

Fig.1. Omnibuswagen mit innerem Längsgange. Ansicht. 1:90.

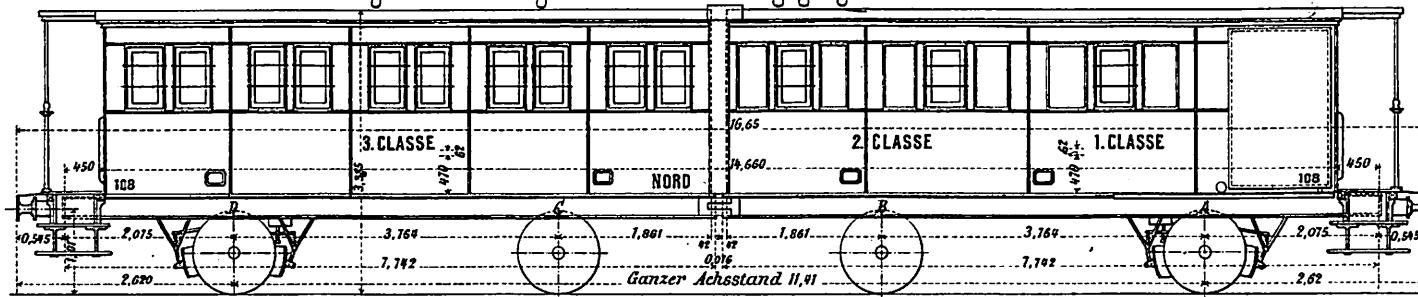


Fig.2. Omnibuswagen mit innerem Längsgänge. Grundriss 1:90.

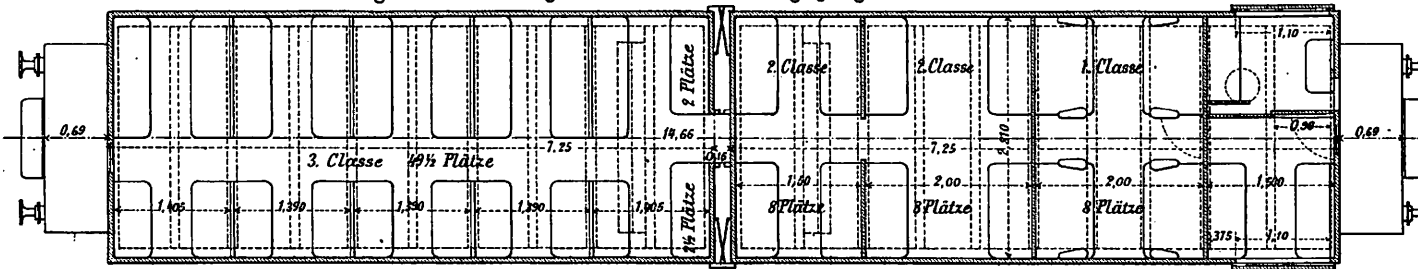


Fig.3. Aussenansicht.

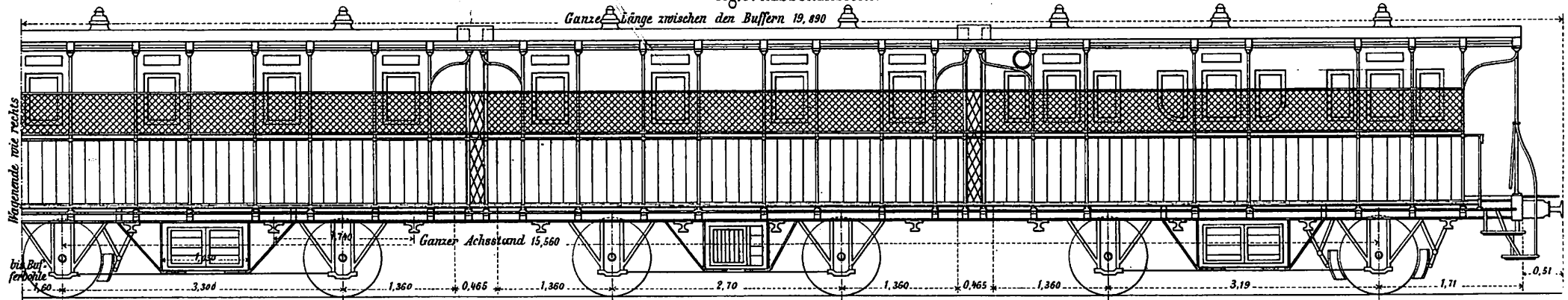


Fig.4. Grundriss.

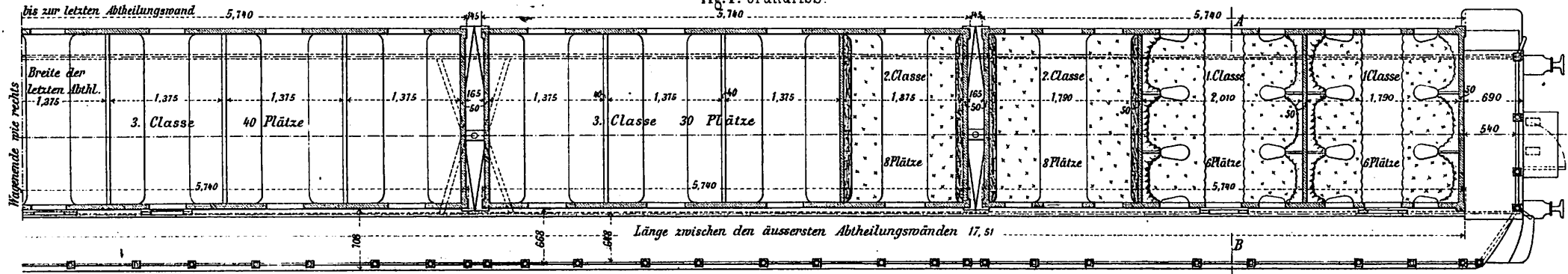


Fig.3-6. Omnibuswagen mit äusserem Längsgänge. 1:66%.

Fig.5. Stirnansicht.

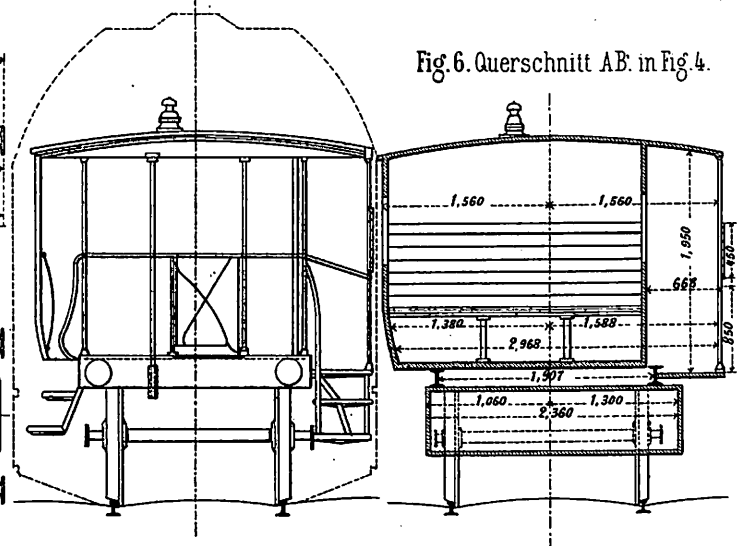
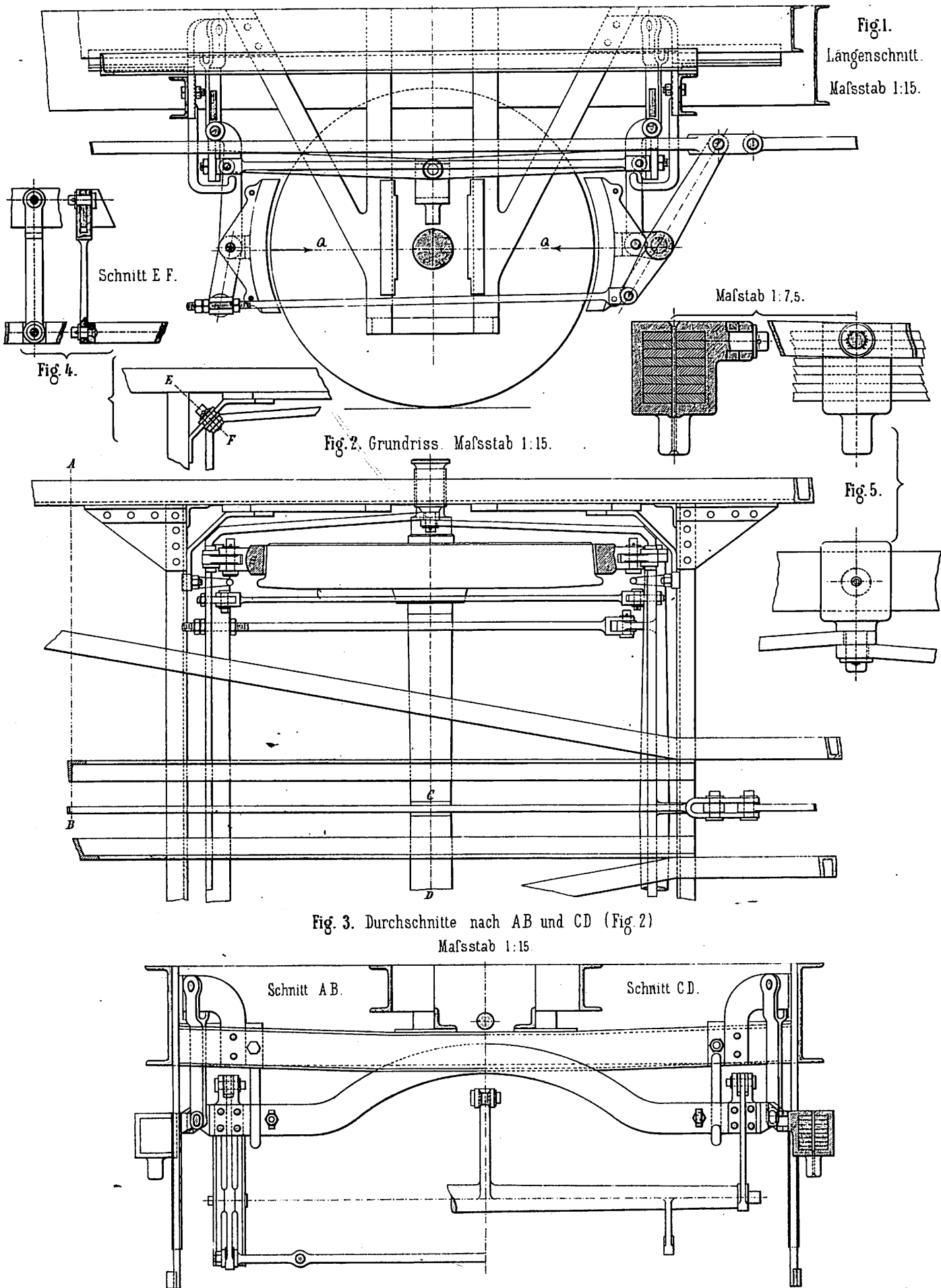


Fig. 6. Querschnitt AB: in Fig. 4.

Fig.1-5. Bremskonstruktion für Lenkachsen, mit Aufhängung der Brème am Wagengestelle selbst,



Oberbau der K. Ungarischen Staatseisenbahnen. (Fig. 1-5).

Fig. 1. Oberbau für Hauptbahnen I Ranges (mit hölzernen Querschwellen).
Querschnitt durch Schiene u. Laschen.

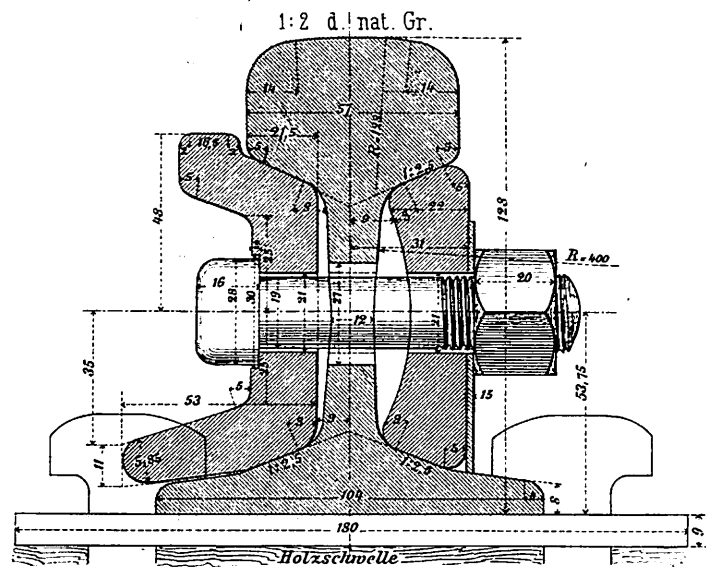


Fig. 2-4. Oberbau für Hauptbahnen II Ranges.

Fig. 2. Querschnitt durch Schiene und Laschen.
1:2 d. nat. Gr.

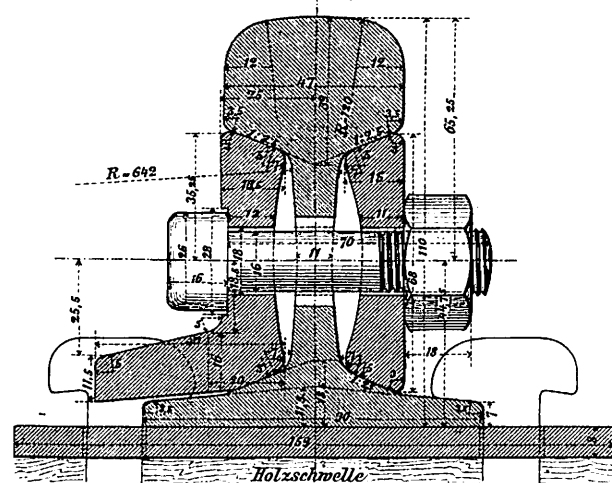


Fig. 5. Oberbau für Bahnen III Ranges, mit hölzernen Schwellen.
Querschnitt durch Schiene u. Laschen.
1:2 d. nat. Gr.

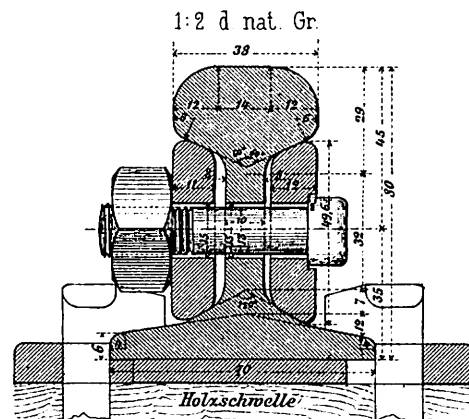


Fig. 3. Ansicht des Schienen-Stoßes von Außen.
1:4 d. nat. Gr.

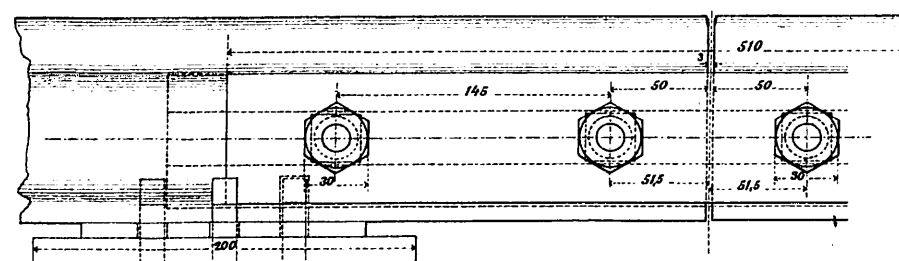
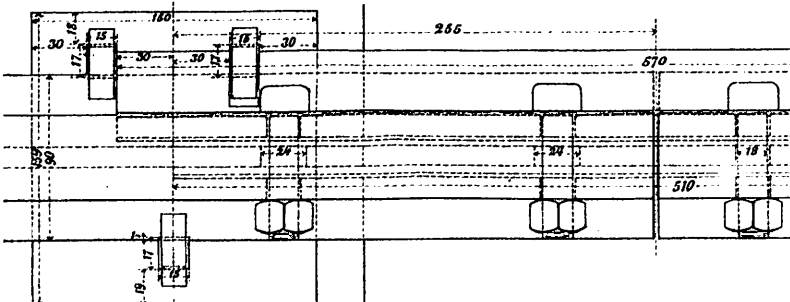


Fig. 4. Grundriss des Schienen-Stoßes
1:4 d. nat. Gr.



Oberbau der Gr. Badischen Staatseisenbahnen. (Fig. 6-10).

Fig. 6, 7 u. 8. Oberbau für die Hauptbahnen
(mit eisernen Querschwellen).

Fig. 6. Querschnitt der Schiene und Laschen.
1:2 d. nat. Gr.

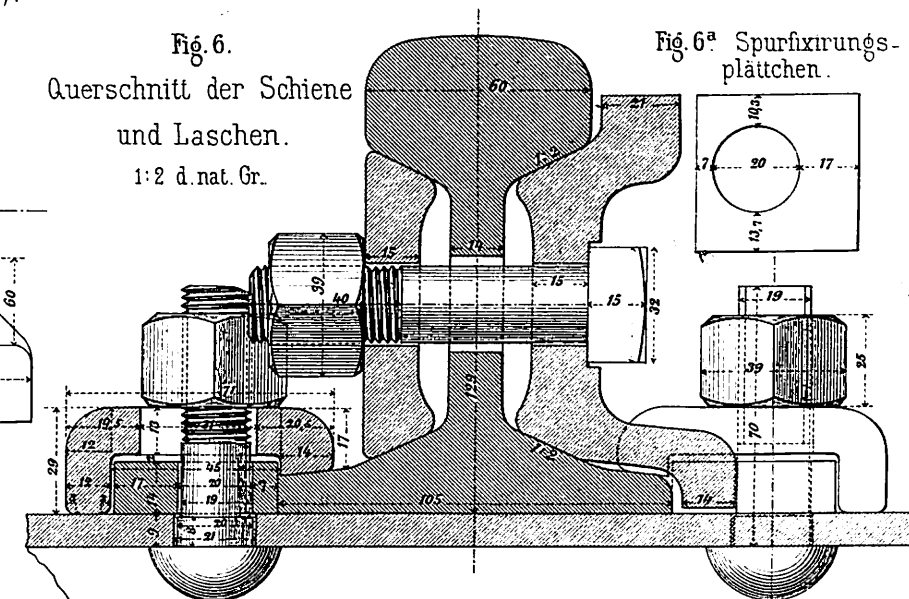


Fig. 6a. Spurfürungs-plättchen.

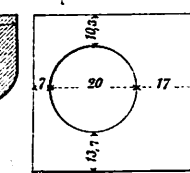


Fig. 7. Ansicht der eisernen Querschwellen
1:5 d. nat. Gr.

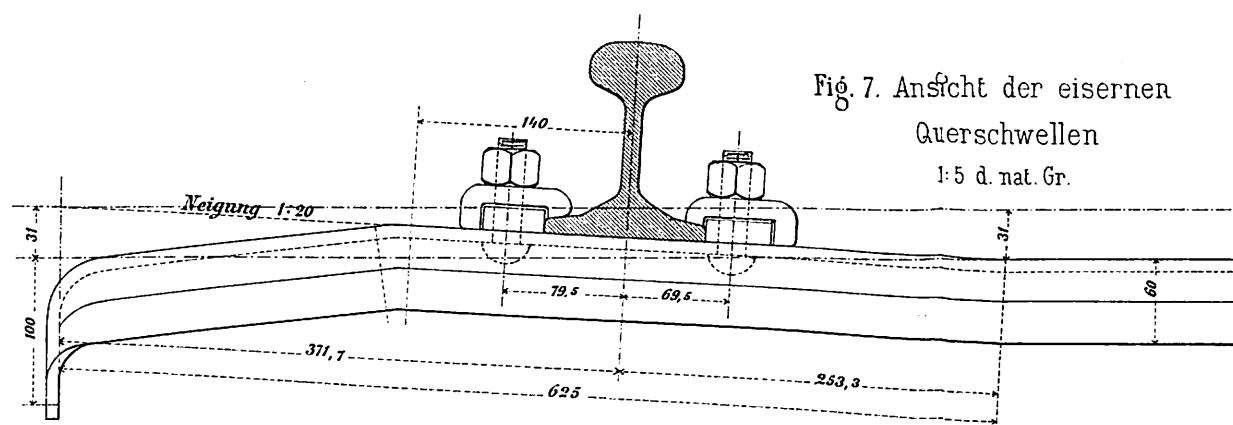


Fig. 8. Querschnitt der eisernen Querschwellen.
1:5 d. nat. Gr.

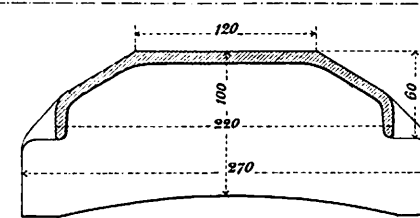


Fig. 9 u. 10. Oberbau der Nebenbahnen
(mit hölzernen Querschwellen).

Fig. 10. Ansicht der Verlaschung des Schienenstoßes von der Außenseite.

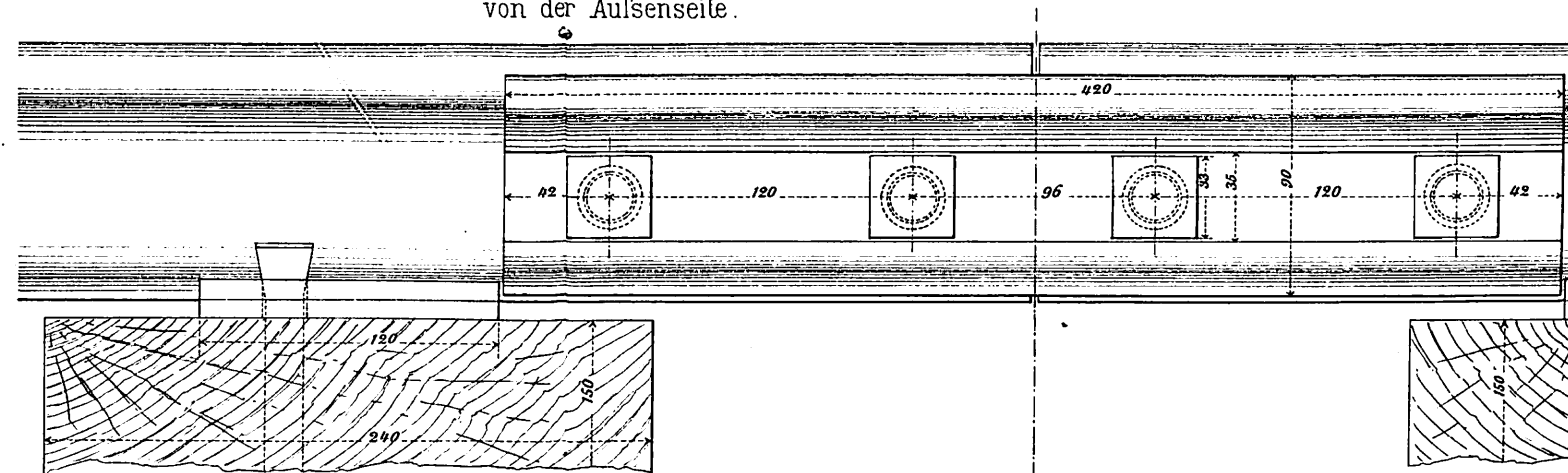
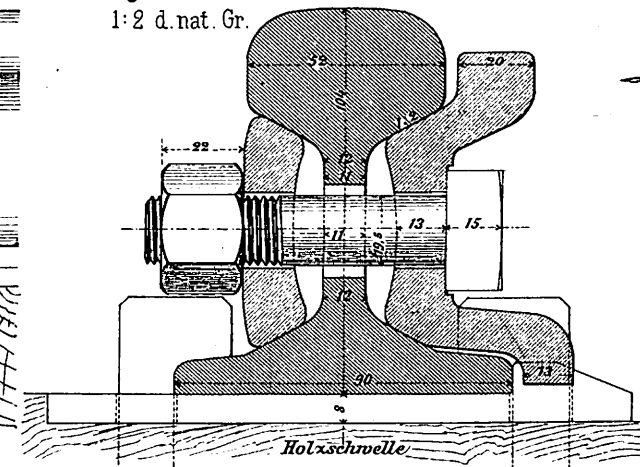


Fig. 9. Querschnitt der Schiene u. Laschen.
1:2 d. nat. Gr.



Oberbau der Österreichischen Südbahn. (Fig. 11, 12 u. 13).
Oberbau für die Hauptbahnen
(mit hölzernen Querschwellen).

Fig. 11. Querschnitt durch Schiene u. Laschen.
1:2 d. nat. Gr.

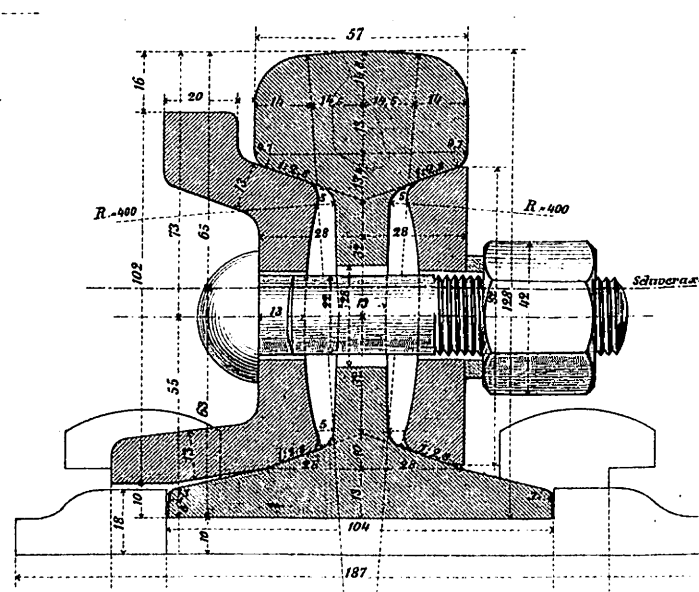


Fig. 12. Ansicht der Stoßverbindung
1:5 d. nat. Gr.

