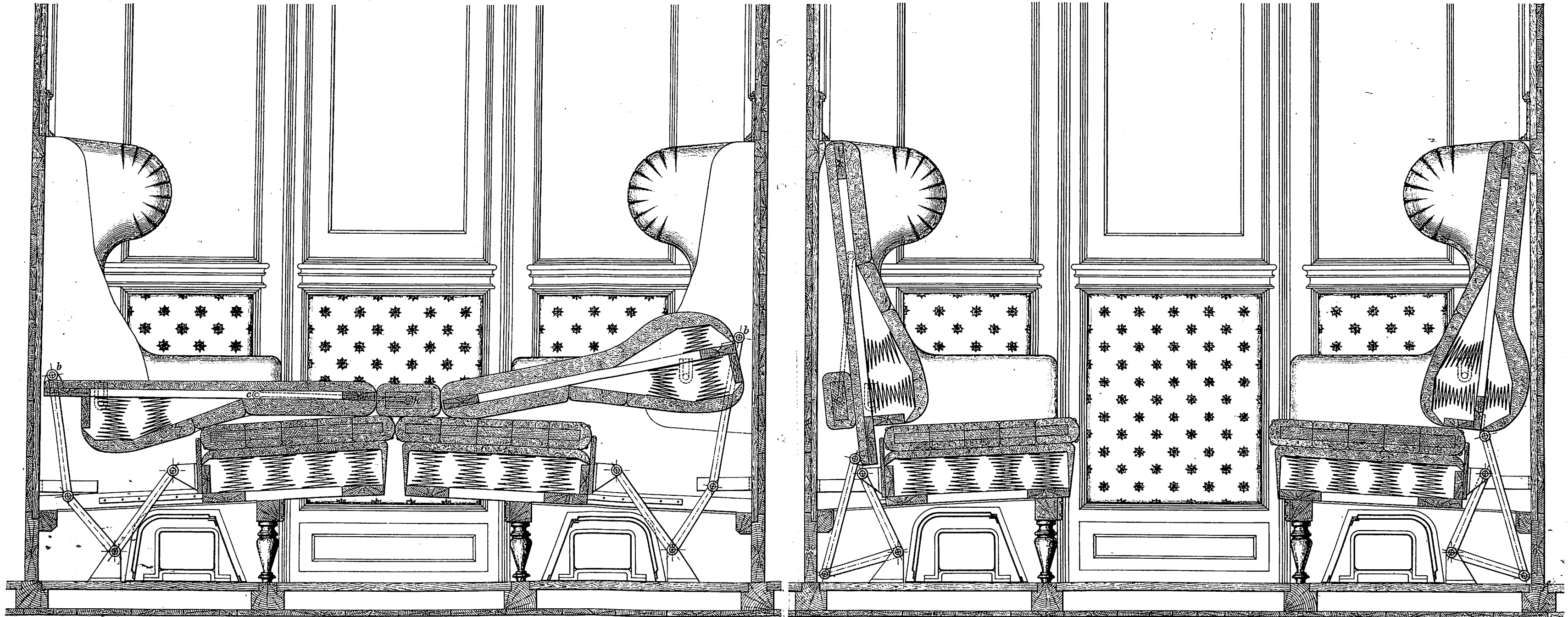


Fig.1. Schlafplatz.

Fig.2. Sitzplatz.



Maßstab zu Fig. 1 u. 2 1:10.



Bessemerstahlschiene der Köln-Mindener Bahn,
eingelegt im October 1874, in 17 Stücke zerbrochen am 26 December 1879.

Fig.3. Innere Ansicht

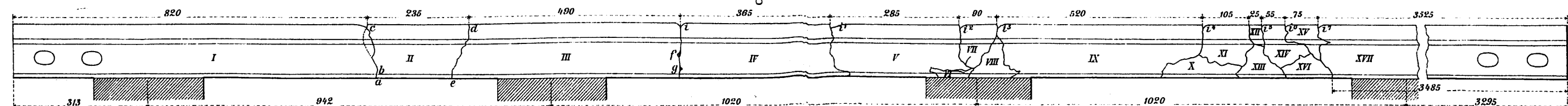


Fig.4. Obere Ansicht

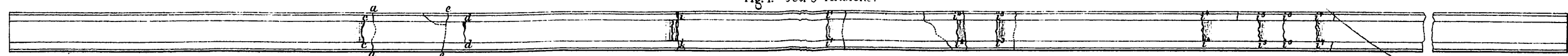


Fig. 2. Ansicht des Wagens.

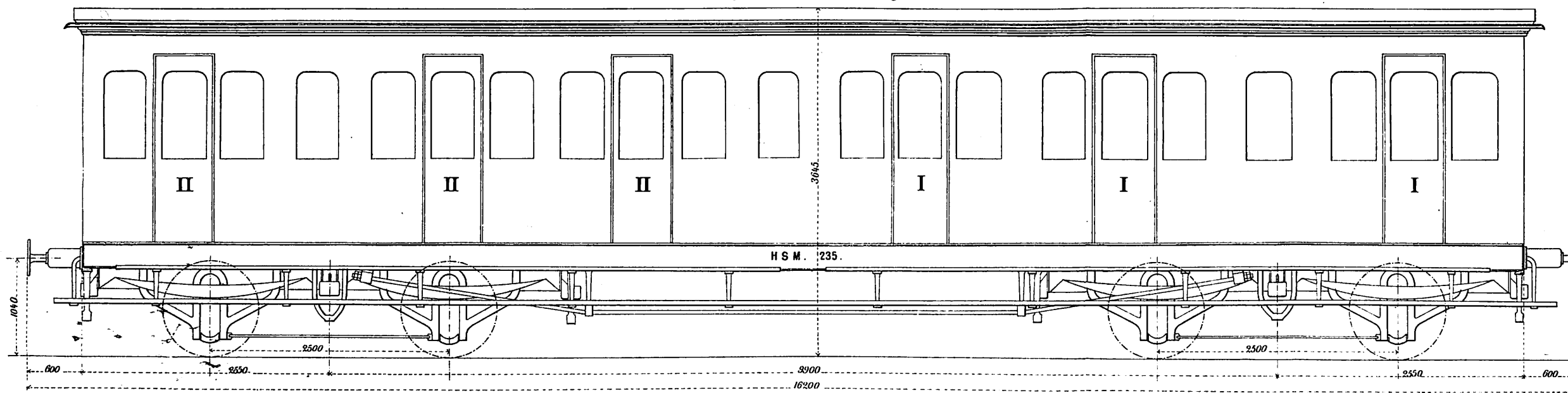
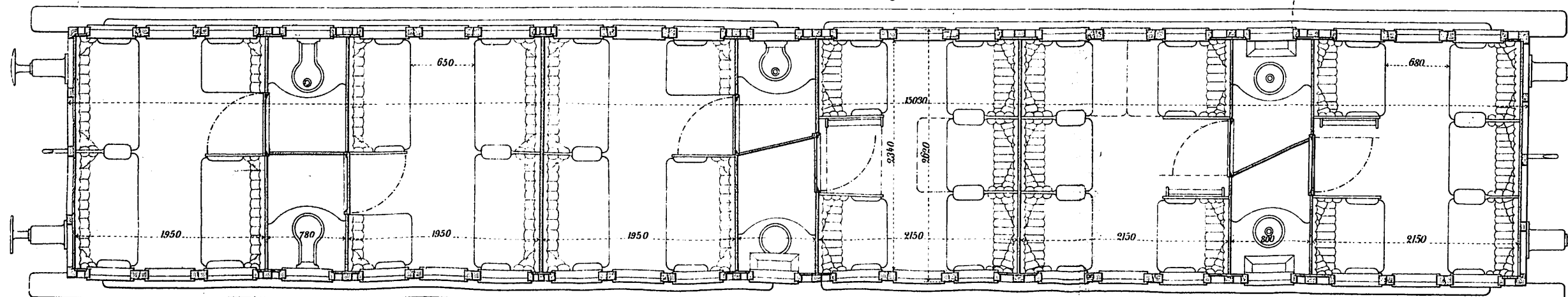


Fig. 3. Grundriss des Wagens



Maßstab zu Fig. 1 - 1:15.

Maßstab zu Fig. 2 u 3 - 1:50.

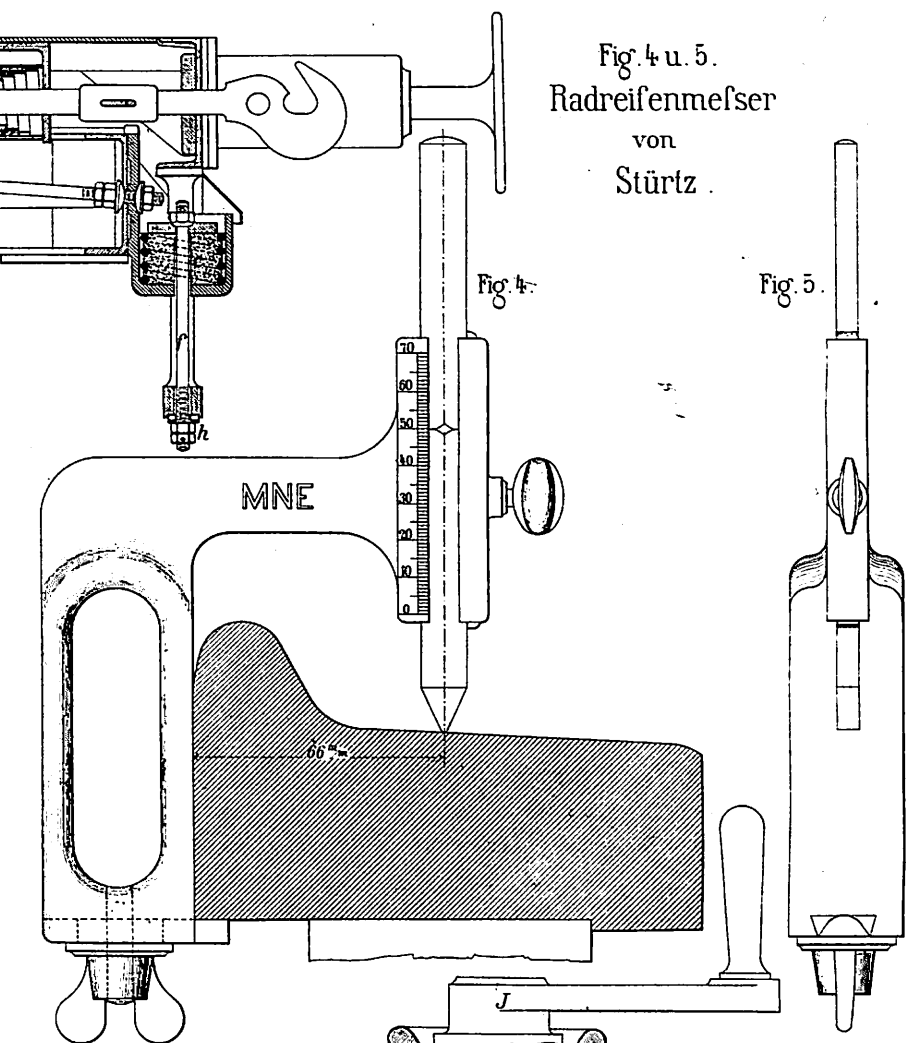
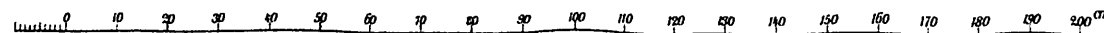


Fig. 4 u. 5.
Radreifenmesser
von
Stürtz.

Fig. 4.

Fig. 5.

