

Locomotiven auf der Millenniums - Landesausstellung in Budapest, 1896.

Verbundlocomotive mit 760 mm Spur.
(Bosnisch-herzegovianische Staatsbahn)

(Querschnitt und Vorderansicht siehe Abb. 2, Taf. XII.)

Abb. 1.

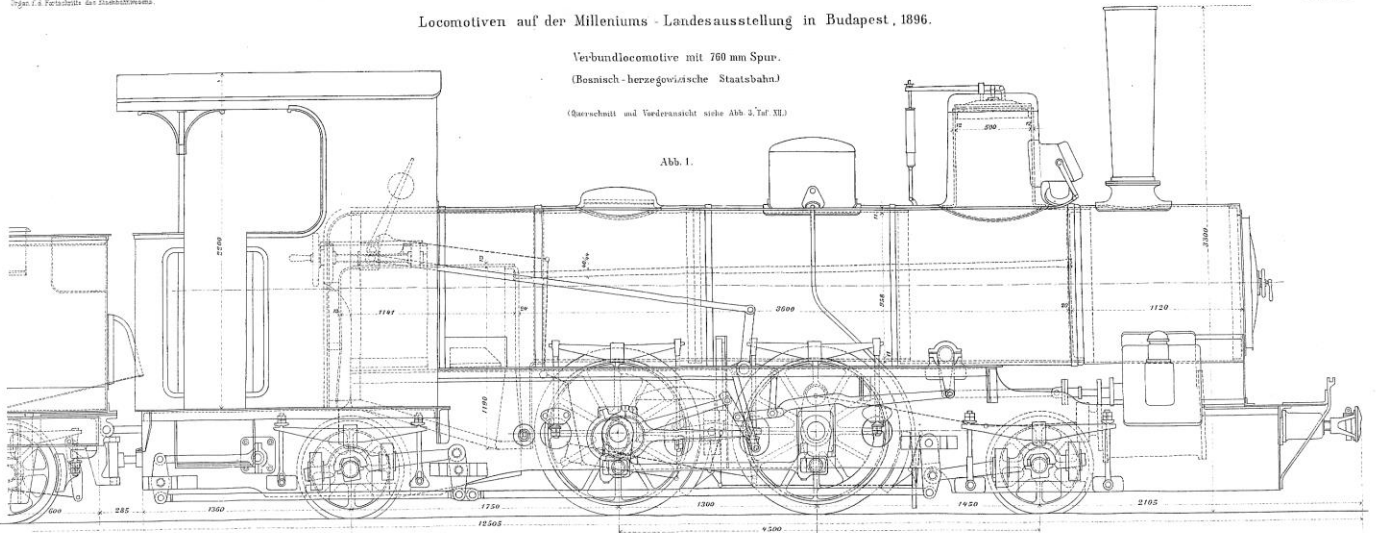


Abb. 2.

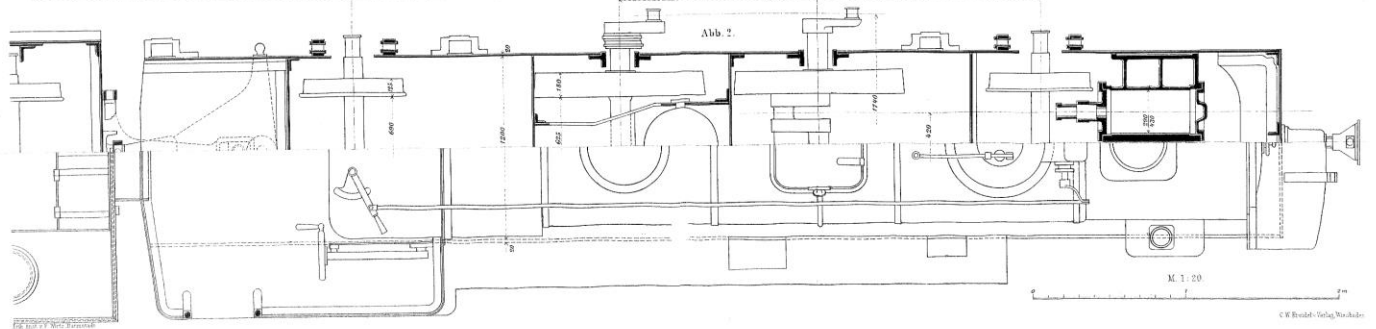


Abb. 1.

