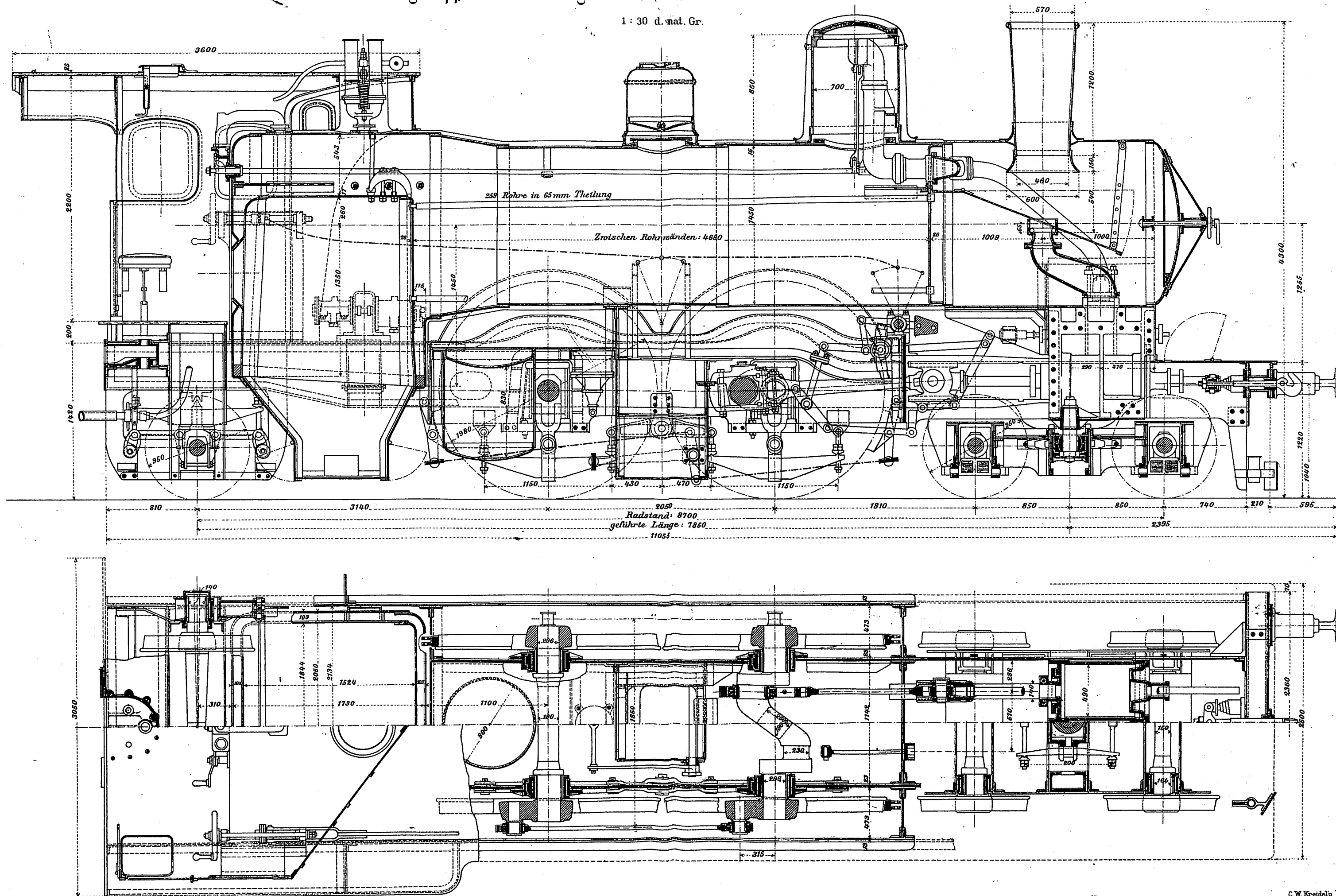


²/₅ gekuppelte Schnellzug- Locomotive der Pfälzischen Eisenbahnen.

1 : 30 d. nat. Gr.



Querschnitt durch
die Feuerkiste.

Querschnitt
durch Langkessel
und vordere
Triebachse.

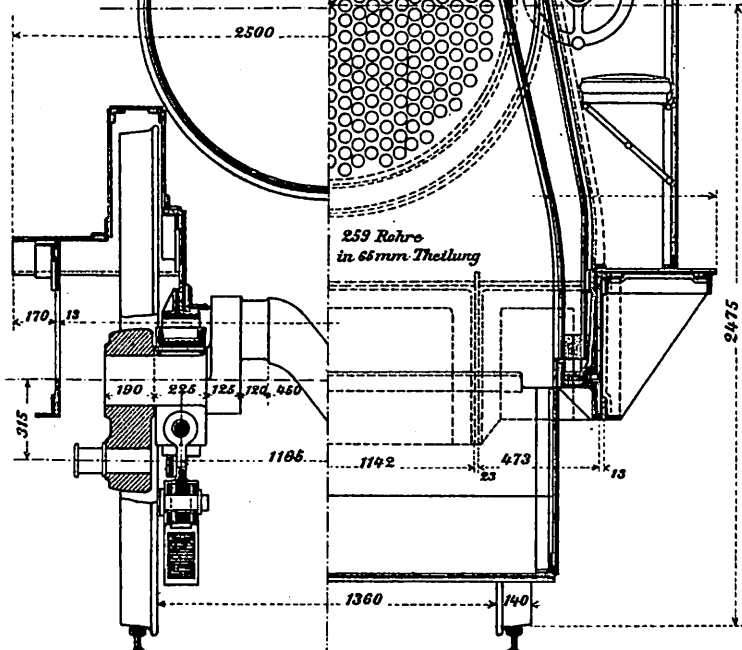
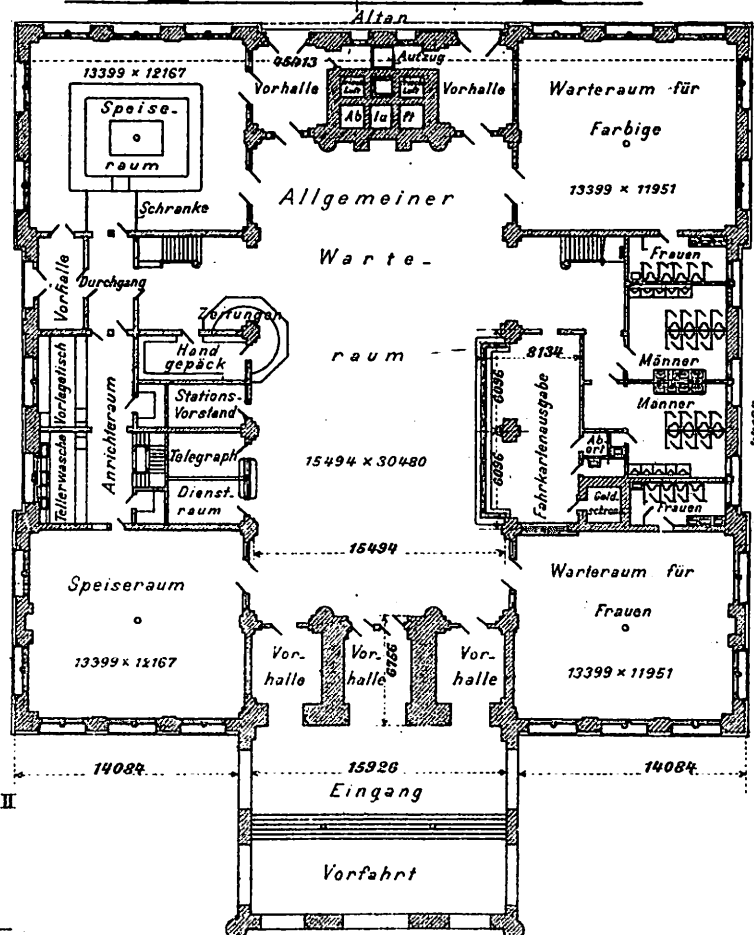
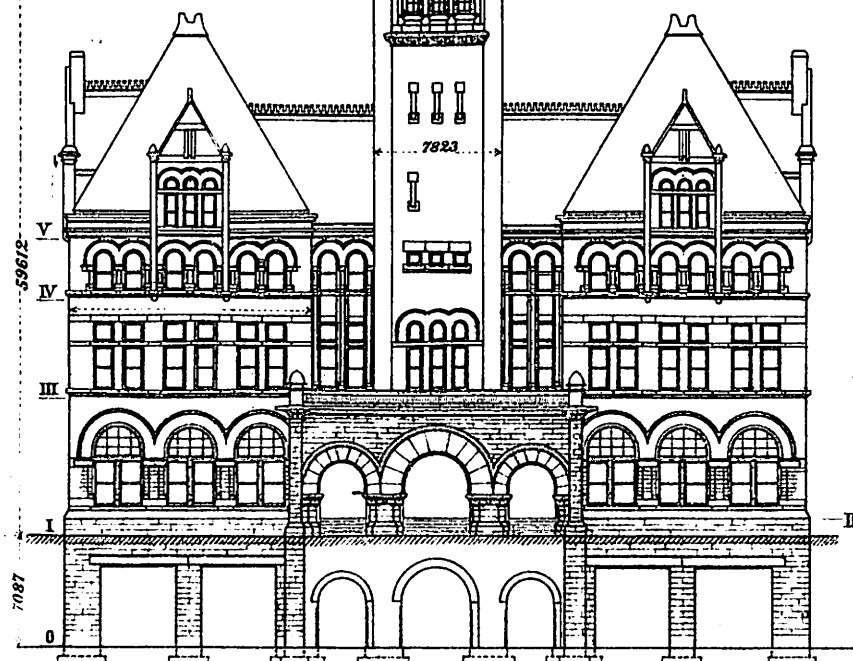
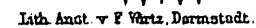


Abb. 6.
Grundriss
des Haupt-
geschosses II.
(Abb. 5.)

Abb.5. Vorderansicht.





Schaltung zur Weichen- und Signal-Sicherungsanlage mit elektrischem Betriebe auf der Südseite des Bahnhofes Prerau. (Für Zug-Ausfahrten.)

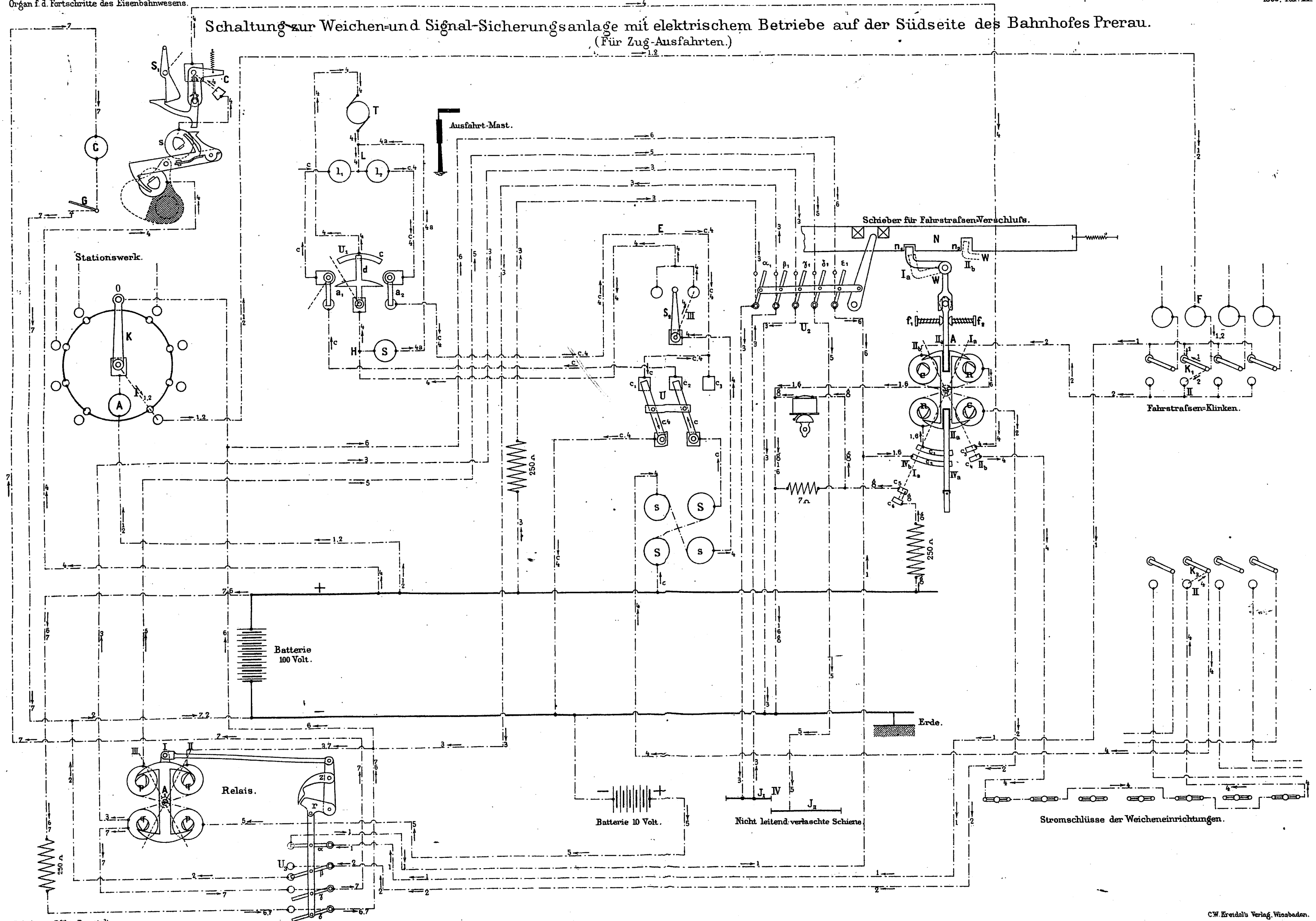


Abb. 1-5.
Ventil für Wasserkrahne
bei Eisenbahnen.
1:10 d. n. Gr.