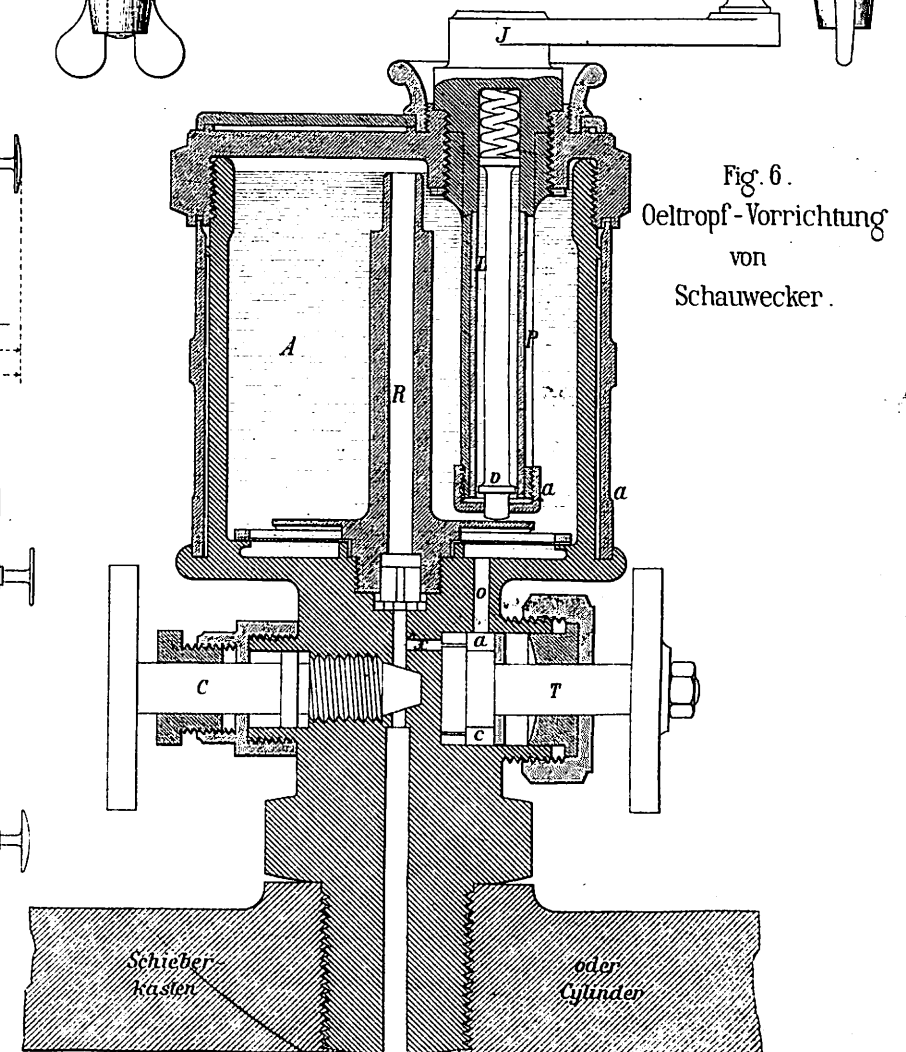
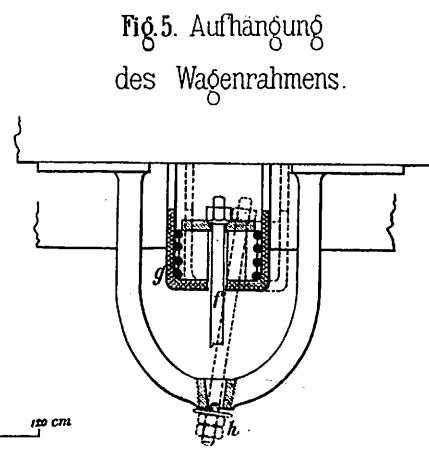
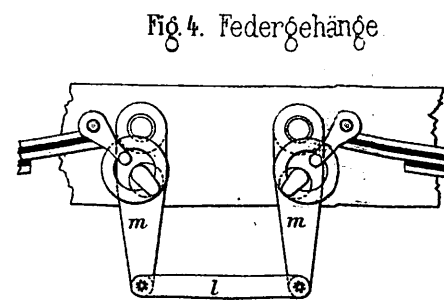
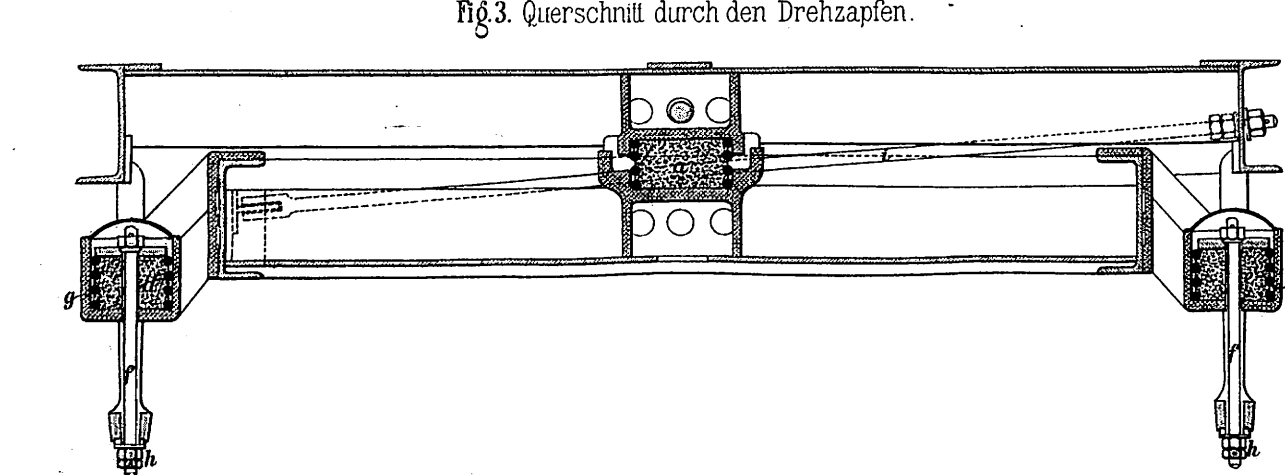
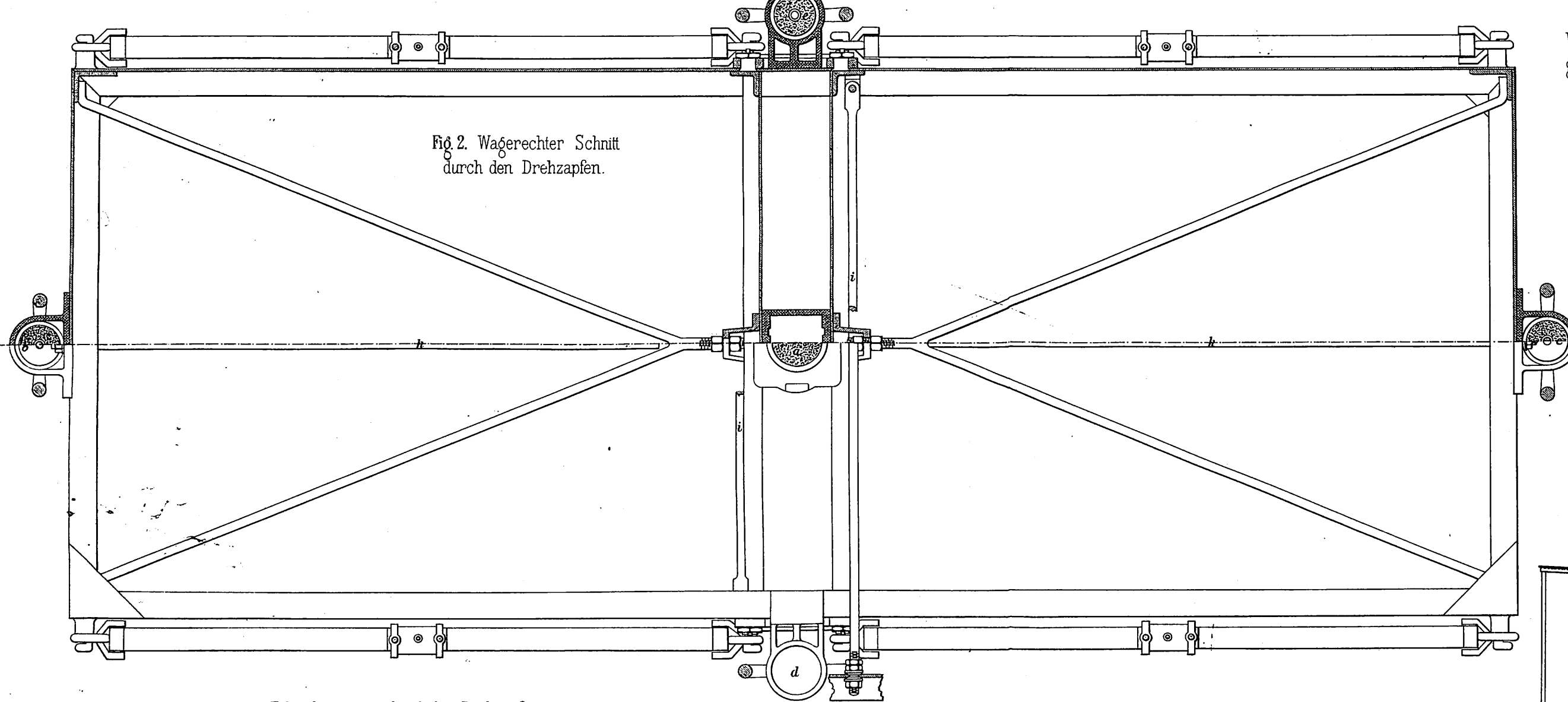
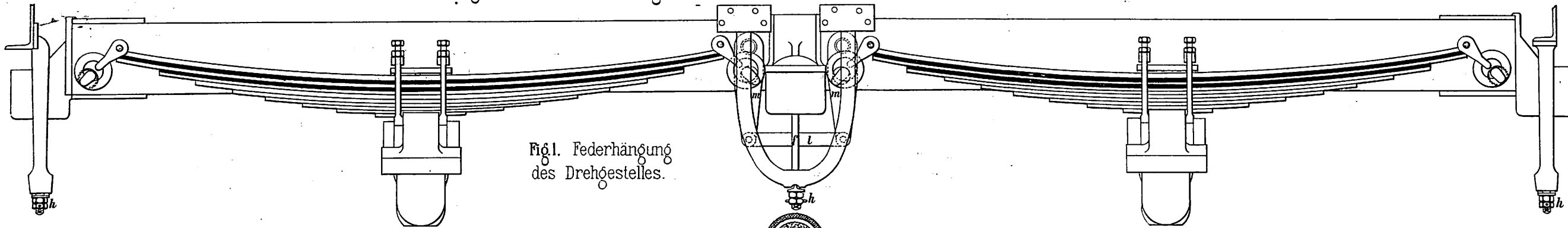


Fig. 6.
Oeltropf-Vorrichtung
von
Schauwecker.

Fig. 1 bis 5. Personenwagen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Fig. 6 bis 10. Einschieneige Bahn. Lartigue.



Masstab zu Fig. 1-5 = 1:15.

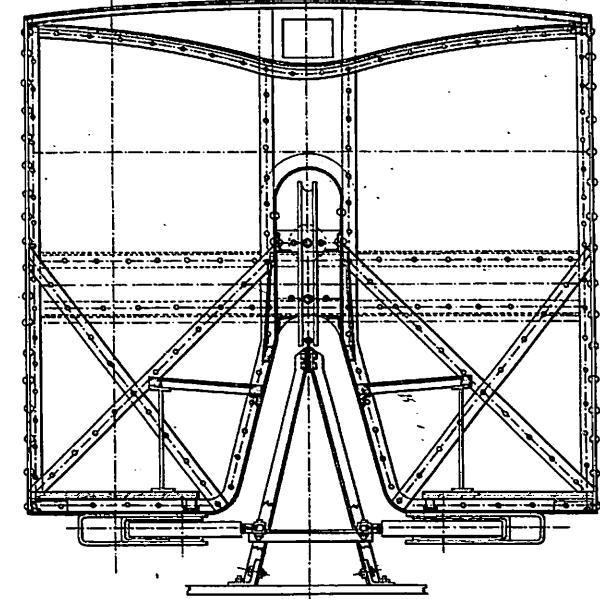
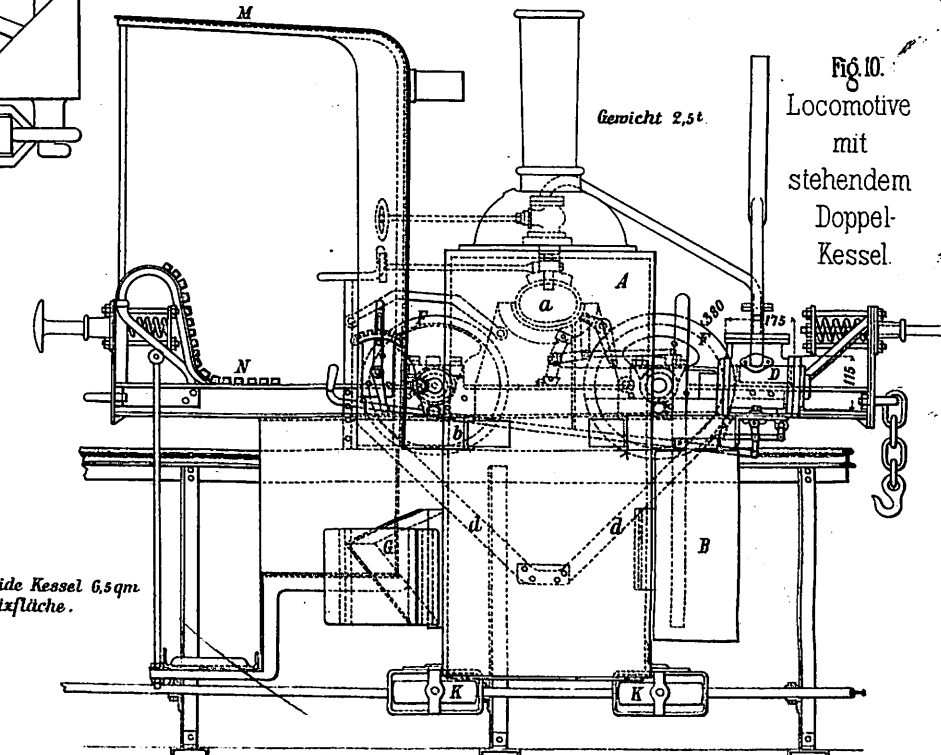
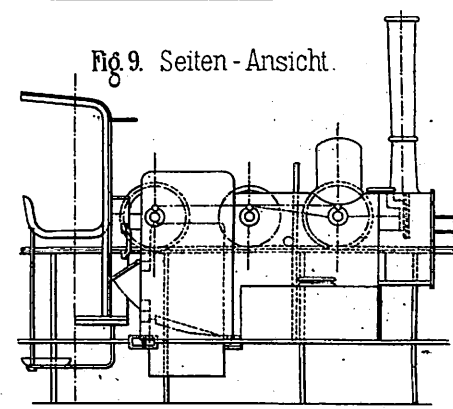
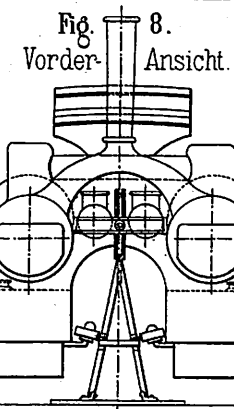
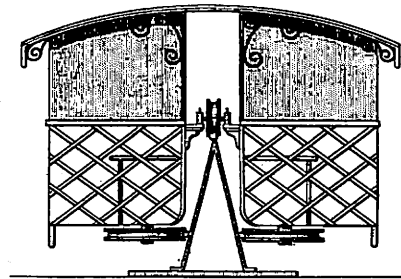


Fig. 6. Wagen-gestell.

Fig. 7. Personen-wagen.



Beide Kessel 6,5 qm. Heizfläche.

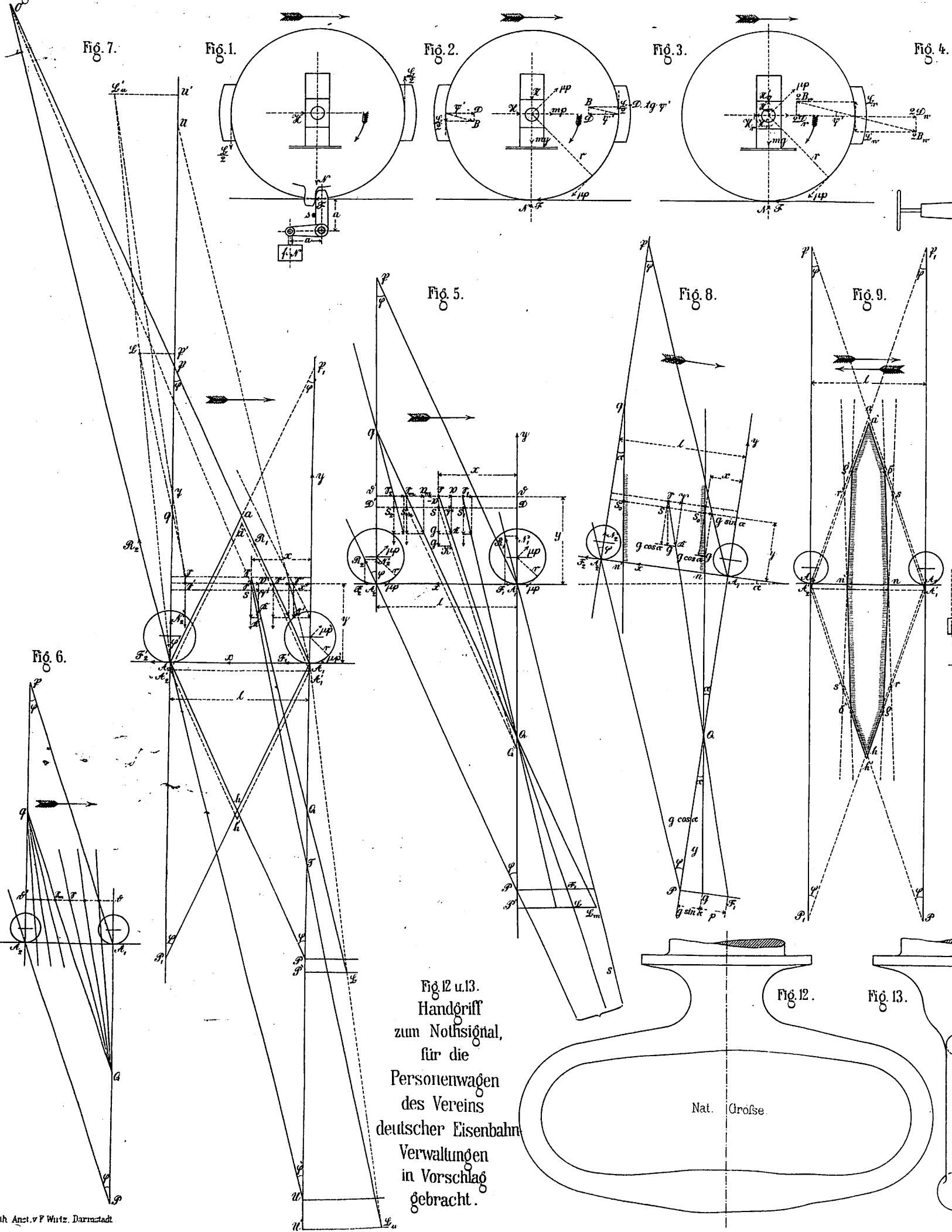


Fig. 1-9. Studien über Wirkung der Eisenbahnwagen-Bremsen von Bartl.

