

Abb. 6 u. 7. Durchgehende Zugvorrichtung mit Verbund-Federanordnung.

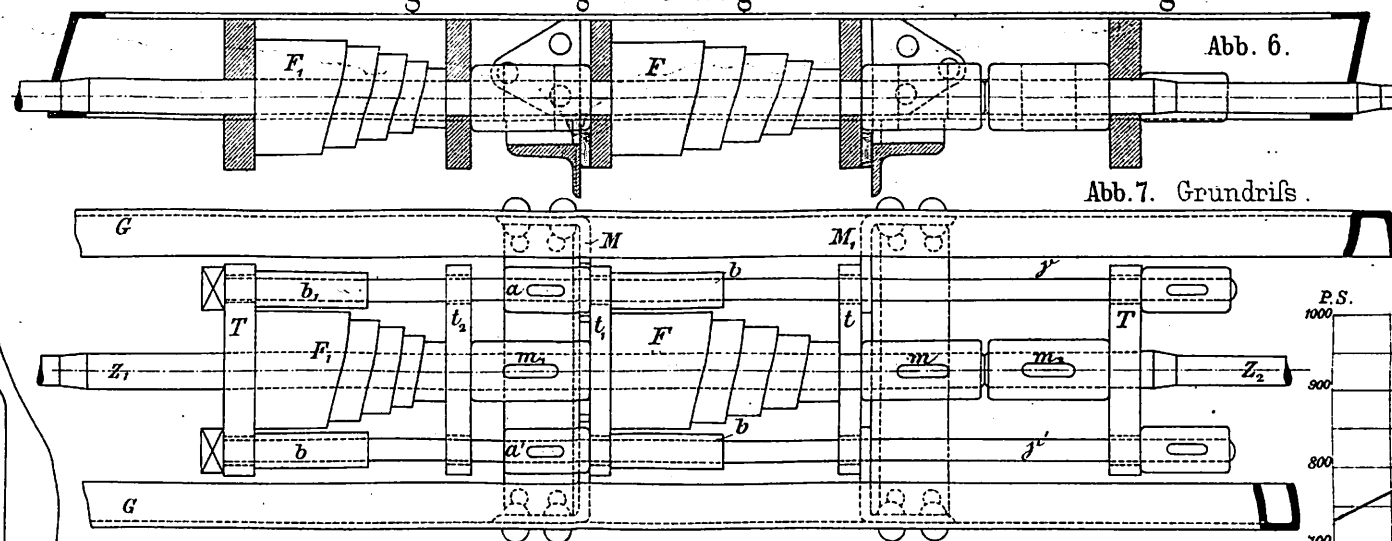


Abb. 8-11.
Versuche mit $\frac{3}{5}$ gekuppelten
Schnellzug-Lokomotiven der Oesterreichischen
Südbahn-Gesellschaft.

Abb. 8. Leistung in P.S.

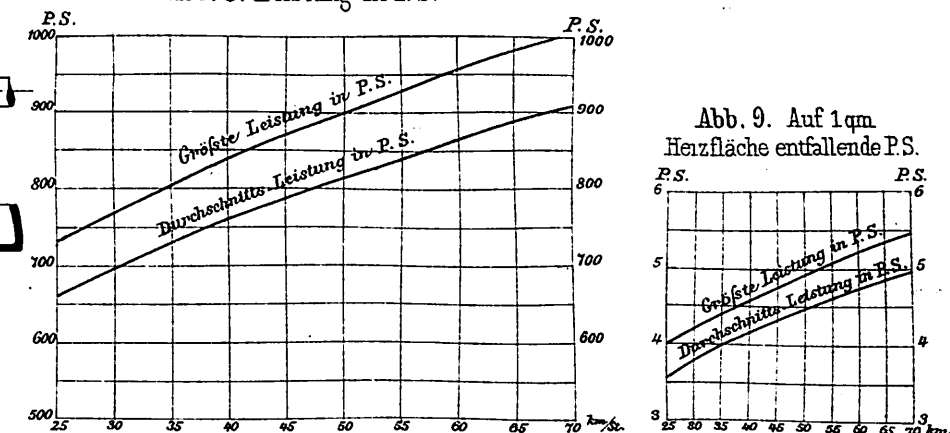


Abb. 12. Schaltung für ein Fern- und ein Ortsignal.

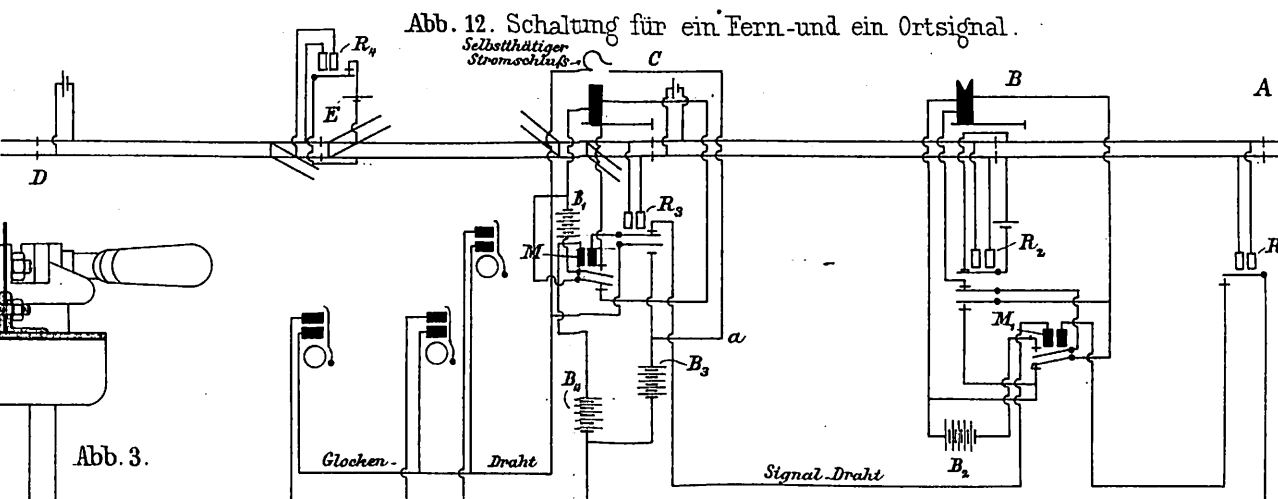


Abb.10. Geförderte Zuglast
in Tonnen

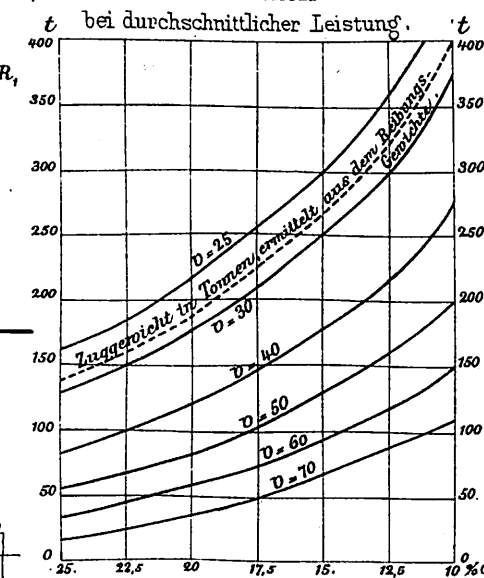


Abb. 11. Geförderte Zuglast
in Tonnen
bei größter Leistung.

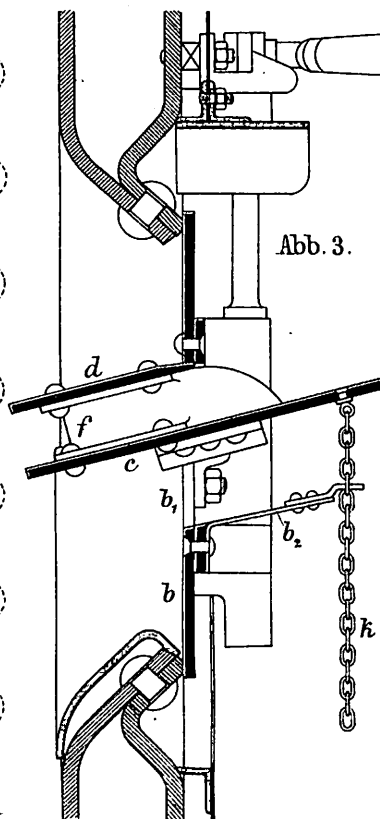
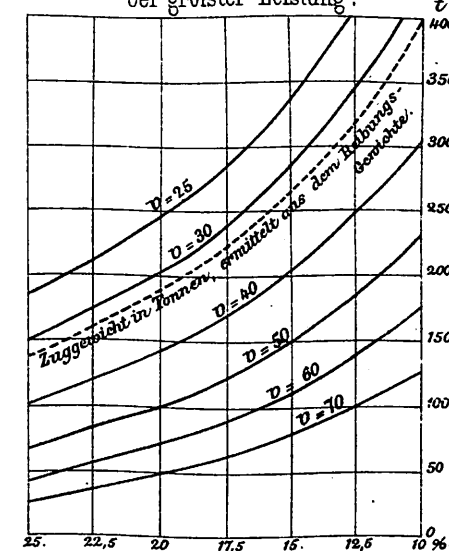


Abb. 3.

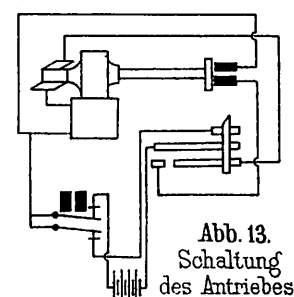


Abb. 14 u. 15. Magnetische Bremse von Siemens u. Halske.

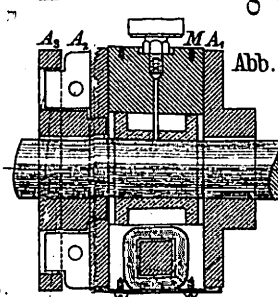


Abb. 14.

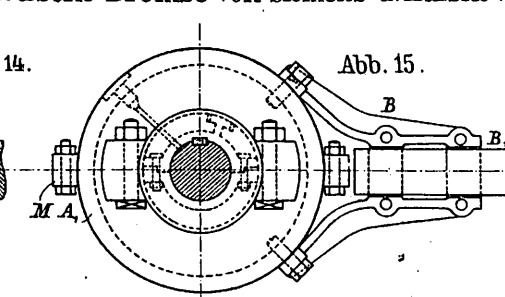


Abb. 15

Abb. 16 - 18. Elektrisch angetriebene Lokomotive
der Central London Bahn.

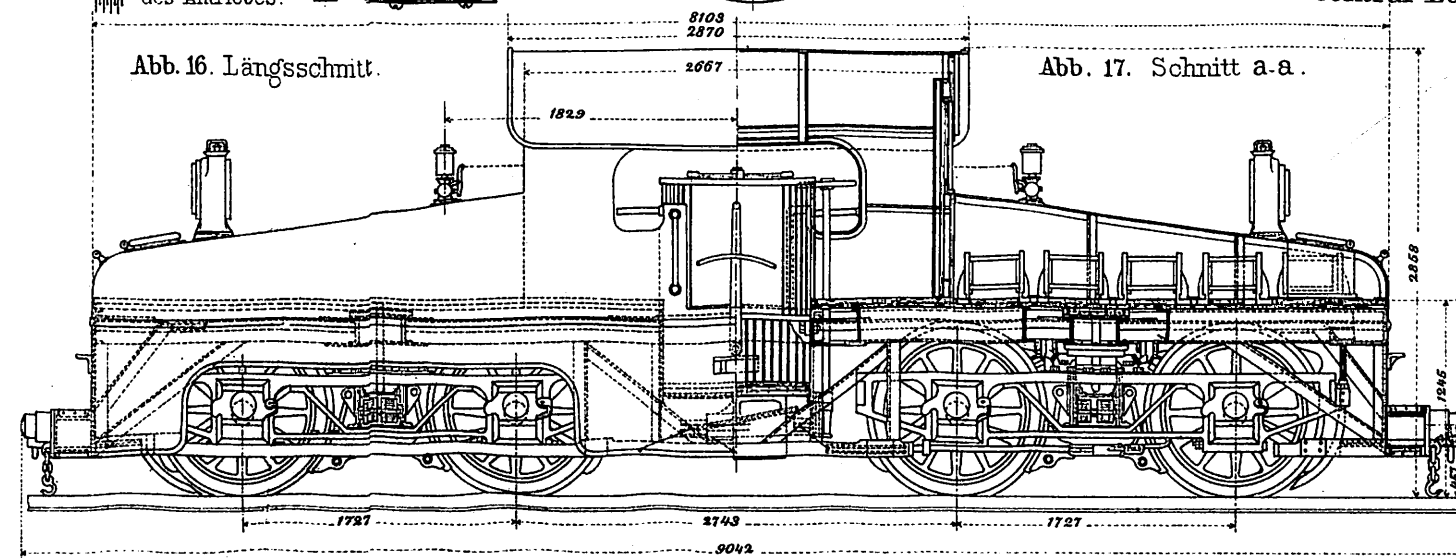


Abb. 16. Längsschnitt.