Abb. 1. Längsschnitt
durch die Krahngrube.

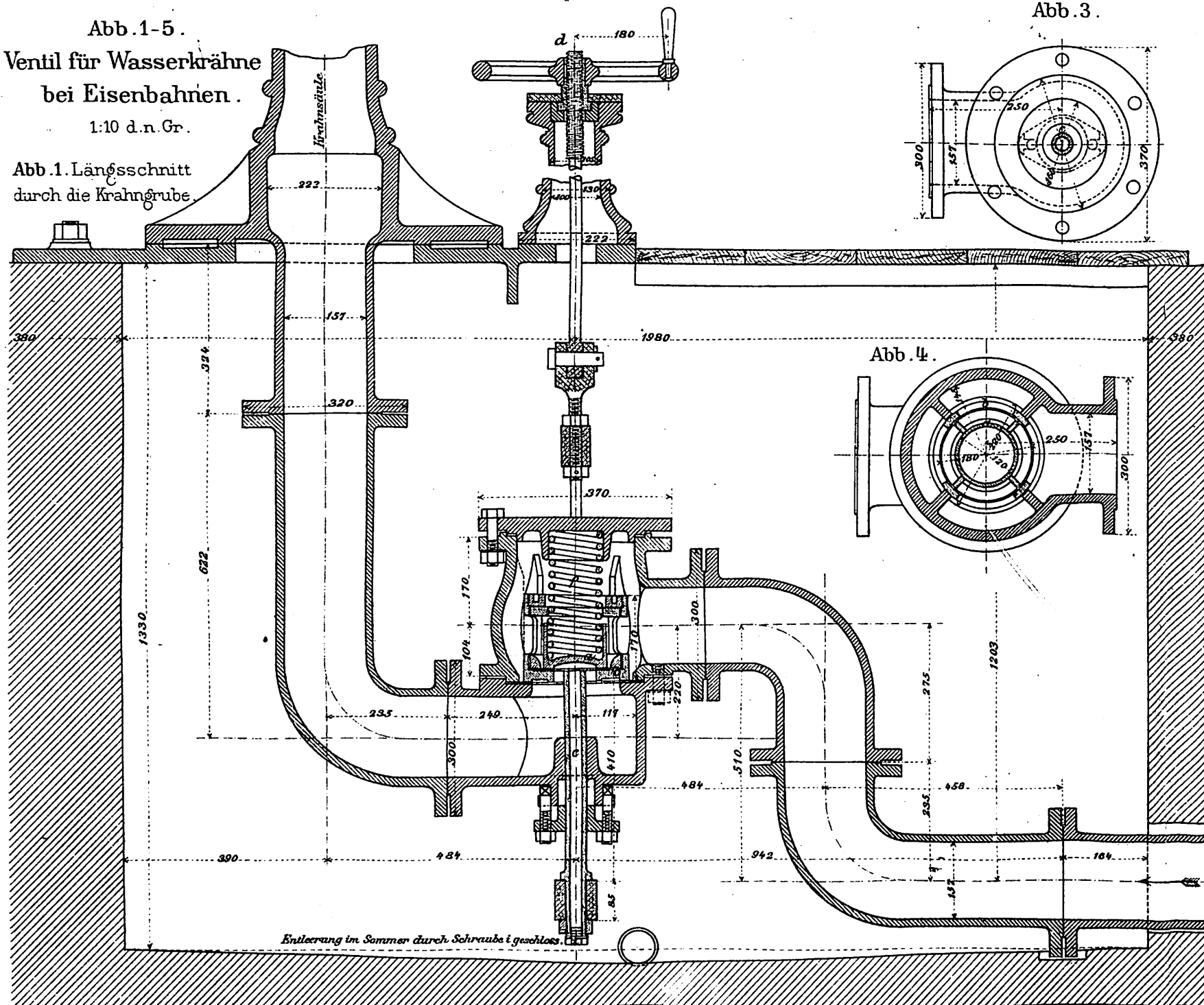


Abb. 2.
Querschnitt durch die
Krahngrube.

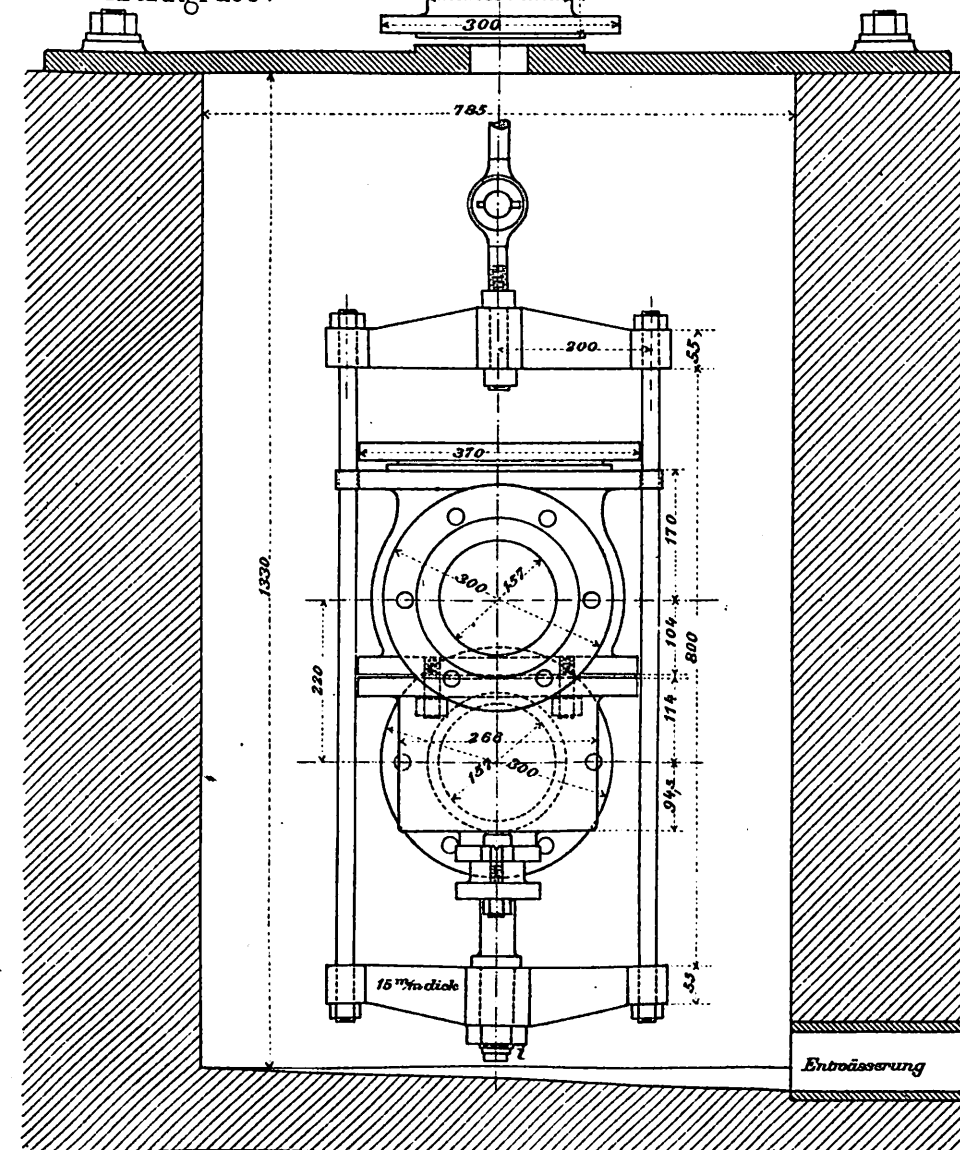


Abb. 5.

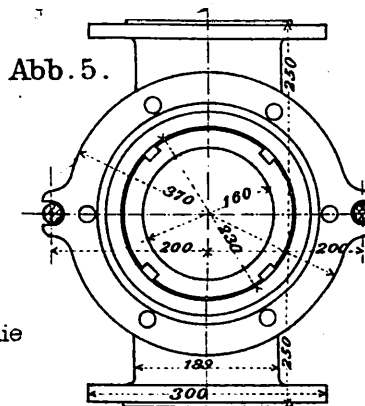


Abb. 9-13.
Schnellzug-
Lokomotiven der
North Eastern-
Bahn.
Maßstab 1:120.

Abb. 9. Lokomotive A.

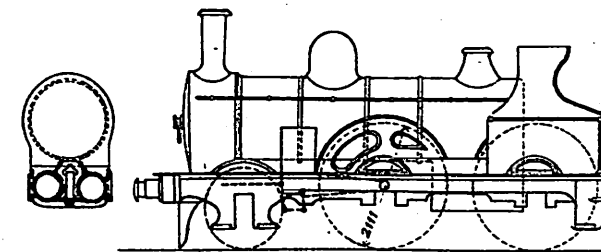


Abb. 10. Lokomotive B.

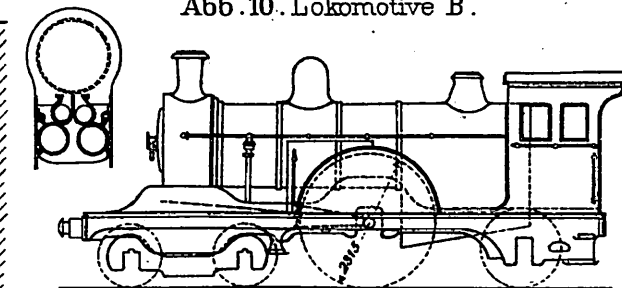


Abb. 11. Lokomotive C.

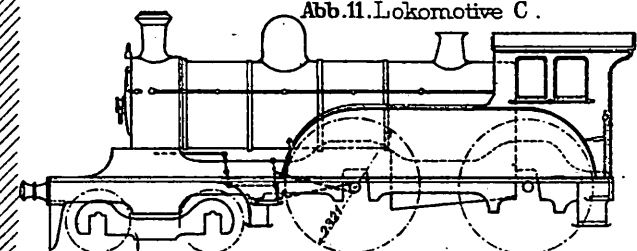


Abb. 12.
Lokomotive D.

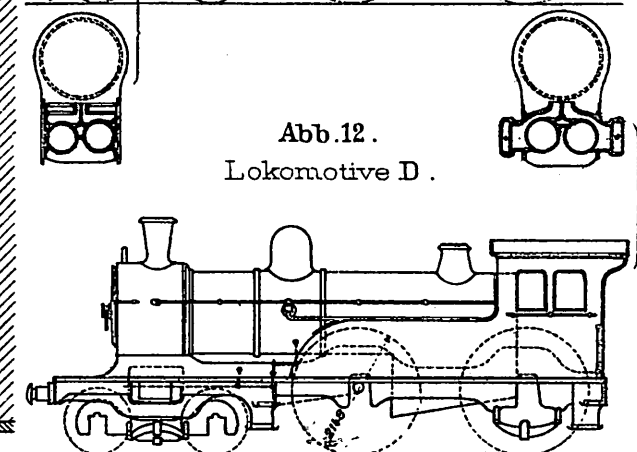


Abb. 13. Lokomotive E.

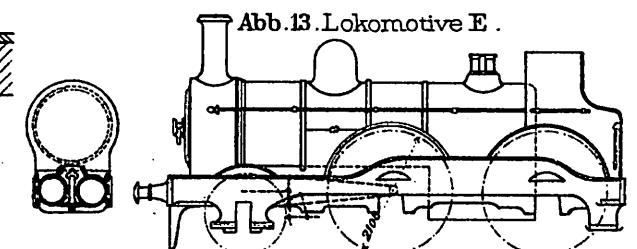


Abb. 8. Grundriß.

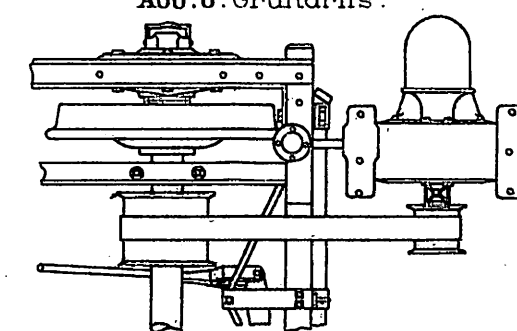


Abb. 6. Dampfzylinder einer $\frac{1}{2}$ gekuppelten
Güterzug-Lokomotive der Union-Bahn.

