



Fig. 2. Hackenplatte Schnitt.

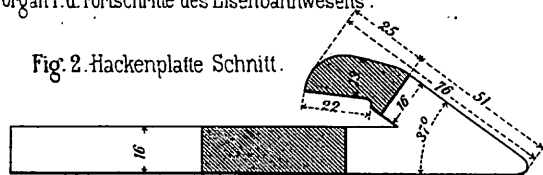


Fig. 3.
Hackenplatte Grundriss.

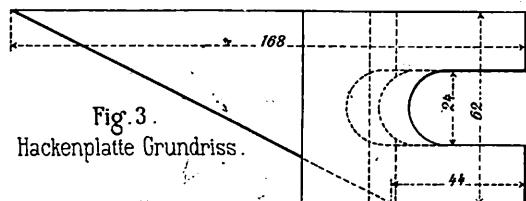


Fig. 1 bis 6.
Hartford-Stahlquer-
schwelle und
Schienen-Befestigung.
New York-Central-und
Hudson-Fluss-Bahn.

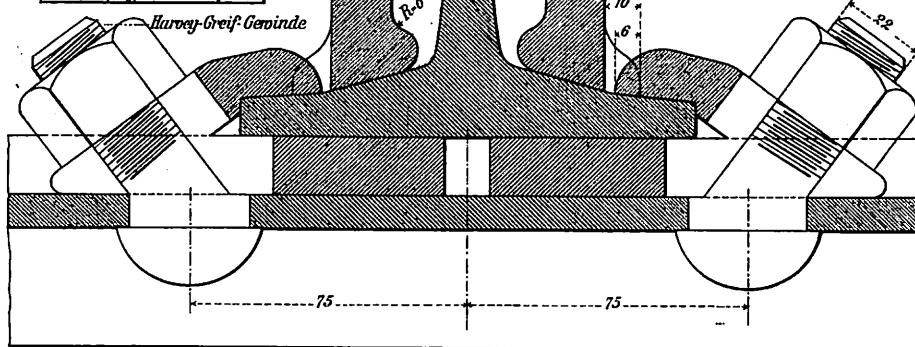


Fig. 5.
Schwellenform u. Bettung

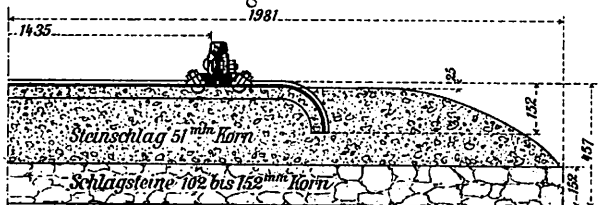


Fig.6. Schwellentheilung

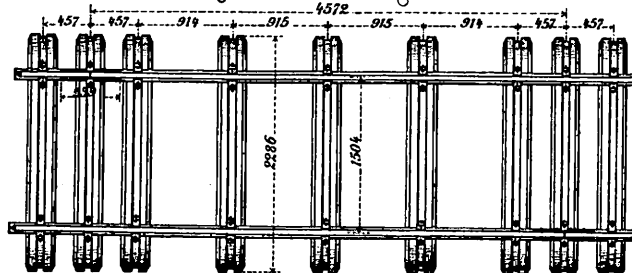


Fig. 9.
Querschnitt
der Schwel
le und
Schienenbe
festigung.

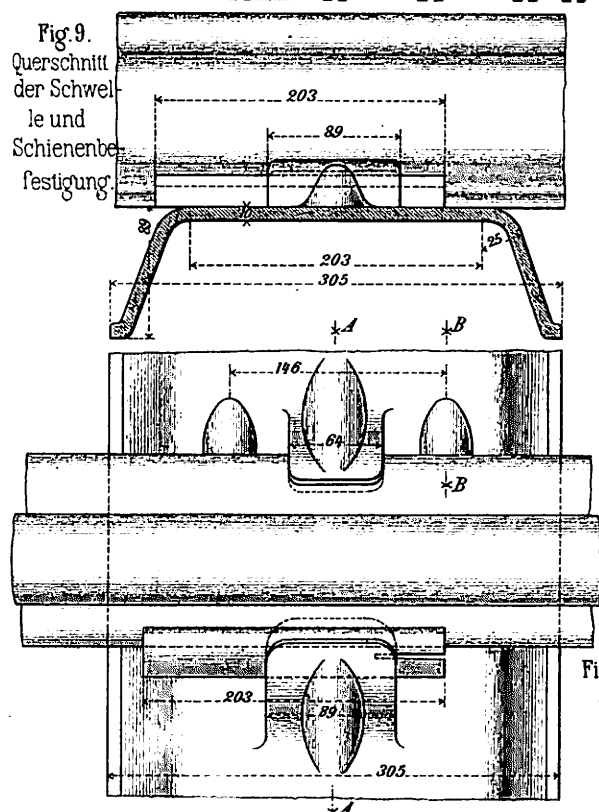


Fig.1.
Querschnitt durch die Befestigung.

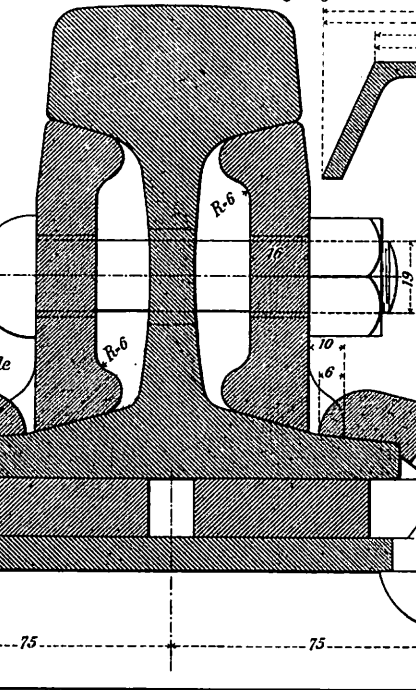


Fig.4. Querschnitt der Querschwelle.

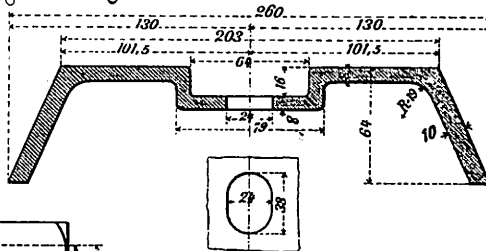


Fig. 7. Feuerthür
an Locomoti-
ven der Mid-
land-Bahn.

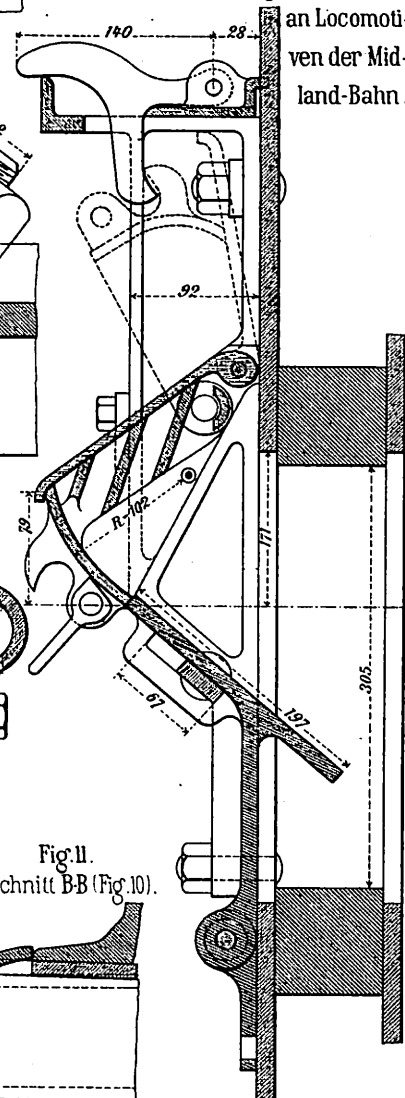


Fig.8. Hilfsbläser an Locomotiven der Midland-Bahn.

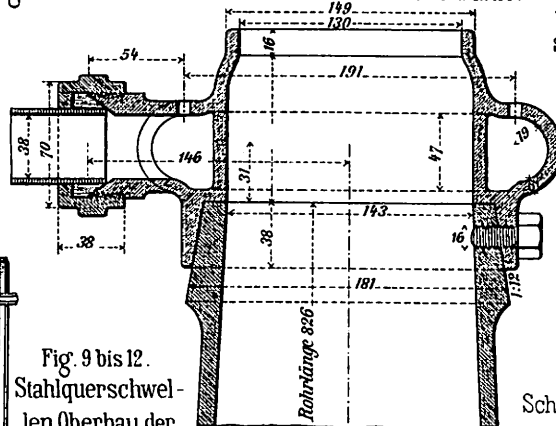


Fig. 9 bis 12.
Stahlquerschwell-
len Oberbau der
Englischen-North-
Eastern-Bahn.

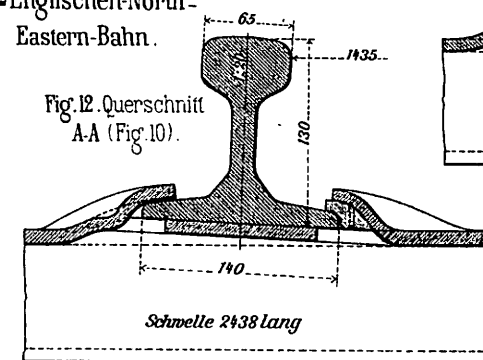


Fig. 12. Querschnitt
A-A (Fig. 10).

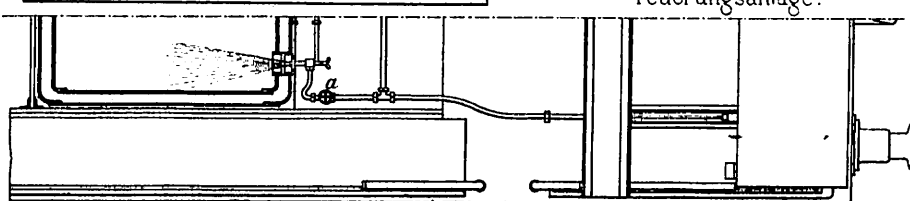


Fig. 13 u. 14. Einrichtung der Locomotiven
der englischen Great-Eastern-Bahn
zum Feuern flüssiger Brennstoffe.

Fig. 13. Halber Grundriss der Feuerungsanlage.

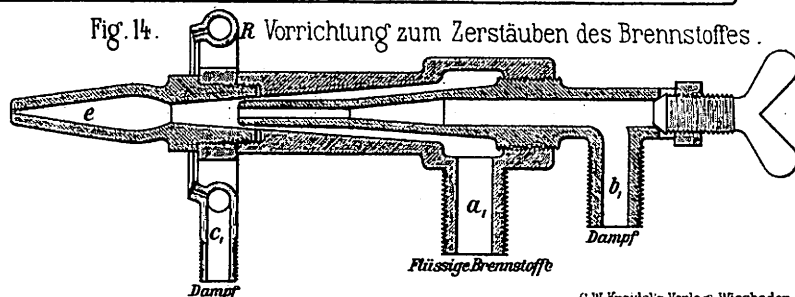


Fig. 10. Grundriss
der Schienen-
befestigung.

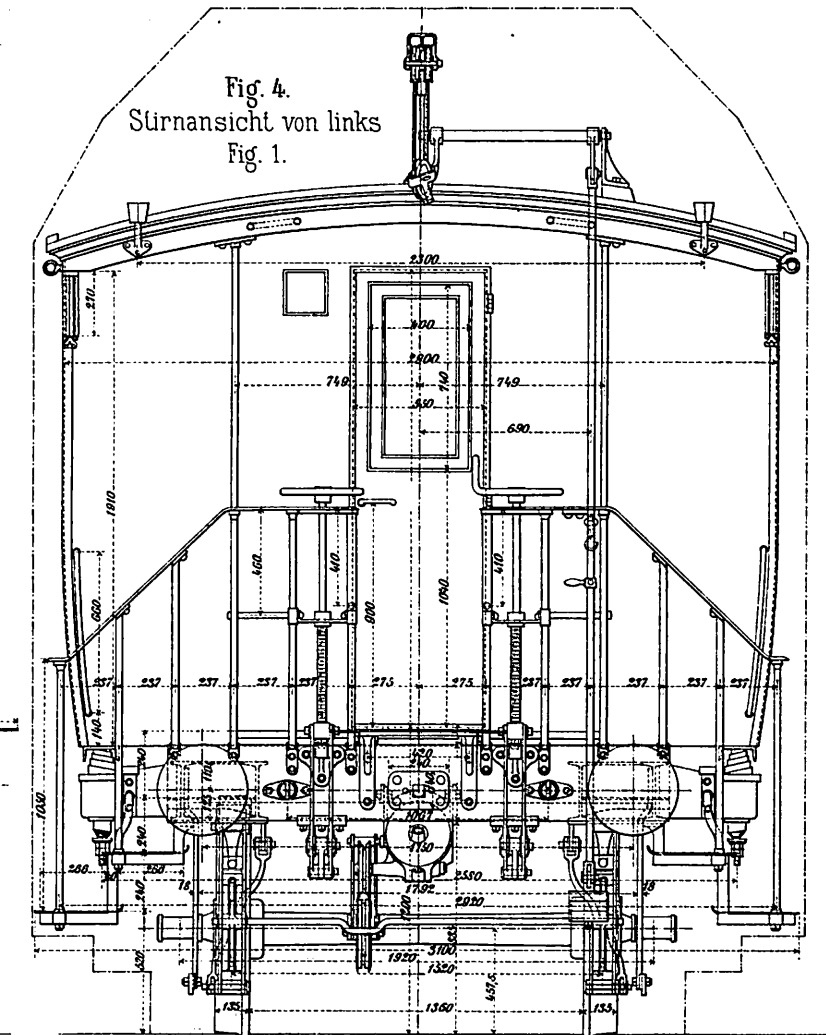


Fig. 1 bis 5. Personenwagen II u. III Cl.
mit Durchgang, Masstab 1:30.
Fig. 2. Seitenansicht.

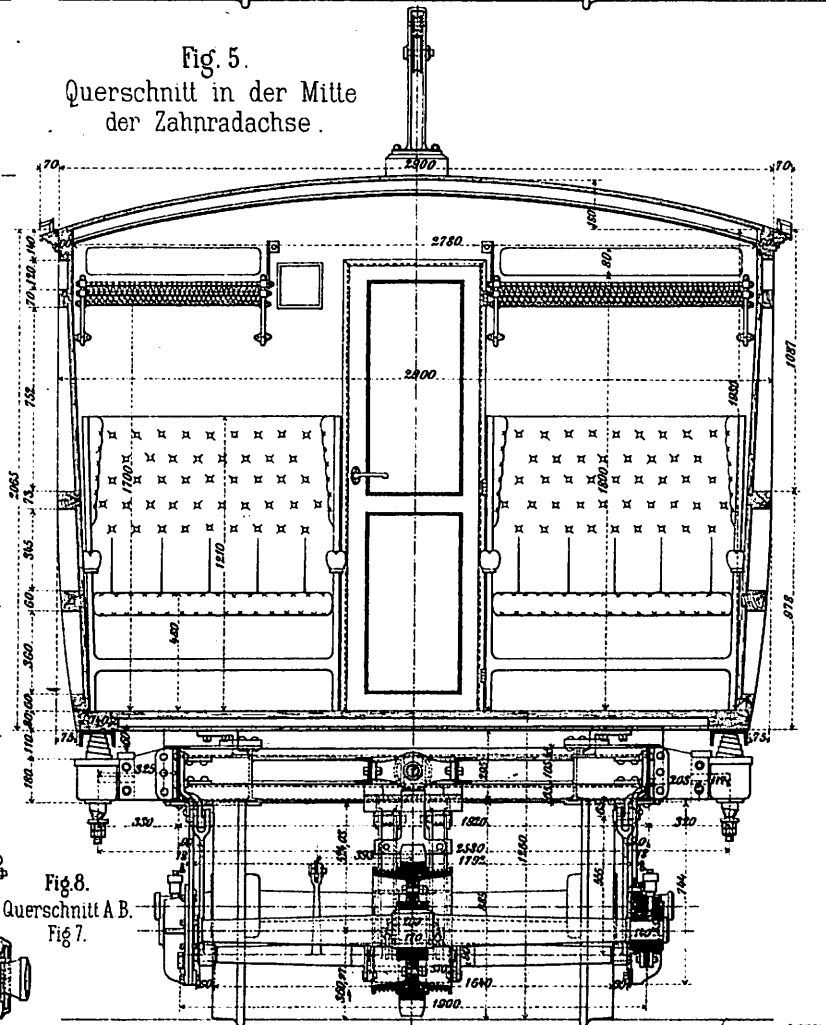


Fig. 5.
Querschnitt in der Mitte
der Zahnradachse.

Fig. 6. Bügel für die Verladung von Langholz bei B Fig. 6, Taf. XIX.
(Zu Fig. 6 bis 13, Taf. XIX) Masstab 1:15.

Fig. 7-11. Hilfsfederung
für Zahnradwagen. M. 1:25.

Fig. 10. Wagerechter-
Schnitt EF Fig. 7.

Fig. 11. Querschnitt G. H. Fig. 7.

