

der Kommission folgende in der Tabelle zusammengestellten Resultate ergeben. Die bezeichneten Aufenthalte waren nothwendig a) für eine Frühstückspause, b) für die Wiederherstellung der Leitung an der Speisepumpe 2 1/2 Minuten, c) durch Benutzung einer Winde zum Anheben des Wagens 8 Minuten, d) wegen einer Wegversperrung 1 Minute und zur Kohlen-Einnahme 1 Minute, e) wegen Wegversperrung, f) zum Wiederspannen der Ketten, g) wegen Einschlagens eines falschen Weges, was 20 Minuten Verlust verursachte, h) wegen Sperrung des Weges 6 Minuten, i) zum Schmieren 2 Minuten.

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
	Std.	Std.	km	Std.				Std.	Min.
Erste Route									
7. August	10 ⁰⁰	11 ²⁵	15	1 ¹⁶	0	2	—	0 ³⁵	—
	12	1 ¹⁷	12,5	1 ¹⁷	12	—	—	1 ³⁷ (a)	—
	2 ⁵⁴	4 ¹⁴	14	1 ¹⁹	12	—	—	—	—
			41,5	3 ⁴⁸					
11. August	10 ¹⁴	11 ¹⁹	15	1 ¹⁵	0	3	—	0 ¹⁸	—
	11 ³⁷	12 ⁴⁵	12,5	1 ⁰⁸	11	—	—	1 ³⁹ (a)	—
	2 ³⁴	3 ³⁴	14	1 ¹⁰	0	3	—	—	—
Zweite Route									
5. August	10 ⁰⁴	11 ²²	17	1 ¹⁸	4	—	—	1 ²⁴ (a)	—
	12 ⁴⁶	1 ⁵⁴	14	1 ⁰⁸	2	—	—	0 ⁵³	—
	2 ¹⁷	3 ⁵⁹	15,5	1 ⁴¹	4	—	1(b)	—	—
			40,5	4 ⁰⁷					
9. August	9 ⁴⁰	10 ⁵⁸	17	1 ¹⁸	4	—	—	1 ²⁶ (a)	—
	12 ²⁴	1 ⁵⁸	14	1 ¹⁴	2	—	1(c)	0 ²⁷	8(c)
	2 ¹⁵	3 ⁴⁹	15,5	1 ³⁵	3	1	2(d)	—	1
			46,5	4 ¹⁷					
Dritte Route									
6. August	8 ³⁰	9 ⁵⁹	15,5	1 ²⁹	1	—	1(e)	0 ²²	5(e)
	10 ²¹	11 ⁵⁹	11,5	1 ³⁸	3	—	1(f)	1 ³⁵	—
	1 ³⁴	2 ³²	19	0 ⁵⁸	1	—	1(g)	0 ¹⁴	—
	2 ⁴⁶	3 ⁴⁷	10	1 ⁰¹	1	—	—	0 ¹⁹	—
			71	6 ⁴⁷			1(h)	—	6(h)
10. August	8 ⁵²	10 ⁰⁸	15,5	1 ¹¹	1	—	—	0 ³¹	—
	10 ³⁴	11 ³⁹	11,5	1 ⁰⁵	1	—	—	1 ²⁴ (a)	—
	1 ⁰⁸	2 ⁰²	14,5	0 ⁵⁹	1	—	—	0 ²¹	—
	2 ²⁸	3 ¹⁸	10	0 ⁵⁵	1	—	—	0 ²⁰	—
	3 ³⁸	5 ⁰⁷	15	1 ²⁹	1	—	1(i)	—	—
			60,5	5 ³⁰					

Die feststehenden Ausgaben pro Tag sind für den Wagen die folgenden:

Bei einem Preis des Wagens von 20800 M	
und einem Zinsfuß von 6 % betragen unter	
Annahme von 300 Arbeitstagen im Jahr die	
täglichen Zinsen	4,16 M
für Amortisation, Unterhaltung und Re-	
paratur sind zu rechnen	10,40 "
an Gehältern für Kondukteure und Heizer	12,80 "
für Beleuchtung, Schmierung usw.	3,88 "
Zusammen also	31,24 M
Allgemeine Kosten 10 %	3,12 "
Macht eine tägliche Gesamtausgabe von 34,36 M	
Wozu für Kohle und Wasser, je nachdem, ob 1/3,	
2/3 oder volle Belastung vorhanden ist, 14,70, bezw.	
16,37, bezw. 18,02 M hinzukommen.	

