

Abb.1-3. Talbot's Selbstentlader.

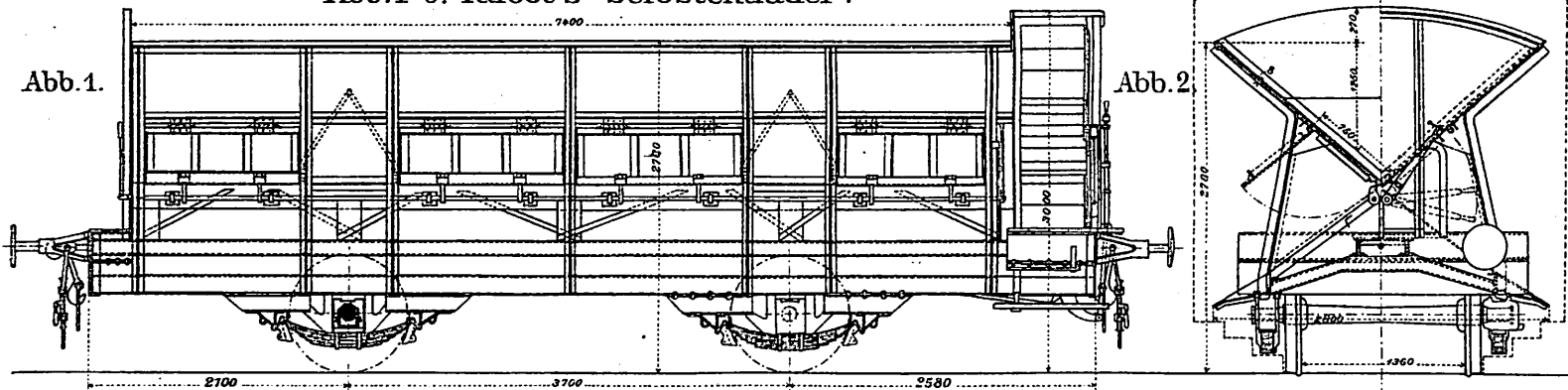


Abb. 3.

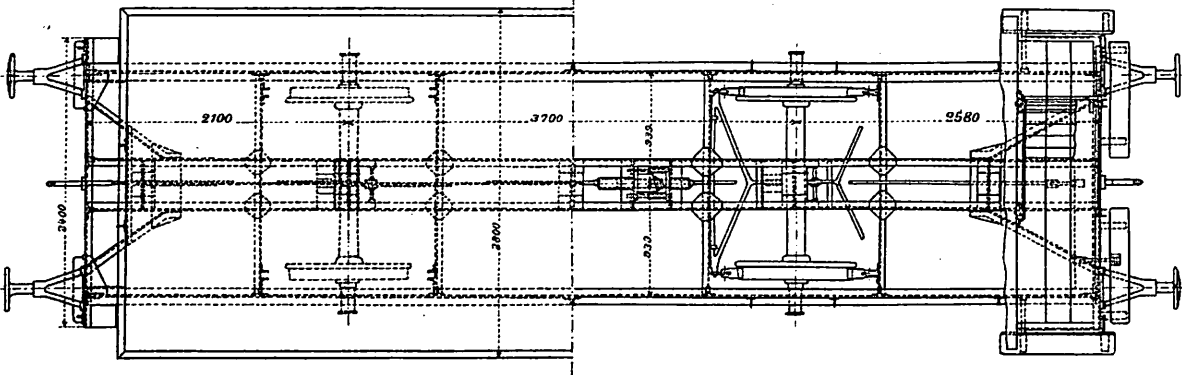


Abb. 9. Staub und Oelabdichtungs-Vorrichtung.

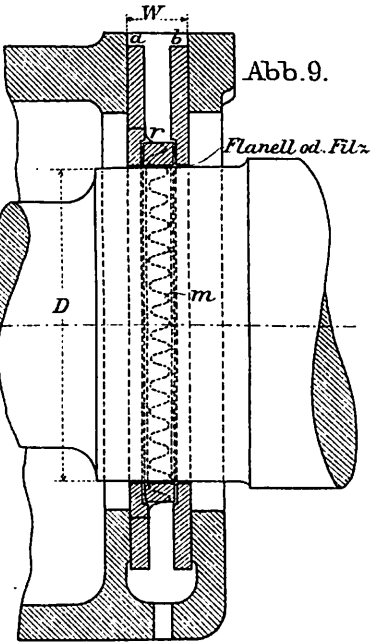


Abb. 9.

Flanell od. Filz.

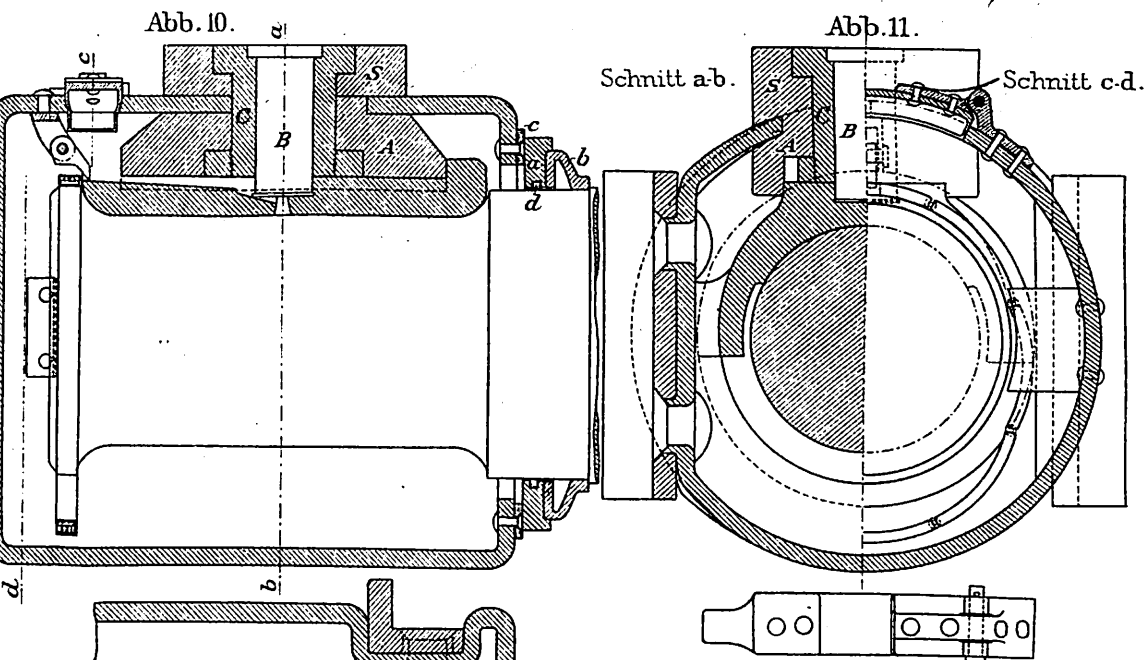


Abb. 10.

Abb. 11.

Schnitt a-b.

Schnitt c-d.

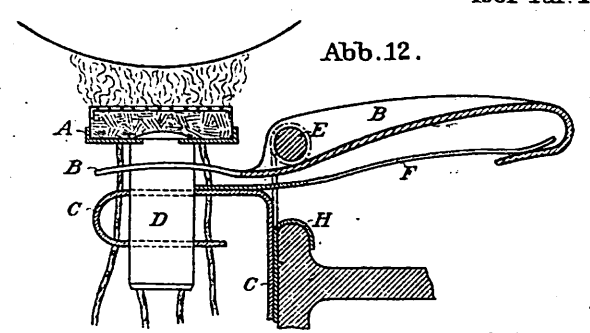


Abb. 12.

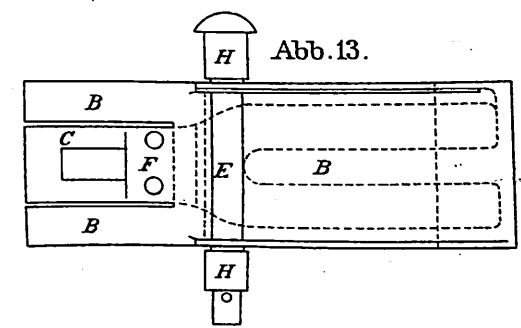


Abb. 13.