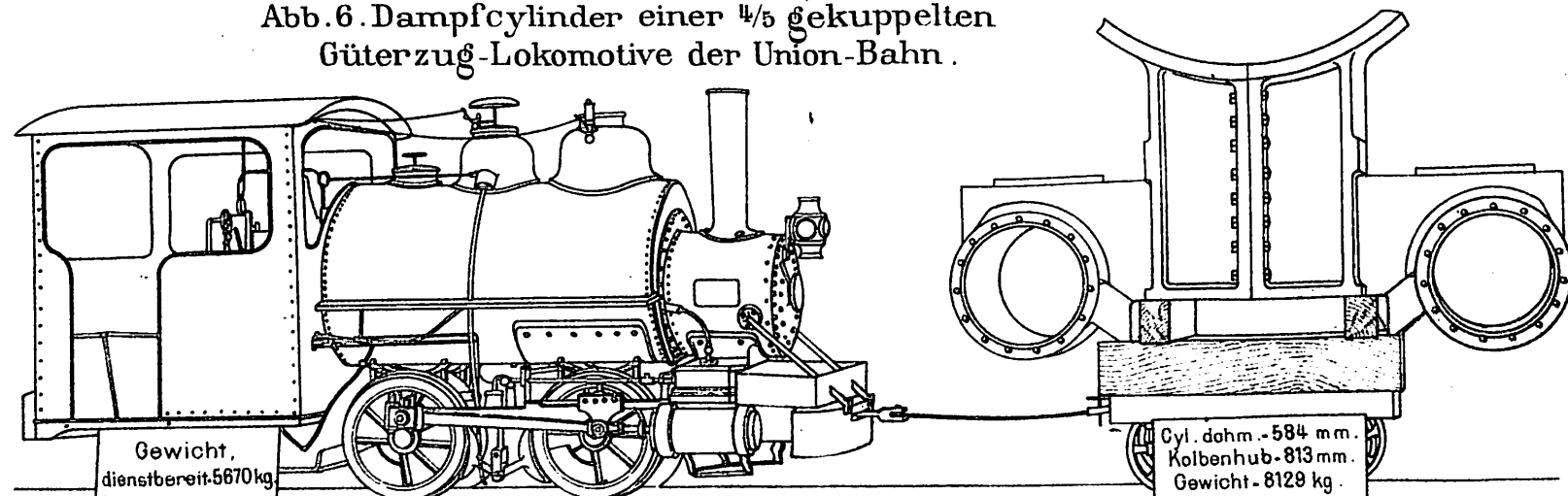
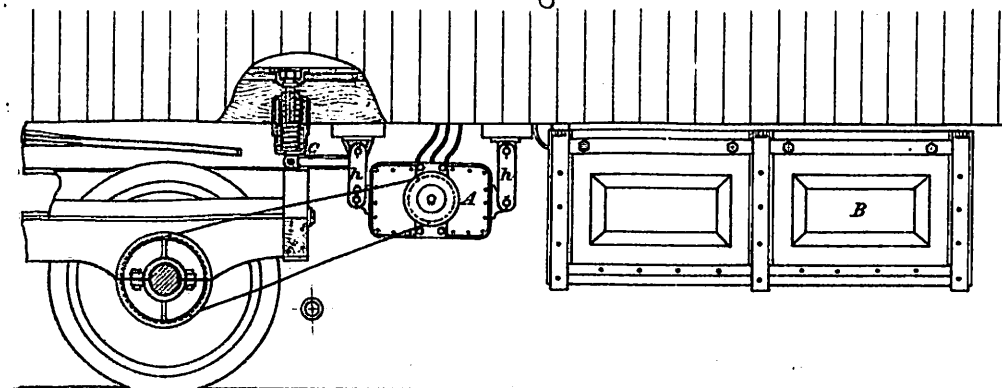


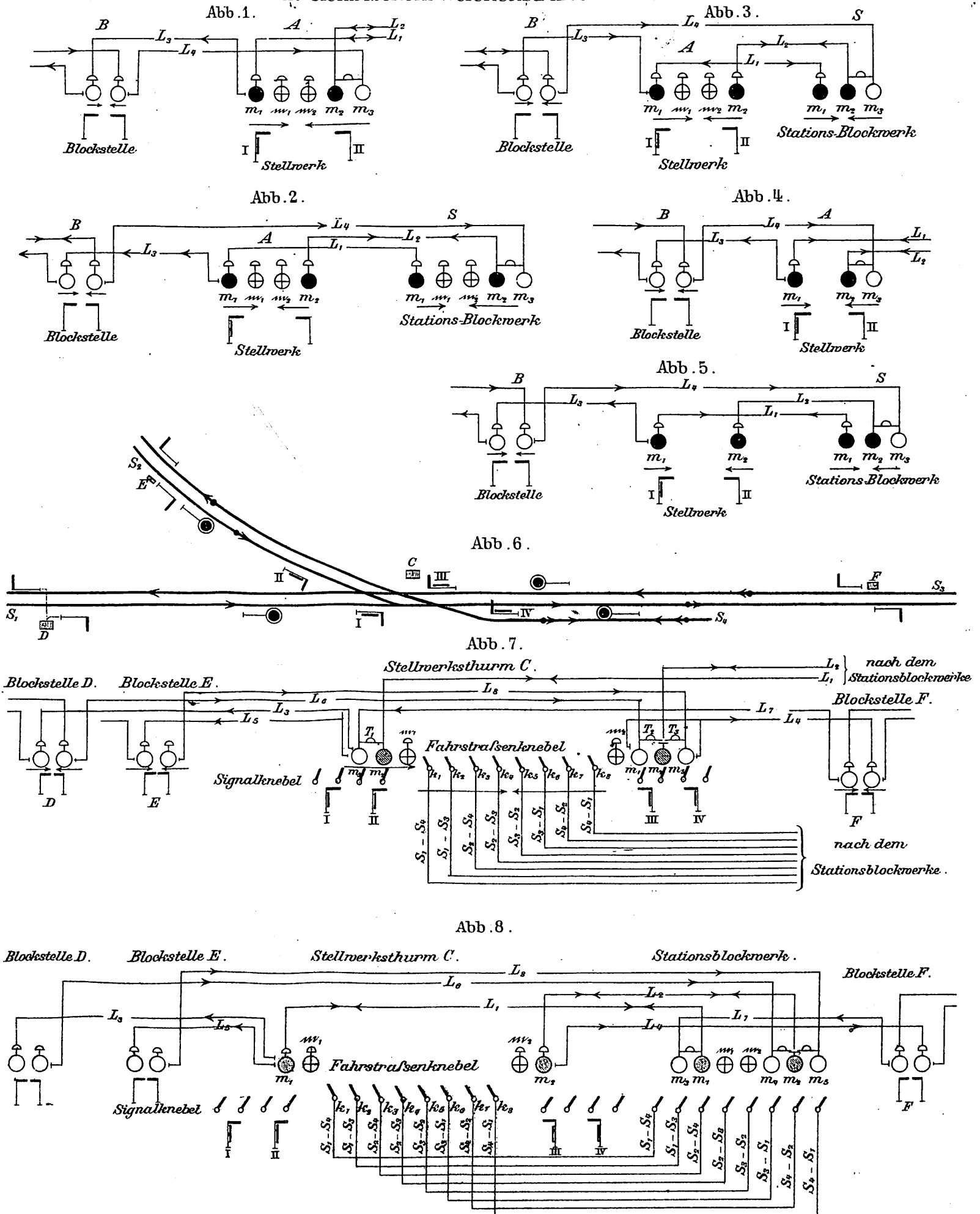
Abb. 7-8. Elektrische Wagenbeleuchtungs-
Einrichtung der Gould-Kuppler-Gesellschaft.

Abb. 7. Längsansicht.



Boda: Über den Anschluß von Blocklinien an Stellwerksanlagen

mit elektrischem Weichenstraßen-Verschlusse.



Boda: Über den Anschluß von Blocklinien an Stellwerksanlagen mit elektrischem Weichenstraßen-Verschlusse.

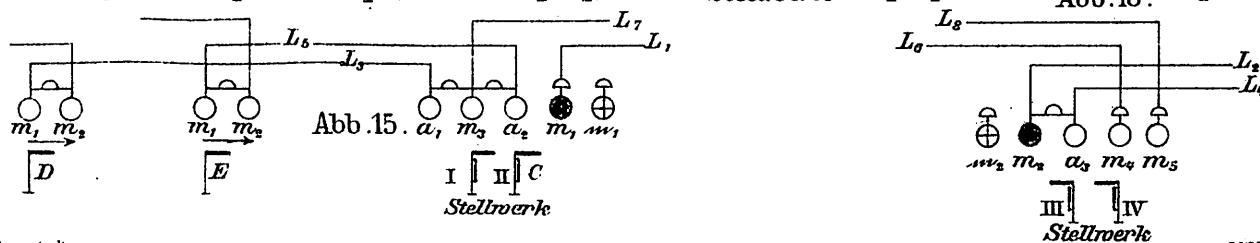
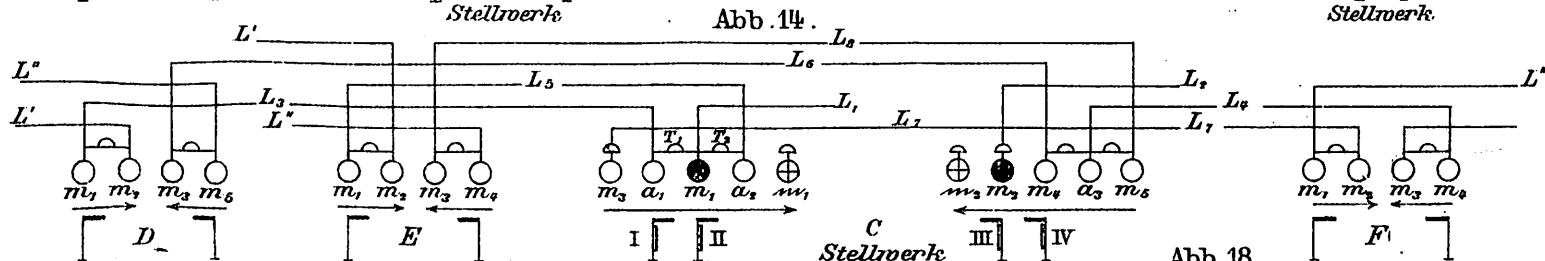
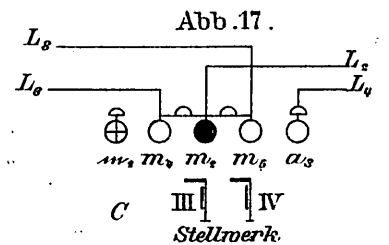
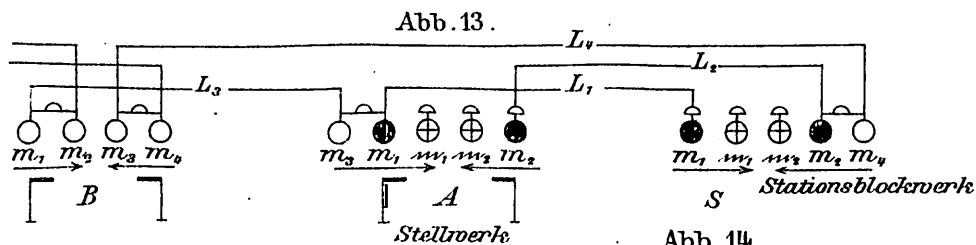
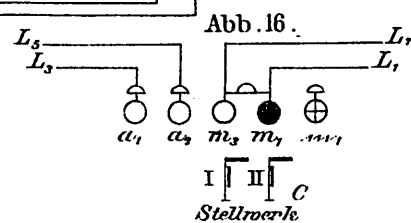
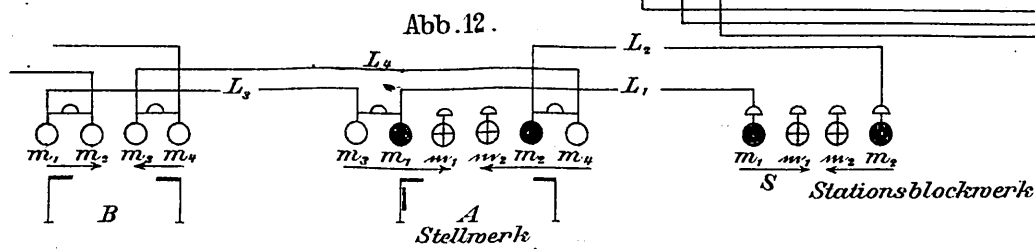
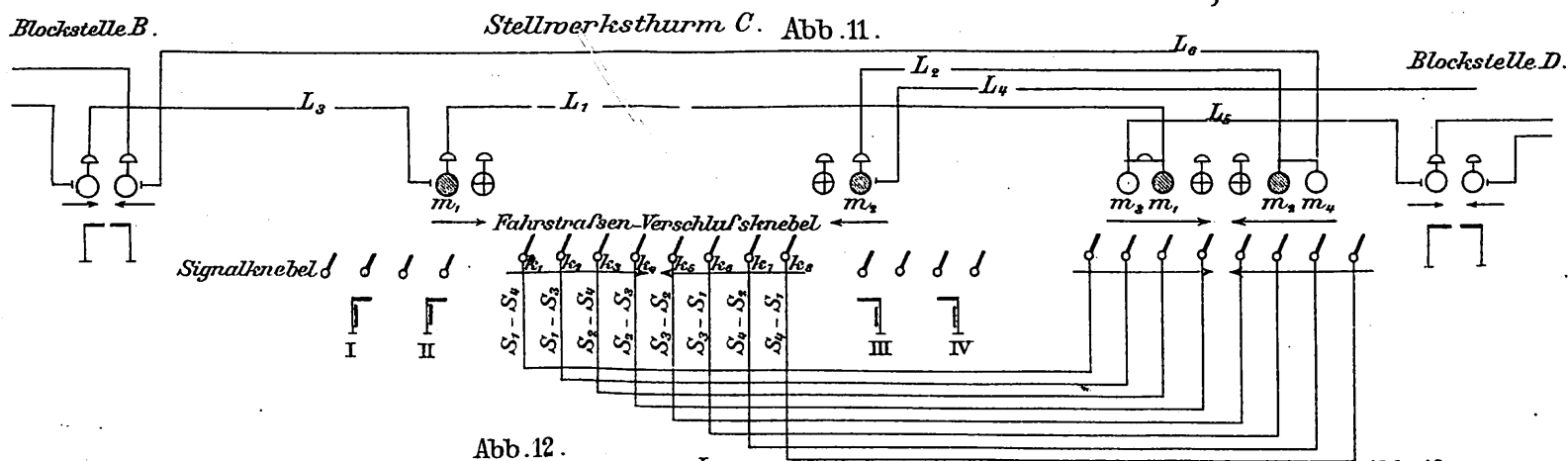
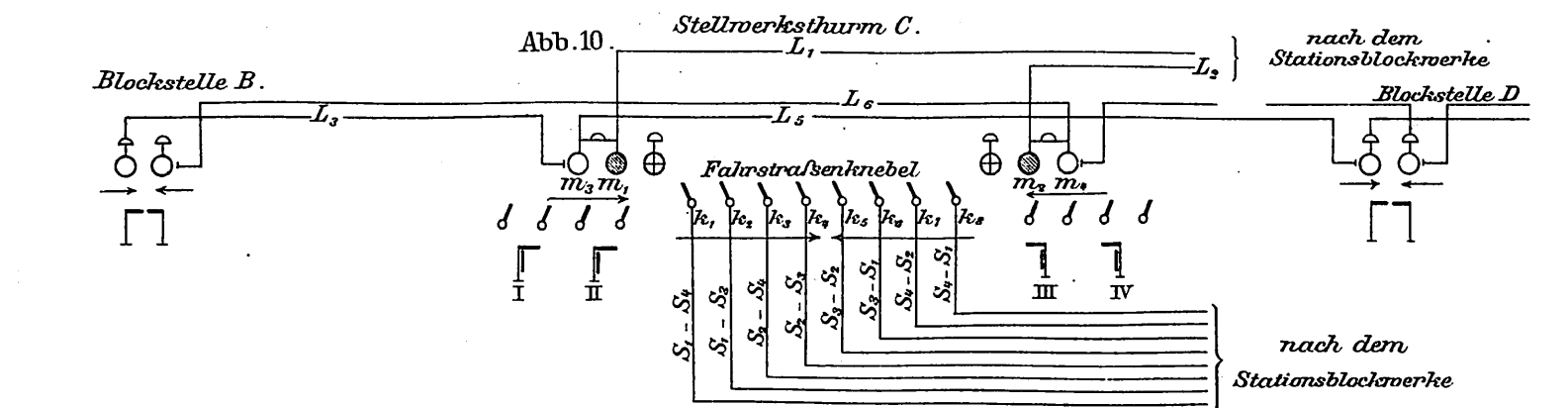
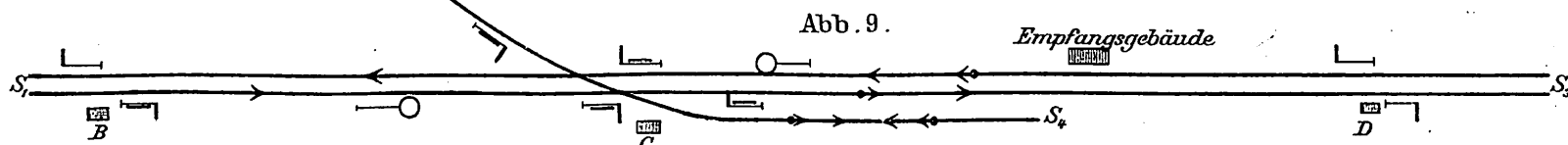