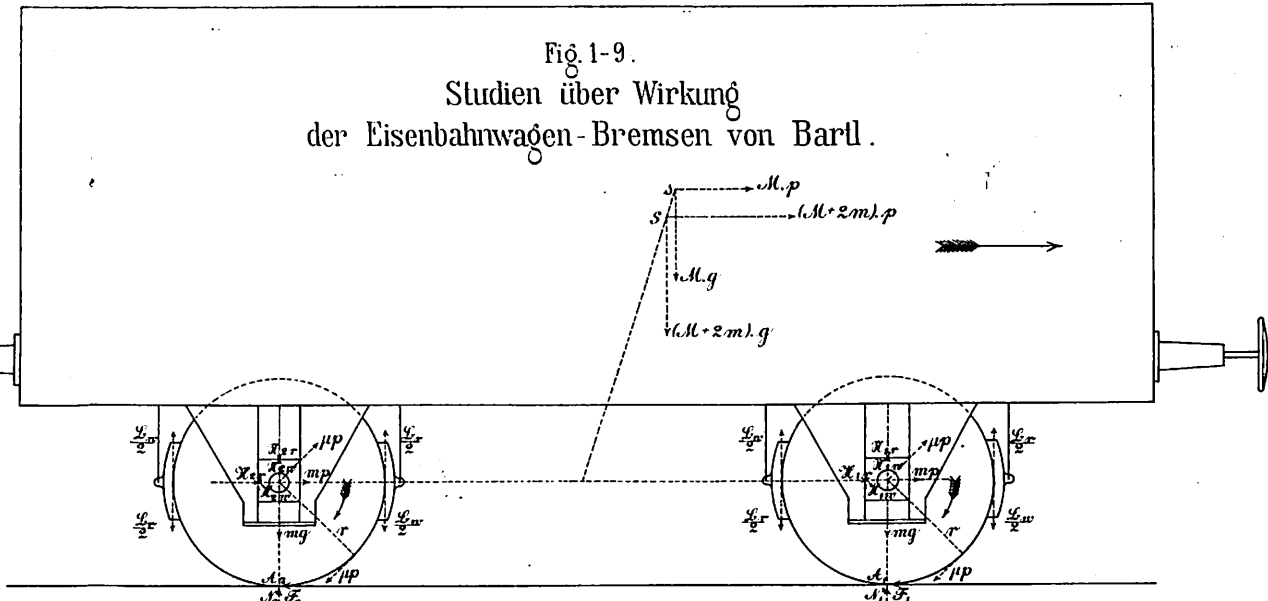


Fig. 15. Schräger Fisher-Stoß der Hochbahn in New-York.

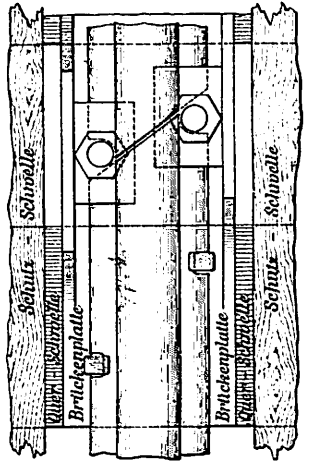


Fig. 10 u. 11. Compound-Locomotive von v. Borries.

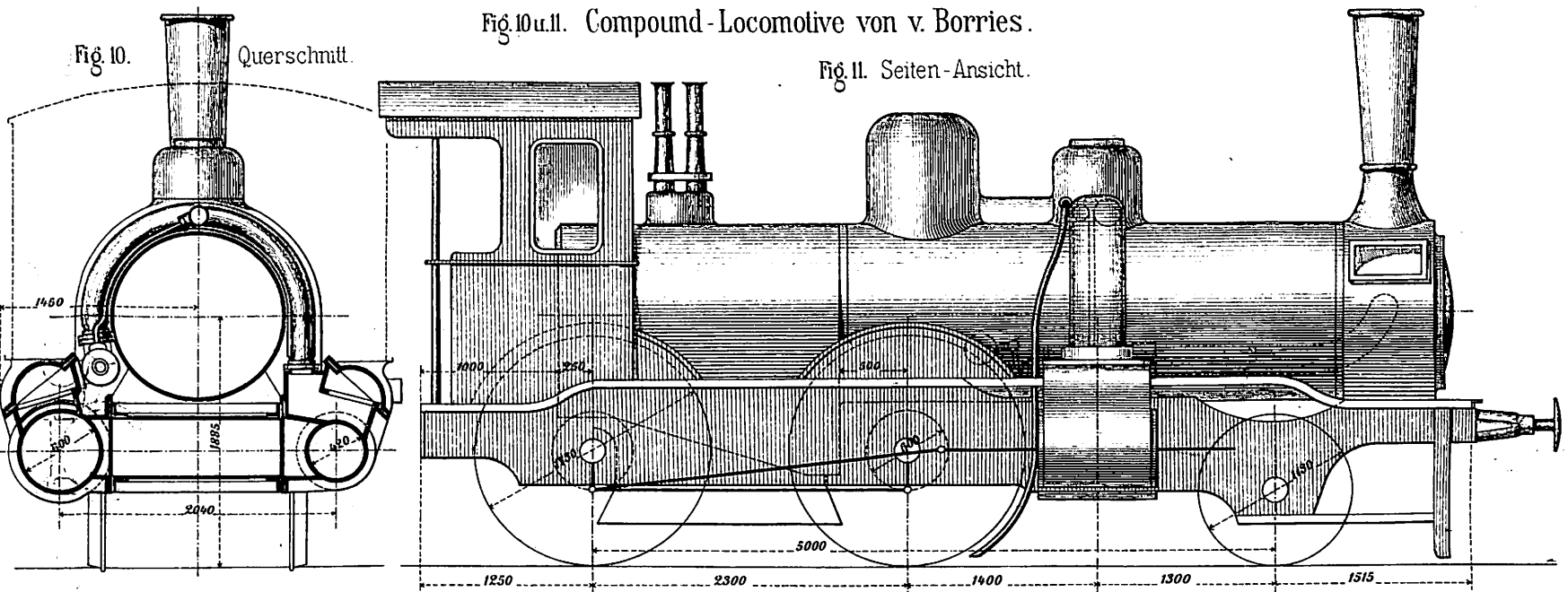
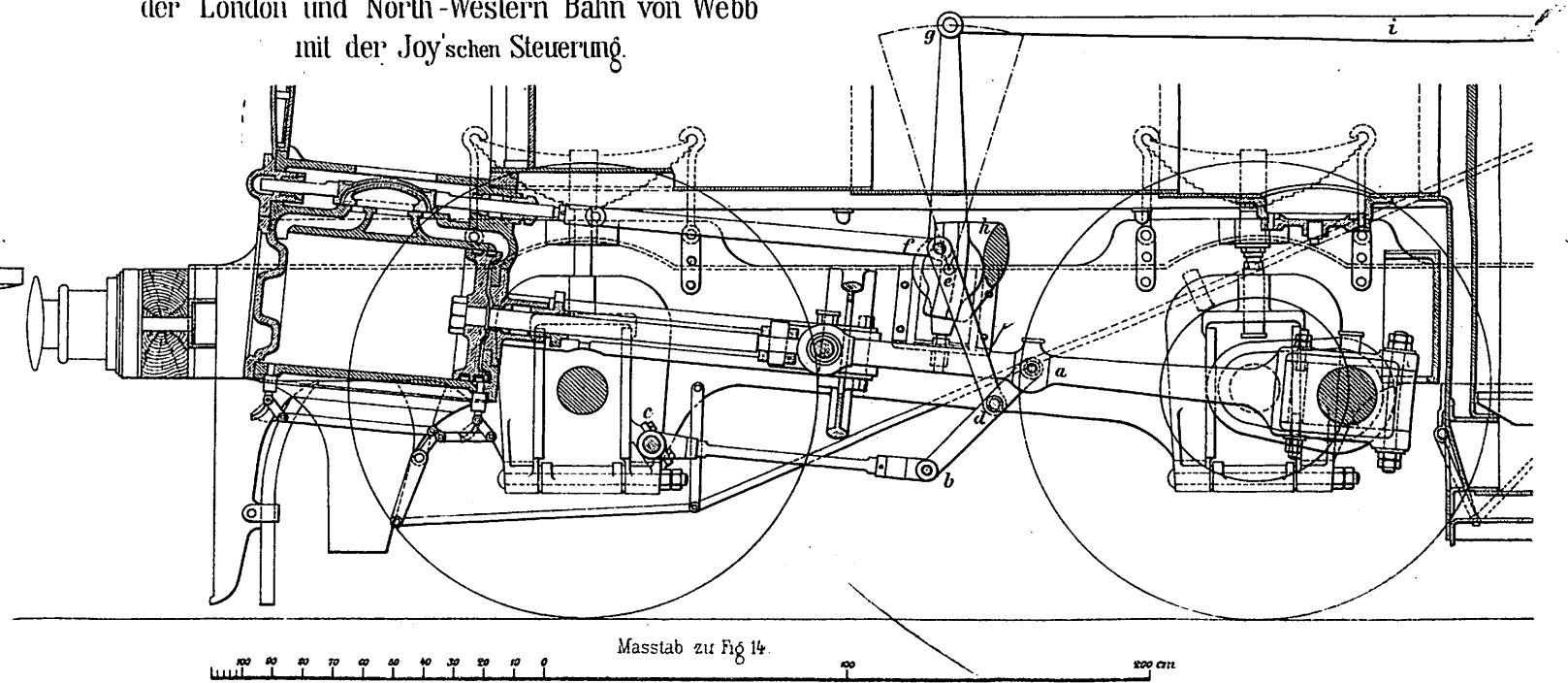
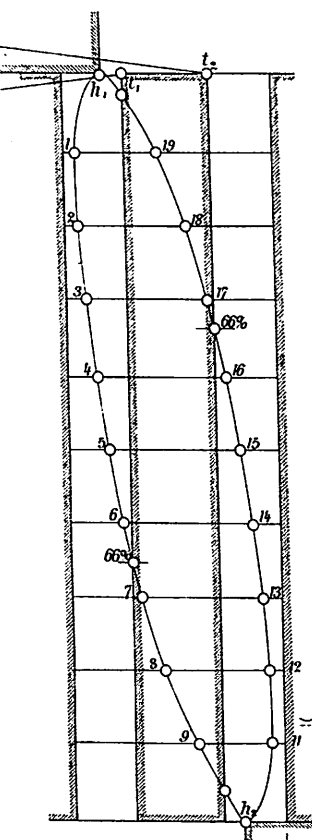


Fig. 14. Güterzug- Locomotive der London und North-Western Bahn von Webb mit der Joy'schen Steuerung.

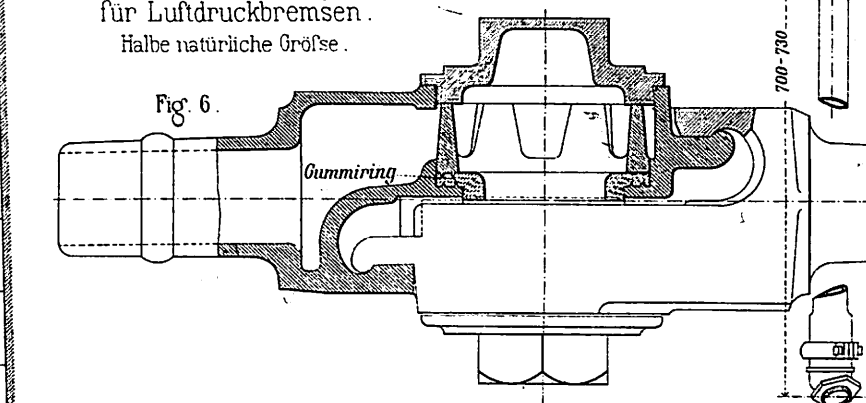


Masstab zu Fig. 14

Fig. 5.



Schlauchkuppelung
für Luftdruckbremsen.
Halbe natürliche Grösse.



