

Fig. 1. Ansicht
und Längenschnitt.

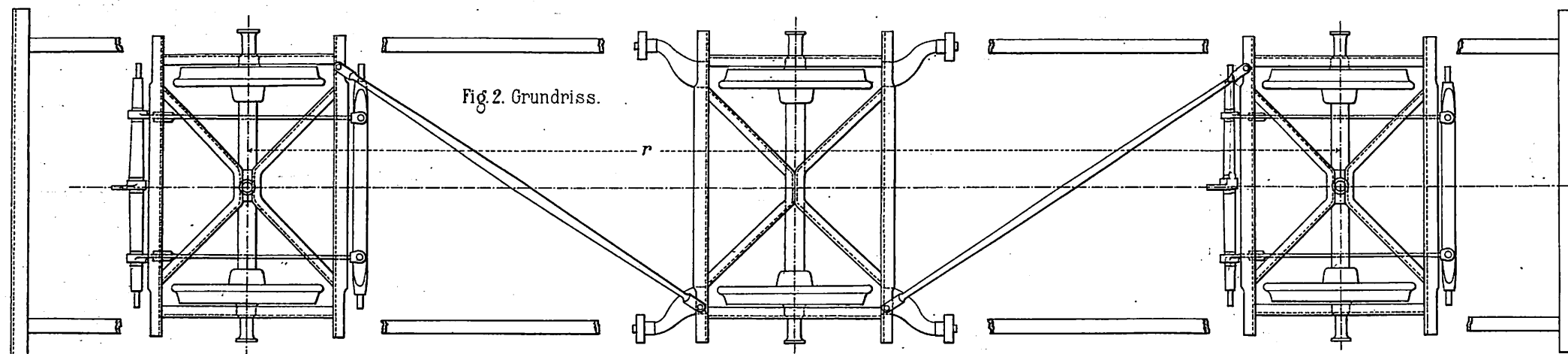


Fig. 2. Grundriss.

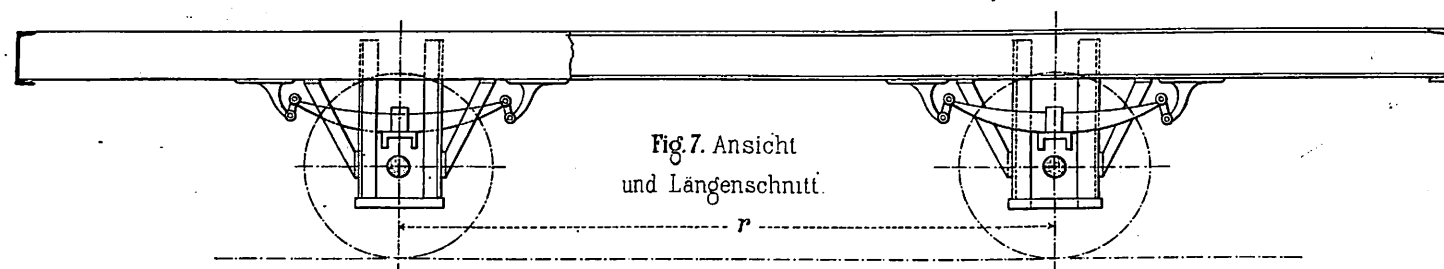


Fig. 7. Ansicht
und Längenschnitt.

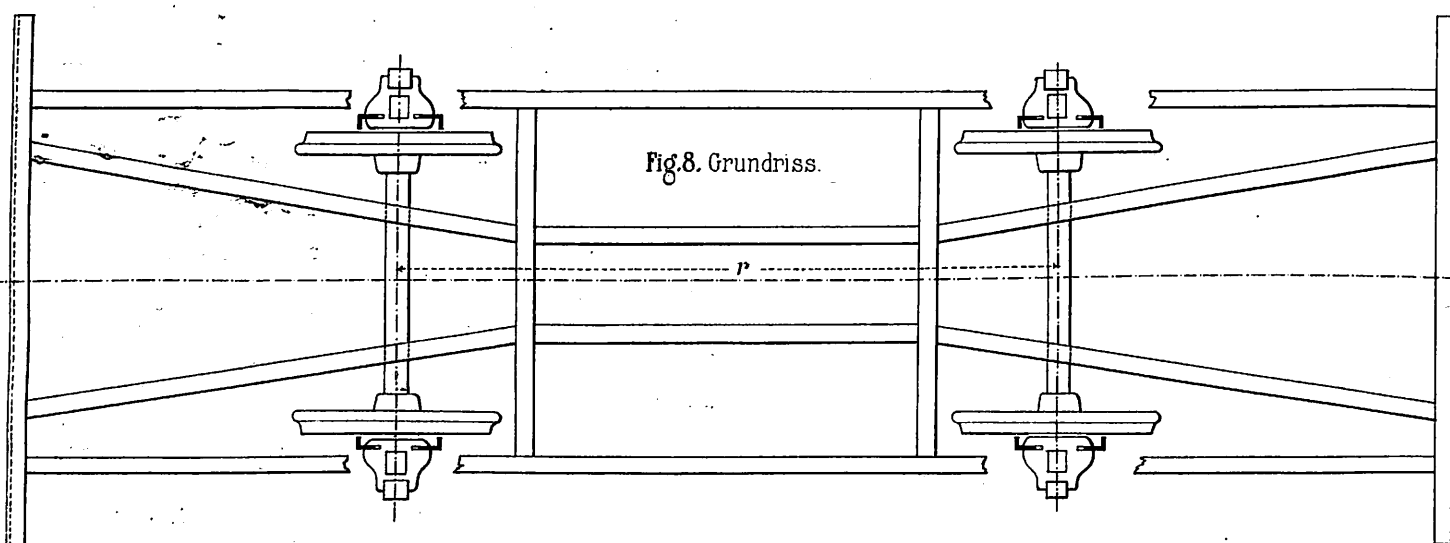


Fig. 8. Grundriss.

Fig. 7 bis 12. Vereins-Lenkachse N° B1
für Zweiachsige Wagen ohne Bremse.

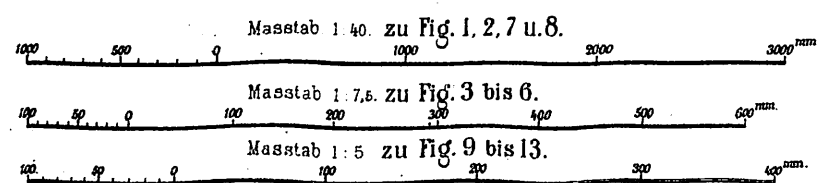
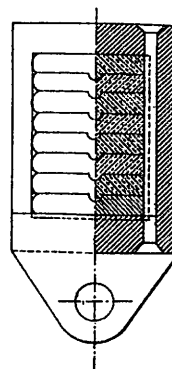


Fig. 13.
Variante. Federbund
mit seitlichem
Federstift.



Lenkachsen.

Vom Vereine deutscher Eisenbahn-
Verwaltungen genehmigt.

Fig. 1 bis 6. Vereins-Lenkachse N° A3
für dreiachsige Wagen mit und ohne Bremse.

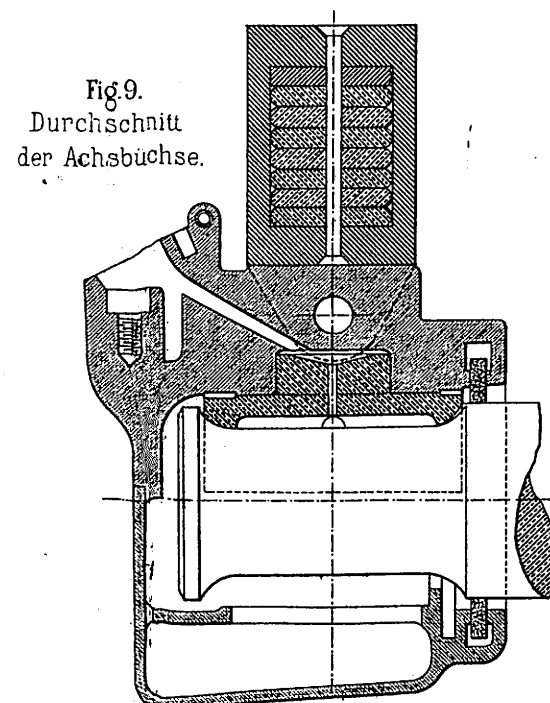


Fig. 9.
Durchschnitt
der Achsbüchse.

Fig. 10.
Lagerführung.

