

Abb. 3. Schleiferbremse .

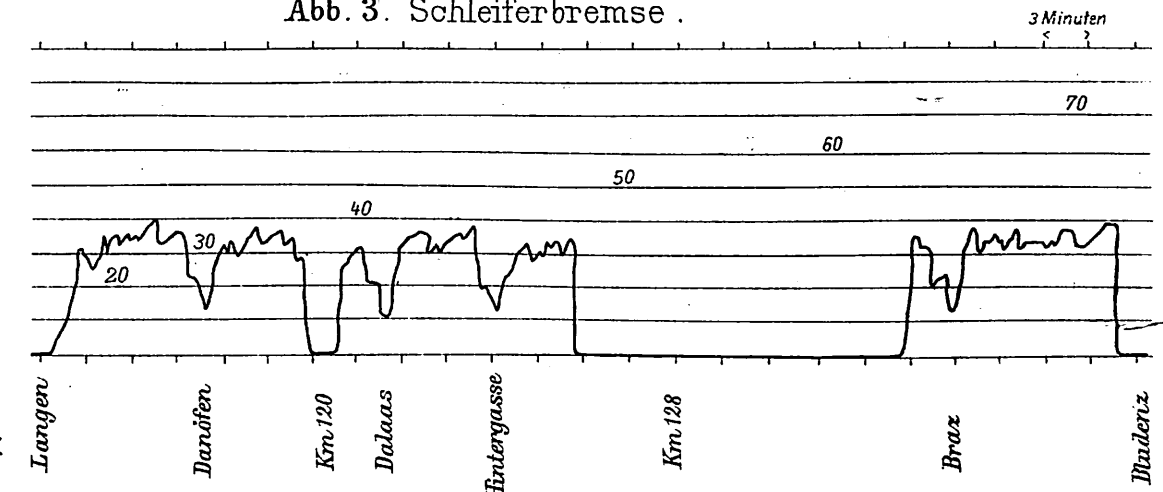
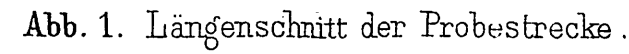


Abb. 4. Selbstthätige Saugbremse

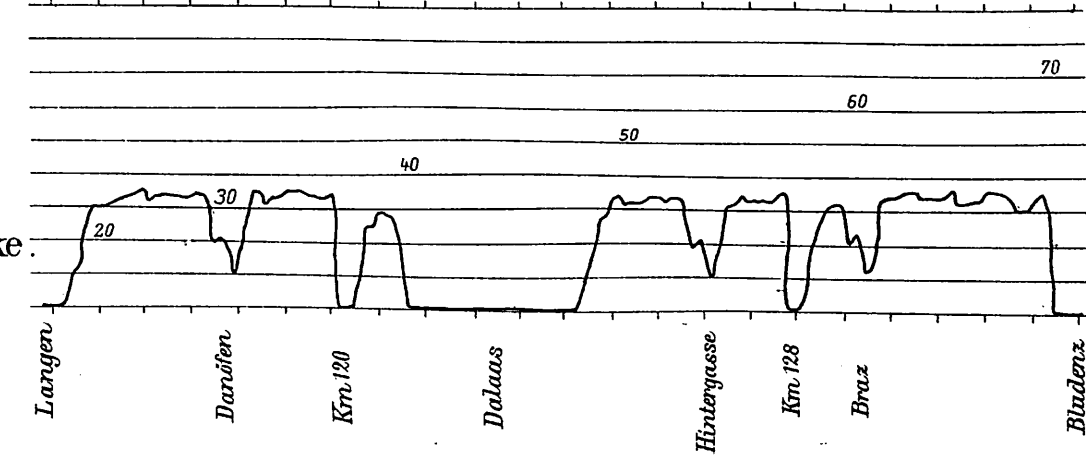


Abb. 5. Westinghouse-Schnellbremse.

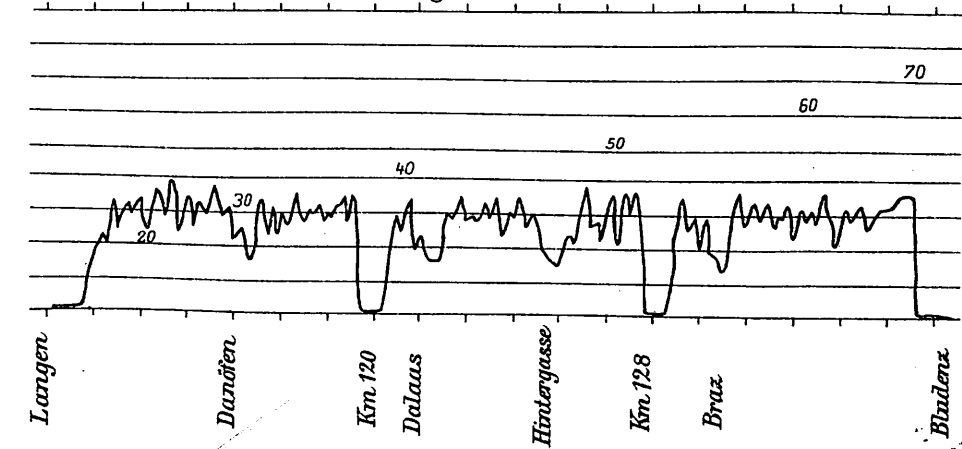


Abb. 6. Westinghouse-Doppelbremse, Bremsart der Gotthardbahn.

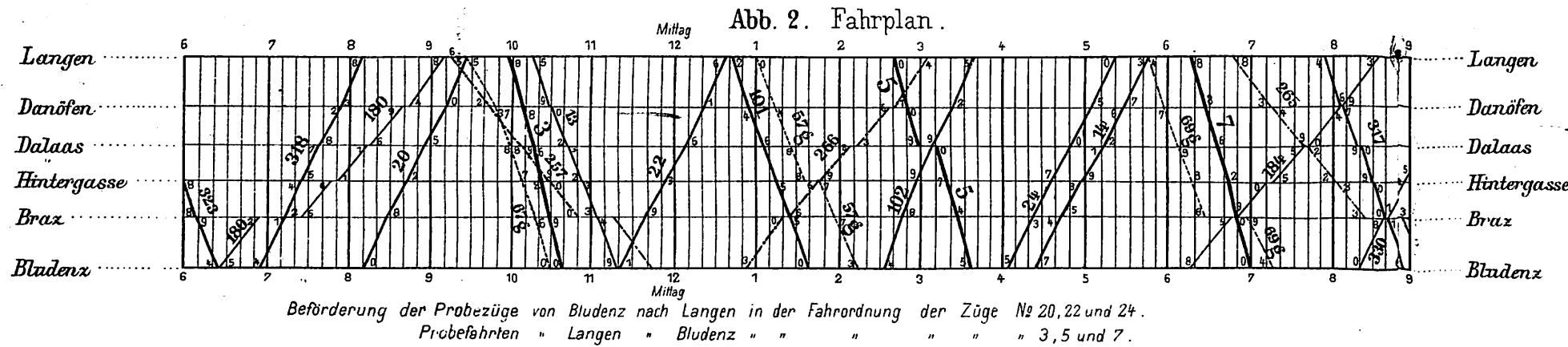
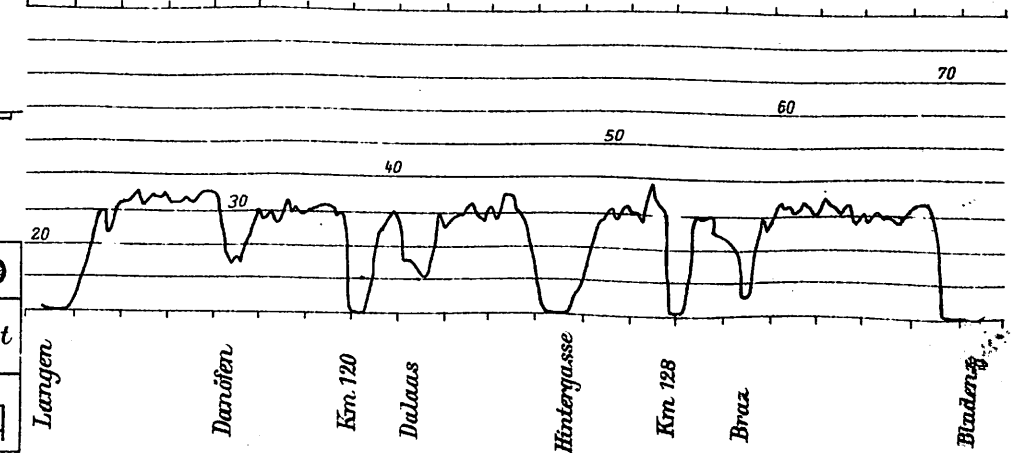


Abb. 7-11. Schaltung
Siemens'scher Blockwerke

Abb. 8. Blockposten.

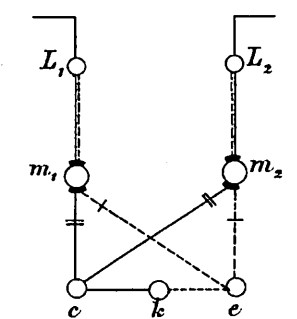


Abb. 7.

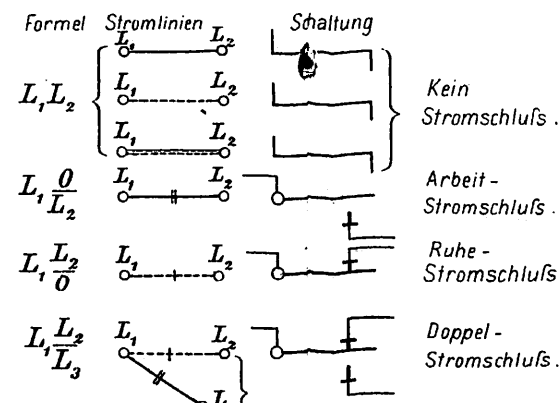


Abb. 9.

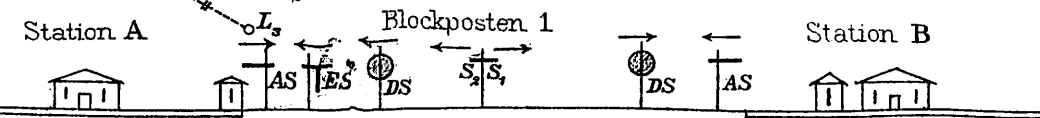


Abb. 10. Stromlinien-Netz.

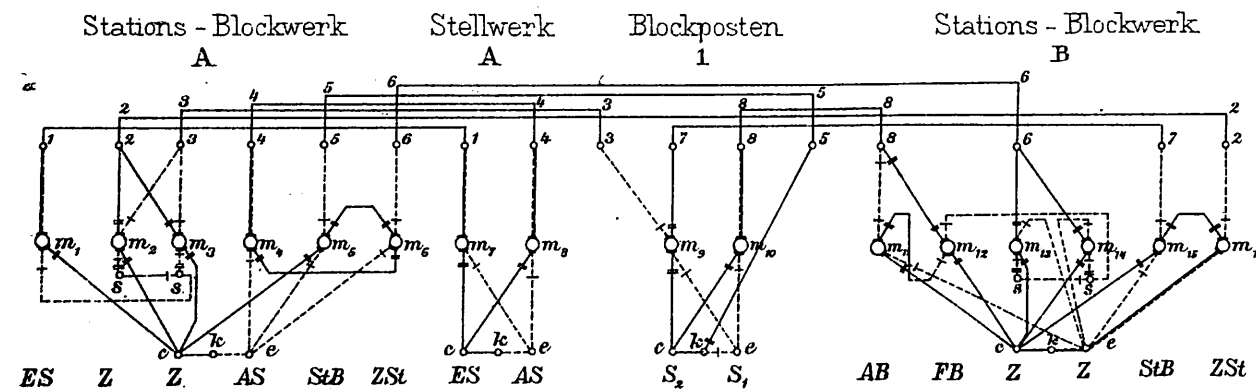
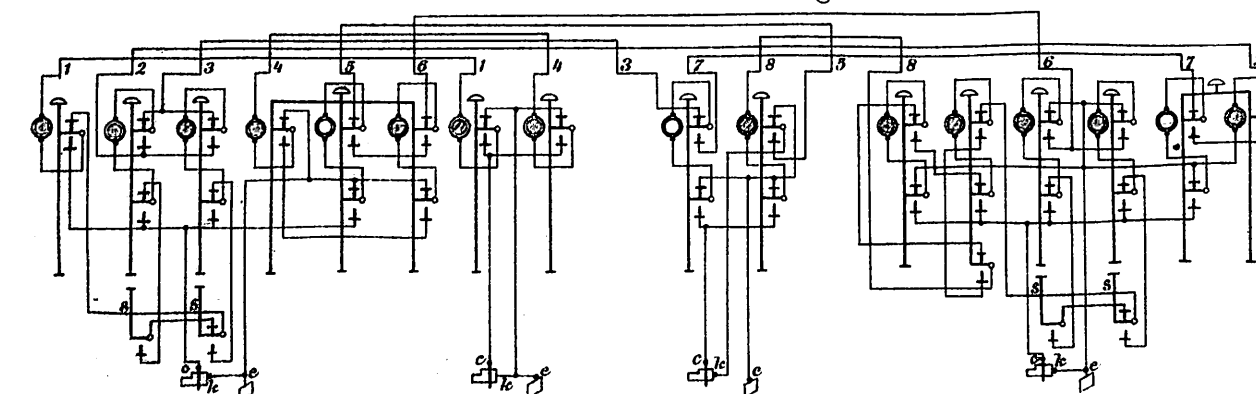
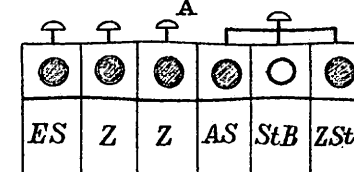


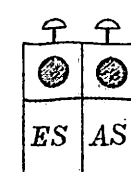
Abb. 11. Schaltung.



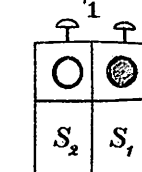
Stationsblockwerk



Stellwe



Blockposten



Stationsblockwerk

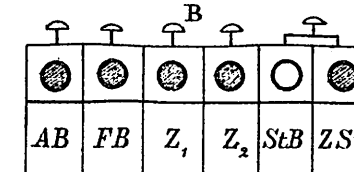


Abb. 2. Mechanische Schneiderelei, 1:150.

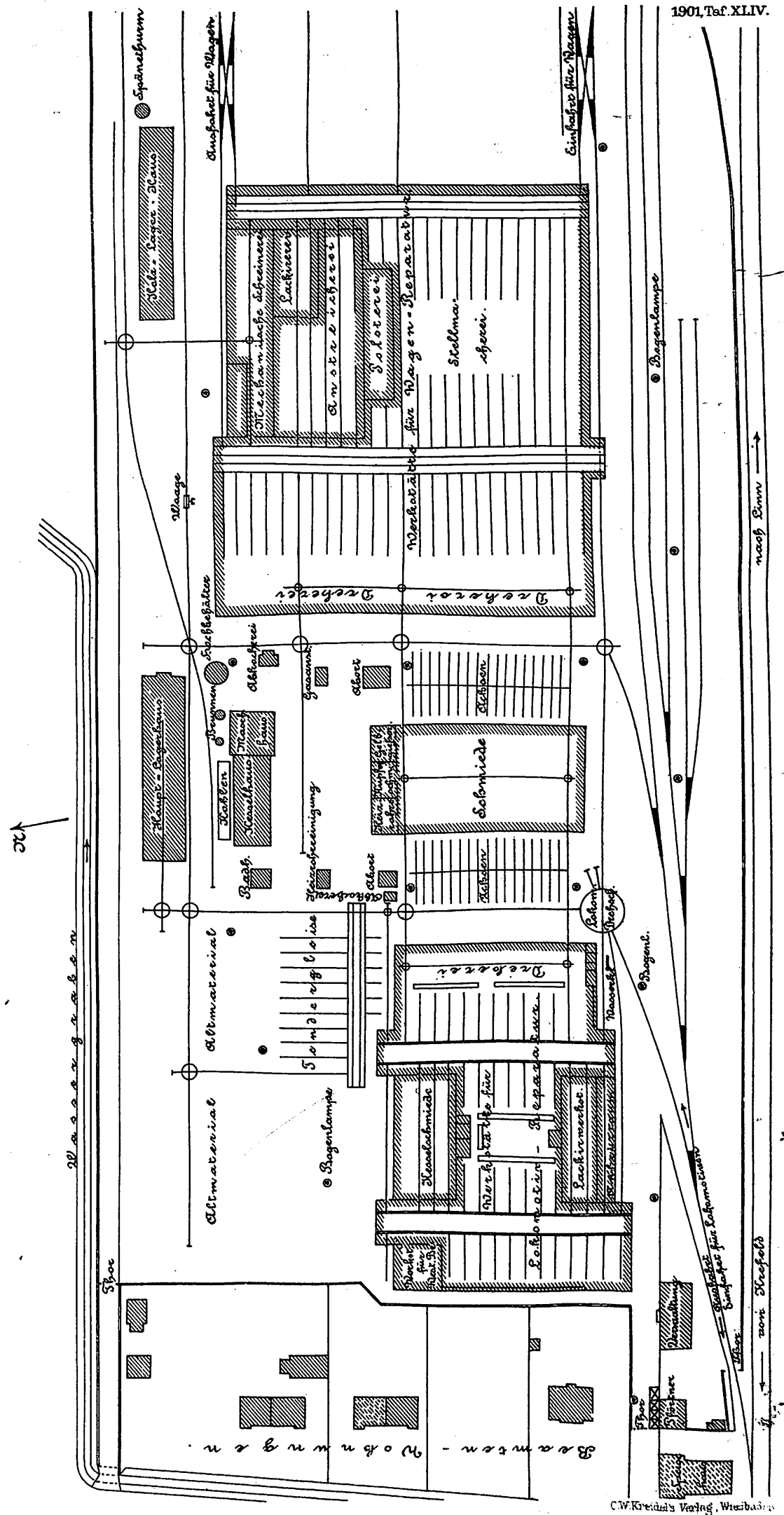


Abb. 1. Schmiede mit Siederohrwerkstätte, Kupferschmiede u. Gelbgießerei. 1:250 d.n.Gr.

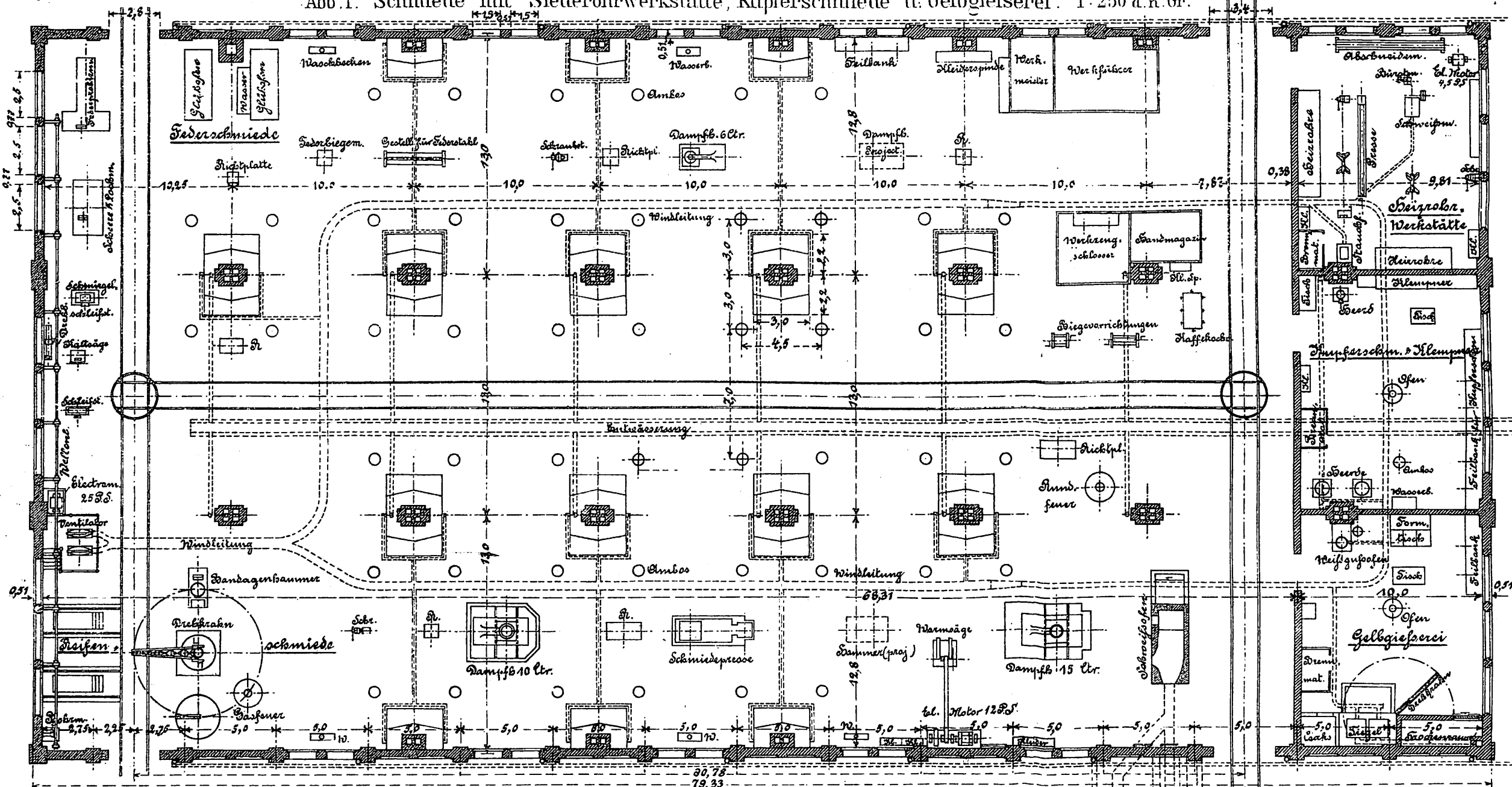


Abb. 5 u. 6. Stauchfeuer. 1:10 d.n.Gr.

