

Uebersicht der in Chicago 1893 ausgestellten Locomotiven.

Hauptabmessungen.

Nr.	Grund-Form		Erzeuger und Erzeugungsort	Fabrik-Nr.	Bahnverwaltung	Bahn-Nr.	Spurweite	Achsanordnung	Hauptabmessungen		Dampfzylinder	Niederdruck		Turbokuppel	Lauf-fest.	Gesamthöhe	Dampfdruck	Heizfläche	Siederohre	Kessel	bei Tenderlocomotiv		Gewicht						Nr.													
	Taf.	Fig.							Durchmesser	Hub		Durchmesser	Hub								Rad-durchmesser	Rohr-durchmesser	Zahl	Wasser	Kohle	1.	2.	3.		4.	5.	6.	Bau-gewicht	Gesamt-gewicht								
																						in Millimeter										in Tonnen										
																						vorn rückwärts										Achse										
																						im Dienst																				
1	XIV	2	Baldwin, Philadelphia	13350	(Bauanstaltsgrundform)	Columbia	norm.	IK T I	(2) 830	(6) 661	(2) 559	(6) 661	2142	1385	4355	7498	12.7	2.3	12.1	136.2	138.3	3972	51	198	1411	2974	—	—	?	9.5	18.8	18.9	10.4	—	—	37.7	57.6	1				
2	1	1	Baldwin, Philadelphia	13370	Philadelphia-Reading	694	—	IK T I	(2) 830	(6) 610	(2) 558	(6) 610	1982	1320	4219	7117	12.7	7.1	16.2	118.3	134.5	3050	38	324	1430	2490	—	—	?	14.0	18.8	18.9	14.6	—	—	37.7	66.3	2				
3	4	4	Cie de Fives, Lille	2864	Franc. Staatsbahnen	Parlay 2609	—	IK T I	(2) 450	—	—	—	2020	1120	4100	6000	13.0	1.95	9.5	111.5	121.0	4960	51	156	1235	2050	—	—	?	43.0	12.8	14.4	14.1	5.0	—	—	28.5	45.1	3			
4	3	3	Bahnwerkst. Creve	—	London North Western	Queen Victoria 3435	—	IK T I	(2) 381	(6) 610	(2) 762	(6) 610	2160	1258	4651	7218	12.3	1.9	11.2	134.5	140.4	3075	54	156	1296	2492	—	—	?	52.2	13.9	15.7	15.7	8.7	—	—	31.4	54.0	4			
5	5	5	Bahnwerkst. Albany	—	New York Central	999	—	IK T K	(1) 482	(6) 610	—	—	2186	1017	2392	7294	13.4	2.8	21.8	135.6	150.4	3600	51	288	1474	2732	—	—	?	9.2	9.2	19.1	19.1	—	—	38.2	56.6	5				
6	6	6	Rhode Island W. Providence R. I.	2879	N. York, N. Haven, Hartford	354	—	IK T K	(1) 583	(6) 661	(2) 767	(6) 661	1982	899	2392	6938	12.7	3.3	16.6	104.0	120.6	3266	51	250	1325	2617	—	—	?	9.4	9.4	18.4	18.4	—	—	36.8	50.6	6				
7	7	7	Baldwin, Philadelphia	13410	Central of N. Jersey	450	—	IK T K	(2) 381	(6) 610	(2) 559	(6) 610	1982	915	2287	6798	12.7	3.6	15.5	143.0	158.5	3609	51	250	1442	2592	—	—	?	8.4	8.4	19.0	19.0	—	—	38.0	54.8	7				
8	8	8	Baldwin, Philadelphia	13420	Baltimore-Ohio	Director General 509	—	IK T K	(2) 584	(6) 610	(2) 585	(6) 610	1982	915	2287	6811	12.7	2.3	13.9	144.3	158.2	3609	51	251	1541	2575	—	—	?	10.1	10.1	17.8	17.8	—	—	35.6	55.8	8				
9	9	9	Baldwin, Philadelphia	13360	Baltimore-Ohio	558	—	IK T K	(2) 568	(6) 610	—	—	1982	915	2287	6682	11.5	2.3	13.9	144.3	158.2	3634	51	251	1576	2575	—	—	?	9.4	9.4	17.0	17.0	—	—	34.0	52.8	9				
10	10	10	Baldwin, Philadelphia	13356	Baltimore-Ohio	587	—	IK T K	(2) 483	(6) 610	—	—	1870	915	2287	6812	11.5	2.7	12.5	135.0	147.5	3457	51	242	1554	2485	—	—	?	8.5	8.5	17.1	17.1	—	—	34.2	51.2	10				
11	11	11	Brooks, Dunkirk, N. Y.	2265	Cincinnati-Hamilton-D.	210	—	IK T K	(1) 457	(6) 661	—	—	1855	899	2440	7270	12.7	2.1	14.2	138.2	142.4	3536	51	226	1474	2427	—	—	?	46.3	8.6	8.6	16.8	16.8	—	—	32.6	50.8	11			
12	12	12	Pittsburgh W. Pittsburgh, Pa.	1452	(Bauanstaltsgrundform)	—	—	IK T K	(1) 482	(6) 661	(1) 735	(6) 661	1830	899	2440	6858	12.7	2.5	11.5	136.3	137.7	3804	51	240	1474	2575	—	—	?	9.2	9.2	16.3	16.3	—	—	32.6	51.0	12				
13	13	13	Cooke, Paterson N. J.	2259	(Locomotivfabrik der Erie-Bahnen)	E. R. Thomas 256	—	IK T K	(2) 482	(6) 661	—	—	1830	899	2392	7186	12.7	3.4	14.4	111.2	125.6	3685	51	265	1677	2585	—	—	?	10.4	10.4	30.3	30.3	—	—	40.4	61.3	13				
14	14	14	Bahnwerkst. Montreal	—	Old Colony	—	—	IK T K	(2) 482	(6) 610	—	—	1804	762	2745	7108	11.2	1.8	12.9	124.4	135.3	3425	51	211	1847	2186	—	—	?	7.9	7.9	14.4	14.4	—	—	28.8	46.6	14				
15	15	15	Rogers, Paterson N. J.	4849	Chicago-Burlington Co.	550	—	IK T K	(2) 457	(6) 610	—	—	1753	941	2592	7018	11.5	2.3	10.3	123.2	132.5	3530	51	217	1423	2318	—	—	?	8.3	8.3	14.9	14.9	—	—	29.8	46.4	15				
16	16	16	Baldwin, Philadelphia	13460	Chicago & Eastern Illinois	—	—	IK T K	(2) 457	(6) 610	—	—	1728	899	2668	6963	11.2	1.6	13.2	130.3	143.5	3382	51	244	1449	2272	—	—	?	8.3	8.3	14.7	14.6	—	—	29.3	45.9	16				
17	17	17	Hawthorn, Leamington, England	2226	(Westwood and Winkley)	James Watson 400	—	IK T T	(2) 457	(6) 610	—	—	2287	1230	3470	7218	12.7	2.6	17.0	170.0	187.3	4117	51	235	1377	2387	—	—	?	56.3	12.7	18.9	17.8	—	—	36.2	51.6	17				
18	18	18	Soc. Alsacienne, Belfort	4367	Französische Nord-B.	2122	—	IK T T	(2) 419	(6) 610	(2) 640	(6) 389	640	2130	1000	3030	7430	14.0	2.0	27.0	99.0	112.6	3900	43	202	1300	2350	—	—	?	48.8	8.7	8.7	15.4	15.2	—	—	30.6	48.0	18		
19	19	19	Rhode Island W. Providence R. I.	2880	Chicago-Milwaukee St. P.	880	—	IK K K I	(1) 583	(6) 661	(2) 767	(6) 661	1982	1017	4114	9081	14.1	3.1	15.2	108.9	184.1	3879	51	272	1576	2720	—	—	?	8.2	8.2	13.2	13.2	8.3	40.2	64.9	19					
20	20	20	Baldwin, Philadelphia	13320	(Bauanstaltsgrundform)	Columbia	—	IK T K K	(2) 558	(6) 610	(2) 610	(6) 610	1830	845	4677	8285	12.7	1.8	14.6	155.9	170.5	4117	51	286	1325	2329	—	—	?	8.6	8.6	14.2	14.2	14.2	—	—	42.6	59.8	20			
21	XXIII	1	Rogers, Paterson N. J.	4838	Charleston-Savannah	Piston 100	—	IK T K K	(2) 482	(6) 610	—	—	1843	915	4117	7022	12.0	2.4	14.3	170.0	184.3	4372	51	242	1474	2440	—	—	?	8.0	8.0	14.9	14.9	—	—	44.7	60.7	21				
22	2	2	Brooks, Dunkirk, N. Y.	2267	Gr. Northern (America)	650	—	IK T K K	(2) 482	(6) 661	—	—	1830	899	2392	7076	12.7	2.3	14.8	138.8	168.0	4222	58	202	1325	2465	—	—	?	6.1	6.1	15.8	15.8	15.8	—	—	50.4	62.6	22			
23	3	3	Pittsburgh W. Pittsburgh, Pa.	1450	Terre Haute-Indiana	450	—	IK T K K	(2) 508	(6) 661	—	—	1830	899	2392	7213	12.7	3.0	14.8	194.2	209.0	4087	51	300	1623	2616	—	—	?	7.4	7.4	16.6	16.6	16.6	—	—	48.8	62.6	23			
24	4	4	Brooks, Dunkirk, N. Y.	2263	Lake Shore & M. S.	600	—	IK T K K	(2) 482	(6) 610	—	—	1738	899	2392	7076	12.7	2.6	13.0	136.6	149.6	4280	51	202	1321	2325	—	—	?	47.7	5.7	5.7	15.6	15.6	—	—	40.2	51.6	24			
25	5	5	Schenectady W. Schenectady, N. Y.	4070	Chicago-Northern Western	Columbia 625	—	IK T K K	(2) 482	(6) 610	—	—	1702	899	2745	7701	12.0	1.7	13.3	134.4	168.7	3812	51	268	1313	2365	—	—	?	7.5	7.5	14.5	14.5	14.5	—	—	43.5	58.0	25			
26	6	6	Bahnwerkst. Montreal	—	Canadian Pacific	625	—	IK T K K	(2) 482	(6) 610	—	—	1906	762	2638	6889	12.7	2.4	11.2	138.1	139.5	3612	51	204	1372	2292	—	—	?	5.2	5.2	12.7	12.7	12.7	—	—	38.1	48.5	26			
27	7	7	Brooks, Dunkirk, N. Y.	2264	Chicago-Northern Pacific	54	—	IK K K I K	(2) 457	(6) 610	—	—	1601	762	4075	10903	12.7	2.1	15.5	135.8	151.3	3383	51	250	1499	2300	9.8	6.0	65.4	7.3	15.4	15.4	15.4	8.3	40.2	76.4	27					
28	8	8	S. A. Franco Belg	—	Paris & Orleans	886	—	IK K K	(2) 450	(6) 650	—	—	1540	—	4550	—	13.0	1.8	10.2	113.3	125.5	3800	45	210	1300	2355	8.7	1.2	?	15.6	16.0	15.8	—	—	—	47.2	59	28				
29	9	9	S. A. Franco Belg	—	Französische West.	3560	—	IK T K	(2) 450	(6) 650	—	—	1540	—	4450	—	10.9	1.5	7.6	91.5	99.5	3300	45	208	1220	2180	4.0	1.5	38.4	13.3	13.8	14.2	—	—	—	41.5	29	29				
30	10	10	Baldwin, Philadelphia	13302	Baltimore Ohio S. W.	123	—	IK T K K	(2) 508	(6) 610	—	—	1433	661	3812	7091	11.3	2.6	17.3	170.3	187.6	5061	58	229	1377	2387	—	—	?	5.9	5.9	15.3	15.3	15.3	—	—	45.9	67.7	30			
31	11	11	Cooke, Paterson N. Y.	2262	(Bauanstaltsgrundform)	—	—	IK T K K	(2) 583	(6) 661	—	—	1578	762	2100	7218	12.7	2.5	17.5	170.0	187.3	4117	58	227	1304	2465	—	—	?	7.9	7.9	15.2	15.2	15.2	—	—	46.3	62.1	31			
32	12	12	Brooks, Dunkirk, N. Y.	2268	Lake Shore & M. S.	601	—	IK T K K	(2) 457	(6) 610	724	610	1433	712	2400	7033	12.7	2.3	12.3	108.2	125.4	3690	51	188	1323	2084	—	—	?	42.2	5.0	5.0	11.6	11.6	—	—	34.8	48.4	32			
33	13	13	Pittsburgh W. Pittsburgh, Pa.	1453	Cincinnati-Hamilton-D.	318	—	IK T K K	(2) 457	(6) 610	—	—	1433	712	1635	6400	12.7	2.1	12.4	131.6	144.0	3887	51	220	1474	2178	—	—	?	4.3	4.3	12.9	12.9	12.9	—	—	38.7	47.9	33			
34	14	14	Pittsburgh W. Pittsburgh, Pa.	1451	Columbus-Hocking Valley & T.	115	—																																			

Fig. 1. Philadelphia Reading & Cylinder Verbund.
Baldwin, Philadelphia.

