Naglo, Ingenieur, Berlin.  
 Dr. Zenneck, Professor an der Herzoglichen Technischen Hochschule zu Braunschweig.  
 Stenz, Kaiserlicher Posttrat, Leipzig.  
 Stellvertreter: Lodemann, Oberleutnant, Berlin (z. Z. beim Königlichen Telegraphen-Bataillon Nr. 4, Karlsruhe).
- Gruppe 25: von Reden, Kaiserlicher Konsul, Mailand (z. Z. Vemberg).

### Sektion V: Seetransport.

- Gruppe 29: O. Krell, Direktor der Siemens-Schuckertwerke, Berlin.  
 A. Poirier, Vertreter der Gutehoffnungshütte, Berlin.  
 Weyer, Inspektor beim Norddeutschen Lloyd, Genua.  
 Giov. Giacomo Wolff, Mailand.
- Gruppe 30: Flamm, Königlicher Geheimer Regierungsrat, Professor an der technischen Hochschule zu Charlottenburg.  
 Lampe, Kaiserlicher Marine-Schiffbaumeister, Wilhelmshaven (z. Z. beim Reichs-Marineamte, Berlin).  
 Langbein, Direktor, Saronno (z. Z. Würzburg).  
 Herm. Zarges, Fabrikant, Mailand.
- Gruppe 31: Dr. Ecker, Direktor der Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg.  
 Krüger, Direktor der Firma Siemens-Schuckert-Werke, Mailand.

- Gruppe 32: Flamm, Königlich-Geheimer Regierungsrat, Professor an der technischen Hochschule zu Charlottenburg; Vizepräsident.
- Gruppe 33: Dr. Keller, Geheimer Ober-Baurat und vortragender Rat im Königlich-Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin; Präsident.  
Eger, Königlich-Preussischer Regierungs- und Geheimer Baurat in der Ministerial-Bau-Kommission, Berlin.  
Fühling, Ingenieur, Mailand.  
Volkmann, Königlich-Preussischer Geheimer Baurat, Hannover.

#### Sektion VI: Fürsorge.

- Gruppe 38: E. Stauß, Kaufmann, Mailand; Vizepräsident.

#### Sektion VII: Decorative Kunst.

- Gruppe 41: Robert Macco, Intarsienfabrikant, Heidelberg.
- Gruppe 43: von Reden, Kaiserlicher Konsul, Mailand (z. Z. Lemberg).

#### Sektion VIII: Arbeitshalle.

- Gruppe 46 u. 47: Füllner, Königlich-Preussischer Kommerzienrat, Herischdorf, Kreis Hirschberg (Schlesien); Vizepräsident.  
W. Schmidt, Ingenieur, Mailand.
- Gruppe 48 u. 49: Otto Engelhard, Großherzoglicher Kommerzienrat, Offenbach a. M.; Vizepräsident.  
Dr. ing. Schlesinger, Professor an der Königlich-Preussischen Technischen Hochschule zu Charlottenburg.
- Gruppe 52: Hermann Mosterts, Fabrikbesitzer, Mailand.
- Gruppe 53: Julius Gebauer, Fabrikbesitzer, Königlich-Preussischer Kommerzienrat, Berlin; Vizepräsident.  
Heinrich Geulen, Kaufmann, Mailand.
- Gruppe 54: Ernst Müller, Königlich-Preussischer Geheimer Hofrat, Professor, Dresden-Plauen.

#### Sektion IX: Fischerei.

- Gruppe 57 u. 59: Duge, Königlich-Preussischer Hafeninspektor, Geestemünde (z. Z. Fischereiinspektor, Cuxhaven).  
Dr. Brühl, Königlich-Preussischer Kustos, Berlin.  
Th. Mohwinkel, Fabrikant, Mailand.  
Freiherr von Stein, Kaiserlicher Vizekonsul, Mailand (z. Z. Neapel).
- Gruppe 58: Spaz, Stadtrat, Mailand.
- Gruppe 60: Professor Dr. Henking, Generalsekretär des Deutschen Seefischereivereins, Hannover (z. Z. Berlin); Präsident.  
Fischer, Generalsekretär des Deutschen Fischereivereins, Berlin.

### Sektion X: Landwirtschaft.

- Gruppe 62: Türcke, Direktor der Aktien-Gesellschaft H. J. Eckert, Berlin; Vizepräsident.  
 Dr. Gustav Fischer, Professor an der Königlichen Landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin.  
 Dr. ing. A. Nachtweh, Professor an der Königlichen Technischen Hochschule zu Hannover.  
 Dr. Puchner, Professor an der Königlichen Akademie Weihenstephan bei München.

### Sektion XI: Hygiene.

- Gruppe 71: Wägelein, Vertreter der Firma Meister, Lucius & Brüning, Mailand.  
 Dr. Wodtke, Königlicher Regierungs- und Medizinalrat, Merseburg.
- Gruppe 72: Dr. von Tobold, Oberstabsarzt im Königlichen 2. Garde- Dragoner-Regiment, Berlin; Präsident.  
 Lemke, Vertreter der Firma Beyer & Co., Mailand.  
 Mailänder, Kaufmann, Mailand.  
 Dr. med. H. Benn, Berlin.
- Gruppe 73: Dr. Tilger, Königlich Preussischer Sanitätsrat, Mailand.  
 Stellvertreter: Dr. Wodtke, Königlicher Regierungs- und Medizinalrat, Merseburg.
- Gruppe 74: Dr. Nietner, Königlicher Oberstabsarzt a. D., Generalsekretär des Zentralkomitees zur Errichtung von Heilstätten für Lungenfranke, Berlin.

### Sektion XII: Zeitweise Ausstellungen.

- Gruppe 81: Dr. Bolz, Berlin.  
 (Parfümerie-Ausstellung.)

Was den Gang der Verhandlungen selbst anbetraf, so erledigten die Gruppenpreisrichter ihre Arbeit in der Zeit vom 4. bis zum 12. September. Die deutschen Juroren über das deutsche Material zuvor eingehend zu unterrichten, war leider keine Möglichkeit gegeben; dazu kam, daß von den deutschen Firmen, welche in den italienischen Abteilungen ausgestellt hatten, über ihre Bedeutung orientierende Unterlagen nicht vorhanden waren. Unterstützt wurde die Tätigkeit der deutschen Preisrichter wiederum einmal durch den Umstand, daß in den amtlichen deutschen Abteilungen fast ausschließlich erstklassiges Material untergebracht war, und ferner durch die große Anzahl mit den italienischen Verhältnissen vertrauter Mitglieder. Bemerkenswert sei, daß wie in Vütlich 1905, so auch in Mailand die zentrale Organisation des Ausstellungswesens Frankreich und Belgien Vorteile gewährte, welche nur durch die angestrengteste Tätigkeit auf der anderen Seite wieder eingeholt werden konnte.

Die Sektionspreisgerichte arbeiteten vom 14. bis zum 17. September.

Am 19. September wurde die oberste Instanz einberufen. Wenn auch die deutschen Preisrichter in den Gruppen und Sektionen in anerkanntester Weise die deutschen Interessen wahrgenommen hatten, blieb die Berichterstattung über die Gruppen- und Sektionsbeschlüsse, namentlich was die Ergebnisse für die fremden Nationen anbetraf, mit vereinzelt Ausnahmen soweit zurück, daß beim Zusammentritte

der obersten Jury deren deutschen Mitgliedern auch kein annäherndes Bild über die Gesamtlage gegeben werden konnte. Jede Bemühung, den Mangel durch Einsichtnahme in die Niederschriften der Sektionen rechtzeitig abzuwenden, scheiterte an der Kürze der Zeit und der verspäteten Fertigstellung der Protokolle. So lag als Ausweis über die zuerkannten Preise nur eine von der italienischen Ausstellungsleitung gemachte Aufstellung vor, welche allerdings zu erkennen gab, daß es Deutschland in der Hauptsache darauf ankommen mußte, den Besitzstand zu wahren und einige Mehrforderungen durchzusetzen. Nicht unmittelbar zu erledigende Fälle wurden einer vom Präsidium (2 Italiener, 1 Deutscher, 1 Franzose) gebildeten Kommission zur Entscheidung überwiesen.

Obgleich die oberste Jury am 22. September ihre Arbeiten beendet und sich zur Prüfung der *Arte Decorativa* bis zum 22. Oktober 1906 vertagt hatte, vermochte das Bureau die Beschlüsse nicht so rasch auszufertigen, daß, wie im Programme vorgesehen, die Veröffentlichung der Preise am 29. September durch Aushang in jeder Sektion hätte erfolgen können. Erst am 2. Oktober wurde diese Veröffentlichung in einigen Sektionen vorgenommen; andere Sektionen folgten später. Eine amtliche Mitteilung seitens des Komitees an die Generalkommissare hat nicht stattgefunden; es mußte deshalb den Ausstellern oder deren Vertretern überlassen bleiben, Erkundigungen bei den Sekretariaten der Sektionen selbst einzuziehen. Eine Kontrolle der von den deutschen Sektionspreisrichtern erstatteten Berichte nach den Protokollen konnte auch erst durch Vergleich mit der, gleichzeitig mit dem Aushange den Generalkommissaren zur Durchsicht frei gegebenen Listen des Generalsekretärs ausgeübt werden, also zu einer Zeit, zu welcher eine rechtzeitige Benachrichtigung abwesender Aussteller ausgeschlossen war.

Am 4. Oktober trat die Gruppenjury für das Kunstgewerbe zusammen. Ihre Tätigkeit erhielt dadurch etwas Außergewöhnliches, daß sie auch die verbrannten Schaustellungen — soweit sie durch Photographien oder auf andere Weise veranschaulicht werden konnten — beurteilen mußte.

Die Prüfung der Widersprüche der Aussteller hatte die Ausstellungsleitung unter Zugiehung der Generalkommissare zu besorgen. Dieselbe Körperschaft mußte gemäß dem Beschlusse der Oberjury die von den Vorinstanzen eingebrachten Anträge hinsichtlich der Mitarbeiter- und Verdienstpreise einer Nachprüfung unterziehen.

Die prämierten deutschen Aussteller und Mitarbeiter sind in der Anlage E aufgeführt. Die außerordentlich große Zahl erster Preise weist auf die Anerkennung hin, welche die deutschen Erzeugnisse im Auslande gefunden haben.

Die Zusammenstellung der Preise, welche an die ordentlichen, für die internationale Jury allein in Betracht gekommenen Schaustellungen vergeben wurden, läßt erkennen, daß im ganzen 10 498 Auszeichnungen verteilt wurden. Sie zeigt aber auch, daß der große Preis durch den Ehrenpreis ganz erheblich entlastet wurde. Im Automobilwesen wurden einige goldene und silberne Medaillen zur Aufmunterung verliehen. Sonst hatte ähnliche Zusätze zu den Preisen die Oberjury mit Recht gestrichen.

Es mußte anerkannt werden, daß die deutsche Industrie ihr lebhaftes Interesse an dem Wettbewerbe dadurch bekundete, daß eine stattliche Anzahl ihrer Vertreter die Ehrenämter von Preisrichtern übernahm. Bewährt hatte sich auch die Einreichung in Italien ansässiger Deutscher, meist von Mitgliedern der deutschen Kolonie

in Mailand, welche die Annäherung der übrigen deutschen Richter an die italienischen mit Erfolg durchführten.

Ursprünglich hatte die Ausstellungsleitung nur Diplome zu den Preisen gewähren wollen; einer deutscherseits gegebenen Anregung Folge leistend, gab sie indes ihre Absicht wenigstens zum Teil auf. Es wurden für den großen Preis eine künstlerisch gut ausgeführte Plakette von  $60 \times 47$  mm (oder  $50 \times 40$  oder  $40 \times 30$  mm) Größe und für den Ehrenpreis eine solche von  $60 \times 42$  mm (oder  $50 \times 35$  oder  $40 \times 28$  mm) Größe vorgesehen. Für die Mitarbeiter bestimmte man eine Medaille von 30 mm Durchmesser, während die Verdienstmedaille einen Durchmesser von 60 mm erhielt. Die Ausführung der Preise wurde der Firma S. Johnson in Mailand übertragen, welche die Plaketten und Medaillen gegen Bezahlung verabsolgt.

### An die ordentlichen Schaustellungen vergebene Preise.

Abteilungen	Außer Wettbewerbf	Große Preise	Ehrenpreise	Goldene Medaillen	Silberne Medaillen	Bronzene Medaillen	Ehrenvolle Erwähnungen	
Gewöhnliche Straßen . . . . .	7	36	35	77	106	46	20	
Kraftwagen und Fahrräder . . . . .	17	74	33	53	45	12	4	
Feuerwehr . . . . .	1	7	9	17	10	1	5	
Eisenbahnwesen . . . . .	76	210	103	149	66	25	14	
Luftschiffahrt . . . . .	6	15	4	11	16	1	2	
Post, Telegraphie, Meßkunde . . . . .	30	82	46	70	57	39	24	
See- und Flußtransport . . . . .	39	131	62	75	43	18	14	
Fürsorge, Versicherungswesen . . . . .	31	249	212	345	344	146	26	
Kunstgewerbe . . . . .	190	526	363	481	318	120	60	
Arbeitshalle . . . . .	20	70	58	94	39	8	12	
Seidenindustrie (Sonderpavillon) . . . . .	19	12	22	22	25	6	3	
Fischerei . . . . .	18	53	37	91	77	33	32	
Landwirtschaft und Viehzucht, allgemein . . . . .	54	346	377	686	604	225	101	
Landwirtschaftliche Maschinen . . . . .	20	66	49	72	44	27	11	
Hygiene . . . . .	18	128	108	160	110	48	14	
Zeitweise Ausstellungen	Mehl, Zucker u. ähnliches . . . . .	16	29	30	54	34	9	11
	Konserven (Nahrungsmittel) . . . . .	3	10	6	20	19	19	8
	Sirup, Säfte, techn. Alkohole . . . . .	23	73	36	83	67	48	27
	Verschiedene Getränke . . . . .	20	19	22	31	17	8	4
	Chemische u. pharmazeutische Produkte . . . . .	12	82	54	75	61	61	36
	Parfümerie . . . . .	8	21	5	13	49	7	4
	Jagd Waffen . . . . .	7	17	18	2	6	1	1
	Photographie . . . . .	15	37	21	42	35	28	31
	Musikinstrumente . . . . .	9	31	15	26	13	4	10
	Spielwarenindustrie . . . . .	5	9	9	14	20	11	8
Zusammen . . . . .	664	2 343	1 734	2 763	2 225	951	482	

Das italienische Ministerium für Landwirtschaft, Industrie und Handel vergab:  
 für das Kunstgewerbe: 7 goldene, 16 silberne Medaillen,  
 für die italienische Seidenindustrie: 5 goldene, 9 silberne, 8 bronzene Medaillen,  
 für die Fischerei: 1 goldene (Deutschland), 3 silber-vergoldete (1 Deutschland),  
 4 silberne (2 Deutschland), 8 bronzene (2 Deutschland) Medaillen,  
 für die Landwirtschaft: 16 goldene, 8 silber-vergoldete, 31 silberne,  
 36 bronzene Medaillen.

Die goldene Medaille der Handelskammer zu Mailand erhielten:  
 in der Abteilung für gewöhnlichen Straßenbau: 4 Aussteller,  
 » » » » Eisenbahnwesen: 5 Aussteller,  
 » » » » Luftschiffahrt: 2 Aussteller (1 Deutscher),  
 » » » » Post, Telegraphie, Meßkunde: 4 Aussteller (1 Deutscher),  
 » » » » See- und Flußtransport: 4 Aussteller (1 Deutscher),  
 » » » » Fürsorge: 5 Aussteller (1 Deutscher),  
 » » » » Kunstgewerbe: 12 Aussteller,  
 » » » » Arbeitshalle: 7 Aussteller,  
 » » » » italienische Seide: 7 Aussteller,  
 » » » » Fischerei: 2 Aussteller (1 Deutscher),  
 » » » » Landwirtschaft: 4 Aussteller,  
 » » » » Hygiene: 3 Aussteller (1 Deutscher),  
 » » » » schöne Künste: 4 Aussteller,  
 » » » » von America latina: 8 Aussteller,  
 » » » » der Italiener im Auslande: 4 Aussteller,  
 » » » » für Hoteleinrichtungen: 1 Aussteller,  
 » » » » Lehrmittel: 1 Aussteller.

Aber auch Privatgesellschaften hatten für die sie angehenden Schaustücke Preise  
 ausgesetzt, nämlich:

die Landwirtschafts- und Handelsgesellschaft in Mailand: 1 große goldene  
 Medaille,  
 die Stadt Turin: 1 goldene Medaille,  
 » lombardische Gartenbaugesellschaft: 10 goldene Medaillen,  
 » Vicentiner Gartenbaugesellschaft: 2 silberne Medaillen,  
 » Società italiana di Avicoltura von Porto San Giorgio: 4 goldene  
 Medaillen,  
 der Verband der Weinhändler: 1 goldene, 4 silberne Medaillen,  
 die deutsche Gesellschaft für Süßwasserfischzucht: 2 silberne Medaillen,  
 » Fischereigesellschaft der Mark Brandenburg: 2 silberne Medaillen,  
 » Fischereigesellschaft der Lombardei: 1 goldene, 3 silberne, 6 bronzene  
 Medaillen,  
 die K. K. Österreichische Fischereigesellschaft: 1 silbernen Becher,  
 » deutsche Seefischereigesellschaft: 1 Bronzestatue.

Der Königspreis ist nicht überall zur Verteilung gekommen. In der Hygiene  
 ist er überhaupt nicht, im Landtransportwesen nur einem Teilnehmer am öffentlichen  
 Automobilfuhrwesen zuerkannt worden. Dagegen wurden in der Abteilung für das  
 Fürsorgewesen 4 Italiener, 1 Franzose, 1 Belgier, 2 Schweizer und 1 Nordamerikaner  
 bedacht. Im Kunstgewerbe fiel der Königspreis einer italienischen, in der Arbeits-  
 halle einer schweizerischen Firma zu.

## Ergebnisse für Italien.

Es war die erste große internationale Ausstellung in Italien überhaupt, und auch die erste, welche von Privatpersonen mit staatlicher Unterstützung ins Leben gerufen wurde. Die verfügbaren Geldmittel waren bescheiden, und überdies hatte das Comitato eine Zollhaft für  $5\frac{1}{2}$  Millionen Lire übernehmen müssen. Niederdrückend wirkte anhaltendes Unwetter und der schwache Besuch in den ersten Monaten, der Brand in der kunstgewerblichen Abteilung und die Differenzen mit den Unternehmern, erhebend aber der glänzende Verlauf in dem letzten Drittel und die Begünstigung der Abbruchsarbeiten durch gutes Wetter. Soweit die Werte, welche die Ausstellungsleitung in ihre Bilanz einsegen mußte, bisher festgestellt werden konnten, dürfte die eingeschlagene Finanzpolitik glücklich gewesen sein. Die Aufführung und Wiederbeseitigung der Bauten verschlangen rund 7 Millionen, das Gehalt des Personals 1 und die laufenden anderen Ausgaben etwa 2 Millionen Lire, so daß die Ausgaben des Comitato die runde Summe von 10 Millionen Lire erreichten. Von annähernd 10 Millionen Besuchern einschließlich der Abonnenten wurden 4 684 000 Lire erhoben. Aus den Plakmieten flossen 2, aus den Abgaben von Verkäufen 1 und aus der Lotterie 2 Millionen Lire hinzu. Als Einnahmen waren demnach 9 684 000 Lire zu buchen.zog man noch die Beihilfe von der Stadt, dem Staate, der städtischen Sparkasse, sowie der Handelskammer und der Provinz mit 2 Millionen heran, so wurde der Garantiefonds, von dem überhaupt nur drei Zehntel eingefordert waren, entlastet.

Es fiel die Höhe der Abgaben auf. Das Programm schrieb vor, daß die Aussteller von den Verkäufen auf der Ausstellung 10 v. H. an die Ausstellungsleitung abzuführen hätten, so daß Waren für 10 Millionen Lire verkauft sein mußten. Tatsächlich mußte der Umsatz ein viel größerer gewesen sein, denn weitaus die meisten Aussteller und Unternehmer entrichteten gleich nach Eröffnung der Ausstellung Pauschalsummen, die erheblich hinter den Leistungen von 10 v. H. zurückstanden.

Indes auch die Stadt Mailand hatte nicht etwa den Verlust einer Million zu beklagen. Von 198 Ausstellungstagen ruhte der Straßenbahnbetrieb an dreien; in 195 Tagen wurden aber 72 297 841 Personen befördert, etwa das Doppelte der Bevölkerung Italiens, und damit wurde eine Steigerung des Straßenbahnverkehrs gegen das Vorjahr um 40 v. H. erreicht. Für die Stadtgemeinde ergab sich hieraus eine Mehreinnahme von rund  $\frac{1}{2}$  Million Lire. Die Erhöhung der Einnahmen aus der städtischen Abgabe für Genußmittel in der Zeit vom letzten Viertel 1905 bis Ende Oktober 1906 gegen die gleiche Vorperiode betrug 2 515 480 Lire.

Das Gelände der Piazza d'Armi, auf der die Gemeinde die Entstehung eines neuen Stadtteils wünschte, war im Werte gestiegen; eine rege Bautätigkeit begann



sich daselbst zu entfalten. Vom Schlusse der Ausstellung bis Ende 1907 hatte die Einwohnerzahl einen Zuwachs von 17 088 Seelen, darunter sehr viele Ausländer, zu verzeichnen. Die Zahl der ausländischen Firmen, welche nach Schluß der Ausstellung in Mailand Niederlagen und Fabriken einrichteten oder ständige Vertretungen bestellten, betrug 48. Ins Schwanken gerieten anfangs die für Zwecke der Ausstellungsbesucher geschaffenen Wohnungsunternehmungen. Allein der Strom der Fremden im Herbst füllte selbst die Holzbaracken, und es konnte auch in dieser Hinsicht von einem guten, zum Teil selbst glänzenden Abschlusse gesprochen werden. Der Verdienst der Geschäftswelt hob sich, und der Fortschritt kam in einer erheblichen Vermehrung der Bareinlagen in die städtische Sparkasse und die Banken zum Ausdruck.

Verhängnisvoll wurde jedoch die Rückwirkung der Ausstellung auf den Betrieb der Eisenbahnen, deren staatliche Verwaltung erst kurz zuvor an die Schaffung geordneter Verhältnisse herangetreten war. Die an sich schon üblich gewesenen Zugverspätungen begannen zu einer Kalamität zu werden. Der Generaldirektor der Staatsbahnen, Bianchi, berechnete die Steigerung der Arbeitsleistung im Durchgangsverkehr infolge der Mailänder Ausstellung auf 12 v. H. Die schon lange zu eng gewordenen Mailänder Staatsbahnhöfe — man hat 1906 den Grundstein zu einem neuen Gebäude gelegt — hatten um Mitte April bis Mitte November 1906 18 Millionen Zu- und Abreisende gegen 6 Millionen in der gleichen Periode des Vorjahrs abzufertigen. Die Anzahl der Gepäckstücke hatte in derselben Zeit eine Vermehrung um 50 v. H. (auf 1 100 000), die Eilgut- und Frachtsendungen hatten eine solche um je 15 v. H. erfahren. Allerdings haben die Bahnen gerade zur Förderung des Besuchs der Ausstellung an die Italiener Fahrtermäßigungen bis zu 75 v. H. gewährt. Was Wunder, daß die Verwaltung mit Freude das Herannahen der Zeit begrüßte, welche ihr so einschneidende Störungen der ruhigen Entwicklung nicht mehr bringen sollte. Aber der stark gewachsenen Anstrengung der Bahnen stand ein großer Mehrgewinn gegenüber, welcher den Zuschuß des Staates überreich ersetzte, und der Verwaltung bot sich eine seltene Gelegenheit zu vergleichenden Studien, welche die Auswahl des Betriebsmaterials erleichterten.

Einen erheblichen erzieherischen Einfluß übte die Veranstaltung zweifellos auf die Landbevölkerung und die kleineren Gemeinden Italiens aus. Mit großer Aufmerksamkeit folgten die Leute den Vorführungen. Was sie mit nach Hause trugen, war die Belehrung über den hochentwickelten Stand der Technik im allgemeinen und die Erkenntnis, daß die Verwertung der von der Industrie und der Wissenschaft gebotenen Hilfsmittel wirtschaftliche Vorteile und Hebung der Haushaltung nach sich ziehen müßte. Die Regierung leistete durch weitgehende Verbilligung der Verkehrsmittel, die Ausstellungsleitung durch allerhand Vergünstigungen dem Zustrome nach Mailand Vorschub, so daß weite Kreise der Bevölkerung angeregt wurden.

Der Erfolg war die Grundlage zu einer Steigerung der Aufnahmefähigkeit des einheimischen Marktes. Der Wandel, welcher seit Anfang dieses Jahrhunderts in Italien einsetzte, erfuhr durch die Mailänder Ausstellung eine kräftige Förderung. Die Wiederbelebung alter und die Schaffung neuer Industrien verschoben den Schwerpunkt des Erwerbslebens auch in diesem Lande der Sonne von der Verwertung der Bodenfrüchte in steigendem Maße nach den Gewerben hin. Wirtschaftliche Miß-

erfolge konnten bei dem Ubergange zum Industriestaat auch in Italien nicht ausbleiben; sie wurden zum großen Teile durch den unbekümmert um die Leistungsfähigkeit der erzeugenden Einrichtungen zu rasch fortstürmenden Handel verschuldet; sie werden sich wiederholen, aber die Entwicklung nicht hindern. Am empfindlichsten machte sich in Italien bereits die Verteuerung der Arbeitslöhne bemerkbar, eine Erscheinung, welche dem Wachsen der Industrie zu folgen pflegt. Auch die Seidenfabrikation Italiens, deren Stärke bisher auf wohlfeilen Arbeitskräften gegründet war, mußte sich schon unter großen Verlusten mit den geänderten Verhältnissen abfinden.

## Ergebnisse für Deutschland.

Deutschland war mit Erzeugnissen in den Wettbewerb eingetreten, welche Gegenstände des Ausfuhrhandels auch der anderen beteiligt gewesenen großen Nationen bildeten und hatte deshalb schwierigen Verhältnissen zu begegnen. Ungleich, wie die Lage des Marktes auf den verschiedenen Gebieten, waren die Bilanzen, die in den zur Vorführung zugelassenen Geschäftszweigen aufgemacht werden konnten.

Am ungünstigsten mochten die Verhältnisse für den deutschen Kraftwagenbau gelegen haben. Selbst rasch zu hoher Blüte gediehen, war er doch bei weitem nicht in der Lage, den einheimischen Bedarf zu decken. Die Einfuhr vom Auslande wurde zur Notwendigkeit, und hier griff Italien ebenfalls ein, dessen Geschäftswelt in der Automobilfabrikation einen Spekulationsgegenstand von ausgiebigster Zugkraft gefunden zu haben glaubte. Zu Anfang 1906 wurden in Turin allein rund 15 Millionen, in Neapel 2,5 Millionen Lire zu Neugründungen und Kapitalserhöhungen aufgebracht. Allerdings folgte der überstürzten Spekulation sehr bald ein vernichtender Rückschlag gerade in Italien, doch zu einer Zeit, als die Automobilindustrie der ganzen Welt an Sicherheit verlor. Trotzdem gebot schon die Rücksicht auf den eigenen deutschen Markt die Beteiligung der einheimischen Fabriken an der Schaustellung.

Die Abwesenheit der deutschen landwirtschaftlichen Maschinen hätte die Arbeit der fremden Nationen wesentlich erleichtert. Die allgemeine Beteiligung auf diesem Gebiete bewies das rege Interesse am italienischen Markt, und der starke Besuch aus den Kreisen der Landbevölkerung Italiens eröffnete die Aussicht auf die Erweiterung des Absatzgebiets. Mögen die Verkäufe am Schauplatz — soweit sie Italien betrafen — im Jahre 1906 den Wert der ausgestellten deutschen Maschinen kaum erreicht haben, so wurden doch manche Verbindungen angeknüpft, welche dauernden Erfolg versprechen. Einen solchen müßte entschieden das Handeln der deutschen Industrie auch bringen; beträgt doch allein die englische Einfuhr von Lokomotiven und Dreschmaschinen etwa das Neunfache derjenigen Deutschlands.

Unter ganz anderen Bedingungen traten die Teilnehmer der Eisenbahnabteilung in den Wettkampf ein. Die Verkehrsverhältnisse Italiens rückten gerade die Landtransportmittel in den Vordergrund des Interesses. Als die italienische Regierung etwa 1 Jahr vor der Ausstellung die Hauptlinien aufkaufte, mußte sie schleunigst an die Erneuerung des vollkommen verwahrlosten Materials, an eine umfangreiche Vermehrung von Lokomotiven und Wagen, an den entsprechend dem gewachsenen Verkehr notwendig gewordenen Ausbau des Schienennetzes herantreten. Im Neapeler Bezirk allein mußten beispielsweise schon nach 7 Monaten von 290 Lokomotiven 117 wegen vollständiger Unbrauchbarkeit ausrangiert werden. Insgesamt fehlten 1700 Lokomotiven, 24 000 Güterwagen und 1500 Personenwagen. Von dem

Parlament wurden zu unverzüglichen Verbesserungen 300 Millionen Lire bewilligt. Die Eisenbahnverwaltung, an der Spitze ihr Direktor Bianchi, suchte rollendes Material zu erwerben, wo immer es zu finden war. U. a. wurden in England 50 gebrauchte Lokomotiven gekauft, die man vielleicht im Jahre darauf wieder ausschalten mußte. Baldwin in Philadelphia lieferte nach Neapel Vierzylinder-Verbundlokomotiven, deren allgemeinen Verwendung auf den Staatsbahnen sich anscheinend Schwierigkeiten entgegenstellten. Immerhin gelang es bis zum Herbst 1906 360 Lokomotiven und 6 906 Wagen aller Art aufzubringen, aber auch in 100 Stationen eine Vermehrung der Gleise bis zu einer Aufnahmefähigkeit von 8 000 Waggons herbeizuführen. Aus den Reden der Parlamentsmitglieder klang die Bereitwilligkeit durch, weit über eine Milliarde Lire zur Verfügung zu stellen, wenn der Eisenbahnminister damit nur das Land aus der schwer empfundenen Kalamität baldigst befreien könnte. Aus technischen Gründen, welche nur den Verbrauch einer beschränkten Summe im Jahre zuließen, wurden weitere 610 Millionen Lire gefordert und bewilligt, so daß der Gesamtbetrag von 910 Millionen Lire bis zum Jahre 1910/11 aufzubringen sein würde. Italiens Bestellungen beliefen sich bis zum Oktober 1906 auf 900 Lokomotiven, 1 500 Personen- und 19 450 Güterwagen. Unter solchen Umständen gewann die Eisenbahn-Ausstellung eine ganz besondere Bedeutung. Es sei daran erinnert, daß auch die französischen Bahnen seinerzeit selbst mit den notwendigsten Anschaffungen bis zur Pariser Weltausstellung 1900 gezögert hatten, um in bequemer Weise sich über den Stand der einschlägigen Industrie unterrichten zu können. Der Erfolg für Deutschland war damals ein nachhaltiger.

Zwar entstanden in letzter Zeit in Italien selbst bedeutende Lokomotiv- und Waggonfabriken, welche ihre Erzeugnisse zum Teil schon auszuführen begannen (z. B. nach Dänemark und Rumänien). Den außerordentlichen Bedarf der Staatsbahnen zu decken, waren diese Fabriken jedoch nicht imstande. So hatte sich die Bahnverwaltung an das Ausland wenden müssen, das rascher und billiger zu liefern vermochte. Waren nun auf der einen Seite die umfangreichen Anschaffungen von Heißdampflokomotiven zweifellos auf Rechnung der Ausstellung zu setzen, so galt andererseits in den maßgebenden Verwaltungskreisen für ausgemacht, daß die deutsche Industrie nicht in dem großen Maße, wie geschehen, mit Aufträgen in Eisenbahnbetriebsmitteln bedacht worden wäre, wenn sie sich von der Beteiligung an der Ausstellung ferngehalten hätte. Was Deutschland an Maschinen und Wagen in Mailand aufgestellt hatte, war verschwindend gegenüber dem Material, welches Italien bereits im Ausstellungsjahr in Deutschland bestellte.

Die stark eingefezte Bewegung zur Verallgemeinerung des elektrischen Bahnbetriebs, welcher die Ausnutzung der ungeheuren Wasserkräfte des Landes gestatten würde, tat den Dampflokomotiven bisher nennenswerten Abbruch nicht. Erst wenn die notwendigsten Ergänzungen auf Grund der bisherigen Betriebsweisen durchgeführt sind, werden sich die italienischen Marktverhältnisse zugunsten der elektrischen Betriebsmittel zu verschieben beginnen. Daß aber in jedem Falle die Regierung die einheimische Industrie in erster Linie berücksichtigen wird, ist natürlich. Schon bei einer der letzten Vergabungen an Maschinen und Wagen fiel der Hauptteil von 96 Millionen Lire an italienische Firmen und nur ein Betrag von 20 Millionen an ausländische Fabriken.