Halbe natürliche Gröfse

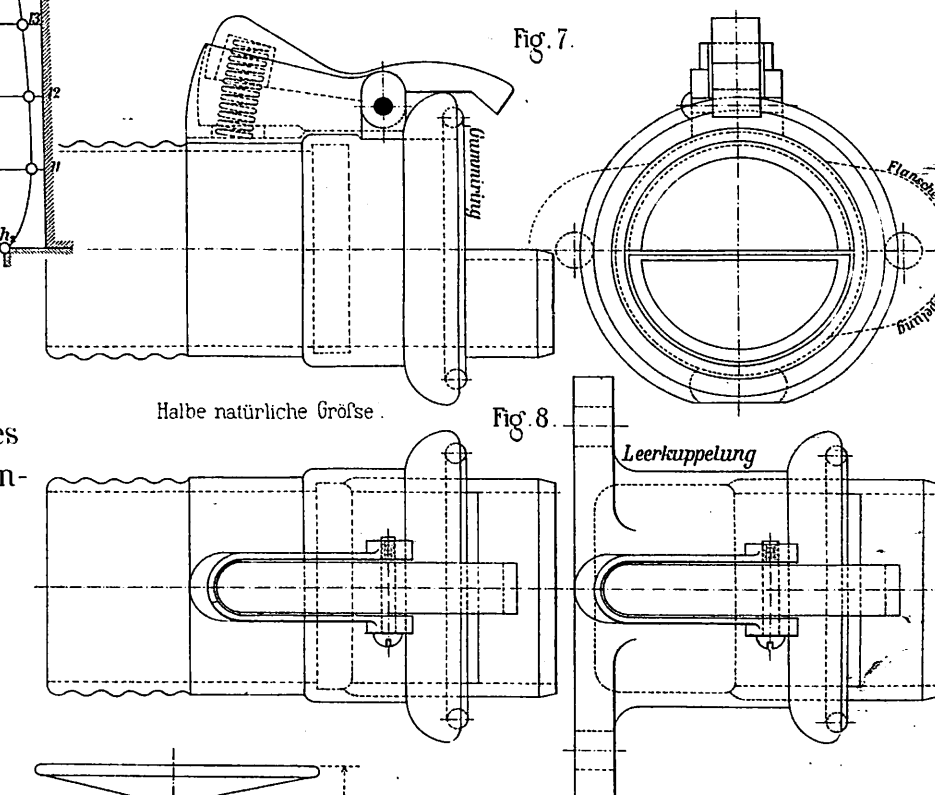


Fig. 6. — *Leerkuppelung*

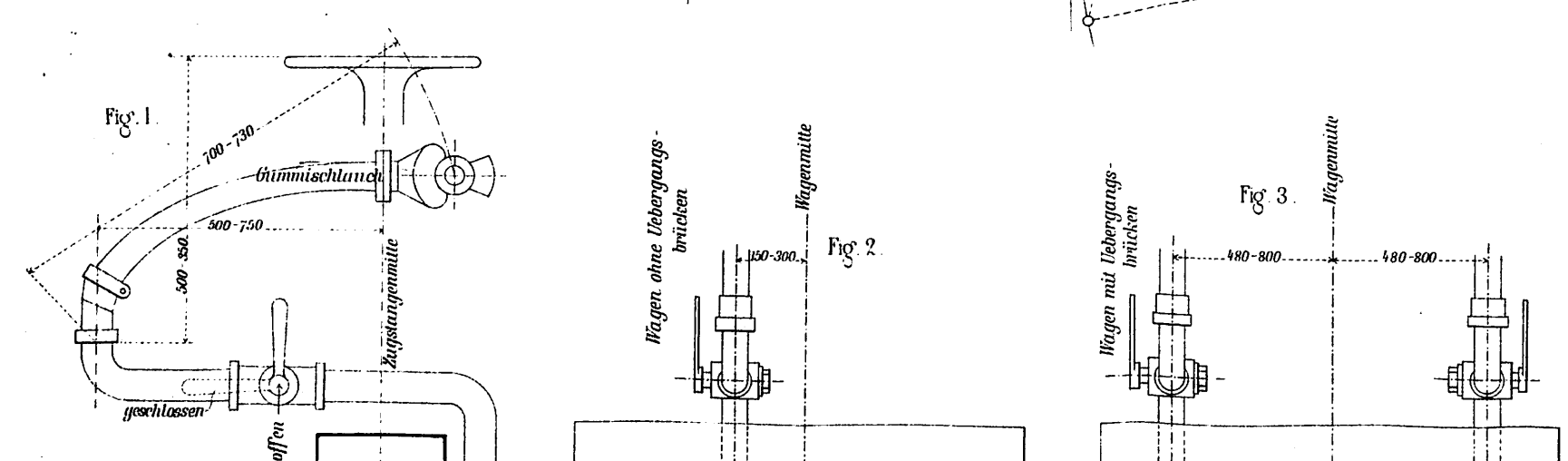


Fig. 3

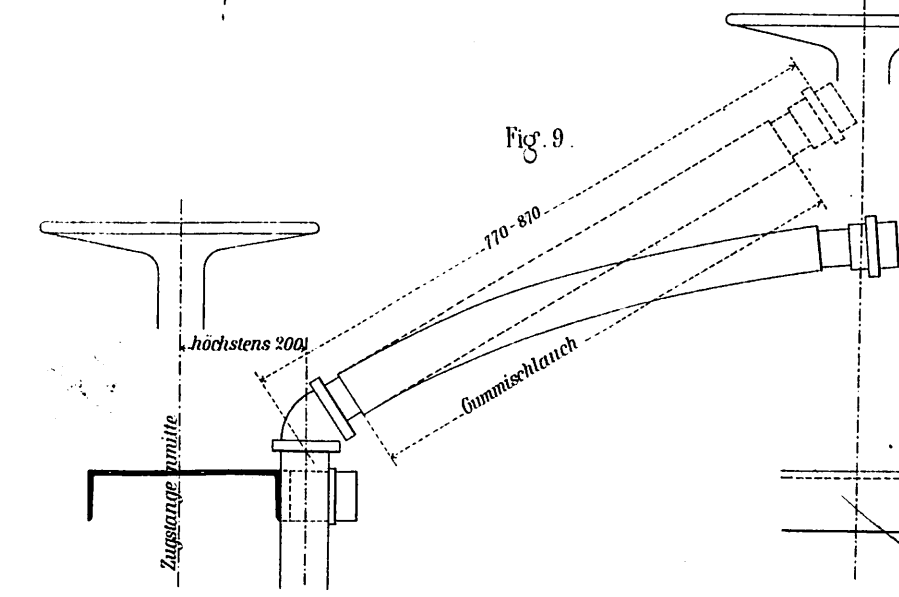


Fig. 10

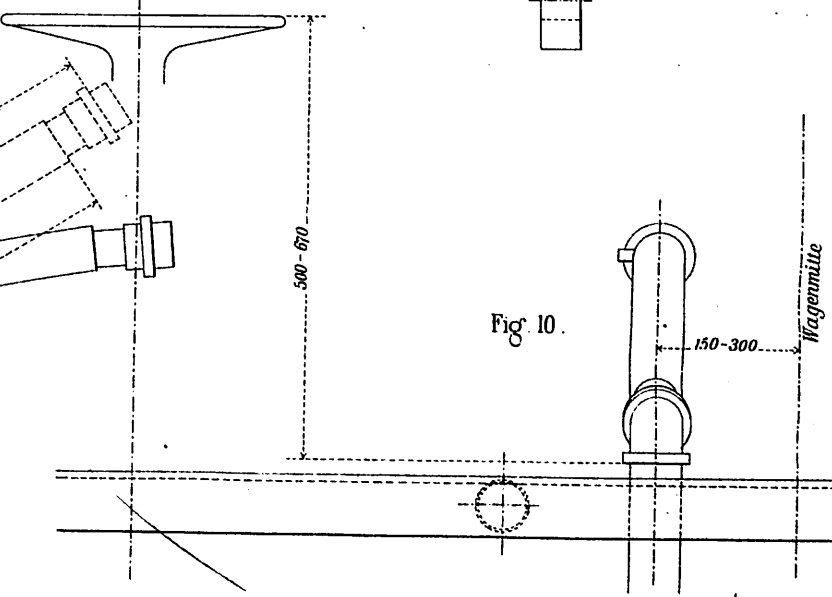


Fig 1 bis 4. Zahnstangen-Bahn von Alpnach-Stad auf den Pilatus.

Fig 1. Seiten-Ansicht.

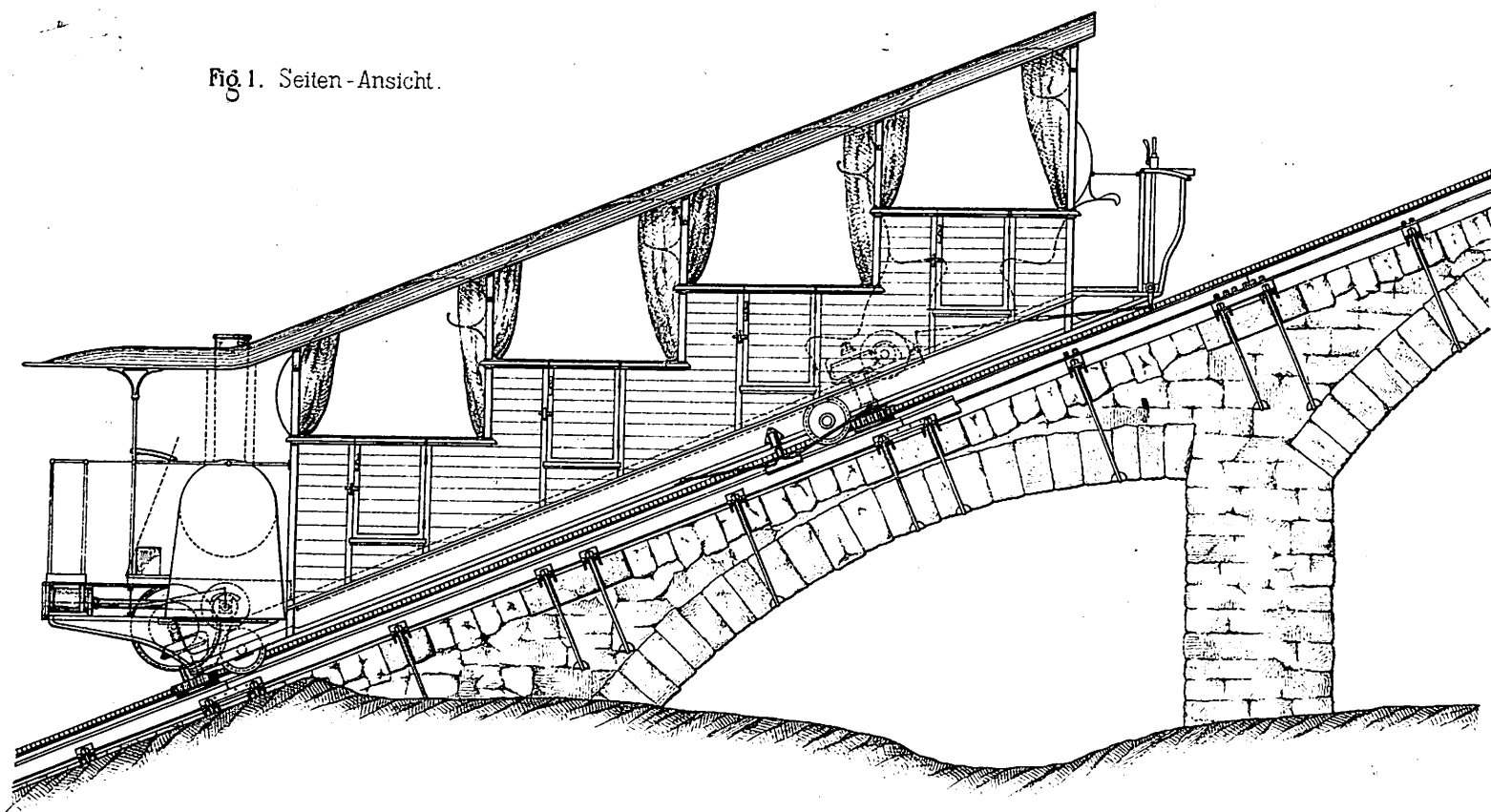


Fig 2. Grundriss.

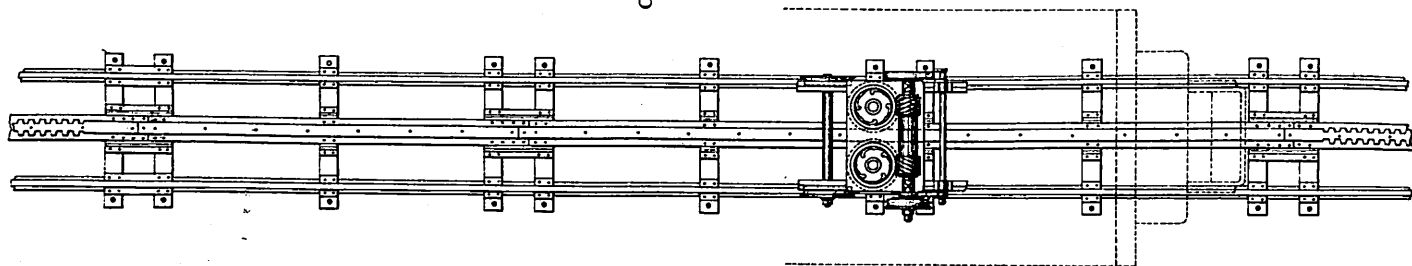


Fig 5. Abgeänderte Schraubenkuppelung der Wagen

Masstab

des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1:5.

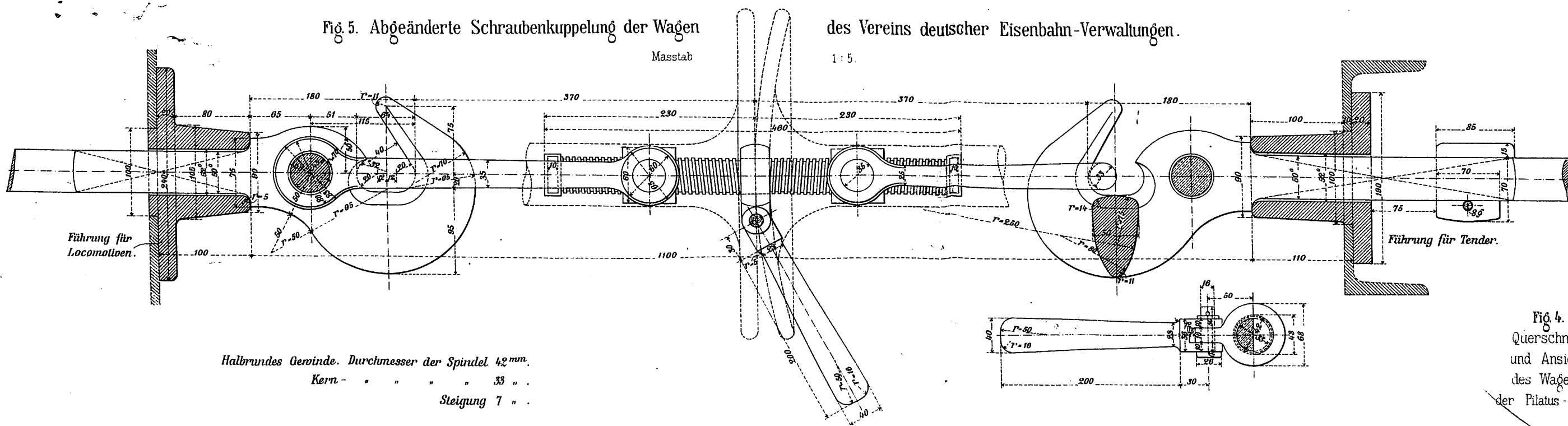


Fig 3. Oberbau.

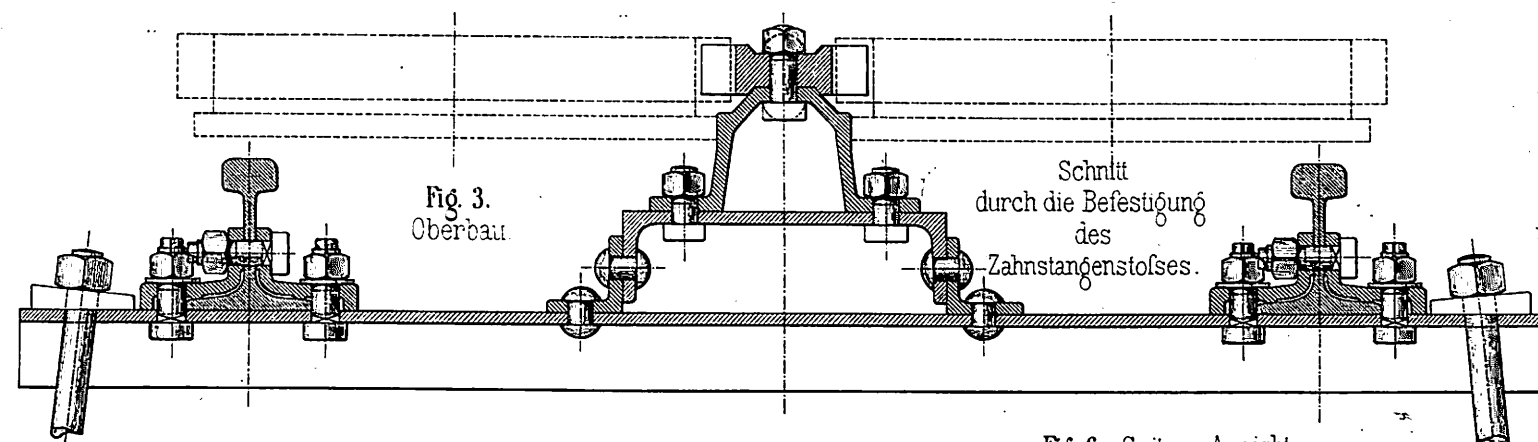


Fig 6. Seiten-Ansicht.