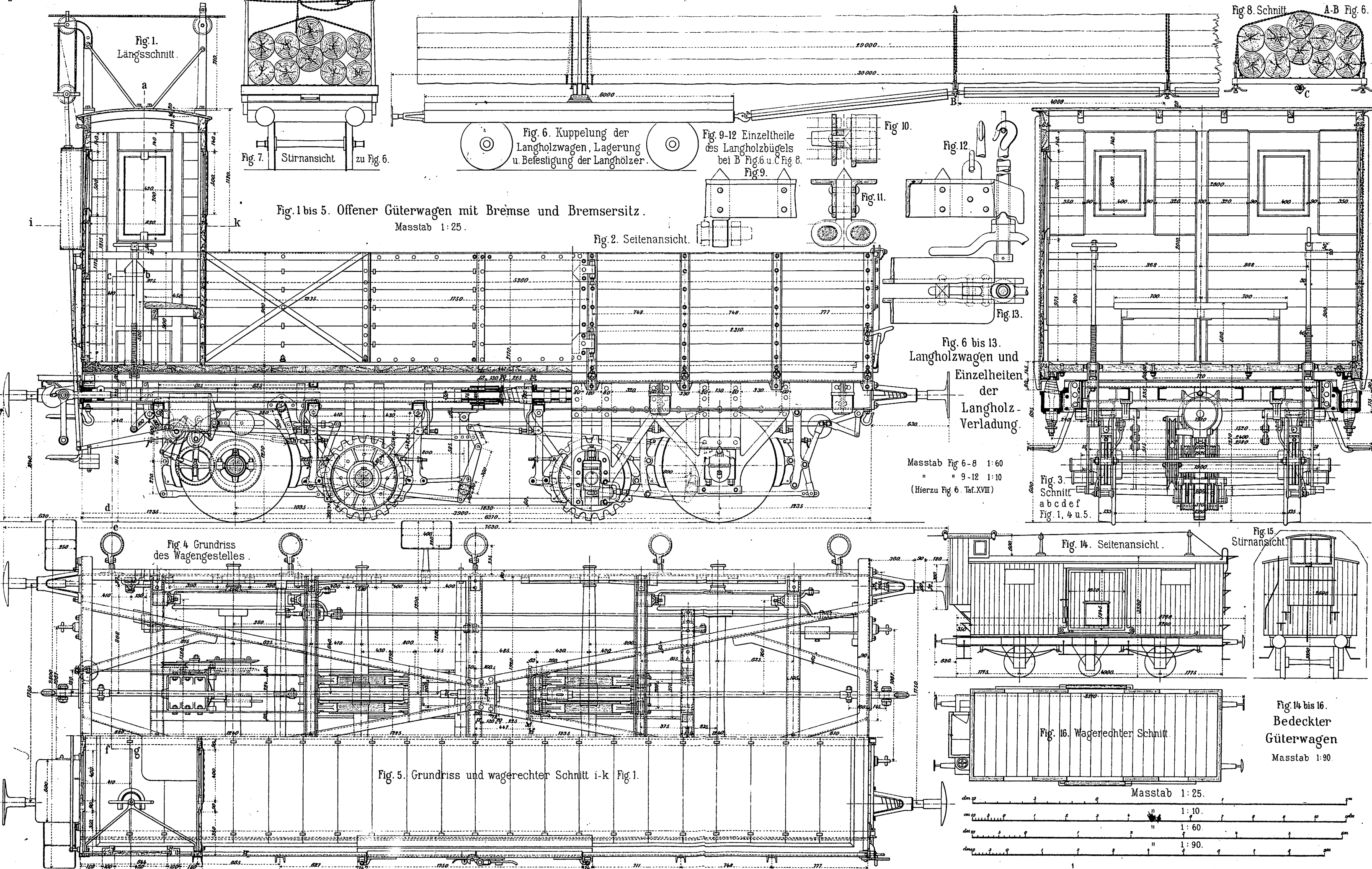


Fig. 1 bis 4.
Messvorrichtung zur Messung der Durchbiegungen.
Maßstab 1:20.

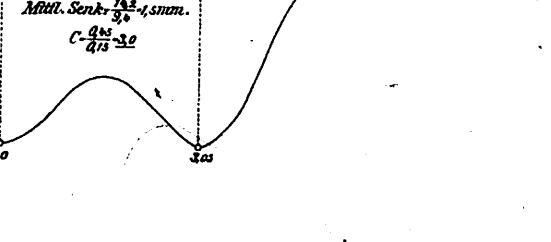
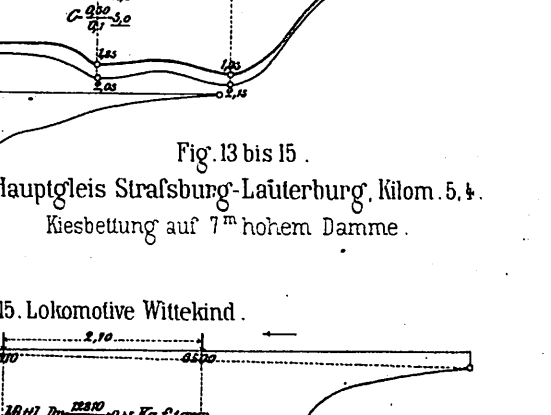
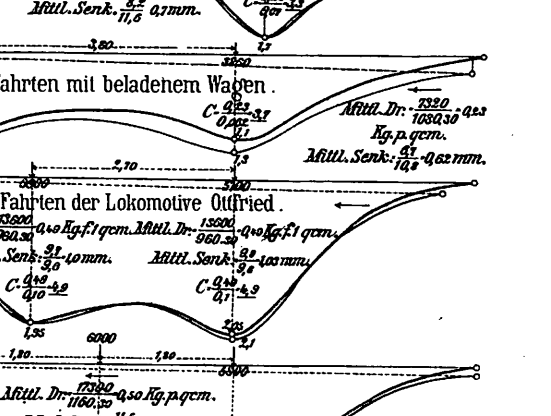
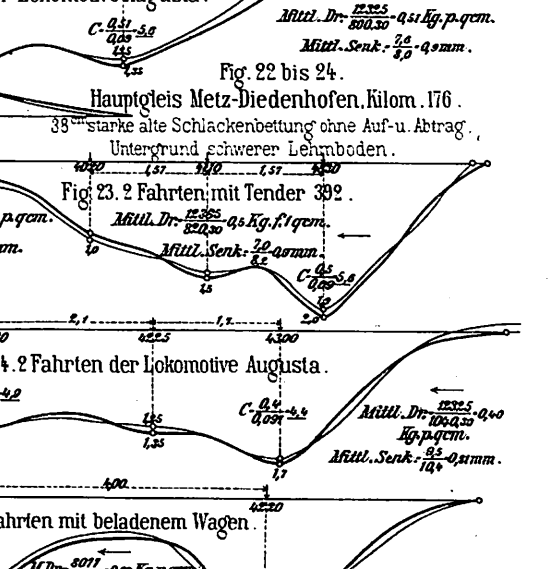
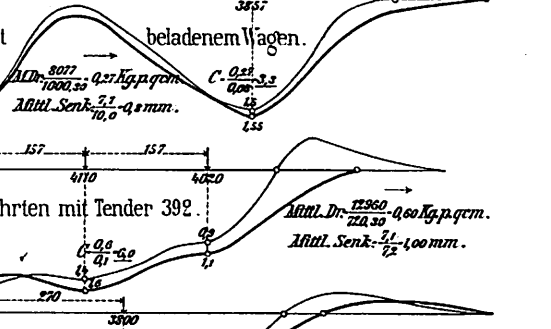
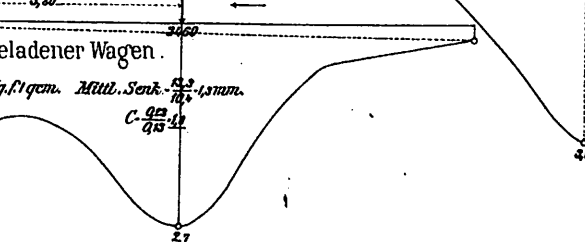
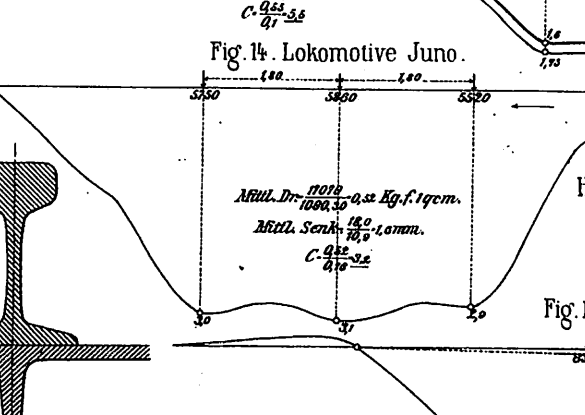
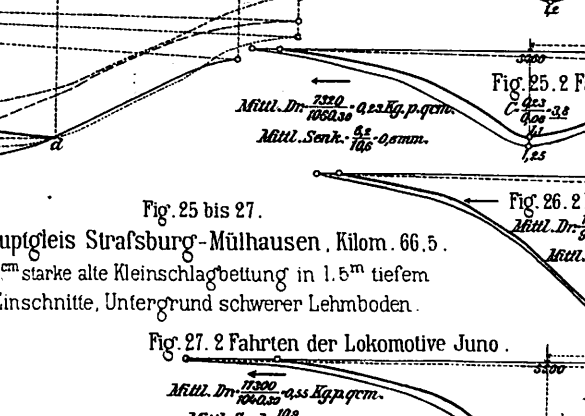
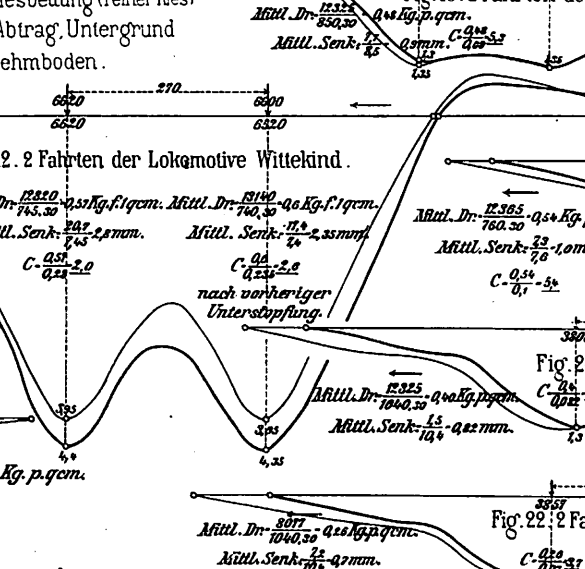
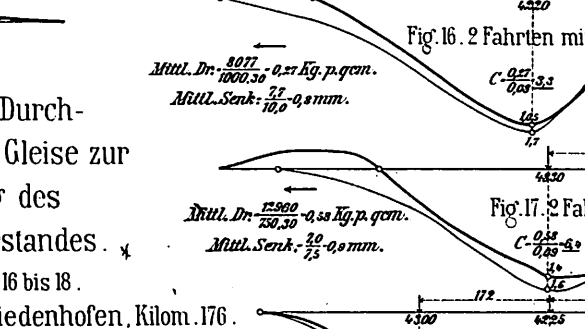
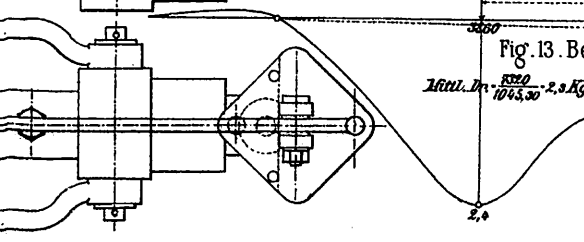
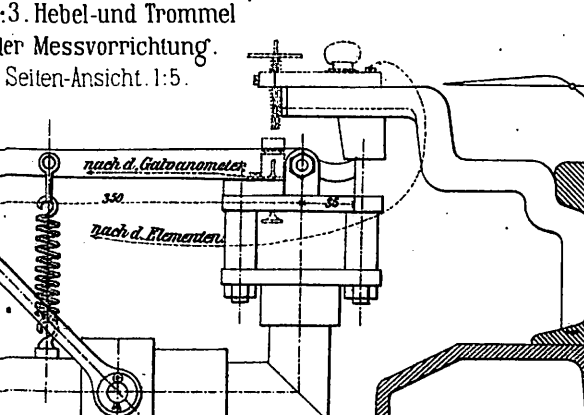
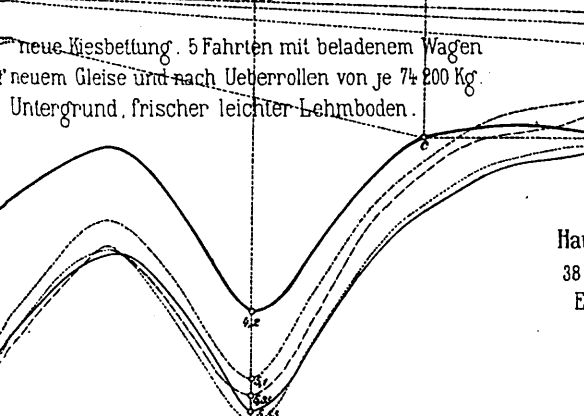
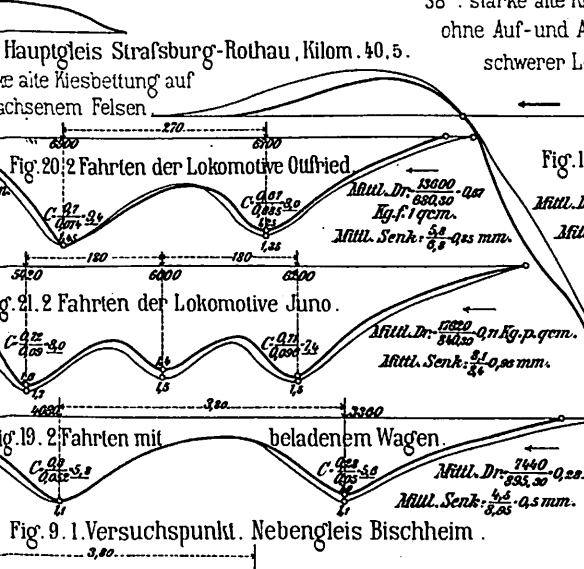
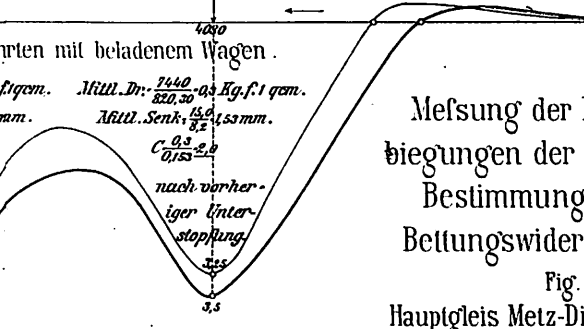
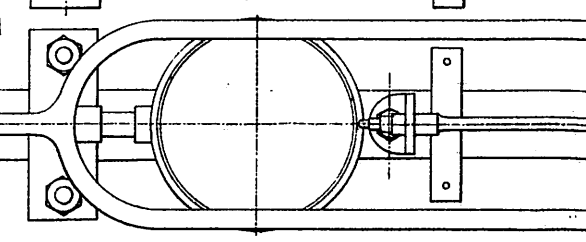
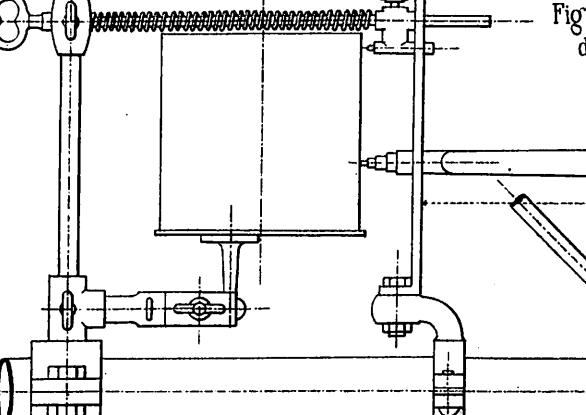
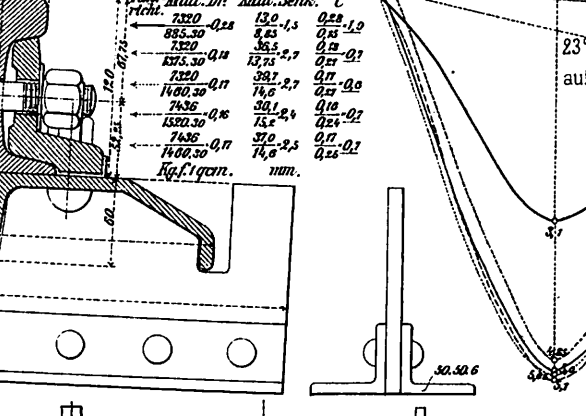
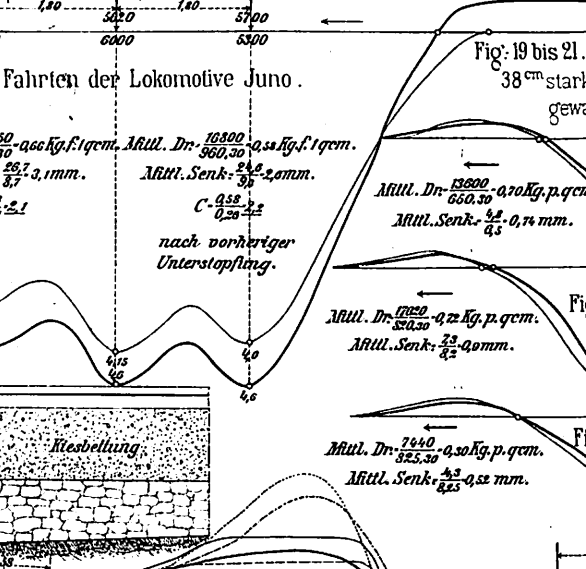
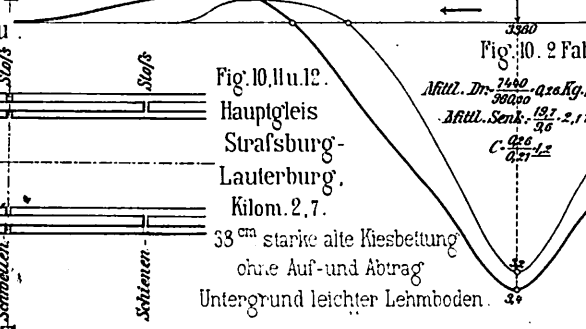
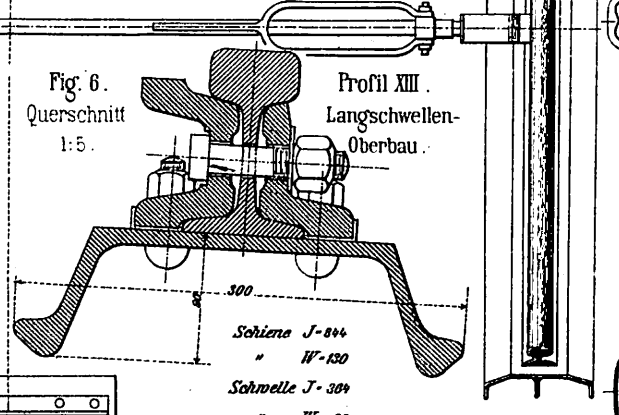
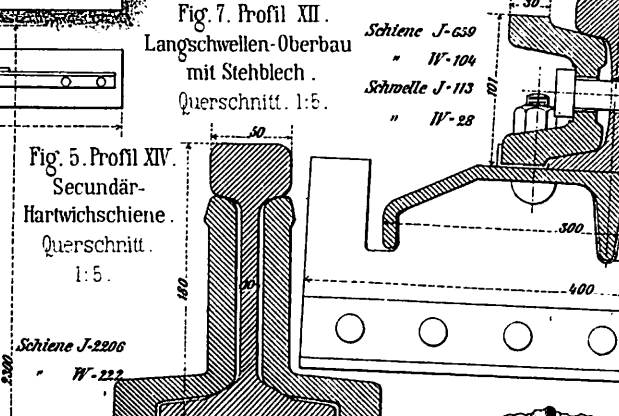
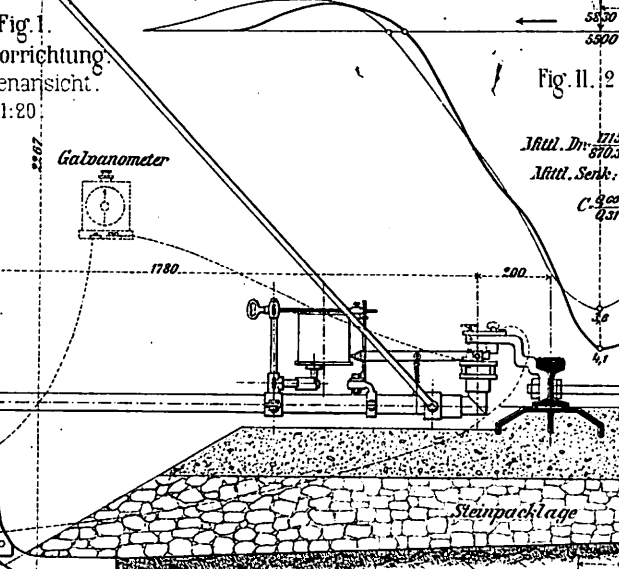
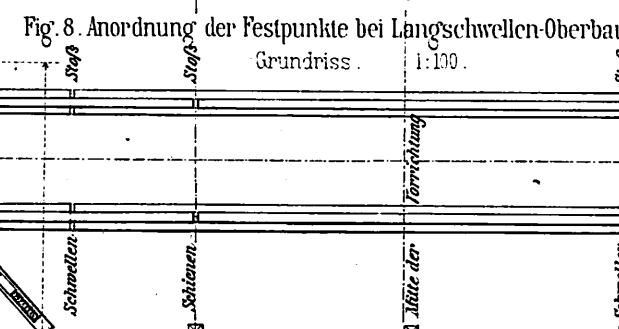
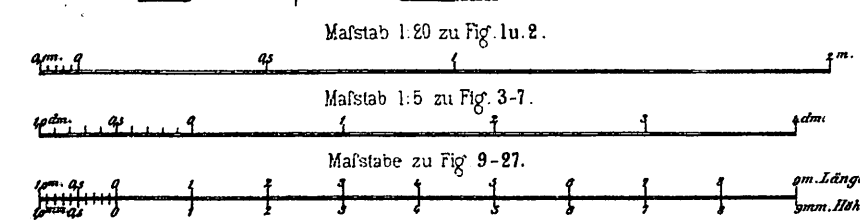
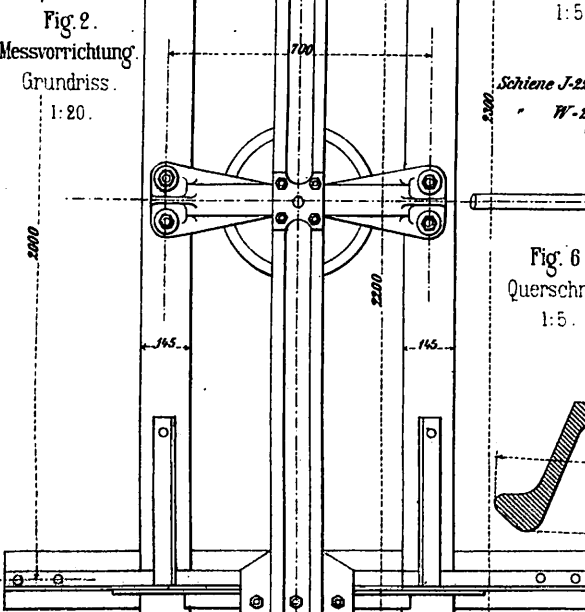
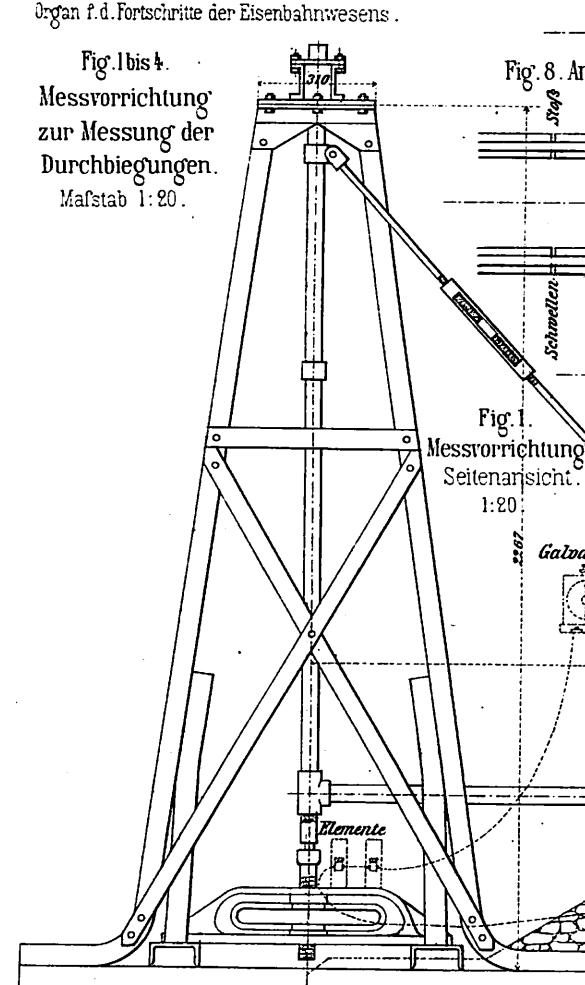