Der Erweiterung und Vervollkommnung der Fabrikation von Transportmitteln bringt wiederum der deutsche Werkzeugmaschinenbau das allergrößte Interesse entgegen. Die deutschen Aussteller hatten Maschinen aufgebaut, welche wesentliche Bestandteile von Lokomotiv-, Waggon- und Automobilfabriken bildeten. Der Absatz auf den einzelnen Schauplätzen schwankte denn auch zwischen der Räumung des Bestandes und dem Zehnfachen desselben. Der italienische Bau von Metallbearbeitungsmaschinen spielt noch eine untergeordnete Rolle; auch der französische nimmt noch keine hervorragende Stelle ein. England und Belgien traten in Italien ebenfalls zurück, so daß die deutsche Werkzeugmaschine die Sachlage beherrscht, was die Ausstellung auch bewies. Als beachtenswerte Konkurrenten mußten indes zum Teil amerikanische Erzeugnisse angesehen werden, welche übrigens im wesentlichen von deutschen Händlern eingeführt werden. Als glücklich erwies sich der Gedanke, Maschinen zur Konservendosenfabrikation anzubieten; hier dürfte der Wettbewerb deutscher Häuser untereinander schwerer empfunden werden als ihr Stand gegenüber den ausländischen Fabriken, und deshalb eine Vereinbarung zum gemeinsamen Handeln besonders empfehlenswert sein. Auf dem Gebiete der Holzbearbeitung, auf dem sich bisher die deutsche Industrie ebenfalls ungehindert entfalten konnte, hatte Frankreich einen starken Vorstoß gemacht, welchem die dauernde Einführung der französischen Holzbearbeitungsmaschine folgte. Dieser Umstand war um so bemerkenswerter, als bei der Prüfung der Holzbearbeitungsmaschinen Sachverständige aus italienischen Waggonfabriken tätig waren. Im übrigen kam für den gesamten Werkzeugmaschinenbau nicht ausschließlich Italien in Betracht; auch andere Staaten, u. a. Spanien, traten als Interessenten auf.

Die deutschen Druckereimaschinen fanden namentlich an den italienischen scharfe Konkurrenz. Auf italienischer Seite konnte man ganz bedeutende Umsätze feststellen, von mehr als 20 Stück einer Presse, Kopien vorwiegend deutscher Originale, bei denen wir mit äußerst bescheidenem Absatze zu rechnen hatten. Der italienische Pressebau zeigte sich eben schon recht selbständig, geschützt durch hohen Zoll, insbesondere aber unterstützt durch das Anpassungsvermögen der Fabrikanten an die Gewohnheiten ihrer einheimischen Abnehmer, denen es weniger auf niedrigste Preise, als auf hohen Rabatt und lange Zahlungsfristen ankommt; solche von 5 bis 6 Jahren dürften dort zulande keine Ausnahmen sein. Günstiger lagen die Verhältnisse in Kalandern, der Kartonnagenindustrie und ähnlichem.

An der steigenden Ausfuhr der deutschen Lederindustrie war auch Italien in wachsendem Maße interessiert. Der Aufschwung der italienischen Gewerbe machte aber schon mit Rücksicht auf die starke Umwerbung durch andere Nationen eine wirksame Vorführung technischer Ledererzeugnisse erforderlich. Was Deutschland bot, mußte zum Erfolge verhelfen. Wie die Herrichtung des Leders im allgemeinen, war seine Verarbeitung zu Schuhwerk im besonderen gerade von Deutschland im letzten Jahrzehnte herausgebildet worden. Mit der Einrichtung von Schuh- und Stiefelfabriken konnte die deutsche Industrie ihrer amerikanischen Lehrmeisterin den Boden Italiens streitig machen.

Außerordentlich entwickelt zeigte sich die Faserstoffindustrie Italiens. Die starke Ausfuhr von Seide fand ihre natürliche Begründung in der Verwertung eines Landesprodukts, dem allerdings die orientalische Ware empfindliche Konkurrenz zu machen droht. Nach der letzten Statistik (1905) arbeiteten 191 654 Personen

in 2162 Seidenbetrieben, von denen rund die Hälfte (1118) auf die Lombardei, die übrigen auf Venetien, Piemont, Toscana, Calabrien und Campanien entfielen. Aber auch die Baumwolle wurde von kapitalkräftigen Gesellschaften in großem Umfang aufgenommen. Die italienischen Gewebe fanden bereits in Manchester Absatz; sie hatten sich namentlich in Südamerika eingeführt, zum Teil durch Vermittelung des Hamburger Zwischenhandels. Tuchfabriken konnten mit einer Ausfuhr nach Frankreich rechnen. Auch die Unternehmungslust stieg bis zur Gründung verschiedener italienischer Webereien und Spinnereien in Argentinien und Brasilien und einer Hutfabrik in Rumänien. In Italien selbst waren 1905 schon 2250 000 Spindeln und 90 000 mechanische Webstühle im Baumwollengewerbe tätig, und die Zusammenlegung der größten italienischen Nähfadefabriken zu einer Gesellschaft führte zu einer starken Verdrängung der ausländischen Ware.

Was die Wolle anbetraf, so schien Italien seinen Bedarf in Streichgarnen fast vollkommen selbst zu decken; nur in Kämmlingen war die Einfuhr erheblich (38 Millionen Lire). Feine Damentuche mußte bisher das Ausland liefern, während Herrenkleiderstoffe lediglich von italienischen Firmen (Biella) bezogen wurden. Die italienische Wollhutindustrie wies (1905) eine Ausfuhr von 6,5 Millionen Lire auf. Am Hauptsitze dieses Zweiges, Monza, waren 14 Fabriken mit 7000 Arbeitern kartelliert; sie erzeugten täglich 50 000 Hüte. Größere Zentren für die Filzhutfabrikation bestanden überdies in Alessandria und Biella.

Mit dem Wachsen der eigenen Produktionsfähigkeit wurde nun zwar der italienische Markt den ausländischen Textilerzeugnissen mehr und mehr entfremdet; allein der Bedarf an Textilmaschinen aller Art stieg und wird noch für einige Zeit vom Auslande gedeckt werden müssen. Bisher lieferte vorwiegend England die Baumwollspinnmaschinen; auf dem Gebiete der Webstühle teilte es sich mit der Schweiz in den Abnehmerkreis. In der Versorgung der Wollfabriken mit Webstühlen stand indes Deutschland obenan, dessen Appreturmaschinen ebenfalls eine vorherrschende Stellung einnahmen. Für Wirk-, Strick- und Nähmaschinen zeigte sich der italienische Markt aufnahmefähig, wenngleich in den letzteren amerikanische Werke scharfe Konkurrenz boten. Von der ausgestellt gewesenen deutschen Nähmaschine wurden mehrere Exemplare verkauft. Der Erfolg der kleinen deutschen Gruppe auf der Ausstellung ermahnte Pflege des Besitzstandes; er ließ indes auch die Erweiterungsfähigkeit der Abnehmerkreise erkennen.

Für den deutschen Textilmaschinenbau blieb das Anpassungsvermögen der Italiener beachtenswert, welche sich mehr auf den Massenverbrauch einzurichten strebten, als auf die Erzeugung besonders feiner Ware mit kleinem Abnehmerkreise.

Es hieß, daß die deutschen Hüttenwerke in der Welt zu bekannt wären, als daß ihnen die Besichtigung der Ausstellung irgendeinen Erfolg hätte in Aussicht stellen können. Und doch deckte die vom Reichs-Marineamte geschaffene Zwangslage die Interessen der einheimischen Hüttenindustrie, welche Schiffsmaterial nach Mailand sandte, vollkommen. War einerseits zu bedenken, daß in Italien selbst, in der Lombardei, in Ligurien, Toscana, Piemont und Neapel bedeutende Walzwerke und Stahlwerke entstanden, daß die italienischen Schiffswerften auch schon für das Ausland gearbeitet hatten, so blieb andererseits nicht zu vergessen, daß die Bedürfnisse der Eisenbahn und der Marine Italiens starkes Anwachsen zeigten. Mit dieser

Tatsache suchte sich insbesondere England abzufinden. So wurden gerade in Spezia von italienischen Gesellschaften in Gemeinschaft mit Bickers Sons und Maxim für die Zwecke der italienischen Kriegsmarine ausgedehnte Fabriken errichtet. Englische, aber auch belgische und französische Werke bildeten in letzter Zeit wiederholt internationale Wirtschaftsvereinigungen, welche eine Sicherung in der Beschaffung von Aufträgen zur Folge haben mußten. Hätte Deutschland auf der Mailänder Veranstaltung, welche sich zu einem nationalen Ereignis herausgewachsen hatte, gefehlt, so würden ihm die Aufträge der Marine auch spärlicher zugestossen sein. Lehren doch die Vergleichen des Auslandes zur Genüge, daß nicht die Güte der Ware allein ausschlaggebend war.

Der Gesamtwert der auf den deutschen Plätzen untergebrachten Gegenstände betrug annähernd 5,5 Millionen Mark, der Reichszuschuß unter Hinzurechnung staatlicher Zugaben etwa 400 000 *M*, und die Aufwendungen privater Aussteller zum Transport, Auf- und Abbau sowie zur Unterhaltung ließen sich mit rund 500 000 *M* schätzen. Wenn man also das Reichs- und Staatseigentum unter den Schauständen zu den Ausgaben schlug, hatte Deutschland Aufwendungen in Höhe von rund 6,4 Millionen Mark gemacht. Die Verkäufe, welche auf Rechnung der Ausstellung gesetzt werden mußten, überstiegen im Ausstellungsjahre 7 Millionen Mark. Italiens Wirtschaftsleben zeigte im Jahre 1907 einen gegenüber dem Vorjahr erheblichen Zuwachs der Einfuhr, an dem Deutschland mit Waren teilnahm, die in Mailand zur Schau standen. Daß die deutsche Industrie die Überzeugung von einer gedeihlichen Entwicklung der angeknüpften Verbindungen erlangte, bewiesen die 1907 neu eingerichteten Vertretungen in Italien.

Die deutschen Waren außerhalb der deutschen Plätze mochten einen Wert von 600 000 *M* gehabt haben.

Der deutschen Kolonie in Mailand brachten die Erfolge des Mutterlandes Kräftigung und Stärkung. Stützte bisher im allgemeinen jede Beteiligung Deutschlands an Weltausstellungen das Bestreben zur Erhaltung des Deutschtums im Auslande, so erfuhr der reichsdeutsche Gedanke im besonderen in Italien durch die Mailänder Veranstaltung eine Förderung in hohem Maße. Die mißliche Lage, welche auf vollständiger Unkenntnis der Verhältnisse aufgebaute Berichte in der einheimischen Tagespresse der deutschen Industrie im Auslande zu schaffen drohten, gelang es zu beseitigen.

Aber nicht allein auf Italien war das Augenmerk zu richten. Seit der letzten Weltausstellung in Paris 1900, auf der so mancher Anfaß zu neuem Wirtschaftsleben sich zeigte, hatte die ungeahnte Entwicklung vieler Staaten große Gebiete dem internationalen Handel erschlossen. Den Vorgängen in Asien stand der Zusammenschluß süd- und mittelamerikanischer Staaten zu America latina gegenüber, welcher ebenso den Charakter eines Schutz- und Trugbündnisses, wie den einer Wirtschaftsgenossenschaft trug. Es schlug auch die Hoffnung nicht fehl, daß der Ruf Mailands als Handelsstätte die Käufer aus allen Absatzgebieten anlocken würde.

Südfrankreich, Spanien, die Balkanstaaten, Ostasien, insbesondere aber Südamerika schickten in die Ausstellung kauf lustige Besucher, deren Strom zum Teil auch nach Deutschland selbst abgelenkt wurde. Wenngleich Deutschland beispielsweise in

Argentinien im Jahre 1907 nur halb so viel absetzte wie England, vermochte es seine Ausfuhr dahin gegenüber dem Vorjahre zu erhöhen und über derjenigen der Vereinigten Staaten von Amerika zu halten.

Eine große Zahl Ausstellungsbesucher stellte Deutschland selbst. Sie konnten die Leistungen einheimischer Werke mit denjenigen des Auslandes leicht vergleichen; es kam auch vor, daß deutsche Käufer erst in Mailand von der Möglichkeit, ihren Bedarf im Mutterlande zu decken, überzeugt wurden. Die Erweiterung des großen deutschen Marktes für die einheimischen Gewerbe war eine beachtenswerte Wirkung der Mailänder Ausstellung.

Die Aussteller, denen beschieden war, den guten Ruf deutschen Gewerbestrebes im Wettstreite der Nationen zu stützen und das Absatzgebiet im Auslande zu erweitern, bildeten nur einen verschwindend kleinen Teil der Industrie Deutschlands. Auf den internationalen Ausstellungen gestalteten sich die Verhältnisse immer so, daß nur wenige einheimische Werke Aufnahme finden konnten. Auch die Mailänder Veranstaltung lehrte, daß hervorragende Vertreter der großen deutschen Industrie selbst dann in ausreichendem Maße einspringen, wenn die Allgemeinheit mit der Ausstellungsmüdigkeit kämpft, sobald nur Aussichten auf wirtschaftliche Erfolge vorhanden sind.



## Literatur.

- Über die Kriegsmarinen auf der Ausstellung in Mailand. Von J. Castner. Schiffbau, VII. Jahrgang.
- Motorlastzug. Von A. Heller. Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1907.
- Die internationale Fischerei-Ausstellung in Mailand 1906. Von Büttner. Allgemeine Fischerei-Zeitung 1906/1907.
- Die Seefischerei auf der Ausstellung in Mailand. Deutsche Fischerei-Zeitung 1906.
- Deutsche und ausländische Fischerei auf der Ausstellung in Mailand. Von Kraak. Deutsche Fischerei-Zeitung 1906.
- Die Fischerei-Abteilung der Mailänder Ausstellung. Von Seligo. Deutsche Fischerei-Zeitung 1906.
- L'exposition internationale de Milan. Von Lemaire. Le Génie civil 1906.
- Die Eisenbahn auf der Mailänder Ausstellung. Von Regierungsbaumeister Dinglinger. Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen 1906.
- Die elektrischen Bahnen der Ausstellung in Mailand 1906. Von Regierungsrat A. Zweiling. Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1907.
- Reisebeobachtungen aus Italien und insbesondere von der Mailänder Ausstellung 1906. Von Professor Cauer. Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen 1907.
- Telegraphie und Fernsprechwesen auf der internationalen Ausstellung in Mailand. Von Postrat Stenz. Elektrotechnische Zeitschrift 1907.
- Allgemeiner Maschinenbau, elektrische Einrichtungen und Automobilwesen auf der Ausstellung in Mailand. Von Regierungsbaumeister Pflug. Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen 1907.
- Die Mechanik und die Glasindustrie auf der Mailänder Weltausstellung 1906. Von Geh. Regierungsrat, Professor Dr. H. J. Wiebe. Deutsche Mechaniker-Zeitung 1907.
- Die Eisenbahnbetriebsmittel auf der Ausstellung in Mailand 1906. Von Regierungsbaumeister a. D. Mezeltn. Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1907/1908.
- Architektonisches von der internationalen Ausstellung in Mailand. Von Landbauinspektor Hausmann. Zentralblatt der Bauverwaltung 1906.
- Die internationale Ausstellung in Mailand. Von Regierungsrat W. Gentsch. Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1906 und Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes 1907.





Der Vorsitzende  
der Zentralkommission für die internationale  
Ausstellung in Mailand 1906.

Berlin W 64, im Januar 1906.  
Wilhelmstraße 74.

## Allgemeine Vorschriften für die internationale Ausstellung in Mailand 1906.

### I. Versandvorschriften.

#### 1. Zeit der Absendung.

Die internationale Ausstellung in Mailand 1906 wird im April (voraussichtlich am 18.) eröffnet und im November geschlossen werden.

Es liegt im eigensten Interesse der Herren Aussteller, die Absendung der Güter möglichst früh vorzunehmen, da in den letzten Wochen vor Eröffnung der Ausstellung der Andrang der aus allen Teilen der Welt in Mailand eintreffenden Güter so überaus stark sein wird, daß länger dauernde Verzögerungen in der Überführung der Eisenbahnwagen nach dem Ausstellungsgelände, in der Ablieferung der Kolli auf die verschiedenen Ausstellungsplätze und bei der Erledigung der Zollförmlichkeiten unvermeidlich sein werden. Für den Transport von Deutschland bis zum Güterbahnhofe Mailand wird man auf eine Dauer von 3 Wochen zu rechnen haben, so daß bis zur Ablieferung am Ausstellungsplatz 4 bis 5 Wochen vergehen werden. Rechnet man 3 Wochen für den Aufbau, so würden die Güter spätestens am 15. Februar 1906 zur Absendung gelangen müssen. Außerdem ist aber mit Sicherheit vorauszusehen, daß in der der Eröffnung der Ausstellung unmittelbar vorangehenden Zeit die Arbeitslöhne auf sehr hohe Sätze steigen werden, so daß eine rechtzeitige Anlieferung der Güter auch aus diesem Grunde dringend geboten ist.

#### 2. Frachtermäßigungen auf den Eisenbahnen.

Für diejenigen Ausstellungsgüter, welche unverkauft geblieben sind und nach Schluß der Ausstellung an den Aussteller zurückgehen, gewähren die deutschen, schweizerischen und österreichischen Eisenbahnen frachtfreie Rückbeförderung; die italienischen Eisenbahnen gewähren sowohl bei der Hin- als bei der Rückbeförderung 50 v. H. Frachtermäßigung, jedoch beträgt der Mindestfrachtsatz für 1 000 kg und 1 km 0,0412 Lire. Die Fracht ist auf den Aufgabestationen zu entrichten.

Bei der Hinbeförderung sind die Sendungen in den Frachtbriefen ausdrücklich als Ausstellungsgut zu bezeichnen. Bei der Vereinigung von Ausstellungsgut mit Nichtausstellungsgut zu einer Frachtbriefsendung ist die frachtfreie Rückbeförderung für eine Teilsendung ausgeschlossen.

Ausstellungsgut ist spätestens 4 Wochen nach Schluß der Ausstellung und stets auf derjenigen Station in Mailand zur Rücksendung aufzugeben, auf welcher es bei der Ankunft in Empfang genommen ist. Dabei ist der Originalfrachtbrief für den Hinweg beziehungsweise bei Fahrzeugen, welche nicht auf Frachtbrief abgefertigt werden, der von der Versandstation und bei gebrochener Abfertigung auch die unterwegs ausgefertigten Duplikatbeförderungsscheine vorzulegen, sowie eine Bescheinigung des Kaiserlichen Generalkommissars darüber beizubringen, daß die zurückzubefördernden Ausstellungsgegenstände ausgestellt gewesen sowie unverkauft und unverloft geblieben sind.

Die Rückbeförderung darf nur in einer Sendung frachtfrei an den Aussteller des Originalfrachtbriefs erfolgen; Rückbeförderung in mehreren Teilsendungen ist unstatthaft.

Gepäck wird nicht frachtfrei zurückbefördert; Schnellzugsgut wird auf dem Rückwege frachtfrei nur als Eilgut befördert.

Bei der Rückbeförderung der Ausstellungsgüter ist ferner erforderlich, daß sie in derselben Verpackung und auf demselben Wege wie bei der Hinbeförderung an den Aussteller zurückgehen.

### 3. Ausstellungs-Begleitpapiere.

Die nicht in Mailand ansässigen Aussteller müssen, um die auf den italienischen Bahnen bewilligte Eisenbahnfrachtermäßigung von 50 v. H. und die zeitweise zollfreie Einfuhr in Italien zu erlangen, den mit Eisenbahnfrachtbrief an das Comitato Esecutivo Esposizione, Ufficio Ricevimento Merci (Güterempfangsamt des Ausstellungscomitees), zu sendenden Ausstellungsgegenständen beifügen:

- a) einen Antrag auf Gewährung der Frachtermäßigung (Formular auf weißem Papier);
- b) einen Versandschein (Formular auf grünem Papier für den Parco — deutsche Fischerei — sowie retrospektive Post-Ausstellung — oder auf rosa-farbenem Papier für die Piazza d'Armi — übrige deutsche Ausstellung —);
- c) eine Zolldeklaration (Formular auf gelbem Papier).

Der von dem Kaiserlichen Generalkommissar ausgestellte Zulassungsschein, welcher nicht nur mit allgemeinen laufenden Nummern für die gesamte deutsche Beteiligung, sondern auch mit laufenden Platznummern für jede einzelne Abteilung (Matrikelnummern) versehen sein muß, ist von dem Aussteller zu seiner Legitimation aufzubewahren und auf Verlangen der Ausstellungsleitung in Mailand vorzuzeigen.

Von dem unter b genannten Versandschein ist ein Duplikat auf besonders vorgedrucktem Formular auszustellen und gleichzeitig mit den Ausstellungsgegenständen dem Empfangsamt des Ausstellungscomitees als Brief einzusenden. Es empfiehlt sich, eine Abschrift des Versandscheins für die Rücksendung der Ausstellungsgegenstände zurückzubehalten.

Sämtliche Rubriken der Formulare sind in deutlicher lateinischer Schrift auszufüllen.

#### 4. Adressierung und Verpackung.

Die Güter, welche für die Piazza d'Armi bestimmt sind, müssen nach Milano Stazione Esposizione gesandt werden, welcher Bahnhof mit dem Gelände dieser Abteilung durch Gleisanschluß verbunden ist. Eilgüter können nach diesem Bahnhofs nicht befördert werden.

Frachtgüter, welche für den Parco bestimmt sind, müssen nach dem Bahnhofs Milano Porta Garibaldi, Eilgüter für diese Abteilung nach Milano Stazione Centrale gesandt werden.

Die Kolli müssen zwei italienische Beklebezettel tragen, einen auf dem Deckel, den anderen auf einer Seite.

Die Aufschriften dieser Beklebezettel müssen den Namen und die Adresse des Ausstellers, die Angabe der Nation, Matrikelnummer, Kategorie und Klasse, sowie der fortlaufenden Nummer jedes Kollo und der Zahl der Kolli der ganzen Sendung, sämtliche Angaben übereinstimmend mit denen auf dem Zulassungsscheine, tragen.

Für Gegenstände, die lose verpackt, sind die Beklebezettel auf Karton aufzukleben und in sicherer Befestigung anzuhängen.

Die Kolli müssen gut verpackt sein; die Deckel der Kisten, welche aus gutem und kräftigem Holze sein müssen, dürfen nicht mit Nägeln, sondern müssen mit guten Holzschrauben mit starken Köpfen befestigt werden.

Name und Firma des Ausstellers sind in deutlicher Schrift im Innern der Kiste sowie auf der Innenseite des Deckels anzubringen, und zwar nicht auf Papier geschrieben, sondern direkt auf das Holz (mittels Signierschablonen) aufgetragen.

Alle diejenigen Gegenstände, welche bei der Berührung mit anderen Gegenständen Schaden erleiden können, müssen zweckentsprechend verpackt und geschützt werden.

In ein jedes Kollo muß der Aussteller ein Verzeichnis der darin enthaltenen Gegenstände legen. Jeder Gegenstand muß einen Zettel mit der Matrikelnummer tragen.

Außerdem ist jedes Kollo noch an mindestens zwei nicht entgegengesetzten Seiten mit je einem deutschen Beklebezettel zu versehen.

Bei ganzen Wagenladungen ist außerdem je ein Beklebezettel an jeder Längsseite des Eisenbahnwagens, bei gedeckten Wagen am besten an der Schiebetür, anzubringen.

Die Beklebezettel sind möglichst mit Kleister zu befestigen und mit Firnis zu überziehen.

#### 5. Expedition.

Um die Ausstellungsgüter möglichst billig nach Mailand befördert zu erhalten, dürfte es sich für denjenigen Aussteller, welche nicht ganze Wagenladungen direkt zur Beförderung bringt, unter gewissen Voraussetzungen empfehlen, seine Güter mit denjenigen anderer Aussteller zu einer Wagenladung vereinigen zu lassen. In diesem Falle sind die vorgeschriebenen Begleitpapiere dem Spediteur zu übergeben. Es ist hierbei indes Ziffer 2 zu beachten.

Die rechtzeitige Anwesenheit der Herren Aussteller oder die rechtzeitige Entsendung der gehörig bevollmächtigten Herren Vertreter nach Mailand ist für die Empfangnahme und für die Aufstellung der Ausstellungsgüter von größter Bedeutung.

#### 6. Einlieferung und Expeditions- usw. Kosten.

Das Güterempfangsamt der Ausstellung »Ufficio Ricevimento Merci« wird die an dasselbe adressierten Kolli in Empfang nehmen, und zwar sowohl auf dem Ausstellungsbahnhof als auf den übrigen Bahnhöfen Mailands, die Anzahl und den äußeren Zustand der Kolli untersuchen, von der Ankunft die Aussteller oder deren Vertreter benachrichtigen und die Kolli auf den betreffenden Ausstellungsstand befördern lassen. Die Ausstellungsleitung übernimmt die volle Verantwortung für die Ausführung dieser Handlungen.

Wenn die Kolli Zeichen von Beschädigungen zeigen sollten, wird das Empfangsamt sofort die nötigen Schritte für die Feststellung der Beschädigungen sowie für alle weiteren Maßregeln im Rahmen der Gesetze und Reglements einleiten. Die Verpflichtungen, welche aus der Transportversicherungs-Police sich ergeben, bleiben hiervon unberührt.

Die Kosten für die Transporte sowie für die Einlagerung, Aufbewahrung und Wiederverabfolgung der leeren Kisten werden auf Grund des nachstehenden Tarifs und für Rechnung der betreffenden Aussteller verauslagt.

#### Tarif.

Sendungen, welche auf dem Ausstellungsbahnhof angekommen und für die Piazza d'Armi bestimmt sind.

Gebühr für das Anschlußgleis zwischen Station Porta Sempione und dem Ausstellungsbahnhofe:

	Lire für 100 kg
a) Waren aller Art . . . . .	1,00
b) Ganze Wagenladungen, von einem Aussteller stammend . . . .	0,80
c) Rollendes Material . . . . .	0,40

Höchstgebühr für jedes Fahrzeug 120 Lire.

Überführung mit Rollfuhrwerk vom Ankunftsbahnhofe bis zum Eingange des Parco:

a) Eilgut . . . . .	0,70
b) Frachtgut . . . . .	0,50

Überführung vom Ausstellungsbahnhof in die Ausstellungshallen usw. der Piazza d'Armi:

a) Waren aller Art . . . . .	0,70
b) Ganze Wagenladungen, von einem Aussteller stammend . . . .	0,60

Überführung vom Eingange des Ausstellungsgeländes in die Ausstellungshallen usw., und zwar:

a) auf der Piazza d'Armi . . . . .	0,70
b) in dem Parco . . . . .	0,50

## Leere Kisten:

Lire für 1 cbm

Einlagerung, Aufbewahrung und Wiederverabfolgung . . . . . 5,00

Minimalgebühr für jeden Aussteller 2 Lire.

Für die Feuerversicherung kommt ein geringer Aufschlag hinzu.

Bemerkungen: Die Kosten für die Rückbeförderung der Güter von den einzelnen Plätzen zum Abgangsbahnhofe sind dieselben wie für die Hinbeförderung.

Für die Kolli von außergewöhnlichem Umfang oder Gewicht oder für solche, welche besondere Arbeitsleistungen erfordern, werden die Preise von Fall zu Fall festgesetzt. Dasselbe gilt auch für außergewöhnliche Dienste, welche von den Ausstellern gefordert werden.

Der Tarif umfaßt nicht die Gebühren für die zollamtliche Abfertigung bei der zeitweisen Einfuhr und Wiederausfuhr, die nach dem bei der italienischen Eisenbahnverwaltung bestehenden Tarife besonders in Ansatz gebracht werden.

Die Aufrundung erfolgt von 100 zu 100 kg.

## 7. Zoll- und steueramtliche Behandlung.

Das Empfangsamt der Ausstellung besorgt bei der Ankunft in Mailand alle Förmlichkeiten für die zeitweise Befreiung von der italienischen Verzollung und der städtischen Besteuerung (Dazi di Consumo) sowie für die demnächstige Wiederausfuhr. Ausstellungsgüter, welche nicht an das Empfangsamt gesandt werden oder welche eine Weiterbearbeitung in der Arbeitshalle erfahren und Flüssigkeiten sowie Waren, welche dem leichten Verderben ausgesetzt sind, unterliegen der italienischen Eingangsverzollung. Die für die Durchfuhr durch die Schweiz beziehungsweise durch Osterreich vorgeschriebenen gewöhnlichen Zolldeklarationen sind auch den Ausstellungsgütern beizufügen. Für die deutsche Zollbehörde ist außerdem ein statistischer Anmeldechein für die Ausfuhr anzuschließen.

## 8. Auspacken und Aufstellen.

Das Auspacken und Aufstellen der Ausstellungsgegenstände ist von den Ausstellern oder deren Vertretern zu besorgen, welche allen von den Inspektoren und Wächtern der Ausstellungsräume im Namen des Ausstellungskomitees und der Kommissionen gegebenen Anordnungen Folge leisten müssen. Das Personal des Empfangsamts stellt sich den Ausstellern für besondere Dienste gegen Entgelt zur Verfügung.

## 9. Entfernen des Verpackungsmaterials.

Sämtliches Verpackungsmaterial ist spätestens eine Woche vor Eröffnung der Ausstellung vom Platze zu entfernen, widrigenfalls die Entfernung auf Kosten des Ausstellers durch das italienische Ausstellungskomitee erfolgen wird.

## 10. Transportkosten.

Die Auslagen für Verpackung und Transport, sei es vor der Eröffnung, sei es nach Schluß der Ausstellung, sowie auch alle Auslagen für Aufstellung der Ausstellungsgegenstände trägt der Aussteller.

## 11. Rücklieferung und Verkauf.

Kein Gegenstand darf ohne ausdrückliche Bewilligung vor Schluß der Ausstellung entfernt werden. Die ausgestellten Gegenstände müssen vom Ausstellungsplatz innerhalb eines Monats nach Schluß der Ausstellung entfernt werden, nachdem

vorher sämtliche Kosten von dem Aussteller entrichtet worden sind. Die Entfernung der Gegenstände vom Ausstellungsplatz ist nur gegen Vorzeigung des Durchlaßscheins zulässig.

Wenn im Laufe eines Monats die Ausstellungsgegenstände nicht entfernt werden oder die Aussteller die Kosten nicht entrichtet haben, kann das italienische Ausstellungs-komitee im ersteren Falle die Versendung für Rechnung und auf Gefahr der Aussteller besorgen und im letzteren Falle die Gegenstände als Pfand beziehungsweise Garantie für die Erfüllung aller Obliegenheiten des Ausstellers gegenüber dem italienischen Ausstellungs-komitee zurückhalten.

Der Verkauf von Ausstellungsgegenständen ist von den Ausstellern in jedem einzelnen Falle unter Angabe des Preises dem Kaiserlichen Generalkommissar ohne Verzug anzuzeigen. Von dem Verkaufe von Gegenständen, die in der Arbeitshalle hergestellt werden, ist eine Verkaufstaxe an das Ausstellungs-komitee zu entrichten. Im übrigen ist von Ausstellungsgegenständen nur dann eine Verkaufstaxe zu zahlen, wenn der Verkauf an den Gegenständen kenntlich gemacht oder sonst innerhalb der Ausstellung angezeigt wird.

## 12. Zollfreie Wiedereinfuhr.

Um die zollfreie Wiedereinfuhr in das deutsche Zollgebiet nach Schluß der Ausstellung für die unverkauft gebliebenen Ausstellungsgüter zu erlangen, werden in Mailand von dem Kaiserlichen Generalkommissar besondere Bescheinigungen ausgestellt werden.

## II. Versicherungen.

### 13. Feuerversicherung.

Der Verband der deutschen Privat-Feuerversicherungsgesellschaften hat sich nach den mit ihm getroffenen Vereinbarungen bereit erklärt, die Feuerversicherung der deutschen Ausstellungsgüter zu bewirken und die Subdirektion der Aachener und Münchener Feuerversicherungsgesellschaft in Berlin SW, Krausenstraße 37, als Bevollmächtigte bestellt. Alle Anträge sind dahin zu richten.

### 14. Transportversicherung.

Für die Transportversicherung sind mit der Transatlantischen Güter-Versicherungsgesellschaft in Berlin und der Norddeutschen Versicherungsgesellschaft in Hamburg entsprechende Vereinbarungen getroffen worden. Alle Anträge auf Transportversicherung sind an den Direktor Herrn E. J. Lange in Berlin W, Blumeshof 15, zu richten. Ein Auszug aus der Generalpolice ist in der Beilage beigefügt.