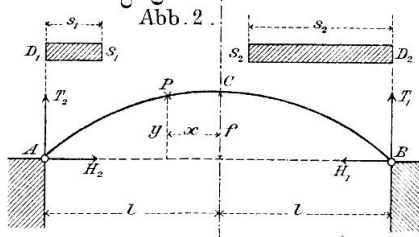


Abb. 2

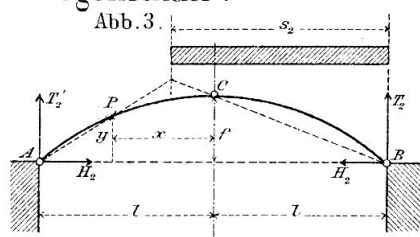


Abb. 3

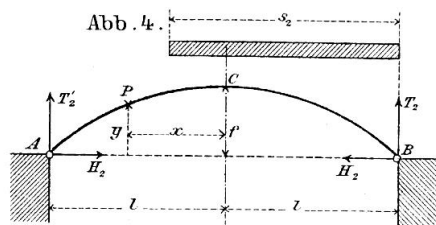


Abb. 4

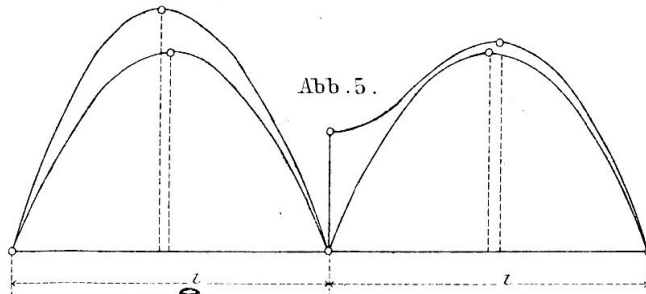


Abb. 5.

Abb. 7.

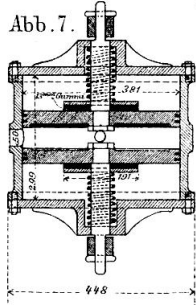
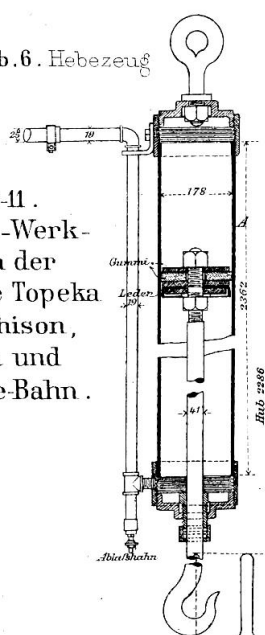


Abb. 8

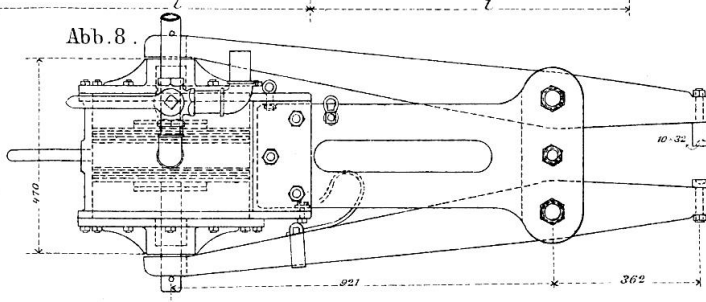


Abb. 9.

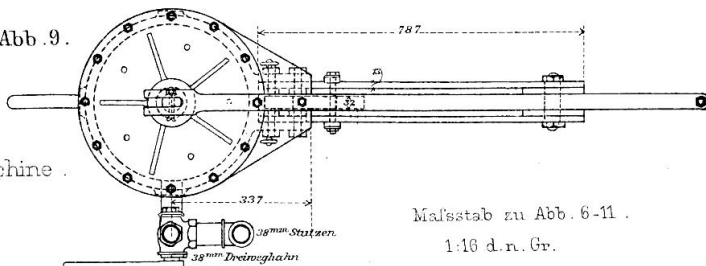


Abb. 7-9.

Tragbare Nietmaschine .

Maßstab zu Abb. 6-11.
1:16 d. n. Gr.

Abb. 10.

Abb. 11.

Abb. 10 u. 11.
Fahrbare Wagenwinde.

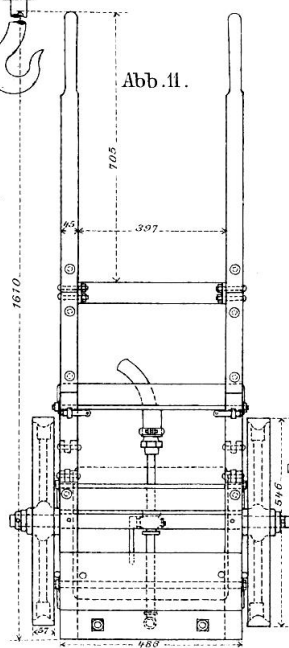
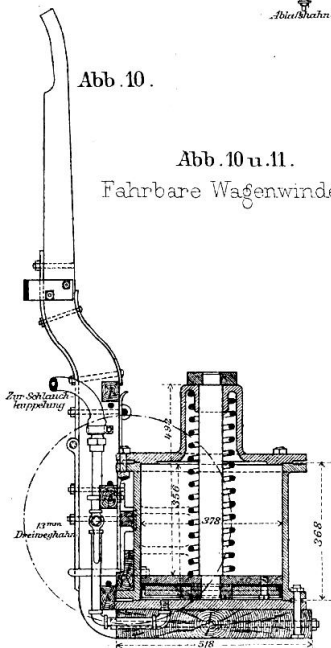


Abb. 12. Gaserzeuger
von Bullier.