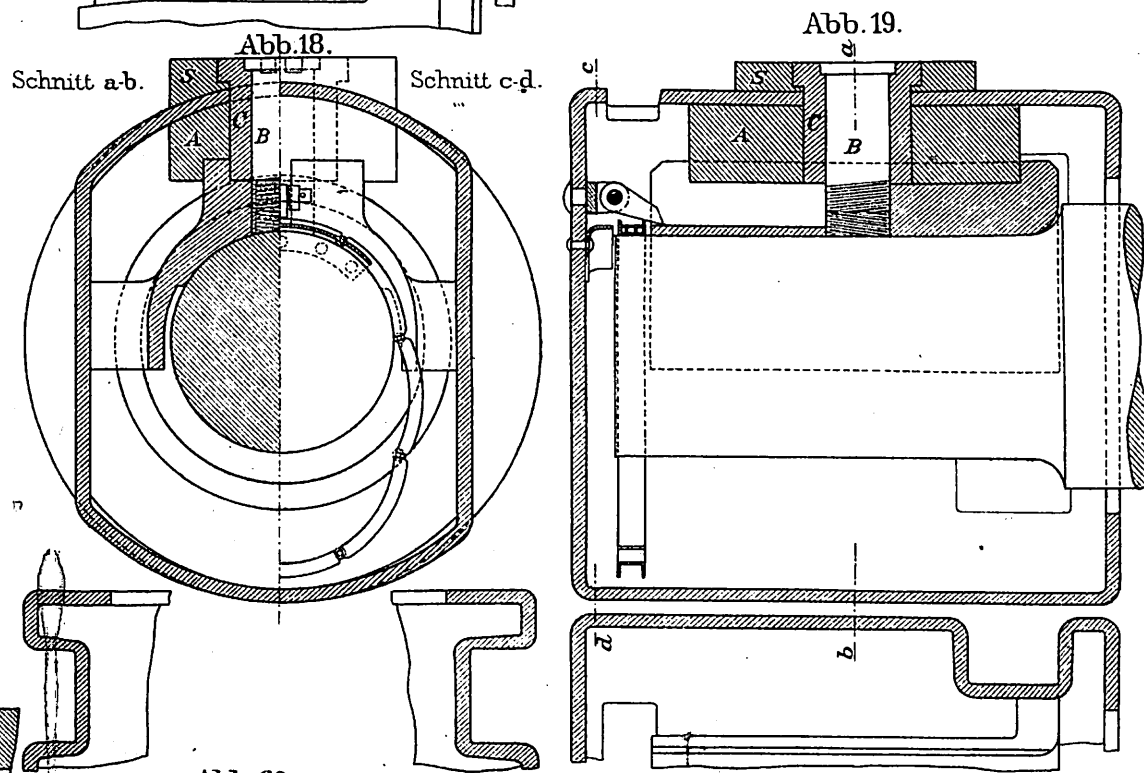


Abb. 18.

Abb. 19.

Schnitt a-b.

Schnitt c-d.

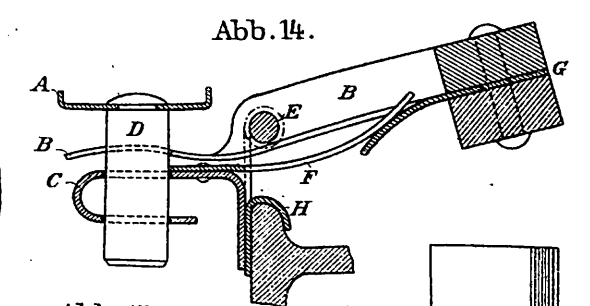


Abb. 14.

Abb. 16u17. Bandschmiervorrichtung.

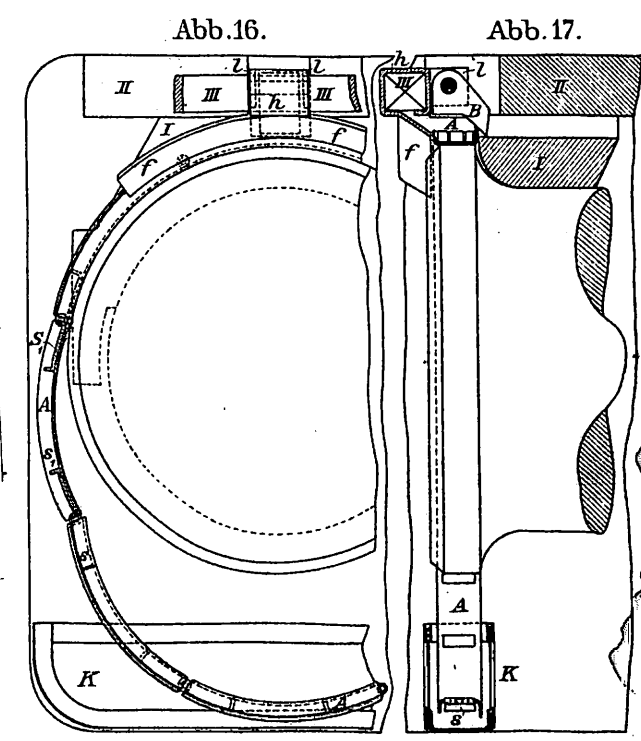


Abb. 16.

Abb. 17.

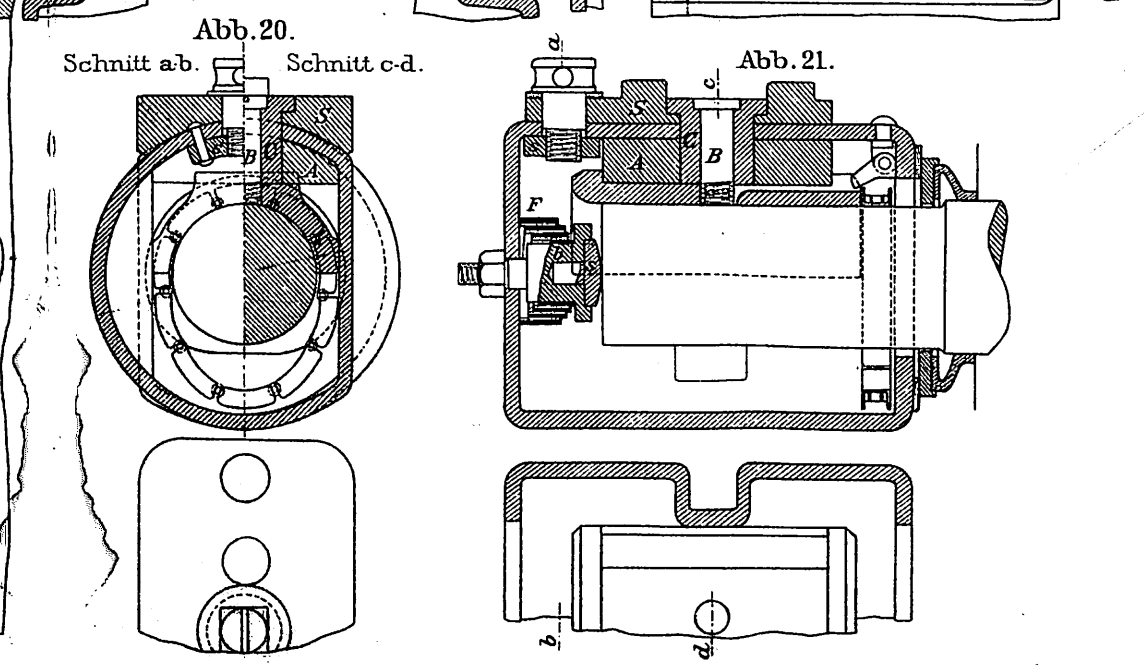


Abb. 20.

Abb. 21.

Schnitt a-b.

Schnitt c-d.

Abb. 15. Schwingende Schmier-
vorrichtung für Achsen.

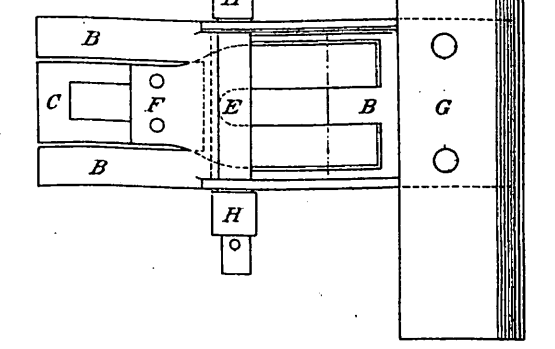


Abb. 4-8. Vorrichtung zum Aufzeichnen
der Querschnitte von Schienen und Radreifen

1:10.