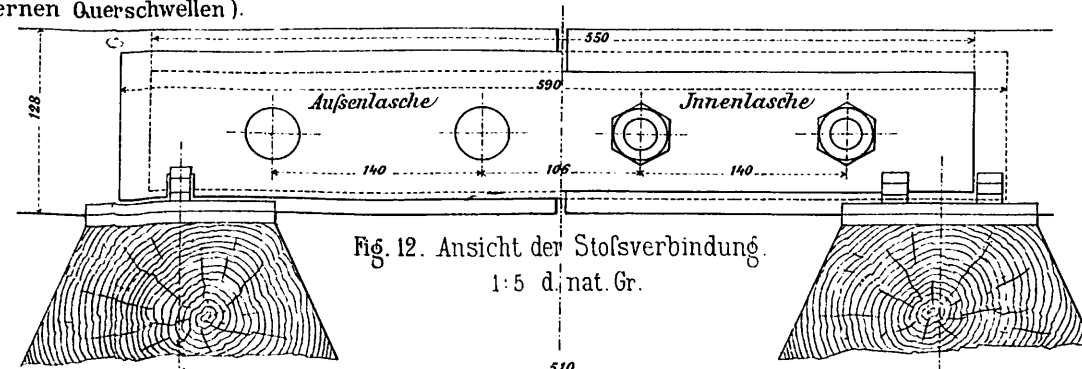
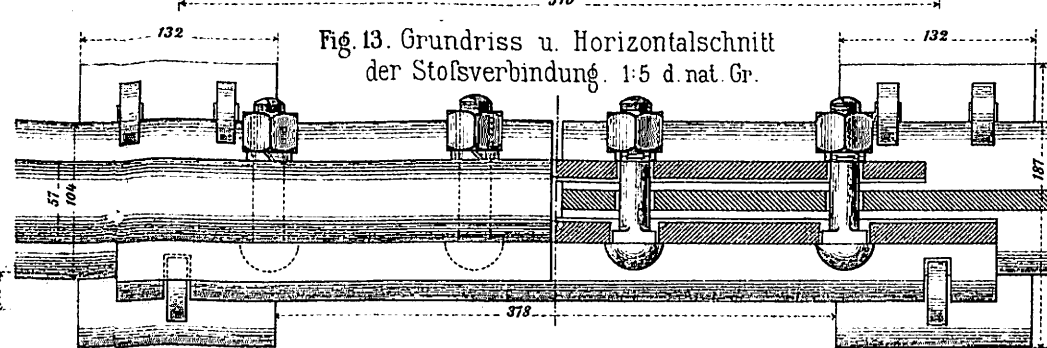


Fig. 13. Grundriss u. Horizontalschnitt der Stoßverbindung. 1:5 d. nat. Gr.



Oberbau der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn. (Fig. 14).
für die Hauptbahnen.
Querschnitt durch Schiene u. Laschen.

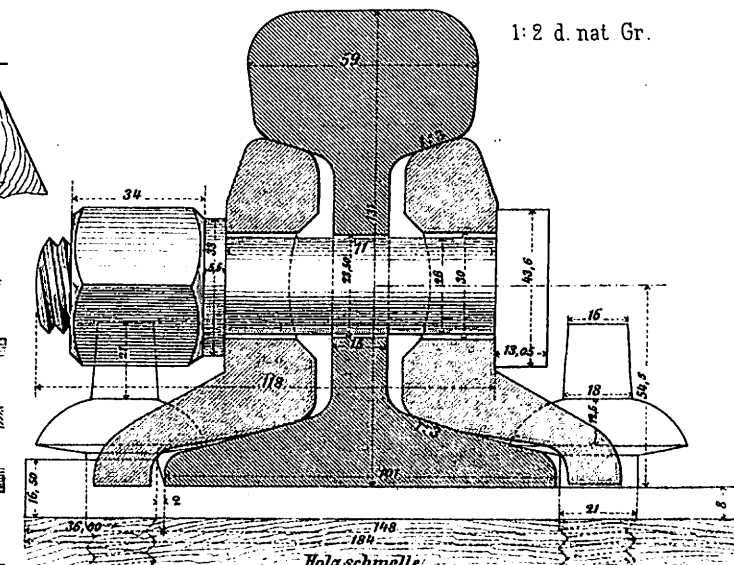


Fig.1. Zusammensetzung des Wagenkastens, Ansicht des Drehgestelles.

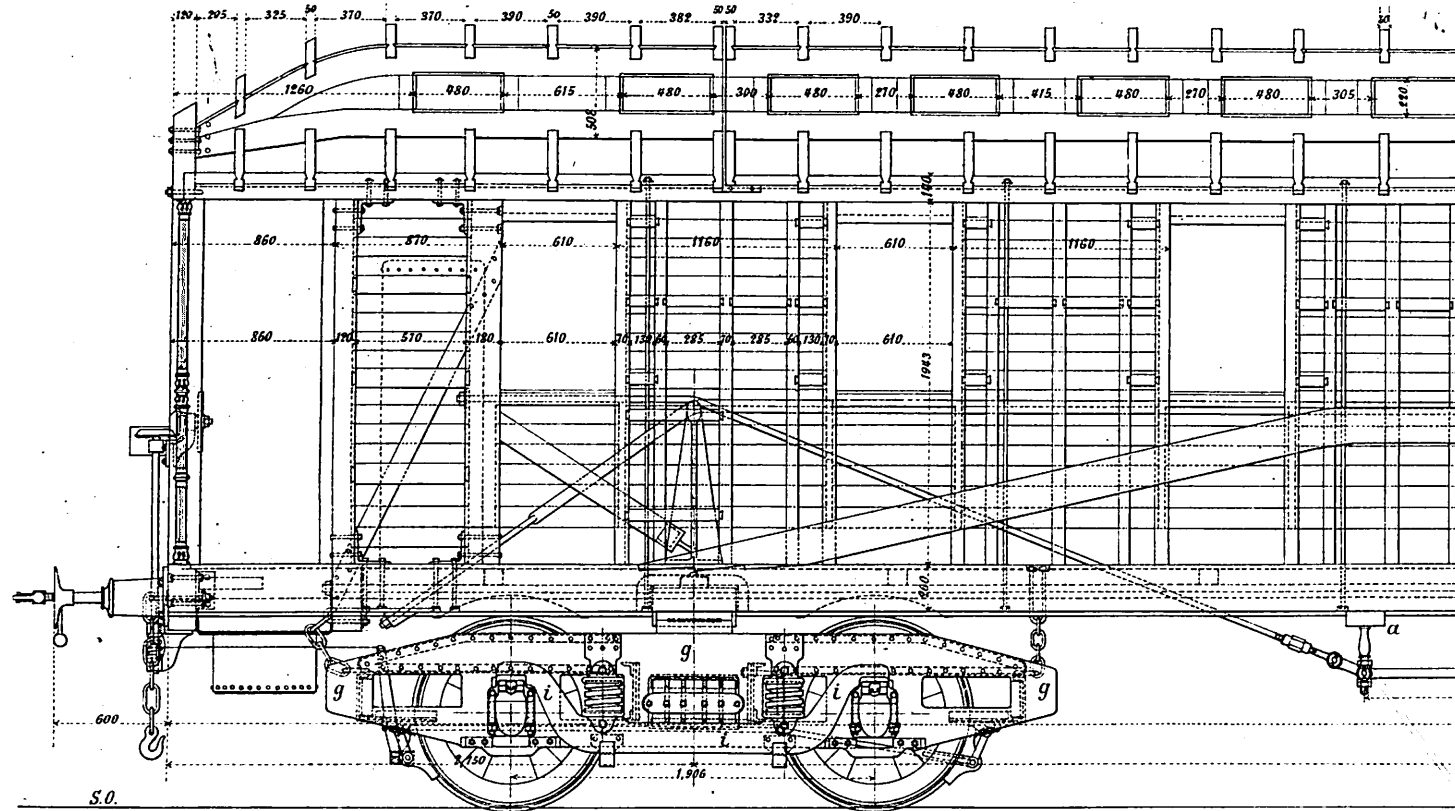


Fig.2. Aussenansicht des Wagenkastens. 1:40.

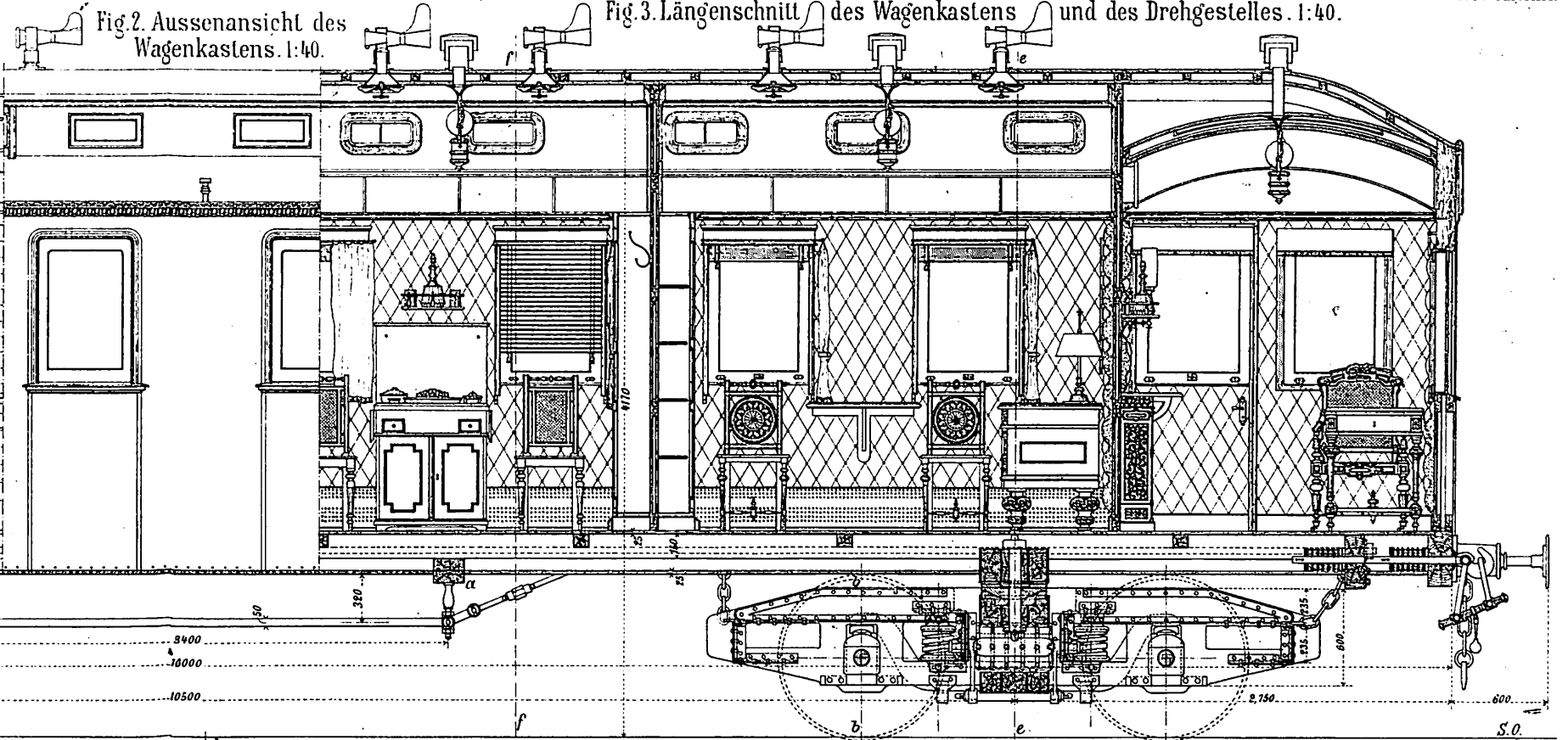


Fig.3. Längenschnitt des Wagenkastens und des Drehgestelles. 1:40.

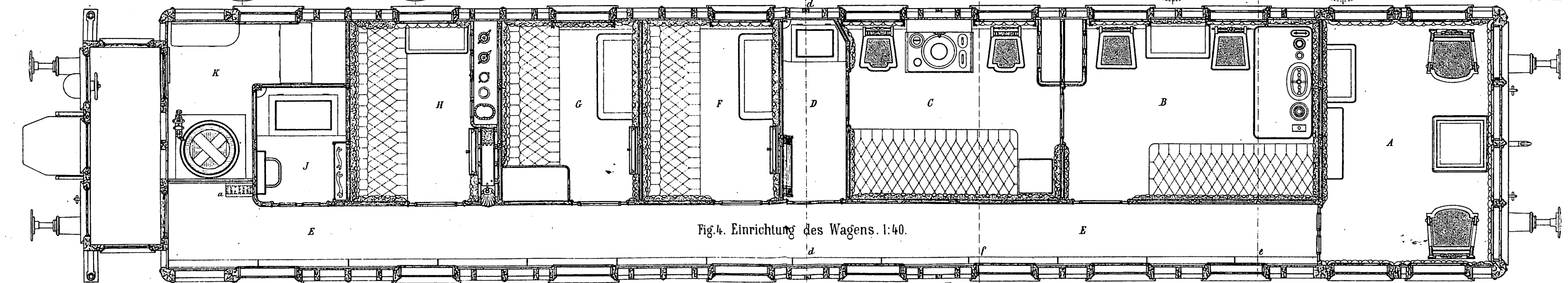


Fig.4. Einrichtung des Wagens. 1:40.

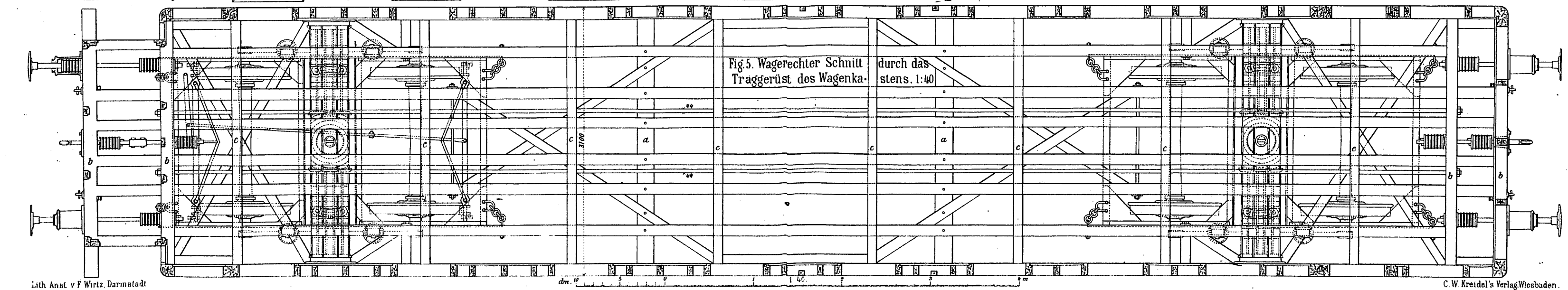
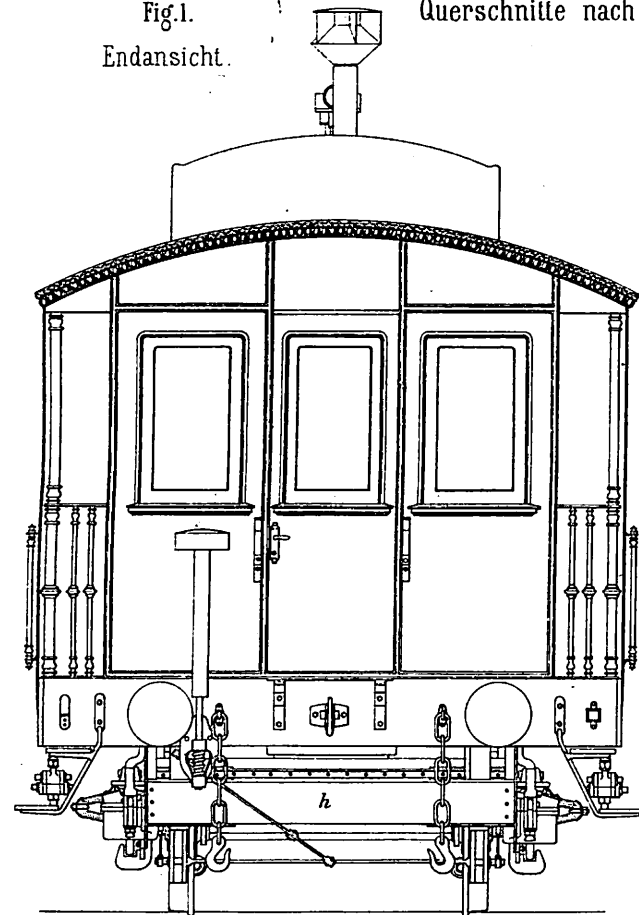


Fig.5. Wagerechter Schnitt durch das Traggerüst des Wagenkastens. 1:40.

Fig.1-4. Dienst-Wagen des Kaiserlich-Russischen Ministerium des Verkors-Wesens.

Fig.1.
Endansicht.



Querschnitte nach den Buchstaben auf Tafel XIX.

Fig.2. Querschnitt nach d-d
im Kasten, nach b-b
im Achsgestelle.

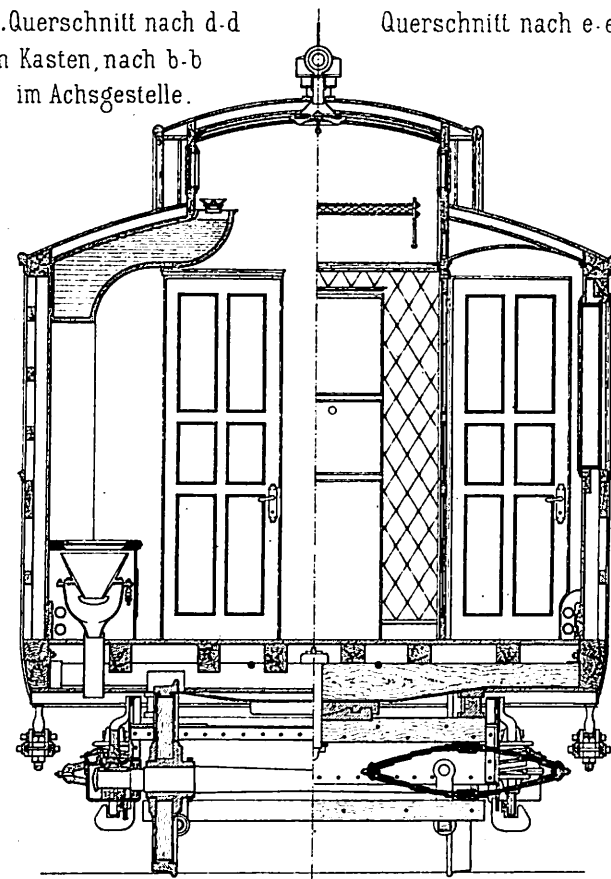


Fig.3.

Querschnitt nach e-e.

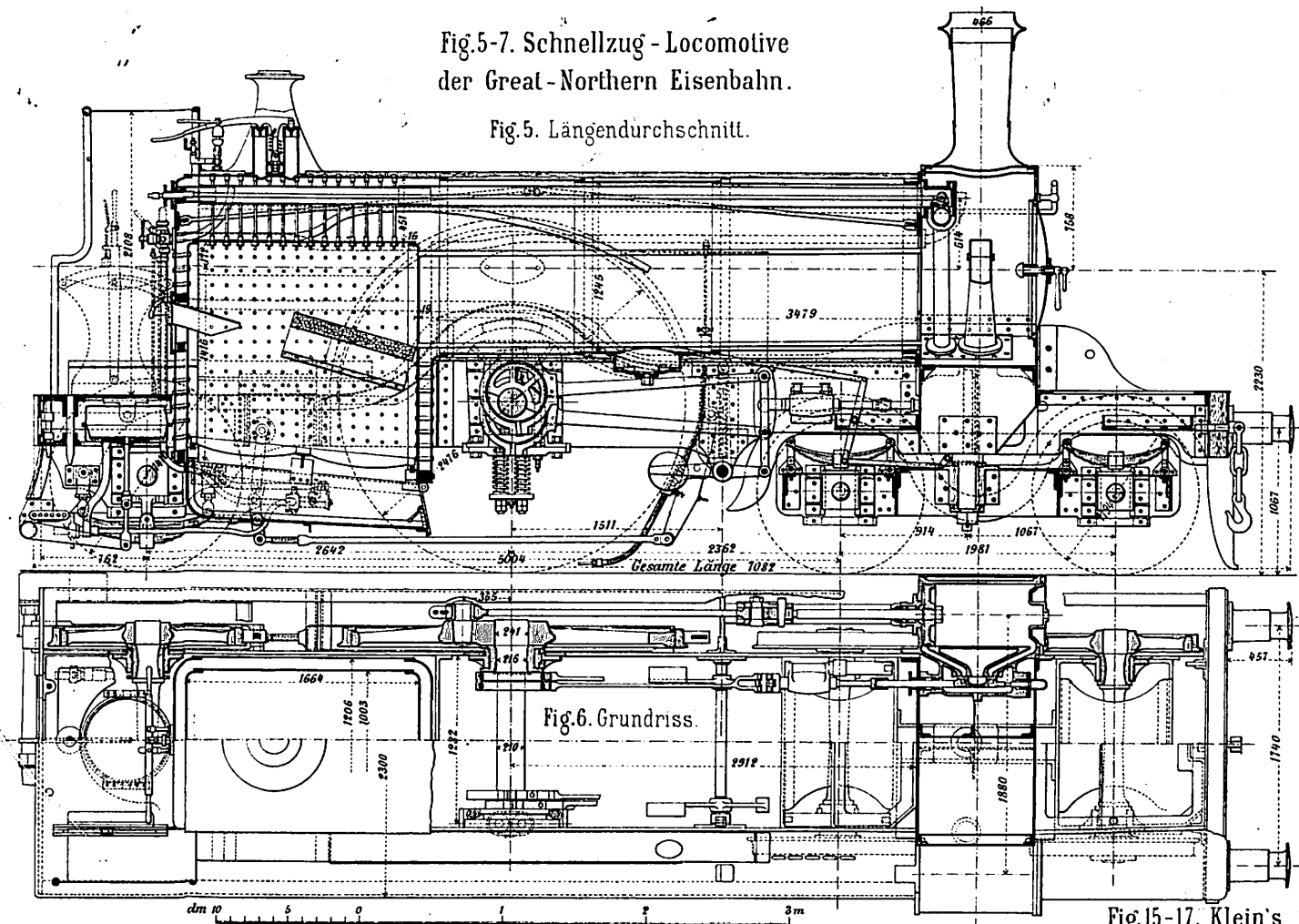


Fig.7.
Querschnitt.

Fig.15-17. Klein's Staubring für Achsbüchsen.
D. R. P. 42739.

Fig.15. Lothrechter Schnitt.

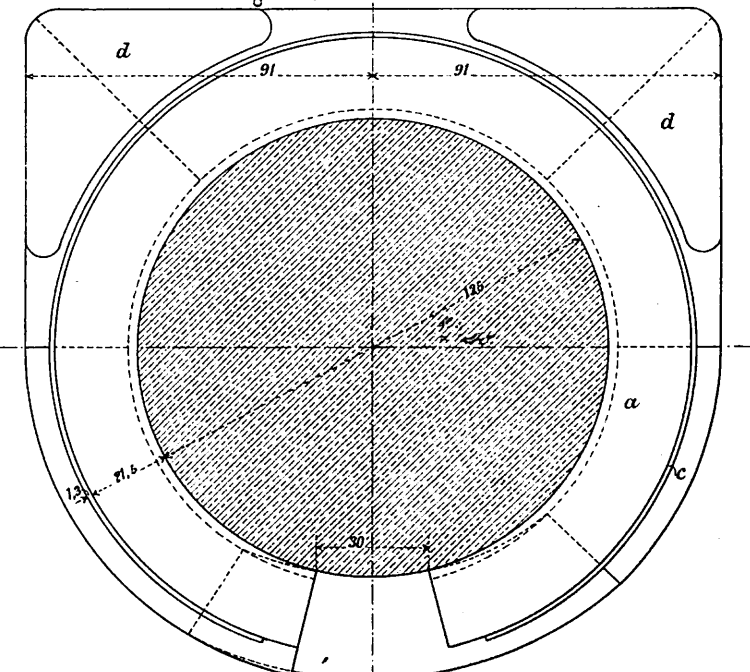


Fig.16. Waagerechter Schnitt.

Fig.17. Ansicht von unten.

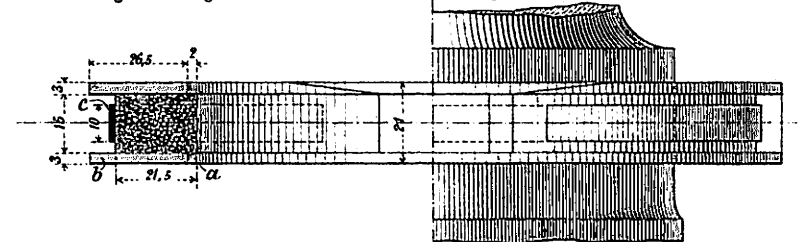


Fig.8-14. Drehgestell für Personenwagen der Pennsylvania-Eisenbahn.
(mit 8 Bremsklötzen.)

Fig.8. Seitenansicht.

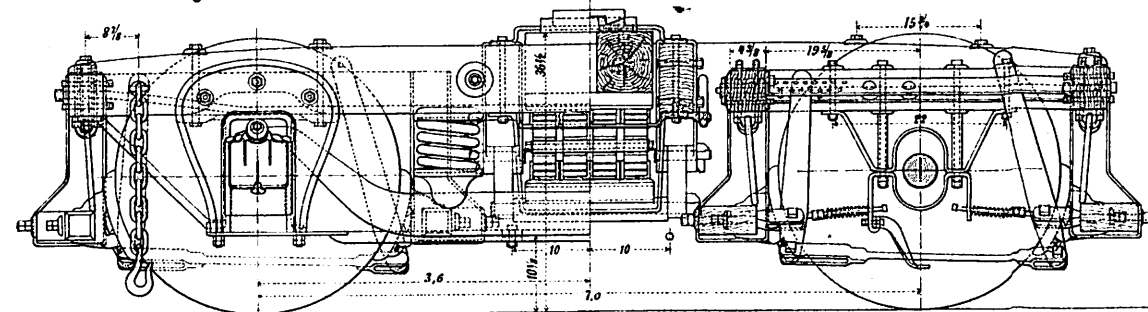


Fig.9. Längendurchschnitt.