Fig. 1 bis 3. Hauptgleis Strassburg-Lauterburg, Kilom. 2,4.

Normale alte Kiesbettung mit Packlage ohne Auf- und Abtrag. Untergrund leichter Lehmboden.

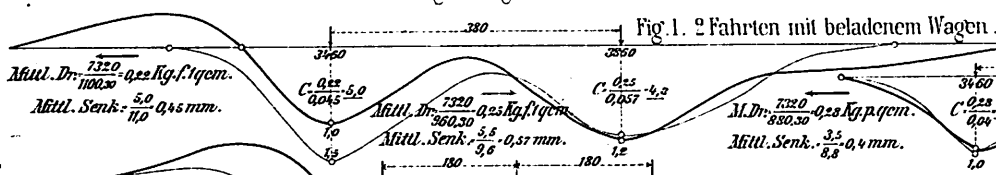


Fig. 2. 2 Fahrten der Lokomotive Juno.

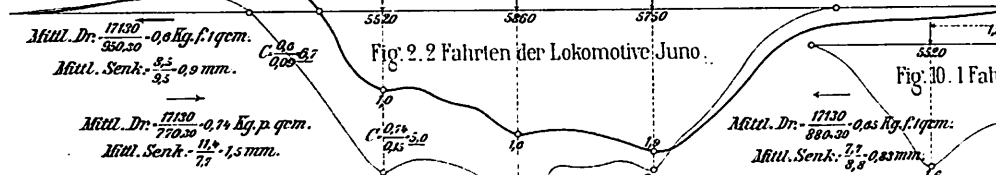


Fig. 3. 2 Fahrten der Lokomotive Wittekind.

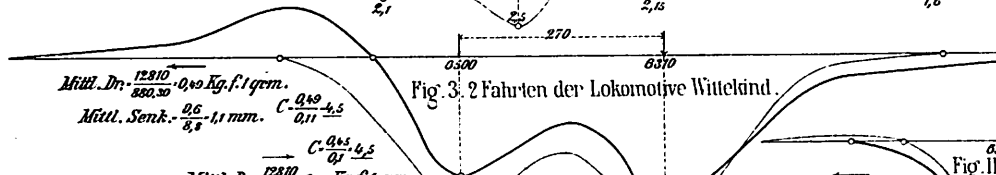


Fig. 4. 3 Fahrten mit beladenem Wagen.

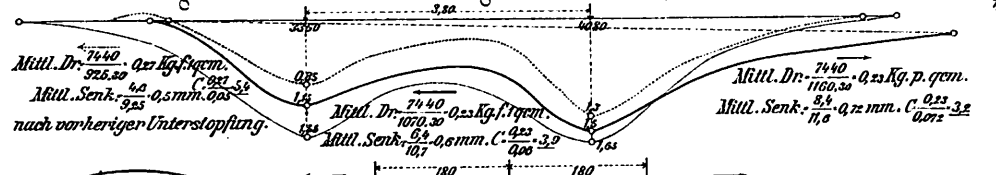


Fig. 5 bis 6. Linkes Hauptgleis Strassburg-Kehl, Kilom. 3,95.

Normale alte Kiesbettung mit Packlage auf 15" hohem Damme. Schienenprofil III Fig. 6 Taf. XX.

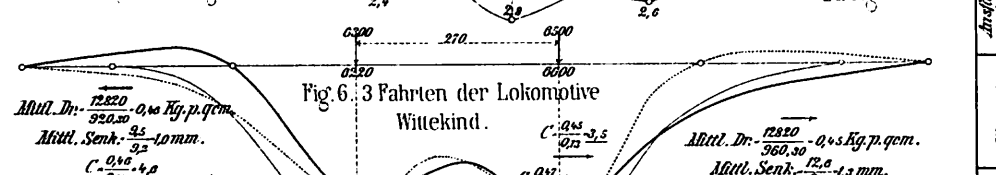


Fig. 7 u. 8. Hauptgleis Sennheim-Masminster, Kilom. 15,2.

Kleinschlagbettung auf Packlage (Strasse). Hartwischene für Nebengleise Prof. XIV Fig. 5 Taf. XX.



Fig. 8. 2 Fahrten der Lokomotive Artus.

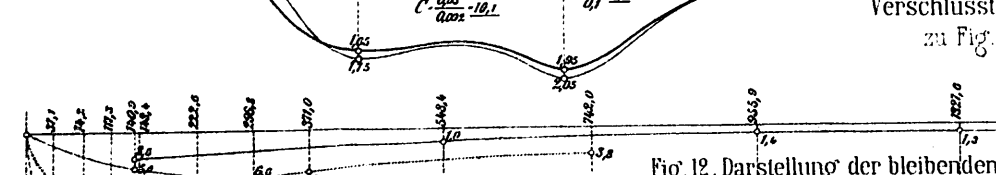


Fig. 1 bis 13. Messung der Durchbiegung der Gleise. (vergl. Taf. XX.)

Fig. 9. 2 Fahrten mit beladenem Wagen.

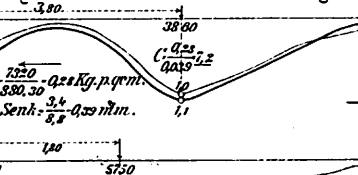


Fig. 10. 1 Fahrt der Lokomotive Juno.

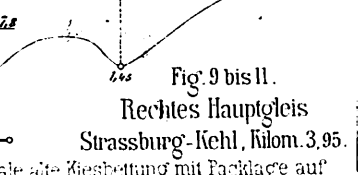
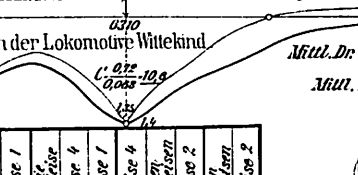


Fig. 9 bis 11. Rechtes Hauptgleis Strassburg-Kehl, Kilom. 3,95.

Normale alte Kiesbettung mit Packlage auf 15" hohem Damme. Schienenprofil III Fig. 7 Taf. XX.



Einfahrt von	Dioszegh				Göny				Göny				Dioszegh			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
3	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Fig. 22^b. Verschlussstabelle D zu Fig. 22.

Einfahrt von	Dioszegh				Göny				Göny				Dioszegh			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
3	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Fig. 22^c. Verschlussstabelle E zu Fig. 22.

Einfahrt von	Dioszegh				Göny				Göny				Dioszegh			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
3	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Fig. 12. Darstellung der bleibenden Senkungen neuangelegter Gleise der drei Versuchspunkte des Nebengleises Bischheim (Kiesbettung).

Fig. 22^a. Verzeichniss der Fahrrichtungen zu Fig. 22.

←	Fahrt von Galantha nach Dioszegh	Dioszegh
←	" " " " Galantha	Galantha
←	" " " " Galantha	Göny
←	" " " " Galantha	Göny
←	" " " " Galantha	Göny
←	" " " " Galantha	Göny
←	" " " " Galantha	Göny
←	" " " " Galantha	Göny

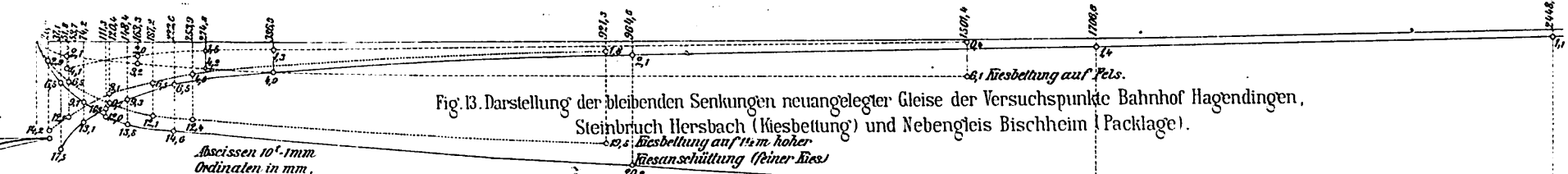


Fig. 14 bis 19. Betriebsmittel der Höllenthalbahn (zu Taf. XVIII und Taf. XIX.)

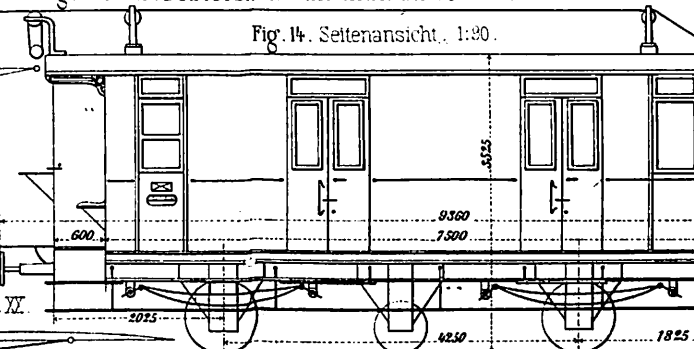


Fig. 14 bis 16. Postwagen.

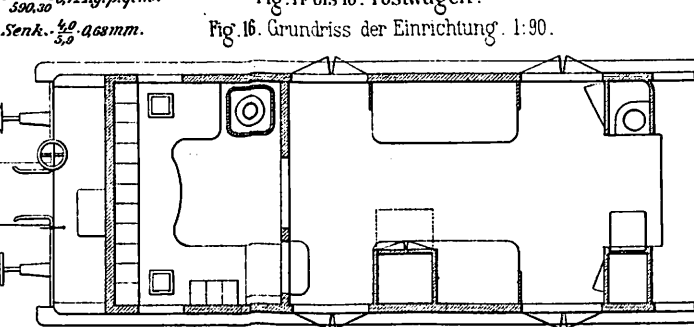


Fig. 20 bis 24. Untersuchungen über die Blockeinrichtungen von Siemens u. Halske von M. Boda.

(vergl. Fig. 1 bis 24 auf Taf. XVI.)

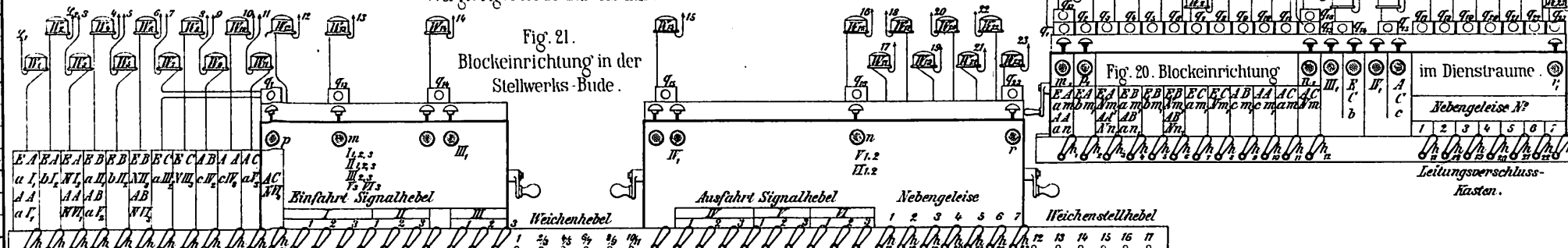


Fig. 22. Gleis- und Sicherungsplan des Bahnhofes Galantha.

Fig. 1-3.
Löbel's Umsteuerungs-
Vorrichtung für vereinigten
Hebel-und
Schraubenbetrieb.

