

Oberbau der Königl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt. (Fig. 8 u. 9.)

Fig. 4. Für Sekundärbahnen mit hölzernen Querschwellen.

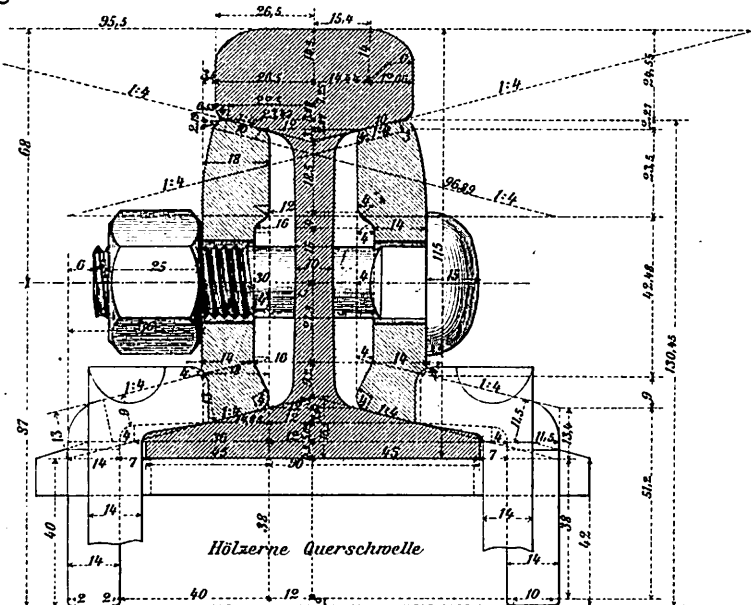


Fig. 5.
Für schmalspurige Sekundärbahnen.
Querschnitt durch Schiene und Laschen. 1:2 d.n.Gr.

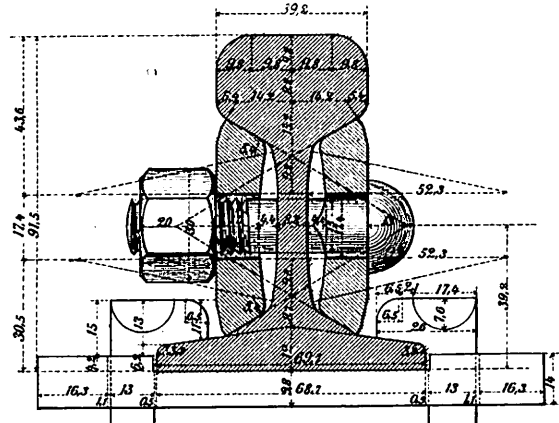


Fig. 6. Oberbau
der Niederländischen Rhein-Eisenbahn.

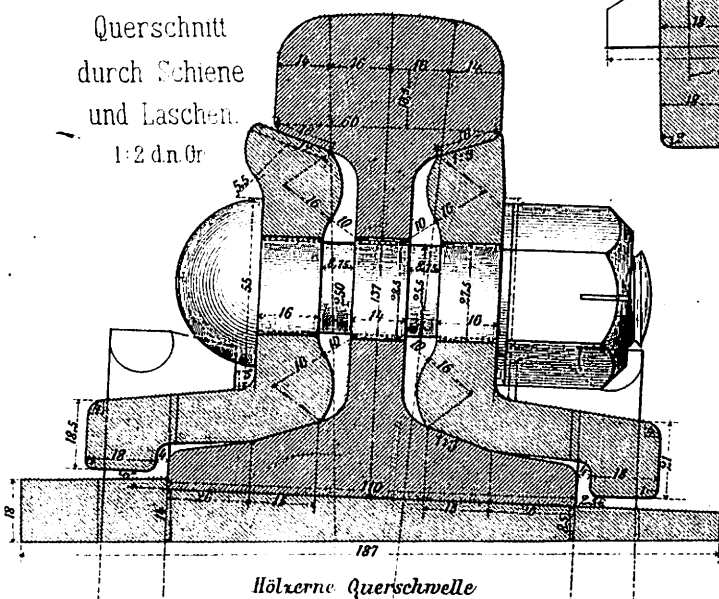
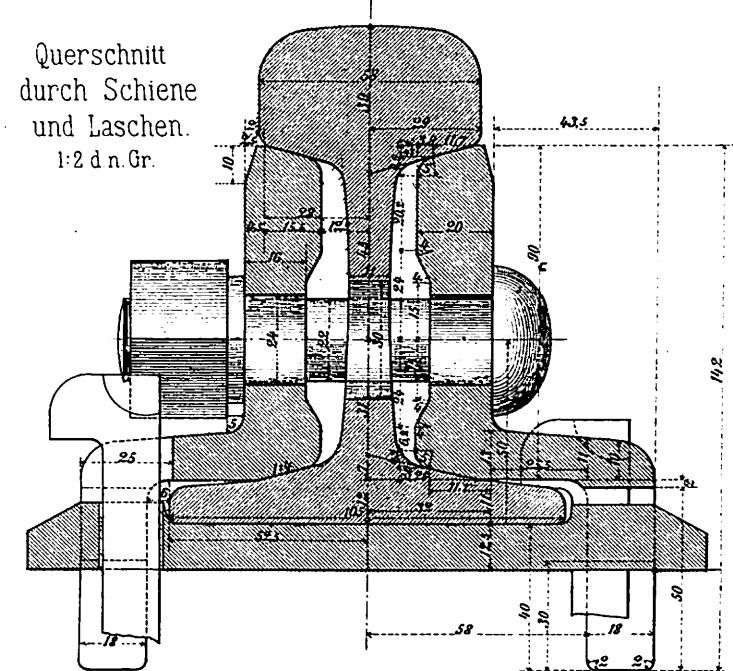


Fig.9. Für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.



Oberbau der Königl. Eisenbahn-Direction zu Berlin. (Fig. 10 u. 11.)

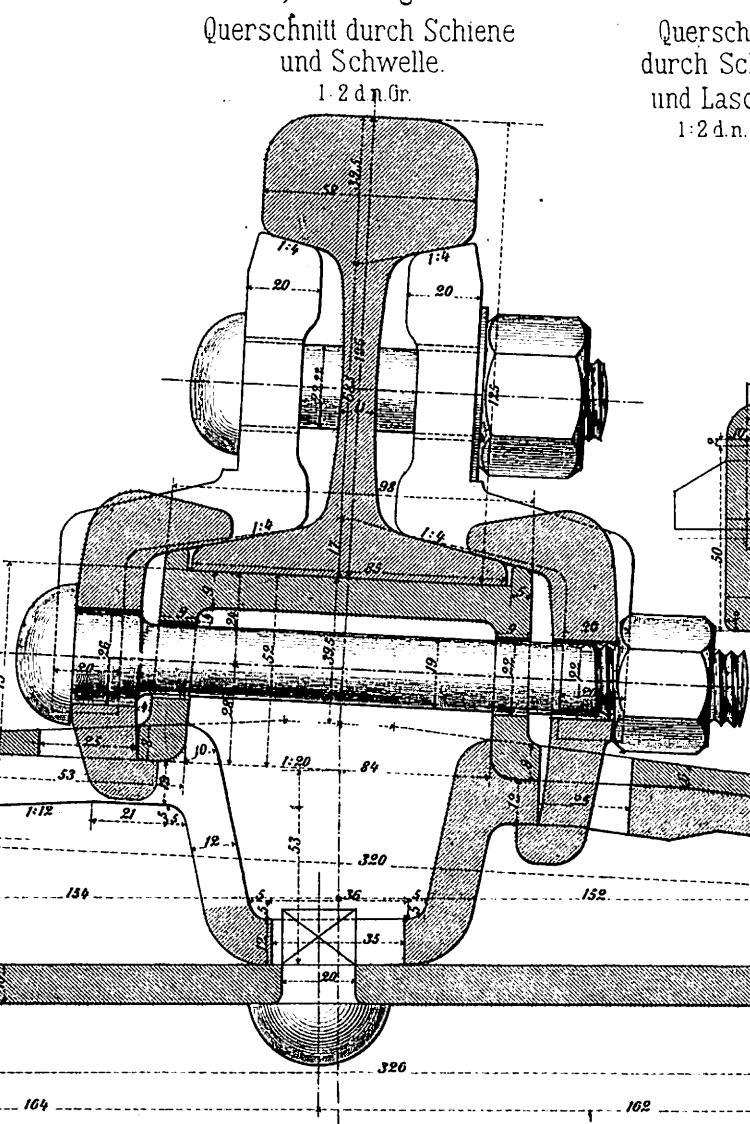


Fig.10. Für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.

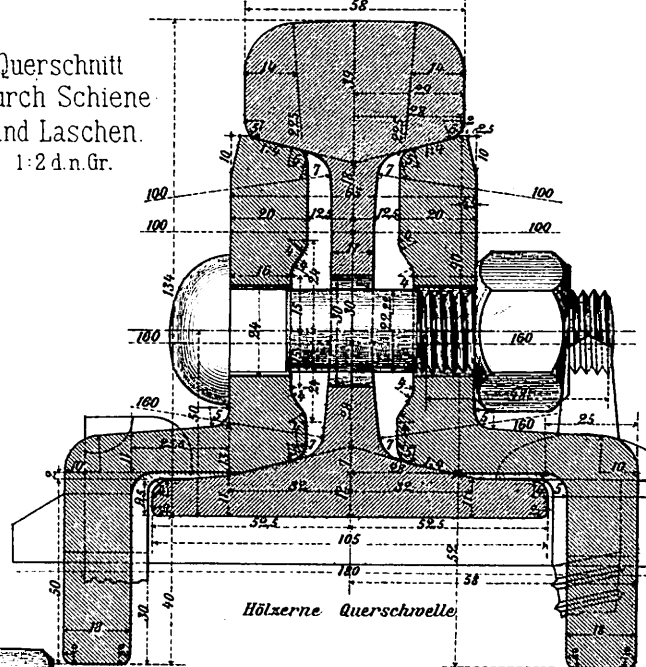


Fig.6 . Bahnhof in Bremen .

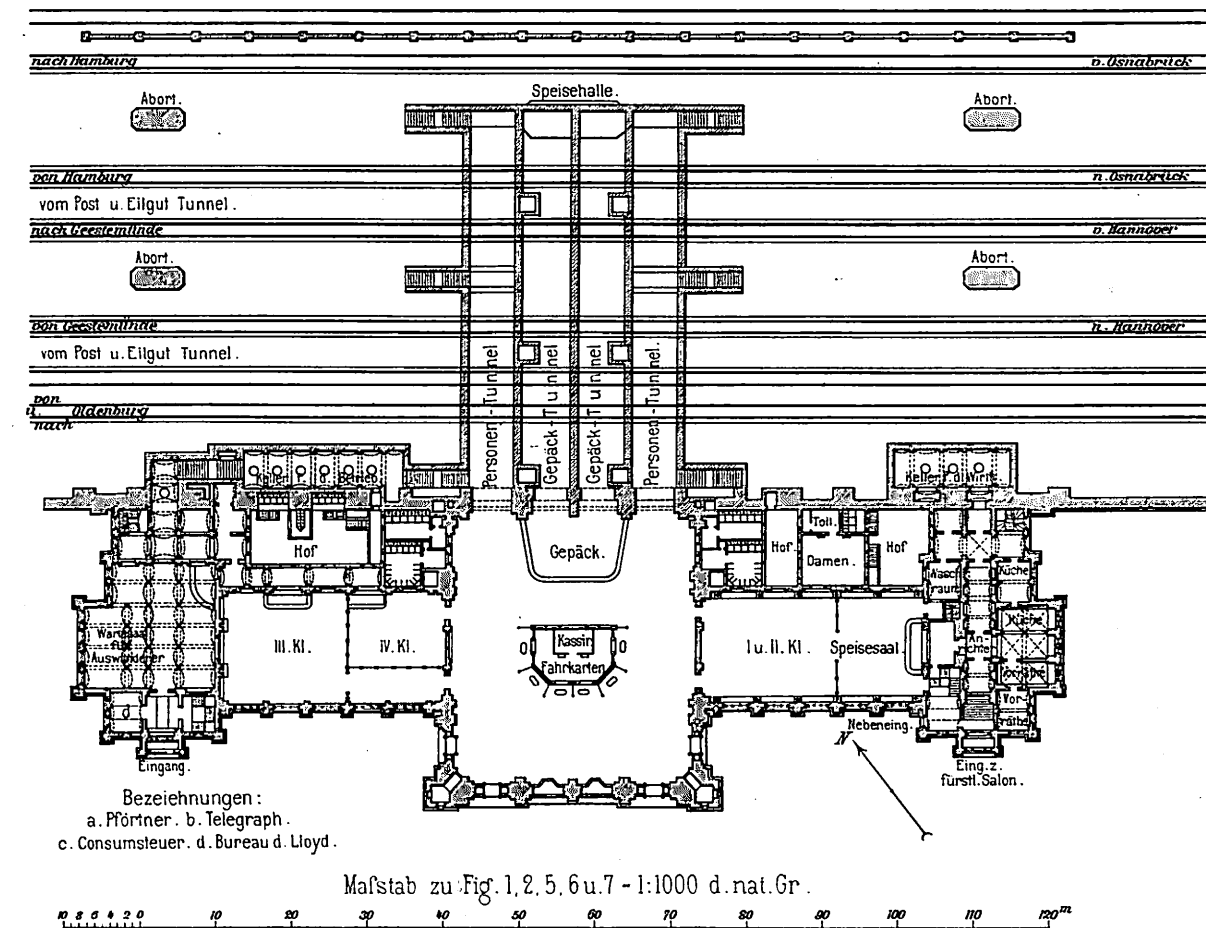


Fig. 3. Durchschnitt nach A B in Fig. 2.

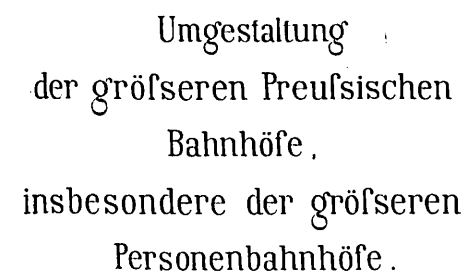
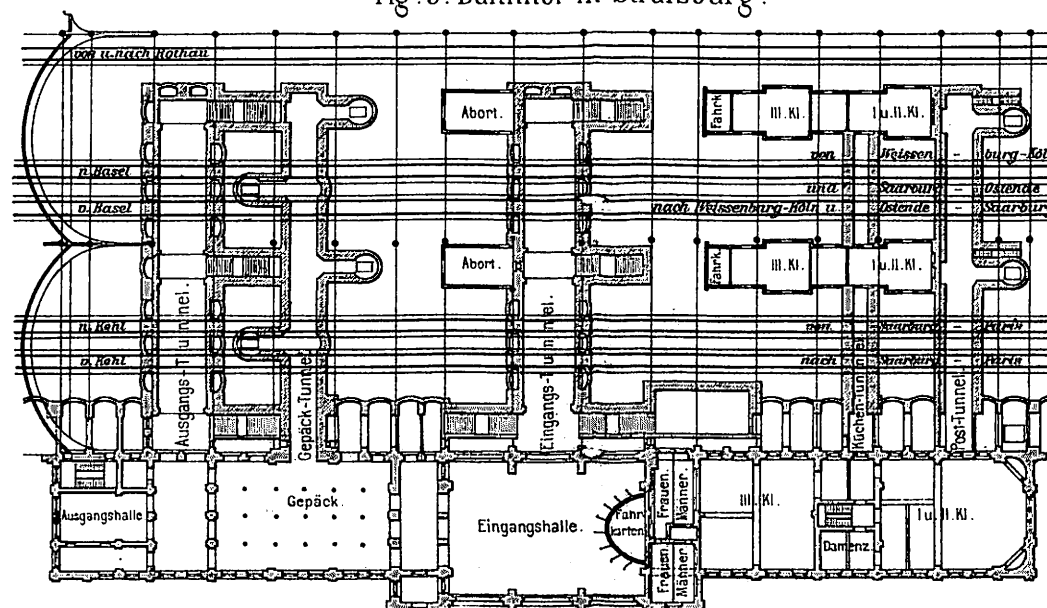


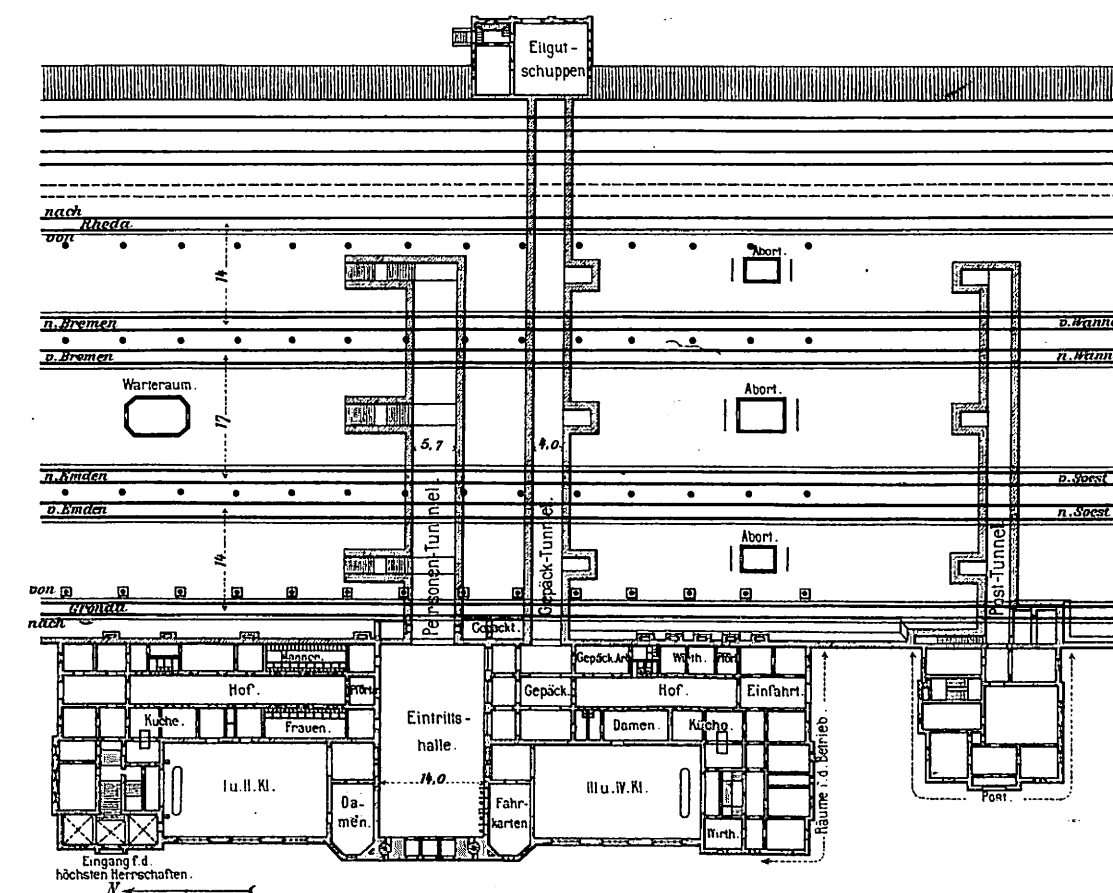
Fig. 2. Bahnhof in Hildesheim.

Fig. 5. Bahnhof in Straßburg.



Bezeichnungen:
a. Gepäckträger, b. Hauswart
c u. d. Vorsteher.

Fig. 7. Bahnhof in Münster i.W.