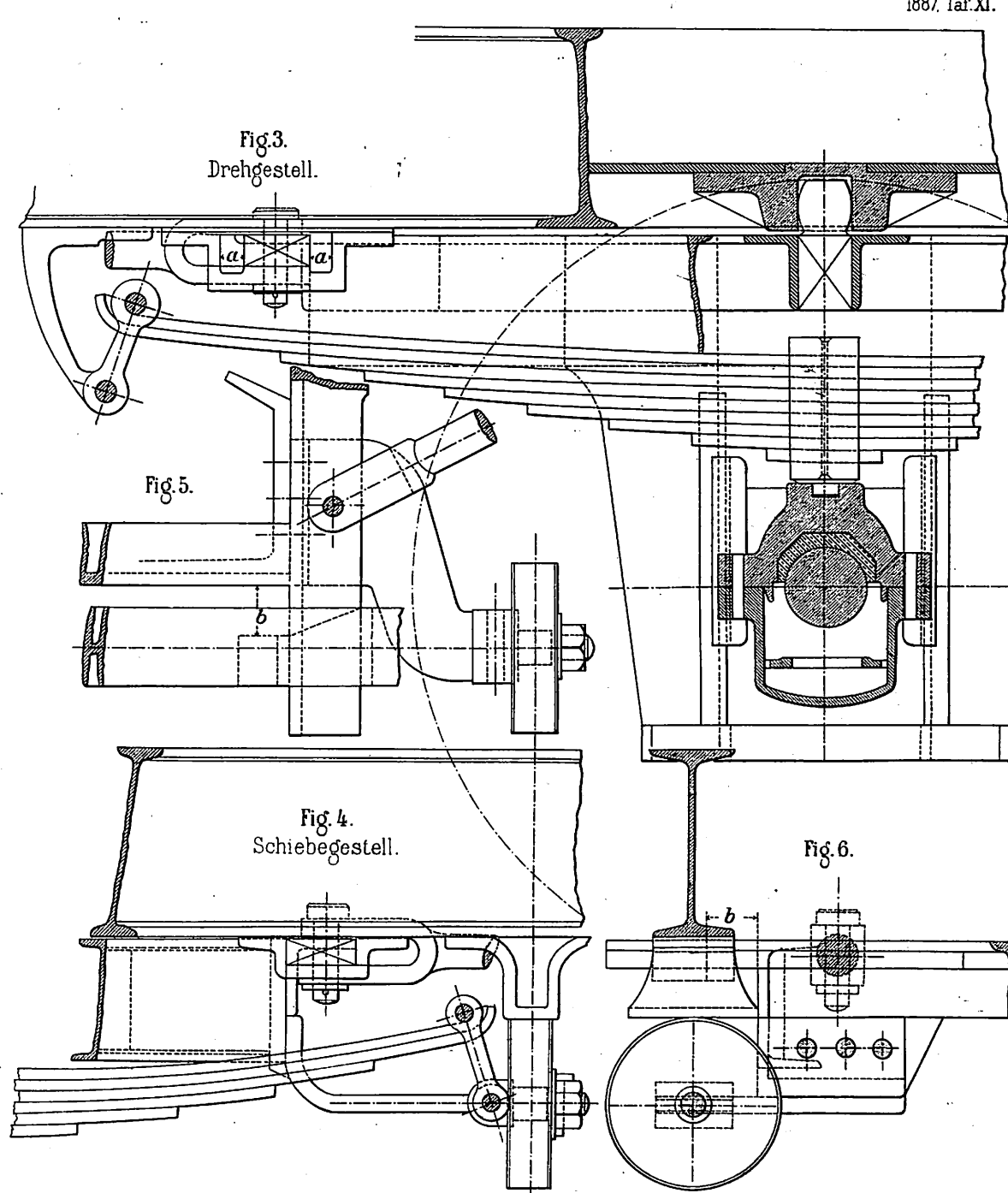
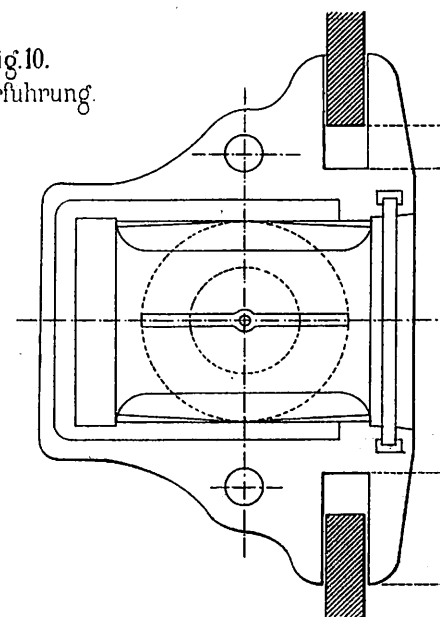


Fig. 3.
Drehgestell.

Fig. 5.

Fig. 4.
Schiebegerüst.

Fig. 6.

Variante
Federbund mit gerippter
Versicherungsplatte.

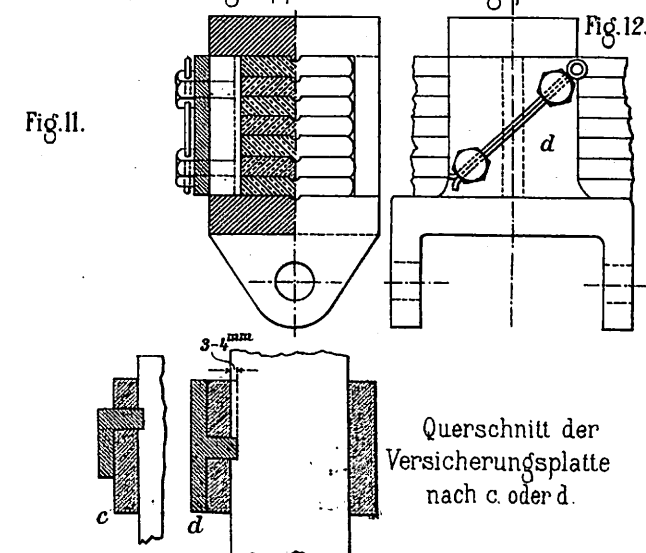


Fig. 11.

Fig. 12.

Querschnitt der
Versicherungsplatte
nach c. oder d.

Fig.2. Querschnitt.

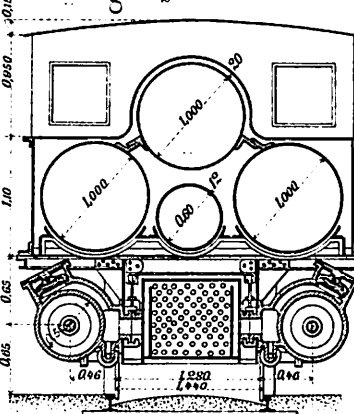


Fig. 4. Druck-
verminderungs-
Ventil.

Fig 5 bis 9. Neues Eilzugmaschinen - System
von Crampton.

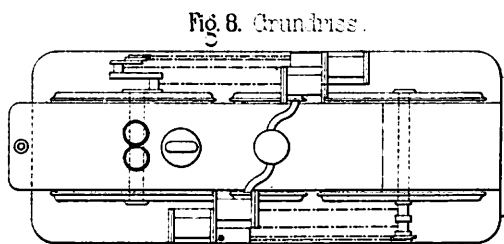


Fig. 8. Grundriss.

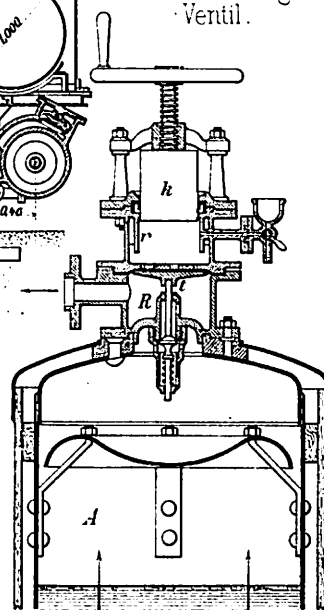


Fig. 5. Anordnung A.

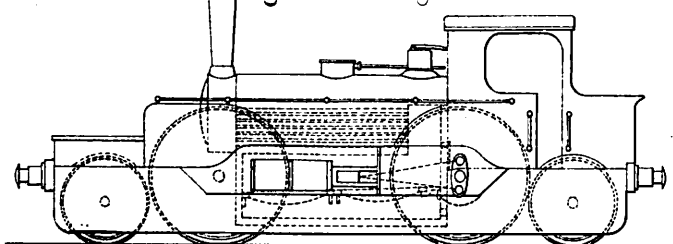


Fig. 6. Anordnung B.

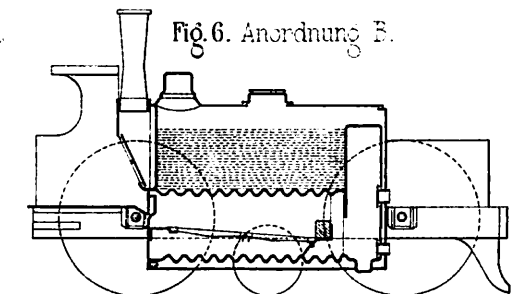


Fig. 7.  Querschnitt
des Kessels.

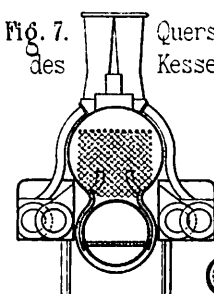


Fig. 9. Vorrichtung
zum Anfahren.

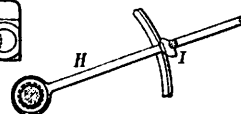


Fig. 10 bis 13.

Schrauben- und Dampfsteuerung für Locomotiven der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Fig. 10.
Gesamtanordnung

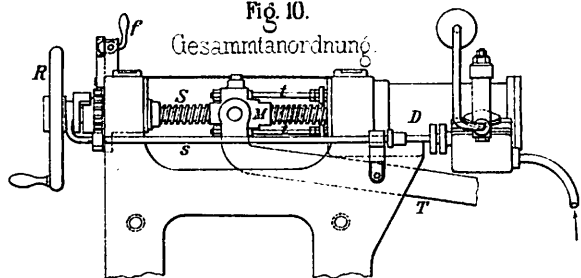


Fig. 11 u. 12. Einzelheiten.

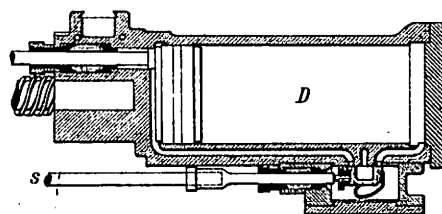
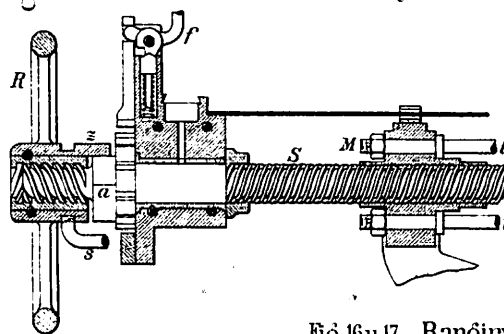


Fig. 14.
Schienenbiegevorrichtung.
Patent Vojáček.

