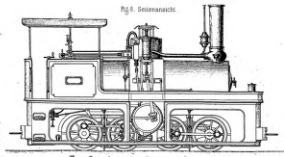
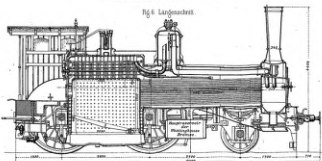
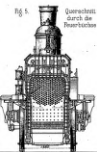


Schnellzug - Locomotive
der Holländischen Eisenbahn.



Articulierte Locomotive mit 4 gekuppelten Achsen
und Zahnrad-Übertragung
construirt von der Schweizerischen Locomotiv- und Maschinenfabrik
in Winterthur.

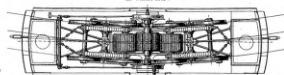
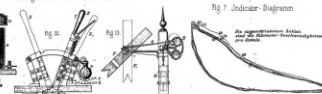
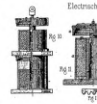
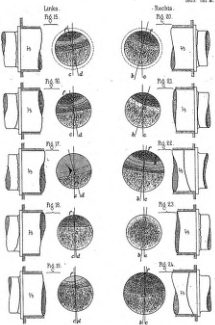
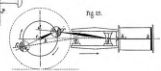
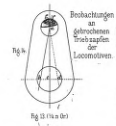
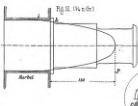
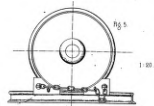
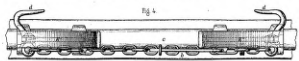
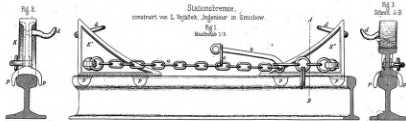
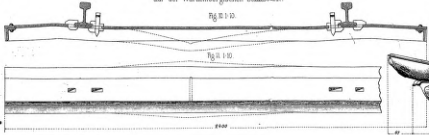


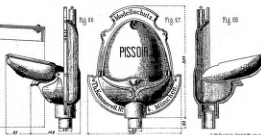
Fig. 9. Grundriß.



Erfahrungen an eisernen Querschwellen auf der Württembergischen Staatsbahn.

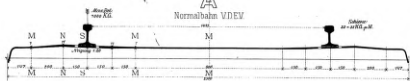


Th. Kommerell's neues Urinal-Closet für Eisenbahnhöfe 1/4 der nat. Gr.



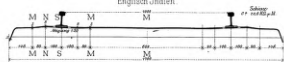
A

Normalbahn VDEV



E

Englisch Indien.



C

Secundärbahn Holland.



D

Holländisch-Indien.

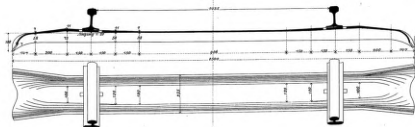


B

Argentinsische Republik.



F



J.W. Post: Übersicht über
mit drei verschiedenen geeigneten und versuchten Aufhängungen.

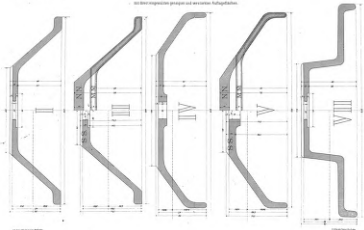
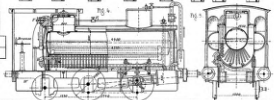
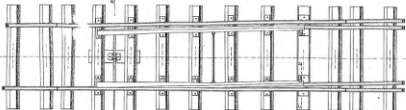
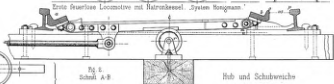


Fig. 1
Ursprünge

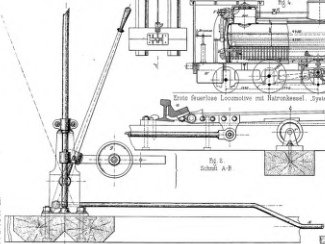


Erste Feuerlose Locomotive mit Halbrundkegel. System Hengemann.