Abb. 5.
Seitenansicht mit Schnitt

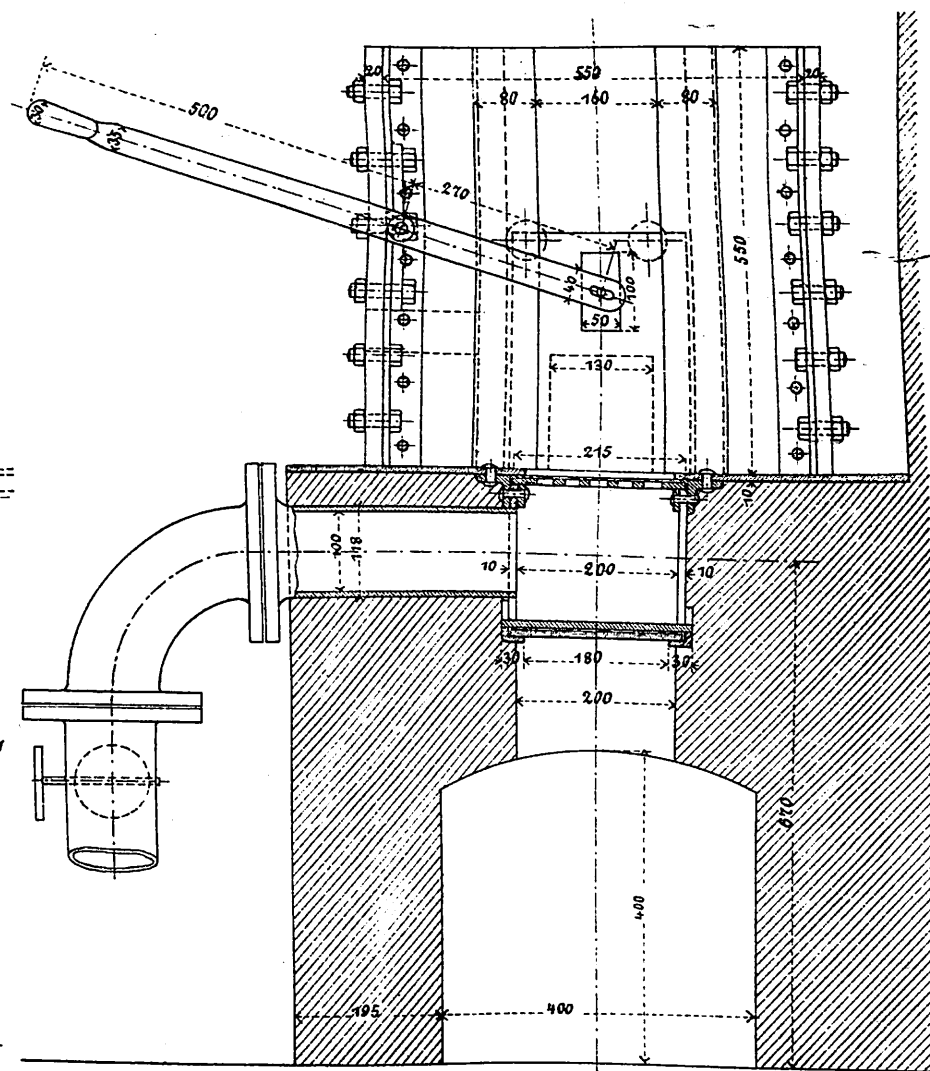


Abb. 2 u. 3. Weißgußsofen. 1:20 d.n.Gr.

Abb. 2. Seitenansicht mit Schnitt

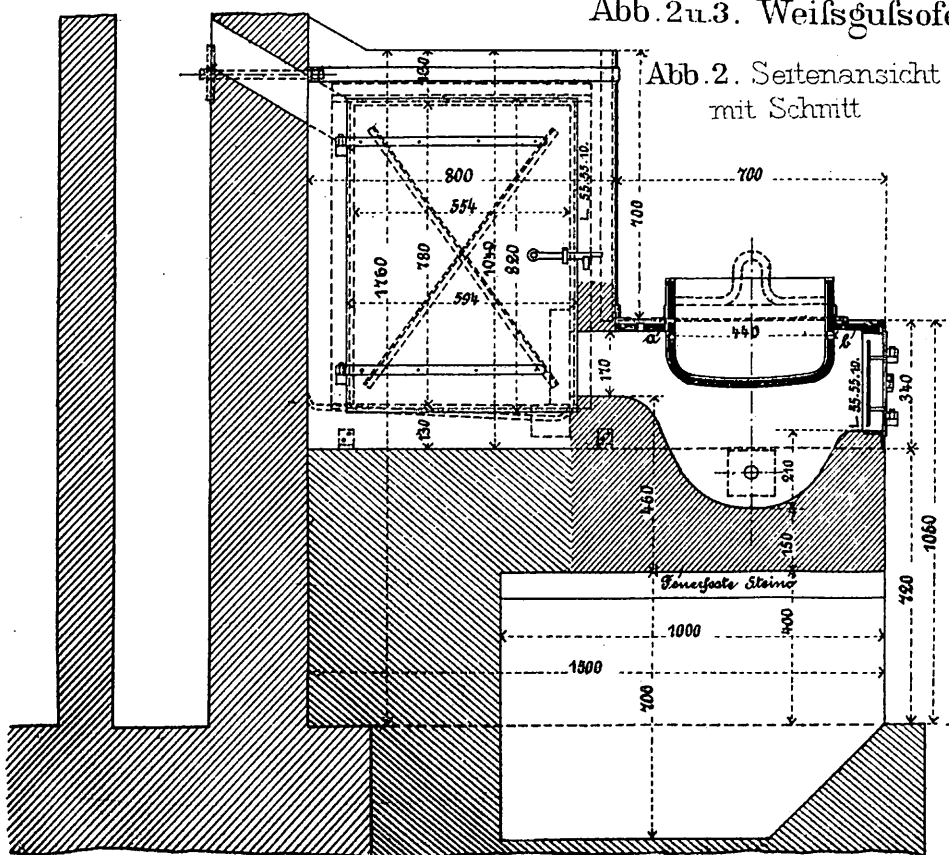


Abb. 3.
Vorderansicht.

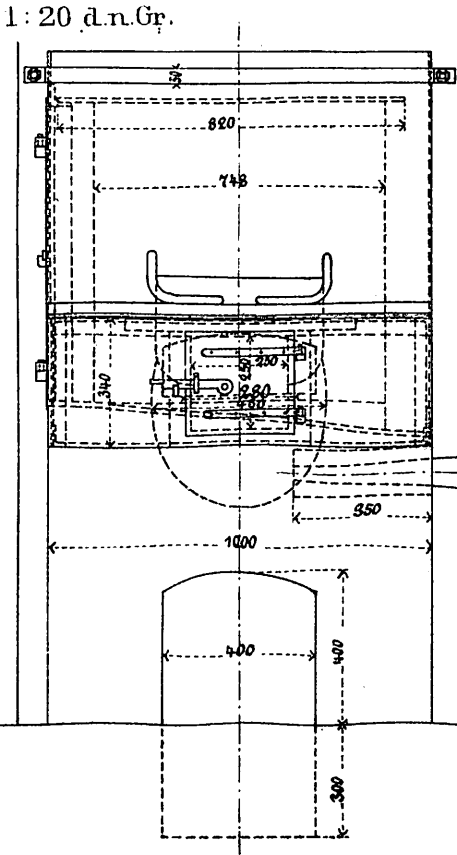


Abb. 4. Nietfeuer.

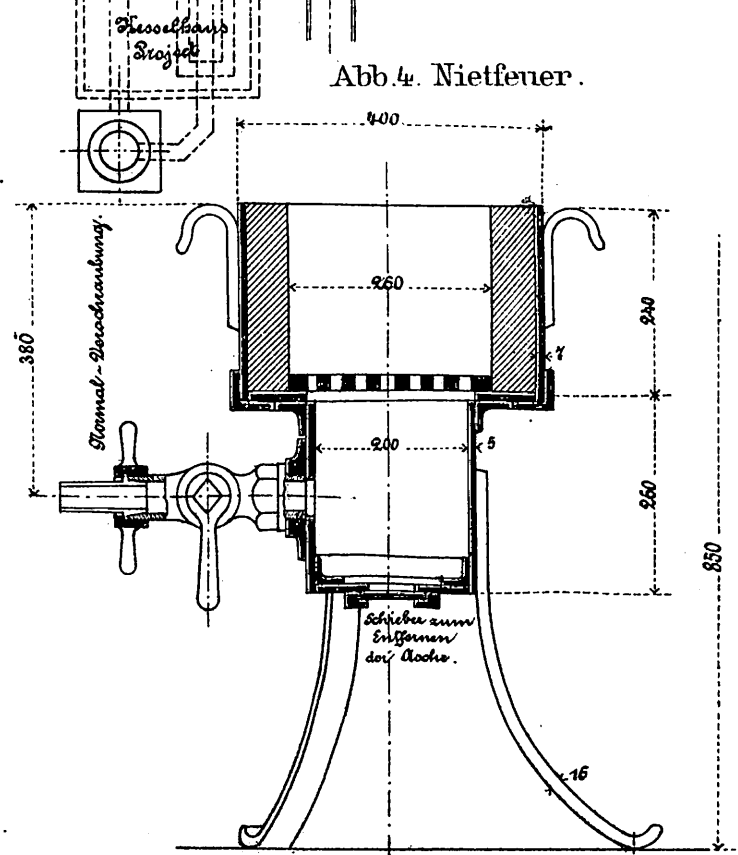


Abb. 6. Grundriß

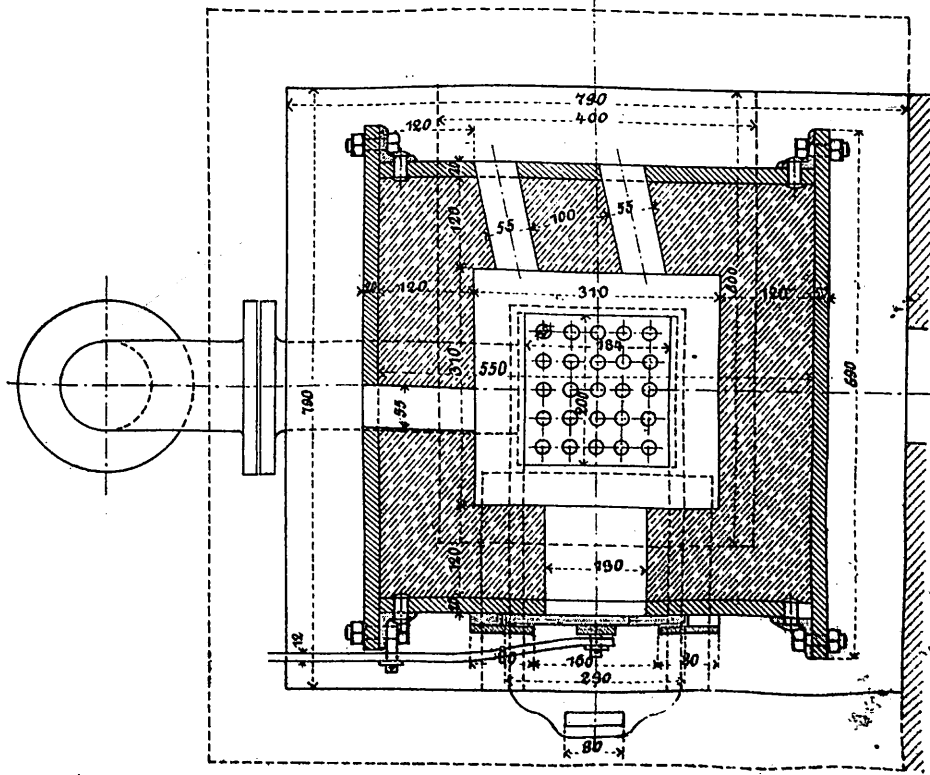


Abb.1. Maschinen- u. Kesselhaus. 1:75 d.n.Gr.

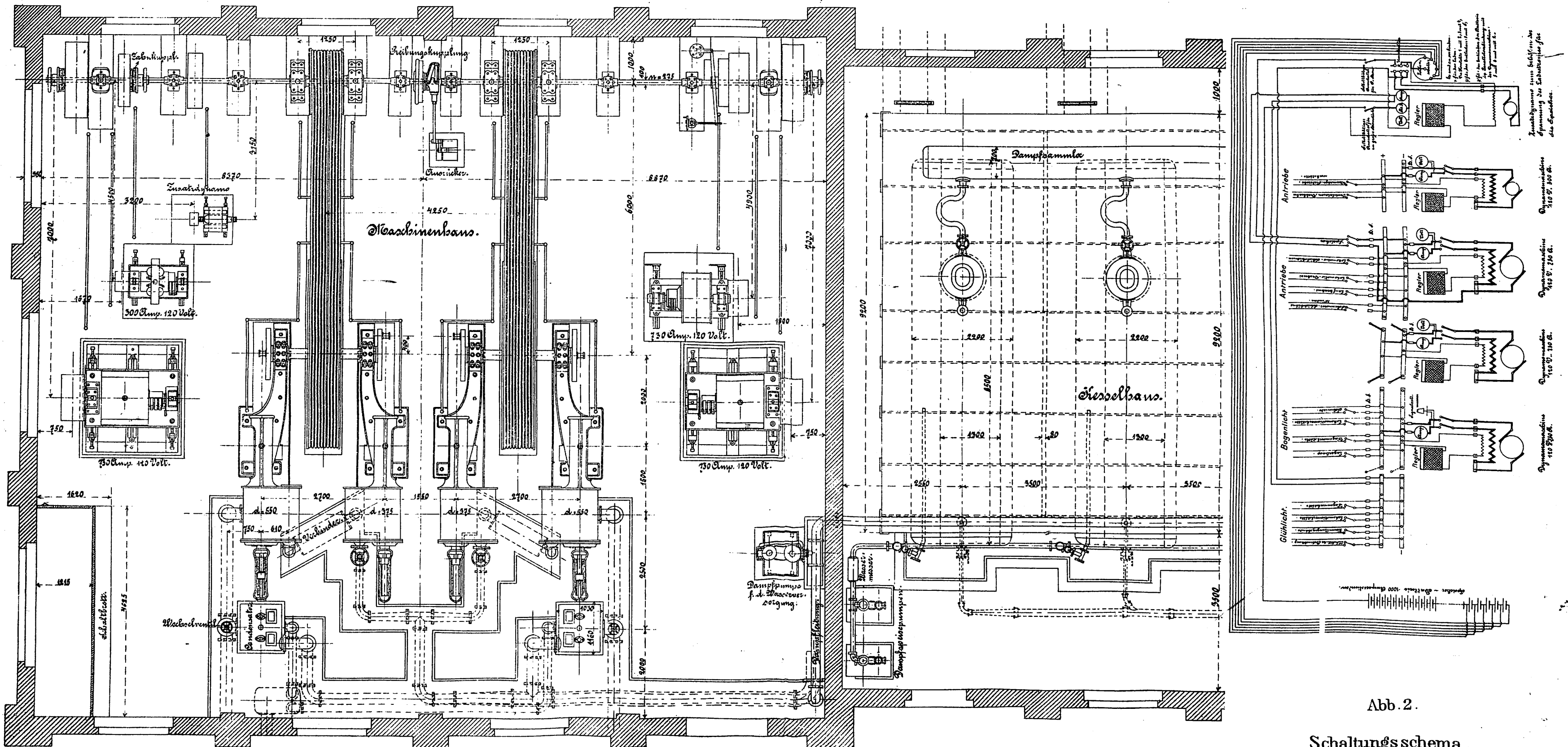


Abb. 2.

Schaltungs schema .

A-B .

Technical drawing of a crane mechanism. The drawing shows a side view of the crane with two vertical support columns and a horizontal beam. Dimensions are indicated in meters (m):

- Horizontal distance from the left column to the center of the beam: 5,5 m
- Horizontal distance from the center of the beam to the right column: 6,12 m
- Horizontal distance from the left column to the right column: 11,62 m
- Horizontal distance from the left column to the center of the crane's base: 2,75 m
- Vertical distance from the base to the center of the beam: 4,825 m

Träger für die Vorgelegebrücken

Kuppel. 75 φ

120 Umdreh.

Reibungskuppelung.

d-900 b-300

Elektromotor 30 P.S. 740 Umdreh.

d-1420 b-300

15,5

90 φ

d-450 b-300

Kuppel. 75 φ

120 Umdreh.

Reibungsk.

d-900 b-300

2,75

3,37

C.W. Kreidl h. Verf. 6. Wiesbaden

[illegible]

1 : 40 d.n.Gr

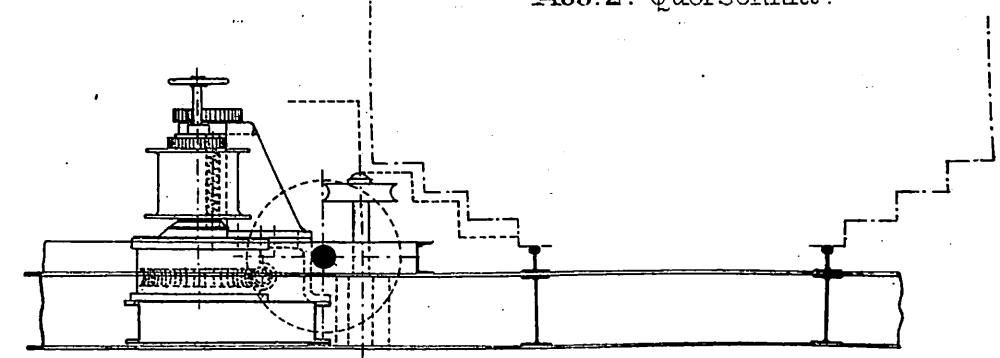


Abb. 5

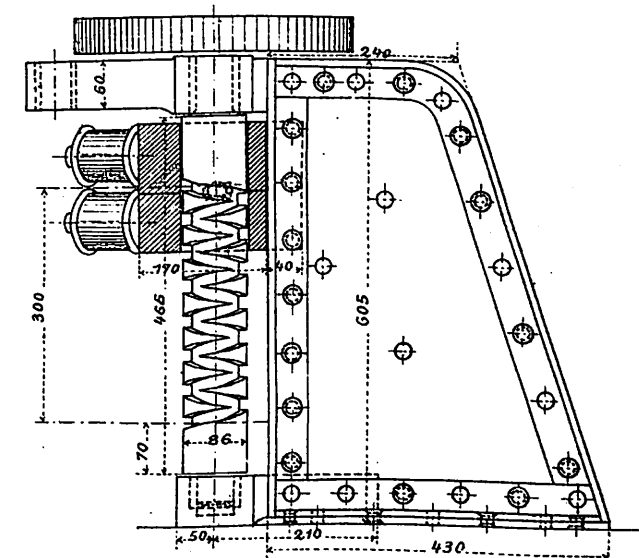


Abb.7.

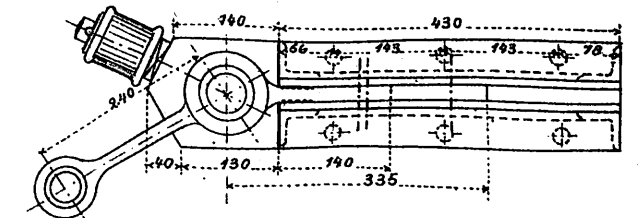


Abb. 1.

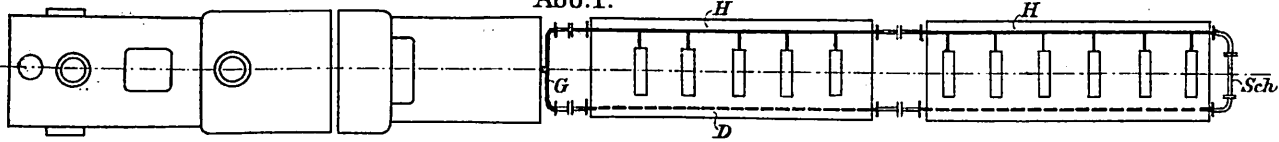


Abb. 1-3. Spitzer:
Die Dampfheizung
der
Eisenbahnwagen.