Abb. 1-4. Gleisbremse von Andreovits D.R.P. N° 101587.

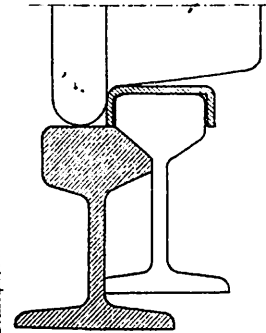
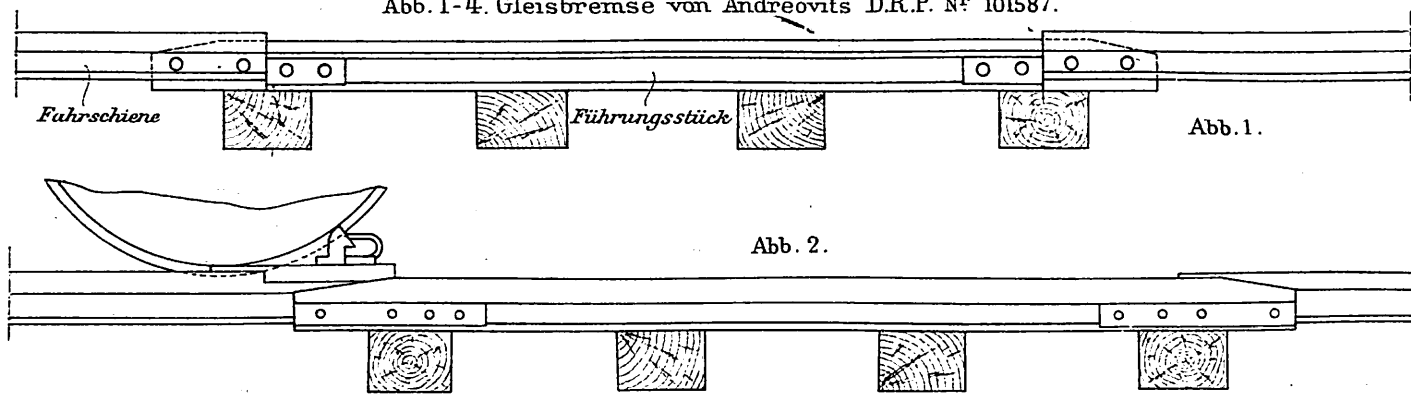


Abb. 3.

Abb. 4.

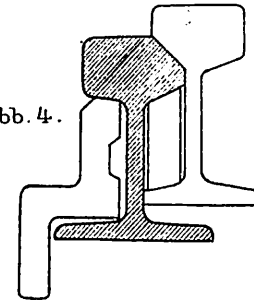


Abb. 1-15. Buchholtz : Über Gleisbremsen für den Verschiebedienst.

Abb. 10 u. 11. Mau's Verschiebe-Bremse mit Schienennuth für Bremsschuhe mit zweiseitiger Führung.

D.R.G.M. 97232.

Abb. 10. Abgleitschiene. 1:20.

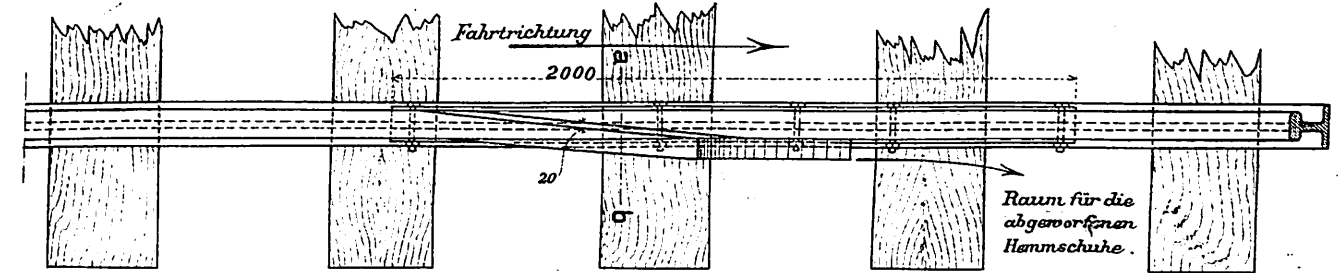


Abb. 5-7. Verschiebe-Bremse Andreovits-Gutjahr. Zusatzpatent angemeldet zu 101587.

Abb. 5.

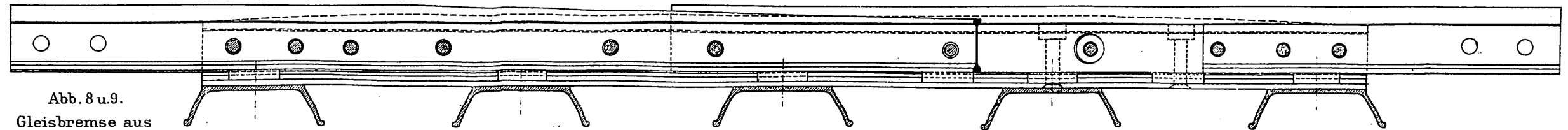


Abb. 8 u. 9.
Gleisbremse aus
gewöhnl. Stahlschienen
mit Abgleitschiene
im Neigungsverhältniss 1:10.

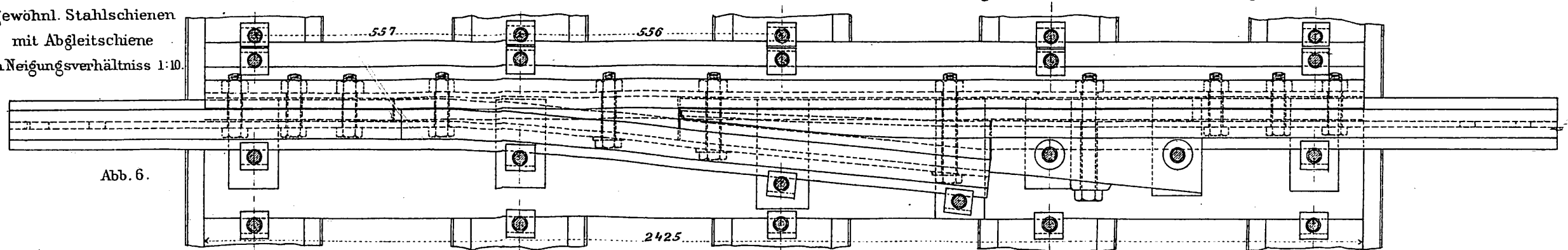


Abb. 6.

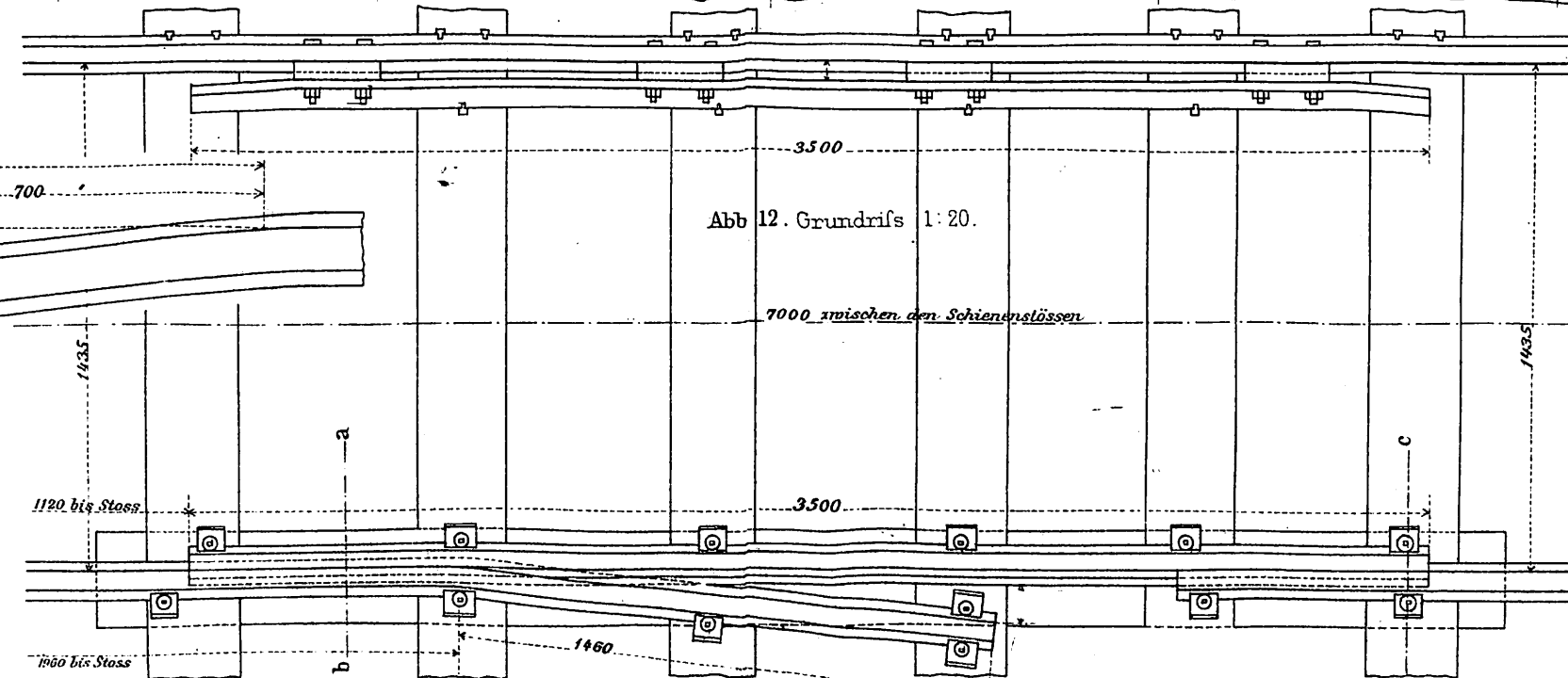


Abb. 12. Grundriss 1:20.

Abb. 13. Ansicht 1:20.