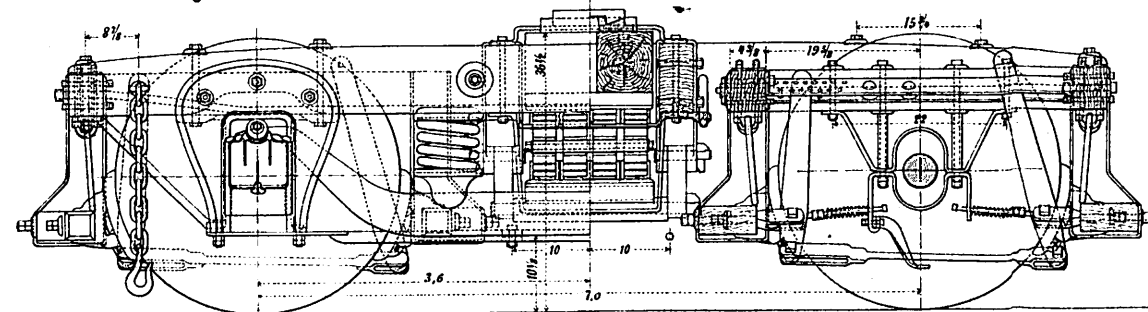


Fig.10. Grundriss.

Fig.11. Waagerechter Schnitt.

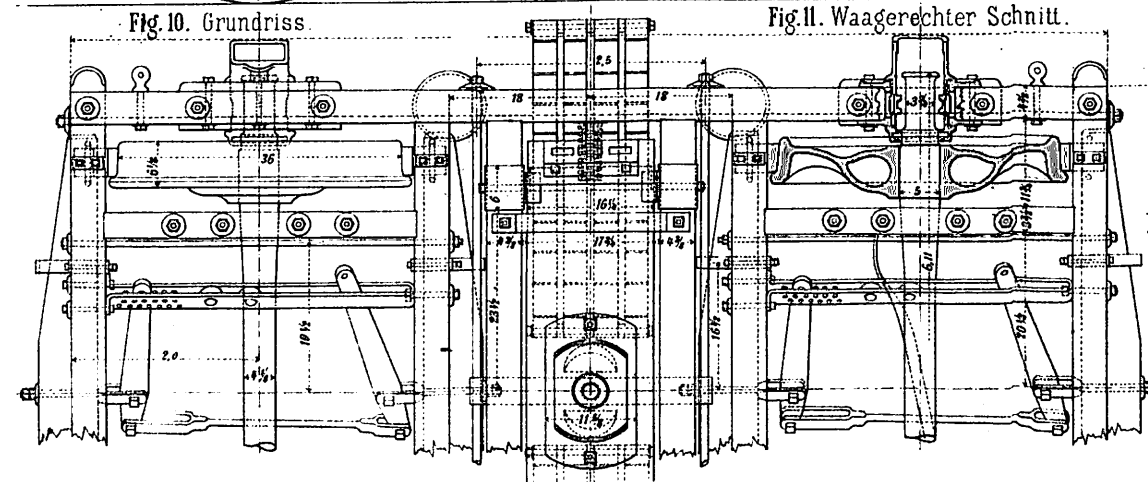


Fig.12.
Endansicht.

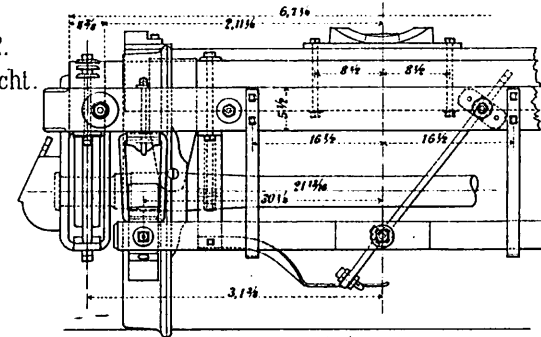


Fig.13.
Querschnitt.

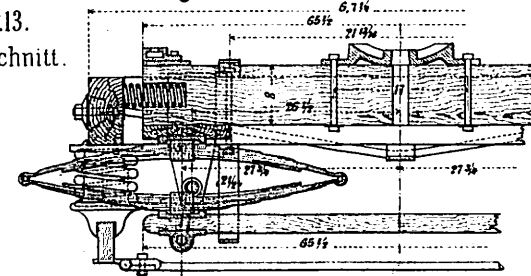


Fig.14.
Federlagerung.

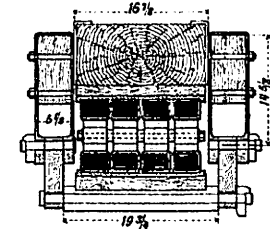


Fig.4.
Querschnitt nach f-f.
Tafel XIX.

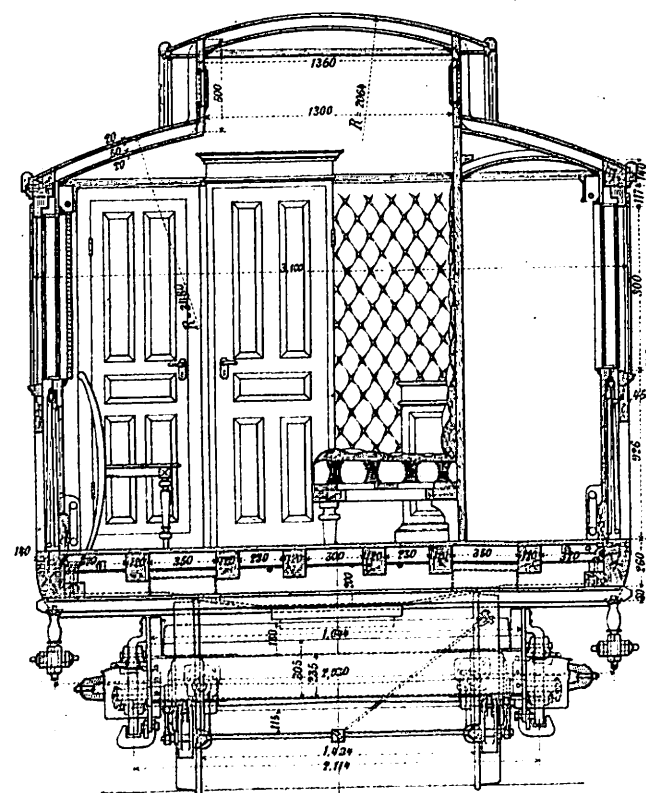


Fig. 10. Zungen-Kuppelung für eine einhebelige doppelte Kreuzungsweiche m. doppeltem Gestänge.
(1:20 d.nat.Gr.)

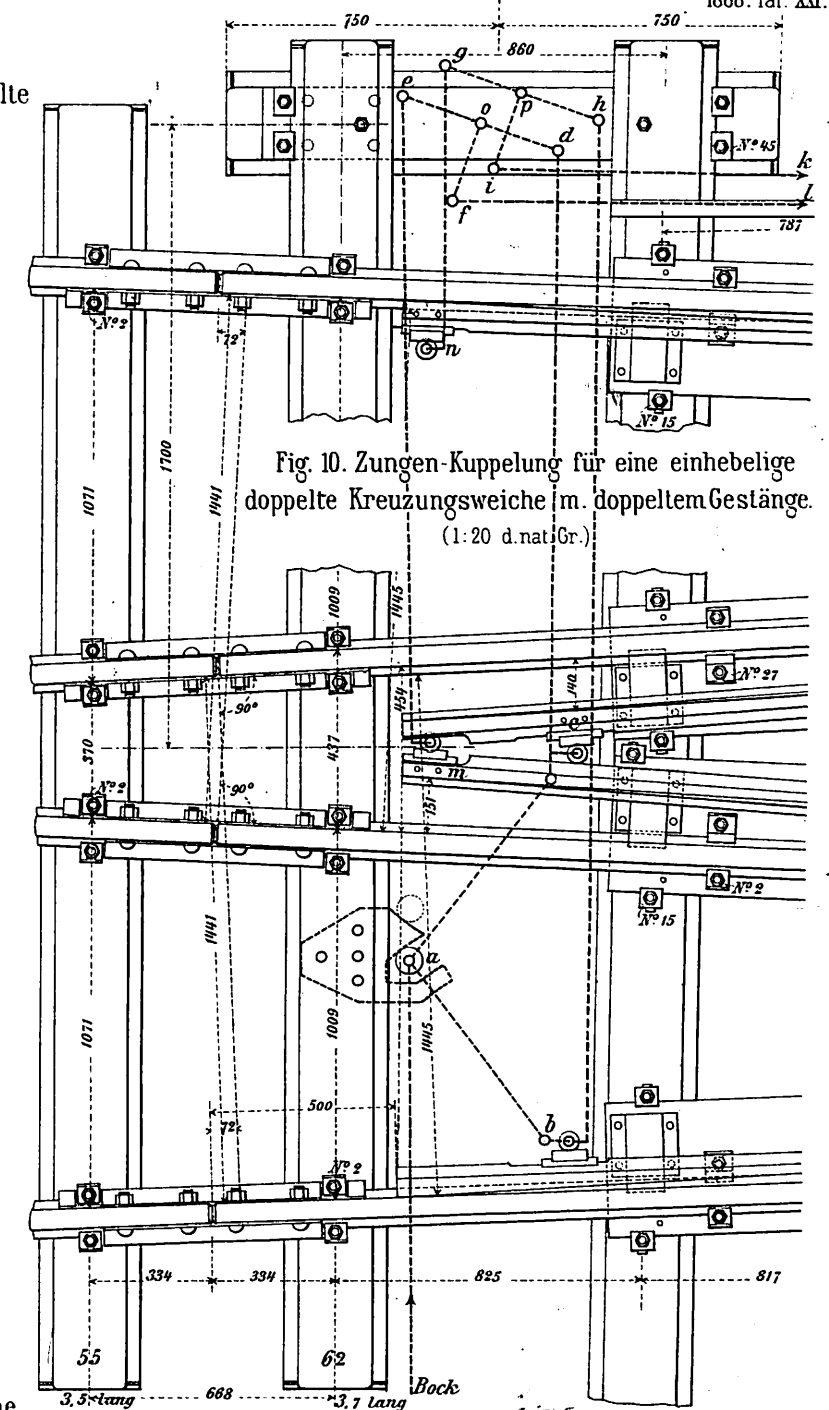


Fig. 12. Over-

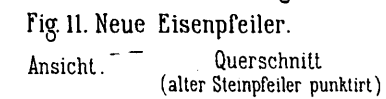


Fig. 12. Over-

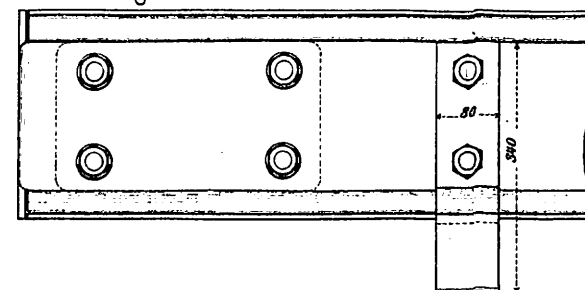


Fig. 7. Zugstange bei A in Fig. 5

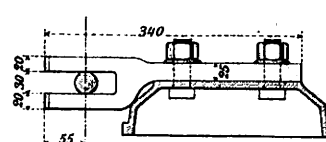
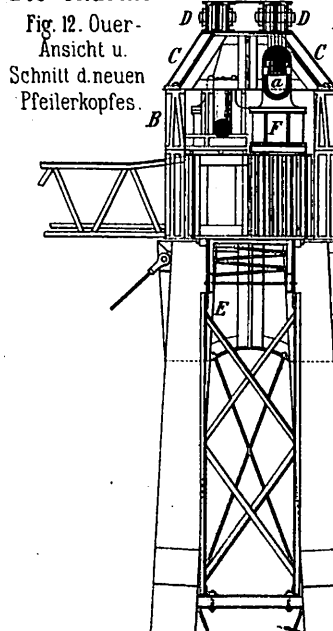
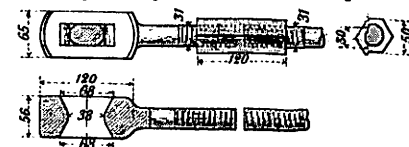
[illegible]

Fig. 13. Längs-

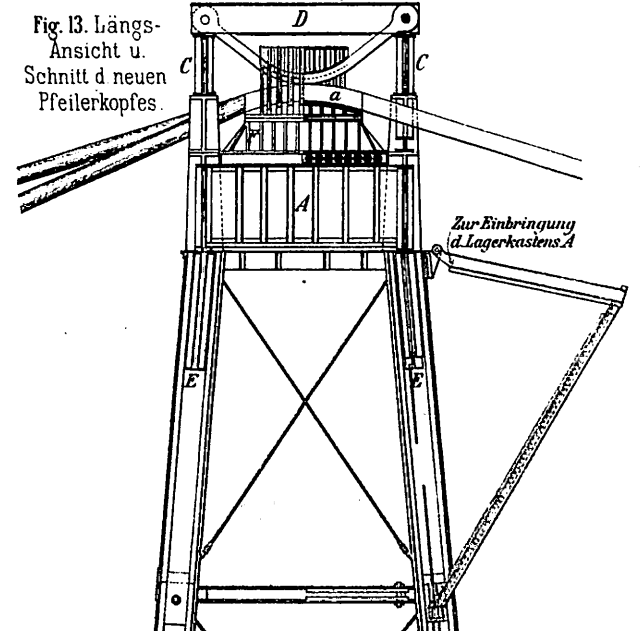


Fig. 1-6. Nachträgliche Verstärkung der Kabelverankerung

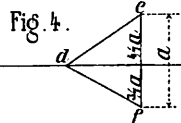


Fig. 8.
ht des alten
lzträgers.

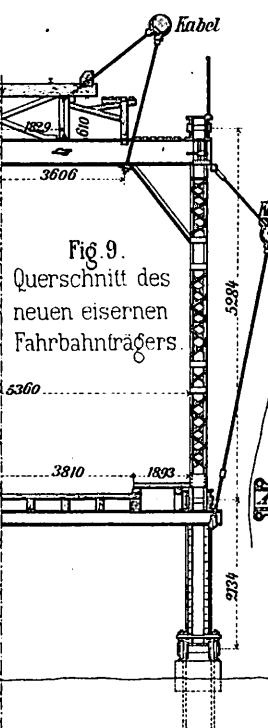


Fig. 9.
Querschnitt des
eisenen
bahnträgers.

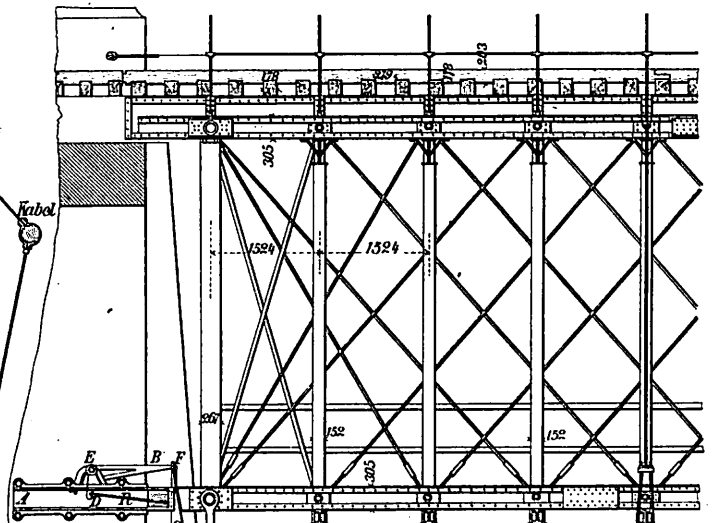


Fig.10. Ansicht des Fahr-bahnträger-Endes.

Fig. 11.
Schwerlinien der Krag- und Mittelträger.

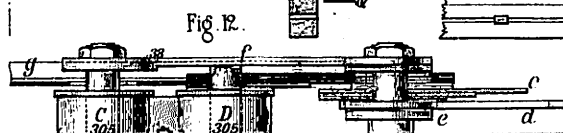
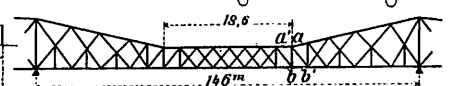


Fig. 12.

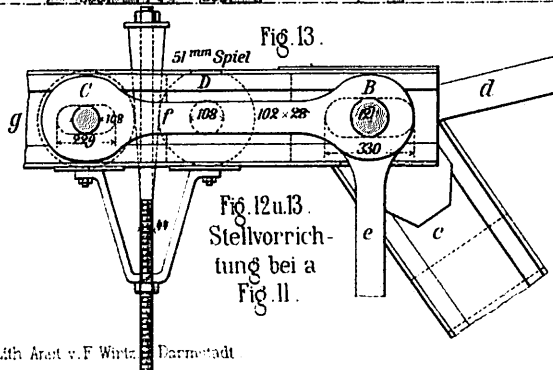


Fig. 12 u. 13.
Stellvorrichtung bei a
Fig. 11.

Fig. 11-15.
Kentucky u.
Indiana-Brücke
zwischen
Louisville u.
New-Albany
über den
Ohio-Fluss.

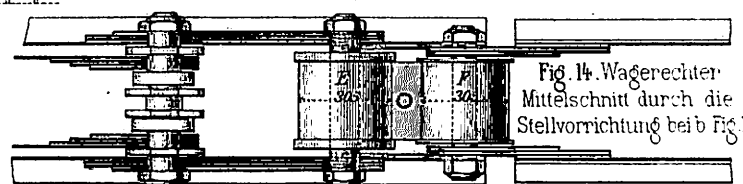


Fig. 14. Wagerechter Mittelschnitt durch die Stellvorrichtung bei b Fig. 11

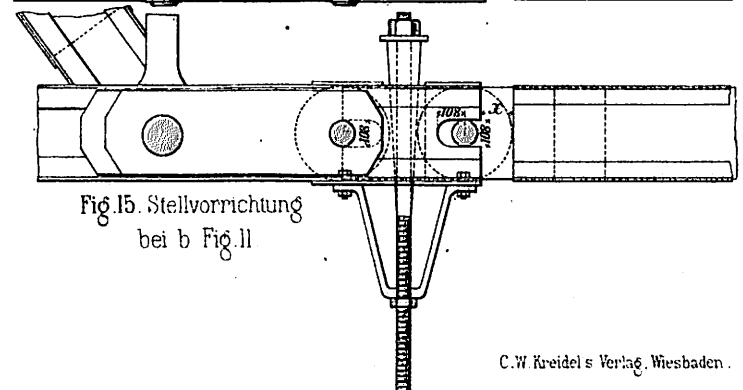


Fig.15. Stellvorrichtung
bei b Fig.11.

Achsbüchse mit selbstthätiger Ventilschmierung von Schliwa.

Fig. 1.
Längenschnitt.

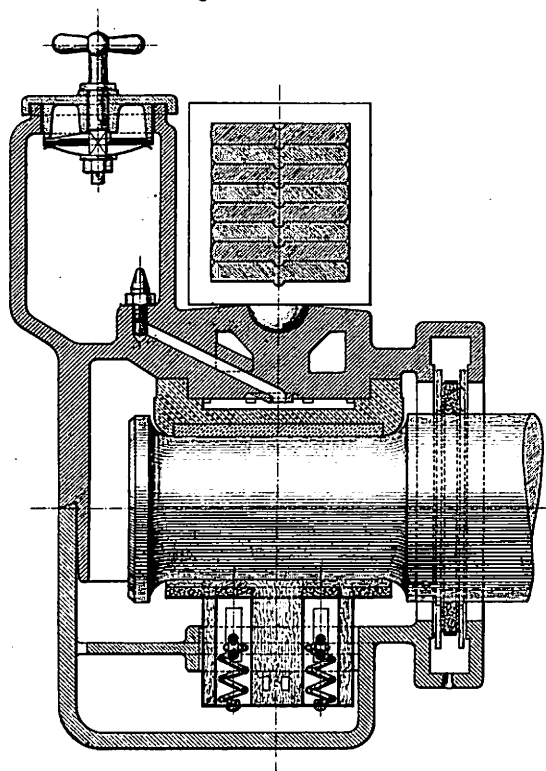


Fig. 2.
Querschnitt.

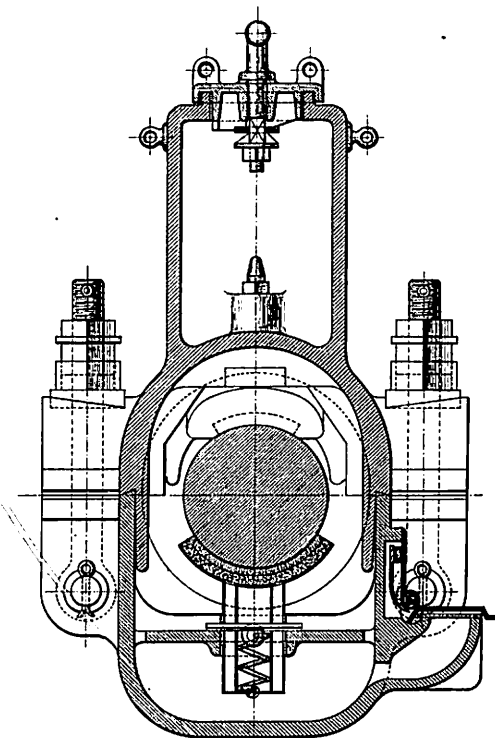


Fig. 3.
Grundriss.

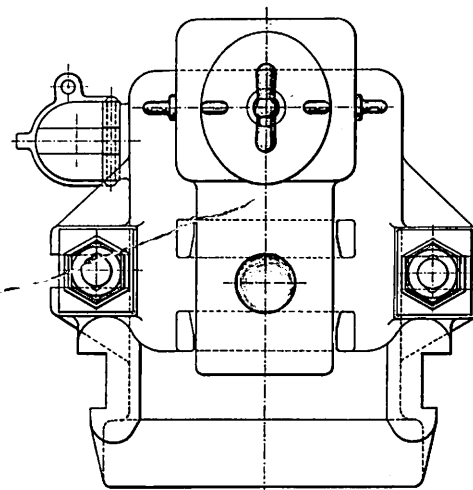


Fig. 4.
Seitenansicht.

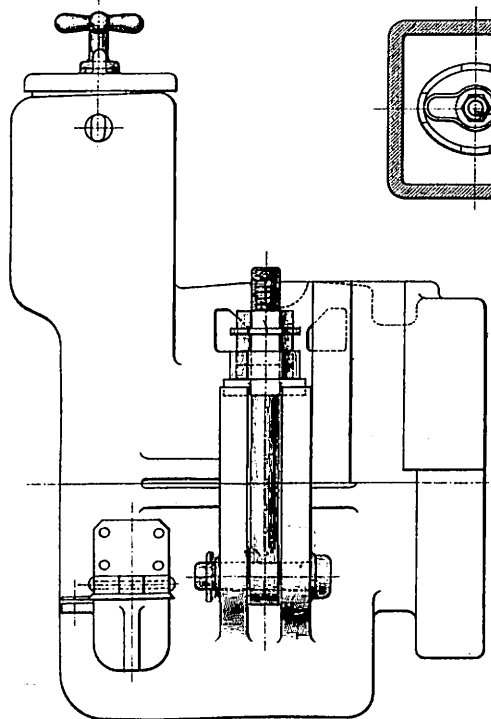


Fig. 5.

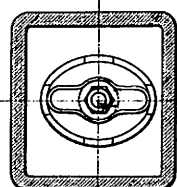
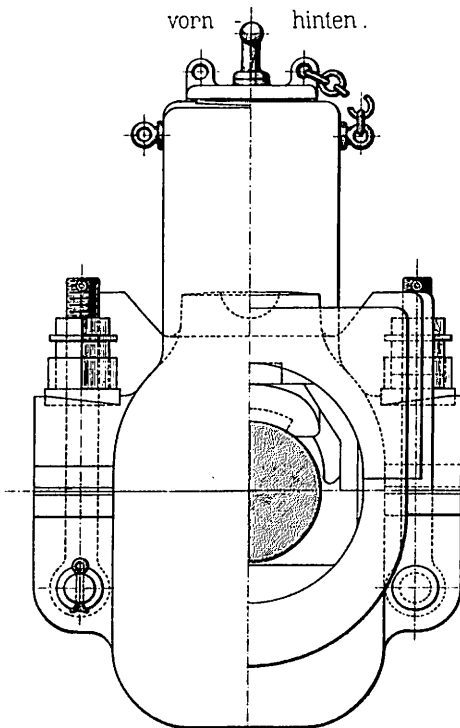


Fig. 6.
Ansicht
vorn hinten.



Lagerschale.

Fig. 7.

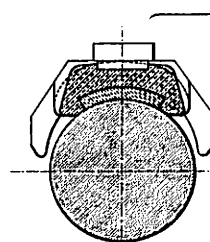


Fig. 8.

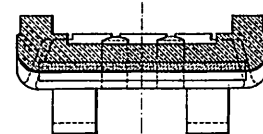
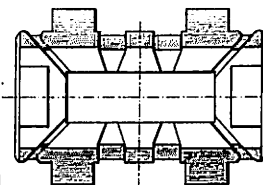


Fig. 9.

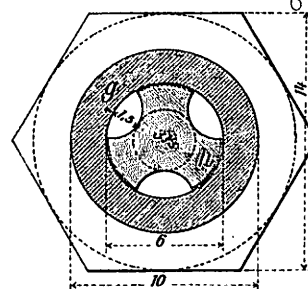


Ventil.



Fig. 10-12 1/2 d. w. Gröfse.

Fig. 13.
Ventil Fig. 10
2 1/2 fach vergrößert.