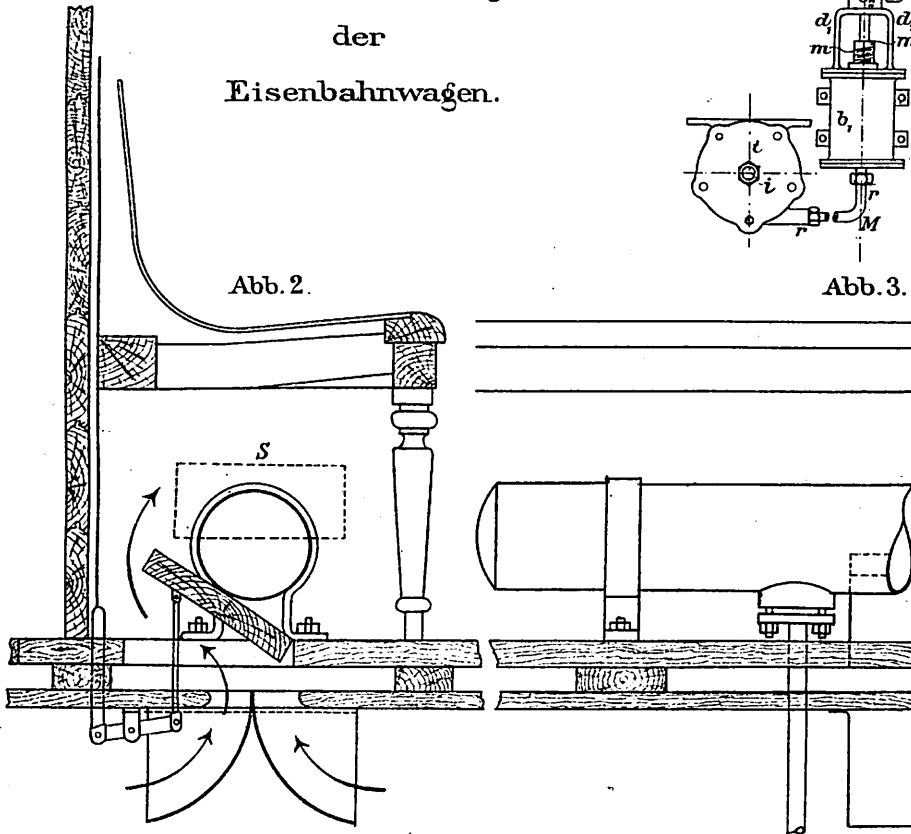


Abb. 2.

Abb. 4.

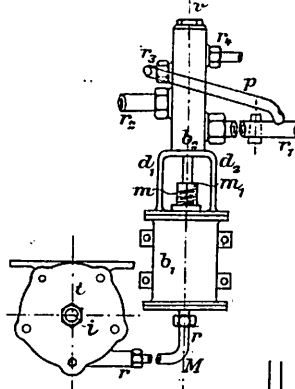


Abb. 3.

Abb. 4-7.
Fahr-
geschwindigkeits-
messer
der
französischen
Südbahn.

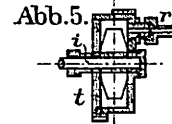


Abb. 5.

Abb. 6.

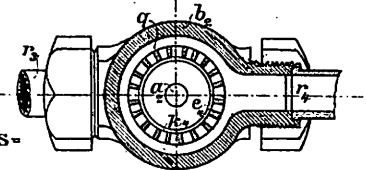


Abb. 7.

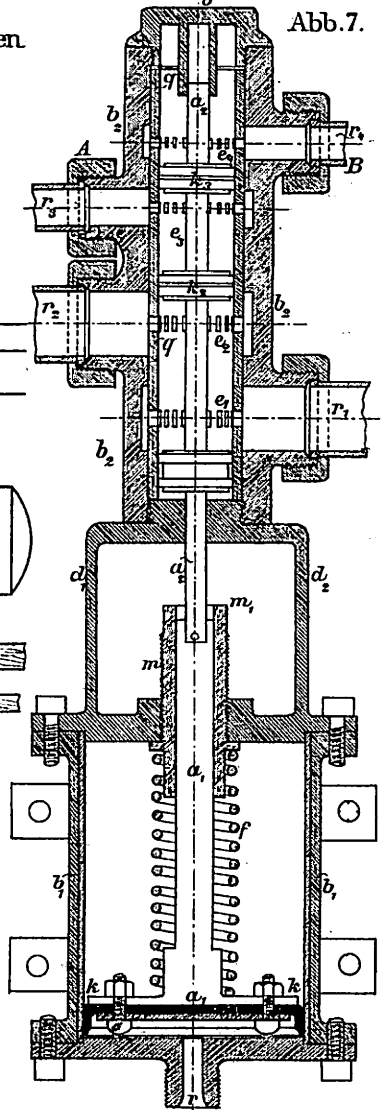


Abb. 8 u. 9.
Vorrichtung zum
Befestigen von
Heizrohren.

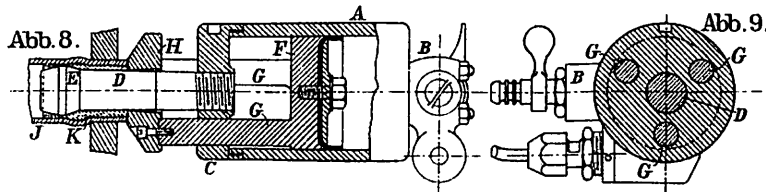


Abb. 10-12. Neue Kolbenschieber der englischen Nordostbahn.

Abb. 10.

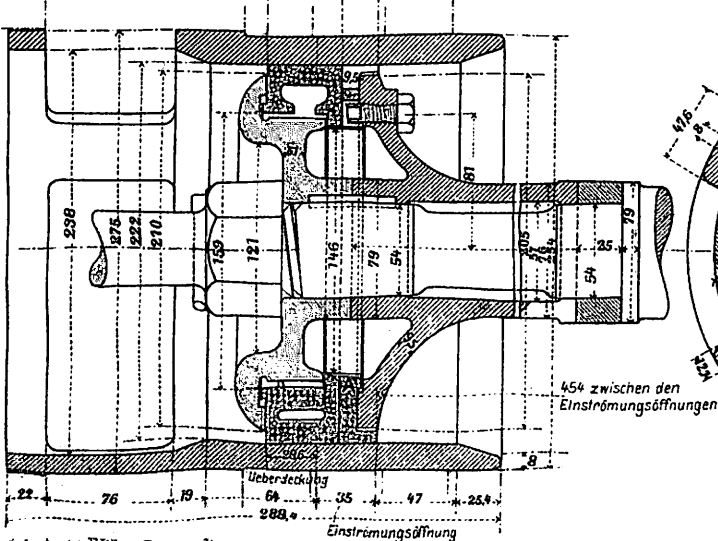


Abb. 11.

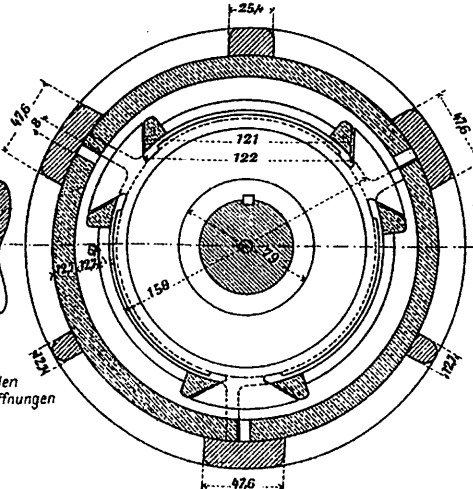


Abb. 12.

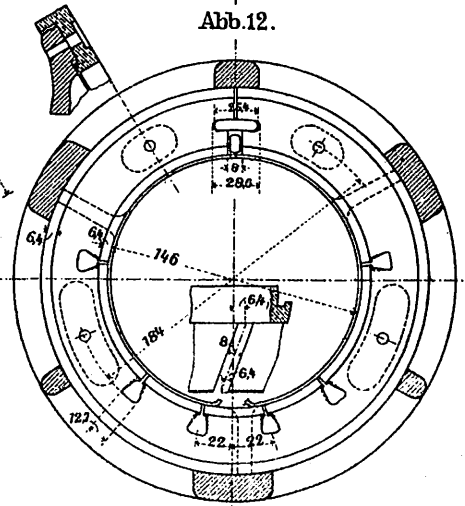


Abb. 1. Abb. 1-5. Geräthewagen.

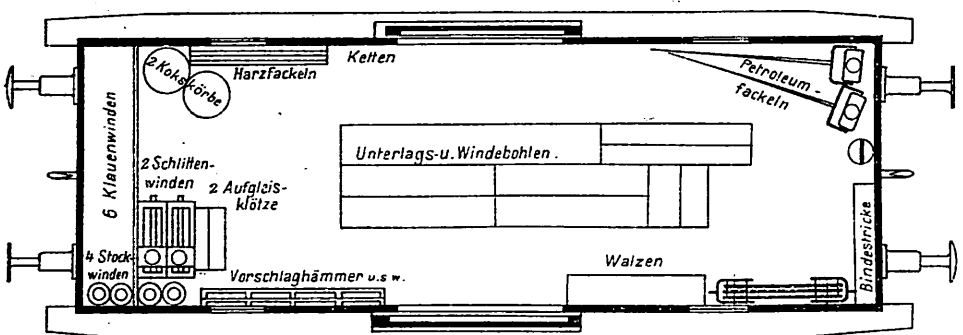


Abb. 1-8.

Richter: Geräthewagen
und Geräte - Beiwagen
für Aufräumarbeiten.

Abb. 6-8.

Geräte -
Beiwagen.

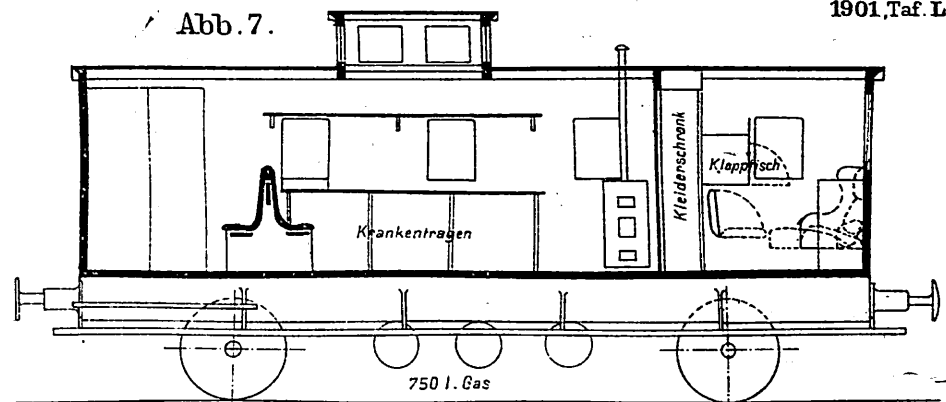
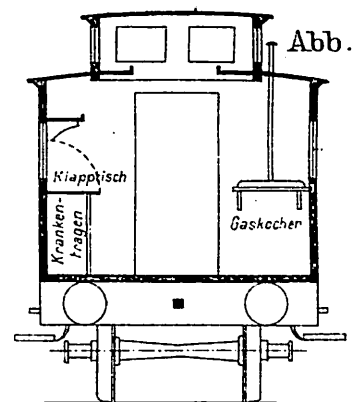


Abb. 2.

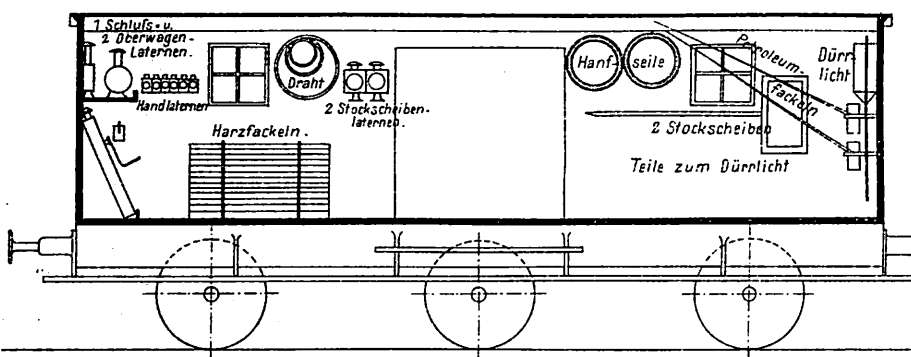


Abb. 3.

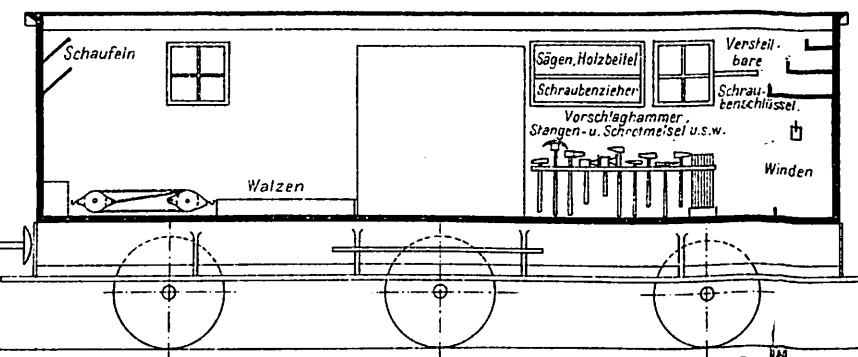


Abb. 4.

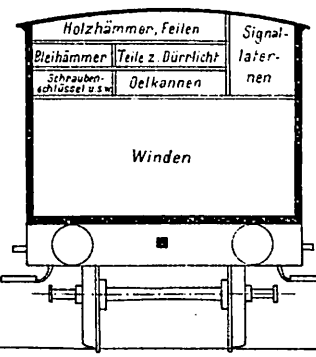


Abb. 5.

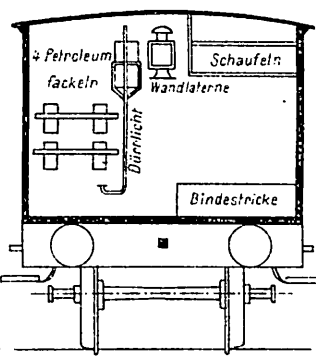


Abb. 8.

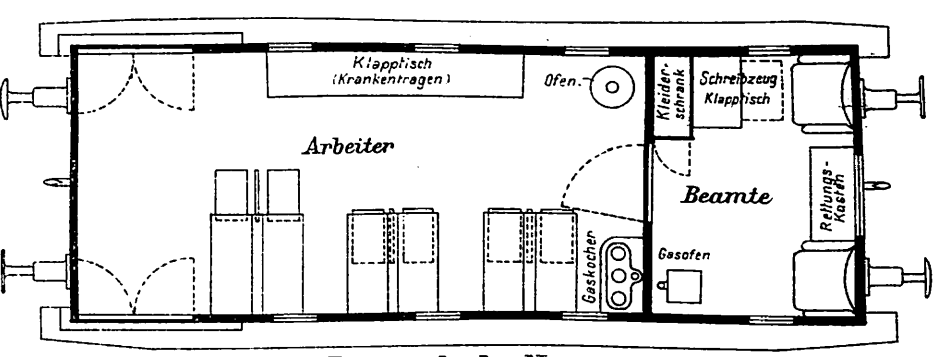


Abb. 9.

Lageplan.

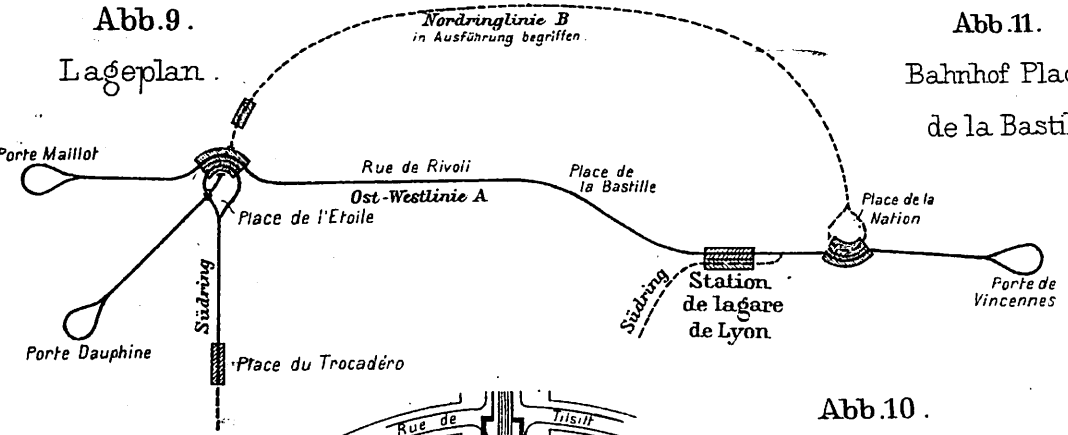


Abb. 11.

Bahnhof Place
de la Bastille.

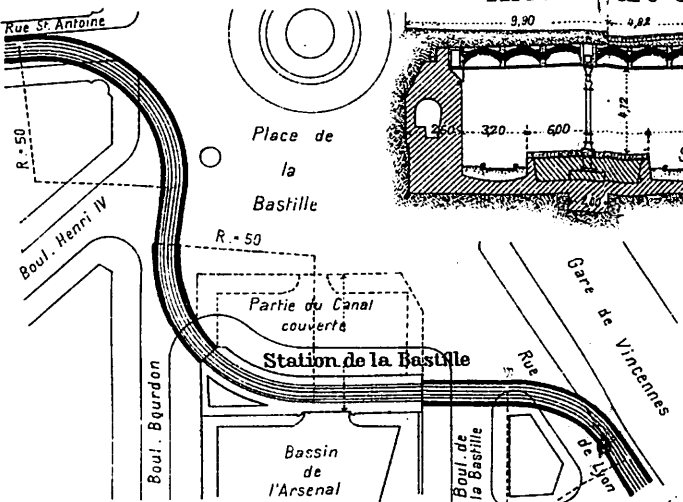


Abb. 12. Gare de Lyon, Querschnitt.

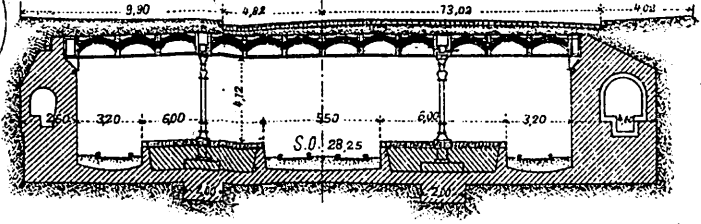


Abb. 9-17.

Die Pariser
Stadtbahn.

Abb. 14.

Endbahnhof
Porte Maillot

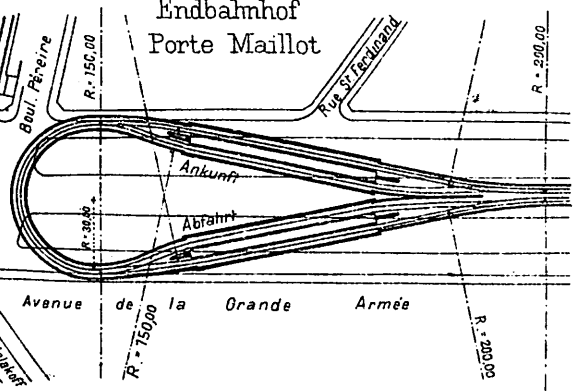


Abb. 13: Endbahnhof Porte de Vincennes.

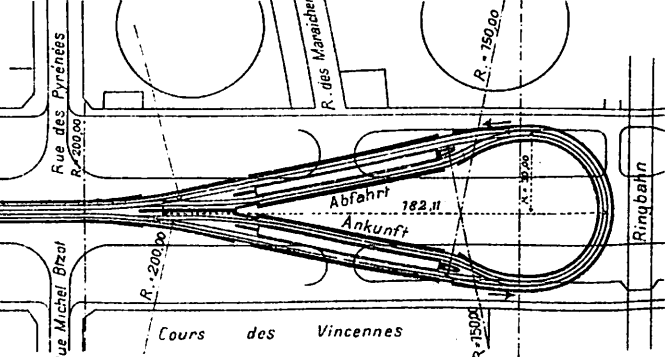


Abb. 15.

Endbahnhof
Porte Dauphine.