Beilage.

## III. Allgemeines.

### 15. Pläne und Zeichnungen.

Pläne und Zeichnungen betreffs Aufstellens der Gegenstände müssen dem Kaiserlichen Generalkommissar von den Ausstellern zur Genehmigung vorgelegt werden.



## 16. Reklame.

Die Ausstellung oder Verteilung von Beschreibungen, Broschüren, Bekanntmachungen, Reklamen usw. bedarf der Genehmigung des Kaiserlichen Generalkommissars. Eine Reklame außerhalb der Ausstellung ist frei.

## 17. Katalog.

Das italienische Ausstellungskomitee wird die Herausgabe des Ausstellungskatalogs besorgen. Soweit es möglich ist, wird jeder Gegenstand oder jede Gruppe von Gegenständen eine Etikette mit der entsprechenden Nummer des Katalogs tragen.

Für die deutsche Abteilung werden besondere Kataloge in deutscher und in italienischer Sprache herausgegeben.

Die Formulare zur Anmeldung für die Kataloge werden demnächst zur Absendung gelangen.

## 18. Aufbewahrung von leeren Kisten.

Das italienische Ausstellungskomitee hat sich bereit erklärt, für die Aufbewahrung der leeren Kisten den deutschen Ausstellern möglichst einen eigenen Raum zur Verfügung zu stellen. Hierdurch wird erzielt, daß die Kisten nach Schluß der Ausstellung frühzeitig den Ausstellern überliefert werden können. Die Höhe der Kosten für die Aufbewahrung von leeren Kisten ist aus Ziffer 6 (Tarif) zu ersehen.

## 19. Bewachung und Verantwortlichkeit.

Das italienische Ausstellungskomitee wird alle Vorkehrungen für Bewachung und Erhaltung der ausgestellten Gegenstände treffen; es übernimmt aber keinerlei Verantwortung. In keinem Falle werden die Aussteller für irgendwelche direkte oder indirekte Schäden, Verluste oder wegen anderer Gründe Ersatzansprüche stellen können.

Unterbrechungen der seitens des Komitees gelieferten Kraft geben den Ausstellern kein Recht auf irgendwelche Entschädigungen.

Den Ausstellern ist freigestellt, die Bewachung ihrer Ausstellungsgegenstände während der Ausstellungstunden und unter Einhaltung der vom Komitee zu erlassenden Vorschriften selbst zu bewirken.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß für gestohlene Ausstellungsgegenstände der italienische Zoll zu bezahlen ist.

## IV. Technischer Dienst für Triebkraft, Beleuchtung usw.

## 20. Lieferung der Triebkraft, sowie Fundamentierung und Montierung.

Die Triebkraft wird in Form von Dampf, Elektrizität, Gas, Wasser und eventuell komprimierter Luft geliefert. Die Aussteller haben in ihren Anmeldungen die in Bewegung kommenden Apparate einzeln zu bezeichnen und ein Vorprojekt, aus welchem die Lage derselben und ihre Verbindungen mit den Hauptleitungen der Ausstellung sowie die erforderliche Triebkraft hervorgehen, beizulegen.

Die Fundamentierung und Montierungsarbeiten der in Betrieb kommenden Maschinen und die Mauerarbeiten für Kessel, Öfen usw. werden von den Ausstellern selbst unter eigener Verantwortlichkeit besorgt. Die Fundamentarbeiten in der Arbeitshalle müssen von der konzessionierten Firma Fratelli Bonomi in Mailand, Via P. Calvi 2, ausgeführt werden, an die sich die Aussteller direkt zu wenden haben.

## 21. Herstellung der Hauptleitungen.

Das italienische Ausstellungs-Komitee stellt alle Hauptleitungen für Dampf, Elektrizität, Wasser usw. im Ausstellungsgelände her. Die Aussteller haben auf eigene Kosten die Verbindung der von ihnen gelieferten Maschinen mit den Hauptleitungen der Ausstellung in der jedesmal mit dem Komitee durch Vermittelung des kaiserlichen Generalkommissars zu vereinbarenden Art und Weise herzustellen. Sie haben sich für die elektrischen Leitungen an die Società Generale Italiana Edison di Elettività, für die Gasleitungen an die Società Union des Gaz di Milano, für die Wasserleitungen an das Städtische technische Amt (Ufficio tecnico municipale) zu wenden.

Das Komitee hat das Recht, für Rechnung der Aussteller die Verbindung mit den Hauptleitungen und Abzweigungen auszuführen.

Die Aussteller von den in Betrieb zu setzenden Dampfkesseln haben ihre Anschlüsse an die Haupt-Speisewasserleitung der Ausstellung selbst herzustellen. Die entsprechenden Aufstellungen müssen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und sind immer in gutem Zustande zu erhalten.

## 22. Tarif.

Die Lieferung der Triebkraft an die Aussteller wird das italienische Ausstellungs-Komitee auf Grund folgenden Tarifs berechnen:

1. Triebkraft bis zu 3 H. P. für 1 H. P. Stunde . . . . .	0,40 Lire.
» von 3 bis 10 H. P. » 1 » . . . . .	0,30 »
» weitere 10 H. P. » 1 » . . . . .	0,25 »
2. Dampf für 1 kg . . . . .	0,03 »
3. Wasser für den industriellen Gebrauch für 1 cbm . . . . .	0,30 »
4. Trinkbares Wasser für 1 cbm . . . . .	0,40 »
5. Gas für Beleuchtung und Triebkraft für 1 cbm . . . . .	0,25 »
6. Elektrischer Strom für Beleuchtung für 1 Hektowattstunde . . . . .	0,10 »
7. Elektrischer Strom für Triebkraft für 1 Kilowattstunde . . . . .	0,40 »

Die Gemeinde- und Staatssteuern für Kraftverbrauch zahlt das italienische Ausstellungs-Komitee.

## 23. Festsetzung des Verbrauchs.

Die Bestimmung der Menge der verbrauchten Kraft geschieht durch Meßapparate, welche zwischen den Haupt- und Abzweigleitungen einzuschalten sind. Diese Meßapparate liefert das italienische Ausstellungs-Komitee gegen Bezahlung der gewöhnlichen Mietpreise seitens der Aussteller.

Die Aufnahmen an den Meßapparaten, die verwendete Arbeitszeit und etwaige Bemerkungen werden im Einverständnisse der Ausstellungsbeamten und der Aussteller oder ihrer Vertreter vorgenommen und in ein Buch eingetragen. Dies Buch wird täglich auf dem Rechnungsbureau vorgelegt werden und dort zum Berechnen der von den Ausstellern dem Komitee zu zahlenden Beträge dienen.

Sollten Differenzen über die vom Komitee gelieferte Triebkraft entstehen, so behält sich letzteres das Recht vor, eine Kontrolle durch Nachmessung seitens der eigenen Sachverständigen vornehmen zu lassen; die bezüglichen Kosten werden je zur Hälfte von dem Komitee und dem betreffenden Aussteller getragen.

#### 24. Herstellung eigener Triebkraft.

Aussteller, welche eine eigene Triebkraft anlegen wollen, müssen dem Komitee den betreffenden Anlageplan zur Genehmigung vorlegen, welcher allen gesetzlichen Bestimmungen zu entsprechen hat.

#### 25. Schutzvorrichtungen.

Alle Maschinenteile, welche gefährlich sein könnten, müssen mit entsprechenden Schutzvorrichtungen versehen werden. Die Genehmigung der Anlagen seitens des Komitees befreit den Aussteller nicht von seiner Verantwortlichkeit.

#### 26. Bedienung der Maschinen.

Die Aussteller haben dem Komitee diejenigen Personen zu bezeichnen, welche sie mit der Führung der Maschinen betrauen werden und welche allein befugt sind, die Maschinen in Gang zu setzen.

Die Maschinisten dürfen sich nie von ihren im Gange befindlichen Maschinen entfernen, ohne dieselben einem dazu befähigten Vertreter übergeben zu haben. Das betreffende Personal hat den Anordnungen der Beamten der Ausstellung unbedingt Folge zu leisten.

Das Komitee behält sich das Recht vor, den Gang der Maschinen da zu untersagen, wo der Betrieb Gefahr bietet oder den Besuchern beschwerlich fallen könnte.

Die Aussteller sind für Beschädigungen, welche durch ihre Maschinen an den Fußböden, dem Gebäude usw. entstanden sind, sowie auch für Unfälle, die den Besuchern zustoßen können, verantwortlich.

Die Versicherung des Maschinenpersonals haben die Aussteller zu besorgen.

### V. Jurypvorschriften.

#### 27. Zusammensetzung der Jury.

a) Die Jury besteht aus 3 Instanzen:

1. der Gruppen-Jury,
2. der Sektions-Jury und
3. der Obersten Jury.

b) Für jede Gruppe wird eine Jury gebildet. Die auf jede Gruppe entfallende Anzahl von Juroren bestimmt das Ausstellungskomitee; keine Gruppen-Jury darf weniger als 5 Mitglieder zählen. Als Grundsatz gilt, daß auf 40 Aussteller ein Juror kommt.

Die Zusammensetzung der Jury findet in der Weise statt, daß jede Nation nach Verhältnis des von ihr eingenommenen Platzes, der Zahl ihrer Aussteller und ihrer Bedeutung in der Gruppe entsprechend beteiligt ist.

c) Die italienischen Gruppen-Juroren werden durch das Ausstellungskomitee ernannt, die fremden durch den Kommissar ihrer Nation.

d) Erforderlichenfalls können die Gruppen-Jurys durch Stellvertreter verstärkt werden, deren Zahl jedoch nicht mehr als die Hälfte der eigentlichen Juroren betragen soll.

- e) Jede Gruppen-Jury wählt ihr Bureau, bestehend aus einem Präsidenten, einem Vizepräsidenten und einem Schriftführer. Für gewisse Fragen kann jede Jury Sachverständige ernennen, die jedoch nur »beratende Stimme« haben.
- f) Die Bureaus der Gruppen-Jurys bilden die Sektions-Jury. Für jede Sektions-Jury wird, wie bei der Gruppen-Jury, ein aus einem Präsidenten, einem Vizepräsidenten und einem Schriftführer bestehendes Bureau gebildet. Der Präsident und der Vizepräsident werden aus zwei verschiedenen Nationen gewählt. Der Schriftführer muß Italiener sein.
- g) Die Oberste Jury umfaßt 22 Mitglieder, die nicht Mitglieder einer Gruppen-Jury gewesen sein dürfen.

Das Ausstellungskomitee wird für jede Nation eine der Anzahl ihrer Aussteller und der Bedeutung ihrer Ausstellung entsprechende Zahl von Vertretern festsetzen.

Die italienischen Mitglieder der Obersten Jury werden durch das Ausstellungskomitee ernannt.

Die ausländischen Mitglieder der Obersten Jury werden in der vom Ausstellungskomitee festgesetzten Anzahl durch den betreffenden ausländischen Kommissar ernannt.

- h) Ehrenpräsident der Obersten Jury wird der italienische Minister für Landwirtschaft, Handel und Industrie sein.

Präsident und Schriftführer werden durch das Ausstellungskomitee ernannt.

Die Oberste Jury wählt aus sich heraus die erforderliche Zahl von Vizepräsidenten.

Der Präsident des Ausstellungskomitees und ein Vertreter der italienischen Regierung sind von Amts wegen Mitglieder der Obersten Jury.

- i) Die Jurys sollen möglichst vor Eröffnung der Ausstellung ernannt werden.

Die Tätigkeit der Juroren und Sachverständigen wird unentgeltlich ausgeübt.

Die Juroren verpflichten sich, über die Arbeiten der Jury strengstes Stillschweigen zu beobachten, besonders aber nichts verlauten zu lassen, solange das amtliche Verzeichnis der Auszeichnungen nicht veröffentlicht worden ist.

## 28. Auszeichnungen.

- a) Es bestehen folgende Preise:

Diplom für den großen Preis	(Diplomi di gran premio),
» » den Ehrenpreis	( » d'onore),
» » die Goldene Medaille	( » di medaglia d'oro),
» » die Silberne »	( » » » d'argento),
» » die Bronzene »	( » » » di bronzo),
» » Ehrenvolle Erwähnung	( » » menzione onorevole),
» » Verdienst und Mitarbeit	( » » benemeranza e di collaborazione).

Zur Verteilung der von dem König von Italien ausgesetzten Preise sowie der Preise von öffentlichen Behörden und Privaten ist die Jury nicht zuständig. Die Verleihung dieser Preise erfolgt durch das Ausstellungskomitee.

b) Die Diplome des Großen Preises, Ehrenpreises, der Medaillen und der Ehrenvollen Erwähnung werden nach den Leistungen der Aussteller auf den Gebieten der Industrie, des Handels, der Wissenschaft oder der allgemeinen Wohlfahrt zuerkannt.

Die Diplome für Verdienst sind für Personen oder Gemeinschaften bestimmt, die durch ihre Mitarbeit zum Erfolge der Ausstellung beigetragen haben.

Die Mitarbeiterdiplome werden Personen verliehen, welche bei Herstellung der von der Jury prämierten Ausstellungsgegenstände tätig gewesen sind.

c) Außer Preisbewerb stehen:

1. solche Aussteller, welche dies schriftlich beim Komitee vor dem 1. März 1906 beantragt haben und auf einer offiziellen internationalen Ausstellung außer Preisbewerb waren oder dort die höchste Auszeichnung erhielten;

2. alle Juroren;

3. Gesellschaften, von welchen ein Verwalter oder Angestellter in derselben Sektions-Jury als Juror mitwirkt, in welcher diese Gesellschaft ausstellt. Diese Bestimmung bezieht sich jedoch nicht auf Behörden, Gesellschaften und Einrichtungen von anerkannt öffentlichem Nutzen.

d) Aussteller, welche als Sachverständige berufen sind, bleiben nur für diejenige Gruppe außer Preisbewerb gesetzt, für deren Jury sie tätig sind.

e) Wer in mehreren Gruppen ausstellt, kann in jeder dieser Gruppen nur einen Preis erhalten.

f) Auf Kollektivausstellungen wird nur ein Preis erteilt, sofern die Gemeinschaft als ein Aussteller teilnimmt.

Wenn jedoch die Gemeinschaft nur in der Zusammenstellung beim Aufbau beruht, an dem mehrere Firmen teilnehmen, so werden diese in dem gemeinschaftlichen Diplom aufgeführt, und jede Firma erhält eine besondere Ausfertigung.

g) Sollten Firmen, welche an einer Kollektivausstellung teilnehmen, ordnungsgemäß als Aussteller eingetragen sein und dafür die Zulassungsgebühr entrichtet haben, so können sie — abgesehen von dem der Kollektivausstellung zuerkannten Preise — besonders prämiert werden.

h) Ein Aussteller, welcher auf einem Plage oder in einem besonderen Pavillon Erzeugnisse ausstellt, welche verschiedenen Sektionen angehören, kann diese Erzeugnisse jeder Gruppen-Jury zur Beurteilung vorlegen, wenn er sich als Aussteller in der betreffenden Sektion anmeldet und für jede Sektion die Zulassungsgebühr bezahlt.

Die Anmeldung soll vor Ende März 1906 erfolgen.

i) Jedes Ausstellungsobjekt wird nur von einer Gruppen-Jury geprüft.

## 29. Verfahren der Jury.

a) Jede Gruppen-Jury besichtigt die ausgestellten Erzeugnisse, Werke oder Arbeiten nach vorheriger Anmeldung.

b) Die Aussteller haben den Juroren die erforderlichen Angaben in bezug auf die Menge, Eigenschaft, Herstellung und den Absatz der ausgestellten Gegenstände zu machen.

- c) Jede Gruppen-Jury legt nach Beendigung ihrer Arbeiten dem Präsidenten der Sektions-Jury folgende Nachweise mit den nötigen Erläuterungen vor:
1. Verzeichnis der nach den allgemeinen Bestimmungen außer Preisbewerb stehenden Aussteller;
  2. Verzeichnis der Auszeichnungen, nach dem Grade und nach Nationen geordnet;
  3. Verzeichnis der Personen und Gemeinschaften, welche zur Verleihung eines Verdienst- oder Mitarbeiterdiploms vorgeschlagen werden.
- d) Die Beschlüsse der Jury werden nach Stimmenmehrheit gefaßt, bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Präsidenten.
- Die Stellvertreter wohnen den Beratungen der Jury bei, haben jedoch nur dann Stimmrecht, wenn sie die Stelle abwesender Juroren einnehmen.
- e) Die Vorschläge der Gruppen-Jury werden der betreffenden Sektions-Jury vorgelegt, die sie prüft und der Obersten Jury unterbreitet.
- f) Die Oberste Jury leitet und überwacht die Juryarbeiten. An sie sind die auf die Tätigkeit der Jury, Nichtbeachtung der Jurybestimmungen und sonstige Formfehler bezüglichen Einsprüche zu richten.
- g) Die Oberste Jury kann nötigenfalls Entscheidungen an die Sektions-Jury zur erneuten Prüfung zurückgeben.
- h) Die Entscheidungen der Obersten Jury sind endgültig.
- i) Die Oberste Jury übermittelt dem Präsidenten des Ausstellungskomitees das endgültige Verzeichnis der verliehenen Auszeichnungen mit einem allgemeinen Prüfungsbericht über die ausgestellten Erzeugnisse und Arbeiten.
- k) Der Bericht der Obersten Jury wird unter Verantwortlichkeit und auf Kosten des Ausstellungskomitees mit den nötigen Unterlagen veröffentlicht werden.
- l) Die Tätigkeit der Gruppen-Jurys soll spätestens am 1. Juli 1906 beginnen; ihre Berichte sollen spätestens am 20. Juli 1906 der betreffenden Sektions-Jury vorgelegt werden. Die Berichte der Sektions-Jurys sollen spätestens am 5. August 1906 der Obersten Jury vorgelegt werden.
- Die Oberste Jury wird die vollständige und endgültige Liste der Auszeichnungen spätestens am Ende August 1906 dem Präsidenten des Ausstellungskomitees überweisen.
- m) Das Ausstellungskomitee wird das amtliche Verzeichnis der festgesetzten Auszeichnungen am 15. September 1906 erscheinen lassen. Die feierliche Bekanntgabe der Auszeichnungen wird vor Schluß der Ausstellung in der Festhalle stattfinden.
- Die Diplome werden zu den vom Komitee festzusetzenden Zeitpunkten und Bedingungen ausgegeben.
- n) Innerhalb einer Woche nach Veröffentlichung des amtlichen Verzeichnisses der Auszeichnungen sind die Aussteller berechtigt, beim Präsidenten des Ausstellungskomitees Reklamationen vorzubringen, sofern sie sich auf nachweisbare Tatsachen gründen, die die Entscheidungen der Obersten Jury hätten beeinflussen können.
- Nachdem der Präsident die Wichtigkeit und Berechtigung dieser Tatsachen anerkannt hat, kann er die Reklamationen dem Präsidenten der Obersten Jury vorlegen, damit dieser die erforderlichen Entscheidungen veranlaßt.

o) Die Jurys werden jede Maßregel ergreifen, ihre Tätigkeit geheimzuhalten; sie sind berechtigt, jeden Aussteller vom Wettbewerb auszuschließen, der sich weigert, die verlangten Aufklärungen zu geben oder versuchen sollte, ihren guten Glauben zu täuschen.

30. Besondere Anordnungen in bezug auf die Sektionen.

a) In allen die Jury betreffenden Angelegenheiten wird die Sektion »Landtransportwesen« als in folgende 4 Sektionen geteilt betrachtet:

1. Gewöhnliches Straßen- und Transportwesen. Gruppen 1 bis 7 und 28.
2. Eisenbahnen. Gruppen 8 bis 18.
3. Luftschiffahrt. Gruppen 21 bis 24.
4. Post- und Telegraphenwesen, sowie Meßapparate. Gruppen 19, 20, 25 bis 27.

Jede Sektion wird ihre eigene, nach obigen Bestimmungen gebildete Sektions-Jury haben.

b) Für die retrospektiven Ausstellungen wird keine Jury gebildet.

Die Aussteller in diesen Sektionen haben nur auf besondere Verdienstdiplome Aussicht, welche die Oberste Jury nach den Vorschlägen der Bureau's der Sektions-Jury erteilt.

c) Die zeitweisen internationalen Sonderausstellungen werden ihre eigene, nach den vorstehenden Grundsätzen gebildete Jury haben. Für diese Ausstellungen kann von den obengenannten Zeitpunkten abgewichen werden.





## Auszug aus der Generalpolice,

geschlossen für die internationale Ausstellung in Mailand 1906

zwischen dem Reichsfiskus, vertreten durch den Kaiserlichen Geheimen Ober-Regierungsrat Dr. Lewald in Berlin, und der Transatlantischen Güter-versicherungs-Gesellschaft in Berlin sowie der Norddeutschen Versicherungs-Gesellschaft in Hamburg.

Auf Grund der der Generalpolice beigelegten »Allgemeinen Policebedingungen für Landtransport-Versicherungen« und der »Besonderen Bedingungen für die Versicherung der Transporte von Ölgemälden, Kupferstichen und sonstigen Kunstgegenständen«, sowie der geschriebenen, nachstehend auszugsweise wiedergegebenen Bedingungen versicherten die genannten Gesellschaften

Gegenstände und Waren aller Art ohne Ausnahme, einschließlich imaginären Gewinns, gleichviel wie hoch, jedoch im Schadensfalle vor der Deklaration nicht höher als 10 v. H.,

per Eisenbahn von Plätzen des Deutschen Reichs auf gleichviel welchem Wege nach der Ausstellung in Mailand, sowie für die Rückreise, selbst wenn nach einem anderen als dem ursprünglichen Versandorte, zur Prämie von:

$\frac{1}{5}$ v. T. für Kaufmannsgüter oder Fabrikate, die einen kurrenten Absatz haben, der nicht durch besondere künstlerische Ausführung erschwert wird;	} Für die Rückreise kommen analoge Sätze zur Berechnung.
$\frac{1}{3}$ v. T. für Fabrikate kunstgewerblicher Art;	
$\frac{1}{2}$ v. T. für Kunst- und Liebhabereigenstände.	

Die Versicherung beginnt mit dem Verlassen des Hauses des Absenders und endet mit der Ankunft der Güter in der betreffenden Ausstellungslokalität, einschließlich der Ein-, Aus- und Überladungen, sowie aller unterwegs erforderlichen Lagerungen und Fuhrtransporte.

Für die Rückreise beginnt das Risiko mit dem Verlassen des Ausstellungsraums und endet mit der Ablieferung an den Adressaten oder dessen Beauftragten. Im übrigen gelten die gleichen Bedingungen wie für die Hinreise.

Die Versicherung erstreckt sich auf alle bei der Zentralkommission für die internationale Ausstellung in Mailand 1906 angemeldeten Güter, gleichviel ob ein Auftrag zur Deckung der Versicherung vorliegt oder nicht; ausgenommen sind lediglich die Güter, deren Eigentümer sich die Versicherung ausdrücklich vorbehalten haben.

Kommen Güter zum Transport, welche dem Bruche unterliegen, so steht es dem Versicherungsnehmer frei, dafür die Mitübernahme des Bruchrisikos gegen zu vereinbarende Prämie zu beantragen.

Im Falle von Bruch wird der Schaden in der Weise berechnet, daß die effektiv zerbrochenen Teile pro rata des Versicherungswerts ersetzt werden abzüglich des eventuellen Wertes der Restanten, sofern mit dem Empfänger keine Vereinbarung auf Abnahme des Gegenstandes gegen entsprechende Vergütung erzielt werden kann. Wegen eines Bruchschadens können Güter mithin nicht abandonniert werden.

Sollen Güter auch für die Rückreise einschließlich des Bruchrisikos versichert gelten, so sind für diese Güter Atteste von dem Herrn Generalkommissar beizubringen darüber, daß die betreffenden Güter bei Antritt der Rückreise sich in tadelloser Beschaffenheit befunden haben.

Die Geschäftsführung aus dieser Police wird für beide Gesellschaften bindend durch die Transatlantische Güterversicherungs-Gesellschaft in Berlin (Direktor E. J. Lange, W, Blumeshof 15) besorgt.

In Schadenfällen wird die Konstatierung des Schadens durch den Vertreter der Transatlantischen Güterversicherungs-Gesellschaft, Herrn Max Büttner in Mailand, 17 Via Ariosto, bewirkt, an welchen die Schadenmeldung zu erfolgen hat; bei Rücksendungen wird dies durch die Transatlantische Güterversicherungs-Gesellschaft in Berlin beziehungsweise durch deren Vertreter bewirkt.

## Vorschriften für die Rücksendung der deutschen Ausstellungsgüter.



### Anlage B.

Mailand, den 8. November 1906.  
Foro Bonaparte 46.

Auf meinen Antrag haben die preussisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung und die Reichseisenbahnverwaltung für Elsaß-Lothringen für die Rückfuhr der deutschen Ausstellungsgüter von Mailand folgende **Verkehrserleichterungen** zugelassen:

1. Die Frist für die frachtfreie Rückbeförderung wird auf 3 Monate vom Tage des Schlusses der Ausstellung festgesetzt.

2. An Stelle des Frachtbriefs für den Hintransport wird eine amtliche Bescheinigung des deutschen Generalkommissars, daß ihm der Originalfrachtbrief des Hinwegs vorgelegen hat, zugelassen\*).

3. Die frachtfreie Rücksendung in Teilsendungen wird gestattet.

Die schweizerische Eisenbahnverwaltung hat sich mit diesen Vergünstigungen im allgemeinen einverstanden erklärt und beantragt, der für die Eisenbahnverwaltungen erforderlichen Bescheinigung des Generalkommissars eine einheitliche Fassung zu geben. Es ist anzunehmen, daß die sämtlichen deutschen und die in Frage kommenden italienischen Eisenbahnverwaltungen sich der Auffassung der schweizerischen Eisenbahnverwaltung anschließen werden. Ich behalte mir eine Mitteilung hierüber sowie über die Aushändigung des noch aufzustellenden Formulars für die Eisenbahnverwaltungen vor und bemerke noch, das dasselbe nur dann in Anwendung zu bringen ist, falls die **Hersendungsfrachtbriefe** den Rücksendungen nicht beigelegt werden können. Jedenfalls sind aber die **Hersendungsfrachtbriefe** dem kaiserlichen Generalkommissariate behufs Vollziehung der Rücksendungsbescheinigungen stets vorzulegen.

Was das Formular für die frachtfreie beziehungsweise frachtermäßigte Rückfuhr der Ausstellungsgüter anbetrifft, so steht dasselbe noch nicht fest, da die italienischen Behörden die bezüglichen Vorschriften noch nicht erlassen haben und zwischen den italienischen, schweizerischen, österreichischen und deutschen Eisenbahnverwaltungen noch Verhandlungen hierüber schweben. Es ist zu erwarten, daß das italienische Ausstellungskomitee das Formular in den nächsten Tagen herausgeben wird.

Bezüglich der zollfreien Wiedereinfuhr der deutschen Ausstellungsgüter hat der Bundesrat des Deutschen Reichs folgendes beschlossen:

1. Deutsche Güter, welche aus dem deutschen Zollgebiete zu der im Jahre 1906 in Mailand von April bis November stattfindenden Weltausstellung gesendet worden

\*) Nicht für österreichische Strecken.

sind und von dort mit dem Anspruch auf zollfreien Einlaß zurückgebracht werden, sind vor dem Abgange von dem zuständigen Versender dem Kaiserlichen Generalkonsul in Mailand unter Übergabe von Verzeichnissen über den Inhalt der zu versendenden Packstücke anzumelden.

2. Der Kaiserliche Generalkonsul erteilt nach erfolgter Prüfung den Rücksendungsnachweis nach Maßgabe eines Formulars<sup>1)</sup>, welches die Bezeichnung des Empfängers, an den die Sendung zurückgeht, Zeichen und Nummer, Anzahl, Art der Verpackung, Gewicht und Inhalt der Packstücke zu enthalten hat. Die Gewichtsangabe kann unterbleiben, wenn sich das Gewicht der Packstücke wegen unzureichender Tragfähigkeit der auf der Ausstellung vorhandenen Wagen nicht feststellen läßt. In diesem Falle wird von dem Generalkonsul eine bezügliche Bescheinigung in dem Formular abgegeben.

3. Von Anlage eines Zollverschlusses wird abgesehen, dagegen die Zollfreiheit der Güter davon abhängig gemacht, daß die Packstücke mit von dem Kaiserlichen Generalkonsul zu liefernden Zetteln<sup>2)</sup> versehen werden, auf welchen der Name des Empfängers des zurückgehenden Ausstellungsguts, der Bestimmungsort und die Ordnungsnummer (Zulassungsnummer) angegeben ist. Das Anbringen von solchen Zetteln an die einzelnen Packstücke kann jedoch unterbleiben, wenn letztere in den Ausstellungsräumen in Eisenbahnwagen verladen und diese italienischerseits mit Plomben zollamtlich verschlossen werden. In solchen Fällen sind zum Ausweise für die Einfuhr nach dem deutschen Zollgebiete die Schiebetüren der Eisenbahnwagen mit je einem der fraglichen Zettel zu versehen.

4. Sendungen dieser Art können auf Grund des Rücksendungsnachweises an der Grenze zollfrei in den freien Verkehr gesetzt werden; wird die Abfertigung bei dem Amte des Bestimmungsorts beantragt, oder ergeben sich bei der Abfertigung an der Grenze Anstände, so sind die Güter unter Zollkontrolle mit dem Rücksendungsnachweise dem zuständigen Amte zu überweisen, welchem die Schlußabfertigung obliegt. —

Hierzu wird bemerkt, daß das Gewicht nur dann in den Rücksendungsnachweisen fehlen darf, wenn dasselbe nicht aus dem Herfendungsfrachtbriefe hervorgeht, oder aber wenn genügende Wiegevorrichtungen nicht vorhanden sind. In solchen Fällen ist die Spalte »Gewicht der einzelnen Kolli« vom Absender mit dem Vormerke zu versehen, daß diese Vorbedingungen zutreffen. Die **Gesamtanzahl** der Kolli und das **Gesamtgewicht** der einzelnen Kolli ist in jedem Rücksendungsnachweise vom Absender in **Buchstaben** zu wiederholen, und über dem Striche vor dem Vollziehungsvermerke des Kaiserlichen Generalkommissars ist das Datum der Ausfüllung mit eigenhändiger Namensunterschrift des Ausstellers oder seines bevollmächtigten Vertreters beziehungsweise des vom Kaiserlichen Generalkommissar für die Namensunterschrift anerkannten Spediteurs anzugeben. Es ist nicht gestattet, Rücksendungsnachweise unvollständig ausgefüllt abzugeben; auch wird kein Rücksendungsnachweis vollzogen, falls vom Absender noch Gewicht oder dergleichen nachträglich eingetragen werden soll.

Da erfahrungsgemäß das ordnungsmäßige Rückfuhrgeschäft zu den aller-schwierigsten Arbeiten eines Generalkommissariats gehört, stelle ich ergebenst an alle

<sup>1)</sup> Vergl. Beilage 1 auf Seite 127.

<sup>2)</sup> Vergl. Beilage 2 auf Seite 129.

Betheiligten das dringende Ersuchen, die sämtlichen Vorschriften auf das genaueste zu beachten, da jede Unregelmäßigkeit nur Verzögerungen im Gefolge haben wird; auch ist es nicht möglich, dem Überbringer des Rücksendungsnachweises denselben vollzogen wieder mitzugeben. Vom Kaiserlichen Generalkommissariate wird alles aufgebieten werden, die Rücksendungsarbeiten zu beschleunigen, und es wird nach Möglichkeit angestrebt werden, darauf hinzuwirken, daß diejenigen Rücksendungsnachweise, welche wochentäglich um 10 Uhr früh dem Generalkommissariate vorliegen, von 3 Uhr nachmittags ab wieder in Empfang genommen werden können; ebenso sollen die um 4 Uhr nachmittags vorliegenden Rücksendungsnachweise möglichst am nächsten Wochentage von 9 Uhr ab vollzogen vorliegen. Bei dem großen Andrang, der voraussichtlich von der nächsten Woche an sich auf dem Kaiserlichen Generalkommissariat entwickeln wird, ist es leider nicht möglich zu gestatten, daß die verschiedenen Formulare von den Absendern im diesseitigen Bureau ausgefüllt werden; es muß vielmehr Wert darauf gelegt werden, daß die Einlieferung der hier zu vollziehenden Nachweise vollständig ausgefüllt, und zwar unter Beifügung aller erforderlichen Unterbelege, geschieht. Die Reihenfolge der zu vollziehenden Bescheinigungen wird streng nach der Einlieferung erfolgen, doch müssen sämtliche Nachweisungen, die den Vorschriften nicht genügen oder nicht mit den erforderlichen Unterbelegen versehen sind, zurückgewiesen werden.

### Der Generalkommissar des Reichs.

In Vertretung:

Freiherr von Stein, Vizekonsul.