Abb. 17. Schnitt a-a.

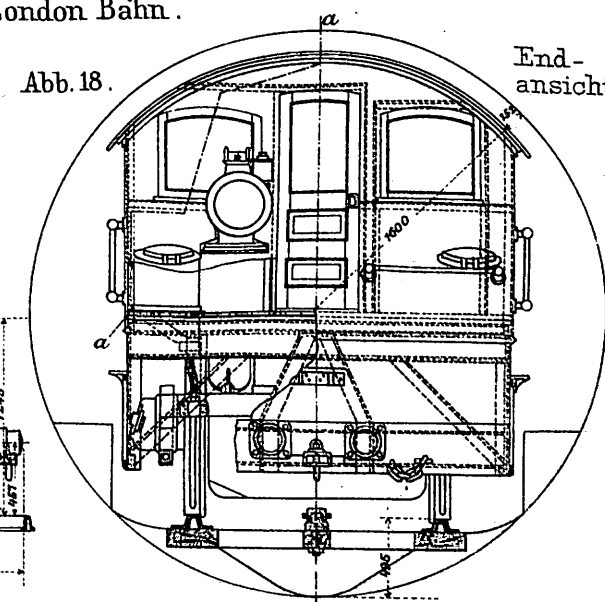


Abb. 18.

End-
ansicht

Abb. 4.

Abb. 5.

Abb. 1-4. Wassereinlauf für Tender.

Abb. 1. 1:10.

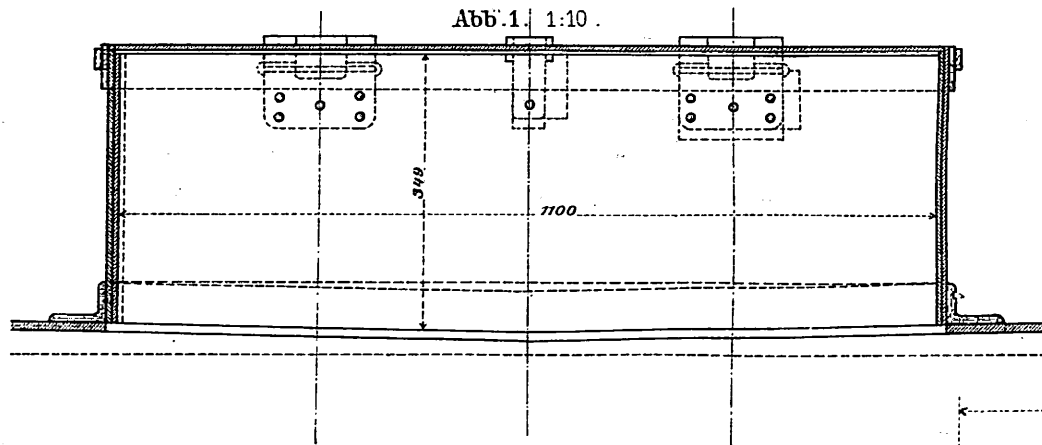


Abb. 3. 1:10.

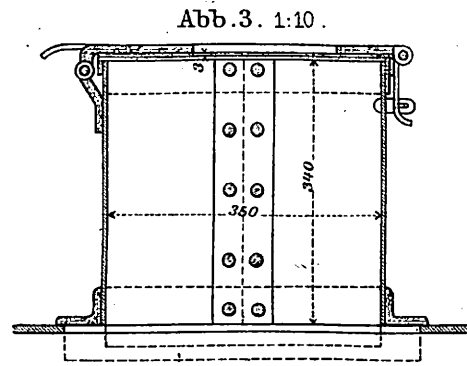


Abb. 5. Ausguß für Wasserkrahe.

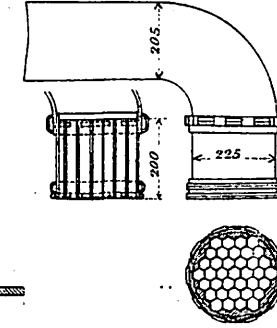


Abb. 12.

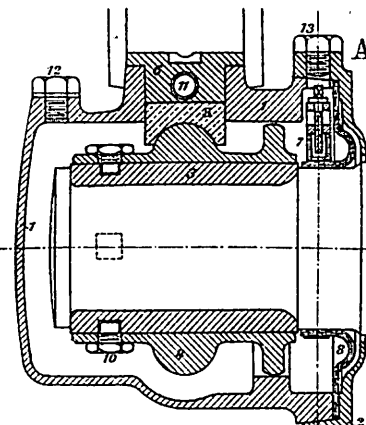


Abb. 13.

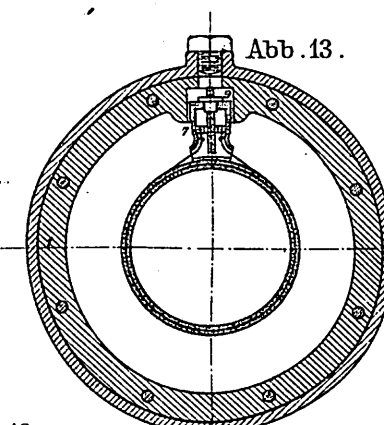


Abb. 14.

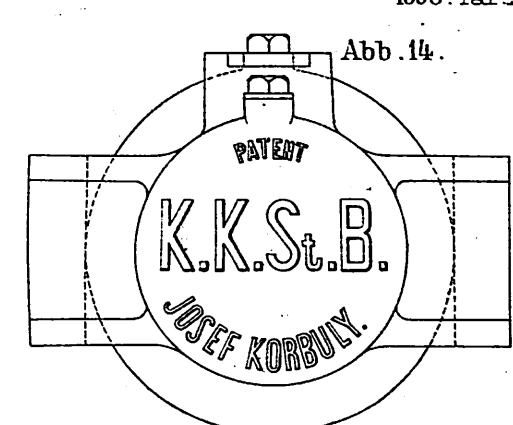


Abb. 2. 1:10.

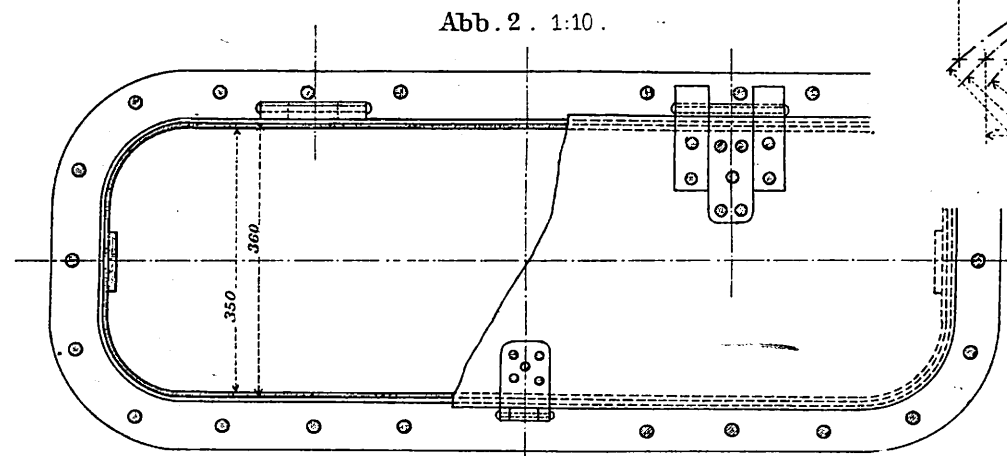


Abb. 4.

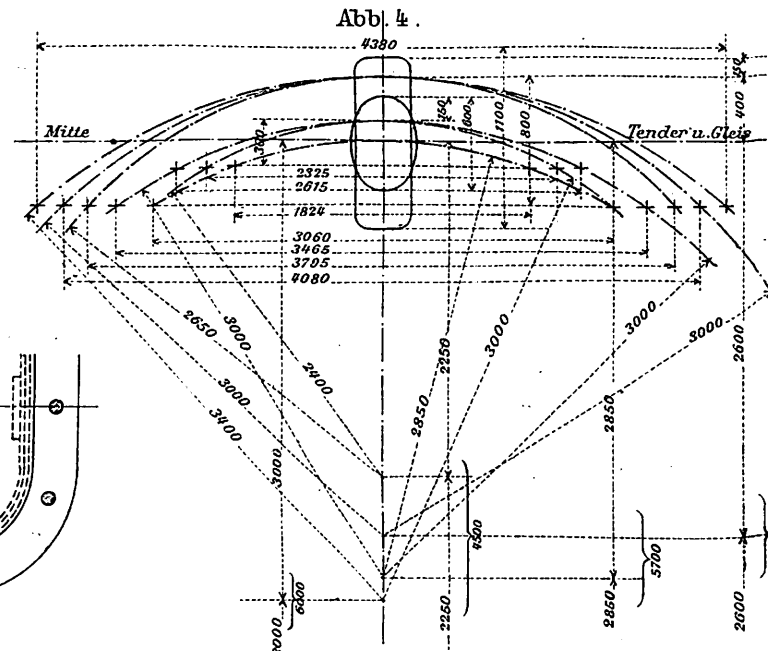


Abb. 15.

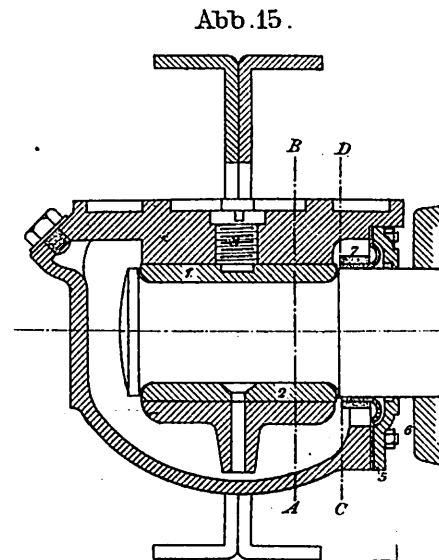


Abb. 16.

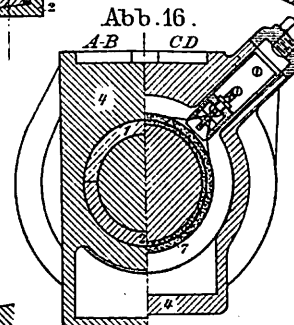


Abb. 17.

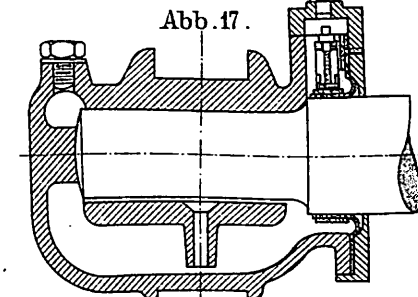


Abb. 18.

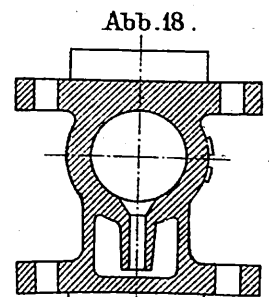


Abb. 12-18. Korbuly's Zapfenlager für Eisenbahnnachsen.

Abb. 9 u. 10. Bettungskörper. Abb. 9. Pennsylvania Bahn. Bettungskörper

für Kleinschlag für gewöhnlichen Kies.

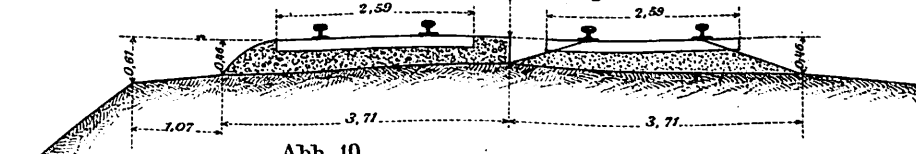


Abb. 10.

Illinois-Central-Bahn.

Form bei Kleinschlagbettung.

Form bei erdiger bzw. ganz fehlender Bettung.



Abb. 6-8. Dreicylindrige Verbundlokomotive der Jura-Simplon-Bahn.

Abb. 6. Längsschnitt.

1:50.

