

5. Ein Beitrag zur technischen Erschließung der Kolonien.

Nach den ersten Zeiten der Erforschung und Sicherung unserer Kolonien ist seit einer Reihe von Jahren ihr wirtschaftlicher Aufschwung in einem erfreulichen, fortdauernden Steigen begriffen. In einer Zeit der Technik und des Verkehrs ist es vor allem die Maschine, die einen immer größeren Anteil an der Erschließung unseres Kolonialbesitzes nimmt zur planmäßigen Gewinnung und Verarbeitung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und der Bodenschätze aller Art. Naturgemäß ist nicht jede Maschinengattung ohne weiteres auch in den Kolonien verwendbar, sondern nur Maschinen von großer Widerstandsfähigkeit, Einfachheit der Konstruktion und der Bedienung und geringer Reparaturbedürftigkeit können hier in Betracht kommen. Unter den Krastmaschinen, die sich den kolonialen Betriebsverhältnissen in besonders glücklicher Weise anpassen, gehört in erster Linie die Lokomobile, vor allem seit ihrer Ausbildung von der kleinen fahrbaren Maschine von geringer Leistung zu einer hochentwickelten stationären Anlage jeder Größe bis zu vielen hundert Pferdestärken, eine Entwicklung, die vor allem deutschen Ingenieuren zu verdanken ist. An ihre Spitze trat vor nunmehr fast 50 Jahren der im vorigen Jahre verstorbene Geh. Kommerzienrat Dr. Ing. R. Wolf, der 1862 in Magdeburg-Buckau die erste deutsche Spezialfabrik für Lokomobilbau gründete und durch eine Reihe konstruktiver und wärmetechnischer Verbesserungen, die er als erster planmäßig im Lokomobilbau einführte oder neu aufnahm, auf diesem Gebiete führend geworden ist. Es sei kurz auf die Eigenschaften hingewiesen, welche die einzigartige Vielseitigkeit und Anpassungsfähigkeit der Lokomobile bedingen.

Der gedrängte Zusammenbau von Kessel, Maschine und allen Nebenteilen ermöglicht eine einfache und billige Verladung und Verfrachtung auf Schiffen und Eisenbahnen und einen gefahrlosen Transport über Land zur Betriebsstelle auch ohne Straßen und sonstige bequeme Verkehrsmöglichkeiten. Die kleinen, rasch und ohne große Kosten herzustellenden Fundamente, der leichte und in wenigen Stunden aufgestellte Blechschornstein, die auch mit ungeübtem Bedienungspersonal in kurzer Zeit durchzuführende Montage und das einfache Maschinenhaus gewährleisten eine baldige Betriebsbereitschaft. Dazu kommt die Möglichkeit, im Lokomobilkessel beim Einbau geeigneter Rostkonstruktionen jedes erdenkliche, an Ort und Stelle billigste, oft wertlose und anderweit unverwendbare Brennmaterial verfeuern und dadurch den an sich schon billigen Betrieb noch ökonomischer gestalten zu können. Kohle jeder Art, Holz, Stroh, Fasern, Kerne, Schalen, Torf, Erdöl u. v. a. kann als Brennstoff Verwendung finden. Die Lokomobile ist somit von der kostspieligen

Beschaffung von Spezialbrennstoffen (Motorölen usw.) unabhängig. Hiermit vereinigen sich die auch von eingeborenem Personal schnell erlernbare Bedienung der gesamten anspruchlosen Anlage, die hohe Betriebssicherheit infolge einfacher und kräftiger Bauart und die Anpassungsfähigkeit an alle Betriebschwankungen sowie vor allem die hohe Wirtschaftlichkeit selbst unter den schwierigsten Betriebsverhältnissen.

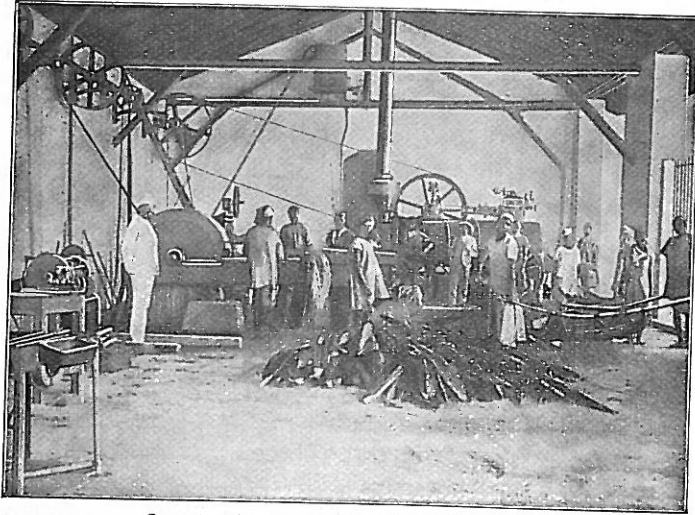
Daß die Erkenntnis von der großen Bedeutung der Lokomobile für unsere Kolonien schon heute in Kolonialkreisen allgemein durchgedrungen ist, beweist die große Zahl der in unseren Kolonien bereits ausgeführten Anlagen, die von Lokomobilen der verschiedensten Ausführung und Größe angetrieben werden. Unsere Abbildungen zeigen in einigen typischen Beispielen, wie mannigfaltig in Größe der Leistung und Art des Betriebes die Lokomobile in den Kolonien Verwendung findet. Diese Anlagen beweisen auch zu ihrem Teil, daß der Kolonialbesitz unseres Vaterlandes, so jung er ist, auch in der richtigen Ausnutzung der Hilfsmittel der modernen Technik in erfreulichem Vorwärtsschreiten begriffen ist. Die Abbildungen stellen Ausführungen der bekannten Firma H. Wolf in Magdeburg-Buckau dar, die an dem Export unserer Maschinenindustrie in den Kolonien einen bedeutenden Anteil hat.

