

Fig. 3.

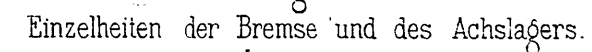
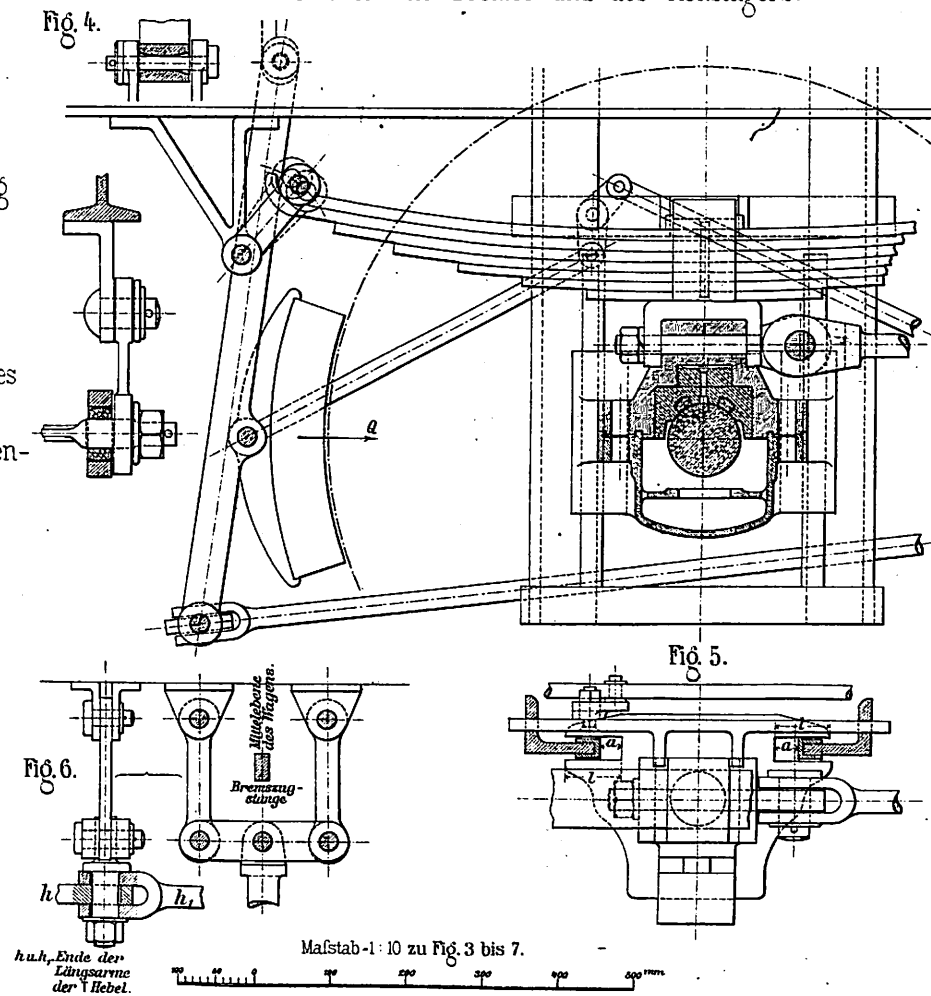


Fig. 7.
Aufhängung
des
Gelenkes
und
Ende des
Drehkreuzes
mit
Lenkstangen-
kopf.
bei b Fig. 1.



vom Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen genehmigt.

Fig. 1 bis 9. Vereins-Lenkachse № B3
für zweiachsige Wagen mit und ohne Bremse.

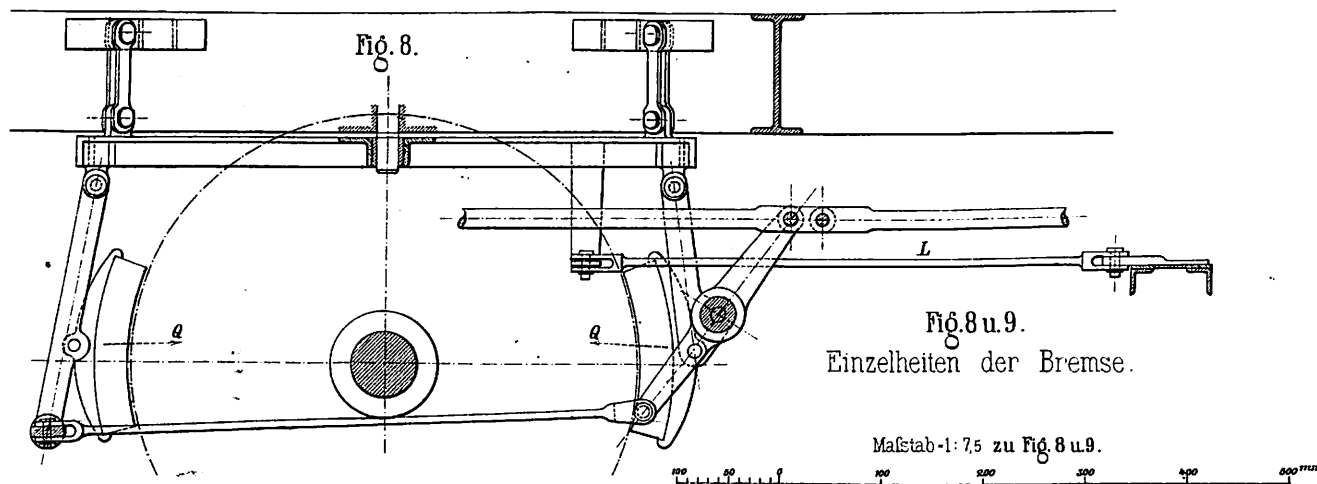


Fig.8 u.9.
Einzelheiten der Bremse.

