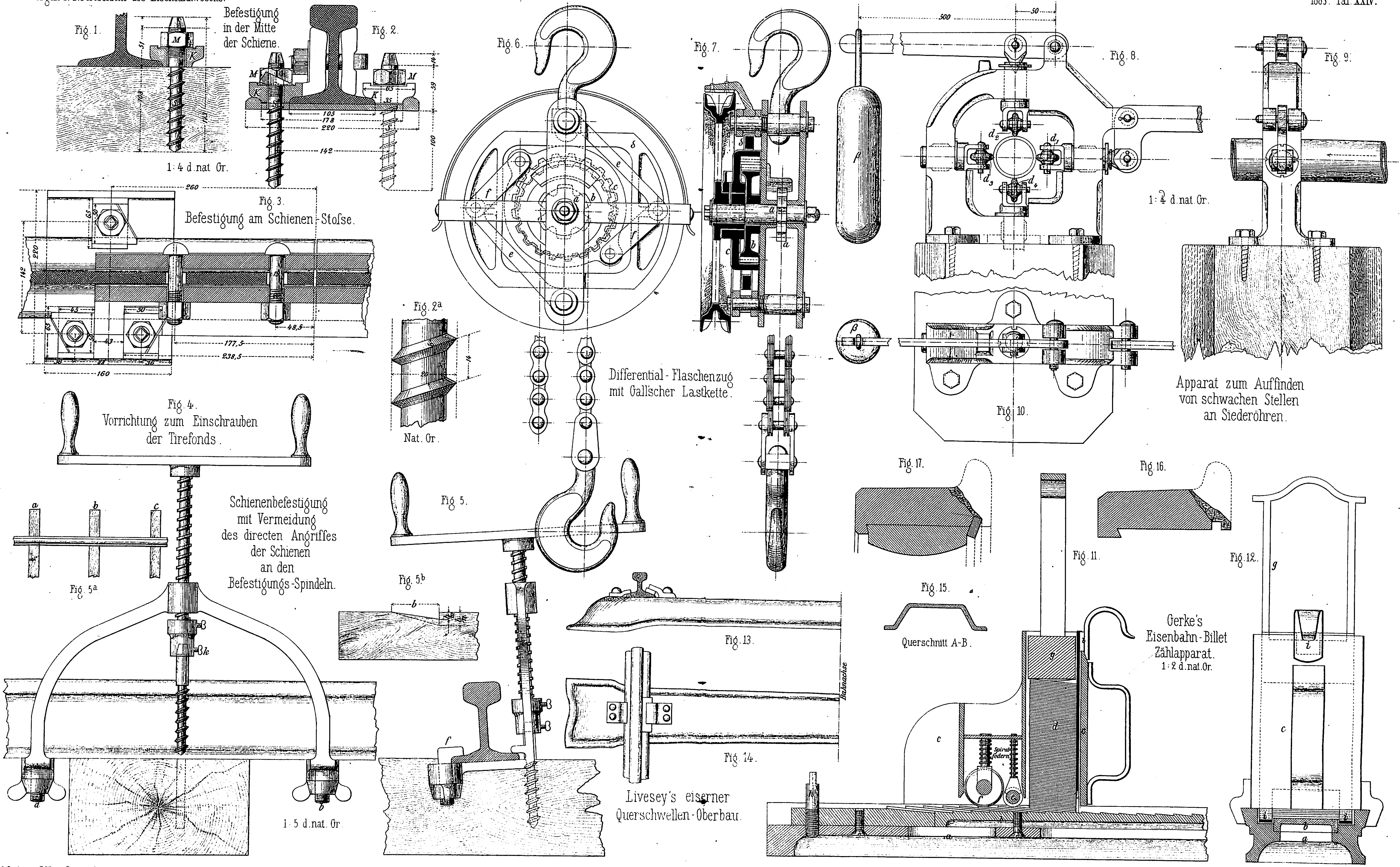


Fig. 1.
Befestigung in der Mitte der Schiene.
Fig. 2.
1 : 4 d. nat. Gr.
Fig. 3.
Befestigung am Schienen-Stofse.
Fig. 2a
Nat. Gr.
Fig. 4.
Vorrichtung zum Einschrauben der Tirefonds.
Schienenbefestigung mit Vermeidung des directen Angriffes der Schienen an den Befestigungs-Spindeln.
Fig. 5a
1 : 5 d. nat. Gr.
Fig. 5.
Fig. 5b
Fig. 6.
Fig. 7.
Differential-Flaschenzug mit Gall'scher Lastkette.
Fig. 13.
Fig. 14.
Bahnachse
Livesey's eiserner Querschwellen-Oberbau.
Fig. 8.
Fig. 9.
1 : 2 d. nat. Gr.
Fig. 10.
Apparat zum Auffinden von schwachen Stellen an Siederöhren.
Fig. 17.
Fig. 16.
Fig. 15.
Querschnitt A-B.
Fig. 11.
Fig. 12.
Gerke's Eisenbahn-Billet Zählapparat.
1 : 2 d. nat. Gr.
Spiralfedern

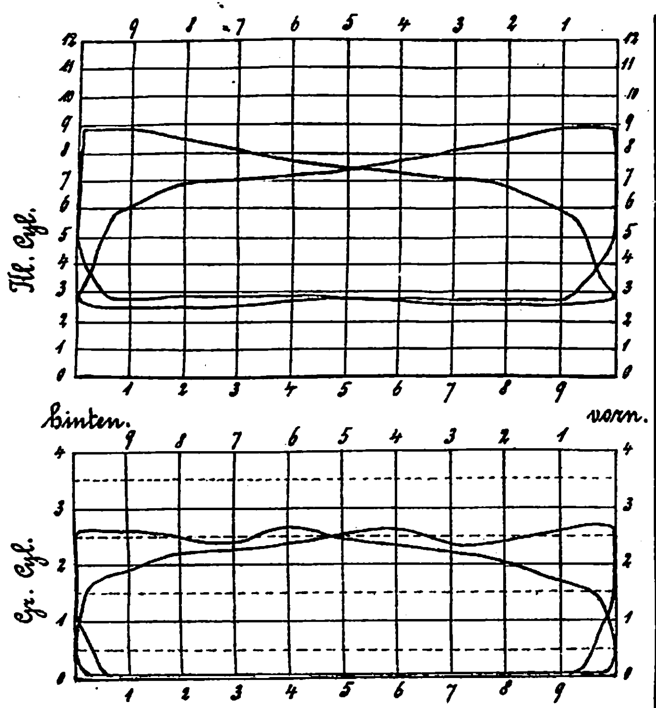


Fig. 1.

Füllung - 9/10 (kl. Schieber b. Anfahren.)
Dampfdruck im Kessel - 12 Atm.
Mittlerer nützlicher Druck:
im kleinen Cylinder - 4,59 kg.
" großen " - 2,23 "
Druck im großen Cylinder reducirt
auf den kleinen Cylinder - 4,46 kg.

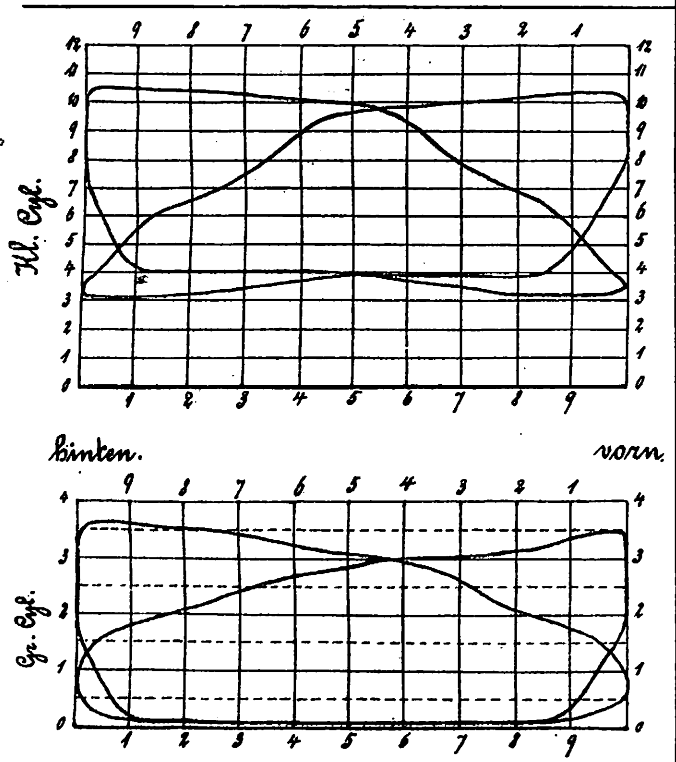


Fig. 2.

Füllung - 6/10
Dampfdruck im Kessel - 11 Atm.
Mittlerer nützlicher Druck:
im kleinen Cylinder - 4,10 kg.
" großen " - 2,62 "
Druck im großen Cylinder reducirt
auf den kleinen Cylinder - 5,24 kg.

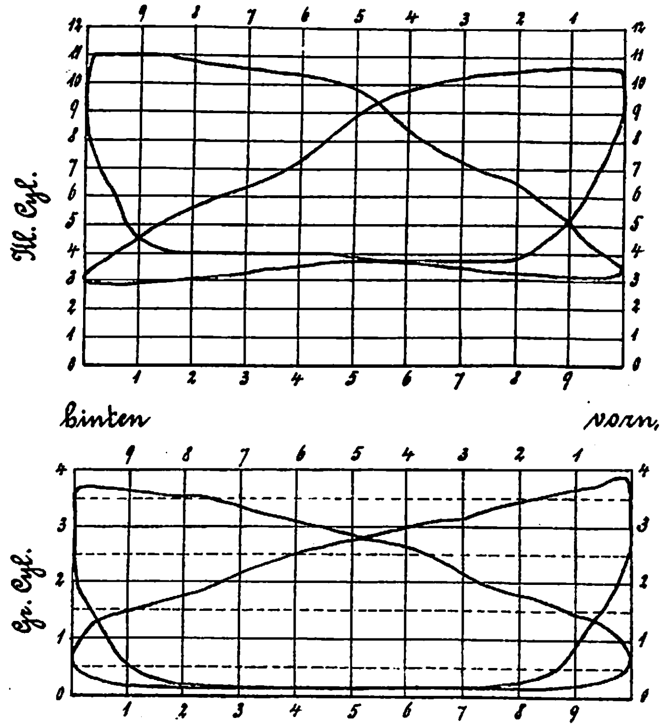


Fig. 3.

Füllung - 5/10.
Dampfdruck im Kessel - 11,4 Atm.
Mittlerer nützlicher Druck:
im kleinen Cylinder - 4,49 kg.
" großen " - 2,34 "
Druck im großen Cylinder reducirt
auf den kleinen Cylinder - 4,68 kg.