Maßstab 1:5 zu Fig. 1-9.



Oberbau der Königl. Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrhein).

Fig. 1-3.
Oberbau für die Hauptbahnen mit eisernen Querschwellen.
(Fig. 1 bis 3).
Querschnitt durch Schiene u. Laschen.
(1:2 d. nat. Gr.).

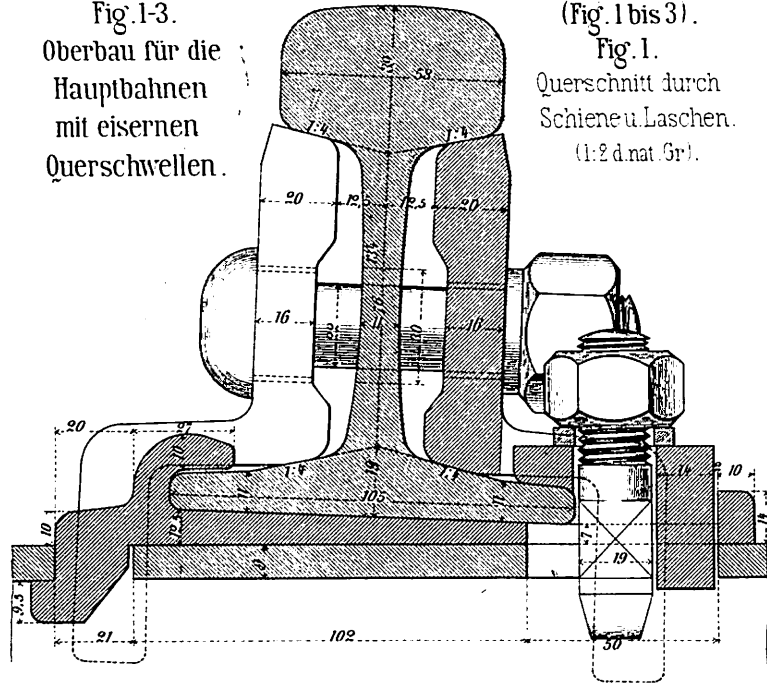


Fig. 2. Ansicht des Schienenstosses. (1:5 d. nat. Gr.).

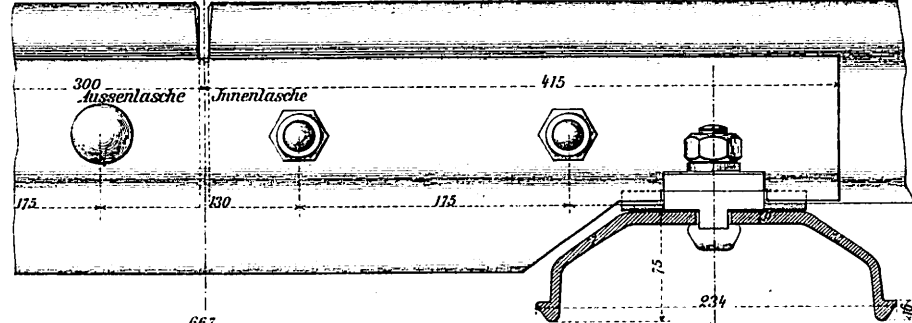


Fig. 3. Horizontalschnitt und Oberraufsicht. (1:5 d. nat. Gr.).

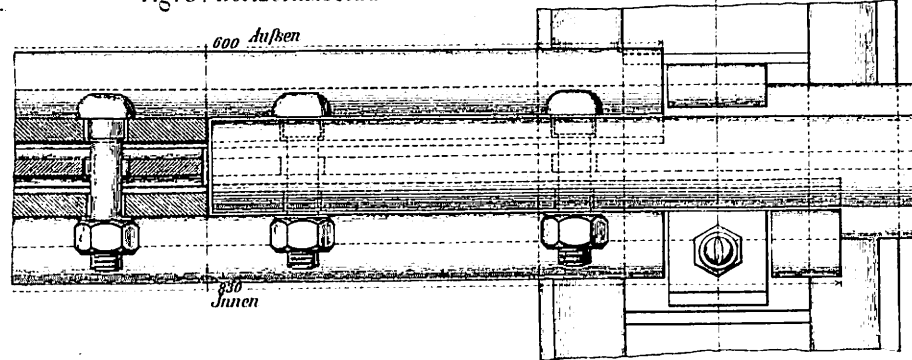


Fig. 4. Oberbau der Westholsteinischen Bahn.

Querschnitt durch Schiene u. Laschen.
(1:2 d. nat. Gr.).

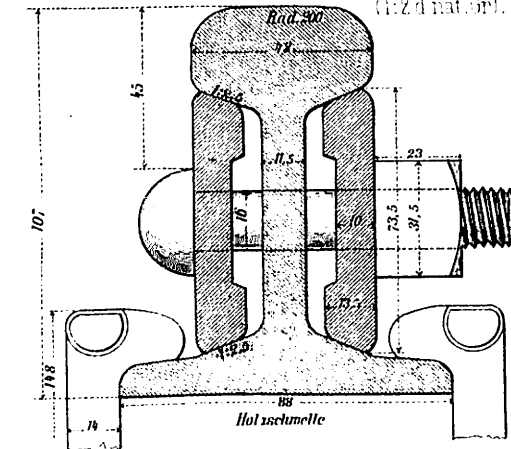
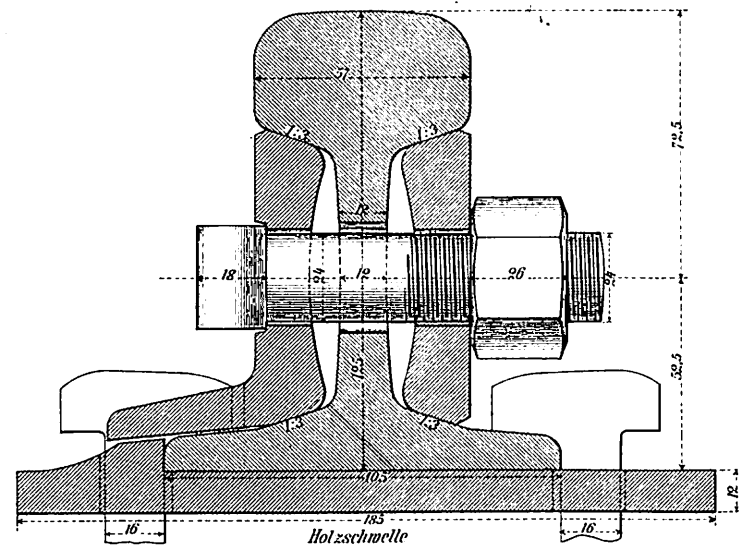


Fig. 5. Oberbau der Böhmisches Westbahn.
Querschnitt durch Schiene u. Laschen. (1:2 d. nat. Gr.).



Oberbau der Königl. Eisenbahn Direction Magdeburg. (Fig. 6 u. 7).

Fig. 6. Querschnitt durch Schiene und Laschen.
(1:2 d. nat. Gr.).

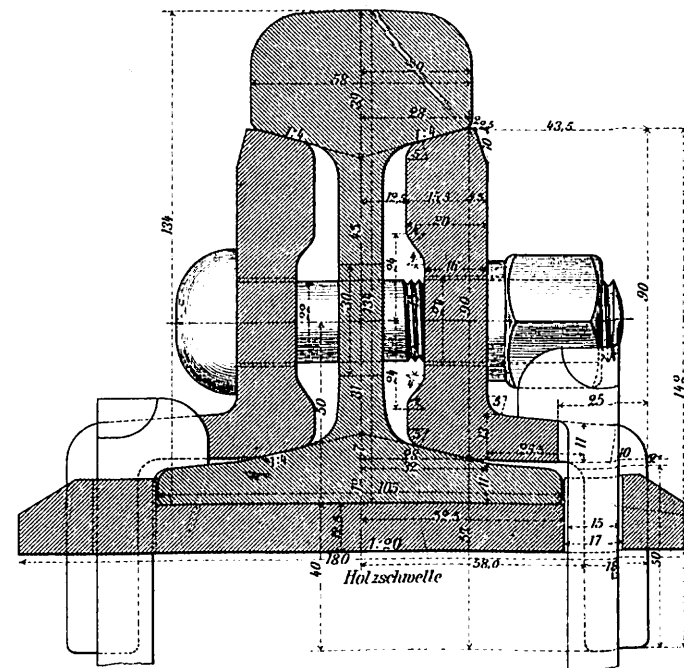
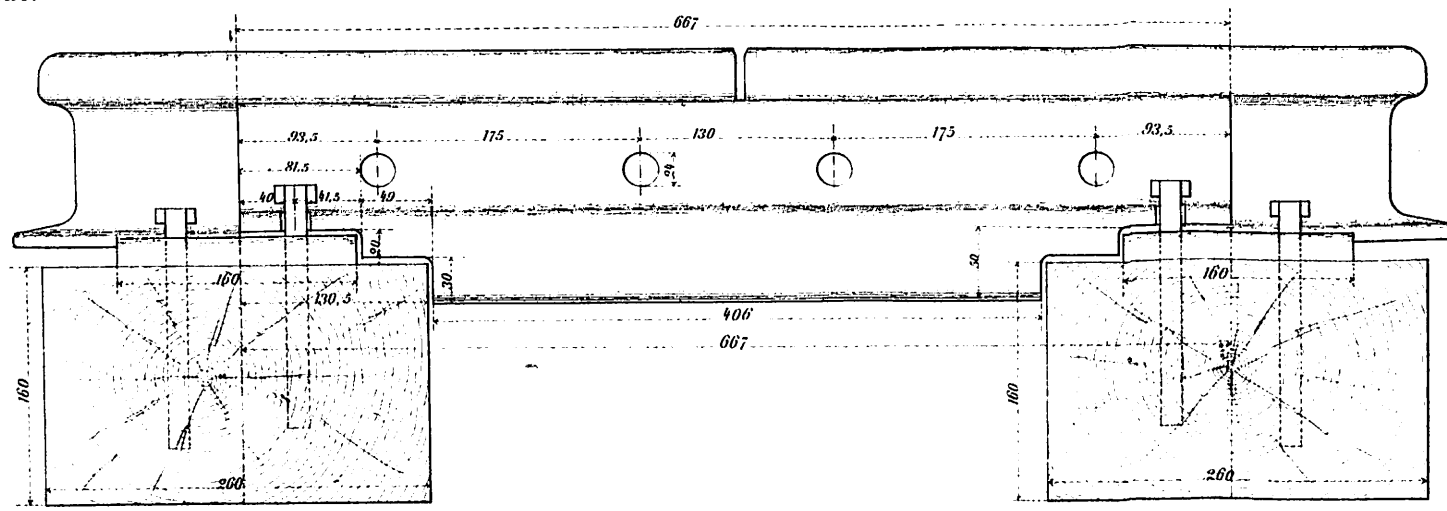


Fig. 7. Seitenansicht des Schienenstosses. (1:5 d. nat. Gr.).

Innere Seite.



Oberbau der Böhmisches Nordbahn. (Fig. 8 bis 11).

Fig. 8. Oberbau für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.
Querschnitt durch Schiene u. Laschen.
(1:2 d. nat. Gr.).

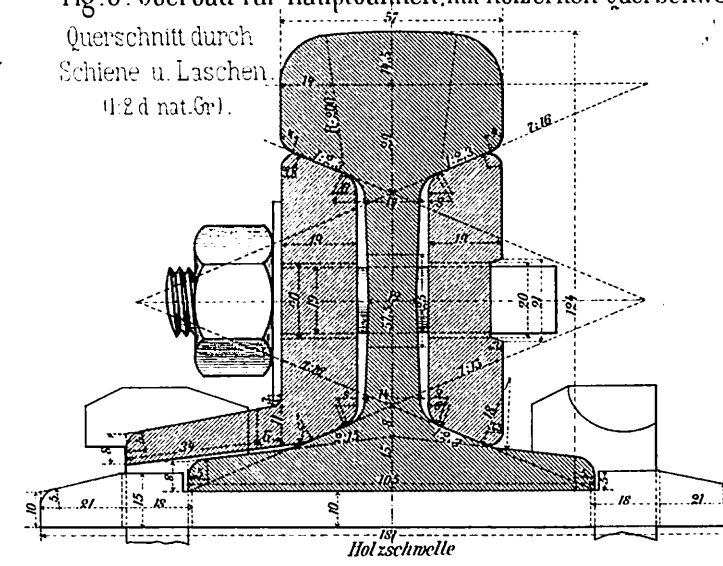


Fig. 9-11. Oberbau für Lokalbahn.
mit hölzernen Querschwellen.

Fig. 9. Querschnitt durch Schiene u. Laschen.
(1:2 d. nat. Gr.).

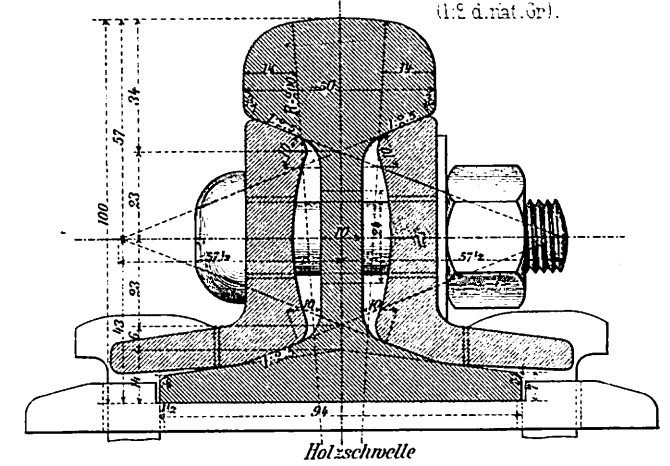


Fig. 10. Seitenansicht des Schienenstosses. (1:5 d. nat. Gr.).

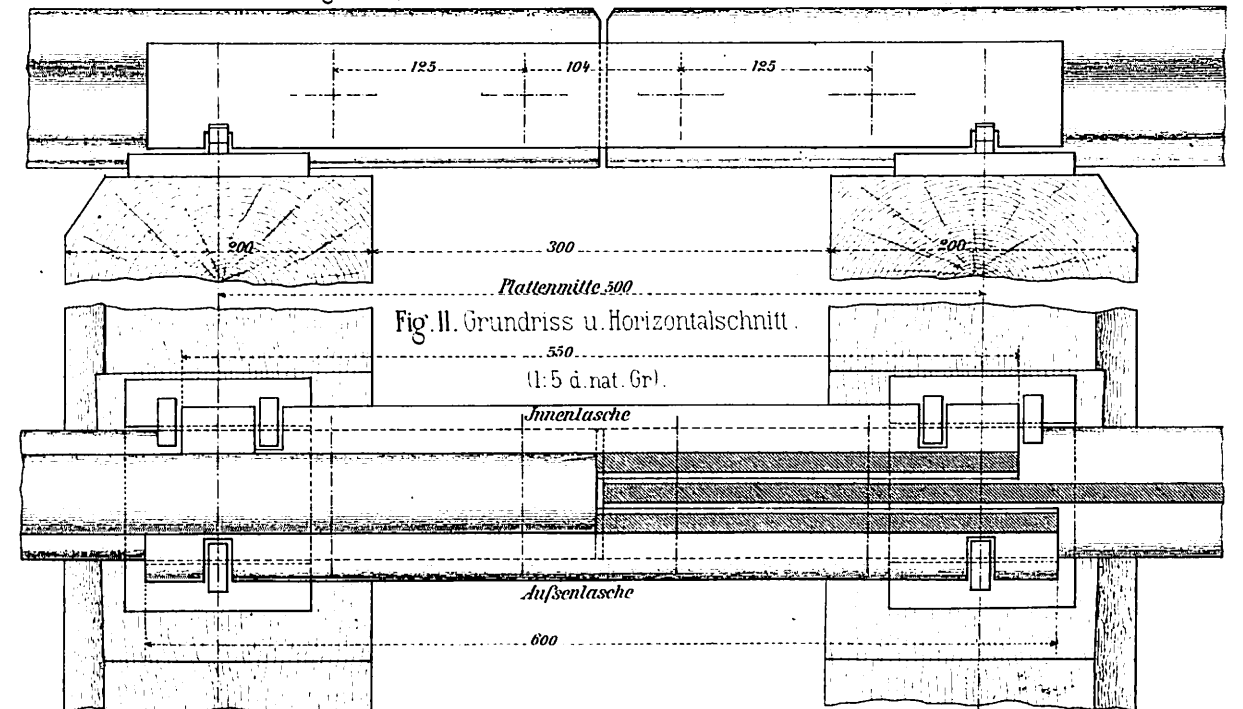
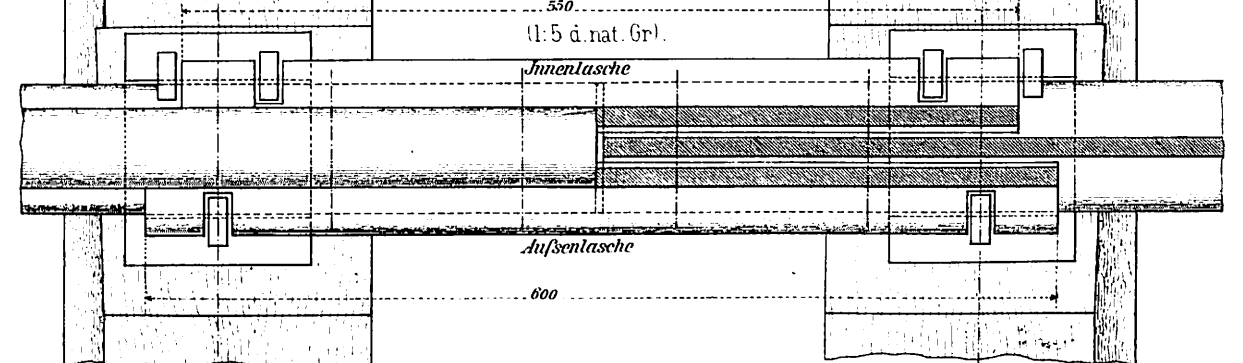


Fig. 11. Grundriss u. Horizontalschnitt.
(1:5 d. nat. Gr.).



Oberbau der Gallizischen Karl-Ludwigsbahn. (Fig. 12 u. 13).

Fig. 12. Für die Hauptbahnen.

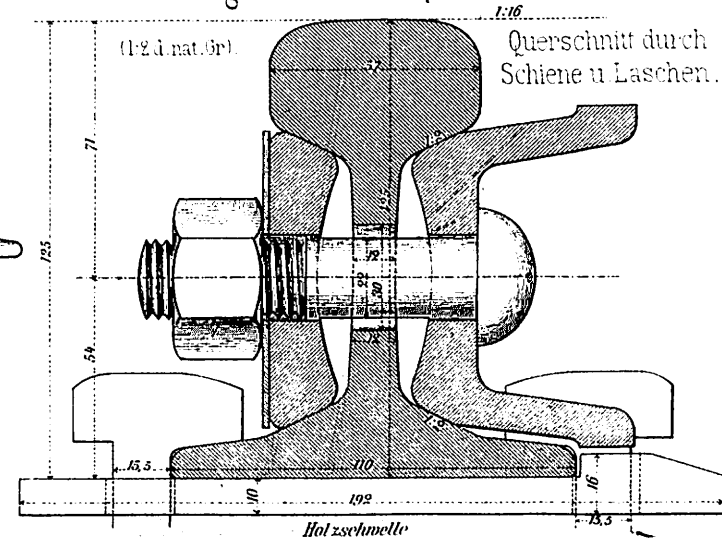
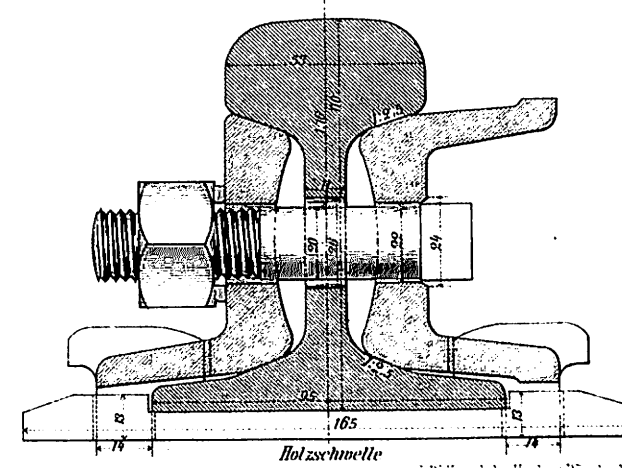


Fig. 13. Für die Lokalbahn.

Querschnitt durch Schiene u. Laschen.
(1:2 d. nat. Gr.).



Oberbau der Königl. Eisenbahn-Direction Köln (rechtsrheinisch). Fig. 1 bis 6.

Fig. 1 u. 2. Für Hauptbahnen mit eisernen Querschwellen.

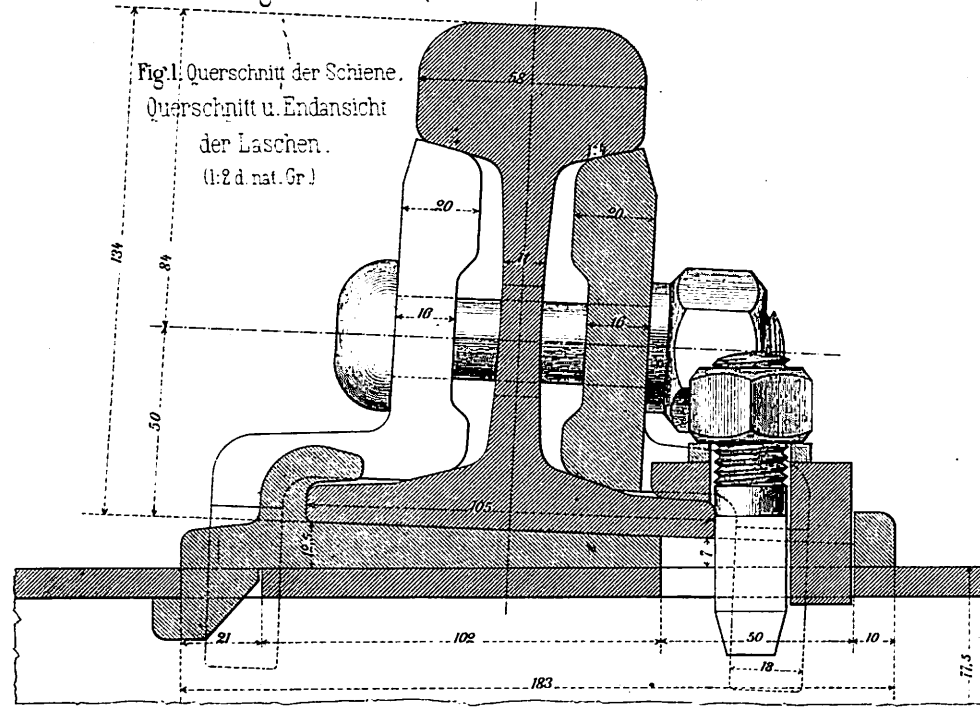


Fig. 2. Ansicht des Schienenstosses und Querschnitt der eisernen Schwelle. (1:5 d. nat. Gr.)

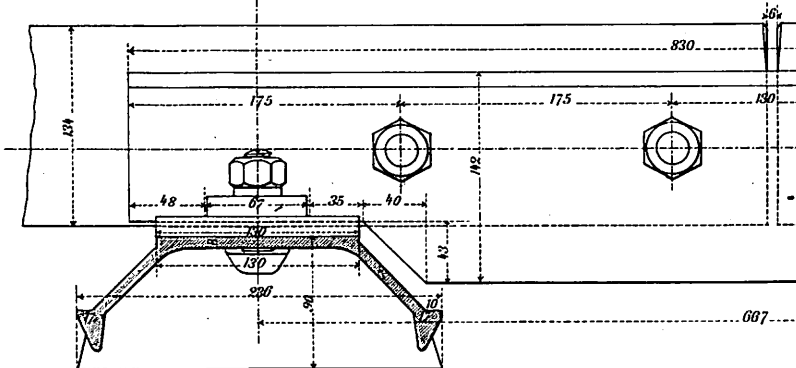


Fig. 5 u. 6. Oberbau für Lokalbahnen von normaler Spurweite mit hölzernen Querschwellen.

Fig. 5. Querschnitt durch Schiene u. Laschen. (1:2 d. nat. Gr.)

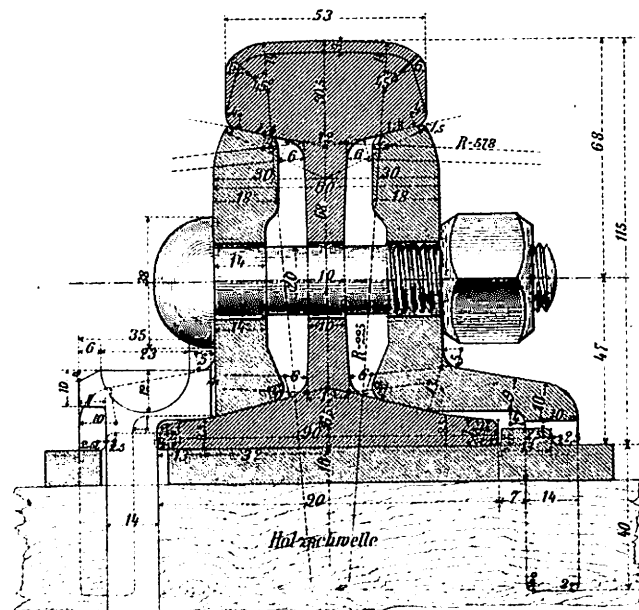


Fig. 6. Grundriss u. waagerechter Schnitt des Schienenstosses. (1:5 d. nat. Gr.)