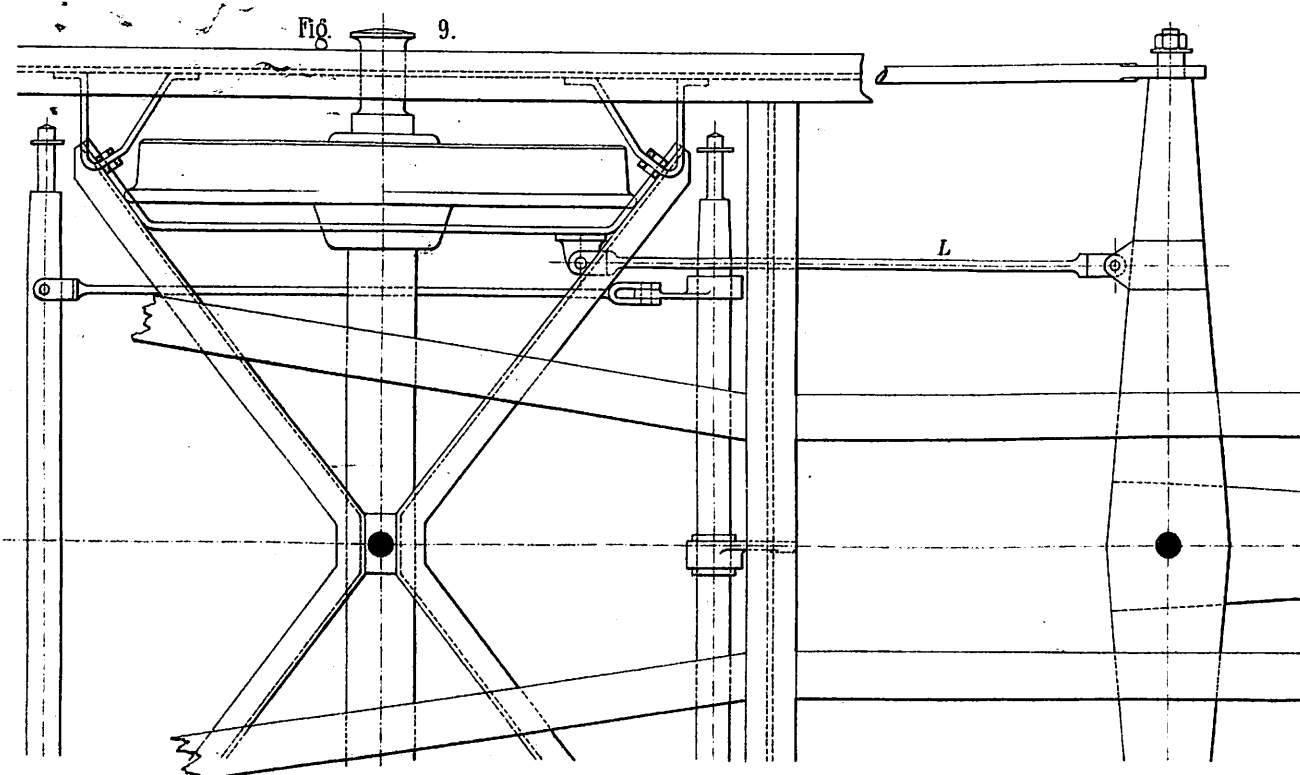


Fig. 10. Bank
für Wagen III^{ter} Klasse
von
C. Fischmann.

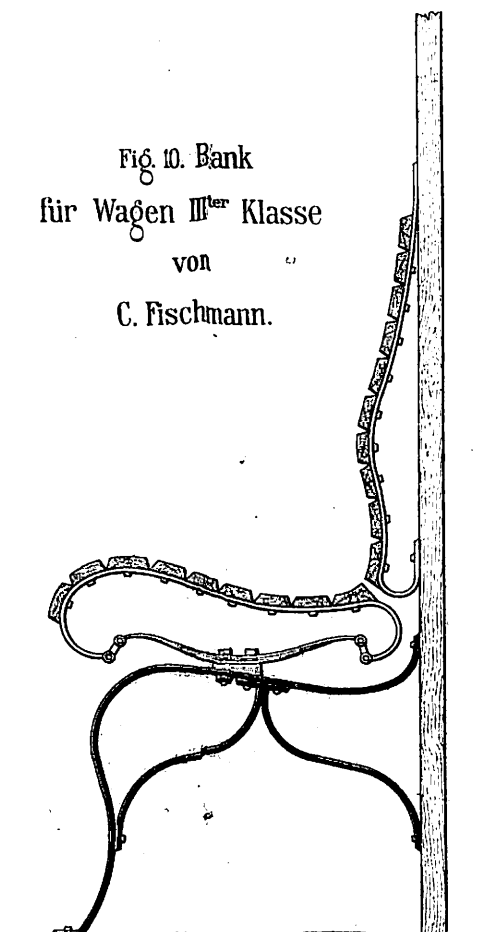


Fig. 11.
Rasche Abnutzung
von Amerikanischen
Schienen.

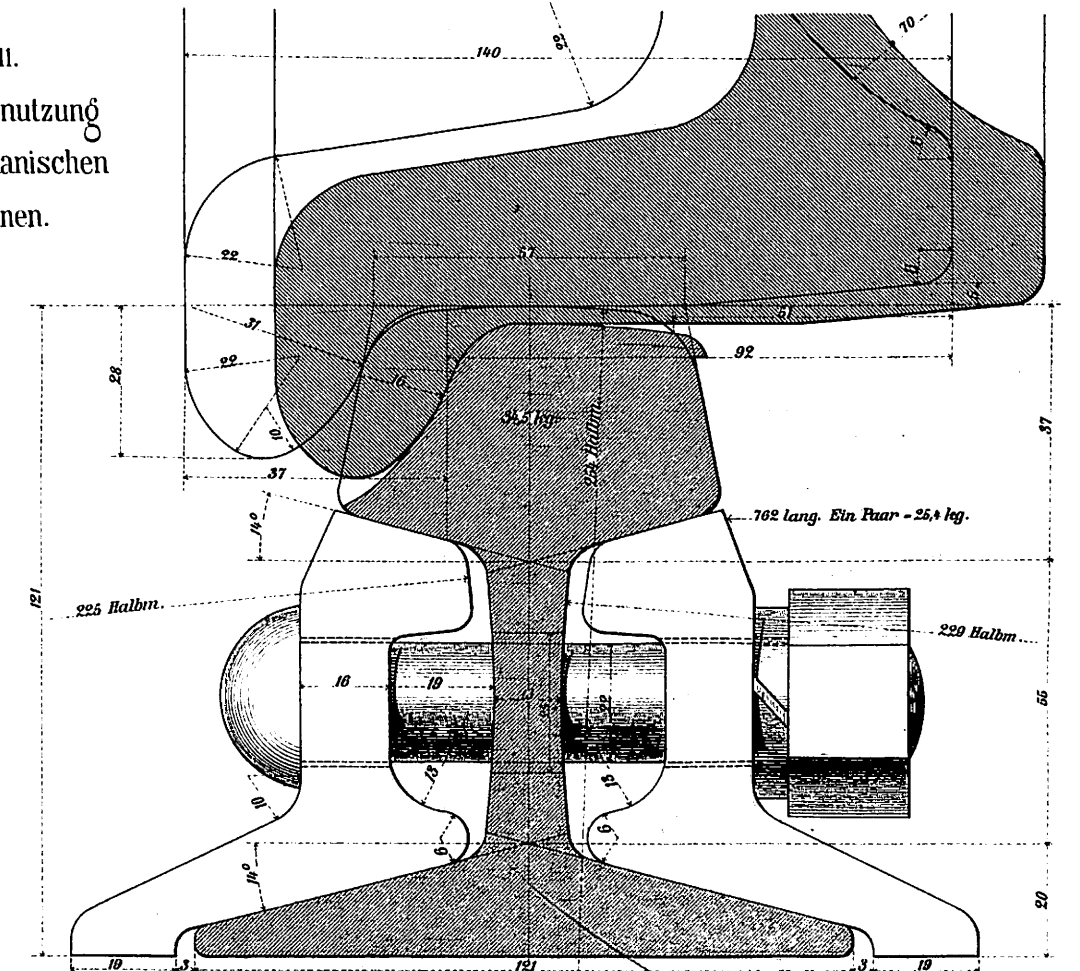


Fig. 1-4. Längen-Ansicht der Versuchsstrecken.

Fig. 1. Versuchsstrecke I.

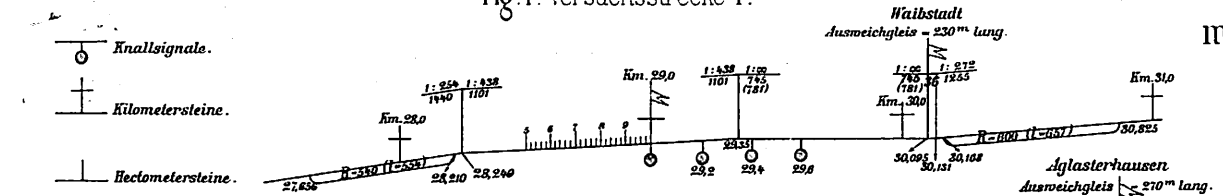


Fig. 2. Versuchsstrecke II.