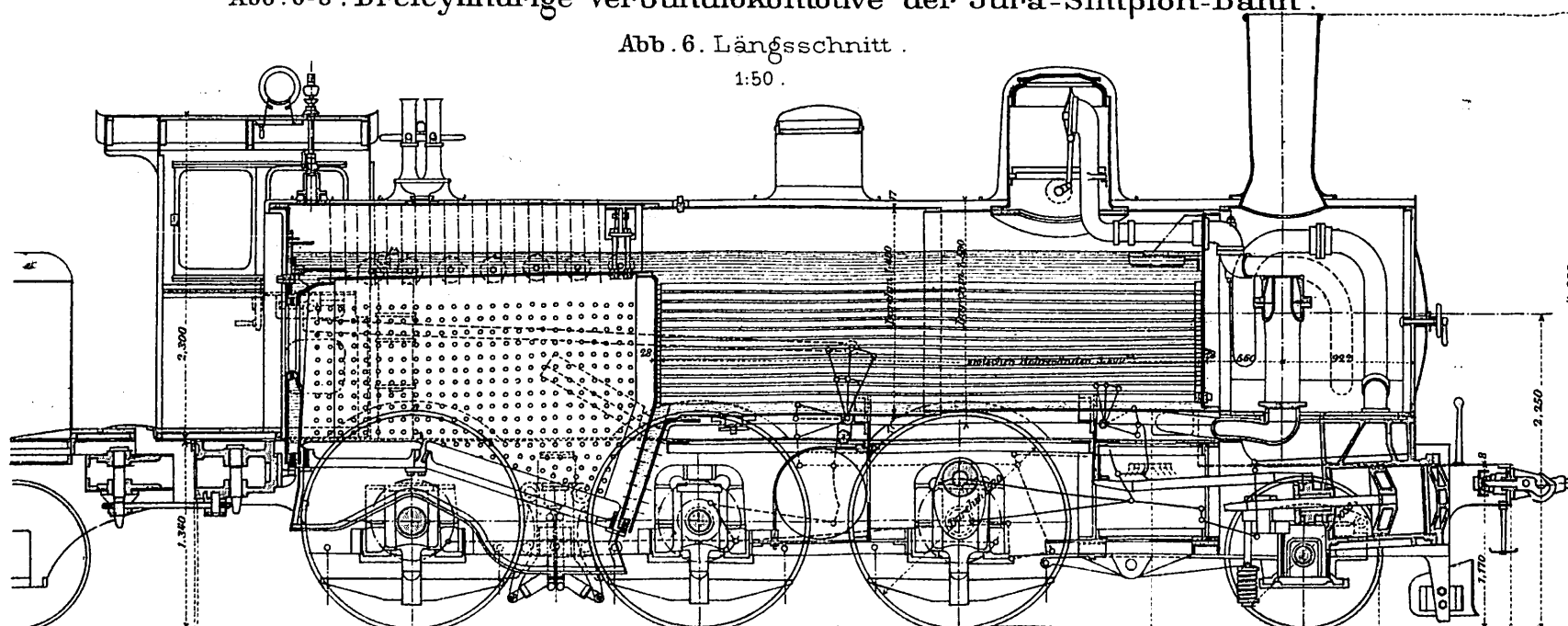


Abb. 7. Vagerechter Schnitt durch die Cylinder. 1:50.

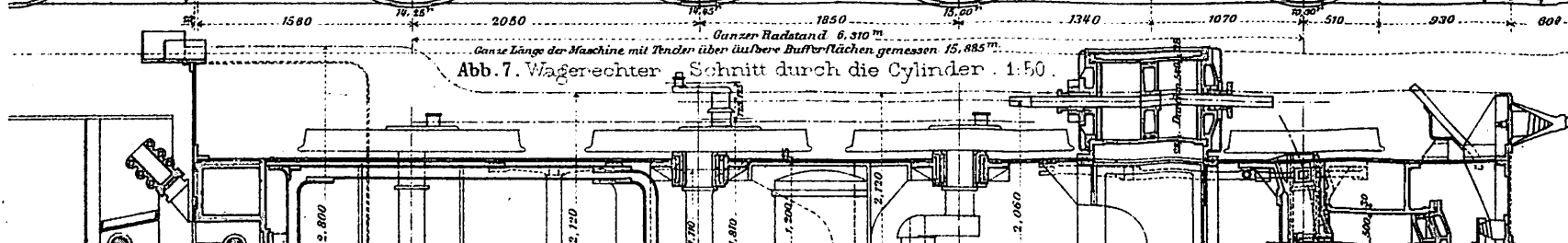


Abb. 8. Querschnitt. 1:30.

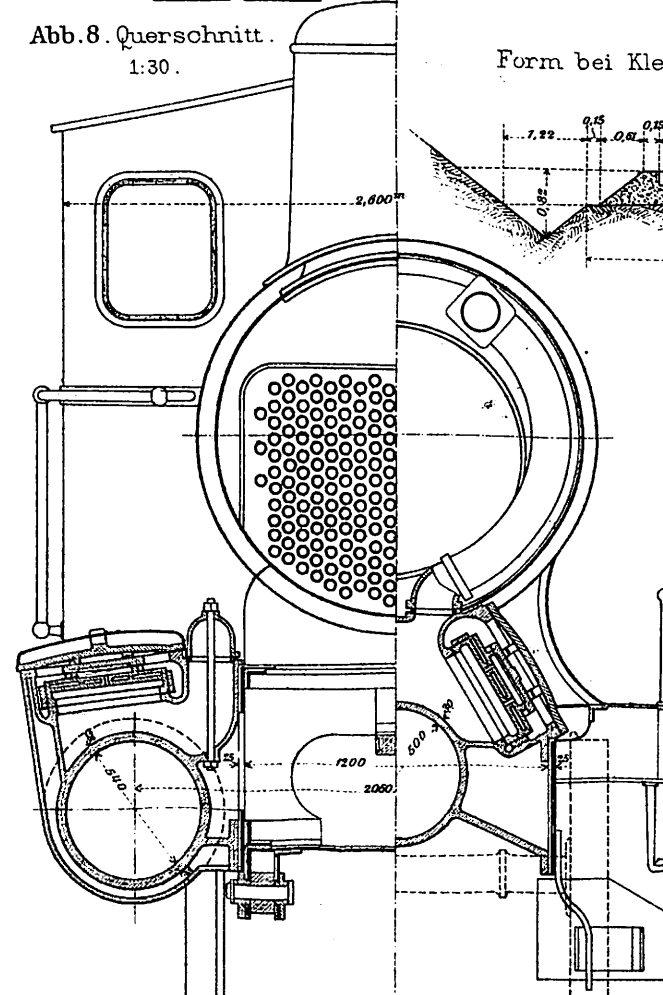


Abb. 11. Personen-Bahnhof in Houston. (Gulf Colorado und Santa Fe Bahn).

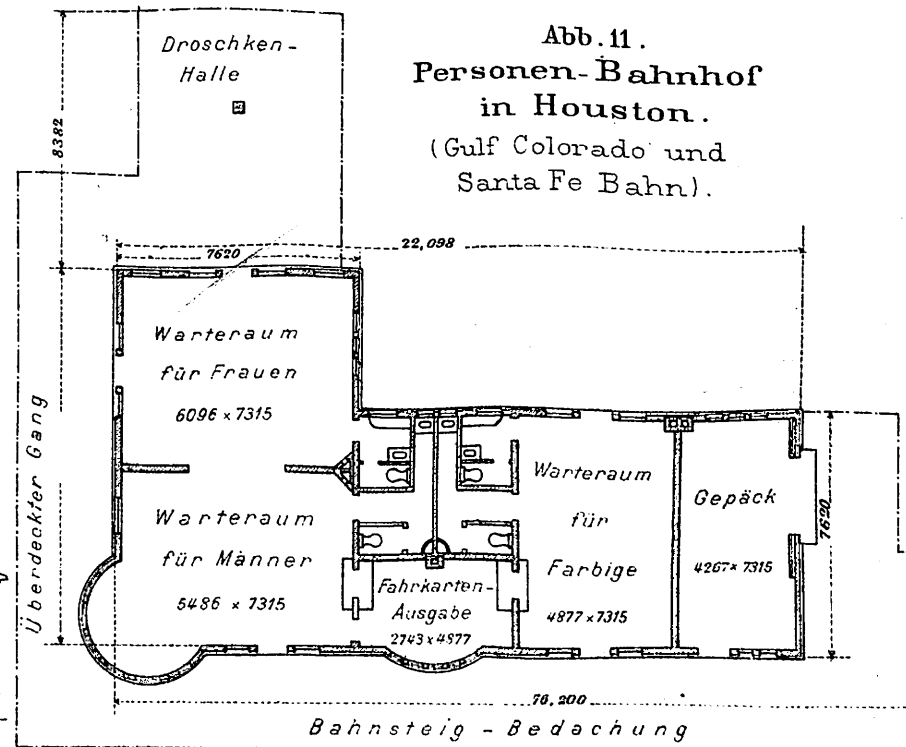


Abb.1. Angier, Massenausgleichung bei Locomotiven.

Wechselkraftlose 4 Cylindermaschine.

Schaulinien der Massen-, Zuck- und Schlingerkräfte.

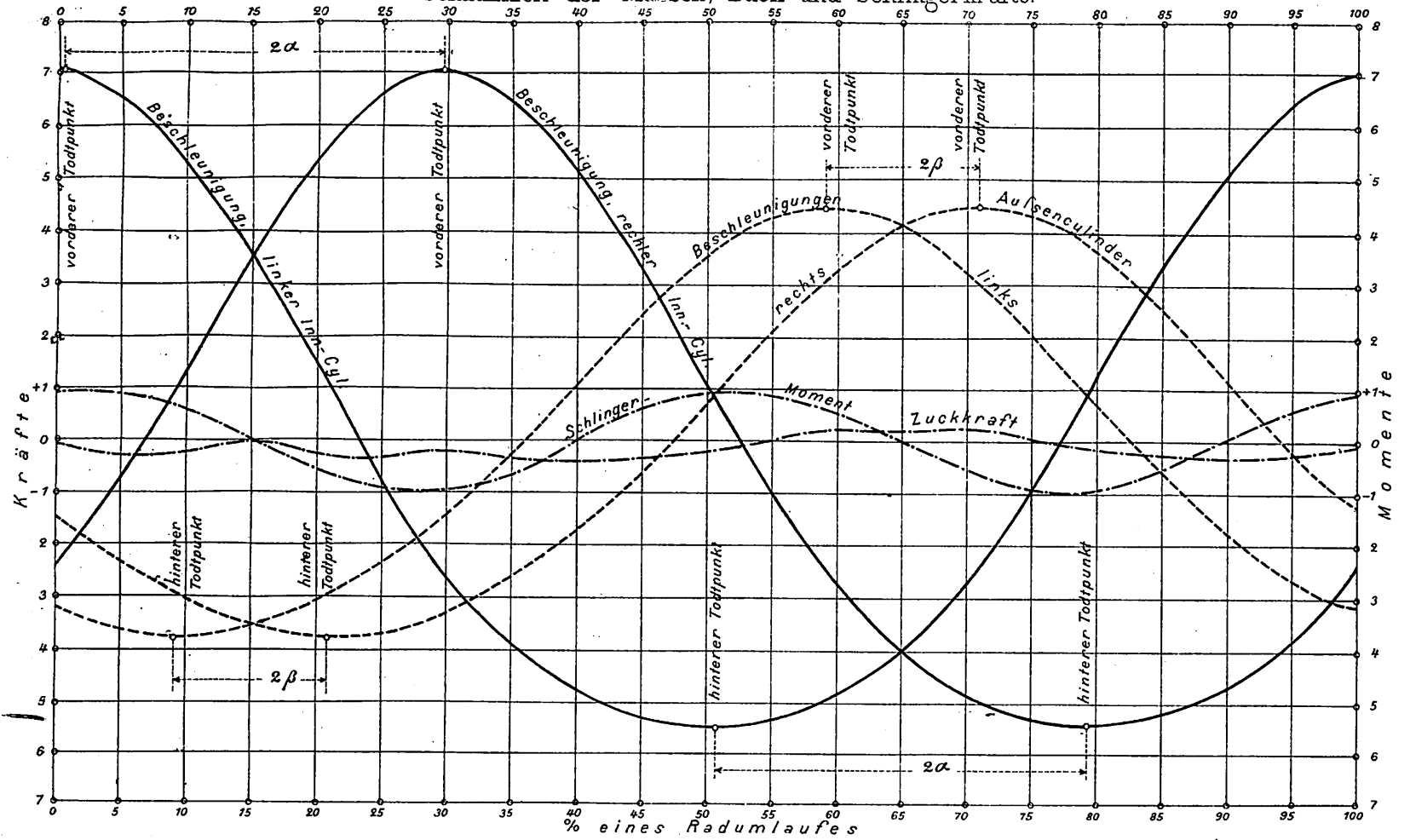


Abb.2. Plan des Stationsgebäudes.