# Zollzettel für zurückgehende deutsche Ausstellungsgüter.



Name des Empfängers  
des zurückgehenden  
Ausstellungsgutes: .....

Bestimmungsort: .....

Ordnungsnummer: .....

**Der Kaiserliche Generalkonsul des Deutschen Reichs in Mailand.**

Bei der Verpackung in Kisten, Verschlägen, Fässern sind an jedem Packstücke zwei dieser Zettel mit Leim und — an den durch Ösen vorgesehenen Stellen — mit Nägeln sicher zu befestigen und dann zu überfirnissen. Bei Gegenständen in teilweise verpacktem oder in unverpacktem Zustande, in Säcken, Ballen usw. ist je einer dieser Zettel unter Benutzung der Ösen als Anhängenzettel mittels sicherer Verschnürung zu befestigen.





Nr. 4332 A.

Mailand, den 23. November 1906.  
 Foro Bonaparte 46.

Bezüglich der Rücksendung der deutschen Ausstellungsgüter teile ich folgendes ergebenst mit:

1. Im Verkehr über den **Gothard** wird als Ausweis bei der **Eisenbahn** an Stelle des Frachtbriefs für den Hintransport eine vom Kaiserlichen Generalkommissar zu bestätigende Bescheinigung des italienischen Ausstellungskomitees, daß die Güter ausgestellt gewesen und unverkauft geblieben sind, sowie daß der Originalfrachtbrief des Hinwegs vorgelegen hat, zugelassen. Die auf dem Herweg als Wagenladung beförderten Güter müssen aber auch auf dem Rückweg als Wagenladung aufgegeben werden.

2. Im Verkehr über den **Brenner** ist die frachtfreie Rückbeförderung bei direkter Abfertigung an die Bedingung gebunden, daß der Originalfrachtbrief des Herwegs der Sendung beigegeben wird. Die **frachtfreie** Rückbeförderung in Teilsendungen ist daher bei direkter Abfertigung ausgeschlossen, weil der Frachtbrief des Hinwegs nur einmal benutzt werden darf. Bei Rücksendung in Teilsendungen über den Brenner unter Beigabe der in Ziffer 1 genannten, durch den Kaiserlichen Generalkommissar bestätigten Bescheinigung des italienischen Ausstellungskomitees tritt Frachtfreiheit nur für die italienischen und deutschen Strecken ein, während für die österreichischen Strecken die vollen Lokalfrachten zu entrichten sind. —

Hierbei darf ich nochmals ergebenst darauf aufmerksam machen, daß für die Bescheinigung über die **zollfreie Wiedereinfuhr** in den deutschen Zollverein es erforderlich ist, daß der Herfendungsfrachtbrief dem Kaiserlichen Generalkommissariat vorgelegt wird. Der Vizepräsident des Ufficio Ricevimento, Herr Gianni, hat in einer mit dem Kaiserlichen Generalkommissariat in der vorigen Woche stattgehabten Sitzung es übernommen, die Herfendungsfrachtbriefe unter der Bedingung der möglichst baldigen Zurückgabe auf kurze Zeit herauszugeben und für den Fall, daß die Frachtbriefe bei der Herfendung verloren gegangen sind, entsprechende bahnamtliche Nachweise herzugeben. Für Sendungen, die auf der Herreise durch Herrn Seb. Boser hierselbst speidiert worden sind, dürften von diesem die Herfendungsfrachtbriefe unschwer zu erlangen sein.

Es wird erwartet werden müssen, daß dem Kaiserlichen Generalkommissariat kein ausgefülltes Formular für die zollfreie Wiedereinfuhr vorgelegt wird, worin Gegenstände aufgeführt sind, die sich nicht im Herfendungsfrachtbriefe verzeichnet finden;

beispielsweise ist es nicht gestattet, Gegenstände, die erst hier in das Eigentum des Ausstellers übergegangen sind, mitaufzunehmen, wie Vinoleum, Bureaumöbel und dergleichen. Solche Gegenstände sind weder fracht- noch zollfrei und deshalb für die Eisenbahn- und Zollbehörden gesondert zu expedieren und zu deklarieren.

Ich bemerke noch ergebenst, daß die Eisenbahnvorschriften durch die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen zu Straßburg i. E. als geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard im Deutschen Reichsanzeiger, in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und in anderen Blättern am 17. d. Mts. veröffentlicht worden sind.

### Der Generalkommissar des Reichs.

In Vertretung:

Freiherr von Stein.



Nr. 4377 A.

Mailand, den 28. November 1906.  
 Foro Bonaparte 46.

Die schweizerischen Eisenbahnen haben beim Fehlen der *Her sendungsfrachtbriefe* für die Rücksendung der Mailänder Ausstellungsgüter die vom hiesigen Ausstellungskomitee auszustellende, von mir zu bestätigende Bescheinigung nicht für genügend erklärt, sondern verlangen, daß in solchen Fällen eine amtliche Bescheinigung von mir ausgestellt wird.\*)

Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen zu Straßburg i. E. hat sich daher veranlaßt sehen müssen, die in dem letzten Absage meines Schreibens vom 23. d. M. — 4332 A. — erwähnte Veröffentlichung der Eisenbahnvorschriften dementsprechend abzuändern.

Im Interesse der glatten Abfertigung sowohl hier, als auf dem Transport und auf der Endstation ersuche ich ergebenst, für sämtliche Sendungen, die nicht mit dem *Her sendungsfrachtbrief* abgehen können, dem Kaiserlichen Generalkommissariat behufs Ausfertigung des zur *frachtfreien* Rückfuhr unbedingt erforderlichen *Ersatzpapiers* alle nur irgend zu beschaffenden amtlichen Unterlagen vorzulegen, aus denen insbesondere der *Eisenbahnweg*, den die Ausstellungsgegenstände auf dem *Hertransport* genommen haben, zu ersehen ist.

Fehlen solche Unterlagen, so bin ich zu meinem Bedauern nicht in der Lage, die für die *frachtfreie* Rückfuhr erforderliche amtliche Bescheinigung auszufertigen, was zur Folge hat, daß die volle Eisenbahnfracht gezahlt werden muß.

Bezüglich der *vollen Wagenladungen* hat die Königlich Italienische Zolldirektion in Rom mir mitgeteilt, daß sie ihre Zollausgangsstellen angewiesen habe, die italienischen Zollplomben bei der Ausfuhr aus Italien nicht abzunehmen. Hienach brauchen bei vollen Wagenladungen die einzelnen Kolli nicht mit je zwei deutschen Beklebezetteln versehen zu werden, sondern es genügt, wenn an jeder Schiebetür des Eisenbahnwagens ein deutscher Beklebezettel sich befindet.

Was die *Rücktransportversicherung* der Ausstellungsgüter bei der Transatlantischen Güterversicherungs-Gesellschaft und bei der Norddeutschen Versicherungs-Gesellschaft betrifft, so ist es erforderlich, daß der erstgenannten Gesellschaft als der federführenden die Rücktransporte auf besonderen Formularen angemeldet werden.

**Der Stellvertreter des Generalkommissars des Reichs.**

Freiherr von Stein.

\*) Vergl. Beilage auf Seite 135.



Beilage zu Anlage D.

Ich bescheinige, daß die Frachtbriefe für den Hintransport über .....  
 Attesto che le lettere di porto per l'importazione via  
 der in beiliegendem Frachtbriefe ..... verzeichneten Ausstellungsgegenstände  
 degli oggetti d'esposizione ..... segnati nella qui acclusa lettera di  
 vorgewiesen, und daß diese Gegenstände auch auf dem Hinweg als .....  
 porto, sono state mostrate, che questi oggetti, anche per l'andata, furono spediti a  
 ..... befördert worden sind, daß sie ausgestellt waren und unverkauft nach  
 , che essi sono stati esposti e che, invenduti, vengono rispediti alla  
 der ursprünglichen Aufgabestation an den Absender zurückkehren.  
 stazione di consegna per ritornare al mittente.

Mailand, den ..... 1906.  
 Milano, li

**Der Generalkommissar des Deutschen Reichs.**  
**Il Commissario Generale dell'Impero Germanico.**

(Wieder abgedruckt.)





## Verzeichnisse

der auf der internationalen Ausstellung in Mailand 1906  
prämiierten deutschen Aussteller und Mitarbeiter.

Aufgestellt auf Grund der Listen der italienischen Ausstellungsleitung.

Das bei einzelnen Ausstellern angebrachte Zeichen \* bedeutet, daß der betreffende Aussteller außerhalb der deutschen Abteilung ausgestellt hatte.

### Zeichenerklärungen zum alphabetischen Verzeichnis.

- I, II usw. = Nummer der Sektionen.
- A = Außer Wettbewerb.
- P = Großer Preis.
- D = Ehrendiplom.
- G = Goldene Medaille.
- S = Silberne Medaille.
- B = Bronzene Medaille.
- E = Ehrenvolle Erwähnung.



**Großer Preis für hohes Verdienst:**

Seine Majestät der Kaiser und König.

**Goldene Medaille für hohes Verdienst:**

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg.



## Ausstellerpreise.

### a. Alphabetisches Verzeichnis.

- Aachener Stahlwaaren-Fabrik, A.-G., Aachen I D.  
 Abel'sche Briefmarken-Automaten-Vertriebs-gesellschaft m. b. H., Berlin IV G.  
 Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M. I P. VIII P.  
 \*Ados G. m. b. H., Aachen IV S.  
 Aktien-Gesellschaft A. Lehnick, Betschau (M.-P.) IX S.  
 Aktiengesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, Dillingen-Saar (Rheinpreußen) V P. V P.  
 \*Aktiengesellschaft für Anilin-Fabrikation, Photographische Abteilung, Berlin XII P.  
 Aktiengesellschaft für Feinmechanik vorm. Jetter & Scheerer, Tuttlingen (Süddeutschland) XI P.  
 Aktiengesellschaft f. landw. Maschinen vorm. Gebr. Buxbaum, Würzburg X D.  
 Aktien-Gesellschaft H. F. Eckert, Berlin-Friedrichsberg X A.  
 Aktien-Gesellschaft Hütte Phönix, Saar bei Ruhrort III P.  
 Aktiengesellschaft Iffelburger Hütte, vormals Johann Nering, Bögel & Cie., Iffelburg (Niederrhein) IV G.  
 Aktiengesellschaft Mitz & Genest, Berlin II P. II P. IV P. IV D.  
 \*Aktiengesellschaft Paulanerbräu (zum Salvator-keller), München XII G.  
 Aktiengesellschaft vorm. H. Gladenbeck & Sohn, Berlin-Friedrichshagen VII P.  
 \*Aktiengesellschaft vorm. H. Meinede, Breslau-Carlowitz IV D.  
 Aktien-Gesellschaft »Weser«, Bremen V P. V P. V B.  
 Alisch, E., & Co., Inhaber E. A. Schneider, Berlin III S.  
 Allgemeine Automobil-Zeitung, Berlin W I G.  
 Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin II P. II D.  
 Altonaer Museum, Altona IX D.  
 Amberger Emaillier- und Stanzwerke von Gebrüder Baumann, Firma: Joh. Baumann's Ww., Amberg (Bayern) XI D.  
 Anschütz & Co., München-Riel IV G. V G.  
 \*Antignit-Gesellschaft m. b. H., Berlin XII S.  
 \*Appel, Conrad, Darmstadt X P.  
 Arens, E., Cleysingen b. Ellrich a. Harz IX G.  
 Arnheim, S. J., Berlin IV P.  
 Arnold Nachfolger, Ernst Julius, Dresden XI G.  
 \*Aron, H., Elektrizitätszählerfabrik G. m. b. H., Charlottenburg IV P.  
 Aue, Ferdinand, Lunow a. O. IX B.  
 \*Augustinerbräu Jos. Wagner, München XII P.  
 Bach & Riedel, Berlin XI P.  
 Bachhaus, Kapitän, Blankenese IX G.  
 \*Bäuerle, Math., St. Georgen, Schwarzwald IV G.  
 Ballonfabrik August Riedinger, Augsburg III P.  
 Baswitz, A., Berlin V S. IX E.  
 Bauer, Alfred, Malchin IX B.  
 Baumann, E., Bütz i. M. X G.  
 Baumann, Gebrüder, Firma: Joh. Baumann's Ww., Amberg (Bayern) XI D.  
 Baumann & Lederer, Cassel XI P.  
 Bayerischer Landes-Fischerei-Verein, München IX P.  
 Beermann, Carl, Berlin IV D. IV S.  
 Behr's Industrie-Gesellschaft m. b. H., Suhl i. Th. IX B.  
 Dr. Benninghoven & Sommer, Berlin XI G.  
 Benz & Cie., A.-G., Mannheim I P.  
 Bergmann-Elektrizitäts-Werke, Aktiengesellschaft, Berlin V D.  
 Berkefeld-Filter-Gesellschaft, G. m. b. H., Celle X S. XI D. XI G.  
 Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vorm. L. Schwarzkopff, Berlin II A.  
 Berliner Patent- und Eisenmöbel-Fabrik, Otto Schulz, Berlin XI G.  
 Bernhard, E., & Co., Berlin XI S.  
 Beher, Wilhelm, Erfurt IX S.  
 Bielefelder Maschinen- und Fahrradwerke August Goerick, Bielefeld X S.  
 \*Bierk, Johann, Biersen, (Rheinl.) XII D.  
 Blohm & Voß, Hamburg V A.  
 Blum, Heinrich, Eichstädt (Bayern) IX B.  
 Bochum-Lindener Zündwaren- und Wetterlampenfabrik, E. Koch, Linden i. W. VIII G. XI G.  
 \*Boehm, Konrad, G. m. b. H., München XI S.  
 \*Bolle, E., Berlin XI P.  
 \*Borbecker Maschinenfabrik u. Eisengießerei, Borbeck VIII G.  
 Borzig, A., Berlin-Tegel II P. II P. XI D.  
 \*Bosch, Johann, & Söhne, Jungingen (Hohenzollern) IV G.  
 \*Brauerei Härle, Aulendorf XII D.  
 \*Braun, Justus Christian, A.-G., Nürnberg I P.  
 Brehmer, Gebrüder, Leipzig-Plagwitz VIII P.  
 Bremen-Begefac's Fischerei-Gesellschaft, Grohn-Begefac IX P.  
 Bremer Tauwerkfabrik, A.-G., Grohn-Begefac IX D.

- Breslauer Aktien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau und Maschinen-Bau-Anstalt Breslau, Abteilung Lokomotivbau II P. II P. IV G.
- \*Bruckmann, P., & Söhne, Heilbronn a. Neckar VII P.
- Bud, Ewald, Berlin-Steglitz XI S.
- Bugow, Karl, Potsdam IX S.
- \*Burger, R., & Co., Berlin IV D.
- Casseler Fischerei-Verein, Cassel IX S.
- Central-Comité der Deutschen Vereine vom Roten Kreuz, Berlin XI A.
- Christoph & Unmack, Aktiengesellschaft, Niesky (Ober-Lausitz) XI P. XI P.
- Collet & Engelhard, Gef. m. b. H., Offenbach (Main) VIII A.
- Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie, Hannover I P. III P.
- Cordes, S. G., Bremerhaven IX S.
- Crusauer Kupfer- und Messingfabrik A.-G., Kupfermühle, Post Krusau bei Flensburg VS.
- Dahms, Martin, Lunow a. D. IX B.
- Daimler-Motoren-Gesellschaft, Untertürkheim I P.
- Dehne, A. L. G., Halle a. S. IX E.
- Dehne, Fr., Halberstadt X P.
- Deutscher Anglerbund, e. V., Berlin IX P.
- Deutsche Automaten-Gesellschaft Stollwerk & Co., Eöln II D.
- Deutscher Fischerei-Verein, Berlin IX P.
- Deutsche Kabelwerke, Aktiengesellschaft, Berlin-Rummelsburg IV D.
- \*Deutsch-Öugenburgische Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft, Abteilung Differdingen, Differdingen (Öugenburg) II P. II P.
- \*Deutschnationaler Handlungsgehilfen-Verband, Hamburg VI D.
- Deutscher Samariterbund, Leipzig XI G.
- Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover IX P.
- Deutsche Telephon-Werke, G. m. b. H., Berlin II P. IV P. IV G.
- Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken, Berlin I D. IV P\*.
- Deutsche Wagenbau- und Leihgesellschaft mit beschränkter Haftung, Waggonfabrik Danzig, Danzig II P.
- \*»Deh« Zeitregister-Syndikat G. m. b. H., Berlin IV G.
- \*Diener & Roth, Stuttgart I S.
- Dittmann, F. G., Berlin O XI D.
- \*Dogor-Thierry, A., Mülhausen (Elsaß) XII S.
- Dralle, Georg, Hamburg u. Altona XII P.
- \*Dreyer, Rosenkranz & Droop in Hannover IV P.
- Drowin, Wilhelm, Lunow a. D. IX B.
- Dudzig, Doris, Berlin IX S.
- \*Dühring's Patentmaschinen-Gesellschaft, Berlin VIII S.
- Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. C. Weher & Co., Düsseldorf-Oberbilk II P.
- Duge, Geestemünde IX A.
- Duisburger Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals Bechem & Keetman, Duisburg a. Rh. II P. V P. VIII P.
- Eberhardt, Gebrüder, Ulm a. d. Donau X P.
- Eckardt, Adolph, Kunstmaler, Berlin VII G.
- Eckert, S. F., Aktiengesellschaft, Berlin-Friedrichsberg X A.
- Eckstein, Professor Dr. Karl, Eberswalde IX D.
- Eisenbahnsignal-Bauanstalt Mag Jüdel & Co., Akt.-Ges., Braunschweig II P.
- Eisenbahnwagenbauanstalt Gust. Talbot & Co., Aachen II P.
- Eisengießerei u. Schloßfabrik, Akt.-Ges., vormals Gebr. Judick, Welbert I G.
- \*Eisenhüttenwerk Thale, A.-G., Abteilung Schweißwerk, Thale am Harz I D.
- Eisenwerk Söllingen bei Karlsruhe i. Baden X D.
- Eigen, von, und J. H. Meweß, Altona IX S.
- Elektrizitäts-A.-G. vorm. Schuckert & Co., Nürnberg III P.
- Elsäßer Fischereiverein (siehe Lothringer und Elß. Fischereiverein) IX S.
- Elßässische Maschinenbau-Gesellschaft, Grafenstaden II P.
- \*Engelhorn, J., Stuttgart VII G.
- Epner senior, C., Berlin XI G.
- Ernsting, H., Beringstedt (Holstein) IX B.
- Erste Deutsche Dampflebertransfabrik D. Rehnaber & Co., Geestemünde IX P.
- Erste Rastatter Herdfabrik, Unkel, Wolff & Zwiffelhoffer, Rastatt (Baden) XI G.
- Erzgebirg. Maschinenfabrik Naumann & Müller, Schlettau (Erzgebirge) X D.
- Esterer, Maschinenfabrik, A.-G., Altötting (Bayern) X G.
- \*The European Weston Electrical Instrument Company, G. m. b. H., Berlin IV P.
- Farina, Johann Maria, Jülichs-Platz Nr. 4, Eöln a. Rh. XII P.
- Felten- & Guillaume-Bahmeyer-Werke A.-G., Frankfurt a. M. XI D.
- Felten & Guillaume-Bahmeyer-Werke A.-G., Mülheim a. Rh. II P. IV A.
- \*Fiebig, Friz, Schulz & Co., Berlin VII S.
- Fischereiverein für die Provinz Brandenburg, Berlin IX P.
- Fischereiverein für die Provinz Posen, Bromberg IX S.
- Fischereiverein für Westfalen und Lippe, Brilon IX S.
- Fischergemeinde Schwedt a. d. D. IX E.
- Fischerinnung Steinau a. d. Oder IX E.
- \*Flader, E. C., Jöhstadt (Sachsen) I D.
- \*Fomm, August, Leipzig VIII G.
- \*Frankfurter Maschinenfabrik Akt.-Ges., Groß-Auheim VIII D.
- Freibahn-Gesellschaft m. b. H., Seegefeld I P.

- Freiwillige Krieger-Sanitätskolonne, Andernach a. Rhein XI B.
- Freiwillige Krieger-Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Finsterwalde N.-L. XI B.
- Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Berlin XI G.
- Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Dobrilugk XI B.
- Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Glogau XI B.
- Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Groß-Lichterfelde XI S.
- Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Hohenlimburg XI S.
- Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Ohligs XI B.
- Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Senftenberg N.-L. XI B.
- Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Wittenberge XI S.
- Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Zehdenick XI B.
- Freundlich, A., Maschinenfabrik, Düsseldorf IX P.
- „Friedenau“, Pharmazeutische Fabrik, Heinrich Sachs, Friedenau bei Berlin XI S. XII G\*.
- Friedrichs, Gottfried, Wittenberge IX G.
- de Fries & Cie., A.-G., Düsseldorf VIII P.
- Fröbel, H., Nachfolger, Hamburg IX E.
- Fröhlich & Wolff, Cassel XI D.
- \*Fürstlich Fürstenbergische Brauerei, Donaueschingen XII P.
- Fuhrmann, G., Berlin IV D.
- Gebauer, Jr., Berlin VIII A.
- Gebrüder Eberhardt, Ulm a. d. Donau X P.
- \*Gebr. Himmelsbach, Freiburg i. Baden II P.
- Gebrüder Röber, Wutha i. Th. X P.
- Gebrüder Sachsenberg, G. m. b. H., Roßlau a. Elbe V D. V S.
- Geestemünder Fischmehlfabrik, G. m. b. H., Geestemünde IX S.
- Geestemünder Herings- und Hochseefischerei A.-G., Geestemünde IX P.
- Geffken, J., Geestemünde IX E.
- Gehrckens, C. Otto, Hamburg XII P.
- \*Geißler, B., Altona-Ottensen IX E.
- \*Gemeinnützige Aktien-Baugesellschaft für den Landkreis Crefeld, Crefeld VI P.
- Germaniawerft, Fried. Krupp Aktiengesellschaft, Kiel-Gaarden V A.
- Gerjon, Hermann, Berlin XI D.
- Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H., System Telefunken, Berlin IV A. IV P.
- Giesecke, Ernst, Hannover IX G.
- \*Glaß & Co., C. F., Heilbronn a. Neckar XII D.
- Glaß, Adolf, Königsberg i. Pr. IX S.
- Goetz, C. P., Optische Anstalt, Berlin-Friedenau III P. V P.
- Gottschalk & Co., Aktiengesellschaft, Cassel XI D.
- Graf, Dr., & Comp., Berlin V G.
- \*Grimme, Natalis & Co., Braunschweig IV A.
- Grimmel, A., & Comp., Minerva-Hütte, Haiger (Hessen-Nassau) X G.
- Grißner, Maschinenfabrik, A.-G., Durlach I G. VIII P.
- Groos & Graf, Hohenschönhausen b. Berlin IV G.
- Großherzoglich Badisches Ministerium des Innern, Karlsruhe IX A.
- Großherzogliche Generaleisenbahndirektion in Schwerin V P.
- \*Großmann, H., Dresden VIII G.
- Günther, Ernst, Berlin IX S.
- Gutehoffnungshütte, Oberhausen (Rheinland) V A.
- Gutmann, Alfred, A.-G. f. Maschinenbau, Altona-Ottensen IX E.
- \*Härle, Brauerei, Aulendorf XII D.
- Härtel, Edgar, Hauptmann, Leipzig III S.
- Hagen, Gottfried, Ralf b. Eöln a. Rh. XI P.
- Hamburg-Amerika-Linie (A.-G.), Hamburg V A.
- \*Hamel, Carl, A.-G., Schönau bei Chemnitz VIII D.
- \*Hamm, A., Schnellpressenfabrik, A.-G., Heidelberg VIII P.
- Haniel & Lueg, Düsseldorf V P. V P. V D.
- Hannoversche Gummi-Kamm-Comp., A.-G., Hannover-Pinner I D.
- Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. Georg Egestorff, Hannover-Linden II P.
- \*Hardt, Carl, Stuttgart XII D.
- Hartje, H., Triton-Werke, Geestemünde IX G.
- Hartmann, Paul, Berlin und Heidenheim (Württemberg) XI P.
- Hartmann, Rud. A., Berlin XI P.
- \*Hasenclever Söhne, C. W. (Inhaber Otto Lanckhorst), Düsseldorf II G.
- \*Hauff & Co., J., G. m. b. H., Feuerbach (Württemberg) XII D.
- Havestadt & Contag u. Kreis Teltow (Teltowkanal-Bauverwaltung), Wilmersdorf-Berlin V P.
- Hedderheimer Kupferwerk vorm. F. A. Hesse Söhne, Frankfurt a. M. IV P.
- Henkel, Heinrich, Darmstadt IX G.
- Hennig & Martin, Leipzig-Schl. XI D.
- Henschel & Sohn, Cassel II P.
- Herrmann, Rud., Berlin u. Briesen XII S.
- Herzog, Rudolph, Berlin VII P.
- Herzoglich Trachenberger Verwaltung, Trachenberg IX P.
- \*Hesling, Bruno, Verlagsbuchhandlung, Berlin VII G.
- \*Heubach, Gebrüder, A.-G., Lichte bei Wallendorf, S.-M. VII G.
- Hildebrandt's Nachfolger, H., Jakob Wieland, München IX P.
- Hillmer, Victor, Berlin VII G.
- \*Himmelsbach, Gebr., Freiburg i. Baden II P.
- \*Himmelsbach, J., Freiburg i. B. II P.
- Hirschmann, W. A., Berlin XI P.
- Hirschwald, August, Berlin XI D.
- Hochseefischerei A.-G., »Nordstern«, Geestemünde IX E.

- Hofer, Professor Dr. Bruno, München IX P.  
 Hofer, Josef, Oberndorf (Württemberg) IX D.  
 \*Hofmann, J. Wilh., Kößchenbroda bei Dresden II G.  
 \*Hogenforst, A., Maschinenfabrik, Leipzig VIII G.  
 \*Holler, P. S., Berlin XII E.  
 \*Hooff & Co., Berlin XII G.  
 \*Horn & Schneider, Dresden VIII G.  
 \*Hübner, Gebr., Sächsische Schrauben- u. Mutter-Fabrik, Chemnitz VIII S.  
 Hütte Phönix, A.-G., Saar b. Ruhrort III P.  
 \*Jbach Sohn, Rudolph, Barmen VII P. XII P.  
 Inke, Prof. Dr. Ing. O., Aachen V P.  
 \*Jsis-Werke, G. m. b. H., Nürnberg VII G.  
 Jsselburger Sütte Aktiengesellschaft, vormals Johann Nering, Bögel & Cie., Jsselburg (Niederrhein) IV G.  
 Jacob, Gebrüder, Berlin IX G.  
 Jacobfen, J., Direktor der »Neuen Werft«, G. m. b. H., Neumühlen bei Kiel IX S.  
 Jagenberg, Ferd. Emil, Düsseldorf VIII D.  
 Jelaffte & Seliger, Maschinenfabrik, Ratibor X G.  
 Johannisberg, Maschinenfabrik, Klein, Forst & Bohn Nachf., Geisenheim a. Rhein VIII P.  
 John, J. A., Aktiengesellschaft, Ilversgehofen b. Erfurt XI G.  
 Jordan, Heinrich, Berlin XI P.  
 Jüdel & Co., Mag. A.-G., Braunschweig II P.  
 Jünger & Gebhardt, Berlin XII A.  
 Junge, J., Schiffswerft, Bewelsfleth b. Glückstadt IX S.  
 Junker & Ruh, Karlsruhe VII P\*. XI D.  
 Kabelwerk Rheydt Aktiengesellschaft, Rheydt IV P.  
 Rahnmann, Mag, Berlin XI G.  
 Kaiserlicher Automobil-Klub, Berlin I P.  
 Kaiserl. Inspektion des Torpedowesens, Kiel VA.  
 Kaiserliches Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, Berlin II P.  
 Kaiserliches Reichs-Marine-Amt, Berlin VA.  
 Kaiserl. Werft, Danzig VA.  
 Kaiserl. Werft, Kiel VA.  
 Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven VA.  
 Karges & Hammer, A.-G., Braunschweig IX A.  
 \*Kautschukwerke Dr. Heinr. Traun & Söhne, vormals Harburger Gummikamm-Co., Harburg II P.  
 Keiser & Schmidt, Berlin IV S. IV S.  
 Kerbusch, Robert, Honnef a. Rhein XI S.  
 Kilian, Fritz, Lichtenberg-Berlin XI D.  
 Kircheis, Erdmann, Aue in Sachsen VIII P.  
 Kirchner & Co., A.-G., Leipzig-Sellerhausen VIII P.  
 \*Kister, A. W., G. m. b. H., Scheibe, Schw.-Rudolft. VII G.  
 Kleinewefers, Joh., Söhne, Krefeld VIII P.  
 Klevesahl, R., & Sohn, Lugs- und Geschäftswagen-Bauanstalt, Berlin XI D.  
 Klinger, Franz, Neubabelsberg IX G.  
 Knaack, Friedrich, Stettin IX S.  
 Kneufel, Carl, Zeulenroda VIII D. IX G.  
 \*Koch, Alexander, Verlagsanstalt, Darmstadt VII D.  
 Koch, C., Linden i. Westf. VIII G. XI G.  
 Königlich Preussisches Aeronautisches Observatorium bei Lindenberg III P.  
 Königlich Preussische Biologische Anstalt auf Helgoland IX P.  
 Königlich Preussische Generalkommission für die Provinzen Brandenburg und Pommern, Frankfurt a. O. IX D.  
 Königlich Preussische Geologische Landesanstalt und Bergakademie, Berlin IX P.  
 Königlich Preussische Kommission zur wissenschaftlichen Untersuchung der deutschen Meere, Kiel IX A.  
 Königlich Preussisches Kriegsministerium, Berlin III A. IV A.  
 Königlich Preussisches Kriegsministerium, Medizinal-Abteilung, Berlin XI A.  
 Königlich Preussische Landwirtschaftliche Hochschule, Tierphysiologisches Institut, Berlin IX P.  
 Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Eisenbahnabteilungen, Berlin II P. II P. II P.  
 Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten — Wasserbauabteilung —, Berlin V P. (als Kollektivausstellung, mit Abschrift des Diploms für jeden der Teilhaber):  
 1. Königlich Preussisches Bureau für Hauptnivelements- und Wasserstandsbeobachtungen, Berlin.  
 2. Königlich Preussische Elbstrombauverwaltung, Magdeburg.  
 3. Königlich Preussische Landesanstalt für Gewässerkunde, Berlin.  
 4. Königlich Preussische Oderstrombauverwaltung, Breslau.  
 5. Königlich Preussische Regierung, Aurich.  
 6. Königlich Preussische Regierung, Bromberg.  
 7. Königlich Preussische Regierung, Cöln.  
 8. Königlich Preussische Regierung, Danzig.  
 9. Königlich Preussische Regierung, Düsseldorf.  
 10. Königlich Preussische Regierung, Königsberg.  
 11. Königlich Preussische Regierung, Schleswig.  
 12. Königlich Preussische Regierung, Stade.  
 13. Königlich Preussische Regierung, Stettin.  
 14. Königlich Preussische Regierung, Stralsund.  
 15. Königlich Preussische Rheinstrombauverwaltung, Koblenz.  
 16. Königlich Preussische Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau, Berlin.  
 17. Königlich Preussische Verwaltung des Dortmund-Ems-Kanals, Münster.  
 18. Königlich Preussische Verwaltung der Märkischen Gewässer, Potsdam.