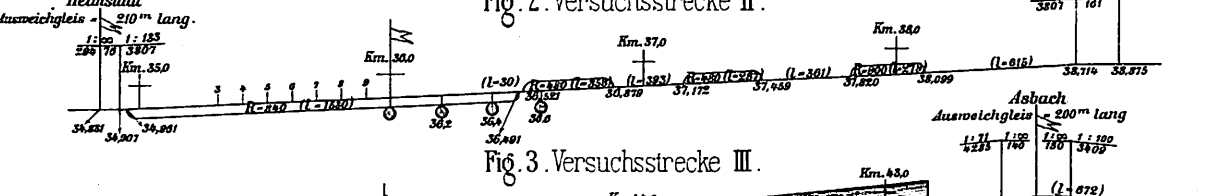


Fig. 3. Versuchsstrecke III.

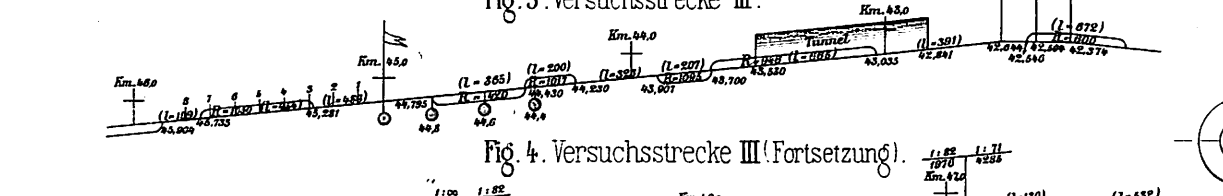


Fig. 4. Versuchsstrecke III (Fortsetzung).

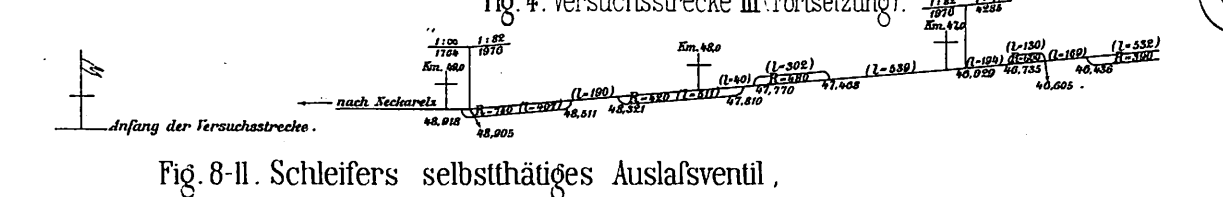
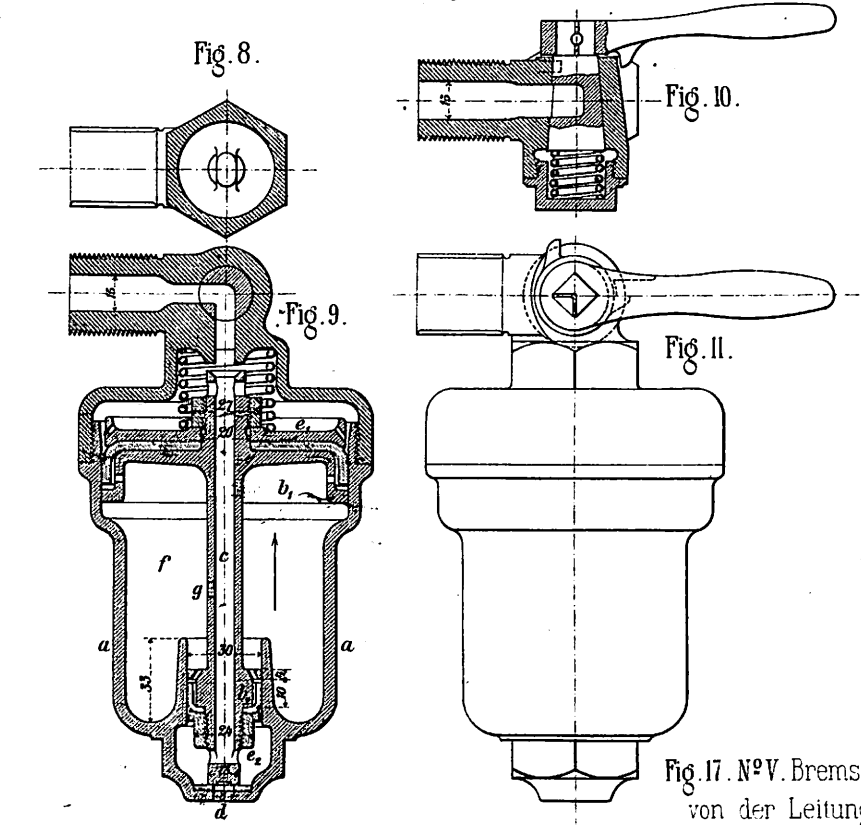


Fig. 8-II. Schleifers selbstthätiges Auslaßventil, neuere Anordnung. Maßstab 1:3 d.w.Gr.



Versuche mit durchgehenden Bremsen auf den Großherz. Badischen Staatseisenbahnen.

Fig. 5 u. 6. Schleifers-Bremscylinder. Maßstab 1:10 d.w.Gr.

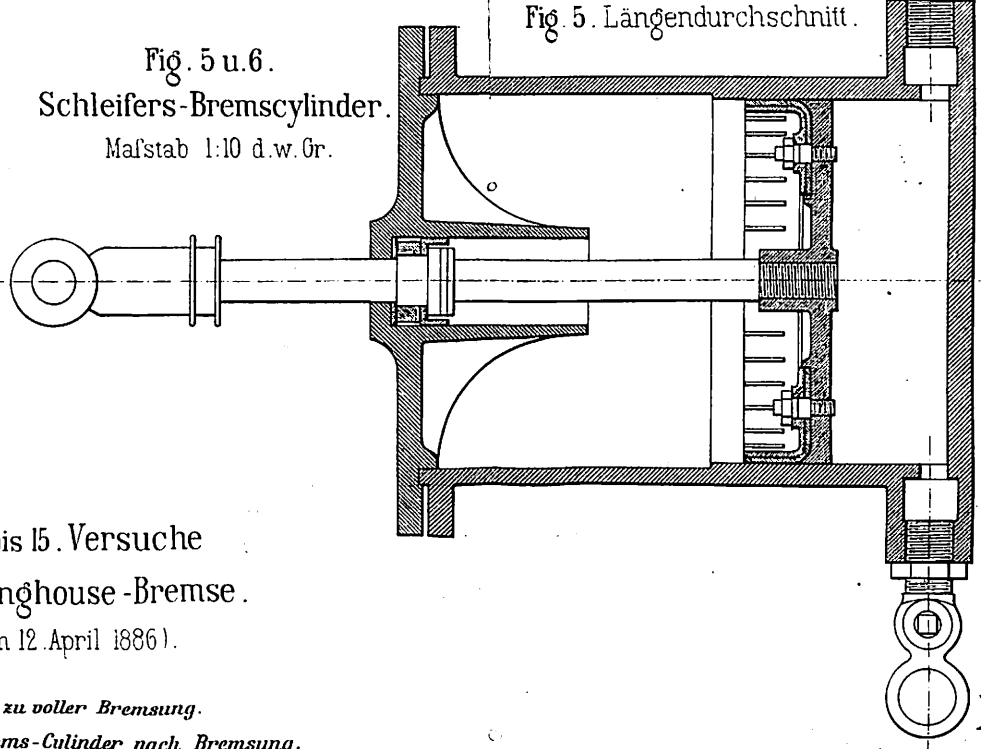


Fig. 12 bis 15. Versuche mit Westinghouse-Bremse. (am 12. April 1886).

b = Zeitdauer bis zu voller Bremsung.
D = Druck im Brems-Cylinder nach Bremsung.
d = Druck in der Leitung vor dem Bremsen.

Fig. 12. N° I. Brems-Aufzeichnung von Versuch N° I. 17 Bremswerke (16 Wagen).

