

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.				Min.	Min.

Zweite Route

7. August	8 ³⁰	9 ⁵⁶	17	1 ²⁶	4	—	3(a)	18	—
	10 ¹⁹	12 ⁵⁸	14	2 ⁴⁹	2	—	1(d)	2	40
	1	3 ²	15,5	2 ⁰²	4	—	1(e)	—	—
			40,5	6 ¹⁷					
11. August	8 ¹⁹	9 ³⁰	17	1 ¹¹	3	1	2(b f)	10	—
	9 ⁴⁰	11 ¹⁷	14	1 ²⁷	2	—	2(b a)	4	—
	11 ¹¹	1 ²	15,5	2 ⁰⁹	4	—	2(a)	—	—
			40,5	4 ⁴⁷					

Dritte Route

5. August	8 ¹⁵	9 ⁵⁸	15,5	1 ⁴³	1	—	5(f b)	21	—
	10 ²³	11 ⁴⁵	11,5	1 ²⁵	1	—	1(b)	80(k)	—
	1 ¹⁵	2 ⁰⁸	14,5	0 ⁵⁸	1	—	—	5	—
	2 ⁰⁸	3 ⁵⁴	10	1 ⁴⁶	—	1	1(g)	4	—
	3 ⁵⁸	6 ¹²	15	2 ¹⁴	1	—	1(b)	—	—
			66,5	8 ⁰					
9. August	8 ⁶	11 ¹⁸	15,5	3 ¹²	1	—	10(ba)	9	—
	11 ²⁷	1	11,5	1 ³²	1	—	3(b)	54(k)	—
	1 ⁵⁴	2 ⁵¹	14,5	0 ⁵⁷	1	—	1(h)	6	—
	2 ⁵⁷	3 ⁵⁹	12	1 ⁰²	1	—	1(i)	14	9(i)
	4 ¹³	5 ⁴⁰	15	1 ²⁷	1	—	3(j)	—	28(j)
			68,5	8 ¹¹					

schlecht gepflasterten Weges, h) Aufenthalt zur Aufnahme von Wasser, i) Verlust von 9 Minuten durch einen Umweg von 2 km, j) ein Aufenthalt von 28 Minuten infolge Sperrung des Weges, die übrigen für Schmierung der Steuervorrichtung.

Die festen Tageskosten berechnen sich für diesen Wagen etwa wie folgt:

Zinsen und Amortisation 10 pCt. vom Herstellungspreis = 4800 M unter Annahme von 300 Arbeitstagen im Jahr	1,60 M
Unterhaltung und Reparaturen 11 pCt.	1,76 "
Gehalt für Kondukteur	6,40 "
Schmierung usw.	0,80 "
zusammen:	10,56 M
Allgemeine Kosten 10 pCt.	1,06 "
Gesamtausgabe:	11,62 M

Wozu bei 1/3, 2/3 oder Vollbelastung für Verbrauch an Petroleum und Wasser 5,6 M, 6,73 M oder 8,30 M hinzukommen.

Eine kurze und klare Uebersicht über die vorstehenden Einzelangaben bezw. die Resultate dieser Wettfahrten überhaupt gewinnt man am besten aus einem Vergleich der Wagen untereinander, wozu die nachstehende Tabelle behilflich sein soll:

Die Verkehrsgeschwindigkeit in dieser Tabelle ist in der Weise berechnet worden, dafs man die zurückgelegte Strecke durch die Fahrzeit dividirte, und zwar

Wagen	Kraft in Pferde-stärken	Nutz-last in kg	Verkehrsgeschwindigkeit pro Stunde in km	Täg-lich zurück-gelegte Strecke in km
	HP	kg	km	km
Dion et Bouton:				
No. 14. Omnibus	25	1120	14 bis 14,5	145
No. 13. Omnibus mit Anhängewgn.	35	2500	10 bis 10,8	108
Scotte:				
No. 1. Omnibus . . .	14	1200	10,5 bis 11	110
No. 3. Omnibus mit Anhängewgn.	16	2500	10 bis 10,5	105
No. 2. Rollwagen . . .	16	4200	6,5 bis 7	70
Panhard & Levassor:				
No. 10. Personen-wagen	12	1000	10 bis 10,5	105
de Dietrich & Co.:				
No. 8. Rollwagen . . .	6,5	1200	8 bis 9	90

hat man nicht die thatsächliche, für jeden Wagen notirte Fahrzeit genommen, sondern man hat von dieser die durch Verkehrsstockungen, durch Wegsperrungen, Befahren von Umwegen usw. verursachten Aufenthalte und Verzögerungen in Abzug gebracht, dafür aber für das Durchfahren der vorgeschriebenen Haltepunkte je 2 und für die jedesmalige Aufnahme neuer Vorräthe 10 Minuten hinzugezählt.

Die täglich zurückgelegte Strecke, wie sie in vorstehender Tabelle angegeben ist, hat man aus der für jeden Wagen bestimmten Verkehrsgeschwindigkeit und unter Zugrundelegung eines 10 stündigen Tagesbetriebes berechnet.

Alle vorgenannten sieben Wagen haben die Fahrten in zufriedenstellender Gangart vollendet und sind in gutem Zustande am Endziel angelangt, auch die Petroleummotorwagen, obgleich diese, nach den vorstehenden Angaben zu urtheilen, in Bezug auf ihre Leistung etwas hinter den Dampfmaschinenwagen zurückgeblieben sind.

Aus dem ganzen Bericht aber, der von dem Komitee-Ausschufs mit großer Gewissenhaftigkeit und peinlicher Sorgfalt aufgestellt worden ist, gewinnt man jedenfalls die Ueberzeugung, dafs dieser Wettbewerb einen erheblichen gröfseren Erfolg aufzuweisen hat, als er jemals vorher durch ähnliche Veranstaltungen auf diesem Gebiet erzielt worden ist. — Wenn auch manche Mängel noch bestehen und in vielerlei Beziehungen noch Verbesserungen an den Motorwagen Platz greifen können, so scheint jetzt doch die Zeit nicht mehr fern, in welcher die Automobilen allgemein eine hervorragende Stelle unter den Verkehrsmitteln einnehmen werden. In Frankreich hat man hierauf die gröfsten Hoffnungen, und man glaubt, dafs gerade die letzten Wettfahrten mannigfaltige Erfahrungen mitgebracht haben, auf Grund deren eine schnelle Weiterentwicklung des Motorwagens zu erwarten ist.

Wie wir hören, hat das Komitee des »Automobile-Club de France« für den Oktober 1898 wieder einen internationalen Wettbewerb angesetzt. Vielleicht theiligen sich auch deutsche Firmen daran und geben Zeugnis davon, dafs in Deutschland die Entwicklung der Motorwagen jetzt ebenfalls schneller vorwärtsschreitet.