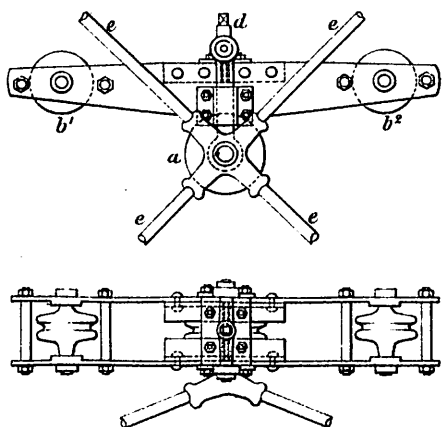


Fig. 15. Kohlen-
und Erdtransportwagen.

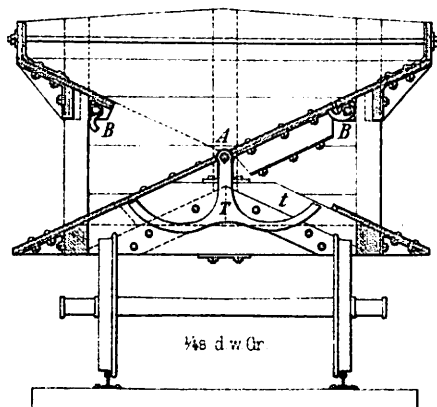


Fig. 16 u. 17. Rangirverfahren
auf Amerikanischen Bahnen.

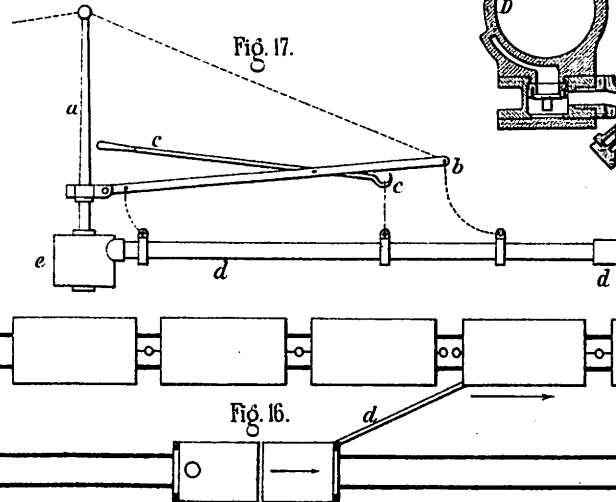
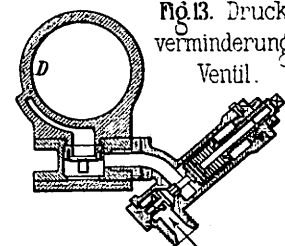
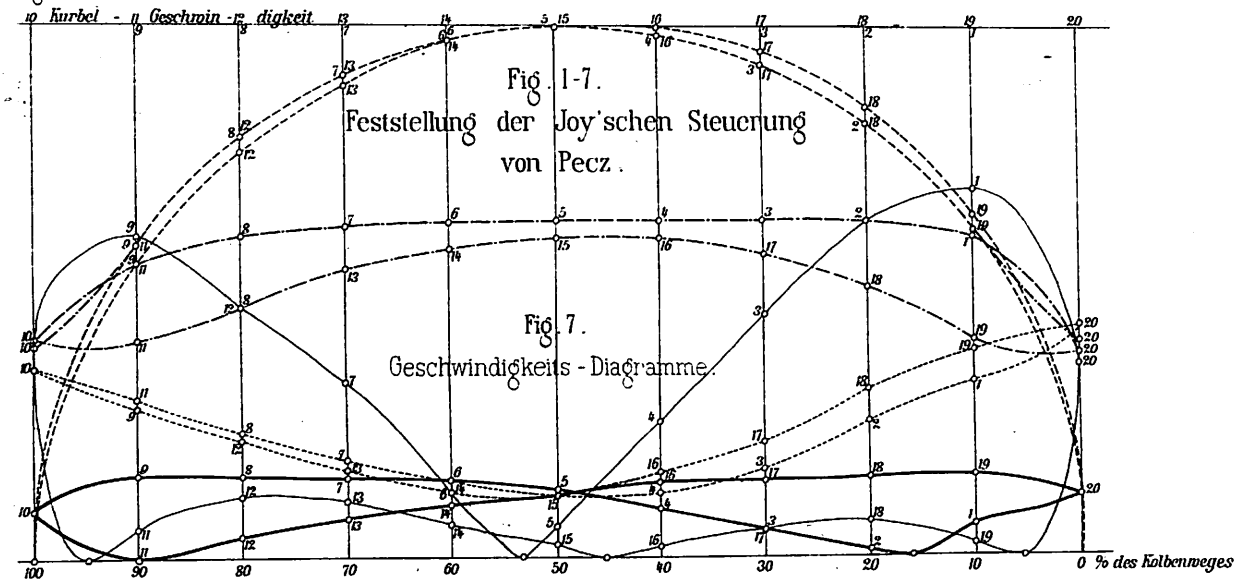


Fig. 13. Druck-
verminderungs-
Ventil.





----- Kolben Geschwindigkeit. ----- Geschwindigkeit des Punktes (a.) Taf. V. ----- Geschwindigkeit des Punktes (b.). ----- Geschwindigkeit des Punktes (c.). ----- Geschwindigkeit des Punktes (e.). ----- Geschwindigkeit des Schiebers.

Fig. 6. Kraft-Diagramme.

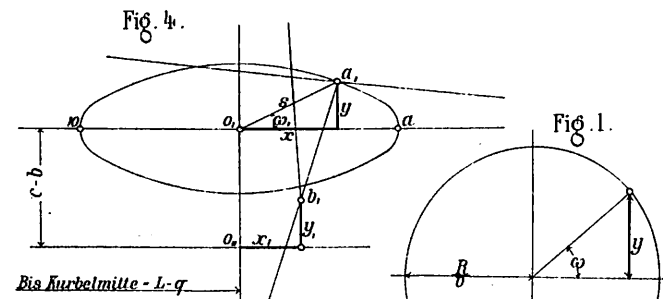
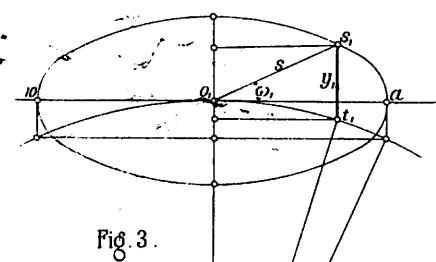
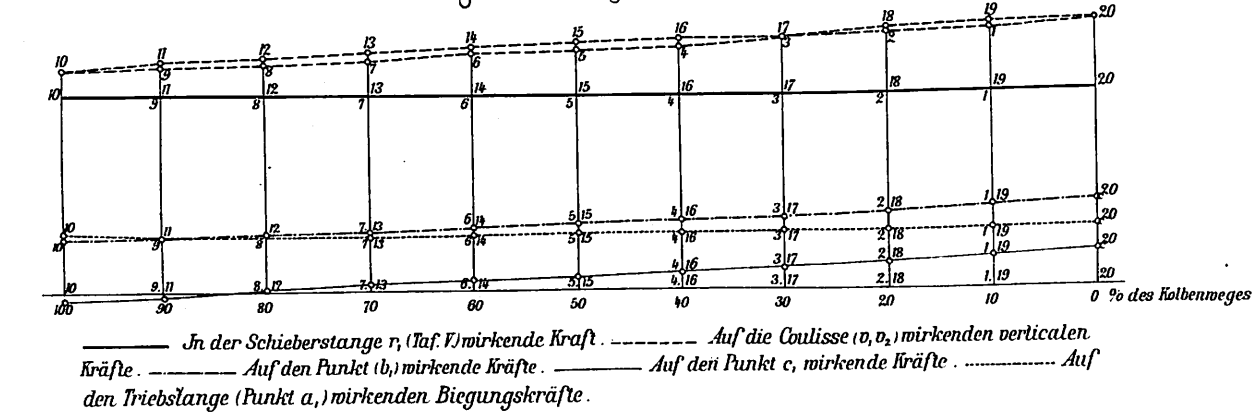
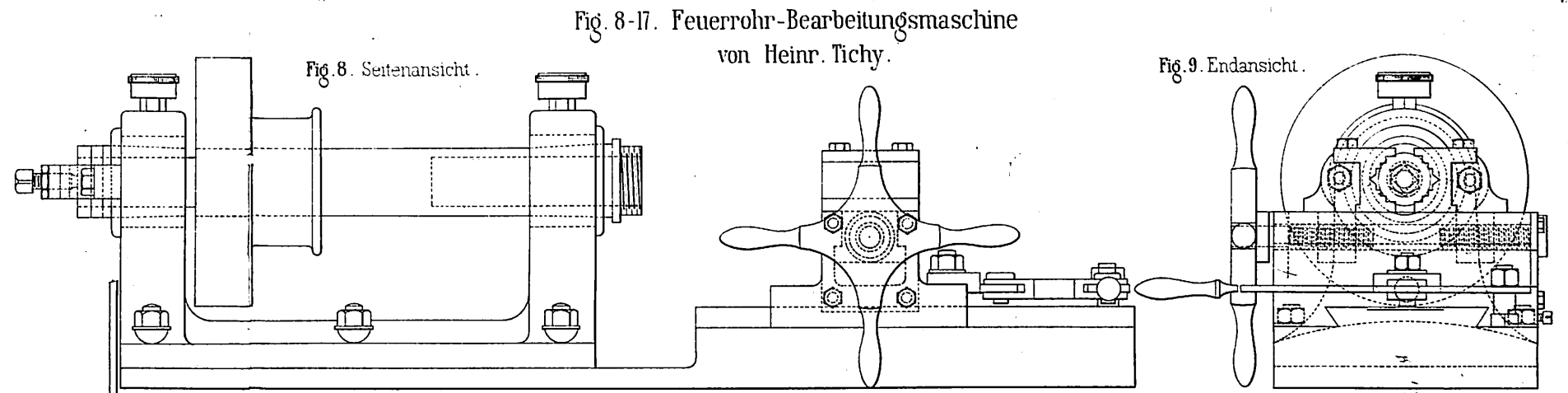
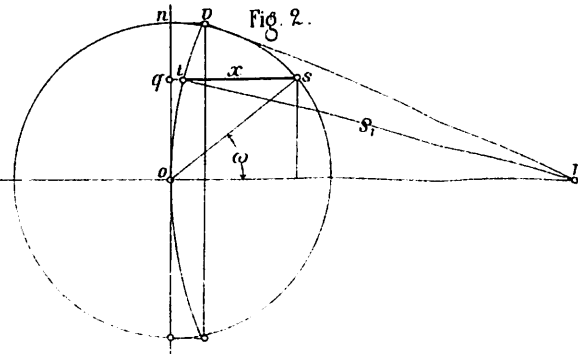
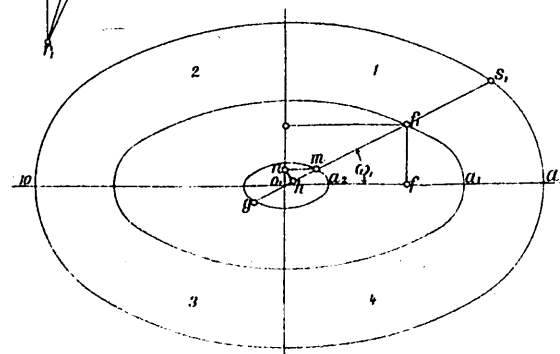