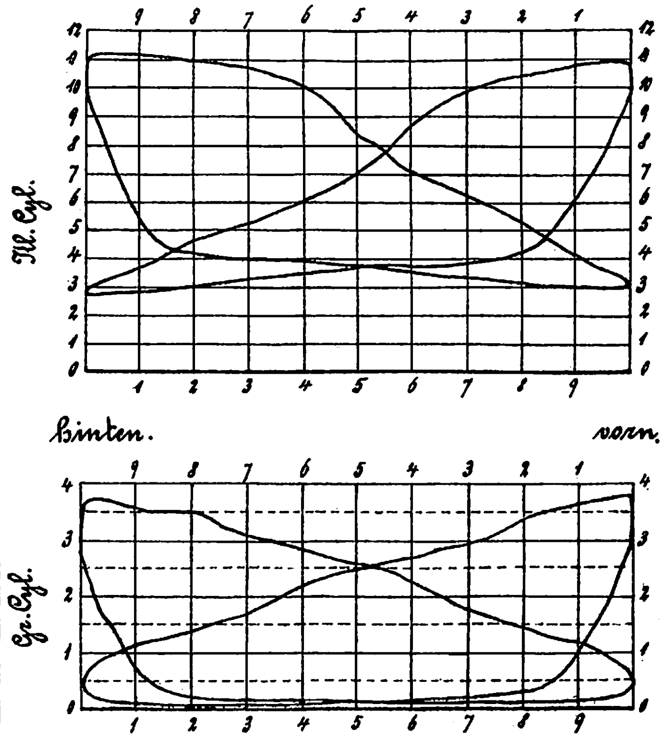


Fig. 4.

Füllung - 4/10.
Dampfdruck im Kessel - 12 Atm.
Mittlerer nützlicher Druck:
im kleinen Cylinder - 3,68 kg.
" großen " - 2,07 "
Druck im großen Cylinder reducirt
auf den kleinen Cylinder - 4,14 kg.

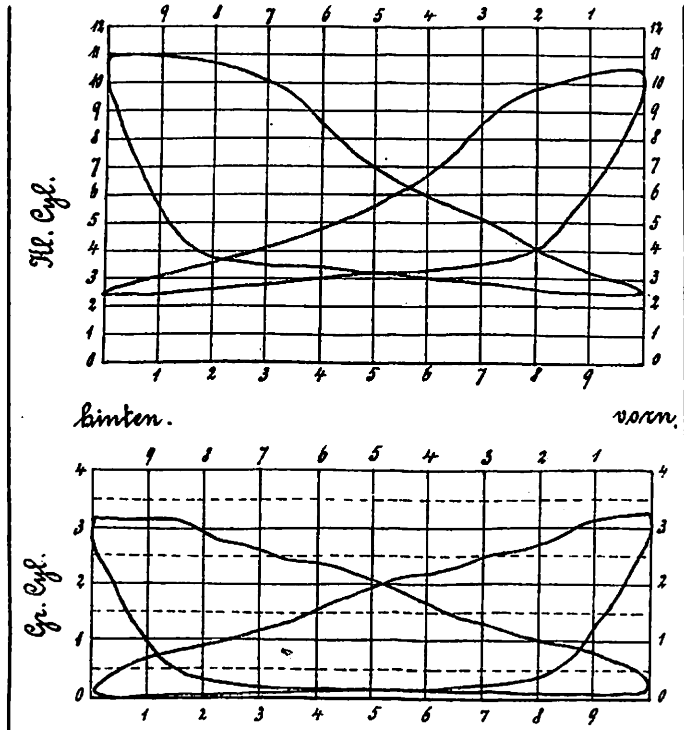


Fig. 5.

Füllung - 3/10.
Dampfdruck im Kessel - 11,4 Atm.
Mittlerer nützlicher Druck
im kleinen Cylinder - 3,08 kg.
" großen " - 1,55 "
Druck im großen Cylinder reducirt
auf den kleinen Cylinder - 3,10 kg.

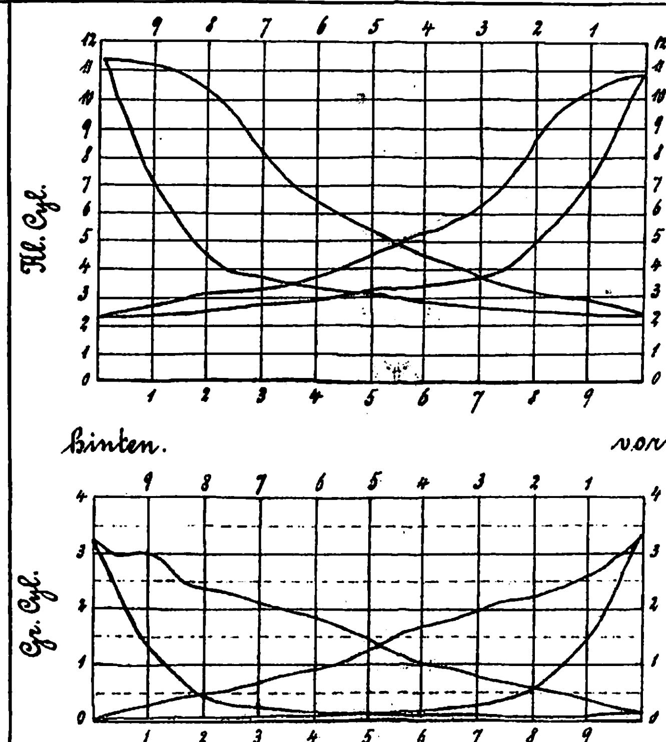


Fig. 6.

Füllung - 2/10.
Dampfdruck im Kessel - 12 Atm.
Mittlerer nützlicher Druck:
im kleinen Cylinder - 1,83 kg.
" großen " - 1,01 "
Druck im großen Cylinder reducirt
auf den kleinen Cylinder - 2,02 kg.

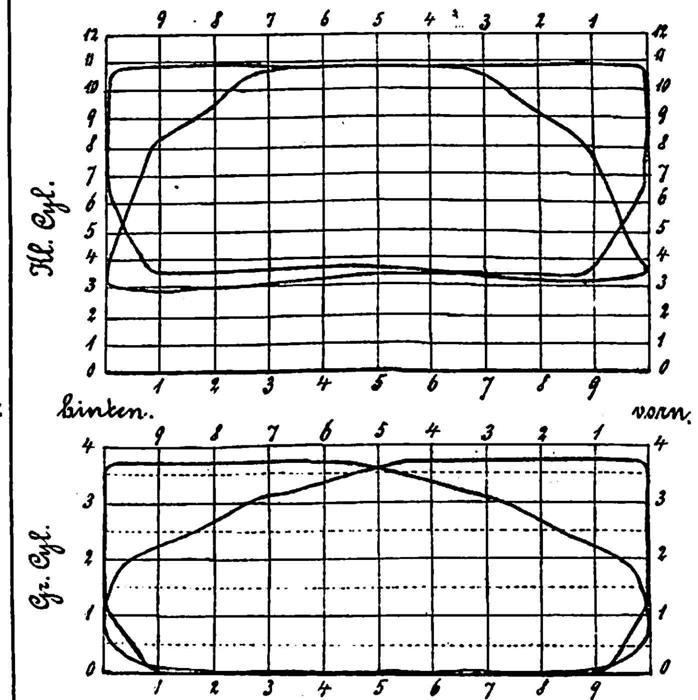


Fig. 7.

Füllung = 7/10 (beim Anfahren.)
Dampfdruck im Kessel - 11 Atm.
Mittlerer nützlicher Druck:
im kleinen Cylinder - 6,48 kg.
" großen " - 3,16 "
Druck im großen Cylinder reducirt
auf den kleinen Cylinder - 6,32 kg.

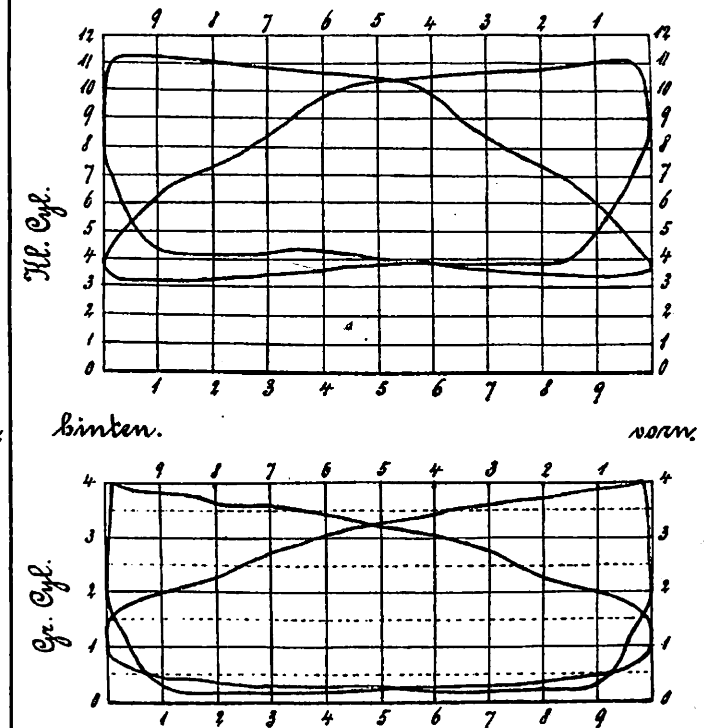


Fig. 8.

Füllung - 6/10.
Dampfdruck im Kessel = 11,8 Atm.
Mittlerer nützlicher Druck:
im kleinen Cylinder - 5,32 kg.
" großen " - 2,61 "
Druck im großen Cylinder reducirt
auf den kleinen Cylinder - 5,22 kg.

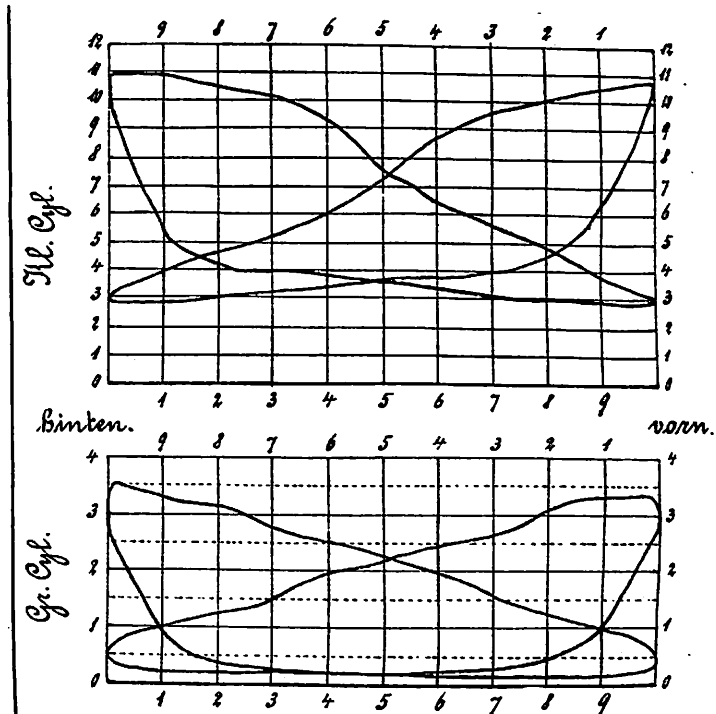


Fig. 9.