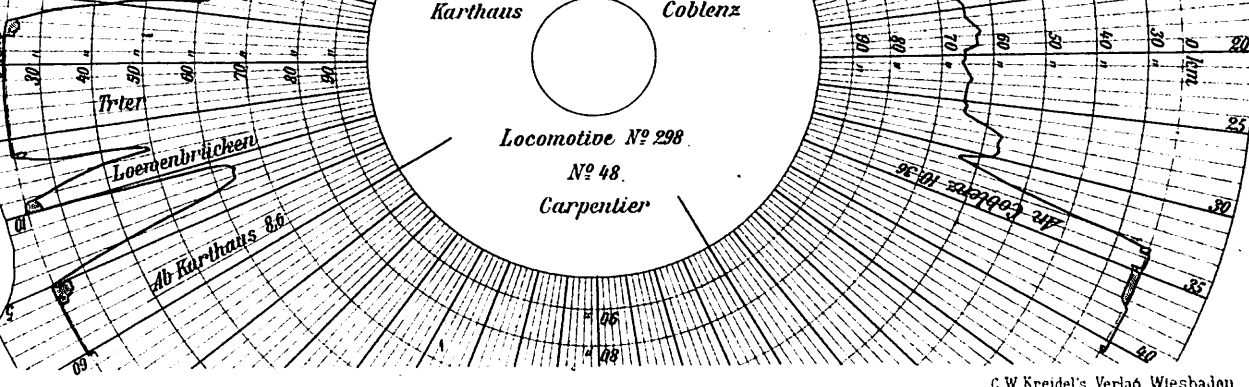
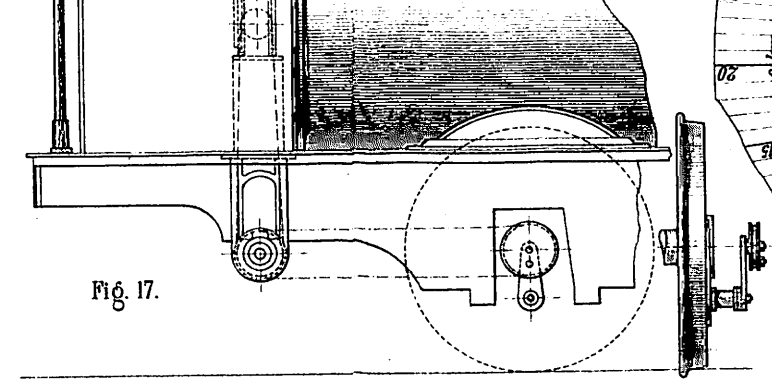
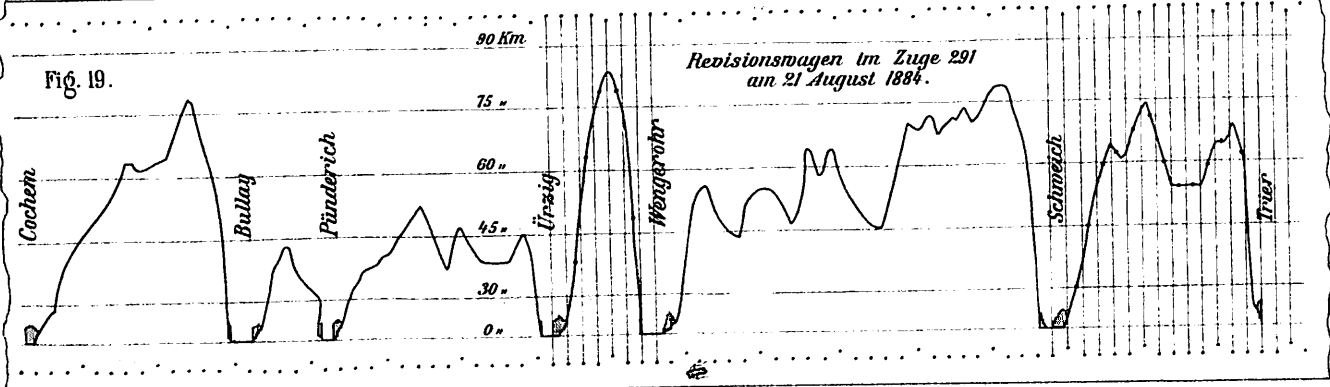
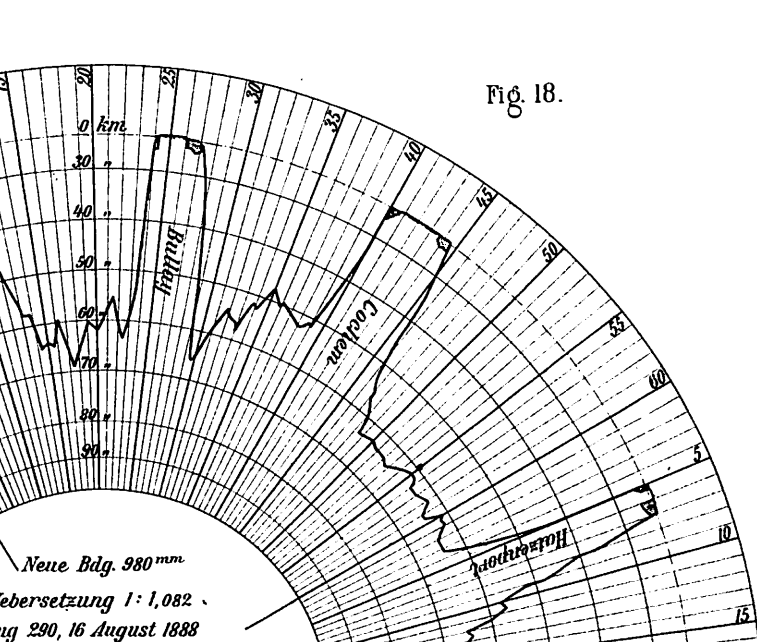
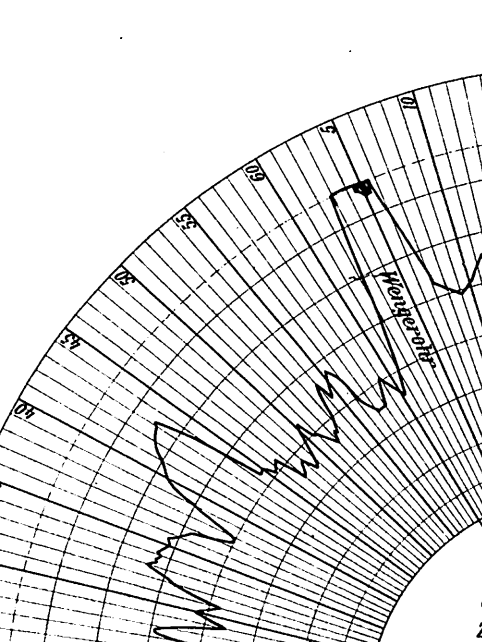
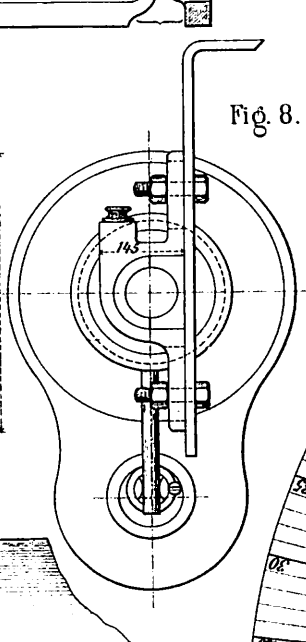
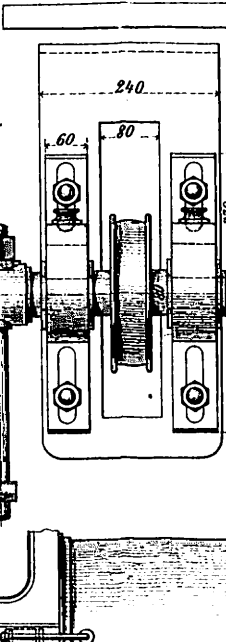
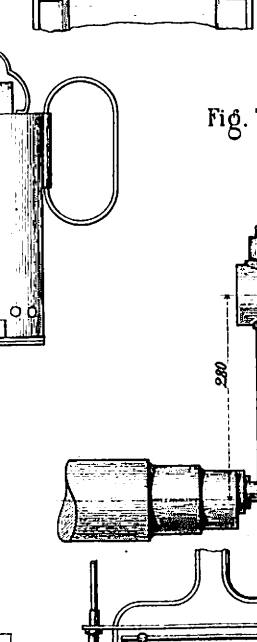
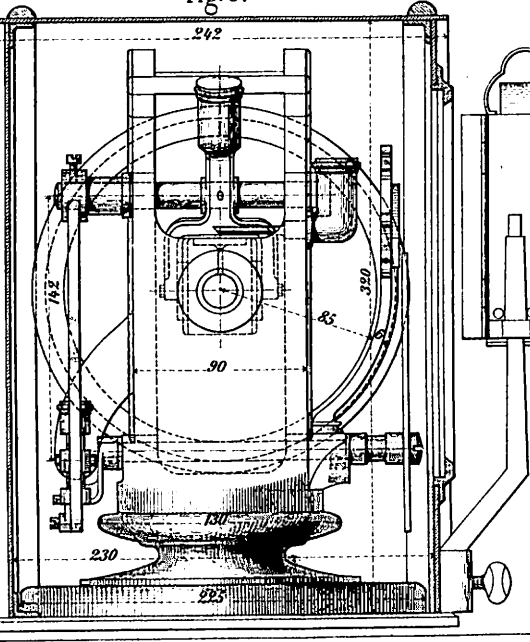
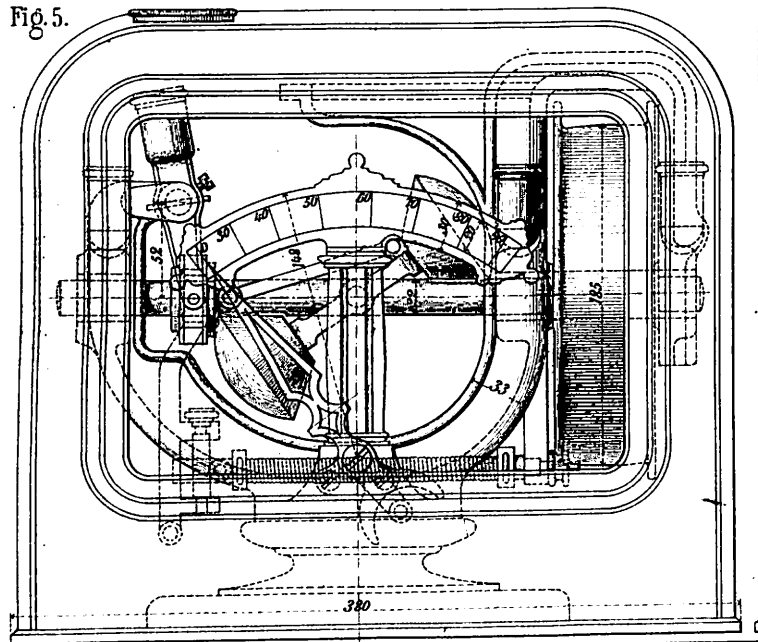
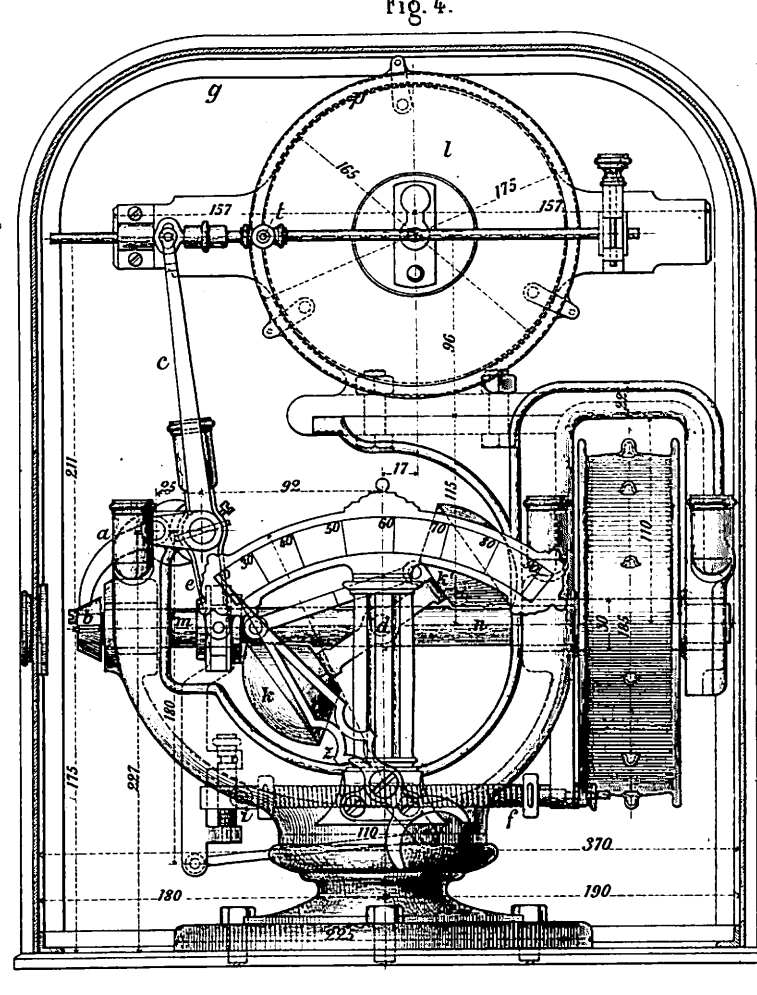
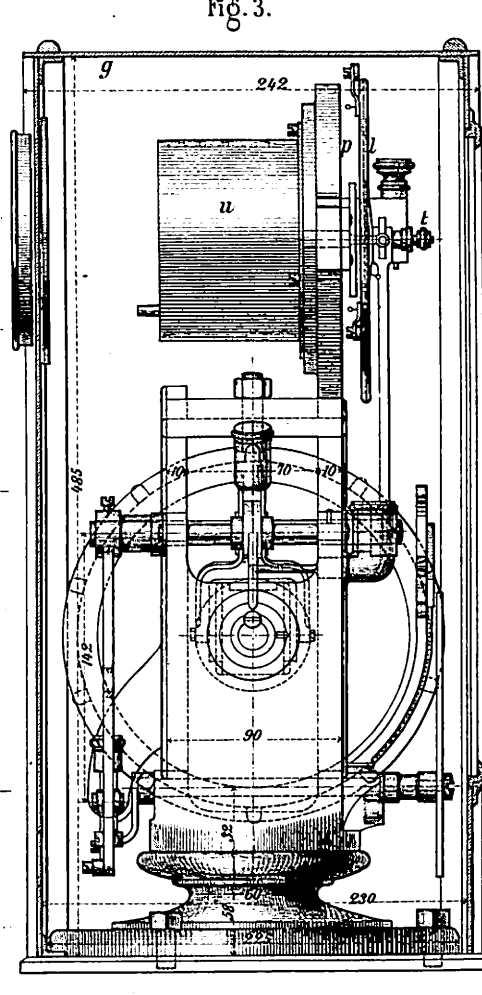
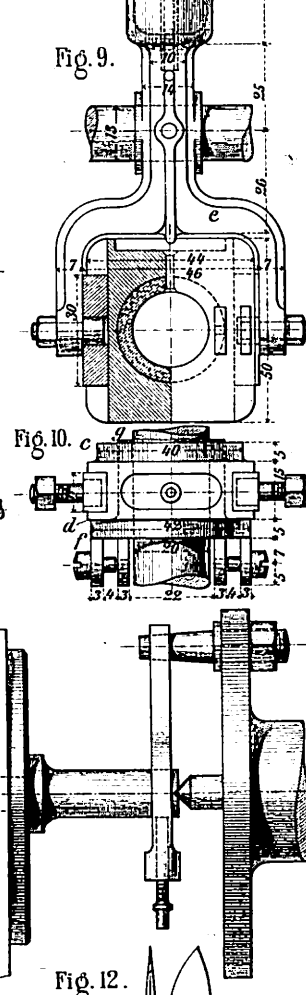
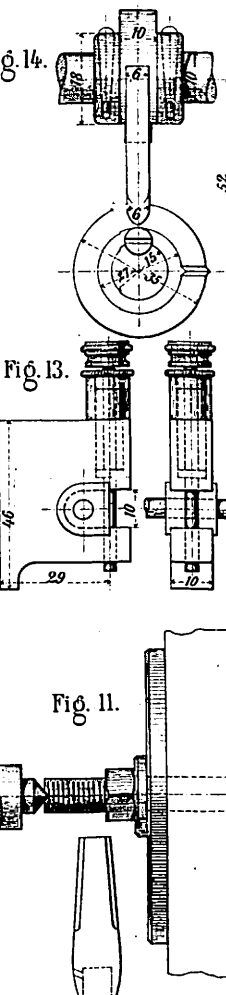
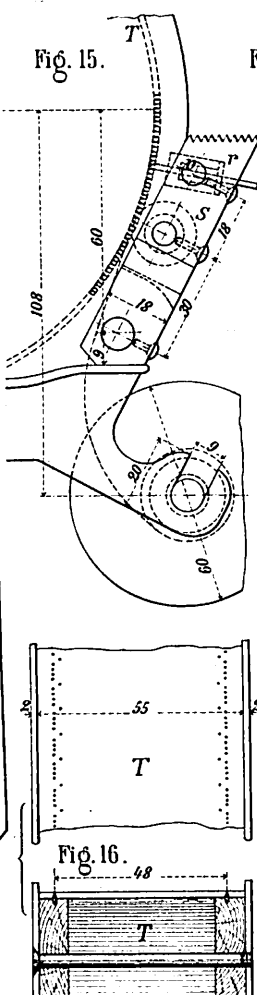
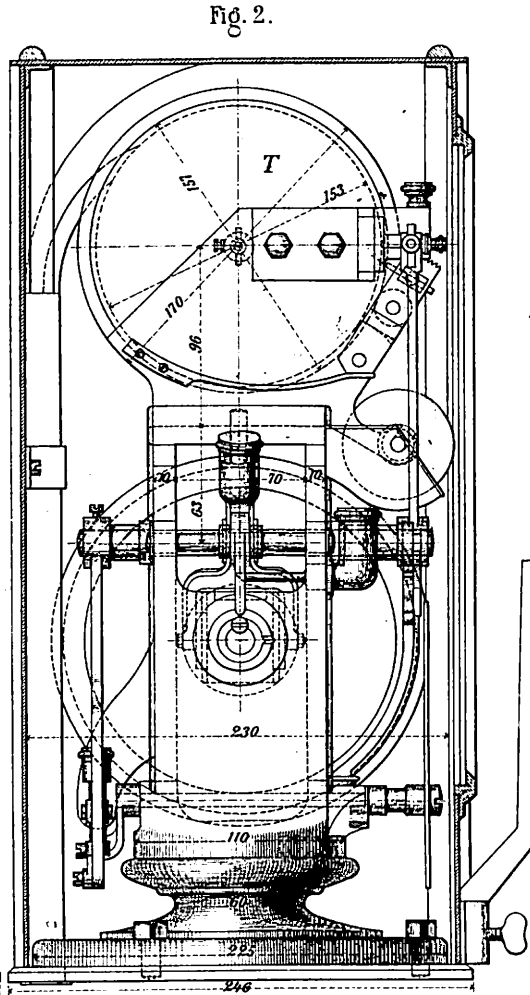
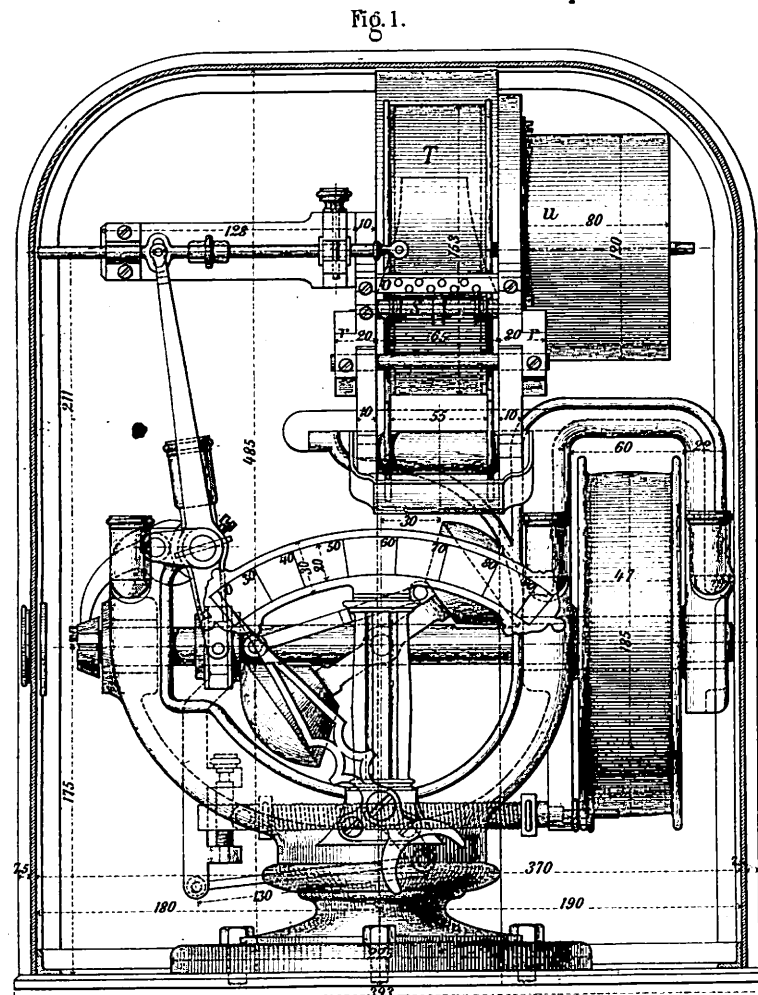


Fig. 1. Längenschnitt.

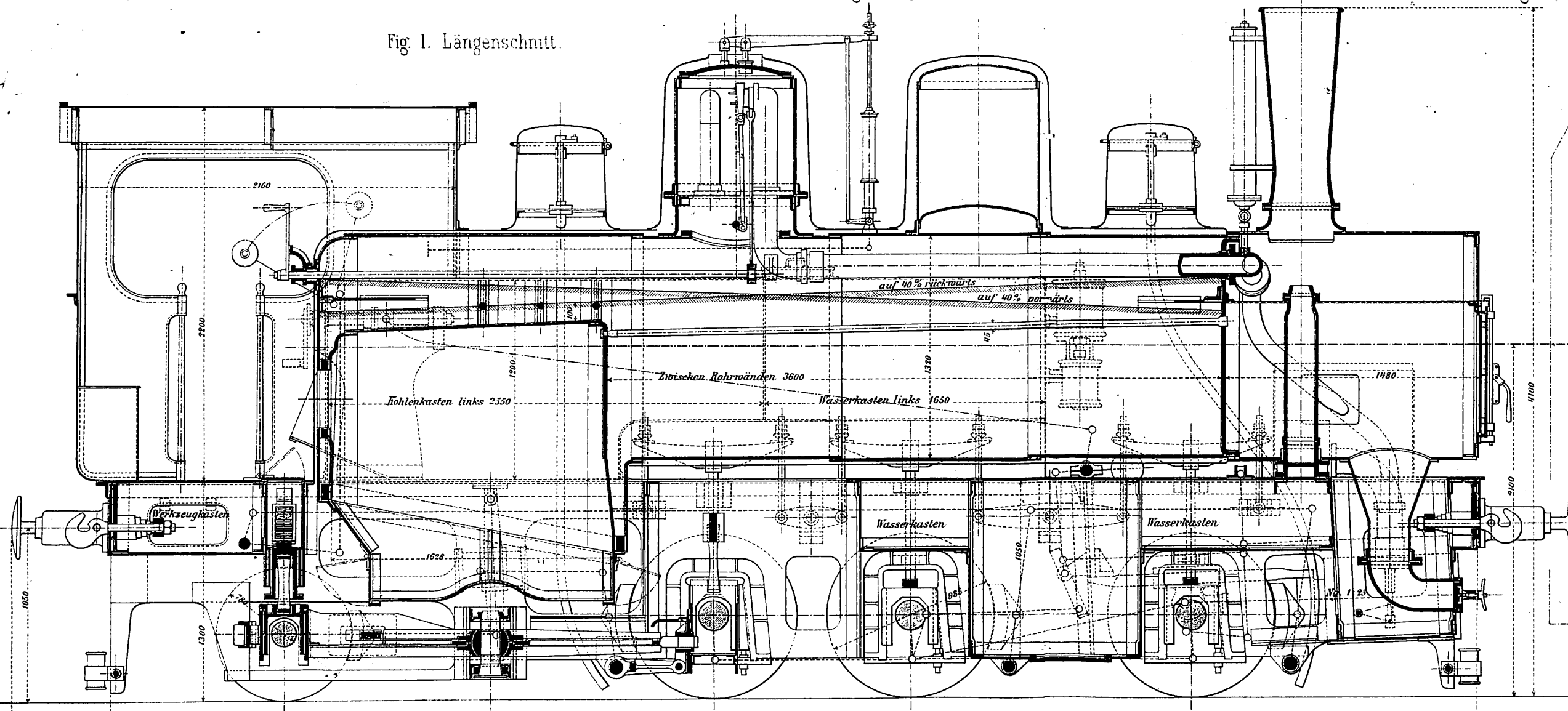


Fig. 2. Wagerechter Schnitt durch Achslager und Cylinder.