Abb. 4.

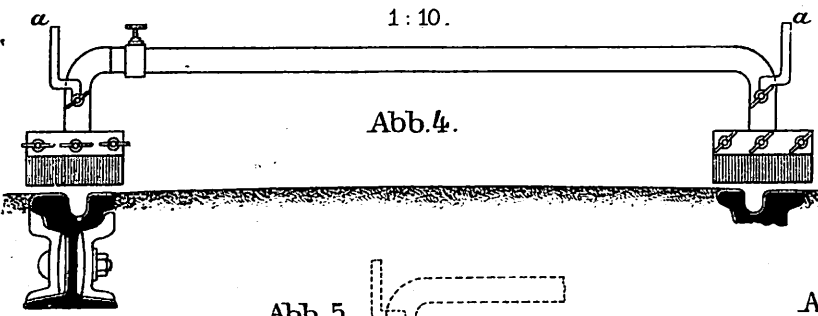


Abb. 5.

Abb. 6.

1:2.

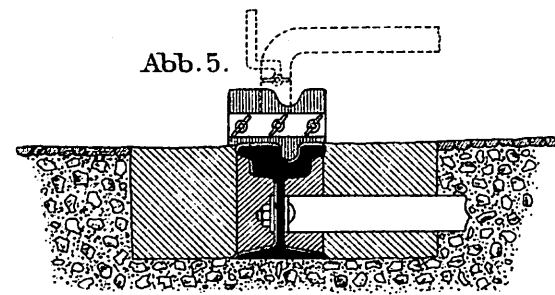


Abb. 7.

1:2.

Abb. 8.

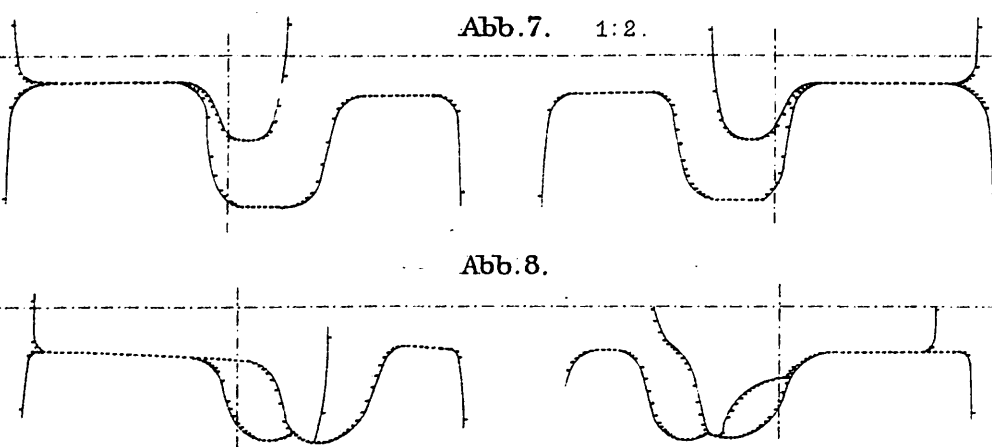


Abb. 9-21.

Sürth: Über Achslager-
kasten der Eisen-
und Straßenbahn-
Fahrzeuge.

Abb. 1. Längsschnitt.

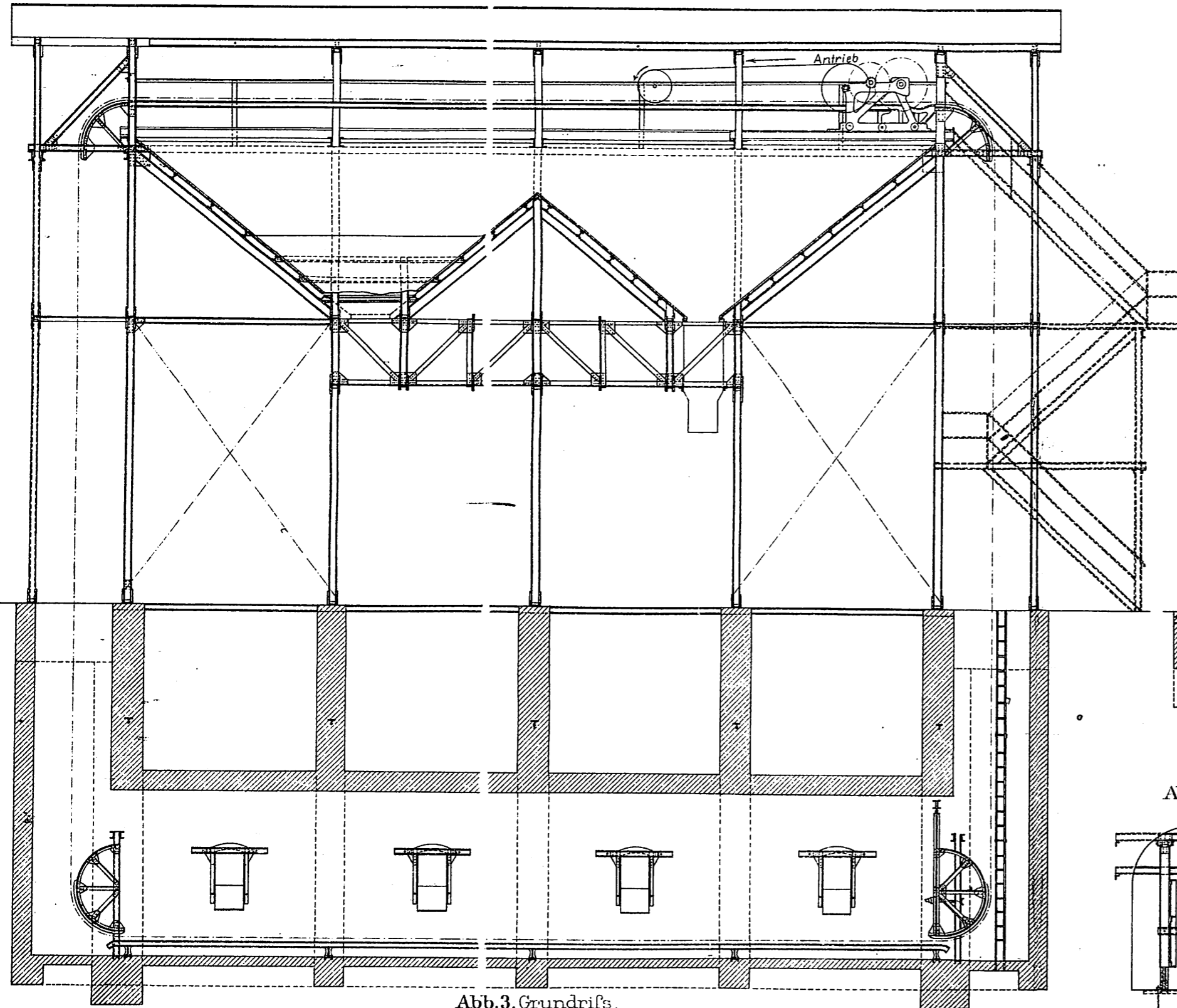


Abb. 3. Grundriss.

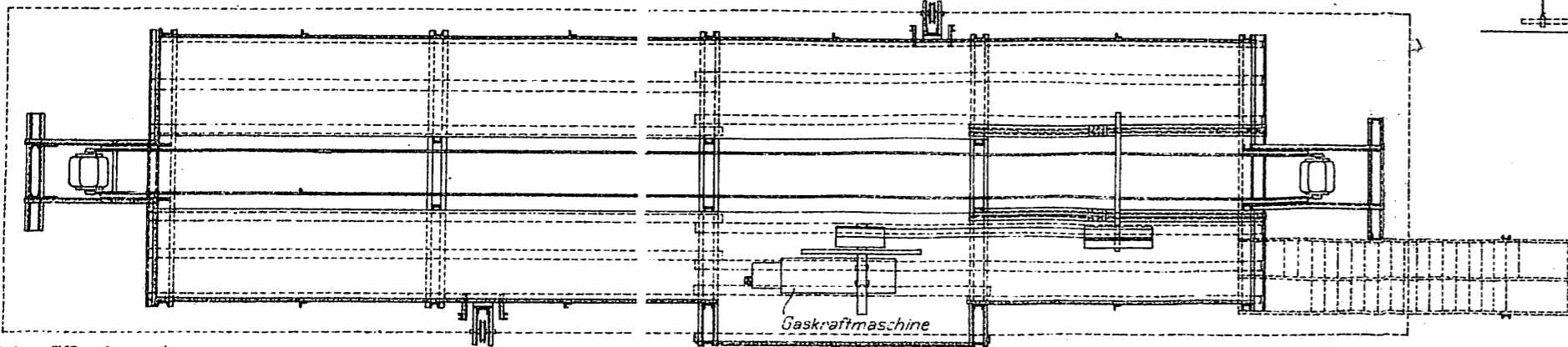


Abb. 2. Querschnitt.