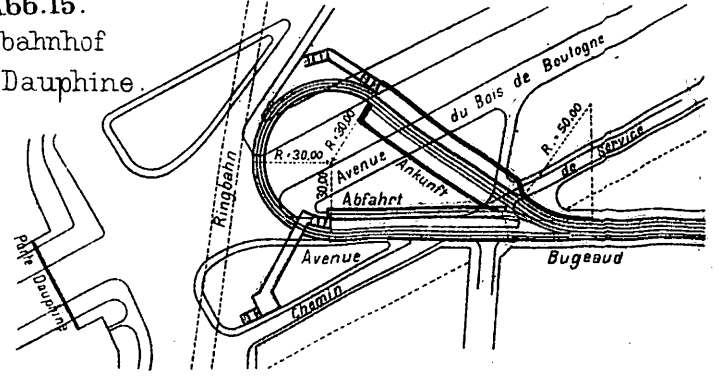


Abb. 17. Gare de Lyon.

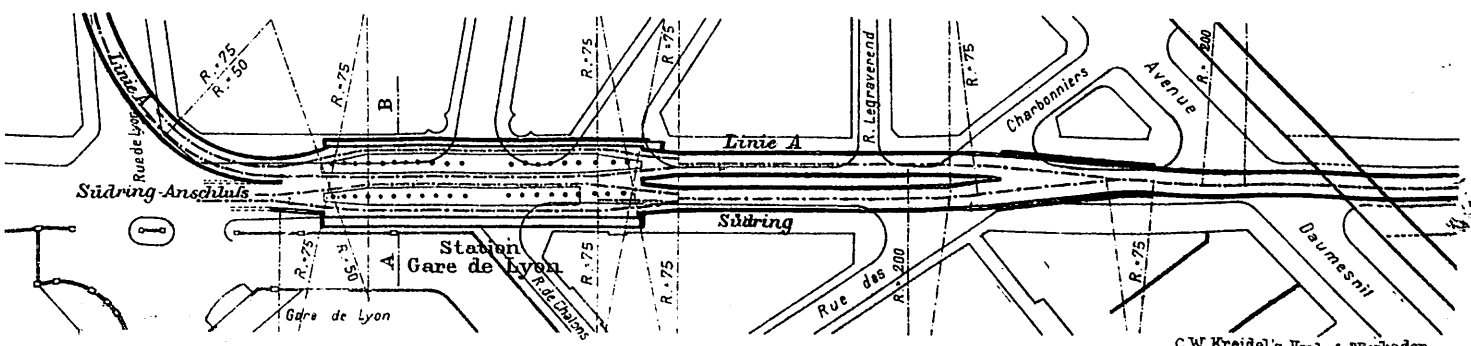


Abb. 1-11.
Schubert:
Ueber neuere
Anordnungen
an
Drahtzug-
schränken.

Abb. 1-7.
Windebock
für Wegezug-
schränken
mit
Sicherung
des recht-
zeitigen
Vorläutens.

Abb. 2. Seitenansicht des Kurbelwerkes.

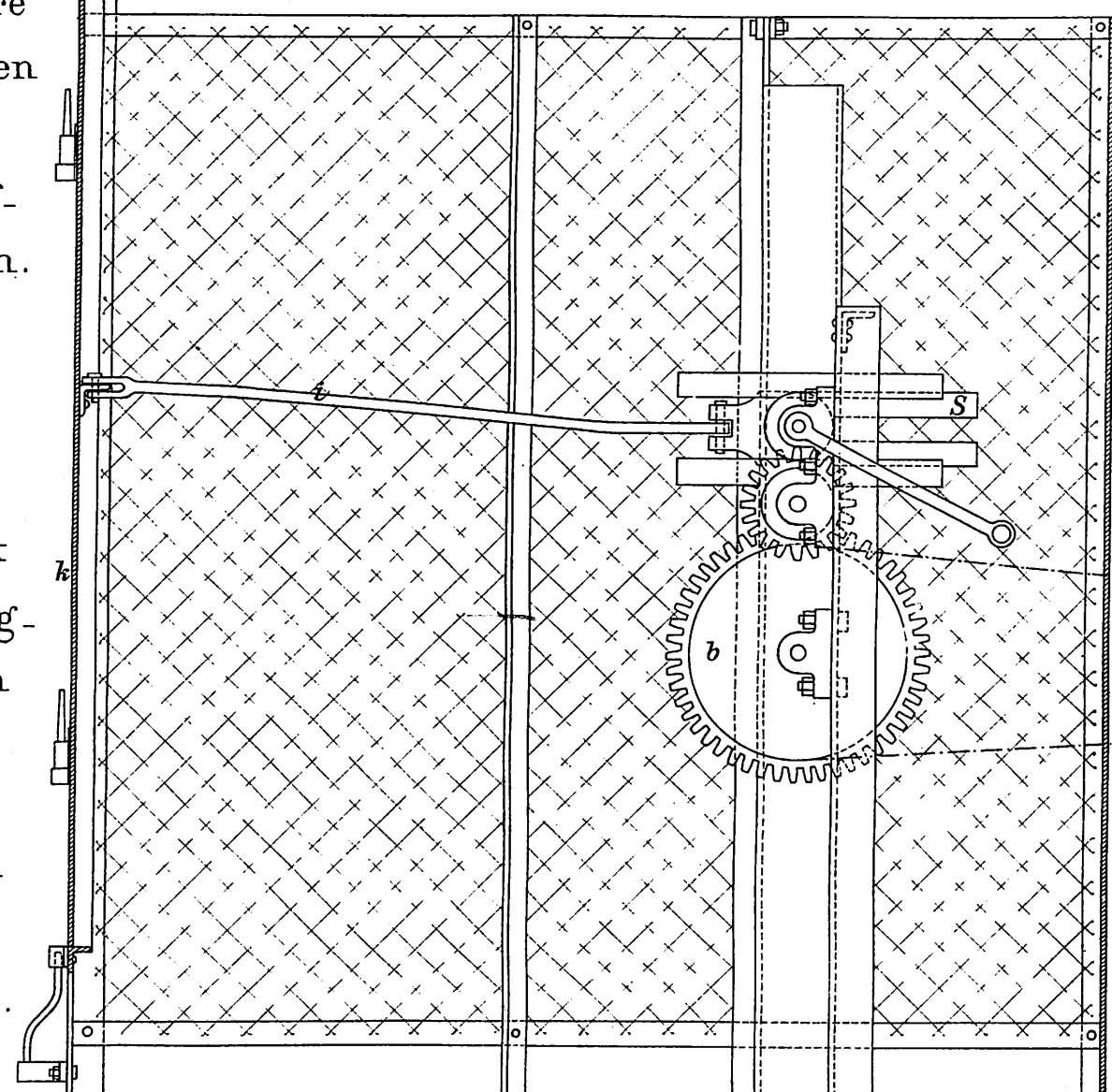


Abb. 5 u. 7. Schieberstellung während des Vor- und Rückläutens.

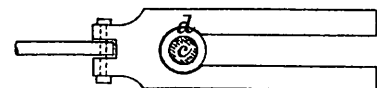
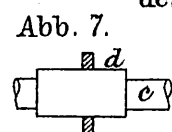


Abb. 5.

Abb. 3.
Grundriss.

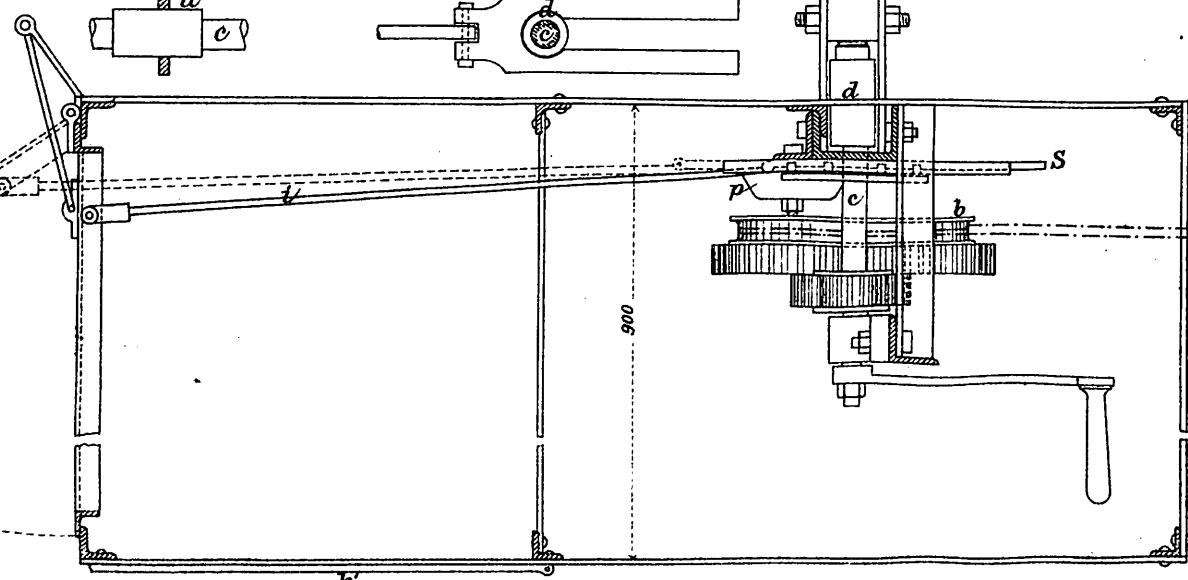


Abb. 1.
Stirnansicht.

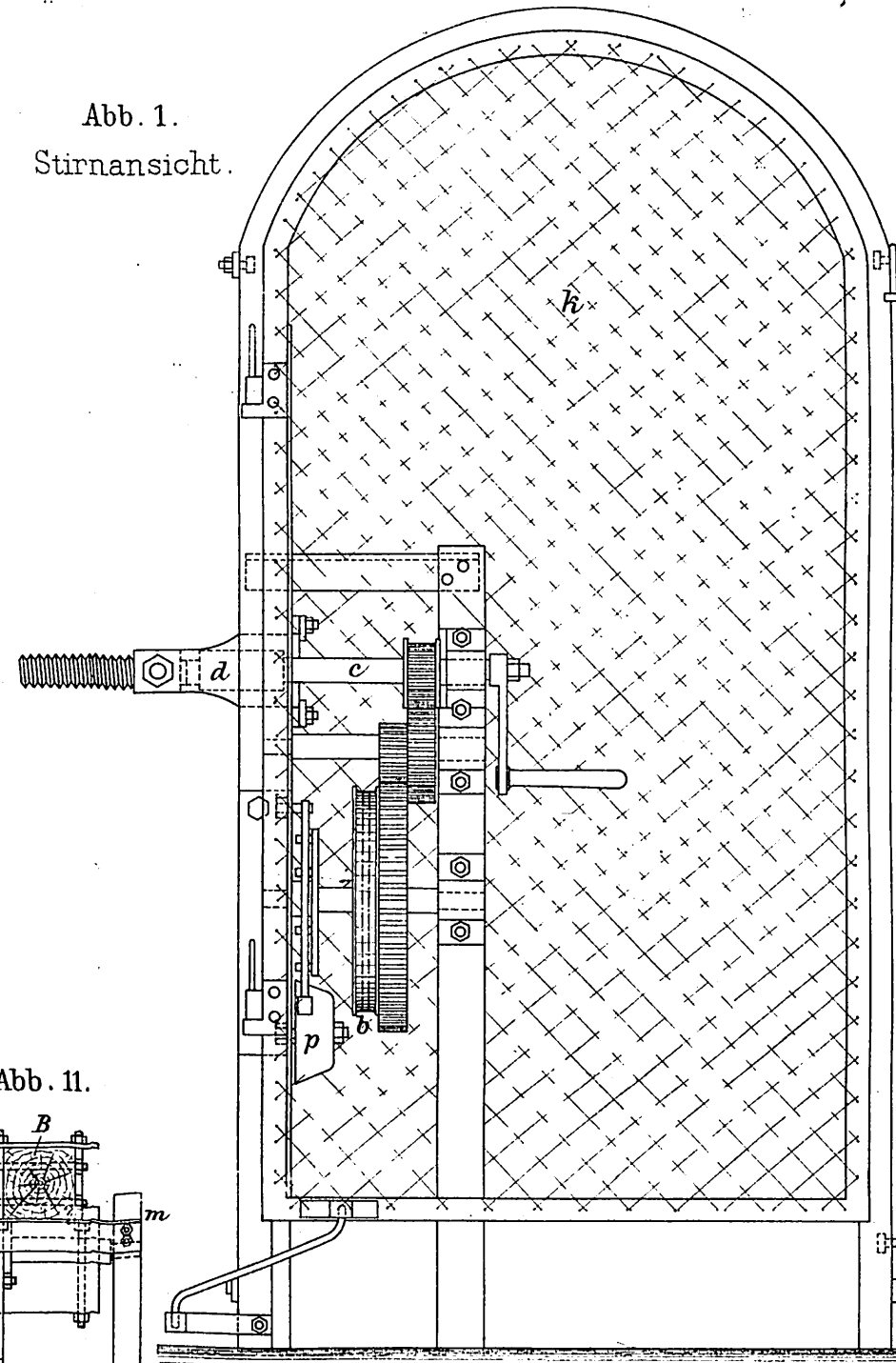


Abb. 11.

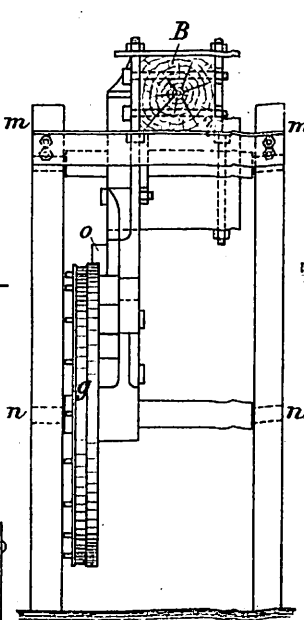


Abb. 4 u. 6. Schieberstellung bei voll geöffnet oder geschlossener Schranke.

Abb. 4.



Abb. 6.

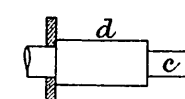
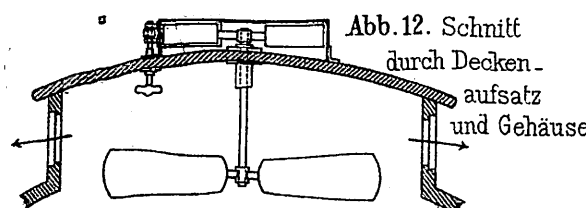


Abb. 12 u. 13.
Lüftungsvorrichtung
für Personenwagen.



Mafsstab zu Abb. 1-7 = 1:10 d. n. Gr.

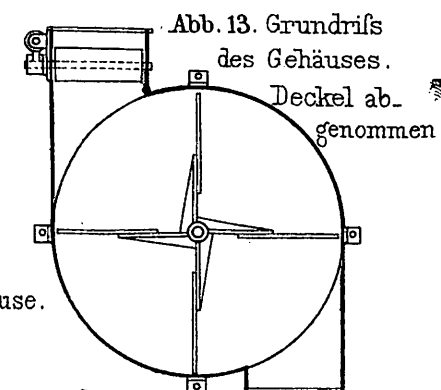


Abb. 13. Grundriss
des Gehäuses.
Deckel ab-
genommen.

Abb. 8-11.
Wegezugschranke
(10,0 m Baumlänge.)
Mafsstab 1:15 d. nat. Gr.

Abb. 10.

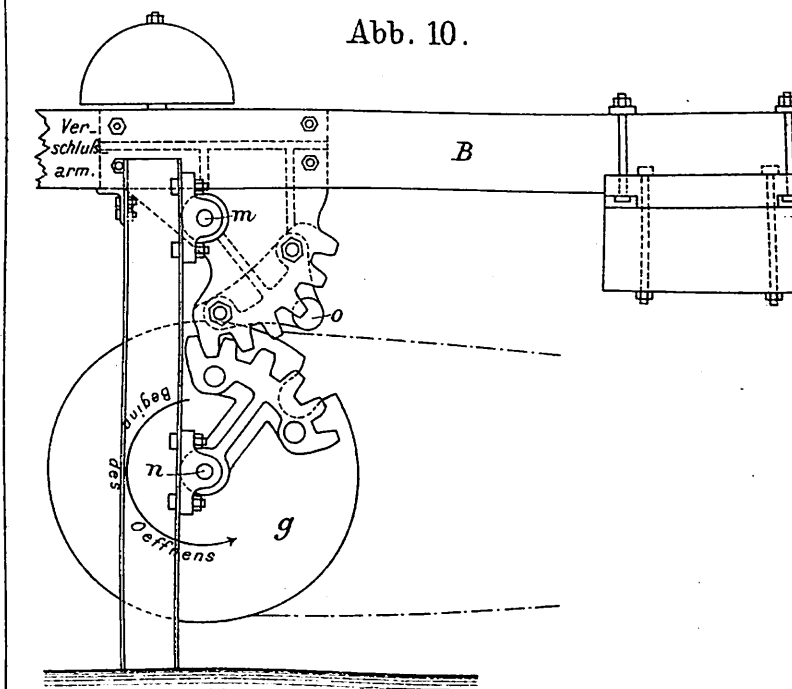


Abb. 8.

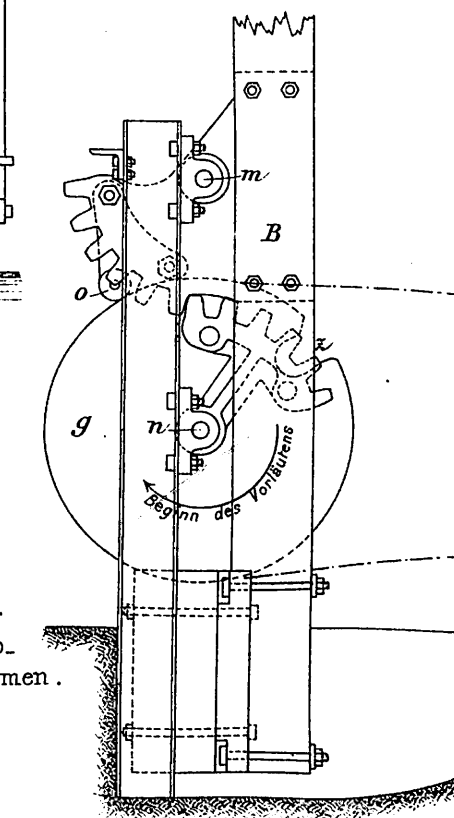
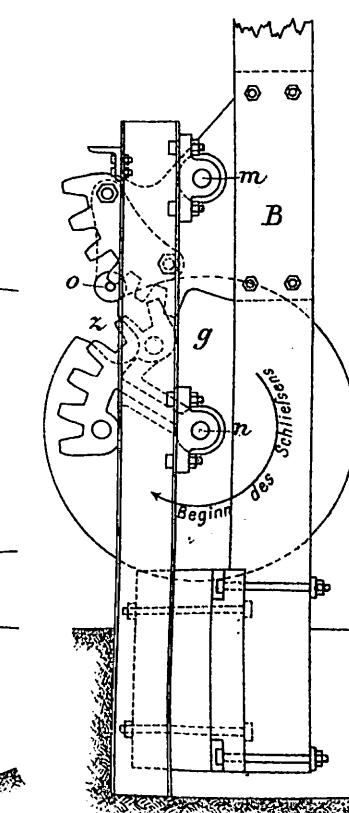


Abb. 9.



Mafsstab zu Abb. 8-11 = 1:15 d. n. Gr.

Abb. 1-9. mit getrennten Niederdruck-Schieberkasten.

Hochdruckzylinder und Raum
vor der Hochdruckschieberbüchse.Hochdruckzylinder und Raum
vor dem Niederdruckschieber.Niederdruckzylinder und Raum
vor dem Niederdruckschieber.