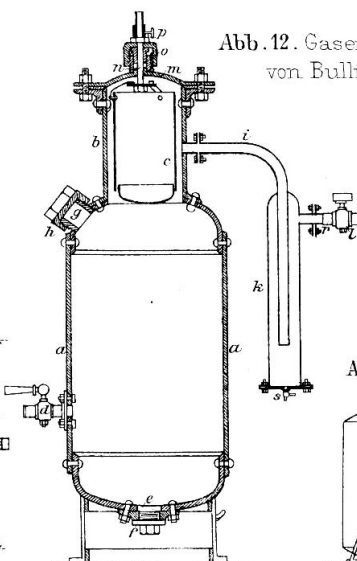
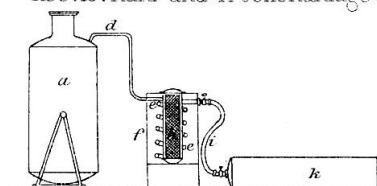
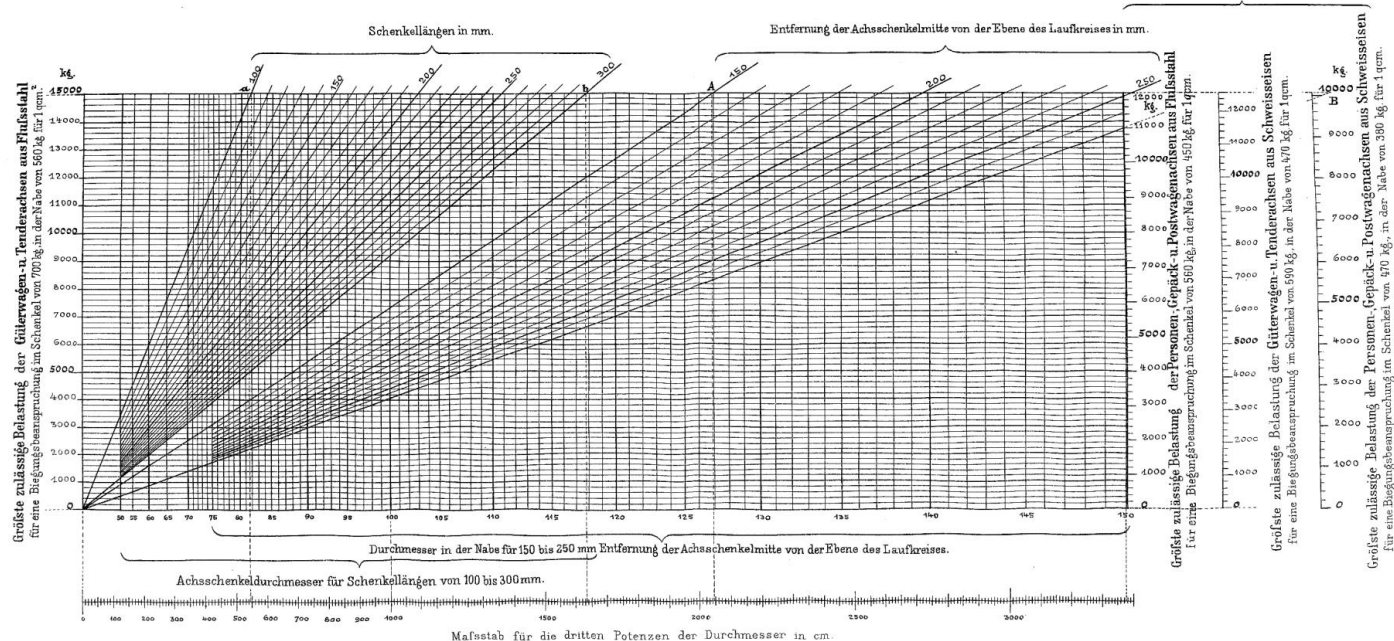


Abb. 12-13 .
Acetylenbeleuch-
tung französischer
Eisenbahnwagen .

Abb.13. Kühl-und Trockenanlage.



Mafsstäbe für die



Ordnung d. Fortschritte des Eisenbahnwesens.

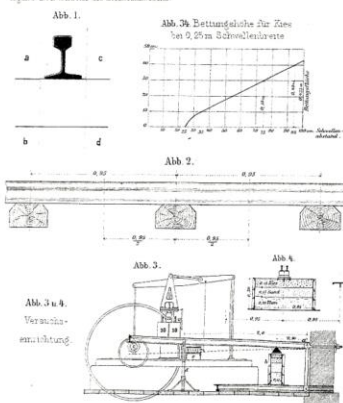
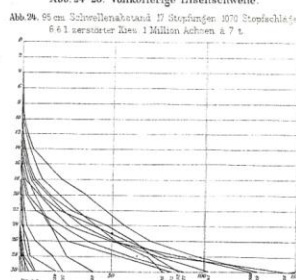


Abb. 24-26. Vollkofferrige Eisenschwelle.



