

80 Kilogr. per Meter wiegen und in vollendetem Zustande, mit Einschluß des Wetterdachs, 40—45 Fr. per Meter, oder 40—45,000 Fr. per Kilometer kosten. Aber von dieser Summe ist in Vergleich mit den Dampfeisenbahnen abzuziehen: die Materialersparniß an Schienen und Bauconstructions wegen der größeren Leichtigkeit unserer Locomotiven, ferner die Ersparniß hinsichtlich der Anzahl und Kosten der Locomotiven und der Hinweglassung der Tender, Pumpen, Wasserreservoirs u. s. w. Alle diese summirten Ersparnisse werden den größten Theil der erwähnten Kosten aufwiegen. Kurz, die Aufstellung des Eisenbahnsystems mit comprimierter Luft wird schwerlich kostspieliger kommen, als die der Dampfeisenbahn, und es werden zu Gunsten des ersteren Systems noch folgende Vortheile bleiben:

1) beachtenswerthe Ersparnisse an Brennmaterial, Personal und Unterhaltung von Locomotiven und Schienen, wodurch sich die Betriebskosten um mehr als $\frac{1}{3}$ vermindern würden;

2) die Gefahren einer Explosion oder Entzündung werden gänzlich verschwinden, Störungen werden beinahe unmöglich seyn und die Reisenden nicht mehr durch Rauch und Asche belästigt werden;

3) zur Erzeugung beliebiger Geschwindigkeiten wird man die von der Natur dargebotenen Kräfte benützen können, so daß da, wo diese ausreichen, die ganze Consumtion an Brennmaterial wegfällt.

III.

Ueber Locomotiven amerikanischer Construction auf den belgischen Eisenbahnen.

Aus der Eisenbahnzeitung, 1845 Nr. 44 und 45.

Der folgende ausführliche Bericht über die Leistung einer in der Fabrik von Cockeril in Seraing für Oesterreich gebauten Locomotive nach amerikanischem System ist in mehr als einer Beziehung von vielem Interesse.

An Hrn. Masui, Director ic. in Brüssel. Den in Ihren Briefen vom 8. Februar und 20. Mai d. J. enthaltenen Befehlen gemäß wurde die Locomotive Nr. 102 aus der Fabrik zu Seraing vom 5. März d. J. an auf der Bahn des Besdre-Thales in Dienst gesetzt. Von jenem Tag bis zum 17. Mai functionirte sie fortwährend, mit Ausnahme jener