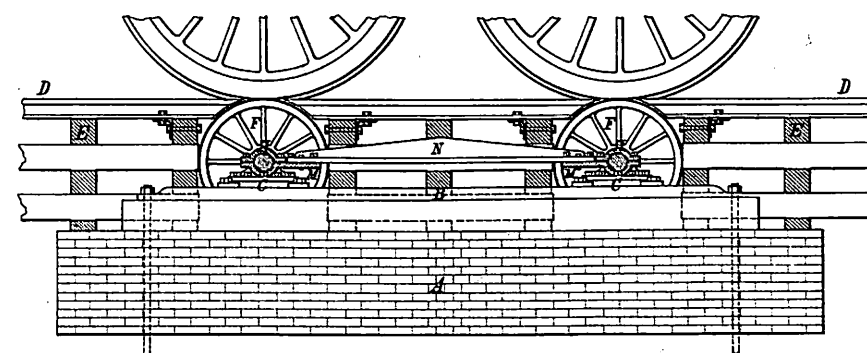


Fig 8. Durchschnitt des Lagers.

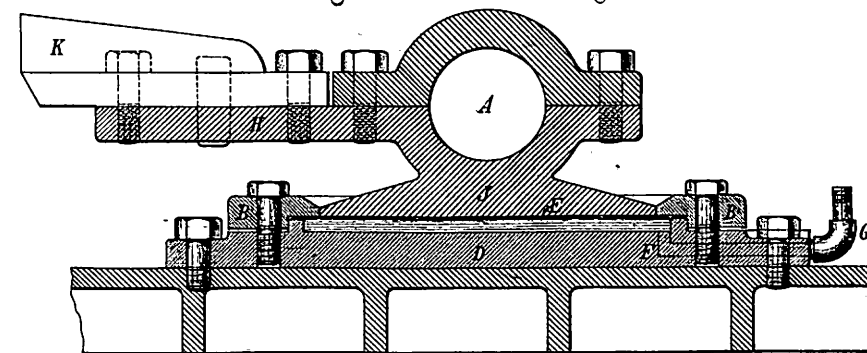
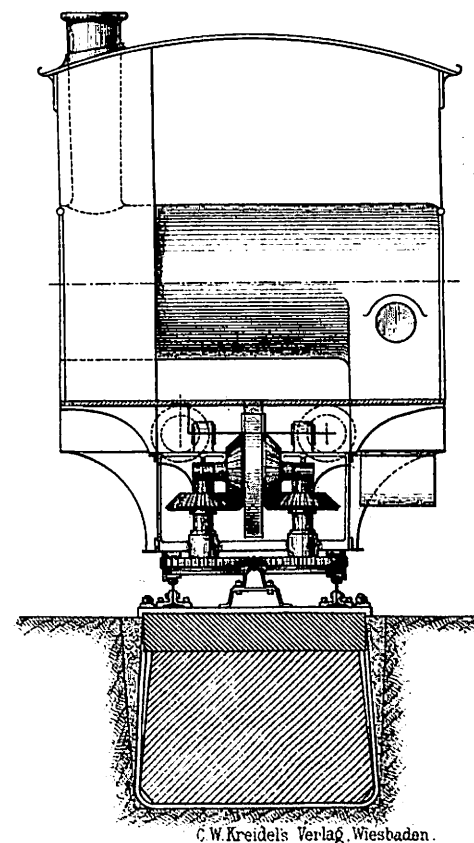


Fig 4. Querschnitt und Ansicht des Wagens der Pilatus-Bahn.



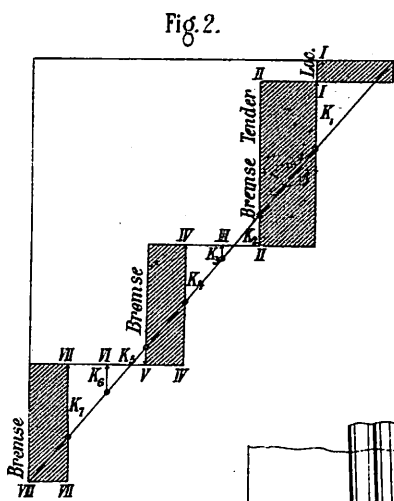
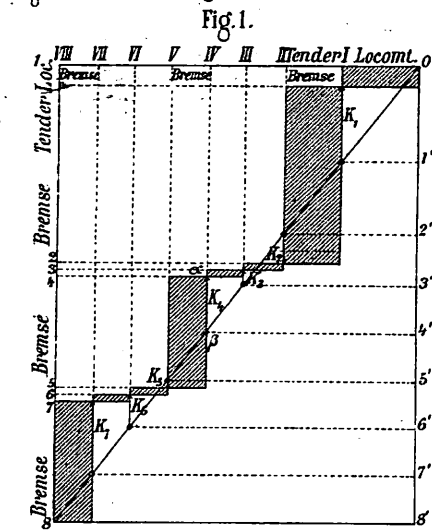


Fig. 9-11. Selbstthätige Vorkehrung gegen vorzeitiges Umstellen der Weichen von Zimmermann u. Buchloh.

Masstab 1:10 d.w.Gr.

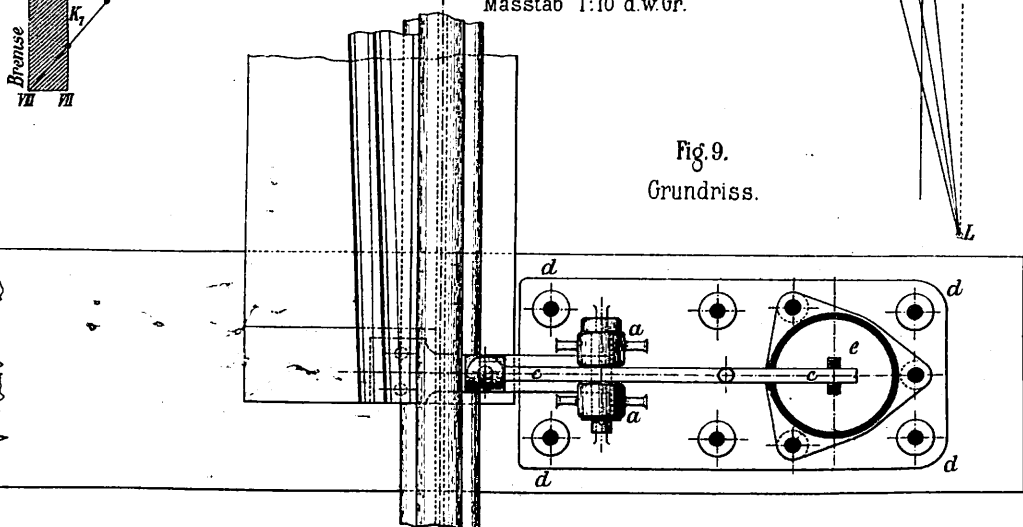


Fig. 10. Durchschnitt durch die offene Zunge.

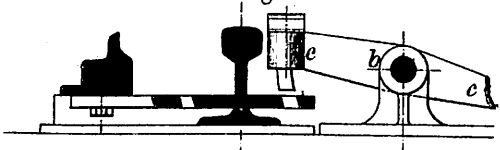


Fig. 11. Ansicht u. Durchschnitt durch die geschlossene Zunge.

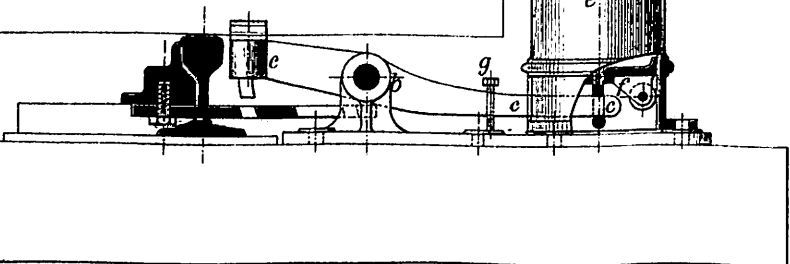
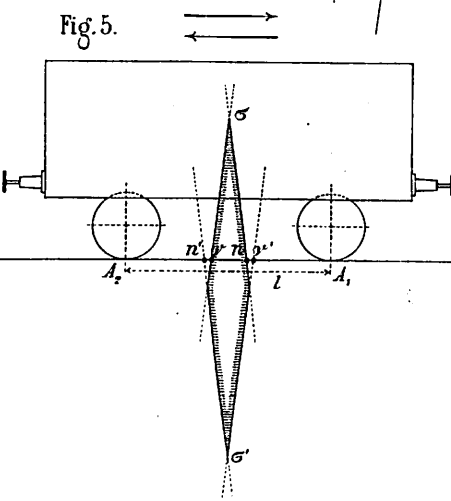
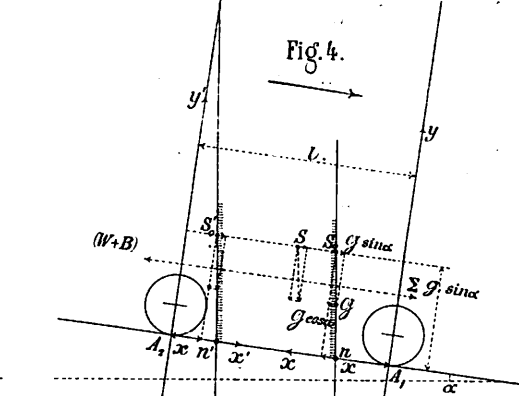
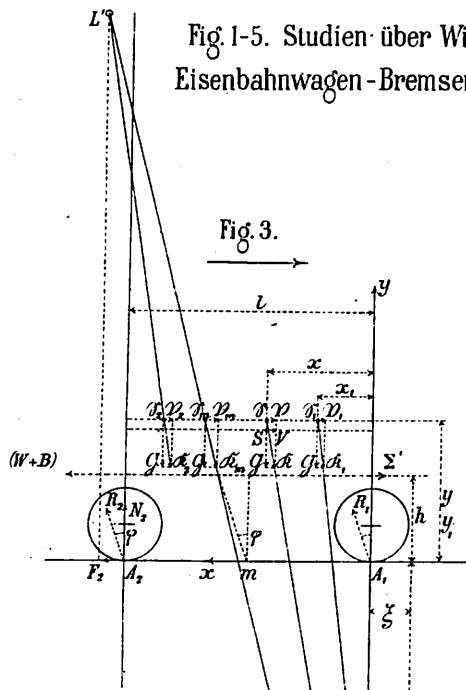


Fig. 1-5. Studien über Wirkung der Eisenbahnwagen-Bremsen von Barth.



Gewicht für 1 m. = 49,63 Kg.
Ganze Höhe = 145 mm.
Masstab = 1/2 d.w.Gr.

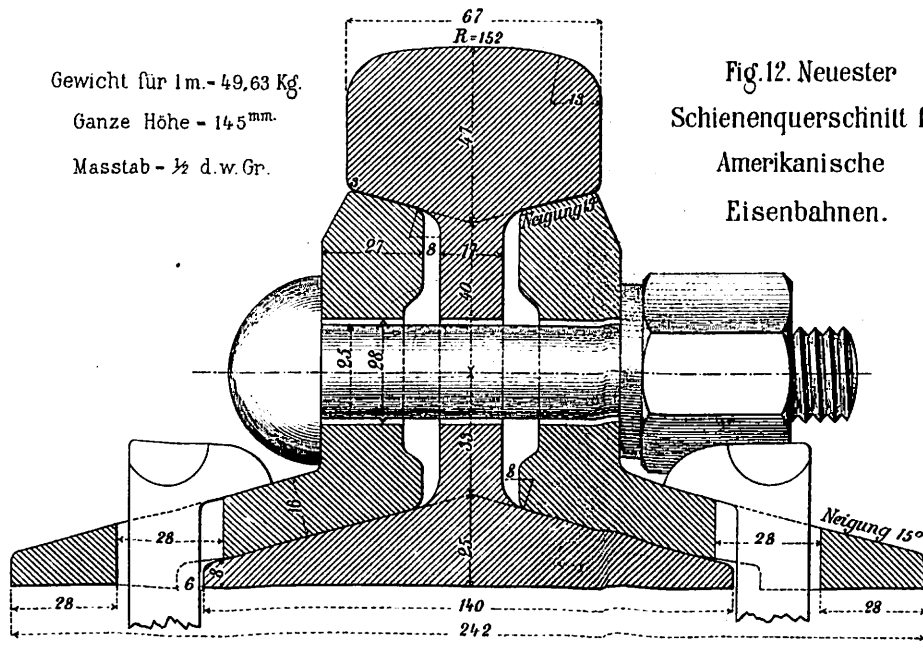


Fig. 13. Seiten-Ansicht.

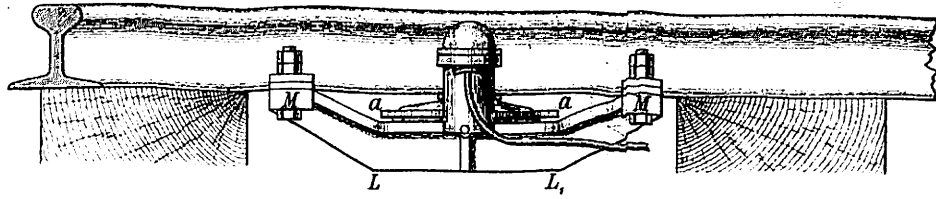


Fig. 6-8. Verbesserter Universal-Staubverschluss für Achsbüchsen - Patent Romberg. D.R.P. 32597.

Fig. 6. Lothrechter Schnitt durch die Achse.