19. Königlich Preussische Weichselstrombauverwaltung, Danzig.
20. Königlich Preussische Weserstrombauverwaltung, Hannover.
- Königlich Preussisches Museum für Völkercunde, vorgeschichtliche Abteilung, Berlin IX A.
- Königl. Preuß. Staatseisenbahnverwaltung, Staatseigene Hauptwerkstätte in Tempelhof bei Berlin II P.
- Königl. Sächsishe Forstakademie, Zoologisches Institut, Tharandt IX S.
- Kohlenberg, Fr., Geestemünde IX G.
- Koller, München IX D.
- \*Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H. (vorm. Böckerbremser), Lankwiz II P.
- \*Koppel, Artur, Aktiengesellschaft, Berlin und Rom II G.
- Kraak, Joseph, Angermünde IX G.
- Krafft, Bruno, Berlin IX S.
- \*Krafft, Gebrüder, Fahrnau (Baden) XII G.
- Krause, Eduard, Berlin IX G.
- \*Krauß, E., Stuttgart XII D.
- Kreisfischerei-Verein von Schwaben und Neuburg, Augsburg IX B.
- Kreis Teltow (Teltowkanal-Bauverwaltung) und Havestadt & Contag, Wilmersdorf-Berlin V P.
- Krieger-Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Behdorf XI B.
- Krieger-Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Sommerfeld XI B.
- Krupp, Fried., A.-G., Essen (Ruhr) V P.
- Krupp, Fried., A.-G., Germaniawerft, Kiel-Gaarden VA.
- Krupp, Fried., A.-G., Grusonwerk, Magdeburg-Buckau II P. X P.
- \*Küstermann & Comp., Berlin VIII G.
- Kuhnert und Söhne, E. G., Hamburg IX E.
- Kunstverlag F. E. Wachsmuth, Leipzig VII D\* XI S.
- Kurka, R., Unternehmung für Großfiltration, Frankfurt a. M. XI B.
- Kuschke, Otto, Gator IX B.
- Lademann, E. F. W., Söhne, Berlin XI G.
- \*Landes-Versicherungsanstalt der Hansestädte in Lübeck XI P.
- Land- und Seekabelwerke A.-G., Eöln-Nippes IV P. IV D.
- \*Lang, Friedrich, Waagenfabrik, Cannstatt a. N. IV D.
- Lanz, Heinrich, Mannheim X P.
- Lautenschläger, F. u. W., Berlin XI P.
- Lehmann, Professor Dr. F., Göttingen IX P.
- \*Lehmann, J. W., Dresden VIII P.
- Lehnigk, A., Aktien-Gesellschaft, Betschau (N.-L.) IX S.
- Lechner, L., Berlin XII P.
- \*Leins & Cie., Stuttgart VII G.
- \*Leipziger Röhrenwerke G. m. b. H., Leipzig IV S.
- Leipziger Werkzeug-Maschinenfabrik, vormals W. v. Pittler, A.-G., Leipzig-Wahren I G.
- Leiß, E., Weßlar XI P.
- Lenz, Ernst, Berlin XI P.
- Leue, Georg, Berlin V D.
- Lewert, E. F., Berlin IV D.
- \*Lewy, Siegmund, Berlin VII G.
- Liedke, Franz, Geestemünde IV G. IX G.
- \*Lieb, J. G., Biberach a. d. Riß XI S.
- Liegnitzer Eisengießerei und Maschinenfabrik Leichert & Sohn, Liegnitz in Schl. VIII P.
- \*Lilienthal, Frau Agnes, Berlin-Gr.-Lichterfelde III A.
- Lindenberger, J., Berlin IX G.
- Linke, Rudolf, Tharandt IX B.
- von Linstow, Dr. phil. D., Berlin IX E.
- Lingweiler, J., Bad Rissingen (Bayern) XI D.
- List, E. E., Naumburg a. S. X G.
- Lorenz, C., Berlin II D.
- Lothringer und Elsäßer Fischereiverein, Meß und Straßburg i. E. IX S.
- Lübbeke, Th. W., Hamburg-Sternschanze XI G.
- Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck VA.
- Lürssen, Fr., Bootswerft, Altmund-Wegeack bei Bremen IX S.
- Luerffen, H., Bremerhaven IX S.
- Luz, Friedr., Ludwigshafen IV G. VIII D.
- Luzus- und Geschäftswagen-Bauanstalt R. Klevesahl & Sohn, Berlin XI D.
- Lythall, A., Halle a. d. S. und Neubrandenburg X G.
- Märkische Maschinenbau-Anstalt »Teutonia«, G. m. b. H., Frankfurt a. O. X D.
- Magirus, Ewald & Lieb, G. m. b. H., Vereinigte Feuerwehrgewerke-Fabriken, Berlin XI D.
- \*Magirus, Ewald & Lieb, G. m. b. H., Ulm a. d. Donau I P.
- Mahnkopf, Ernst, Spandau IX G.
- \*Maier, Otto, Ravensburg VII B.
- Mansfeld, Chn., Leipzig VIII D.
- Marßon, Professor Dr., Berlin IX G.
- Mars-Werke, A.-G., Nürnberg-Doos I G.
- Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei vorm. Th. Flöther, Aktiengesellschaft, Gassen, Lausitz X P.
- Maschinenfabrik Grigner, A.-G., Durlach I G. VIII P.
- \*Maschinenfabrik A. Hogenforst, Leipzig VIII G.
- Maschinenfabrik Johannisberg, Klein, Forst & Bohn Nachfolger, Geisenheim a. Rh. VIII P.
- Maschinenfabrik Moenus, A.-G., Frankfurt a. M. VIII P.
- Maschinenfabrik »Monoline«, A.-G., Berlin VIII D.
- \*Maschinenfabrik Rhénania m. b. H., Eöln-Ehrenfeld VIII S.
- \*Maschinenfabrik Rodtrock & Schneider Nachf., A.-G., Dresden-Heidenau VIII D.
- Maschinenfabrik A. Benkzi, Aktiengesellschaft, Graudenz X P.
- Mathis, E. E. C., Straßburg i. E. I G.
- Matte, Paul, Lankwiz b. Berlin IX G.

- Mayer & Schmidt, Offenbach a. M. II P.  
 VIII P. XI D. XI G.  
 Mayfarth & Co., Ph., Frankfurt a. M. X P.  
 Medizinal-Abteilung des Königlich Preussischen  
 Kriegsministeriums, Berlin XI A.  
 Meißner, Wilhelm, Berlin XI G.  
 Metall-Industrie Schönebeck, A.-G., Schönebeck  
 (Elbe) I P.  
 Metallschlauch-Fabrik Pforzheim, vorm. Sch.  
 Wigenmann, G. m. b. H., Pforzheim V D.  
 Meves, J. H., und von Eigen, Altona IX S.  
 Meyer, Gust., Geestemünde IX G.  
 Micha, Oskar, Berlin IX P.  
 Minerva-Hütte, A. Grimmel & Co., Saiger  
 (Hessen-Nassau) X G.  
 Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik, Louis Peter,  
 A.-G., Frankfurt a. M. I D.  
 Mix & Genest, A.-G., Berlin II P. II P. IV P.  
 IV D.  
 Möhring, Bruno, Professor, Architekt, Berlin  
 VII P.  
 Moenus, Maschinenfabrik, A.-G., Frankfurt  
 a. M. VIII P.  
 \*Monforts, A., M.-Glabach VIII P.  
 »Monoline«, Maschinenfabrik, A.-G., Berlin  
 VIII D.  
 Moosdorf & Hochhäusler, Sanitätswerke,  
 Berlin XI G.  
 Motorfahrzeugfabrik Köln, Köln a. Rhein I B.  
 Müller, Franz, M.-Glabach VIII P. VIII D.  
 \*Müller, H., & Co., Offenbach a. Main I S.  
 \*Müller & Wegig, Dresden XII D.  
 Museum Vaterländischer Altertümer, Kiel IX A.  
  
 \*Nägeli, Dr. W., Rombach XI B.  
 \*Nagel, G. L., Heilbronn XII D.  
 Raumann & Müller, Erzgebirg. Maschinen-  
 fabrik, Schlettau (Erzgeb.) X D.  
 Rago-Union, Frankfurt a. M. II P. VIII P.  
 XI D. XI G.  
 Reckarsulmer Fahrradwerke, A.-G., Reckarsulm  
 I D.  
 Reihke, Heinrich, Rummelsburg IX B.  
 \*Neue Photographische Gesellschaft, Berlin-  
 Steglitz XII P.  
 Neufeldt & Kuhnt, Kiel IV D. V G.  
 \*Neumann, Fr., Berlin VIII P.  
 Rehnaber, O., & Co., Erste Deutsche Dampf-  
 lebertransfabrik, Geestemünde IX P.  
 Norddeutscher Lloyd, Bremen V A.  
 Norddeutsche Regwerke, G. m. b. H., Ikehoe  
 VIII P. IX P.  
 Norddeutsche Seefabelwerke, Aktiengesellschaft,  
 Nordenham a. d. W. IV P.  
 Norddeutsche Wagenbau-Vereinigung, Berlin  
 II P.  
 »Nordstern«, Hochseefischerei, A.-G., Geeste-  
 münde IX E.  
  
 \*Oberdhan & Beck, Mainz VII G.  
 \*Obermaier & Cie., Lambrecht (Rheinpfalz)  
 VIII D.  
 Oberpfälzischer Kreis-Fischerei-Verein, Regens-  
 burg IX B.  
 \*Oesten, Gustav, Berlin XI G.  
 \*Olbrich, Joseph W., Professor, Darmstadt  
 VII P.  
 Opel, Adam, Rüsselsheim a. M. I G.  
 Optische Anstalt E. P. Goerz, Berlin-Friedenau  
 III P. V P.  
 \*Ortlepp, C. F., Friedrichroda XII S.  
 Ostertag-Werke, Vereinigte Geldschrankfabriken,  
 A.-G., Stuttgart, Aalen, Berlin IV P.  
 \*Otto, Carol, Berlin XII D.  
  
 Pabst, Ernst, Eöpenick-Berlin IV G. V D.  
 \*Pahlisch, Bruno, Berlin VIII G.  
 \*Paulanerbräu (zum Salvator Keller), Aktien-  
 gesellschaft, München XII G.  
 Pefrun, Curt, Dresden XI B.  
 Pellegrini, Wilh., Chemnitz i. S. IX B.  
 \*Pelzer & Cie., Vereinigte Automaten-Fabriken  
 m. b. H., Eöln-Ehrenfeld VIII G.  
 Peter, Louis, Mitteldeutsche Gummiwaren-  
 fabrik, A.-G., Frankfurt a. M. I D.  
 Pfälzischer Kreisfischerei-Verein, Speyer IX B.  
 Pfoenig, Hütte, A.-G., Saar bei Ruhrort III P.  
 \*Pipersberg, Hermann, jr., Lüttringhausen,  
 Rheinland IV P.  
 \*Pokorny & Wittekind, Frankfurt a. M.-  
 Bockenheim VIII P.  
 Pommerscher Fischerei-Verein, Köslin IX S.  
 Post, Eugen Julius, Eöln-Ehrenfeld I G.  
 Pouplier, jun., E., Stahlwerk Kabel, Hagen  
 i. W. I B.  
 \*Pschorr, G., Pschorrbräu, München XII P.  
  
 Quade, Emil, Korbmachermeister, Berlin III E.  
  
 Recken, L., Hannover IX E.  
 Reepen, R. A., Bremerhaven IX B.  
 Reichsamt für die Verwaltung der Reichs-  
 eisenbahnen, Berlin II P.  
 Reichs-Marine-Amt, Berlin V A.  
 \*Reinemann, J., Jos. Lichtinger, München  
 VII G.  
 \*Reinhold & Co., Hannover VIII S.  
 Reiser, Hans, G. m. b. H., Eöln a. Rh. II D.  
 XI D.  
 Reutlinger Strickmaschinen-Fabrik H. Stoll  
 & Co., Reutlingen (Württemberg) VIII P.  
 VIII G.  
 Richter, A., Lehde bei Lübbenau IX S.  
 \*Richter, E. O., & Co., Chemnitz IV D.  
 Richter, Franz, Döbeln i. S. X D.  
 Riedinger, August, Ballonfabrik, Augsburg  
 III P.  
 Riemann, Herm., Chemnitz-Gablenz I G.  
 Rochlig, C. F., Berlin II D. IV B\*.  
 \*Rockstroh & Schneider Nachf., Maschinen-  
 fabrik, A.-G., Dresden-Heidenau VIII D.  
 \*Rodenstock, G., München XII G.  
 Röber, Gebrüder, Wutha i. Th. X P.  
 Dr. Rohrbeck, Hermann, vormalig J. F. Lühne  
 & Co., Berlin XI D.

- Rosebrock, Fr., (Klüver Nachf.), Bremerhaven IX G.
- \*Rosenbaum, Joseph, Gelsenkirchen II S.
- Rothe & Comp., Wilhelm, Berlin IX E.
- Rudnick, S. R., Pichtenberg-Berlin VA.
- Rückwardt, Hermann, Groß-Lichterfelde b. Berlin II G.
- Sachs, Eduard, Berlin IV G.
- Sachs, Heinrich, Pharmazeutische Fabrik »Friedenau«, Friedenau b. Berlin XI S. XII G\*.
- Sachsenberg, Gebrüder, G. m. b. H., Rosslau a. Elbe VD. VS.
- Sachse & Co., E., Leipzig-R. XII P.
- Sack, Rud., Leipzig-Plagwitz XP.
- Sächsischer Fischerei-Verein, Dresden IX G.
- Sächsische Kartonnagen-Maschinen-A.-G., Dresden VIII P.
- \*Sächsische Schrauben- u. Mutter-Fabrik, Gebr. Hübner, Chemnitz VIII S.
- Salzmann & Comp., Cassel XI P.
- Sanitätskolonne vom Roten Kreuz des Kameradschaftlichen Kriegerbundes, Biersen XI S.
- Sanitätswerke Moosdorf & Hochhäusler, Berlin XI G.
- \*Schäfer, Ludwig, Mainz VII P.
- Schäffer & Budenberg, G. m. b. H., Magdeburg-Buckau IV P. VP.
- Schelter, J. G., & Giesede, Leipzig VIII P.
- Schichau, F., Elbing und Danzig VP. VP. VP.
- Schiffs- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft, Mannheim VD. VG. IX E.
- Schikora, Friedrich, Haynau (Schlesien) IX S.
- Schimmel & Co., Oscar, Aktiengesellschaft, Chemnitz XI G.
- Schlesischer Fischerei-Verein, Breslau IX G.
- \*Schmalz, Friedrich, Offenbach a. M. VIII G.
- Schmidt, J. C., Erfurt IX D.
- \*Schneider, Adam, Maschinenfabrik, Berlin IV G.
- \*Schnellpressenfabrik A. Hamm, A.-G., Heidelberg VIII P.
- Schoenichen, Dr. Walter, Schöneberg b. Berlin IX E.
- \*Scholke, Carl, Leipzig VII E.
- Schuchhardt, Ferdinand, Berlin IV D. IV G.
- Schük & Bethke, Bippelne (Kreis Soldin) XD.
- Schulz, Carl, Berlin XI P.
- Schulz, Otto, Berliner Patent- und Eisenmöbel-Fabrik, Berlin XI G.
- Schulze, F. F. A., Berlin XI G.
- Schwarzlose Söhne, J. F., Berlin XII G.
- \*Seiler, Ed., G. m. b. H., Piegwitz VII D. XII D.
- \*Selinger & Mahler, Mannheim I S.
- Siegfried, Adolf, Büsum i. H. IX E.
- Siegfried, Claus, Büsum i. H. IX B.
- Sielaff, Berlin IV P.
- Siemens & Halske, A.-G., Wernerwerk, Berlin IP\*. II P. IV P. IV P. IV P. VA. XI P. XI G.
- Siemens-Schuckert-Werke, G. m. b. H., Berlin II P. II P. II P. VA. VP. VD.
- \*Spielmeyer, Max, Berlin VII S.
- \*Spies, Ewald, Elberfeld VIII D. IX E.
- \*Spöerhase, Wilh., vorm. C. Staudinger & Co., Gießen IV P.
- Stahlwerk Kabel, C. Pouplier jun., Hagen i. W. I B.
- Stephan, Fr., Mühlhausen i. Th. I S.
- Stettiner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft »Vulcan«, Stettin-Bredow II P. VP. VP.
- Stille, Georg, Berlin VII P.
- Stoll & Co., Reutlingen VIII P. VIII G.
- Stollwerk & Co., Köln a. Rh. II D.
- Streisguth, C. & E., Straßburg i. E. XI G.
- Stromeyer, L., & Co., Konstanz XI P.
- Sudicatis, Ludw., & Co., Borghagen-Kummelsburg bei Berlin VG.
- Süddeutsche Kabelwerke, A.-G., Mannheim IV D.
- Talbot, Gust., & Co., Eisenbahnwagenbauanstalt, Aachen II P.
- Talbot, Walter, Berlin III S.
- Taragometer Westendarp & Pieper, G. m. b. H., Hamburg, Berlin I G.
- Teichert & Sohn, Piegwitz i. Schl. VIII P.
- Leichwirtschaftliche Versuchstation der Landwirtschaftskammer für die Provinz Schlesien, Trachenberg IX G.
- Tellschow, Gebr., Berlin VIII D.
- »Teutonia«, Märkische Maschinenbau-Anstalt, G. m. b. H., Frankfurt a. O. XD.
- Thamm, J., Berlin NW XI D.
- \*Dr. Theinhardt's Nahrungsmittel-Gesellschaft m. b. H., Stuttgart-Cannstatt XII G.
- Thüringischer Fischerei-Verein, Weimar IX S.
- Tietjen, Joh., Bremen, Moor-Versuchstation XI B.
- Loepfer, Otto, & Sohn, Potsdam VG. VG
- Törlitz, Heinrich, Potsdam IX E.
- \*Tonoli, Anton, Offenbach XII S.
- Trebst, Fried., Leipzig XI G.
- Treu & Ruglisch, Berlin XII D.
- Triton-Werke, S. Hartje, Geestemünde IX G.
- The Turner Tanning Machinery-Company, G. m. b. H., Frankfurt a. M. VIII P.
- Twickel, Clemens, Freiherr von, Stovern bei Salzbergen IX E.
- Typograph, G. m. b. H., Berlin VIII P.
- Unkel, Wolff & Zwißelhoffer, Erste Rastatter Herdfabrik, Rastatt (Baden) XI G.
- Unterfränkischer Kreis-Fischerei-Verein, e. B., Würzburg IX B.
- Unternehmung für Großfiltration, R. Kurka, Frankfurt a. M. XI B.
- Venzki, A., Aktiengesellschaft, Maschinenfabrik, Graudenz XP.
- \*Verband Deutscher Arbeitsnachweise, Berlin VI P.

- Verband für erste Hülfe in Berlin XI P.  
 Verein Fischindustrieller Deutschlands, Altona  
 a. E. IX E.  
 \*Vereinigte Automaten-Fabriken Pelzer & Cie.  
 m. b. H., Cöln-Ehrenfeld VIII G.  
 Vereinigte Feuerwehrrgeräte-Fabriken Magirus,  
 Erwald & Lieb, G. m. b. H., Berlin XI D.  
 Vereinigte Fabriken landwirtschaftlicher Ma-  
 schinen, vorm. Epple & Burgbaum, Augs-  
 burg (Bayern) X P.  
 Vereinigte Geldschrankfabriken A.-G., Ostertag-  
 Werke, Stuttgart, Alen, Berlin IV P.  
 \*Vereinigte Kammerich'sche Werke A.-G., Ab-  
 teilung Maschinenbau, Berlin VIII G.  
 Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und  
 Maschinenbau-Gesellschaft Nürnberg, A.-G.  
 in Augsburg VD. VIII A\*.  
 Verlag des Deutschen Reichs-Adressbuchs, G.  
 m. b. H., Berlin II D.  
 \*Verlagsanstalt Alexander Koch, Darmstadt  
 VII D.  
 \*Voigt, H., Alsleben a. Saale VII G.  
 \*Voigt, Rudolph, Chemnitz VIII G.  
 \*Voigtländer & Sohn, Braunschweig XII P.  
 Volk, Richard, Hamburg IX D.  
 Volkshelilstättenverein vom Roten Kreuz, Berlin-  
 Charlottenburg XI P.  
 \*Vorstand der Landes - Versicherungsanstalt  
 Berlin XI D.  
 \*Vorstand der Landes - Versicherungsanstalt  
 Braunschweig XI D.  
 \*Vorstand der Pensionskasse für die Arbeiter  
 der Preussisch-Sessischen Eisenbahn-Gemein-  
 schaft, Berlin XI P.  
 »Vulcan«, Stettiner Maschinenbau-Actien-Ge-  
 sellschaft, Stettin-Bredow II P. VP. VP.  
 \*Waagenfabrik Friedrich Lang, Cannstatt a. N.  
 IV D.  
 Wachsmuth, J. E., Kunstverlag, Leipzig  
 VII D\*. XI S.  
 Wachtel, D., Breslau X G.  
 Waggonfabrik Danzig, Deutsche Wagenbau-  
 und Leihgesellschaft, Danzig II P.  
 Waggonfabrik van der Hyphen & Charlier,  
 Cöln-Deutz a. Rh. II P.  
 \*Wagner, Jos., Augustinerbräu, München XII P.  
 \*Wedts & Co., Hamburg VIII E.  
 Weigelt, Professor Dr. C., Berlin IX G.  
 Weinbrenner & Co., München I E.  
 \*Welte & Söhne, M., Freiburg i. B. XII P.  
 \*Werner, C., Billingen i. bad. Schwarzwalb  
 IV S.  
 »Weser«, Aktien-Gesellschaft, Bremen VP.  
 VP. VB.  
 Westfälische Metallindustrie Act.-Ges., Bippstadt  
 i. W. I D.  
 Westphal & Reinhold, Berlin XI D.  
 Westpreussischer Fischerei-Verein, Danzig IX P.  
 Wezig, A., Wittenberg (Bez. Halle) X P.  
 Wieland, Jakob, H. Silbebrandt's Nachfolger,  
 München IX P.  
 Windler, H., Berlin VP. XI P.  
 Witt, Joh., Schwerin i. M. XD.  
 Witte, Johannes, Misdroh an der Ostsee IX G.  
 Wolf, R., Magdeburg-Buckau X P.  
 \*Wolff & Co., Walsrode XII D.  
 \*Wolffrum, Jr., Düsseldorf VII S.  
 Würke, Hermann, Dammendorf bei Grunow  
 IX G.  
 Württembergischer Landes - Fischerei - Verein,  
 Stuttgart IX G.  
 Wulff & Hohmann, Berlin XI G.  
 Wuttig, Georg, Dresden-Cöbtau I G.  
 Zeise, Theodor, Altona-Ottensen V G.  
 Zeiß, Carl, Jena XI P.  
 Zentral-Komitee für das Rettungswesen in  
 Preußen, Berlin XI P.  
 Zimmermann & Buchloh, Eisenbahnsignal-Bau-  
 anstalt, Berlin II P.  
 Zimmermann, J., & Co., Act.-Ges., Halle a. S.  
 X P.  
 \*Zipp, Hermann, Ingenieur, Cöthen (Anhalt)  
 XI G.  
 Zoologisches Institut der Königlich Sächsischen  
 Forstakademie, Tharandt IX S.  
 \*Zulauf & Co., Höchst a. M. I G.  
 Zwietsch, E., & Co., Berlin-Charlottenburg  
 IV D.  
 van der Hyphen & Charlier, Waggonfabrik,  
 Cöln-Deutz a. Rh. II P.

## b. Sektionsverzeichnis.

**Sektion I: Straßentransport.**

(Gruppen 1—7.)

**Großer Preis.**

Abler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleber,  
Frankfurt a. M.  
Benz & Cie., Rheinische Gasmotoren-Fabrik,  
Aktiengesellschaft, Mannheim.  
Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-  
Compagnie, Hannover.  
Daimler Motoren-Gesellschaft, Untertürkheim.  
Freibahn-Gesellschaft m. b. H., Seegesfeld.  
Kaiserlicher Automobil-Club, Berlin.  
Metall-Industrie Schönebeck A.-G., Schönebeck  
a. Elbe.

**Ehrendiplom.**

Nachener Stahlwaren-Fabrik Aktien-Gesellschaft,  
Nachen.  
Deutsche Waffen- und Munitions-Fabriken,  
Berlin.  
\*Eisenhüttenwerk Thale Aktien-Gesellschaft, Ab-  
teilung Schweißwerk, Thale am Harz.  
Hannoversche Gummikamm-Compagnie, Actien-  
Gesellschaft, Hannover-Pinner.  
Mitteldeutsche Gummiwaren-Fabrik Louis Peter  
A. G., Frankfurt a. M.  
Nedarsulmer Fahrradwerke A.-G., Nedarsulm.  
Westfälische Metallindustrie, Actien-Gesellschaft,  
Lippstadt i. W.

**Goldene Medaille.**

Allgemeine Automobil-Zeitung, Berlin.  
Eisengießerei u. Schloßfabrik vorm. Gebr. Judich  
Act.-Ges., Belbert, Rhld.  
Leipziger Werkzeug-Maschinen-Fabrik vorm.  
W. v. Pittler, Aktien-Gesellschaft, Leipzig-  
Wahren.  
Mars-Werke A.-G., Nürnberg-Doos.  
Maschinenfabrik Grixner A. G., Durlach.  
E. E. C. Mathis & Co., Straßburg i. E.  
Adam Opel, Rüsselsheim a. Main.  
Eugen Julius Post, Cöln-Ehrenfeld.  
Herm. Riemann, Chemnitz-Gablenz.  
Tazameter Westendarp & Pieper, G. m. b. H.,  
Hamburg, Berlin.  
Georg Wuttig, Dresden-Löbtau.

**Silberne Medaille.**

\*Diener & Roth, Faßfabrik, Stuttgart.  
\*Selinger & Mahler, Mannheim.  
Fr. Stephan, Mühlhausen i. Th.

**Bronzene Medaille.**

Motorfahrzeugfabrik Köln, Cöln a. Rhein.  
Stahlwerk Kabel C. Pouplier jr., Sagen i. Westf.

**Ehrenvolle Erwähnung.**

Weinbrenner & Co., München.

**Feuerwehr (Gruppe 28).****Großer Preis.**

\*Justus Christian Braun A.-G., Nürnberg.  
\*Magirus, Ewald & Lieb, G. m. b. H., Ulm  
a. d. Donau.  
\*Siemens & Halske A.-G., Bernerwerk, Berlin.

**Ehrendiplom.**

\*E. C. Klader, Jöhstadt (Sachsen).

**Goldene Medaille.**

\*Zulauf & Co., Höchst a. M.

**Silberne Medaille.**

\*H. Müller & Co., Offenbach a. Main.

**Sektion II: Eisenbahnen.**

(Gruppen 8—18.)

**Außer Wettbewerb.**

Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft, vor-  
mals L. Schwarzkopff, Berlin.

**Großer Preis.**

Aktiengesellschaft Witz & Genest, Telephon- und  
Telegraphen-Werke, Berlin (2 große Preise).  
Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin.  
A. Borfig, Berlin-Tegel (2 große Preise).  
Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-  
Wagenbau und Maschinen-Bau-Anstalt  
Breslau, Abteilung Lokomotivbau (2 große  
Preise).  
Deutsche Telephonwerke G. m. b. H., Berlin.  
Deutsche Wagenbau- und Leihgesellschaft mit  
beschränkter Haftung, Waggonfabrik Danzig,  
Danzig.  
\*Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und  
Hütten-Aktiengesellschaft, Abteilung Differ-  
dingen, Differdingen (Großherzogtum Luxem-  
burg) (2 große Preise).  
Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Carl Weber  
& Co., Waggonfabrik, Düsseldorf-Oberbilk.  
Duisburger Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft  
vormals Bechem & Keetman in Duisburg  
a. Rhein.

- Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co., Akt.-Ges., Braunschweig.  
 Elsäßische Maschinenbau-Gesellschaft, Grafen-  
 staden.  
 Felten & Guillaume-Lahmeyerwerke Actien-  
 Gesellschaft, Mülheim a. R.  
 Gesellschaft des achten Nagos = Schmirgels  
 »Nagos-Union«, Schmirgel-Dampfwerk u.  
 Maschinenfabrik Julius Pfungst, Frankfurt  
 a. M.  
 Hannoverische Maschinenbau-Actien-Gesellschaft,  
 vormals Georg Egestorff, Hannover-Binden.  
 Henschel & Sohn, Cassel.  
 \*Gebr. Himmelsbach, Holzhandlung und Holz-  
 imprägnierwerke, Freiburg i. B.  
 \*J. Himmelsbach, Holzgroßhandlung, Rhyanisier-  
 und Imprägnier-Anstalt, Säge- und Hobel-  
 werke, Freiburg i. B.  
 \*Kautschukwerke Dr. Heinr. Traun & Söhne,  
 vormals Harburger Gummi-Kamm-Co., Ham-  
 burg.  
 Königlich Preussisches Ministerium der öffent-  
 lichen Arbeiten, Eisenbahnabteilungen, Berlin  
 (3 große Preise).  
 Königlich Preussische Staatseisenbahnverwal-  
 tung, Staatseigene Hauptwerkstätte in Tempel-  
 hof bei Berlin.  
 \*Kontinentale Bremsen-Gesellschaft m. b. H.  
 (vorm. Böderbremsen), Bankwitz.  
 Fried. Krupp, A.-G. Grusonwerk, Magdeburg-  
 Buckau.  
 Mayer & Schmidt, Offenbach a. M.  
 Norddeutsche Wagenbau-Vereinigung, Berlin.  
 Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisen-  
 bahnen, Berlin.  
 Siemens & Halske A.-G., Wernerwerk, Berlin.  
 Siemens-Schuckertwerke, Gesellschaft mit be-  
 schränkter Haftung, Berlin (3 große Preise).  
 Stettiner Maschinenbau - Aktien - Gesellschaft  
 »Vulcan« in Stettin-Bredow.  
 Gust. Talbot & Co., Eisenbahnwagen-Bau-  
 anstalt, Aachen.  
 Zimmermann & Buchloh, Eisenbahn-Signal-  
 bau-Anstalt und Eisengießerei, Berlin-Vorsig-  
 walde.  
 Van der Zypen & Charlier, Gesellschaft mit be-  
 schränkter Haftung, Eöln-Deuß.

#### Ehrendiplom.

- Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin.  
 Deutsche Automaten = Gesellschaft Stollwerk  
 & Co., Eöln.  
 C. Lorenz Aktiengesellschaft, Telephon- und  
 Telegraphenwerke, Berlin.  
 Hans Reifert, G. m. b. H., Eöln.  
 C. F. Rochlig, Turmuhrfabrik, Berlin.  
 Verlag des Deutschen Reichs-Adressbuchs, G. m.  
 b. H., Berlin.

#### Goldene Medaille.

- \*C. W. Hasenclever Söhne (Inhaber Otto Bank-  
 horst), Düsseldorf.

\*J. Wilh. Hofmann, Fabrik elektrischer Appa-  
 rate, Kößchenbroda bei Dresden.

\*Artur Koppel, Aktiengesellschaft, Berlin und  
 Rom.

Hermann Rückwardt, Architekt, Königlich preußi-  
 scher und Königlich bayerischer Hofphotograph,  
 Berlin-Groß-Lichterfelde-West.

#### Silberne Medaille.

\*Joseph Rosenbaum, Gelsenkirchen.

### Sektion III: Luftschiffahrt.

(Gruppen 21—24.)

#### Außer Wettbewerb.

Königlich Preussisches Kriegsministerium, Berlin.

\*Frau Agnes Silienthal, Berlin-Gr.-Lichterfelde.

#### Großer Preis.

Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-  
 Compagnie, Hannover.

Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert  
 & Co., Nürnberg.

Hütte Phönix Aktien-Gesellschaft, Saar bei  
 Ruhrort.

Königlich Preussisches Aeronautisches Observa-  
 torium Lindenberg.

Optische Anstalt C. P. Goerz Aktiengesellschaft,  
 Berlin-Friedenau.

August Niedinger, Ballonfabrik, G. m. b. H.,  
 Augsburg.

#### Silberne Medaille.

E. Alisch & Co., Inhaber E. A. Schneider,  
 Berlin.

Hauptmann Edgar Härtel, Leipzig.

Walter Talbot, Berlin C.

#### Ehrenvolle Erwähnung.

Emil Quade, Korbmachermeister, Berlin.

### Sektion IV: Post, Telegraphie, Telephonie und Messteunde.

(Gruppen 19, 20, 25—27.)

#### Außer Wettbewerb.

Felten & Guillaume-Lahmeyerwerke Actien-  
 Gesellschaft, Mülheim a. R.

Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H.,  
 System Telefunken, Berlin.

\*Grimme, Natalis & Co., Braunschweig.

Königlich Preussisches Kriegsministerium, Berlin.

#### Großer Preis.

Aktiengesellschaft Wig & Genest, Telephon- und  
 Telegraphen-Werke, Berlin.

S. J. Arnheim, Hofkutschschlosser, Berlin.

\*H. Aron, Elektrizitätszählerfabrik G. m. b. H.,  
 Charlottenburg.

Deutsche Telephonwerke G. m. b. H., Berlin.

\*Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken,  
 Berlin-Karlsruhe.

\*Dreher, Rosenfranz & Droop in Hannover.  
 \*The European Weston Electrical Instrument Company, G. m. b. H., Berlin.  
 Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H., System Telefunken, Berlin.  
 Hedderheimer Kupferwerk, vorm. F. A. Hesse Söhne, Frankfurt a. M.  
 Kabelwerk Rheydt A.-G., Rheydt (Bez. Düsseldorf).  
 Land- und Seekabelwerke A.-G., Cöln-Nippes.  
 Norddeutsche Seekabelwerke, Aktiengesellschaft, Nordenham a. d. Weser.  
 Ostertag-Werke, Vereinigte Geldschrankfabriken A.-G., Stuttgart, Alalen, Berlin.  
 \*Hermann Pipersberg jr., Gas- und Wassermesserfabrik, Güttringhausen, Rheinland.  
 Schaffer & Budenberg, G. m. b. H., Magdeburg-Buckau.  
 Sielaff, Maschinenfabrik, Berlin.  
 Siemens & Halske A.-G., Wernerwerk, Berlin (3 große Preise).  
 \*Wilh. Spoerhase, vorm. C. Staudinger & Co., Gießen.