25.75 cm Schwellenabstand 12 Stopfungen 836 Stopfschläge 4.91 l zerstörter Kies 1 Mill Achsen 2.7

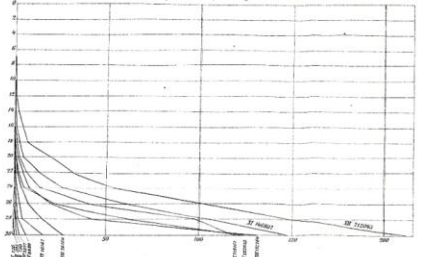


Abb. 26 55 cm Schwellenabstand 8 Stopfungen 566 Stopfschläge 3,28 l zerstörter Kies 1 Mill. Achsen à 7

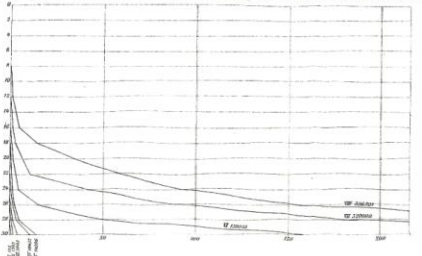


Abb. 27-30. Eisenschwelle mit Mittelrippe

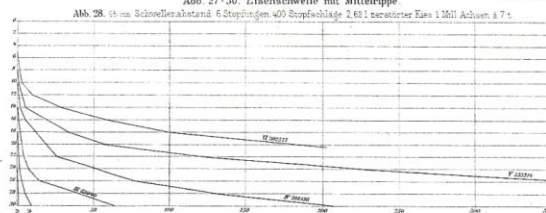


Abb. 29. 75 cm Schwellenabstand 7 Stopfungen: 449 Stopfschläge 2,79 l zerstörter Kies 1 Mill Achsen d 7 t

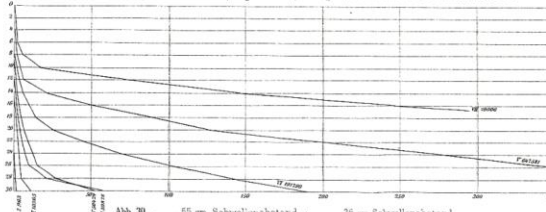


Abb. No. _____ 0 cm Schwellenabstand 1- - - - 30 cm Schwellenabstand

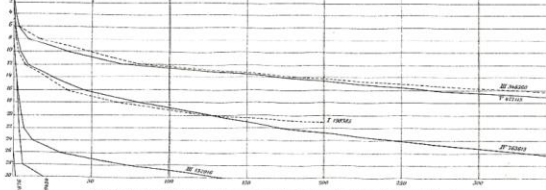


Abb. 27. Vergleichende Zusammenstellung der 3 Schwellenabstände beider Schwellenarten



Abb. 5. Querschnitt nach der 5ten Stopfung.

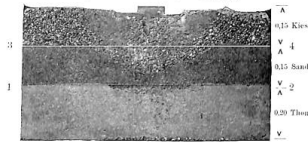


Abb. 6. Querschnitt nach der 11ten Stopfung.

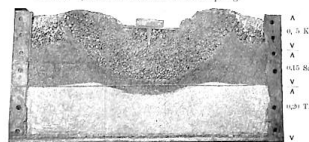


Abb. 7. Querschnitt nach der 3ten Stopfung.



Abb. 8. Querschnitt nach der 5ten Stopfung.



Abb. 9. Querschnitt nach der 3ten Stopfung.



Abb. 10. Querschnitt nach der 5ten Stopfung.

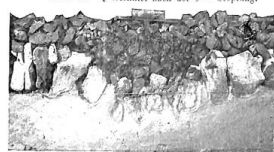


Abb. 11. Querschnitt nach der 3ten Stopfung.



Abb. 12. Querschnitt nach der 5ten Stopfung.



Abb. 14. Basalt aus Spreitz.



Abb. 15. Diorit aus Saarbrücken.



Abb. 16. Quarzit aus See bei Niesky.



Abb. 17. Quarzit aus See bei Niesky.



1/ Staub auf 676 Stopfchläge.

1/ Staub auf 394 Stopfchläge.

1/ Staub auf 486 Stopfchläge.

1/ Staub auf 420 Stopfchläge.

Abb. 18. Granit aus Striegau.



Abb. 19. Hochfenschlacke aus Oberschlesien.

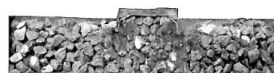


Abb. 20. Schwelle Nr. 51 mit Kiesbettung.