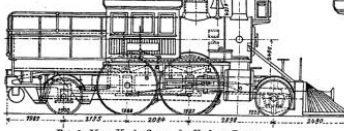


Fig. 2. Grundform der Bauanstalt & Cylinder Verbund.
Baldwin, Philadelphia.

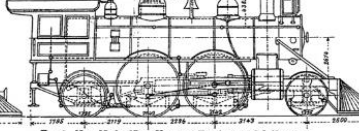


Fig. 3. London Northwestern 3 Cylinder Verbund.
Baldwin, Philadelphia.

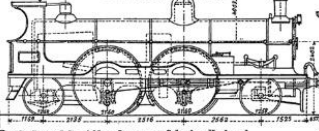


Fig. 4. Französische Staatsbahnen.
Dresde, Lillo.

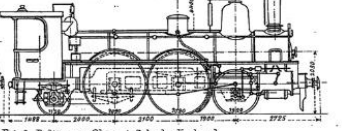


Fig. 5. New York Central & Hudson River.
Baldwin, Philadelphia.

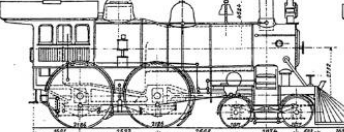


Fig. 6. New York, New Haven & Hartford. 2 Cyl. Verbund.
Rhode Island W. Providence.

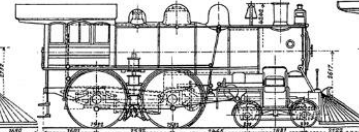


Fig. 7. Central R. of New Jersey & Cylinder Verbund.
Baldwin, Philadelphia.

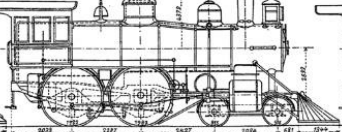


Fig. 8. Baltimore-Ohio. 4 Cylinder Verbund.
Baldwin, Philadelphia.

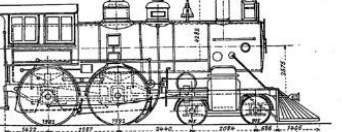


Fig. 9. Baltimore-Ohio.
Baldwin, Philadelphia.

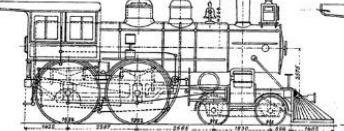


Fig. 10. Baltimore-Ohio.
Baldwin, Philadelphia.

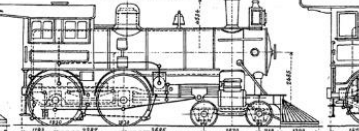


Fig. 11. Cincinnati-Hamilton-Dayton.
Brooks, Dunker.

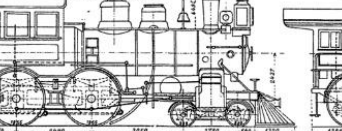


Fig. 12. Grundform der Bauanstalt. 2 Cylinder Verbund.
Pittsburgh W. in Pittsburgh.

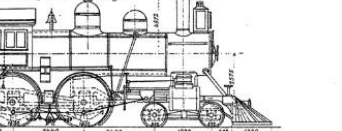


Fig. 13. Lokomotivführer d. Erie Bahnen.
Cook, Paterson.

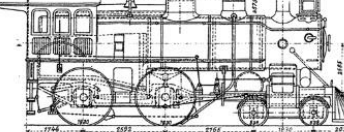


Fig. 14. Old Colony (New York, New Haven & Hartford).
Baldwin, Philadelphia.

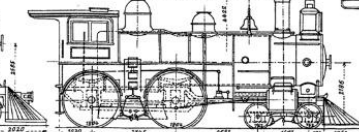


Fig. 15. Chicago, Burlington & Quincy.
Brooks, Paterson.

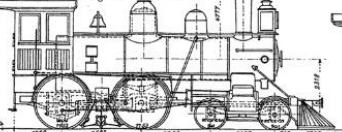


Fig. 16. Chicago & Eastern Illinois.
Baldwin, Philadelphia.

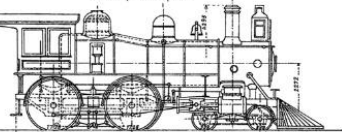


Fig. 17. Westwood und Wink, London. 4 Cyl. Hochdr.
Hawthorn, Leslie in New Castle.

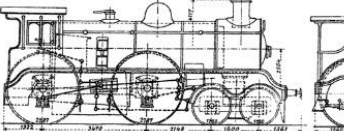


Fig. 18. Französische Nordbahn. 4 Cyl. Verbund.
Eisenbahn-Maschinenbau-Gesellschaft in Delfort.

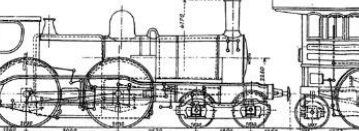


Fig. 19. Chicago, Milwaukee-St. Paul. 2 Cylinder Verbund.
Rhode Island W. Providence.

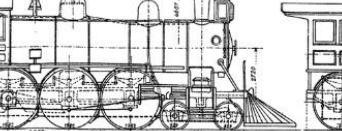
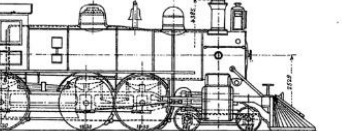


Fig. 20. Grundform der Bauanstalt & Cylinder Verbund.
Baldwin, Philadelphia.



M. 1:100

C. W. Beckel, Haag, München.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Laufende No. des Versuches	Fahrtzeitung von nach	Wetter	Richtung und Stärke des Windes	Luft-Wärme	Luftfeuchtigkeit	Luftdruck	Luftgeschwindigkeit	Lufttemperatur	Lufttemperatur	Lufttemperatur	Lufttemperatur	Lufttemperatur	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Gleichmäßige Bewegung des Zuges	Bemerkungen
				° C.	%	mm	km/h	° C.	° C.	° C.	° C.	° C.	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h	km/h	

Zusammenstellung VI.

1	Arnsdorf-Oberhof	Sonnenschein, trocken	still	+ 8	464	12	76,68	81,08	137,76	29,7	58	45	2	7	0,6	56	41	29,1	30,80	3876	491	7,94	3876	340	1	325	3683	8,23	1,04	277,0	420,8	14,20	1,79		
2	"	hell, Schienen berührt	still	— 4	494	12	"	81,87	138,55	29,7	58	46	2	0	0,6	56	41	29,1	30,76	3482	444	7,78	3482	331	2	331	3702	7,23	0,93	278,7	421,5	12,50	1,61	12,0	10,1
3	"	trocken	still	+ 7	464	10	82,11	81,16	143,27	29,7	44	3	1	32	6,6	42	31	29,1	41,06	3586	477	7,57	3586	300	3	306	3451	8,38	1,11	354,0	525,0	13,72	1,81		
4	"	bewölkt, Schienen feucht	still	+ 5	494	10	"	82,01	144,12	29,8	44	45	2	24	0,8	42	21	29,0	41,09	3290	446	7,43	3290	319	4	309	3471	7,62	1,02	349,7	523,1	12,62	1,70	8,0	6,1
5	"	Schnee	schwach bis mittel Gegenwind	0	464	8	80,75	80,71	131,46	29,7	45	11	20	1,5	39	56	27,3	41,02	3332	432	7,87	3332	344	5	336	3165	9,00	1,14	321,7	480,7	14,50	1,84		In Phase Halt.	
6	"	wenig Regen und Schnee	schwach Gegenwind	+ 1	494	8	"	81,88	132,58	29,7	45	4	10	2,4	1,5	39	55	27,3	41,06	3065	395	7,87	3085	324	6	548	3200	7,78	0,99	325,8	492,4	12,33	1,49	13,6	13,6
7	"	klar, Schienen berührt	still	— 4	464	8	80,92	80,72	130,10	29,7	40	28	2	11	87	46	28,6	45,43	3325	442	7,57	3325	332	7	580	3182	8,56	1,18	357,9	585,4	18,69	1,81		In Phase Halt.	
8	"	trocken	still und schwach, N.O.	+ 10	494	8	82,01	131,39	29,6	40	12	2	10	1,0	38	2	28,6	45,12	2714	365	7,48	2714	336	8	583	3211	6,91	0,92	340,6	584,5	11,05	1,48	19,3	18,2	
9	"	bewölkt	schwach Gegenwind	+ 3	464	6	80,32	81,25	130,37	29,7	40	24	2	5	1,0	38	19	28,7	44,94	3213	421	7,69	3213	332	9	583	3294	6,91	1,16	332,6	489,9	14,26	1,85		
10	"	Schnee	ganz schwach, Gegenwind	— 1	494	6	"	81,90	121,12	29,7	40	—	2	5	1,0	37	55	28,7	45,41	2975	393	7,63	2975	—	10	540	2982	8,22	1,08	338,3	488,4	13,10	1,72	8,1	7,0
11	"	trocken	ganz schwach, Gegenwind	+ 12	464	—	"	81,01	81,01	29,8	40	35	1	48	0,6	36	52	27,8	45,2	2085	388	7,61	2085	294	11	360	1978	8,37	1,10	225,8	329,1	13,45	1,67		In Griffoeder Halt.
12	"	etwas Reif auf d. Schienen	still	— 2	494	—	"	82,06	82,06	29,7	39	40	1	48	1,0	38	1	27,7	46,2	1982	355	7,80	1982	285	12	372	2010	8,07	1,08	236,2	341,2	12,55	1,61	6,7	6,4
13	"	Nebel	still und schwach, O.	+ 2	464	6	80,98	80,77	117,70	29,7	37	13	2	25	1,0	34	48	28,7	49,50	2981	390	7,57	2981	350	13	571	2925	8,32	1,10	369,3	589,9	12,92	1,71		
14	"	Sonnenschein, trocken	still	+ 6	494	6	"	81,52	118,45	29,7	36	21	2	0	1,0	34	21	28,7	50,13	3023	340	7,78	3023	320	14	582	2931	7,40	0,95	374,5	547,7	11,47	1,47	11,2	14,0

Zusammenstellung VII.

17*)	Ra.-Ja.	Sonnenschein, trocken	still bis schwach, N.O.	+ 12	464	24	133,38	82,71	216,09	76,7	93	10	3	48	1,6	89	22	75,1	50,4	4349	531	8,03	4137	285	1	1068	1631	2,60	0,81	199,4	308,2	13,80	1,72		
27*)	"	"	still bis schwach, N.W.	+ 10	494	"	"	83,75	217,18	76,7	93	23	2	30	1,3	90	38	75,4	49,8	3565	447	8,01	3490	—	2	1060	1646	2,10	0,26	195,5	303,5	11,60	1,45	15,9	15,7
37*)	Ja.-Ra.	"	schwach, N.O.	+ 17	464	"	"	77,95	211,33	76,9	93	32	3	50	1,7	89	42	75,2	50,3	3955	492	8,08	3899	264	3	1042	1613	2,25	0,28	194,1	300,4	12,30	1,52		
47*)	"	"	schwach, W.	+ 16	464	"	"	79,80	213,18	76,9	94	2	3	24	1,6	90	38	75,3	49,9	3678	461	8,01	3613	—	4	1044	1620	2,06	0,28	193,0	299,4	11,30	1,41	8,1	7,3
57*)	Ra.-Ja.	"	still	+ 10	464	56	228,63	82,52	371,15	76,7	93	35	5	15	2,3	88	30	74,4	50,5	5087	724	8,05	3723	305	5	1337	2389	2,04	0,27	343,0	530,0	11,90	1,39		
67*)	Ja.-Ra.	"	still bis schwach, N.W.	+ 10	494	"	"	83,48	372,11	76,7	94	5	4	24	2,0	89	41	74,7	50,0	5181	642	8,08	3109	268	6	1328	2398	1,81	0,22	338,0	524,0	9,97	1,23	11,0	11,5
77*)	Ja.-Ra.	"	schwach, S.W. bis still	+ 19	464	"	"	81,95	370,88	77,1	93	55	5	35	2,9	88	30	74,2	50,4	6194	778	8,00	6114	306	7	1331	2381	2,01	0,25	341,0	535,5	10,98	1,37		
87*)	"	"	schwach bis mittl. W.	+ 17	494	"	"	82,62	371,25	77,1	94	6	5	40	2,9	88	26	74,2	50,4	5129	636	8,10	5056	285	8	1337	1894	1,86	0,21	342,3	539,6	9,07	1,12	17,4	17,6

Zusammenstellung VIII.