Füllungs- grad.	Dampfdr. im Kessel. Atm.	Geschw. i. d. St. km.	Mittlerer wirksamer Druck. Atm.	Öffnung des Regulators
0,5	13,2	20	6,85	3/4

Füllungs- grad.	Dampfdr. im Kessel. Atm.	Geschw. i. d. St. km.	Mittlerer wirksamer Druck. Atm.	Öffnung des Regulators
0,45	13,4	20	6,5	3/4

Füllungs- grad.	Dampfdr. im Kessel. Atm.	Geschw. i. d. St. km.	Mittlerer wirksamer Druck. Atm.	Öffnung des Regulators
0,675	13,1	35	2,22	3/4

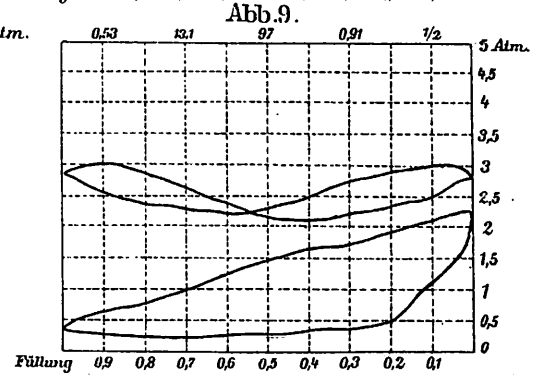
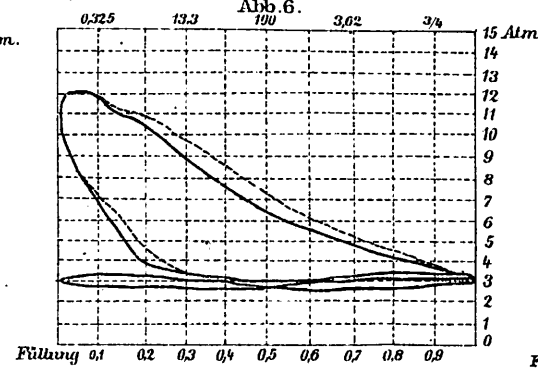
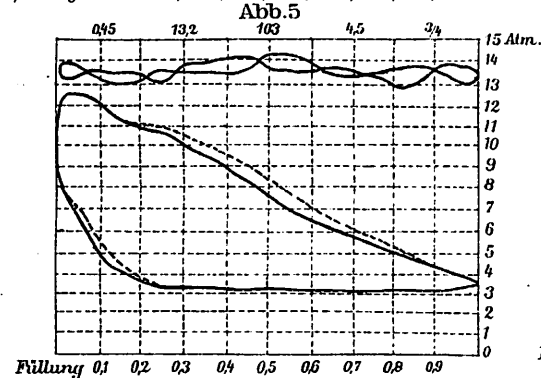
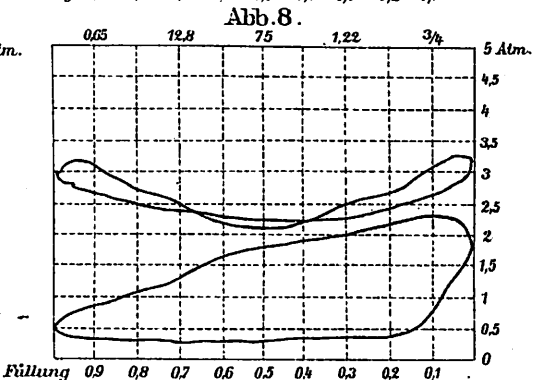
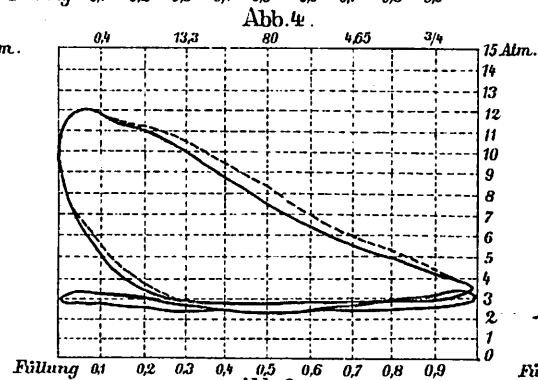
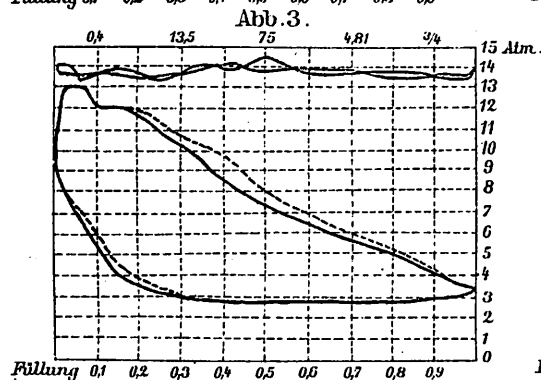
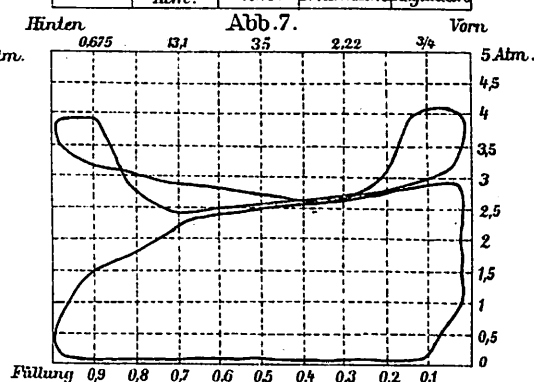
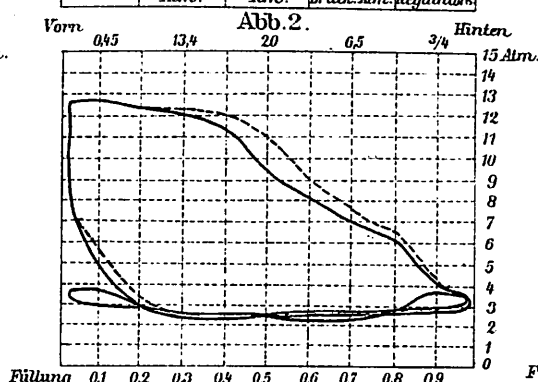
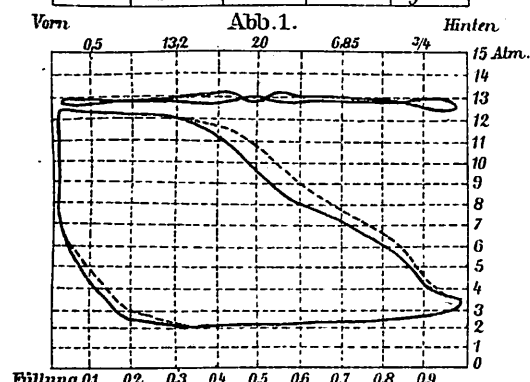
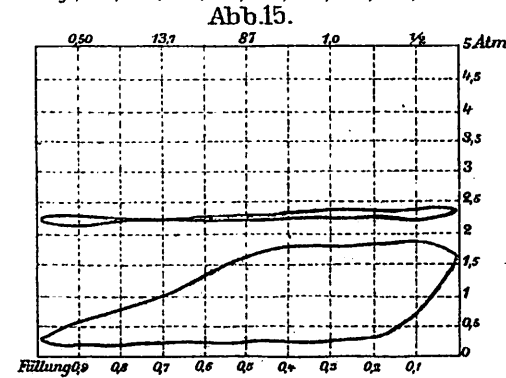
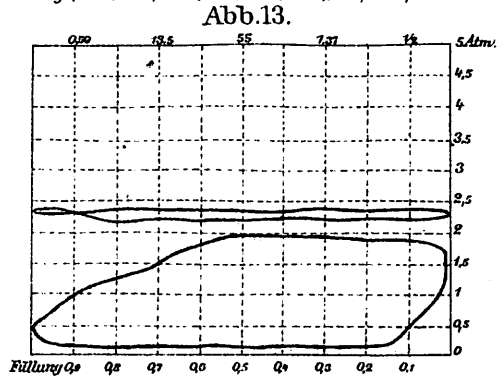
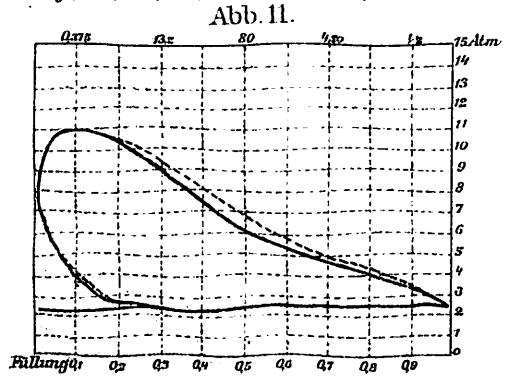
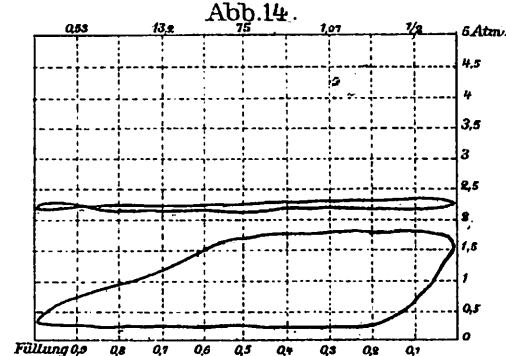
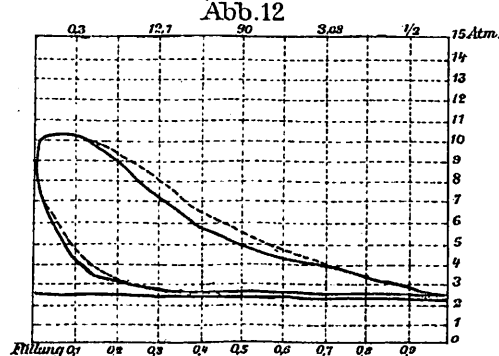
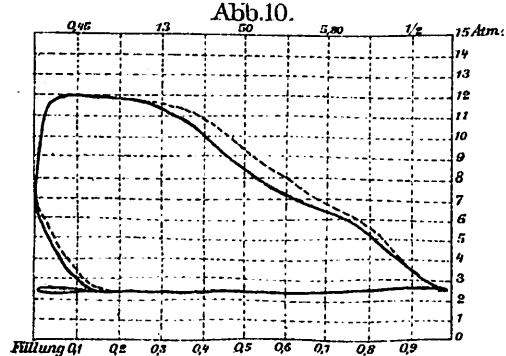


Abb. 10-15. mit verbundenen Niederdruck-Schieberkasten.



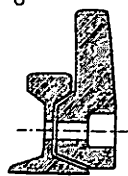
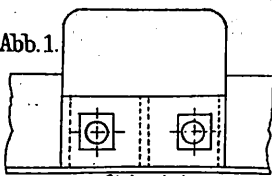


Abb. 1.



Gleisschuh.

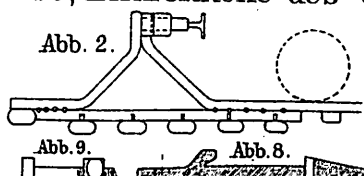


Abb. 2.

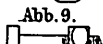


Abb. 9.



Abb. 8.

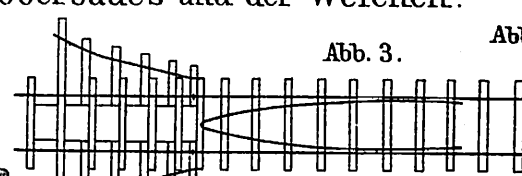


Abb. 3.



Abb. 7.

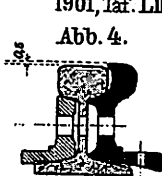


Abb. 4.

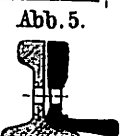


Abb. 5.

Abb. 15.

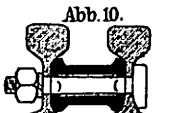
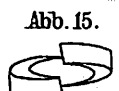


Abb. 10.

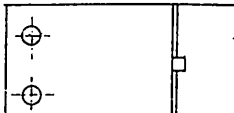
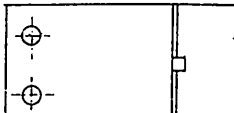
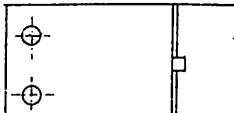
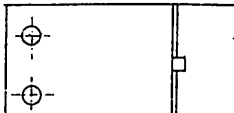


Abb. 14.

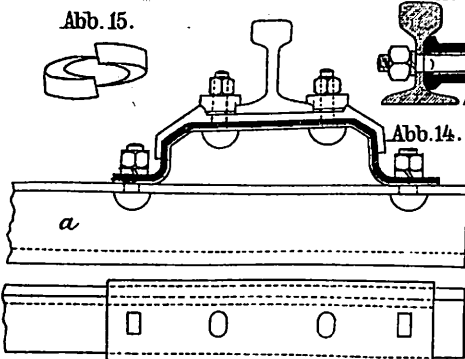
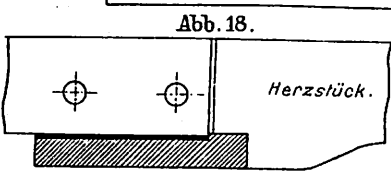


Abb. 18.



Herzstück.

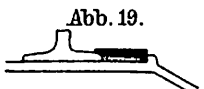


Abb. 19.

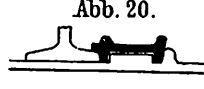


Abb. 20.



Abb. 22.



Abb. 23.

Abb. 21.

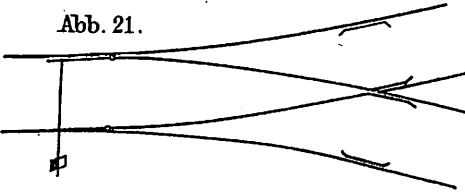


Abb. 29.



Abb. 24.

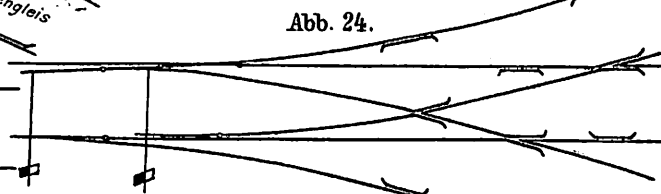


Abb. 25.

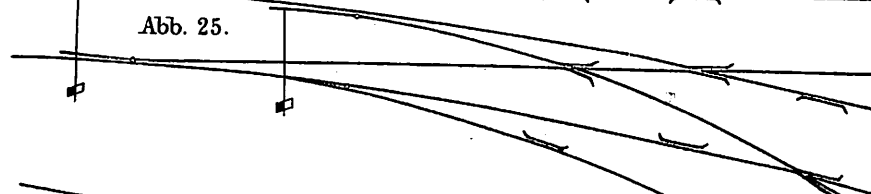


Abb. 27.

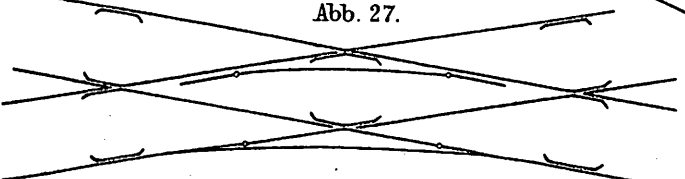


Abb. 28.

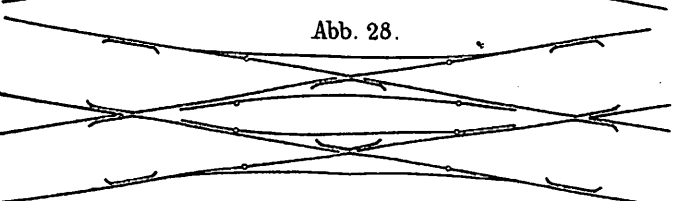


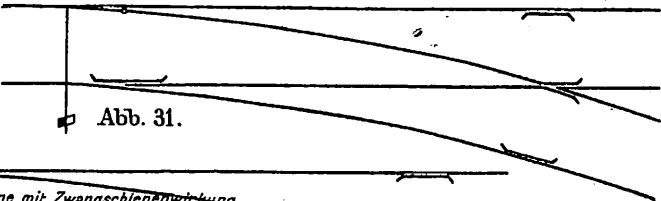
Abb. 36.



Abb. 30.



Abb. 31.



Zunge mit Zwangschienenwirkung.

Abb. 32.

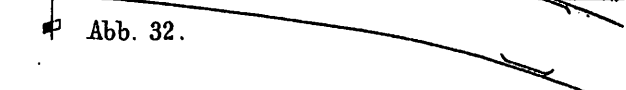


Abb. 33.

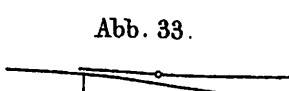


Abb. 40.

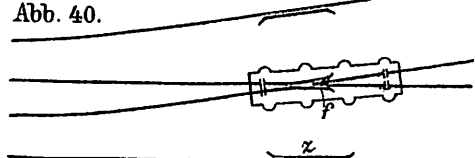


Abb. 41.

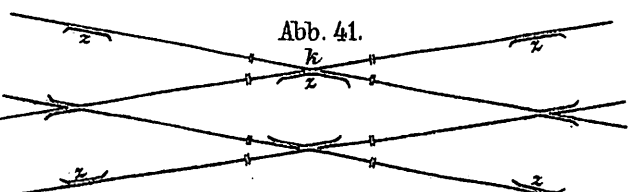


Abb. 34.

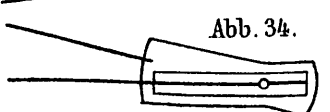


Abb. 35.

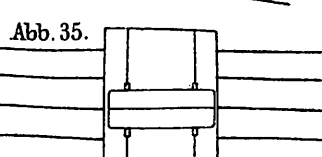


Abb. 37.

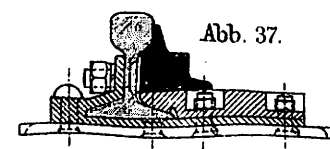


Abb. 38.

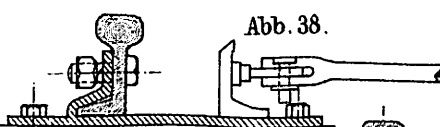
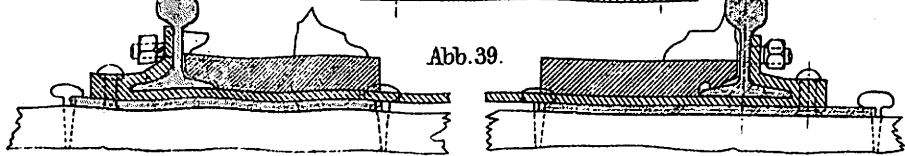


Abb. 39.