In ihrer kleinsten Form als fahrbare Maschine finden wir die Lokomobile als leicht transportable Kraftquelle da, wo zu vorübergehenden Arbeiten eine Antriebsmaschine benötigt wird, sei es in der Land- und Forstwirtschaft oder bei Straßen-, Eisenbahn-, Kanal- und Hafenarbeiten. Unsere Abb. 1 zeigt uns eine solche



Eine fahrbare Lokomobile im Urwald
die eine Pumpenanlage treibt. (1.)

fahrbare Lokomobile, die im Urwald eine Pumpenanlage betreibt. Auf der Plantage unter einem Schuppen aufgestellt, treibt sie

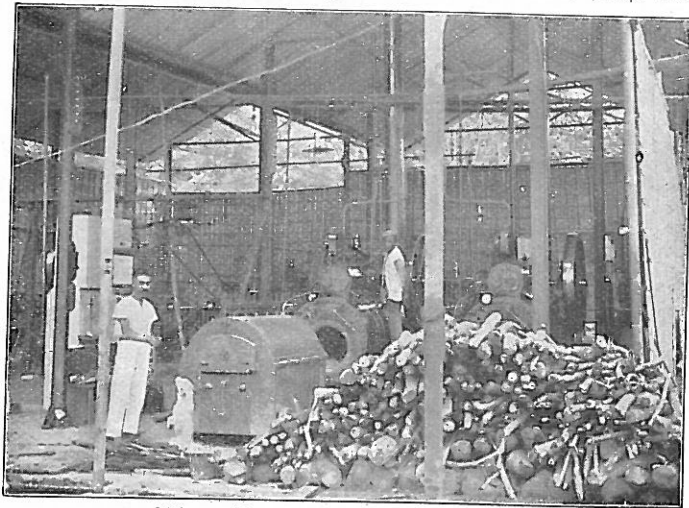


Im Maschinenhause einer Plantage.

Die Lokomobile treibt eine Maschine zur Entfaserung von Sisal-Agaven. (2.)

(Abb. 2 zeigt eine schon größere Maschine) Anlagen zur Entfaserung von Agaven oder zu sonstiger maschineller Verarbeitung der Bodenerzeugnisse.

Zwei stationäre Lokomobilen von je 20 PS sehen wir in einer Eisfabrik auf Abb. 3. Die Kessel werden mit dort sonst wertlosen



Eine Eisfabrik in den Kolonien.

Die beiden Lokomobilen von je 20 PS werden mit den dort wertlosen Holzabfällen geheizt. (3.)

Holzabfällen gefeuert und besitzen hierzu Planrostvorbauten. Die eine ist auf ihren Rädern gerade nach vorn gezogen, ein Vorgang, durch den der Kessel und die Feuerung bequem gereinigt werden können.

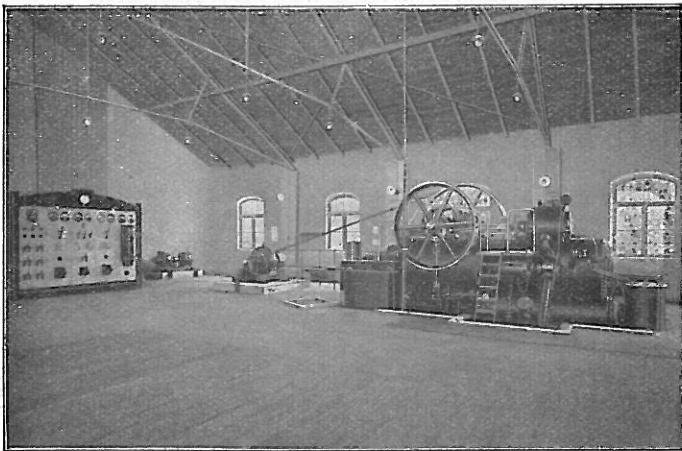
Einen Begriff von der Einfachheit der Maschinenhäuser, mit denen die Lokomobile sich begnügt, gibt die Abbildung 4, die eine



Maschinenhaus einer Baumwollspinnerei in Deutsch-Ostafrika. (4.)

von einer Lokomobile betriebene Baumwollspinnerei in Deutsch-Ostafrika darstellt.