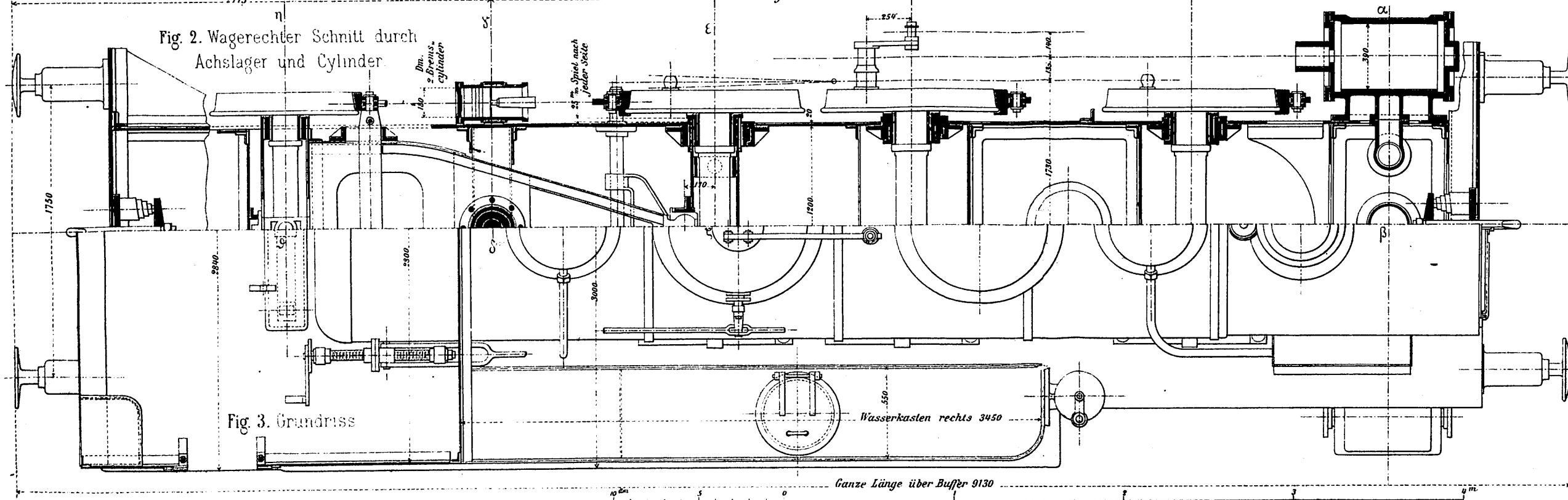


Fig. 3. Grundriss

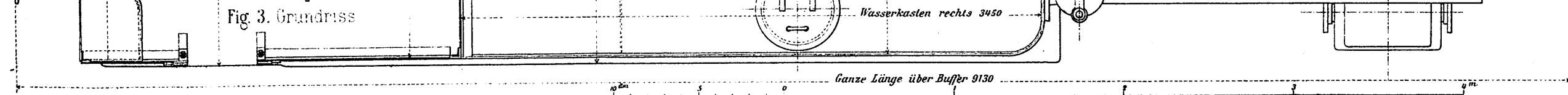
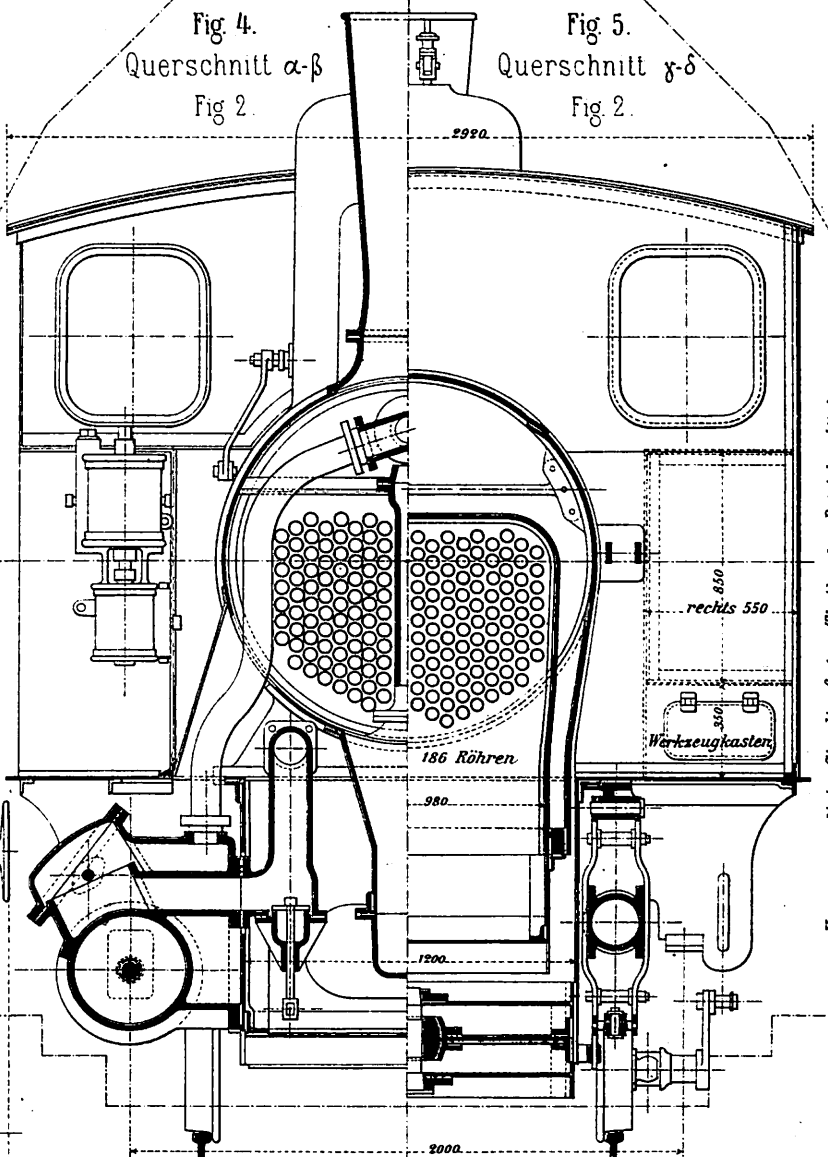
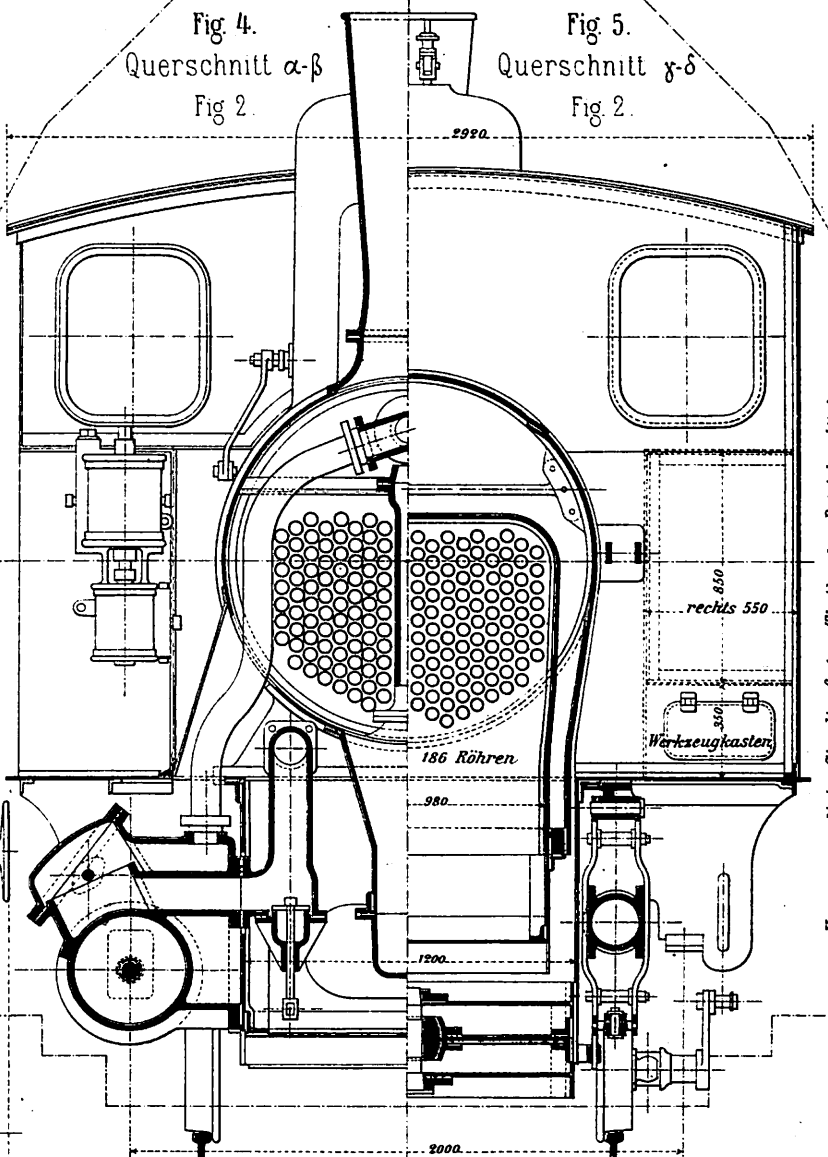
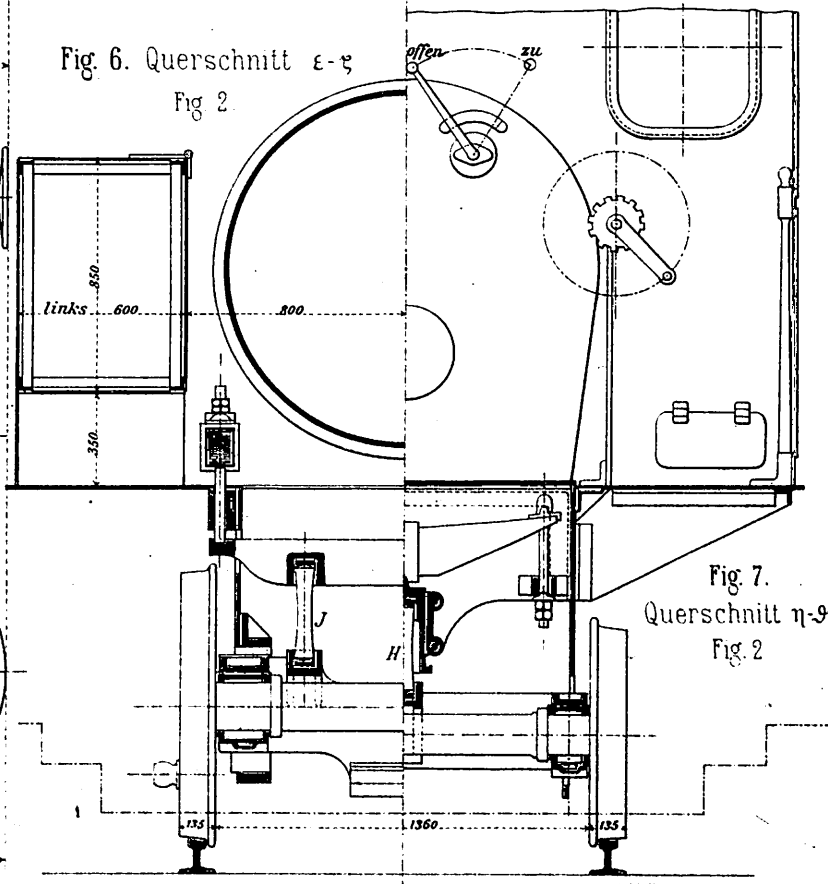
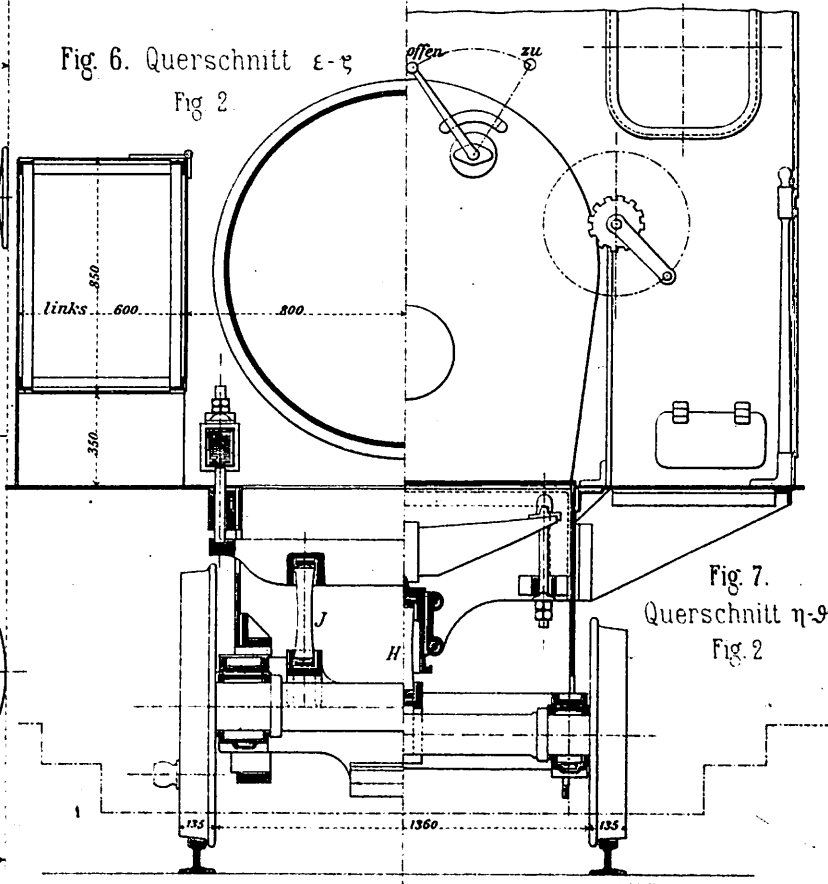
Fig. 4. Querschnitt $\alpha-\beta$
Fig. 2.Fig. 5. Querschnitt $\gamma-\delta$
Fig. 2.Fig. 6. Querschnitt $\epsilon-\zeta$
Fig. 2.Fig. 7. Querschnitt $\eta-\theta$
Fig. 2.

Fig. 1. Lothrechter Schnitt durch das Längenmittel.

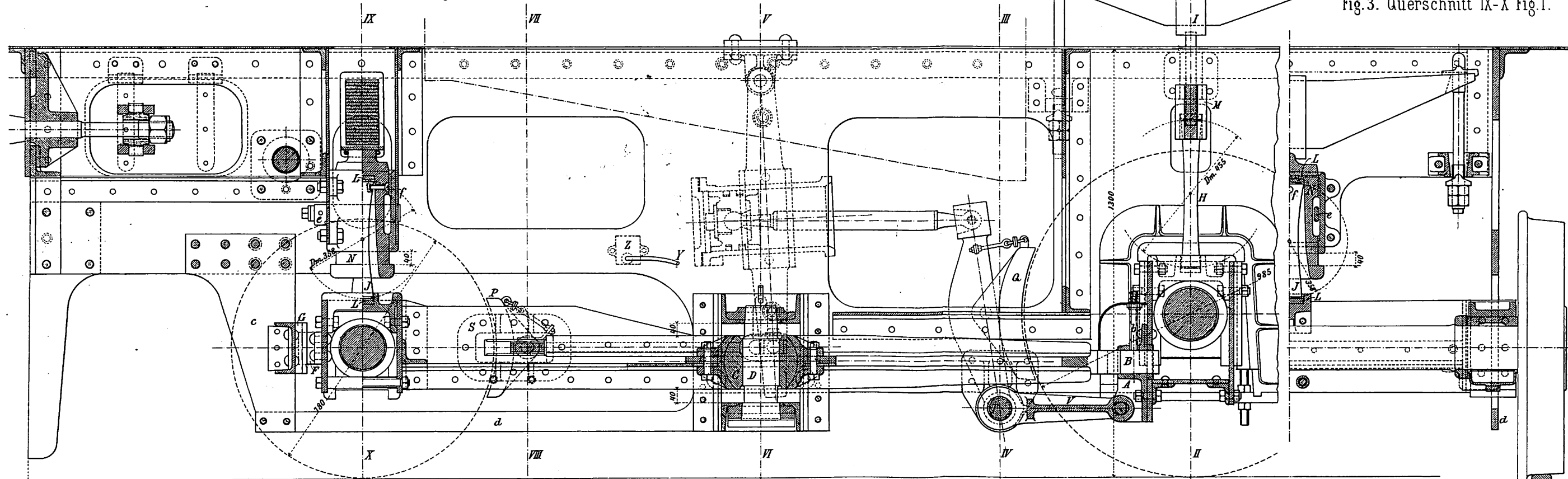


Fig. 1-6. Drehgestell.

Fig. 3. Querschnitt IX-X Fig. 1.

Fig. 4. Querschnitt V-VI Fig. 1.

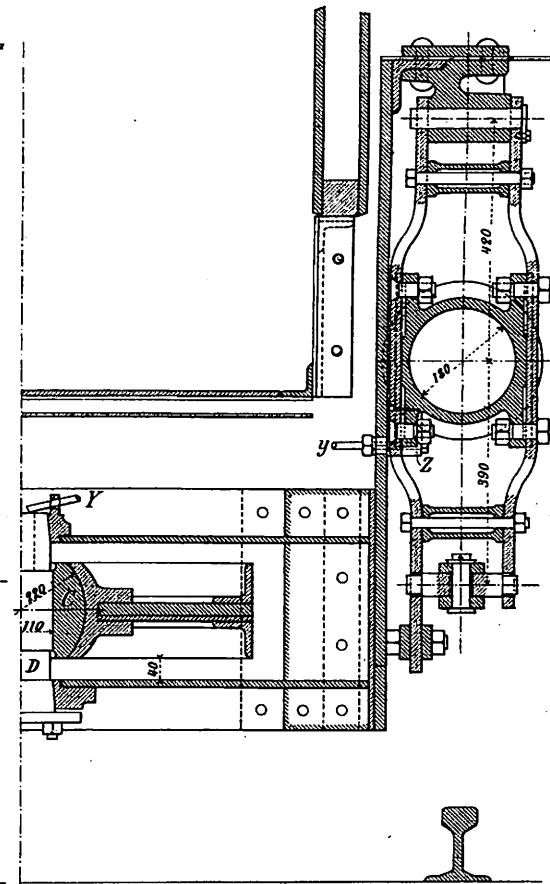


Fig. 2. Grundriss und wagerechte Schnitte.

Fig. 5. Querschnitt III-IV Fig. 1.

Fig. 6. Querschnitt VII-VIII Fig. 1.

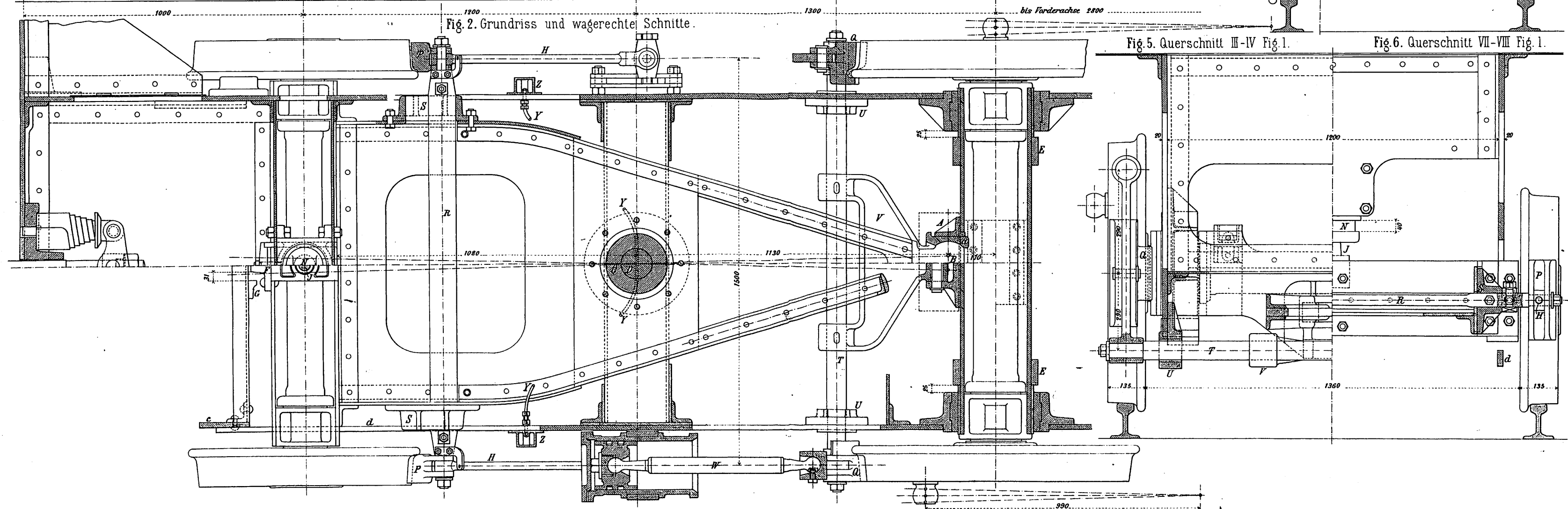


Fig. 1 bis 3. Tenderlocomotive D^{III} der Königl. Bayerischen-Staatsbahnen für die Strecke Reichenhall-Berchtesgaden.

Fig. 1 u. 2. Dampf-Ein- und Ausströmungsleitungen.

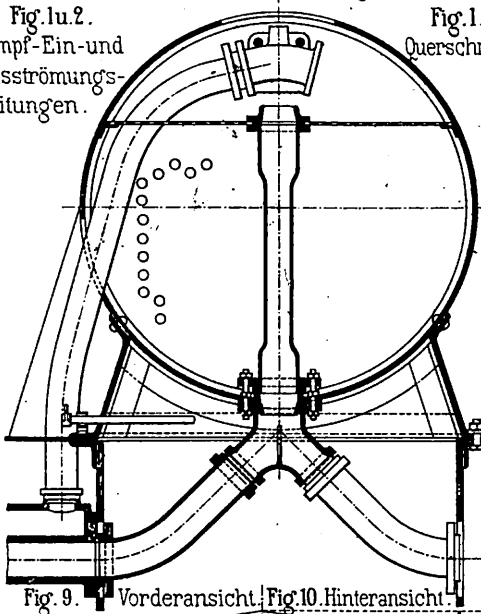


Fig. 4 u. 5. Stahl-Querschwellen Oberbau de la Gressière.

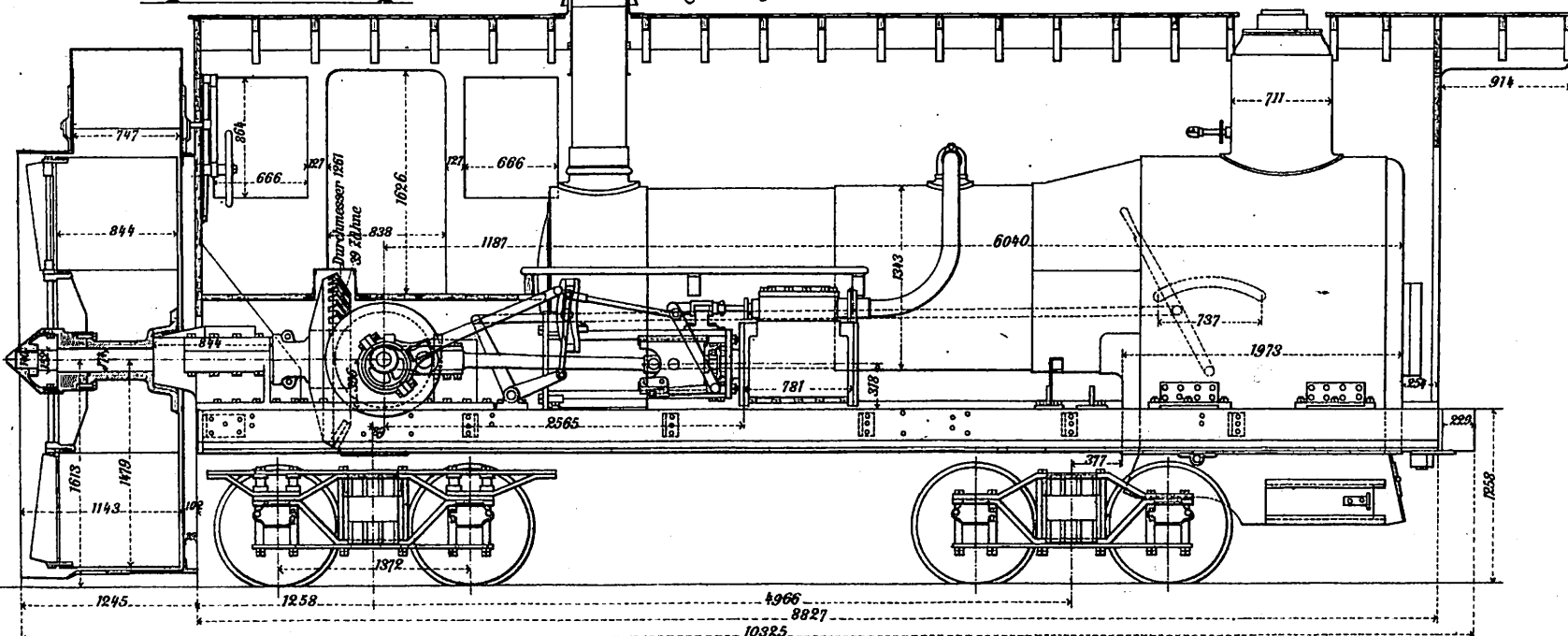
Fig. 4. Querschnitt α-β Fig. 5 durch die Schwellen.

Fig. 6 u. 7. Normal-Oberbau auf Holzquerschwellen der Denver und Rio-Grande-Bahn.

Fig. 6. Schienenquerschnitt.

Fig. 8 bis 10. Neueste Gestalt der kreisenden Dampf-Schneeschaufel von Leslie.

Fig. 8. Längsschnitt.



Oberbau der Königl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. (Fig. 1-8).

Fig. 1 u. 2. Oberbau für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.

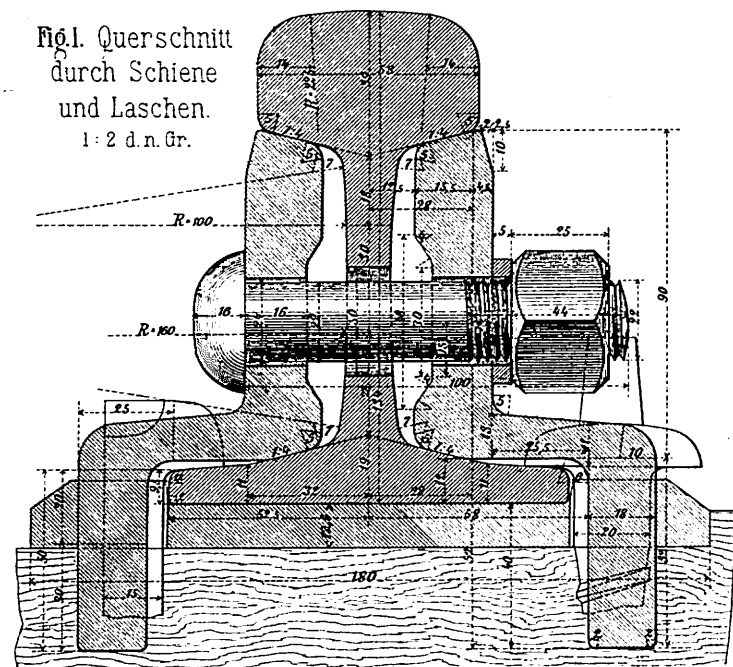


Fig. 2. Grundriss und wagerechter Schnitt.