9	Ra.-Ja.	Schnee	starker N.W.	+ 4	464	49	243,83	82,53	331,10	76,5	85	20	7	36	4,3	—	—	—	—	7950	1096	7,50	7870	331	9	1665	2272	3,16	0,40	456,9	566,2	11,51	1,47		
19	"	Sonnenschein, trocken	schwach N.W.	+ 6	494	"	"	83,36	332,18	76,1	79	10	4	35	2,6	73	35	73,5	50,92	5579	702	7,99	5597	318	10	1986	2384	2,18	0,27	440,6	640,2	9,87	1,23	23,3	24,5
29	Ja.-Ra.	bewölkt, theilw. Schnee	stark bis mittl. N.W.	+ 7	464	"	"	81,98	330,91	77,4	79	24	6	24	3,5	73	0	73,9	60,73	5988	761	7,91	5955	315	11	2015	2398	2,20	0,28	433,2	634,2	9,78	1,34		
39	"	Sonnenschein, trocken	schwach N.W.	+ 16	494	"	"	83,07	331,90	76,9	79	8	5	18	3,1	73	30	73,5	59,93	5580	707	7,94	5522	319	12	1991	2387	2,05	0,26	442,3	641,5	9,11	1,16	5,8	6,4
49	Ra.-Ja.	"	still bis mittl. N.W.	+ 3	464	"	"	82,57	331,40	76,9	79	23	6	12	3,7	72	11	72,6	60,33	7084	944	7,54	7010	323	13	2001	2396	2,04	0,27	447,2	647,2	12,53	1,66		
59	"	theilw. Sonnenschein, trocken	mittl. bis stark O. bis N.O.	+ 13	464	"	"	83,21	332,04	75,5	79	34	16	12	4,1	66	22	67,1	60,6	8856	1178	7,58	8764	—	14	2017	2313	1,47	0,45	432,2	633,7	15,46	2,04		
69	"	Sonnenschein, trocken	schwach, S.O. bis O.	+ 12	464	"	"	83,28	332,11	76,0	77	43	5	45	3,7	71	18	73,3	60,25	7282	925	7,9	7184	—	15	2002	2399	2,06	0,26	446,6	646,7	12,53	1,63		
79	"	bewölkt, trocken	schwach, bis mittl. N.O.	+ 4	464	"	"	84,12	332,95	76,0	78	2	5	10	3,0	72	32	73,0	60,11	6124	777	7,98	6002	—	16	2002	2391	2,41	0,30	445,8	646,0	10,82	1,36	15,8	16,5
89	"	bewölkt, nasse Schienen	mittl. und stark, N.W.	+ 5	464	41	210,50	83,15	330,63	77,0	48	9	—	—	—	48	5	37,0	51,5	6816	929	7,43	6728	317	17	1764	2557	2,84	0,32	392,3	590,3	10,33	1,45		
99	"	bewölkt, trocken	mittl. bis starker N.W.	+ 5	494	"	"	84,21	294,71	76,8	79	40	4	30	2,7	74	10	74,1	59,94	6015	778	7,81	5943	308	18	1768	2564	2,84	0,34	392,5	590,2	11,84	1,52	7,4	4,4
109	Ja.-Ra.	Sonnenschein, trocken	starker N.W.	+ 9	464	"	"	83,12	293,62	76,8	79	10	5	36	3,3	73	84	73,7	60,09	5880	788	7,85	5997	309	19	1764	2557	2,84	0,32	392,3	590,3	10,33	1,45		
119	"	bewölkt, trocken	mittl. N.W. bis stark W.	+ 12	494	"	"	84,44	349,94	76,9	79	5	5	3	3,1	73	77	73,8	59,92	5928	750	7,96	5878	308	20	1767	2563	2,44	0,31	392,0	590,6	11,01	1,39	—	4,6
129	Ra.-Ja.	Sonnenschein, trocken	mittlerer O.	+ 15	464	"	"	83,42	295,92	76,0	77	12	5	0	3,2	72	12	73,8	60,40	6441	806	8,04	6365	—	21	1781	2375	2,85	0,33	399,0	576,8	12,78	1,59		
139	"	bewölkt, trocken	schwach O.	+ 9	494	"	"	84,27	294,77	76,0	77	12	4	40	2,9	72	32	73,1	60,47	4832	599	8,14	4780	—	22	1786	2562	2,14	0,26	400,1	578,4	9,66	1,17	95,3	96,4
149	Ja.-Ra.	Sonnenschein, trocken	schwach, O. bis S.O.	+ 20	464	"	"	83,20	298,76	76,1	77	41	4	51	3,1	72	50	73,0	60,14	7232	917	7,92	7159	—	23	1769	2562	3,02	0,38	398,9	570,5	13,54	1,71		
159	"	still bis schwach N.O.	still bis schwach N.O.	+ 15	494	"	"	84,22	294,72	76,1	77	35	4	40	2,9	72	55	73,2	60,24	6448	557	8,21	6501	—	24	1776	2371	1,88	0,23	396,2	578,4	8,48	1,03		

Zusammenstellung IX.

Fig. 1. Allgemeine Anordnung der Versuchs-Lokomotiven.

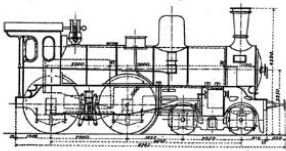


Fig. 2-4. Vorrichtung zum Messen und Aufzeichnen der Saugwirkung und des Gegendruckes der Dampfauströmung an Lokomotiven.

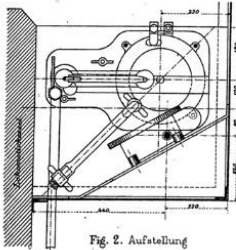
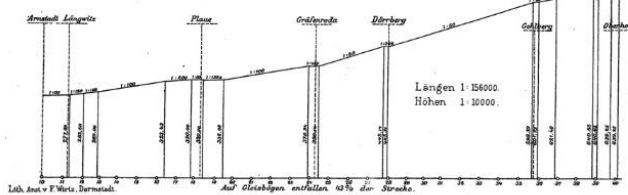


Fig. 2. Aufstellung am Führerstande. (1:10)

Fig. 5. Längenschnitt der Bahnstrecke Arnstadt-Oberhof.



Lich. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

Auf Gleisen entfallen 82% der Strecke.

Fig. 3. Vorderansicht. (2:5)

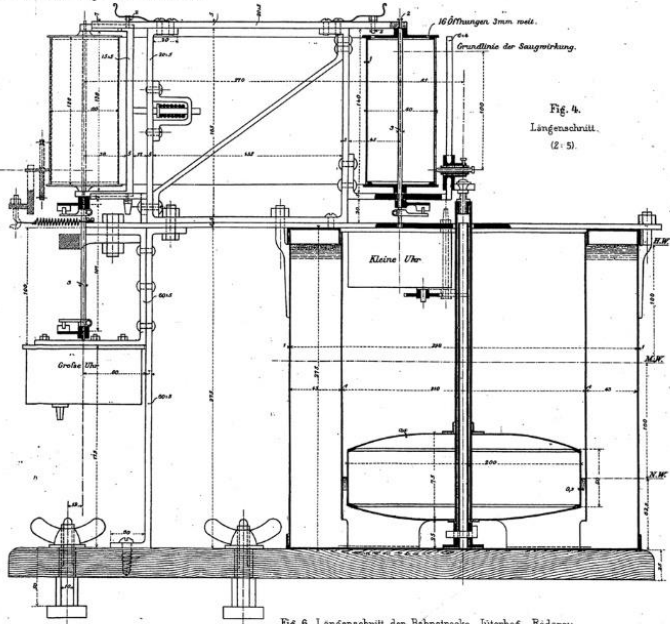
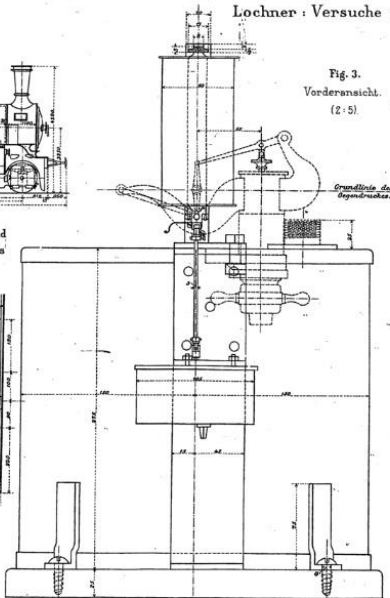
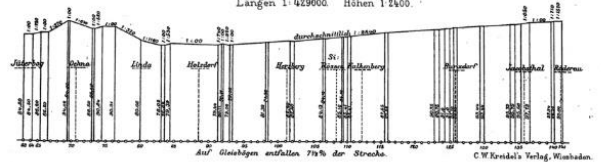


Fig. 6. Längenschnitt der Bahnstrecke Jüterbog-Rodemau. Längen 1:429000. Höhen 1:2400.



C.W. Neudörfer Verlag, Wiesbaden.

Fig. 1. Vorrichtung zum Messen und Aufzeichnen der Saugwirkung und des Gegendruckes der Dampfauströmung an Lokomotiven. Waagrechter Schnitt (2:5)

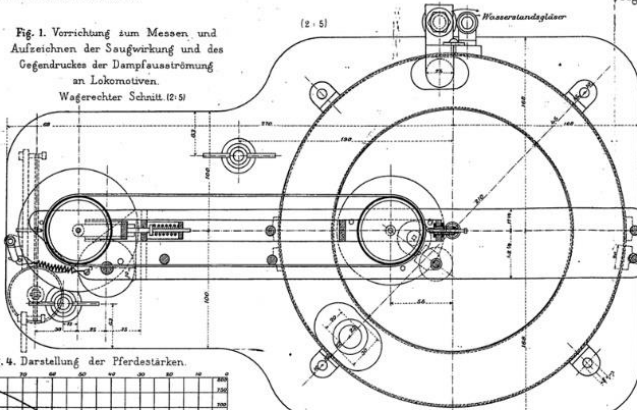


Fig. 4. Darstellung der Pferdestärken.

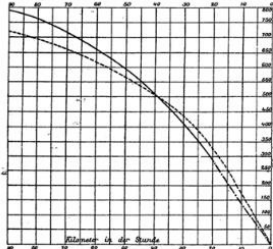


Fig. 6. Indicator-Schaulinie Nr. 1. Loc. 464. V. 30 km. f = 37%. p = 12 at.

Fig. 7. Schaulinie Nr. 2. Loc. 494. V. 30 km. f = 37%. p = 12 at.

Fig. 8. Schaulinie Nr. 3. Loc. 464. V. 40 km. f = 37%. p = 12 at.

Fig. 9. Schaulinie Nr. 4. Loc. 494. V. 40 km. f = 37%. p = 12 at.

Fig. 10. Schaulinie Nr. 7. Loc. 464. V. 45 km. f = 37%. p = 12 at.

Fig. 11. Schaulinie Nr. 8. Loc. 494. V. 45 km. f = 37%. p = 12 at.

Fig. 12. Schaulinie Nr. 13. Loc. 464. V. 50 km. f = 37%. p = 12 at.

Fig. 13. Schaulinie Nr. 14. Loc. 494. V. 50 km. f = 37%. p = 12 at.

Fig. 16. Schaulinie Nr. 7. Loc. 464. V. 50 km. f = 26%. p = 12 at.