Füllung - 4/10.
Dampfdruck im Kessel - 11,8 Atm.
Mittlerer nützlicher Druck:
im kleinen Cylinder - 3,39 kg.
" großen " - 1,70 "
Druck im großen Cylinder reducirt
auf den kleinen Cylinder - 3,40 kg.

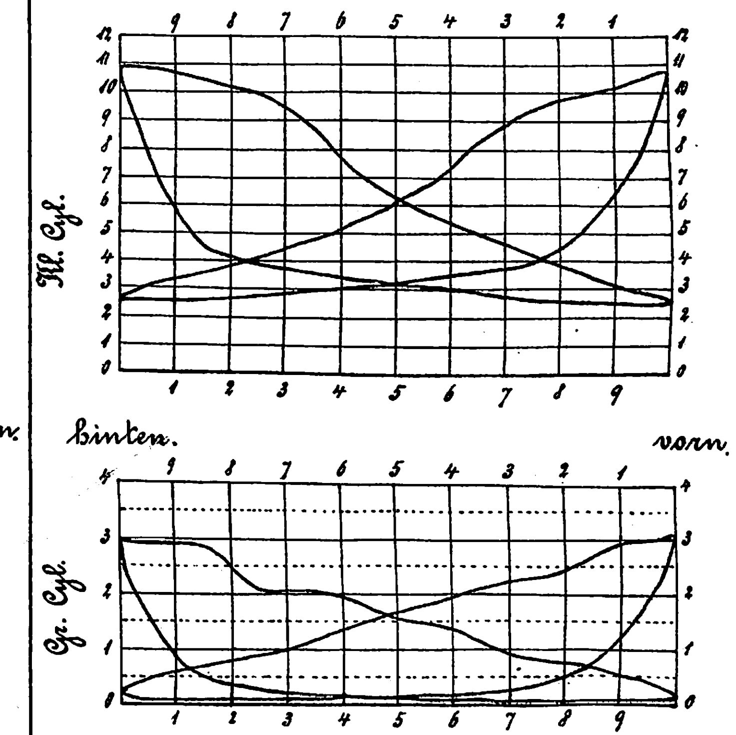
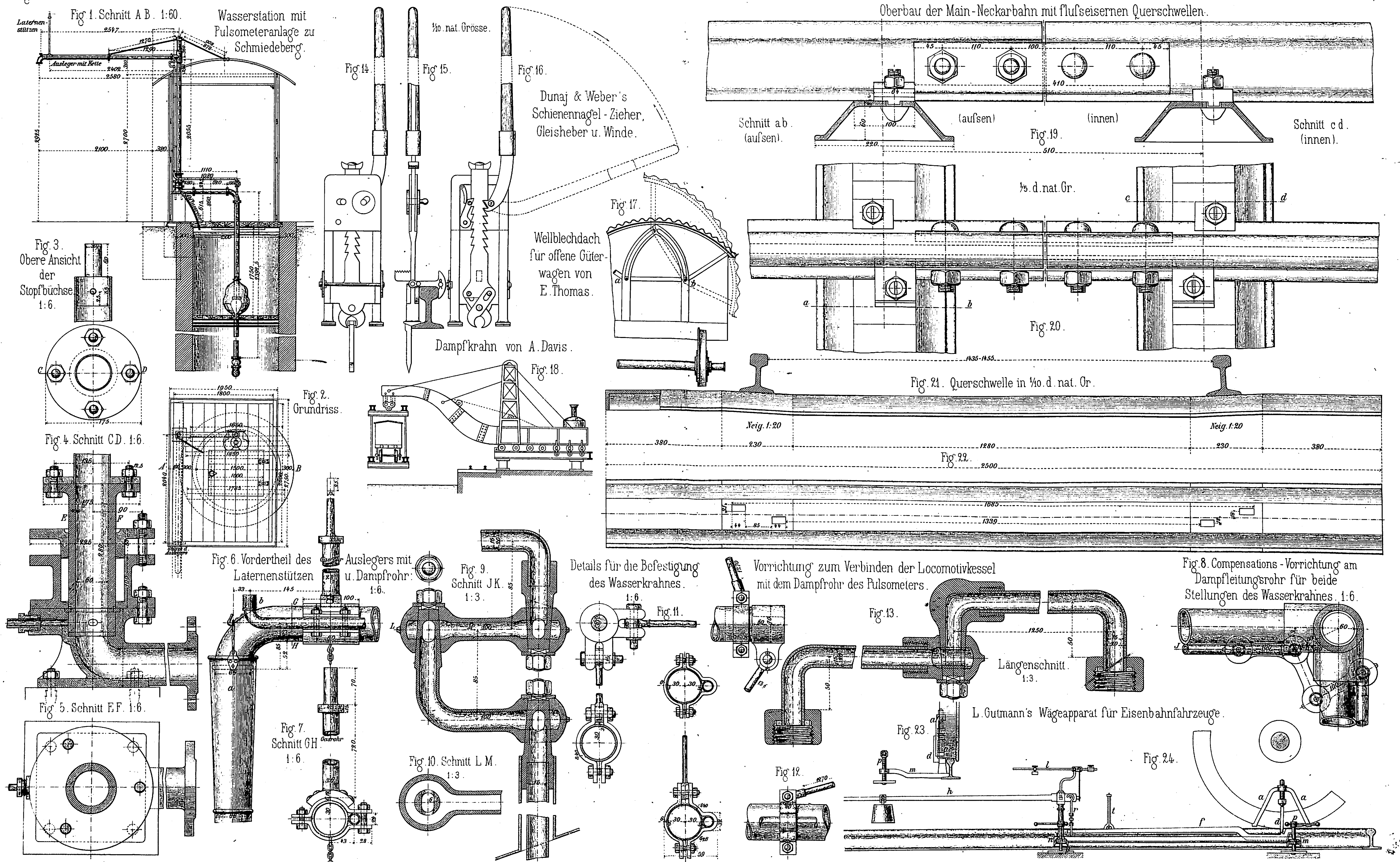
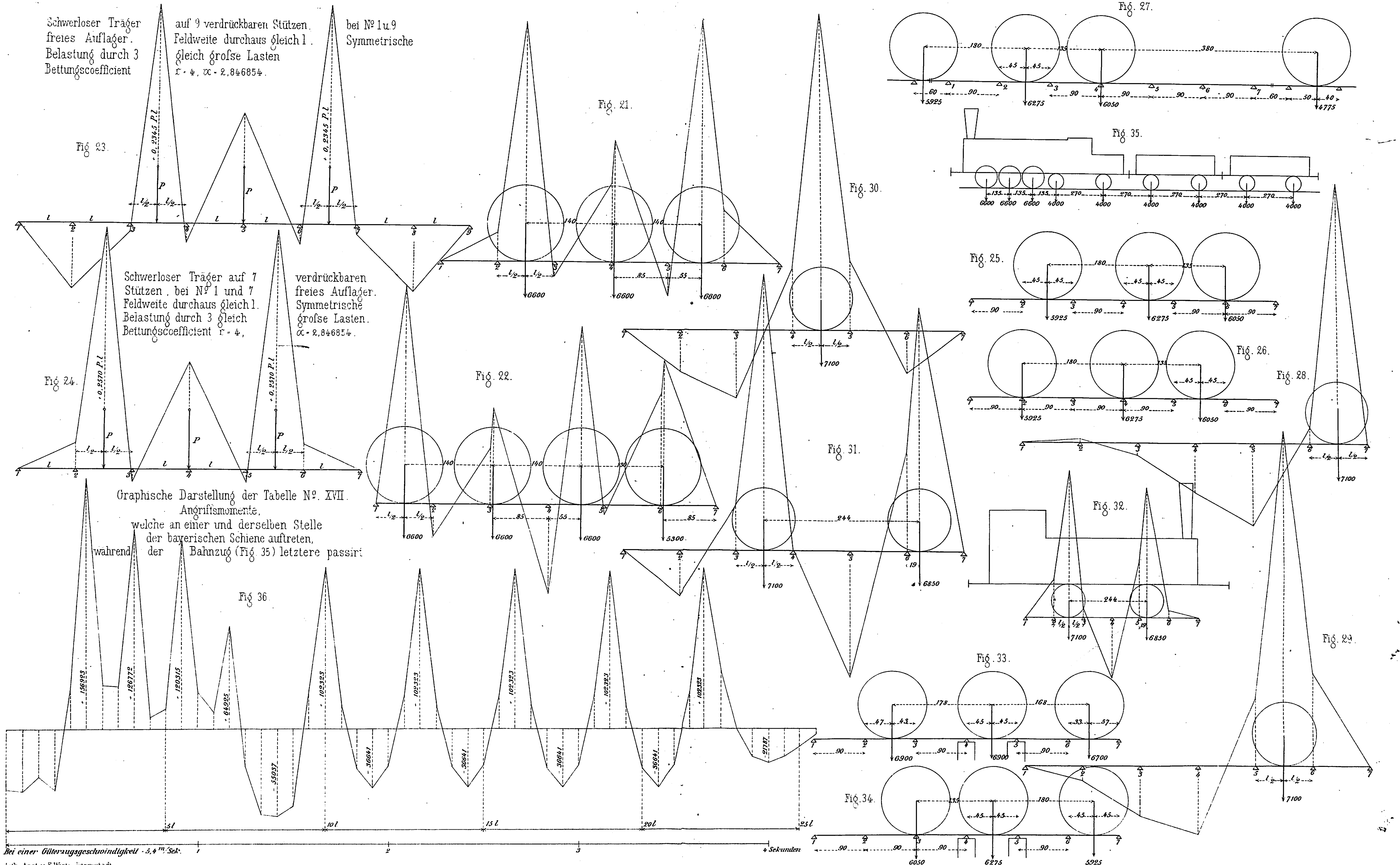


Fig. 10.