Nr. der Beschreibung	Grundform		Wagengattung	Bahnverwaltung, Betriebsgesellschaft	Erzeuger und Erzeugungsort		Spurweite	Stromzuführung	Antriebe		Stromgattung und Spannung	Besondere Einrichtung	Achsen			Rad-durchmesser	Achsstand		Länge		Größte Breite	Höhe des Daches über Schiene	Plätze		Gewicht		Beleuchtung	Heizung	Bremsen	Nr. der Beschreibung		
	Tafel	Abbildung			des Wagengestelles und Kastens	der elektrischen Einrichtung			Zahl	PS. für einen Antrieb			Zahl	Triebachsen	Lenkachsen		der Drehgestelle	gesammelter	Kasten aufsen	größte über Buffer			Sitz	Steh	leer	für einen Reisenden					t	kg
							mm				Volt					mm																
1	LVI	1, 2	Elektrische Vollbahn-Lokomotive	Paris-Orléans, Ortsverkehr Paris	Ateliers de construction Nord de France Blanc, Misseron, Crespin	Französische Thomson-Houston-Gesellschaft	regelspurig	3. Schiene, Noth-Oberleitung	4	125 KW	Gleich 550	6 Schienen-Gleitschuhe, 1 Rolle	4	4	—	1245	2388	7265	9400	10609	2918	3891	—	—	45.0	—	elektrisch	—	Wenger mit elektrischem Antriebe und Hand	1		
2	—	Text-abb. 1	desgl.	Werkbahn Creuzot, Creuzot-Monchanin	Schneider & Co., Creuzot	Schneider & Co., Creuzot	"	3. Schiene	4	200	"	4 Schienen-Gleitschuhe	"	"	—	1600	—	?	9500	10724	?	3880	—	—	50.0	—	"	—	"	2		
3	LVI	13	desgl.	—	Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin	Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin	"	Vierfache Oberleitung	2	150	"	4 Bügel, Einrichtung für Speicher-Tender	2	2	—	1000	—	2500	5000	6760	3100	3800	—	—	24.0	—	"	—	Westinghouse mit elektrischem Antriebe und Hand	3		
4	LVI	4	desgl.	Paris-Lyon-Mittelmeer, Versuch	Bahnwerkstätte, Paris	Sautter, Harlé & Cie., Paris	"	Speicher	2	300	Gleich 360	mit Speicher-Tender	3	"	1	1100	—	2200 6000	8810	9810	2603	3620	—	—	—	—	"	—	Westinghouse-Henry mit elektrischem Antriebe und Hand	4		
5	LVI	5	Elektrische Zahn-Lokomotive	Fourvière-Ouest-Lyonnais	Lokomotivbauanstalt, Winterthur	Brown, Boveri & Co., Baden-Schweiz	1000	Oberleitung	1 2	150 25	Gleich 500	2 senkrechte Bügel	2 Zahn 2 Reibungs	2	2	—	573 Z 850 R	—	750 Z 2000 R	3900	4680	?	3000	—	—	12.0	—	"	—	1 selbstthätig, 3 Hand	5	
6	LVIII	7	Elektrische Gruben-Lokomotive	—	Französische Thomson-Houston-Gesellschaft Postel-Vinay, Paris	Französische Thomson-Houston-Gesellschaft Postel-Vinay, Paris	600	"	2	—	Gleich 500	Rollenabnehmer	2	2	—	?	—	?	?	?	?	?	—	—	?	—	"	—	elektrisch, Hand	6		
7	—	Text-abb. 2 und 3	desgl.	Vayda Hunyad Grube, Ungarn	Ganz & Co., Maschinenbauanstalt, Budapest	Ganz & Co., Maschinenbauanstalt, Budapest	633	2 Oberleitungen	1	12	Dreh 42, 300	2 Rollenabnehmer	2	2	—	500	—	710	—	3040	1570	1600	—	—	3.6	—	"	—	"	7		
8	LVIII	23, 24, 25	desgl.	—	Société Alsacienne, Belfort	Société Alsacienne, Belfort	600	Speicher	1	20	Gleich 100	mit Speicher-Tender	2	2	—	500	—	725	1500	4250	350 470	—	—	—	—	2.9	—	"	—	"	8	
9	LVI	14, 15 und Text-abb. 4	Elektrische Vollbahn-Triebwagen	Belgische Staatsbahn	Nicaise Delcuve, La Louvière	Société Anonyme Electrique-Hydraulique, Charleroi	regelspurig	"	2	70	Gleich 175—300	Einrichtung für Oberleitung vorgesehen	4	2	—	1010	2470	13870	17180	18040	3020	3350	29/II 34/III	—	48.0	760	"	—	Westinghouse mit elektrischem Antriebe und Hand	9		
10	LVI	11, 12	desgl.	Rete Mediterranea, Mailand-Monza	Costruzione Meccaniche, Mailand	Schuckert-Werke, Nürnberg	"	"	2	60	Gleich 240	besondere Beleuchtung-Speicher	"	"	—	980	2630	14630	17800	18680	2850	4120	24/I 40/II	12/I 24/II	58.0	644	"	—	"	10		
11	LVI	19, 20, 21	desgl.	Rete Mediterranea, Mailand-Porto Ceresio	desgl.	Thomson-Houston, Paris	"	3. Schiene	—	—	Gleich 240	"	"	"	—	"	2200	13200	17400	18290	2960	4125	24/I 49/III	24	48.0	500	"	Elektrisch	"	11		
12	LVIII	1, 2, 3	desgl.	Rete Adriatica, Valtelliner Linie	Ganz & Co., Budapest	Ganz & Co., Budapest	"	2 Hochspannungs-Oberleitungen	—	—	Dreh 3000 Gleich 300	2 Hochspannungs-Drehstrom-, 2 Niederspannungs-Gleichstromantriebe	"	4	—	"	2500	14000	18100	19170	2700	3985	30/I	—	53.0	1760	"	"	"	12		
13	LVIII	4, 5, 6	desgl.	Rete Adriatica, Bologna-San Felice	S. A. vorm. Fratelli Diatto, Turin	desgl.	"	Speicher	—	—	Gleich 500	—	"	2	—	"	2600	13800	18000	17500	2980	3655	20/I 32/III	cca 30	?	?	"	—	"	13		
14	LVI	6, 7	Elektrischer Untergrundbahn-Triebwagen	Franz Josef-Untergrundbahn, Budapest	—	Siemens & Halske	"	2 Oberleitungen	—	—	Gleich 300	2 senkrechte Bügel	4	2	—	780	1150	9200	10470	11100	2145	2600	28	14	14	333	"	—	"	14		
15	LVI	8, 9, 10	Elektrischer Hochbahn-Triebwagen	Hochbahn der Weltausstellung Paris 1900	Société Anonyme Franco Belge Raismes bei Valenciennes	Société Industrielle d'Electricité, Paris	1600	3. Schiene, Noth-Oberleitung	—	—	Gleich 500	2 Schienen-Gleitschuhe	"	4	—	710	1500	9100	12060	12500	2300	3150	46	36	15	183	"	—	Soulerin und Hand	15		
16	LVI	16, 17, 18	Elektrischer Schwebebahn-Triebwagen	Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel	Van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz	Schuckert-Elektricitätswerke, Nürnberg	Einschiennbahn	Ober-Fahrschiene	2	3	"	Fahrräder nehmen Strom ab	"	4	—	900	1100	9100	11450	12150	2230	2655	I/12 II/18	20	12.6	252	"	—	Westinghouse und Hand	16		
17	LVII	4, 5, 6	Elektrischer vierachsiger Straßenbahn-Triebwagen	Städtische Straßenbahnen, Prag	F. Ringhoffer, Smichow-Prag	F. Krizik, Prag	regelspurig	Oberleitung	2	5	"	Abnehmerrolle	"	2	—	800 600	1300	5600	7030	10700	2130	3285	20	—	11.9	595	"	—	Westinghouse, Henry elektrische, Hand	17		
18	LVII	1, 2, 3	desgl.	Bau- und Betriebs-Gesellschaft für Straßenbahnen, Wien	desgl.	Siemens & Halske, Wien	"	Ober- und Unterleitung	"	—	"	Abnehmerbügel	"	"	—	780 580	1400	5880	7700	11700	2000	3200	30	16	13.0	283	"	—	Kurzschluß, Magnet, Hand	18		
19	LVIII	28, 29	desgl.	Tramways de l'Est, Paris	Compagnie Française de matériel de chemins de fer, Jvry-Port, Drehgestell Brill	Société Industrielle d'Electricité, Paris	"	Oberleitung und Knöpfe	2	—	"	Breitrolle und Diatto	"	"	—	838 508	1067	7745	9305	11495	2000	3480	I/10 II/14	I/5 II/16	12.5	277	"	unbestimmt	Soulerin, elektrisch, Hand	19		
20	LVII	28, 29, 30	desgl.	Eisenbahn des Bois de Boulogne	Hanquet Aunft & Co, Vierzon, Chère	desgl.	"	"	2	—	"	—	4	2	—	838 590	1372	6580	8400	11024	2064	3275	8/I 12/II	15/I 15/II	?	—	"	elektrisch	elektrisch, Hand	20		

Nr. der Beschreibung	Grundform		Wagengattung	Bahnverwaltung, Betriebsgesellschaft	Erzeuger und Erzeugungsort		Spurweite	Stromzuführung	Antriebe		Stromgattung und Spannung	Besondere Einrichtung	Achsen			Rad-durchmesser	Achsstand		Länge			Größte Breite	Höhe des Daches über Schiene	Plätze		Gewicht		Beleuchtung	Heizung	Bremsen	Nr. der Beschreibung				
	Tafel	Abbildung			des Wagengestelles und Kastens	der elektrischen Einrichtung			Zahl	PS. für einen Antrieb			Zahl	Triebachsen	Lenkachsen		der Drehgestelle	gesammelter	Kasten aufsen	größte über Buffer	Sitz-			Steh-	leer	für einen Reisenden									
																											t					kg			
							mm				Volt														mm	t							kg		
21	LVIII	8, 9	Elektrischer zweiachsiger Strafsenbahn-Triebwagen	Compagnie Générale des Omnibus, Paris	?	Cie. de Fives Lille Givors, Rhone	regelspurig	Speicher-Batterie	2	—	—	—	2	2	—	830	—	3900	5000	8950	1990	4790	20+28	4	16.4	316	Elektrisch	—	Standard, elektrisch, Hand	21					
22	LVIII	15, 16, 17 und Text-abb. 6	desgl.	Tramways Nogentais	Französische Thomson-Houston-Gesellschaft Postel-Vinay, Paris	Französische Thomson-Houston-Gesellschaft Postel-Vinay, Paris	"	Ober- und Unterleitung	2	35	500	Unterleitung Thomson-Houston	"	"	—	838	—	2133	4430	8304	1975	4400	44	10	—	—	"	—	"	22					
23	LVII	14, 15, 16	desgl.	Strafsenbahn Brüssel-Ixelles	La Métallurgique, Nivelles	Walker Co., Cleveland, Ohio	1000	"	2	20	Gleich 500	Breitrolle Walker	2	2	—	750	—	1800	4740	8000	2120	2962	16	12	?	?	"	—	elektrisch, Hand	23					
24	LVII	26, 27	desgl.	Compagnie Générale des Tramways, Paris	Französische Thomson-Houston-Gesellschaft Postel-Vinay, Paris	Französische Thomson-Houston-Gesellschaft Postel-Vinay, Paris	regelspurig	Ober- und Unterleitung	2	28	"	Unterleitung Thomson-Houston	"	"	—	838	—	2133	7100	9200	2000	3400	20/I 24/II	4/I 10/II	?	?	"	—	Standard, elektrisch, Hand	24					
25	LVII	24, 25	desgl.	Strafsenbahn Temesvár	Ungarische Wagenbauanstalt, Raab	General-Electric-Co.	"	Oberleitung	2	—	—	—	"	"	—	800	—	1680	5505	7425	2200	3080	18	24	—	—	"	—	elektrisch, Hand	25					
26	LVII	17, 18, 19	desgl.	Städtische Strafsenbahn, Luzern	Wagenbauanstalt, Schaffhausen	Maschinenfabrik Oerlikon	1000	"	2	20	Gleich 500	—	"	"	—	"	—	1800	4100	7500	2000	3185	16	13	?	?	"	—	elektrisch, Magnet, Hand	26					
27	LVII	9, 10	desgl.	Strafsenbahn-Gesellschaft, Tours	Compagnie Générale de Construction St. Denis	Französische Thomson-Houston-Gesellschaft, Paris	"	Knöpfe	2	25	"	Diatto-Schlitten	"	"	—	838	—	"	4955	8000	1900	3150	10.I 10/II	10/I 10/II	7.5	187	"	Elektrisch	elektrisch, Hand	27					
28	LVII	7, 8	desgl.	—	de Dietrich et Cie, Luneville	Société Alsacienne, Belfort	"	Oberleitung	2	"	"	—	"	"	—	800	—	1680	4100	6700	2000	3145	16	8	7.0	219	"	—	"	28					
29	LVI	3	desgl. (Gestalt bei kaltem Wetter)	—	J. G. Brill & Co., Philadelphia	desgl.	regelspurig	"	2	—	—	—	"	"	—	762	—	2135	6950	10775	2360	3288	22	45	?	?	"	—	"	29					
30	LVI	3	desgl. (Gestalt bei warmem Wetter)	—	desgl.	desgl.	"	"	"	—	—	—	"	"	—	—	—	—	"	"	"	—	22	60	?	?	"	—	"	30					
31	LVII	11, 12, 13	desgl.	Strafsenbahn-Gesellschaft, Monza	Costruzione Meccaniche, Mailand	Helios, Köln	"	"	2	25	Gleich 500	—	"	"	—	750	—	1800	8000	8560	1975	2715	28	10	6.7	179	"	—	"	31					
32	—	—	Untergestelle für elektrischen Strafsenbahn-Triebwagen	—	Compagnie de Fives Lille in Givors, Departement Rhone	Compagnie de Fives Lille in Givors, Departement Rhone	"	"	"	"	"	—	"	"	2	800	—	2400	—	7500	—	—	—	—	—	—	—	—	"	32					
33	—	Text-abb. 10	desgl.	—	Société Anonyme Electrique-Hydraulique, Charleroi	Société Anonyme Electrique-Hydraulique, Charleroi	1000	"	2	30	"	—	"	"	—	750	—	1700	—	8000	—	—	—	—	—	—	—	—	"	33					
34	LVI	22, 23	desgl.	Budapest-Szt. Lörincz	Ganz & Co., Budapest	Ganz & Co., Budapest	regelspurig	"	2	22	"	—	"	"	2	750	—	3100	—	8260	—	—	—	—	—	—	—	—	"	34					
35	LVIII	12, 13	Strafsenbahn-Triebwagen mit Dampftrieb, Serpollet	Compagnie Générale des Omnibus, Paris	?	?	"	Hauptabmessungen der Antriebe und der Kessel sind im Texte mitgeteilt.					"	"	—	770	—	1900	5000	9400	2100	4945	20+28	6	12.2	225	Elektrisch	—	Standard, Hand	35					
36	LVIII	18, 19, 20	desgl., Purrey	desgl.	?	Société Lyonnaise de mécanique	"						"	"	—	820	—	"	"	9075	1940	4625	20+24	4	9.7	202	Erdöl	—	"	36					
37	LVIII	10, 11	Strafsenbahn-Triebwagen mit Prefslufttrieb, Mekarski	desgl.	?	Société de Batignolles	"						"	"	—	770	—	"	"	8850	"	4780	20+28	4	14.0	269	"	—	"	37					
38	LVIII	26, 27	desgl.	Strafsenbahn Aix les Bains	?	B. Buffaud et Robatel, Lyon	1000						"	"	—	740	—	1800	5700	7970	2060	3100	18	10	—	—	"	—	"	38					
39	LVIII	14	Lokomotive mit Erdöltrieb	—	Panhard Levassor et Cie., Paris	Panhard Levassor et Cie., Paris	500	Hauptabmessungen der Antriebe und der Kessel sind im Texte mitgeteilt.					2	1	—	500	—	1000	2400	2700	—	2000	—	—	?	—	—	—	Hand	39					
40	LVI	24	Hochbahn-Beiwagen	Hochbahn der Weltausstellung Paris 1900	Société Anonyme Franco Belge Raismes lez Valenciennes	—	1000						—	—	—	—	—	4	—	—	710	—	4400	8360	9800	2300	3150	32	37	4.0	?	Elektrisch	—	Soulerin, Hand	40
41	LVII	20, 21	Vierachsiger Strafsenbahn-Beiwagen	Umgebung Paris, St. Germain-Poissy	Compagnie Générale de Construction St. Denis	—	regelspurig						—	—	—	—	—	"	—	—	700	1000	5500	6350	9000	2100	3200	6/I 20/II	8/I 8/II	5.6	133	Erdöl	—	"	41
42	LVII	22, 23	Zweiachsiger Strafsenbahn-Beiwagen	Tramways de l'Ouest, Paris	Compagnie de matériel de chemins de fer Ivry-Port	—	"						—	—	—	—	—	2	1	2	762	—	6000	9305	10000	2000	3170	9/I 12/II	7/I 20/II	5.7	118	Elektrisch	—	"	42
43	LVII	31, 32, 33	desgl.	Eisenbahn des Bois de Boulogne	Hanquet Aulfort, Vierzon, Chère	—	"	—	—	—	—	—	2	—	2	"	—	4500	8320	11564	1100	3210	36	40	?	?	Elektrisch	Elektrisch	"	43					
44	LVIII	21, 22	desgl.	Compagnie Générale des Tramways, Paris und Tramways Nogentais	Französische Thomson-Houston-Gesellschaft Postel-Vinay, Paris	—	"	—	—	—	—	—	2	—	—	762	—	1800	5400	8000	1995	2930	28	14	2.2	52	Elektrisch	—	Standard, Hand	44					
45	—	—	desgl.	—	Compagnie Industrielle, Paris	—	"	—	—	—	—	—	2	—	—	?	—	?	?	?	"	?	24	12	2.2	61	"	—	"	45					

Abb. 1, 2. Elektr. Vollbahnlokomotive Paris Orléans Bahn, At. de construction Nord de France, Blanc Misonon und französ. Thomson-Houston-Ges. Paris.

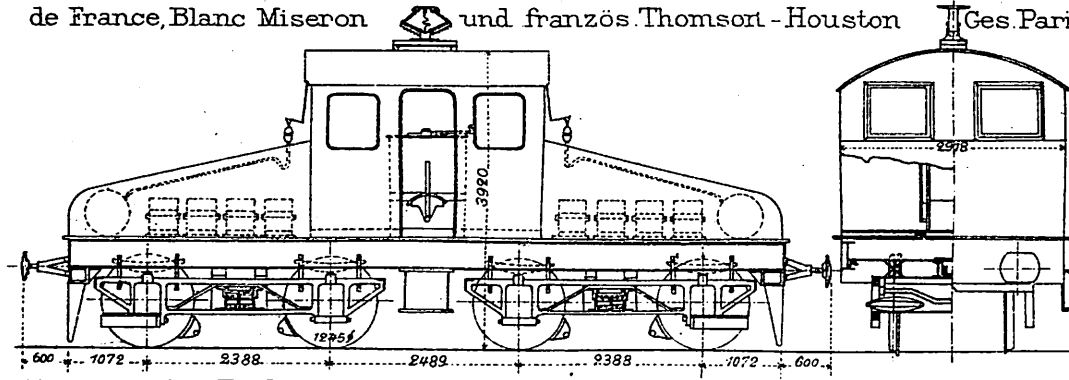


Abb. 6, 7. Elektr. Treibwagen Franz. Josefs-Untergrundbahn Budapest. Schlick u. Co. Budapest und Siemens u. Halske A.C. Wien.

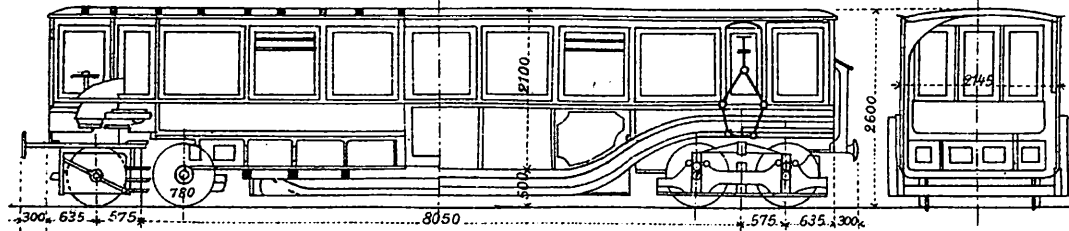


Abb. 11, 12. Elektr. Vollbahntreibwagen, Rete Mediterranea, Linie Mailand Monza. S.A. Costruzione Meccanica Mailand und Schuckert Elektrizitätswerke in Nürnberg.

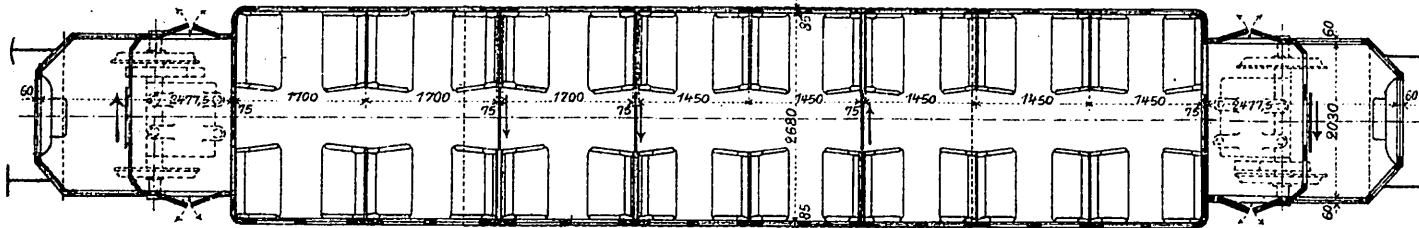
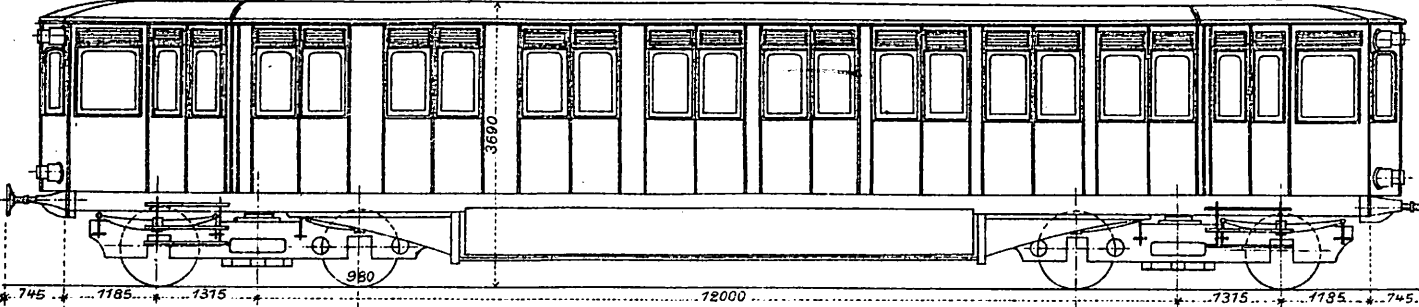


Abb. 16, 17, 18. Elektr. Schwebebahntreibwagen, Bahn Elberfeld-Barmen von der Zypen u. Charlier Köln-Deutz u. Schuckert Elektrizitätswerke Nürnberg.

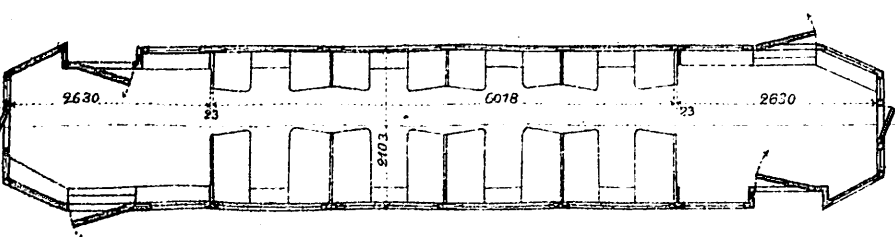
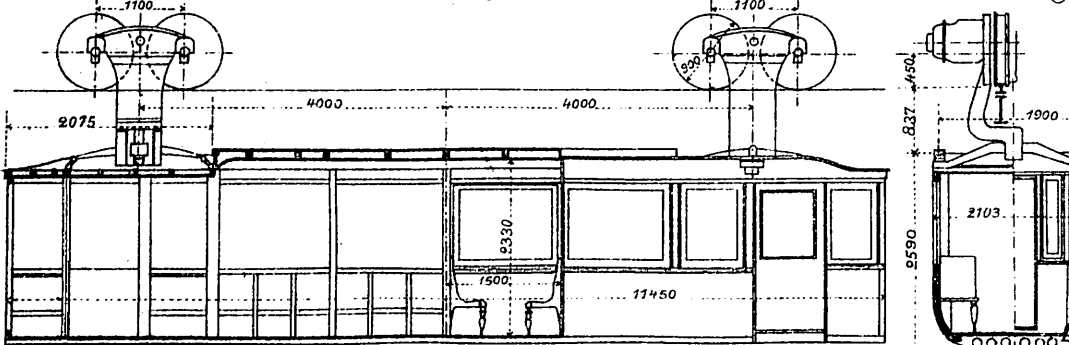


Abb. 3. Elektrischer Straßentriebwagen für Sommer und Winter. (Convertible car) J. G. Brill Co. Philadelphia, Pa.