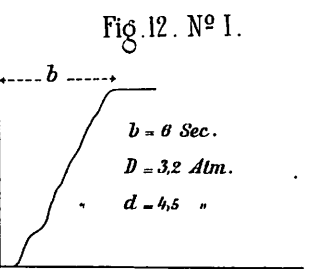


Fig. 13, 14 u. 15. N° II, III u. IV. Brems-Aufzeichnung von Versuchen am stehenden Zuge. 11 Bremswerke (10 Wagen).

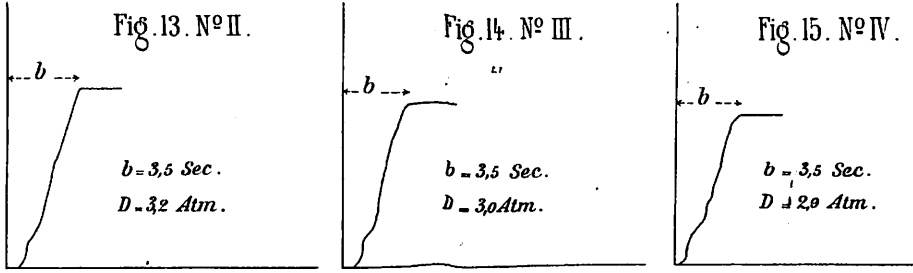


Fig. 16 u. 16^a. Versuch mit Schleifer-Bremse ohne Auslaßs-Ventile. Versuch N° X vom 13. April 1886. 11 Bremswerke (10 Wagen). Aufzeichnung von der Leitungsseite des Cylinders.

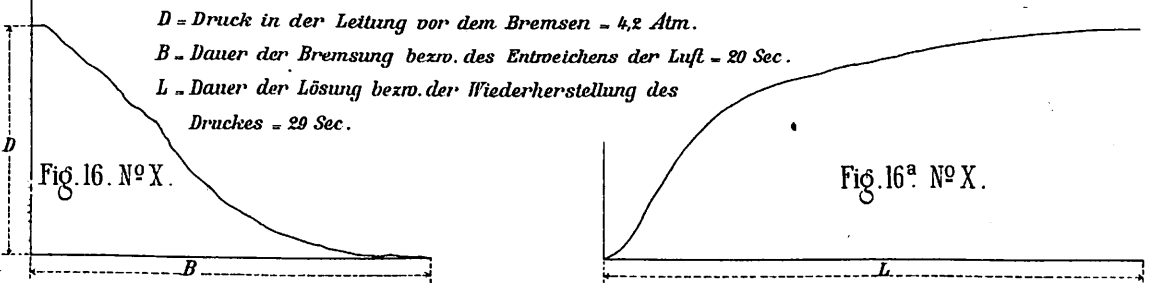


Fig. 17. N° V. Bremsaufzeichnung von der Leitungsseite des Bremscylinders bei Versuch N° IV.

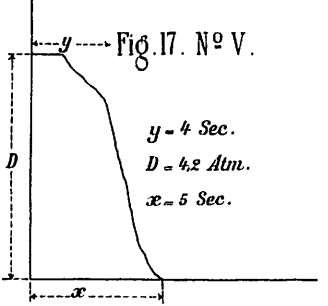


Fig. 18 u. 19. N° VI u. VII. Bremsaufzeichnung von dem Arbeitsraume des Bremscylinders bei Versuch N° V u. VI.

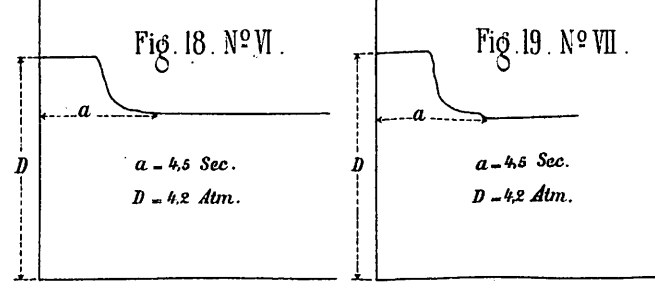


Fig. 20. N° VIII. Lösungsaufzeichnung von dem Arbeitsraume des Bremscylinders bei Versuch N° VI.

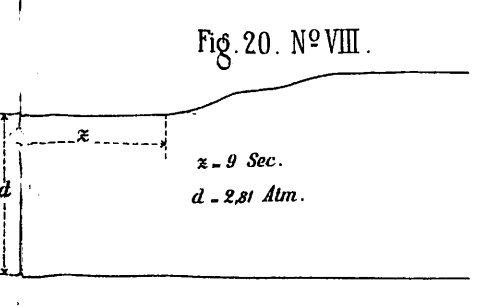
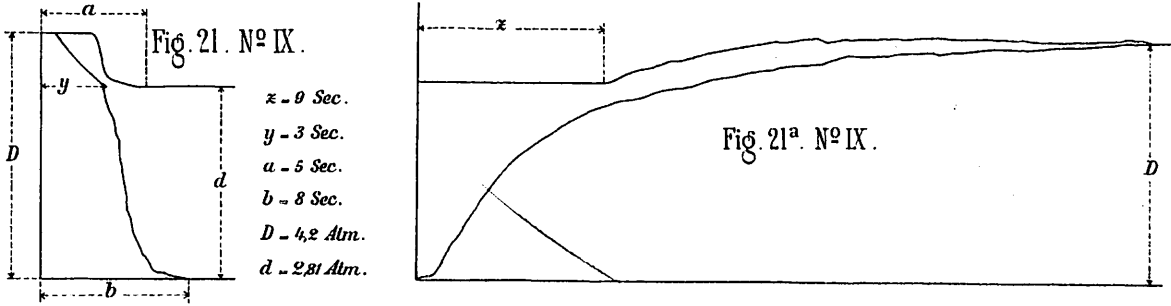
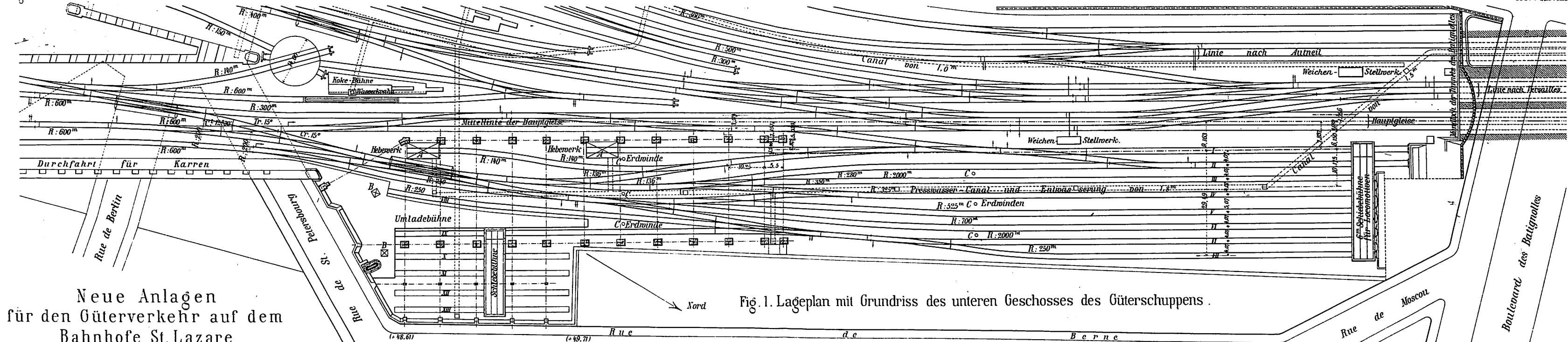


Fig. 21 u. 21^a. N° IX. Brems- und Lösungsaufzeichnung von der Leitungsseite und dem Arbeitsraume des Bremscylinders über einander gezeichnet, von einem Versuche am stehenden Zuge.