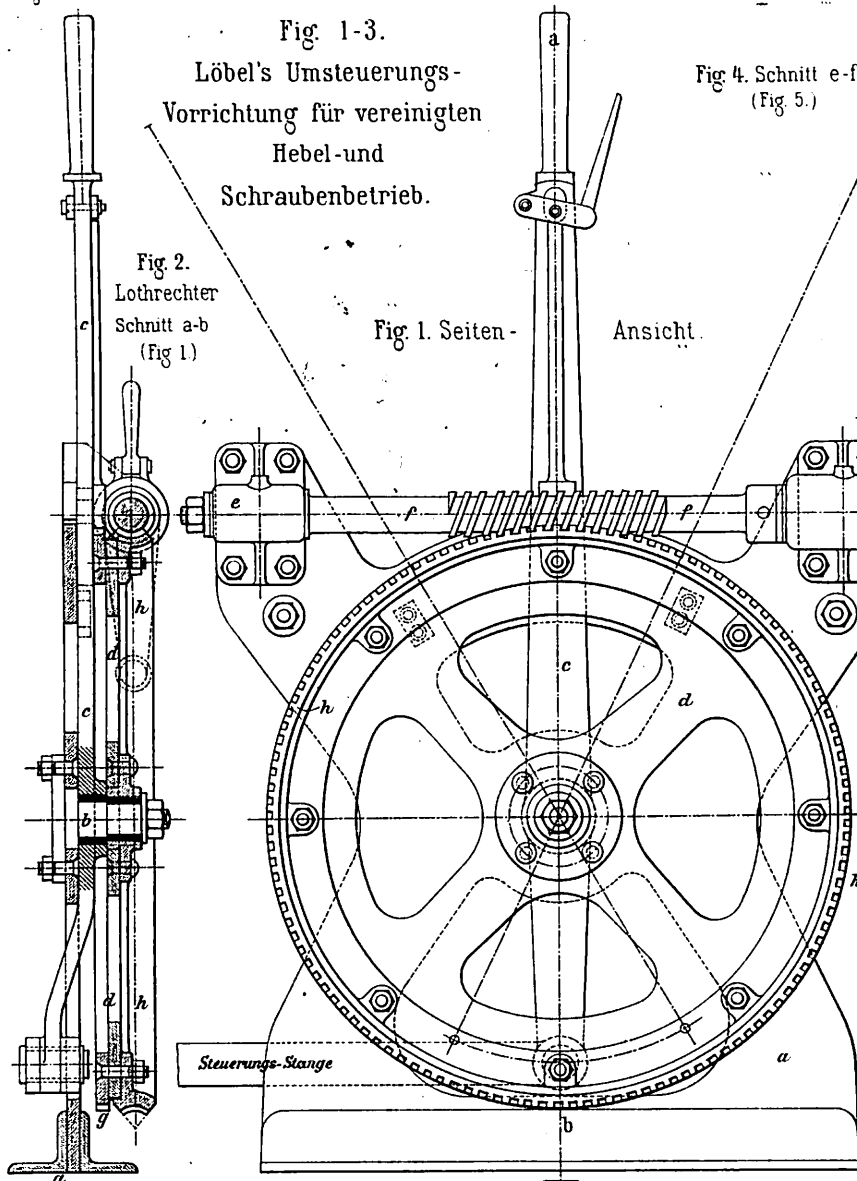


Fig. 4. Schnitt e-f
(Fig. 5.)

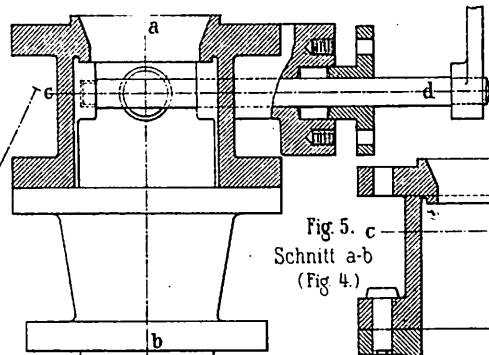


Fig. 4-7. Verbund-
Locomotive der
Dänischen Staatsbahn
in Jütland und
Fühnen.

Fig. 5. c
Schnitt a-b
(Fig. 4.)

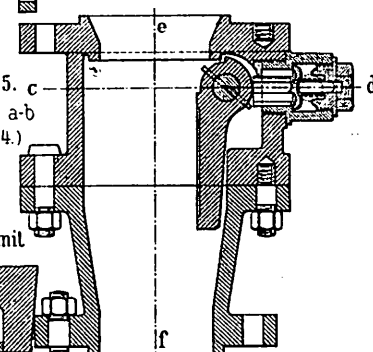


Fig. 4-6. Verschlussklappe mit
Einlassventil
am Verbinder.

Fig. 7. Sicher-
heitsventil
am
Cylinder.

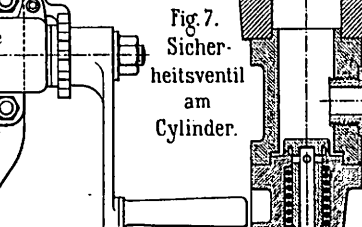


Fig. 8-11.
Metallene Schlauch-
kuppelungen für
Luftdruck-
bremsen
von Legat und
Herbet.

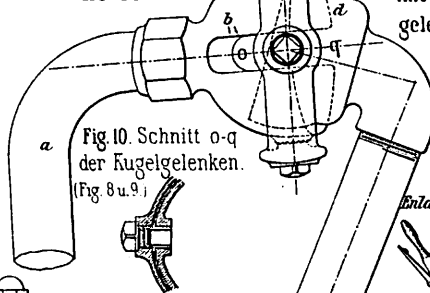


Fig. 8. Fester
Rohrschlauch
mit Kugel-
gelenken.

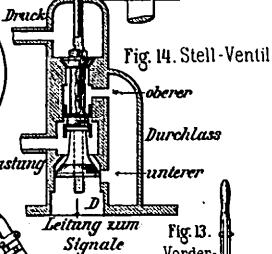


Fig. 6.
Schnitt c-d
(Fig. 4 u. 5.)

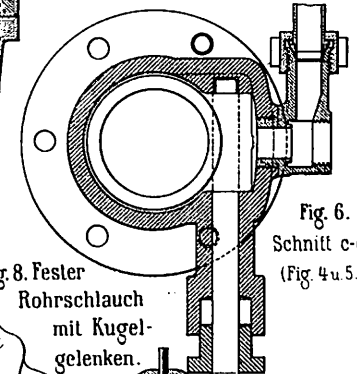


Fig. 10. Schnitt o-q
der Kugelgelenke.
(Fig. 8 u. 9.)

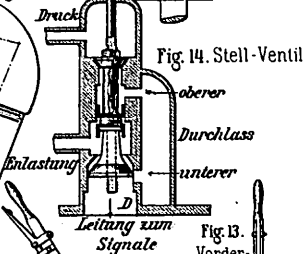
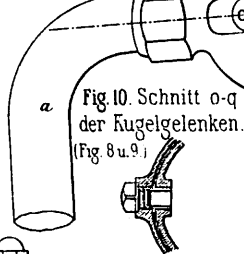


Fig. 14. Stell-Ventil
oberer
Durchlass
unterer
Leitung zum
Signale

Fig. 3. Grundriss.

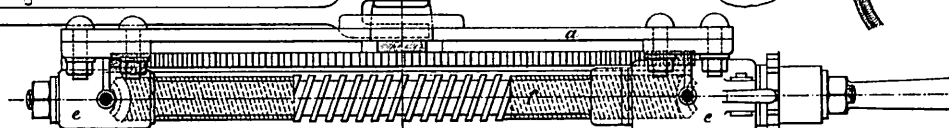


Fig. 18 u. 19. Weichen-
Topfsignal.

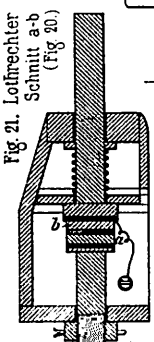


Fig. 9. Gelenkanordnung zu Fig. 8.

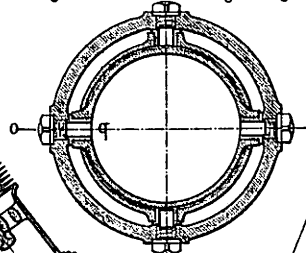


Fig. 12-21.
Luft-u. Wasserdruk-
Stellwerke der
Mississippi-Brücken-
Gesellschaft
zu St. Louis.

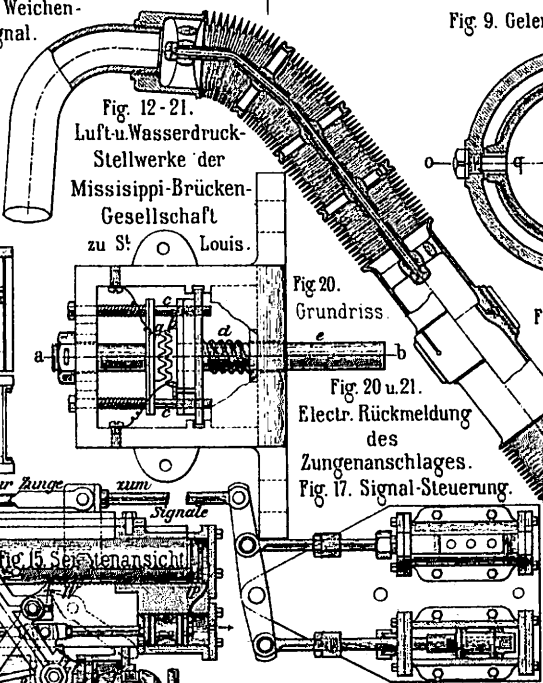


Fig. 20.
Grundriss

Fig. 20 u. 21.
Electr. Rückmeldung
des
Zungenanschlages.
Fig. 17. Signal-Steuerung.

Fig. 11.
Biegsamer
Metall-
Schlauch.

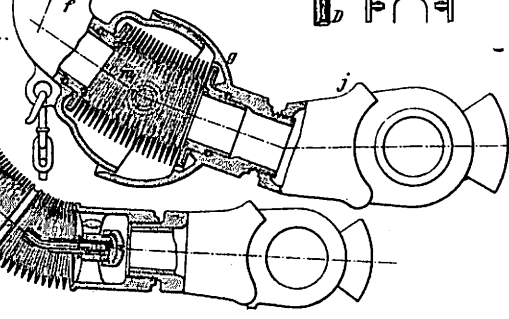


Fig. 12-14.
Hebel-
stand in der Stell-
werks-
bude.

Fig. 12. Seiten-Ansicht

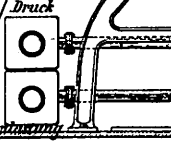


Fig. 13.
Vorder-
ansicht

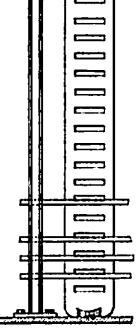


Fig. 15 u. 16.
Weichenstellung.

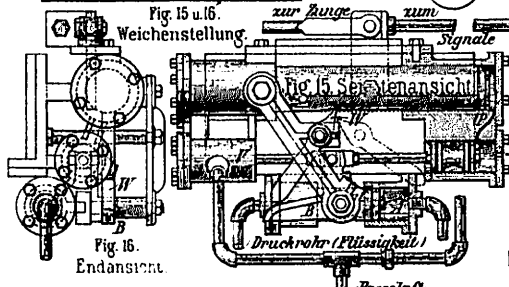


Fig. 15-17. Weichen- u. Signal- Stellung.

Bremsversuche der Generaldirection der Grossh. Badischen Staatsbahnen
mit der Schnellbremse von Westinghouse.
Versuchs-Strecken.

Fig. 1. Strecke Karlsruhe-Pforzheim.

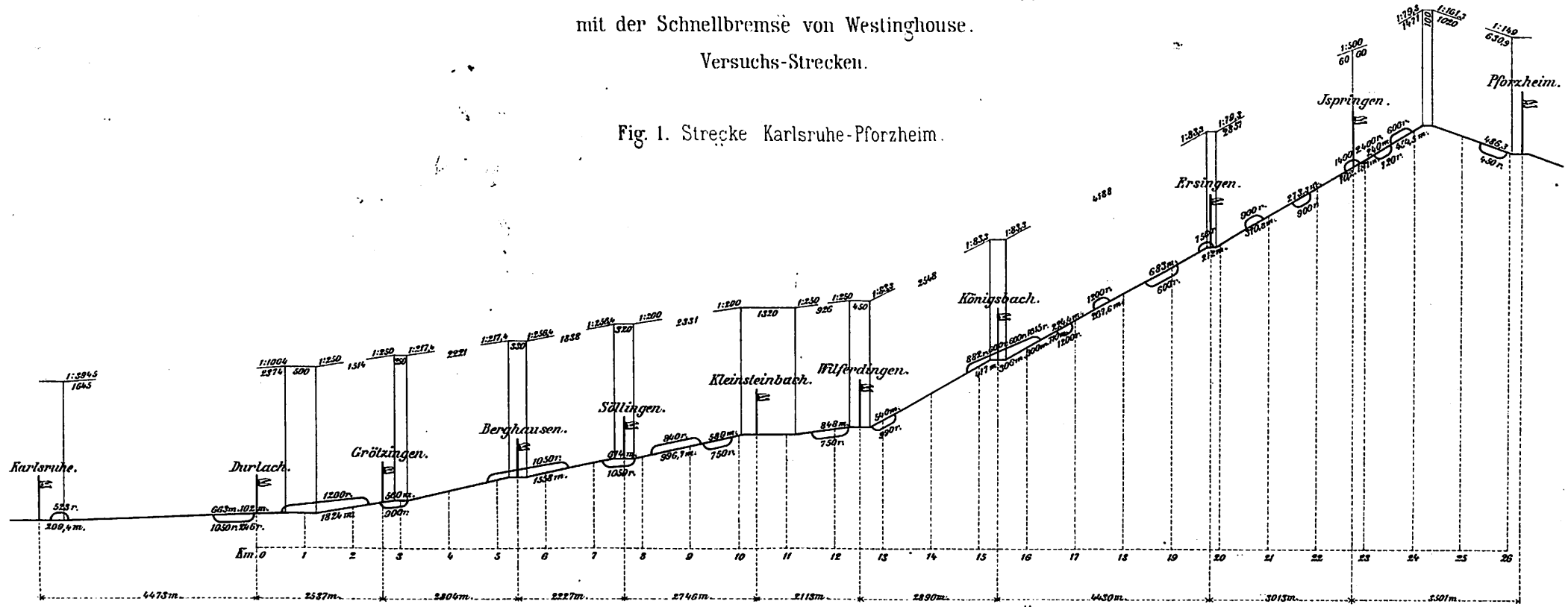


Fig. 2. Strecke Graben-Rheinsheim.

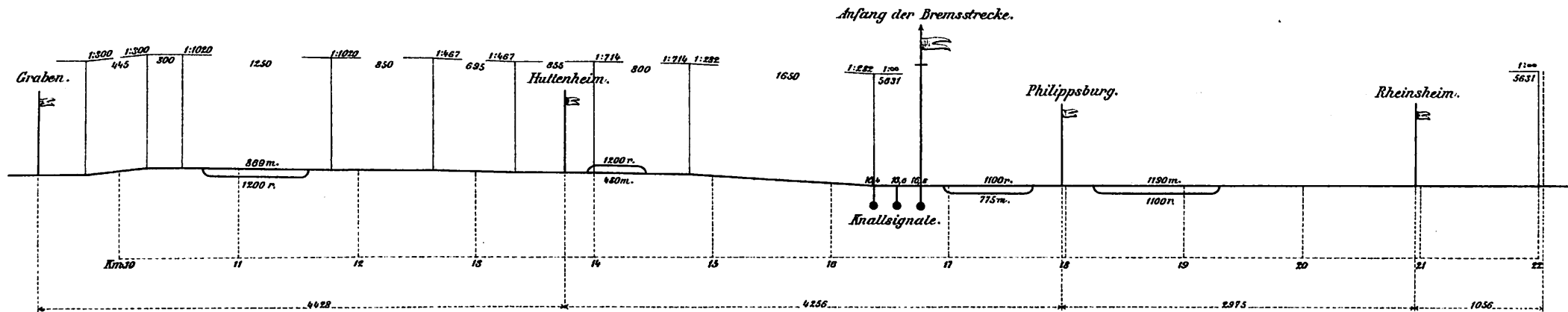


Fig. 1. Längenschnitt.

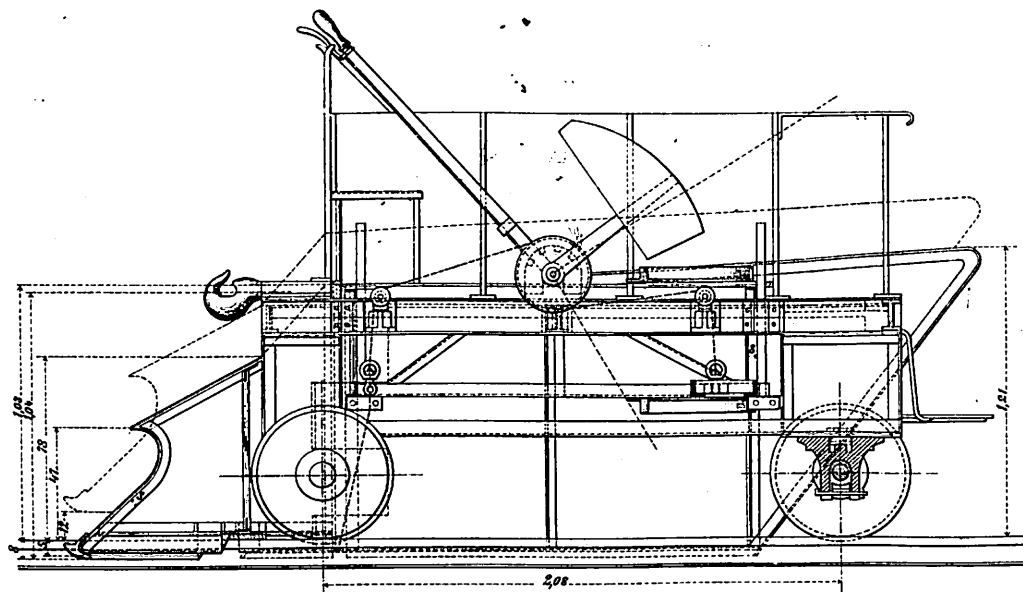


Fig. 2. Hinteransicht.