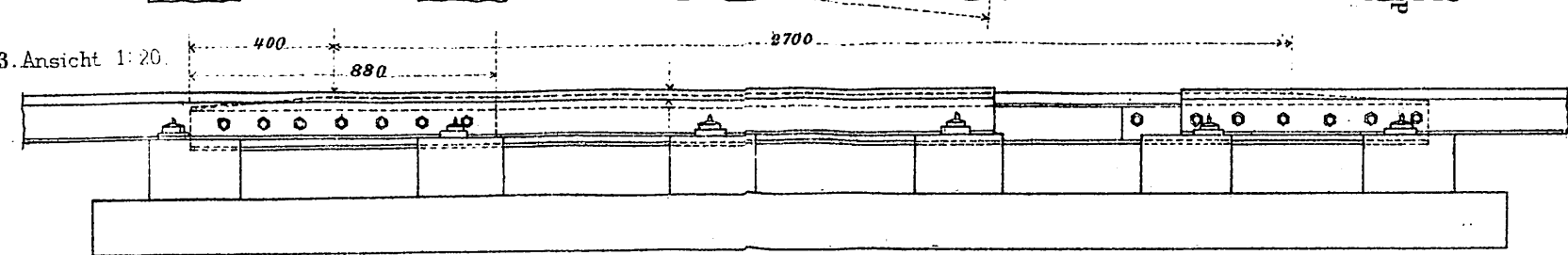


Abb. 12-15.
Gleisbremse
von Willmann
auf Bahnhof Speldorf.
(unbrauchbar)

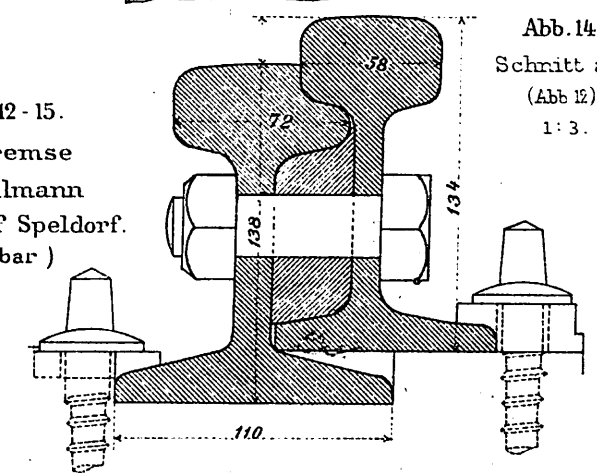
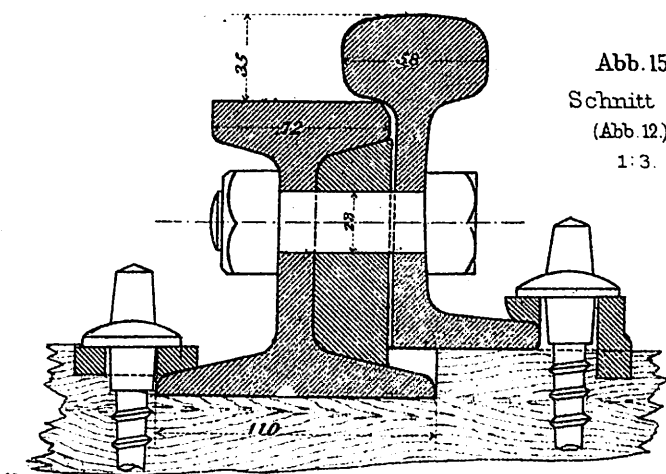


Abb. 14.
Schnitt a-b.
(Abb. 12).
1:3.

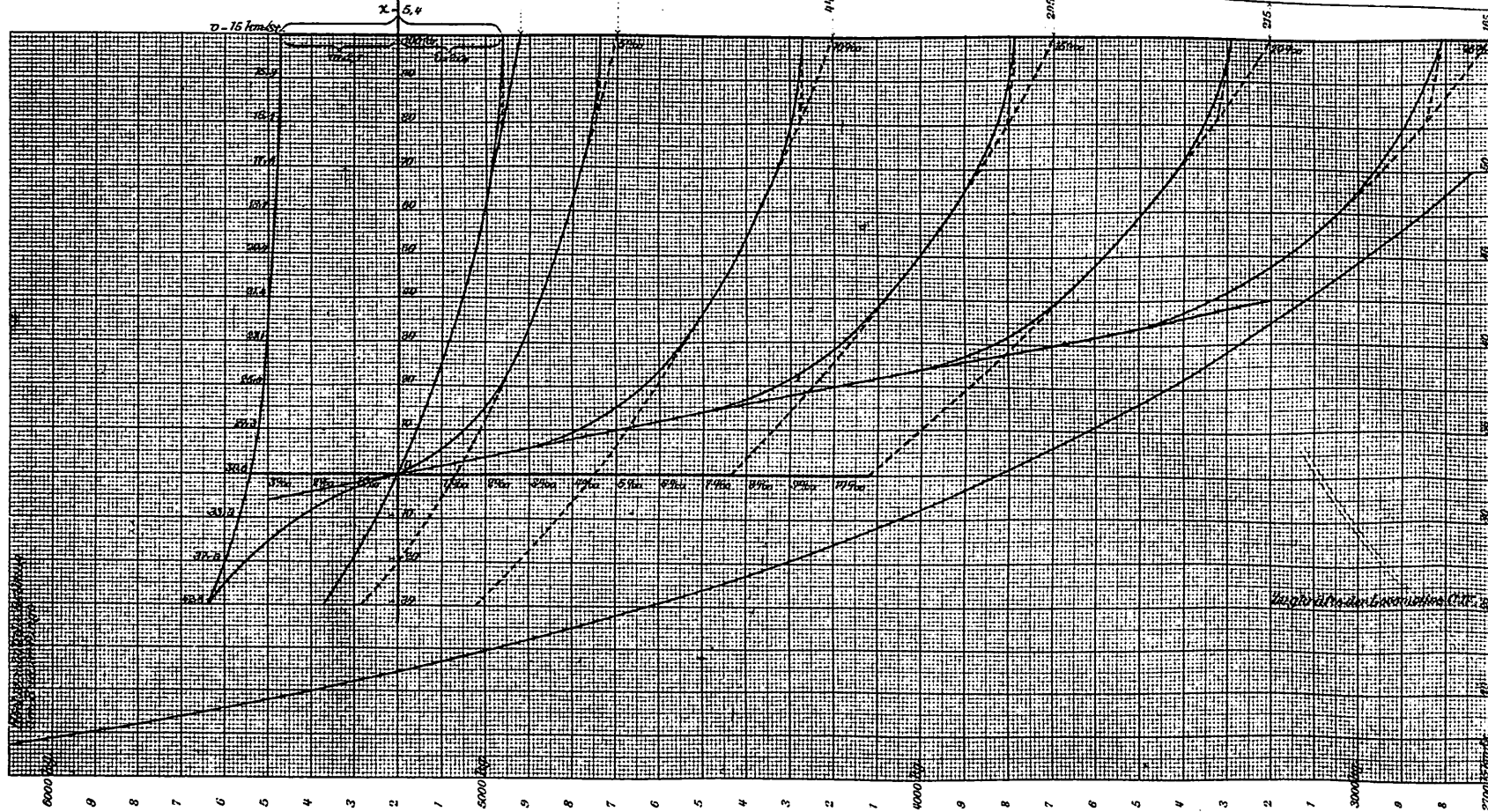
Abb. 15.
Schnitt c-d.
(Abb. 12).
1:3.



Gewicht der Locomotive im Dienste 39,8 t.
des Tenders 30,2 t.
Reibungsgewicht 39,8 t.

Geförderte Wagen-
gewichte in Tonnen 1 mm - 25 t.

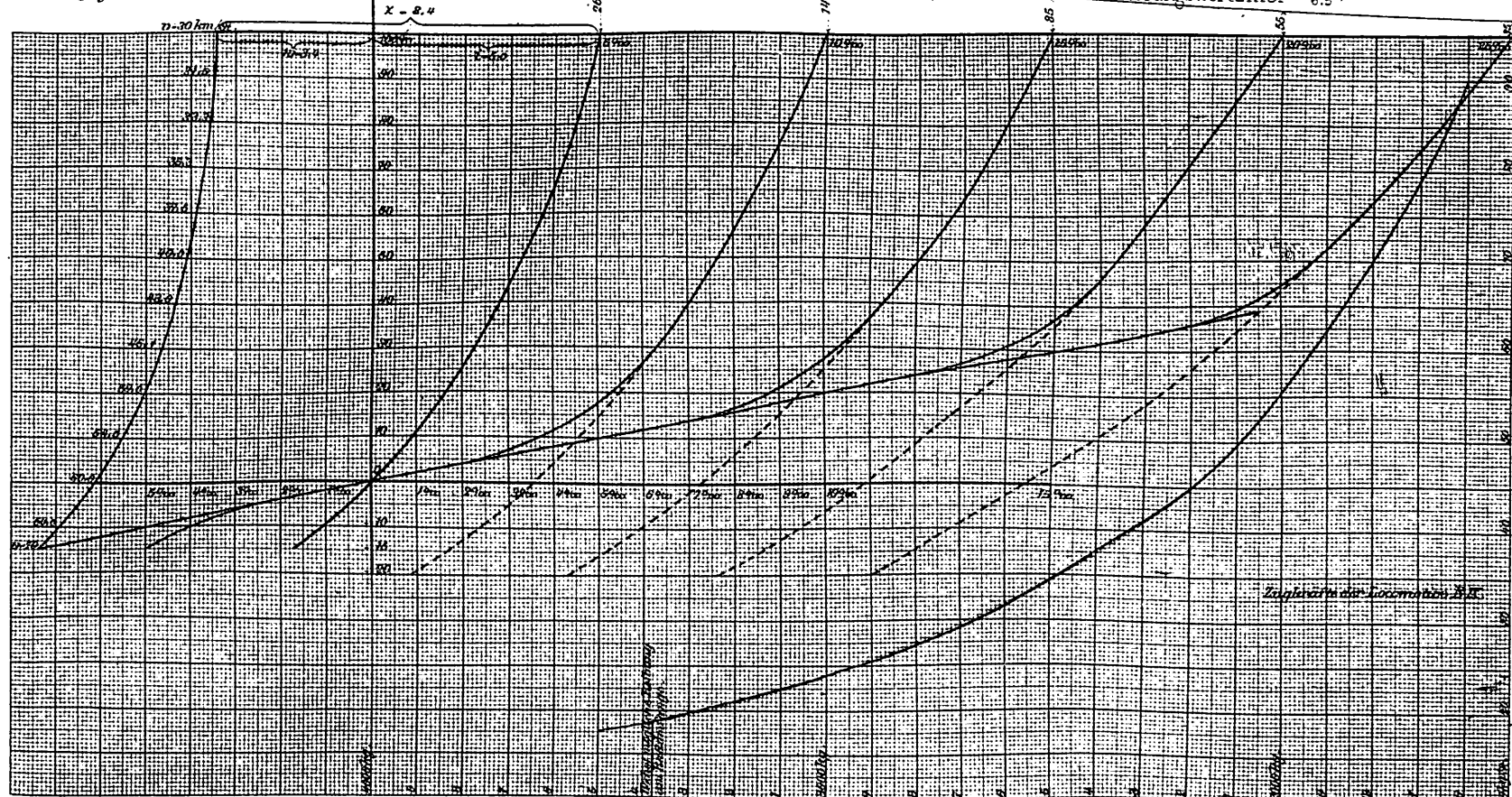
Abb. 1. Schaulinien
der Zugkräfte für die Tonne Zuggewicht für Locomotive C.IV.
von 39,8 t. Reibungsgewicht bei 30 Km/St. Grundgeschwindigkeit
und $\frac{1}{65}$ Reibungswertziffer.



Gewicht der Locomotive im Dienste 33 t.
des Tenders 28 t.
Reibungsgewicht 22 t.

Geförderte Wagengewichte in Tonnen
1 mm - 10 t.

Abb. 2. Schaulinien
der Zugkräfte für die Tonne Zuggewicht für Locomotive B.IX.
mit 60 Km/St. Grundgeschwindigkeit.
Reibungswertziffer $\frac{1}{65}$.



Locomotive B.XI.
Gewicht der Locomotive im Dienste 50 t.
des Tenders 43 t.
Reibungsgewicht 27,5 t.
Mittleres Dienstgewicht 65 t.
Mittleres Reibungsgewicht 28 t.

Geförderte Wagengewichte in Tonnen
für Locomotiven B.XI und D.XII.
1 mm - 5 t.

Abb. 3. Schaulinien
der Zugkräfte für die Tonne Zuggewicht für Locomotiven B.XI und D.XII
bei 80 Km/St. Grundgeschwindigkeit
und $\frac{1}{65}$ Reibungswertziffer.