#### Ehrendiplom.

\*Aktiengesellschaft vorm. H. Meinecke, Breslau-Carlowitz.  
 Aktiengesellschaft Mig & Genest, Telephon- und Telegraphen-Werke, Berlin.  
 Carl Beermann, Fabrik für landwirtschaftliche Maschinen, Post- und Telegraphen-Materialien und Fahrzeuge, Berlin.  
 \*R. Burger & Co., Berlin.  
 Deutsche Kabelwerke, Aktiengesellschaft, Berlin-Rummelsburg.  
 G. Fuhrmann, Tresorbauanstalt und Kunstschlosserei, Berlin.  
 Land- und Seekabelwerke A.-G., Cöln-Nippes.  
 C. F. Lewert, Telephon- und Telegraphenwerke, Berlin.  
 Neufeldt & Ruhne, Elektrotechnische Fabrik, Kiel.  
 \*C. D. Richter & Co., Reifzeugfabrik, Chemnitz i. Sachsen.  
 Ferdinand Schuchhardt, Telegraphenbau-Anstalt, Berlin.  
 Süddeutsche Kabelwerke A.-G., Mannheim.  
 Telephon-Apparat-Fabrik E. Zwiatusch & Co., Berlin-Charlottenburg.  
 \*Wagenfabrik Friedrich Lang, Cannstatt a. N.

#### Goldene Medaille.

Abel'sche Briefmarken-Automaten-Vertriebsgesellschaft m. b. H., Berlin.  
 Aktiengesellschaft Iffelburger Hütte, vorm. J. Nering, Bögel & Co., Iffelburg (Bez. Düsseldorf).  
 Anschütz & Co., Kiel.  
 \*Math. Bäuerle, Uhrenfabrik, St. Georgen, Schwarzwald.  
 \*Johann Bofsch & Söhne, Jungingen (Hohenzollern).

Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau und Maschinen-Bau-Anstalt, Breslau.  
 Deutsche Telephonwerke G. m. b. H., Berlin.  
 \*»Dey« Zeitregister-Syndikat G. m. b. H., Berlin.  
 Groos & Graf, Berlin-Hohenschönhausen.  
 Franz Liedeke, Chronometermacher, Geestemünde.  
 Friedrich Lux, G. m. b. H., Ludwigshafen am Rhein.  
 Ernst Pabst, Fabrik elektrischer Maschinen, Bellevue-Köpenick.  
 Eduard Sachs, Militäreffekten- und Postdienstbekleidungsgegenstandesfabrik, Berlin.  
 \*Adam Schneider, Maschinenfabrik, Berlin.  
 Ferdinand Schuchhardt, Telegraphen-Bau-Anstalt, Berlin.

#### Silberne Medaille.

\*Ados G. m. b. H., Aachen.  
 Carl Beermann, Fabrik für landwirtschaftliche Maschinen, Post- und Telegraphen-Materialien und Fahrzeuge, Berlin.  
 Reiser & Schmidt, Telegraphenbauanstalt, Berlin (2 silberne Medaillen).  
 \*Leipziger Röhrenwerke G. m. b. H., Leipzig.  
 \*C. Werner, Uhrenfabriken, Billingen i. bad. Schwarzwalde.

#### Bronzene Medaille.

\*C. F. Rochlitz, Turmuhrfabrik, Berlin.

#### Sektion V: Seetransport.

(Gruppen 29—33.)

#### Außer Wettbewerb.

Blohm & Voß, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Hamburg.  
 Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen.  
 Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg.  
 Kaiserliche Inspektion des Torpedowesens, Kiel.  
 Kaiserliche Werft, Danzig.  
 Kaiserliche Werft, Kiel.  
 Kaiserliche Werft, Wilhelmshaven.  
 Fried. Krupp Aktiengesellschaft Germaniawerft, Kiel-Gaarden.  
 Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck.  
 Norddeutscher Lloyd, Bremen.  
 Reichs-Marine-Amt, Berlin.  
 H. R. Rudnick, Ausrüstung für Wasserrettungswesen, Lichtenberg-Berlin.  
 Siemens & Halske A.-G., Wernerwerk, Berlin.  
 Siemens-Schuckertwerke, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin.

#### Großer Preis.

Actien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke in Dillingen a. d. Saar (Rheinl.) (2 große Preise).  
 Actien-Gesellschaft »Weser«, Bremen (2 große Preise).

Duisburger Maschinenbau - Aktien - Gesellschaft  
vormals Bechem & Keetmann in Duisburg  
a. Rhein.

Großherzogliche Generaleisenbahndirektion in  
Schwerin.

Haniel & Lueg, Maschinenfabrik, Eisen- und  
Stahlwerk, Düsseldorf (2 große Preise).

Geheimer Regierungsrat, Professor Dr. Inge,  
Aachen.

Königlich Preussisches Ministerium der öffent-  
lichen Arbeiten — Wasserbauabteilung —  
Berlin (als Kollektivausstellung, mit Abschrift  
des Diploms für jeden der Teilhaber):

1. Königlich Preussisches Bureau für  
Hauptnivellements- und Wasserstands-  
beobachtungen, Berlin.
2. Königlich Preussische Elbstrombauver-  
waltung, Magdeburg.
3. Königlich Preussische Landesanstalt für  
Gewässerkunde, Berlin.
4. Königlich Preussische Oberstrombauver-  
waltung, Breslau.
5. Königlich Preussische Regierung,  
Munich.
6. Königlich Preussische Regierung,  
Bromberg.
7. Königlich Preussische Regierung, Eöln.
8. Königlich Preussische Regierung,  
Danzig.
9. Königlich Preussische Regierung,  
Düsseldorf.
10. Königlich Preussische Regierung,  
Königsberg.
11. Königlich Preussische Regierung,  
Schleswig.
12. Königlich Preussische Regierung, Stade.
13. Königlich Preussische Regierung,  
Stettin.
14. Königlich Preussische Regierung,  
Stralsund.
15. Königlich Preussische Rheinstrombau-  
verwaltung, Koblenz.
16. Königlich Preussische Versuchsanstalt  
für Wasserbau und Schiffbau, Berlin.
17. Königlich Preussische Verwaltung des  
Dortmund-Ems-Kanals, Münster.
18. Königlich Preussische Verwaltung der  
Märkischen Gewässer, Potsdam.
19. Königlich Preussische Weichselstrombau-  
verwaltung, Danzig.
20. Königlich Preussische Weserstrombau-  
verwaltung, Hannover.

Kreis Teltow und Havestadt und Contag,  
Königliche Bauräte, Berlin-Wilmersdorf.

Fried. Krupp, Aktiengesellschaft, Essen  
(Rheinpr.).

Optische Anstalt C. P. Goerz, Aktiengesellschaft,  
Berlin-Friedenau.

Schäffer & Budenberg G. m. b. H., Magde-  
burg-Buckau.

J. Schichau in Elbing und J. Schichau Schiffs-  
werft zu Danzig in Danzig (3 große Preise).

Siemens-Schuckertwerke, Gesellschaft mit be-  
schränkter Haftung, Berlin.

Stettiner Maschinenbau - Actien - Gesellschaft  
»Vulcan« in Stettin-Bredow (2 große Preise).

H. Windler, Berlin.

#### Ehrendiplom.

Bergmann Elektrizitätswerke, Aktiengesellschaft,  
Berlin.

Haniel & Lueg, Maschinenfabrik, Eisen- und  
Stahlwerk, Düsseldorf.

Georg Leue, Ingenieur, Berlin.

Metallschlauch - Fabrik Pforzheim, vorm.  
Sch. Wizenmann, Gesellschaft mit beschränkter  
Haftung, Pforzheim.

Ernst Pabst, Fabrik elektrischer Maschinen,  
Bellevue-Köpenick.

Gebrüder Sachsenberg, Gesellschaft m. b. H.,  
Roslau a. Elbe.

Schiffs- und Maschinenbau Aktiengesellschaft,  
Mannheim.

Siemens-Schuckertwerke, Gesellschaft mit be-  
schränkter Haftung, Berlin.

Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Ma-  
schinenbaugesellschaft Nürnberg A. G., Augs-  
burg.

#### Goldene Medaille.

Anschütz & Co., Kiel.

Dr. Graf & Comp., Fabrik chemisch-technischer,  
pharmazeutisch-kosmetischer Präparate und  
Nahrungsmittel, Berlin-Schöneberg.

Neufeldt & Ruhnke, Elektrotechnische Fabrik,  
Kiel.

Schiffs- und Maschinenbau Aktiengesellschaft,  
Mannheim.

Ludw. Sadicatis & Co., Inhaber Franz  
Fieseler u. Dr. Rich. Friedmann, Borghagen-  
Kummelsburg bei Berlin.

Otto Loepfer & Sohn, Werkstätten für wissen-  
schaftliche Instrumente, Potsdam (2 goldene  
Medaillen).

Theodor Zeise, Schiffsschrauben-Gießerei,  
Altona-Ottensen.

#### Silberne Medaille.

A. Baswiz, Fabrik von Rettungskörpern mit  
Kapokfüllung, Berlin.

Krusauer Kupfer- und Messingfabrik A.-G.,  
Kupfermühle, Post Krusau bei Flensburg.

Gebrüder Sachsenberg, Gesellschaft m. b. H.,  
Roslau a. Elbe.

#### Bronzene Medaille.

Actien-Gesellschaft »Weser«, Bremen.

#### Sektion VI: Fürsorge.

(Gruppen 34—40.)

#### Großer Preis.

\*Gemeinnützige Aktien-Baugesellschaft für den  
Landkreis Crefeld, Crefeld.

\*Verband Deutscher Arbeitsnachweise, Berlin.



**Ehrendiplom.**

\*Deutschnationaler Handlungsgehilfen-Verband,  
Hamburg.

**Sektion VII: Dekorative Kunst.**

(Gruppen 41—45.)

**Großer Preis.**

Aktiengesellschaft vormals H. Gladenbeck &  
Sohn, Bildgießerei, Berlin-Friedrichshagen.  
\*P. Bruckmann & Söhne, Heilbronn a. Neckar.  
Rudolph Herzog, Berlin.  
\*Rud. Jbach Sohn, Barmen.  
\*Junfer & Ruh, Nähmaschinenfabrik und Eisen-  
gießerei, Karlsruhe i. Baden.  
Professor Bruno Möhring, Architekt, Berlin.  
\*Professor Joseph M. Olbrich, Darmstadt.  
\*Ludwig Schäfer, Möbelfabrik u. Dekoration,  
Mainz.  
Georg Stilke, Verlagsbuchhandlung, Berlin.

**Ehrendiplom.**

\*Kunstverlag F. E. Wachsmuth, Leipzig.  
\*Ed. Seiler, Pianofortefabrik, G. m. b. H.,  
Piegnitz.  
\*Verlagsanstalt Alexander Koch, Darmstadt.

**Goldene Medaille.**

Adolph Eckardt, Kunstmaler, Berlin.  
\*J. Engelhorn, Stuttgart.  
\*Bruno Hefling, Verlagsbuchhandlung, Berlin.  
\*Gebrüder Heubach A.-G., Porzellanfabrik u.  
Malerei, Lichte bei Wallendorf, S.-M.  
Victor Hillmer, Berlin.  
\*Jsis-Werke, G. m. b. H., Fabrik kunstgewerb-  
licher Erzeugnisse, Nürnberg.  
\*A. W. Kister, G. m. b. H., Scheibe, Schwarzb.-  
Rudolft.  
\*Leins & Cie., Stuttgart.  
\*Siegmar Lewy, Fabrik von galvanoplastisch  
dekorierten Kunst- und Luxusartikeln, Berlin.  
\*Oberdhan & Beck, Mainz.  
\*J. Reinemann, Jos. Lichtinger, München.  
\*H. Voigt, Altleben a. Saale.

**Silberne Medaille.**

\*Frits Fiebig, Schulz & Co., Berlin.  
\*Max Spielmeier, Berlin.  
\*Fr. Wolffrum, Düsseldorf.

**Bronzene Medaille.**

\*Otto Maier, Ravensburg.

**Ehrenvolle Erwähnung.**

\*Carl Scholke, Leipzig.

**Sektion VIII: Arbeitshalle.**

(Gruppen 46—56.)

**Außer Wettbewerb.**

Collet & Engelhard G. m. b. H., Werkzeug-  
maschinenfabrik in Offenbach a. M.  
Fr. Gebauer, Maschinenfabrik, Berlin.  
\*Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und  
Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A. G.,  
Augsburg.

**Großer Preis.**

Abler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleber,  
Frankfurt a. M.

Gebrüder Brehmer, Maschinenfabrik, Leipzig-  
Plagwitz.

De Fries & Cie., Akt.-Ges., Düsseldorf.

Duisburger Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft  
vormals Bechem & Reetman in Duisburg  
a. Rhein.

Gesellschaft des ächten Nagos-Schmirgels

Nagos-Union, Schmirgel-Dampfwert u. Ma-  
schinenfabrik Julius Pfungst, Frankfurt a. M.

Joh. Kleinewefers Söhne, Kalanderbau- u.  
Walzengravier-Anstalt, Crefeld.

Erdmann Kircheis, Maschinenfabrik und Eisen-  
gießerei, Aue (Erzgeb.), Sachsen.

Kirchner & Co., A.-G., Leipzig.

\*J. M. Lehmann, Maschinenfabrik, Dresden.

Piegnitzer Eisengießerei u. Maschinenfabrik  
Leichert & Sohn, Piegnitz.

Maschinenfabrik Gritner A.-G., Durlach.

Maschinenfabrik Johannisberg, Klein, Forst &  
Bohn Nachfolger, Geisenheim am Rhein.

Maschinenfabrik Moenus A. G., Frankfurt a. M.

Mayer & Schmidt, Offenbach a. M.

\*A. Monforts, Maschinenfabrik u. Eisengießerei,  
M.-Glödbach.

Franz Müller, Maschinenfabrik, M.-Glödbach.

\*Fr. Neumann, Berlin.

Norddeutsche Netzwerke G. m. b. H., Ikehoe.

\*Pokorny & Wittekind, Maschinenbau-Aktien-  
gesellschaft, Frankfurt a. M.-Bockenheim.

Reutlinger Strickmaschinenfabrik H. Stoll & Co.,  
Reutlingen, Wttbg.

Sächsische Cartonnagen-Maschinen-Aktien-Ge-  
sellschaft, Dresden.

J. G. Schelter & Giesecke, Schriftgießerei, Ma-  
schinenfabrik, Leipzig.

\*Schnellpressenfabrik A. Hamm, A.-G., Heidel-  
berg.

The Turner Tanning Machinery-Company,  
Frankfurt a. M.

Typograph, G. m. b. H., Berlin.

**Ehrendiplom.**

\*Frankfurter Maschinenfabrik Akt. Ges., Groß-  
Luheim.

\*Carl Hamel, Aktiengesellschaft, Schönau bei  
Chemnitz.

Ferd. Emil Jagenberg, Maschinenfabrik,  
Düsseldorf.

Carl Kneusel, Zeulenroda.

Friedrich Luy G. m. b. H., Ludwigshafen a. Rh.

Ehn. Mansfeld, Maschinenfabrik, Leipzig.

\*Maschinenfabrik Rockstroh & Schneider Nachf.  
A.-G., Dresden-Heidenau.

Monoline, Maschinenfabrik, Aktiengesellschaft,  
Berlin.

Franz Müller, Maschinenfabrik, M.-Glödbach.

\*Obermaier & Cie., Maschinenfabrik, Lam-  
brecht (Rheinpfalz).

\*Ewald Spies, Elberfeld.

Gebr. Tellchow, Maschinenfabrik, Berlin.

**Goldene Medaille.**

- Bochum-Bindener Zündwaren- und Wetterlampenfabrik C. Koch, Linden-Ruhr.  
 \*Vorbecker Maschinenfabrik und Eisengießerei, Vorbeck.  
 \*August Fomm, Leipzig.  
 \*H. Großmann, Nähmaschinenfabrik, Dresden.  
 \*Horn & Schneider, Dresden.  
 \*Rüstermann & Comp., Berlin.  
 \*Maschinenfabrik A. Hogenforst, Leipzig.  
 \*Bruno Pahlisch, Maschinenfabrik, Berlin.  
 Reutlinger Strickmaschinenfabrik S. Stoll & Co., Reutlingen, Wttbg.  
 \*Friedrich Schmalz, Schleifmaschinen- u. Schleifräder-Fabrik, Offenbach a. M.  
 \*Vereinigte Automaten-Fabriken Pelzer & Cie. mit beschränkter Haftung, Cöln-Ehrenfeld.  
 \*Vereinigte Kammerich'sche Werke A. G., Abteilung Maschinenbau, Berlin.  
 \*Rudolph Voigt, Spezialfabrik für Spulmaschinen, Chemnitz.

**Silberne Medaille.**

- \*Dürring's Patentmaschinen-Gesellschaft, Berlin.  
 \*Maschinenfabrik Rhénania m. b. H., Cöln-Ehrenfeld.  
 \*Rheinhold & Co., Vereinigte Norddeutsche und Dessauer Rieselguhr-Gesellschaft, Hannover.  
 \*Sächsische Schrauben- u. Muttern-Fabrik Gebr. Hübner, Chemnitz.

**Ehrenvolle Erwähnung.**

- \*Weck & Co., Hamburg.

**Sektion IX: Fischerei.**

(Gruppen 57—60.)

**Außer Wettbewerb.**

- Duge, königlicher Hafensinspektor, Geestemünde.  
 Großherzoglich Badisches Ministerium des Innern, Karlsruhe.  
 Karges & Hammer, Maschinenfabrik, Aktiengesellschaft, Braunschweig.  
 Königlich Preussische Kommission zur wissenschaftlichen Untersuchung der deutschen Meere, Kiel.  
 Königliches Museum für Völkerkunde, vor-geschichtliche Abteilung, Berlin.  
 Museum vaterländischer Altertümer, Kiel.

**Großer Preis.**

- Bayerischer Landes-Fischereiverein, München.  
 Bremen-Begejacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn-Begejacker.  
 Deutscher Anglerbund, e. V., Berlin.  
 Deutscher Fischereiverein, Berlin.  
 Deutscher Seefischereiverein, Berlin-Hannover.  
 Erste Deutsche Dampflebertransfabrik Oscar Rehnaber & Co., Geestemünde.  
 Fischereiverein für die Provinz Brandenburg, Berlin.

- A. Freundlich, Maschinenfabrik, Düsseldorf.  
 Geestemünder Herings- und Hochseefischerei A. G., Geestemünde.  
 Herzoglich Trachenberger Verwaltung, Trachenberg (Schlesien).  
 H. Silbebrandts Nachf. Jakob Wieland, München.  
 Professor Dr. Bruno Hofer, München.  
 Königliche Biologische Anstalt auf Helgoland.  
 Königliche Geologische Landesanstalt und Bergakademie, Berlin.  
 Königliche Landwirtschaftliche Hochschule, Tierphysiologisches Institut, Berlin.  
 Prof. Dr. Franz Lehmann, Göttingen.  
 Oskar Micha, Kgl. Hoflieferant, Berlin.  
 Norddeutsche Reßwerke G. m. b. H., Ikehoe.  
 Westpreussischer Fischereiverein, Danzig.

**Ehrendiplom.**

- Altonaer Museum, Altona.  
 Bremer Tauwerk-Fabrik A. G., vorm. C. H. Michelsen, Grohn-Begejacker (Post-Begejacker).  
 Dr. Karl Eckstein, königlicher Professor an der Forstakademie, Eberswalde.  
 Josef Hofer, Fischzüchter, Oberndorf am Neckar (Württemberg).  
 Königliche Generalkommission für die Provinzen Brandenburg und Pommern, Frankfurt a. d. Oder.  
 Koller, München.  
 J. C. Schmidt, Kunst- und Handelsgärtnerei, Erfurt.  
 Richard Volk, Vorstand der Abteilung für Elbuntersuchung des Naturhistorischen Museums, Hamburg.

**Goldene Medaille.**

- C. Arens, Forellenzuchtanstalt, Klehsingen bei Ellrich am Harz.  
 Kapitän Bachhaus, Blankenese.  
 Gottfried Friedrichs, Fischhandlung und Fischerei, Wittenberge.  
 Ernst Giesecke, Hannover.  
 Heinrich Henkel, Hoflieferant, Darmstadt-Neuwiese.  
 Gebrüder Jacob, Fischhandlung, Berlin.  
 Franz Eidecke, Chronometermacher, Geestemünde.  
 J. Lindenberger, Fischhandlung, Vachsträucherei, Berlin.  
 Franz Kliner, Berliner mechanische Reßfabrik und Baumwollzwirnerei, Neubabelsberg.  
 Carl Kneusel, Zeulenroda.  
 Frd. Kohlenberg, Fischkonserven-Fabrik, Geestemünde.  
 Joseph Kraatz, Fischermeister, Angermünde.  
 Eduard Krause, Konservator am königlichen Museum für Völkerkunde, Berlin.  
 Ernst Mahnkopf, Großfischermeister, Spandau.  
 Professor Dr. Marsson, Berlin.  
 Paul Matte, Spezialzüchterei fremdländischer Zierfische, Cankwiz bei Berlin.

Gust. Meyer, Fischkonserven-Fabrik, Geestemünde.  
 Fr. Rosebrod (Klüver Nachf.), Nautisches Institut, Bremerhaven.  
 Sächsischer Fischereiverein, Dresden.  
 Schlesischer Fischereiverein, Breslau.  
 Landwirtschaftliche Versuchsstation der Landwirtschaftskammer für die Provinz Schlesien, Trachenberg (Schlesien).  
 Triton-Werke, H. Hartje, Fischindustrie, Geestemünde.  
 Professor Dr. C. Weigelt, Berlin.  
 Johannes Witte, Lachs-Räucherei in Misdroy an der Ostsee.  
 Hermann Würke, Dammendorf bei Grunow (Bez. Frankfurt a. d. Oder).  
 Württembergischer Landes-Fischereiverein, Stuttgart.

#### Silberne Medaille.

Aktien-Gesellschaft A. Lehnick, landwirtschaftl. Maschinen- und Pflug-Bauanstalt, Betschau (N.-L.), Zentralbureau: Berlin.  
 Wilhelm Beher, Hoffklempnermeister, Erfurt.  
 Karl Bugow, Lehrer, Potsdam.  
 Casseler Fischereiverein, Cassel.  
 H. G. Cordes, Bremerhaven.  
 Doris Duzig, Nadelfabrikantin, Berlin.  
 Fischereiverein für die Provinz Posen, Bromberg.  
 Fischereiverein für Westfalen und Lippe, Brilon.  
 Geestemünder Fischmehlfabrik G. m. b. H., Geestemünde.  
 Adolf Glauf, Klempnermeister, Königsberg (Ostpreußen).  
 Ernst Günther, Zoologe, Berlin.  
 Schiffbau-Ingenieur J. Jacobsen, Neumühlen b. Kiel.  
 J. Junge, Schiffswerft, Bewelsfleth b. Glückstadt.  
 Friedrich Knaak, Ölzeugfabrik, Stettin.  
 Bruno Krafft, Berlin.  
 Lothringer und Elsäßer Fischereiverein, Meß u. Straßburg (E.).  
 Fr. Kürffen, Bootswerft, Aumund-Begeack.  
 H. Querssen, Bremerhaven.  
 J. H. Mewes & von Eigen, Tauwerk- und Netzfabrik, Altona.  
 Pommerscher Fischereiverein, Rößlin.  
 A. Richter, Gastwirt, Lehde bei Lübbenau.  
 Friedrich Schifora, Lehrer, Haynau i. Schl.  
 Thüringischer Fischereiverein, Weimar.  
 Zoologisches Institut der Königlich Sächsischen Forstakademie, Tharandt.

#### Bronzene Medaille.

Ferdinand Aue, Reusenfabrikant, Gunow a. d. Oder.  
 Alfred Bauer, Schloßfabrik, Malchin (Mecklenburg).  
 Behr's Industrie-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Suhle i. Th.

Heinrich Blum, Netzfabrik, Eichstätt (Bayern).  
 Martin Dahms, Reusenfabrikant, Gunow a. d. Oder.  
 Wilhelm Drowin, Reusenfabrikant, Gunow a. d. Oder.  
 H. Ernsting, Fischereipächter, Beringstedt (Holstein).  
 Erste Büsumer Krabben-Konserven-Fabrik Claus Siegfried, Büsum (Holstein).  
 Kreis-Fischerei-Verein von Schwaben und Neuburg, Augsburg.  
 Otto Kuschke, Fischereibesitzer, Gatow bei Bieraden.  
 Rudolf Vinke, Forellenzüchtere, Tharandt bei Dresden.  
 Heinrich Reizke, Rummelsburg (Pommern).  
 Oberpfälzischer Kreis-Fischereiverein, Regensburg.  
 Wilhelm Pellegrini, Atelier für plastische Modelle, Chemnitz.  
 Pfälzischer Kreis-Fischereiverein, Speyer.  
 R. A. Reepen, Bremerhaven.  
 Unterfränkischer Fischereiverein, e. V., Würzburg.

#### Ehrenvolle Erwähnung.

A. Baswig, Fabrik von Rettungskörpern mit Kapoffüllung, Berlin.  
 A. E. G. Dehne, Maschinenfabrik, Halle a. d. Saale.  
 Fischergemeinde Schwedt a. d. Oder.  
 Fischerinnung Steinau a. d. Oder.  
 Heinrich Fröbel Nachf., Hamburg.  
 J. Geffken, Kapitän, Geestemünde.  
 \*B. Geißler, Altona-Ottensen.  
 Alfred Gutmann, Aktien-Gesellschaft für Maschinenbau, Altona-Ottensen.  
 Hochseefischerei Nordstern Aktiengesellschaft, Geestemünde.  
 C. G. Kuhnert Söhne, Hamburg.  
 Dr. phil. D. von Linstow, Königlich-Bezirksgeologe, Berlin.  
 E. Recken, Regierungs- und Baurat, Hannover.  
 Wilhelm Rothe & Comp., Ingenieur-Bureau und Maschinenfabrik für Abwässer-Kläranlagen und Städtetanalisationen, Berlin.  
 Schiffs- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft, Mannheim.  
 Dr. Walter Schoenichen, Oberlehrer, Schöneberg bei Berlin.  
 Ad. Siegfried, Seemooshandlung, Büsum i. H.  
 \*Ewald Spies, Elberfeld.  
 Heinrich Törlitz, stud. rer. nat., Potsdam.  
 Clemens Freiherr von Twickel, Stövern bei Salzbergen.  
 Verein Fischindustrieller Deutschlands, Altona a. E.

#### Sektion X: Landwirtschaft.

(Gruppen 61—70.)

#### Außer Wettbewerb.

Aktien-Gesellschaft H. F. Eckert, Berlin.

**Großer Preis.**

- \*Conrad Appel, Forst- u. landwirtschaftliche Samenhandlung, Darmstadt.  
 Fr. Dehne, Halberstadt.  
 Gebrüder Eberhardt, Pflugfabrik, Ulm a. Donau.  
 Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen F. Zimmermann & Co. Aktien-Gesellschaft, Halle a. S.  
 Fried. Krupp A.-G. Grusonwerk, Magdeburg-Buckau.  
 Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei vorm. Th. Flöther, Aktiengesellschaft, Gassen i. E.  
 Maschinenfabrik Heinrich Lanz, Mannheim.  
 Maschinenfabrik A. Bengli, Aktiengesellschaft, Graudenz.  
 Ph. Mahsfarth & Co., Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte und Apparate für die Weinbereitung, Frankfurt a. M.  
 Gebrüder Röber, Wutha, Thür.  
 Rud. Sack, Leipzig-Plagwitz.  
 Vereinigte Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen, vormals Epple & Bugbaum, Augsburg.  
 A. Wegig, Eisengießerei u. Maschinenfabrik für Mühlenbau, Wittenberg, Bez. Halle.  
 R. Wolf, Maschinenfabrik, Magdeburg-Buckau.

**Ehrendiplom.**

- Aktiengesellschaft für landwirtschaftliche Maschinen vormals Gebrüder Bugbaum, Würzburg.  
 Eisenwerk Söllingen bei Karlsruhe i. Baden.  
 Erzgebirgische Maschinenfabrik Raumann & Müller, Schlettau (Erzgeb.).  
 Märkische Maschinenbau-Anstalt »Teutonia«, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt a. d. Oder.  
 Franz Richter, Maschinenfabrik, Döbeln i. Sachsen.  
 Schütz & Bethke, Eisengießerei, Maschinenbauanstalt und Pflugfabrik in Lippehne, Kreis Soldin.  
 Joh. Witt, Maschinenfabrik, Schwerin i. M.

**Goldene Medaille.**

- E. Baumann, Maschinenbau-Anstalt, Lübz i. Mecklenburg.  
 Jelasske & Seliger, Maschinenfabrik, Ratibor D.-S.  
 C. E. List, Maschinenfabrik, Raumburg a. S.  
 A. Pythall, Maschinenfabrik und Eisengießerei, Halle a. d. S. und Neubrandenburg.  
 Maschinenfabrik Esterer A.-G. in Altötting.  
 Minervahütte, A. Grimm & Comp., Haiger, Hessen-Nassau.  
 D. Wachtel, Fabrik und Lager von Maschinen für Landwirtschaft und Industrie, Breslau.

**Silberne Medaille.**

- Berkefeld-Filter-Gesellschaft, G. m. b. H., Celle.  
 Bielefelder Maschinen- u. Fahrradwerke Aug. Goericke, Bielefeld.

**Sektion XI: Hygiene.**

(Gruppen 71—74.)

**Außer Wettbewerb.**

- Central-Comité der Deutschen Vereine vom Roten Kreuz, Berlin.  
 Medizinal-Abteilung des Königlich Preussischen Kriegsministeriums, Berlin.

**Großer Preis.**

- Aktiengesellschaft für Feinmechanik vormals Jetter & Scheerer, Tuttlingen (Württemberg).  
 Bach & Kiedel, Berlin.  
 Baumann u. Lederer, Mechan. Segeltuchweberei und Zeltfabrik, Cassel.  
 \*C. Bolle, Milchwirtschaftlicher Großbetrieb, Berlin.  
 Christoph & Unmack Aktiengesellschaft, Fabrik transportabler zerlegbarer Döderscher Baracken, Pavillons und Häuser, Niesky, Oberlausitz (2 große Preise).  
 Gottfried Hagen in Kalk bei Köln.  
 Paul Hartmann, Verbandstoff-Fabrik, Berlin und Heidenheim a. Brz.  
 Rud. A. Hartmann, Maschinenfabrik, Eisen- u. Metallgießerei, Berlin.  
 W. A. Hirschmann, Berlin.  
 Heinrich Jordan, Berlin.  
 \*Landes-Versicherungsanstalt der Hansestädte in Lübeck.  
 J. u. M. Lautenschläger, Berlin.  
 E. Leitz, Opt. Mech. Werkstätte, Wehlar.  
 Ernst Lenk, Fabrik für Krankenhaus-Einrichtungen, Berlin.  
 Salzmann & Comp., Cassel.  
 Carl Schulz, Erste Berliner Eisenmöbel-Fabrik, Berlin.  
 Siemens & Halske A.-G., Wernerwerk, Berlin.  
 E. Strohmeier & Co., Konstanz.  
 Verband für erste Hülfe, e. V., Berlin.  
 Volkshelstätteneverein vom Roten Kreuz, Berlin-Charlottenburg.  
 \*Vorstand der Pensionskasse für die Arbeiter der Preussisch-Hessischen Eisenbahn-Gemeinschaft, Berlin.  
 H. Wandler, Berlin.  
 E. Zeiß, Jena.  
 Zentralkomitee für das Rettungswesen in Preußen, Berlin.

**Ehrendiplom.**

- Amberger Emailier- und Stanzwerke von Gebrüder Baumann, Firma Joh. Baumann's Wwe., Amberg.  
 Berkefeld-Filter-Gesellschaft m. b. H., Celle.  
 A. Borzig, Berlin-Tegele.  
 F. G. Dittmann, Militärwagen-Bauanstalt, Berlin.  
 Felten & Guillaume-Sahmeyerwerke Actien-Gesellschaft, Frankfurt a. Main.  
 Fröhlich & Wolff, mechanische Segeltuchweberei und Zeltfabrik, Cassel.

Gesellschaft des ächten Nagos-Schmirgels  
Nagos-Union, Schmirgel-Dampfwert u. Ma-  
schinenfabrik Julius Pfungst, Frankfurt a. M.  
Herm. Gerson, Berlin.

Gottschalk & Co., N.-G., Cassel.

Hennig & Martin, Maschinenfabrik, Leipzig-  
Schleußig.

August Hirschwald, Verlagsbuchhandlung,  
Berlin.

Junker & Ruh, Karlsruhe.

Fritz Kilian, Spezialfabrik für automatische  
Tabletten-Komprimier- u. automatische Füll-  
und Dosiermaschinen, Berlin-Lichtenberg.