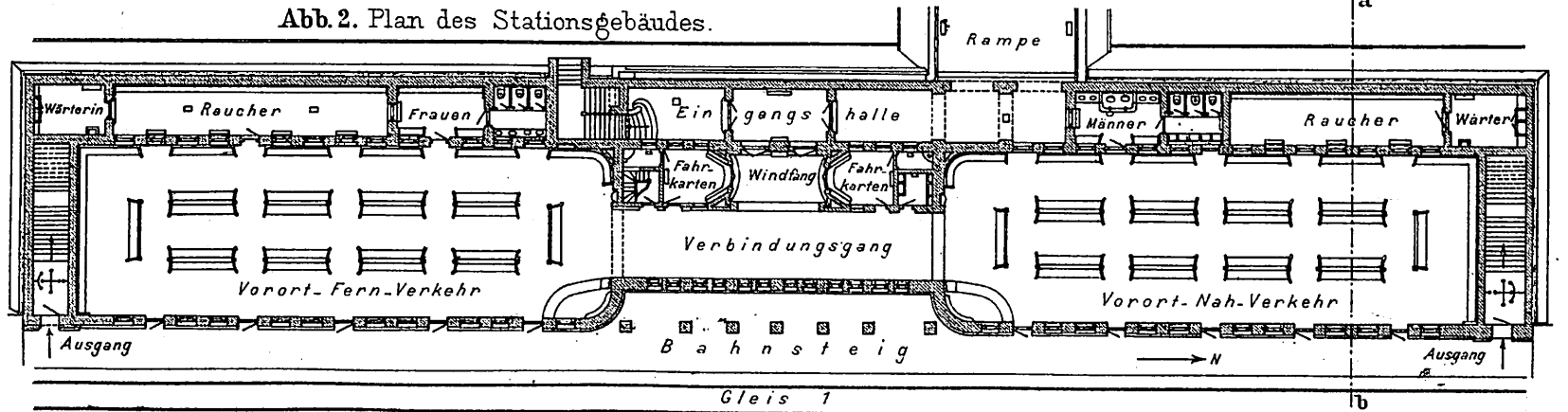
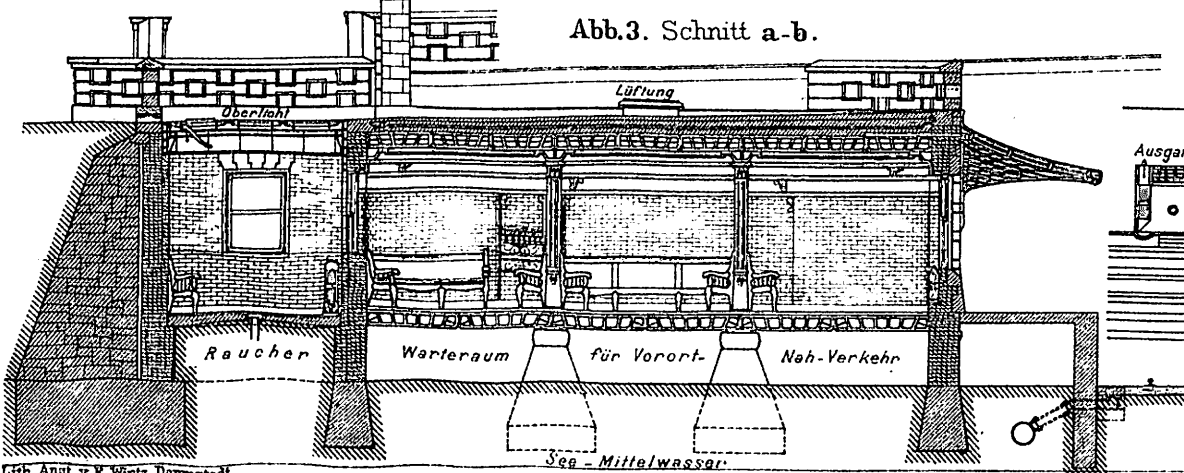


Abb.2-4. Station Van Buren-Street der Illinois-Central-Bahn in Chicago für Vorortverkehr.

Abb.3. Schnitt a-b.



Michigan Avenue

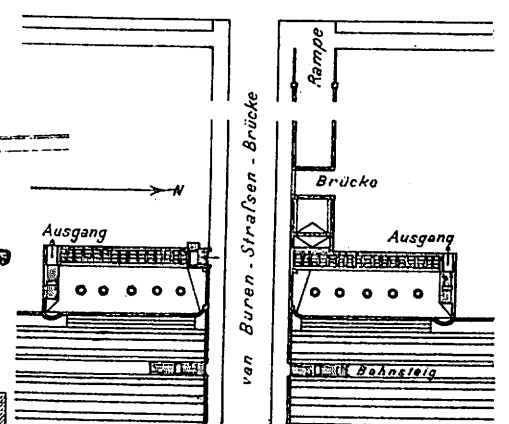


Abb.4. Gesamtgrundriss.

Abb.1-3. Sicherungsanlagen der Ein- und Ausfahrten für Stellwerke mit mechanischer Blockung in größeren Mittelstationen.

Abb.1. Anordnung der Gegensperre zwischen der Verschluss- und Blockrolle einerseits und der Rolle des Einfahrtsignales anderseits.

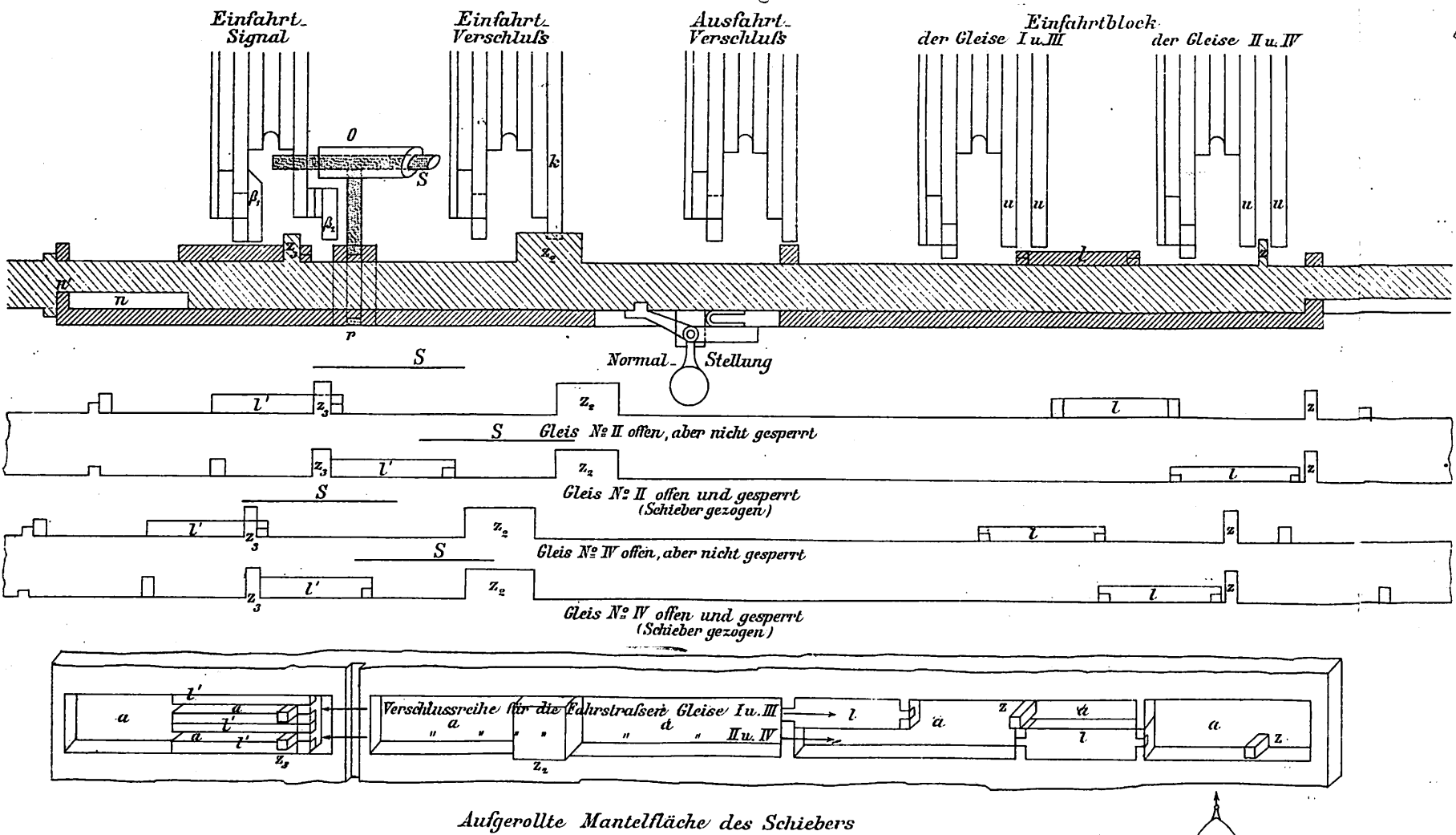


Abb.4. Muster der Hochbahnstation.

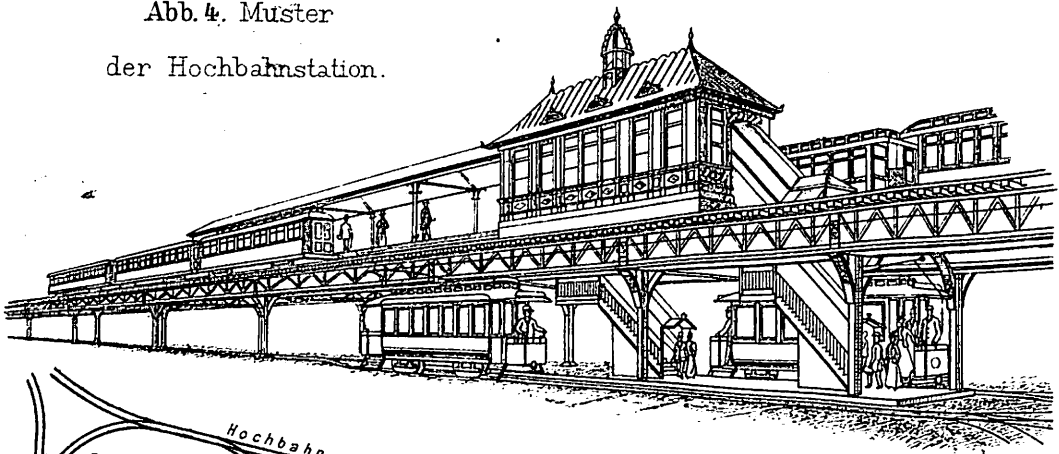


Abb.6. Endstation Roxbury Lageplan. 1:1880.

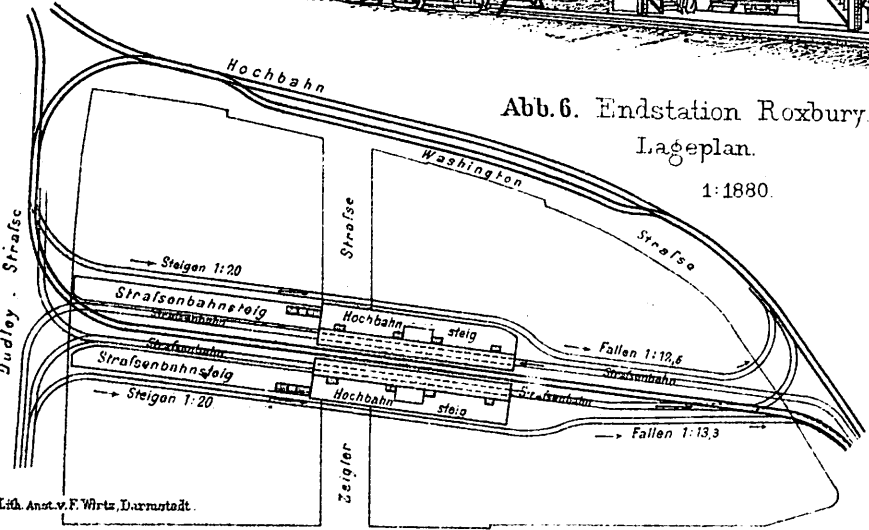


Abb.5. Endstation Roxbury. 1:260.

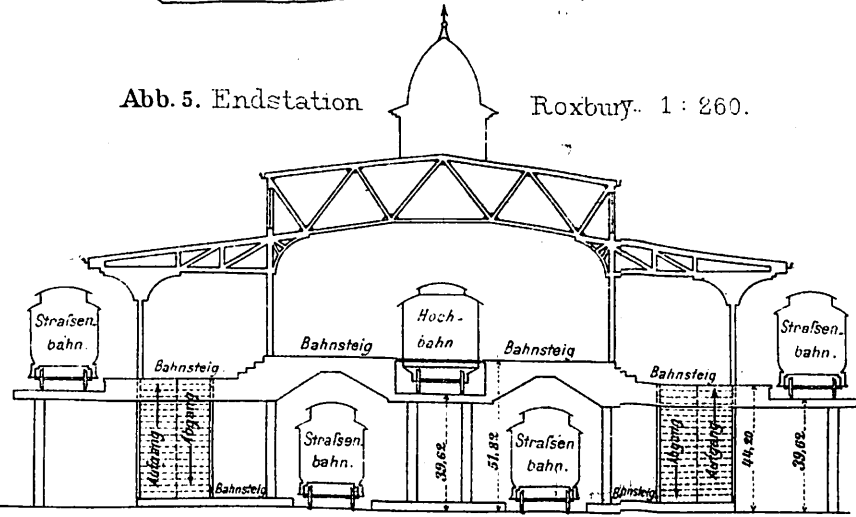


Abb.7. Endstation Charlestown. Lageplan. 1:1880.