Füllung - 3/10.
Dampfdruck im Kessel - 11,5 Atm.
Mittlerer nützlicher Druck:
im kleinen Cylinder - 2,88 kg.
" großen " - 1,29 "
Druck im großen Cylinder reducirt
auf den kleinen Cylinder - 2,58 kg.


Wasserstation mit Pulsometeranlage zu Schmiedeberg.
Fig. 1. Schnitt A B. 1:60.
Laternen-stützen
Ausleger mit Kette
Fig. 2. Grundriss.
Fig. 3. Obere Ansicht der Stopfbüchse 1:6.
Fig. 4. Schnitt C D. 1:6.
Fig. 5. Schnitt E F. 1:6.
Fig. 6. Vordertheil des Auslegers mit Laternenstützen u. Dampfrohr 1:6.
Fig. 7. Schnitt G H 1:6.
Fig. 8. Compensations-Vorrichtung am Dampfleitungsrohr für beide Stellungen des Wasserkrahnes. 1:6.
Fig. 9. Schnitt J K. 1:3.
Fig. 10. Schnitt L M. 1:3.
Details für die Befestigung des Wasserkrahnes. 1:6.
Fig. 11.
Fig. 12.
Vorrichtung zum Verbinden der Locomotivkessel mit dem Dampfrohr des Pulsometers.
Fig. 13.
Längenschnitt. 1:3.
Dunaj & Weber's Schienennagel-Zieher, Gleisheber u. Winde.
1/10 nat. Grösse.
Fig. 14.
Fig. 15.
Fig. 16.
Wellblechdach für offene Güterwagen von E. Thomas.
Fig. 17.
Dampfkrahn von A. Davis.
Fig. 18.
Oberbau der Main-Neckarbahn mit flusseisernen Querschwellen.
Schnitt a b. (aussen).
(aussen)
(innen)
Schnitt c d. (innen).
Fig. 19.
1/5 d. nat. Gr.
Fig. 20.
Fig. 21. Querschwelle in 1/10 d. nat. Gr.
Neig. 1:20
Fig. 22.
L. Gutmann's Wägeapparat für Eisenbahnfahrzeuge.
Fig. 23.
Fig. 24.



Schwerloser Träger auf 9 verdrückbaren Stützen, bei № 1 u. 9 freies Auflager. Feldweite durchaus gleich l. Symmetrische Belastung durch 3 gleich grofse Lasten. Bettungscoefficient $r = 4$, $\alpha = 2{,}846854$.

Fig. 23.

Schwerloser Träger auf 7 verdrückbaren Stützen, bei № 1 und 7 freies Auflager. Feldweite durchaus gleich l. Symmetrische Belastung durch 3 gleich grofse Lasten. Bettungscoefficient $r = 4$, $\alpha = 2{,}846854$.

Fig. 24.

Fig. 21. Fig. 22. Fig. 25. Fig. 26. Fig. 27. Fig. 28. Fig. 29. Fig. 30. Fig. 31. Fig. 32. Fig. 33. Fig. 34. Fig. 35.

Graphische Darstellung der Tabelle № XVII. Angriffsmomente, welche an einer und derselben Stelle der bayerischen Schiene auftreten, während der Bahnzug (Fig. 35) letztere passirt.

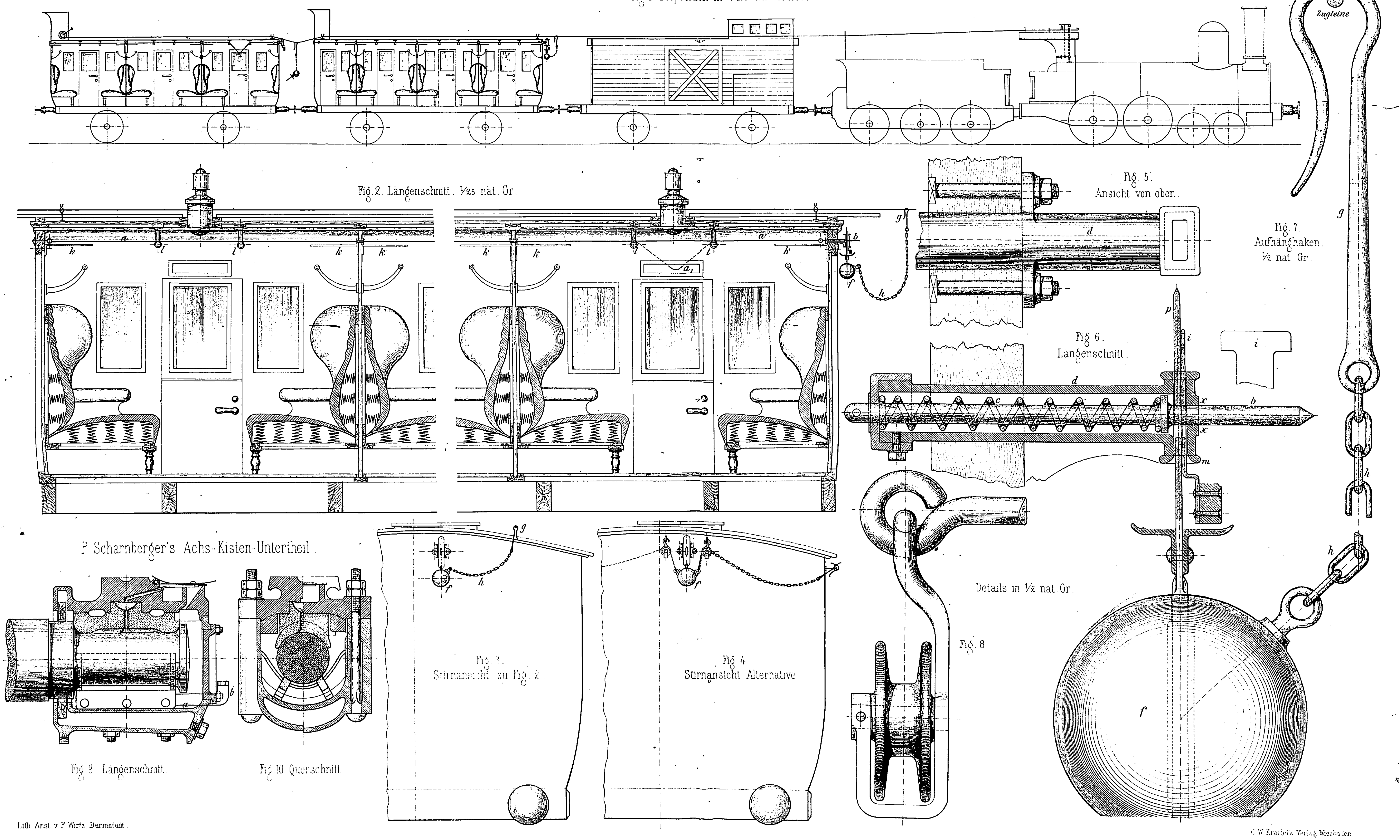
Fig. 36.

Bei einer Güterzugsgeschwindigkeit = 5,4 m/Sek.

Lith. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

C. W. Kreidel's Verlag, Wiesbaden.

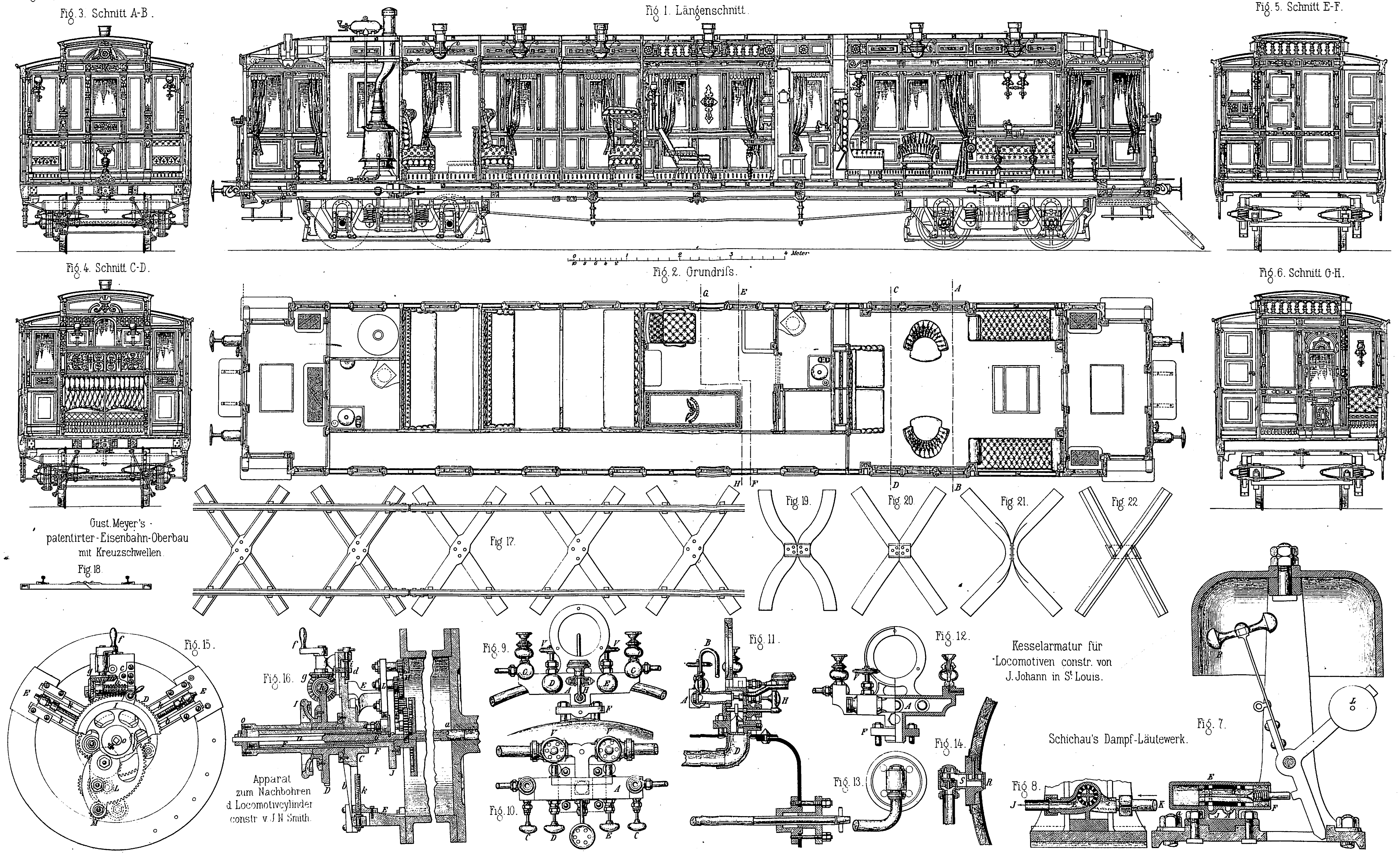
Intercommunications-Signal. System Gassebner.



