

Fahrtergebnisse.

Datum	Ab-fahrt	An-kunft	Ent-fer-nung	Dauer	Zahl der Aufenthalte			Dauer der Aufenthalte	
					vorher bestimmte	nothwendige	verschiedene Zwischenfälle	für Verproviantirung und Frühstück	unabhängig vom Wagen
	Sta.	Std.	km	Std				Std.	Min
Erste Route									
5. August	11 <sup>12</sup>	12 <sup>40</sup>	15,	1 <sup>27</sup>	11	—	1 (a)	16 (d)	—
	12 <sup>56</sup>	2 <sup>06</sup>	12,5	1 <sup>09</sup>	11	1	—	33 (d)	—
	2 <sup>38</sup>	3 <sup>59</sup>	14	1 <sup>21</sup>	12	—	1 (b)	—	—
			41,5	3 <sup>57</sup>					
9. August	9 <sup>07</sup>	10 <sup>22</sup>	1,5	1 <sup>15</sup>	10	1	2 (c)	0 <sup>15</sup>	—
	10 <sup>37</sup>	11 <sup>39</sup>	12,5	1 <sup>02</sup>	12	—	—	1 <sup>31</sup> (e)	—
	1 <sup>10</sup>	2 <sup>23</sup>	14	1 <sup>13</sup>	11	1	—	—	—
			41,5	3 <sup>30</sup>					
Zweite Route									
6. August	9 <sup>38</sup>	11	17	1 <sup>22</sup>	4	—	—	1 <sup>35</sup> (e)	—
	12 <sup>35</sup>	1 <sup>45</sup>	14	1 <sup>10</sup>	2	—	—	0 <sup>30</sup>	—
	2 <sup>15</sup>	3 <sup>42</sup>	15,5	1 <sup>27</sup>	4	—	—	—	—
			46,5	3 <sup>59</sup>					
10. August	9 <sup>45</sup>	10 <sup>56</sup>	17	1 <sup>11</sup>	4	—	—	1 <sup>21</sup> (e)	—
	12 <sup>17</sup>	1 <sup>26</sup>	14	1 <sup>09</sup>	2	—	1	0 <sup>17</sup>	—
	1 <sup>43</sup>	3 <sup>19</sup>	15,5	1 <sup>36</sup>	4	—	2 (f)	—	—
			46,5	3 <sup>56</sup>					
Dritte Route									
7. August	8 <sup>15</sup>	9 <sup>40</sup>	15,5	1 <sup>25</sup>	1	—	—	0 <sup>14</sup>	—
	9 <sup>54</sup>	11 <sup>06</sup>	14,5	1 <sup>12</sup>	1	—	2 (h)	1 <sup>32</sup> (e)	12 (h)
	12 <sup>38</sup>	1 <sup>42</sup>	14,5	1 <sup>04</sup>	1	—	1	0 <sup>10</sup>	—
	1 <sup>52</sup>	2 <sup>15</sup>	10	0 <sup>23</sup>	1	—	—	0 <sup>45</sup>	—
	3	4 <sup>06</sup>	15	1 <sup>0</sup>	1	—	—	—	—
			69,5	5 <sup>13</sup>					
11. August	8 <sup>52</sup>	10 <sup>07</sup>	15,5	1 <sup>15</sup>	1	—	—	0 <sup>21</sup>	—
	10 <sup>28</sup>	2 <sup>57</sup>	11,5	4 <sup>29</sup> (g)	1	—	1 (g)	0 <sup>16</sup>	—
	3 <sup>13</sup>	4 <sup>39</sup>	14,5	1 <sup>26</sup>	—	1	1 (g)	0 <sup>13</sup>	—
	4 <sup>37</sup>	6 <sup>03</sup>	10	1 <sup>06</sup>	—	1	—	0 <sup>28</sup>	—
	6 <sup>29</sup>	7 <sup>52</sup>	15	1 <sup>23</sup>	1	—	—	—	—
			66,5	9 <sup>39</sup>					

Die Aufenthalte waren, wie aus der nebenstehenden Tabelle ersichtlich, durch verschiedene Umstände verursacht, und zwar im Fall a) Verlangsamung beim Wegübergang von Voisy-le-Roy; b) 15 Minuten, um eine Mutter der Flansche des Dampfabsperrentils anzuziehen, c) Aufenthalt zum Schmieren; d) Pause; e) es wurde gefrühstückt; f) Aufenthalt von 7 Minuten 30 Sekunden, um die Mutter der Flansche des Dampfauflaßrohres anzuziehen, und ein Aufenthalt von 2 Minuten 30 Sekunden, um die Kesselspannung auf die erforderliche Höhe zu bringen; g) um 11 Uhr 2 Minuten 30 Sekunden, 200 m vor den Häusern von Vaux de Cernay, wurde der Boden des Niederdruck-Cylinders infolge Loslösens des Kreuzkopfes durch den Kolben eingebault; die Wiederherstellung dauerte bis 2 Uhr 13 Minuten, das heißt 3 Stunden 10 Minuten 30 Sekunden; neue Reparatur von 3 Uhr 33 Minuten bis 3 Uhr 50 Minuten, also 17 Minuten. Von dieser Zeit ab wurde nur mit dem kleinen Cylinder gefahren; h) Verlust von 12 Minuten infolge von Wegunkenntniß, die eine Verlängerung des vorgeschriebenen Weges um 3 km verursacht hatte; i) ein Aufenthalt von 3 Minuten, um eine Mutter der Bremse anzuziehen.