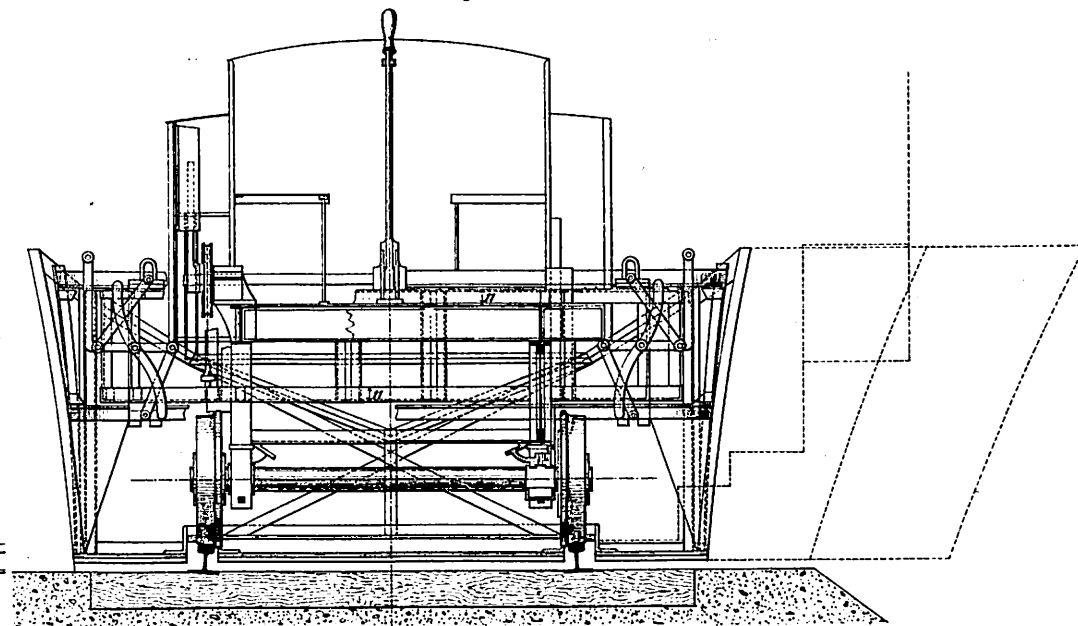


Fig. 3. Grundriss.

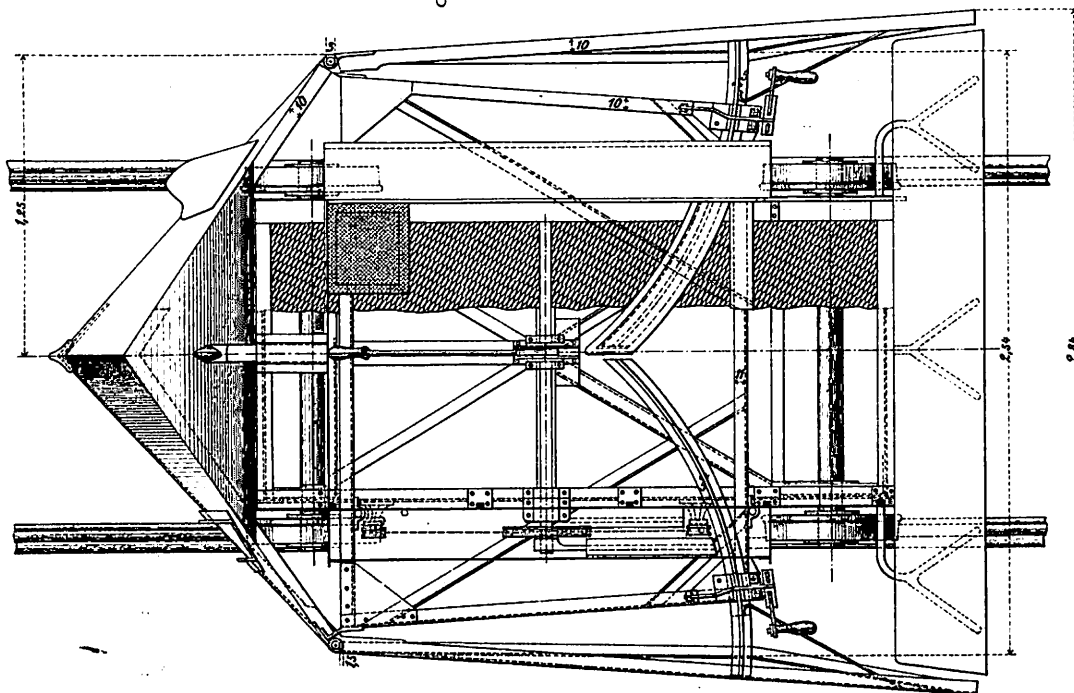
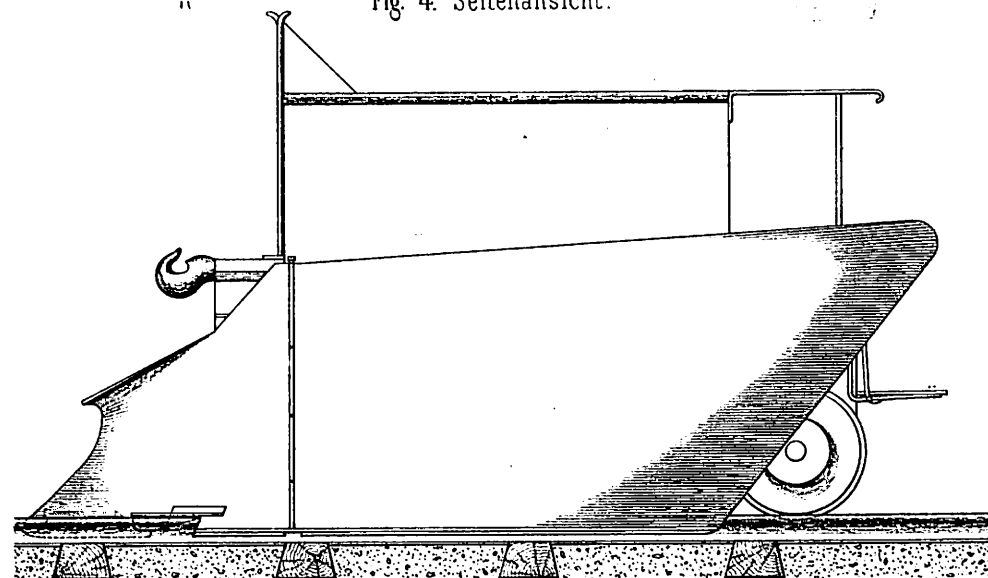


Fig. 4. Seitenansicht.



Mafst. zu Fig. 1-4 = 1:30 d. nat. Gr.

cm 100 80 60 40 20 0 f m

Fig. 1. Lageplan mit Gestänge
Zaun

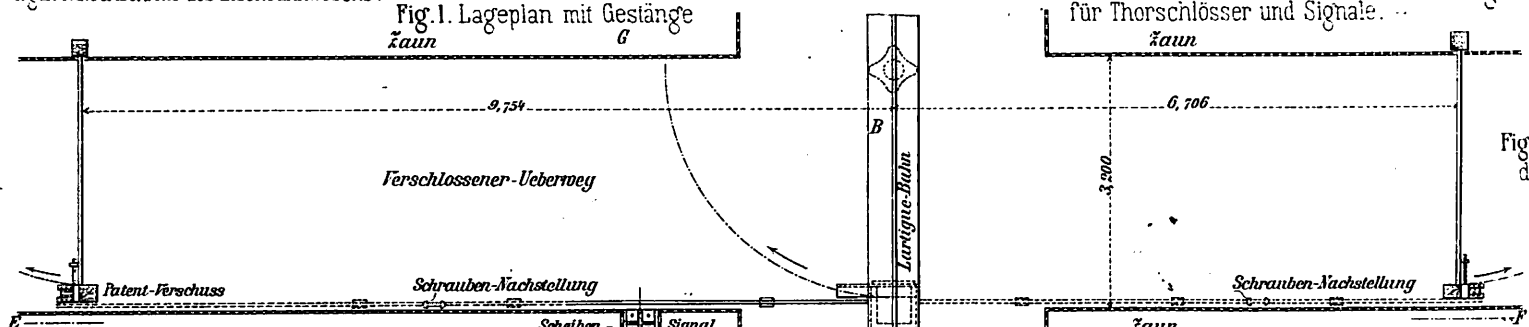


Fig. 2. Ansicht der Thore.

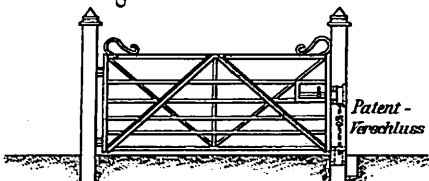


Fig. 1 bis 3. Verschlossener Ueberweg
mit Thorschranken.

Fig. 3. Aufriss in E-F.

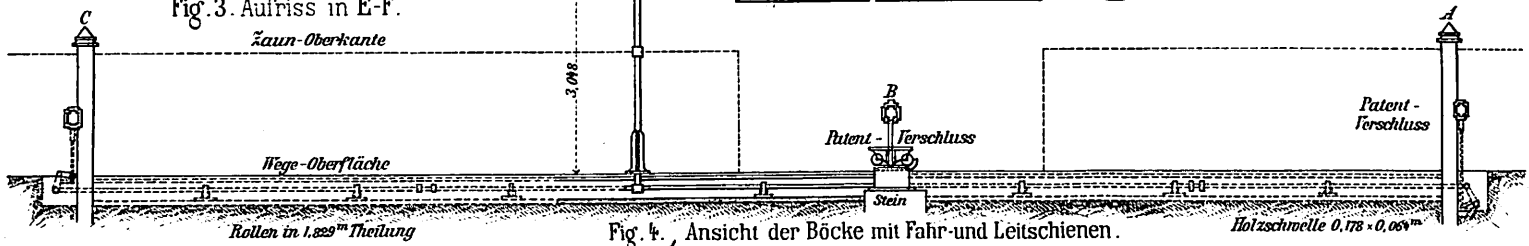


Fig. 4. Ansicht der Böcke mit Fahr- und Leitschienen.

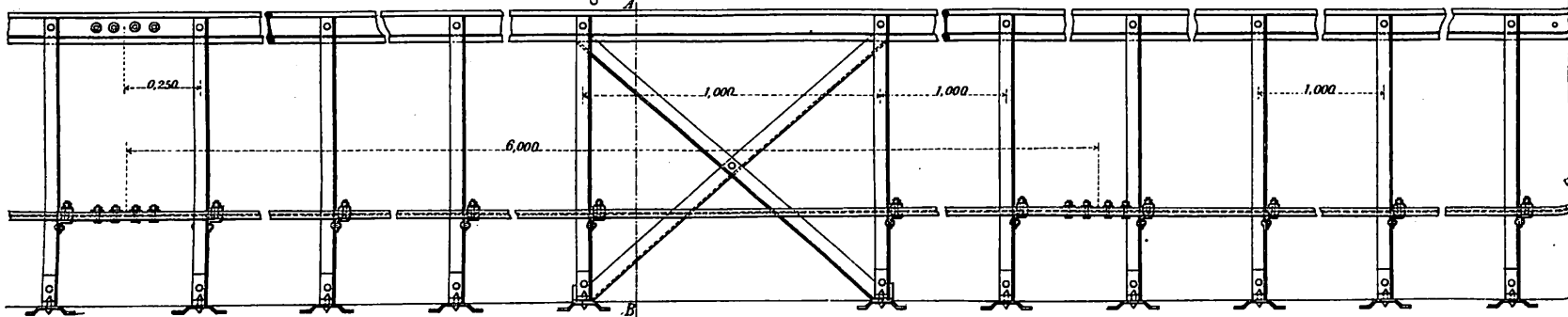
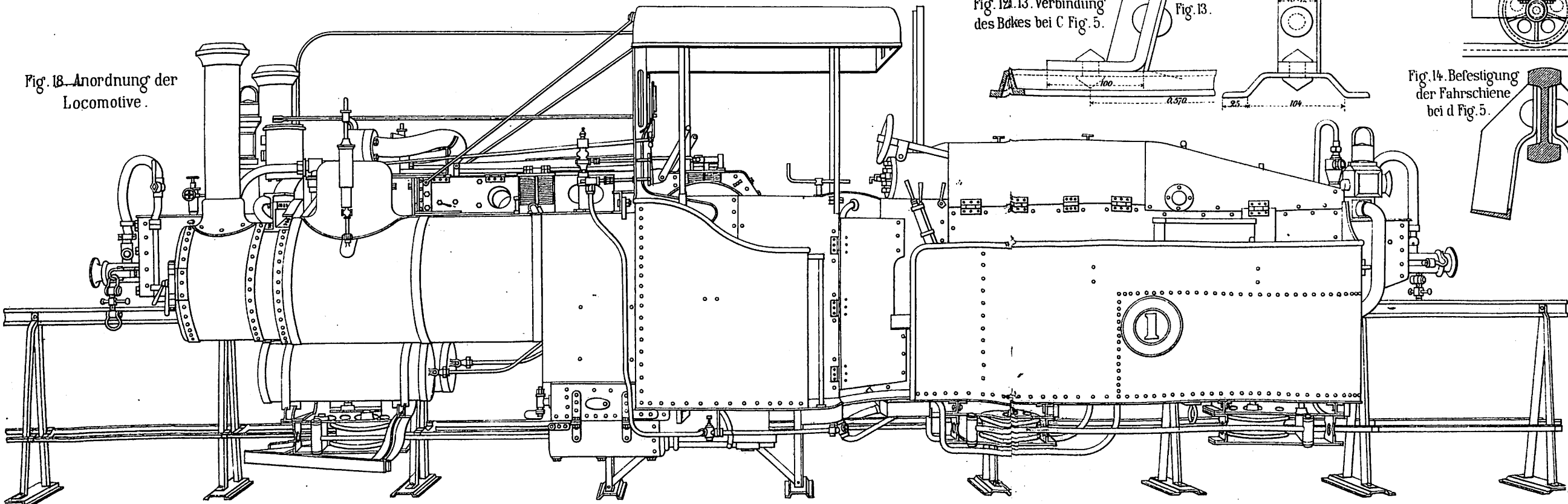


Fig. 18. Anordnung der
Locomotive.



für Thorschlosser und Signale.
Zaun

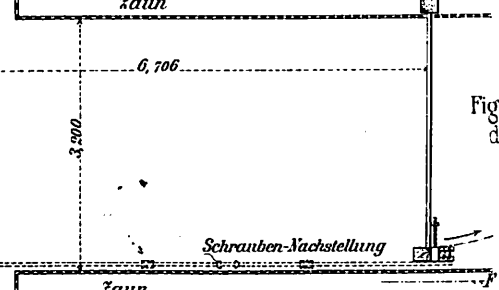


Fig. 5. Querschnitt
der Fahrbahn
A-B Fig. 4.

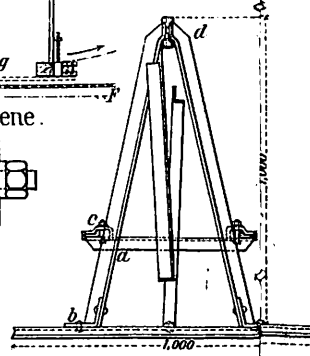


Fig. 7. Stoss der Leitschiene.

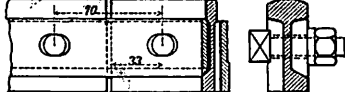


Fig. 6. Stoss der Fahrschiene.

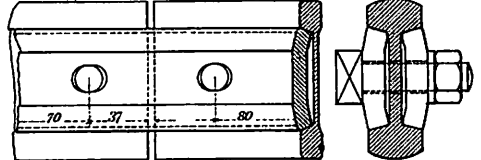


Fig. 8 bis 10. Ueberweg
mit Bodenklappen.

Fig. 9. Ansicht von
der Bahn aus.

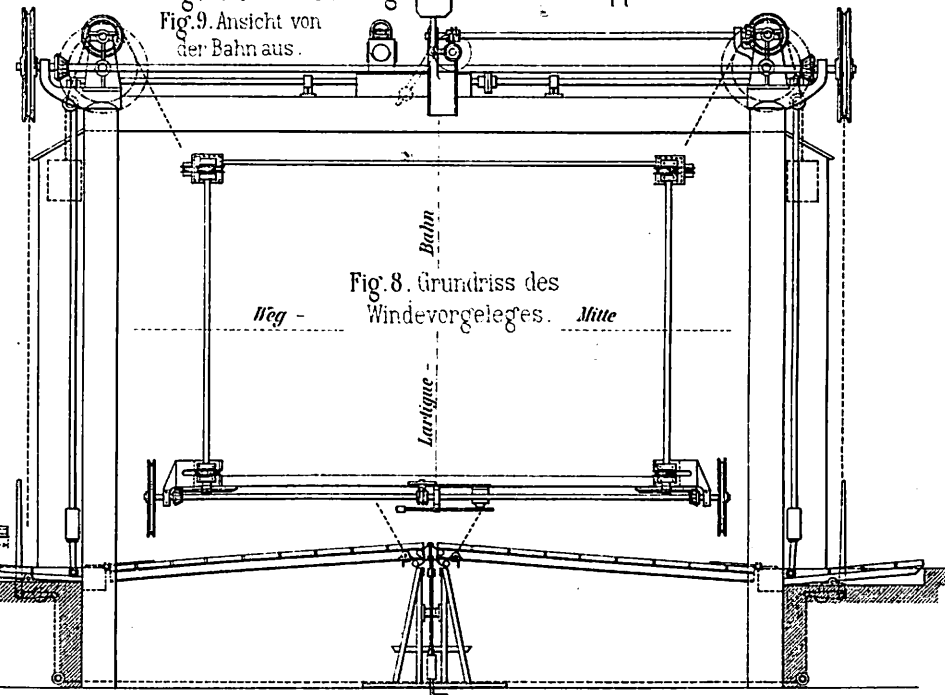


Fig. 8. Grundriss des
Windevorgelegtes.