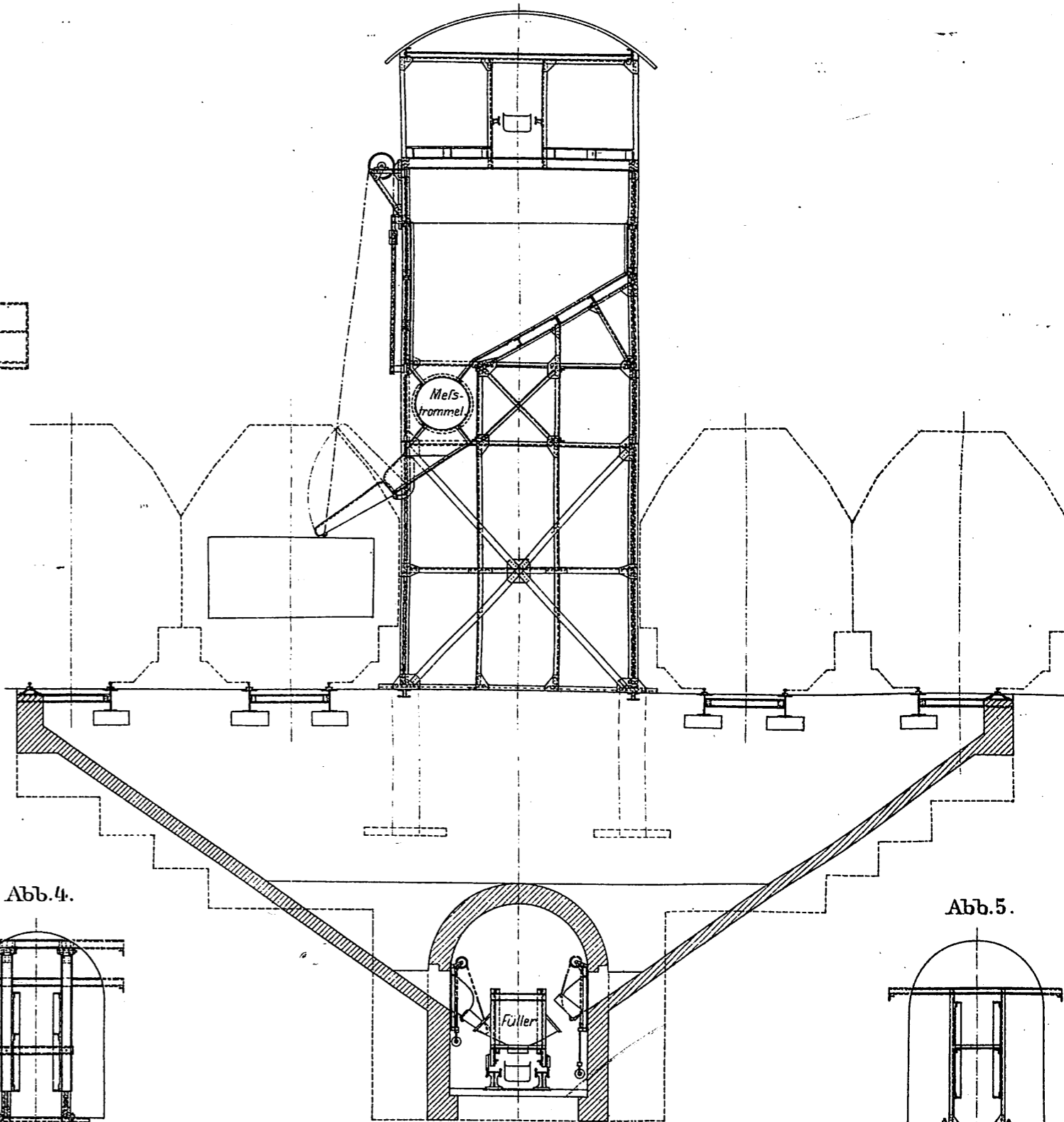


Abb. 4.

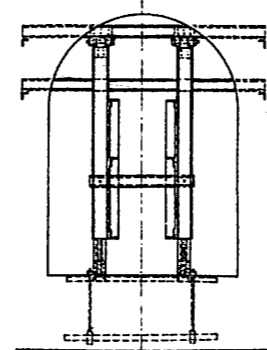
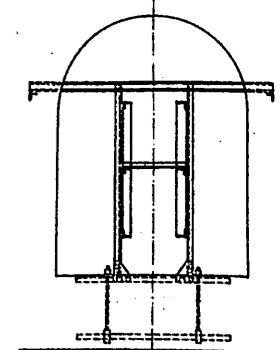


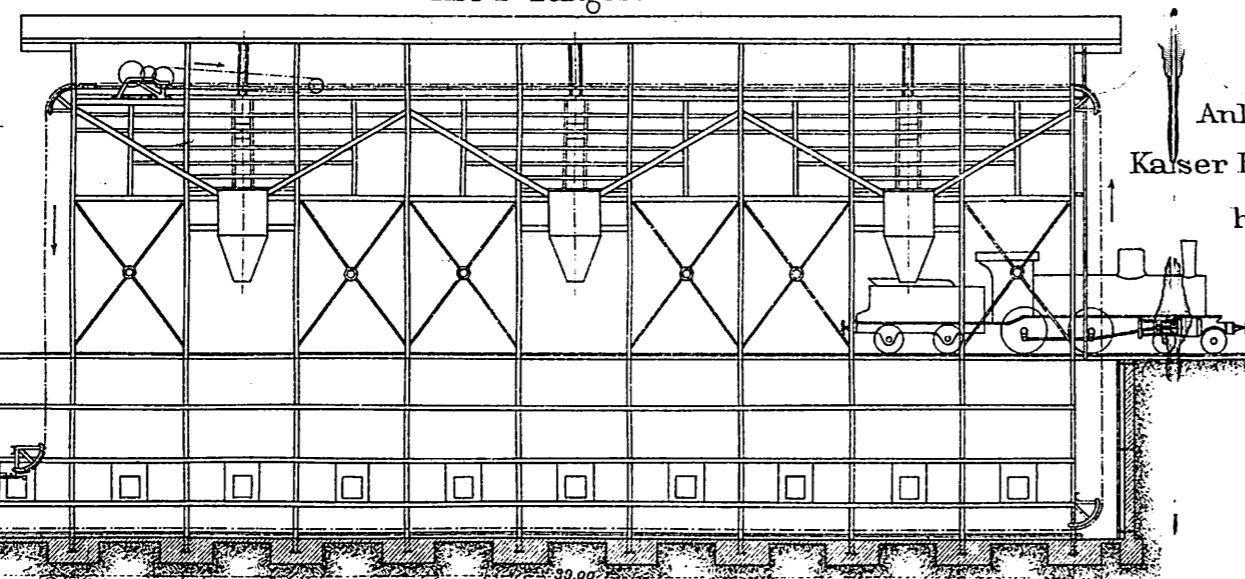
Abb. 5.



Hunt'sche Lokomotiv - Bekohlungsanlage
 auf Bahnhof Saarbrücken
 Ausgeführt 1898.

Maßstab 1:100 d.n.Gr.

Abb. 1. Längsschnitt.



Hunt'sche Locomotiv-Bekohlungs-Anlagen.

Abb. 2: Querschnitt

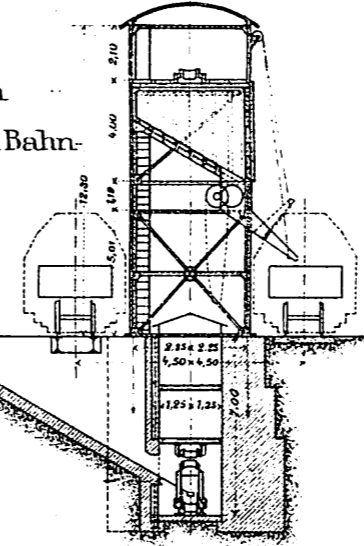


Abb. 1u.2. Anlage auf dem Kaiser Franz-Joseph Bahnhof in Wien.