Fig. 17. Schaulinie Nr. 8. Loc. 494. V. 50 km. f = 37%. p = 12 at.

Fig. 18. Schaulinie Nr. 15. Loc. 464. V. 60 km. f = 29 bew. 50%. p = 12 at.

Fig. 19. Schaulinie Nr. 16. Loc. 494. V. 60 km. f = 29 bew. 50%. p = 12 at.

Fig. 20. Schaulinie Nr. 21. Loc. 464. V. 60 km. f = 26 bew. 37%. p = 12 at.

Fig. 21. Schaulinie Nr. 22. Loc. 494. V. 60 km. f = 27 bew. 46%. p = 12 at.

Fig. 22. Schaulinie Nr. 29. Loc. 464. V. 70 km. f = 26 bew. 37%. p = 12 at.

Fig. 23. Schaulinie Nr. 30. Loc. 494. V. 70 km. f = 26 bew. 41%. p = 12 at.

Fig. 24. Schaulinie Nr. 41. Loc. 464. V. 80 km. f = 29 bew. 37%. p = 12 at.

Fig. 25. Schaulinie Nr. 42. Loc. 494. V. 80 km. f = 29 bew. 51%. p = 12 at.

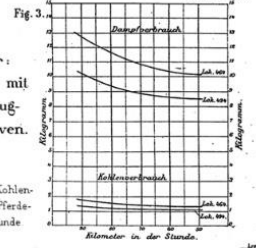


Fig. 16. Schaulinie Nr. 45. Loc. 464. V. 80 km. f = 29 bew. 37%. p = 12 at.

Fig. 17. Schaulinie Nr. 47. Loc. 494. V. 80 km. f = 27 bew. 49%. p = 12 at.

Fig. 28. Schaulinie Nr. 51. Loc. 464. V. 90 km. f = 29 bew. 37%. p = 12 at.

Fig. 29. Schaulinie Nr. 52. Loc. 494. V. 90 km. f = 29 bew. 59%. p = 12 at.

Fig. 30. Schaulinie Nr. 58. Loc. 464. V. 90 km. f = 29 bew. 37%. p = 12 at.

Fig. 31. Schaulinie Nr. 60. Loc. 494. V. 90 km. f = 29 bew. 55%. p = 12 at.

C.W. Neudörfer Verlag, Wiesbaden.

Lochner: Versuche mit Schnellzug-Lokomotiven.

Fig. 1 u. 2. Aufzeichnungen des Luftleer- und Gegendruckmessers.

Fig. 1. N^o 58. Lokomotive N^o 464. Geschw. 90 km.

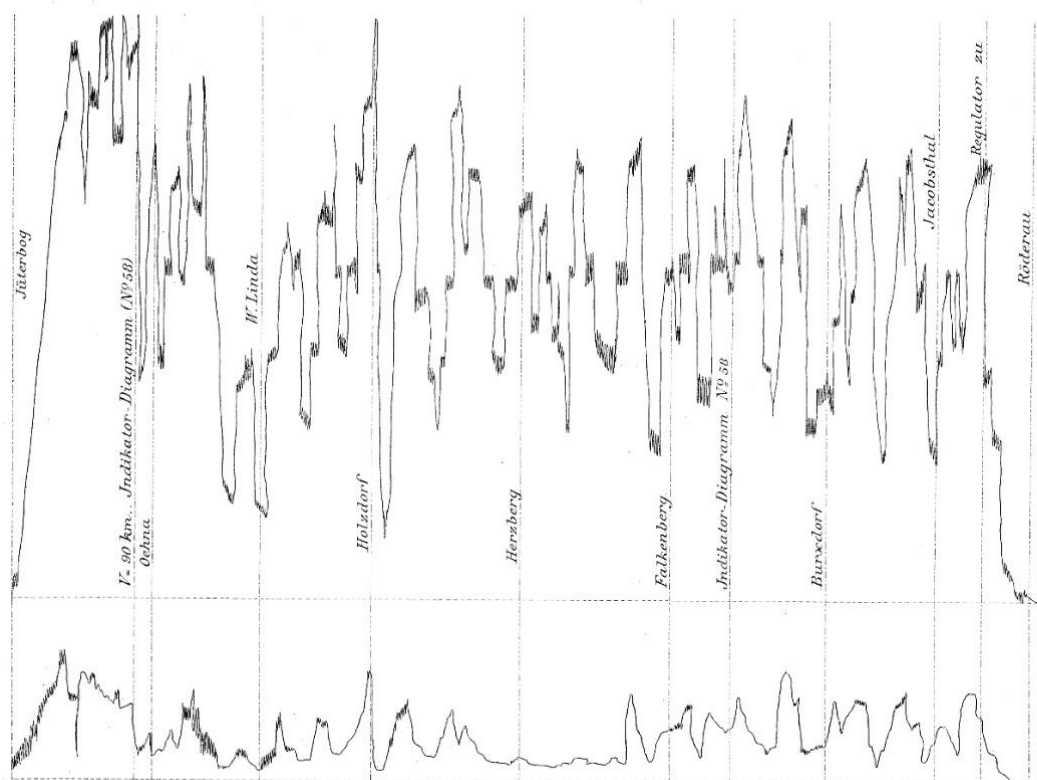
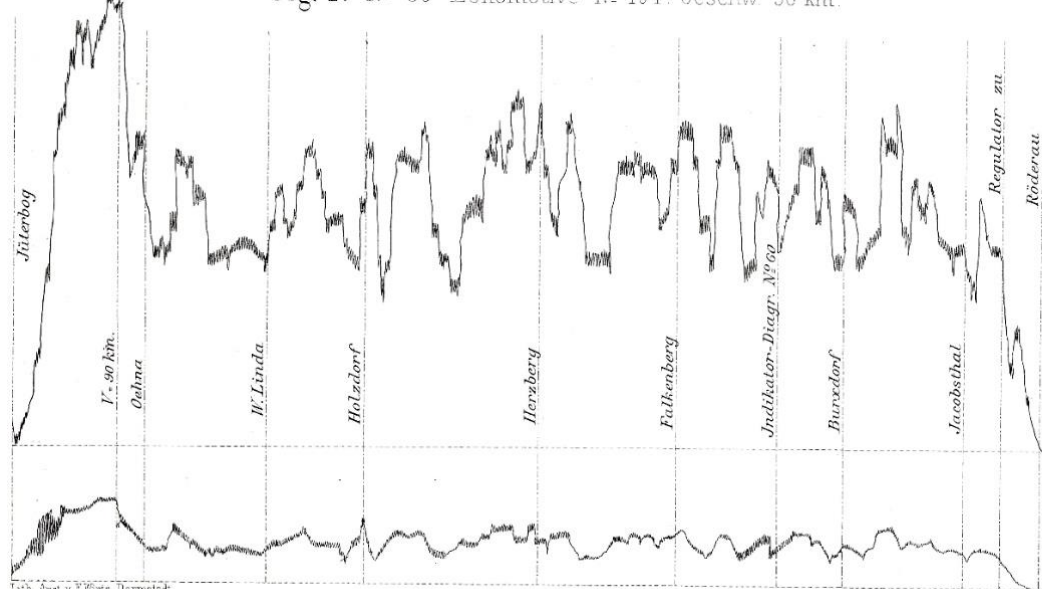
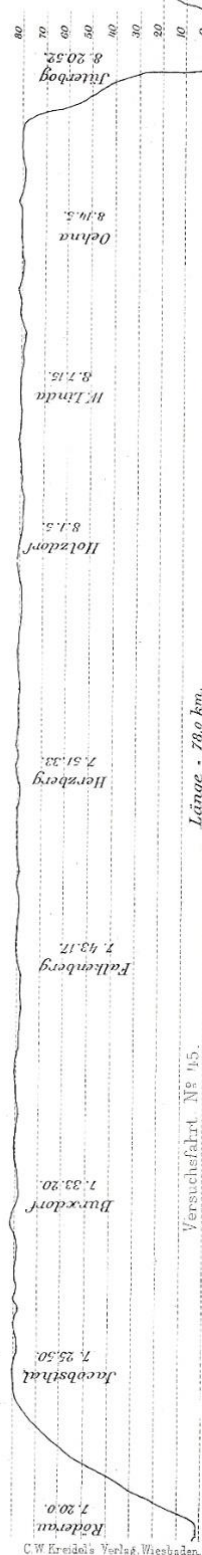


Fig. 2. N^o 60 Lokomotive N^o 494. Geschw. 90 km.



Lith. Anst. v. F. Wörte, Darmstadt.

Fig. 3. Geschwindigkeitslinie.



Länge 70.0 km.

Versuchsfahrt N^o 15.

C.W. Kreidols Verlag, Wiesbaden.

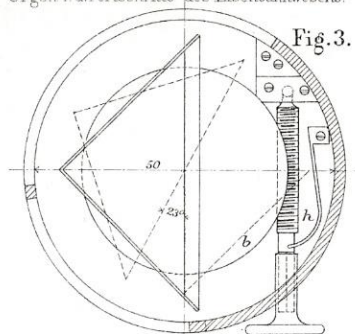


Fig. 3.

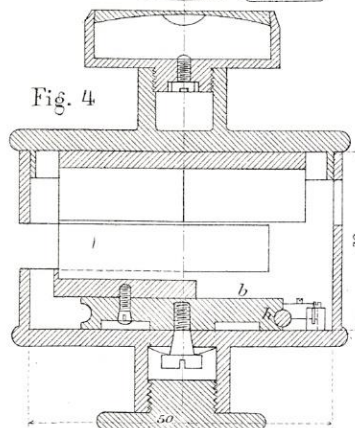


Fig. 4.

Fig. 3 und 4.
Beyer, Ab-
steckung von
Bögen mittels
der Decher'schen
Prismenröhr.

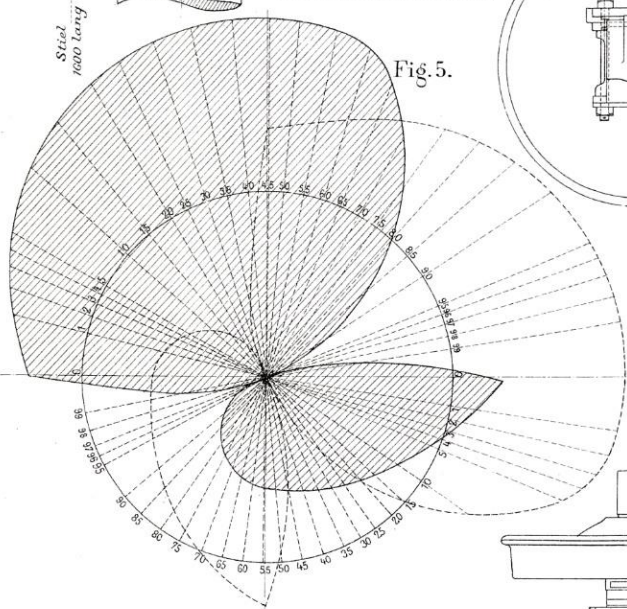


Fig. 5.

Fig. 5 und 6. Über
Brüche an Lokomotivrahmen.

Lith. Anst. v. F. Witz, Darmstadt.

Fig. 1.

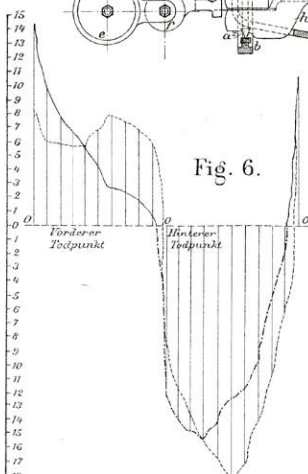


Fig. 6.

Fig. 2.

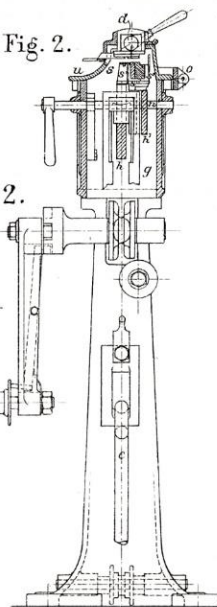


Fig. 1 und 2.
Ständer
für
Brücken-
wagen.

Fig. 7.