Lith. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

C. W. Kreidel's Verlag, Wiesbaden.

Directionswagen der russischen Südwestbahn gebaut von der Waggonfabrik in Riga.



Lith. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.
C. W. Kreidel's Verlag, Wiesbaden.

Graphische Darstellung der Maxima und Minima der gebliebenen Durchbiegung aller im Betriebe befindlichen Buffer-Spiralfedern.

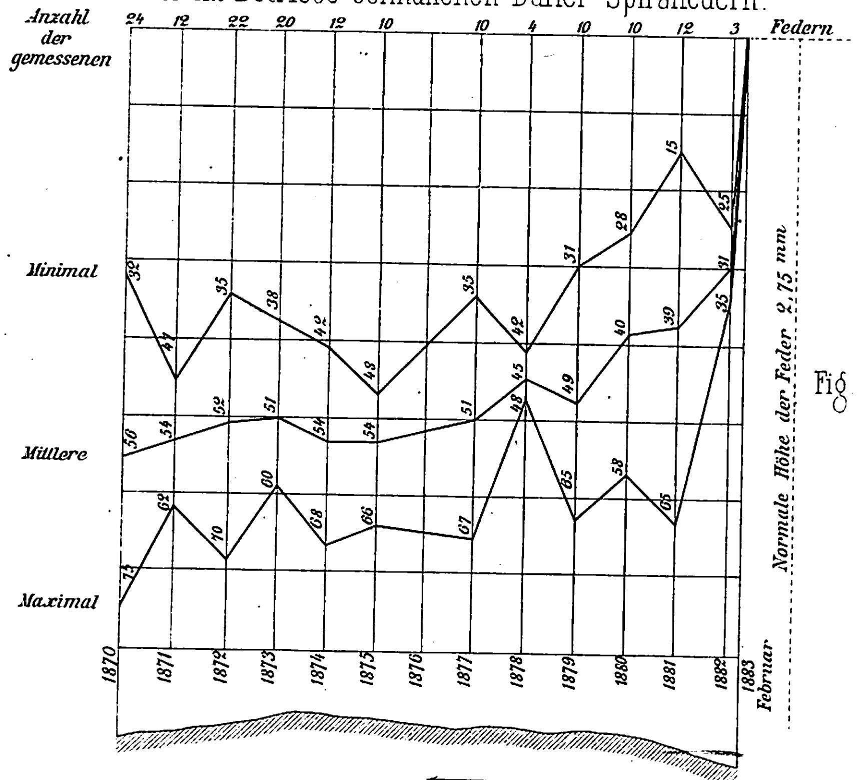
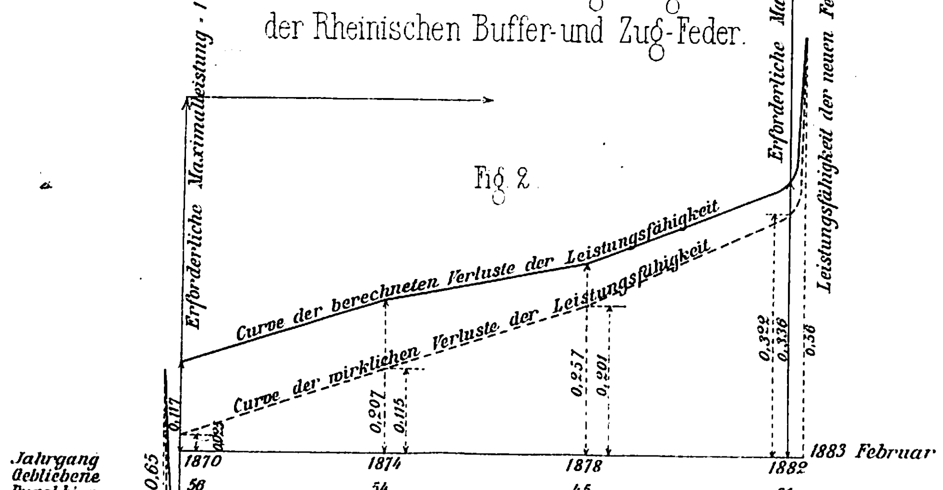


Fig. 1.

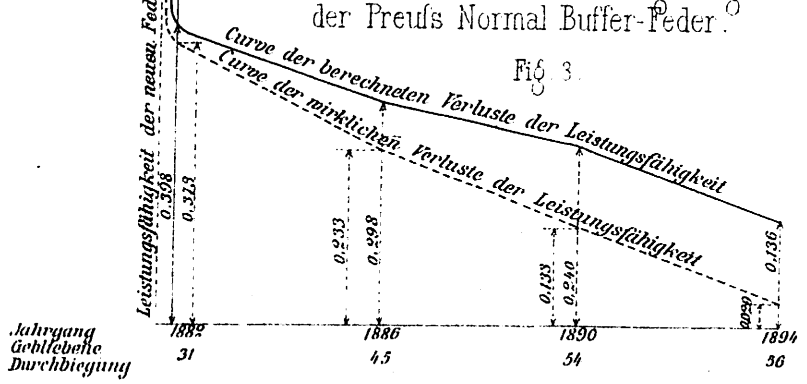
Curve der Verluste der Leistungsfähigkeit der Rheinischen Buffer- und Zug-Feder.

Fig. 2.



Curve der Verluste der Leistungsfähigkeit der Preufs. Normal Buffer-Feder.

Fig. 3.

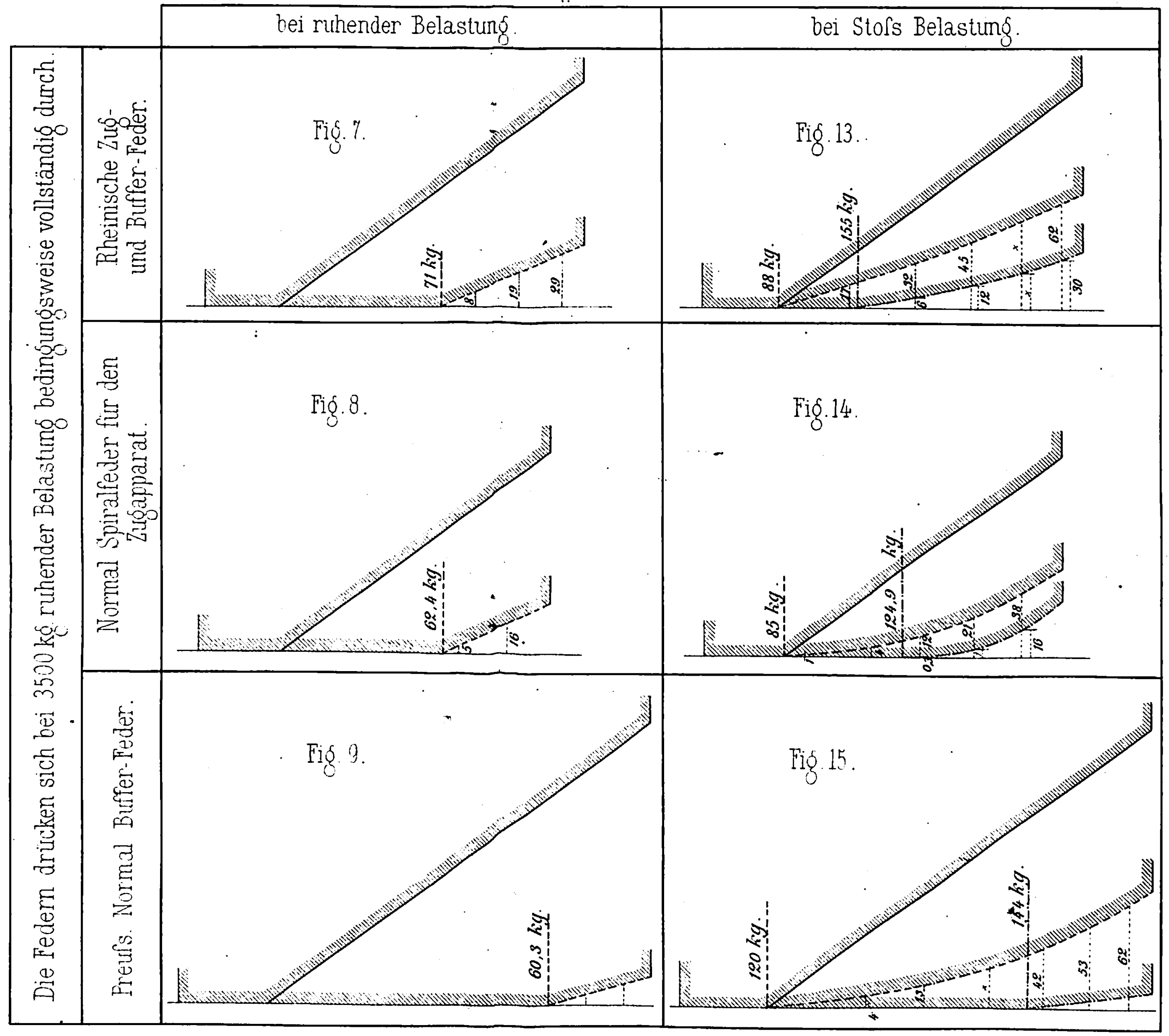


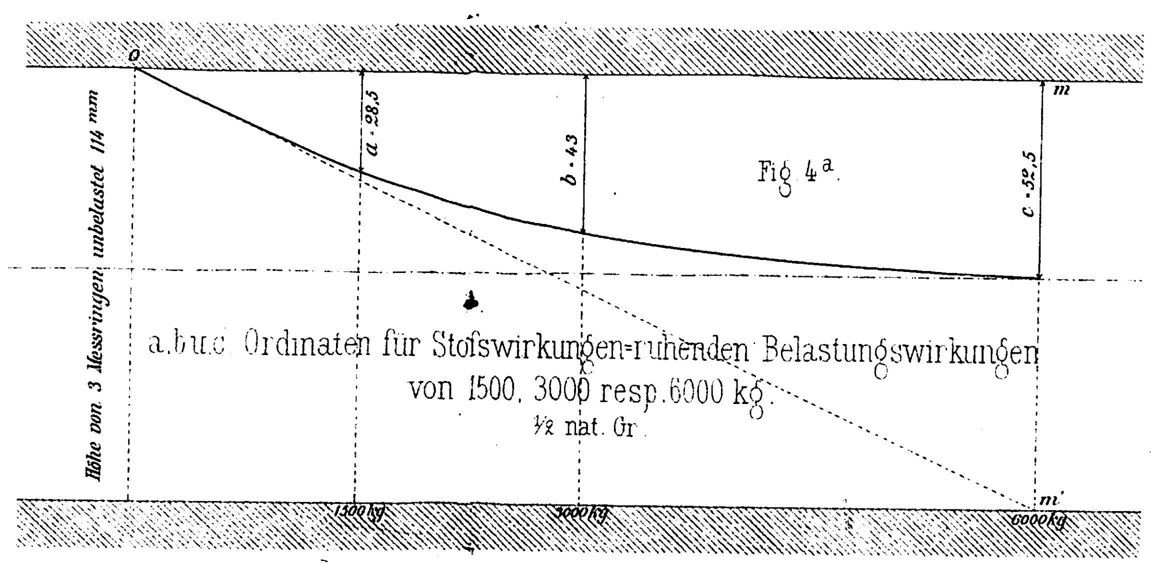
Lage der Kanten der Federblätter. (aufgerollt.)