Abb. 9. Förderkette mit Füller.

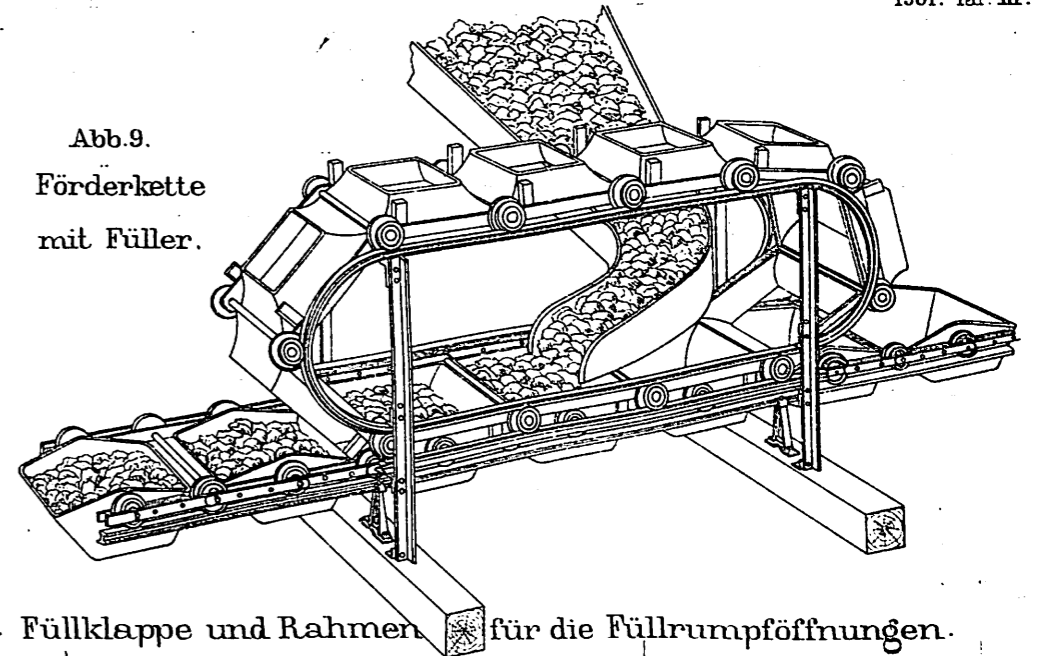


Abb. 3-6. Melstrommel der Anlage auf Bahnhof Saarbrücken.

Abb. 10u.11. Füllklappe und Rahmen für die Füllrumpfföffnungen.

Abb. 3. Längsschnitt.

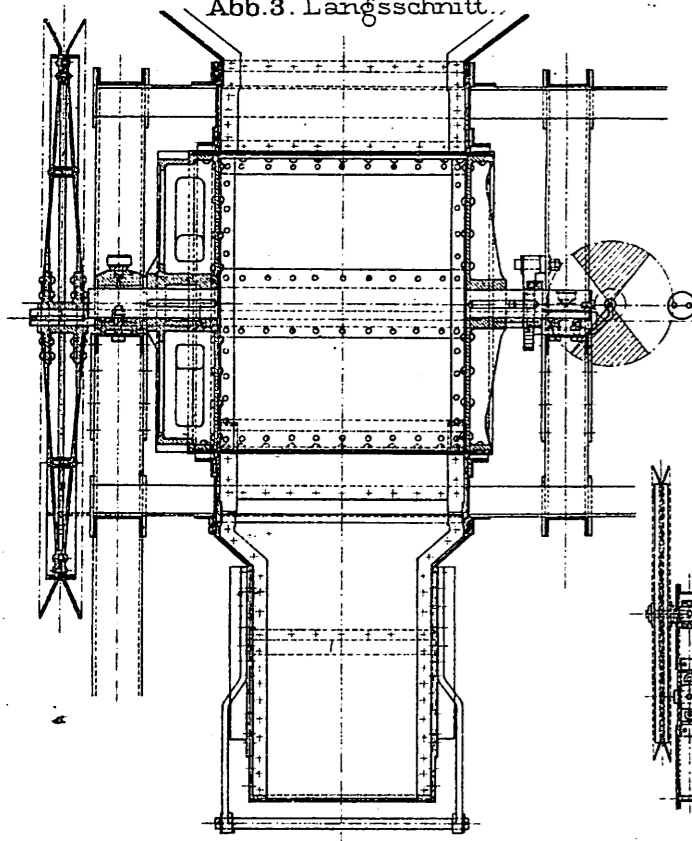


Abb. 4. Seitenansicht u. Schnitt.

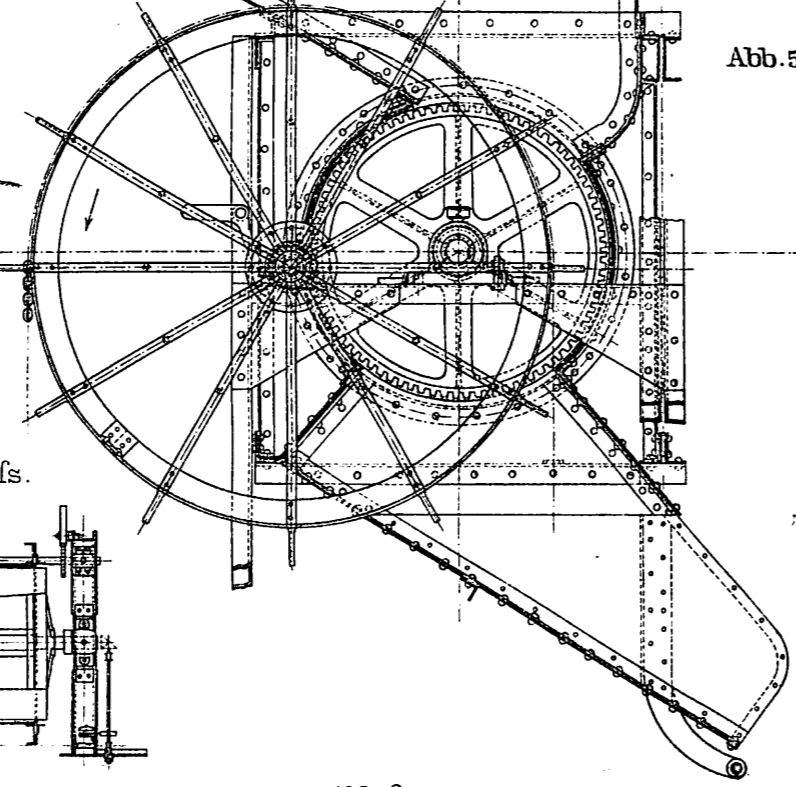


Abb. 5. Mittelschnitt d. d. Trommel.

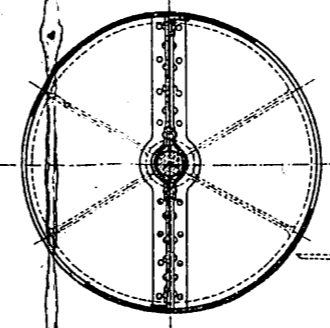


Abb. 6. Grundrifs.

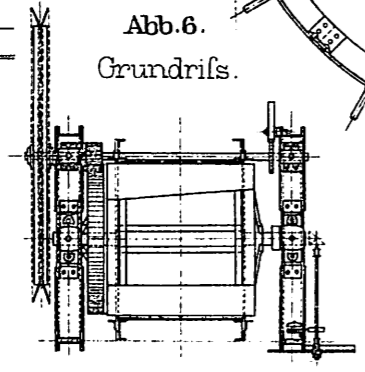


Abb. 10.