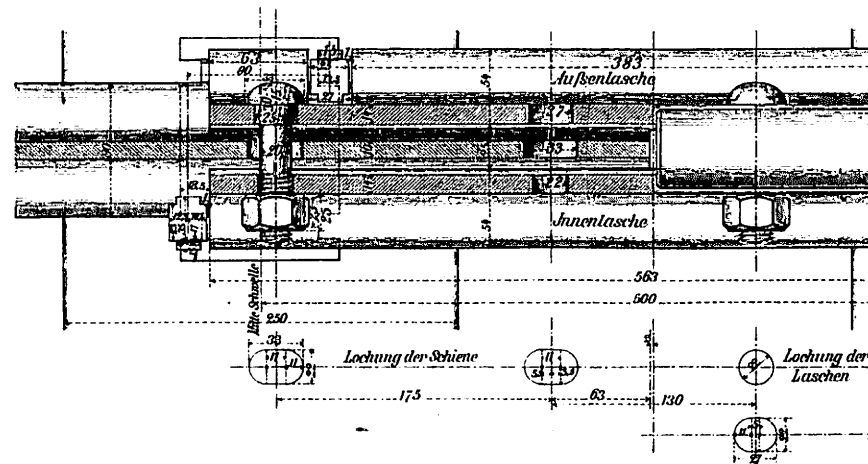


Fig. 3 u. 4. Für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.

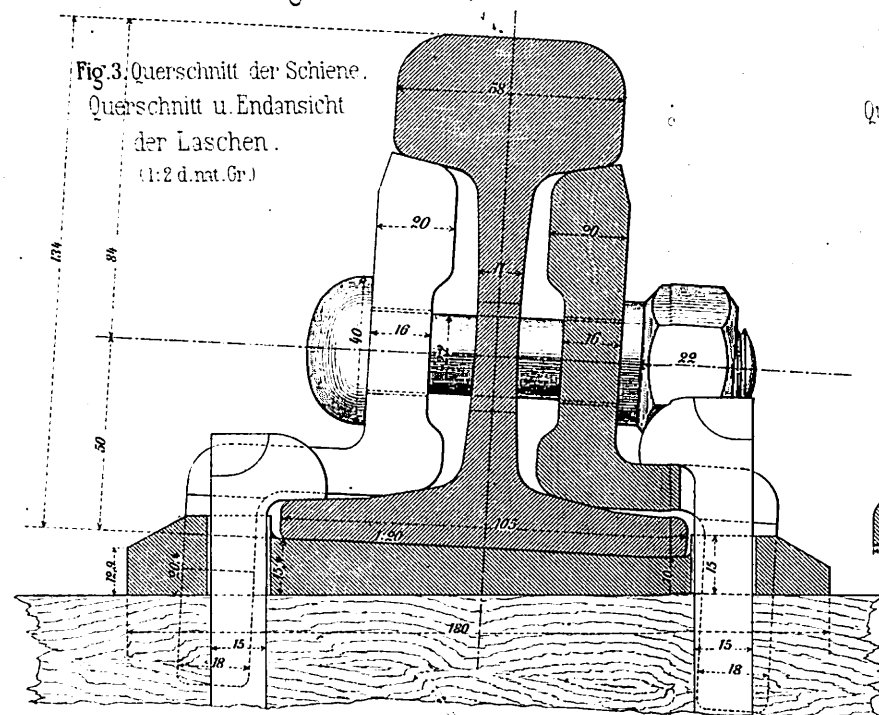


Fig. 4. Grundriss des Schienenstosses. (1:5 d. nat. Gr.)

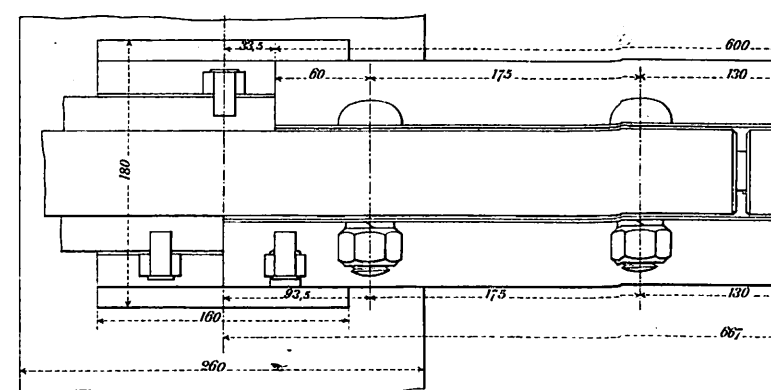
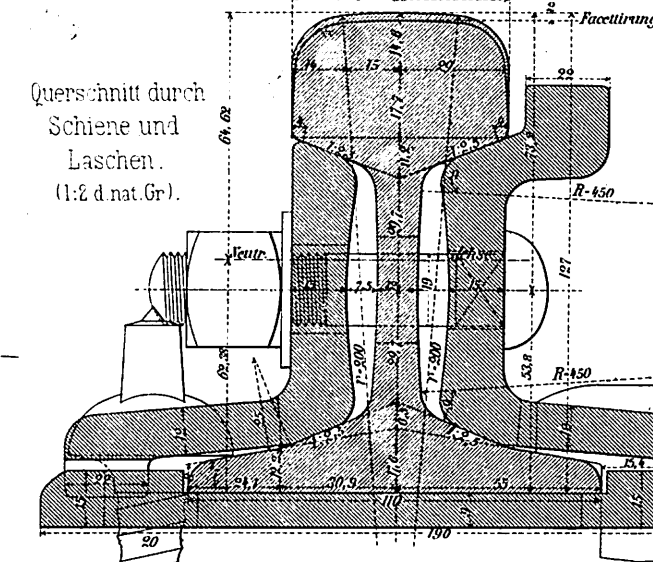


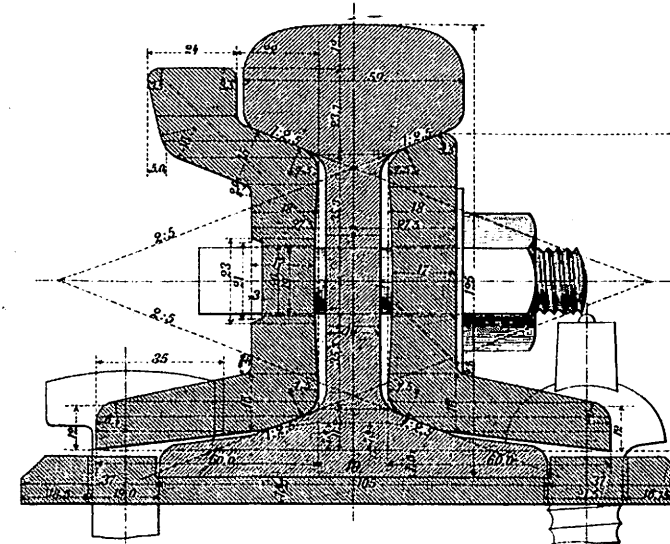
Fig. 7. Für Hauptbahnen I. Rang. mit hölzernen Querschwellen.



Oberbau der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. (Fig. 11 u. 12).

Fig. 11. Oberbau für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.

Querschnitt durch Schiene und Laschen. (1:2 d. nat. Gr.)



Oberbau der K. K. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Fig. 7 bis 10).

Fig. 8, 9 u. 10. Für Hauptbahnen II. Rang. mit hölzernen Querschwellen.

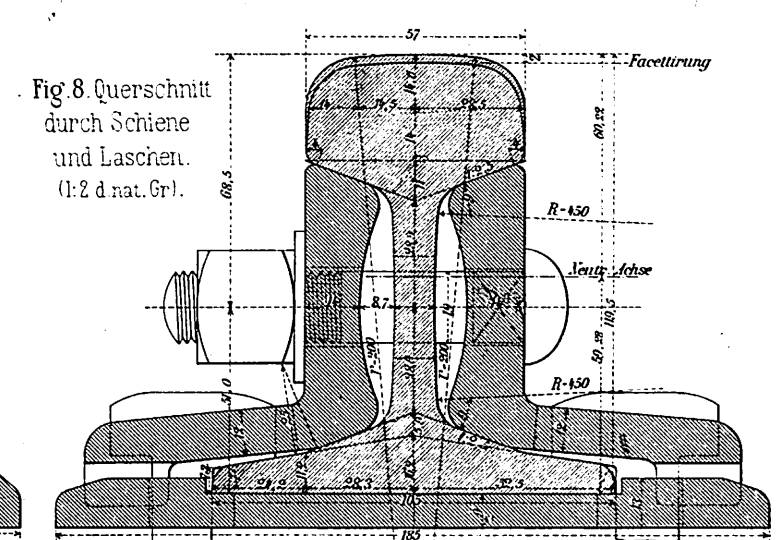


Fig. 9. Grundriss u. waagerechter Schnitt des Schienenstosses. (1:5 d. nat. Gr.)

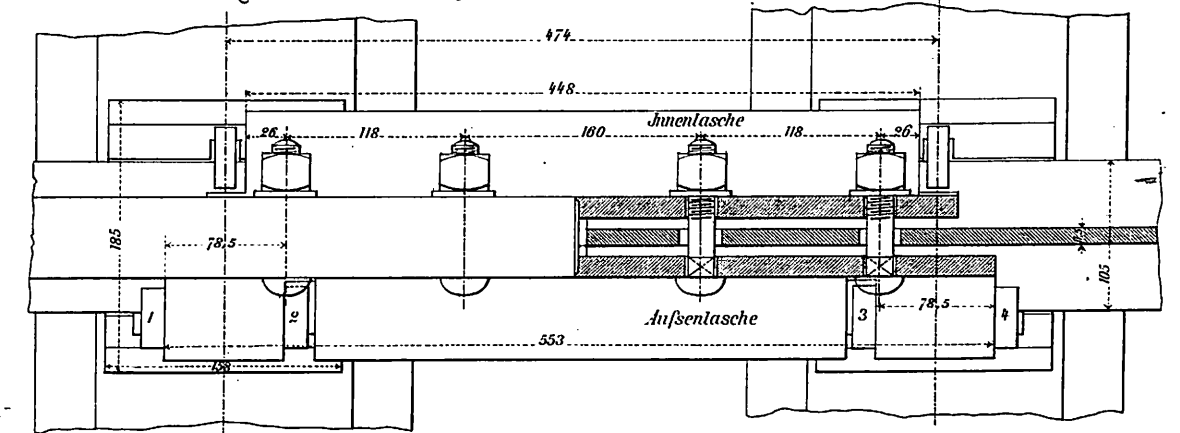


Fig. 10. Seiten-Ansicht des Schienenstosses. (1:5 d. nat. Gr.)

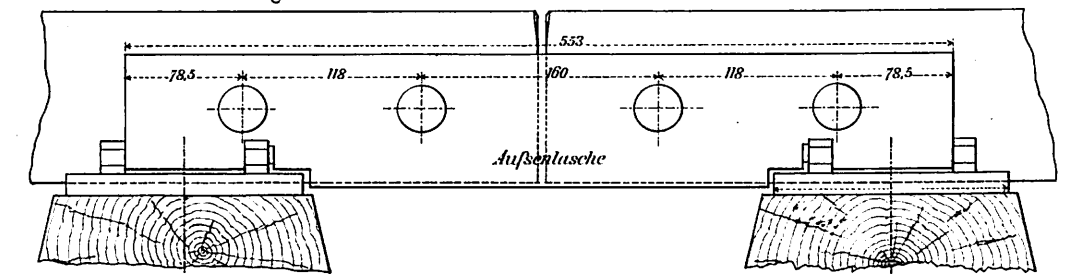
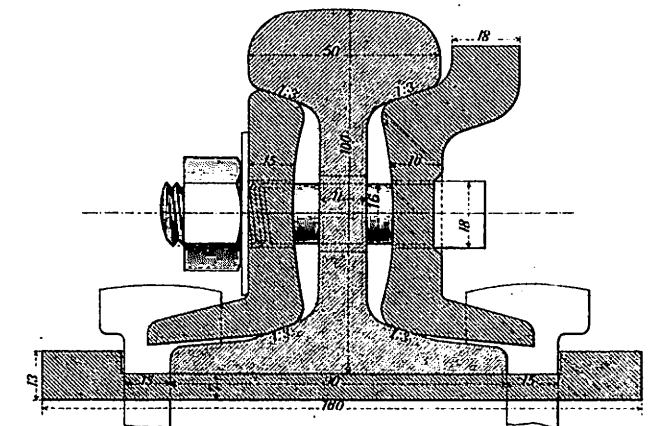
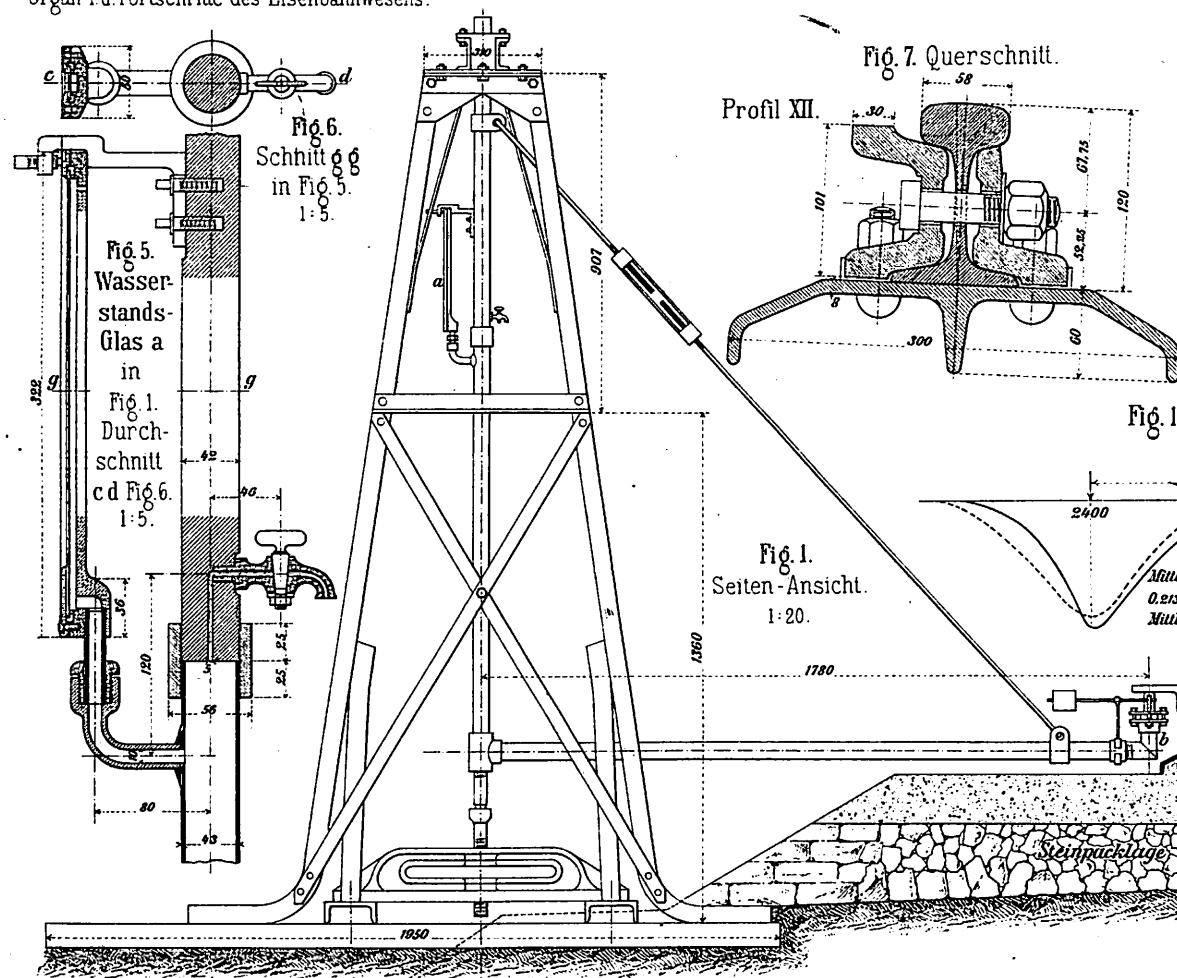


Fig. 12. Oberbau für Sekundärbahnen mit hölzernen Querschwellen. Querschnitt durch Schiene und Laschen. (1:2 d. nat. Gr.)





Vorrichtung zum Messen der Durchbiegung der Gleise.

Fig. 7-10. Schienenstoß-Verbindung des eisernen Überbaues.

Fig. 8. Ansicht zu Fig. 7.

Fig. 9. Ansicht zu Fig. 10.

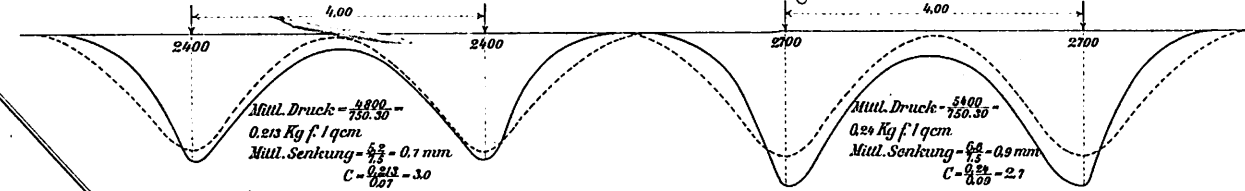
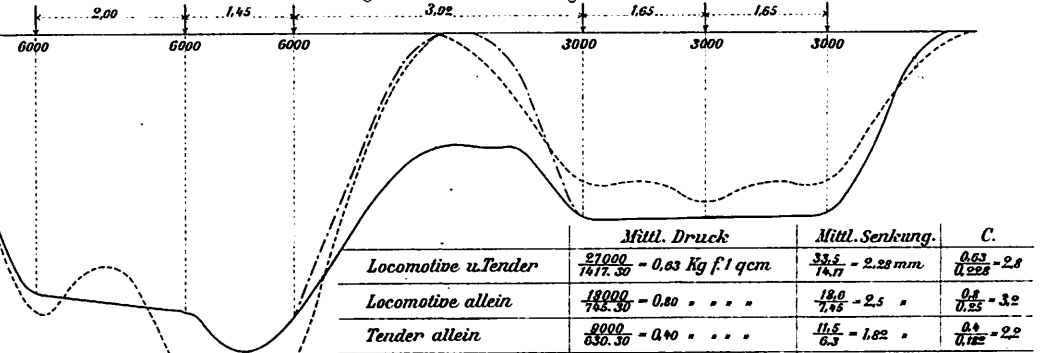
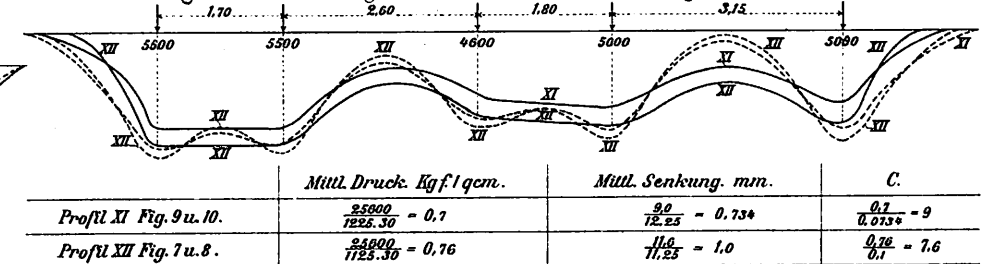
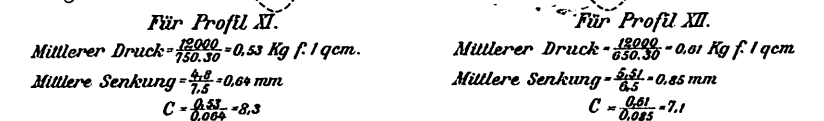
Fig. 12. A. Im Nebengleise auf Bahnhof Bischheim. Bettung ohne Packlage.
2u.3. Offener Güterwagen.Fig. 11. A. Im Nebengleise auf Bahnhof Bischheim. Bettung ohne Packlage.
1. Dreifach gekuppelte Güterzuglocomotive.

Fig. 19-21. C. Im Hauptgleise zwischen Steinburg u. Zabern.

C. a. Im linken Gleise. Bettung mit Packlage.

Fig. 19. I. Zweifach gekuppelte Locomotive für gemischte Züge.

Fig. 20.
2. Beladener
Wagen.

C. b. Im rechten Gleise. Bettung ohne Packlage.

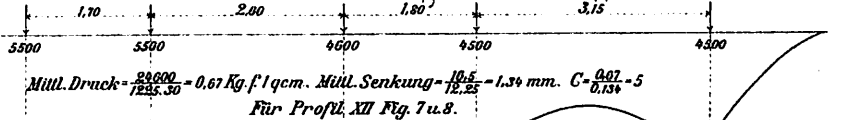
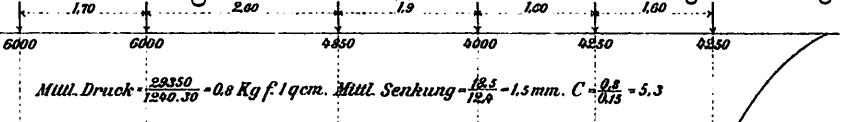
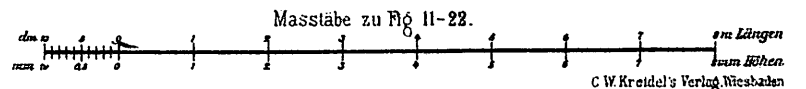
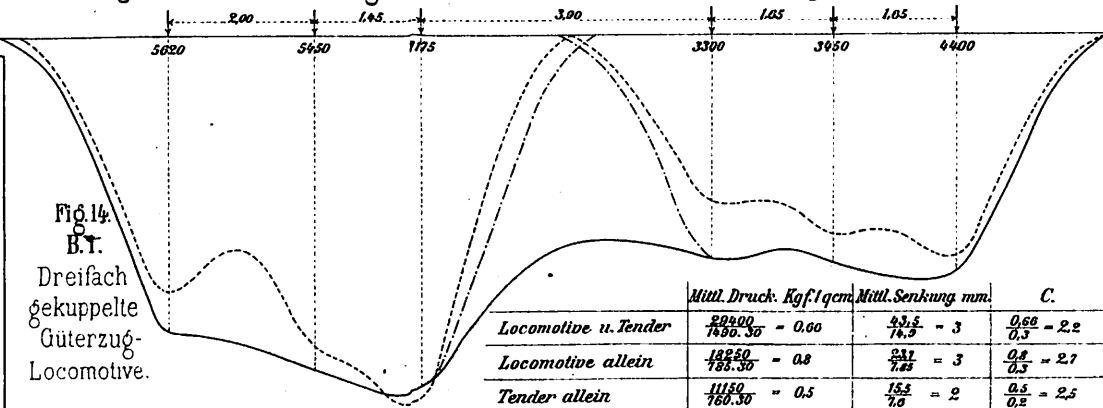
Fig. 21. Zweifach gekuppelte Locomotive
für gemischte Züge.

Fig. 22. D. Im Hauptgleise Steinburg-Buchsweiler. Bettung mit Packlage.

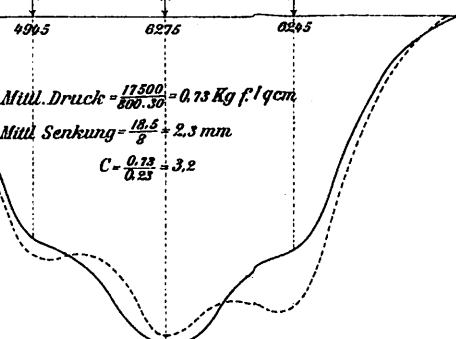
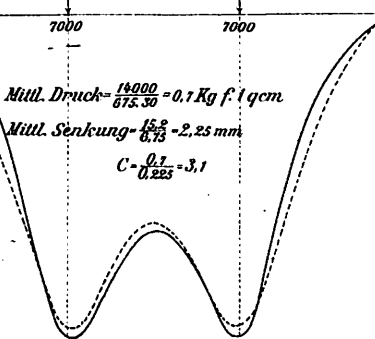
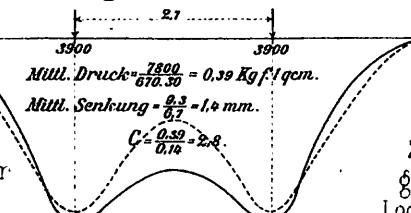
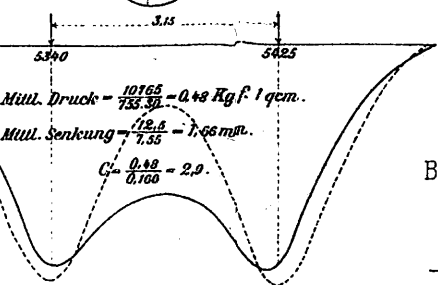
Fig. 22.
Zweifach
gekuppelte
Locomotive für
gemischte Züge

Bemerkung zu A B u. C a. 1 u. 2 Fig. 11 bis 20.
— Aufgetragene Ablesungen
- - - - - Berechnet mit C-3 für A u. B. C-8 für C a. 1 u. 2.

Fig. 14-18. B. Im Hauptgleise auf Bahnhof Rotunde. Bettung ohne Packlage.

Fig. 14.
B. 1.
Dreifach
gekuppelte
Güterzug-
Locomotive.

	Mittl. Druck. Kg f. 1 qcm.	Mittl. Senkung. mm.	C.
Locomotive u. Tender	$\frac{20000}{1450.30} = 0.60$	$\frac{43.5}{14.5} = 3$	$\frac{0.60}{0.3} = 2.2$
Locomotive allein	$\frac{18000}{725.30} = 0.8$	$\frac{31}{7.25} = 3$	$\frac{0.8}{0.3} = 2.7$
Tender allein	$\frac{11150}{760.30} = 0.5$	$\frac{15.5}{7.6} = 2$	$\frac{0.5}{0.2} = 2.5$

Fig. 15.
B. 2.
Tender-
locomotive
Juno.Fig. 16.
B. 3.
Tender-
locomotive
Ceres.Fig. 18.
B. 5.
Beladener
Wagen.Fig. 17.
B. 4.
Zweiachsiger
Tender.

Masstab 1:20 zu Fig. 1 u. 2.

Masstab 1:5 zu Fig. 3-10.

Fig. 1-8. Dampfbrake an Verschieb-Locomotiven und den Tendern der Güterzuglocomotiven der Französischen Ostbahn.

Fig. 1. Ansicht einer Verschieblocomotive.

