

schine von H. Thomasset und jene von Fourchambault aufweisen, am ehesten, sei dies in der gegenwärtigen Form oder aber in einer wünschenswerthen Vervollkommnung, geeignet sein, den Prüfungsstationen in ausgezeichneter Weise zu dienen, um dieselben wirklich zu dem zu gestalten, was sie sein sollen.

Es erscheint weiter wünschenswerth, die Maschinen und Apparate der beiden hier skizzirten Gruppen für möglichst grosse Kräfte einzurichten, um, wenn irgend thunlich, mit den ganzen Gegenständen oder doch mit möglichst grossen Querschnitten und nicht ausschliesslich mit Probestreifen die Versuche ausführen zu müssen.

Die weiter unten besprochene Maschine zur Prüfung der Radreife der französischen Westbahn sowie jene der Orléansbahn sprechen deutlich für das in dieser Richtung gefühlte Bedürfniss.

Uns scheint die von Bauschinger befürwortete Methode, im Falle des Misserfolges eines Probestreifens, einen zweiten, dritten und vierten, vielleicht um sicher zu gehen einen fünften und sechsten der gleichen Untersuchung zu unterziehen, um zu dem Schlusse berechtigt zu sein, dass der ganze Gegenstand aus schlechten oder fehlerhaften Materialien bestehe, äusserst umständlich zu sein; zumal aber auch darum, weil eben im Falle eines Erfolges des ersten Probestreifens, durchaus nicht die Qualität des ganzen Gegenstandes erwiesen würde, sondern man genöthigt wäre auch dann eine Serie von Versuchen auszuführen, deren Resultat erst noch nichts Positives lehren, sondern nur zu einem Schlusse berechtigen kann.

Fast scheint es, als ob in dieser zeitraubenden Multiplication der Versuche, welche allenfalls in den Intentionen der Versuchsanstalten, niemals aber in jenen der Prüfungsstationen gelegen sein kann, eine Anklage der Prüfungsmaschine, die ihrer Construction nach nicht hohen Beanspruchungen gewachsen ist, läge.

In den letzten Tagen fanden die Bestrebungen und Ziele der amerikanischen Ingenieure, gelegentlich der Aufstellung