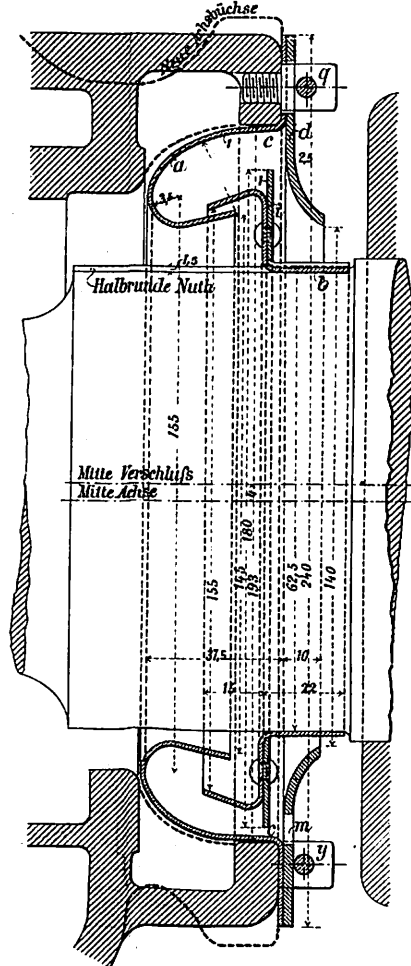
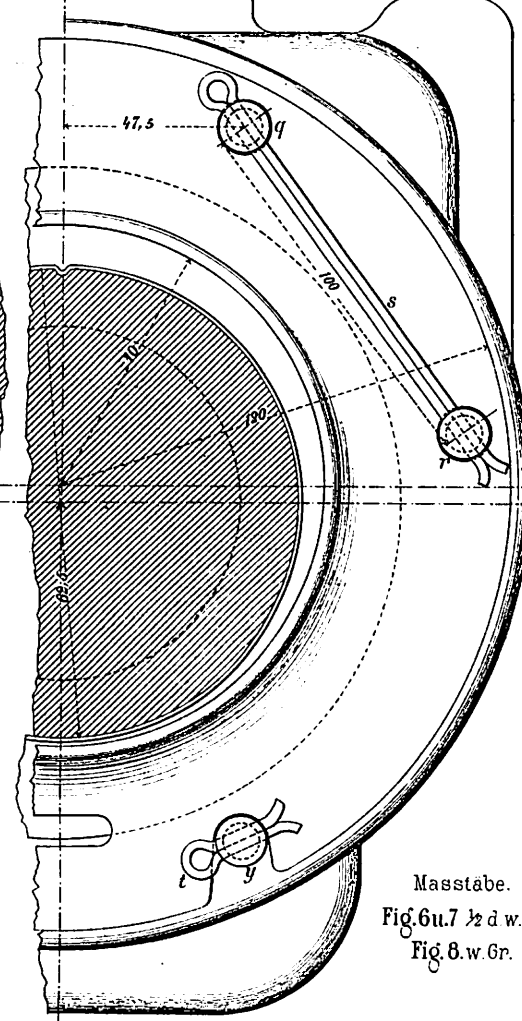


Fig. 7. Hinteransicht.



Masstäbe.
Fig. 6 u. 7 1/2 d.w.Gr.
Fig. 8 w.Gr.

Fig. 8. Lothrechter Schnitt durch die Achse für die obere Hälfte.

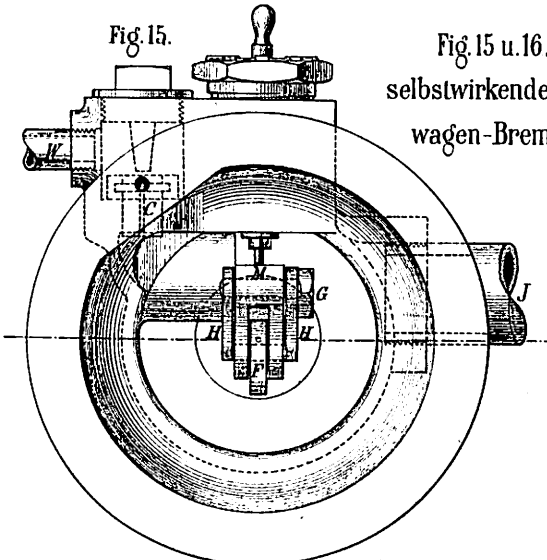
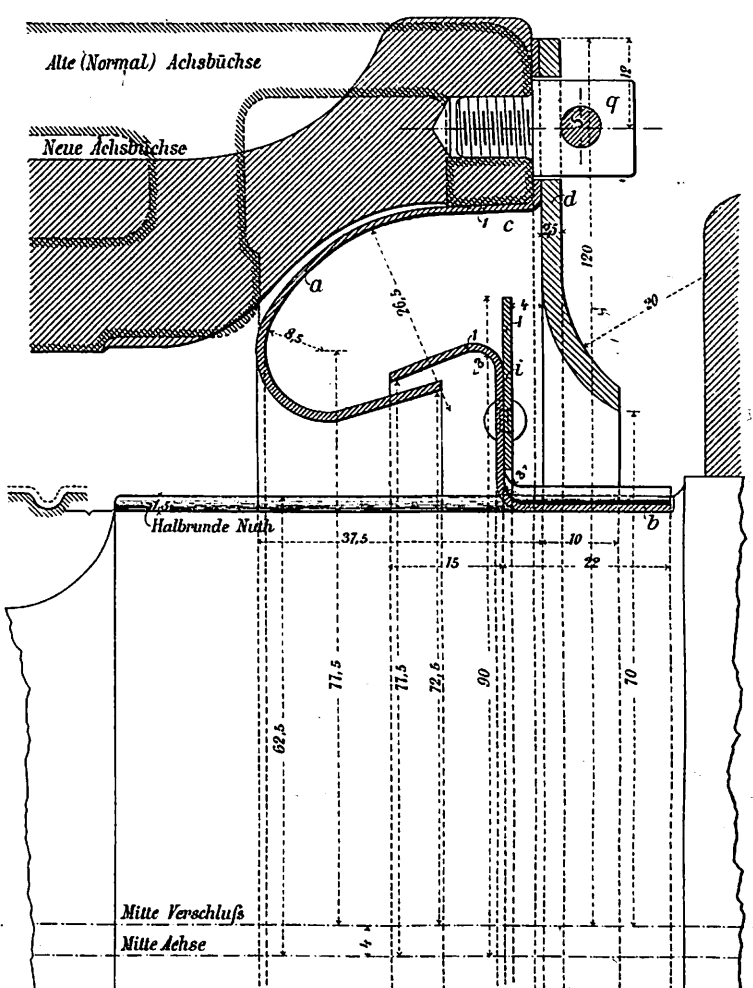


Fig. 13 u. 14. Siemens u. Halske's Stromschluss für Eisenbahn-Signale.

Fig. 15 u. 16. Eames selbstwirkendes Eisenbahnwagen-Bremsen-Ventil.

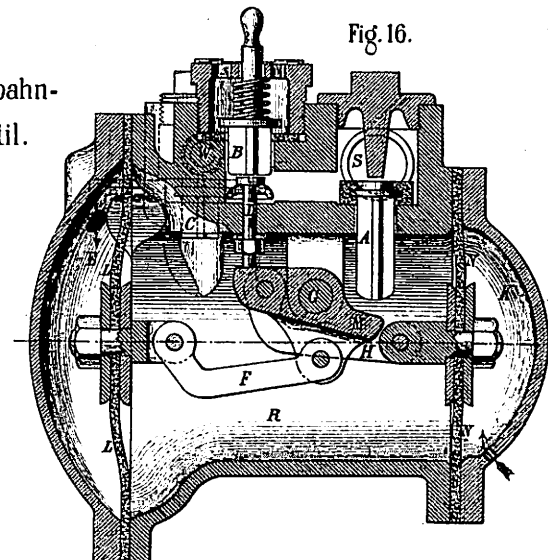
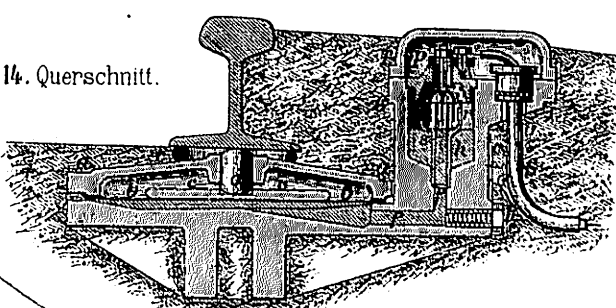


Fig. 14. Querschnitt.



Güterzug- Locomotive der Pennsylvania- Bahn. Classe R.

Fig. 1. Ansicht und Längenschnitt.

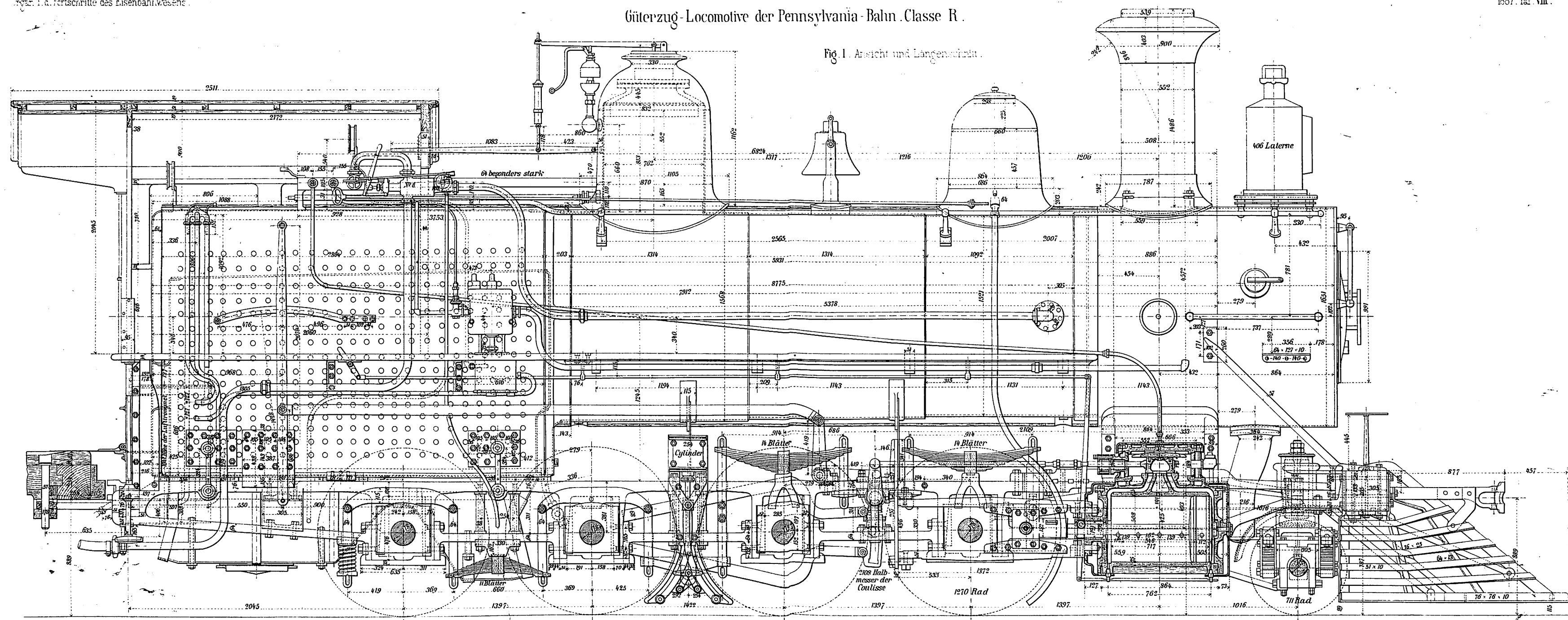


Fig. 2. Grundriss und wagerechter Schnitt.

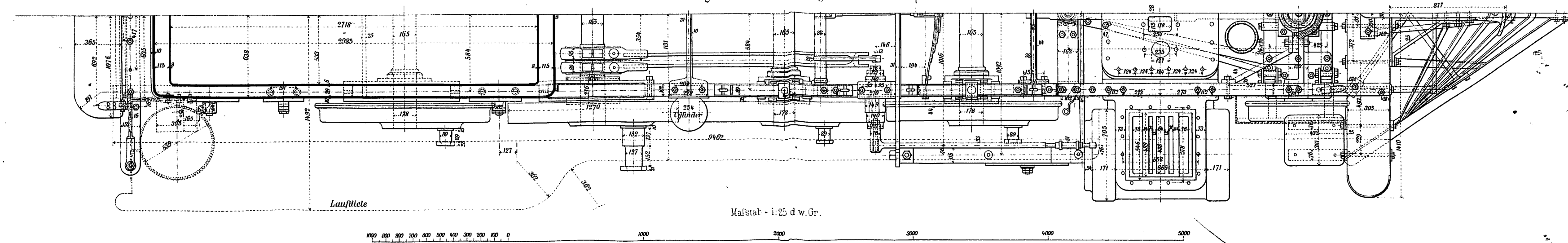


Fig. 3. Einzelheiten.
2/3 nat. Gr.

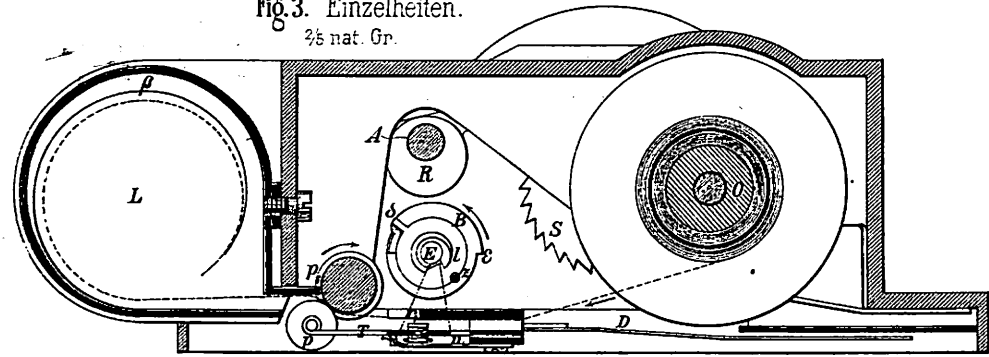


Fig. 4. Einzelheiten.

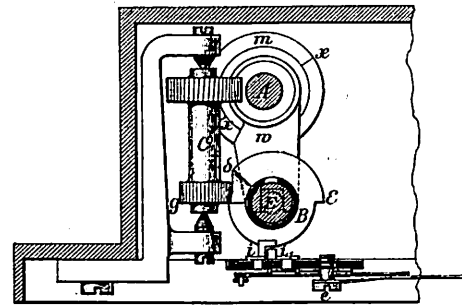


Fig. 2.
Durchschnitt.

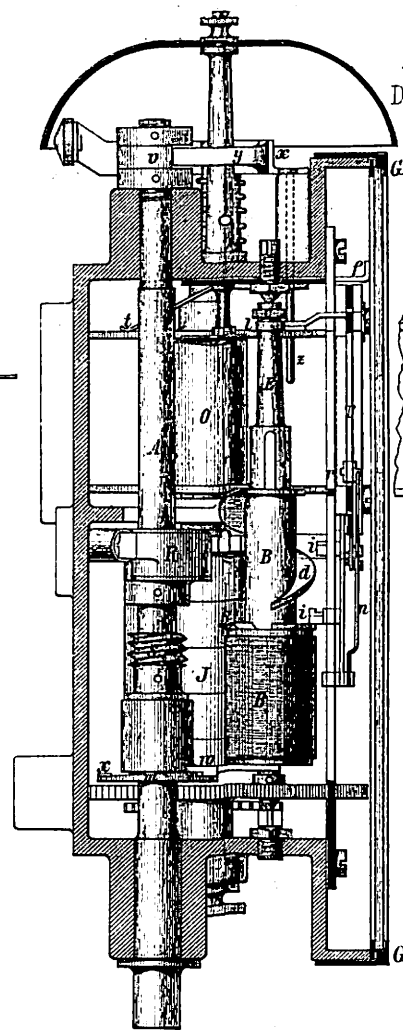


Fig. 1.
Ansicht.
2/3 nat. Gr.