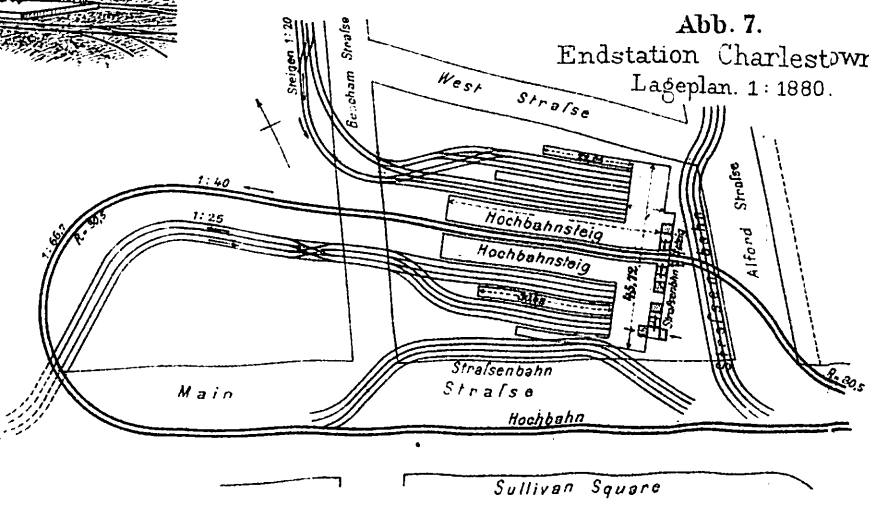


Abb.4-8. Hochbahn in Boston.

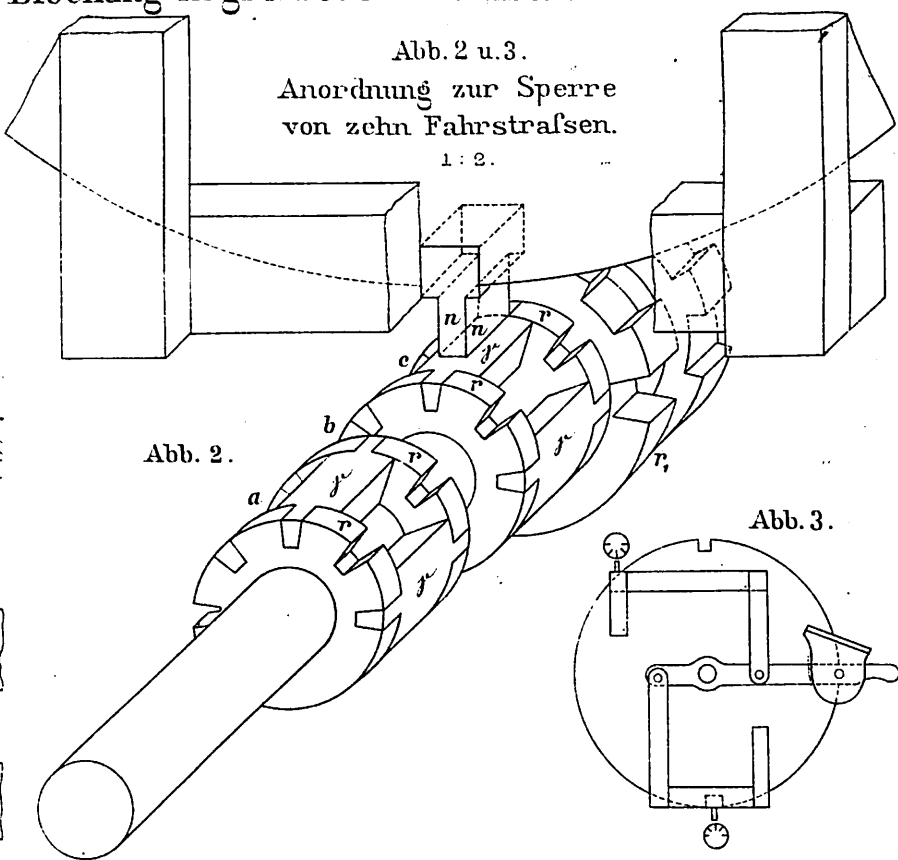


Abb.8. Lageplan. 1:53000.

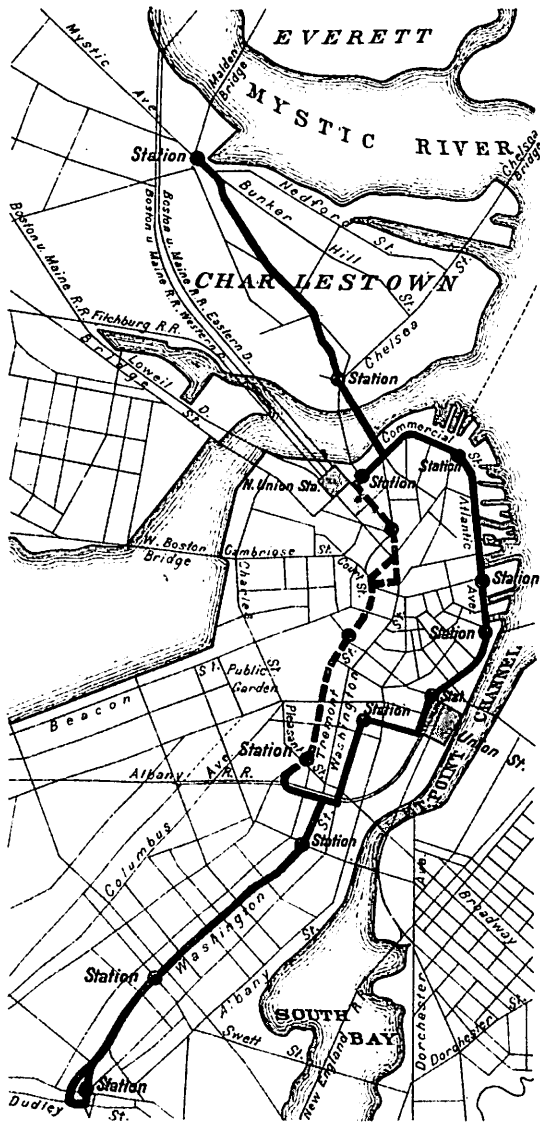


Abb.9. Langschwelle für Landstraßen.

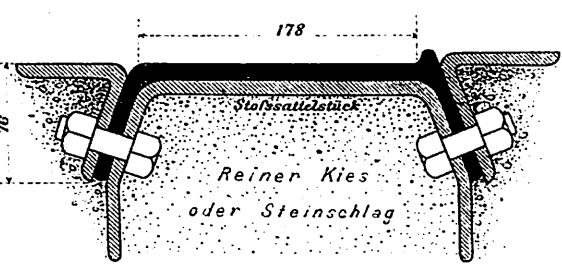


Abb.10.

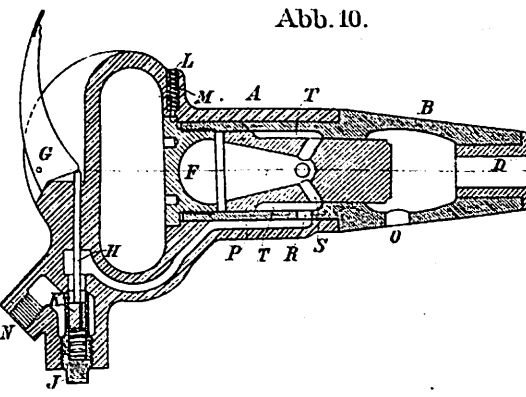


Abb.11.

Abb.10 u.11. Preßluftkammer der Ridgeley u. Johnson Tool Co. in Springfield, Ill.

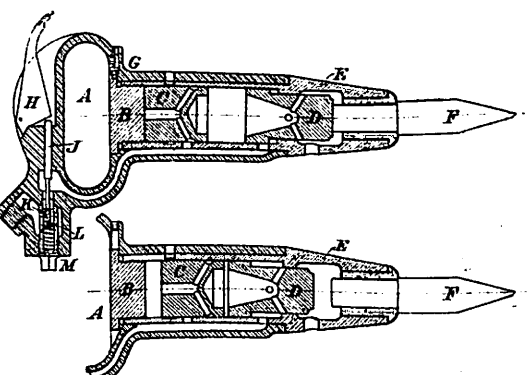
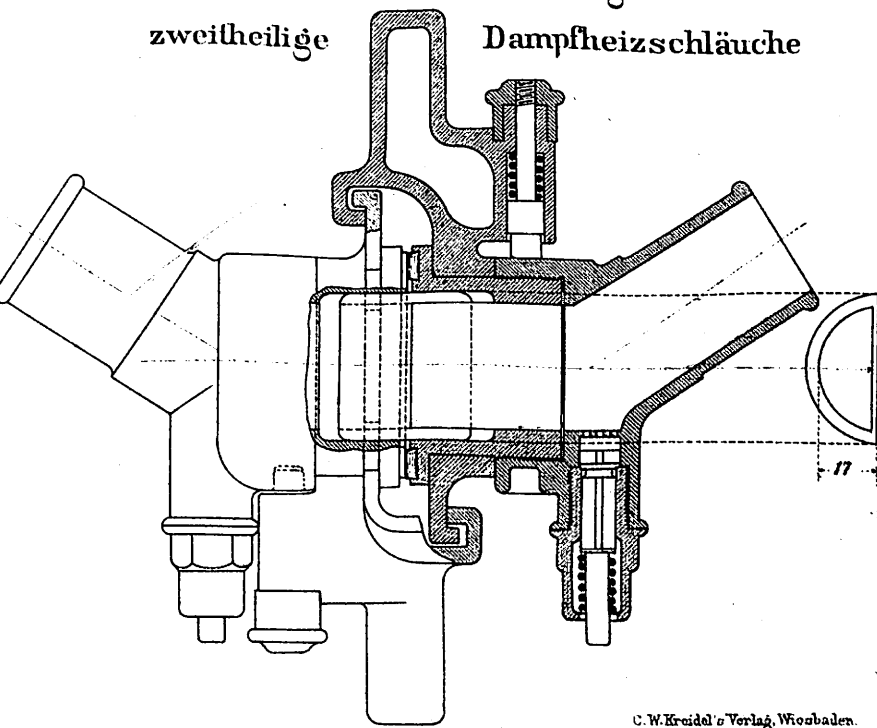


Abb.12. Mittelverbindung für zweitheilige Dampfheizschläuche



Bezeichnung.	Vitznau-Rigi	Goldau-Kulm	Rorschach-Heiden	Pilatus
Bahnanlage.				
Betriebslänge, in der Bahnneigung gemessen	m	7020	8761	4583
Höhenunterschied zwischen den Endpunkten	m	1310	1236	1624
Höhenlage der obren Station über Meer	m	1750	1750	2068
Stärkste Steigung	‰	25	20	48
Mittlere Steigung	‰	19,13	14,27	38
Kleinsten Krümmungshalbmesser	m	120	120	80
Länge der geraden Strecken	‰	58	62	62
Brücken aus Stein, Gesamtlänge	m	15	3	229
Brücken aus Eisen, Gesamtlänge	m	78	106	—
Länge der Tunnel	m	69	64, 41, zusammen 105	43, 51, 110, 44, 57, 48, 11, zusammen 364
Anlagekosten im Ganzen	Fr.	2268760*	6172886	2317350
Anlagekosten für 1 km Betriebslänge	Fr.	432227*	462354	505640
Oberbau.				
Spurweite	m	1,435	1,435	0,800
Zahnstangen-Art		Riggenbach	Riggenbach	Locher
Länge der Zahnstangenstücke	m	3,00	3,00	3,00
Gewicht der Zahnstange allein	kg/m	52,8	53,8	24,5
Länge der Flulseisen-Schwellen	m	2,30	2,30	1,20
Gewicht des Oberbaues im Ganzen	kg/m	170	160	177
Lokomotiven.				
Anzahl	10	5, wovon 1 gemischte	3	9
Anzahl der Zahntriebräder, gekuppelte	1	1	1	2
Durchmesser der Zahntriebräder	mm	637	1050	409
Art der Kraftübertragung		Zahnräder	Zahnräder	Zahnräder
Uebersetzungsverhältnis		14:43 = 3,07	23:55 = 2,39	$17 \frac{21}{57} \times \frac{21}{27} = 1:3,772$
Mittleres Dienstgewicht	t	14,70	16,20	9,0—9,5
Gesamnte Heizfläche, Feuerseite	qm	40,0	46,25	19,35
Gesamnte Rostfläche	qm	0,83	1,04	0,38
Fester Achsstand	m	3,00	3,016	6,12
Cylinderdurchmesser: Hub	mm	273:400	302:500	220:300
Kesseldruck	atm	10	10	12
Bremsen		1 Luftbremse 1 Kurbelachsbremse 1 Laufachsbremse 1 selbstthätige Dampfbremse	1 Luftbremse 1 Kurbelachsbremse 1 Laufachsbremse 1 selbstthätige Dampfbremse	1 Luftbremse 1 Kurbelachsbremse 1 Laufachsbremse 1 selbstthätige Federbremse
Wagen.				
Personenwagen	9 offene zu 60 Plätzen	5 offene zu 60 Plätzen	9 Wagen im Ganzen, wovon 3 mit Dachsitzen	9 Triebwagen
Eigengewicht	kg	5000	—	Kasten zu 32 Plätzen, Eigengewicht 1100
Sitzplätze im Ganzen	666	472	450	238
Güterwagen	5 offene zu 6,0 t Tragkraft	5 offene zu 7,5 t Tragkraft	4 offene zu 7,5 t Tragkraft	—
Eigengewicht	kg	2150	3775	—
Betrieb.				
Betriebseröffnung	23. Mai 1871	27. Juni 1873	6. September 1875	4. Juni 1889
Gesamtgewicht der Züge ohne Lokomotive	t	10	12,50	12,00
mit	t	26,25	30,00	12,00
Fahrtgeschwindigkeit	km/St.	7—7,5	7—9	3,6
Größte Zugkraft	kg	6800	6500	5900
Leistung	P. S.	176	168	80
in P. S. für 1 qm Heizfläche		4,40	3,65	4,15
in P. S. für 1 qm Rostfläche		212	162	210
Zugkraft für mittlere Zugbelastung und Steigung	kg	4550	3640	4250
Kohlenverbrauch einschließlich Anheizen	kg/km	27,5	21,2	27,87
Todtes Gewicht auf einen Sitzplatz	kg	367	276	305
Fahrzeit nach Fahrplan für eine einfache Fahrt	Min.	80	75	85
Fahrpreis für Berg-, Thal- und Hin- und Rückfahrt	Fr.	7,00 — 3,50 — 10,50	8,00 — 4,00 — 11,00	10,00 — 6,00 — 16,00

