

R e s u m é.

Es geht aus diesen Versuchen hervor, dass es möglich sein wird, mit einem derart mit Bremsen ausgerüsteten Zuge von ähnlicher Belastung die auf der Beilage C ausgewiesene Fahrordnung, wenn nicht ausnahmsweise ungünstige Witterungsverhältnisse eintreten, einzuhalten, und ohne eine namhafte Ueberschreitung der Maximal-Geschwindigkeit von 80^{km} regelmässig zu fahren.

Ausserdem hat es sich als völlig unbedenklich herausgestellt, eine Geschwindigkeit von etwa 90^{km} auf offener Strecke unter den gegebenen Verhältnissen einzuhalten, da diese Geschwindigkeit noch vollständig beherrscht werden kann und keinerlei auffällige Erscheinungen eintreten.

Doch erscheint es empfehlenswerth, auch als Gepäckwagen nur Wagen mit grösserem Radstande einzustellen.

B e m e r k u n g e n.

1. Die Qualität der Kohle wird für den regelmässigen Verkehr eine gute sein müssen und wird fette, schwere Kohle zu empfehlen sein.

2. Es wird bemerkt, dass Maschine und Tender durch die Dreibolzen-Kuppelung verbunden waren.

3. Aus den Aufschreibungen geht hervor, dass selbst die genauesten Beobachtungen der Fahrgeschwindigkeiten Fehler bis zu 5^{km} per Stunde aufweisen, daher die praktische Fehlergrenze mit circa 10% der gewöhnlichen Beobachtungen gewiss nicht zu hoch angenommen sein wird. Es erscheint dies wichtig für ähnliche Fälle.

Wien, den 28. December 1877.

Kuttig.	E. Rotter.
Thamm.	v. Löhr.