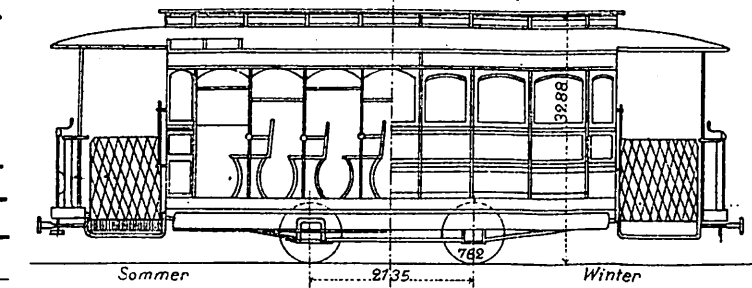


Abb. 8, 9, 10. Elektr. Treibwagen Ausstellungs-Hochbahn Paris Spurweite 1000. S.A. Franco Belge in Raismes bei Valenciennes u. Soc. Industrielle d'Electricité Paris.

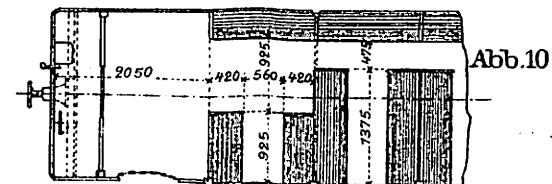
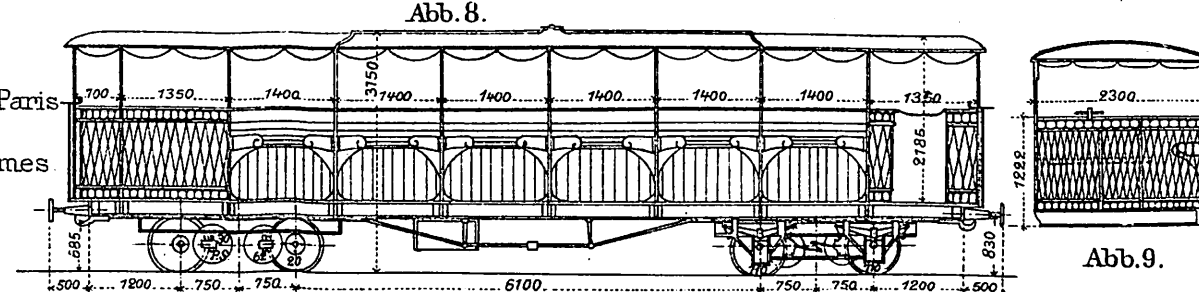


Abb. 13. Elektrische Vollbahnlokomotive Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft Berlin.

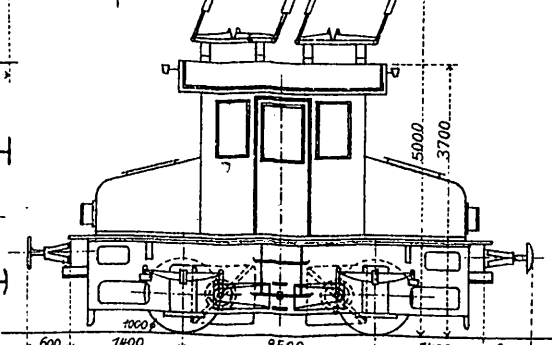


Abb. 19, 20, 21. Elektr. Vollbahntreibwagen Rete Mediterranea, Linie Mailand-Porto Ceresio. S.A. Costruzioni Meccaniche Mailand und Cie. Franc. Thomson-Houston Paris.

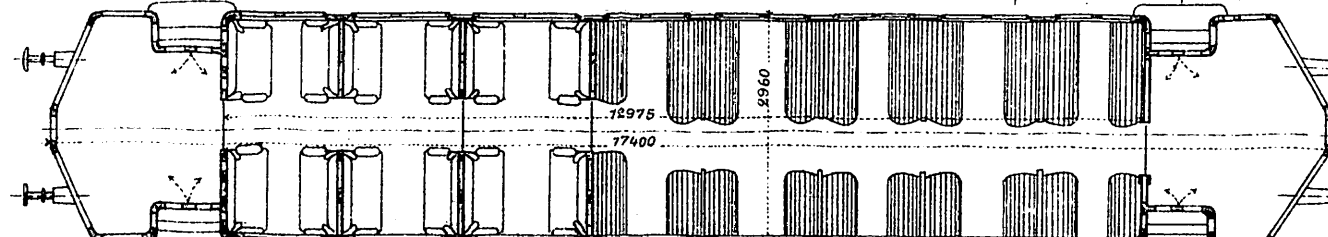
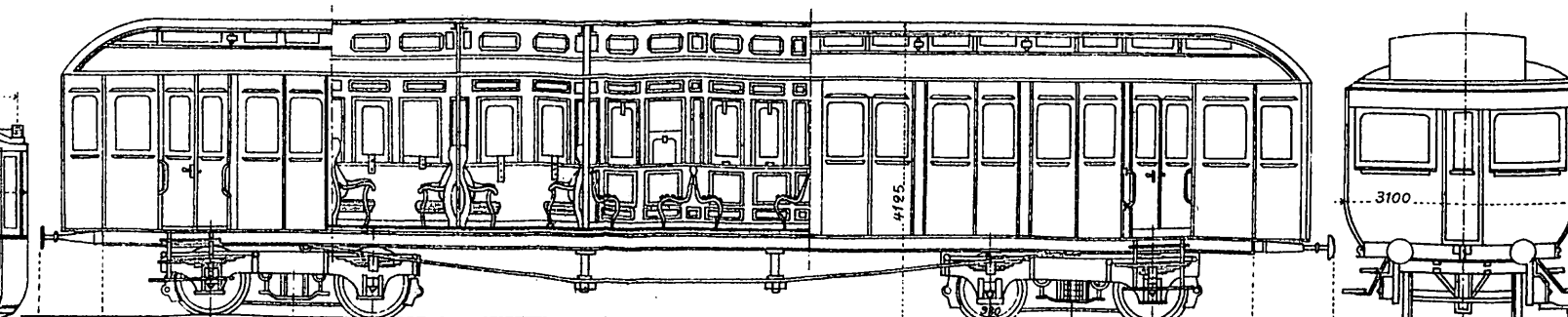


Abb. 4. Elektr. Vollbahnlokomotive Paris Lyon Mittelmeerbahn Bahnwerkstätte Paris und Sautter, Harlé et Cie. Paris.

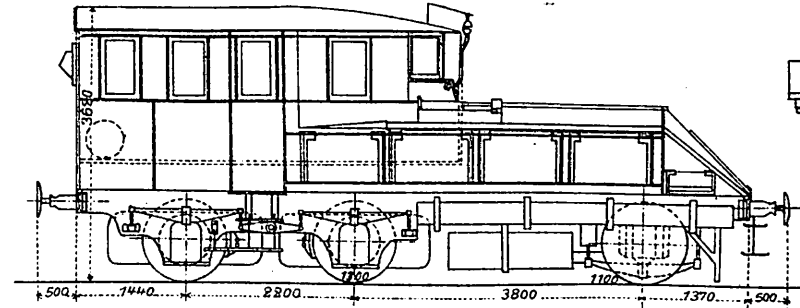


Abb. 5. Elektr. Reibungs- u. Zahnrad-Lokomotive Maschinenbauanstalt Winterthur und Brown, Boveri et Cie. Baden, Schweiz Spurweite 1.000 M. 1:50.

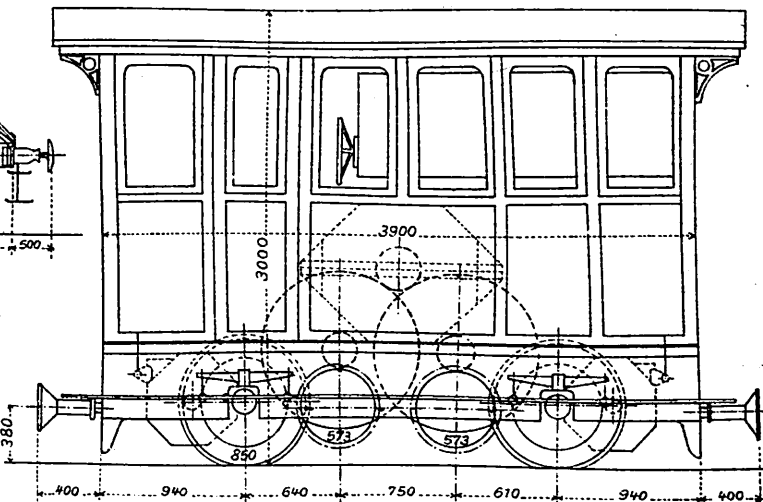


Abb. 14, 15. Elektr. Vollbahntreibwagen, Belgische Staatsbahnen Nicaise et Delcuve, La Louvière u. S.A. Electrique Hydraulique, Charleroi.

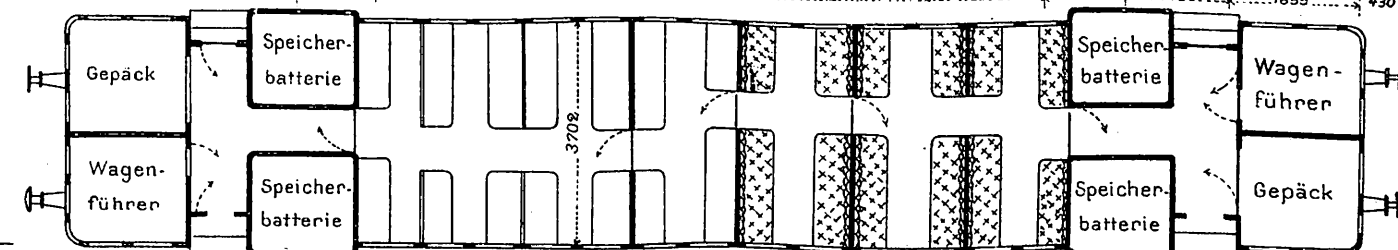
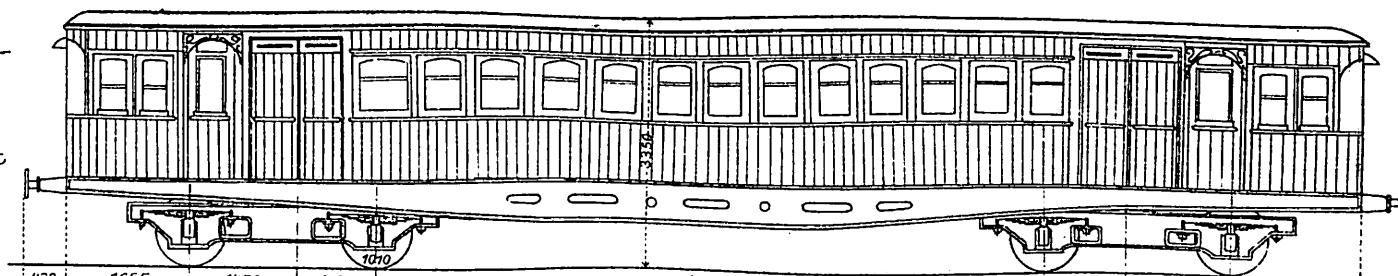


Abb. 22, 23. Elektr. Straßentriebwagen-Untergestelle Budapest. St. Lőrincz-BGanz u. Cie. A.G. Budapest.

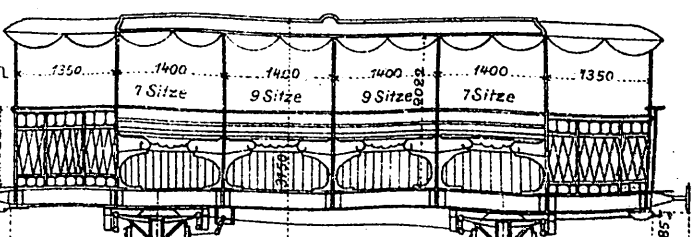
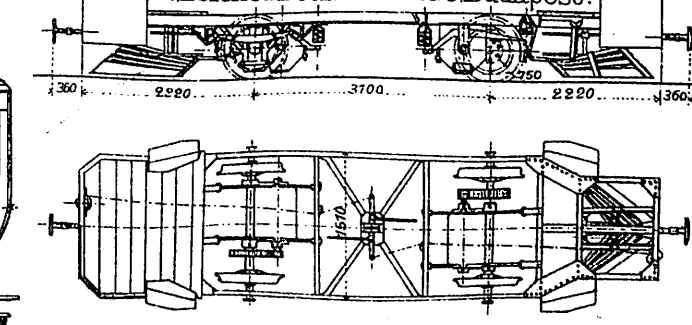


Abb. 24. Elektr. Hochbahn-Treibwagen Ausstellungs-Hochbahn Paris S.A. Franco Belge Raismes bei Valenciennes Spurw. 1.000.

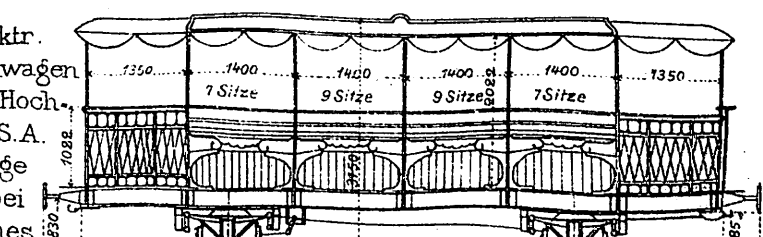


Abb. 1. 2. 3. Elektr. Strafsenbahn Treibwagen. Bau u. Betr. Gesellsch. d. Strafsenbahn Wien.
F. Ringhoffer Smichow Prag, und Siemens u. Halske A.G. Wien.

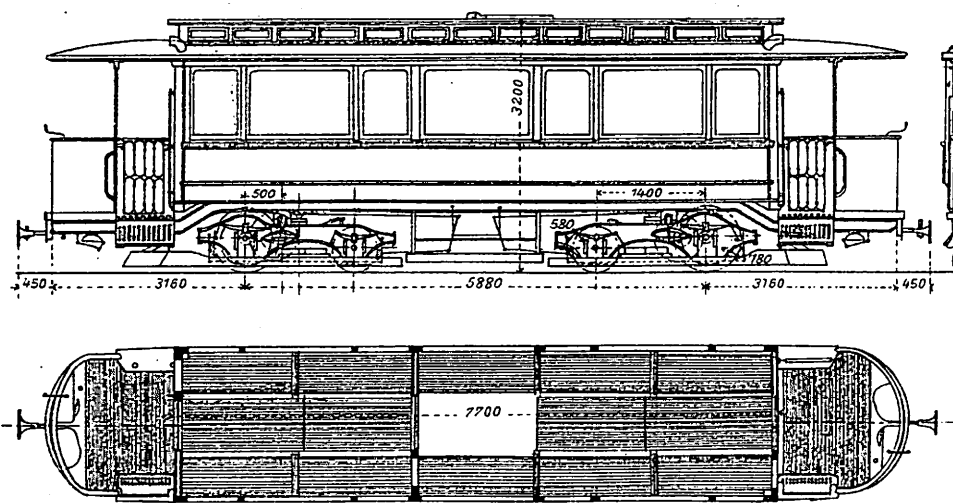


Abb. 4. 5. 6. Elektr. Strafsenbahn Saal-Treibwagen Prager Tramway G.
F. Ringhoffer Smichow Prag u. F. Křižík - Prag.

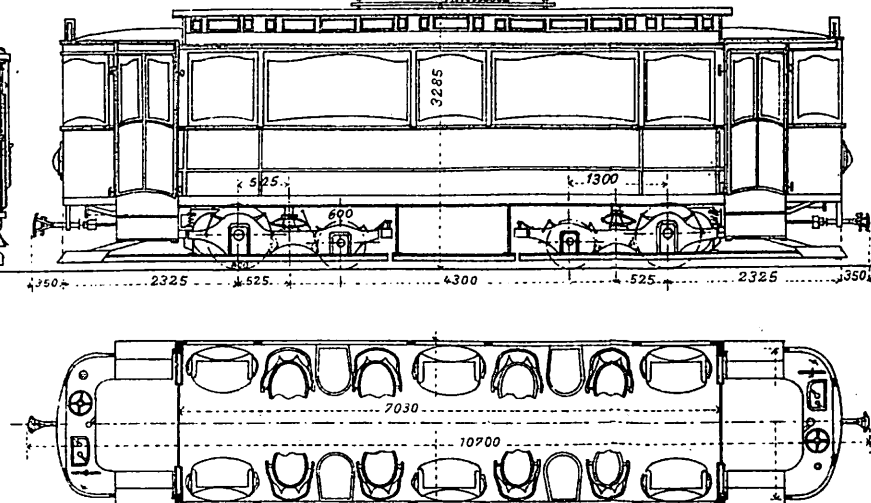


Abb. 7. 8. Elektr. Strafsenbahn Treibwagen
de Districh et Cie. Luneville u. Soc. Alsacienne
Belfort. Spurweite 1^m000.

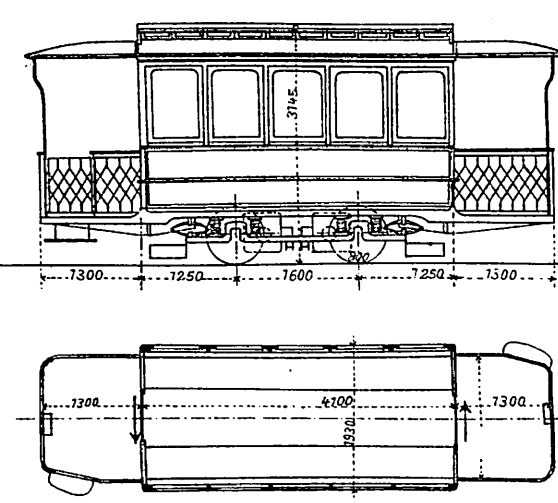


Abb. 9. 10. Elekt. Strafsenb. Treibwagen. Tramways
de Tours Cie. G^{le} de construction St. Denis und
Cie. Française Thomson Houston, Paris.

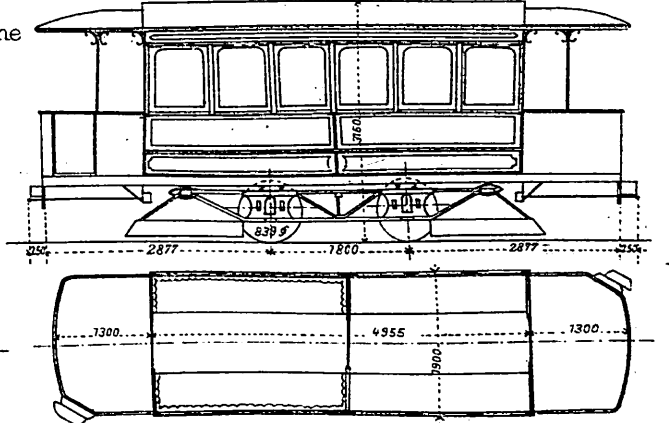


Abb. 20. 21. Strafsenb. Beiwagen. Tramways des
de Paris (St. Germain-Poissey.) Cie. Générale
de construction St. Denis.

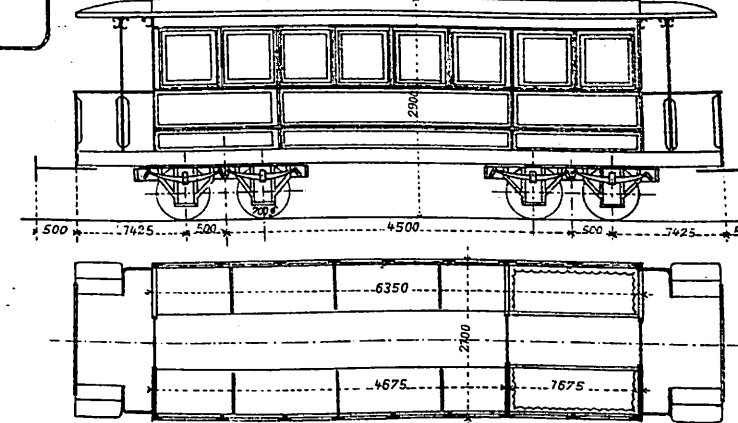


Abb. 11. 12. 13. Elektr. Strafsenbahntreibwagen, Mailand Monza.
Costruzioni Meccaniche, Mailand und Helios Elektr. A.G. Cöln.