Neue Anlagen
für den Güterverkehr auf dem
Bahnhofe St. Lazare
zu Paris.

Fig. 5. Ansicht
der Aussenwand des grossen Schuppens
mit Fenster und
Drehscheiben-Ausladung.

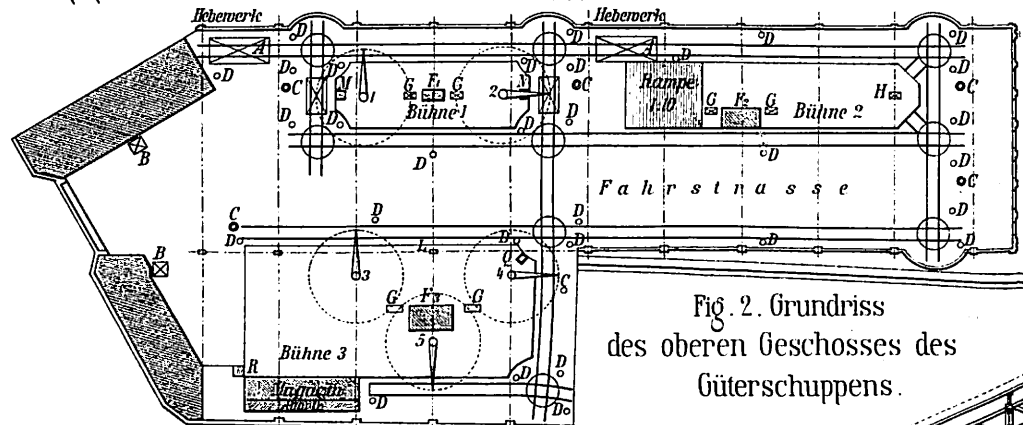
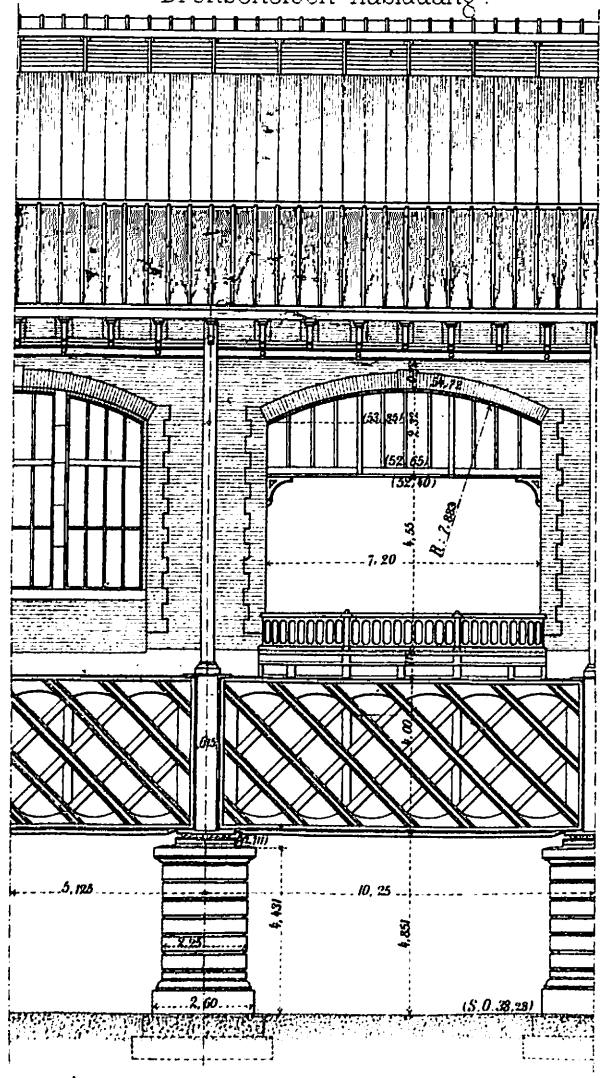


Fig. 2. Grundriss
des oberen Geschosses
des Güterschuppens.

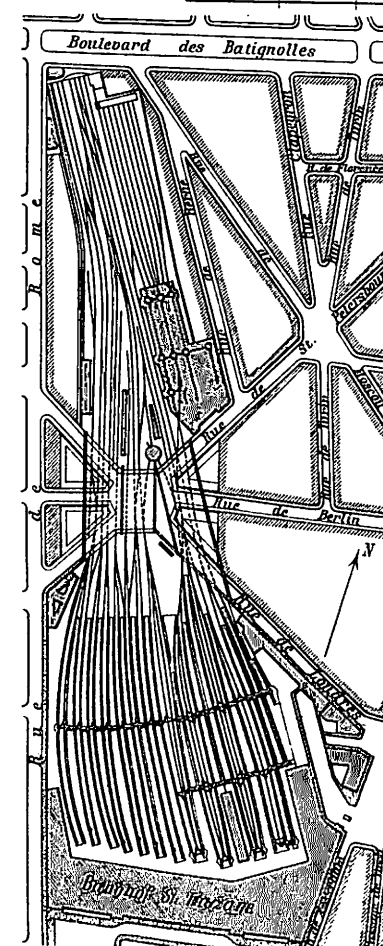


Fig. 3. Uebersichtsplan
des Bahnhofes
St. Lazare.