Fig. 10. Ansicht vom Wege aus.

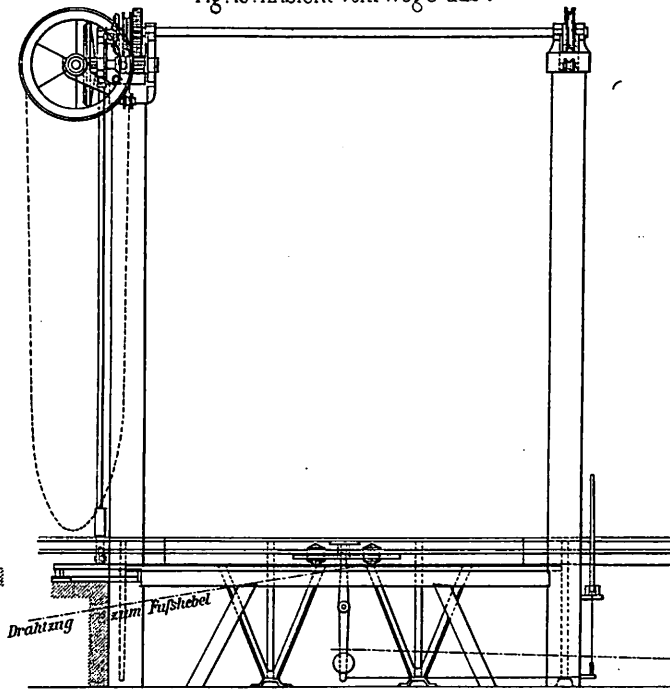


Fig. 11. Verbindung des Bockes
bei a Fig. 5.

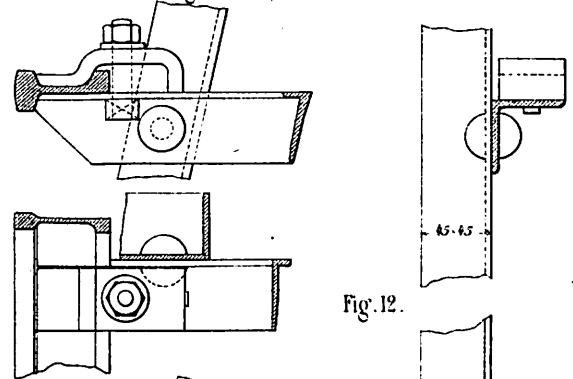


Fig. 15 bis 17. Anordnung der Weichen.
Fig. 17. Ansicht von B Fig. 15.

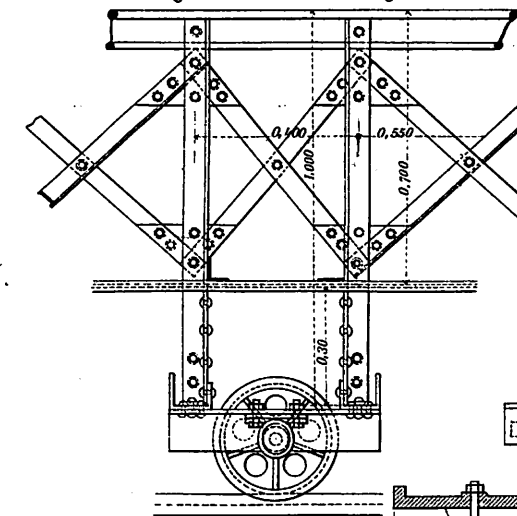


Fig. 16. Querschnitt A-B Fig. 15.

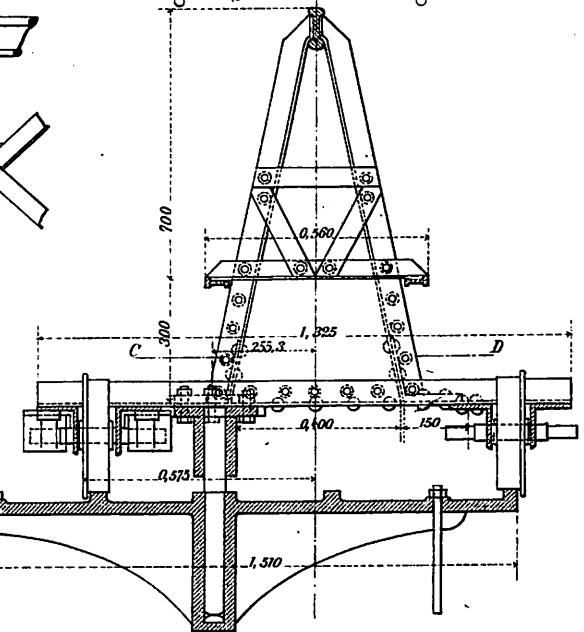


Fig. 12. 13. Verbindung
des Bockes bei C Fig. 5.

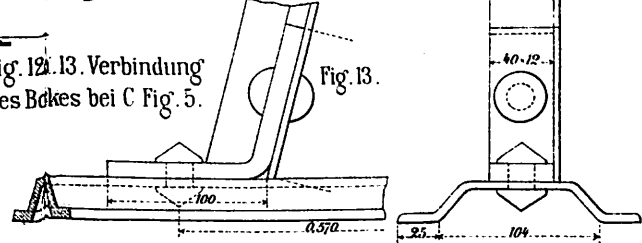


Fig. 14. Befestigung
der Fahrschiene
bei d Fig. 5.

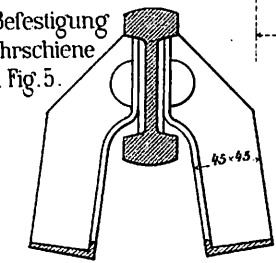


Fig. 15. Grundriss.

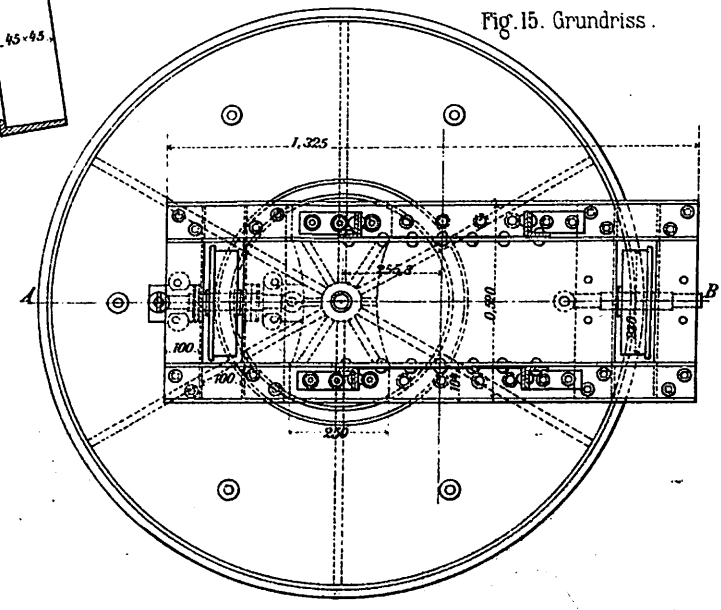


Fig.1.
Grundriss

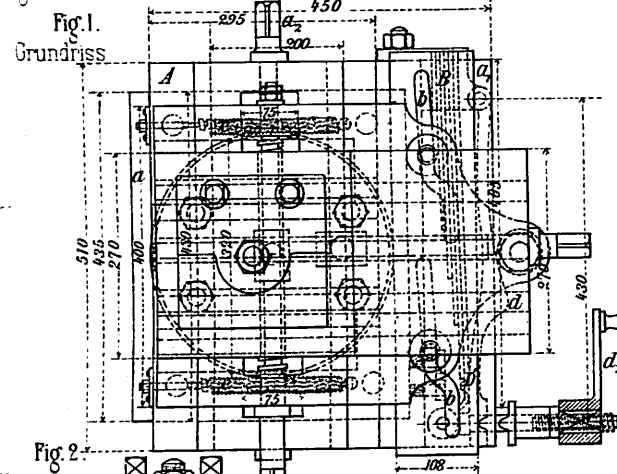
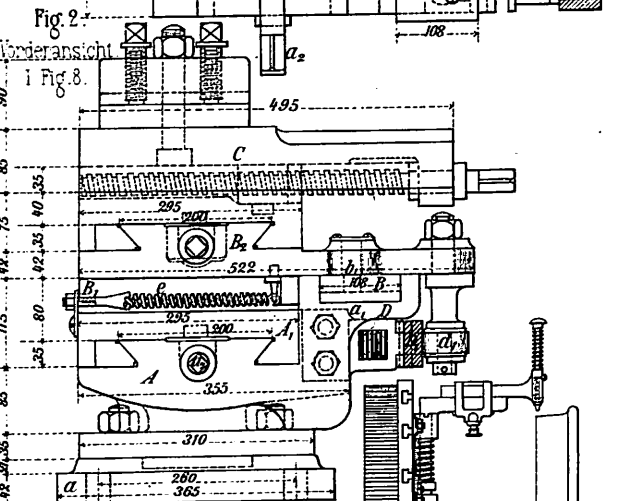
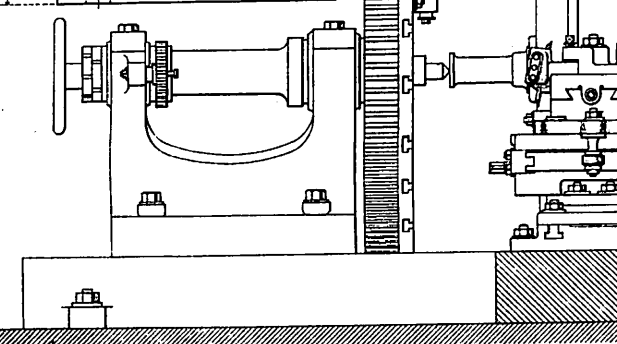
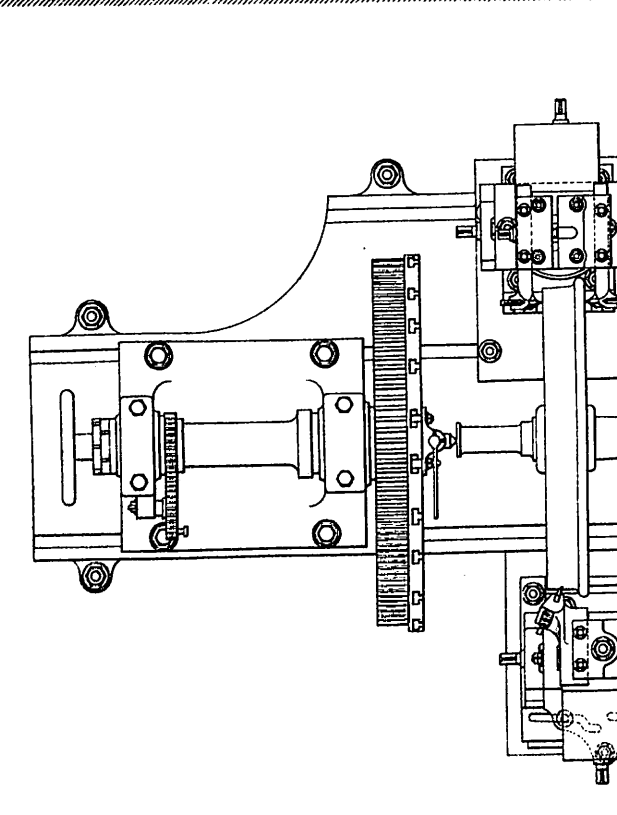


Fig. 2. $\frac{1}{2}$ Vorderansicht
1 Fig. 8.



0





19th Aug 2011

Fig. 1 bis 8. Räderdrehbank mit Lehren-Support, Bauart E. Suchanek.
Fig. 1 bis 3. Lehren-Support zum Abdrehen der Lauffläche.

Masstab 1:10.

Fig. 6 bis 8. Gesamt-
Anordnung der Drehbank.
Masstab 1:25.

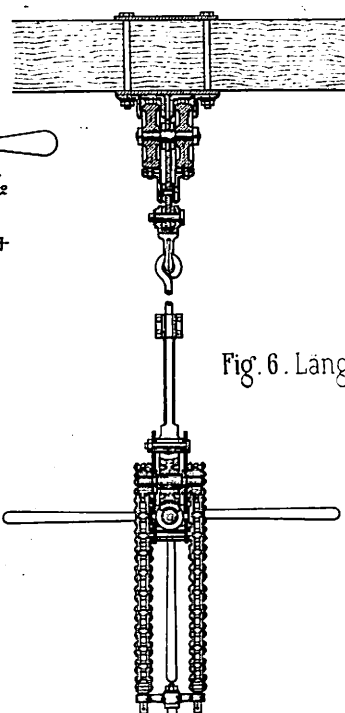


Fig. 6. Längsansicht

Fig. 3. .
Seitenansicht.
II. Fig. 7.

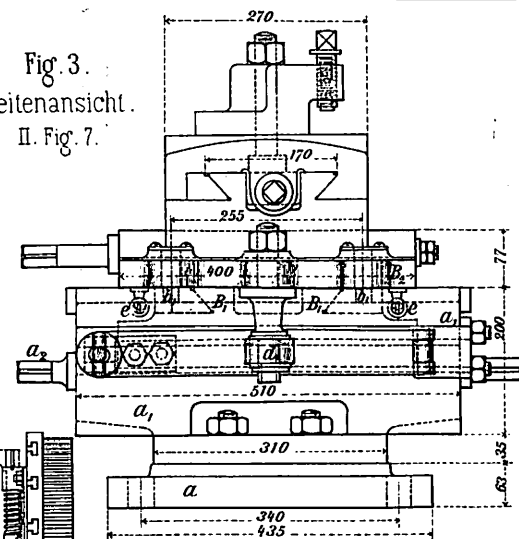


Fig. 8. Endansicht.

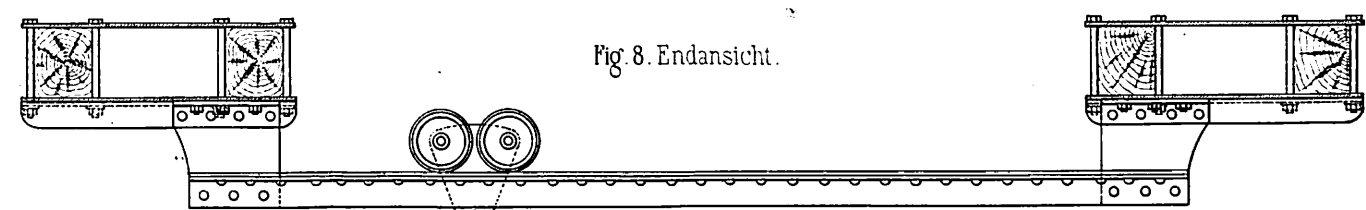


Fig. 4 u. 5. Vorrichtung zum Abdrehen der Seitenflächen.
Fig. 4. Seitenansicht. Fig. 5. Hinteransicht.
(Stück B weggelassen).

Masstab 1:10.

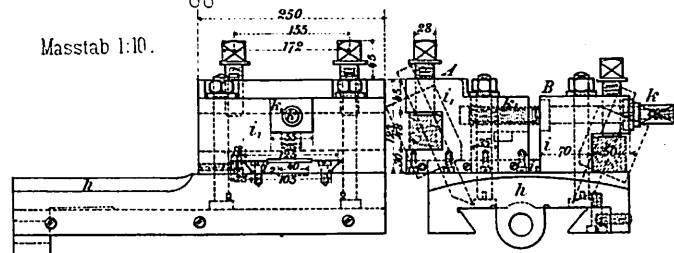


Fig.8. Endansicht.

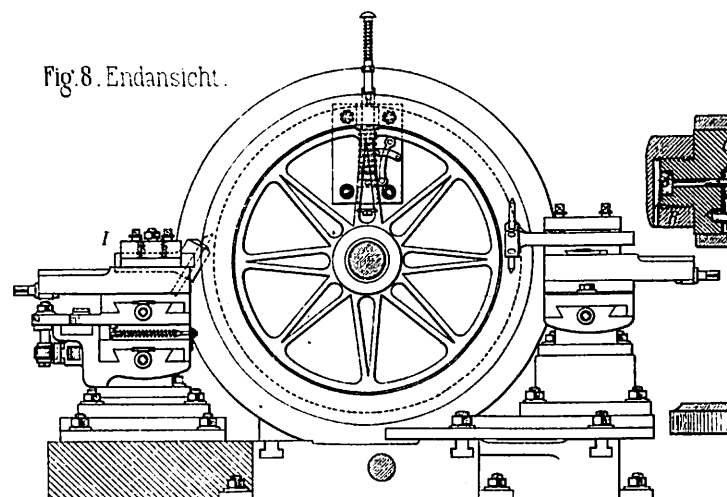


Fig. 9 bis 13.
Locomotive mit Wellrohrkessel.
Hauptwerkstatt zu Dortmund.

Fig. 10 u. 11. Verankerung
des Wellrohrendes
am Kessel.

Fig. 9. Lotrechter Längsschnitt
(Die alten Verhältnisse der Locomotive
sind gestrichelt eingetragen).

Fig. 10. Lothrechter Schnitt. Fig. 11. Grundriss.