Die grofsgeschriebenen Zahlen geben die Jnanspruchnahme des Materials im Auflagepunkt bei 3000 resp. 6000 kg. Belastung pr. qum an.

----Lage der Kante bei 3000 kg. Belastung. Höhe ¼ nat. Gr.

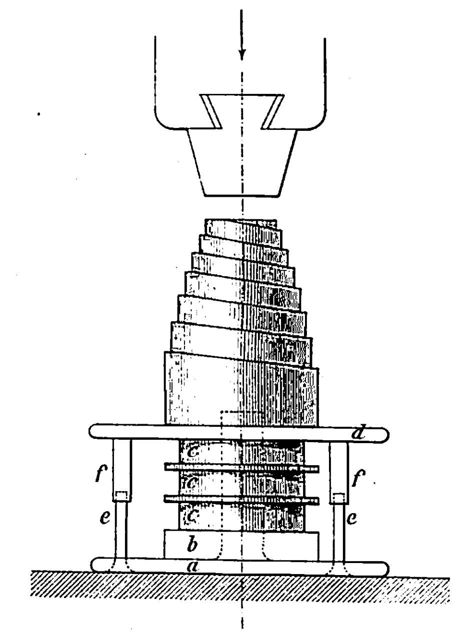
-.-.-Lage der Kante bei 6000 kg. Belastung. Länge 1/40 nat. Gr.





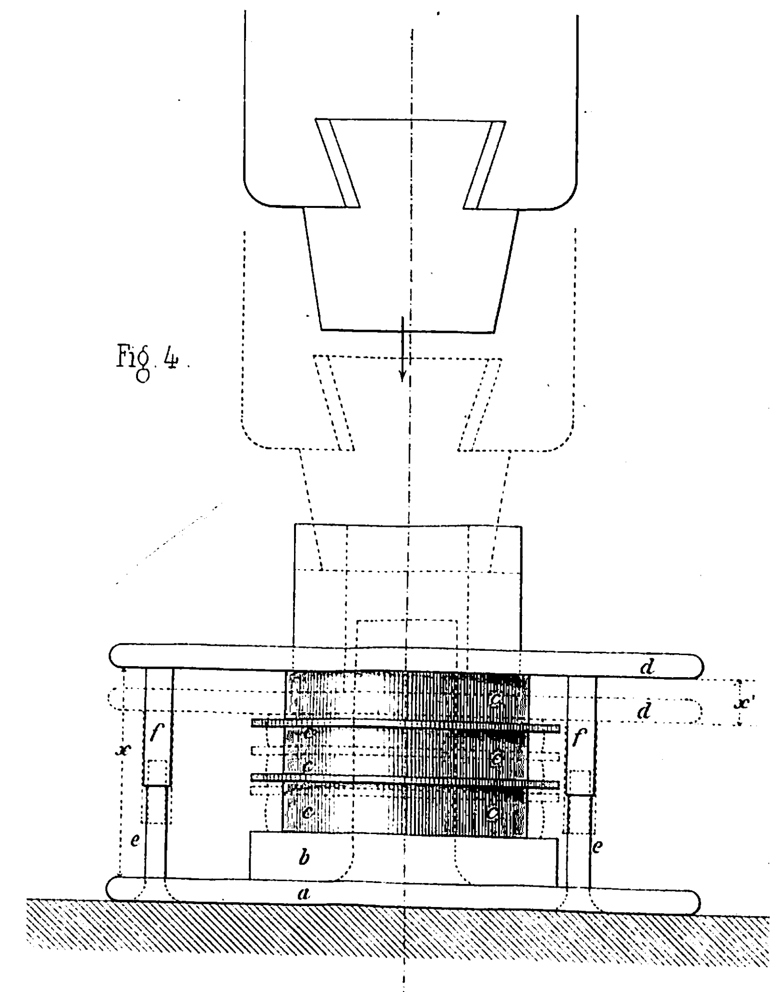
a.b.u.c. Ordinaten für Stofswirkungen = ruhenden Belastungswirkungen von 1500, 3000 resp. 6000 kg.
½ nat. Gr.

Fig. 5.



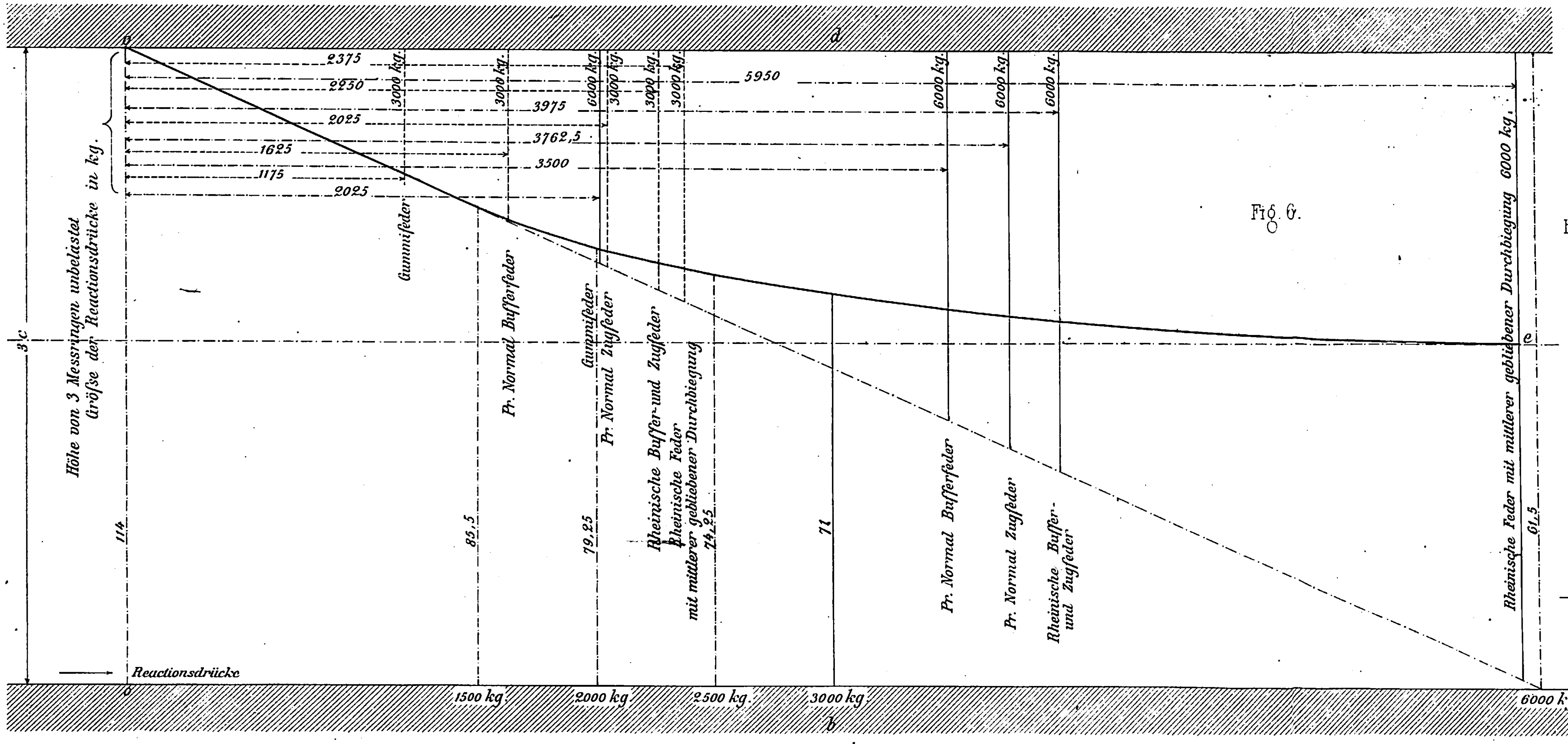
Das Dynamometer.

Fig. 4.



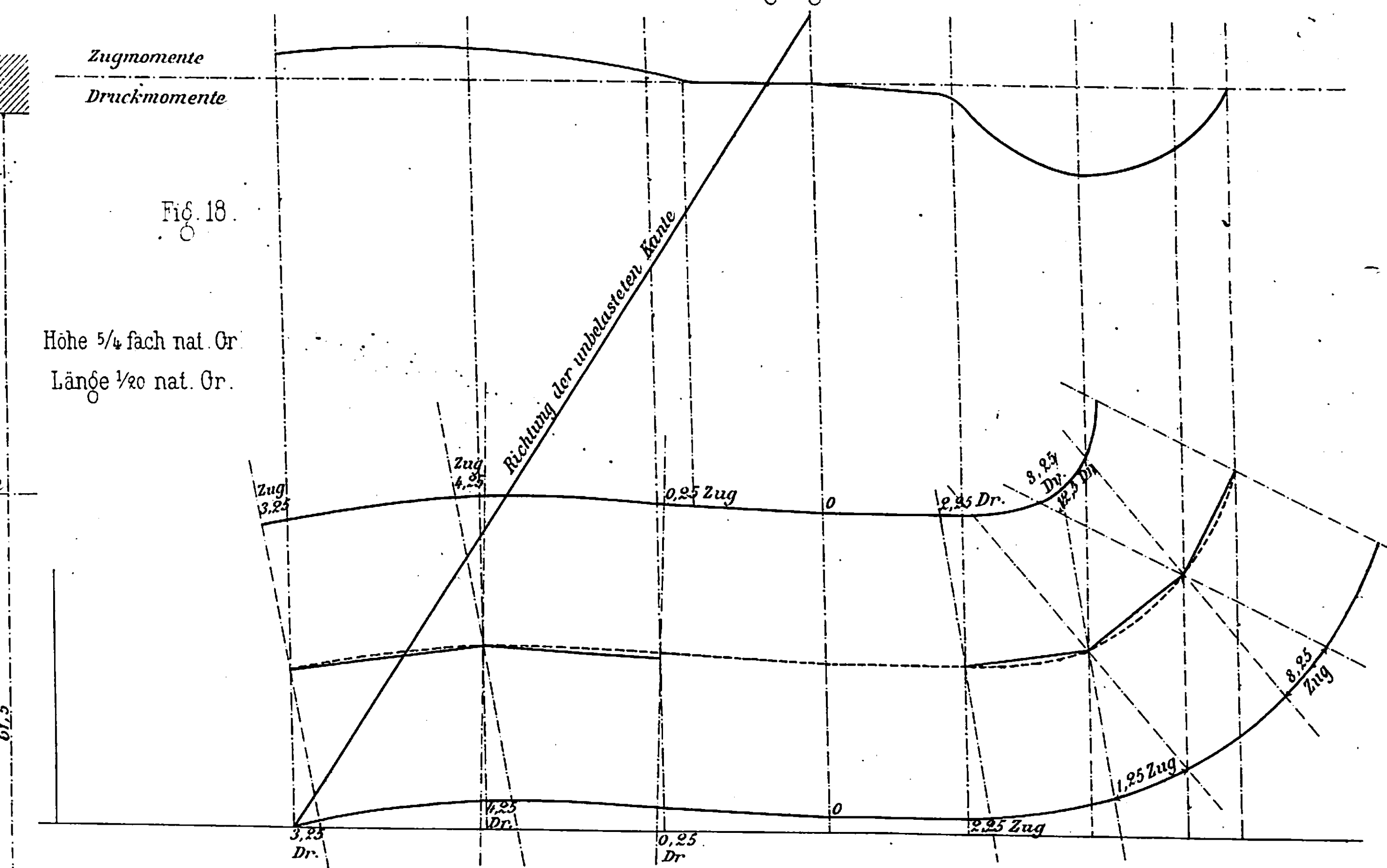
Flächen für die an die starre Unterlage abgegebenen Stofs-Arbeiten bei 3000 resp. 6000 kgm. Stofsbelastung.