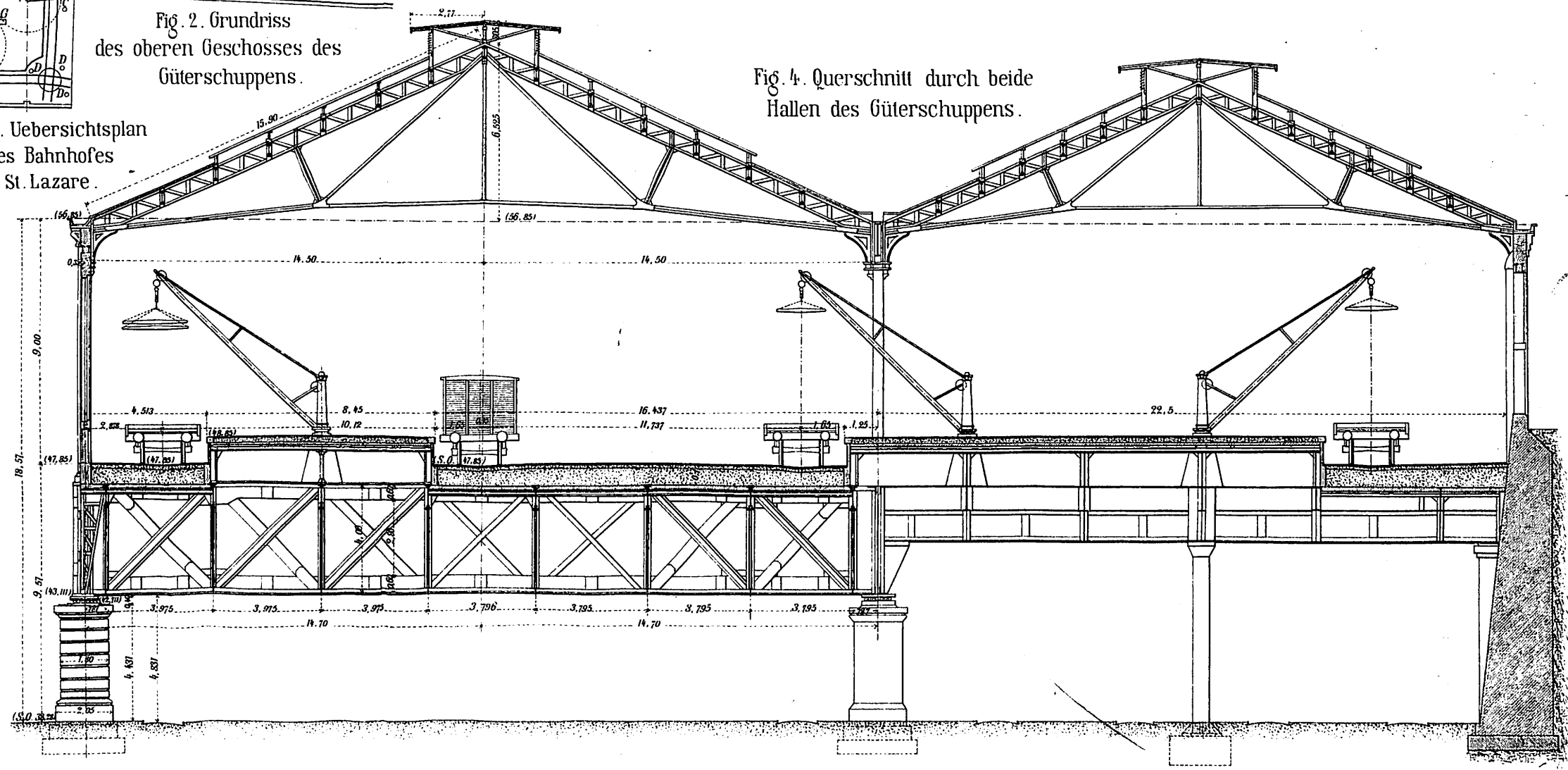


Fig. 4. Querschnitt durch beide
Hallen des Güterschuppens.

- A Hebwerke für Wagen.
- B Kleine Hebwerke.
- C Erdwinden.
- D Leitrollen.
- F, F, F Amsträume.
- G Feste Waagen für 2t.
- H Fahrbare Waage für 2t.
- L Freistützen.
- M, N, Q, R Treppen.

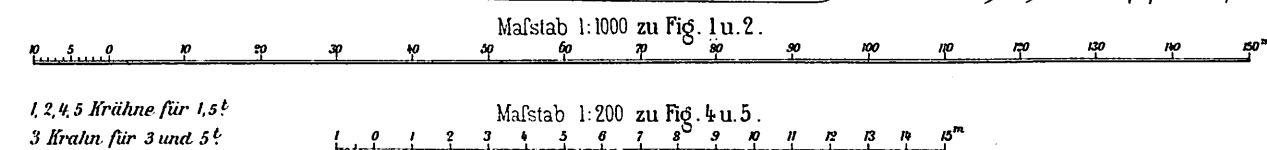


Fig. 9-11. Versetzbare Bläservorrichtung zum Anheizen von Locomotiven.

Fig. 10. Bläserkopf.

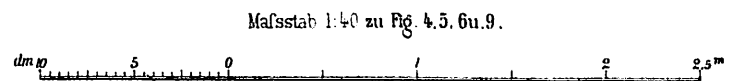


Fig. 1. Betriebslängen für Schnellzüge.

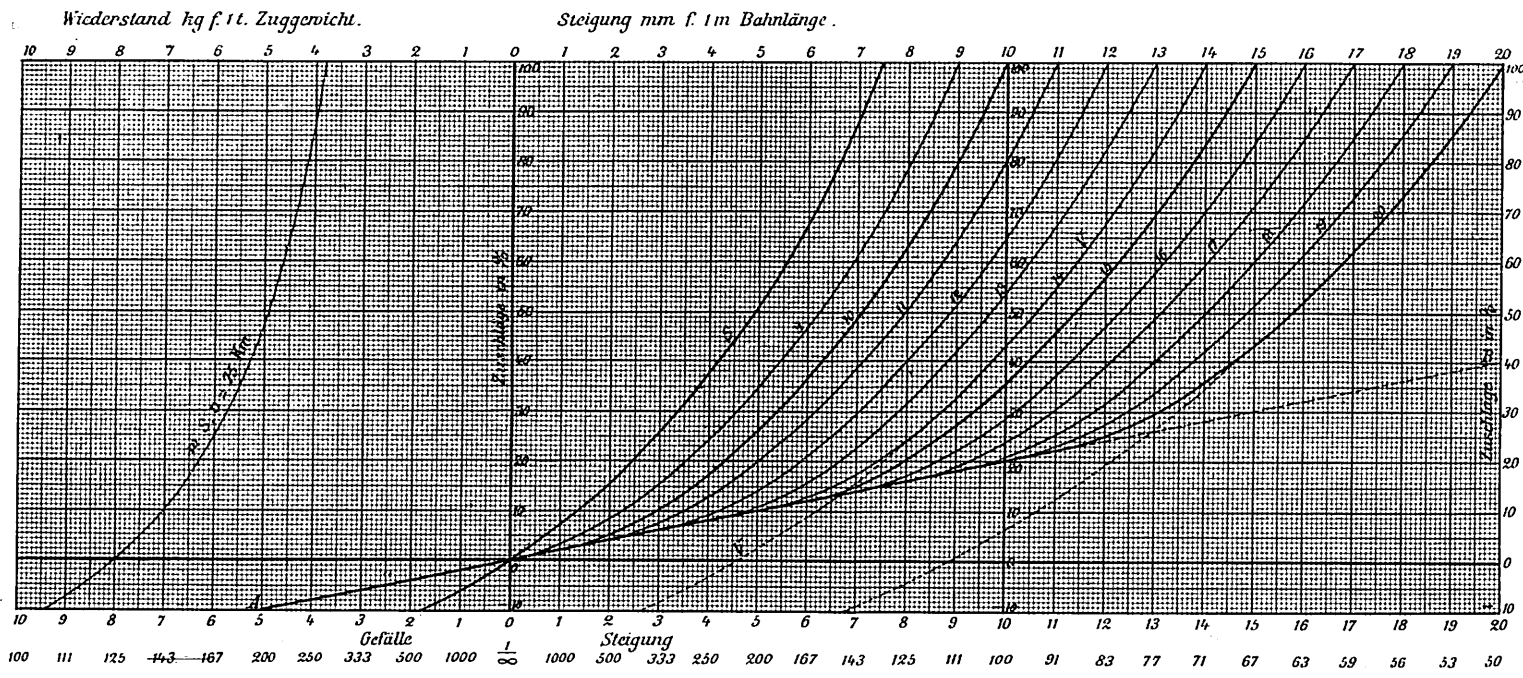


Fig. 4. Betriebslängen für Nebenbahnen.

