

8757, bei den Prevalier 7120, bei den Neuberger 3785, bei den Wittowiger 2960 Pfd.

5) Absolute Stärke auf 1 Quadrat Zoll Wiener Maaß: bei den englischen 285 Entr., bei den Wittowiger 385 Entr., bei den Prevalier 385 Entr., bei den Neuberger 403 Entr. Wiener Gewicht.

6) Bei den Schmiedeversuchen zeigten sich die Wittowiger Schienen alle äußerst rothbrüchig und unschmiedbar, die englischen beinahe eben so, die Prevalier drei Fünftel rothbrüchig und schlecht schmiedbar, zwei Fünftel durchaus ganz und sehr gut schmiedbar; die Neuberger zu vier Fünftel durchaus ganz und sehr gut schmiedbar, zu ein Fünftel in der Mitte der Länge nach un ganz, übrigens gut schmiedbar.

In Bezug auf die englischen und Prevalier Schienen muß noch bemerkt werden, daß von ersteren bei dem Versuche auf Biegungswiderstand durch Gewichte eine Schiene ganz abgesprungen und eine zweite an zwei Stellen angebrochen ist, auch die Bruchflächen neu und körnig erschienen. Von den letzteren aber brachen zwei bei den Stoßversuchen und die Untersuchung des Bruches zeigte, daß sie nicht wegen schlechten Eisens an sich, sondern wegen offener Ungängen gebrochen sind, weil die halbe Bruchfläche am untern Theile der Schiene rostig, die halbe aber neu und von gutem faserigem Bruche war. In Betreff der Schiene von Prevali kann noch bemerkt werden, daß diese offenbar aus zwei verschiedenen Eisengattungen aus der erstern Zeit ihrer Erzeugung sind, wo zum Theil mit Steinkohlen gepuddeltes Eisen, als auch bloß kärnthner'sches Frischeisen zu den Schienen verwendet wurde, auf welches letztere sich die vorherrschende Stärke gegen den Druck und Stoß gründet.

Ueber das Verhalten der Naaber Bahnschienen zu denen der Nordbahnform kann noch nichts berichtet werden, weil die Berechnungen darüber noch nicht beendet sind; nur so viel kann über die angebliche Wolfsberger Schiene gesagt werden, daß sie sich in Bezug auf Biegung durch Gewicht und Stoß besser als die übrigen, mit Ausnahme der Neuberger, verhielt, zwar eine größere Abnutzung im Ganzen zeigte, aber ein sehr ganzes und gut schmiedbares Eisen enthielt.

Die vom Bergrath H a m p e erst im Februar d. J. eingesandten, schon vorhin beschriebenen Schienen verhielten sich folgendermaßen: die von Murau: Biegungswiderstand 440, Stoßwiderstand 549, summarische Abnutzung 1985, Ungleichförmigkeit der Abnutzung 62, absolute Stärke 584 Entr.; die von Neuberger: Biegungswiderstand 338, Stoßwiderstand 408, summarische Abnutzung 2510, Ungleichförmig-