Fig. 5.

o, s₁-s₂; o, f₁-k, s₁; o, m-i, s.



Masstab 1:7,5 zu Fig. 8 u. 9.

0 100 200 300 400 500 600 mm

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 10. Fig. 11. Fig. 12. Fig. 13. Fig. 14. Fig. 15. Fig. 16. Fig. 17.

Fig. 18-24. Schienenverlaschung u. Kasten-Oberbau von Dr. H. Scheffler.

Fig. 18. Schiene mit unterstützten Kopfe.

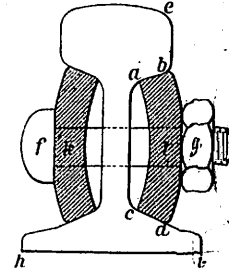


Fig. 19. Schiene ohne unterstützten Kopf.

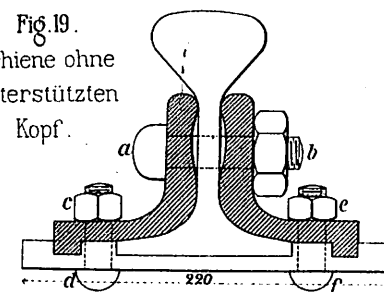


Fig. 20. Schienen-Stossverbindung.

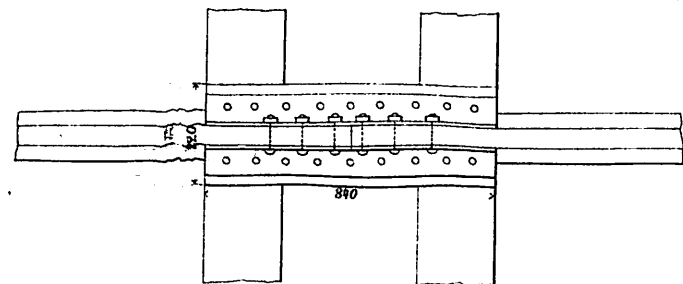


Fig. 24.

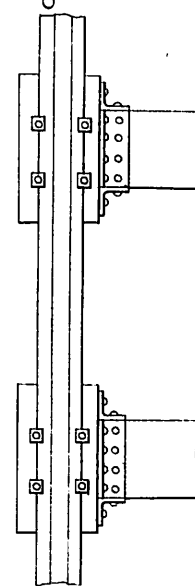


Fig. 23. Schnitt durch die Querverbindung.

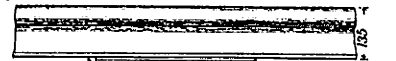


Fig. 22. Querschnitt.

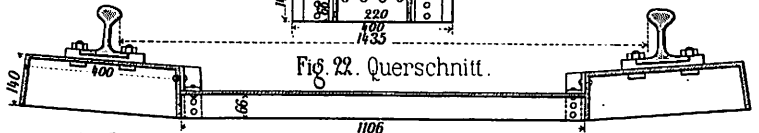
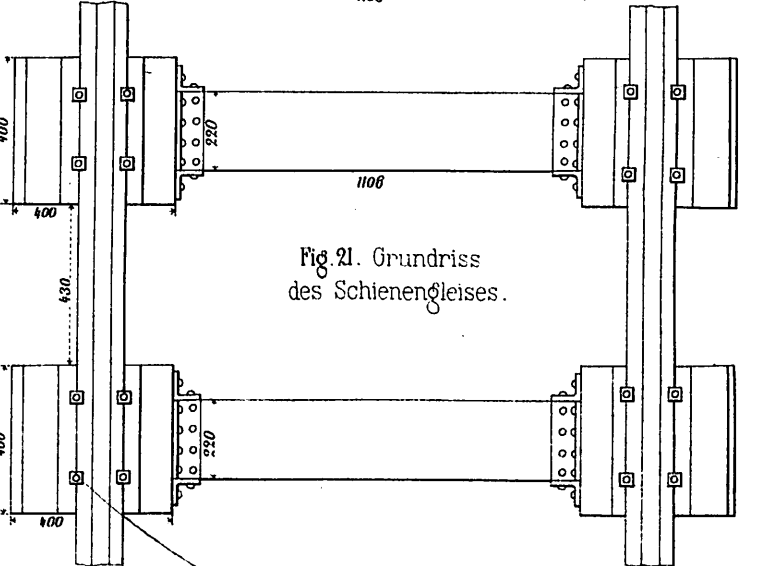


Fig. 21. Grundriss des Schienengleises.



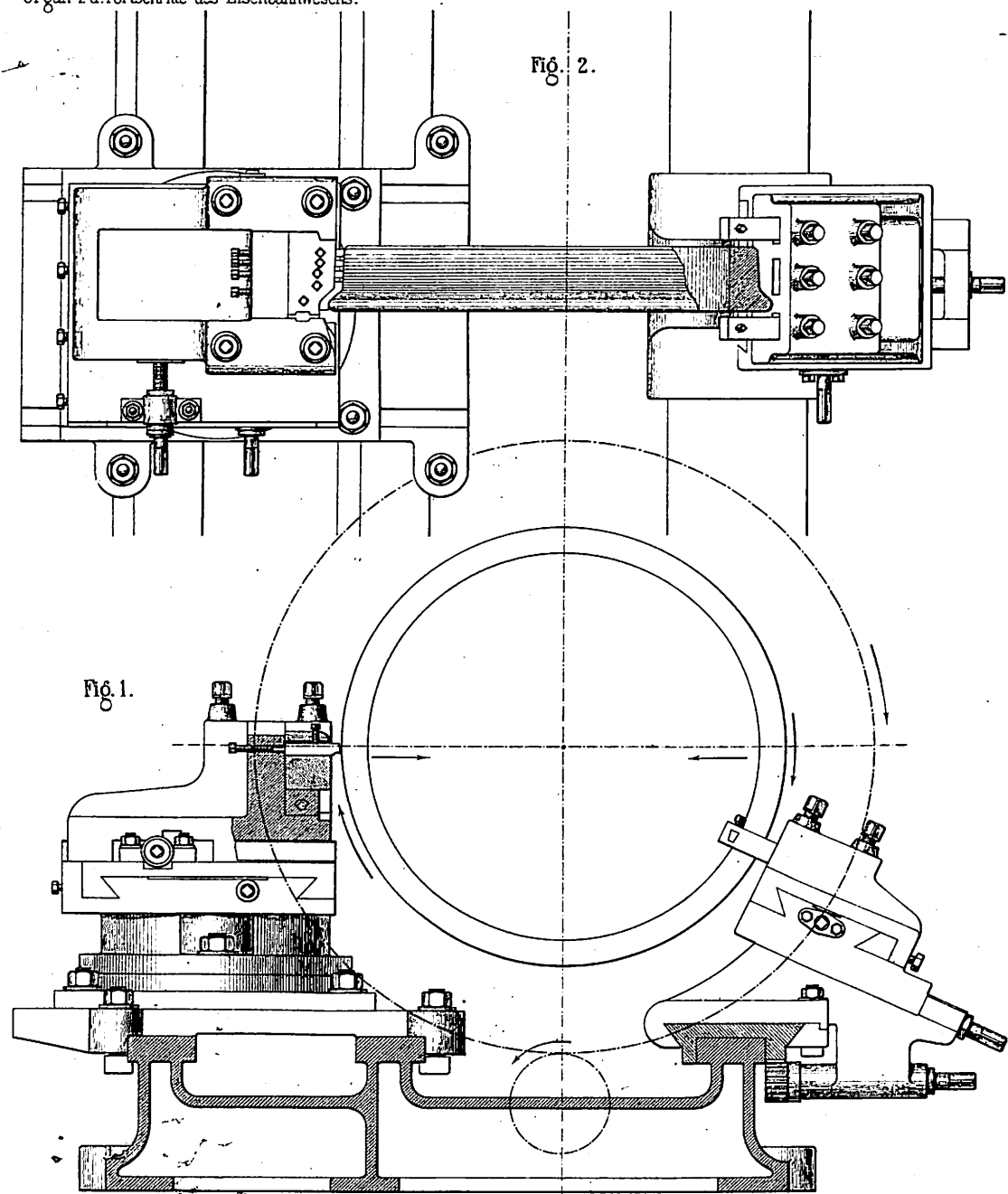


Fig. 2.