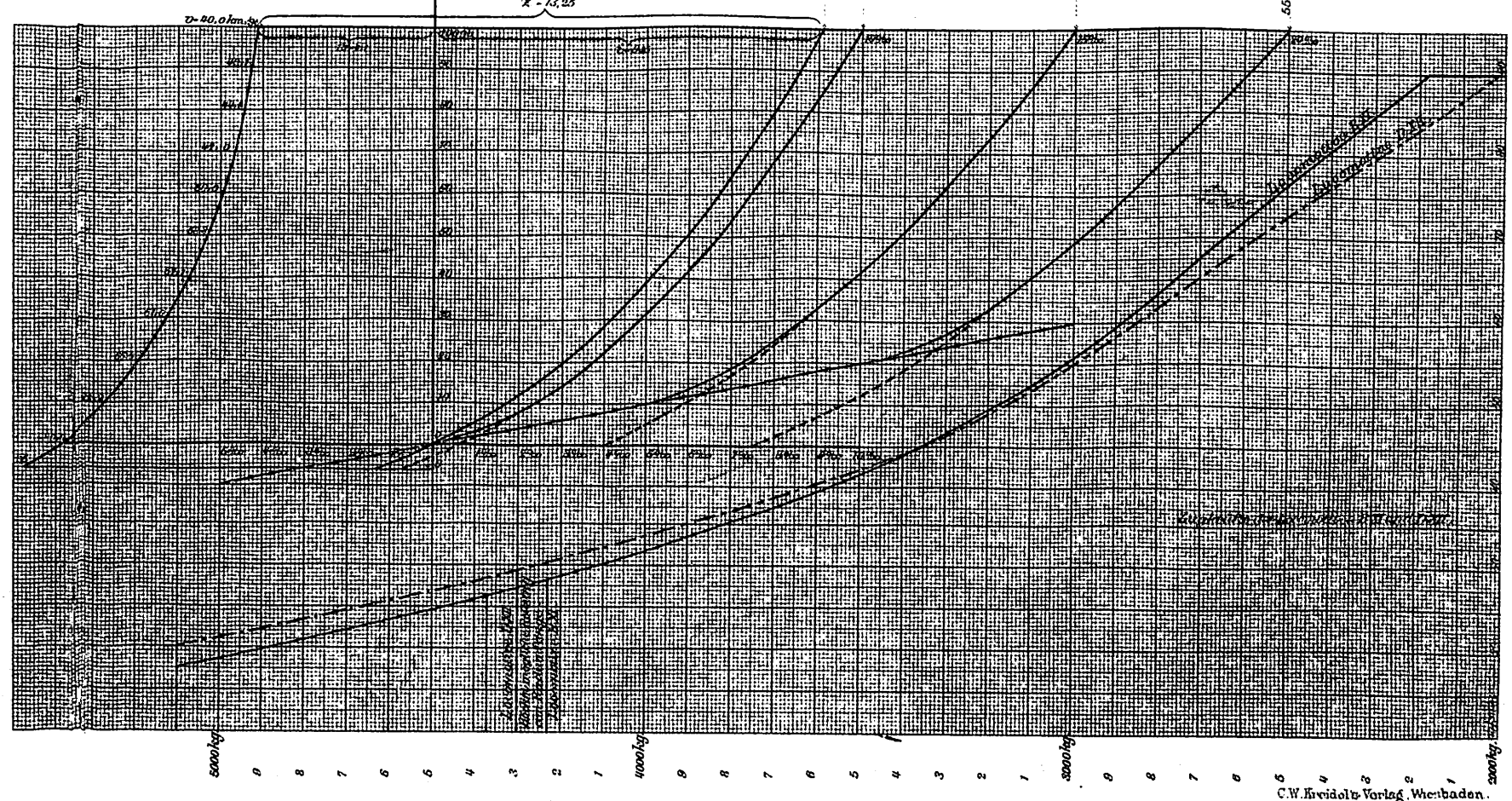


Abb. 1-3.

Neuberechnung der
Fahrzeiten und Belastungen
für die Hauptlinien der
Bayerischen Staatseisenbahnen.

Abb. 1.

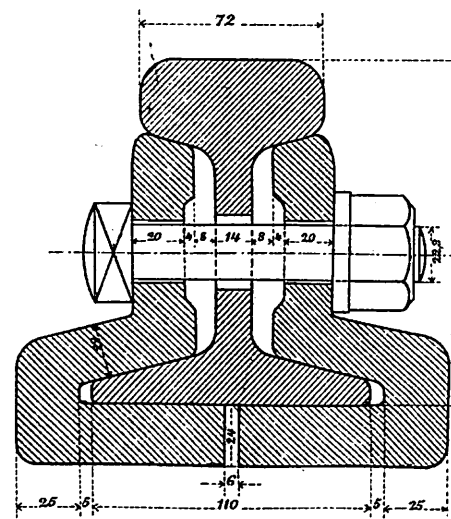
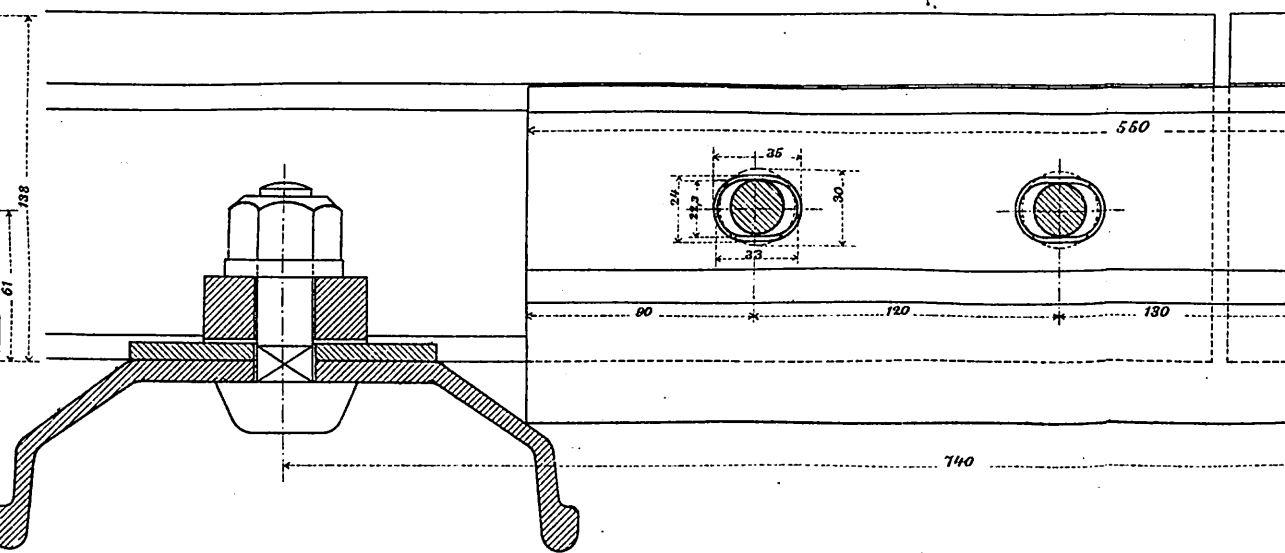


Abb. 1-7. Fußlaschen-Stoß, Bauart Phönix, für Staatsbahnschienen, Querschnitt 8^a.



Mafsstab
zu Abb. 1-7:
1:3 d. n. Gr.

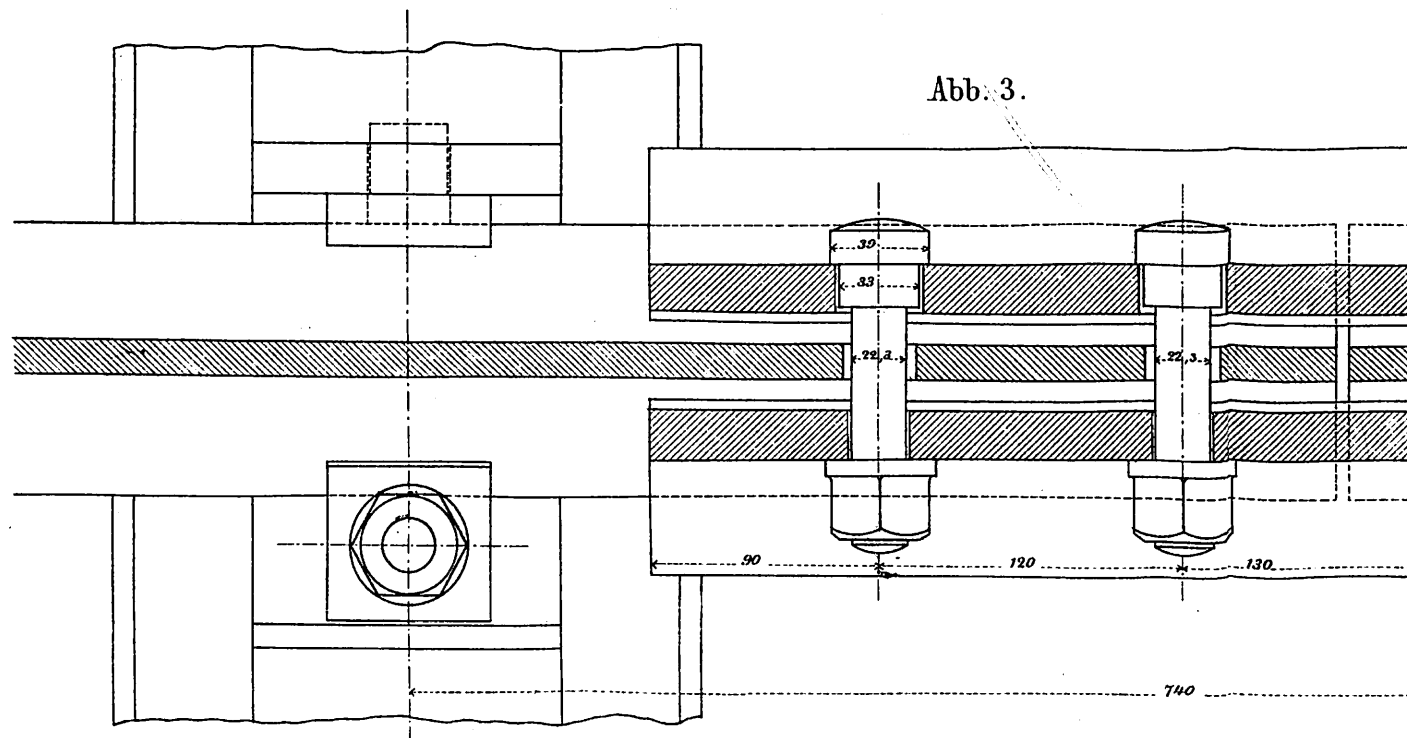


Abb. 3.

Abb. 4.

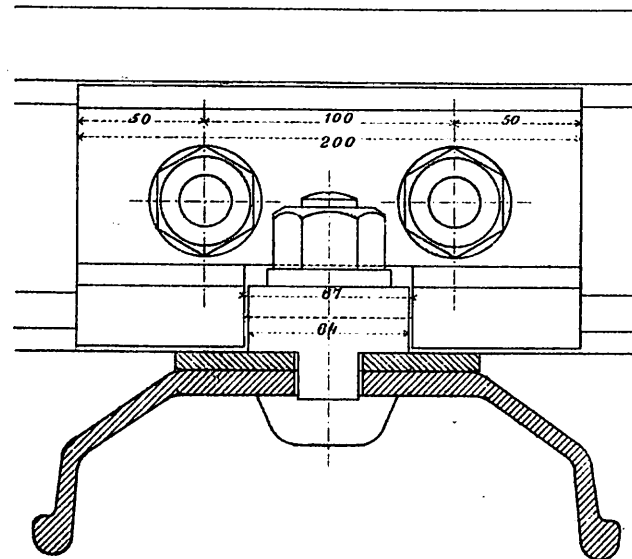


Abb. 5.

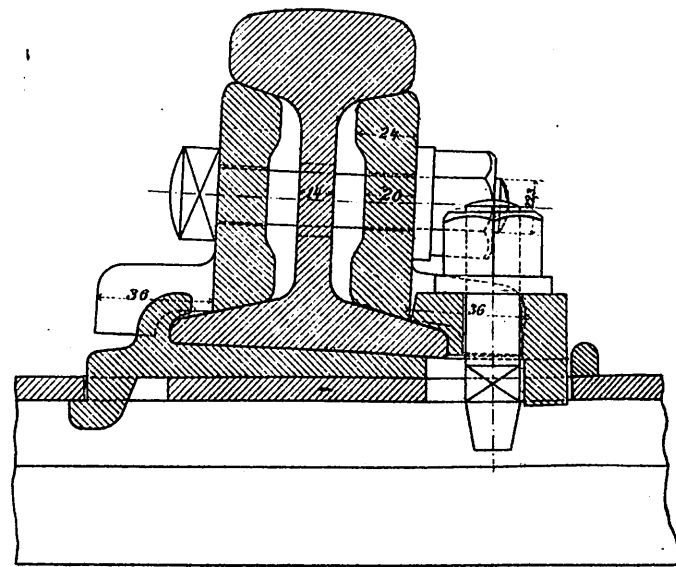
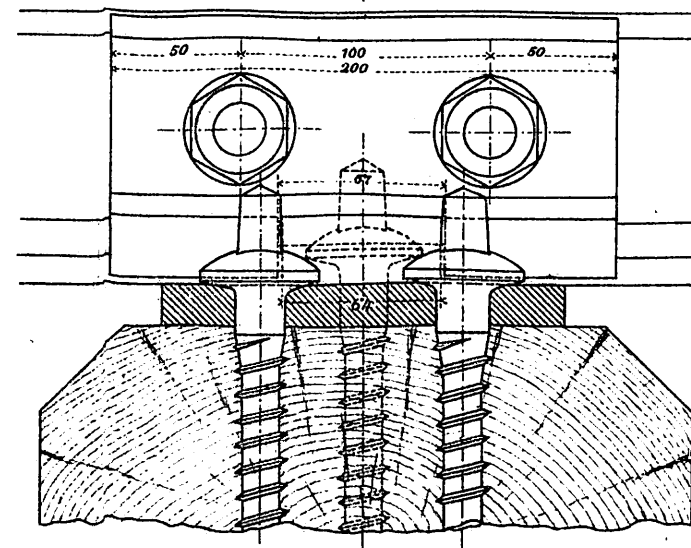


Abb. 2.



Dampfbläutewerk „Patent Busse“

Abb. 8-15. Ausführung 1.