Generoso	Rothhorn	Glion-Naye	Schynige Platte	Wengernalp	Gornergrat	Jungfrau.
					Elektrischer Betrieb.	Im Bau. Elektrischer Betrieb.
9057	7781	7730	7415	18124	9307	12576
1320	1681	1281	1383	1265	1412	2102
1596	2252	1972	1970	2064	3020	4166
22	25	22	25	25	20	25
14,8	22,16	16,83	19,05	13,83	15,34	17,00
60	60	80	60	60	80	ohne Mönchstation
40	50	53	43	65	70	100
6	3	3	45	299	—	—
19	90	47	35	71	108	—
170, 94, 82, 48, 31, zusammen 425	20, 121, 47, 86, 37, 11, 47, 96, 38, 137, zusammen 690	69, 147, 77, 250, 87, zusammen 630	172, 16, 159, 30, zusammen 377	25	45, 60, 25, 200, zusammen 330	etwa 83, 10 300, zusammen 10383
1930192*	2016110*	2184855	2918413	4470668	3000000	?
213115*	259106*	282646	393563	246671	326087	?
* Baukonto nach der Liquidation verringert.						
0,800	0,800	0,800	0,800	0,800	1,00	1,00
Abt	Abt	Abt	Riggenbach	Riggenbach	Abt	Strub
1,32 u. 2,04	1,80	1,80	3,50	3,50	1,80	3,50
2 × 17,5 = 35	2 × 17,5 = 35	2 × 17,5 = 35	49,0	49,0	2 × 17,5 = 35	33
1,80	1,80	1,80	1,60	1,60	1,80	1,80
100—110	110	100—110	130	130	100—110	125
6	4	6	6	8	6	3 Stromlokomotiven
2 Paar	2 Paar	2 Paar	5 Lokomotiven mit 2 1 Lokomotive „ 1	2 nachgeliefert 2	2	1 Dampflokomotive 2
573	573	573	573	573	573	700
Hebelschwinge	Hebelschwinge	Hebelschwinge	Hebelschwinge	Hebelschwinge	Zahnräder	Zahnräder
1:1,375	1:1,375	1:1,375	1:1,375	1:1,375	1:1,5	1:12,5
13,50	15,80	15,70	15,80	13,00	12,27	12
29,50	33,60	33,60	33,60	15,80	14,80	—
0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,78	—
1,23	1,41	1,41	1,35	1,35	1,35	2,45
300:550	300:550	300:550	300:550	300:550	300:550	—
12	14	14	14	14	14	—
1 Luftbremse	1 Luftbremse	1 Luftbremse	1 Luftbremse	1 Luftbremse	1 Luftbremse	1 Strom-Regelungs-
2 Triebachsbremsen	2 Triebachsbremsen	2 Triebachsbremsen	2 Triebachsbremsen	2 Triebachsbremsen	2 Triebachsbremsen	bremse
	1 selbstthätige Dampfbremse	1 selbstthätige Dampfbremse	1 selbstthätige Dampfbremse	1 selbstthätige Dampfbremse	1 selbstthätige Dampfbremse	1 selbstthätige Strom-
					1 Bandbremse	bremse
					1 Zangenbremse	1 Triebachsbremse
						1 Zangenbremse
						1 Bandbremse
5 offene zu 52 Plätzen	2 offene zu 48 Plätzen	2 offene zu 56 Plätzen	6 offene zu 48 Plätzen	14 offene zu 48 Plätzen	3 Triebwagen und 3 Beiwagen. In einem Zuge 60 + 50 = 110 Plätze	1 Triebwagen und 1 Beiwagen In einem Zuge 40 + 40 = 80 Plätze
4650	4550	4900	5100	5000	330	80
348	192	320	304	688	2 offene zu 6,0 t Tragkraft	2 offene zu 8,0 t Tragkraft
3 offene zu 6,0 t Tragkraft	2 offene zu 6,0 t Tragkraft	2 offene zu 6,0 t Tragkraft	1 offener zu 6,0 t Tragkraft	3 offene zu 6,0 t Tragkraft	2800	mit Zangenbremse 2620
1540	1550	1550	2300	2300		
1. Juni 1890	17. Juni 1892	22. Juli 1892	14. Juni 1893	20. Juni 1893	15. Juli 1898	Erster Abschnitt 1899
9,10	8,20	9,50	9,10	9,5	10,5	12
23,30	24,70	25,85	25,60	25,65	28,00	25,6
7—9	8	7—9	7—9	7—9	7,2	8,5
5400	6400	6000	6600	6600	6000	6600
140	166	156	170	170	180	250
4,75	4,95	4,65	5,10	5,10	—	—
212	252	236	257	257	—	—
3000	4640	3740	4420	3380	—	—
17,9	25,5	20,0	24,7	17,4	—	—
378	444	393	463	463	184	250
87	80	73	74	74	90	etwa 105
7,50 — 5,00 — 10,00	8,00 — 4,00 — 10,00	7,50 — 4,80 — 10,50	8,00 — 4 00 — 10,00	II. Kl. 14,40, III. Kl. 9,00	12,00 — 12,00 — 18,00	nach Genehmigung 30,00 — 30,00 — 45,00

Abb. 2. Untergeschoß.

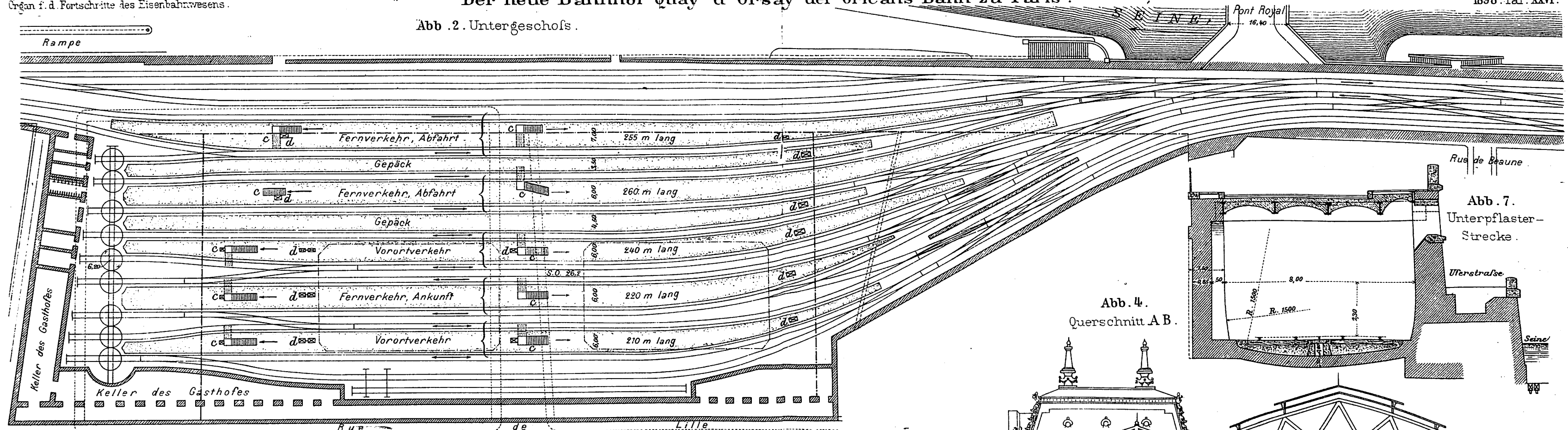


Abb. 3. Erdgeschoss.

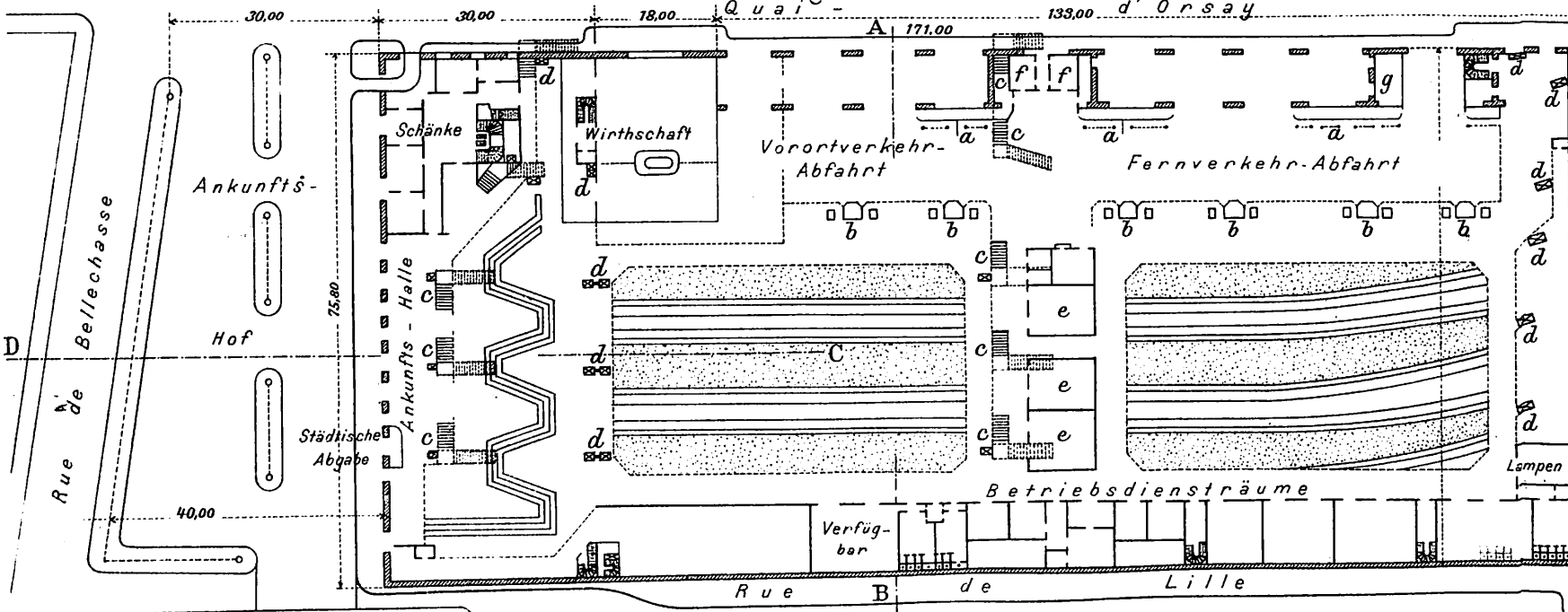


Abb. 1. Anschluß an den alten Bahnhof.