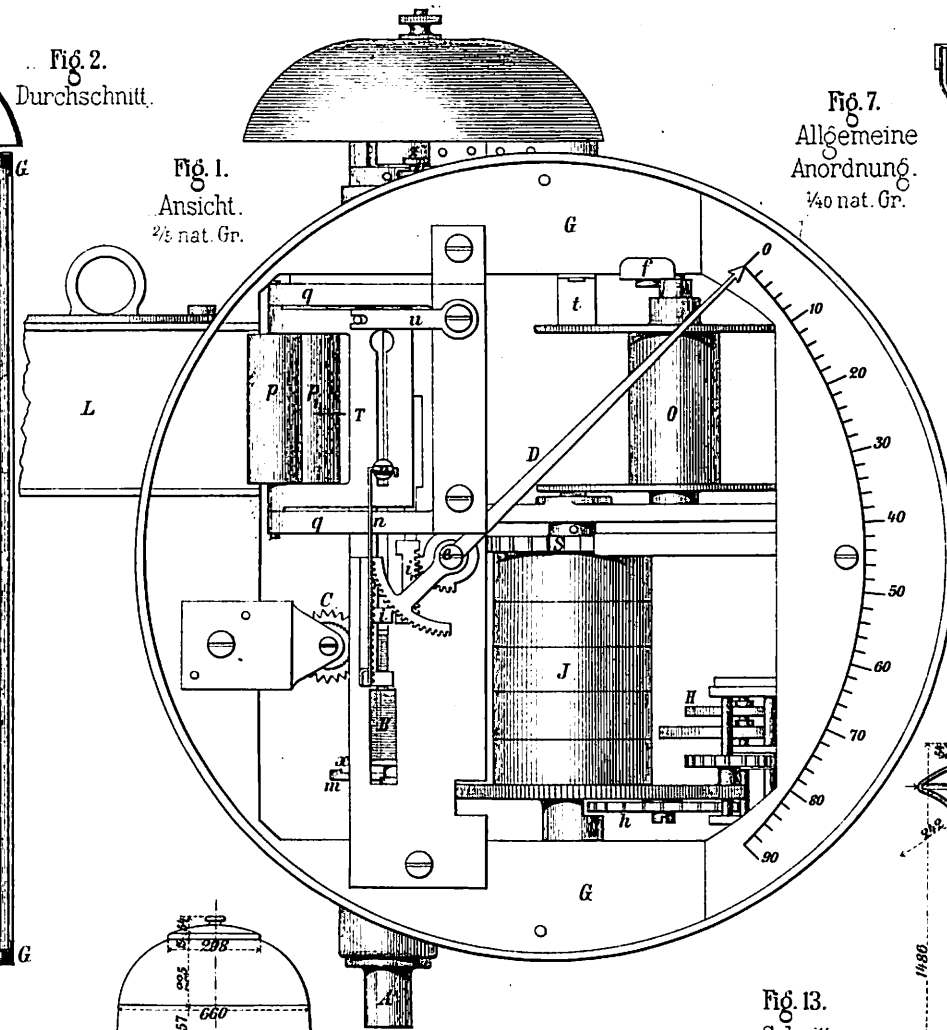


Fig. 7.
Allgemeine
Anordnung.
1/40 nat. Gr.

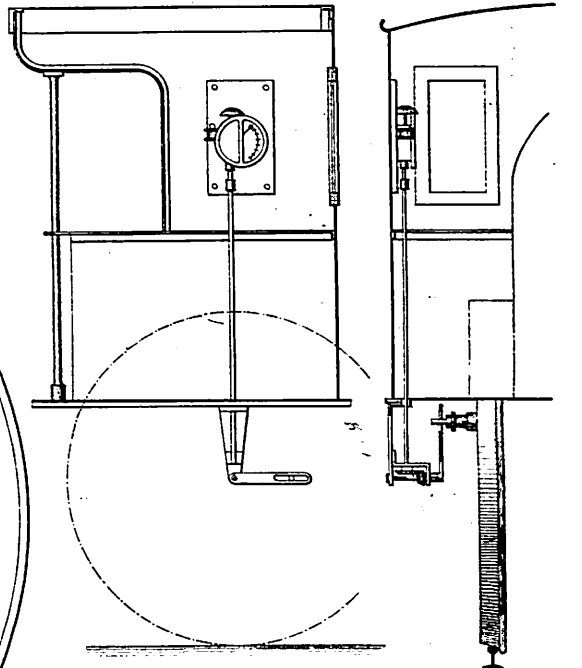


Fig. 1 bis 7.
Registrierender Geschwindigkeitsmesser
mit zwangsläufiger Bewegung.
Patent Haushälter.

Fig. 5.

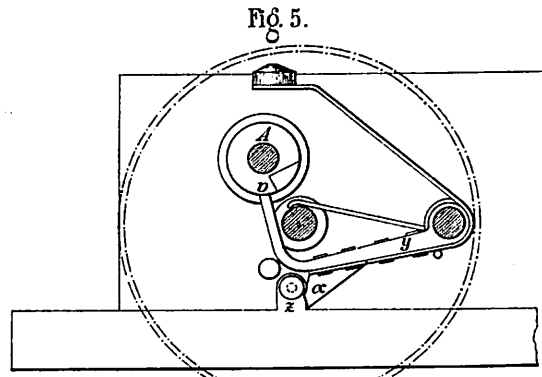


Fig. 6.
nat. Gr.

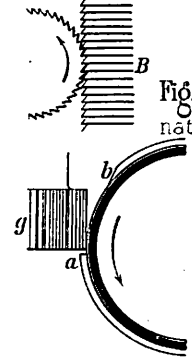


Fig. 8.
Hinter - Ansicht.

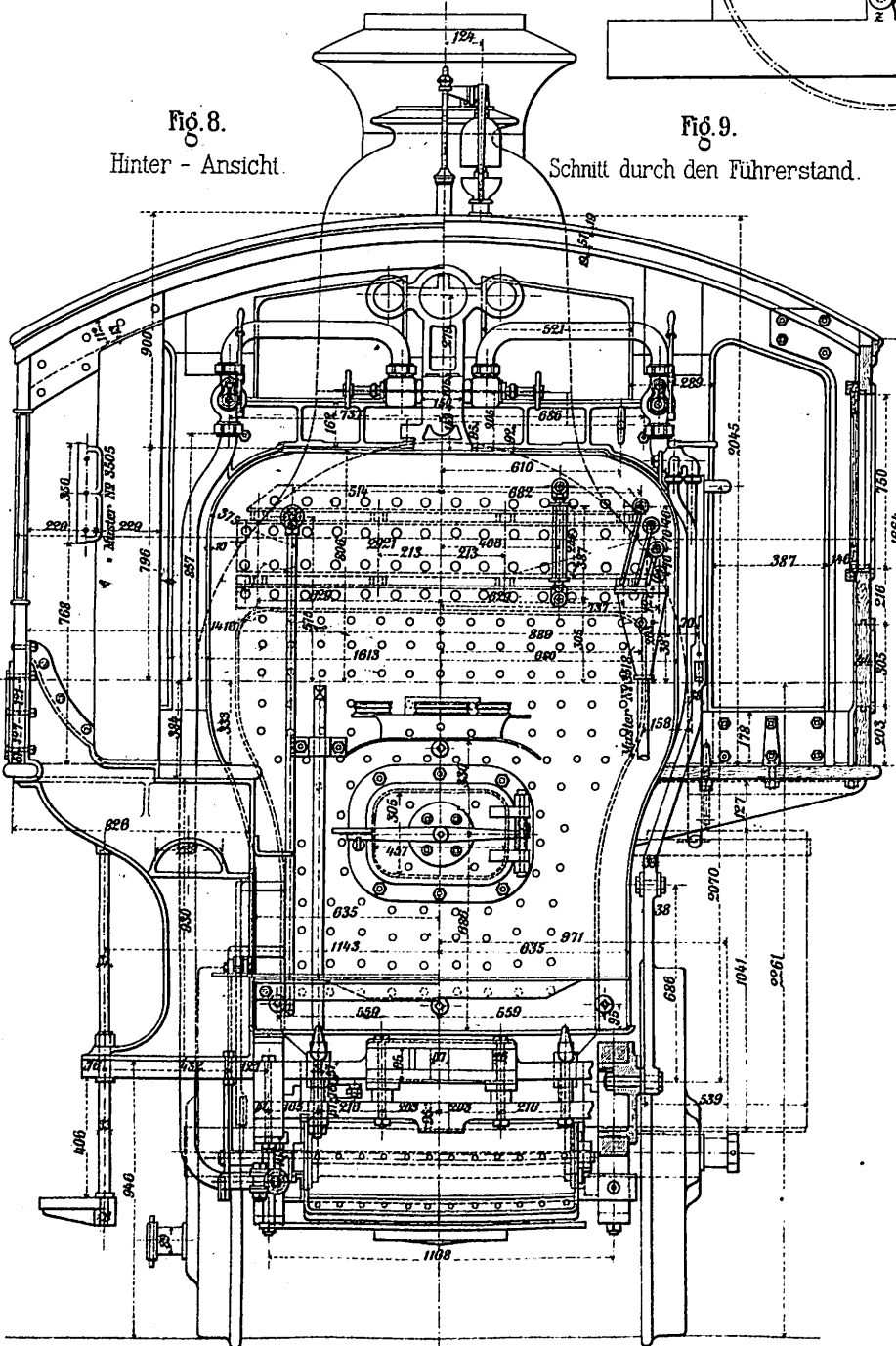


Fig. 9.
Schnitt durch den Führerstand.

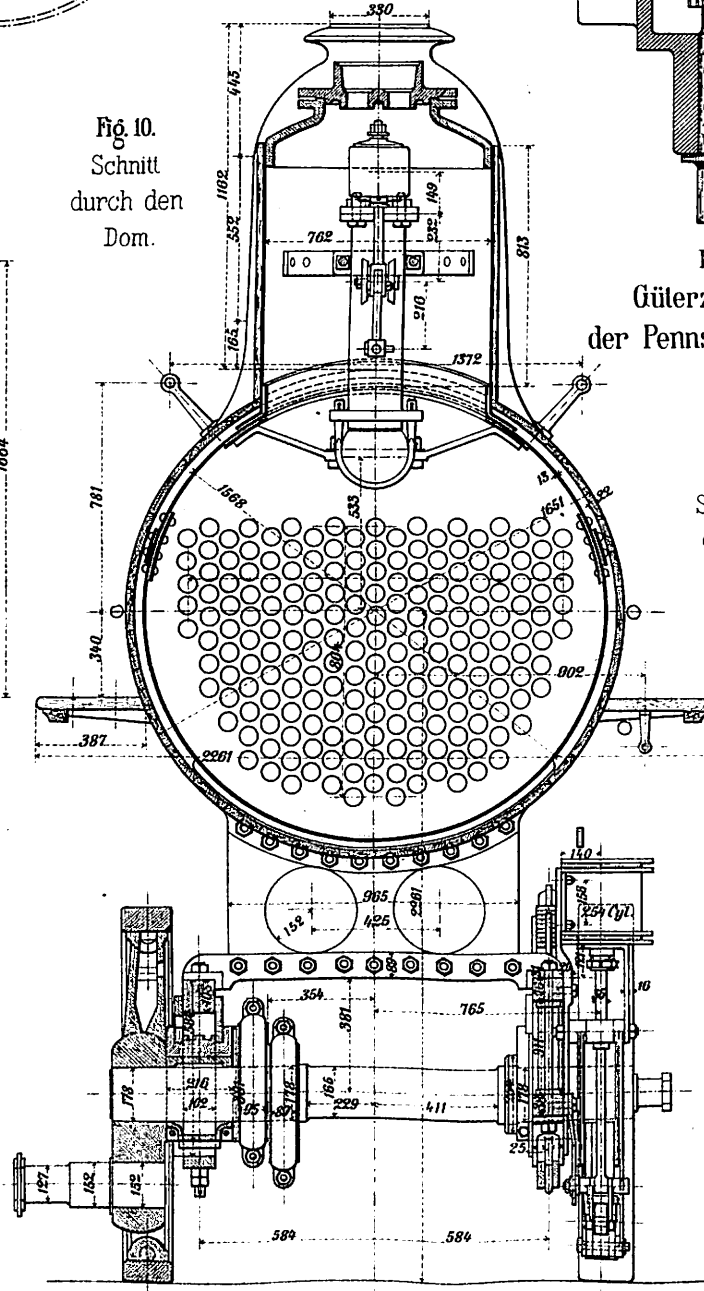


Fig. 10.
Schnitt
durch den
Dom.

Fig. 8 bis 14.
Güterzug - Locomotive
der Pennsylvania - Eisenbahn.
Classe R.

Fig. 11.
Schnitt durch
die vordere
Triebachse.

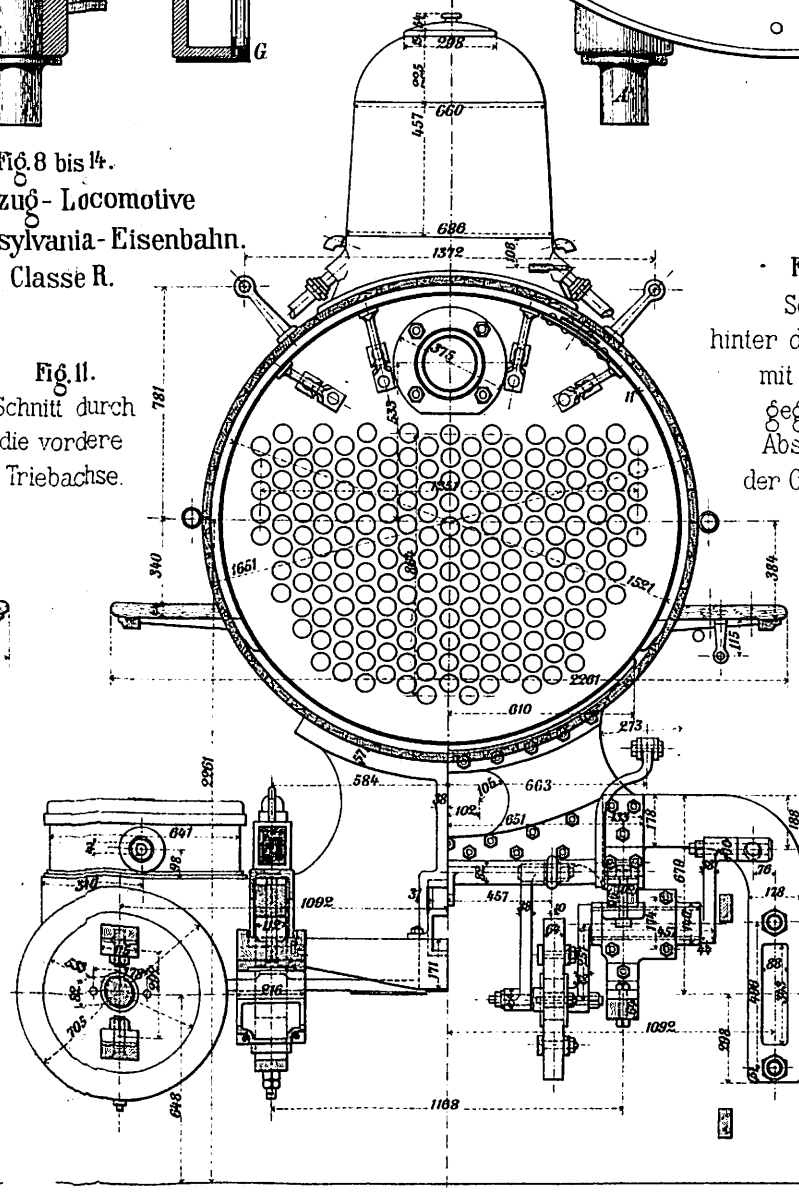


Fig. 12.
Schnitt
hinter der Coulisse
mit Ansicht
gegen den
Abschluss
der Gleitbahn.

