

So sind auf der Nord- und auf der Orleans-Bahn, wo die Fahrten jährlich 2 bis 2½ Millionen Kilometer (von denen etwa sieben auf eine preuß. Meile gehen) umfassen, die Generalkosten per Kilometer weit geringer als auf einer kürzern Bahn, wo im Allgemeinen ein fast eben so bedeutendes Dienstpersonal vorhanden ist, obgleich die jährlichen Fahrten nur 1 bis 1½ Millionen Kilometer umfassen.

In dieser Beziehung müßten demnach die erstern Bahnen bessere Resultate geben als die letztern; jedoch ist dieß nicht immer der Fall.

Kurz, man sieht, daß die Linie von Amiens nach Boulogne diejenige ist, deren Resultate die günstigsten sind. Jedoch kann dieß von den oben erwähnten Ursachen nicht herrühren. Das auf dieser Bahn gehende Wagenmaterial ist das schwerste von allen Bahnen. Die Geschwindigkeit ist wegen der Concurrenz von Calais die größte. Die Linie hat zahlreiche Krümmungen und Steigungen und ist überdieß fortwährend den Meereswinden ausgesetzt, wodurch der Widerstand gegen die Triebkraft sehr erhöht wird; endlich kostet das Brennmaterial für die Maschinen der Gesellschaft 43½ Fr. per Tonne und der jährliche Betrag der Reisen, welche die Züge machen, beläuft sich nur auf 6 bis 800,000 Kilometer. Man muß daher anerkennen, daß die gute Organisation des Dienstes und die der Reparatur-Werkstätten, keinen unwesentlichen Theil an diesem guten Resultate haben.

V.

Ueber die Fortschritte in der Verbesserung der Sicherheitschlösser in den Vereinigten Staaten; von Paul R. Hodge in London.

Aus dem London Journal of arts, Oct. 1851, S. 345.

Die vorliegende Mittheilung hat den Zweck, die Unsicherheit der englischen Schlösser im Allgemeinen zu zeigen und auf die sinnreichen Vorrichtungen des Hrn. Newell in New-York aufmerksam zu machen.

Seit den letzten zwölf Jahren hat man überall und auch in den Vereinigten Staaten zugestanden, daß Schlösser, welche eine Reihe von