Abb. 16-18. Ausführung 2.

Abb. 8.

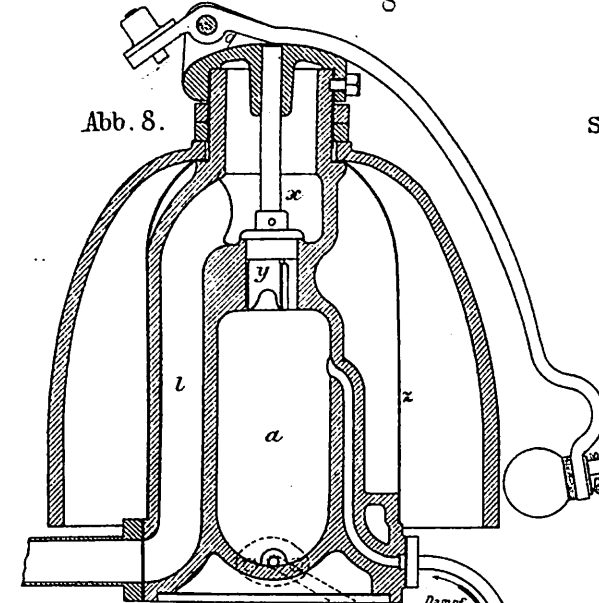


Abb. 16.
Senkrechter Schnitt AB
(Abb. 17.)

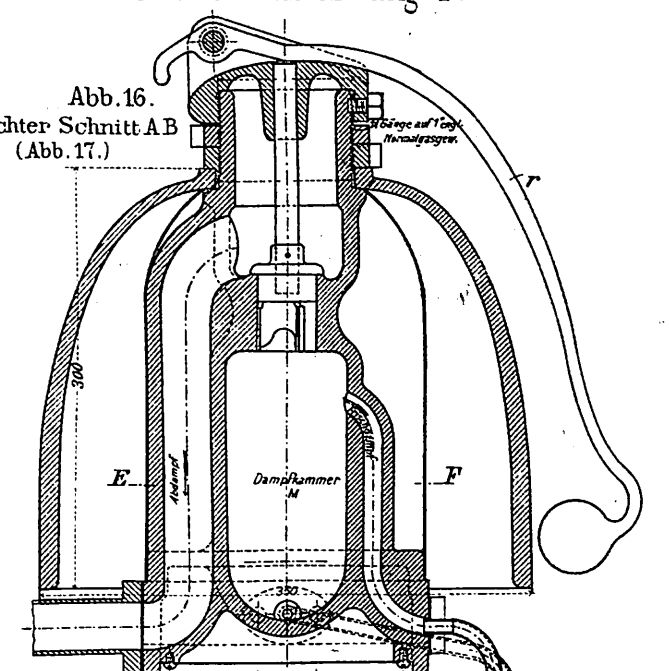


Abb. 9.

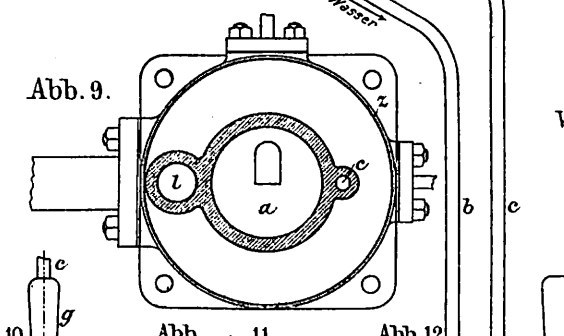


Abb. 17.
Wagerechter Schnitt EF
(Abb. 16.)

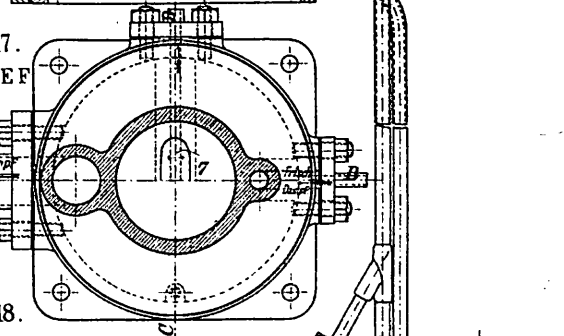


Abb. 10.

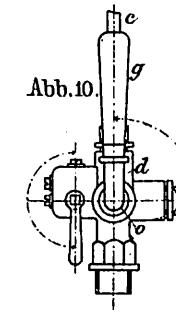


Abb. 11.

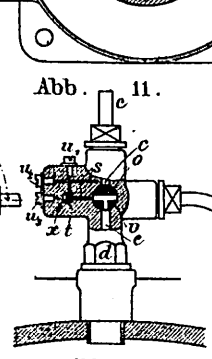


Abb. 12.

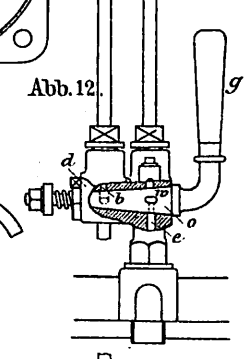


Abb. 13.

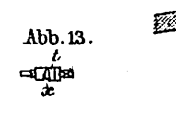


Abb. 14.

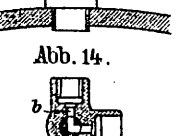


Abb. 15.

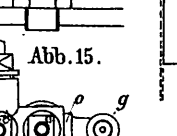


Abb. 18.

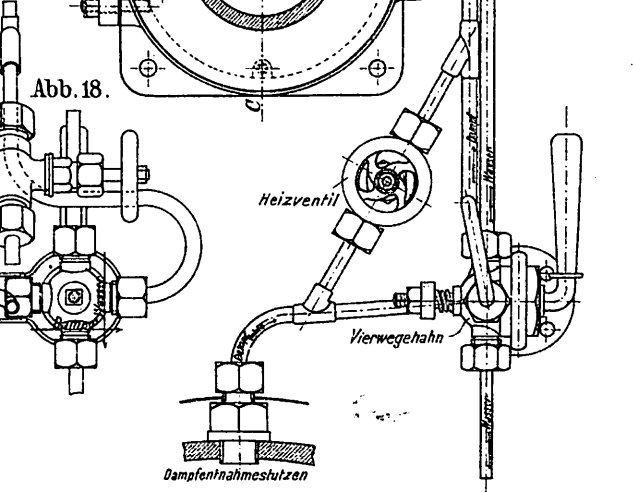


Abb. 7.

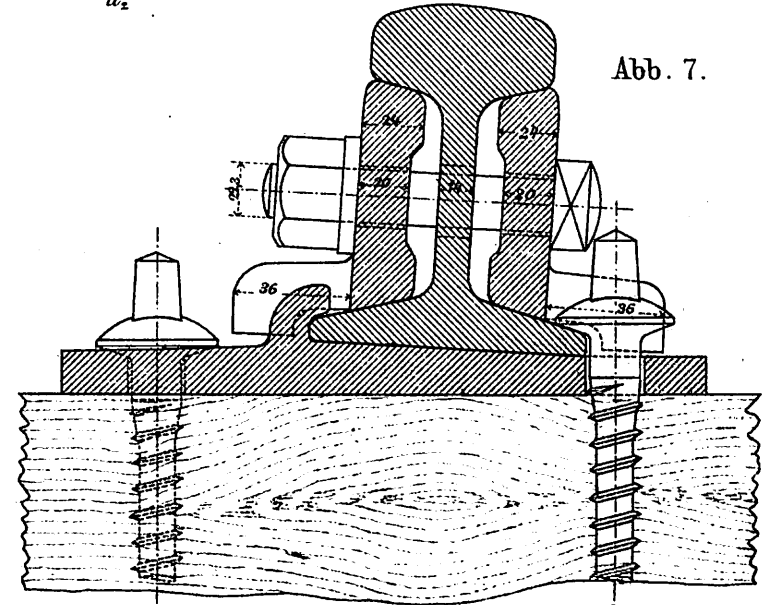


Abb. 1-2. Tunnel der Central-London-Bahn.

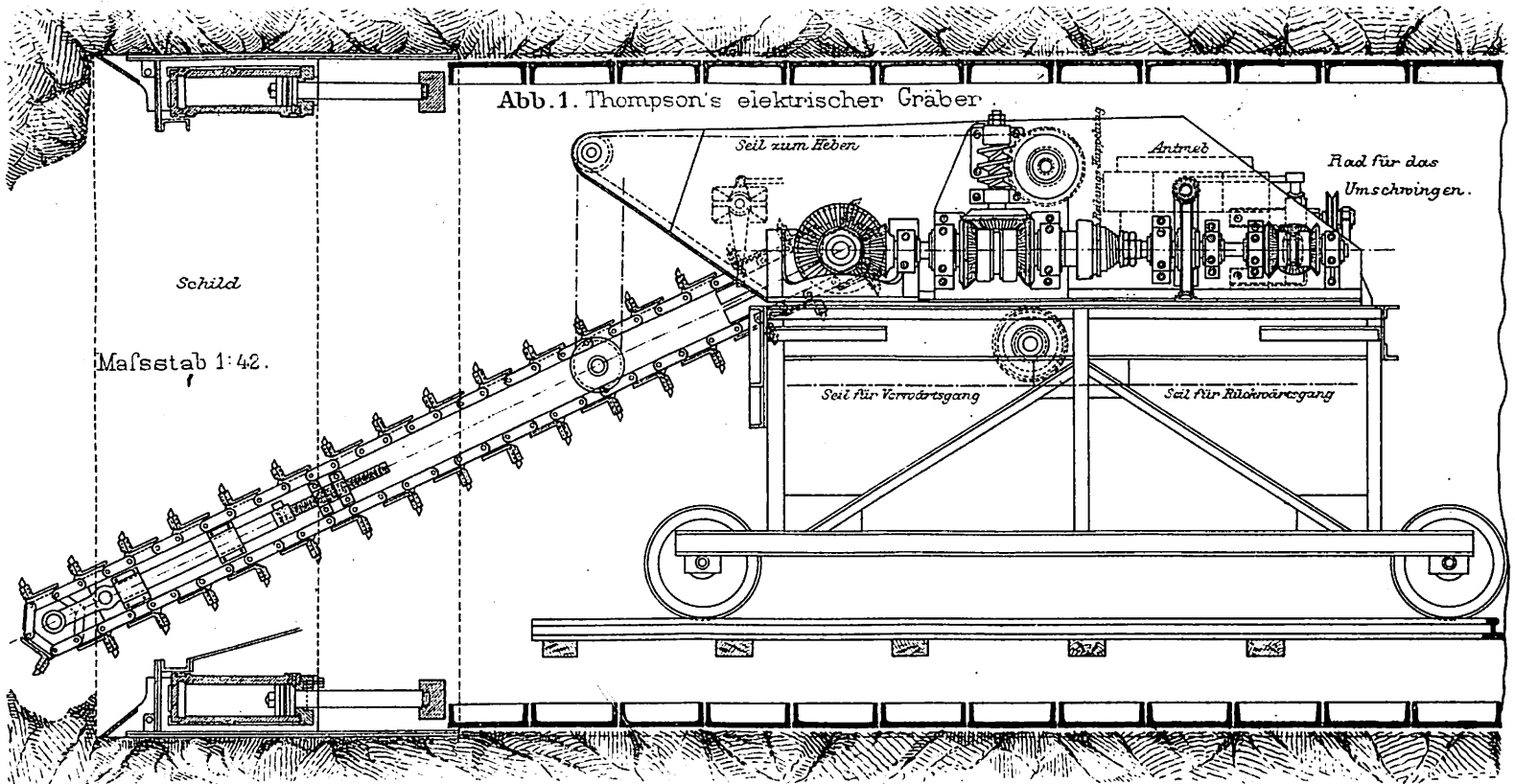


Abb. 2. Kraftherzeugungsanlage. Maßstab 1:2650.

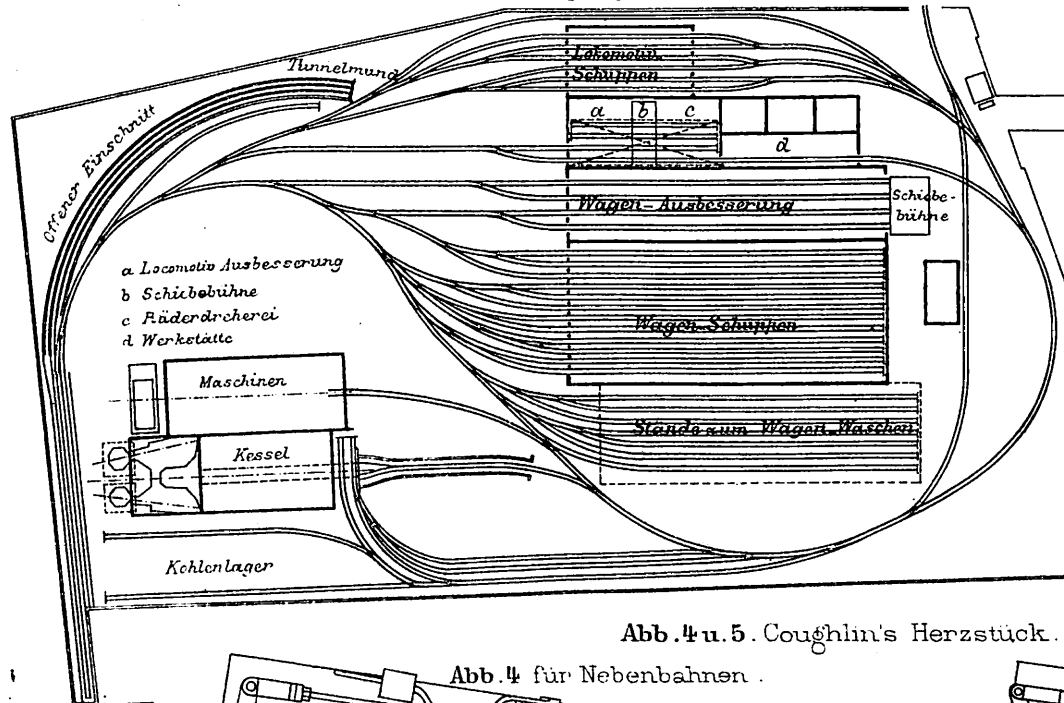


Abb. 3-5. Coughlin's Herzstück und Weichen-Stellvorrichtung.