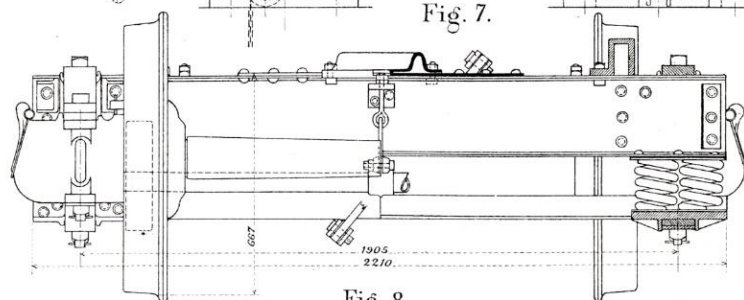


Fig. 8.

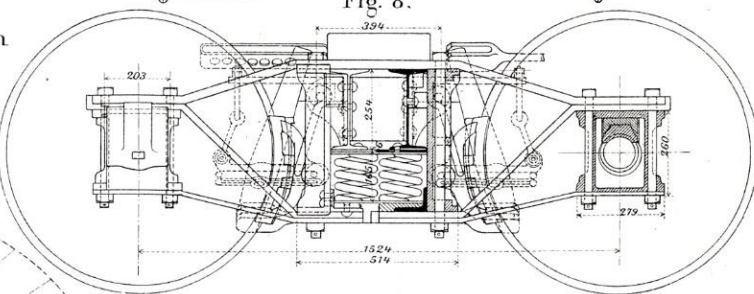
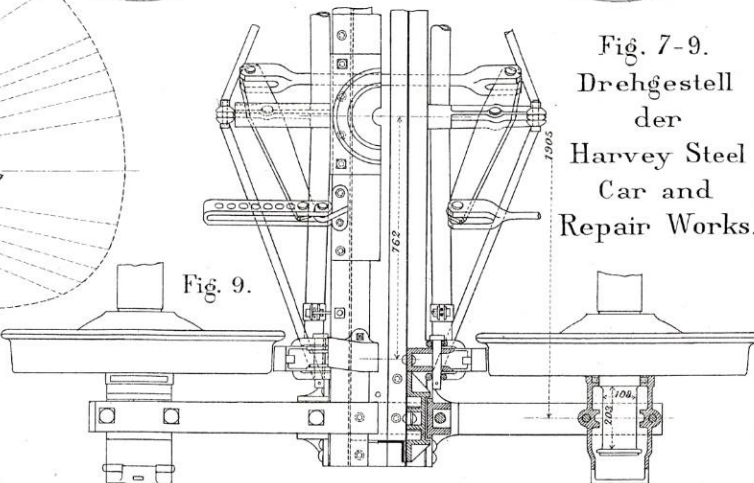


Fig. 7-9.
Drehgestell
der
Harvey Steel
Car and
Repair Works.

Fig. 9.



C. W. Kreidel's Verlag, Wiesbaden.

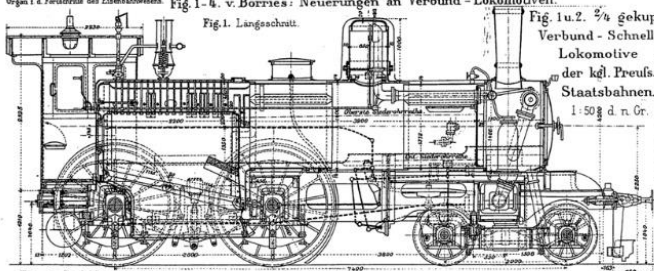


Fig. 1. Längsschnitt.

Fig. 1 u. 2. $\frac{2}{3}$ gekuppelte Verbund-Schnellzug-Lokomotive der kgl. Preuss. Staatsbahnen. 1:50 d. n. Gr.

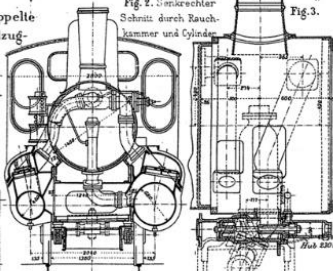


Fig. 2. Querschnitt durch Pleuelstange und Pleuelbüchsen.

Fig. 3 u. 4. Anfahr- und Wechselvorrichtung 1:25 d. n. Gr.

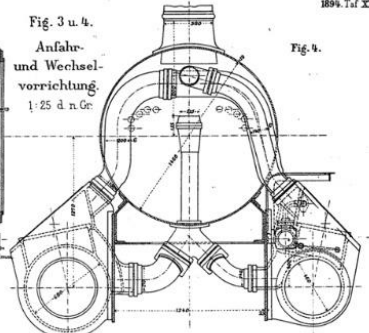


Fig. 4.

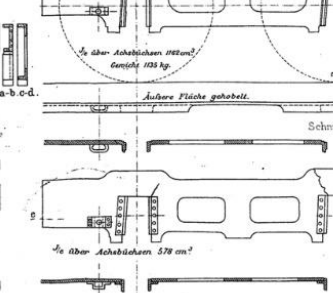
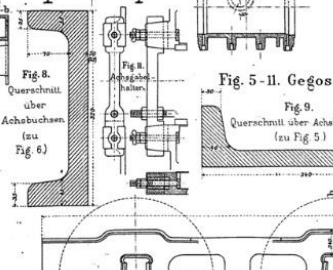
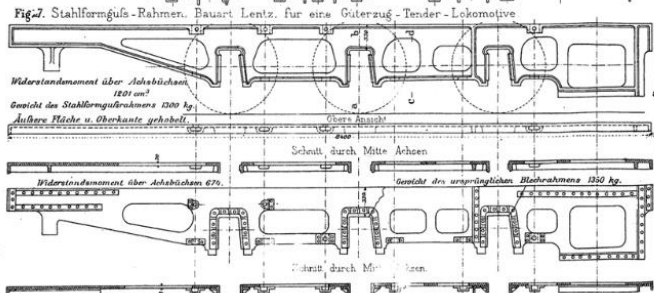
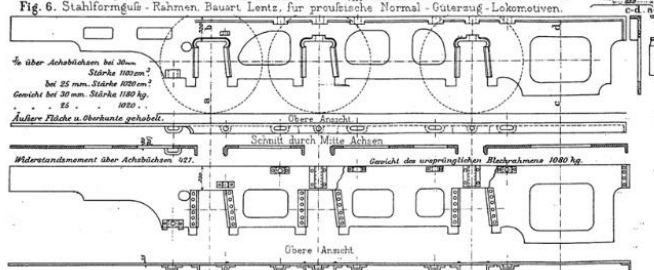


Fig. 5-11. Gegossene Lokomotivrahmen, Bauart Lentz.

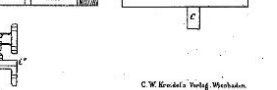
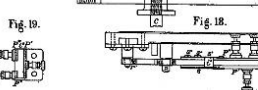
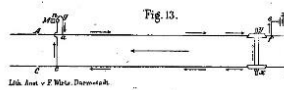
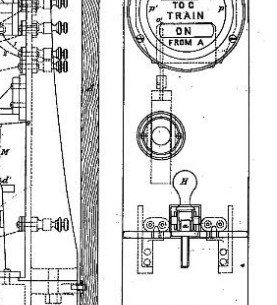
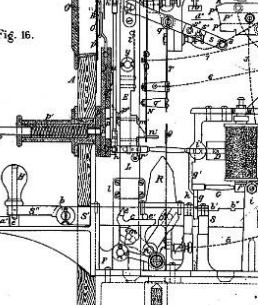
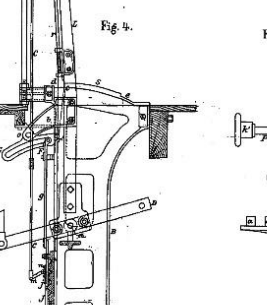
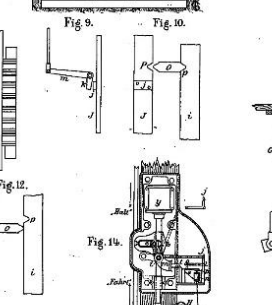
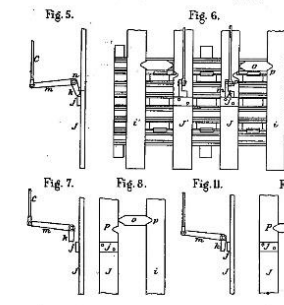
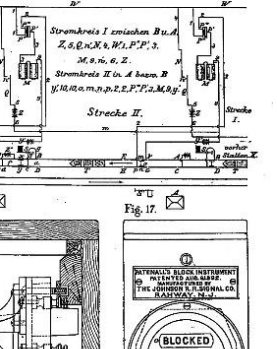
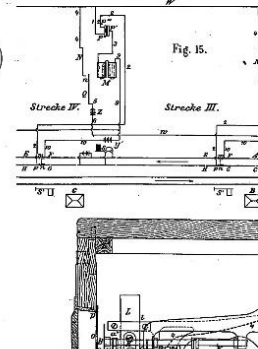
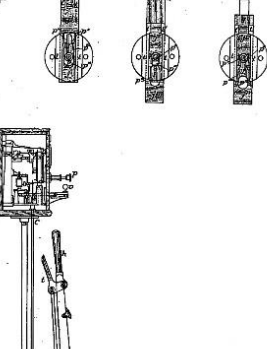
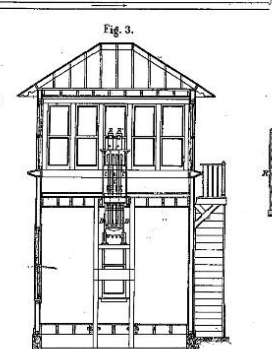
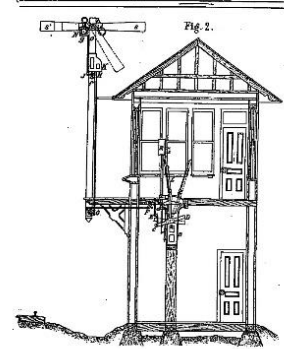
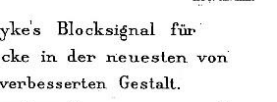
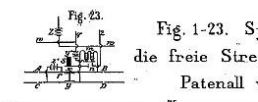
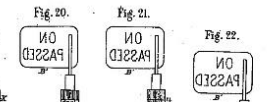
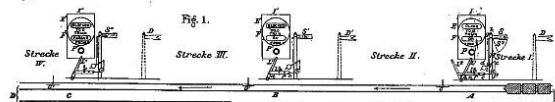
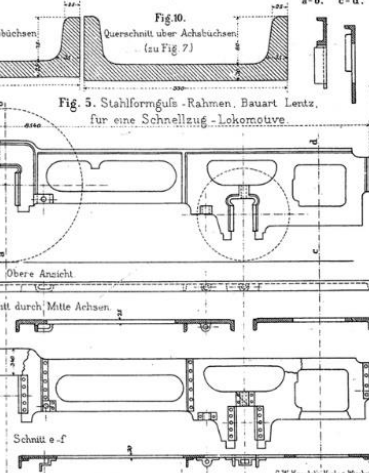


Fig. 1-4.
Fahrstraßen-Entriegelung
durch den Schlufswagen
des Zuges.

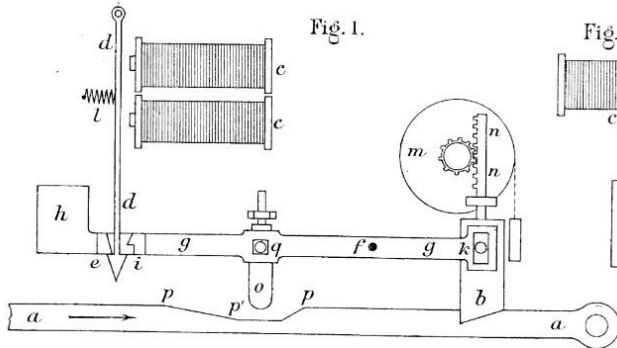


Fig. 5.
Anlage
von
Laubholz-
Schutz-
mänteln.