1/ Staub auf 249 Stopfchläge.

1/ Staub auf 221 Stopfchläge.

0,55 m Schwellenabstand; 17 Stopfungen, 3,08 / Kiesverbrauch bei 1 Million Belastungen. 1/ Staub auf 223 Stopfchläge.

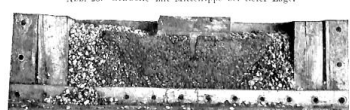
Abb. 21. Schwelle Nr. 51 mit Kiesbettung.



Abb. 22. Schwelle Nr. 51 mit Kiesbettung.



Abb. 23. Schwelle mit Mittchrippe bei tiefer Lage.



0,75 m Schwellenabstand; 12 Stopfungen, 4,51 / Kiesverbrauch bei 1 Million Belastungen. 1/ Staub auf 247 Stopfchläge.

0,55 m Schwellenabstand; 8 Stopfungen, 3,28 / Kiesverbrauch bei 1 Million Belastungen. 1/ Staub auf 248 Stopfchläge.

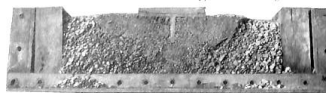
Abb. 32. Schwelle mit Mittchrippe.



0,75 m Schwellenabstand; 7 Stopfungen, 2,08 / Kiesverbrauch bei 1 Million Belastungen. 1/ Staub auf 226 Stopfchläge.



Abb. 34. Schwelle mit Mittchrippe bei hoher Lage.



0,55 m Schwellenabstand; 6 Stopfungen, 2,79 / Kiesverbrauch bei 1 Million Belastungen. 1/ Staub auf 241 Stopfchläge.

0,36 m Schwellenabstand; 3 Stopfungen, 1,56 / Kiesverbrauch bei 1 Million Belastungen. 1/ Staub auf 267 Stopfchläge.

Abb. 35.

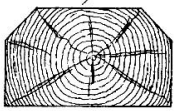
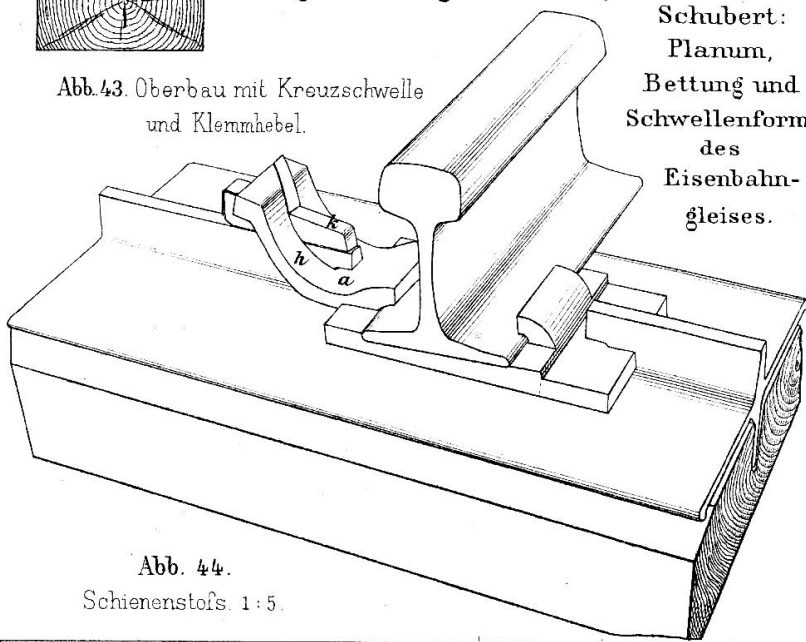


Abb. 43. Oberbau mit Kreuzschwelle und Klemmhebel.



Schubert:
Planum,
Bettung und
Schwellenform
des
Eisenbahn-
gleises.

Abb. 36.

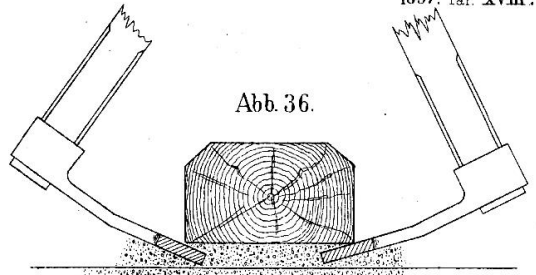


Abb. 37.

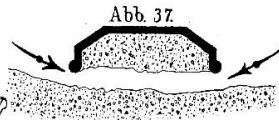


Abb. 38.

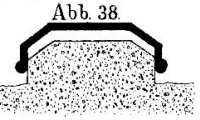


Abb. 39.