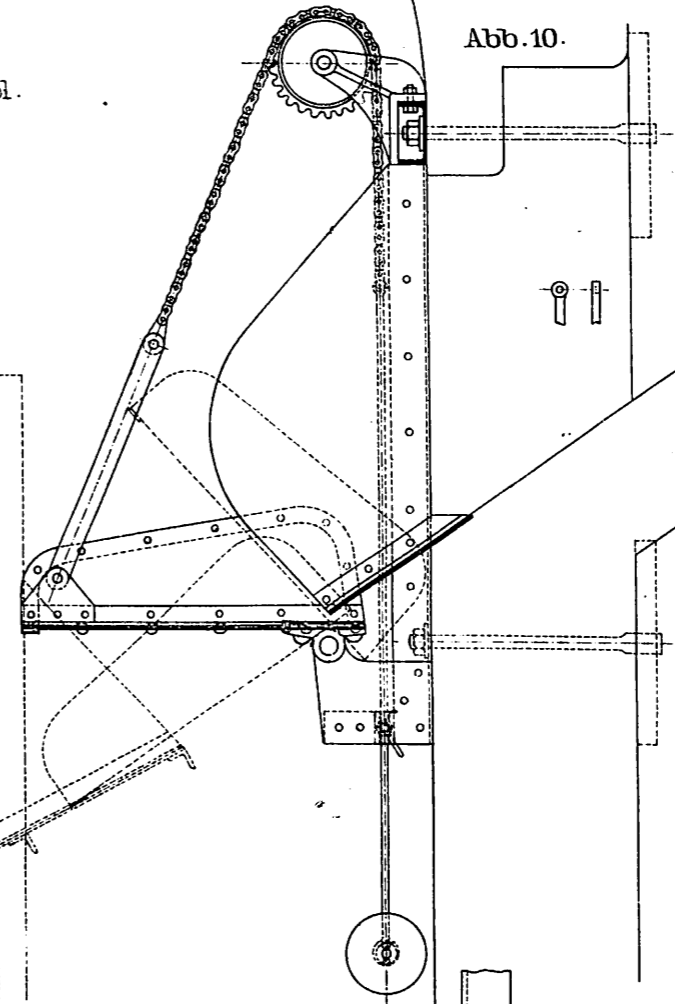


Abb. 11.

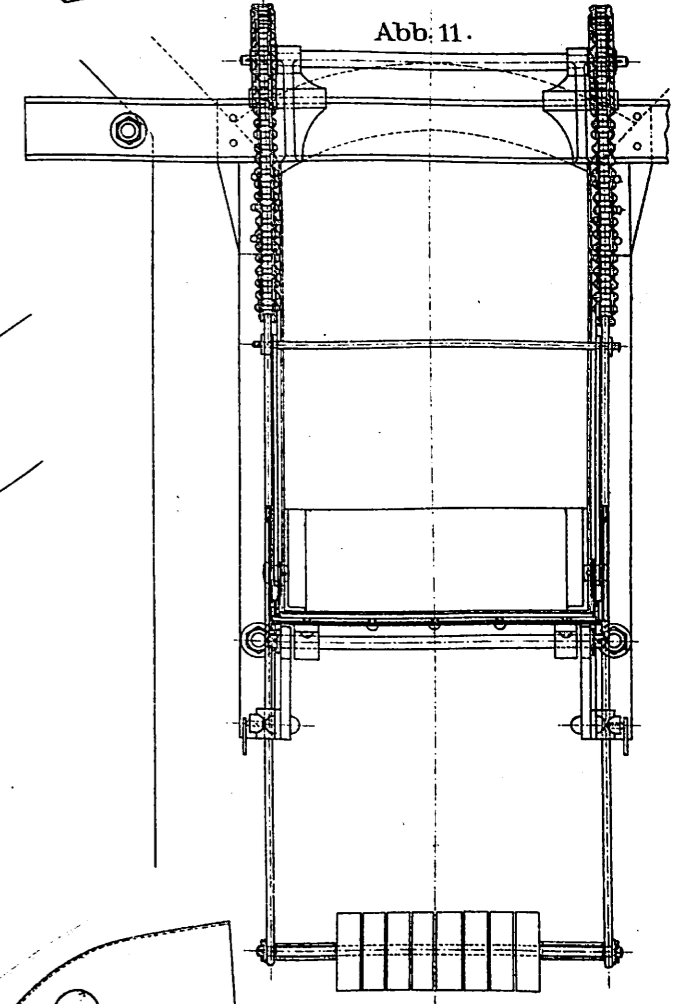


Abb. 7.

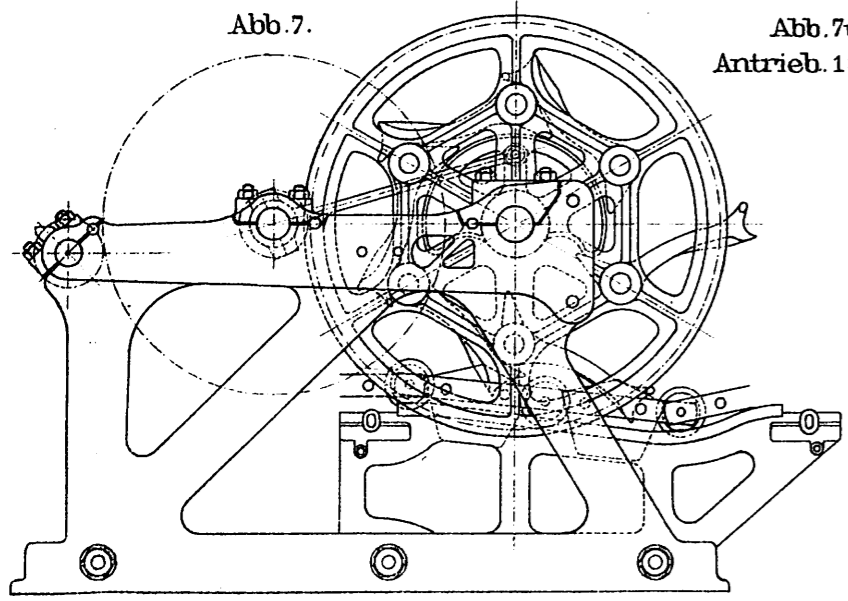


Abb. 7u.8. Antrieb. 1:20 d.n.Gr.

Abb. 8.

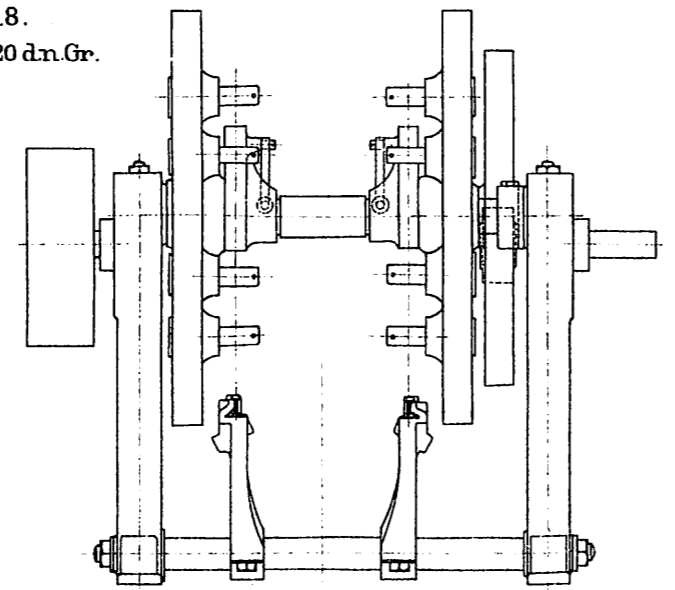


Abb. 12u.13. Entladefrosch.