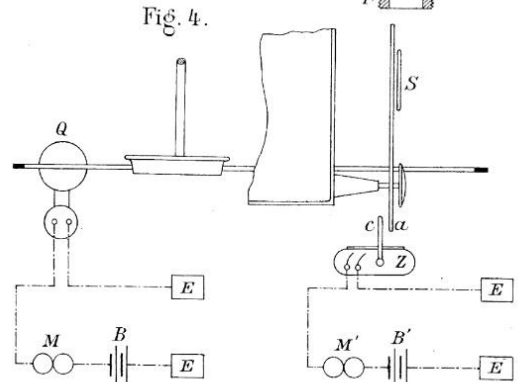
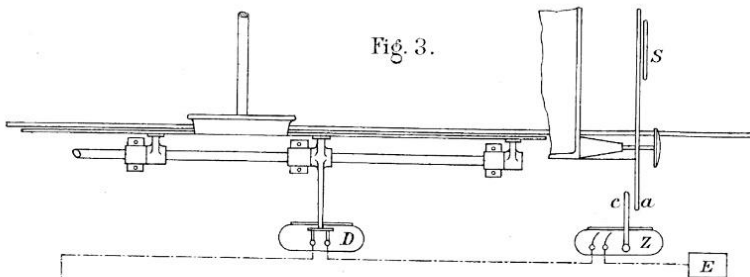
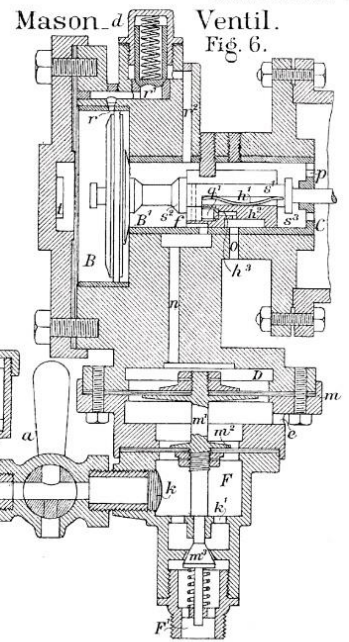
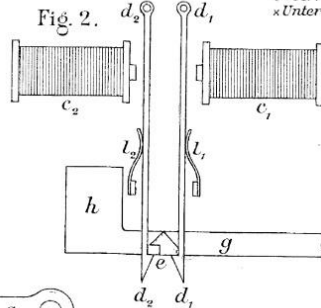
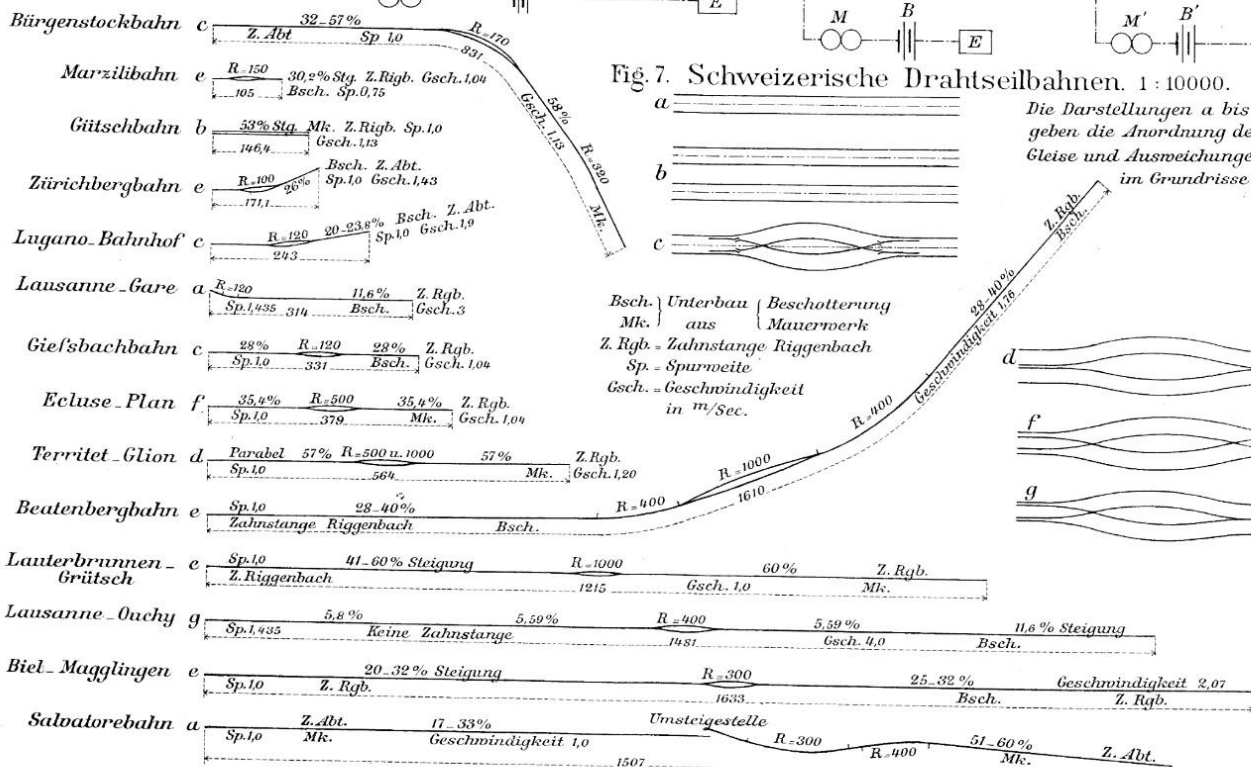
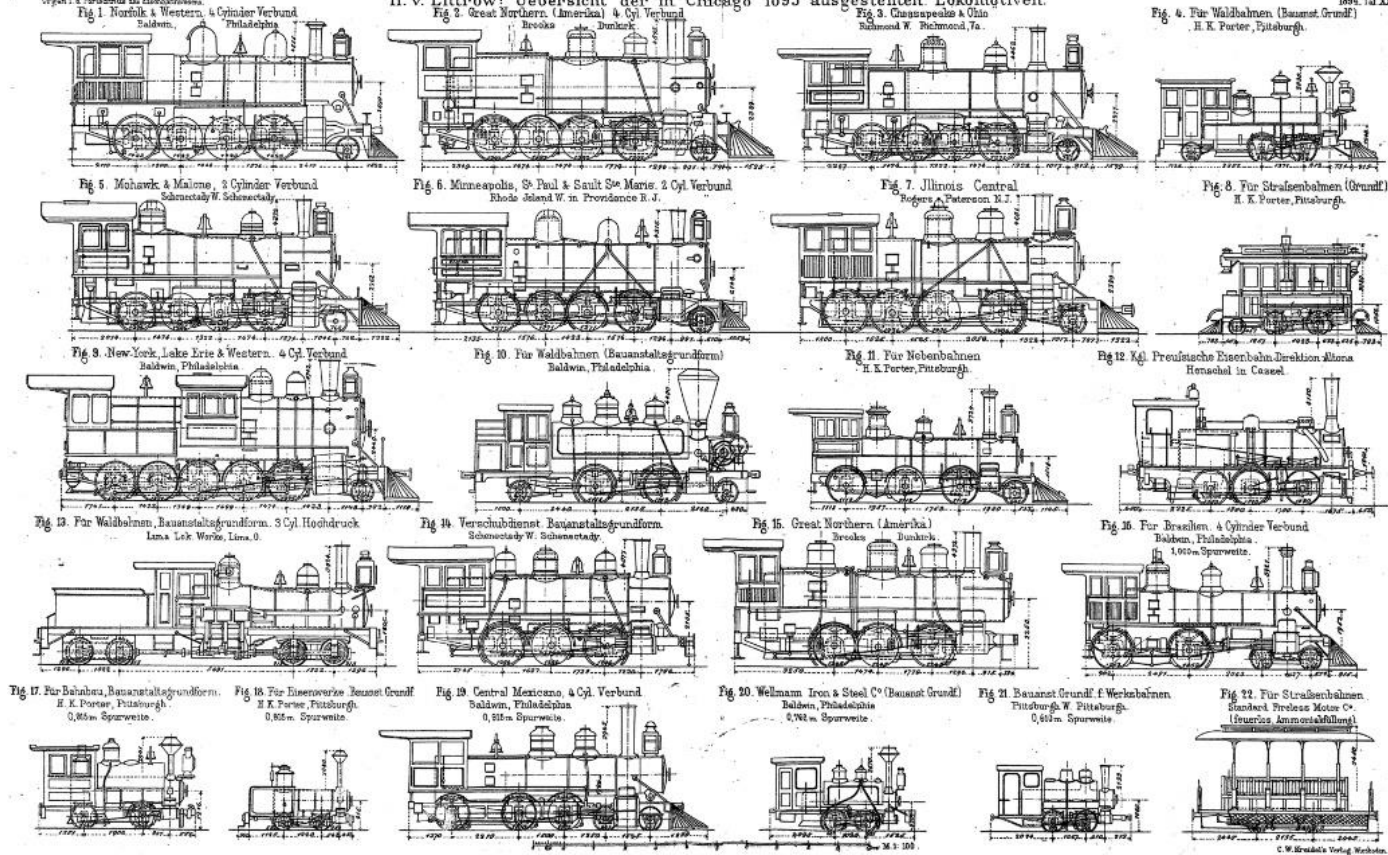
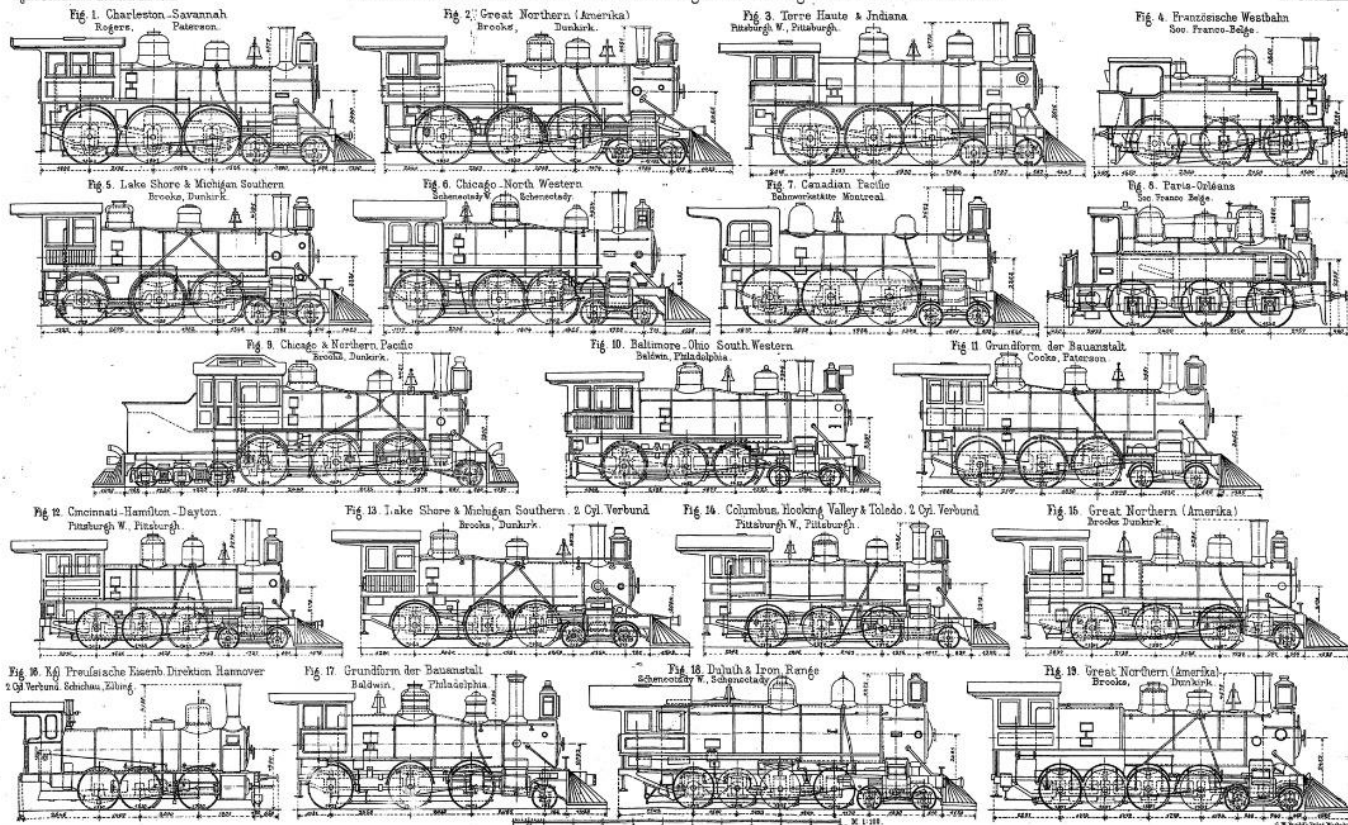
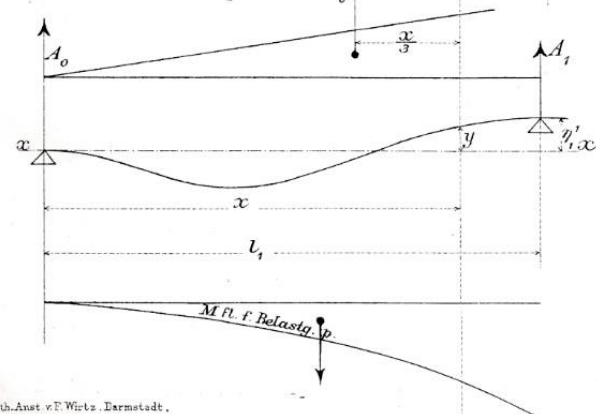
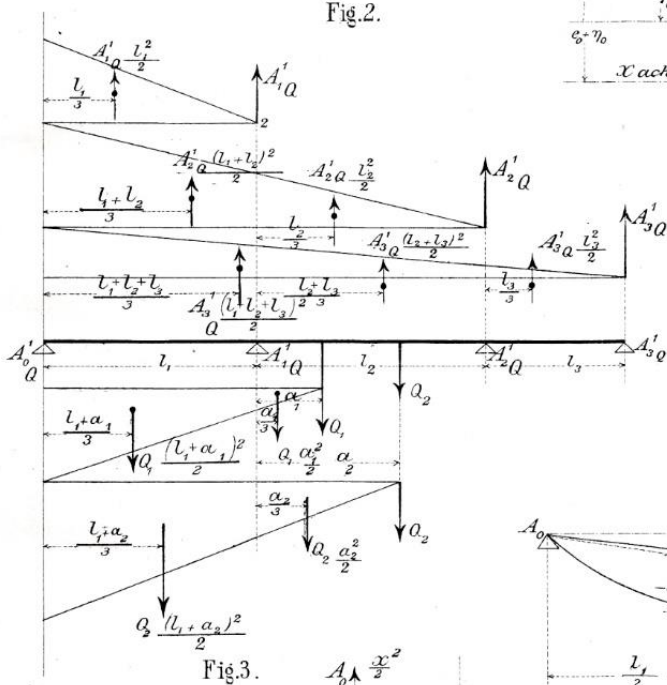
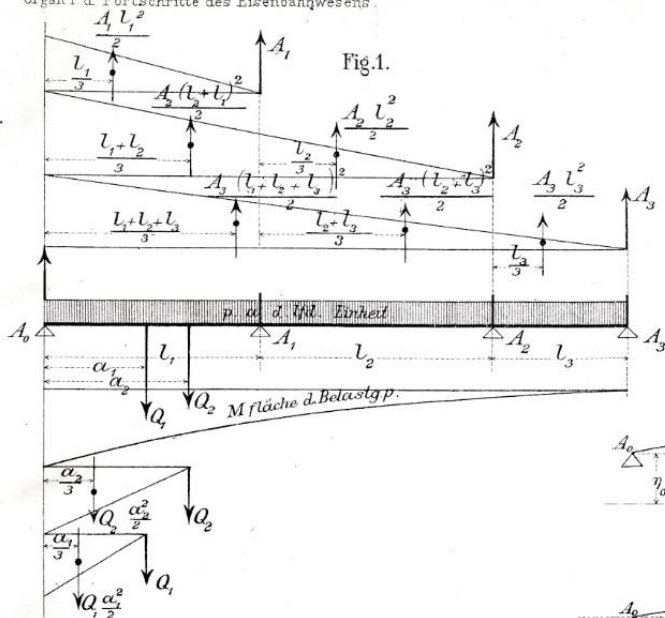