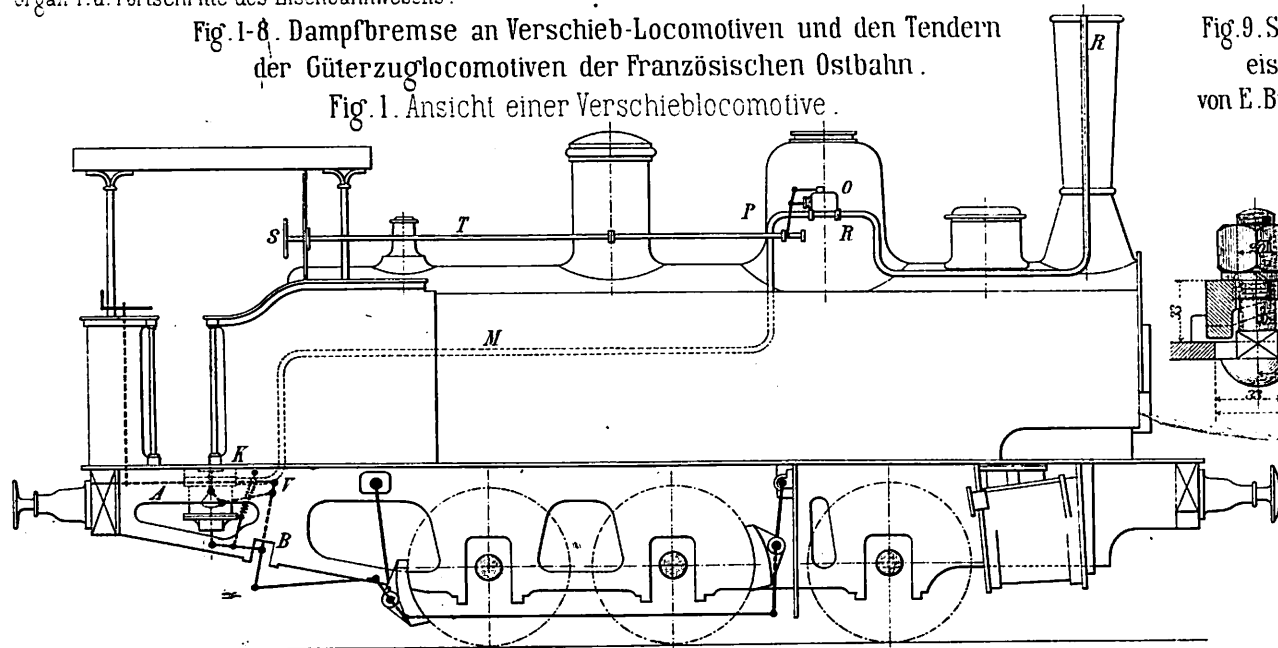


Fig. 9. Schienenbefestigung auf eisernen Querschwellen von E. Bieri.

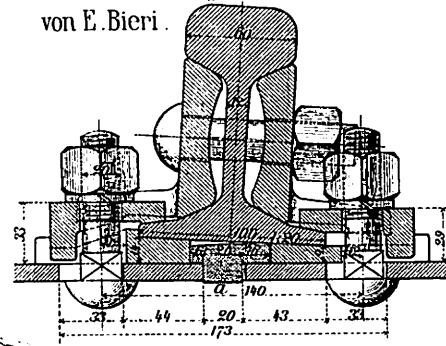
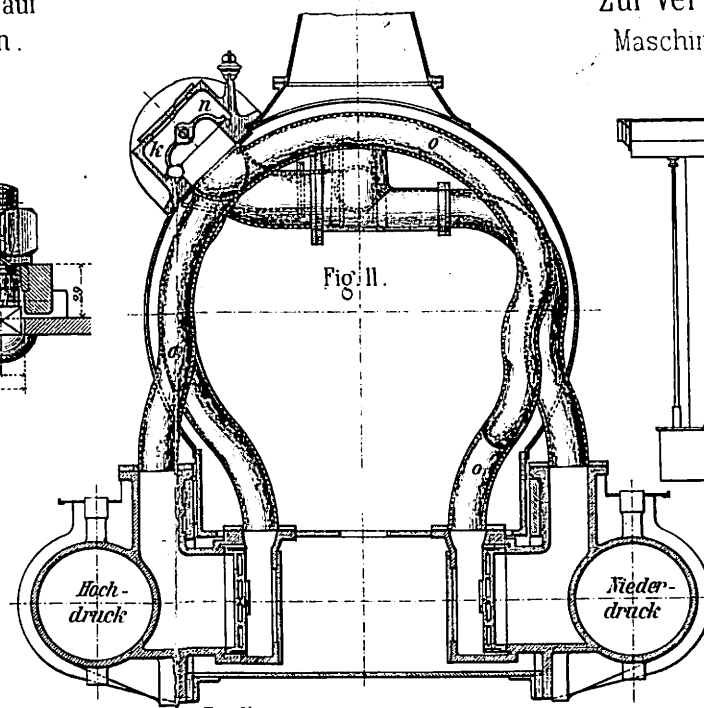


Fig. 11.



Zur Verbund-Locomotiv-Frage von Middelberg. Maschinen-Director der Hollandischen Eisenbahn. (Fig. 10 bis 17).

Fig. 10.

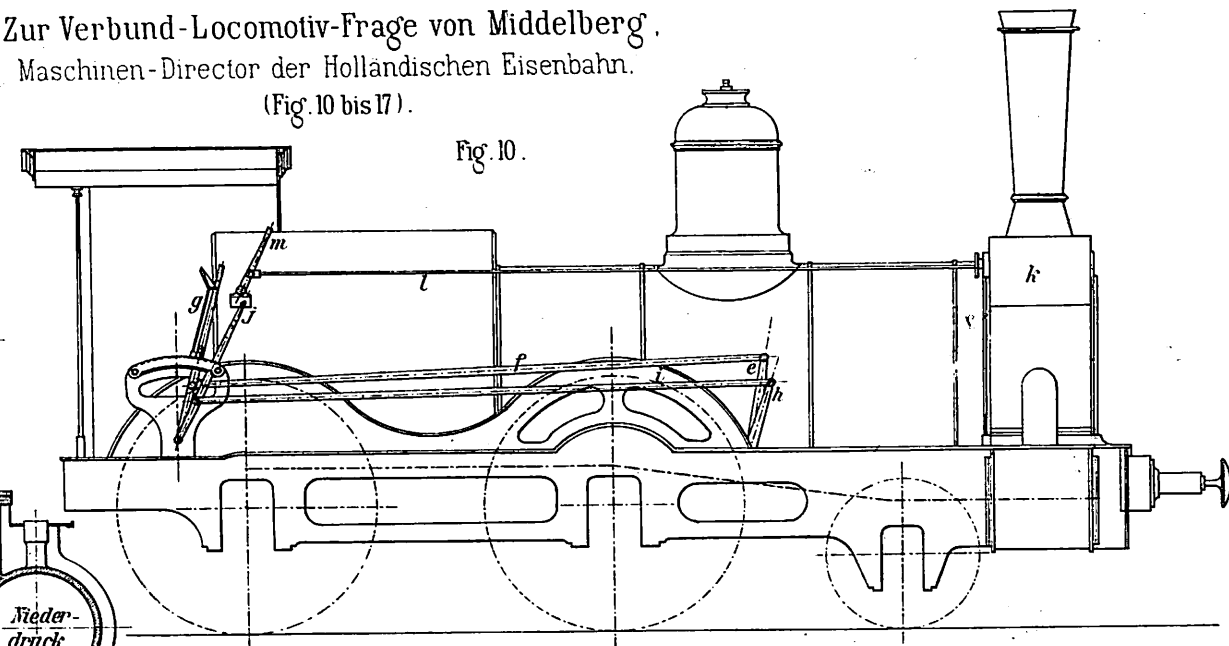


Fig. 12.

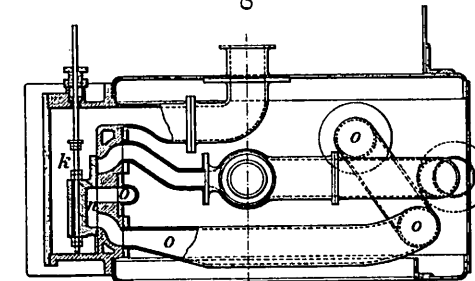


Fig. 13.

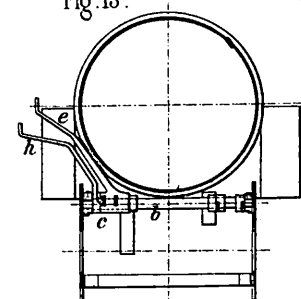


Fig. 2. Grundriss der Verschieblocomotive.

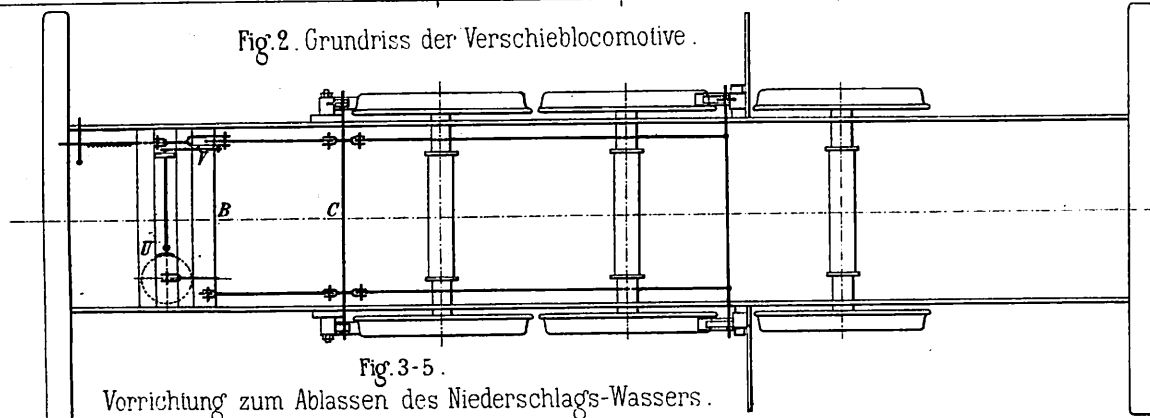


Fig. 3-5. Vorrichtung zum Ablassen des Niederschlags-Wassers.

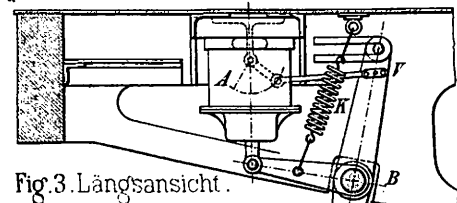


Fig. 6 u. 7. Brems-Dampf-Schieber.

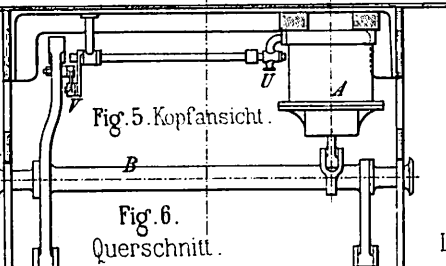


Fig. 8. Bremscylinder.

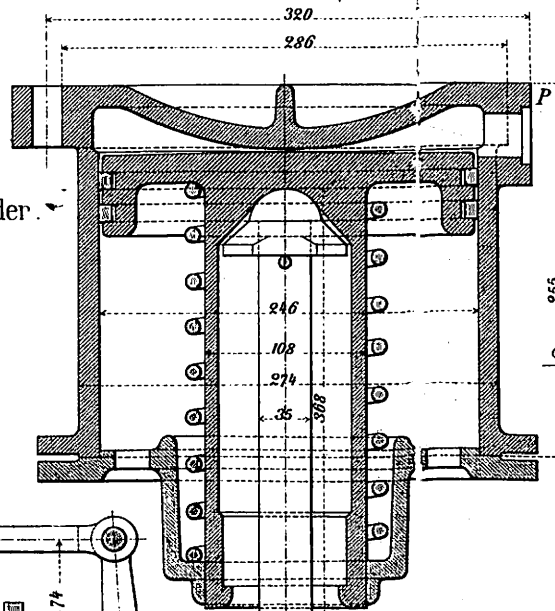


Fig. 15.

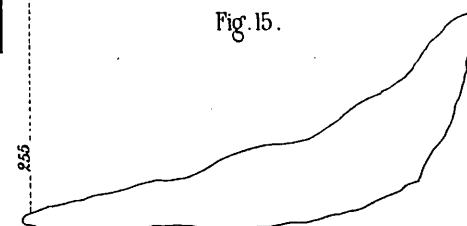


Fig. 16.

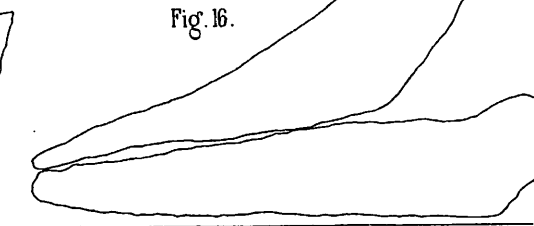
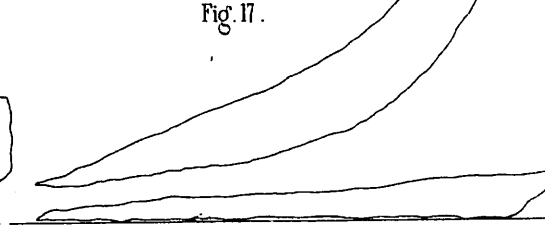


Fig. 17.



Zum Querschwellen-Oberbau der Deutschen Eisenbahnen, von J. Röhl. (Fig. 18 bis 21).

Fig. 18. Schiene u. Laschen für Hauptbahnen. 1:2 d. nat. Gr.

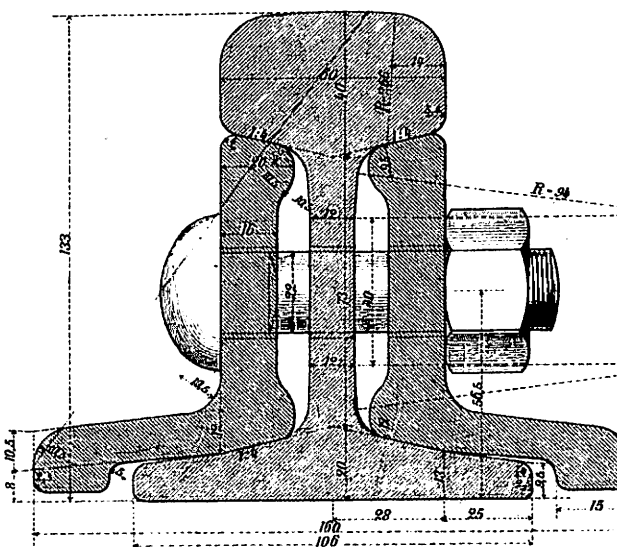


Fig. 19. Querschwelle für Hauptbahnen. 1:2 d. nat. Gr.

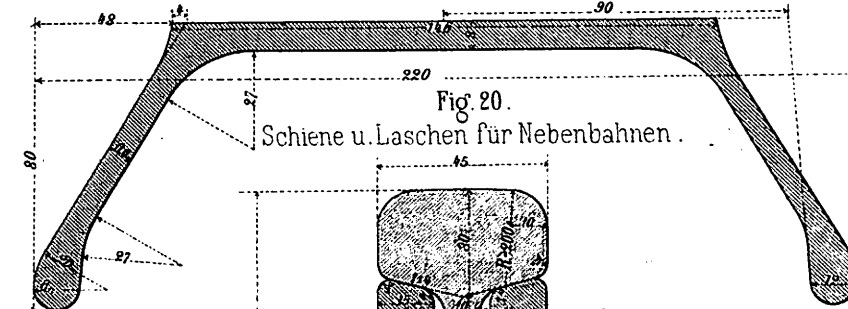


Fig. 20. Schiene u. Laschen für Nebenbahnen.

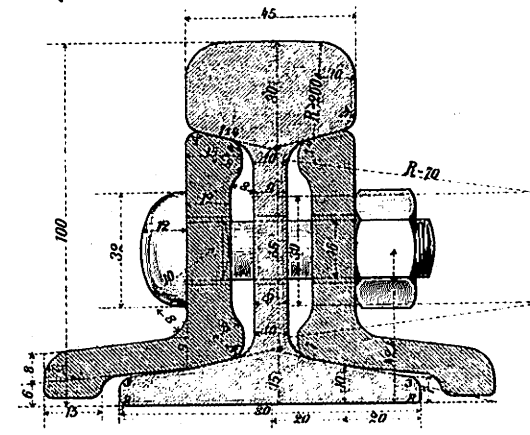


Fig. 21. Querschwelle für Nebenbahnen. 1:2 d. nat. Gr.

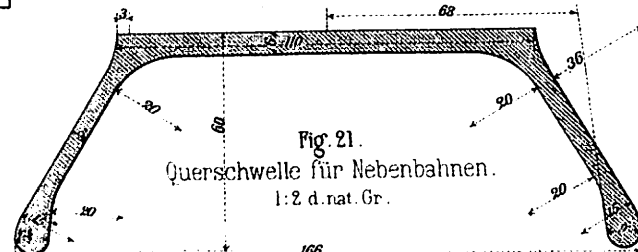
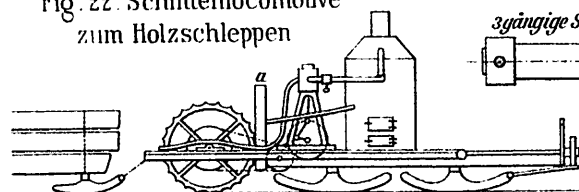
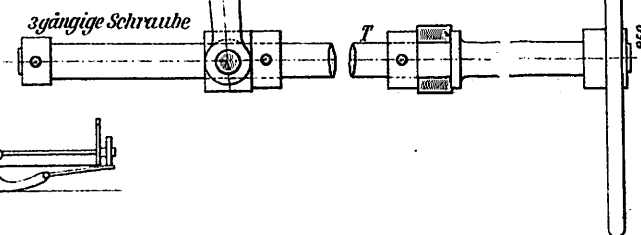


Fig. 22. Schlittenlocomotive zum Holzschleppen.



3gängige Schraube



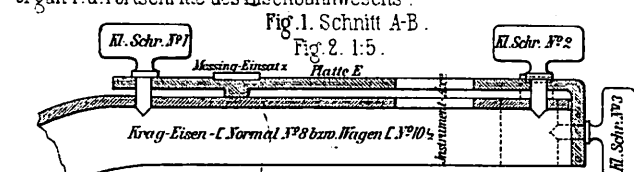


Fig. 1-4. Anbringung der Grundplatte des Instrumentes an der Brücke.

Fig. 2. Grundriss der Platte.

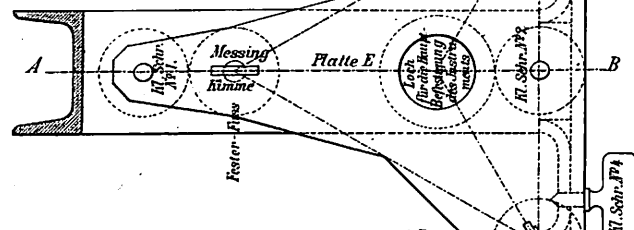


Fig. 3. Befestigung des Kragens für die Grundplatte an der Brücke.

Fig. 4. Schnitt α-β.

Fig. 3. 1:5.

Fig. 5. Einstellbares Sicht-Ziel.

Fig. 6. Festes Sicht-Ziel.

Fig. 7. Fernrohr zum Einstellen des Sichtzieles.

Fig. 8. Brücken-Auflager.

Fig. 9. Lichtziele am geraden Träger.

Fig. 10. Lichtziele am durchgebogenen Träger.

Fig. 11-14. Lagerung der Holz-Querschwellen auf Eisenträgern.

Fig. 11 u. 12 zwischen L-Eisen.

Fig. 13. Schnitt c-d.

Fig. 14. Seitenansicht.

Fig. 15. Querschnitt der Schwellen und Vorderansicht des Stuhles.

Fig. 16. Seitenansicht von Schwellen und Stuhl.

Fig. 17-19. Schiebebühne mit Drehscheibe im Bahnhofe St. Lazare zu Paris.

Fig. 17. Grundriss.

Fig. 18. Längenschnitt.

Fig. 19. Querschnitt.

Fig. 20-22. Neue Schnellbremse von Westinghouse.

Fig. 20. 1:5.

Fig. 21. 1:5.

Fig. 22. 1:5.

Fig. 23-25. Wagen der Bahn von Bayonne nach Biarritz.

Unten I u. II oben III Classe.

Fig. 23. Grundriss halb vom unteren halb vom oberen Geschoße.

Fig. 24. Seiten-Ansicht.

Fig. 25. Stirnansicht.

Fig. 26. 1:5.

Fig. 27. 1:5.

Fig. 28. 1:5.

Fig. 29. 1:5.

Fig. 30. 1:5.

Fig. 31. 1:5.

Fig. 32. 1:5.

Fig. 33. 1:5.

Fig. 34. 1:5.

Fig. 35. 1:5.

Fig. 36. 1:5.

Fig. 37. 1:5.

Fig. 38. 1:5.

Fig. 39. 1:5.

Fig. 40. 1:5.

Fig. 41. 1:5.

Fig. 42. 1:5.

Fig. 43. 1:5.

Fig. 44. 1:5.

Fig. 45. 1:5.

Fig. 46. 1:5.

Fig. 47. 1:5.

Fig. 48. 1:5.

Fig. 49. 1:5.

Fig. 50. 1:5.

Fig. 51. 1:5.

Fig. 52. 1:5.

Fig. 53. 1:5.

Fig. 54. 1:5.

Fig. 55. 1:5.

Fig. 56. 1:5.

Fig. 57. 1:5.

Fig. 58. 1:5.

Fig. 59. 1:5.

Fig. 60. 1:5.

Fig. 61. 1:5.

Fig. 62. 1:5.

Fig. 63. 1:5.

Fig. 64. 1:5.

Fig. 65. 1:5.

Fig. 66. 1:5.

Fig. 67. 1:5.

Fig. 68. 1:5.

Fig. 69. 1:5.

Fig. 70. 1:5.

Fig. 71. 1:5.

Fig. 72. 1:5.

Fig. 73. 1:5.

Fig. 74. 1:5.

Fig. 75. 1:5.

Fig. 76. 1:5.

Fig. 77. 1:5.

Fig. 78. 1:5.

Fig. 79. 1:5.

Fig. 80. 1:5.

Fig. 81. 1:5.

Fig. 82. 1:5.

Fig. 83. 1:5.

Fig. 84. 1:5.

Fig. 85. 1:5.

Fig. 86. 1:5.

Fig. 87. 1:5.

Fig. 88. 1:5.

Fig. 89. 1:5.

Fig. 90. 1:5.

Fig. 91. 1:5.

Fig. 92. 1:5.

Fig. 93. 1:5.

Fig. 94. 1:5.

Fig. 95. 1:5.

Fig. 96. 1:5.

Fig. 97. 1:5.

Fig. 98. 1:5.

Fig. 99. 1:5.

Fig. 100. 1:5.

Fig. 101. 1:5.

Fig. 102. 1:5.

Fig. 103. 1:5.

Fig. 104. 1:5.

Fig. 105. 1:5.

Fig. 106. 1:5.

Fig. 107. 1:5.

Fig. 108. 1:5.

Fig. 109. 1:5.

Fig. 110. 1:5.

Fig. 111. 1:5.

Fig. 112. 1:5.

Fig. 113. 1:5.

Fig. 114. 1:5.

Fig. 115. 1:5.

Fig. 116. 1:5.

Fig. 117. 1:5.

Fig. 118. 1:5.

Fig. 119. 1:5.

Fig. 120. 1:5.

Fig. 121. 1:5.

Fig. 122. 1:5.

Fig. 123. 1:5.

Fig. 124. 1:5.

Fig. 125. 1:5.

Fig. 126. 1:5.

Fig. 127. 1:5.

Fig. 128. 1:5.

Fig. 129. 1:5.

Fig. 130. 1:5.

Fig. 131. 1:5.

Fig. 132. 1:5.

Fig. 133. 1:5.

Fig. 134. 1:5.

Fig. 135. 1:5.

Fig. 136. 1:5.

Fig. 137. 1:5.

Fig. 138. 1:5.

Fig. 139. 1:5.

Fig. 140. 1:5.

Fig. 141. 1:5.

Fig. 142. 1:5.

Fig. 143. 1:5.

Fig. 144. 1:5.

Fig. 145. 1:5.

Fig. 146. 1:5.

Fig. 147. 1:5.

Fig. 148. 1:5.

Fig. 149. 1:5.

Fig. 150. 1:5.

Fig. 151. 1:5.

Fig. 152. 1:5.

Fig. 153. 1:5.

Fig. 154. 1:5.

Fig. 155. 1:5.

Fig. 156. 1:5.

Fig. 157. 1:5.

Fig. 158. 1:5.

Fig. 159. 1:5.

Fig. 160. 1:5.

Fig. 161. 1:5.

Fig. 162. 1:5.

Fig. 163. 1:5.

Fig. 164. 1:5.

Fig. 165. 1:5.

Fig. 166. 1:5.

Fig. 167. 1:5.

Fig. 168. 1:5.

Fig. 169. 1:5.

Fig. 170. 1:5.

Fig. 171. 1:5.

Fig. 172. 1:5.

Fig. 173. 1:5.

Fig. 174. 1:5.

Fig. 175. 1:5.

Fig. 176. 1:5.

Fig. 177. 1:5.

Fig. 178. 1:5.

Fig. 179. 1:5.

Fig. 180. 1:5.

Fig. 181. 1:5.

Fig. 182. 1:5.

Fig. 183. 1:5.

Fig. 184. 1:5.

Fig. 185. 1:5.

Fig. 186. 1:5.

Fig. 187. 1:5.

Fig. 188. 1:5.

Fig. 189. 1:5.

Fig. 190. 1:5.

Fig. 191. 1:5.

Fig. 192. 1:5.

Fig. 193. 1:5.

Fig. 194. 1:5.

Fig. 195. 1:5.

Fig. 196. 1:5.

Fig. 197. 1:5.