Fig. 1 bis 9. Ehrhardt's Patent Radreifen Bearbeitung.
D. R. P. No. 32542, 32625 u. 35412.

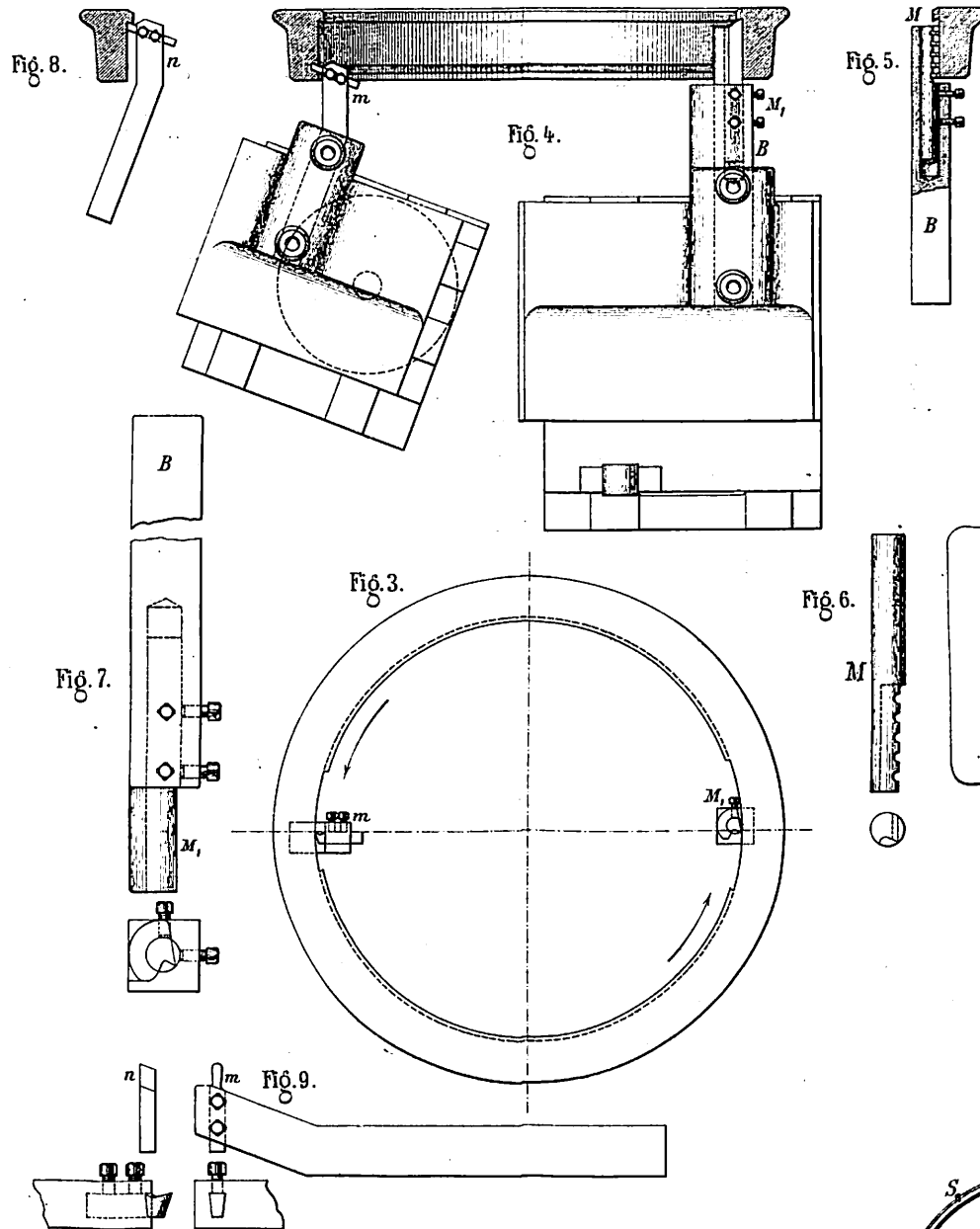


Fig. 16.
Radreifen - Stärkemesser
der Dänischen
Staatsbahnen.
Maßstab - 1:2 d. w. Gr.

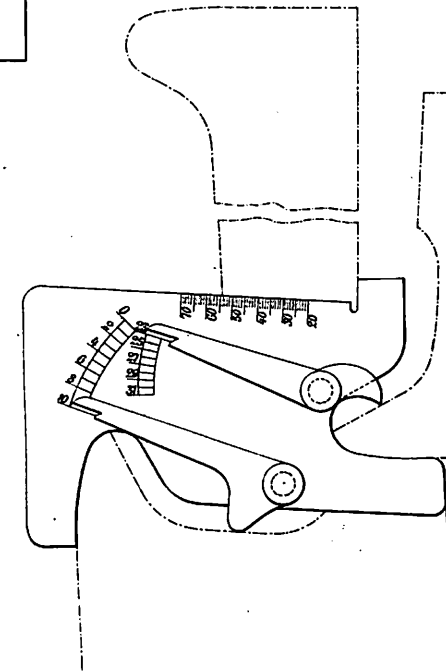


Fig. 10 u. 11.
Universal - Fraismaschine
von
Heinrich Tichy.

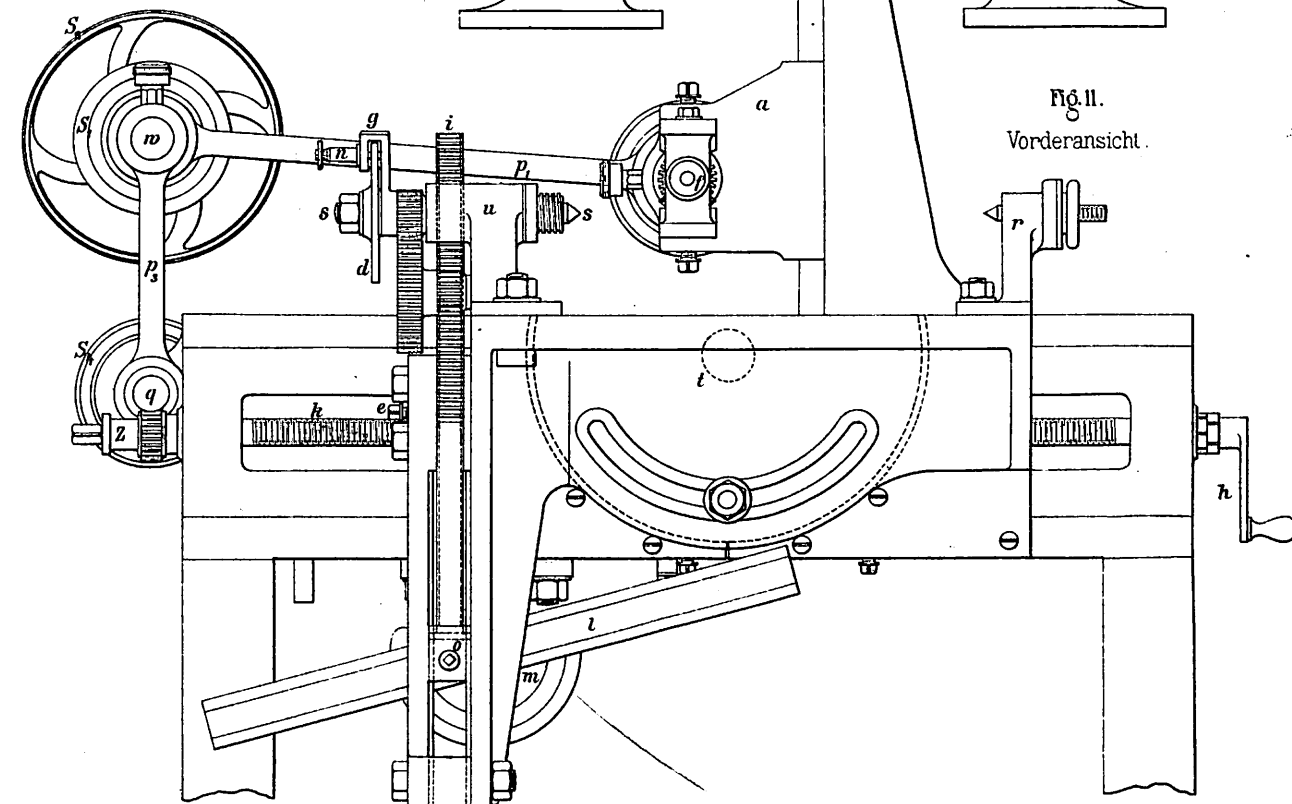


Fig. 11.
Vorderansicht.

Fig. 12 u. 13. Locomotivkessel für Torpedoboote.