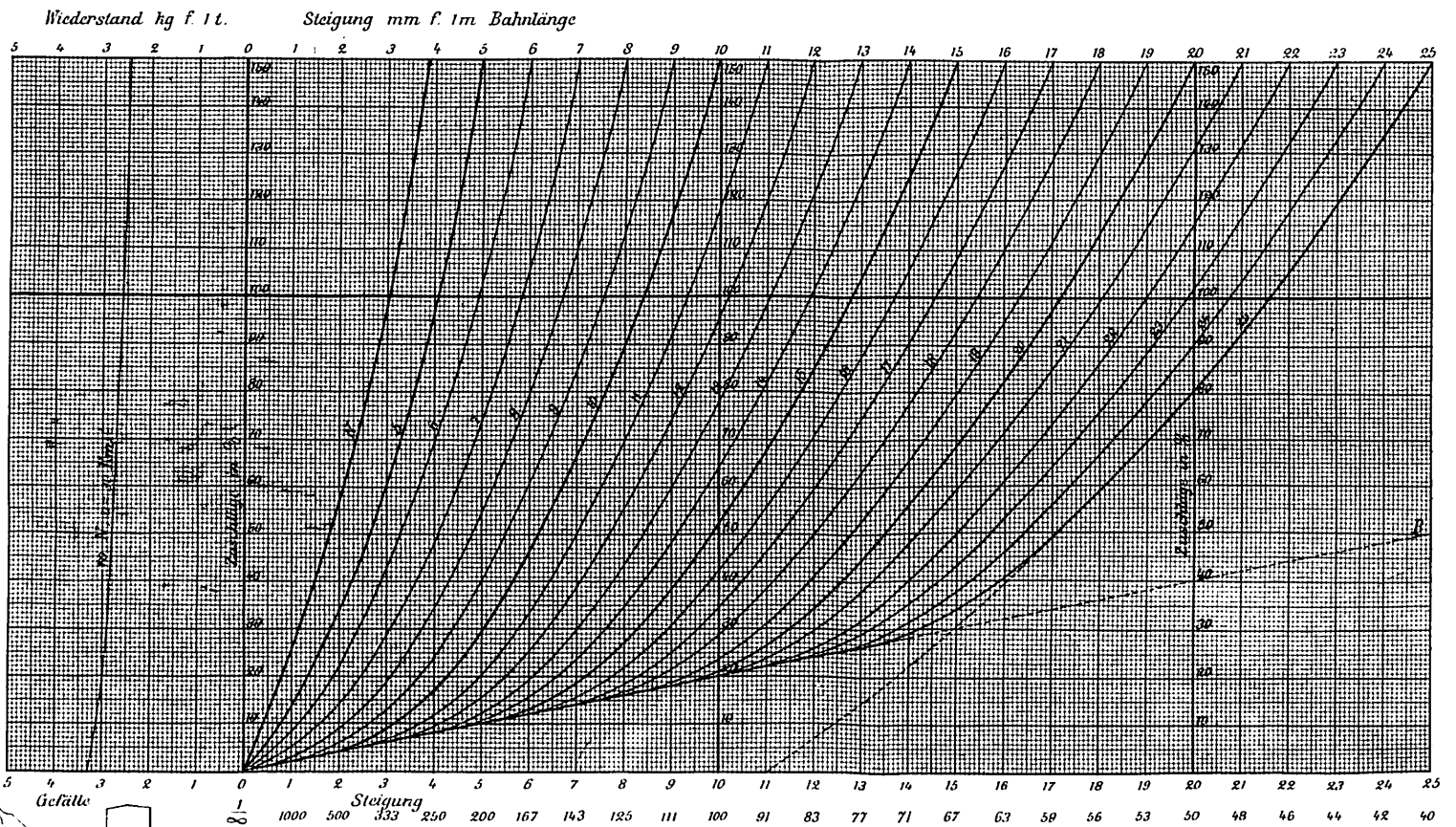


Fig. 5. Querschnitt.

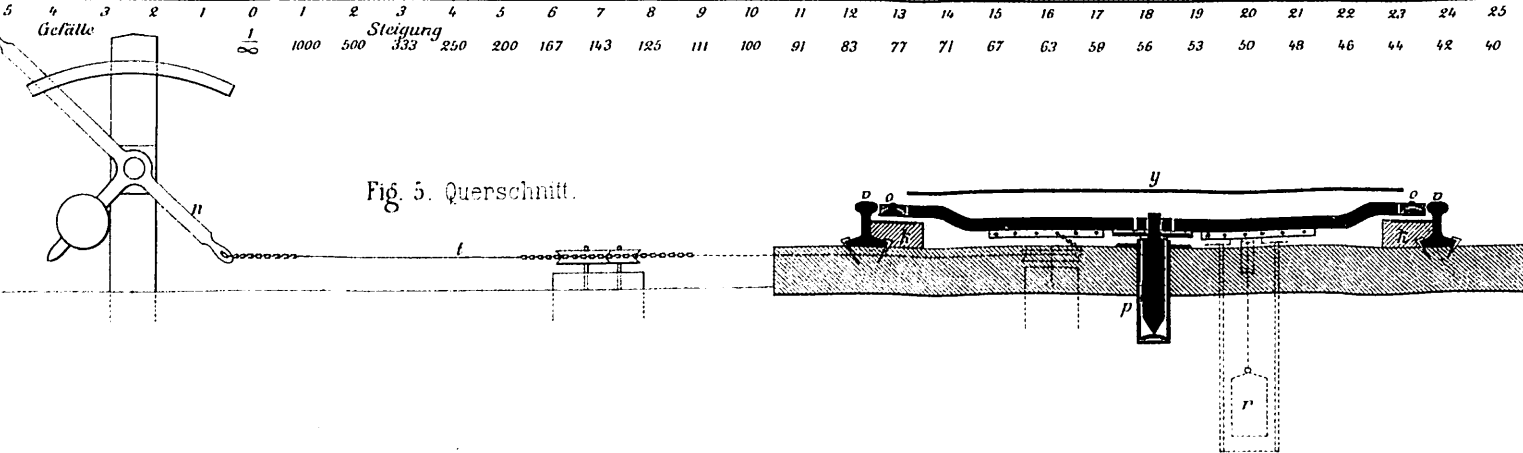


Fig. 2. Betriebslängen für Personenzüge.