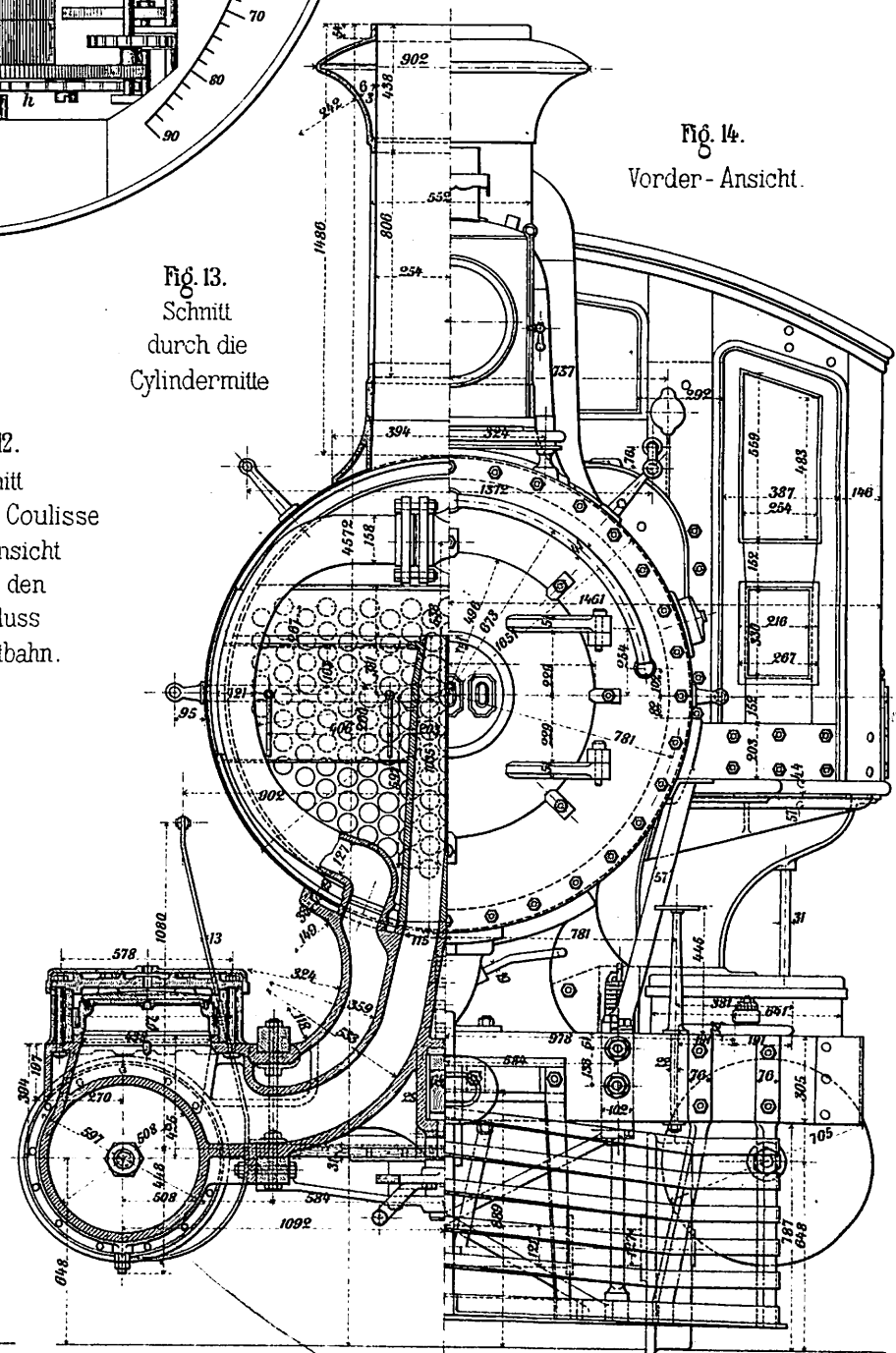


Fig. 13.
Schnitt
durch die
Cylindermitte

Fig. 14.
Vorder - Ansicht.

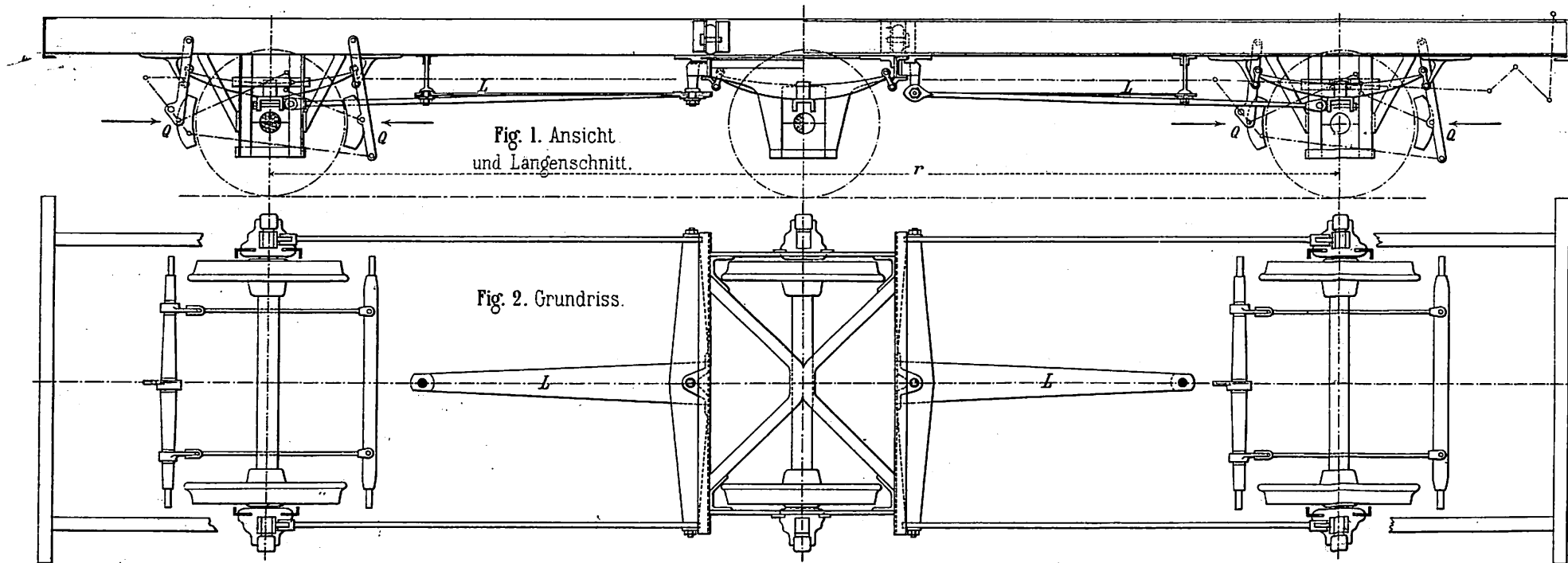


Fig. 10. Schnitt A B. (Fig. 9.)

Fig. 11. Schnitt C D. (Fig. 9.)

Fig. 16. Schnitt G H. (Fig. 9.)

Fig. 12. Schnitt J K. (Fig. 9.)

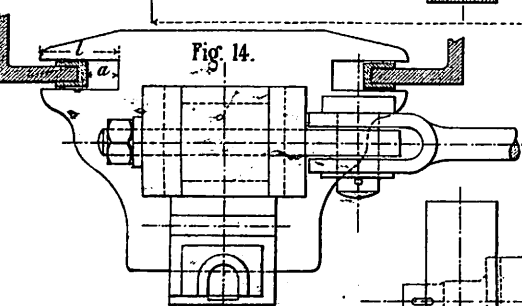


Fig. 13.

Mitte Langträger

Fig. 17.

Hauptträger.

Endachse.

Winkel m

Fig. 15. Schnitt E F. (Fig. 9.)

Masstab 1:7.5, zu Fig. 3 bis 7 u. 10 bis 17.

100 200 300 400 500 mm

Lenkachsen.

Vom Vereine deutscher Eisenbahn-
Verwaltungen genehmigt.

Fig. 1 bis 7. Vereins-Lenkachse N° A₁
für dreiachsige Wagen mit und ohne Bremse.

Fig. 8 bis 17. Vereins-Lenkachse N° A₂
für dreiachsige Wagen mit und ohne Bremse.
Masstab 1:40, zu Fig. 1, 2, 8 u. 9.

1000 500 0 1000 2000 3000 4000 mm

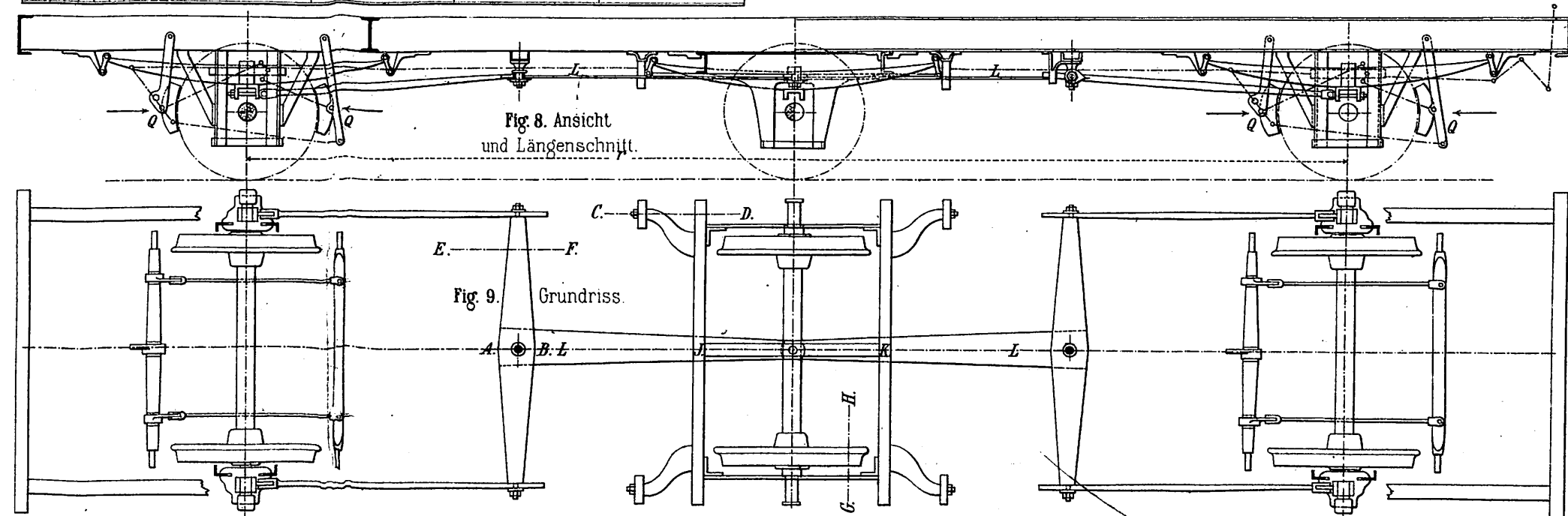


Fig. 4. Mittelachse.

Fig. 5. Schnitt A B. (Fig. 4.)

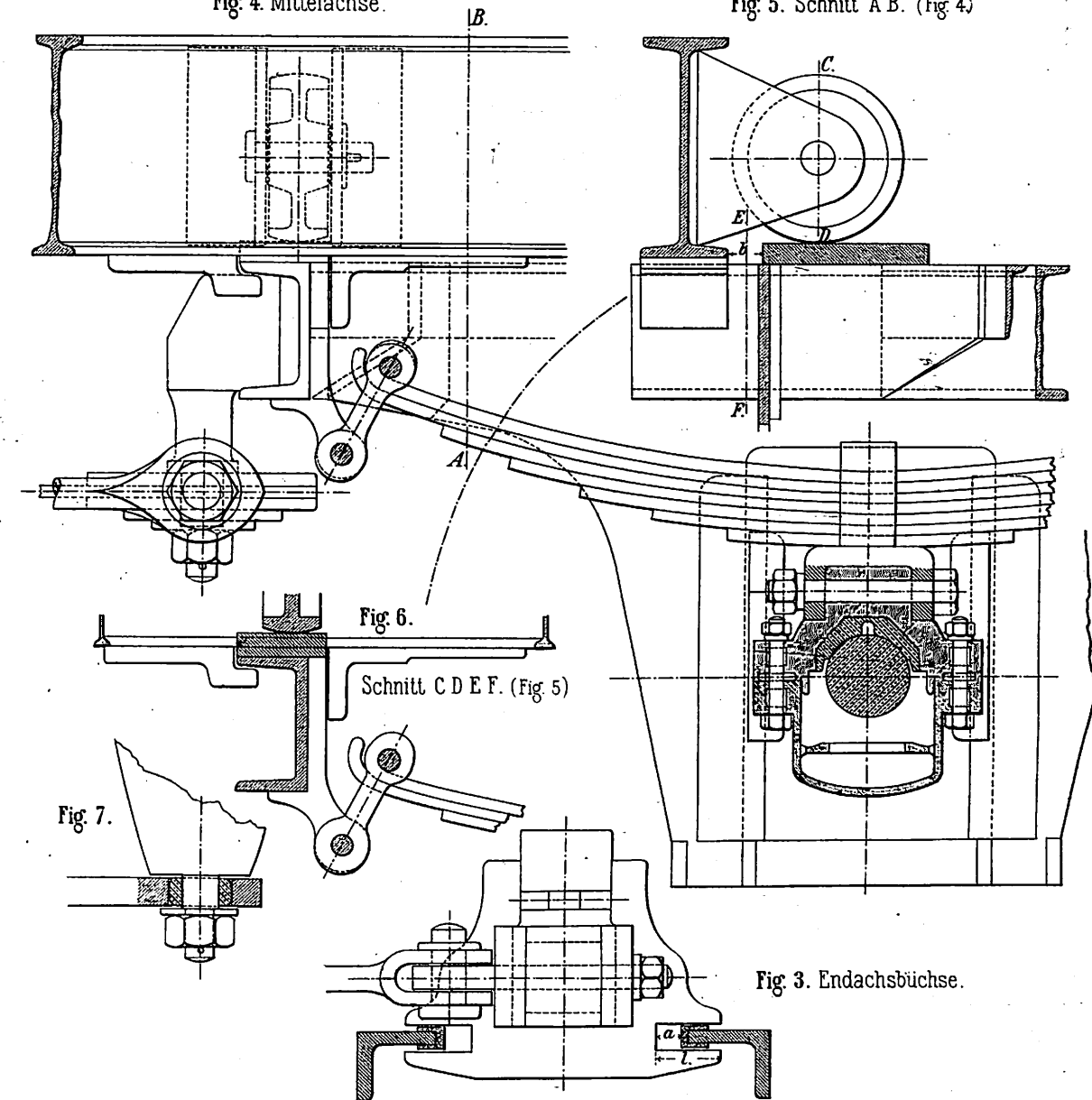


Fig. 3. Endachsbüchse.