Hub und Schubweiche
von Mor. Pollitzer.

Fig. 3.
Schnitt C-D



Beispiel: Grundform der ersten Gruppe (Fig. 13)
Beispiel: Grundform der zweiten Gruppe (Fig. 13)
Beispiel: Grundform der dritten Gruppe (Fig. 13)
Beispiel: Grundform der vierten Gruppe (Fig. 13)

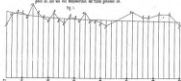


Fig. 13

Beispiel: Grundform der fünften Gruppe (Fig. 13)

Beispiel: Grundform der sechsten Gruppe (Fig. 13)
Beispiel: Grundform der siebten Gruppe (Fig. 13)
Beispiel: Grundform der achten Gruppe (Fig. 13)



Fig. 14

Beispiel: Grundform der neunten Gruppe (Fig. 13)
Beispiel: Grundform der zehnten Gruppe (Fig. 13)



Fig. 15



Fig. 16

Beispiel: Grundform der elften Gruppe (Fig. 13)
Beispiel: Grundform der zwölften Gruppe (Fig. 13)
Beispiel: Grundform der dreizehnten Gruppe (Fig. 13)
Beispiel: Grundform der vierzehnten Gruppe (Fig. 13)



Fig. 17



Fig. 18

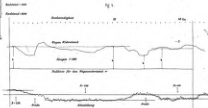
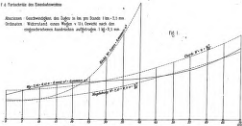


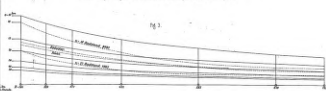
Fig. 19

Abzissen: Geschwindigkeit des Lufte in km pro Stunde (1 km = 10 m)
Ordinaten: Widerstand eines Wagens v. 10 t Gewicht nach dem
empirischen Ausdruck aufgetragen 1 kg = 10 m



Widerstände eines Wagens von 11 t Gewicht und 2542 Radstand, und eines Wagens von 11 t Gew und 4885 Radstand

Abzissen: Krümmungsradius von 200-750 m. Werte der ord. Ordinate
Ordinate: Aufzeichnung des Widerstandes in den Krümmungen für v = 0-10 km 1 kg = 1 m



Widerstände eines Wagens von 11 t Gew und 2542 Radstand
in Steigung von 200-750 m. und in der Gerade

Abzissen: Aufgeschwindigkeit in km pro Stunde 1 km = 10 m
Ordinate: Widerstände in kg 1 kg = 1 m

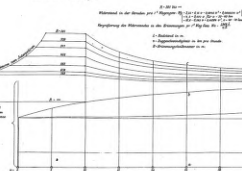
Fig. 4. Diagramm zur Bestimmung der Widerstände



Widerstände eines Wagens von 11 t Gew und 2542 Radstand
in Krümmungen von 400-1200 m. und in der Gerade bei nassem Schienen

Abzissen: Aufgeschwindigkeit in km pro Stunde 1 km = 10 m
Ordinate: Widerstände in kg 1 kg = 1 m

Fig. 2



Widerstand
des Wagens
1 kg pro 1 m

Die Einwirkung des Zugschusses zeigt die Abweichung der Faser auf der linken Halbkugel von der Richtung der Faserfaser auf der rechten Halbkugel, in der Richtung der Faserfaser, in der Richtung der Faserfaser.

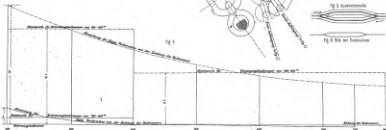


Fig. 3. Teil von Zugschuss-Aufzeichnungen welche die Abweichung der Faserfaser von der Richtung der Faserfaser, auf der linken Halbkugel, in der Richtung der Faserfaser, in der Richtung der Faserfaser.