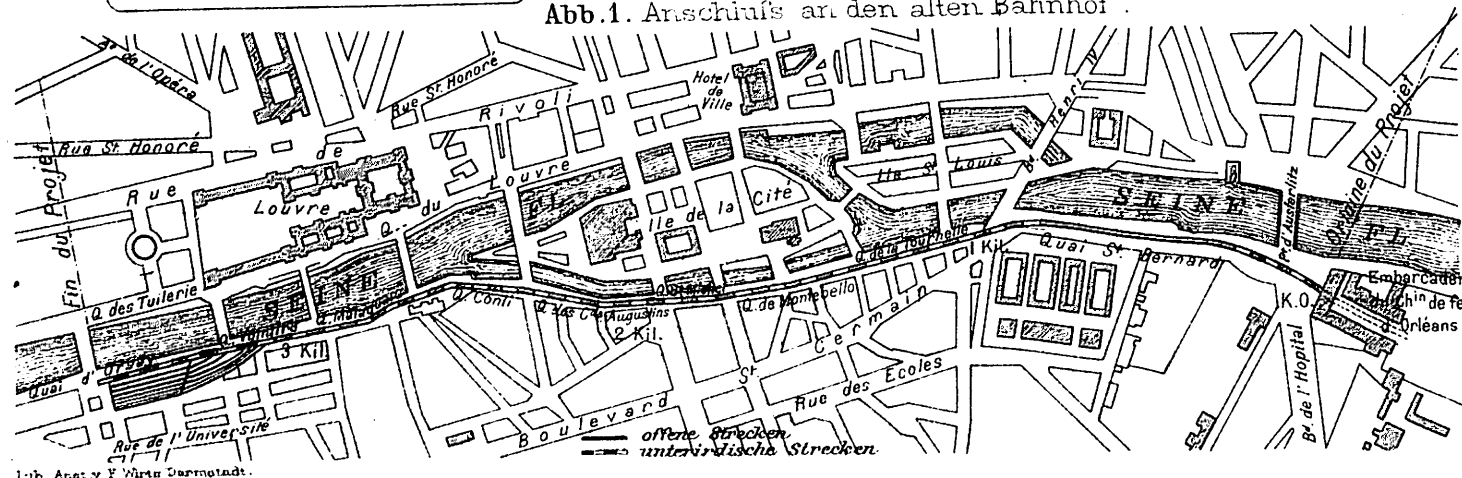


Abb. 6. Gewölbter Tunnel, 9 m. weit.

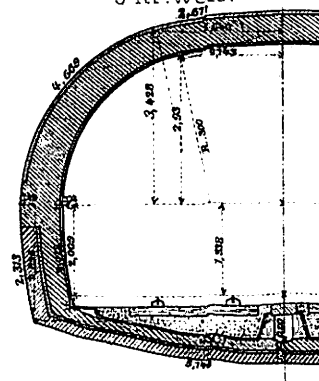


Abb. 4. Querschnitt A B.

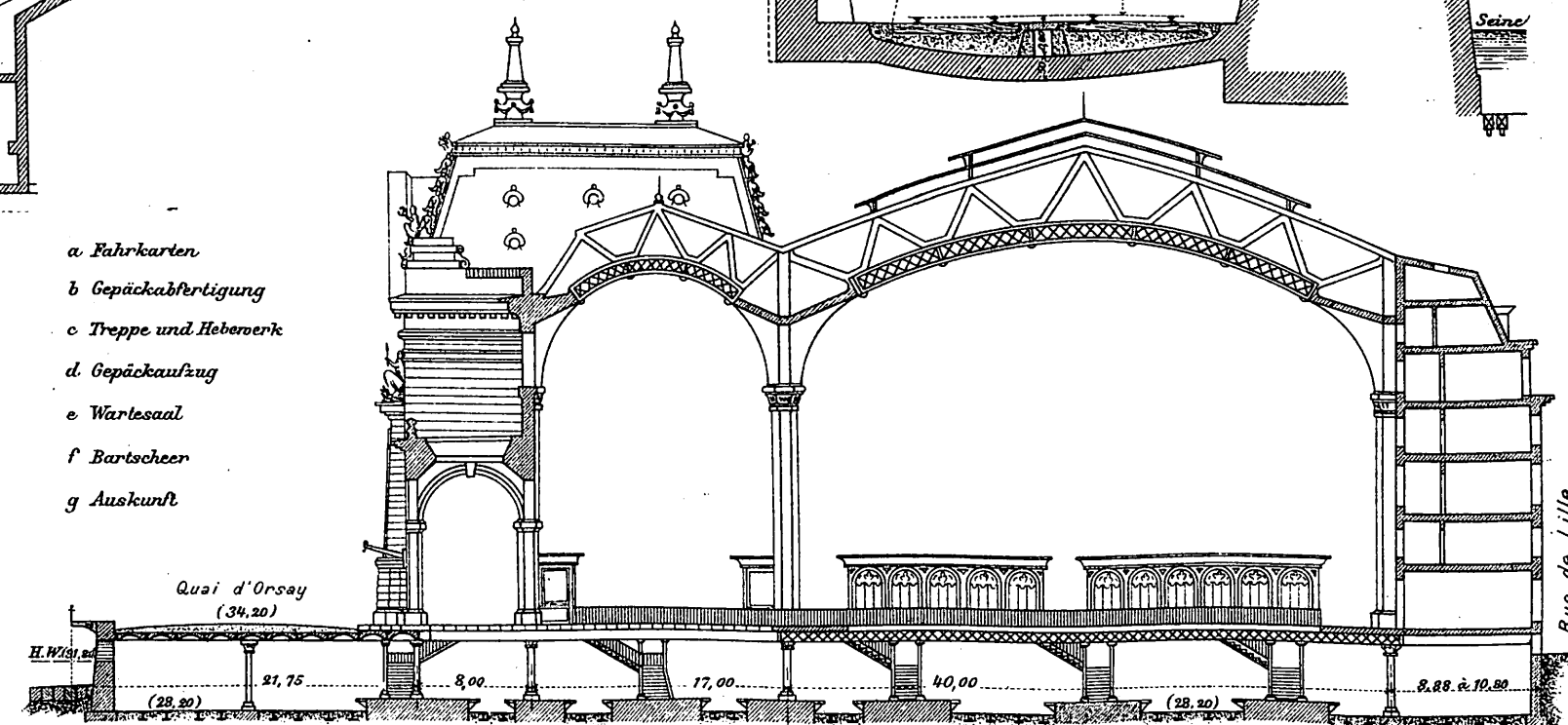


Abb. 5. Längsschnitt C D.

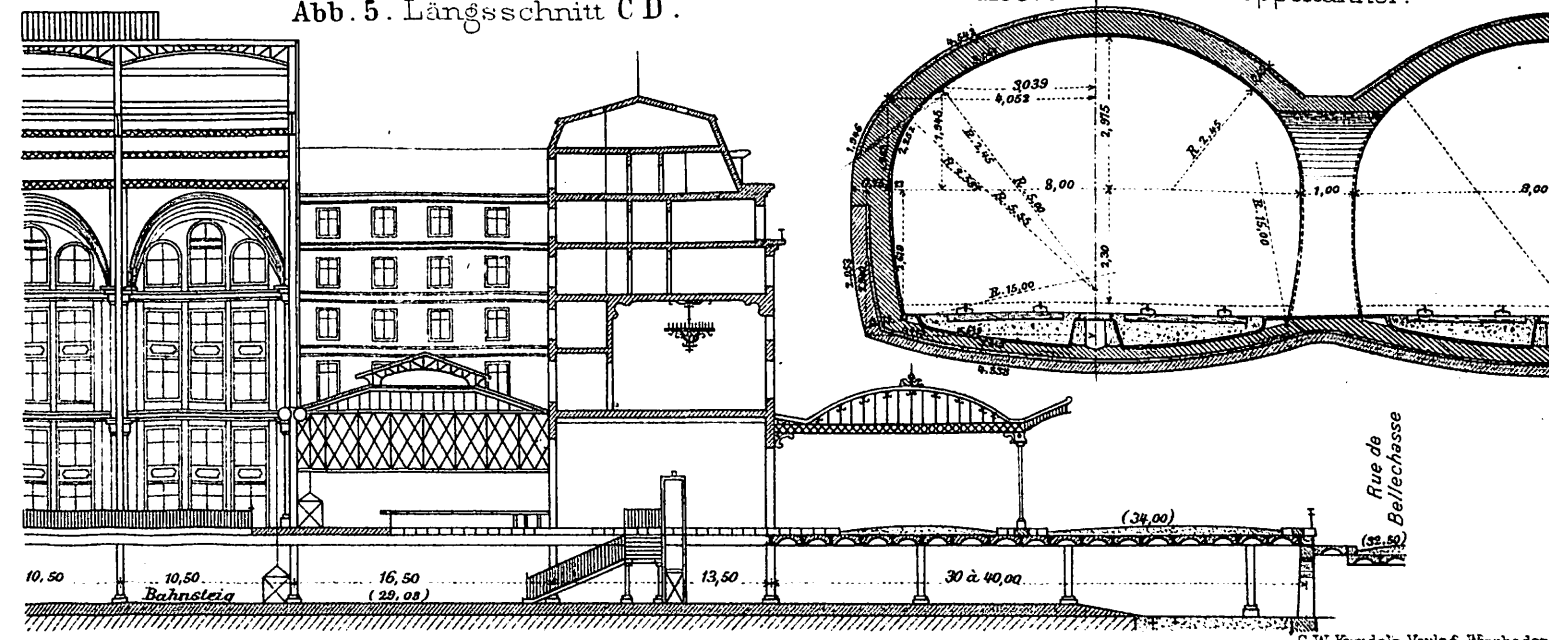


Abb. 8. Gewölbter Doppeltunnel.