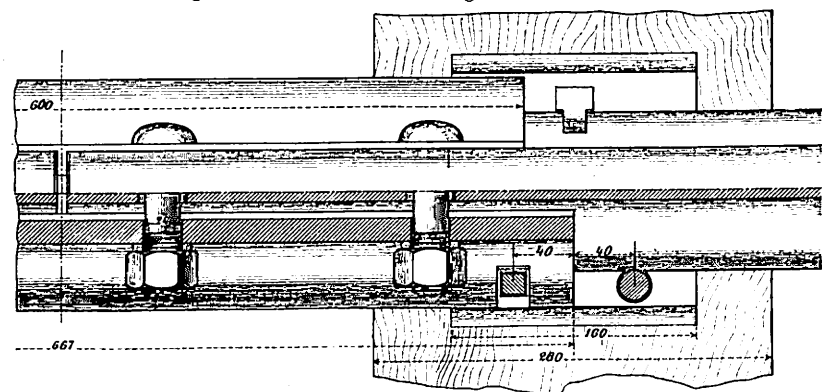


Fig. 7 u. 8. Oberbau für Hauptbahnen mit Langschwellen. (Anordnung Hilf).

Fig. 7. Querschnitt durch Schiene, Langschwelle und Laschen. 1:2 d.n.Gr.

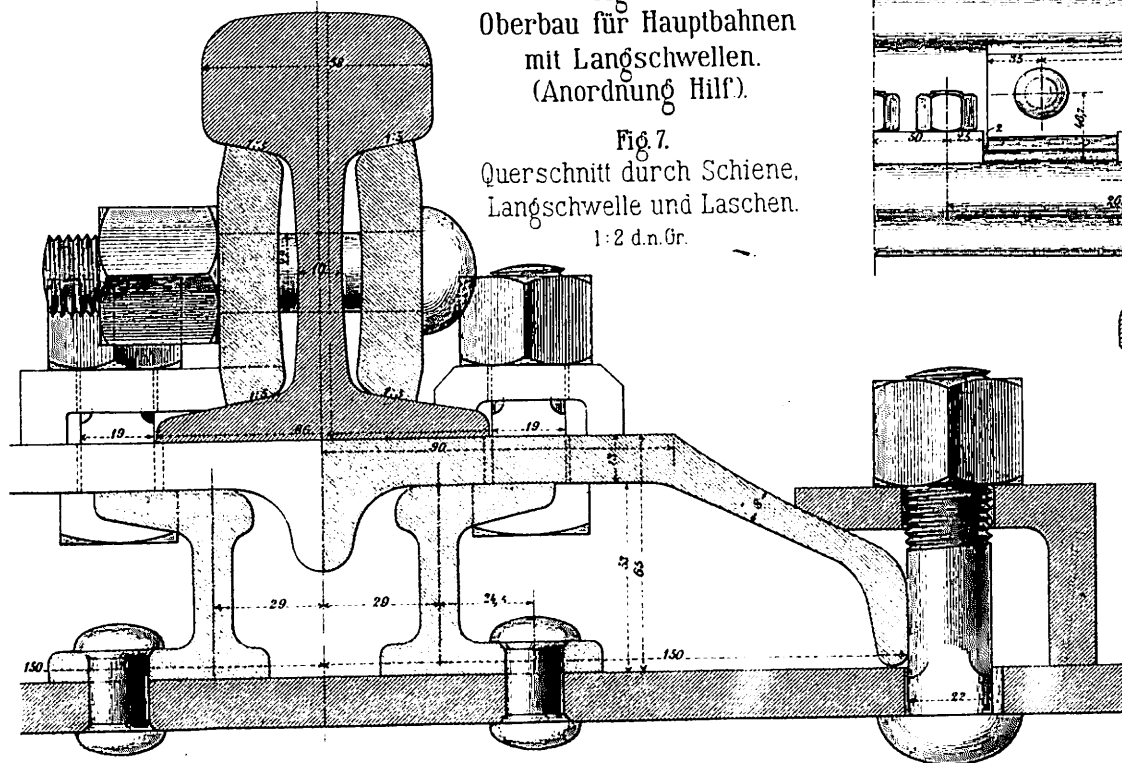


Fig. 3-6. Oberbau für Hauptbahnen mit eisernen Querschwellen.

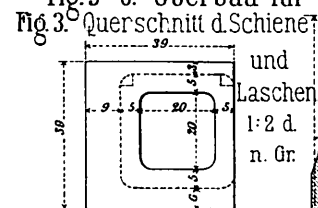


Fig. 4. Excentrisches Einsteckplättchen.

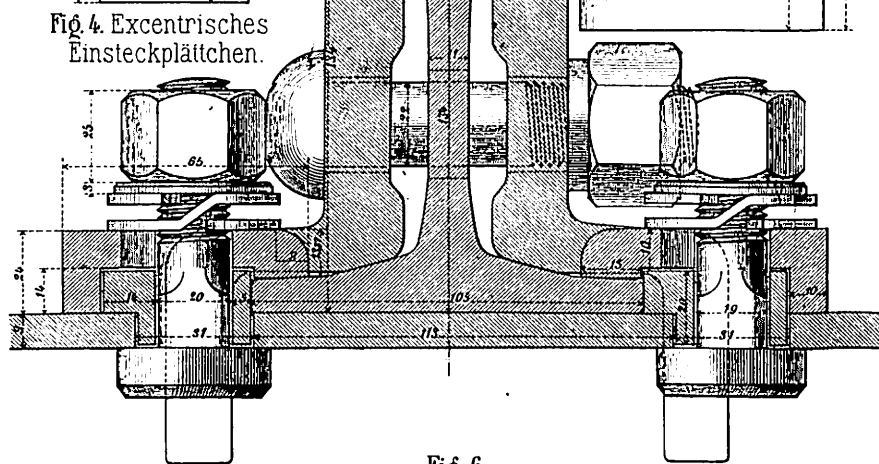


Fig. 6.

Seitenansicht des Schienenstoßes und Querschnitt der Schwelle. 1:5 d.n.Gr.

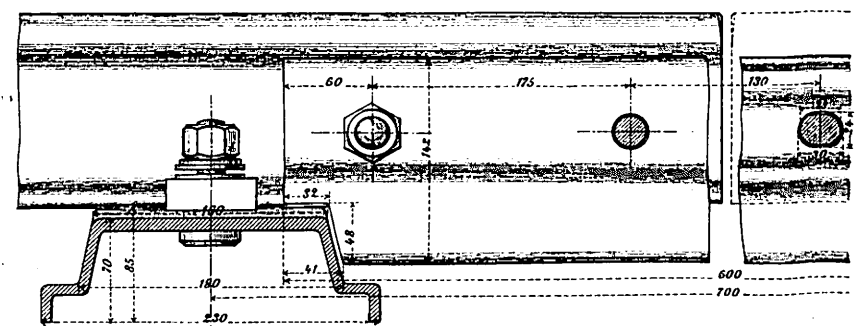


Fig. 8. Seitenansicht des Schienenstoßes und Querschnitt der Stofsquerschwelle. 1:5 d.n.Gr.

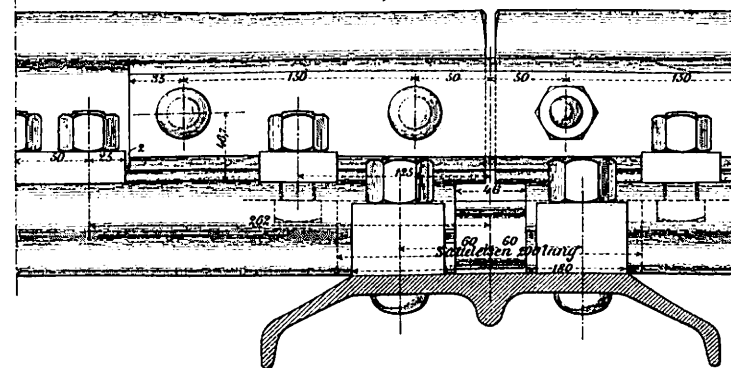
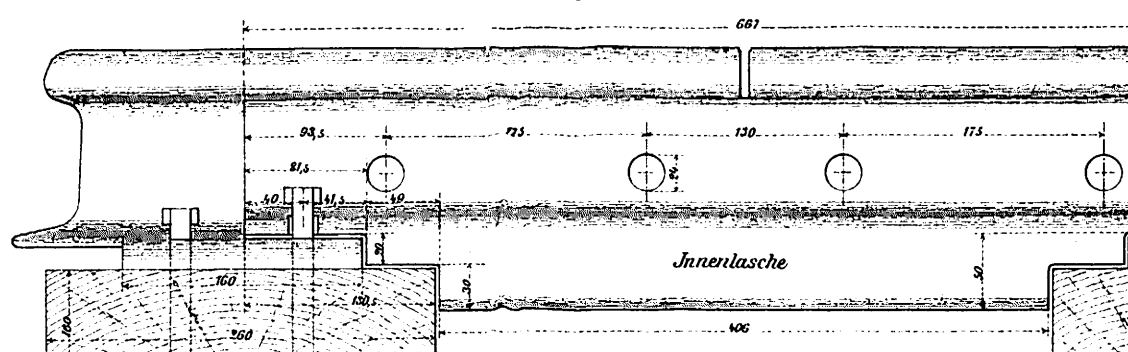
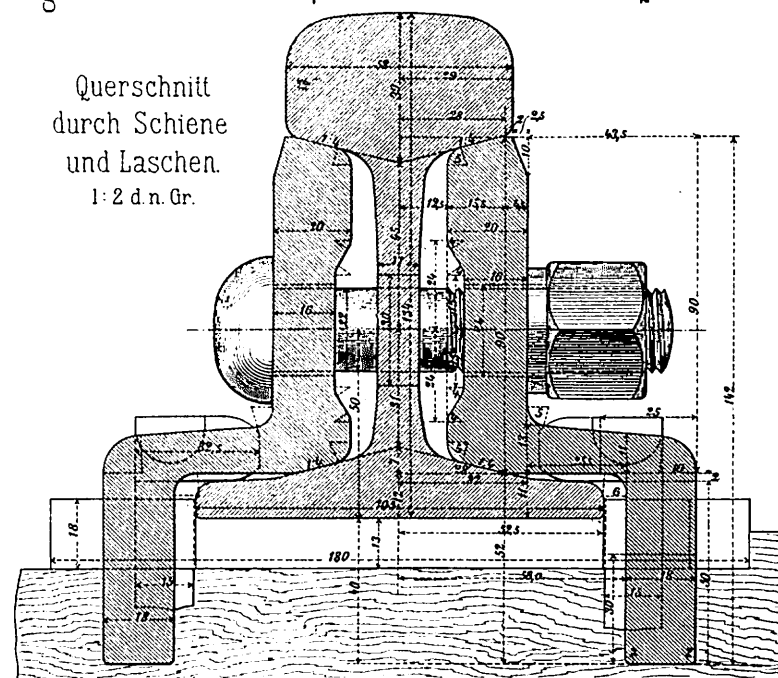


Fig. 12. Seitenansicht des Schienenstoßes und Querschnitt der hölzernen Schwelle. 1:5 d.n.Gr.



Oberbau der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover. (Fig. 9 u. 10).
Fig. 9. Oberbau für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.



Oberbau der Königl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg. Für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen (Fig. 11 u. 12).

Fig. 11. Querschnitt durch Schiene und Laschen. 1:2 d.n.Gr.

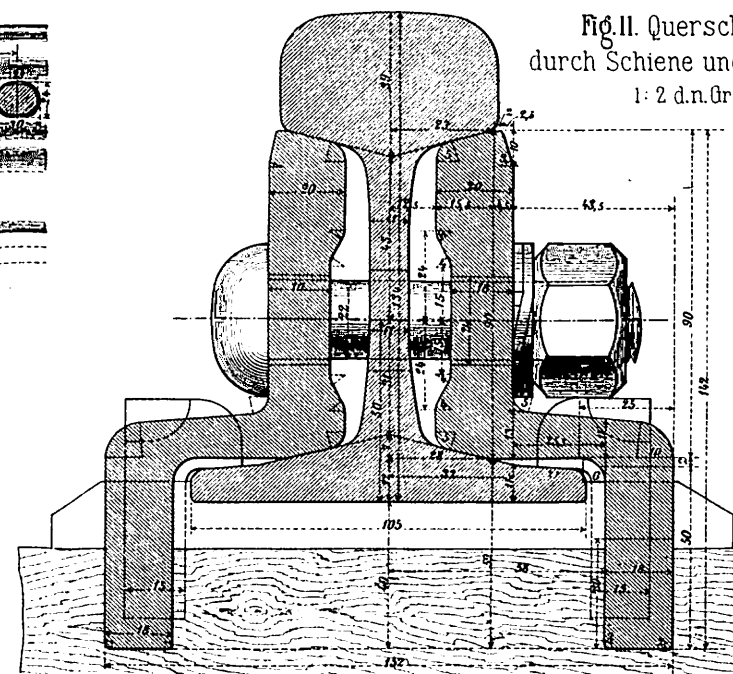


Fig. 10. Oberbau für Nebenbahnen mit hölzernen Querschwellen.

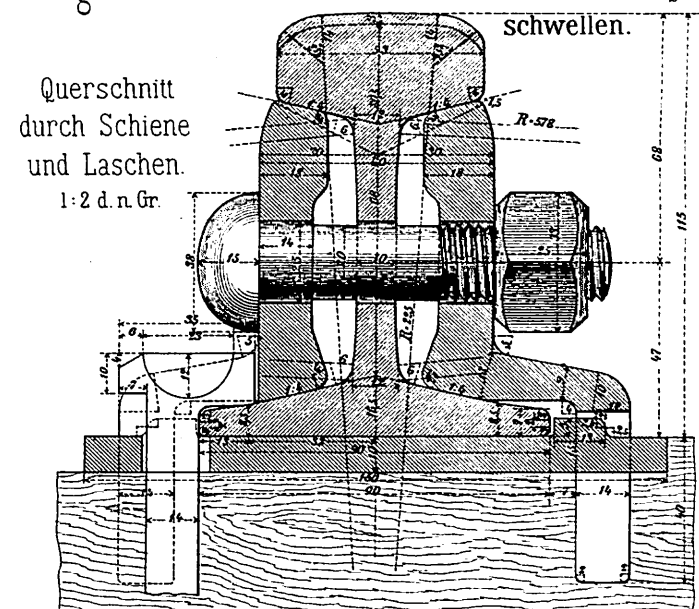
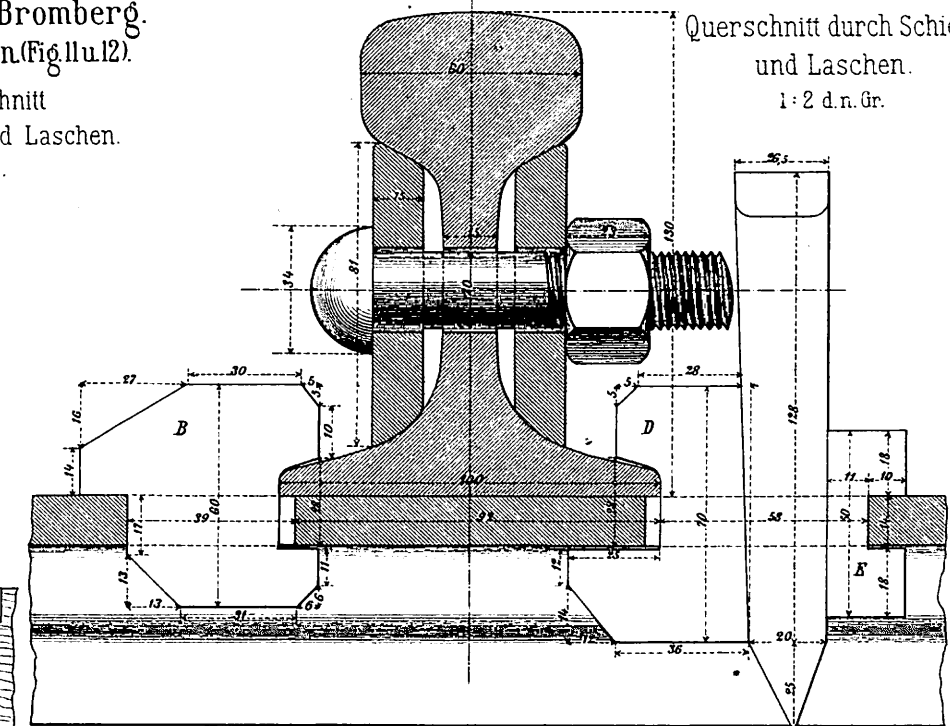


Fig. 13. Oberbau der Hauptbahn Halberstadt-Blankenburg.

Querschnitt durch Schiene und Laschen. 1:2 d.n.Gr.



Oberbau der Ungarischen Westbahn. Hauptbahn mit hölzernen Querschwellen. (Fig. 14 u. 15).
Fig. 14. Querschnitt durch Schiene und Laschen. 1:2 d.n.Gr.

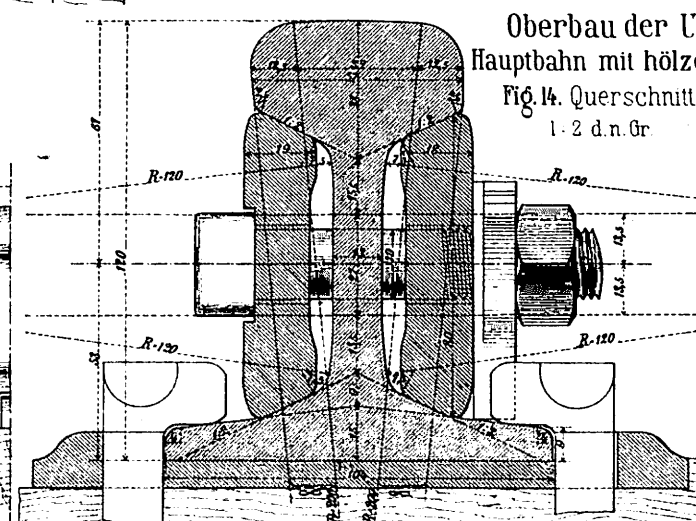


Fig. 15. Muttersperre.

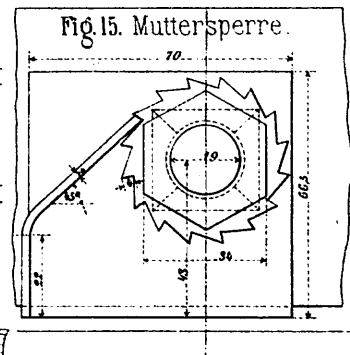


Fig.10. Bahnhof in Erfurt.

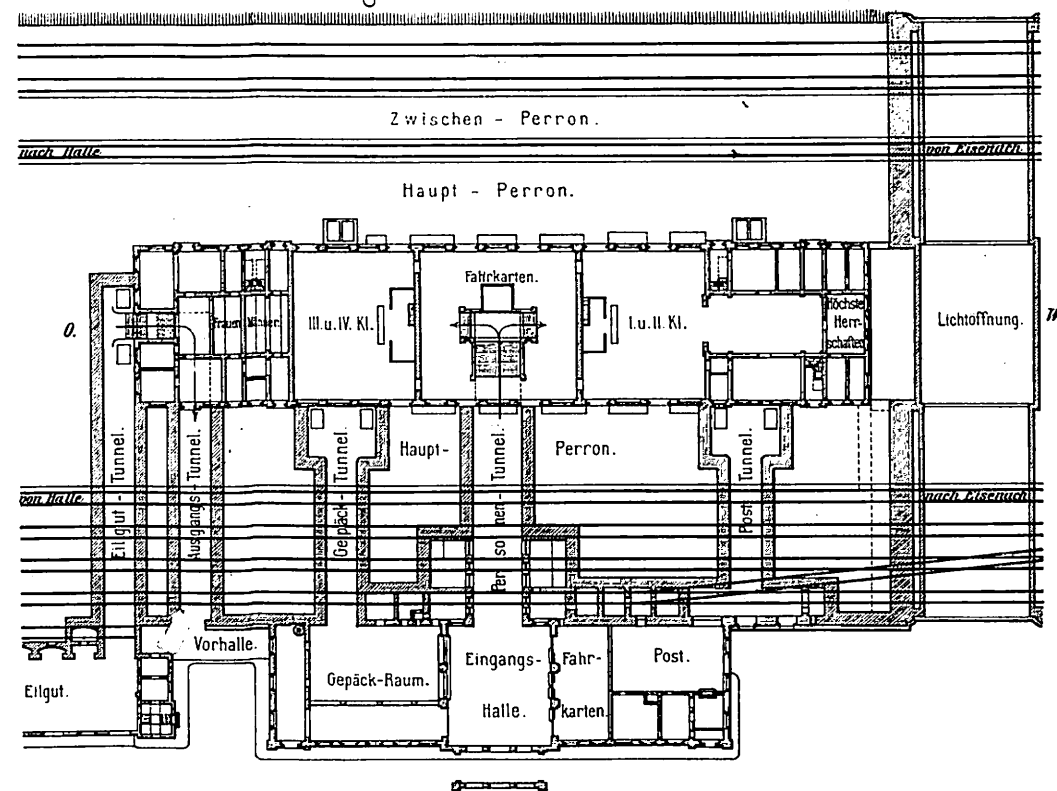


Fig. 11. Bahnhof in Halle.

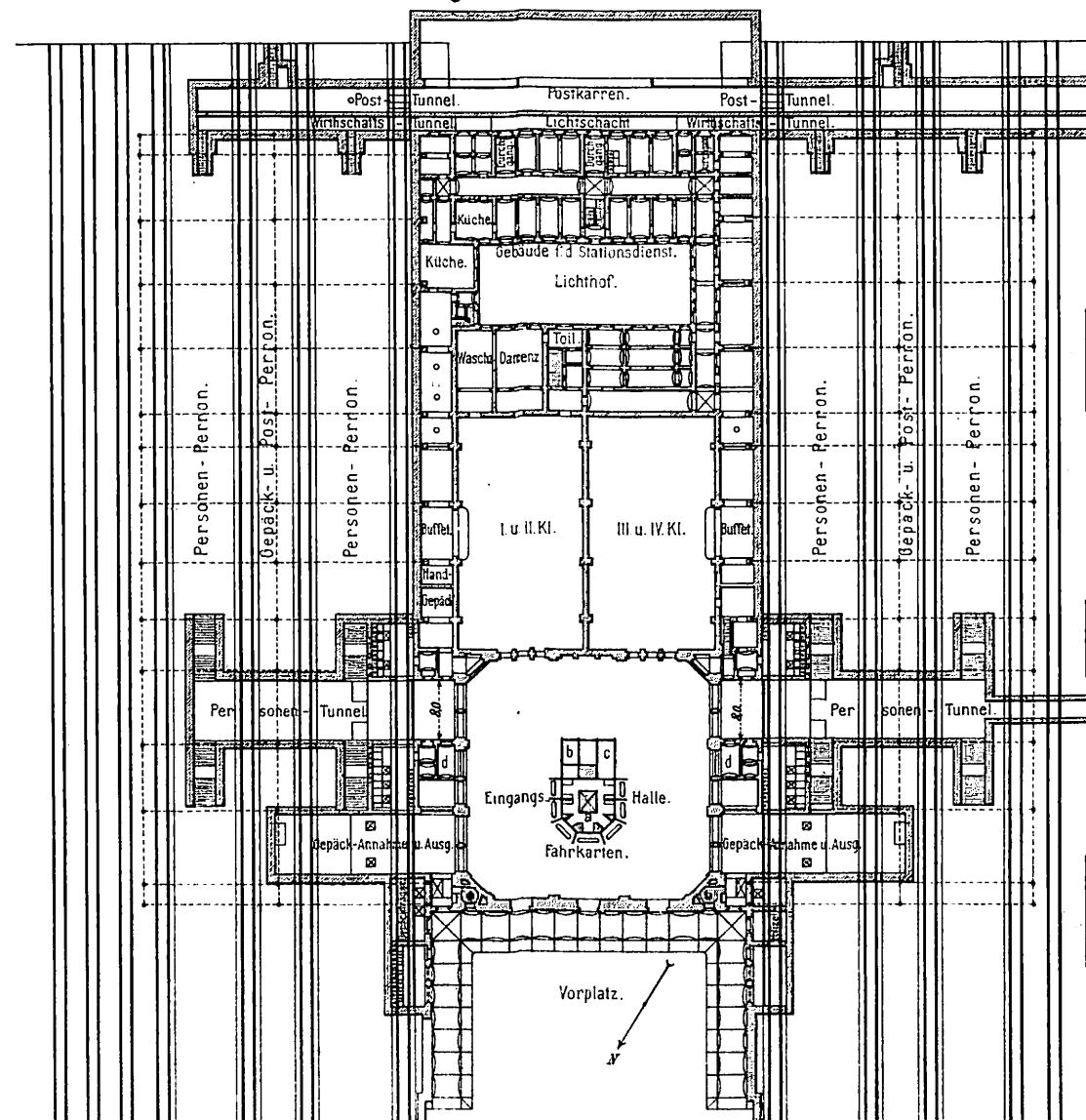


Fig.12. Bahnhof in Frankfurt a/M.