Der dritte Wagen nach System Scotte (No. 2 war als Güterzug eingerichtet, er konnte 4200 kg fort-schaffen und zwar 2500 kg auf dem Maschinenwagen und 1700 kg auf dem Anhängewagen. Auf guter, ebener Chaussee konnte dieser Zug eine Geschwindigkeit von 10 km erreichen, während auf starken Steigungen die Geschwindigkeit bis auf 5 km pro Stunde sank. Die Kosten für den Zug sollen sich nach Angabe der Kon-strukteure auf 19200 M stellen, wovon 17600 M auf den Maschinenwagen und 1600 M auf den Anhänge-wagen entfallen. Der Maschinenwagen ist im großen und ganzen dem vorbeschriebenen (No. 3) sehr ähnlich, nur dafs natürlich hier an Stelle des Abtheils für die Sitzplätze — hinter dem den Kessel, die Maschine und die Bänke für Heizer und Kondukteur tragenden Theil — ein einziger großer Kastenraum für Aufnahme der Gepäck-stücke usw. gebildet ist. Die Wasserreservoirs, welche in diesem Falle ziemlich groß sind, sind unter dem Boden des hinteren Theils vom Maschinenwagen angeordnet; zwischen ihnen befindet sich die hintere Rad-achse. Die Federn sind natürlich erheblich stärker ausgeführt, als diejenigen der vordem beschriebenen Personenwagen. Der Anhängewagen ist wie ein gewöhnlicher Rollwagen gebaut, der vorn einen Hoch-sitz für einen Bremsler trägt.

Die Gewichte vertheilen sich auf die vier Achsen nach folgender Zusammenstellung:

	Maschinenwagen			Rollwagen			insgesamt für den Zug
	Vorderräder	Hinterräder	zusammen	Vorderräder	Hinterräder	zusammen	
	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg
Leergewicht	2100	2260	4360	950	810	1760	6120
Bei der Fahrt:							
Wasser	860						
Kohle	120						
Maschinist	70						
Heizer	70						
Verschiedenes	240						
Kuppelung	70						
Nutzlast	—	2500	2500	600	1100	1700	4200
Gesammtgewicht	2490	5730	8220	1580	1730	3310	11750

Das Verhältniß von Nutzlast zu Todtgewicht bzw. Gesamtgewicht ist also:

$$\frac{4200}{7550} = 0,541 \text{ bzw. } \frac{4200}{11750} = 0,357.$$

Die Abmessungen der Räder sind die folgenden: 1. beim Maschinenwagen die Vorderräder: Durchmesser 750 mm, Radkranzbreite 80 mm, Spurweite 1,6 m; die Hinterräder: Durchmesser 800 mm, Radkranzbreite 120 mm und Spurweite 1,75 m.

2. beim Rollwagen die Vorderräder: Durchmesser 850 mm, Radkranzbreite 80 mm, die Spurweite 1,68 m; die Hinterräder: Durchmesser 850 mm, Radkranzbreite 80 mm und Spurweite 1,7 m.

Der Achsabstand beträgt bei dem Maschinenwagen 2,9 m, beim Rollwagen 2,7 m.

Der Maschinenwagen an sich hat eine Breite von 1,75 m und eine Länge von 4,65 m. Von letzterer werden eingenommen: 1,6 m von Kessel, Maschine usw., 0,75 m von den Sitzen für Heizer und Kondukteur und 2,3 m von dem Gepäckkasten. Der Rollwagen hat eine Breite von 1,6 und eine Länge von 4,7 m, von letzterer gehen 0,3 m für den Sitz des Bremsers ab. Ebenso wie bei den Personenwagen erfolgt auch hier das Aufhalten des Maschinenwagens aufser durch Contredampf vermittelst einer Band- und einer Kissenbremse; am Anhängewagen ist nur eine Kissenbremse angeordnet.

Maschine, Kessel, Transmission und Umsteuerung sind gleichfalls derart wie beim Personenwagen, die Uebertragung der Bewegung des Motors auf die Rad-