Fig. 198. 1:5.

Fig. 199. 1:5.

Fig. 200. 1:5.

Fig. 201. 1:5.

Fig. 202. 1:5.

Fig. 203. 1:5.

Fig. 204. 1:5.

Fig. 205. 1:5.

Fig. 206. 1:5.

Fig. 207. 1:5.

Fig. 208. 1:5.

Fig. 209. 1:5.

Fig. 210. 1:5.

Fig. 211. 1:5.

Fig. 212. 1:5.

Fig. 213. 1:5.

Fig. 214. 1:5.

Fig. 215. 1:5.

Fig. 216. 1:5.

Fig. 217. 1:5.

Fig. 218. 1:5.

Fig. 219. 1:5.

Fig. 220. 1:5.

Fig. 221. 1:5.

Fig. 222. 1:5.

Fig. 1 u. 2. Für Hauptbahnen mit eisernen Querschwellen.

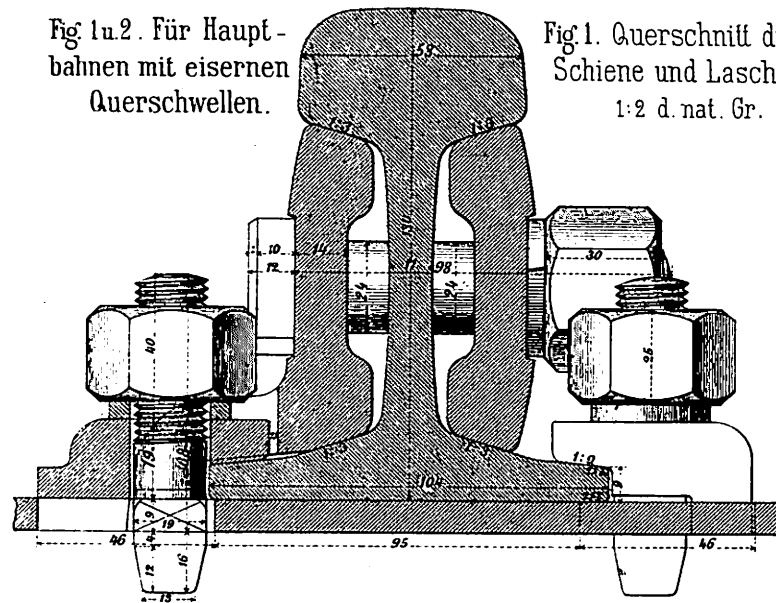


Fig. 1. Querschnitt durch Schiene und Laschen. 1:2 d. nat. Gr.

Für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.

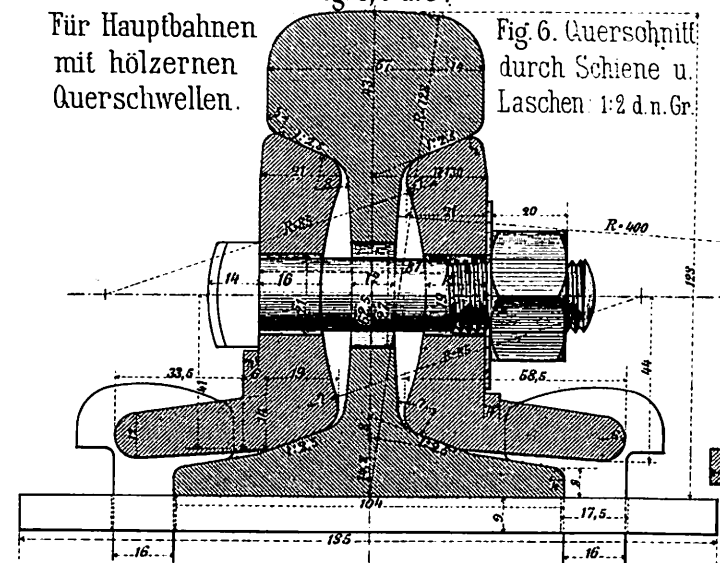


Fig. 6. Querschnitt durch Schiene u. Laschen. 1:2 d. n. Gr.

Fig. 10 Sekundärbahnen mit hölzernen Querschwellen.

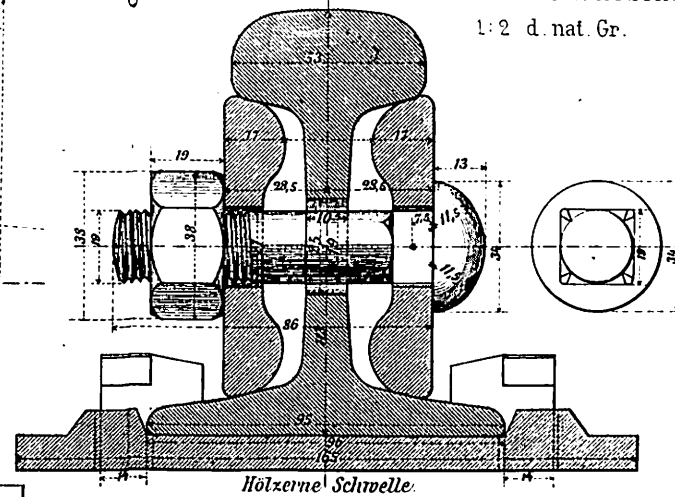


Fig. 11. Sekundärbahnen mit eisernen Langschwellen. (Hessische Nebenbahnen). 1:2 d. nat. Gr.

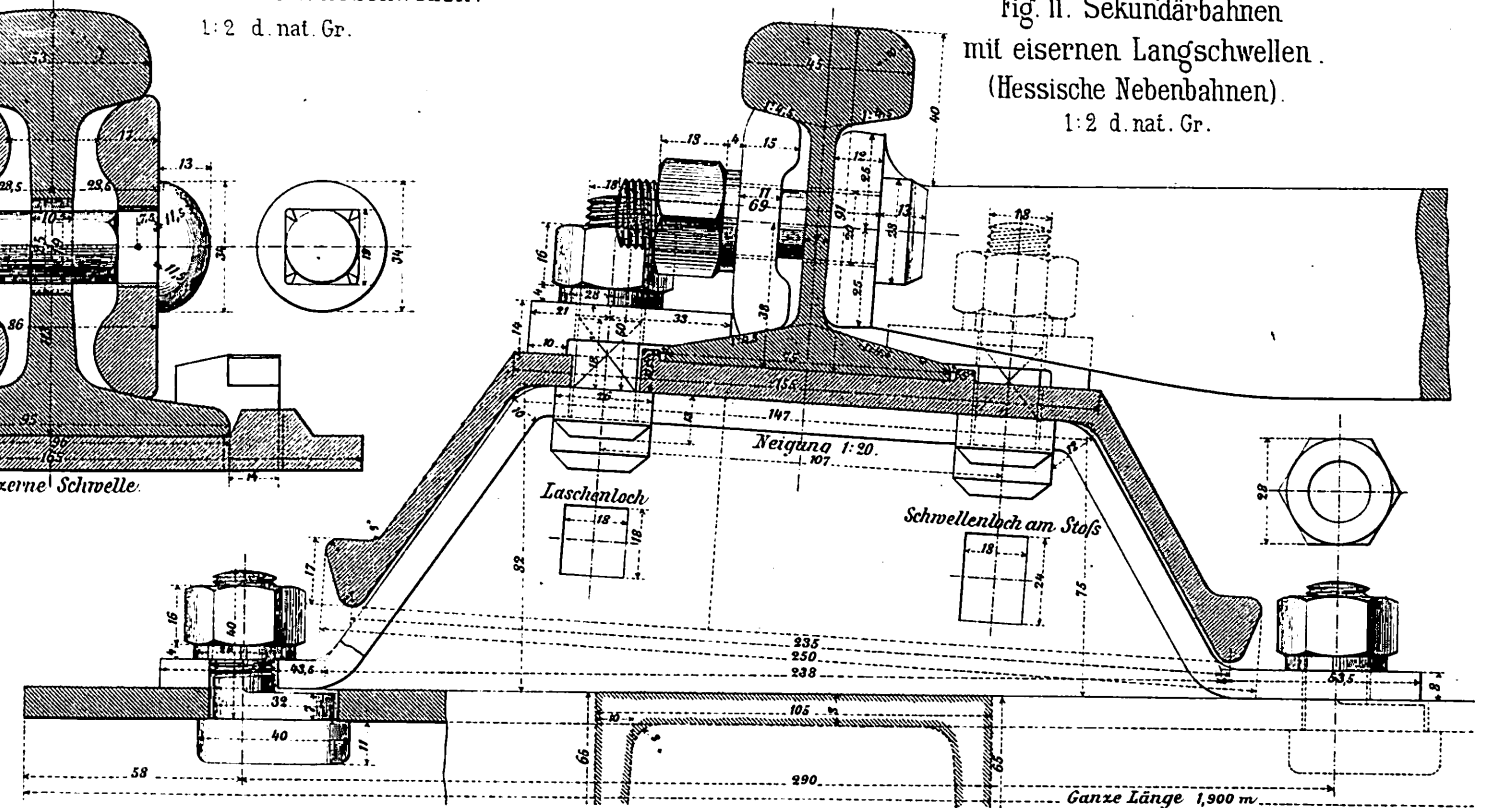


Fig. 2. Querschnitt der Querschwelle.

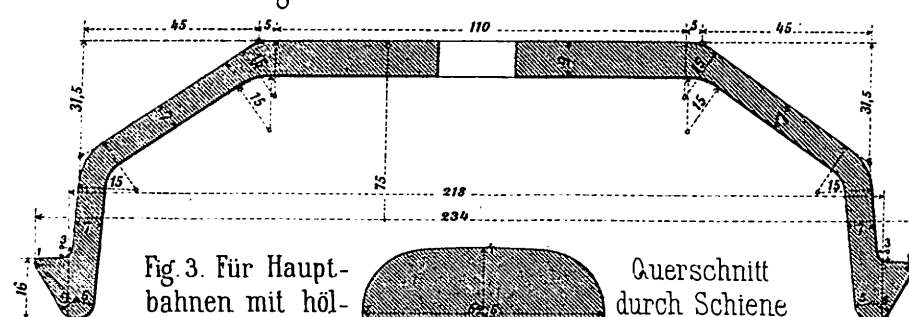
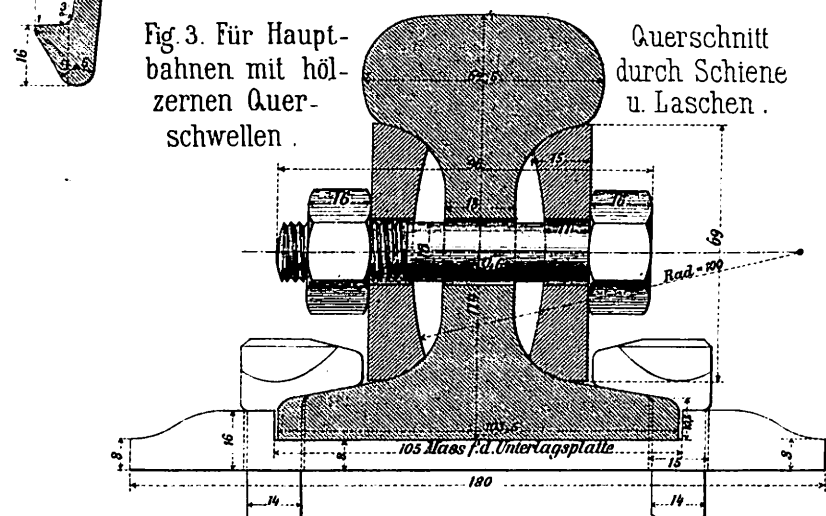


Fig. 3. Für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.



Querschnitt durch Schiene u. Laschen.

Fig. 7. Seitenansicht des Schienenstosses. 1:5 d. nat. Gr.

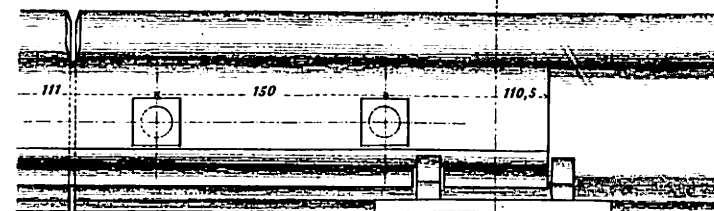
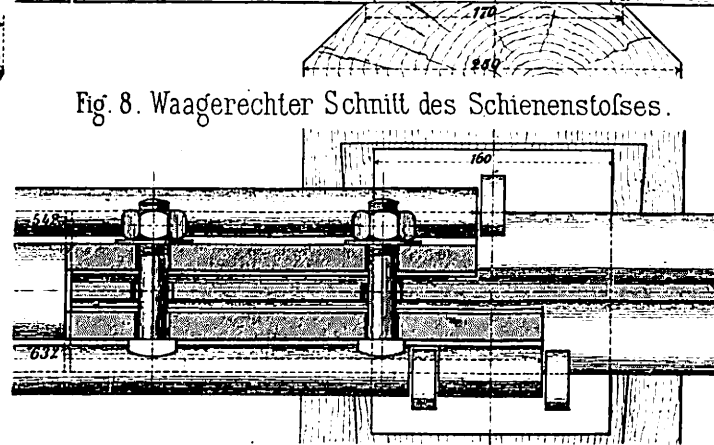
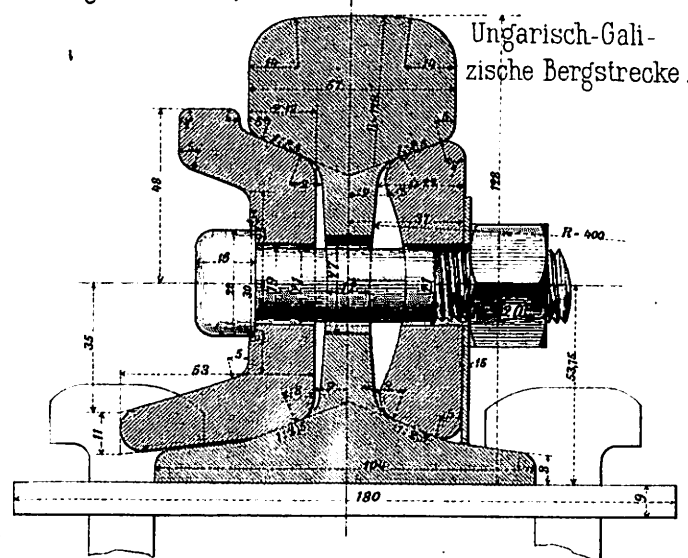


Fig. 8. Waagerechter Schnitt des Schienenstosses.



Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. (Fig. 4 u. 5).

Fig. 4. Für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.



Ungarisch-Galizische Bergstrecke.

Fig. 9. Oberbau der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. Querschnitt durch Schiene und Laschen. 1:2 d. n. Gr.

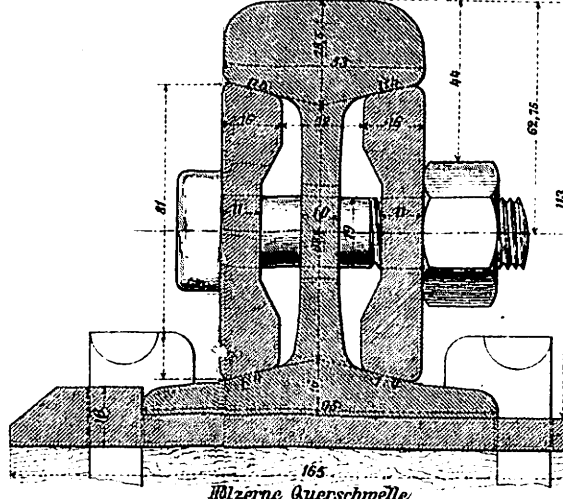


Fig. 14. Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen. Großherz. Oberhessische Eisenbahnen (Fig. 14 u. 15).

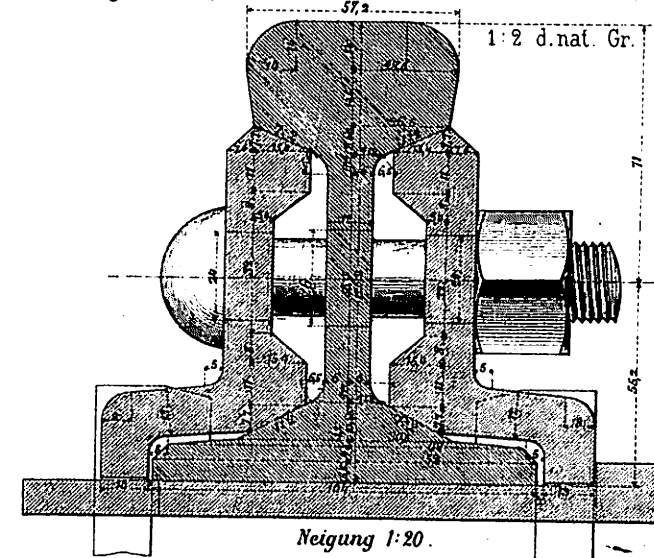


Fig. 15. Nebenbahnen mit hölzernen Querschwellen. 1:2 d. n. Gr.

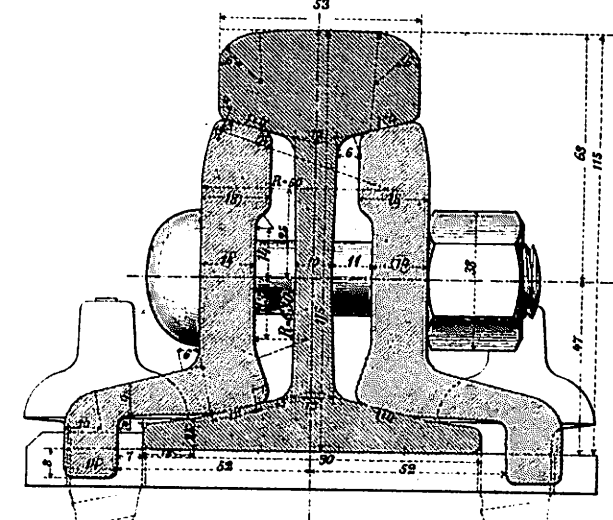
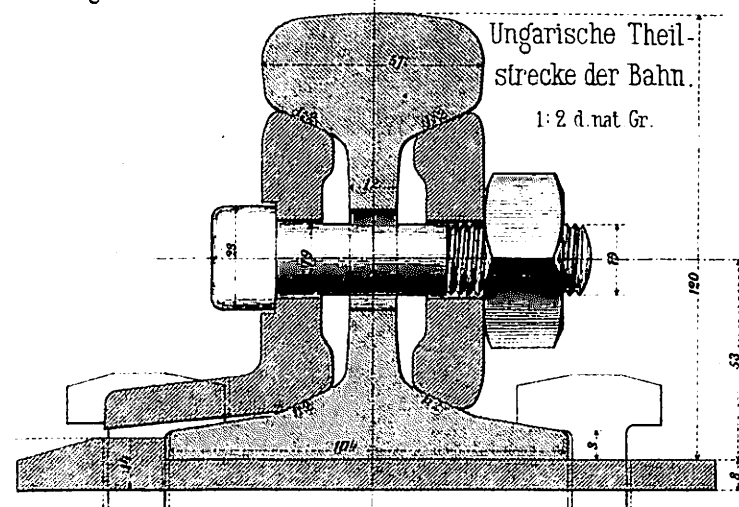


Fig. 5. Für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.



Ungarische Teilstrecke der Bahn. 1:2 d. nat. Gr.

Fig. 4.
Vorderansicht.

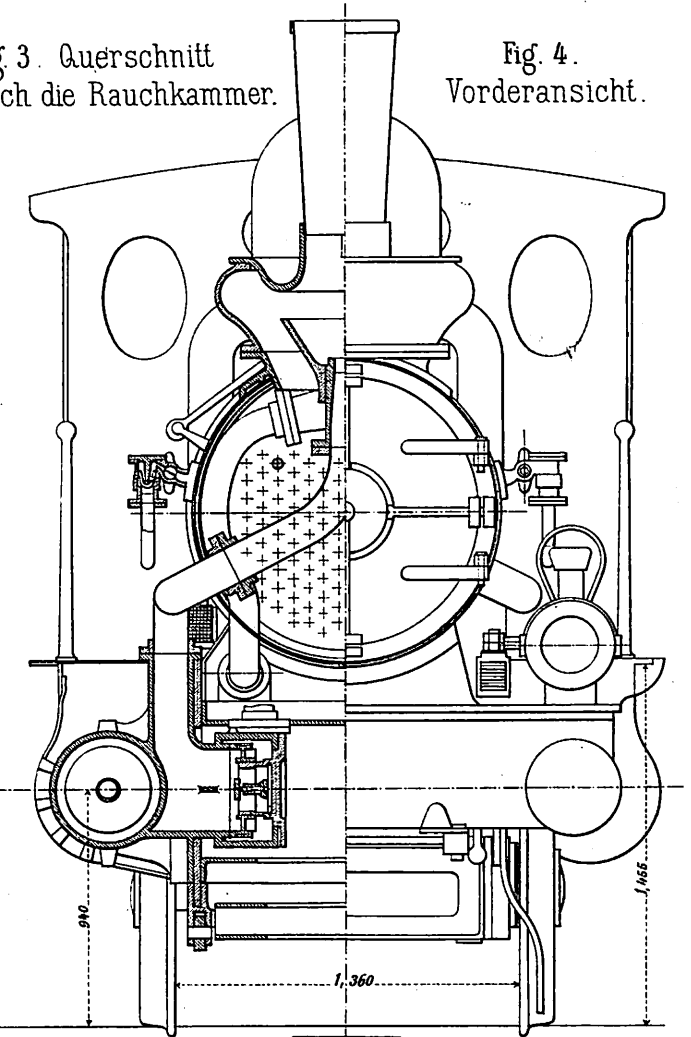


Fig. 6. Schnitt
durch die Feuerbüchse.

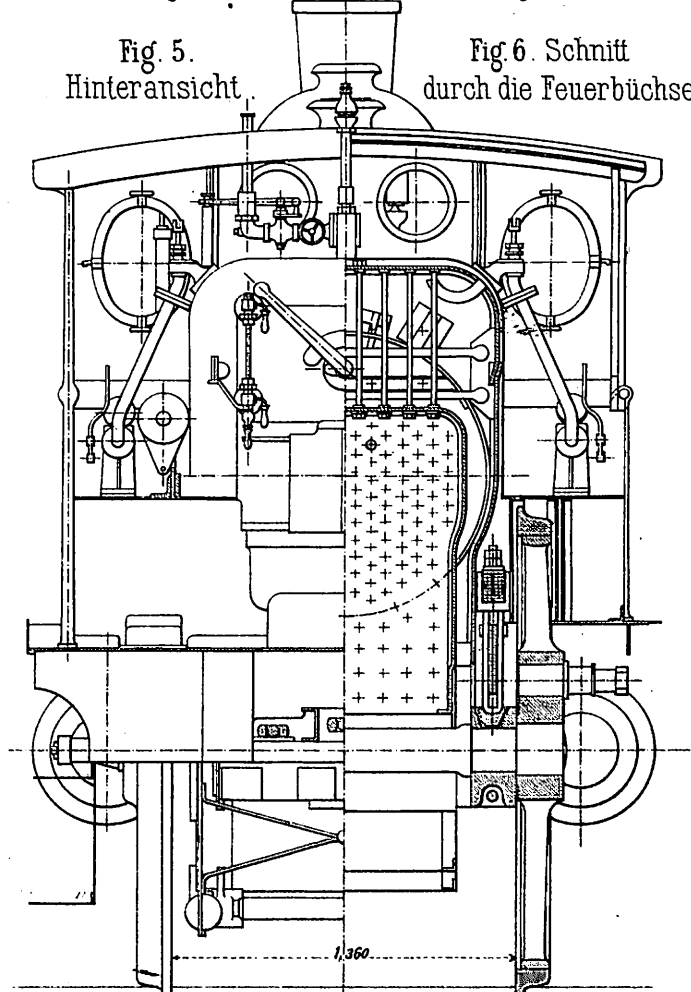


Fig. 1-13. Schnellzug-Locomotive der Schwedischen Staatseisenbahnen.
Grundform G b.

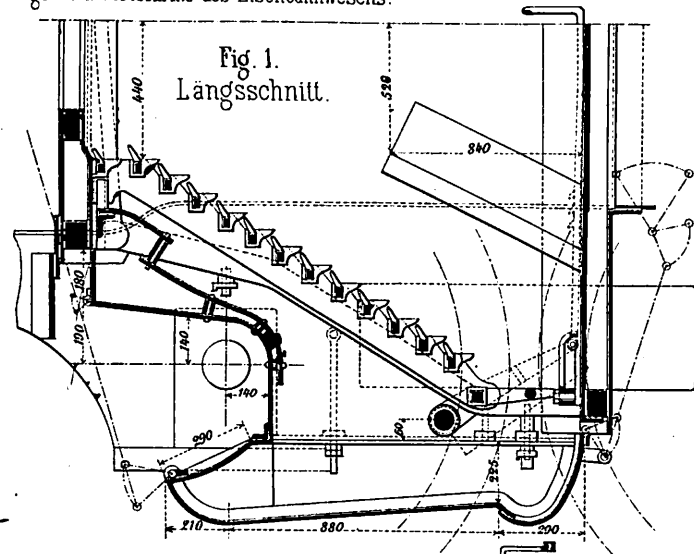


Fig. 1-3. Feuerbüchse.