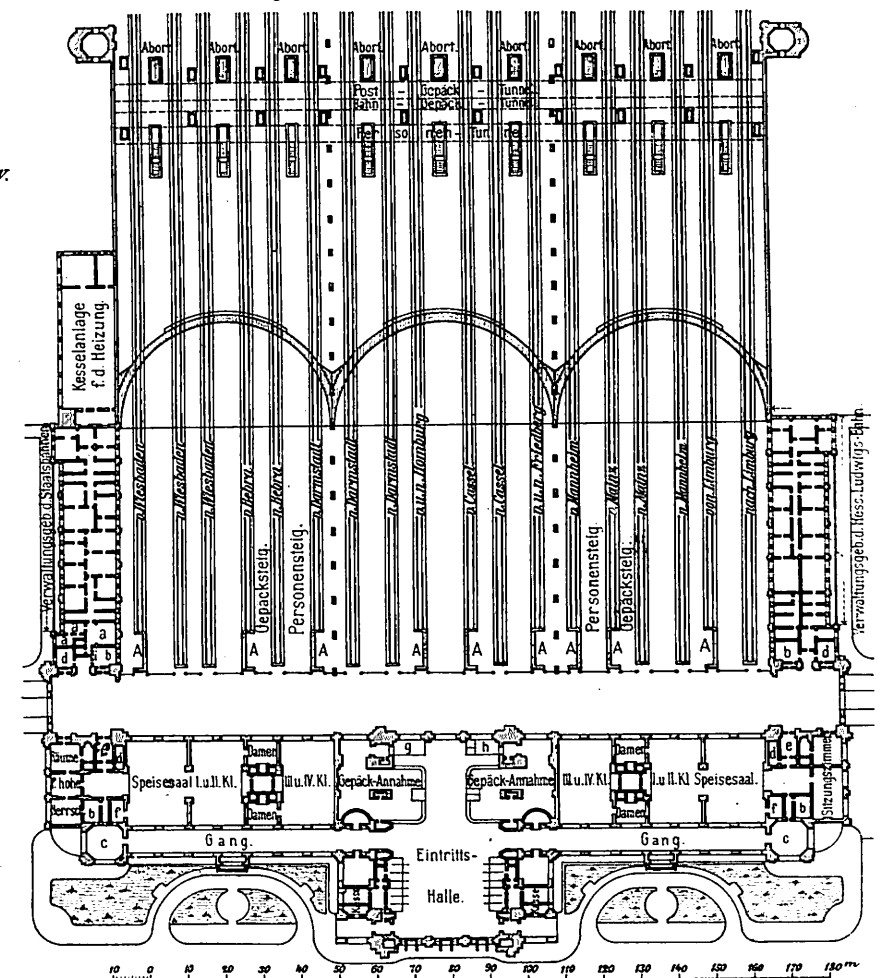


Fig.13. Lageplan der Bahnhöfe bei Frankfurt ^a/M.



Masstab zu Flg 8,9,10 u.11-1: 1000 d. nat. Gr.

C. W. Kreidel's Verlag, Wiesbaden.

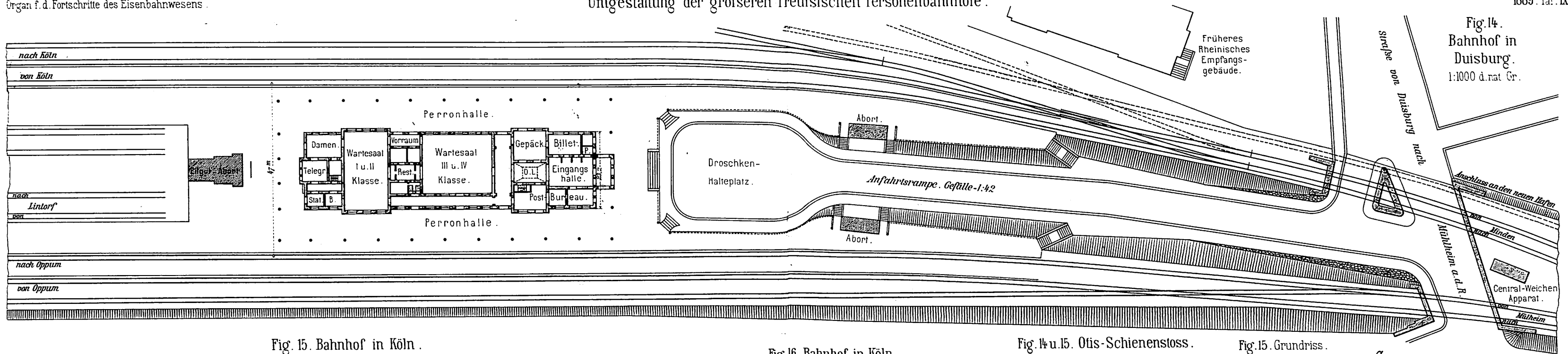


Fig. 14.
Bahnhof in
Duisburg.
1:1000 d.nat. Gr.

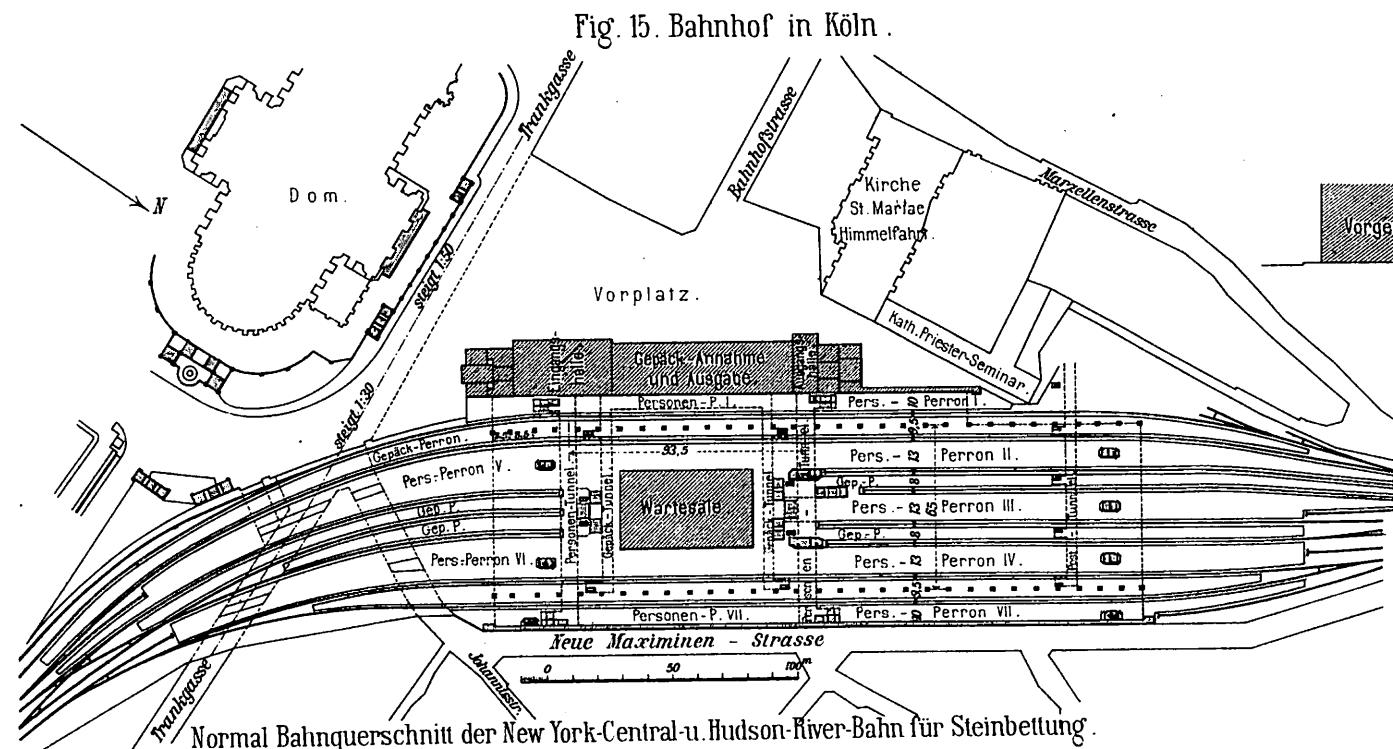


Fig. 15. Bahnhof in Köln.

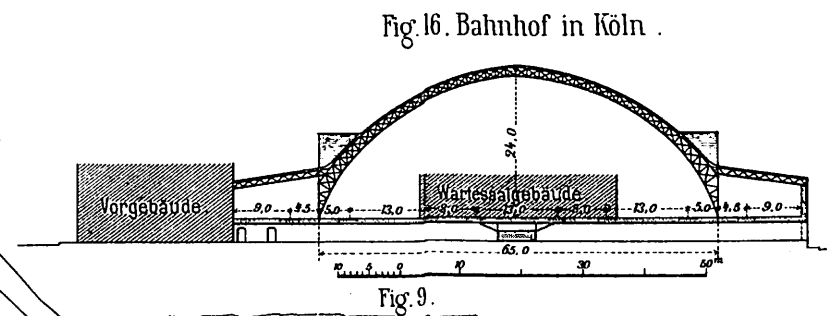


Fig. 16. Bahnhof in Köln.

Fig. 14 u. 15. Otis-Schienenstoss.
Fig. 14. Querschnitt α - β . Fig. 15.

Fig. 15. Grundriss.

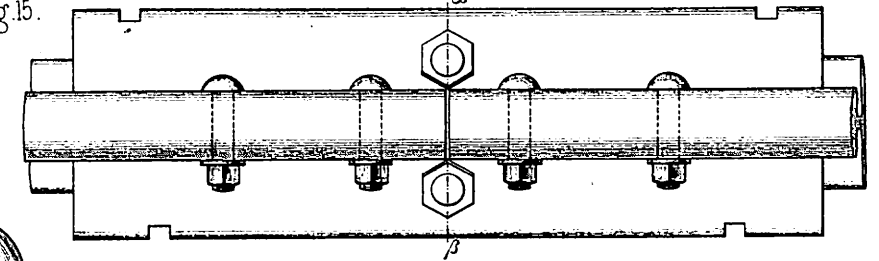


Fig. 16. Querschnitt γ - δ . Fig. 17.

Fig. 16 u. 17. Der 'continuous'
Schienenstoss, Penn-
sylvania-Bahn.

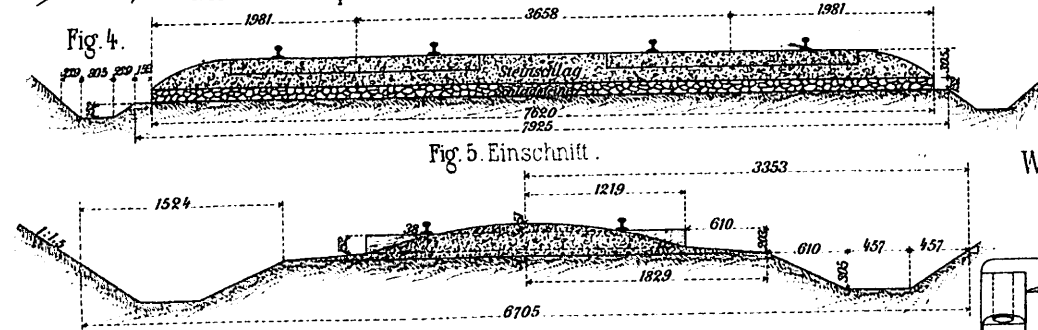


Fig. 4.

Fig. 5. Einschnitt.

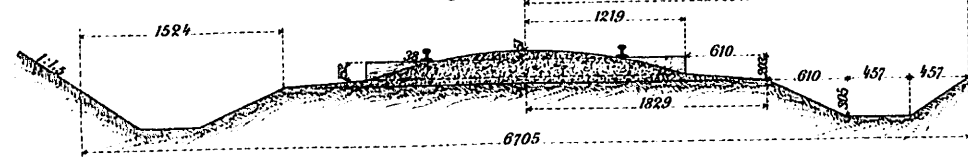


Fig. 5 u. 6. Normal Bahnquerschnitte der
Kansas-City-u. Omaha-Bahn.

Fig. 6. Dammb.

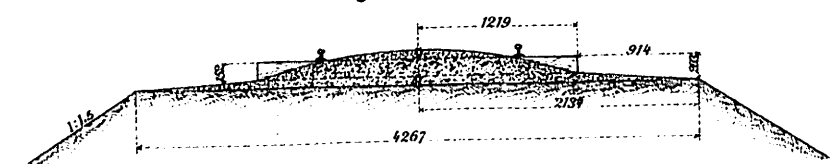


Fig. 7 u. 8.
Normal Kuppelung für
Wagen der Nordamerikanischen
Eisenbahn.

Fig. 7. Aufriss.

Fig. 8. Grundriss.

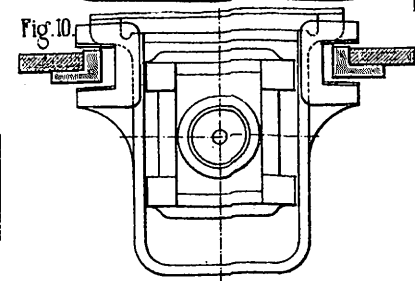
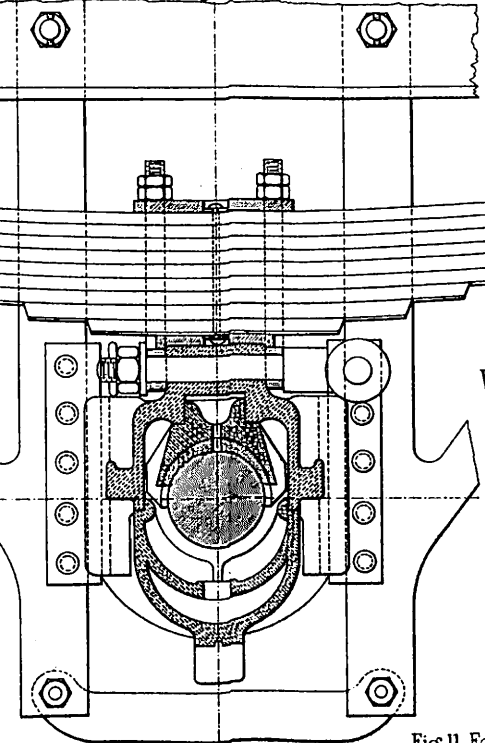
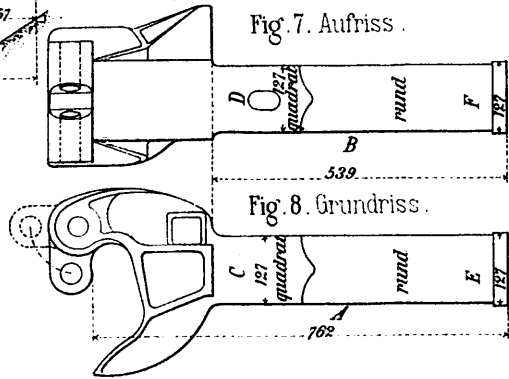


Fig. 11. Federbügel.

Fig. 12. Federstift.

Fig. 9 bis 13. Vereinslenkachsen
Verbindung zwischen Tragfeder-
u. Achsbüchse, Sicherung der
Tragfederblätter vor gegen-
seitiger Verschiebung. 1:7.5.
Fig. 13. Federgrundplatte.

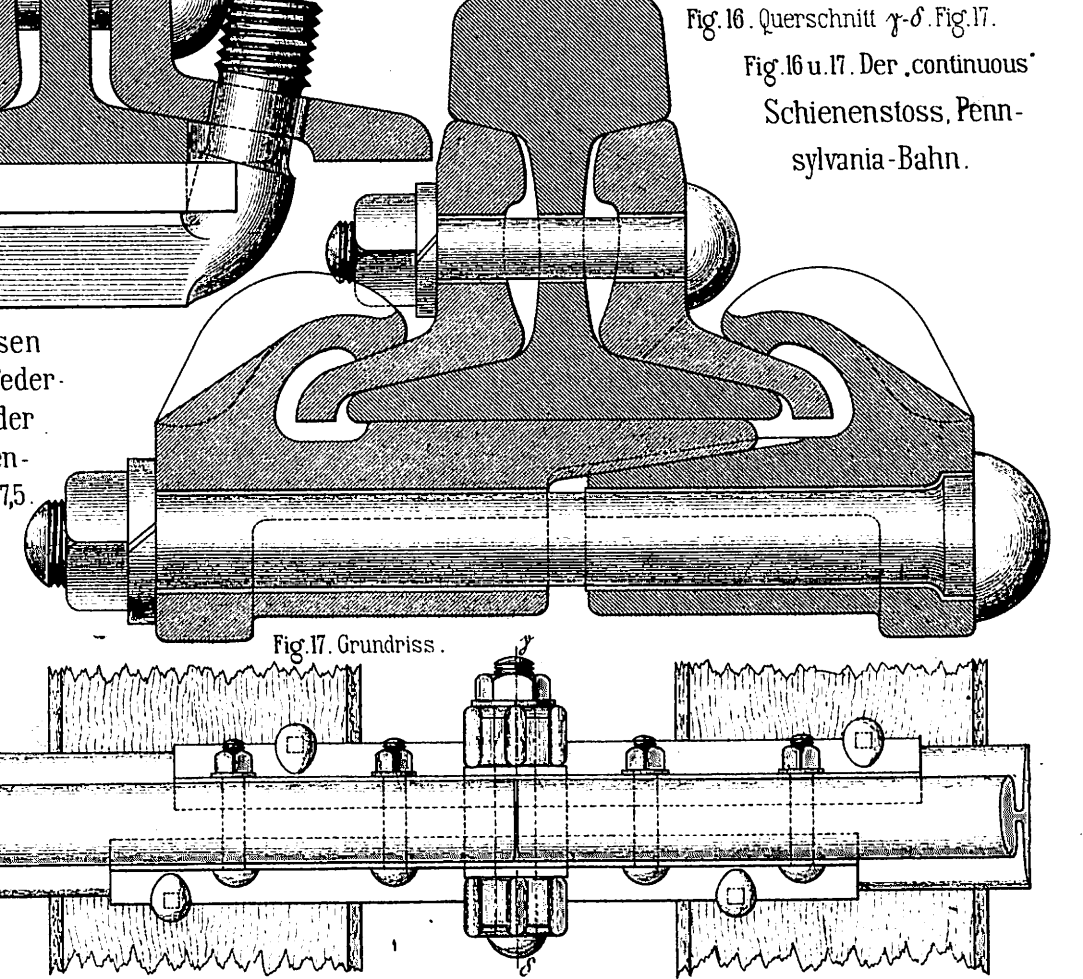
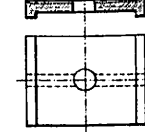


Fig. 5. Hinteransicht.

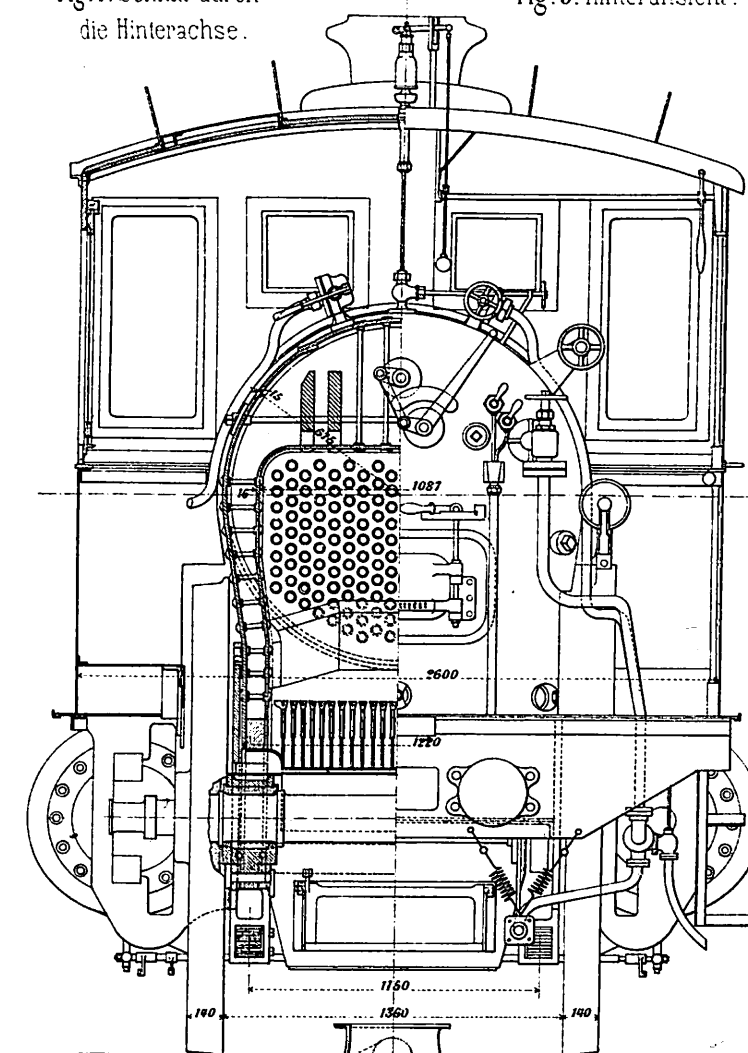
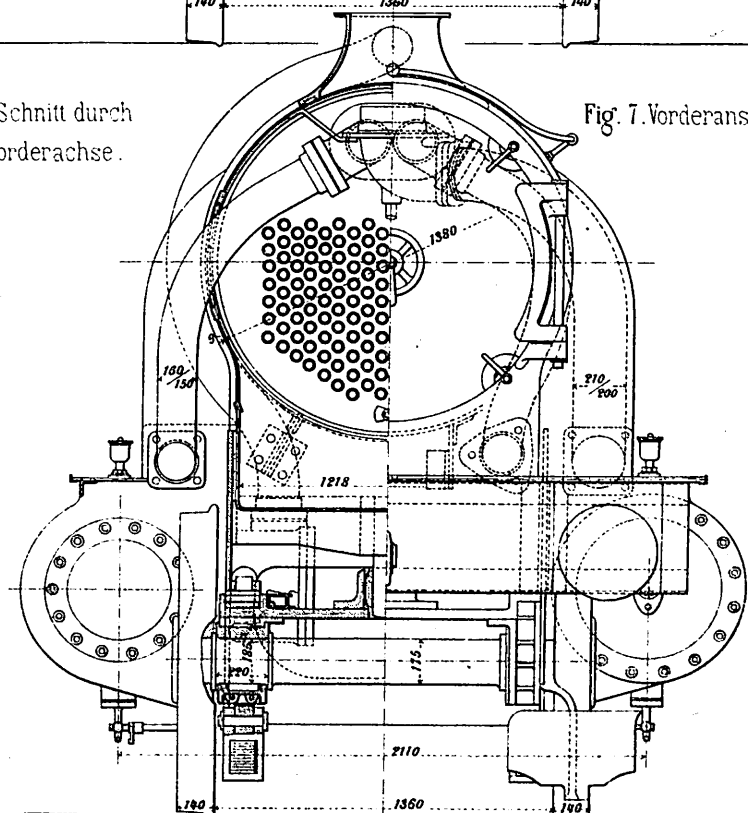


Fig. 7. Vorderansicht.