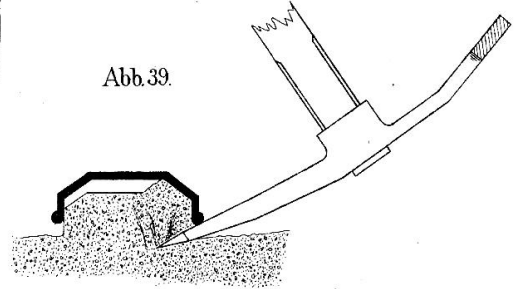


Abb. 44.

Schienenstoss. 1:5.

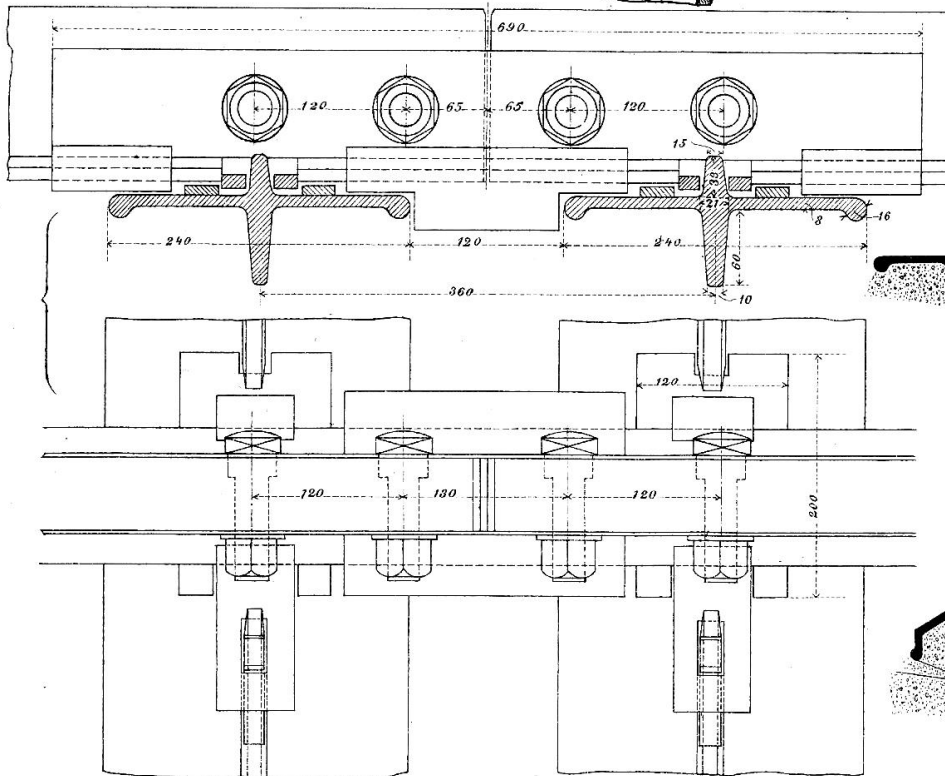


Abb. 41.

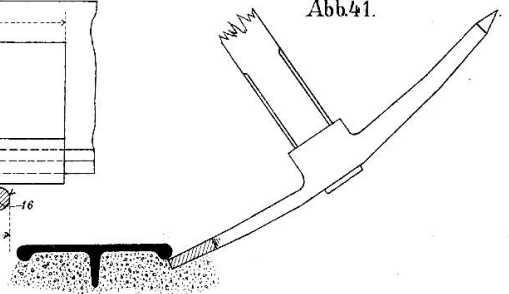


Abb. 40.

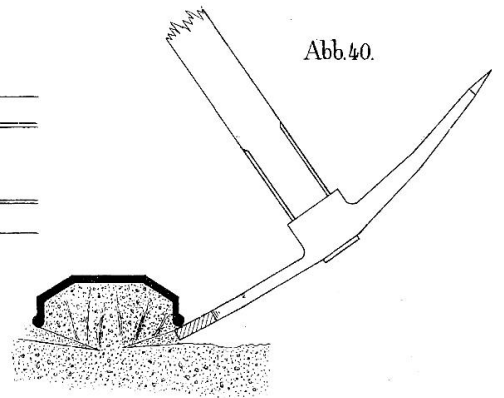


Abb. 45.
Querschnitt
des
Gleises.

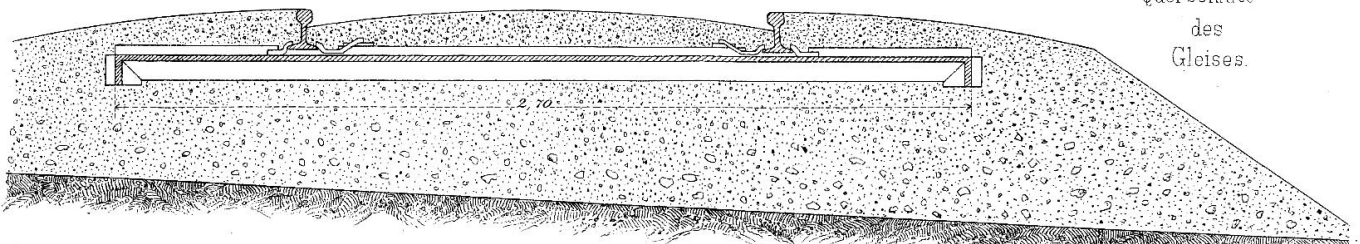


Abb. 1 u. 2.
Blum:
Oberbaufragen.