Die innerhalb der für die Zusammendrückung von 3 Dynamometer-Gummi-Ringen ermittelten Elasticitätscurve o e liegenden Ordinaten sind durch Versuche bestimmt.



Excentrischer Stofs.

Curve der Spannungsmomente in den äufsersten Schichten der oberen Kante und Biegung des Federblattes.



Biegungen des Federblattes unter 6000 kgm. Stofsbelastung.

Gröfse der an die starre Unterlage abgegebenen Stofsarbeiten

für eine Stofswirkung - 3000 kgm. ruhender Belastung Arbeitsflächen:			6000 kgm. Arbeitsflächen:	
3420 qmm	85,5 kgm.		13680 qmm.	342,0 kgm.
2138 "	53,45 "	Rheinische Spiralfeder mit mittlerer gebliebener Durchbiegung	13328 "	333,2 "
1935 "	48,37 "	" " " normaler Höhe	6042 "	151,05 "
1555 "	38,9 "	Preufs. Normal Spiral-Zugfeder	5325 "	131,1 "
1007 "	25,17 "	" " " Bufferfeder	4655 "	116,37 "
523 "	13,06 "	Gummifeder	1580 "	39,5 "

Haarmann's zweitheilige Schwellenschiene.

Fig. A.

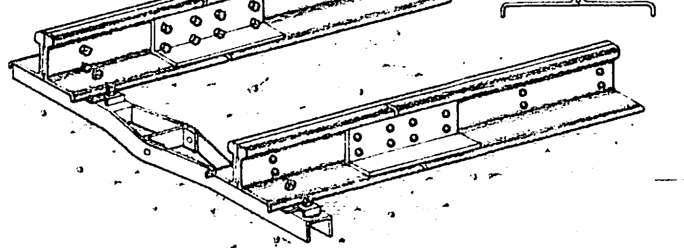


Fig. B.

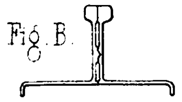


Fig. 17.

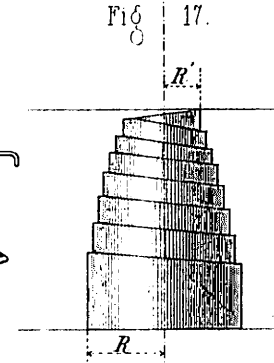
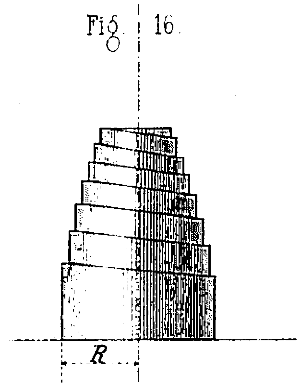


Fig. 16.



Schnitt nach Fig. 11 a b im Moment des Stofses.

Fig. 12.

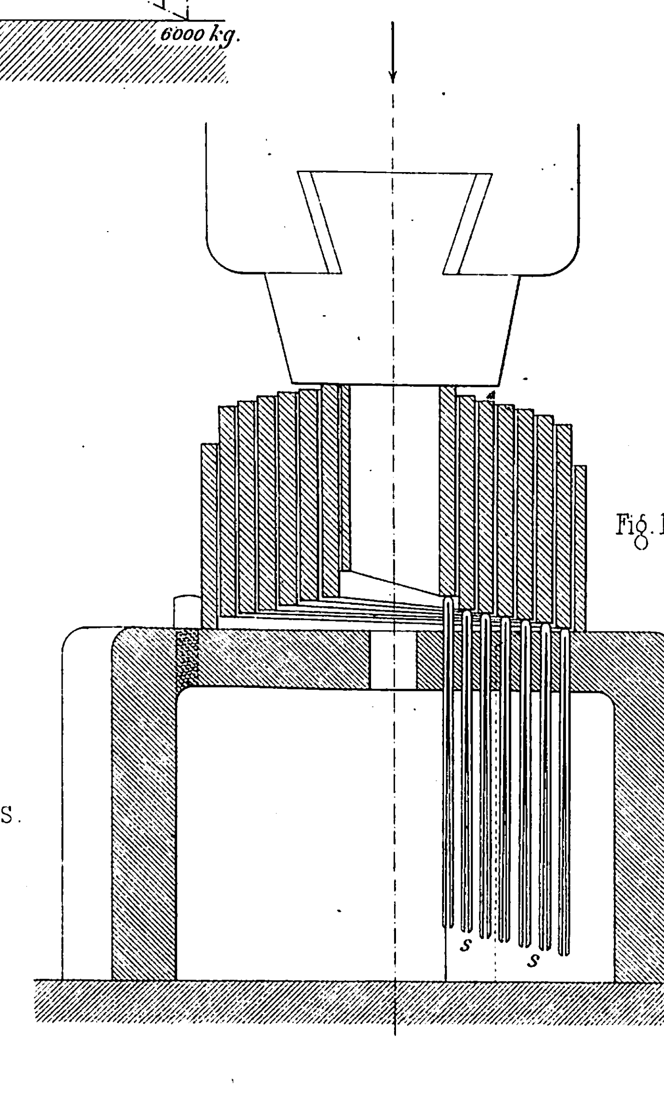


Fig. 10.

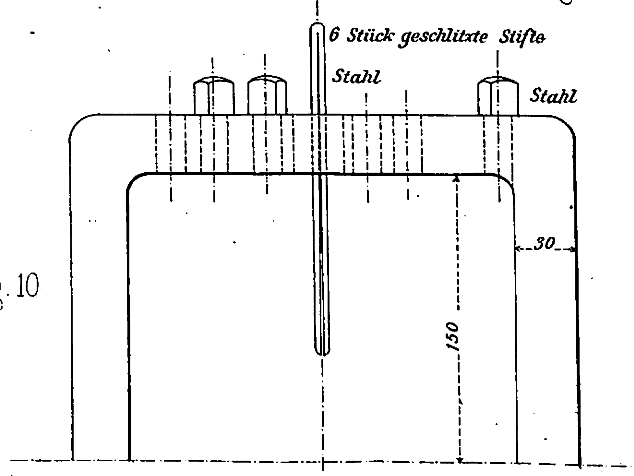
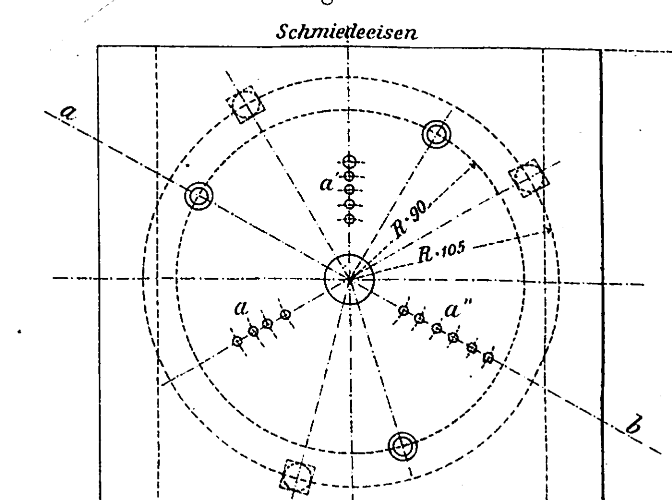


Fig. 11.