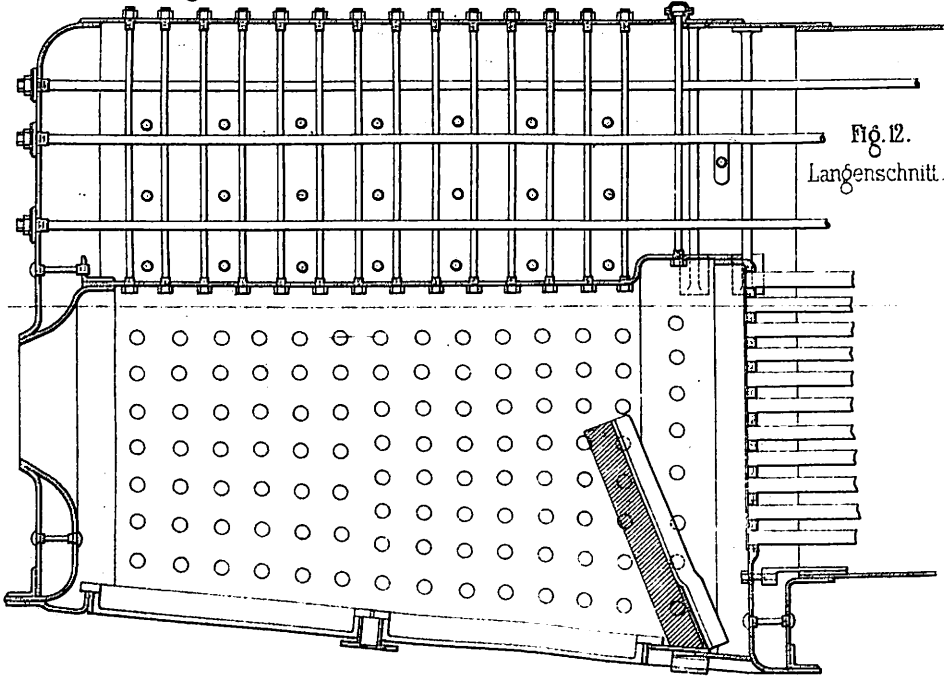


Fig. 12.
Längenschnitt.

Fig. 13. Querschnitt.

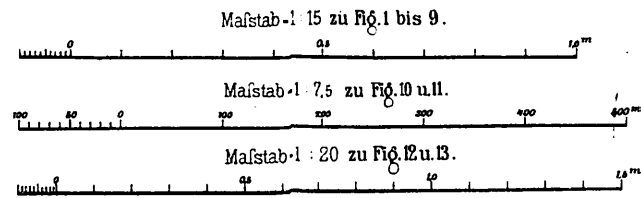
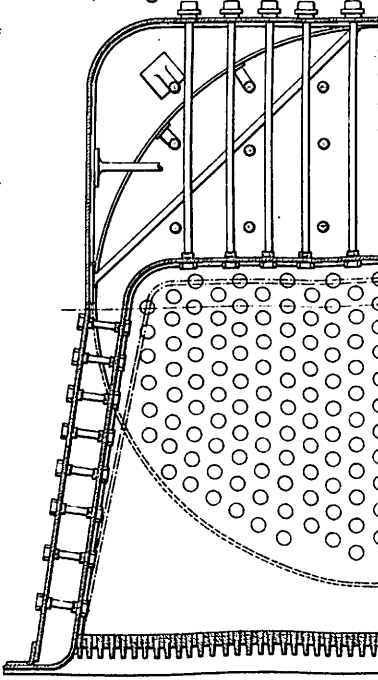


Fig. 14 u. 15.
Schnellzug - Locomotive
der Kaledonischen Eisenbahn
von Dubs u. Comp. in Glasgow.

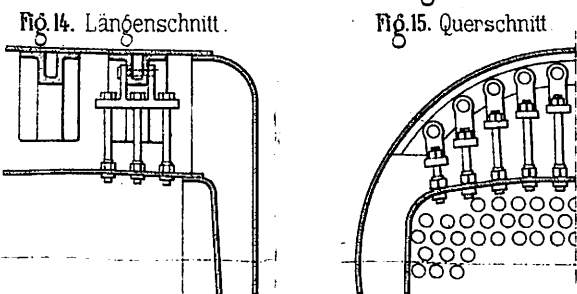


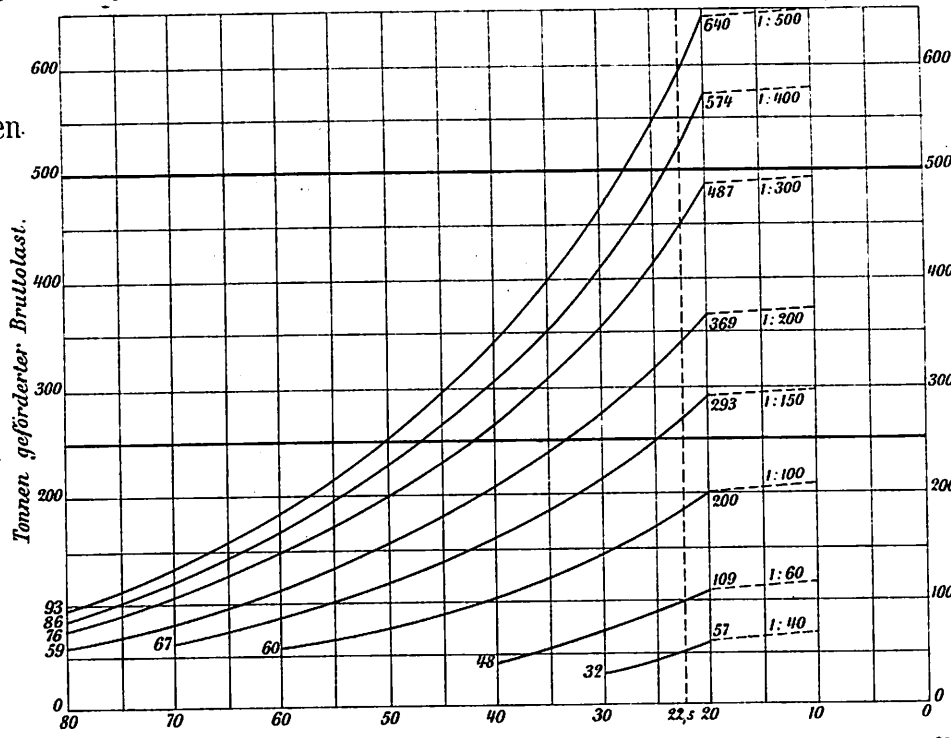
Fig. 14. Längenschnitt.

Fig. 15. Querschnitt.

Fig. 1. Leistungen der normalen $\frac{2}{3}$ gekuppelten Personenzug-Locomotive mit Tender f. Vollbahnen.

Leistungen von
Normallocomotiven
der
Preussischen
Staatsbahnen.

Fig. 2. Leistungen der
normalen $\frac{2}{3}$ gekup-
pelten Güterzug-
Locomotive mit
Tender für
Vollbahnen.



Zusammengestellt
nach den auf Grund
des Ministerial-
Erlasses v. 11. VII 1885
von den Eisenbahn
Directionen
gemachten Angaben.

Fig. 3. Leistungen d.
normalen $\frac{2}{3}$ ge-
kuppelten Tender-
Locomotive
für Nebenbahnen.

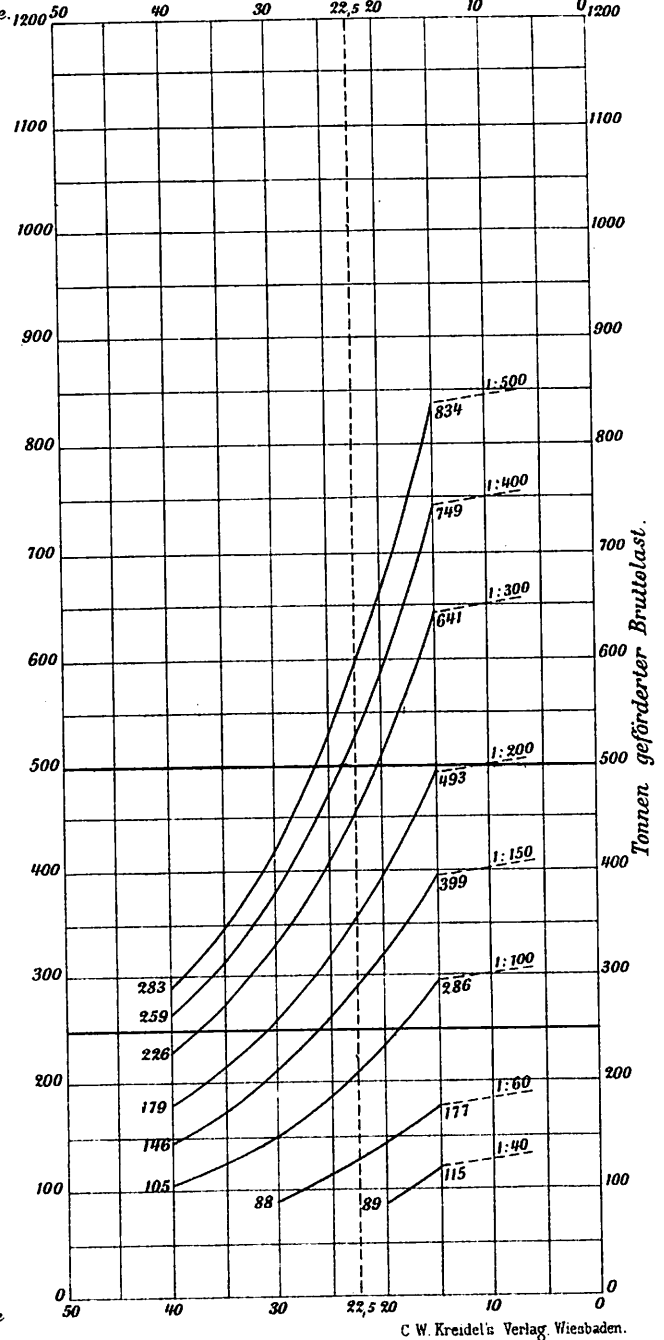
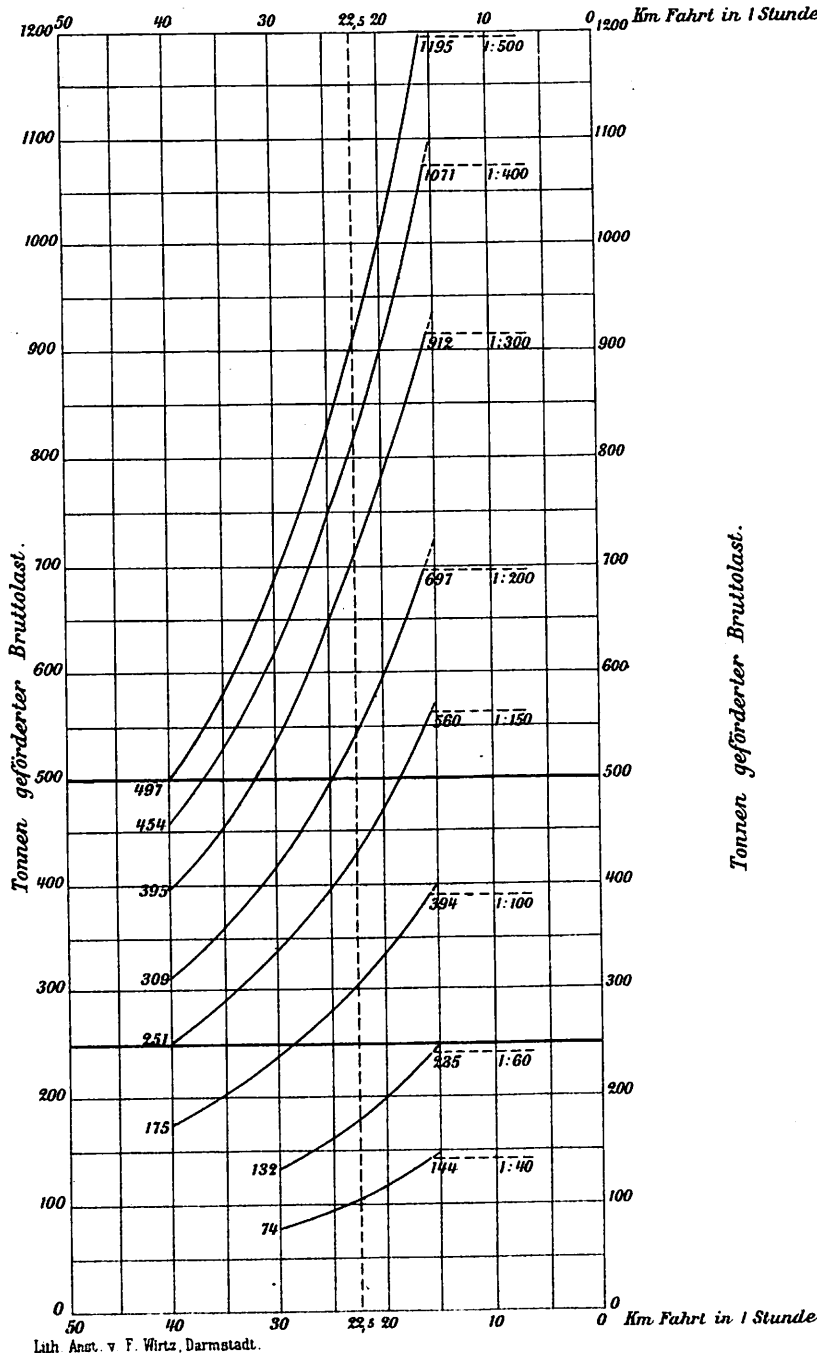