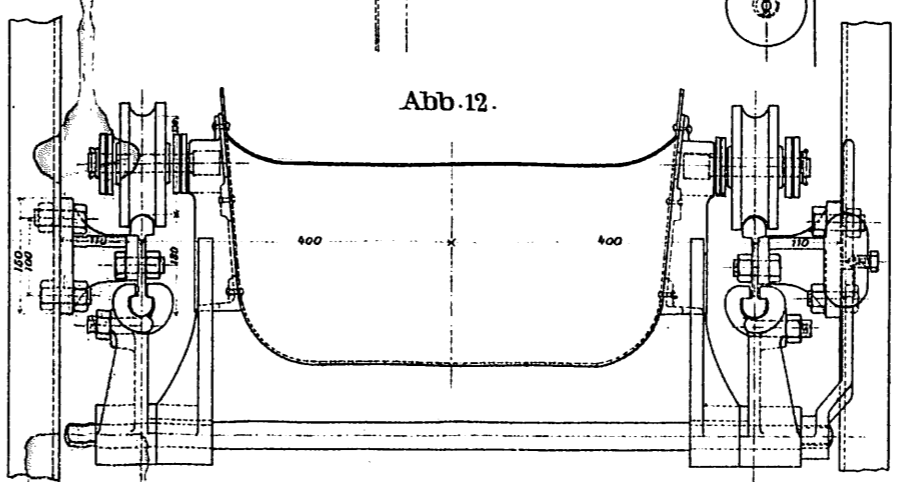
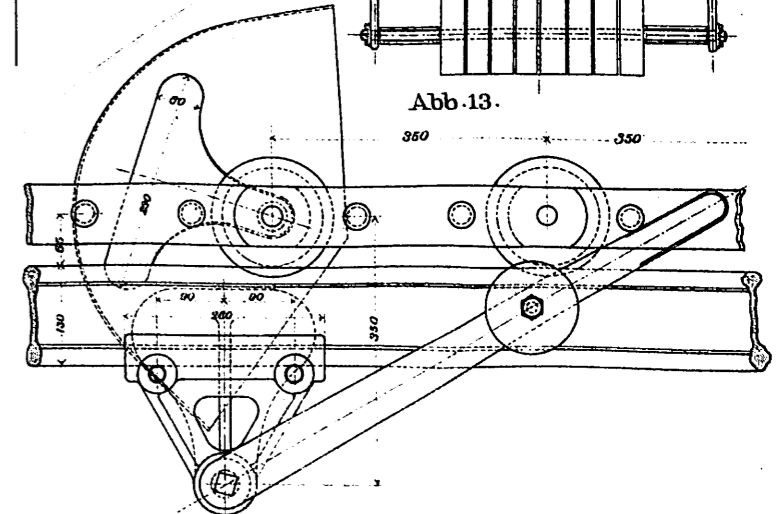


Abb. 12.

Abb. 13.



Hunt'sche Locomotiv-Bekohlungs-Anlagen.

Abb.1-3. Anlage auf Bahnhof Coblenz. Mafsstab 1:300.

(Ausführung in Vorbereitung.)

← 2,00 x 12,00 x 2,00 →

Abb. 3.

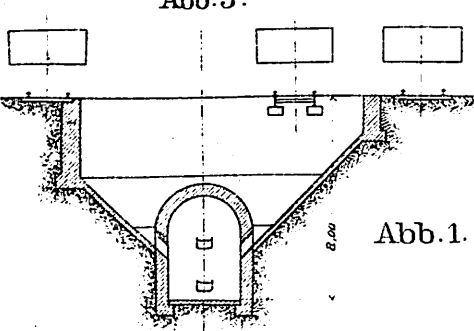
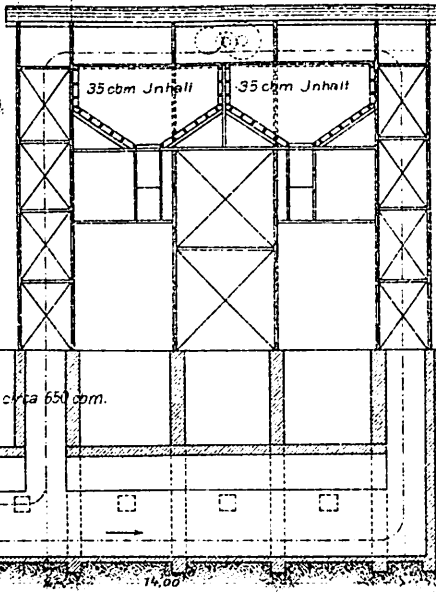


Abb. 1.



Gesamt-Inhalt der Erd-Füllröhre circa 650 cbm.

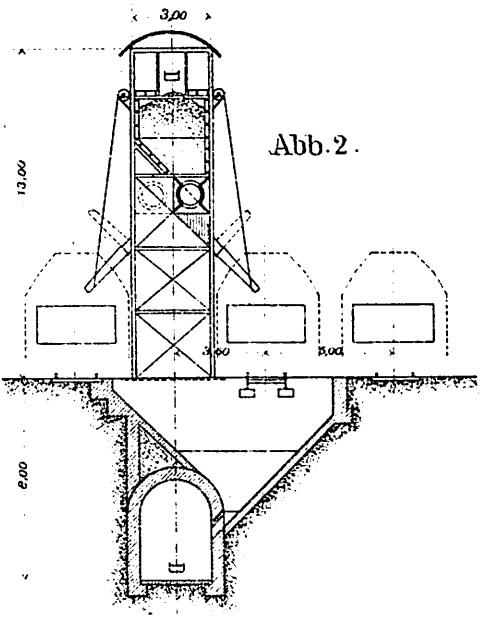
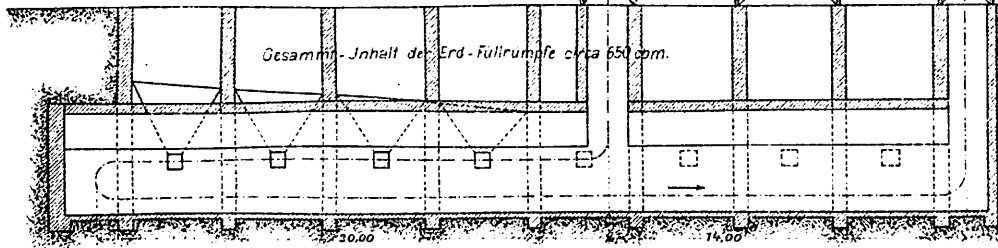


Abb. 2.

Abb. 4 u. 5. Meißgefäß der Anlage auf Bahnhof Antwerpen.

Abb. 4.

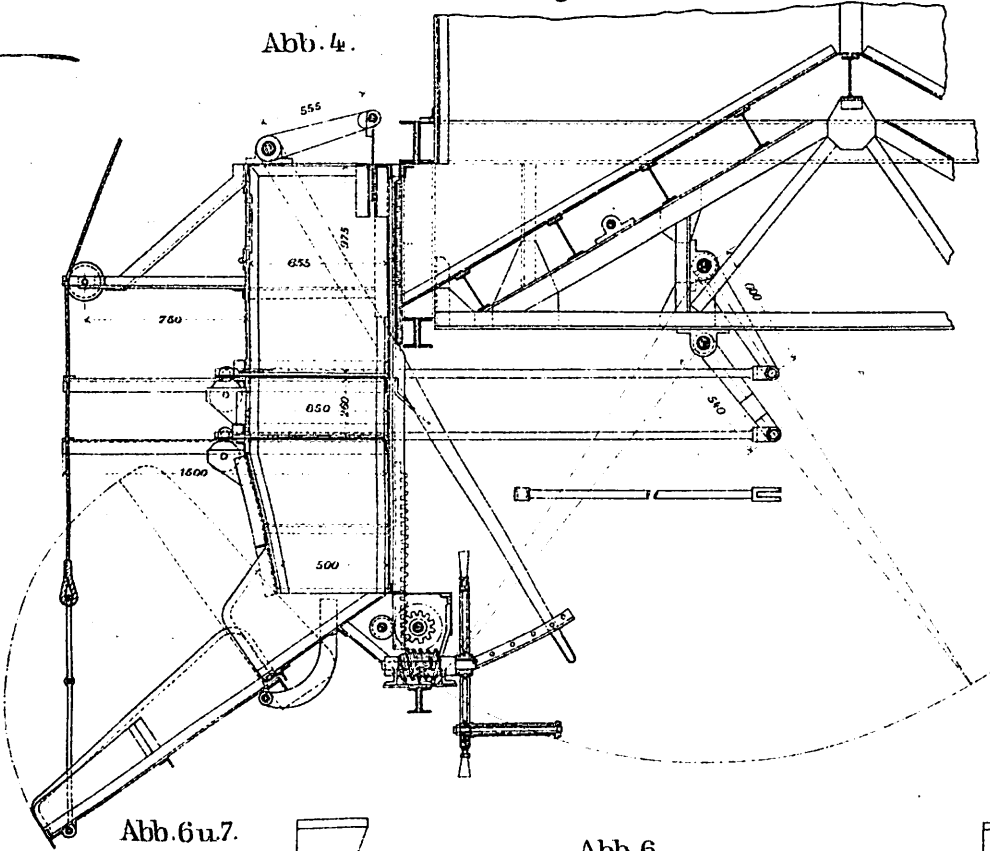


Abb. 5.