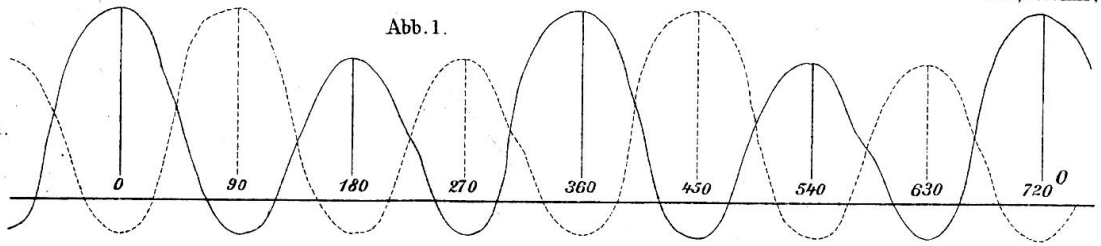


Abb. 1.

$pp' - p'p' - p''p'' - mm' - m'm' usw.$
 $qq' - q'q' - nn' - n'n' usw.$

Abb. 2.

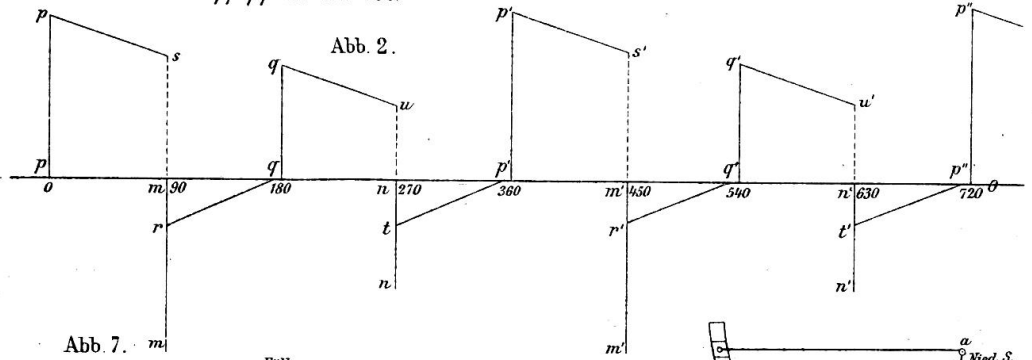


Abb. 3.

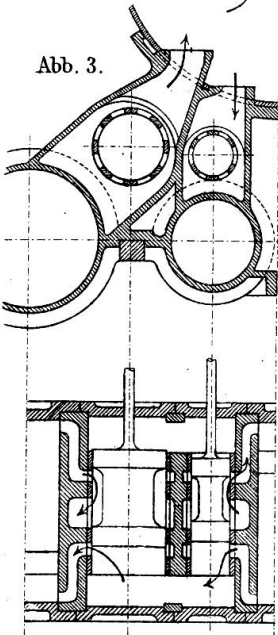


Abb. 3-7. Verbund-
Lokomotive mit vier
Dampfzylindern
und zwei Steuerungen.

Abb. 7.

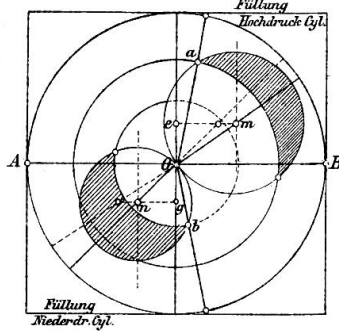


Abb. 6.

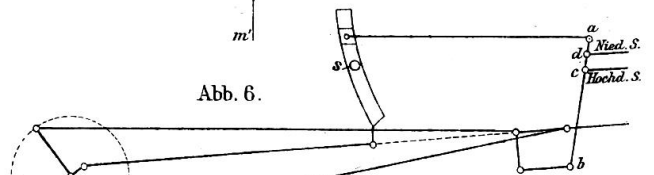


Abb. 8 u. 9. Anfahr- und
Wechselvorrichtung für Verbundlokomotiven.

Abb. 8.
Stellung bei Fahrt
mit Zwillingswirkung.