Das nach allen Gesichtspunkten der Technik ausgeführte Elektrizitätswerk von Swakopmund sehen wir in Abb. 5. Seit

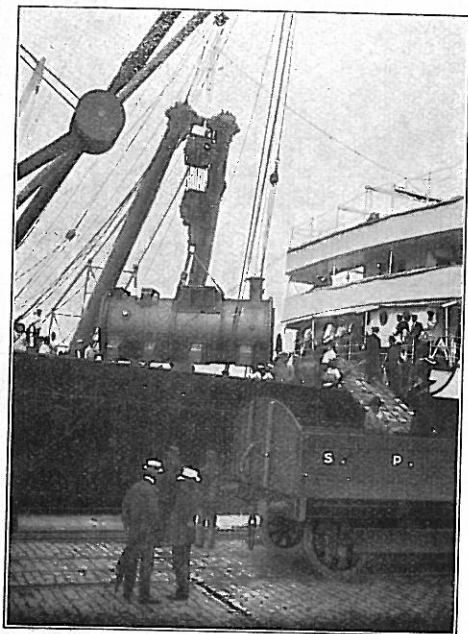


Das Elektrizitätswerk in Swakopmund.

Die Lokomobile, zu der jetzt eine zweite gleich große gestellt ist, leistet bis zu 100 PS. (5.)

Herstellung des Bildes ist dort eine zweite gleich große Lokomotive zur Aufstellung gelangt. Jede dieser Maschinen leistet bis 100 PS.

Bei dem für diese Ausführungen zur Verfügung stehenden Raum konnten nur wenige Abbildungen ausgeführter Lokomotivanlagen gebracht werden. Doch lassen auch sie bereits die Vielseitigkeit der Verwendung der Lokomotiven in den Kolonien erkennen, von der kleinen fahrbaren Maschine bis zur Kraftquelle eines modernen Elektrizitätswerks. Die Ueberzeugung von dem großen Wert gerade der stationären Industrielokomotive für koloniale Zwecke bricht sich immer mehr Bahn. Wir finden sie auf den Plantagen, Entfaserungsanlagen, Baumwollentkernungsmaschinen und Baumwollpressereien betreiben, sie arbeitet in Sägewerken, Eisfabriken, Brauereien, Trinkwasserversorgungsanlagen, Reparaturwerkstätten, Elektrizitätswerken und in vielen anderen Betrieben als zuverlässige und wirtschaftliche Kraftmaschine auch für Einzelleistungen von vielen hundert Pferdestärken.



Die Ausladung einer 800pferdigen Riesenlokomobile. (6.)

Zum Schluß bringen wir noch eine interessante Gegenüberstellung: die Ausladung einer 800pferdigen Riesenlokomobile aus dem Schiff in einem überseeischen Hafen mit dem größten dort befindlichen Kran (Abb. 6) und dem Ueberlandtransport einer 100pferdigen Lokomotive für ein Sägewerk in Deutsch-Ostafrika (Abb. 7.)



Ueberlandtransport einer 100pferdigen Lokomotive
für ein Sägewerk in Ostafrika. (7.)

Dieselbe Firma entschloß sich vor kurzem zur Aufstellung einer größeren Betriebskraft in einer ihr gehörenden Hansfabrik in Deutsch-Ostafrika und wählte wiederum eine Wolf'sche Heißdampf-Lokomotive mit einer Leistung von 165—240 PS.

Im festen Vertrauen auf die weitere Entwicklung unserer Kolonien hoffen wir, daß die bedeutsame Rolle, welche die Technik schon heute in ihrer Erschließung einnimmt, von immer größerer Wichtigkeit werde. Es dient dies gleichermaßen dem weiteren Aufblühen unserer Schutzgebiete wie dem dauernden hohen Stande unserer heimischen Industrie. Das scharfe, aber offene und durch seine Beherzigung segensreich gewordene Urteil „billig und schlecht“, das einer unserer größten Maschinenbauer noch vor 40 Jahren über unsere deutschen gewerblichen Erzeugnisse fällte, hat längst seine Bedeutung verloren. Heute ist die Güte der deutschen Industrieprodukte in aller Welt unbestritten, und gerade in den Kolonien, wo unsere Maschinen fern von Reparaturwerkstätten unter oft ungemein schwierigen Betriebsverhältnissen ihre treue Arbeit verrichten, muß das Wort gelten, daß für koloniale Zwecke das Beste gerade gut genug sei. Jüngst erlebte unser deutscher Maschinenbau für diese Tatsache und für den Erfolg seines Strebens in dieser Richtung manche erfreuliche Bestätigungen auch seitens des Auslandes. Viele deutsche Firmen, darunter die Maschinenfabrik R. Wolf, aus deren großer Zahl von kolonialen Lokomobilanlagen unsere Abbildungen gewählt sind, erhielten in Buenos Aires, Allahabad, Rouboir, Budapest, Omsk, Turin usw. bei schärfster Konkurrenz des Auslandes höchste Auszeichnungen.