C. W. Kreidel's Verlag, Wiesbaden.

Laufende № 1 der Zusammenstellung I.

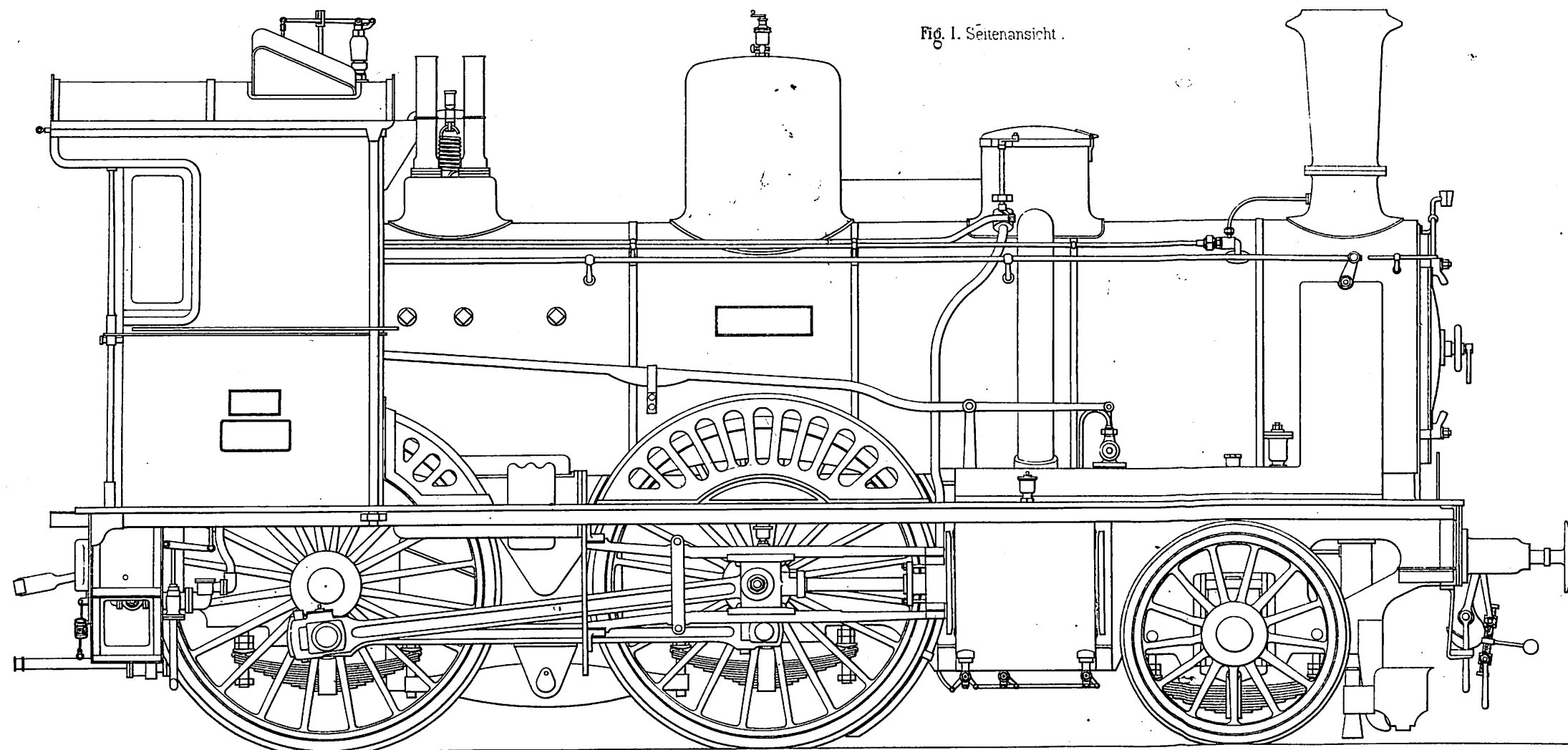
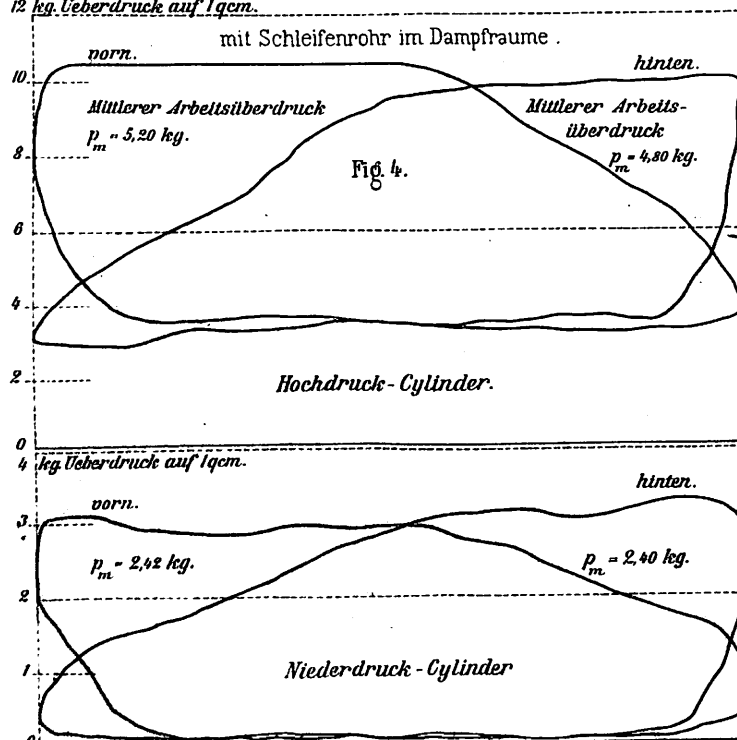


Fig. 1. Seitenansicht.

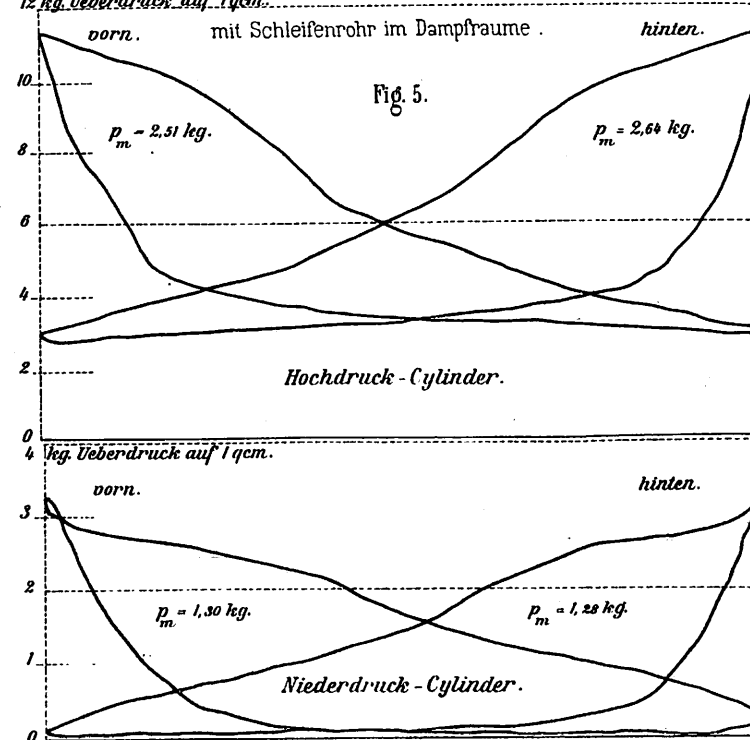
Locomotive „Afrika“ № 734.

Laufende № 2 der Zusammenstellung I.

Dampfspannung im Kessel = 12,0 kg. Ueberdruck auf 1 qcm.
Cylinderfüllung = 0,66.
Umdrehungszahl = 114, Fahrgeschwindigkeit = 40 km. in der Stunde.
12 kg. Ueberdruck auf 1 qcm.



Dampfspannung im Kessel = 11,8 kg. Ueberdruck auf 1 qcm.
Cylinderfüllung = 0,40.
Umdrehungszahl = 158, Fahrgeschwindigkeit = 56 km. in der Stunde.
12 kg. Ueberdruck auf 1 qcm.



Verbinder der Locomotive „Afrika“ № 734.

Diagramm vom Eingangsstutzen des Niederdruck-Cylinders abgeleitet.

Verbinderinhalt = 3,29faches der vollen Füllung
des Hochdruckcylinders.

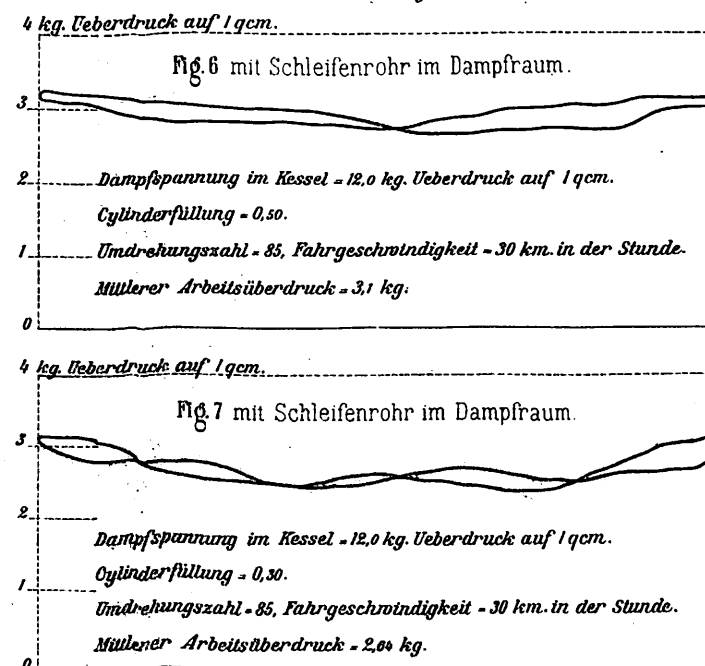
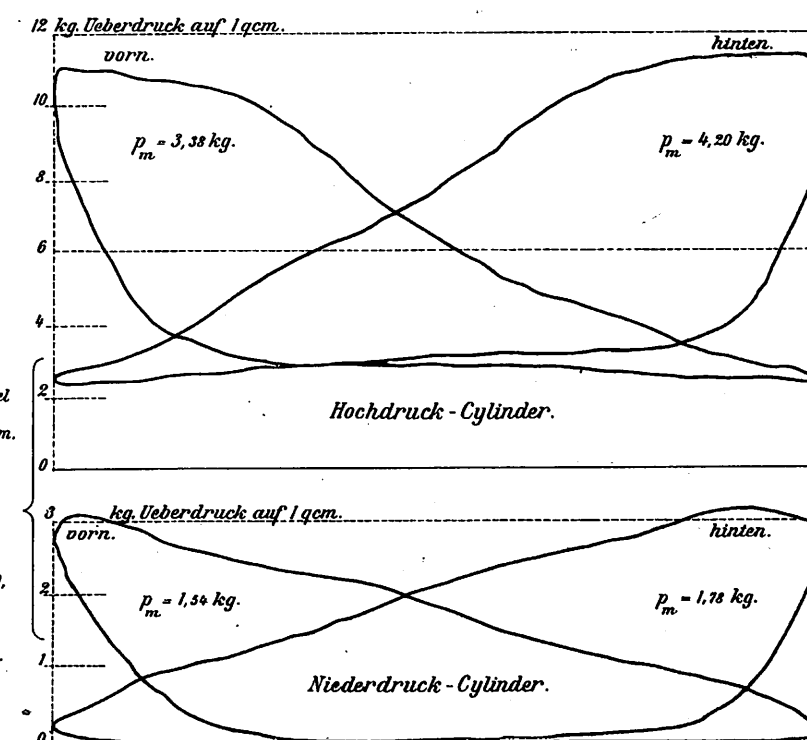


Fig. 3.

Dampfspannung im Kessel
= 11,8 kg. Ueberdruck auf 1 qcm.

Cylinderfüllung = 0,49.

Umdrehungszahl = 100,
Fahrgeschwindigkeit
= 26 km. in der Stunde.

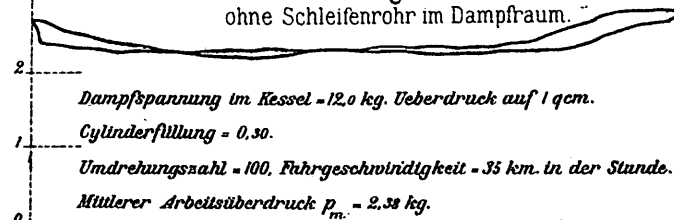


Verbinder der Locomotive „Afrika“ № 734.

Diagramm vom Eingangsstutzen des Niederdruck-Cylinders abgeleitet.

Verbinderinhalt = 2,57faches der vollen Füllung des Hochdruck-Cylinders.

3 kg. Ueberdruck auf 1 qcm. Fig. 8



Oberbau der Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld. (Fig. 1-9).

Fig. 1-4.
Oberbau
für Hauptbahnen
mit eisernen
Querschwellen.

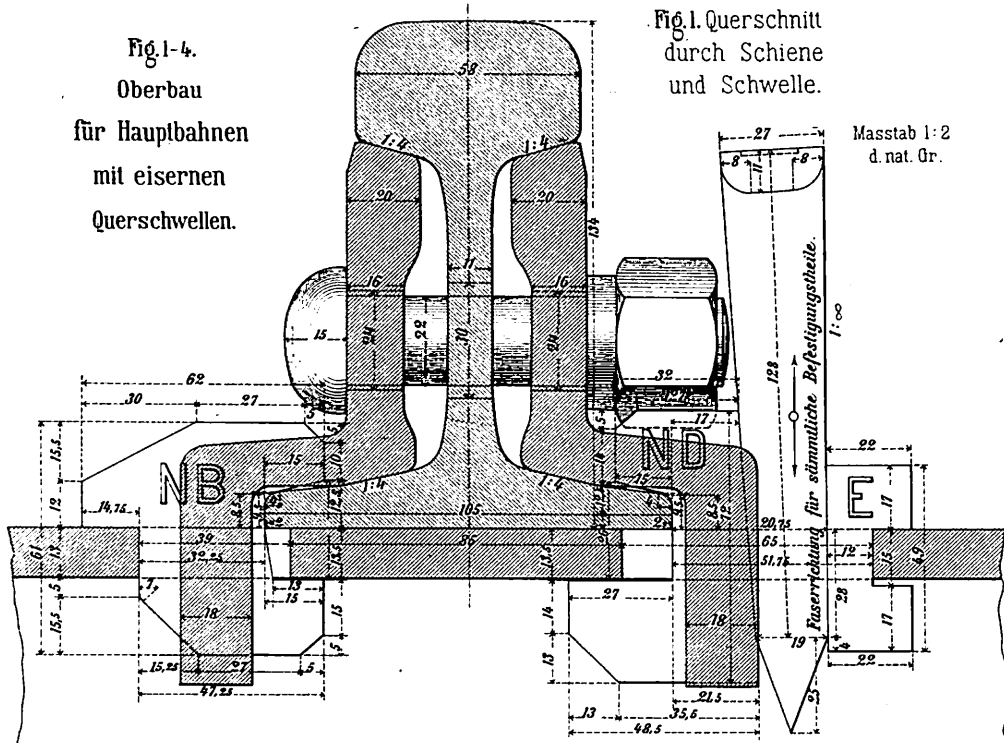


Fig. 2. Querschnitt der eisernen Querschwelle.
Masstab 1:2 d. nat. Gr.

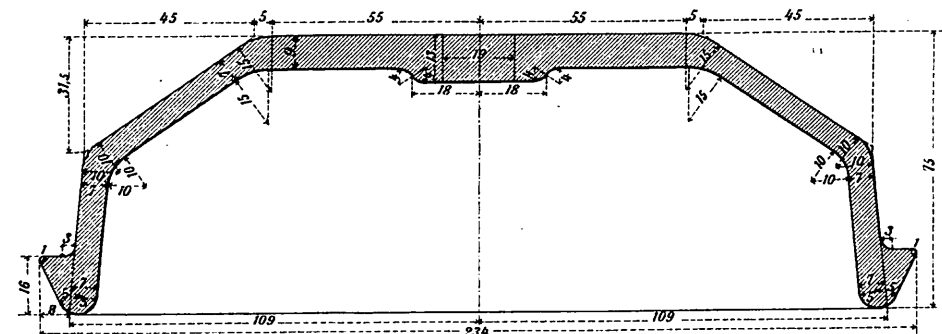


Fig. 3. Längenschnitt der eisernen Querschwelle.

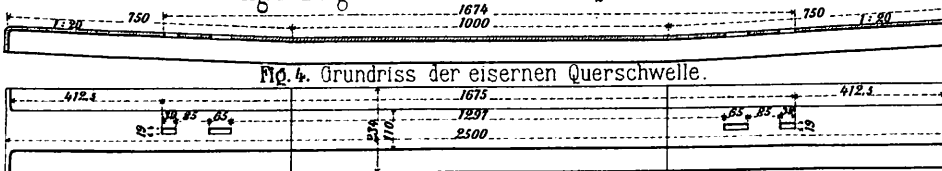
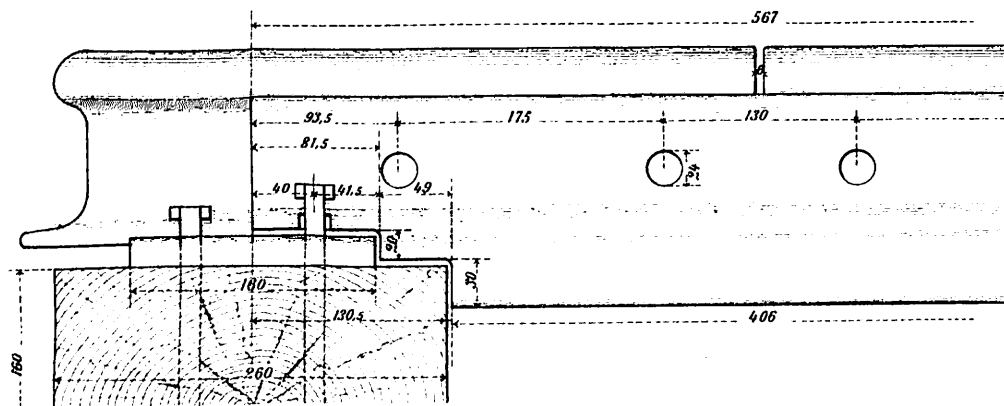


Fig. 9. Ansicht des Schienenstosses von der Innenseite.
Masstab 1:5 d. nat. Gr.



Oberbau der Großherz. Oldenburgischen Staatsbahnen. (Fig. 10 u. 11).

Fig. 10.
Oberbau
für Hauptbahnen
mit hölzernen
Querschwellen.

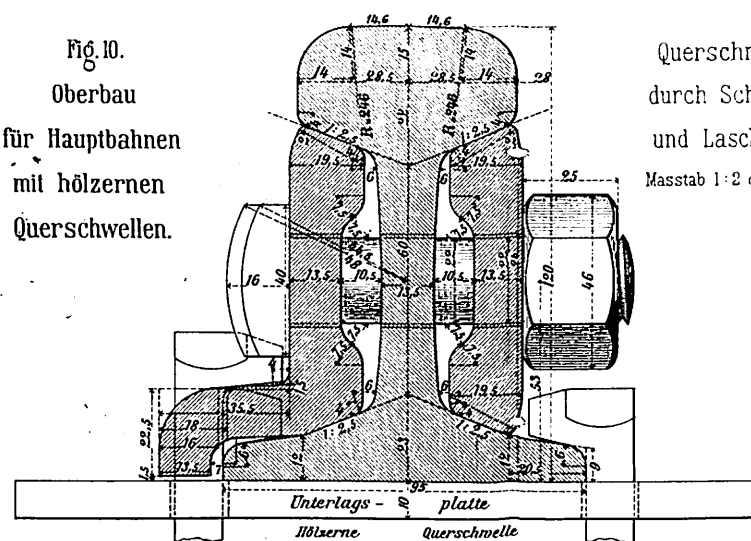


Fig. 11. Oberbau für Nebenbahnen
mit hölzernen Querschwellen.

Querschnitt
durch Schiene
und Laschen.

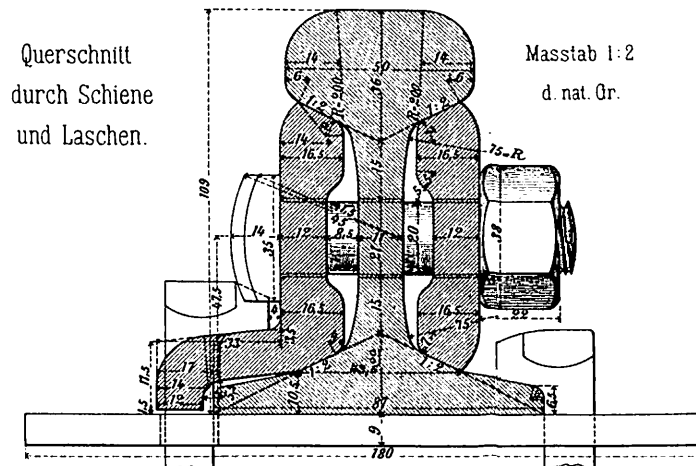
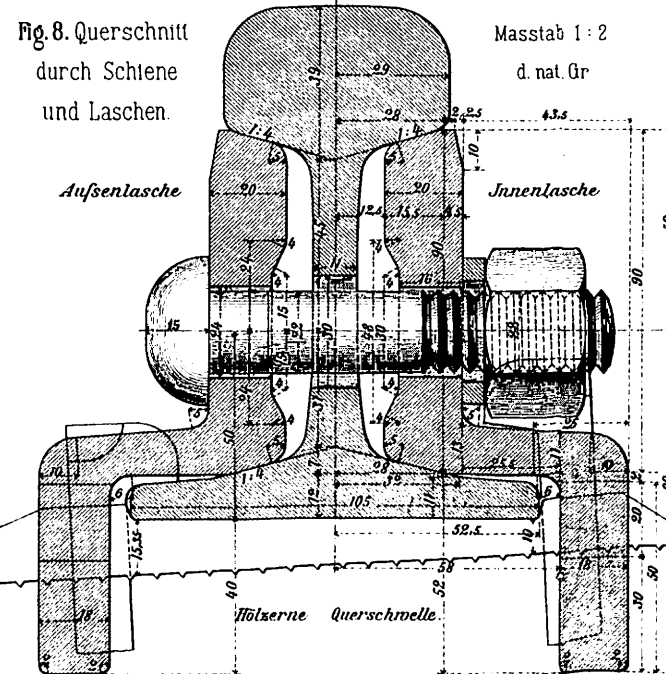


Fig. 8 u. 9. Oberbau für Nebenbahnen
mit hölzernen Querschwellen.



Querschnitt
durch Schiene
und Laschen.
Masstab 1:2 d. n. Gr.

Oberbau der Main-Neckar Eisenbahn. (Fig. 12-15).

Fig. 12-14.
Oberbau
für Hauptbahnen
mit eisernen
Querschwellen.