Fig. 7. Schweizerische Drahtseilbahnen. 1:10000.

Die Darstellungen a bis g
geben die Anordnung der
Gleise und Ausweichungen
im Grundrisse an.







Pustau : Auflagerdrücke,
Laststellungen und Durch-
biegungen vollwandiger durch-
laufender Träger zur Benutzung
bei Nachrechnung der amt-
lichen Brückenproben.

Fig. 4.

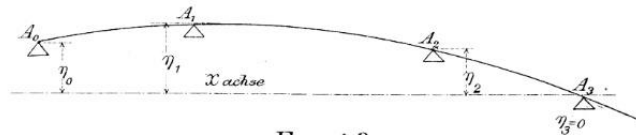
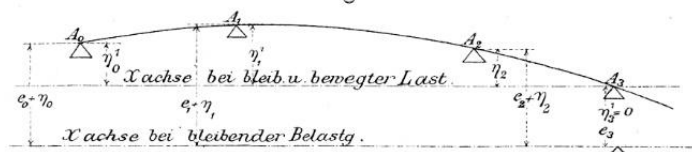
Fig. 4^a.

Fig. 5.

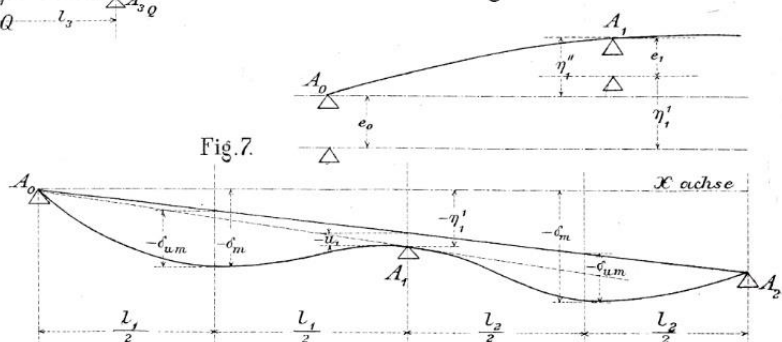
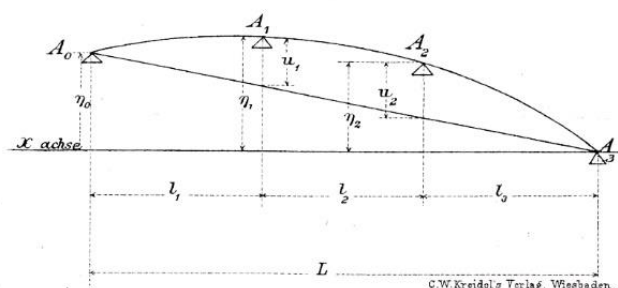
Fig. 5^a.

Fig. 6.



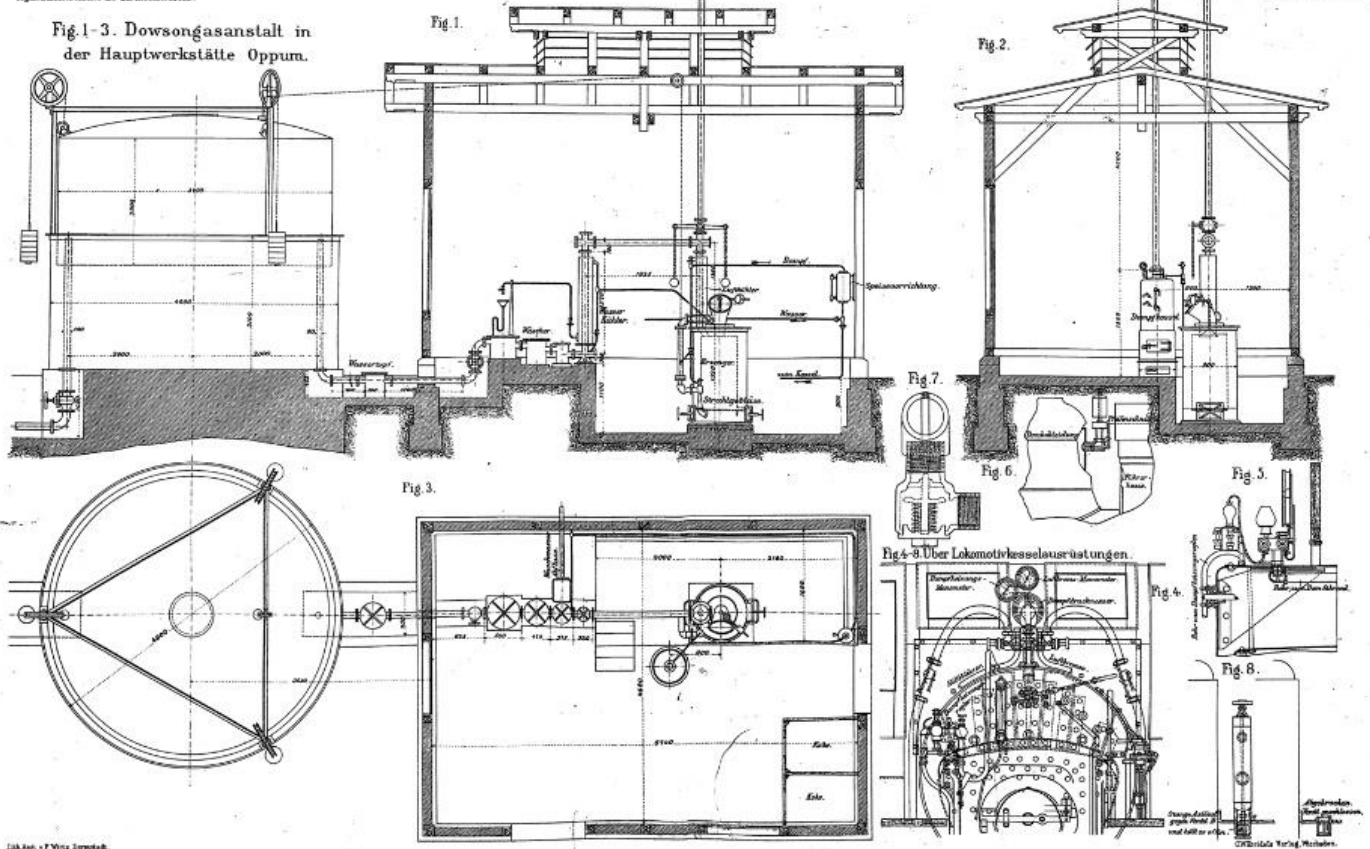
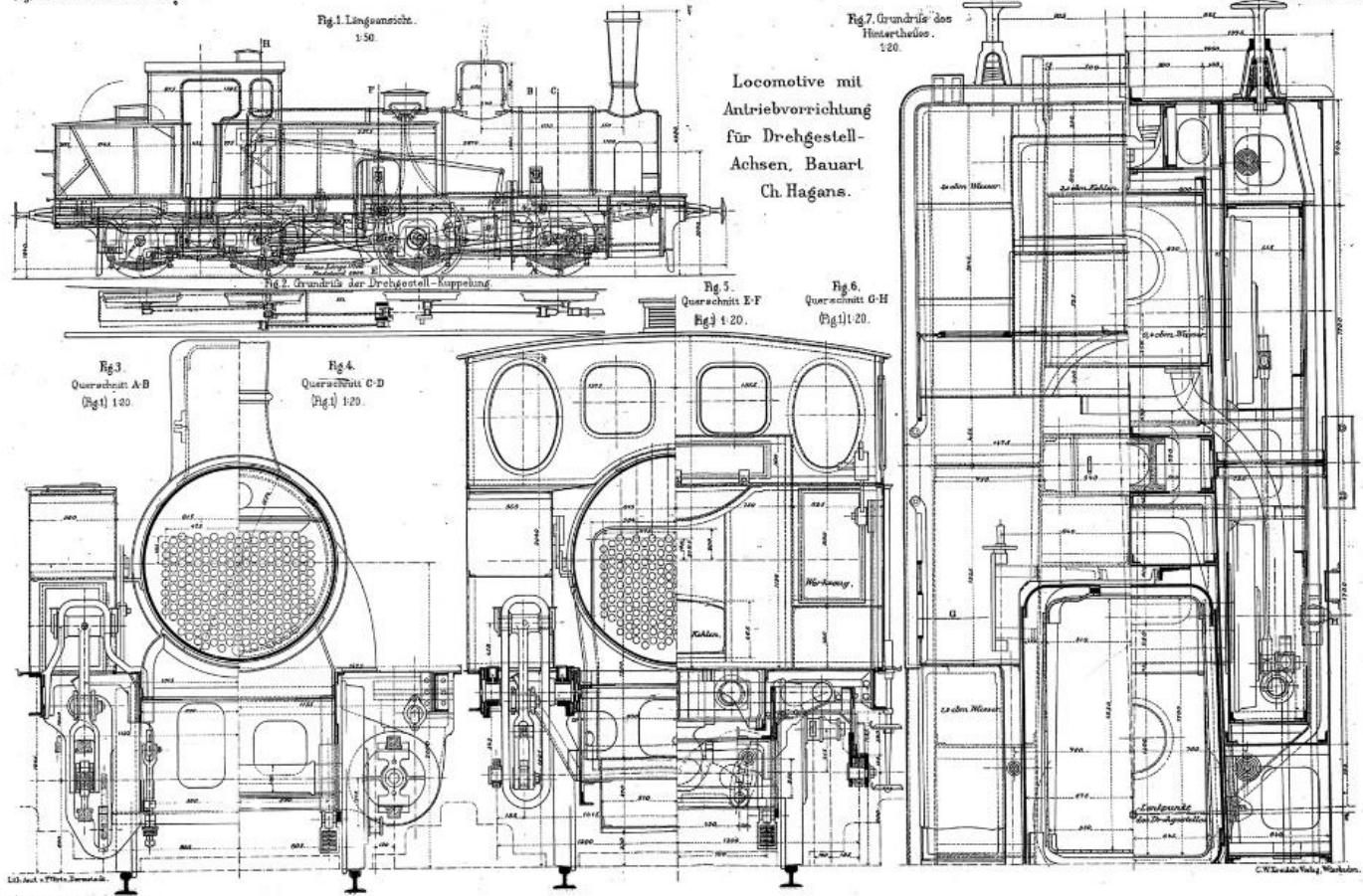
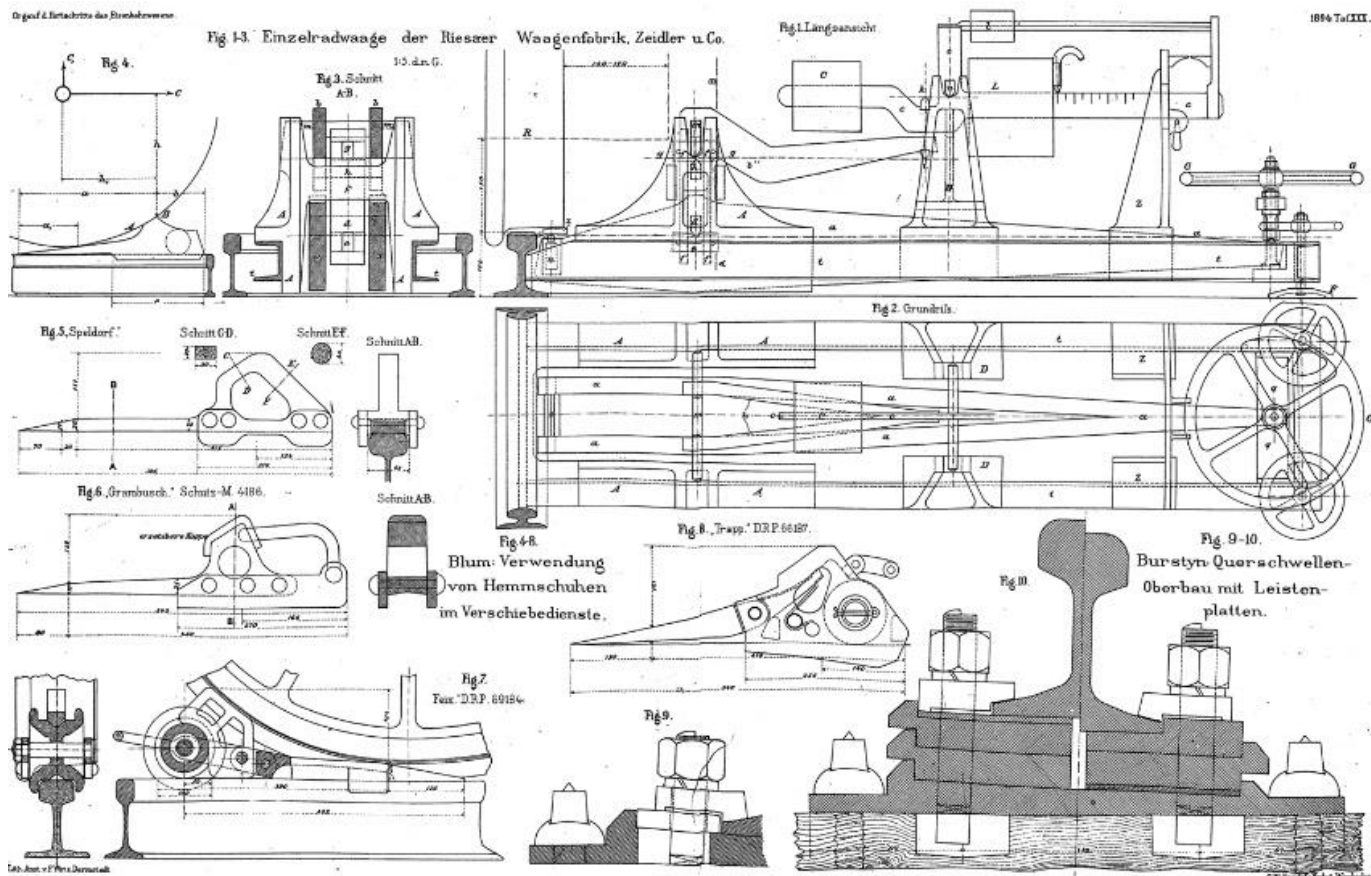