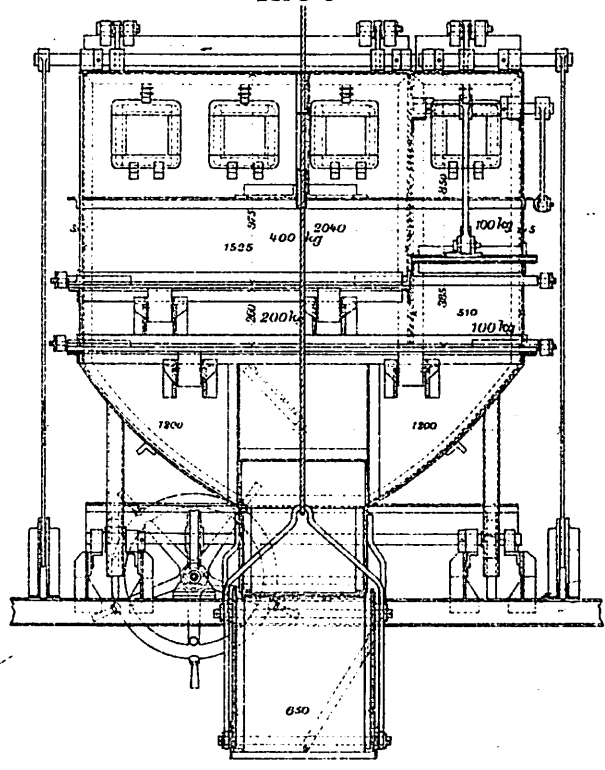


Abb. 6 u. 7.
Einrichtungen
für die
Beladung von
Tender-Lo-
comotiven.
Bahnhof
Antwerpen.
Ausgeführt 1898.

Abb. 6.

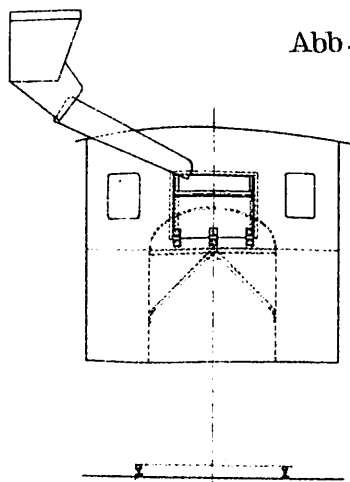
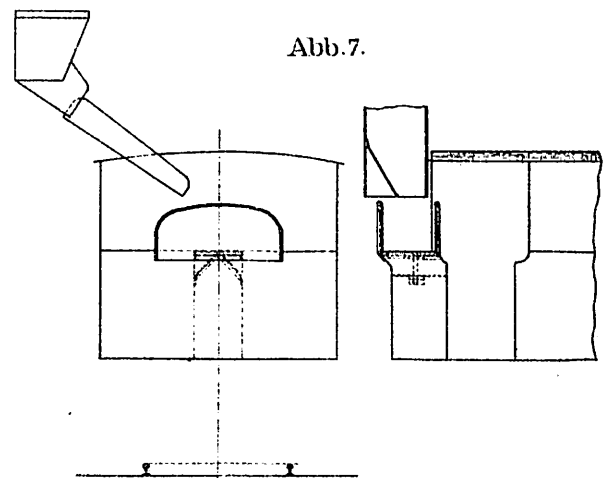


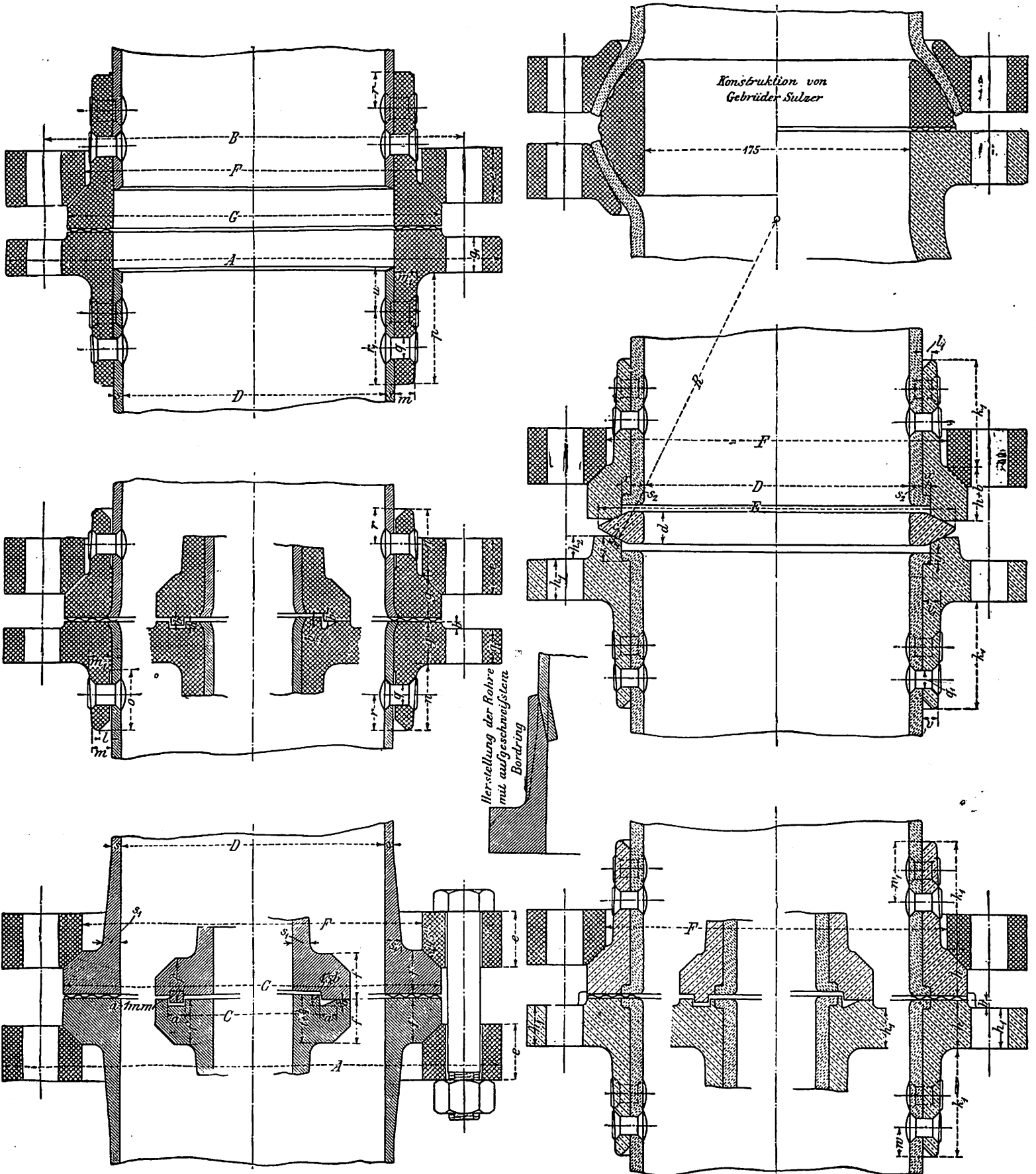
Abb. 7.



Normalien zu Rohrleitungen für Dampf von hoher Spannung.

Flanschverbindungen für 175 mm l. W.

Senkrecht unter einander sind für dieselbe Dichtung verschiedene Flanschverbindungen, wagrecht neben einander sind für dieselbe Flanschverbindung verschiedene Dichtungen dargestellt



Stahlguss
oder-Flusstein

Schweißstern
oder-Flusstein

Kupfer

Bronze

Main table with 28 columns: Nr., Grundform (Tafel, Abbildung), Erzeuger und Erzeugungsort, Spurweite, Bahnverwaltung, Bahn Nr. und Name, Achsanordnung, Dampfzylinder (Hochdruck, Niederdruck, Kolbenhub), Rad-durchmesser, Radstand, Dampfdruck, Rostfläche, Heizfläche (der Büchse, der Rohre, gesamte), Siederohre, Kessel, Vorräthe (im Tender, auf der Locomotive), Tender (Achszahl, Gewicht leer), Gewicht der Locomotive (Achse, im Dienst), Nr.

* L = Lauf, T = Treibachse, K = Kuppel-, Z = Zahnradachse, --- = Drehgestell, — = Verschiebbarkeit einer Achse oder eines Drehgestelles. Achsen ohne Spurkränze sind fett gedruckt z. B. T. — **) F = feuerseitig, W = wasserseitig gemessene Heizfläche. — ***) „Schöpf“ bedeutet eine Schöpfvorrichtung zum Wassernehmen während der Fahrt.