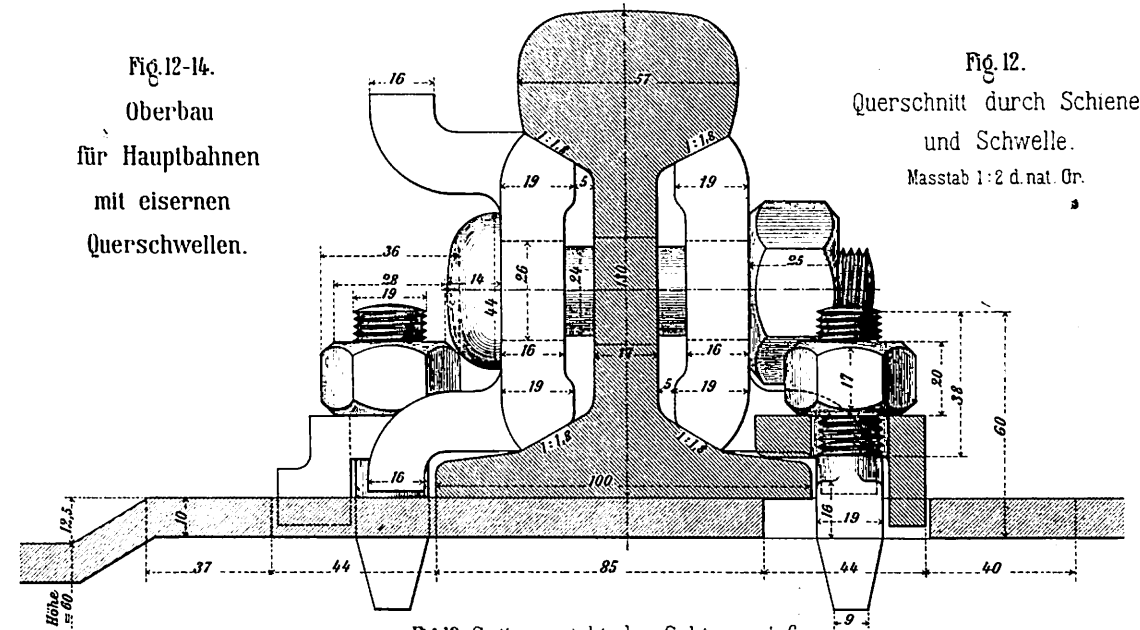


Fig. 13. Seitenansicht des Schienenstosses.

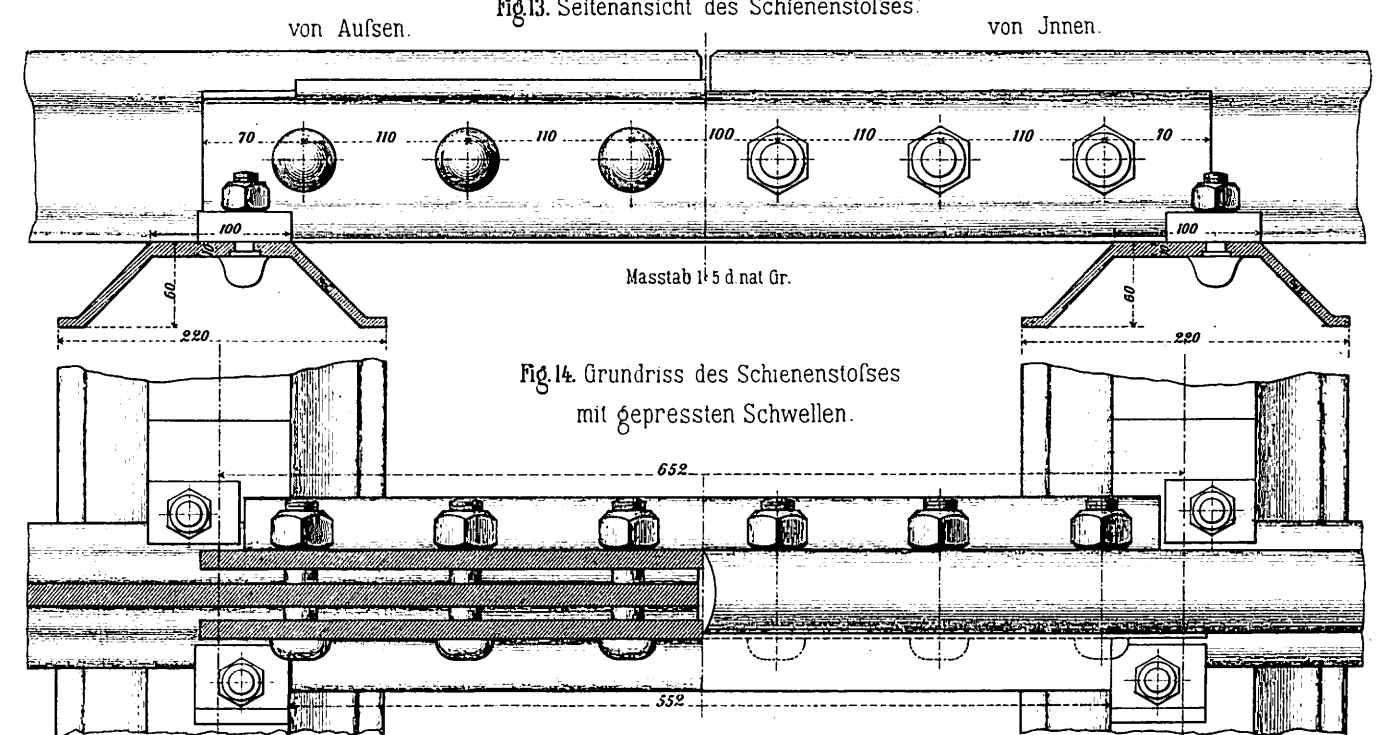
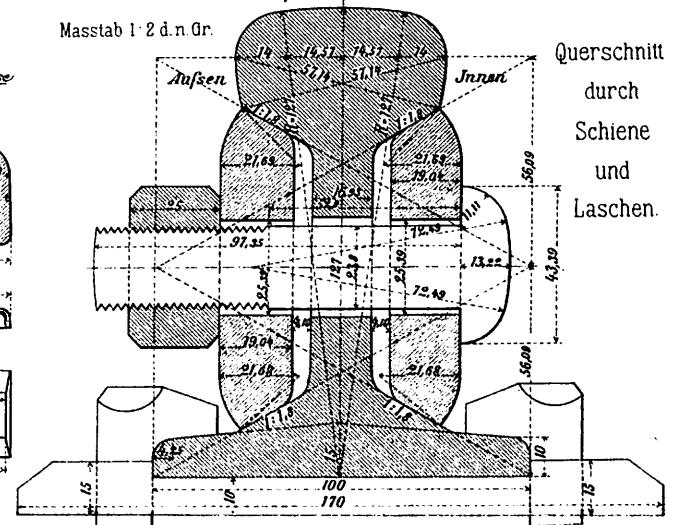


Fig. 14. Grundriss des Schienenstosses
mit gepressten Schwellen.

Fig. 15. Oberbau mit hölzernen Querschwellen
für Haupt- und Nebenbahnen.



Querschnitt
durch
Schiene
und
Laschen.

Personenwagen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft.

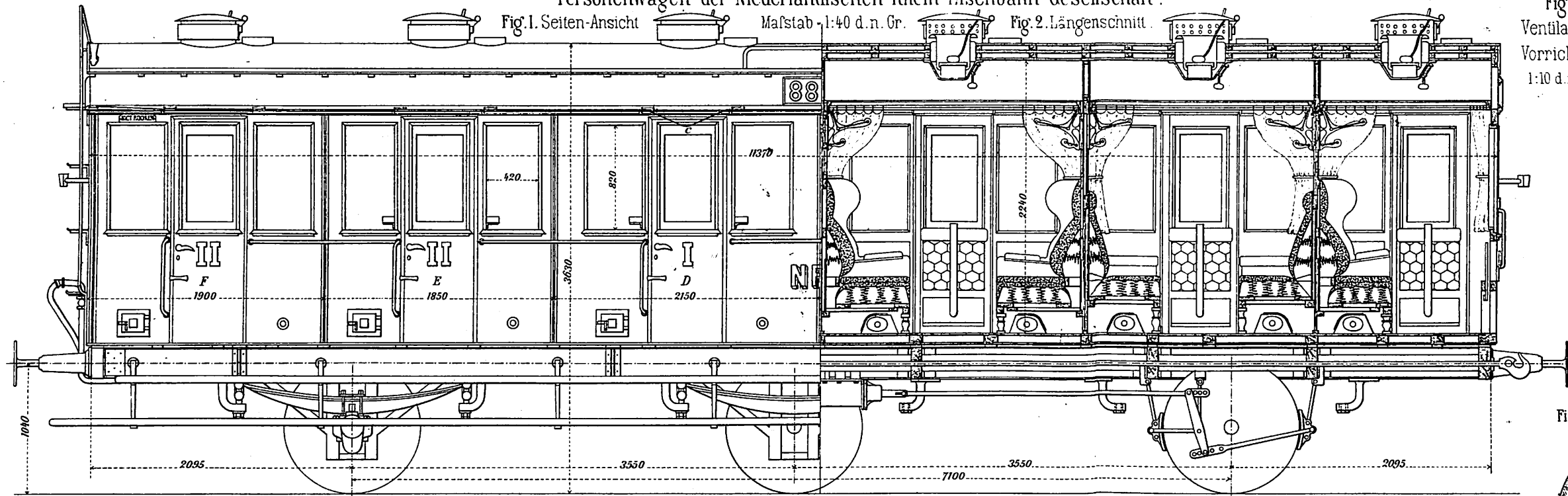


Fig. 3. Hintere Ansicht.

Fig. 4. Querschnitt durch die II^{te} Klasse.

Fig. 5. Vorder Ansicht.

Fig. 6. Querschnitt durch die I^{te} Klasse.

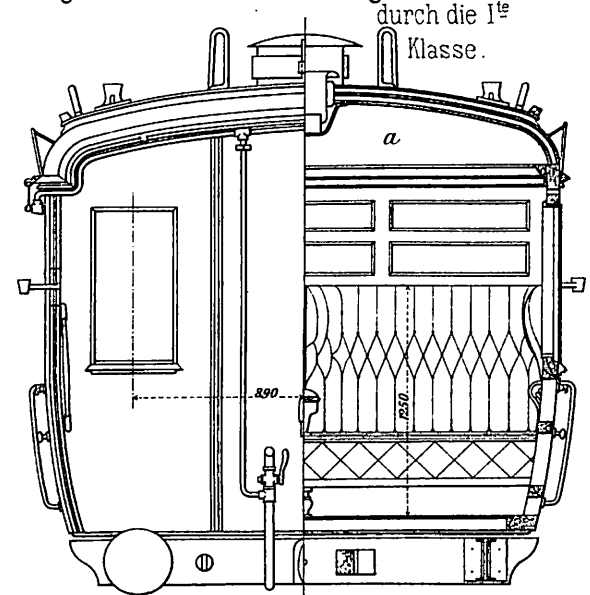
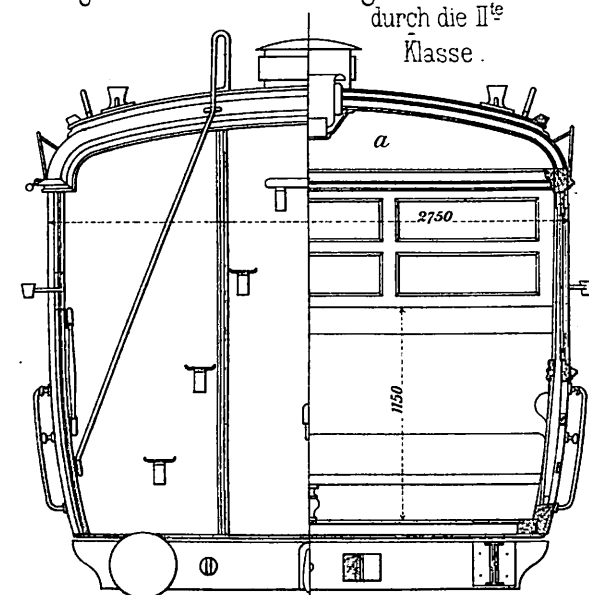


Fig. 7. Federhängung. 1:15 d. n. Gr.

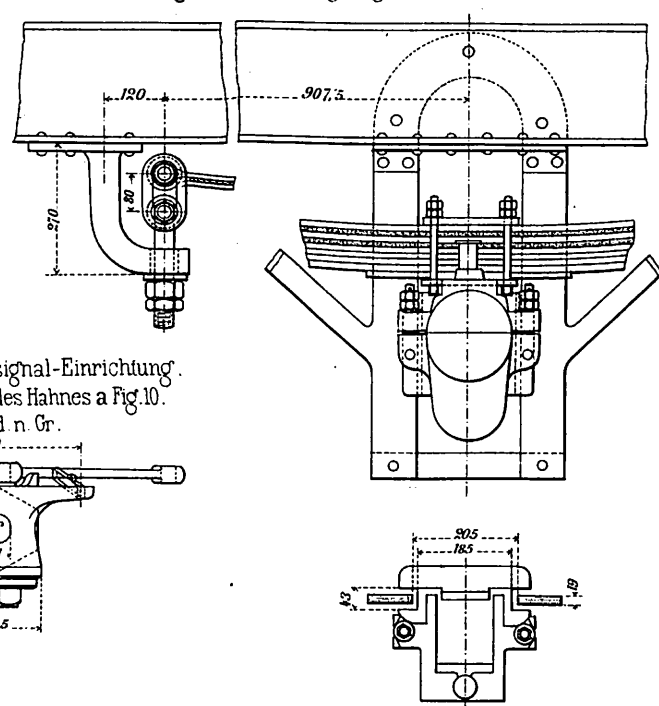


Fig. 12. Nothsinal-Einrichtung. Grundriss des Hahnes a Fig. 10. 1:4 d. n. Gr.

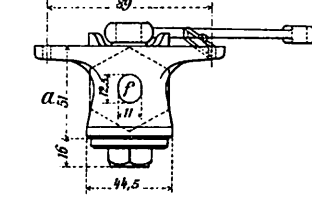
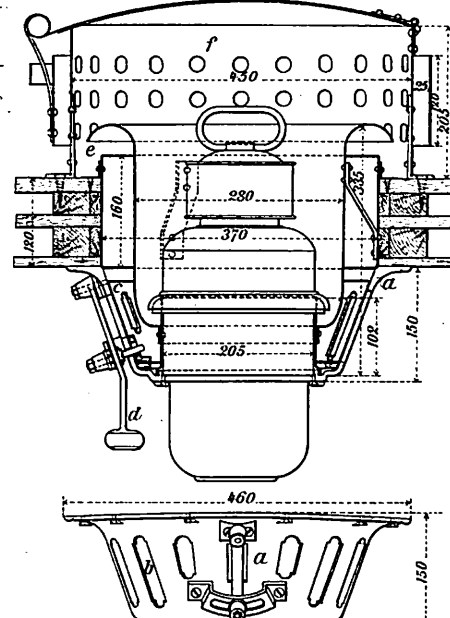


Fig. 8. Ventilations-Vorrichtung. 1:10 d. n. Gr.



Lübeck-Büchener-Eisenbahn. Fig. 17. Querschnitt der Querschwellen nach AB (Fig. 16).

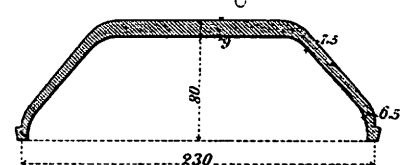


Fig. 18. Querschnitt durch die Querschwellen nach CD (Fig. 16).

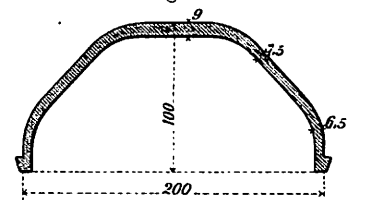


Fig. 9. Verbindung von Kastenoberrahmen mit Dachbogen. 1:10 d. n. Gr.

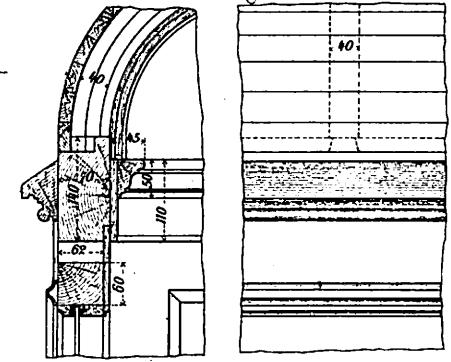


Fig. 10. Nothsinal-Einrichtung. 1:10 d. n. Gr.

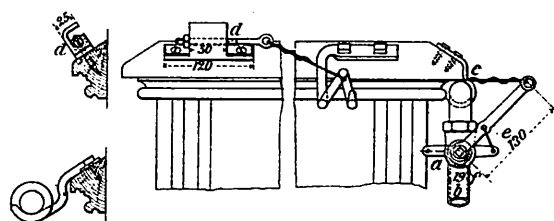
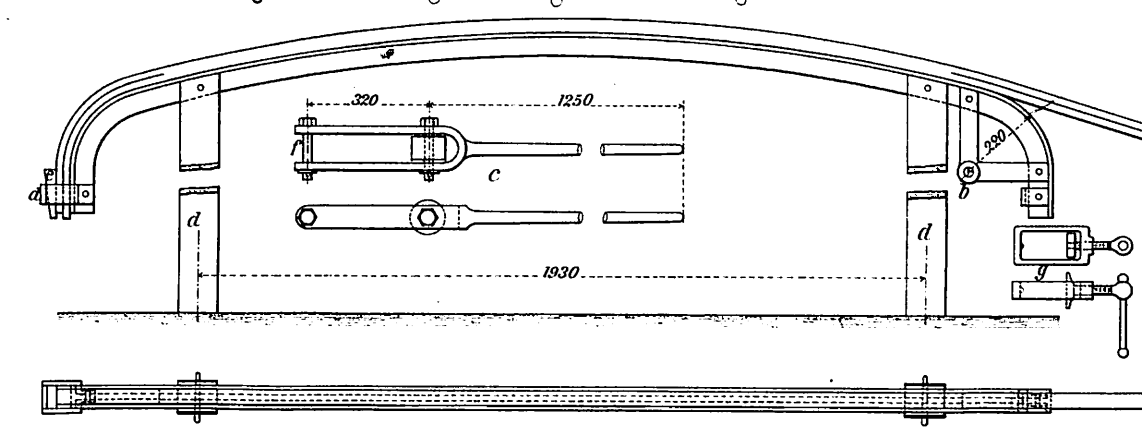


Fig. 11. Einrichtung zum Biegen von Dachbogen. 1:20 d. n. Gr.



Oberbau der Breslau-Warschauer-Eisenbahn.

Fig. 14 bis 18. Oberbau der Lübeck-Büchener-Eisenbahn.

Fig. 13. Oberbau für Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen. 1:2 d. n. Gr.

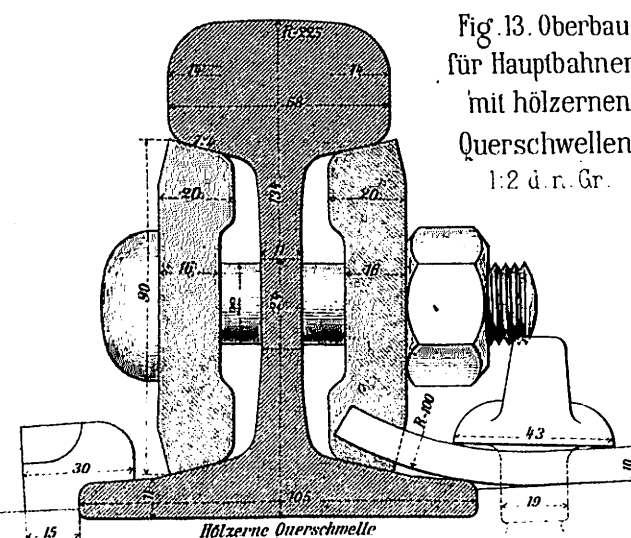


Fig. 14. Oberbau für Hauptbahnen mit eisernen Querschwellen. 1:2 d. n. Gr.

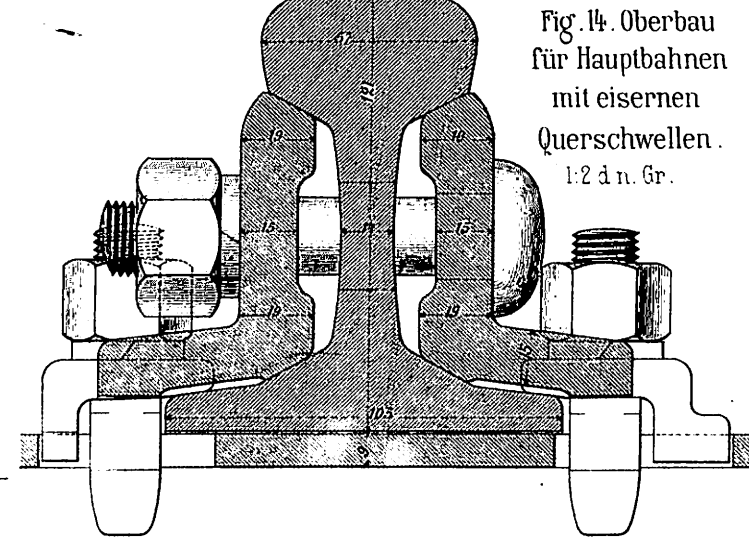


Fig. 15. Längenschnitt durch die Querschwellen. 1:10 d. n. Gr.

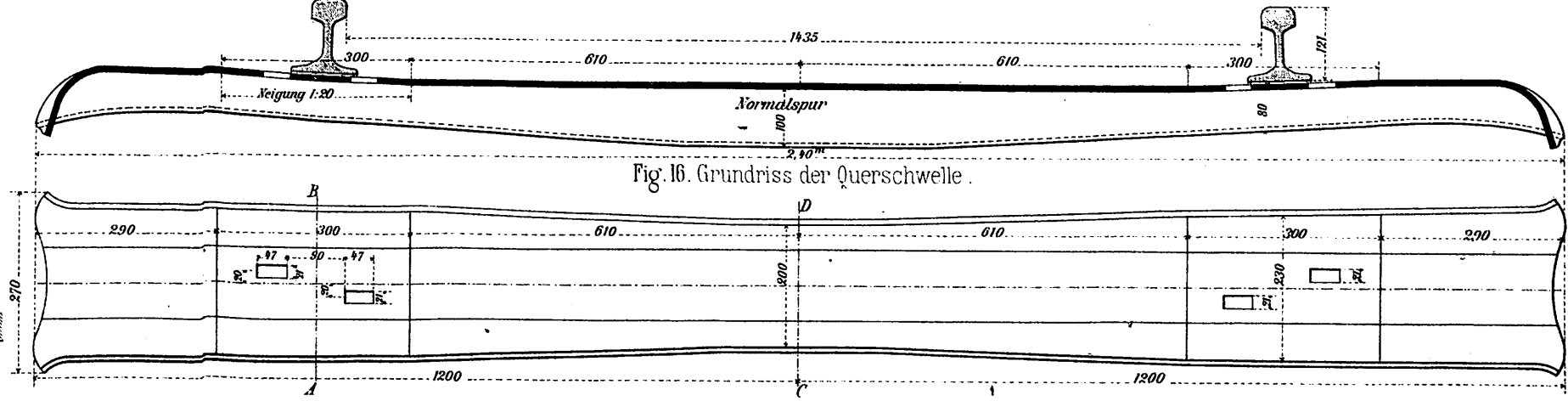


Fig. 16. Grundriss der Querschwellen.

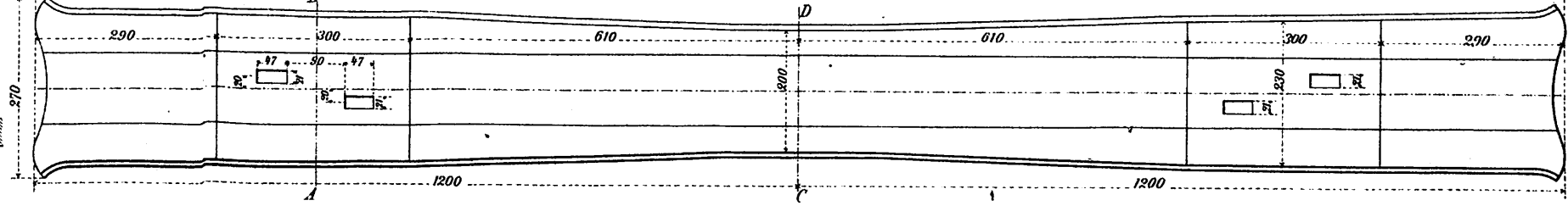


Fig. 1. Seitenansicht. 1:30 d. nat. Gr.