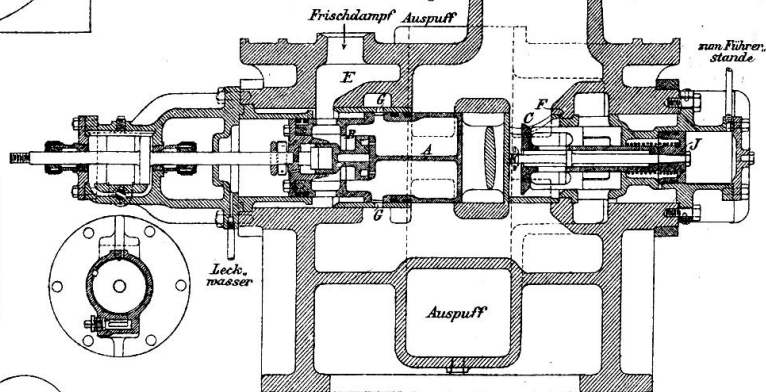


Abb. 9.
Stellung bei Fahrt
mit Verbundwirkung.

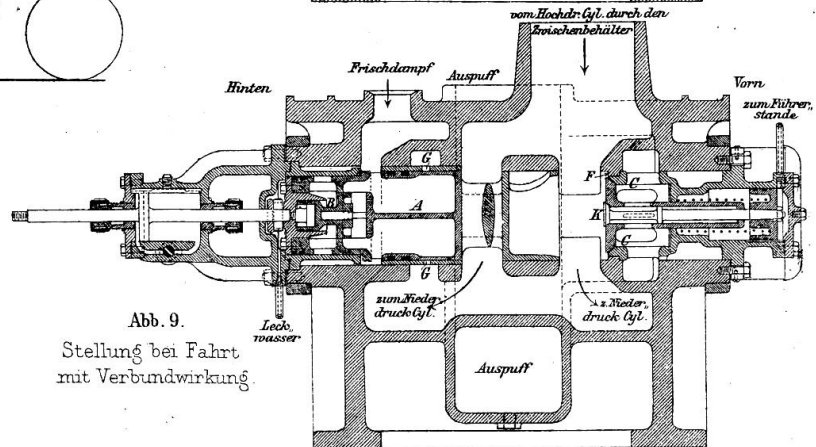
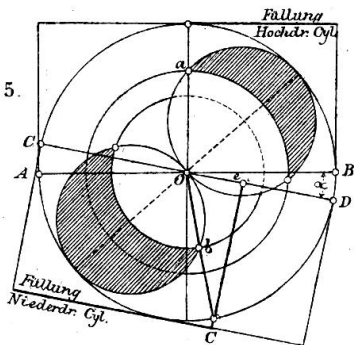


Abb. 5.



Selbstthätige und Seitendoppelkuppelung, Bauart Robinsohn. D.R.P. N° 93469.

Maßstab 1:10.

Abb. 1. Schnitt x x.

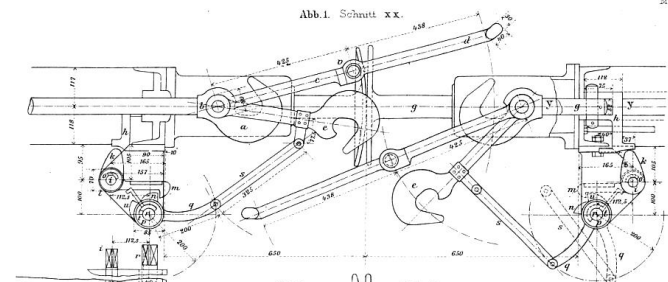


Abb. 2.

Schnitt y y.

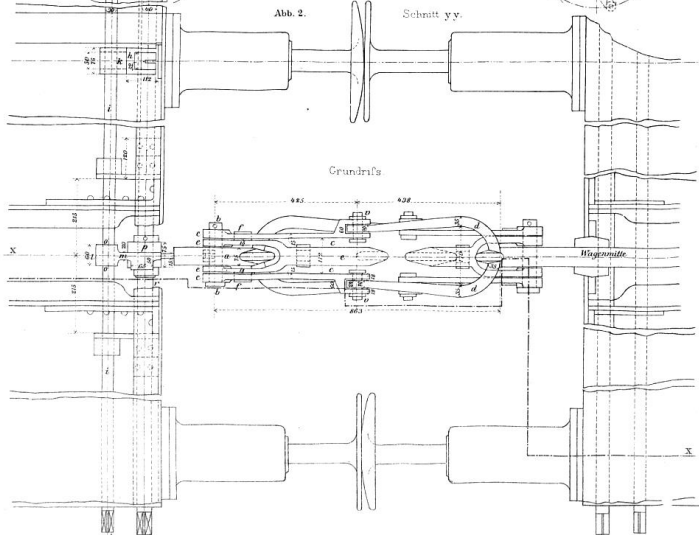


Abb. 3.

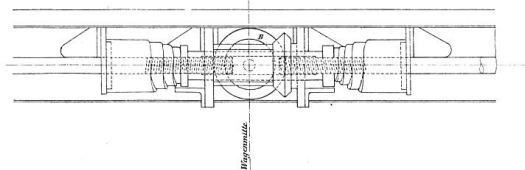


Abb. 4.