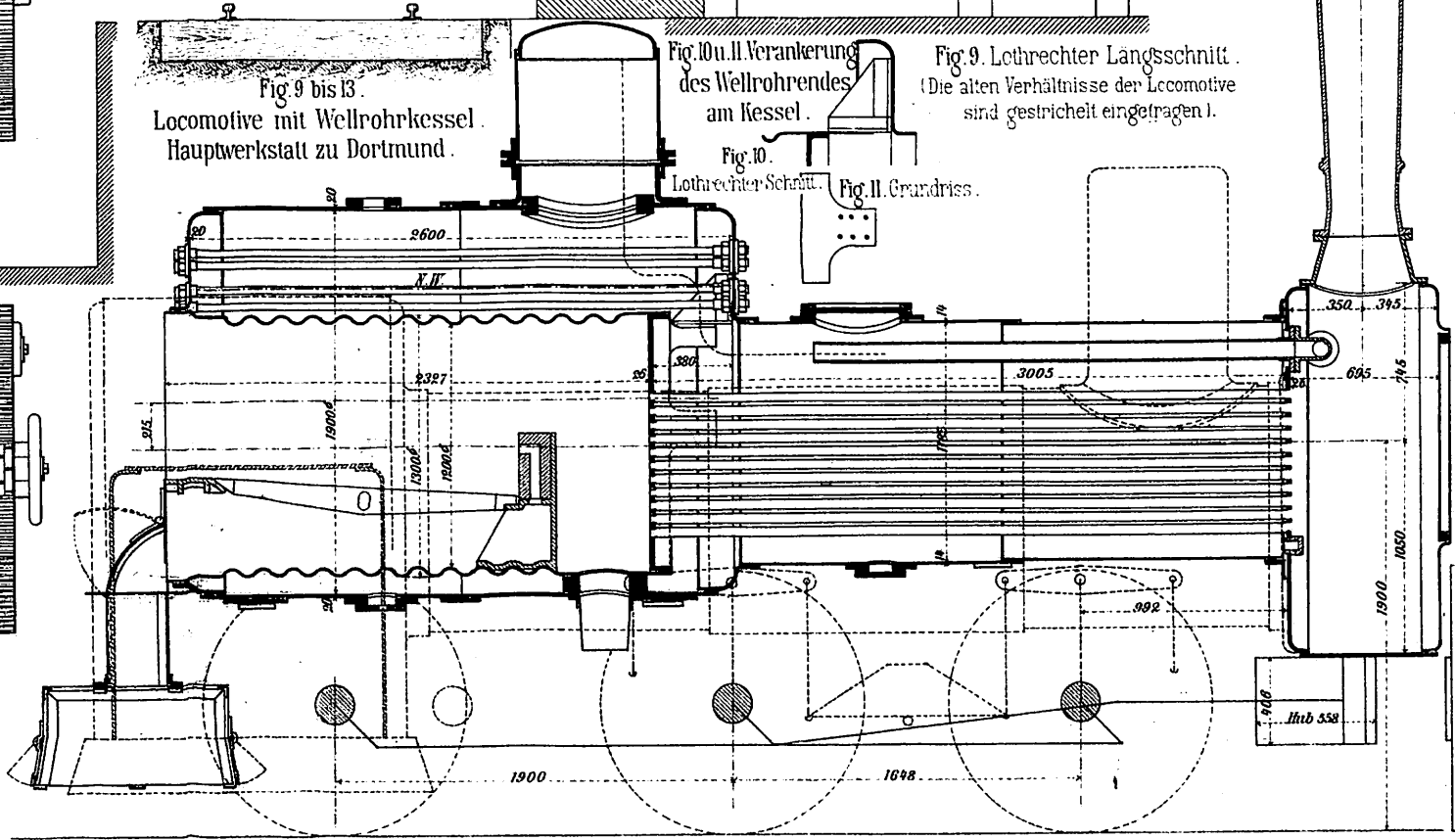


Fig. 14. Vervollkommnung der Streckenblockwerke
von Siemens u. Halske.

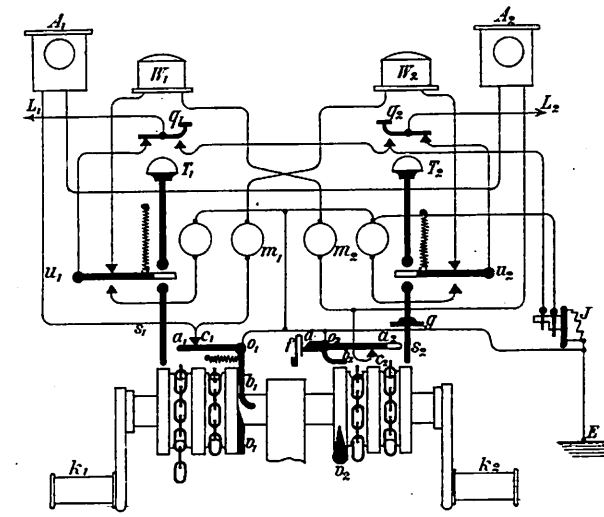


Fig. 15. Geschwindigkeitsmesser von A. Kapteyn.
Maßstab 1:3.

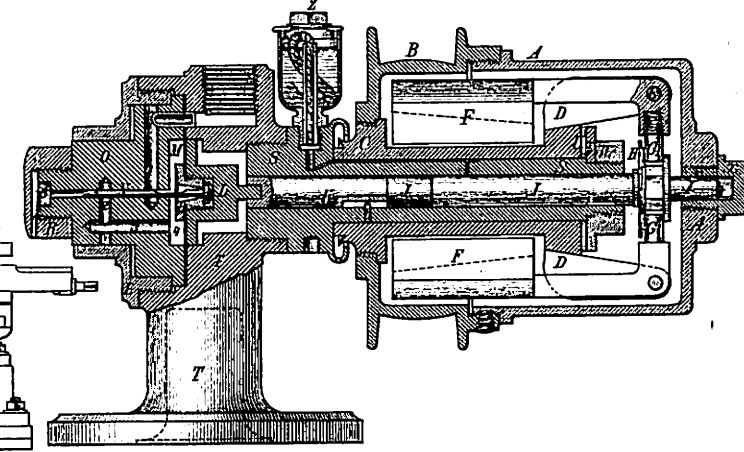
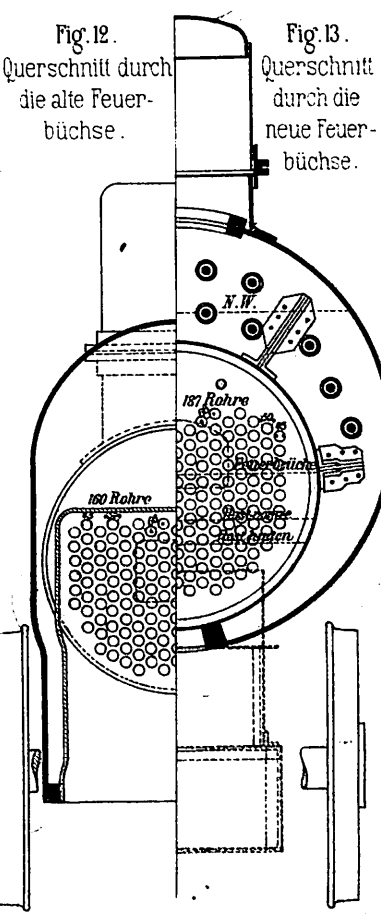


Fig. 12.
Querschnitt durch
die alte Feuer-
büchse.

Fig. 13.
Querschnitt
durch die
neue Feuer-
büchse.



Kohlenwagen der priv. oesterr. ungar. Staatseisenbahngesellschaft, aus Martinstahl.

Fig. 1-3. Wagen mit Bremse und beweglichen Aufsatzwänden für Kokesbeförderung.
Masstab 1:25.

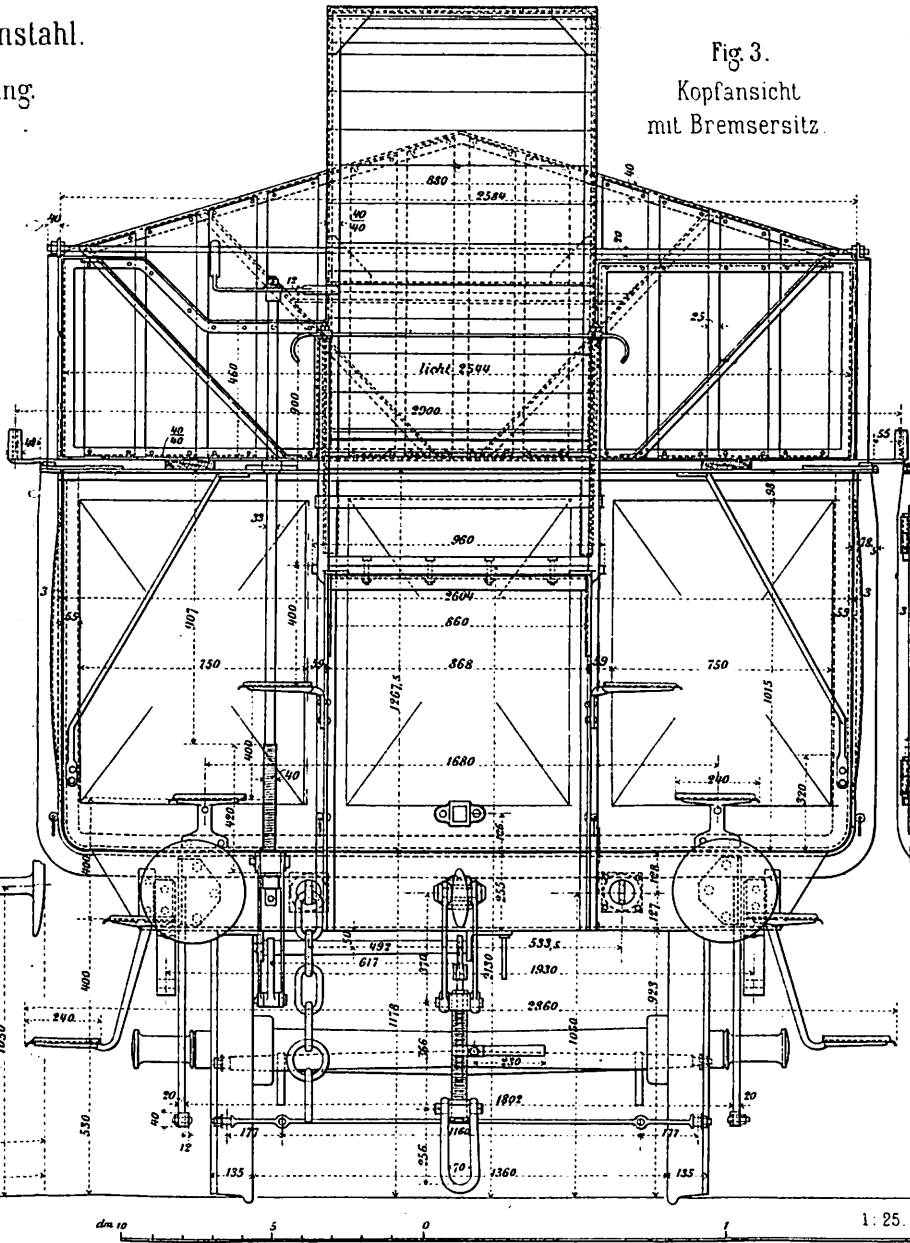
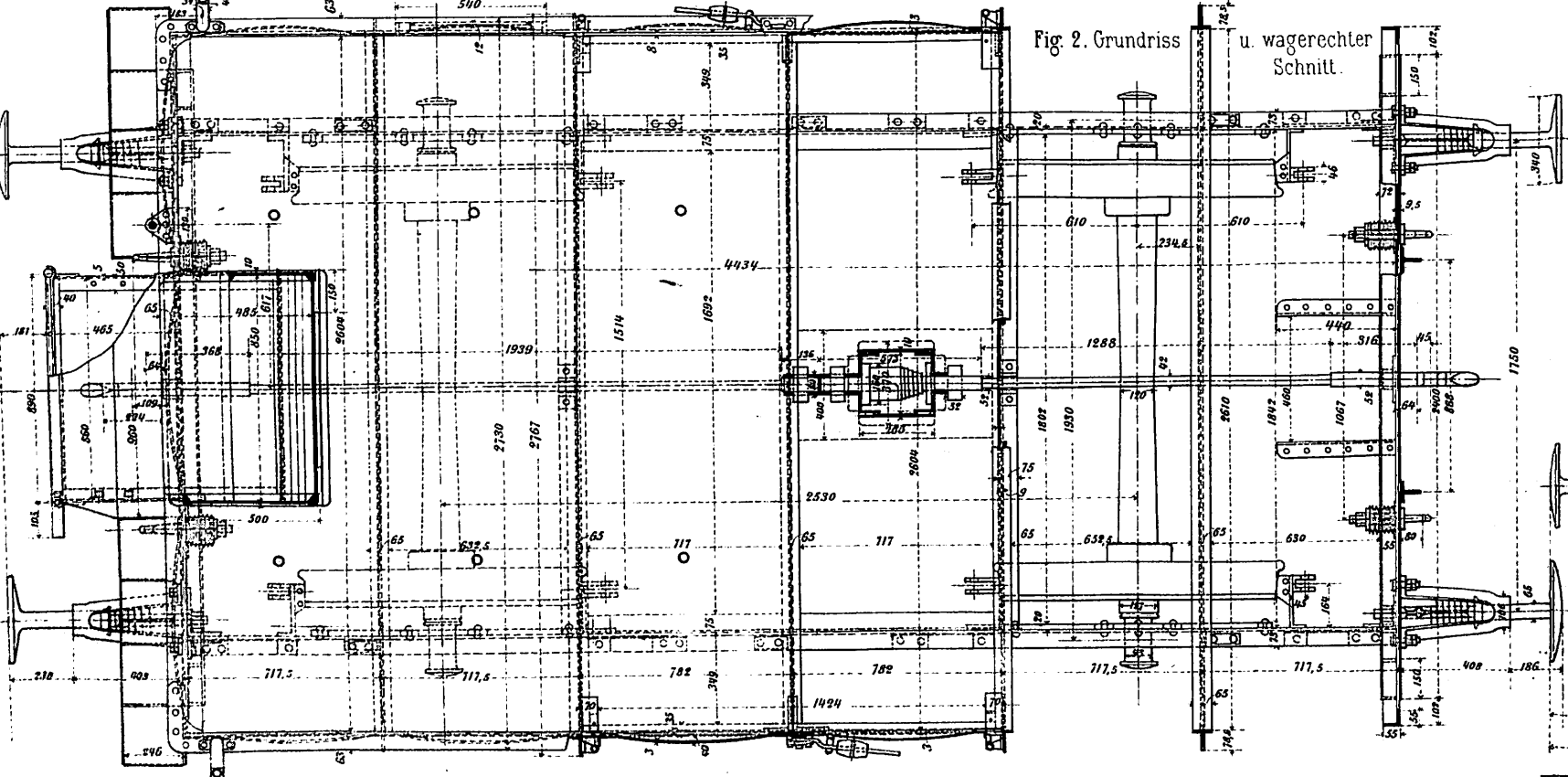
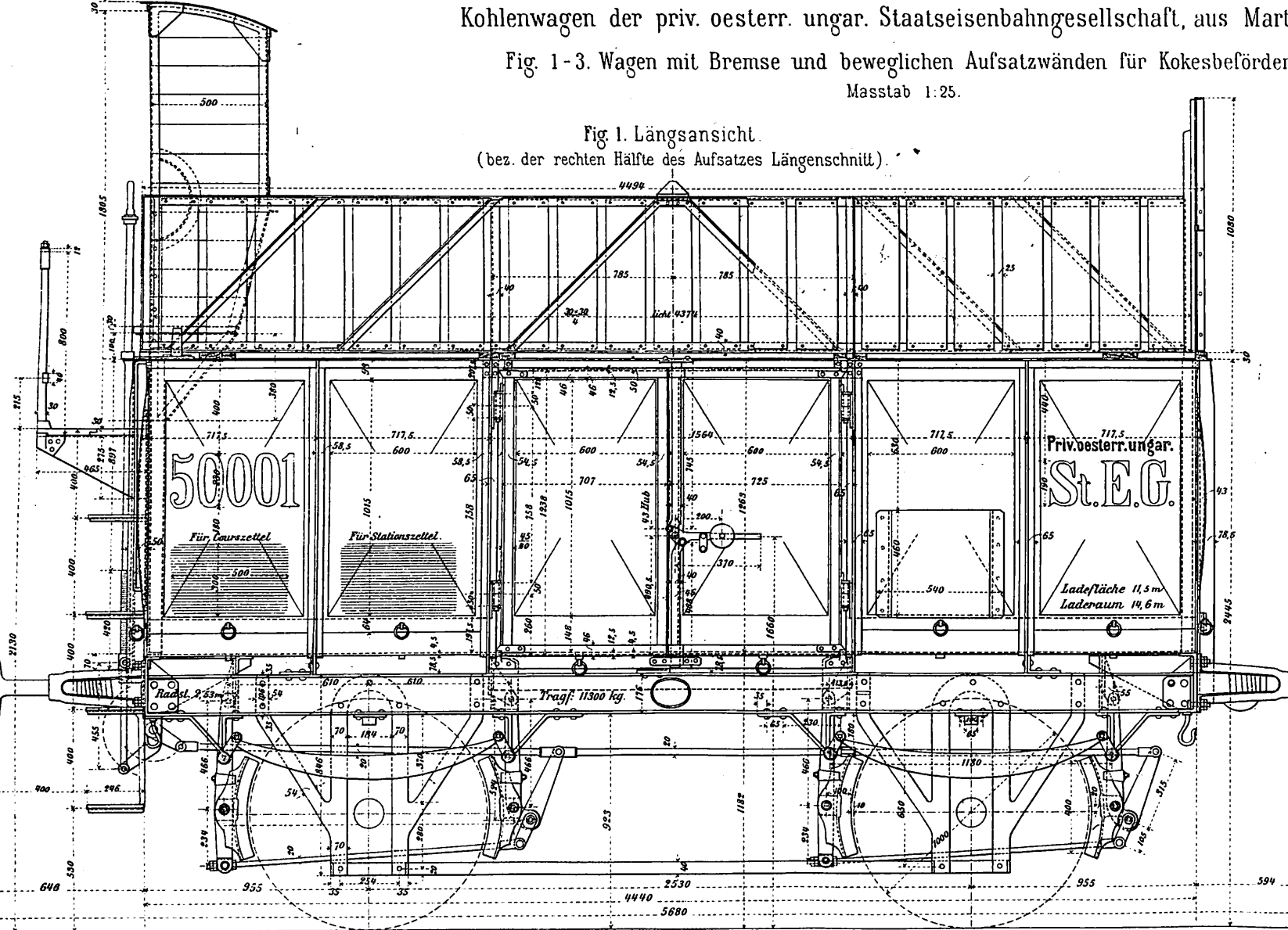


Fig. 6. Zusammenstellung der f. d. Wagen verwendeten Walzstahl-Querschnitte.
Masstab 1:20.