R. Klevefahl & Sohn, Wagenbau-Anstalt,  
Berlin.

J. Lingweiler, Bad Rissingen, Bayern.

Mayer & Schmidt, Offenbach a. M.

Hans Reiser, G. m. b. H., Köln.

Dr. Hermann Rohrbeck vorm. J. F. Kuhne  
& Co., Berlin.

J. Thamm, Berlin.

Bereinigte Feuerwehrrgeräte-Fabriken Magirus,  
Ewald & Lieb, G. m. b. H., Berlin.

\*Vorstand der Landes-Versicherungsanstalt  
Berlin.

\*Vorstand der Landes-Versicherungsanstalt  
Braunschweig.

Westphal & Rheinhold, Berlin.

#### Goldene Medaille.

Ernst Jul. Arnold Nachf., Dresden.

Dr. Benninghoven & Sommer, Anatomische  
Lehrmittelanstalt, Berlin.

Berkesfeld-Filter-Gesellschaft, G. m. b. H., Celle.

Berliner Krankenmöbel-Fabrik E. Wulff  
& Hohmann, Berlin.

Berliner Patent- u. Eisenmöbel-Fabrik Otto  
Schulz, Berlin.

Bochum-Vindener Zündwaren- und Wetter-  
lampenfabrik C. Koch, Vinden-Ruhr.

Deutscher Samariterbund, Leipzig.

C. Epner sen., Berlin.

Erste Raftatter Herdfabrik Untel, Wolff & Zwiffel-  
hofer, Raftatt in Baden.

Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Berlin.

Gesellschaft des ächten Nagos-Schmirgels  
Nagos-Union, Schmirgel-Dampfwert u. Ma-  
schinenfabrik Julius Pfungst, Frankfurt a. M.

J. A. John, Akt.-Ges., Iversgehofen bei Erfurt.

Max Rahnmann, Berlin.

C. F. W. Lademann Söhne, Berlin.

Theodor Wilhelm Lübbecke, Königlich Ober-  
bahnhofs-vorsteher, Hamburg.

Mayer & Schmidt, Offenbach a. M.

W. Reißner, Berlin.

\*Gustav Desten, Technisches Bureau für Wasser-  
versorgung, Berlin.

Sanitätswerke Moosdorf & Hochhäusler, Berlin.

Oscar Schimmel & Co., Actiengesellschaft,  
Chemnitz.

J. F. A. Schulze, Berlin.

Siemens & Halske N.-G., Wernerwerk, Berlin.  
E. u. C. Streisguth, Straßburg i. E.

Friedrich Trebst, Wagenfabrik, Leipzig.

\*Hermann Zipp, Ingenieur und Dozent am  
städtischen Friedrichs-Polytechnikum zu  
Eßthen (Anhalt).

#### Silberne Medaille.

L. Bernhard & Co., Berlin.

Ewald Bud, Berlin-Steglitz.

\*Eisschrankfabrik Konrad Boehm, Ges. m. b. H.,  
München.

Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Groß-Lichterfelde.

Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Hohenlimburg.

Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Wittenberge.

Robert Kerbusch, Lederfabrikant, Homfel  
a. Rhein.

Kunstverlag F. C. Wachsmuth, Leipzig.

\*J. G. Lieb, Feuerwehrequisitenfabrik, Biberach  
a. d. Riß.

Pharmaceutische Fabrik »Friedenau« Heinrich  
Sachs, Berlin-Friedenau.

Sanitätskolonne vom Roten Kreuz des Kamerad-  
schaftlichen Kriegerbundes, Biersen.

#### Bronzene Medaille.

Freiwillige Krieger-Sanitätskolonne, Ander-  
nach a. Rhein.

Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Dobrilugk.

Freiwillige Krieger-Sanitätskolonne vom Roten  
Kreuz, Finsterwalde N.-L.

Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Glogau.

Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Ohligs.

Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Senftenberg N.-Lausitz.

Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Zehdenick.

Krieger-Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Bekdorf.

Krieger-Sanitätskolonne vom Roten Kreuz,  
Sommerfeld.

\*Dr. W. Nägeli, Nombach.

Curt Pekrun, Dresden.

Johann Lietjen, Moor-Versuchs-Station,  
Bremen.

Unternehmung für Großfiltration R. Kurka,  
Frankfurt a. Main.

#### Sektion XII: Zeitweise Ausstellungen.

(Gruppen 75—85.)

#### Außer Wettbewerb.

Jünger & Gebhardt, Erste deutsche Fabrik für  
Blumenduft- und Lanolin-Creme-Erzeug-  
nisse, Berlin.

**Großer Preis.**

- \*Actien-Gesellschaft für Anilin-Fabrikation, Photographische Abteilung, Berlin.
- Georg Dralle, Fabrik feiner Parfümerien und Seifen, Hamburg-Altona.
- Johann Maria Farina, Jülichs-Platz Nr. 4, Cöln am Rhein.
- \*Fürstlich Fürstenbergische Brauerei, Donau-eschingen.
- E. Otto Gehrdens, Hamburg.
- \*Rud. Jbach Sohn, Barmen.
- L. Reichner, Berlin.
- \*Neue Photographische Gesellschaft, Berlin-Steglitz.
- \*G. Pschorr, Pschorrbräu, München.
- E. Sachse & Co., Leipzig.
- \*Voigtländer & Sohn, Braunschweig.
- \*Jof. Wagner, Bierbrauerei zum Augustiner, Augustinerbräu, München.
- \*M. Welte & Söhne, Fabrik pneumatischer Musikwerke, Freiburg i. B.

**Ehrendiplom.**

- \*Johann Bierk, Gerberei und Leder-Treibriemen-Fabrik, Biersen, Rheinland.
- \*Brauerei Härle, Mulendorf.
- \*C. F. Glas & Co., Pianofortefabrik, Heilbronn a. Neckar.
- \*Carl Hardt, Stuttgart.
- \*J. Hauff & Co., G. m. b. H., Feuerbach (Württemberg).
- \*E. Krauß, Pianofabrik, Stuttgart.
- \*Müller & Behig, Specialfabrik für Projections- und Vergrößerungsapparate, Dresden.

- \*G. L. Nagel, Hof-Pianofortefabrik, Heilbronn.
- \*Carol Otto, Berlin.
- \*Ed. Seiler, Pianofortefabrik, G. m. b. H., Liegnitz.
- Treu & Noglisch, Berlin.
- \*Wolff & Co., Pulver- und Schießwoll-Fabrik, Walsrode.

**Goldene Medaille.**

- \*Aktiengesellschaft Paulanerbräu (zum Salvator-keller), München.
- \*Hooff & Co., Piano- u. Flügel-Fabrik, Berlin.
- \*Gebrüder Krafft, Fahrnau (Baden).
- \*Pharmaceutische Fabrik »Friedenau« Heinrich Sachs, Friedenau-Berlin.
- \*G. Rodenstock, München.
- J. F. Schwarzlose Söhne, Berlin.
- \*Dr. Theinhardt's Nahrungsmittel-Gesellschaft m. b. H., Stuttgart-Cannstatt.

**Silberne Medaille.**

- \*Antiquit-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin.
- Rud. Herrmann, Fabriken für Hausseifen, Parfümerien und feine Toiletteseifen, Berlin und Briesen.
- \*Müllhauser Schlichte u. Appret-Manufactur A. Dogor-Thierry, Müllhausen (Elsas).
- \*C. F. Ditlepp, Friedrichroda.
- \*Anton Tonoli, Offenburg.

**Ehrenvolle Erwähnung**

- \*P. S. Holler, Berlin.

## Mitarbeiterpreise.<sup>1)</sup>

### Straßentransport.

(Automobilausstellung.)

#### Ehrendiplom.

Diehl, Ingenieur — Benz & Co., Mannheim.  
Kleyer, Generaldirektor — Abler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M.  
Seligmann, Ingenieur, Generaldirektor — Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie, Hannover.

#### Goldene Medaille.

Adam Boos — Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik Louis Peter A.-G., Frankfurt a. M.  
Kosch, Sekretär — Kaiserlicher Automobil-Klub, Berlin.  
Direktor v. Lüde — Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik Louis Peter A.-G., Frankfurt a. M.  
Personal der Firma Daimler Motoren-Gesellschaft, Untertürkheim.  
Kieker, Meister — Neckarsulmer Fahrradwerke A.-G., Neckarsulm.  
Waldemar Schloßhauer — Mitteldeutsche Gummiwarenfabrik Louis Peter A.-G., Frankfurt a. M.  
Direktor Wilh. Siercke — Hannoversche Gummi-Kamm-Compagnie, Aktiengesellschaft, Hannover-Vimmer.  
Direktor Windmüller — Westfälische Metallindustrie, Aktiengesellschaft, Lippstadt i. W.

#### Silberne Medaille.

Direktor Wilhelm Bruhn, Berlin — Taxameter Westendary & Pieper, G. m. b. H., Hamburg, Berlin W.  
Göckeritz, Betriebsleiter — Abler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M.  
Hübner, Sekretär — Kaiserlicher Automobil-Klub, Berlin.

### Landtransport.

#### Ehrendiplom.

Büxler, Direktor — A. Borfig, Berlin-Tegele.  
Caesar, Königlich Preussischer Ober- und Geheimer Baurat bei der Königl. Eisenbahndirektion zu Altona — Sonderausstellung der Königl. Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Paul Charlier, Direktor — van der Zypen & Charlier, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Eöln-Deuß.

Domschke, Königlich Preussischer Geheimer Baurat, Mitglied der Königl. Eisenbahndirektion zu Berlin — Sonderausstellung der Königl. Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Dorn, Direktor — A. Borfig, Berlin-Tegele.

Flohr, Direktor — Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft »Vulcan«, Stettin-Bredow.

Frischmuth, Direktor — Siemens-Schuckertwerke, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin SW.

Fuchs, Direktor — Norddeutsche Wagenbau-Vereinigung, Berlin-Charlottenburg.

Glasenapp, Regierungs- und Baurat a. D. und Generaldirektor — Breslauer Aktien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau und Maschinen-Bauanstalt Breslau zu Breslau.

von Gontard, Direktor — Henschel & Sohn, Cassel.

Grimke, Direktor — Henschel & Sohn, Cassel.

Haß, Königlich Preussischer Geheimer Baurat und Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin — Sonderausstellung der Königl. Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Heggemann, Direktor — Düsseldorfer Eisenbahnbedarf vorm. Carl Weyer & Co., Waggonfabrik, Düsseldorf-Oberbill.

Ernst Heller, Direktor — Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. Georg Egestorff, Hannover-Linden.

Heyler, Direktor — Elsäffische Maschinenbau-Gesellschaft, Grafenstaden.

Hinkeldeyn, Wirklicher Geheimer Rat, Erzellenz, Königlich Preussischer Ministerial- und Oberbaudirektor, Berlin.

Jungnickel, Königlich Preussischer Eisenbahndirektions-Präsident zu Altona — Sonderausstellung der Königl. Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

D. Krell, Direktor — Siemens-Schuckertwerke, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin SW.

<sup>1)</sup> Die prämierten Mitarbeiter stehen vor, die ausstellenden Firmen usw. hinter dem Gedankenstrich.

- Kriesche, Kaiserlicher Geheimer Ober-Baurat und Vortragender Rat im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen zu Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
- Krüger, C., Direktor — Siemens-Schuckertwerke, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin SW.
- Erich Megelein, Direktor — Hannoverische Maschinenbau-Aktiengesellschaft vorm. Georg Egestorff, Hannover-Linden.
- Gustav Neumann, Direktor — Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau und Maschinen-Bau-Anstalt Breslau zu Breslau.
- Pforr, Königlich Kaiserlicher Regierungsbaumeister, Direktor — Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin NW.
- Rimrott, Königlich Preussischer Ober- und Geheimer Baurat bei der Königl. Eisenbahndirektion zu Königsberg i. Pr. — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
- Sarre, Kaiserlicher Geheimer Ober-Baurat und Vortragender Rat im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen zu Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
- Schrey, Kaiserlich Deutscher Regierungsrat a. D. — Deutsche Wagenbau- und Leihgesellschaft mit beschränkter Haftung, Waggonfabrik Danzig zu Danzig.
- H. Schwieger, Direktor — Siemens-Schuckertwerke, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin SW.
- Gustav Streibhardt, Direktor — Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals L. Schwarzkopff, Berlin.
- George Talbot, Fabrikbesitzer — Gust. Talbot & Co., Eisenbahnwagen-Bauanstalt, Aachen.
- Dr. Ing. Wichert, Königlich Preussischer Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
- Wittfeld, Königlich Preussischer Geheimer Baurat und Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
- Goldene Medaille.**
- Brennhaus, Oberingenieur — Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft »Vulcan«, Stettin-Bredow.
- Cordes, Königlich Preussischer Regierungs- und Baurat, Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Grunewald bei Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
- Doepfner, Oberingenieur — A. Borsig, Berlin-Fegel.
- Erdmann, Direktor — Düsseldorf Eisenbahnbedarf vorm. Carl Beyer & Co., Waggonfabrik, Düsseldorf-Oberbill.
- Robert Floegel, Direktor — Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau und Maschinen-Bau-Anstalt Breslau zu Breslau.
- Franken, Kaiserlicher Ober-Regierungsrat bei der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg i. E. — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
- Garbe, Königlich Preussischer Geheimer Baurat, Mitglied des Königl. Eisenbahn-Zentralamts zu Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
- Karl Hähnlein, Oberingenieur — Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwarzkopff, Berlin.
- Hahne, Oberingenieur — Henschel & Sohn, Cassel.
- Hausmann, Königlich Preussischer Landbauinspektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
- Herr, Königlich Preussischer Geheimer Baurat, Mitglied der Königl. Eisenbahndirektion zu Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
- Keller, Oberingenieur — Henschel & Sohn, Cassel.
- King, Oberingenieur — A. Borsig, Berlin-Fegel.
- Köttgen, Direktor — van der Zypen & Charlier, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Cöln-Deuz.
- Max Krahe, Prokurist — Gust. Talbot & Co., Eisenbahnwagen-Bauanstalt, Aachen.
- Krauß, Oberingenieur — Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau und Maschinen-Bau-Anstalt Breslau zu Breslau.
- Hugo Lenß, Zivilingenieur, Halensee bei Berlin — Sonderausstellung von Lokomotiven und Wagen.
- Mathéus, Oberingenieur — Elsaßische Maschinenbau-Gesellschaft, Grafenstaden.



Albin Mittenzwei, Betriebschef — Hannoverische Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff, Hannover-Linden.

Möllmann, Kaiserlicher Regierungsrat und Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg i. E. — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Franz Peglow, Oberingenieur — Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals L. Schwarzkopff, Berlin.

Pertus, Oberingenieur — Deutsche Wagenbau- und Leihgesellschaft mit beschränkter Haftung, Waggonfabrik Danzig zu Danzig.

Eduard Pielock, Zivilingenieur, Berlin W 15 — Sonderausstellung von Lokomotiven und Wagen.

Heinrich Püker, Oberingenieur — Gust. Falbot & Co., Eisenbahnwagen-Bauanstalt, Aachen.

Wilhelm Reinecke, Montagemeister — Fried. Krupp, A.-G., Grusonwerk, Magdeburg-Buckau.

Wilhelm Schmidt, Zivilingenieur, Wilhelmshöhe bei Cassel — Sonderausstellung von Lokomotiven und Wagen.

Ernst Schwarz, Königlich Preussischer Regierungs- und Baurat, Mitglied der Königlich Eisenbahndirektion zu Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Louis Spies, Prokurist — Gust. Falbot & Co., Eisenbahnwagen-Bauanstalt, Aachen.

J. A. Trevithick, Betriebsleiter der ägyptischen Staatsbahnen in Boulae bei Kairo — Sonderausstellung von Lokomotiven und Wagen.

Ludwig Witthöft, Betriebschef — Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals L. Schwarzkopff, Berlin.

#### Silberne Medaille.

Brandt, Königlich Preussischer Eisenbahn-Betriebsingenieur bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Grunewald bei Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Buitkamp, Betriebschef — Henschel & Sohn, Cassel.

Heinrich Haase, Ingenieur — Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals L. Schwarzkopff, Berlin.

Ludolf Kämpf, Werkmeister — Hannoverische Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff, Hannover-Linden.

Franz Milker, Bureauchef — Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals L. Schwarzkopff, Berlin.

Max Nade, Betriebsingenieur — Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals L. Schwarzkopff, Berlin.

Stahl, Königlich Württembergischer Regierungsbaumeister bei der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg i. E. — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

von der Heyden, Königlich Preussischer Bahnmeister, Groß-Königsdorf bei Eöln a. Rh. — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

#### Bronzene Medaille.

Brion, Monteur — Elsäffische Maschinenbau-Gesellschaft, Grafenstaden.

Marx, Königlich Preussischer Eisenbahn-Werkmeister bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Grunewald bei Berlin — Sonderausstellung der Königlich Preussischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

#### Luftschiffahrt.

##### Ehrendiplom.

Geheimer Regierungsrat, Professor Dr. Ahmami — Königlich Preussisches Aeronautisches Observatorium Lindenberg.

#### Bronzene Medaille.

Klose, Feinmechaniker — Königlich Preussisches Aeronautisches Observatorium Lindenberg.

Schreck, Drachentischler — Königlich Preussisches Aeronautisches Observatorium Lindenberg.

#### Post, Telegraphie, Telephonie und Messkunde.

##### Ehrendiplom.

Graf von Arco, Georg — Gesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H., System Telefunken, Berlin.

Ingenieur Albert Bloch — Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken, Berlin-Karlsruhe. Oberingenieur Bügler, Abteilungsvorstand — Siemens & Halske A.-G., Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Oberingenieur Dr. Ebeling, Abteilungsvorstand — Siemens & Halske A.-G., Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur Dr. Karl Georg Frank — Land- und Seekabelwerke A.-G., Eöln-Nippes.

Oberingenieur Grabe, Abteilungsvorstand — Siemens & Halske A.-G., Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Betriebsdirektor Otto Hesse — Hedbernheimer  
Kupferwerk vorm. J. A. Hesse Söhne,  
Frankfurt a. M.

Direktor Friedrich Jordan, Frankfurt a. M.  
— Felten & Guillaume-Lahmeyerwerke  
Actien-Gesellschaft, Mülheim am Rhein.

Direktor Ingenieur Julius Kräcker — Deutsche  
Telephonwerke G. m. b. H., Berlin.

Ingenieur Friedrich Merk — Deutsche Waffen-  
und Munitionsfabriken, Berlin-Karlsruhe.

Franz Müller, Betriebsdirektor — Aktien-  
Gesellschaft Wig & Genest, Berlin.

Geheimer Rechnungsrat Radt — Reichspostamt,  
Berlin.

Oberingenieur Dr. Rasehorn, Abteilungsvor-  
stand — Siemens & Halske A.-G., Wernerwerk,  
Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur Ludwig Schamberg, Werkstätten-  
vorsteher — Norddeutsche Seekabelwerke,  
Aktiengesellschaft, Nordenham a. d. Weser.

Direktor Friedrich Schleifenbaum in Mülheim  
am Rhein — Felten & Guillaume-Lah-  
meyerwerke Actien-Gesellschaft, Mülheim  
am Rhein.

Oberingenieur Schmidt, Abteilungsvorstand —  
Siemens & Halske A.-G., Wernerwerk,  
Berlin-Nonnendamm.

#### Goldene Medaille.

August Angermann, Meister — Sielaff, Ma-  
schinenfabrik, Berlin.

Ingenieur Becker — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Mag Bergner, Oberwerkmeister — Deutsche  
Telephonwerke G. m. b. H., Berlin.

Oberingenieur Hans Bredow — Gesellschaft  
für drahtlose Telegraphie m. b. H., System  
Telefunken, Berlin.

Ingenieur Bügler II — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur Dürr — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur Joh. Fezer — Deutsche Waffen-  
und Munitionsfabriken, Berlin-Karlsruhe.

Ingenieur Freitag — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur Heiser — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

August Lafanczyk, Meister — Sielaff, Ma-  
schinenfabrik, Berlin.

Ingenieur Alfred Lorenz — C. J. Lewert,  
Telephonwerke, Berlin.

Direktor Ingenieur Erwin Reuhold — Deut-  
sche Telephonwerke G. m. b. H., Berlin.

Ingenieur Roack — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Dipl.-Ing. Palczewski — Aktiengesellschaft  
Wig & Genest, Berlin.

Oberingenieur Ragnar Rendahl — Gesell-  
schaft für drahtlose Telegraphie m. b. H.,  
System Telefunken, Berlin.

Ingenieur Schöne — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur Schrader — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur Schumann — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur Tanke — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur Timm — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur J. Walloch — C. J. Lewert,  
Telephonwerke, Berlin.

Ingenieur Weßel — Siemens & Halske,  
Wernerwerk, Berlin-Nonnendamm.

Ingenieur Reinh. Wilke — Ferd. Schuchardt,  
Berlin.

Josef v. Wohlgemuth — Reiser & Schmidt,  
Telegraphenbauanstalt, Berlin.

#### Silberne Medaille.

Ingenieur Willy Abel — Abel'sche Brief-  
marken-Automaten-Vertriebsgesellschaft m.  
b. H., Berlin.

Robert Bormann, Meister — Norddeutsche  
Seekabelwerke, Aktiengesellschaft, Norden-  
ham a. d. Weser.

Mathäus Bumiller, Feinmechaniker — Johann  
Bosch & Söhne, Jungingen (Hohenzollern).

Ingenieur Paul Etienne — Deutsche Tele-  
phonwerke G. m. b. H., Berlin.

Fabrikdirektor K. Floegel — Breslauer Actien-  
Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau und  
Maschinen-Bau-Anstalt Breslau zu Breslau.

Oberingenieur Georg Förster — Deutsche  
Telephonwerke G. m. b. H., Berlin.

Ingenieur Georg Fröbinger — Deutsche Waffen-  
und Munitionsfabriken, Berlin-Karlsruhe.

Adolph Kohler, Feinmechaniker — Johann  
Bosch & Söhne, Jungingen (Hohenzollern).

Ingenieur Franz Meyer — Deutsche Telephon-  
werke G. m. b. H., Berlin.

Telegraphenmechaniker Niegut — Reichspost-  
amt, Berlin.

Ingenieur Benno Salzmann — Deutsche  
Telephonwerke G. m. b. H., Berlin.

Ingenieur Friedr. Schnaubert — Deutsche  
Telephonwerke G. m. b. H., Berlin.

Friedrich Schuler, Feinmechaniker — Johann  
Bosch & Söhne, Jungingen (Hohenzollern).

Ingenieur Bernhard Settegast — Deutsche  
Telephonwerke G. m. b. H., Berlin.

#### Bronzene Medaille.

Bast, Postschaffner — Reichspostamt, Berlin.

Otto Lust, Monteur — Deutsche Waffen- und  
Munitionsfabriken, Berlin-Karlsruhe.

#### Ehrenvolle Erwähnung.

Christian Robbe, Mechaniker — Ferdinand  
Schuchardt, Telegraphen-Bauanstalt, Berlin.

**Seetransport.****Ehrendiplom.**

- Anderfon, Geheimer Oberbaurat, Berlin — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Eduard Borgstede, Direktor — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.
- Carl Carlson, Chefingenieur — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.
- Eich, Geheimer Baurat — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Otto Frühling, Chefingenieur — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.
- Wilhelm Gleim, Direktor — Actien-Gesellschaft »Weser«, Bremen.
- Ernst Graefe, Direktor — Actien-Gesellschaft »Weser«, Bremen.
- August Kauer mann, Direktor — Duisburger Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals Bechem & Keetman, Duisburg a. Rhein.
- Hermann Klust, Chefingenieur — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.
- Körte, Geheimer Oberbaurat — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Carl Laval, Direktor — Schäffer & Budenberg, S. m. b. H., Magdeburg-Buckau.
- Carl Leux, Chefingenieur — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.
- Theodor Müller, Chefingenieur — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.
- Julius Niemer, Direktor — Haniel & Lueg, Maschinenfabrik, Eisen- und Stahlwerk, Düsseldorf.
- Roeder, Geheimer Oberbaurat, Berlin — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Prof. Dr. Seibt, Geheimer Regierungsrat — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Dr. Ing. Sympher, Geheimer Oberbaurat, Berlin — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Lincauzer, Geheimer Baurat — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Wilhelm Tirre, Oberingenieur — Haniel & Lueg, Maschinenfabrik, Eisen- und Stahlwerk, Düsseldorf.
- Carl Lopp, Direktor — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.

Uthemann, Oberingenieur, Wilmersdorf — Kreis Teltow und Havestadt & Contag, Königliche Bauräte, Wilmersdorf-Berlin.

Otto Friedrich Weinlig, Direktor — Actien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, Dillingen a. d. Saar.

**Goldene Medaille.**

- Franz Otto Weikich, Oberingenieur — Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen 2 (Rheinland).
- S. Bergmann, Generaldirektor — Bergmann-Elektrizitätswerke Aktiengesellschaft, Berlin.
- Bindemann, Regierungs- und Baurat, Berlin — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Rudolf Bosse, Oberingenieur — Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen 2 (Rheinland).
- Jacob Brandenburg, Oberingenieur — Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen 2 (Rheinland).
- Breithaupt & Sohn, Feinmechaniker, Cassel — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Claussen, Oberbaurat, Münster — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Friedrich Fischer, technischer Direktor — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.
- R. Fuesß, Feinmechaniker, Steglitz — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Julius Christian Gnußmann, Chefingenieur — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.
- Gröhe, Regierungs- und Baurat, Fürstenwalde — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Hefß Lodovico — Bergmann-Elektrizitätswerke Aktiengesellschaft, Berlin.
- Heyn, Kaiserlicher Konstruktionszeichner — Reichs-Marine-Amt, Berlin.
- Julius Kolkmann, Chefingenieur — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.
- Luebell, Regierungsbaumeister, Ruhrort — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.
- Carlo Molesehott, Ingenieur, Rom — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.
- Muffet, Baurat, Remel — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.

Narten, Regierungs- und Baurat, Stettin — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.

Ottmann, Regierungs- und Baurat, Ruhrort — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.

August Johannes Prohl, Betriebsdirektor — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.

Rudolph, Regierungs- und Baurat, Stettin — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.

Schulz, Regierungs- und Baurat, Harburg — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.

Carl Schulz, Betriebsdirektor — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.

Schulze, Regierungs- und Baurat, Emden — Königlich Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Wasserbauabteilung), Berlin.

Georg Schwarzenberger, technischer Direktor — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.

Paul Siepmann, Oberingenieur — Dillinger Hüttenwerke Aktiengesellschaft, Dillingen a. d. Saar.

Hermann Wiegelt, Oberingenieur — Haniel & Lueg, Maschinenfabrik, Eisen- und Stahlwerk, Düsseldorf.

#### Silberne Medaille.

Conrad Bommer — H. Windler, Berlin.

Jr. Christiansen, Hamburg — Theodor Zeise, Schiffsschrauben-Gießerei, Altona-Ottensen.

De Witt, Regierungs-Baufsekretär a. D., Potsdam — Otto Voepfer & Sohn, Werkstätten für wissenschaftliche Instrumente, Potsdam.

Feldmann, Marinewerkmeister, Wilhelmshaven — Reichs-Marine-Amt, Berlin.

W. Helling, Ingenieur, Groß-Flottbeck — Theodor Zeise, Schiffsschrauben-Gießerei, Altona-Ottensen.

Nikolaus Konstorffer, Obermeister, — Actien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, Dillingen a. d. Saar (Rheinpr.).

Gustav Krusch, Werkmeister — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.

Rudolph Lender, Kapitän a. D. — Dr. Graf & Co., Berlin.

Gustav Paulin, Werkmeister — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.

Heinrich Prott, Techniker — Duisburger Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft vormals Bechem & Keetmann, Duisburg a. Rh.

Ludwig Subicatis, Begründer der Firma Ludw. Subicatis & Co. — Ludw. Subicatis & Co., Bøghagen-Kummelsburg (Berlin).

Johann Urruh, Werkmeister — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.

#### Bronzene Medaille.

Gottfried Haese, Monteur — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.

Moritz Haß, Monteur — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.

Albert Rosenbaum, Monteur — F. Schichau in Elbing und F. Schichau Schiffswerft zu Danzig in Danzig.

#### Fürsorge.

##### Ehrendiplom.

Dr. Carl Limbourg, Königlichlicher Landrat — Gemeinnützige Aktien-Baugesellschaft für den Landkreis Crefeld zu Crefeld.

#### Goldene Medaille.

Wilh. Schack, Reichstagsabgeordneter — Deutschnationaler Handlungsgehilfen-Verband, Hamburg.

#### Arbeitshalle.

##### Ehrendiplom.

Oberingenieur Georg Benicke — Mayer & Schmidt, Offenbach a. M.

Direktor Adam Brecht — Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M. Fabrikdirektor Fritz Breuer — Typograph G. m. b. H., Berlin.

Ingenieur Armin Engelhard — Collet & Engelhard G. m. b. H., Werkzeugmaschinenfabrik, Offenbach a. M.

Oberingenieur Hermann Glanzberg — Franz Müller, Maschinenfabrik, M.-Glabbad.

Ingenieur Arthur Hauffe — Collet & Engelhard G. m. b. H., Werkzeugmaschinenfabrik, Offenbach a. M.

Carl Jacobsen, Direktor und Prokurist — Fr. Gebauer, Maschinenfabrik, Berlin.

Ingenieur Max Kircheis — Erdmann Kircheis, Maschinenfabrik und Eisengießerei, Aue (Erzgeb.), Sachsen.

Direktor Rob. Kirchner — Kirchner & Co., Leipzig.

Ingenieur Oscar Kleinschmitt — Gebrüder Brehmer, Maschinenfabrik, Leipzig-Plagwitz.

Ingenieur E. W. Köster, Direktor — Pokorny & Wittekind, Maschinenbau-Aktiengesellschaft, Frankfurt a. M.-Bockenheim.

Ingenieur Eduard Lehmann — Kirchner & Co., Leipzig.

Direktor Fritz Majer-Leonhard — Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M.

Direktor Adam Paul — Adler Fahrradwerke vorm. Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M.

Techniker Heinrich Prott — Duisburger Maschinenbau-A. G. vorm. Bechem & Keetmann, Duisburg.

Direktor Theodor Remus — Sächsische Cartonnagen-Maschinen-Aktien-Gesellschaft, Dresden-A.

Betriebsdirektor Robert Teegler — De Fries & Cie. Aktiengesellschaft, Düsseldorf.

Josef Theisen — Joh. Kleinewefers Söhne, Calanderbau- und Walzengravieranstalt, Crefeld.

Fabrikdirektor Rudolf Thomas — Typograph G. m. b. H., Berlin.

Dom. Bianini — Gebr. Brehmer, Leipzig-Plagwitz.

Oberingenieur Heinrich Zähl — The Turner Machinery-Comp., Frankfurt a. M.

#### Goldene Medaille.

Josef Ammelung — Joh. Kleinewefers Söhne, Calanderbau- und Walzengravieranstalt, Crefeld.

Ingenieur Luigi Boselli, Generalvertreter, Mailand — Fr. Gebauer, Maschinenfabrik, Berlin.

Evasio Casaleggio — Leichert & Sohn, Liegnitz. Direktor Heinrich Degener — Monoline, Maschinenfabrik, Aktiengesellschaft, Berlin.

Hermann Wilh. Hall — Joh. Kleinewefers Söhne, Calanderbau- und Walzengravieranstalt in Crefeld.

Bernard Haubold, Kaufmännischer Leiter — Kirchner & Co., A. G., Leipzig.

Ingenieur Friedrich Heicher — Collet & Engelhard G. m. b. H., Werkzeugmaschinenfabrik in Offenbach a. M.

Hering, Theodor, Direktor — Carl Kneusel, Zeulenroda.

A. Höcker, Mailand, Generalvertreter für Italien — Typograph G. m. b. H., Berlin.

Monteur Hermann Kircheis — Erdmann Kircheis, Maschinenfabrik und Eisengießerei, Aue (Erzgeb.), Sachsen.

Lambertenghi Rob. Enr., Mailand — J. G. Schelter & Giesecke, Schriftgießerei, Maschinenfabrik, Leipzig.

Direktor Reinweber — Mayer & Schmidt, Offenbach a. M.

Lorch Wilhelm, Mailand — J. G. Schelter & Giesecke, Schriftgießerei, Maschinenfabrik, Leipzig.

Gustav Oppenheimer, Inhaber — Gebr. Tellerschow, Maschinenfabrik, Berlin.

Oberingenieur Reich — Chn. Mansfeld, Maschinenfabrik, Leipzig.

Betriebsingenieur Albert Stafe — De Fries & Cie. Aktiengesellschaft, Düsseldorf.

Mag Stüdt — The Turner Machinery-Comp. G. m. b. H., Frankfurt a. M.

Otto Thürmer — Leichert & Sohn, Liegnitz. Ingenieur Richard Zimmer — Kirchner & Co., A. G., Leipzig.