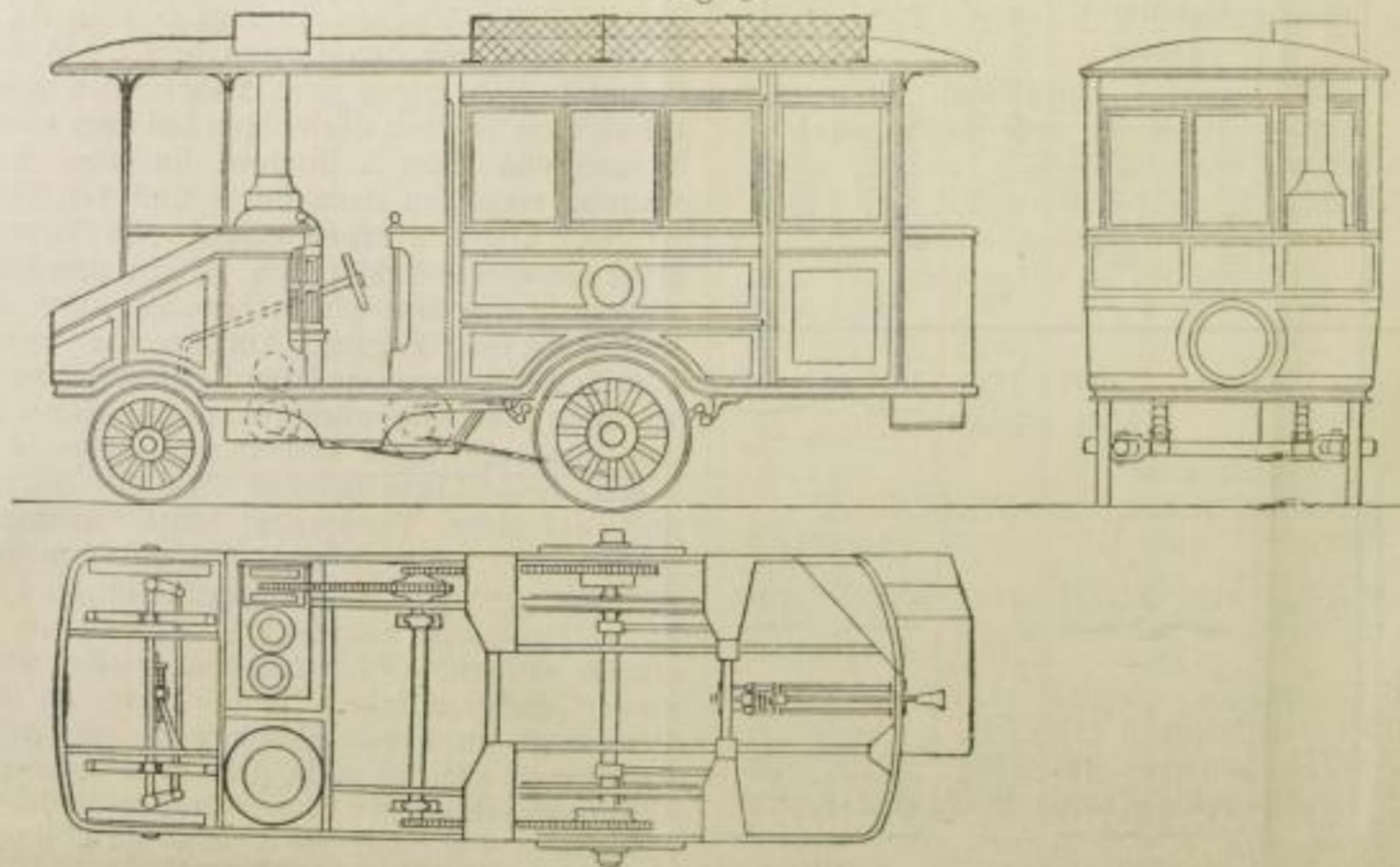
Die Kosten für den Betrieb eines solchen Wagens für 1 Tag ergeben sich aus folgender Tabelle:  
 Zinsen für das Kapital (21200 M bei 6%)  
 (bei 300 Betriebstagen im Jahre) . . . . . 4,24 M  
 Amortisation, Unterhalt und Reparatur bei 15% (3180 M) . . . . . 10,60 „  
 Gehalt für Kondukteur (160 M monatlich und 25 Arbeitstage) . . . . . 6,40 „  
 Gehalt für Heizer (60 M monatlich) . . . . . 2,40 „  
 Gehalt für Bremser auf dem Anhängewagen (100 M monatlich) . . . . . 4,00 „  
 Beleuchtung . . . . . 1,14 „  
 Kohlen, Schmiermittel usw. . . . . 4,56 „  
 Summa . . . . . 33,34 M  
 Allgemeine Kosten 10% . . . . . 3,33 „

Summa . . . . . 36,67 M  
 Dazu kommen die variablen Kosten von 11,63 bei 1/3, 12,88 bei 2/3 und 14,09 M bei voller Belastung.

Von **Scotte** waren drei verschiedene Wagen gestellt, und zwar zwei davon für Personen-, der andere für Lasten-Verkehr. Alle drei hatten ebenso wie die beiden vorherbeschriebenen von Dion & Bouton als Motor eine Dampfmaschine.

Der erste Wagen von Scotte No. 1 ist in nebenstehender Fig. 5 in Seitenansicht, Vorderansicht und Grundriß veranschaulicht. Er kann 12 Passagiere mit Gepäck aufnehmen, und zwar im Innern 10, auf der hinteren Plattform 2. Größere Gepäckstücke können auf dem Verdeck untergebracht werden. Der Wagen kann eine Nutzlast von 1200 kg fortschaffen und kann

Fig. 5.



Omnibus No. 1 von Scotte.