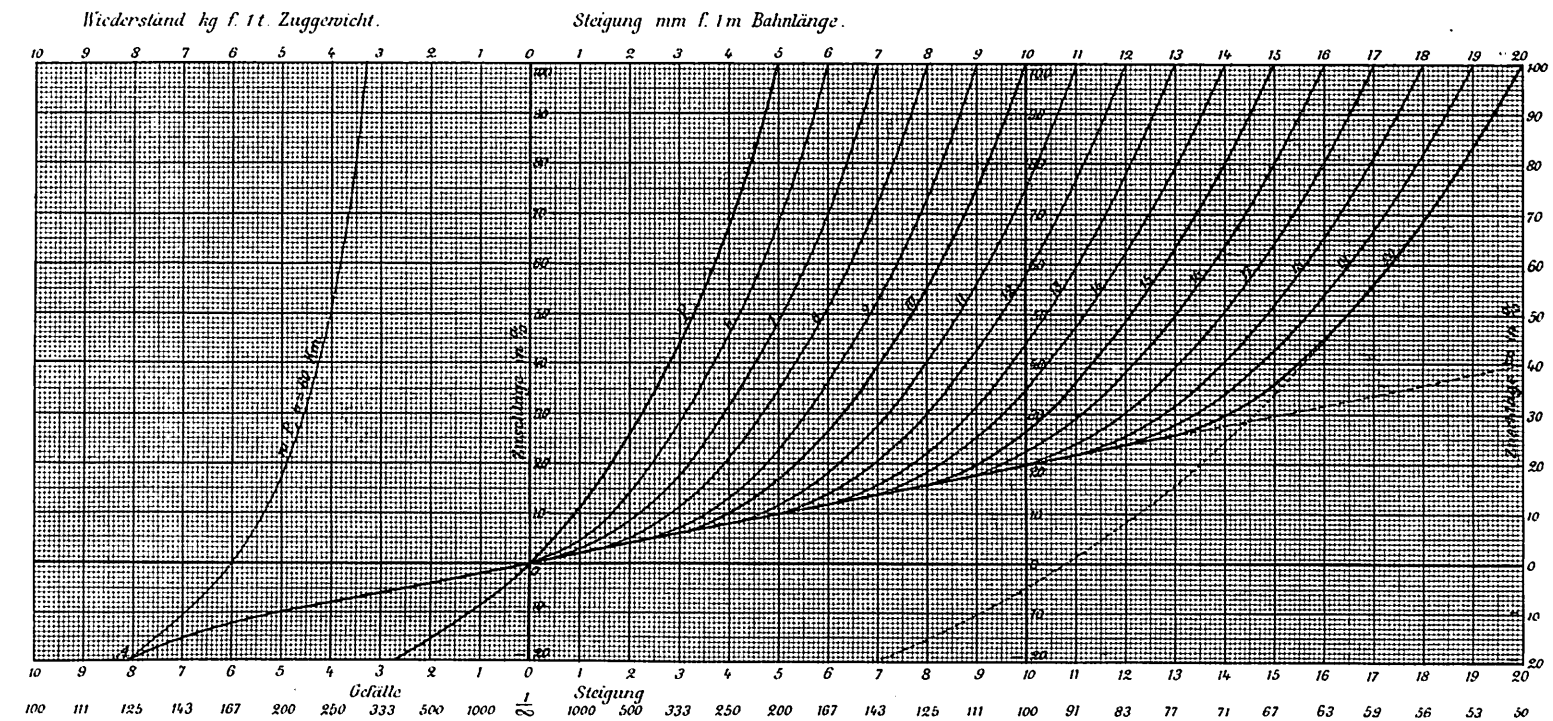


Fig. 3. Betriebslängen für Güterzüge.

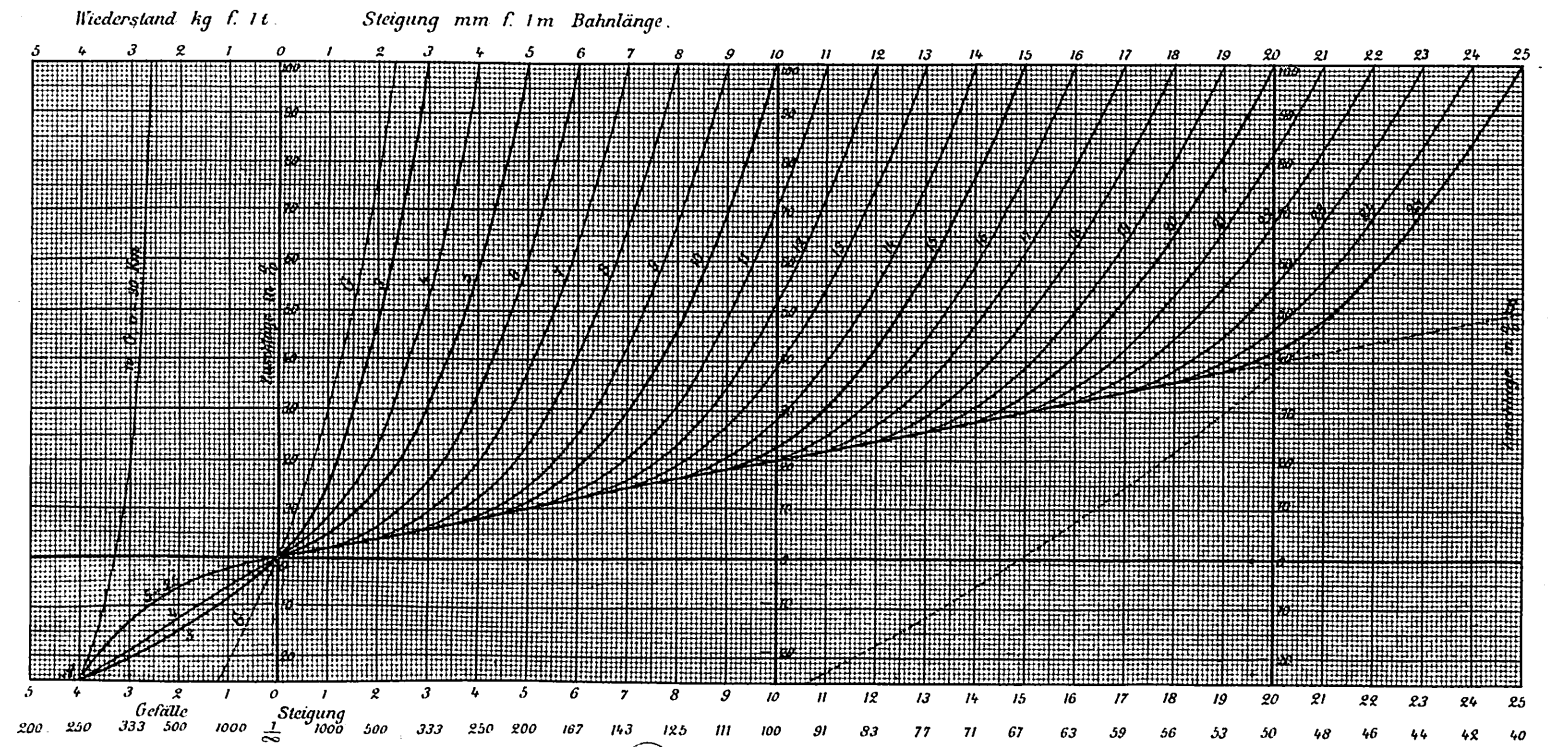


Fig. 6. Grundriss.

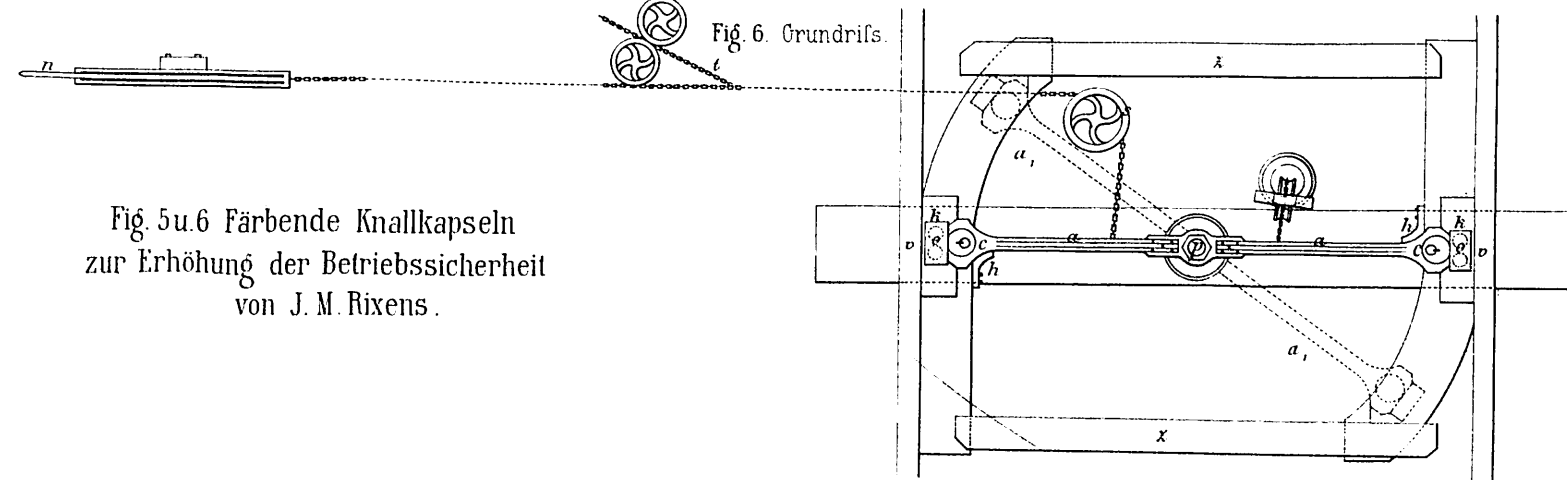


Fig. 5u.6 Färbende Knallkapseln
zur Erhöhung der Betriebssicherheit
von J. M. Rixens.