Fig. 13. Einzelradwaage der Rieser Waagenfabrik, Zeidler u. Co.



Diensteintheilung für die Weichensteller auf den Bahnhöfen Freden und Salzderhelden.

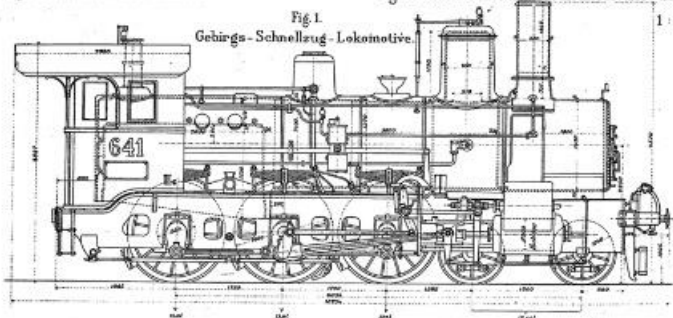
Dienst für		Sonntag												Montag												Dienstag bis Sonnabend.													
		1	3	5	7	9	11	1	3	5	7	9	11	1	3	5	7	9	11	1	3	5	7	9	11	1	3	5	7	9	11	1	3	5	7	9	11		
1. Woche.	Weichensteller Ia												frei																										
	desgl. Ib																																						
	desgl. IIa												frei																										
	desgl. IIb					*																																	
	desgl. IIIa																																						
	desgl. IIIb																																						
Ablöser M.																																							
Ablöser N.													*																										
2. Woche.	Weichensteller Ia																																						
	desgl. Ib																																						
	desgl. IIa					*																																	
	desgl. IIb												frei																										
	desgl. IIIa					*	*																																
	desgl. IIIb																																						
Ablöser M.													*																										
Ablöser N.																																							
3. Woche.	Weichensteller Ia																																						
	desgl. Ib																																						
	desgl. IIa												frei																										
	desgl. IIb					*																																	
	desgl. IIIa												frei																										
	desgl. IIIb					*	*																																
Ablöser M.													*																										
Ablöser N.																																							
4. Woche.	Weichensteller Ia					*	*																																
	desgl. Ib												frei																										
	desgl. IIa					*																																	
	desgl. IIb																																						
	desgl. IIIa												frei																										
	desgl. IIIb																																						
Ablöser M.													*	*																									
Ablöser N.																																							
5. Woche.	Weichensteller Ia					*	*																																
	desgl. Ib																																						
	desgl. IIa																																						
	desgl. IIb											*																											
	desgl. IIIa												frei																										
	desgl. IIIb																																						
Ablöser M.													*	*																									
Ablöser N.																																							
6. Woche.	Weichensteller Ia																																						
	desgl. Ib																																						
	desgl. IIa					*																																	
	desgl. IIb												frei																										
	desgl. IIIa																																						
	desgl. IIIb																																						
Ablöser M.																																							
Ablöser N.													*																										

Es bedeutet: — Dienst auf Posten I, — Dienst auf Posten II, — Dienst auf Posten III.

* Dienst fällt aus, wenn die Güterzüge an den Sonntagen ausfallen.

** Dienst wird von Posten II übernommen, wenn die Güterzüge an den Sonntagen ausfallen.

⚡ Dienst auf Posten II, welcher von den Einzelnen zu leisten ist, wenn die Güterzüge ausfallen. Gehen die Güterzüge, so wird diese Diensttour nicht eingeschoben.



1:50 d. n. Gr.

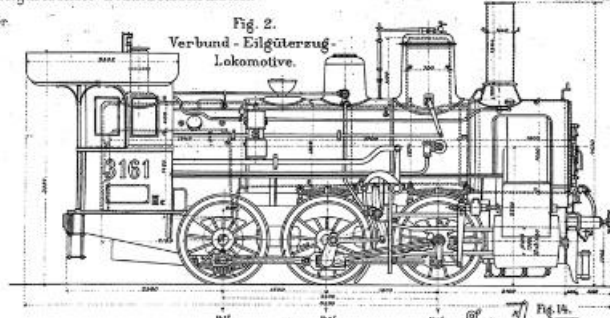


Fig. 5. Längsschnitt durch die Mitte.

Fig. 4. Längsschnitt von dem Drehgestelle.

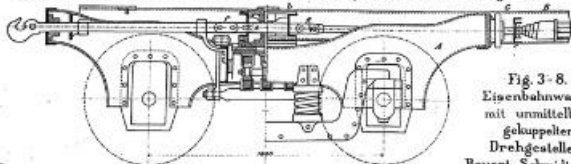
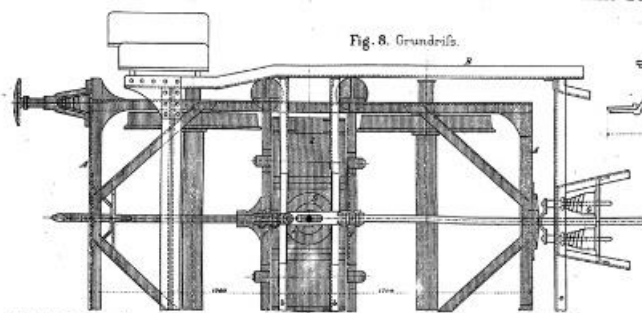


Fig. 3-8.
Eisenbahnwagen
mit unmittelbar
gekuppelten
Drehgestellen.
Bauart Schmidt-Bell.



Lith. Anst. v. F. Witz, Darmstadt.

Fig. 6. Querschnitt in der Mitte.

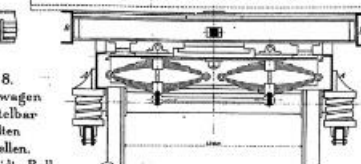


Fig. 7. Querschnitt am Ende.

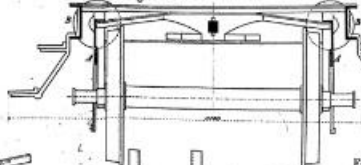


Fig. 9.

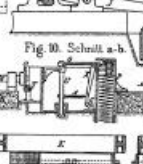


Fig. 10. Schnitt a-b.

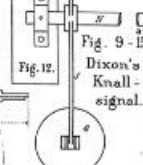


Fig. 11.



Fig. 12.



Fig. 13.



Fig. 14.



Fig. 15.



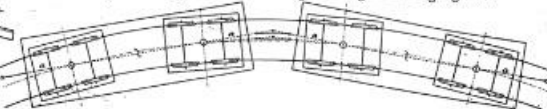
Fig. 16.



Fig. 17.



Fig. 3.
Stellung zweier gewöhnlicher Drehgestellwagen im Bogengleise.



© W. Kiehl Verlag, Wiesbaden.