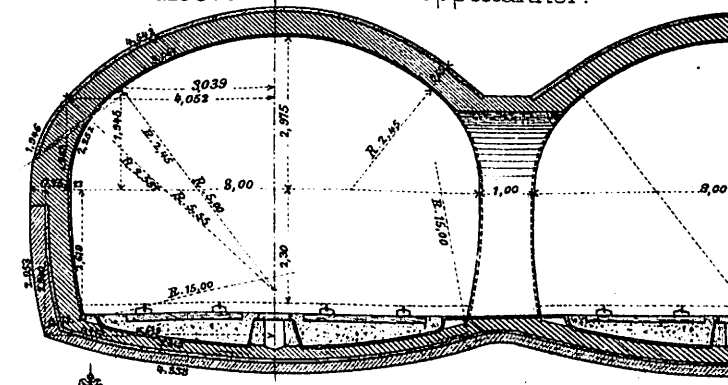


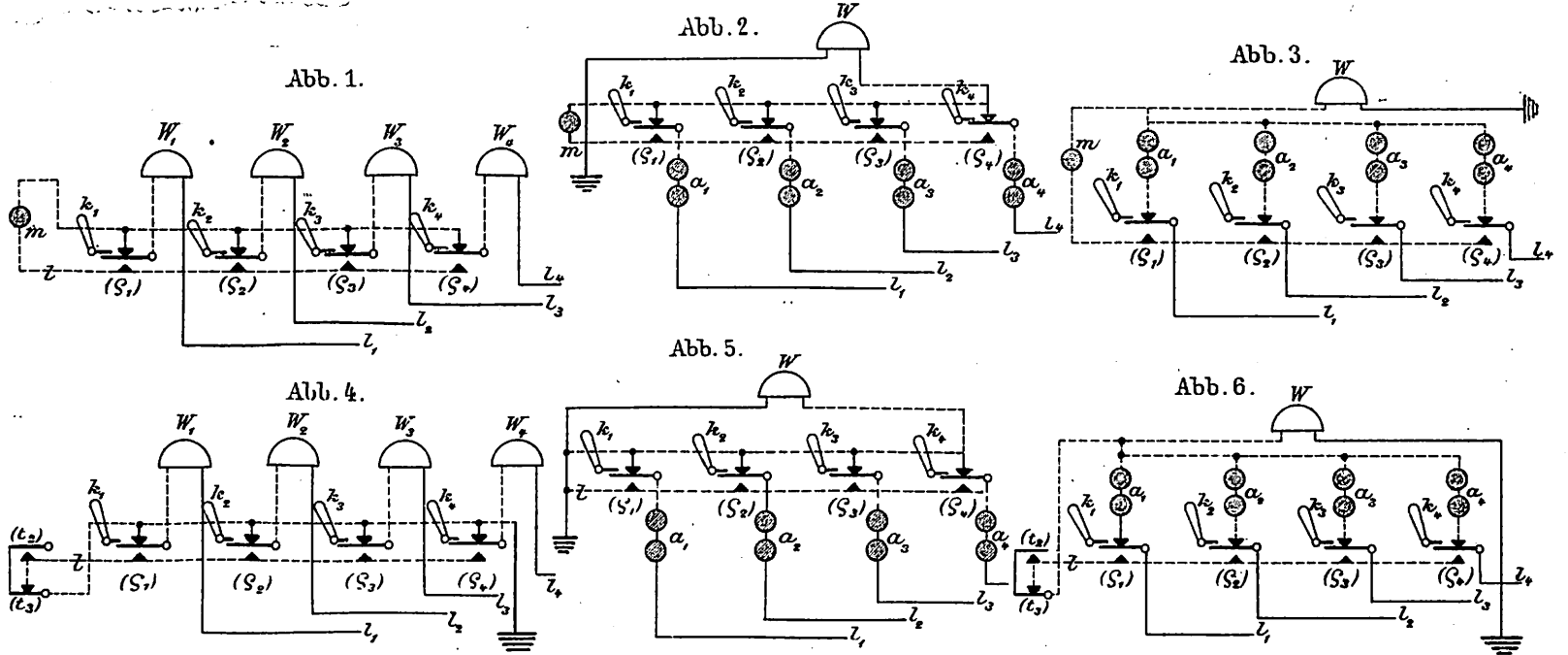
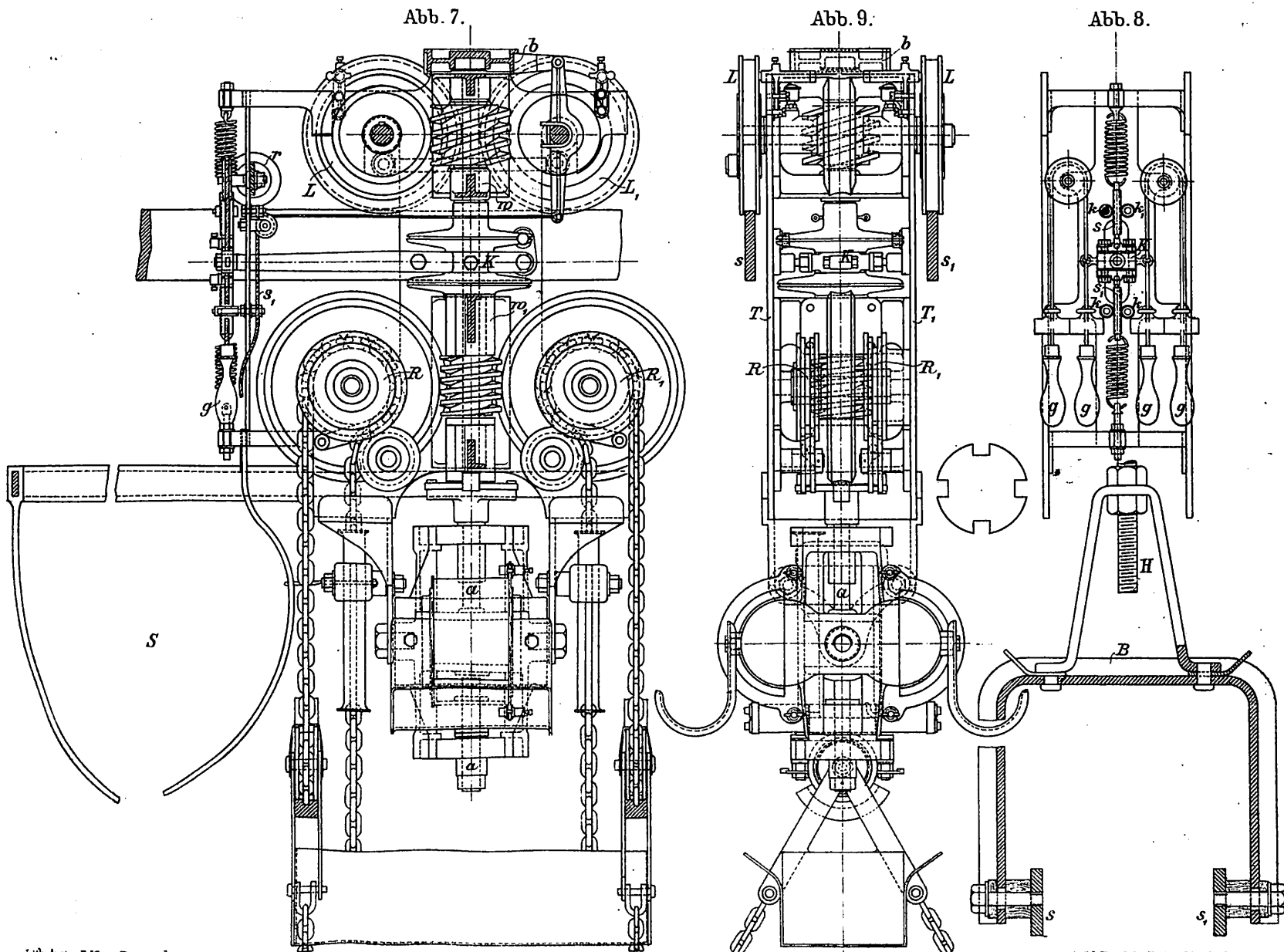
Abb. 1-6. Schaltung des elektrischen
mit elektrischemFahrstraßen-Anzeigers bei Stellwerksanlagen
Fahrstraßen Verschlusse.Abb. 7-9. Hängebahn mit elektrischem Antriebe auf dem
Victoria-Bahnhofs in Manchester.

Abb. 1 u. 2. Umsteuervorrichtung der viercylindrigen Verbundlokomotiven der französischen Nordbahn.

Abb. 1. Längsschnitt.

Abb. 2. Grundriss.

Abb. 4. Längsschnitt.

Abb. 5. Grundriss.

Abb. 7. Endansicht.

Abb. 6. Rollenkrantz.

Abb. 8. Querschnitt.

Abb. 9. Aufhängung der Hauptträger.

Abb. 12.

Abb. 10-12.

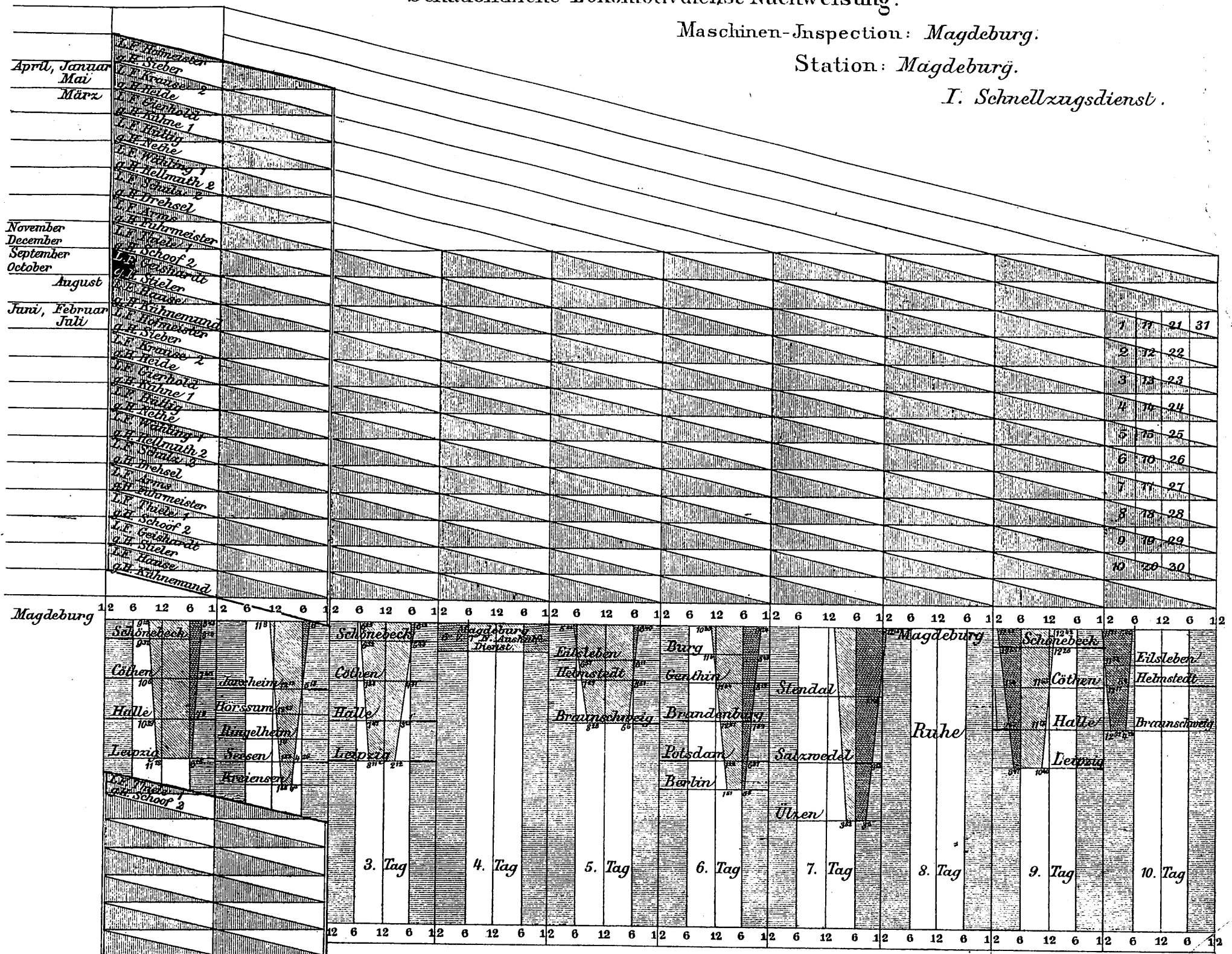
Selbstthätiges Absperr- und Regel-Ventil.

1:10.
d. n. Gr.

Abb. 3.
Mittelquerschnitt
einer
Trogdrehscheibe.

Abb. 3-9. Amerikanische
Dreh scheiben.

Abb. 4-9.
Deckdreh-
Scheibe



The drawing shows a mechanical component with two main views: a front view (top) and a side view (bottom). The front view features a central circular hole with a diameter of 45 mm. To the left are two cylindrical sections with diameters of 42 mm and 50 mm. The right side has a complex curved profile with various radii and tangency points labeled A through F. Dimensions include overall width of 180 mm, height of 96 mm, and several internal offsets like 65, 51, 70, 60, 115, 110, 25, 20, 15, 12, 20, 30, 40, 45°, 70, 60, 80, 14, 14, 14, 14.

Schnitt A-B .

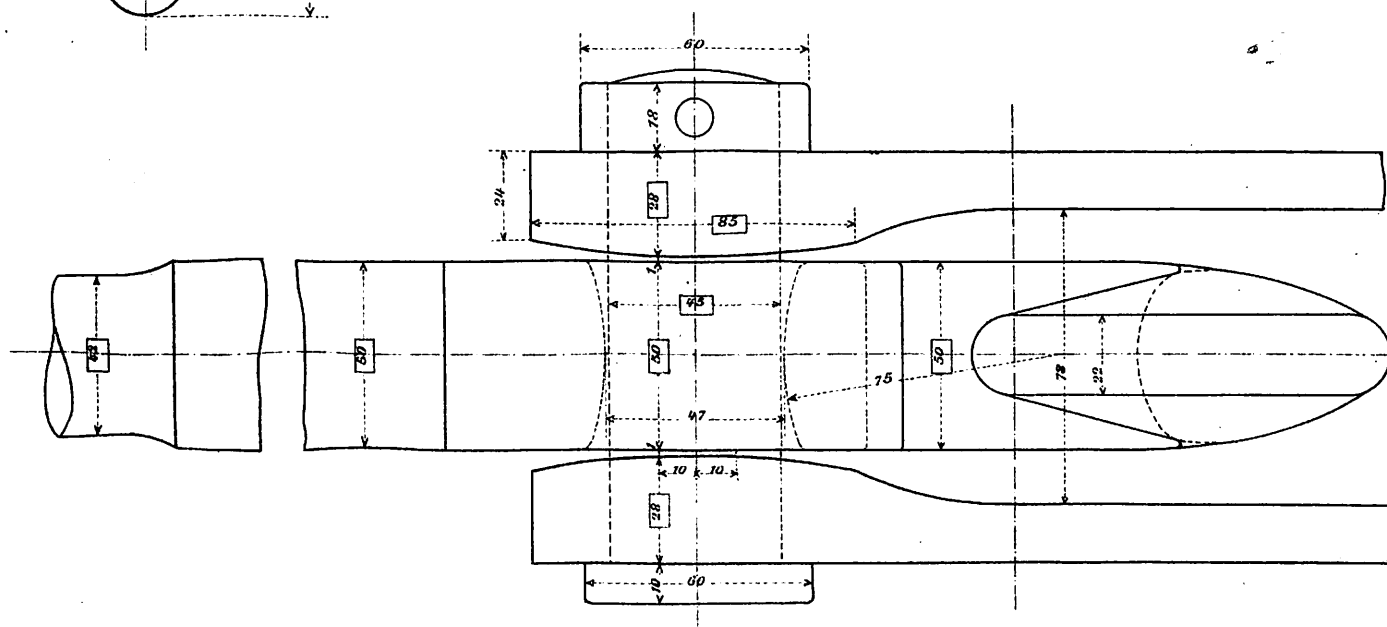
Schnitt C-D

Verbindlich für Personenrungen
mit unten geschlossenen Fullenbülgern.

Schnitt C-D

Schnitt E-F.

Mafsstab 1:2 .



Boda: Verwendung
abgesonderter Fahrstienen
im Stellwerksbetriebe.