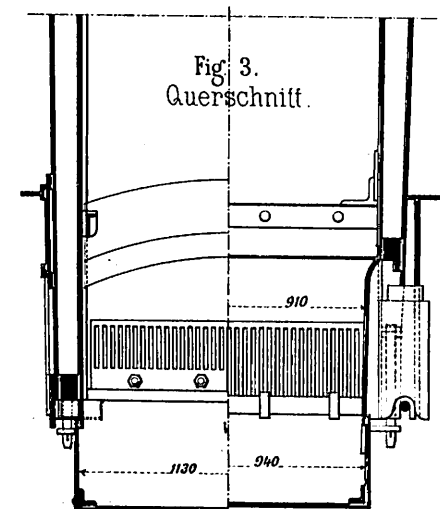
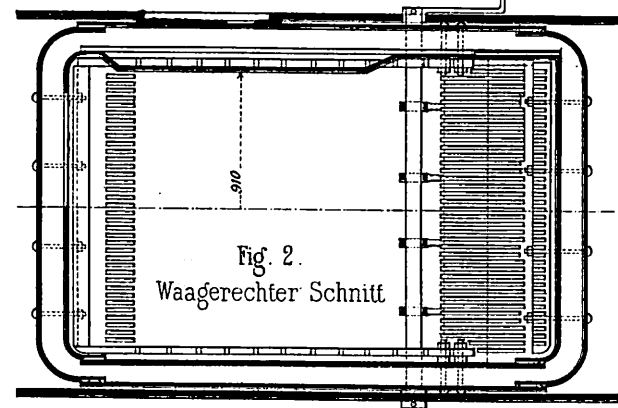


Fig. 6-8. Stehbolzen nach Yarrow.

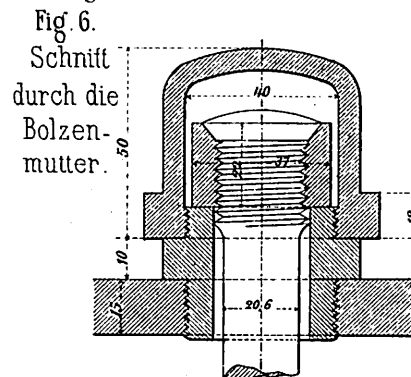


Fig. 7. Grundriss der Mutter

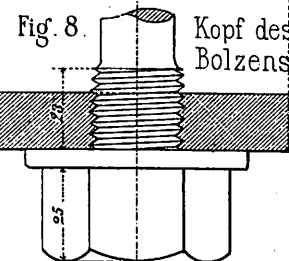
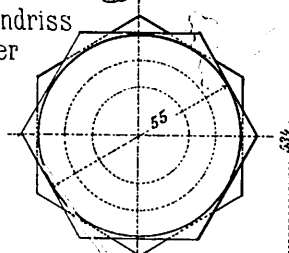


Fig. 4 u. 5. Schornstein.

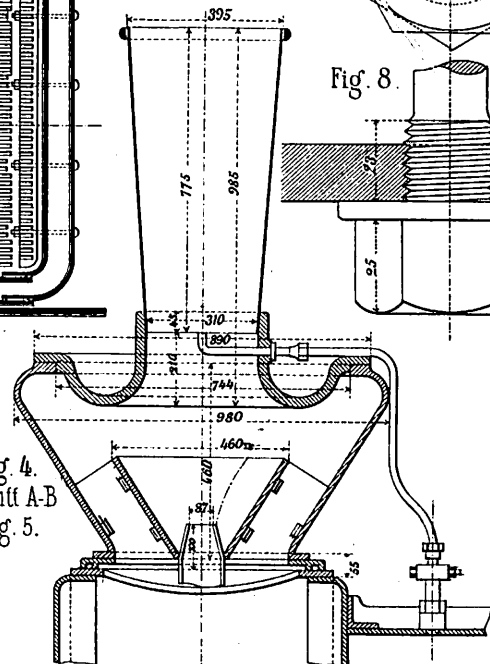


Fig. 5. Halber Grundriss.

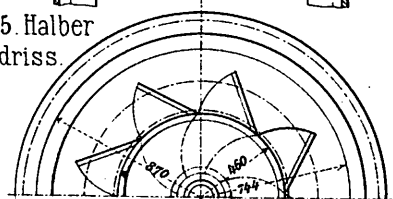


Fig. 9-10. Dampf-Regler.

Fig. 9. Lothrechter Schnitt durch den Kopf.

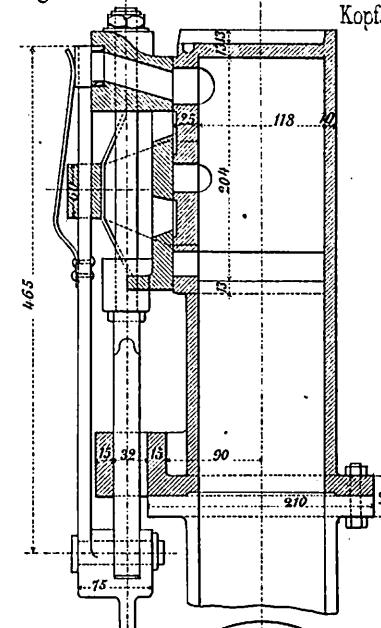


Fig. 10. Waagerechter Schnitt.

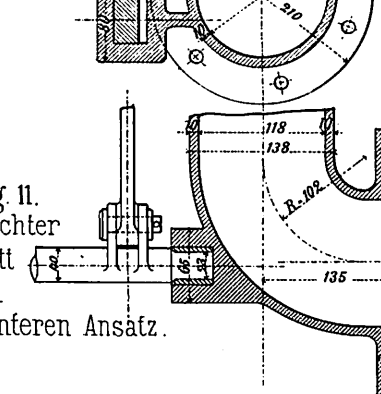


Fig. 12. Ansicht des Kopfes.

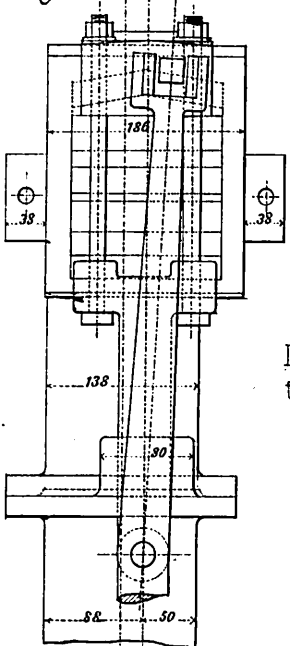


Fig. 13. Grundriss des Kopfes.

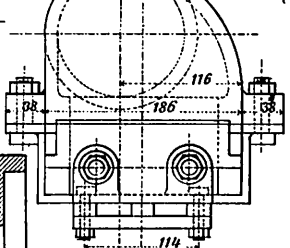


Fig. 14. Lothrechter Stehbolzen.



Fig. 15. Mutter.

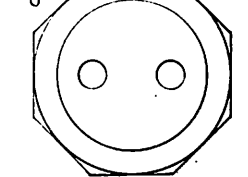
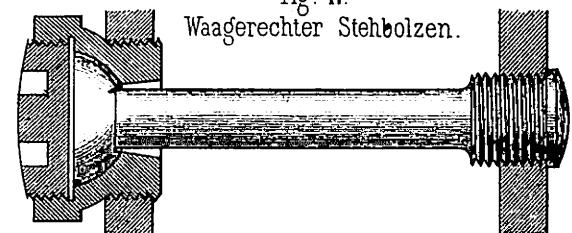


Fig. 16. Kopf.



Fig. 14-17. Leach's beweglicher Stehbolzen für Feuerbüchsen.



Massstäbe

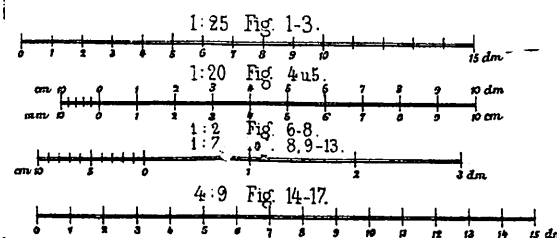


Fig. 1. Querschnitt
durch Rauchkammer
und Cylinder.
1:20.

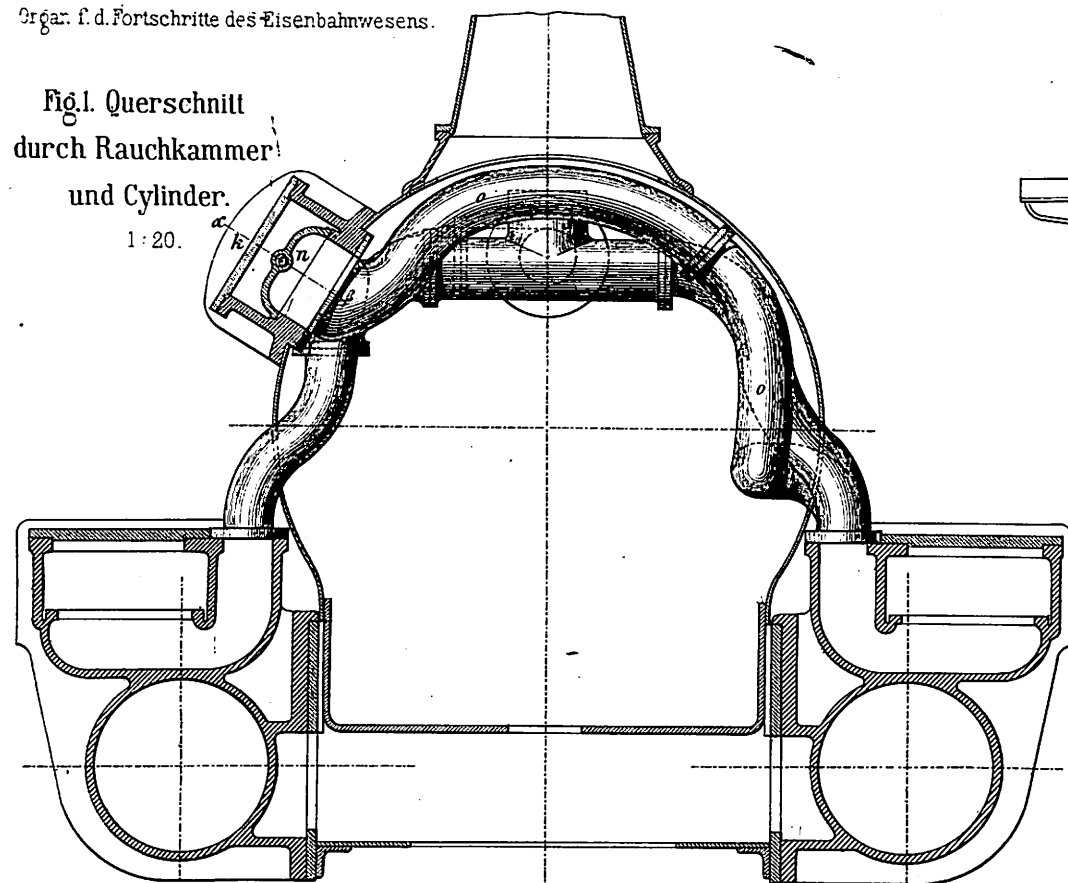


Fig. 2. Schnitt α β Fig. 1 durch
den Vertheilungsschieber
und Grundriss der
Dampfrohre.
1:20.

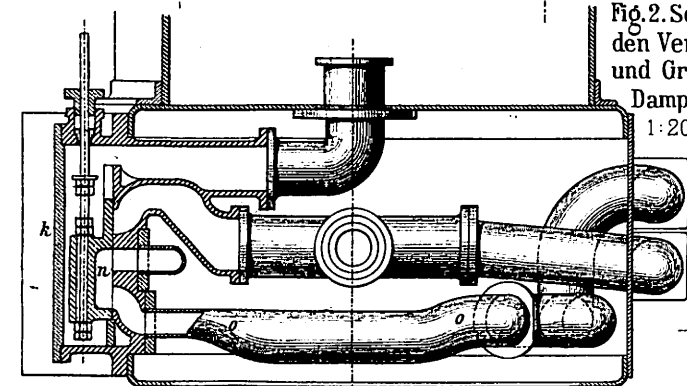
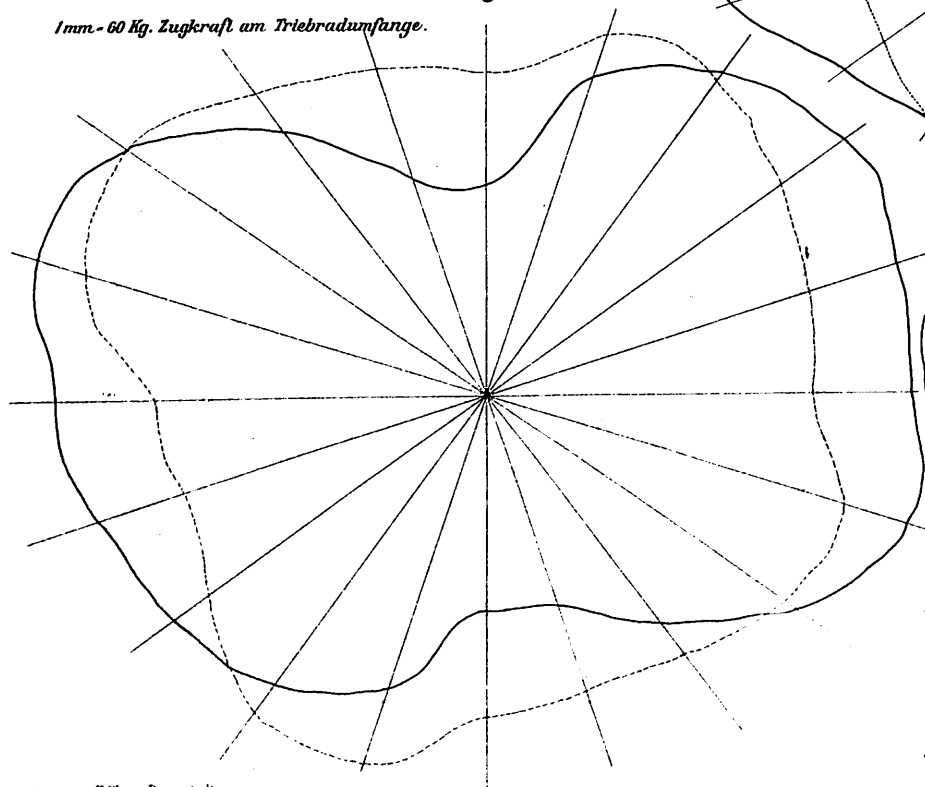


Fig. 8.

1mm = 60 Kg. Zugkraft am Triebadumfange.



Versuche über Verbund-Wirkung bei Locomotiven.
Fig. 3. Ansicht der Verbund-Locomotive mit Schnitt durch den Hochdruckcylinder.
1:40.

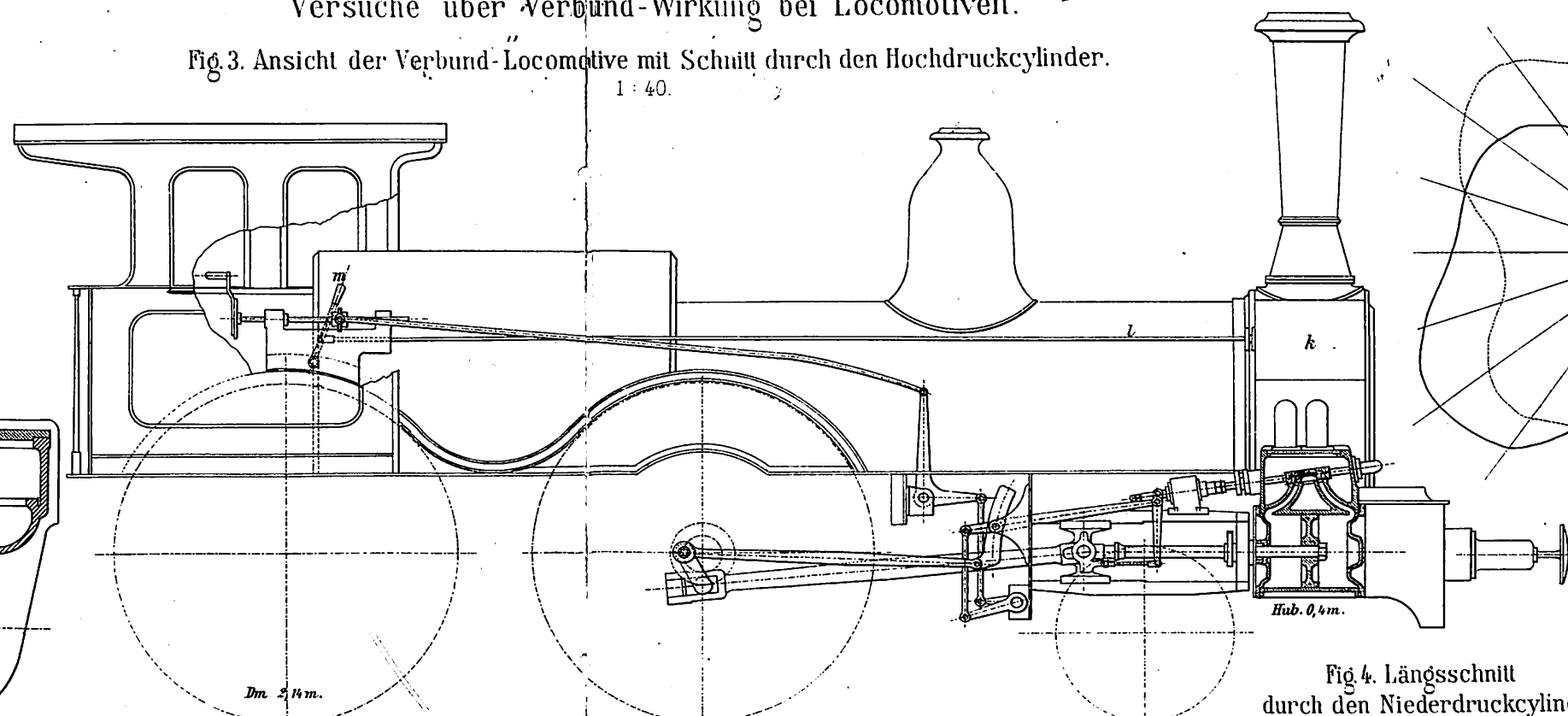


Fig. 4. Längsschnitt
durch den Niederdruckcylinder.
1:40.

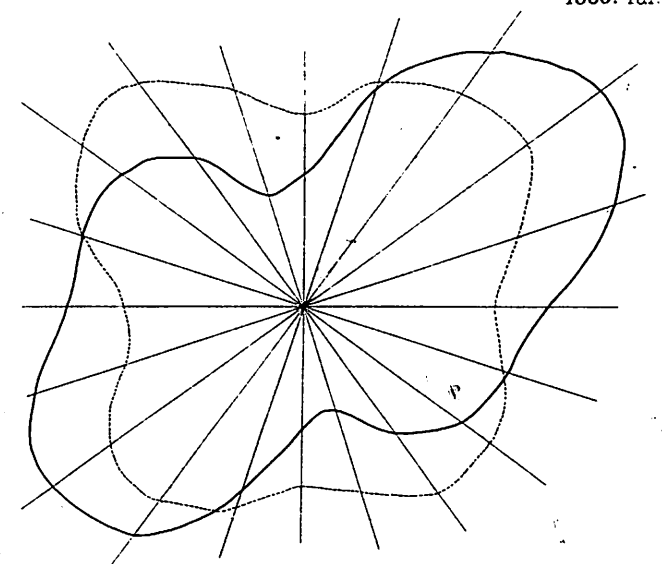
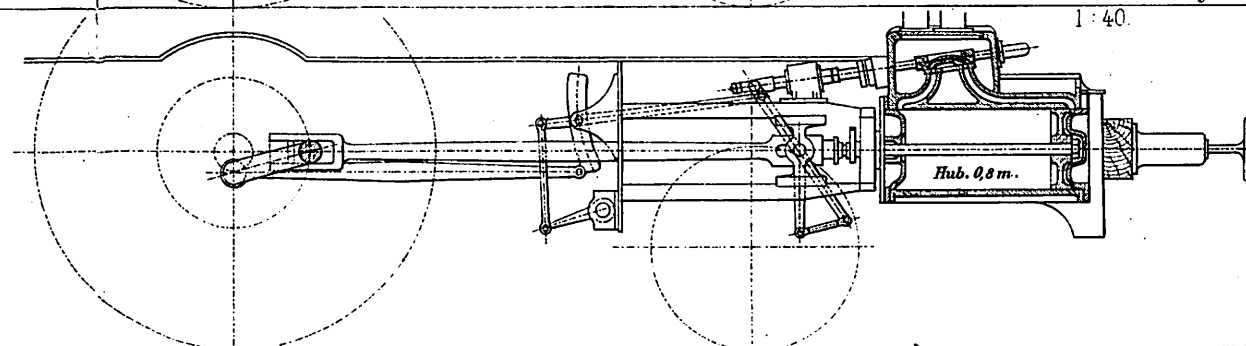


Fig. 10.
1mm = 60 Kg. Zugkraft
am Triebadumfange.

Fig. 14.
Füllung = 0,5 6mm = 1 Atm.

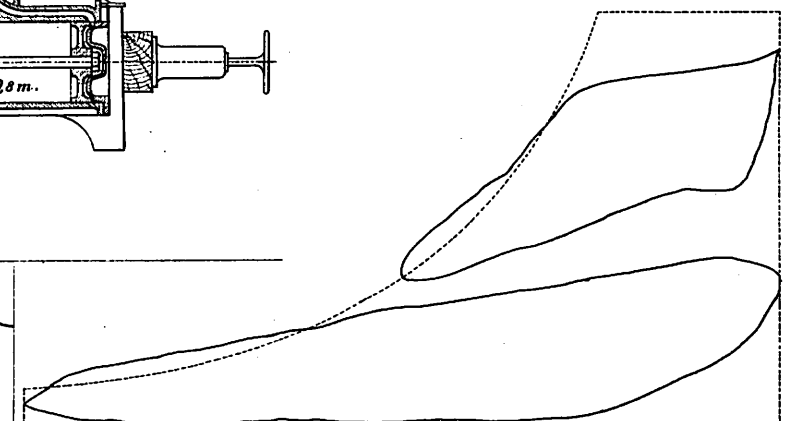


Fig. 9.
1mm = 60 Kg. Zugkraft
am Triebadumfange.

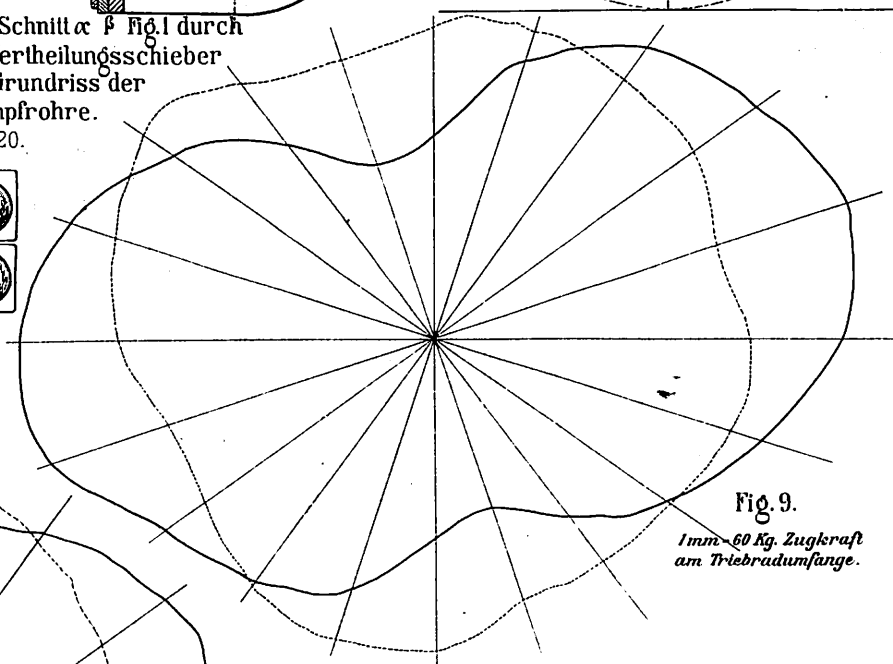


Fig. 7.
Füllung = 0,5
6mm = 1 Atm.

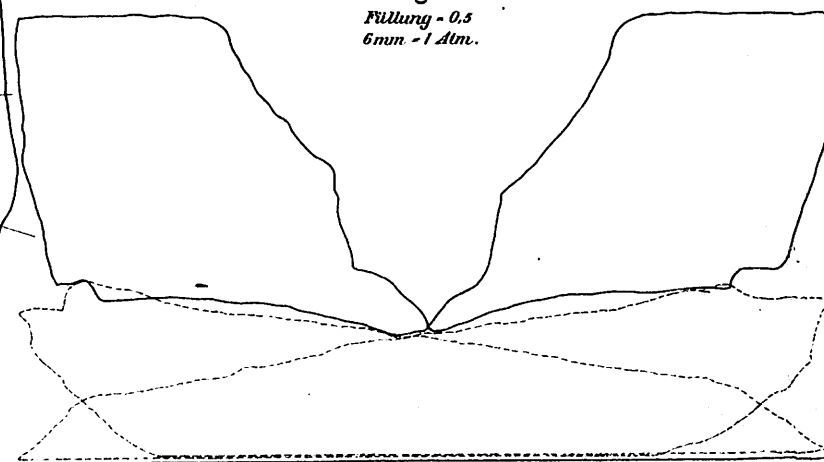


Fig. 6.
Füllung = 0,5
6mm = 1 Atm.

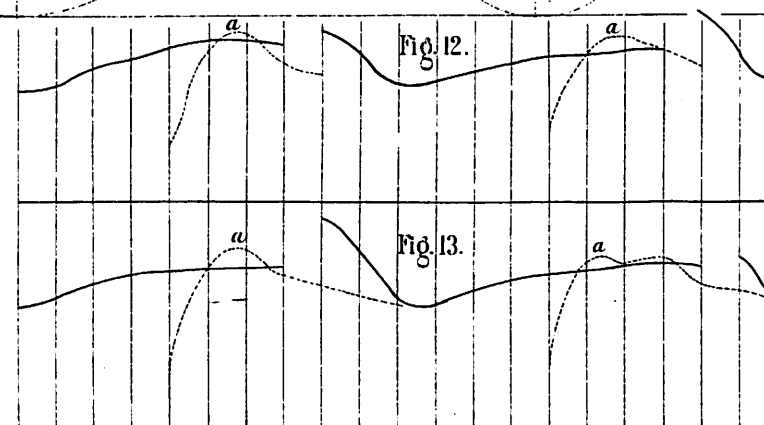


Fig. 5.
Füllung = 0,5
6mm = 1 Atm.