Abb. 3. Weichen-Stellvorrichtung.

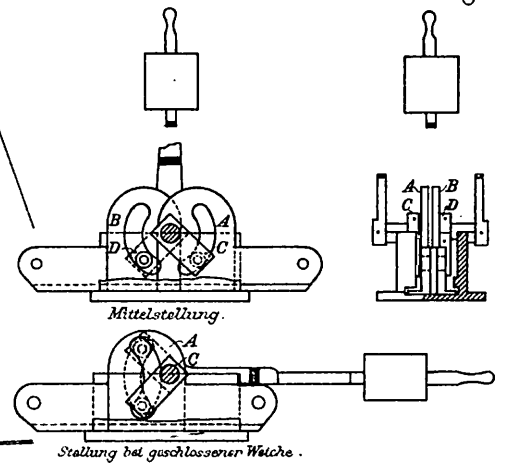


Abb. 4 u. 5. Coughlin's Herzstück.

Abb. 4 für Nebenbahnen.

Abb. 5 für Hauptbahnen.

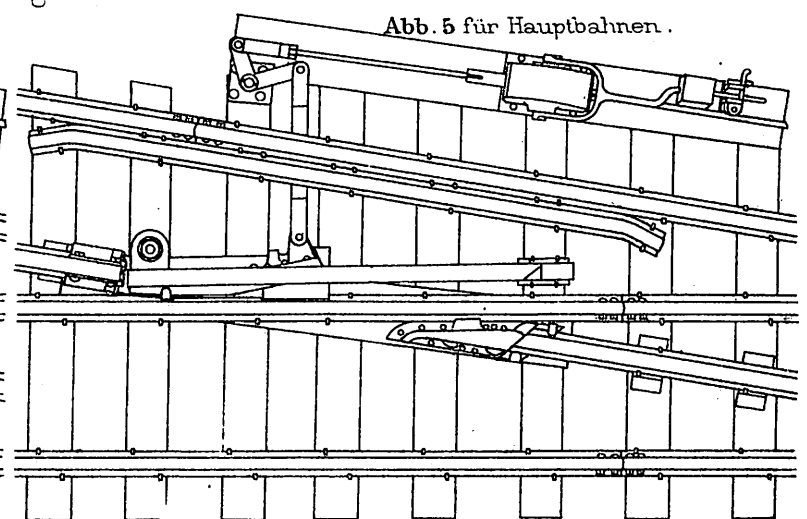
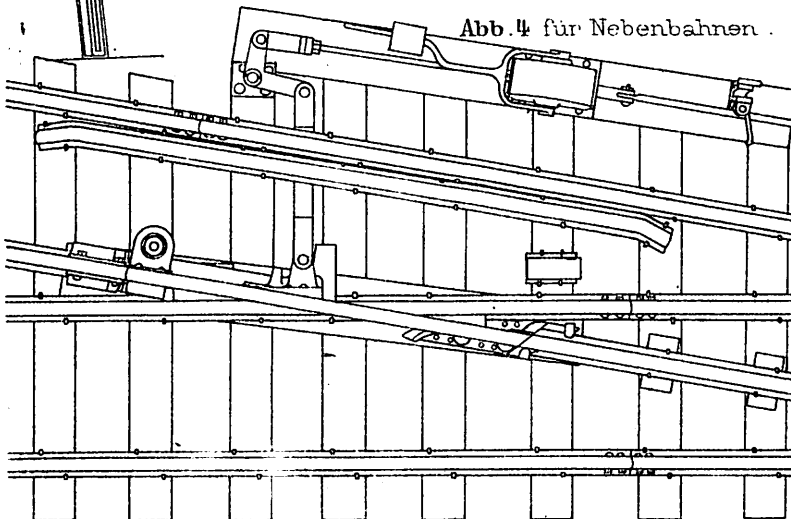


Abb. 1-3. Anwendung der amerikanischen Mittelkuppelung an Wagen der Bayerischen Staatsbahnen.

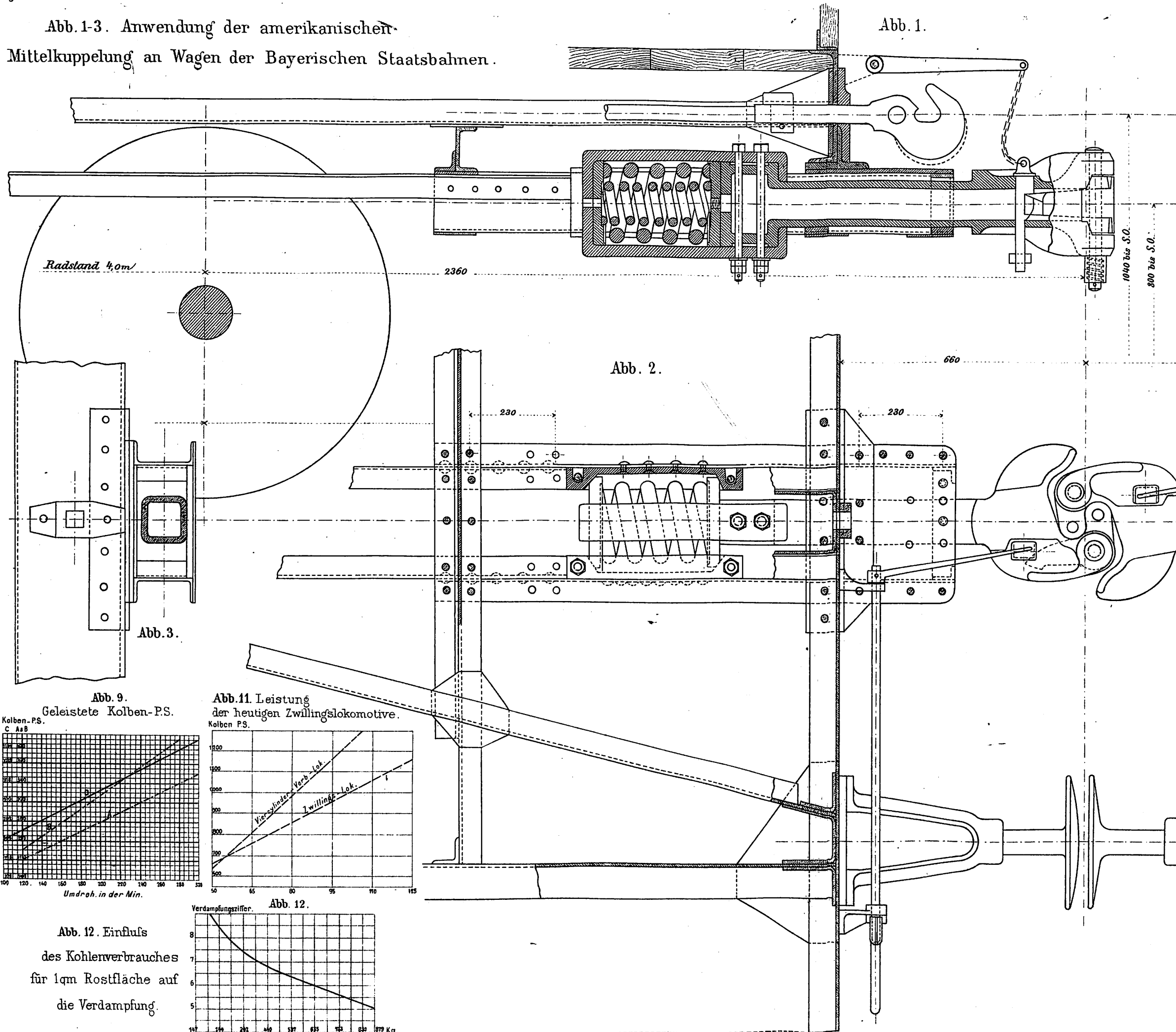


Abb. 1.

Abb. 2.

Abb. 3.

Abb. 9. Geleistete Kolben-P.S. C. A. & B.

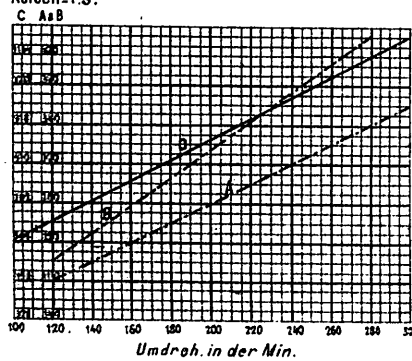


Abb. 12. Einfluss des Kohlenverbrauches für 1qm Rostfläche auf die Verdampfung.

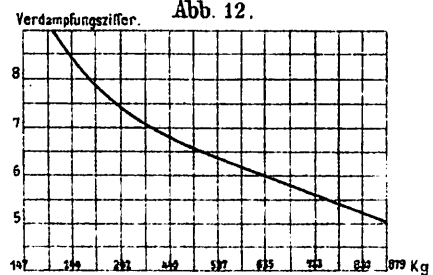


Abb. 11. Leistung der heutigen Zwillingslokomotive. Kolben P.S.

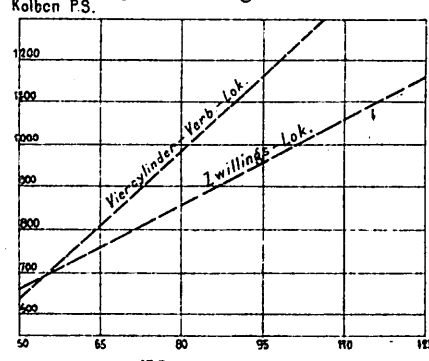


Abb. 12.

Abb. 4-12. Ergebnisse der Versuche mit einer Vauclain'schen Viercylinder-Verbundlokomotive.

Abb. 4. Für Kolben-P.S. und Std. verdampftes Wasser.

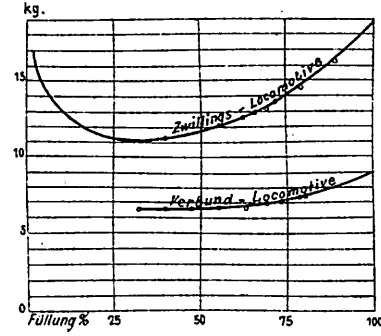


Abb. 5. Dampf- und austritts-Oeffnungen.

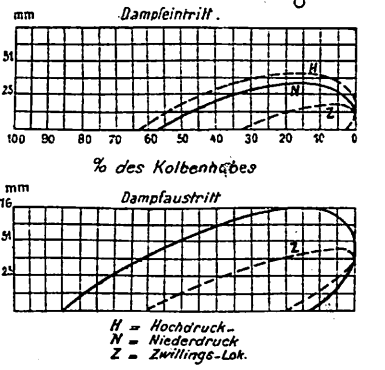


Abb. 6. Zugwiderstand in engl. auf 1 t.

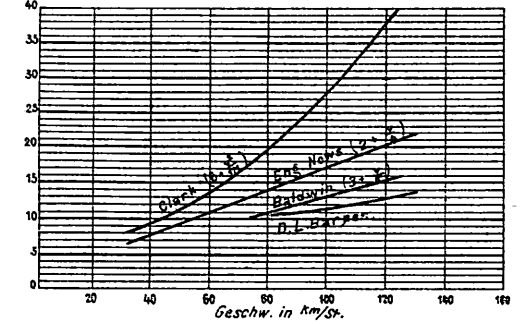


Abb. 7. Verhältnis zwischen Geschwindigkeit und Kolben-P.S.

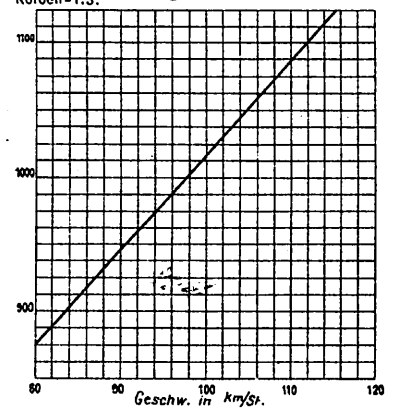
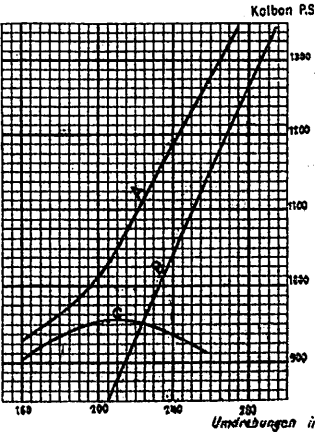


Abb. 8. Geleistete Kolben-P.S.



Erklärung zu Abb. 8.

- A. Viercylinder-Verb.-Lok.
- B. dozgl. bei Beförd. eines 500t. schweren Zuges auf Steigung mit gleichbleib. Geschw.
- C. Zwillings-Lokomotive der Purdue-University.

Abb. 10. Dampfverbrauch für Kolben-P.S. und Stunde.