#### Silberne Medaille.

August Glinka, Obermeister — Kirchner & Co., A. G., Leipzig.

Adolf Hennig, Meister — Sächsische Cartonnagen-Maschinen-Aktien-Gesellschaft, Dresden-A.

Theodor Hugo, Ingenieur und Betriebsleiter — Gebr. Tellerschow, Maschinenfabrik, Berlin.

Hermann Krause, Meister — Liegnitzer Eisengießerei und Maschinenfabrik Leichert & Sohn, Liegnitz.

Heinrich Lang, Werkmeister — Mayer & Schmidt, Offenbach a. M.

Wilhelm Niers — Joh. Kleinewefers Söhne, Calanderbau- und Walzengravieranstalt, Crefeld.

Paul Niesel, Monteur — Fr. Gebauer, Maschinenfabrik, Berlin.

Franz Sloufen, Werkmeister — Mayer & Schmidt, Offenbach a. M.

Sommer, Monteur — Franz Müller, Maschinenfabrik, M. Glabach.

Hugo Stein, Meister — Collet & Engelhard G. m. b. H., Werkzeugmaschinenfabrik, Offenbach a. M.

Wilhelm Stockhausen — Joh. Kleinewefers Söhne, Calanderbau- und Walzengravieranstalt, Crefeld.

#### Bronzene Medaille.

Wilhelm Halmann — Joh. Kleinewefers Söhne, Calanderbau- und Walzengravieranstalt, Crefeld.

Alwin Heller, Monteur — Mayer & Schmidt, Offenbach a. M.

Georg Süßner, Meister — Collet & Engelhard G. m. b. H., Werkzeugmaschinenfabrik, Offenbach a. M.

#### Fischerei.

##### Ehrendiplom.

Professor Dr. C. Apstein, Kiel — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.

S. Bader, Steglitz — Deutscher Fischereiverein, Berlin.

Carl Biese, Kunstmaler, Karlsruhe — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.

Dr. Horst Brehm, Präsident — Deutscher Anglerbund, e. V., Berlin.

Deutsche Evangelische Seemannsmission in Geestemünde — Deutscher Seefischereiverein, Hannover.

Deutsche Wissenschaftliche Kommission in Hannover — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.

- Bernhard Dubbi, Steglitz — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Dr. Eckstein, Professor, Eberswalde — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Ehm, Königlicher Fischmeister, Pillau — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Professor Dr. E. Ehrenbaum, Helgoland — Königliche Biologische Anstalt auf Helgoland.
- Hans Hartig, Kunstmaler, Dresden — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Oscar Heyer, Direktor, Ikehoe — Norddeutsche Netzwerke G. m. b. H., Ikehoe.
- Direktor Heinrich Jacobs, Geestemünde — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Direktor Jacobsen, Neumühlen bei Kiel — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Professor Dr. Jensch, Königlicher Landesgeologe — Königliche Geologische Landesanstalt und Bergakademie, Berlin.
- J. Kallmorgen, Kunstmaler, Berlin — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Jr. Klippert, Direktor — Bremen-Begefacker Fischerei-Gesellschaft, Grohn-Begefack.
- Bruno Krafft, Berlin — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Eduard Krause, Königlicher Konservator, Berlin — Königliches Museum für Völkerkunde, vorgeschichtliche Abteilung, Berlin.
- Dr. P. Kuckuck, Helgoland — Königliche Biologische Anstalt auf Helgoland.
- Langbein, Karl, Kunstmaler, Karlsruhe — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Langer, Apotheker, Geestemünde — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Professor Dr. Lehmann, Altona a. E. — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- J. Liedtke, Kunstmaler, Klein-Glienicke bei Potsdam — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Lipsius & Tischer, Verlagsbuchhandlung, Kiel — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Fritz Piskmann, Kunstmaler, Karlsruhe — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Lithographische Anstalt Werner & Winter, Frankfurt a. M. — Professor Dr. Bruno Hofner, München.
- Professor Dr. Lohmann, Kiel — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- Märkisches Provinzial-Museum, Berlin — Fischereiverein für die Provinz Brandenburg, Berlin.
- Karl Otto Matthaei, Kunstmaler, Hamburg — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- Jrl. Professor Johanna Meßdorf, Kiel — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- Gustav Moser, Altona a. E. — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Otto Dehlers, Seemannspastor, Bremerhaven — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- W. Pellegrini, Chemnitz — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Dr. Freiherr von Reizenstein, Hannover — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- Reuter, Königlicher Forstmeister, Siehdichum bei Grabow — Fischereiverein für die Provinz Brandenburg, Berlin.
- Direktor Edw. Richardson — Geestemünder Herings- und Hochseefischerei A. G., Geestemünde.
- Professor Röchling, Charlottenburg — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Professor Carl Salzmann, Neubabelsberg — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- Samariter-Verein, Kiel — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Hans Schröbter, Kunstmaler, Karlsruhe — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Seeberufsgenossenschaft Hamburg — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Dr. A. Seligo, Geschäftsführer, Danzig — Westpreussischer Fischereiverein, Danzig.
- Seyffert, Direktor der Bremer Tauwerffabrik Grohn — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Siebolds, Königlicher Fischmeister, Memel — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Max Stahmer, Generalsekretär des Vereins der Fischindustriellen Deutschlands in Altona a. E. — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Wilhelm, Geheimer Regierungs- und Baurat, Köslin — Deutscher Seefischerei-Verein, Hannover.
- Professor Dr. N. Zunk, Geheimer Regierungsrat — Königliche Landwirtschaftliche Hochschule, Tierphysiologisches Institut, Berlin.

#### Goldene Medaille.

- Von dem Borne, Berneuchen — Fischereiverein für die Provinz Brandenburg, Berlin.
- Heinrich Büttner, Bezirkskommissar, Generalsekretär — Bayerischer Landes-Fischereiverein, München.
- Dr. W. Cronheim, Assistent an der königlichen Landwirtschaftlichen Hochschule, Berlin — Königliche Landwirtschaftliche Hochschule, Tierphysiologisches Institut, Berlin.
- Edden, Königlicher Fischmeister, Altona a. E. — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- J. Haase, Cameraldirektor, Trachenberg — Herzoglich Trachenberger Verwaltung, Trachenberg (Schlesien).
- Professor Max Koch, Berlin — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Bonifac Wieland, München — H. Hildebrandts Nachf., Jacob Wieland, München.

**Silberne Medaille.**

- Paul Altmann, Berlin — Professor Dr. Marsson, Berlin.
- Major v. d. A. Alster, Dresden — Sächsischer Fischereiverein, Dresden.
- Gerum Giuseppe, Mailand — A. Freundlich, Düsseldorf.
- E. Grell & Co., Haynauer Raubtierfallenfabrik, Haynau (Schlesien) — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- D. Hauschildt, Hohenwestedt — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Sinderer, Hofrat, Stuttgart — Württembergischer Landes-Fischereiverein, Stuttgart.
- Dr. E. Hoffbauer, Trachenberg (Schlesien) — Landwirtschaftliche Versuchsstation der Landwirtschaftskammer für die Provinz Schlesien, Trachenberg (Schlesien).
- Holldorf, Museumsaufseher, Altona a. E. — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- A. Holst, Schiffer, Altenwerder a. E. — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- Professor Dr. F. Hulwa, Geschäftsführer, Breslau — Schlesischer Fischereiverein, Breslau.
- Wilhelm Keumann, Nachf., Robert Fritsche, Berlin — Fischereiverein für die Provinz Brandenburg, Berlin.
- Paul Klapper, Kunstmaler, München — Professor Dr. Bruno Hofer, München.
- Kai Kröger, Segelmacher, Finkenwärder a. E. — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- Professor Dr. K. Lampert, Oberstudienrat — Württembergischer Landes-Fischereiverein, Stuttgart.
- Schmidt, Berwalter, Geestemünde — Deutscher Seefischerei-Verein, Berlin-Hannover.
- Professor Dr. Sobotta, Danzig — Westpreussischer Fischereiverein, Danzig.
- Professor Dr. Steglich, Dresden — Sächsischer Fischereiverein.
- Dr. Siegenhagen, praktischer Arzt, Danzig — Westpreussischer Fischereiverein, Danzig.

**Bronzene Medaille.**

- Bärman, Fischmeister, Säckingen — Großherzoglich Badisches Ministerium des Innern, Karlsruhe.
- Brauner, Naturhistoriker, Zabrze, Oberschlesien — Schlesischer Fischereiverein, Breslau.
- Albert Döll, Kaiserlicher Baurat, Metz — Lothringer und Elsäßer Fischereiverein, Metz und Straßburg i. E.
- Eberts, Regierungs- und Forstrat, Cassel — Casseler Fischereiverein, Cassel.
- Gaedtke, Zivilingenieur, Pyritz — Pommerischer Fischereiverein, Köslin.

- Grottrian, Rektor a. D., Posen — Fischereiverein für die Provinz Posen zu Posen.
- Hamm, Großherzoglicher Forstmeister, staatlicher Sachverständiger, Karlsruhe — Großherzoglich Badisches Ministerium des Innern, Karlsruhe.
- Paul Martin, Fischereibesitzer, Grüssau (Oberschlesien) — Schlesischer Fischereiverein, Breslau.
- Marx, Güterdirektor, Krappitz (Oberschlesien) — Schlesischer Fischereiverein, Breslau.
- Professor Dr. A. Metzger, Geheimer Regierungsrat, Münden — Casseler Fischereiverein, Cassel.
- Alfred Meyer, Oberregierungsrat, Frankfurt a. D. — Fischereiverein für die Provinz Posen zu Posen.
- Gebr. Pippow, Hermsdorf i. Mark — Deutscher Fischereiverein, Berlin.
- Schanz, Fischverwalter, Radziunz — Herzoglich Trachenberger Verwaltung, Trachenberg (Schlesien).
- Arthur Sandler, Fischzuchtanstaltsbesitzer, Schönau a. d. Ragbach (Schlesien) — Schlesischer Fischereiverein, Breslau.
- Leo Stromeyer, Präsident des Elsäßer Fischereivereins, Straßburg i. E. — Lothringer und Elsäßer Fischereiverein, Metz und Straßburg i. E.
- Heinrich Törlitz, cand. rer. nat., Potsdam — Karl Bugow, Lehrer, Potsdam.
- P. Weimann, Landschaftsmaler, Schönau a. d. Ragbach — Schlesischer Fischereiverein, Breslau.

**Ehrenvolle Erwähnung.**

- Fischzüchter Jürgen Hadenfeldt, Beringstedt — H. Ernsting, Fischereipächter, Beringstedt (Holstein).
- Gh. Hauter, Oekonomierat, Speyer — Pfälzischer Kreis-Fischereiverein, Speyer.
- J. Hörmann, Königlicher Forstrat, Regensburg — Oberpfälzischer Kreis-Fischereiverein, Regensburg.
- Carl Kensi, Gatow bei Vierraden — Otto Kuschke, Fischereibesitzer, Gatow bei Vierraden.
- Paul Kreidler, Dzmianen — Heinrich Reitzke, Rummelsburg (Pommern).
- Johann Lämmel, Königlicher Regierungsforstsekretär, Speyer — Pfälzischer Kreis-Fischereiverein, Speyer.
- Theodor Lebrenz, Gatow bei Vierraden — Otto Kuschke, Fischereibesitzer, Gatow bei Vierraden.
- Freiherr von Lochner-Hüttenbach, Vindau im Bodensee — Kreis-Fischereiverein von Schwaben und Neuburg, Augsburg.
- Michael Scherpf, Königlicher Oberlandesgerichtsrat, Würzburg — Unterfränkischer Kreis-Fischereiverein, Würzburg.

**Landwirtschaft.****Ehrendiplom.**

- Oberingenieur Peter Abt — Ph. Mayfarth & Co., Frankfurt a. M.  
 Moritz Flamm, Oberwerkmeister — Vereinigte Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen, vormals Epple & Bugbaum, Augsburg.  
 Arthur Flier, stellvertretender Direktor — Maschinenfabrik A. Benzli, Aktiengesellschaft, Graubenz.  
 Eduard Fromm, Prokurist und stellvertretender Leiter — Gebrüder Eberhardt, Pflugfabrik, Ulm a. Donau.  
 Oberingenieur Adolf Merz, Chefkonstrukteur — R. Wolf, Maschinenfabrik, Magdeburg-Buckau.  
 Paul Röber, Leiter der Schaustellung der Firma auf der Mailänder Ausstellung — Gebrüder Röber, Wutha (Thüringen).  
 Oberingenieur Hermann Scadock — Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen F. Zimmermann & Co., Aktiengesellschaft, Halle a. S.  
 Oberingenieur Albert Seidelmann — Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei vorm. Th. Flöthner, Aktiengesellschaft, Gassen i. L.  
 Betriebsführer Reinhold Steinbach — Fried. Krupp A.-G. Grusonwerk, Magdeburg-Buckau.

**Goldene Medaille.**

- Direktor Bernhard Bugbaum — Aktiengesellschaft für landwirtschaftliche Maschinen vormals Gebrüder Bugbaum, Würzburg.  
 Betriebsleiter Fritz Conrad — R. Wolf, Maschinenfabrik, Magdeburg-Buckau.  
 Wilhelm Cydner, Werkmeister — Joh. Witt, Maschinenfabrik, Schwerin i. M.  
 Direktor Adolph Dehne — Märkische Maschinenbau-Anstalt »Teutonia«, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt a. O.  
 Franz Dochnahl, Disponent — Gebrüder Röber, Wutha (Thüringen).  
 Wilhelm Franke, Werkmeister — Fried. Krupp A.-G. Grusonwerk, Magdeburg-Buckau.  
 Heinrich Gruber, Techniker — Vereinigte Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen, vormals Epple & Bugbaum, Augsburg.  
 Chr. Häfner, Schreinermeister — Ph. Mayfarth & Co., Frankfurt a. M.  
 Gottlieb Hajzmann, Techniker — Gebrüder Eberhardt, Pflugfabrik, Ulm a. Donau.  
 Hermann Heinke, Meister — Schütz & Bethke, Eisengießerei, Maschinenbauanstalt und Pflugfabrik, Lippehne (Kreis Soldin).  
 Gustav Herbig, Obermeister — Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei vorm. Th. Flöthner, Aktiengesellschaft, Gassen i. L.  
 Direktor Friedrich Klingner — Märkische Maschinenbau-Anstalt »Teutonia«, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt a. O.

Rudolf Kluge, Meister — Schütz & Bethke, Eisengießerei, Maschinenbauanstalt und Pflugfabrik, Lippehne (Kreis Soldin).

- Franz Kupfernagel, Werkmeister — Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen F. Zimmermann & Co., Aktiengesellschaft, Halle a. S.  
 Carl Nachwig, Leiter der Export-Abteilung — Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei vorm. Th. Flöthner, Aktiengesellschaft, Gassen i. L.  
 Direktor Wilhelm Meinked — Eisenwerk Söllingen bei Karlsruhe in Baden.  
 Otto Meyer, Werkmeister — Fabrik landwirtschaftlicher Maschinen F. Zimmermann & Co. Aktiengesellschaft, Halle a. S.  
 Gustav Peters, Montage-Obermeister — R. Wolf, Maschinenfabrik, Magdeburg-Buckau.  
 Alfred Richter, kaufmännischer Leiter — Franz Richter, Maschinenfabrik, Döbeln.  
 Anton Richter, erster Meister — Gebrüder Röber, Wutha (Thüringen).  
 Georg Richter, technischer Leiter — Franz Richter, Maschinenfabrik, Döbeln.  
 Theodor Rothemann, Werkmeister — Fried. Krupp A.-G. Grusonwerk, Magdeburg-Buckau.  
 Hermann Schaaf, Meister — A. Wegig, Eisengießerei und Maschinenfabrik für Mühlenbau, Wittenberg (Bz. Halle).  
 Georg Schürle, Techniker — Gebrüder Eberhardt, Pflugfabrik, Ulm a. Donau.  
 Feodor Schweizer, Meister — A. Wegig, Eisengießerei und Maschinenfabrik für Mühlenbau, Wittenberg (Bz. Halle).  
 Fritz Steinhardt, technischer Direktor — Aktiengesellschaft H. F. Eckert, Berlin.  
 Sebastian Stempfle, Werkmeister — Vereinigte Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen, vormals Epple & Bugbaum, Augsburg.  
 A. Störing, Schlossermeister — Ph. Mayfarth & Co., Frankfurt a. M.  
 Eduard Suschinski, erster Meister — Maschinenfabrik A. Benzli, Aktiengesellschaft, Graubenz.

**Silberne Medaille.**

- Friedrich Baetke, Abteilungsvorsteher — Aktiengesellschaft H. F. Eckert, Berlin.  
 Ferdinand Böse, Malermeister — Gebrüder Röber, Wutha (Thüringen).  
 Ingenieur August Brück — Maschinenfabrik Esterer A.-G., Altötting.  
 Ingenieur A. Colorni, Mailand — Minerva-Hütte, A. Grimmel & Comp., Saiger, Hessen-Nassau.  
 Mag. Dittmann, Beamter — D. Wachtel, Breslau.  
 Hermann Eckstein, Meister — A. Wegig, Eisengießerei und Maschinenfabrik für Mühlenbau, Wittenberg (Bz. Halle).  
 Jakob Fink, Schmiedemeister — Gebrüder Eberhardt, Pflugfabrik, Ulm a. Donau.



- Gustav Franke, Werkmeister — Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei vorm. Th. Flöther, Aktiengesellschaft, Gassen i. L.
- Otto Gerold, Obermeister — Franz Richter, Maschinenfabrik, Döbeln.
- Georg Gerstenlauer, Schlosser — Gebrüder Eberhardt, Pflugfabrik, Ulm a. Donau.
- Adolf Hermann, Schlossermeister — Gebrüder Eberhardt, Pflugfabrik, Ulm a. Donau.
- Paul Hoger, Former — Maschinenfabrik A. Bengki, Aktiengesellschaft, Graudenz.
- K. Keutsch I, Monteur — Ph. Mayfarth & Co., Frankfurt a. M.
- R. Knoll, Drehermeister — Ph. Mayfarth & Co., Frankfurt a. M.
- Hermann Köhler, Schlossermeister — Aktiengesellschaft für landwirtschaftliche Maschinen vormals Gebrüder Bugbaum, Würzburg.
- Martin Köhler, Malermeister — Aktiengesellschaft für landwirtschaftliche Maschinen vormals Gebrüder Bugbaum, Würzburg.
- Karl Kraus, Monteur — Vereinigte Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen, vormals Eppe & Bugbaum, Augsburg.
- Hermann Lauenroth, Werkmeister — Fried. Krupp A.-G. Grusonwerk, Magdeburg-Buckau.
- Alfred Lindemann, Materialienverwalter — Gebrüder Röber, Wutha (Thüringen).
- Edmund Lythall, Procurist — A. Lythall, Maschinenfabrik und Eisengießerei, Halle a. S. und Neubrandenburg.
- Wilhelm Maaß, Montage-Abteilungsmeister — R. Wolf, Maschinenfabrik, Magdeburg-Buckau.
- Carl Markowski, Werkmeister — Franz Richter, Maschinenfabrik, Döbeln.
- C. Müller, Schmiedemeister — Ph. Mayfarth & Co., Frankfurt a. M.
- Anton Parschau, Schmied — Maschinenfabrik A. Bengki, Aktiengesellschaft, Graudenz.
- August Vergalsti, Schmied — Maschinenfabrik A. Bengki, Aktiengesellschaft, Graudenz.
- Albert Pfeiffer, Monteur — R. Wolf, Maschinenfabrik, Magdeburg-Buckau.
- Direktor Friß Premßler — A. Lythall, Maschinenfabrik und Eisengießerei, Halle a. S. und Neubrandenburg.
- Adolph Reimers, Maschinenbauarbeiter — Joh. Witt, Maschinenfabrik, Schwerin i. M.
- Wilhelm Scheffler, Meister — Schütz & Bethke, Eisengießerei, Maschinenbauanstalt und Pflugfabrik, Lippehne (Kreis Solbin).
- Richard Schmid, Monteur — Vereinigte Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen, vormals Eppe & Bugbaum, Augsburg.
- Ferdinand Schmöger, Monteur — Vereinigte Fabriken landwirtschaftlicher Maschinen, vormals Eppe & Bugbaum, Augsburg.
- Werner Schopen, Abteilungsvorsteher — Actien-Gesellschaft H. J. Eckert, Berlin.
- Otto Schumann, Werkmeister — Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei vorm. Th. Flöther, Aktiengesellschaft, Gassen i. L.
- Robert Schuster, Werkmeister — Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei vorm. Th. Flöther, Aktiengesellschaft, Gassen i. L.
- Ingenieur Alfred Seliger — Jelaßke & Seliger, Maschinenfabrik, Ratibor (D.-S.).
- August Steinbach, Meister — Schütz & Bethke, Eisengießerei, Maschinenbauanstalt und Pflugfabrik, Lippehne (Kreis Solbin).
- August Stofmeister, Werkmeister — Fried. Krupp A.-G. Grusonwerk, Magdeburg-Buckau.
- Adolf Suck, zweiter Meister — Gebrüder Röber, Wutha (Thüringen).
- Ingenieur Carl Voigt — L. Baumann, Maschinenbau-Anstalt, Lübz in Mecklenburg.
- Ernst Walder, Abteilungsvorsteher — Actiengesellschaft H. J. Eckert, Berlin.
- Hermann Weber, Meister — Schütz & Bethke, Eisengießerei, Maschinenbauanstalt und Pflugfabrik, Lippehne (Kreis Solbin).
- Richard Weigelin, Montage-Abteilungsmeister — R. Wolf, Maschinenfabrik, Magdeburg-Buckau.
- Carl Weinert, Werkmeister — Fried. Krupp A.-G. Grusonwerk, Magdeburg-Buckau.
- Ernst Wenz, Werkmeister — Eisenwerk Söllingen bei Karlsruhe in Baden.
- Franz Wilken, Maschinenbauarbeiter — Joh. Witt, Maschinenfabrik, Schwerin i. M.
- Carl Witt, Werkmeister — Franz Richter, Maschinenfabrik, Döbeln.
- August Witte, Betriebsingenieur — D. Wachtel, Breslau.
- Friedrich Wulff, Maschinenbauarbeiter — Joh. Witt, Maschinenfabrik, Schwerin i. M.
- August Wuttke, Montage-Vorarbeiter — Maschinenfabrik A. Bengki, Aktiengesellschaft, Graudenz.
- Ernst Zinck, Maschinenbauarbeiter — Joh. Witt, Maschinenfabrik, Schwerin.

#### Bronzene Medaille.

- Paul Backofen, Drehermeister — Minervahütte, A. Grimmel & Comp., Saiger, Hessen-Nassau.
- Wilhelm Becker, Anstreichermeister — Minervahütte, A. Grimmel & Comp., Saiger, Hessen-Nassau.
- Rudolf Boos, Monteur — L. Baumann, Maschinenbauanstalt, Lübz in Mecklenburg.
- Ignaz Gakla, Monteur — Jelaßke & Seliger, Maschinenfabrik, Ratibor (D.-S.).
- Otto Hoffmann, Werkmeister — D. Wachtel, Breslau.

Friedrich Hollnagel, Arbeiter — A. Pythall, Halle a. d. S. und Neubrandenburg.  
 Karsten, Monteur — E. Baumann, Maschinenbau-Anstalt, Cüßz in Mecklenburg.  
 Nikolaus Kümmler, Schlosser — Aktiengesellschaft für landwirtschaftliche Maschinen vormals Gebrüder Bugbaum, Würzburg.  
 Felix Priedke, leitender Angestellter — D. Wachtel, Breslau.  
 Wilhelm Michael, Meister — E. Baumann, Maschinenbau-Anstalt, Cüßz i. Mecklenburg.  
 Franz Pazelst, Monteur — Jellaffe & Seliger, Maschinenfabrik, Ratibor (D.-S.).  
 Arthur Ronge, erster Monteur — D. Wachtel, Breslau.  
 Franz Scholtys, Monteur — Jellaffe & Seliger, Maschinenfabrik, Ratibor (D.-S.).  
 Wenzel Sprenger, Meister — Maschinenfabrik Esterer A.-G., Alttötting.  
 Heinrich Weber, Schlossermeister — Minervahütte, A. Grimmel & Comp., Haiger, Hessen-Rassau.  
 Franz Weissenberger, Schlosser — Aktiengesellschaft für landwirtschaftliche Maschinen vormals Gebrüder Bugbaum, Würzburg.  
 Matthias Zechel, Meister — A. Pythall, Halle a. d. S. und Neubrandenburg.

### Hygiene.

#### Ehrendiplom.

Wirklicher Geheimer Rat, Professor Dr. von Bergmann, Erzellenz — Verband für erste Hilfe, e. V., Berlin.  
 Konsul Christoph, Generaldirektor — Christoph & Unmack Aktiengesellschaft, Niesky, Ober-Lausitz.  
 Carl Glockner, Mailand — Junker & Ruh, Karlsruhe.  
 Karl Junker — Junker & Ruh, Karlsruhe.  
 F. Lautenschläger — F. & M. Lautenschläger, Berlin.  
 M. Lautenschläger — F. & M. Lautenschläger, Berlin.  
 Ernst Lenß — Ernst Lenß, Fabrik für Krankenhaus-Einrichtungen, Berlin.  
 Georg Windler — H. Windler, Berlin.  
 Max Windler — H. Windler, Berlin.

#### Goldene Medaille.

Gröning, Frits, cand. med. — Sanitätsausstellung des königlich Preussischen Kriegsministeriums in Berlin.  
 Heinrich Hartbegen — Baumann & Federer, Mechan. Segeltuch-Weberei und Zeltfabrik, Cassel.

Hartbegen, Inhaber der Firma — Herm. Gerson, Berlin.

Paul Kublik — J. Thamm, Berlin.

Ernst Lindemann — A. Borfig, Berlin-Tegel.

Professor Dr. George Meyer — Zentralkomitee für das Rettungswesen in Preußen, Berlin.

Otto Moser — Paul Hartmann, Verbandstoff-Fabrik, Berlin und Heidenheim.

Evend Salomon, Dänischer Vizekonsul in Mailand, Vertreter — Christoph & Unmack, Aktiengesellschaft, Niesky, Ober-Lausitz.

Direktor Max Schlesinger — Verband für erste Hilfe, e. V., Berlin.

Prokurist Richard Schulz — Heinrich Jordan, Berlin.

Wille, Kaufmann — Bach & Riedel, Berlin.

#### Silberne Medaille.

Behrens, Rittergutsbesitzer — Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Berlin.

Obersekretär Ulrich Dammer — Verband für erste Hilfe, e. V., Berlin.

Dr. Düms, Generalarzt, Präsident — Deutscher Samariterbund, Leipzig.

Ingenieur F. Lenß — Ernst Lenß, Fabrik für Krankenhaus-Einrichtungen, Berlin.

#### Bronzene Medaille.

Hippolit Assel — Bochum-Lindener Zündwaren- und Wetterlampenfabrik C. Koch, Linden-Ruhr.

W. Freystadt — Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Groß-Lichterfelde.

Hennersdorf, Werkmeister — Christoph & Unmack Aktiengesellschaft, Niesky, Ober-Lausitz.

Adam Höfels, Führer — Sanitätskolonne vom Roten Kreuz des Kameradschaftlichen Kriegerbundes, Biersen.

Dr. Hunsdiecker, Stabsarzt der Res. — Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Hohenlimburg.

Otto Möhring — F. F. A. Schulze, Berlin.

Pech, Obermonteur — Christoph & Unmack Aktiengesellschaft, Niesky, Ober-Lausitz.

Jacob Schaefer — Bochum-Lindener Zündwaren- und Wetterlampenfabrik C. Koch, Linden-Ruhr.

W. Tieg, Werkmeister — Ernst Lenß, Fabrik für Krankenhaus-Einrichtungen, Berlin.

Wolter, Führer — Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Berlin.

E. L. Grothe — Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, Groß-Lichterfelde.

**Zeitweise Ausstellungen.**

**Goldene Medaille.**

Johannes Hannemann — E. Krauß, Piano-  
fabrik, Stuttgart.

**Silberne Medaille.**

Christian Knöddler — G. L. Nagel, Hof-Piano-  
forte-Fabrik, Heilbronn.

Wilhelm Neumann — Jünger & Gebhardt,  
Erste deutsche Fabrik für Blumenduft- und  
Lanolin-Creme-Erzeugnisse, Berlin.

E. Prächtel, Hofschlumbermeister Seiner Majestät  
des Kaisers und Königs — L. Lechner,  
Berlin.

Ferdinand Vogt — L. Lechner, Berlin.

**Kaiserliches Generalkommissariat  
in Mailand.**

**Ehrendiplom.**

Jerschel, Kaiserlicher Konsulatssekretär.  
Gröning, Bureauhilfsarbeiter.

**Goldene Medaille.**

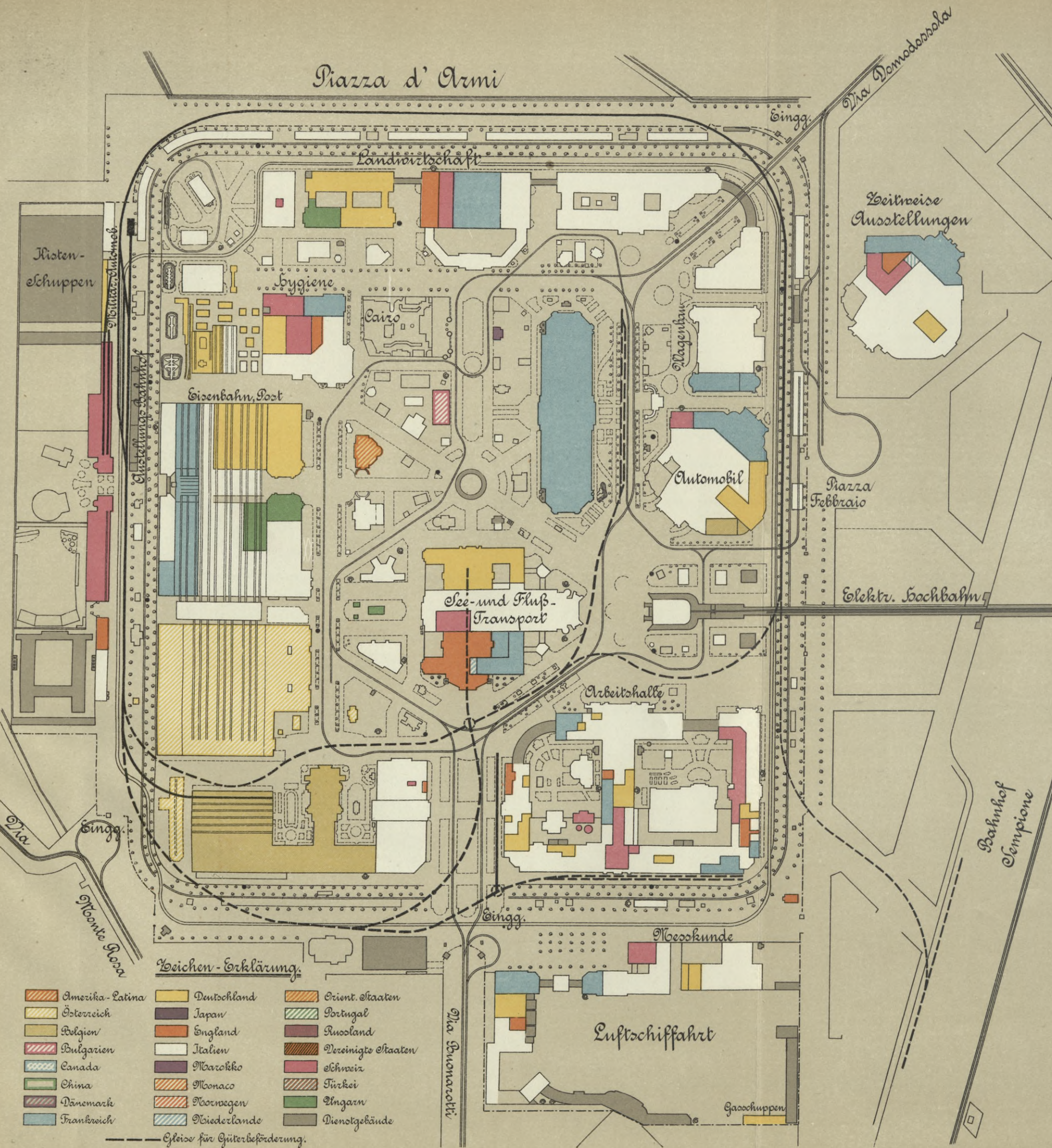
Rindt, Bureauhilfsarbeiter.

**Silberne Medaille.**

Dieterich, Bureauhilfsarbeiter.







Plan  
der internationalen Ausstellung  
in Mailand 1906.



S. 61









WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

III 17895  
L. inw.

Druk. U. J. Zam. 356. 10.000.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000300711