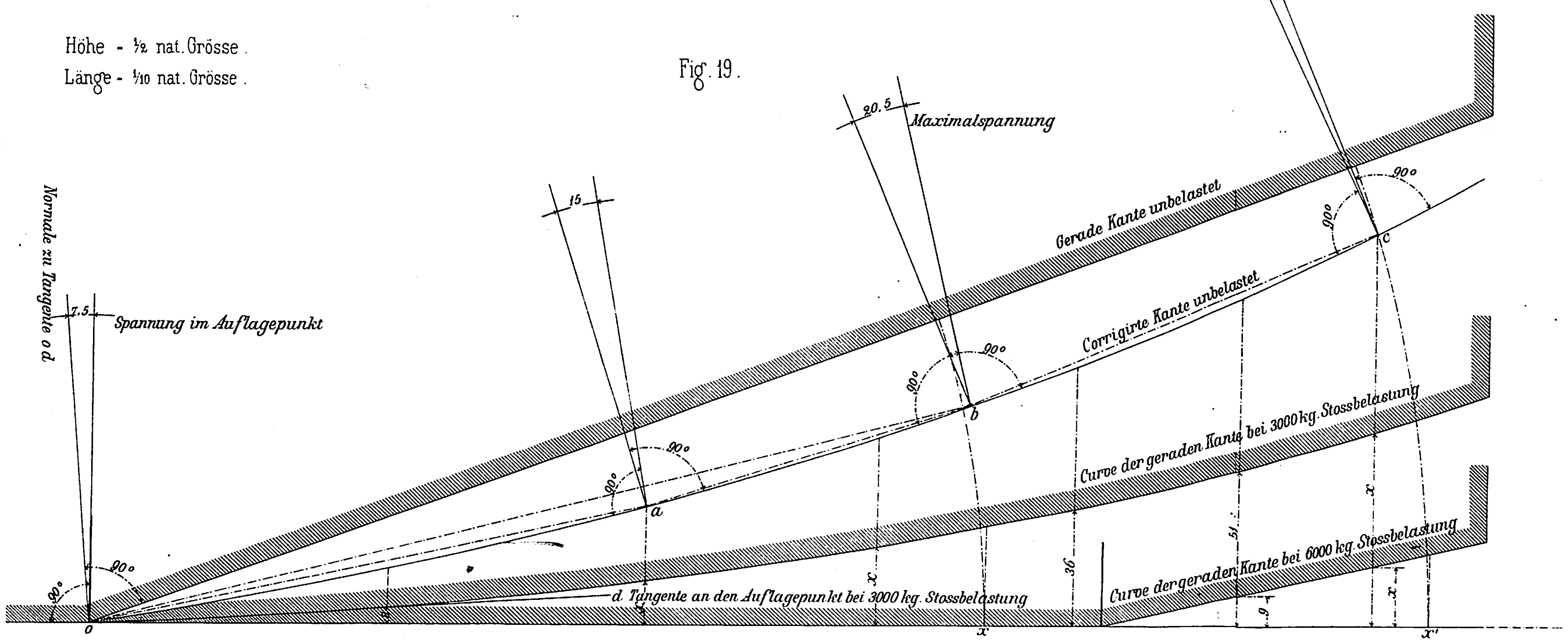
Lith. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

C. W. Kreidel's Verlag, Wiesbaden.

Spannungsverhältnisse in einem Federblatt mit corrigirter Kantenform.

Höhe - ½ nat. Grösse.
Länge - 1/10 nat. Grösse.

Fig. 19.



Die Abstände der Normalen auf die zwischen den Punkten o. a. b & c gezogenen Sehnen in gleichen Abständen von diesen, sind den Spannungen in den Punkten o. a. b & c proportional.

Punkt, bei welchem die bogenförmige Kante bei 3000 kg. Stoss zur Auflage kommen würde.

Punkt, bei welchem die bogenförmige Kante bei 6000 kg. Stoss zur Auflage kommen würde.

Fig. 21.

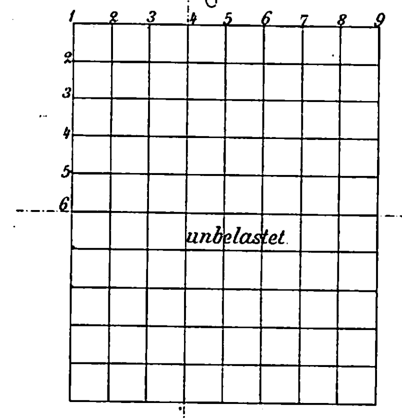


Fig. 27.

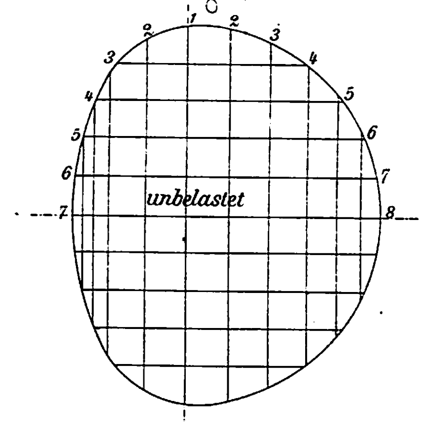


Fig. 22.

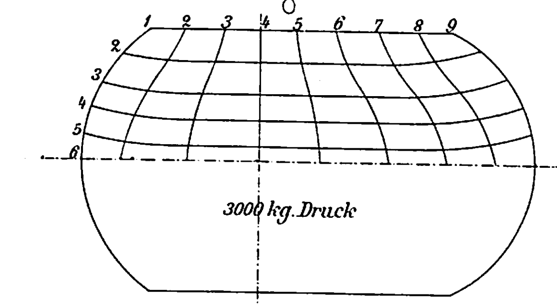


Fig. 28.

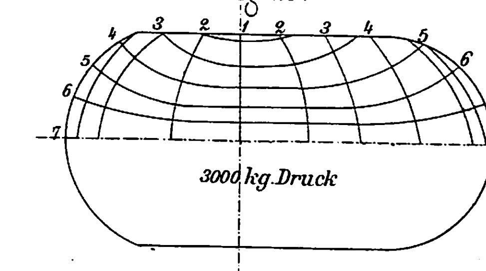


Fig. 23.

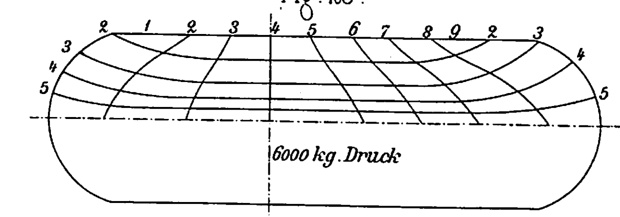
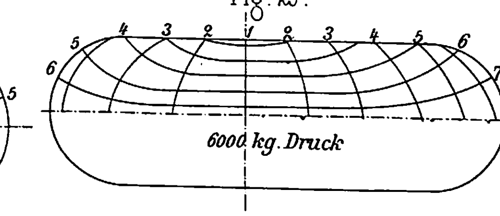
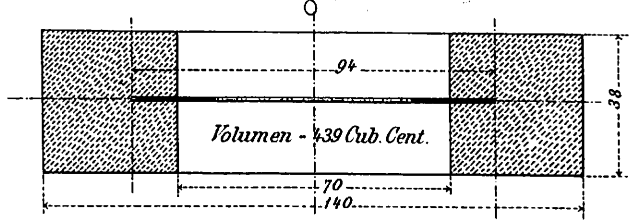


Fig. 29.



Alter Wagen Buffer-Ring.

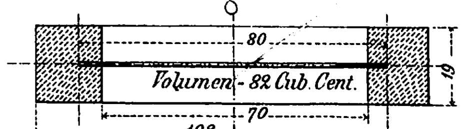
Fig. 30.



½ nat. Grösse.

Neuer Locomotiv Buffer-Ring.

Fig. 31.



½ nat. Grösse.

Fig. 32.

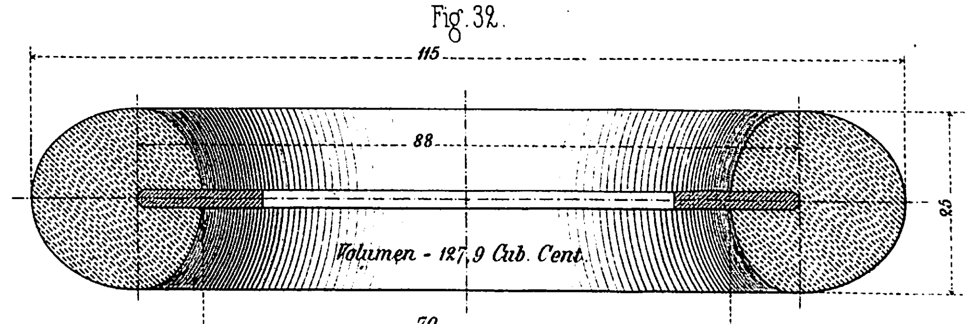


Fig. 24.

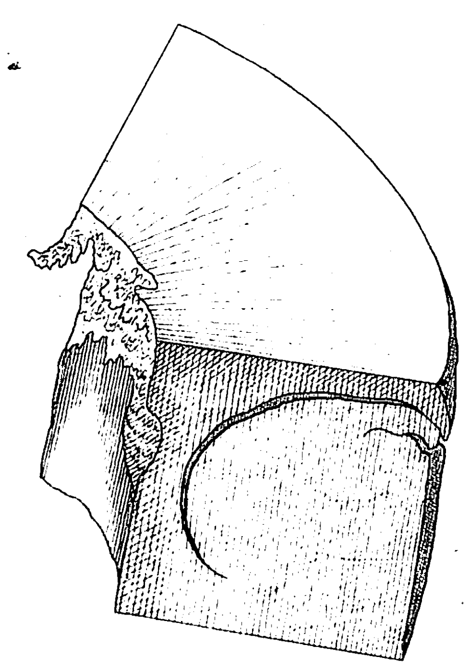


Fig. 25.

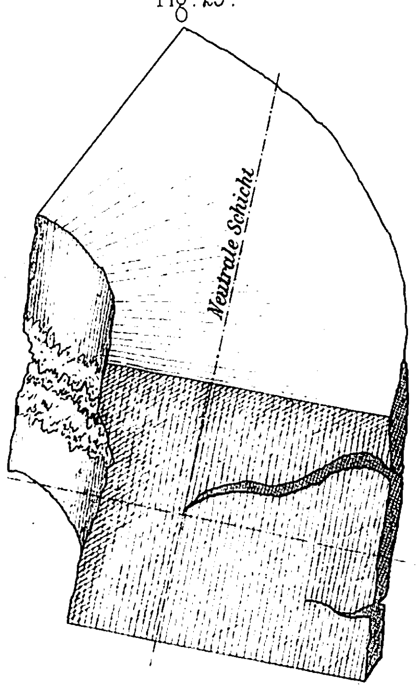


Fig. 26.

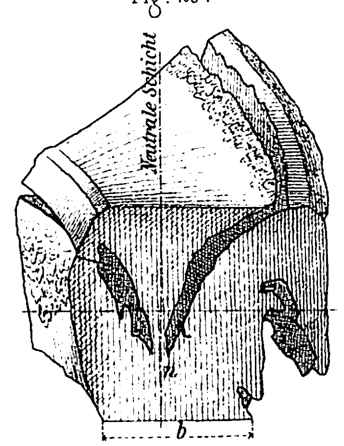


Fig. 23a.

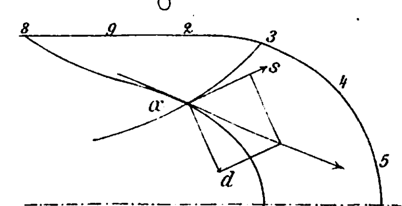


Fig. 26a.

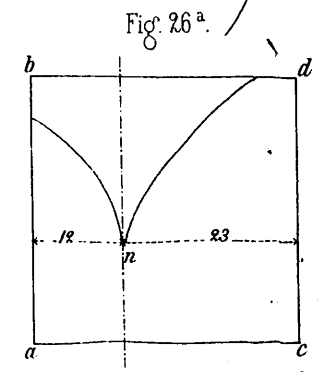


Fig. 20.