Fig.1. Längenschnitt durch die Querschwelle.

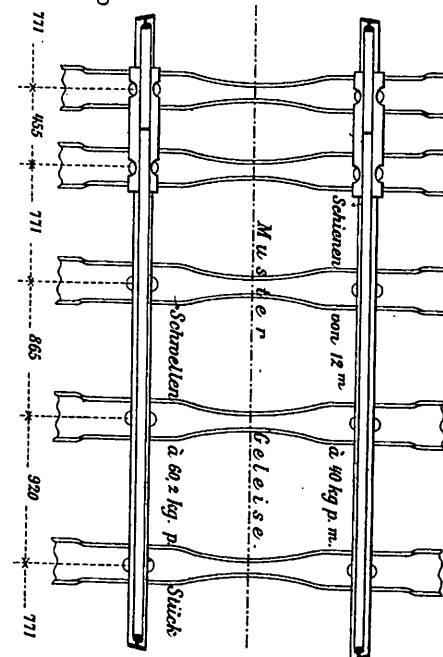
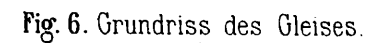
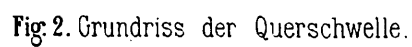


Fig. 1. Ansicht und Längenschnitt.

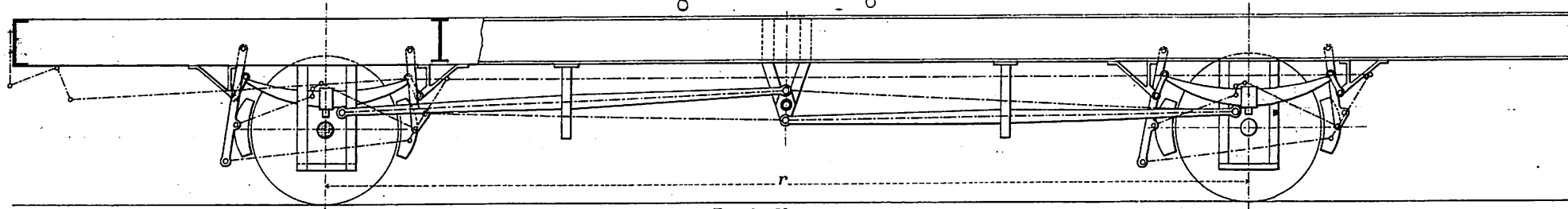


Fig. 1^a. Variante.

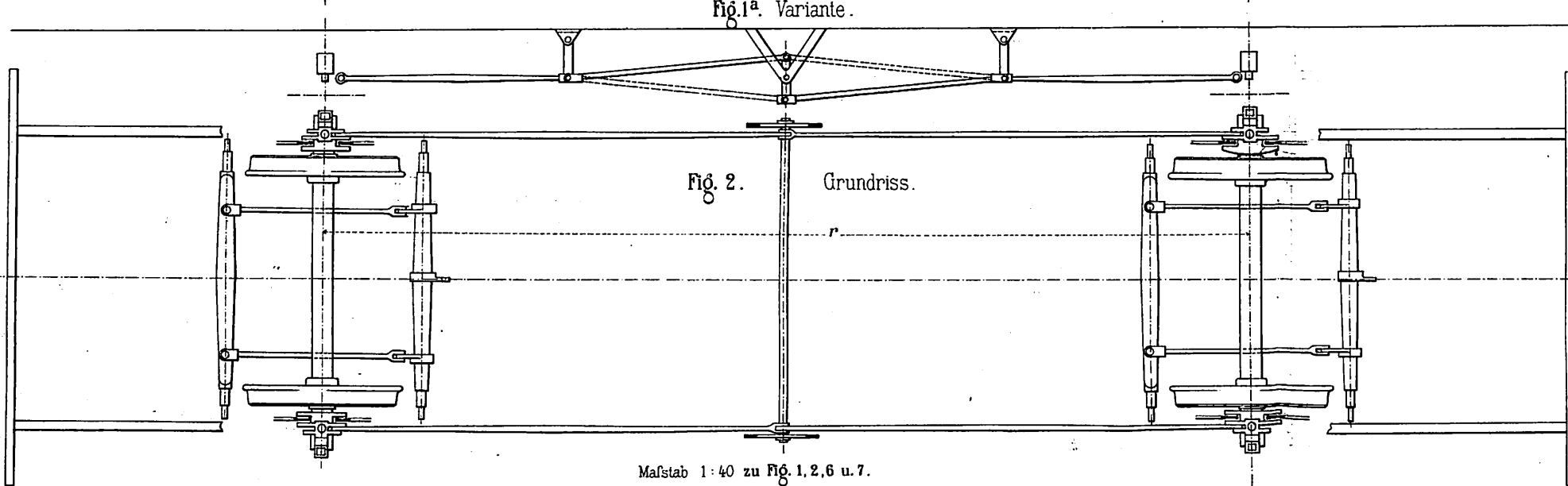
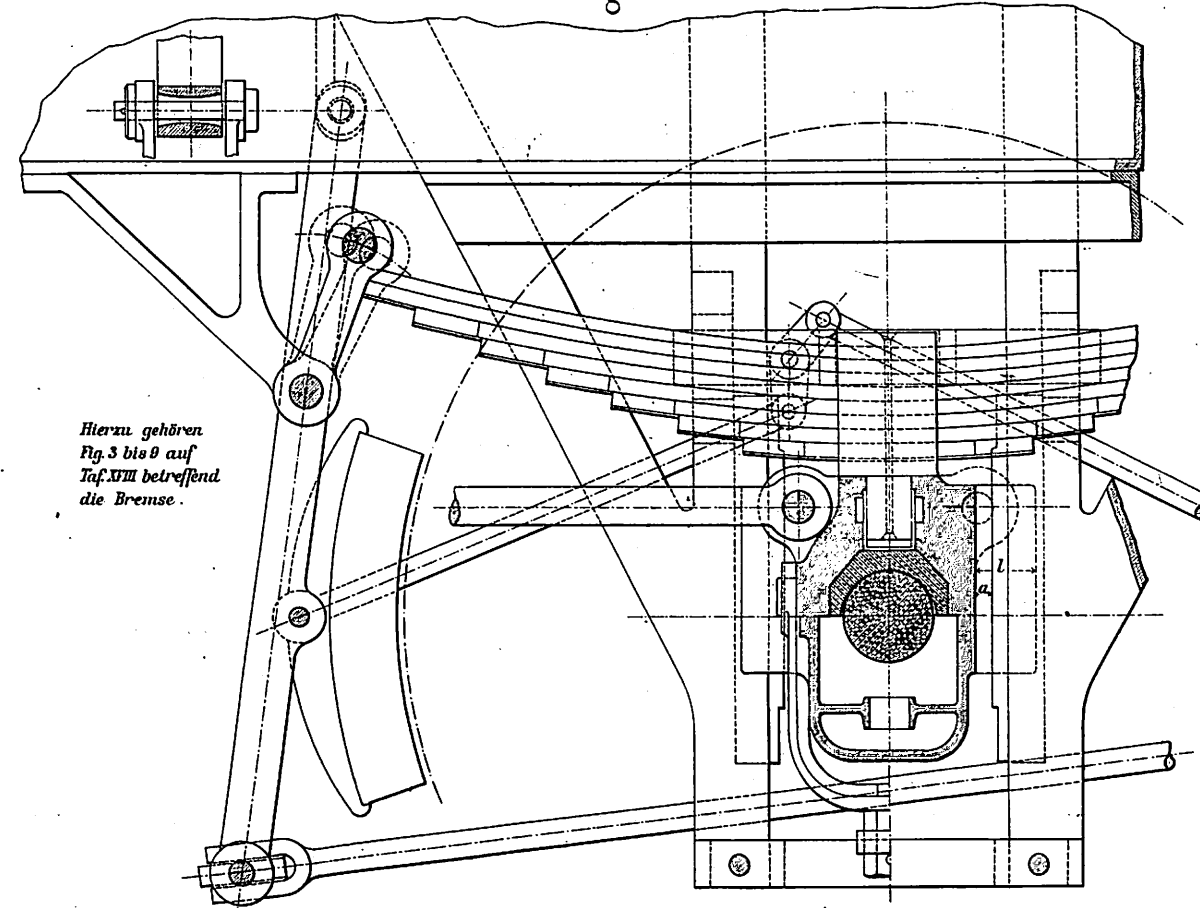