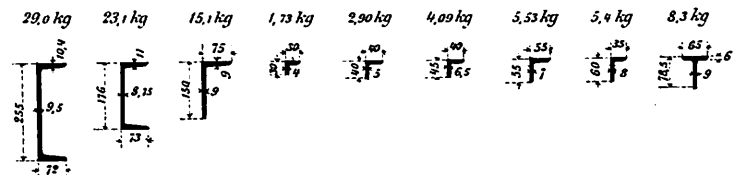


Fig. 5. Querschnitt.

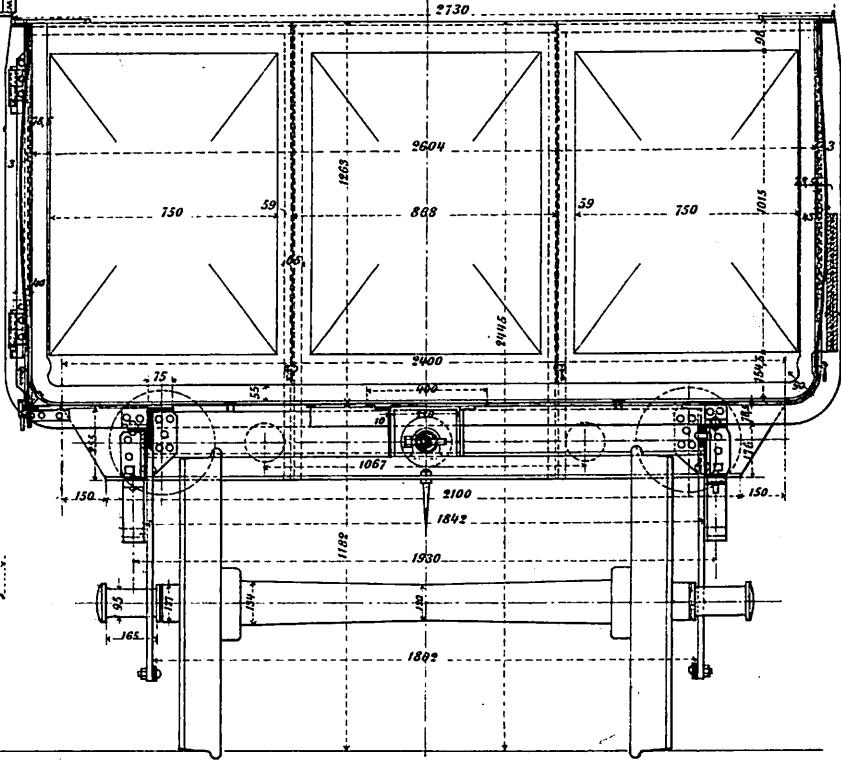
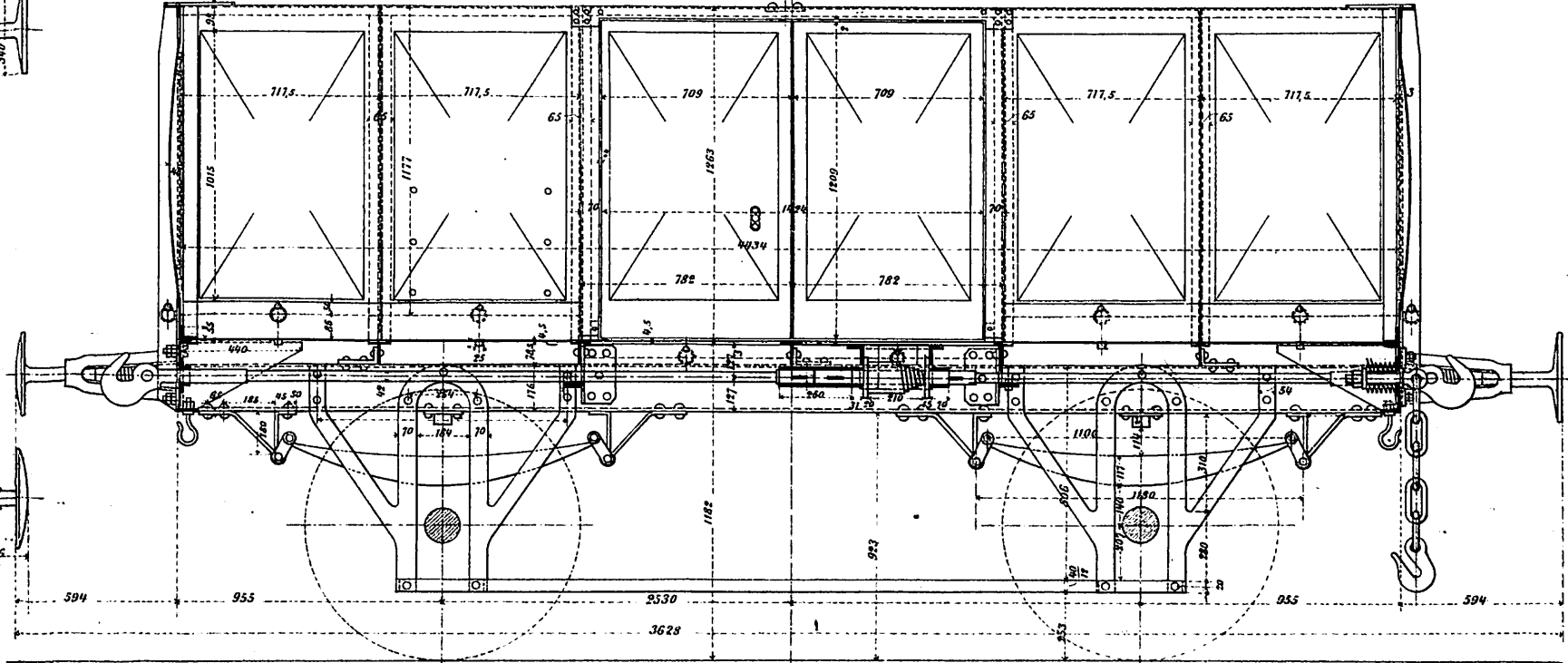


Fig. 4 u. 5. Wagen ohne Bremse (Die Aufsatzwände für Kokesbeförderung sind abgenommen).
Fig. 4. Längsschnitt



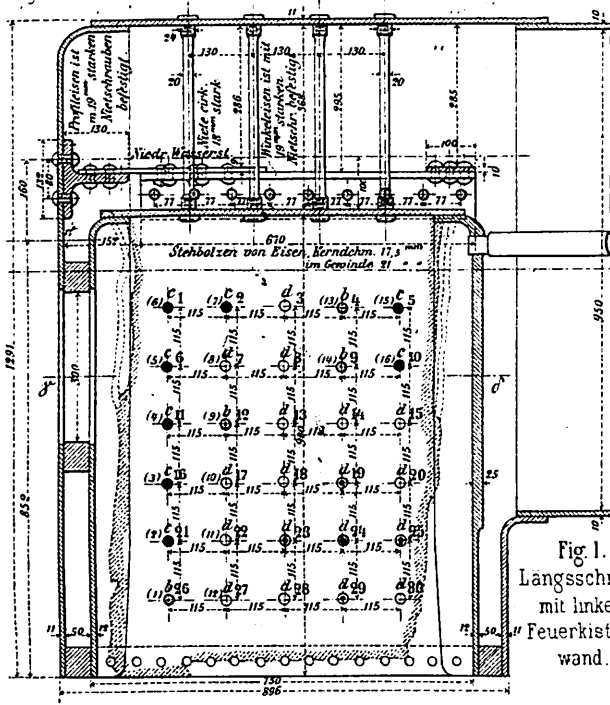


Fig. 1. Längsschnitt mit linker Feuerkistenwand.

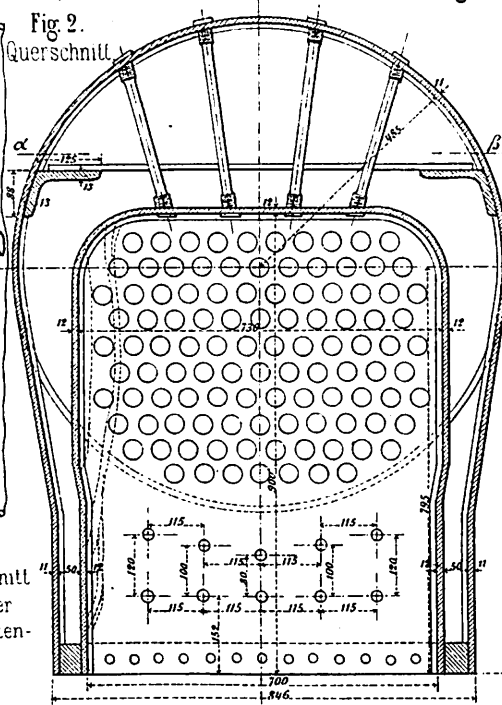


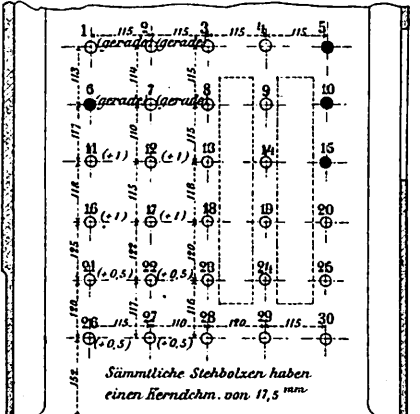
Fig. 2. Querschnitt.

Fig. 1-5. Zerstörte Feuerkiste M. 1:15.

Stehbolzen b teilweise frischer Bruch, c alter Bruch, d durch innere kupferne Seitenwand mit dem Gewinde durchgezogen und sitzen im Feuerkastenmantel.

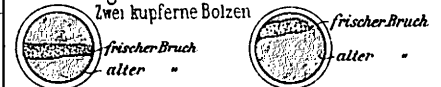
Fig. 3. Rechte innere Feuerkistenwand.

Die eingeklammerten Zahlen sind d. Ausbauchungen zwischen d. einzelnen Stehblz., soweit wie nach zuermitteln.

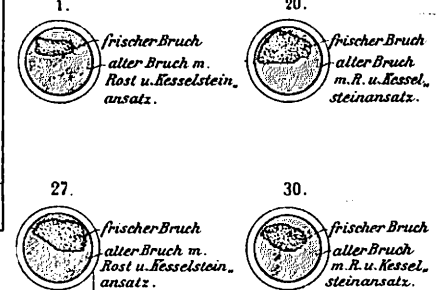


Die Stehbolzen 5, 6, 10, 15. waren a. d. äuß. Feuerbüchse abgerissen, die übrigen Stehbolzen waren a. d. äußeren Feuerbüchse, theilweise bis auf $\frac{1}{4}$ ihres Querschnittes abgebrochen.

Fig. 6. An der Eisenwand der Feuerkiste angebrochene Stehbolzen.



Vier Stehbolzen d. rechten Seite (Fig. 3) aus Eisen



Erklärung zu Fig. 11.

- a Kessel
- b Aufschlagstelle desselben
- c Theile der Rauchkammer
- d Dach a. Führerstand
- e dreieckiges Kupferstück
- f linke Feuerkistenwand
- g Rohrstück
- h Schornstein
- i Dachstück
- k Bekleidungsbleche
- l Bekleidungsstücke des Lokomotivpersonals
- m Bekleidungsblechstücke
- x Lokomotioführer
- y Heizer
- xx Explosionsstelle.

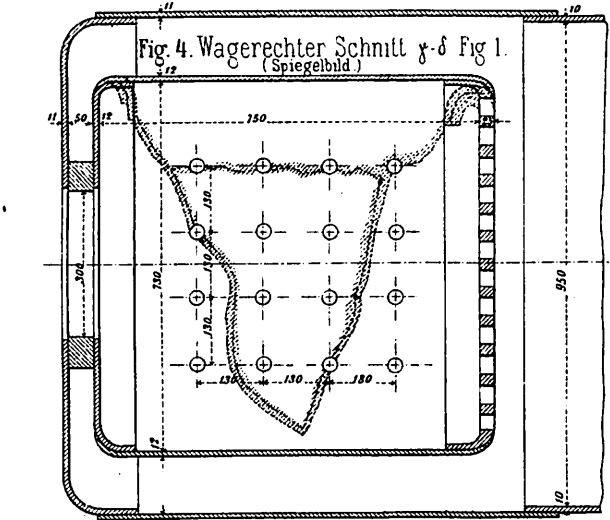


Fig. 4. Wagerechter Schnitt γ-δ Fig. 1. (Spiegelbild).

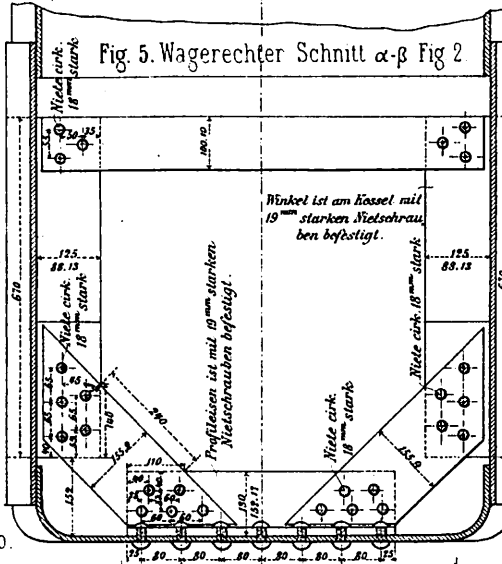


Fig. 5. Wagerechter Schnitt α-β Fig. 2.

Fig. 7-9. Gesamtanordnung d. Kessels M. 1:30.

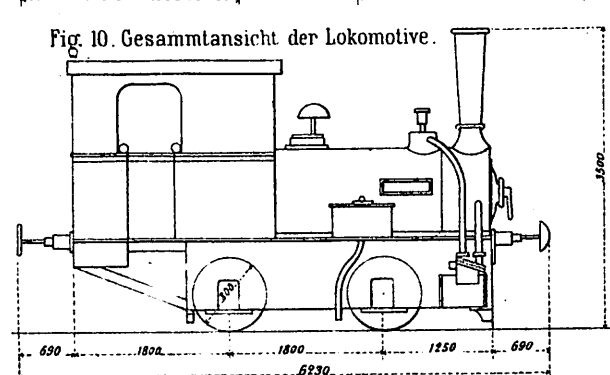
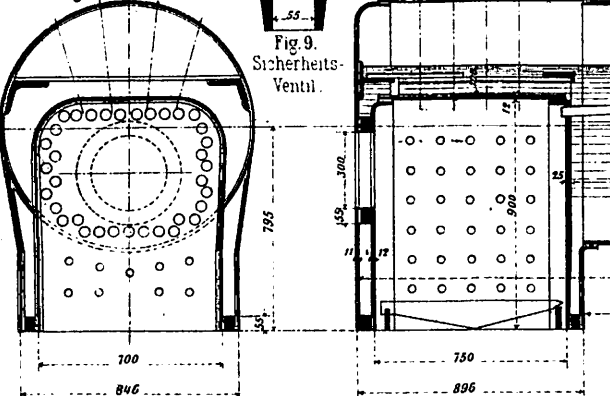


Fig. 10. Gesamtansicht der Lokomotive.

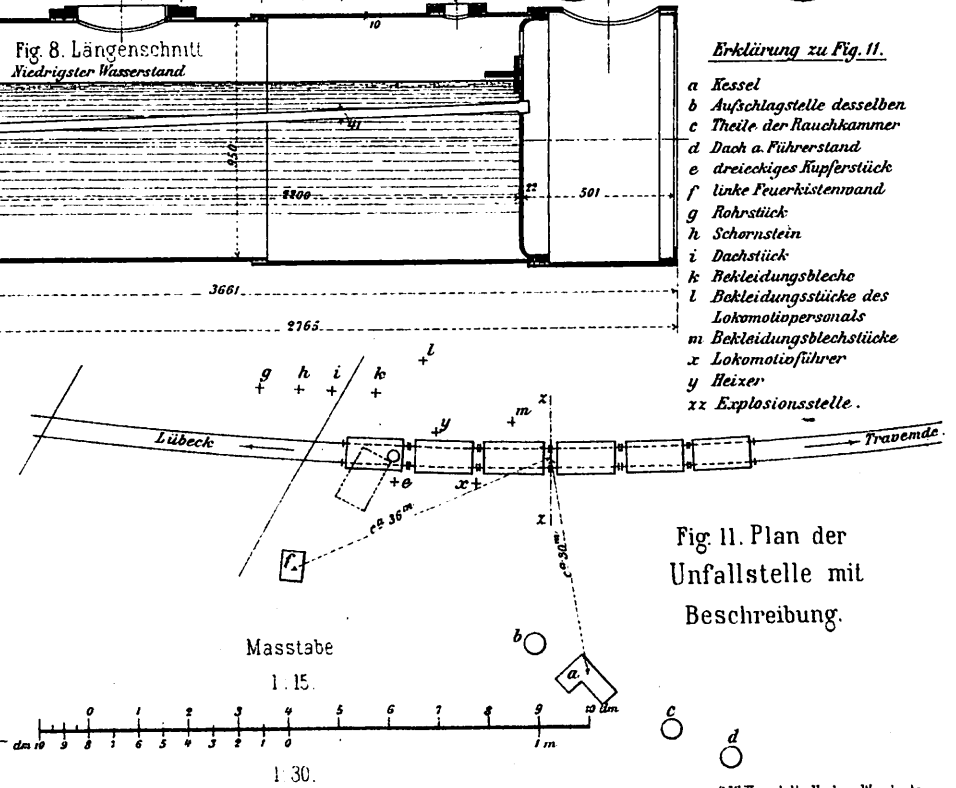


Fig. 11. Plan der Unfallstelle mit Beschreibung.