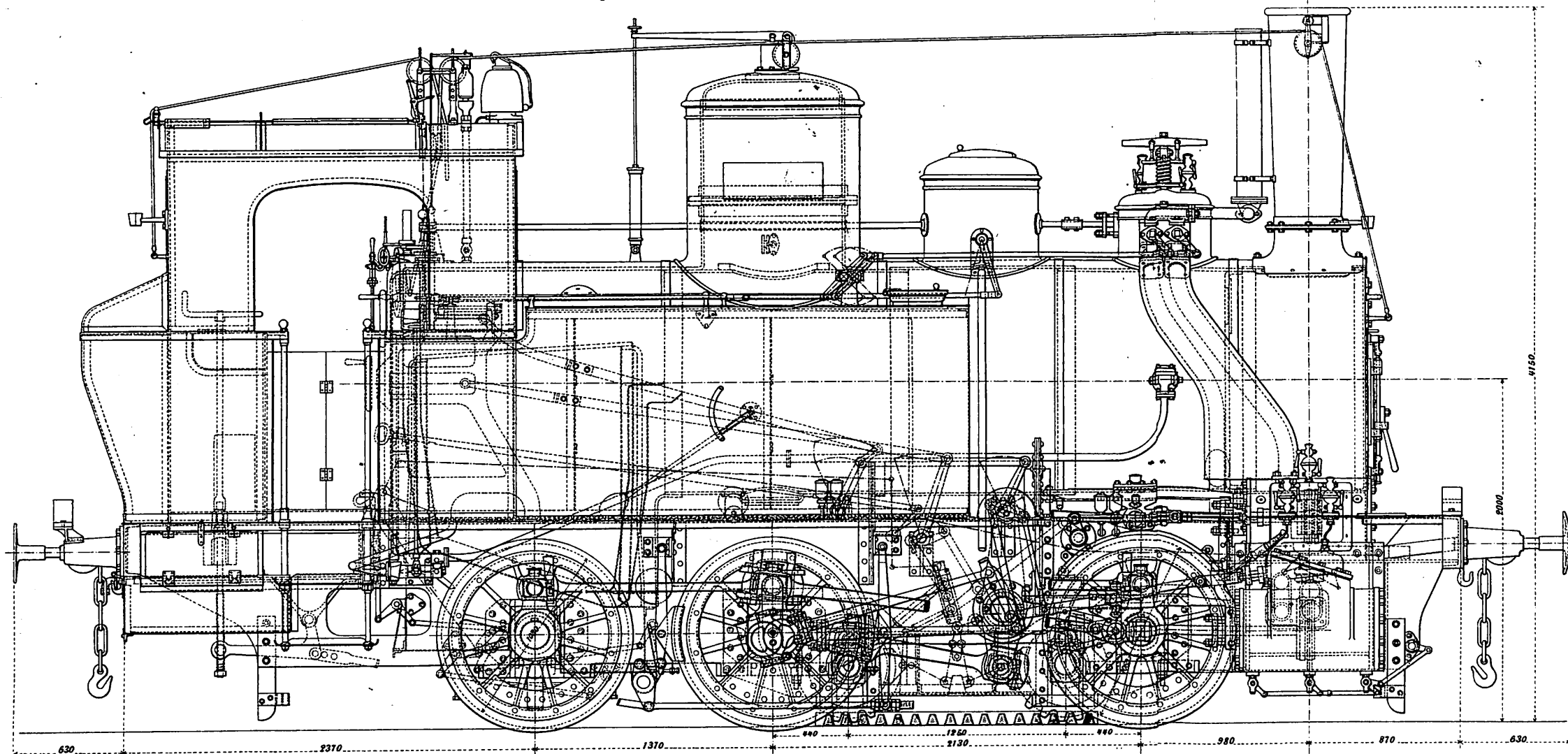
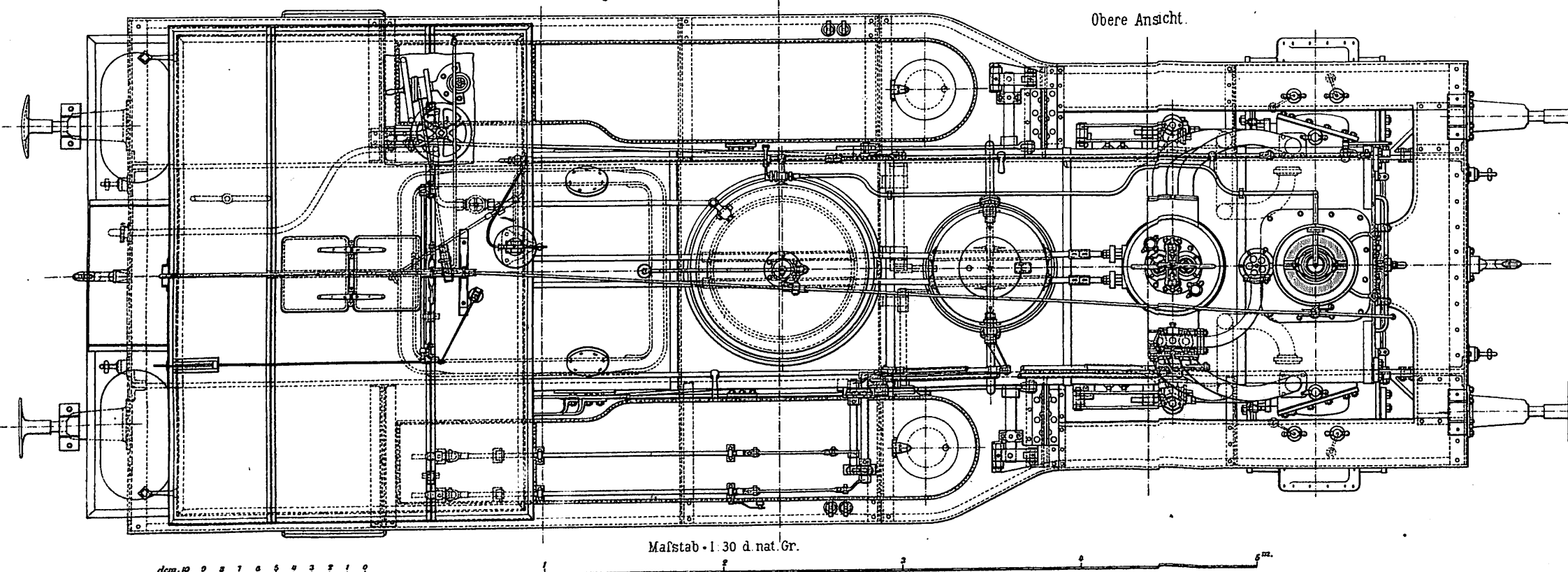


Fig. 2. Grundriss der Locomotive. 1:30 d. nat. Gr.



Maßstab 1:30 d. nat. Gr.

Fig. 3.
Hintere
Ansicht
der
Locomotive.

Maßstab 1:30.
der nat. Gr.

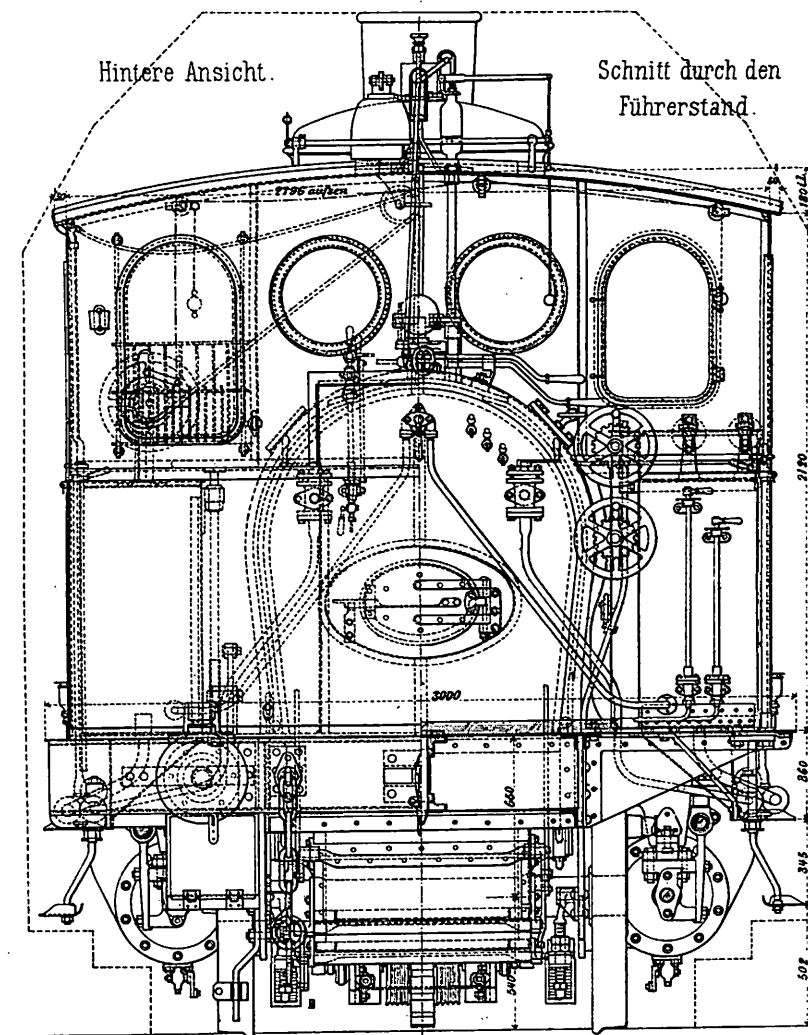
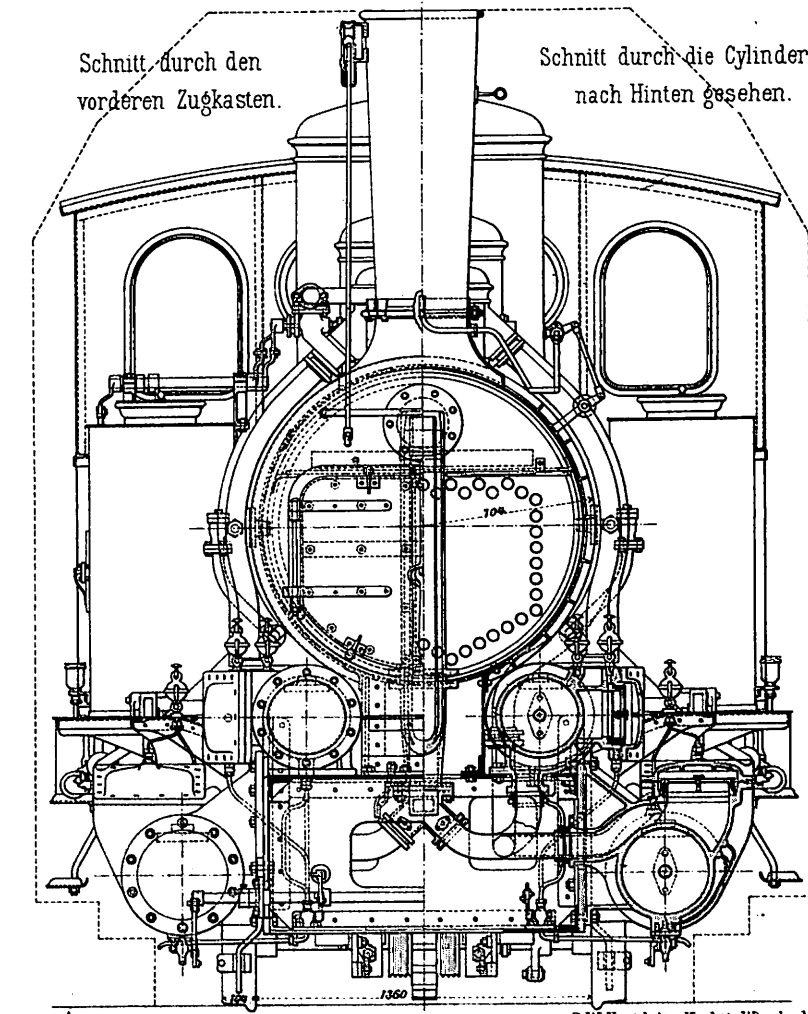


Fig. 4.
Durchschnitte
durch die
Locomotive.

Maßstab 1:30.
der nat. Gr.



Vereinigte Reibungs- und Zahnrad- Locomotive der Badischen Höllenthalbahn,
von Bissinger.

Fig. 5. Längenschnitt.

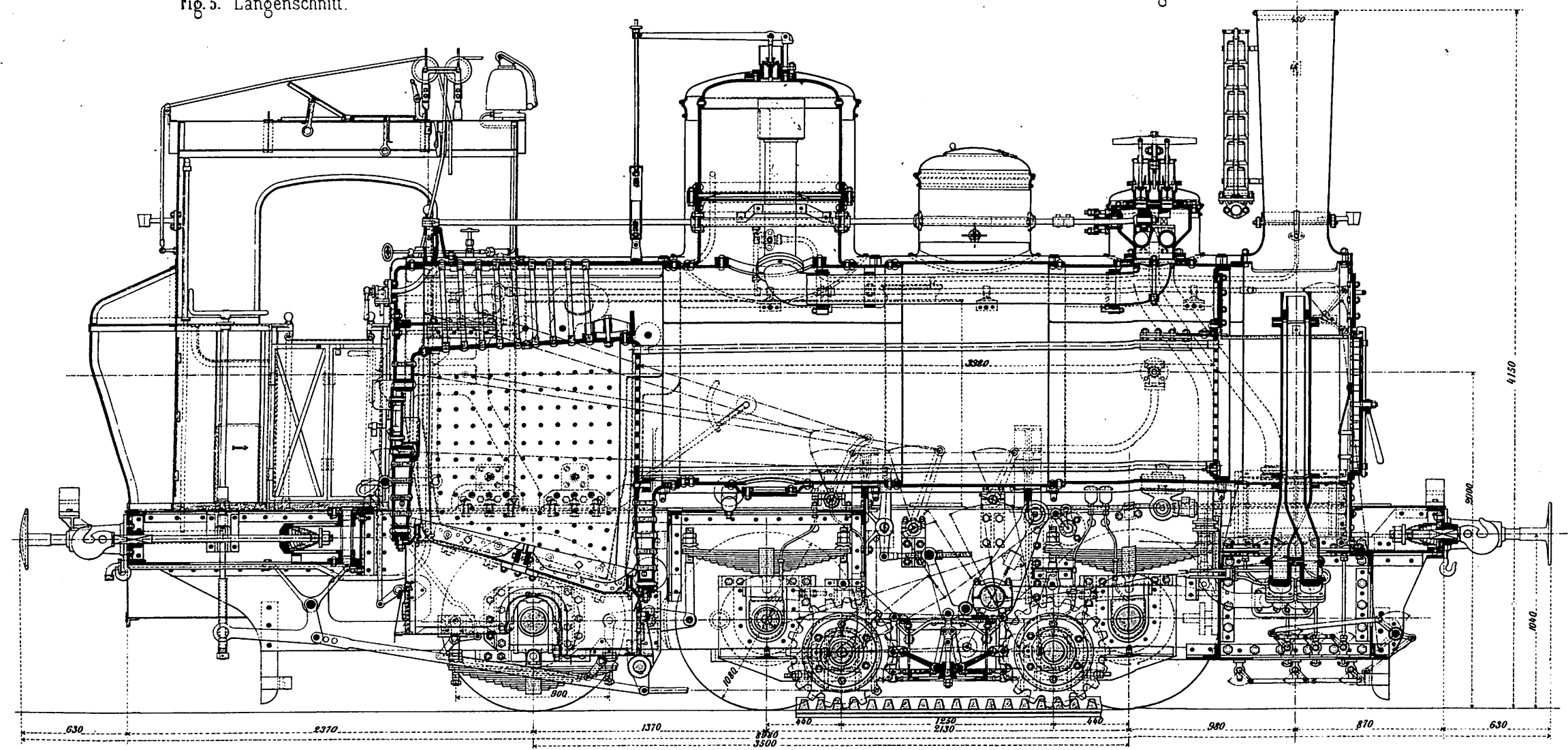
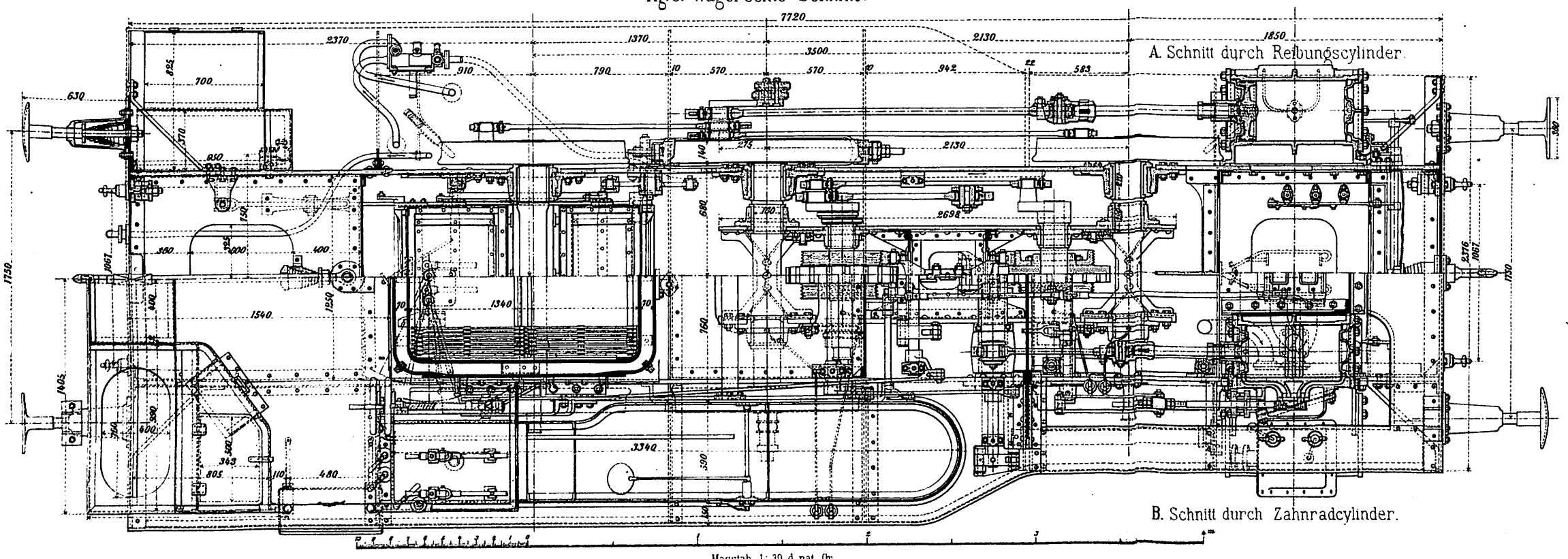


Fig. 6. Wagerechte Schnitte.



Masstab 1:30 d. nat. Gr.

C. Schnitt durch die vordere Zahnradachse
nach Hinten gesehen.

D. Schnitt durch den Balancier
nach Hinten gesehen.

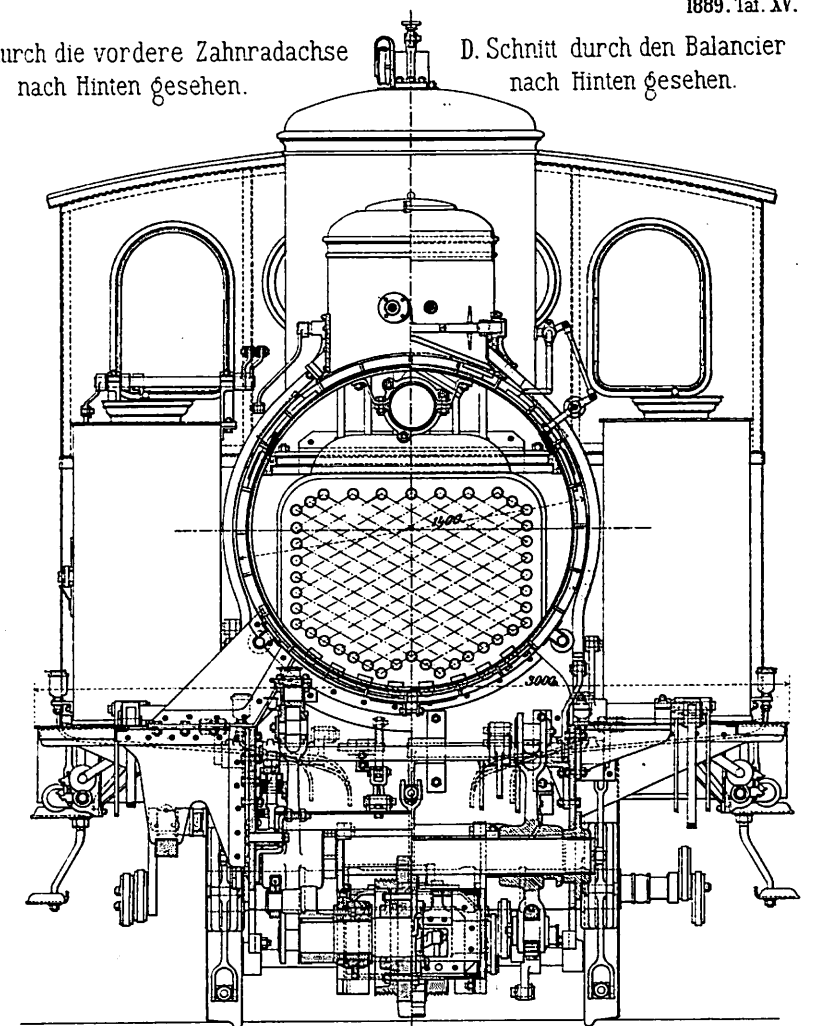


Fig. 7.
Querschnitte
durch
die
Locomotive.
Masstab 1:30
d. nat. Gr.

Schnitt durch
die Triebachse
nach Vorn
gesehen.

Schnitt durch
die hintere
Kuppelachse
nach Vorn
gesehen.

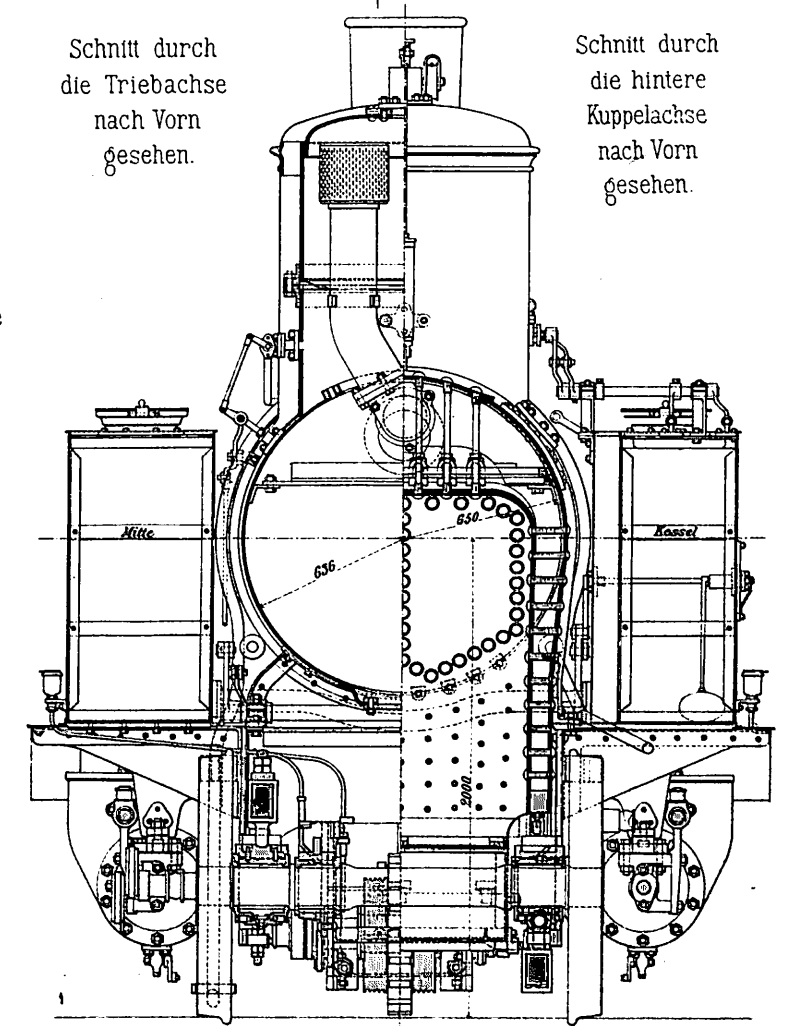


Fig. 8.
Querschnitte
durch
die
Locomotive.
Masstab 1:30
d. nat. Gr.