Fig. 2. Grundriss.

Maßstab 1:40 zu Fig. 1, 2, 6 u. 7.



Fig. 3.



Hierzu gehören
Fig. 3 bis 8 auf
Taf. XVII betreffend
die Bremse.

Fig. 5. Variante.

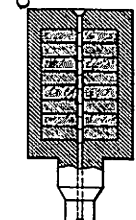
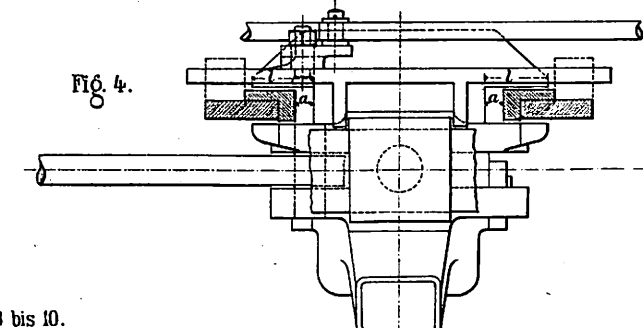
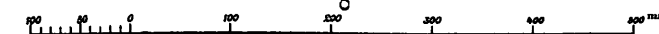


Fig. 4.



Maßstab 1:7,5 zu Fig. 3 bis 5 u. 8 bis 10.



Lenkachsen,

vom Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen genehmigt.

Fig. 1 bis 5. Vereins-Lenkachse N^o B₂
für zweiachsige Wagen mit und ohne Bremse.

Fig. 6 bis 10. Vereins-Lenkachse N^o B₄
für zweiachsige Wagen mit und ohne Bremse.

Fig. 8.

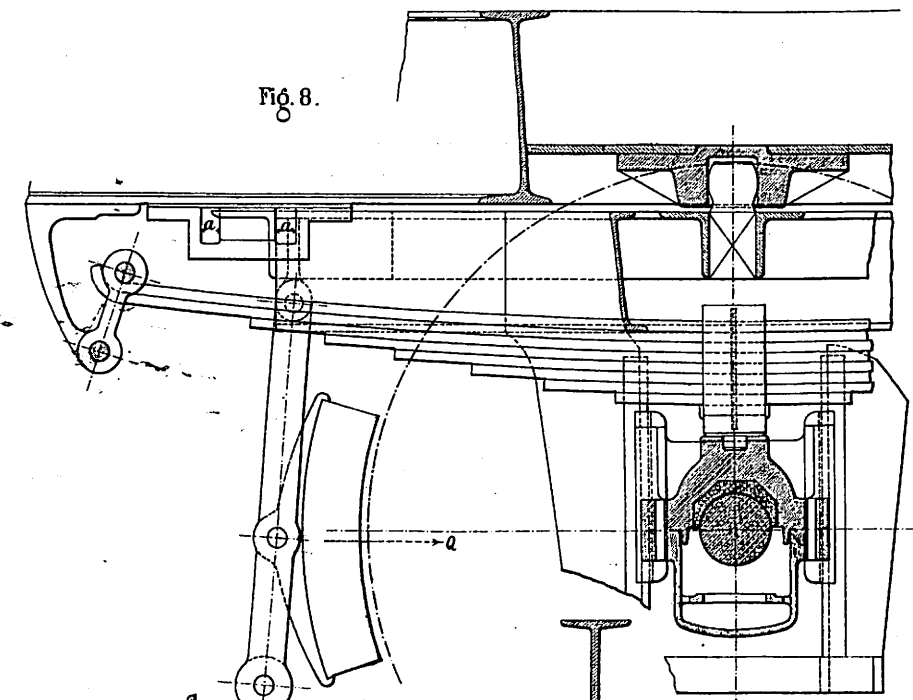
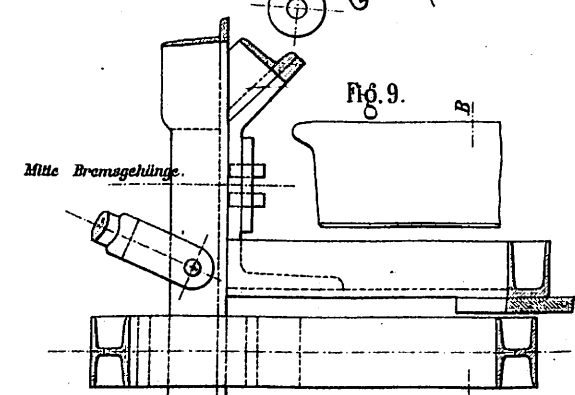


Fig. 9.



Mitte Bremsgehänge.

Fig. 10.

Schnitt A-B. (Fig. 9.)

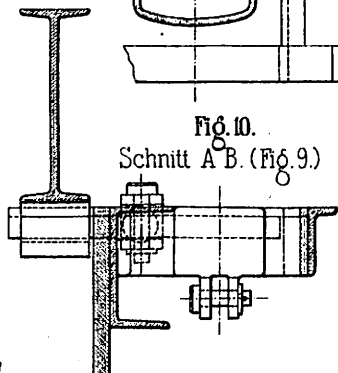


Fig. 6.

Ansicht und Längenschnitt.

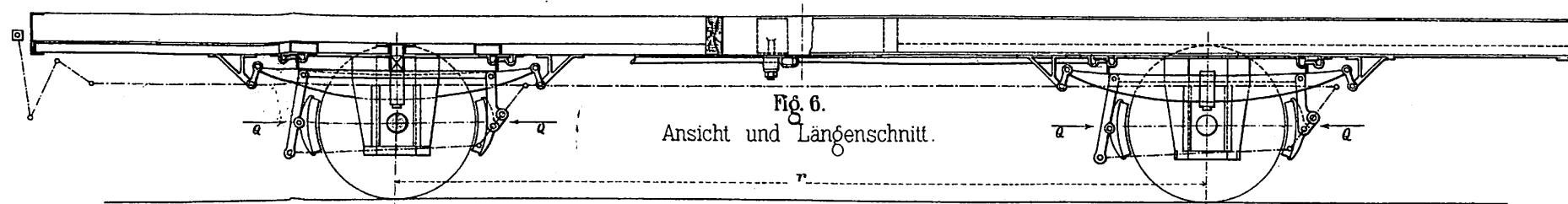
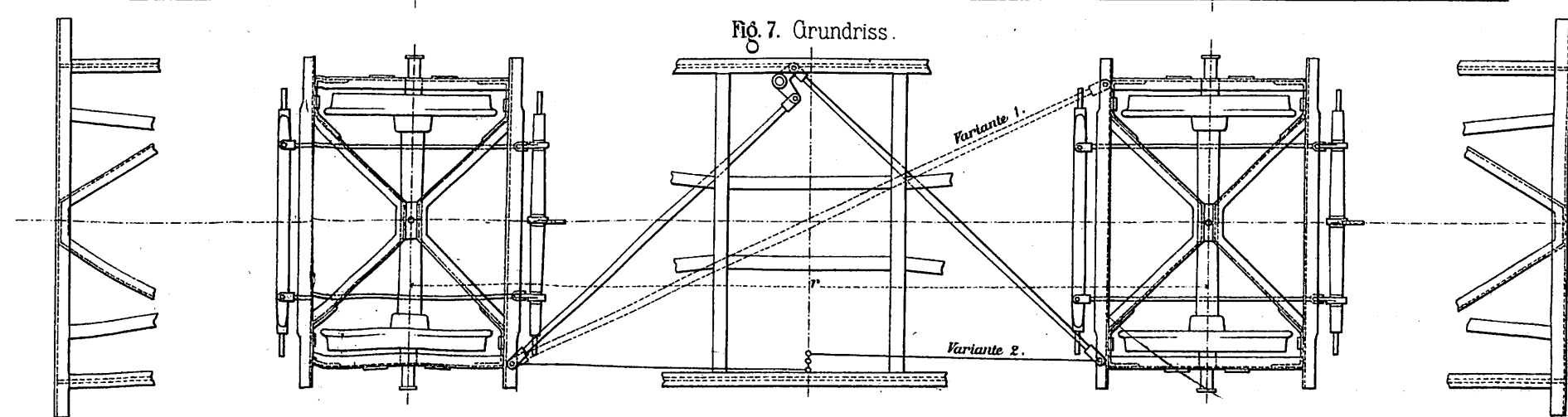


Fig. 7. Grundriss.



Variante 1.

Variante 2.