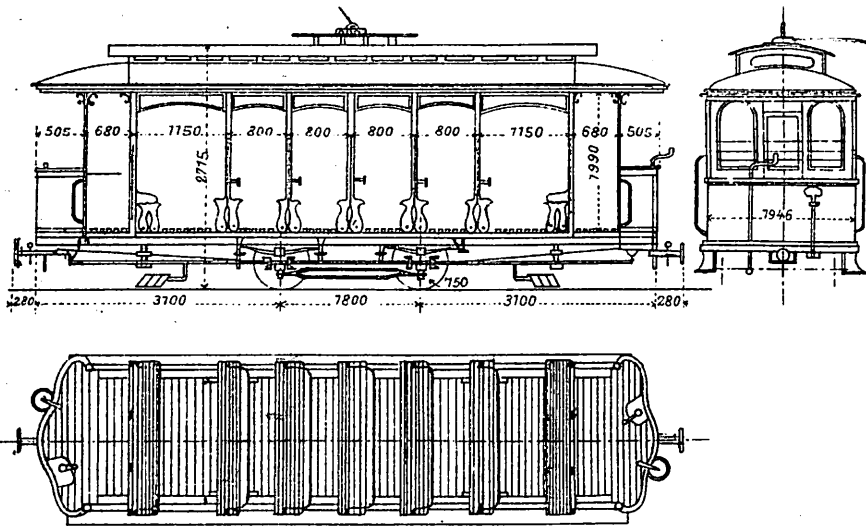


Abb. 14. 15. 16. Elektr. Strafsenbahn Treibwagen, Brüssel-Jxelles
La Metallurgique, Nivelles und Walker Co. Cleveland, Ohio
Spurweite 1^m 000.

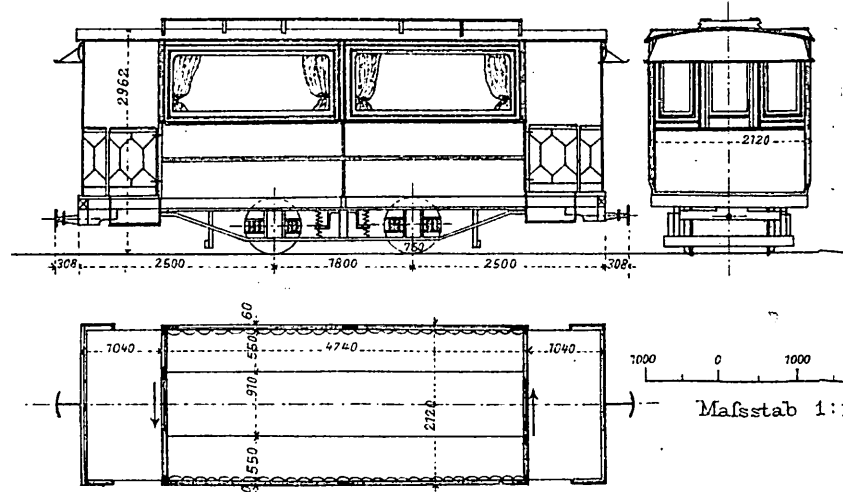


Abb. 17. 18. 19. Elektr. Strafsenbahn Treibwagen, Luzern.
Wagenbauanstalt Schaffhausen A.G. u. Maschinenfabrik
Oerlikon. Spurweite 1^m000.

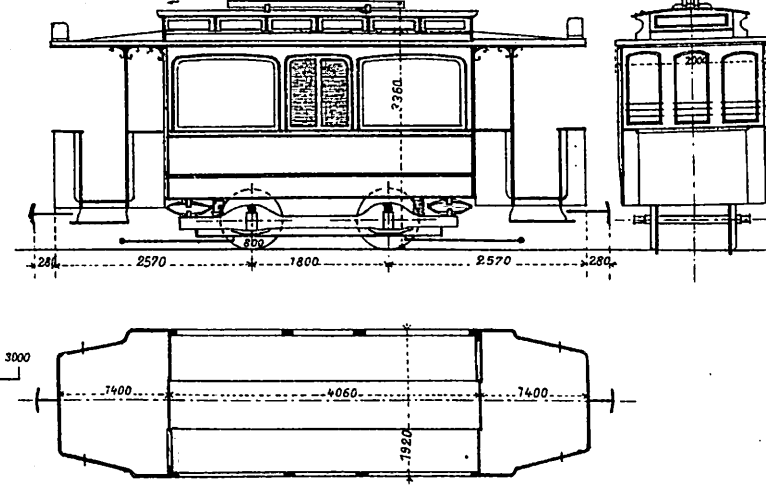


Abb. 22. 23. Strafsenbahn-Beiwagen Tramways
de l'Ouest, Paris. Cie. Franç. Jvry Port.

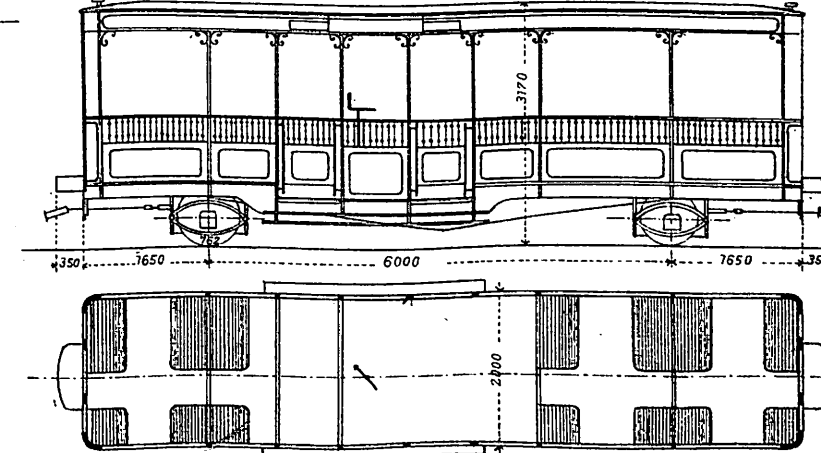


Abb. 24. 25. Elekt. Strafsenb. Treibwagen Temesvar
Strafsenb. Ungarische Wagenbau Anstalt,
Raab.

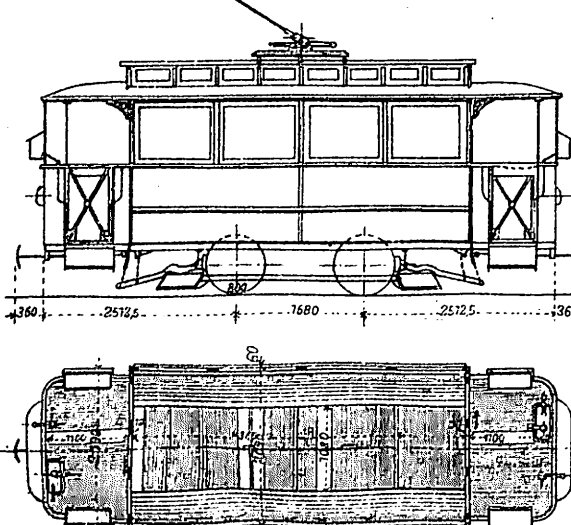


Abb. 26. 27. Elektr. Strafsenb. Treibwagen.
Cie. G^{le} des Tramways Paris, Französische Thom-
son Houston Ges. Etabl. Postel Vinay-Paris.

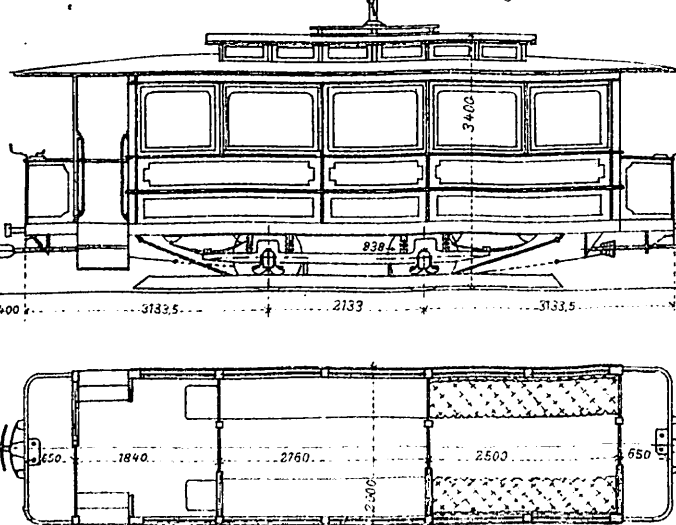


Abb. 28. 29. 30. Elektr. Strafsenbahn Treibwagen Chemin d. f. du Bois de Boulogne
Hanquet Aufort et Cie. Vierzon Dept. Chère und Soc. Industrielle d'Electricité, Paris.

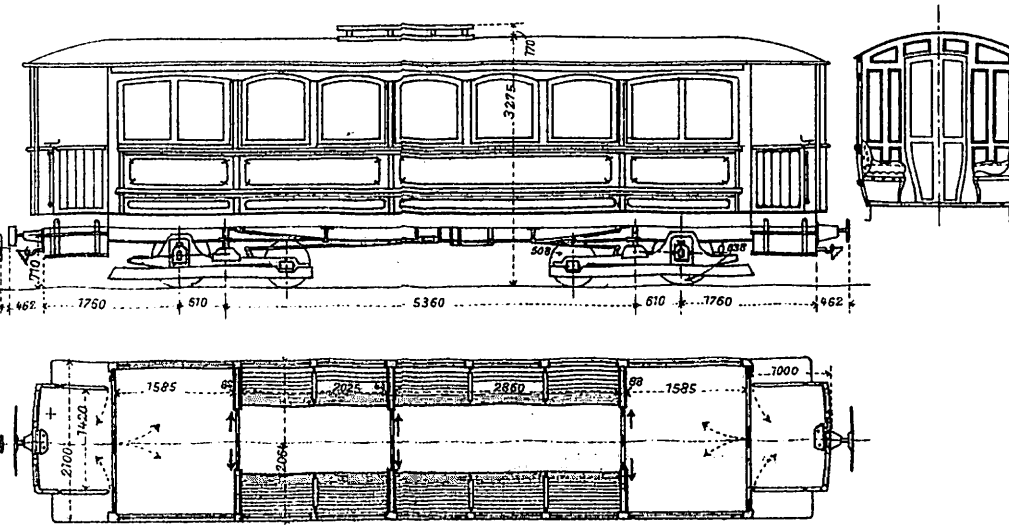


Abb. 31. 32. 33. Strafsenbahn-Beiwagen. Ch. d. f. du Bois de Boulogne
Hanquet, Aufort et Cie. Vierzon Dept. Chère.

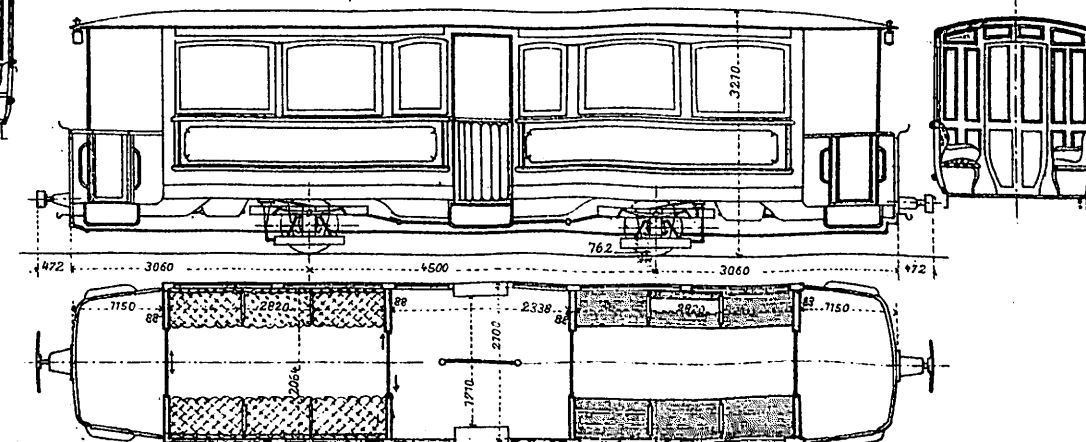


Abb. 1, 2, 3. Vollbahntreibwagen, Rete Adriatica, Valtellin-Bahn. Ganz u. Cie. A.G. Budapest.

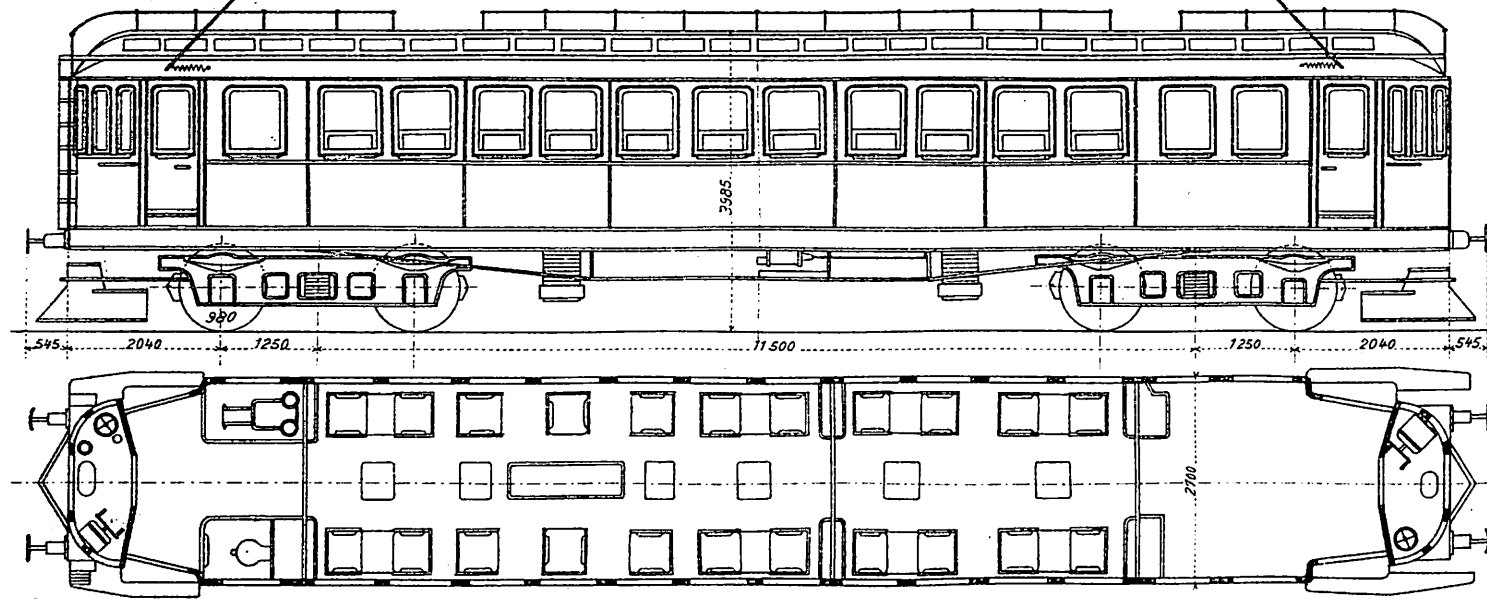
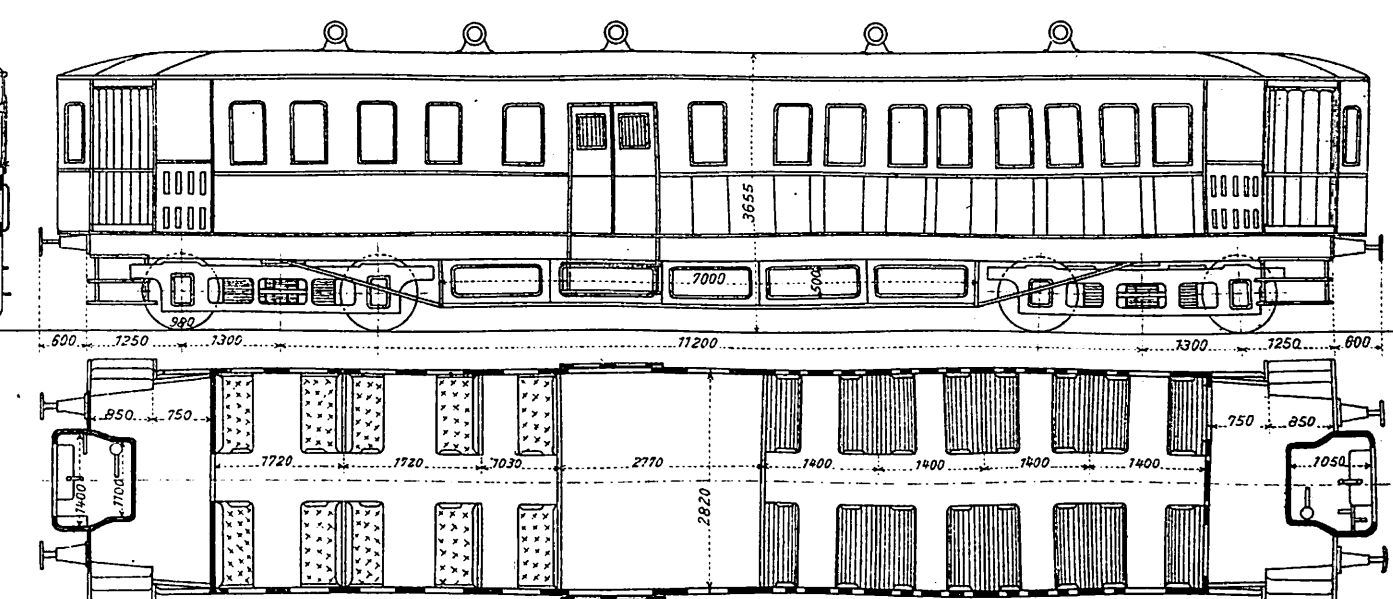
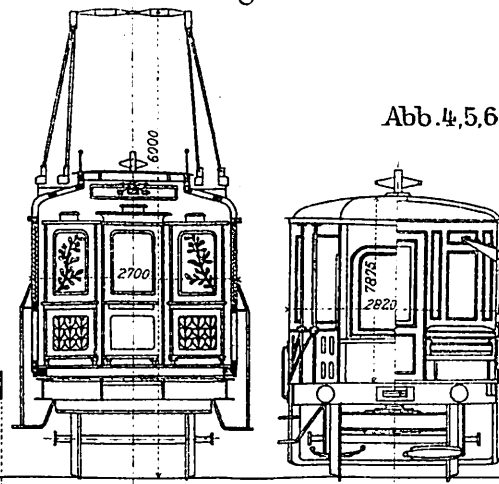
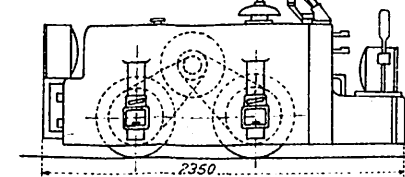


Abb. 4, 5, 6. Vollbahntreibwagen, Rete Adriatica Bologna-S. Felice. Fratelli Diatto, Turin und Ganz u. Cie. A.G. Budapest.

Abb. 7. Elektrische Gruben-Lokomotive
© Französische
Thomson Houston G.
Maßst. 1/50.Abb. 8, 9. Elektrische Straßenbahntreibwagen Cie. G^{le} des Omnibus, Paris.

Cie. de Fives Lille in Givors, Dpt. Rhone.

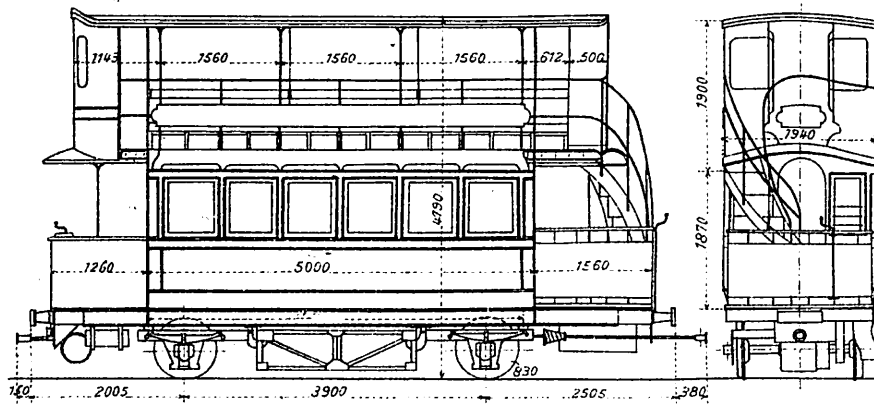


Abb. 10, 11. Straßenbahnwagen mit Preßluft-Antrieb.

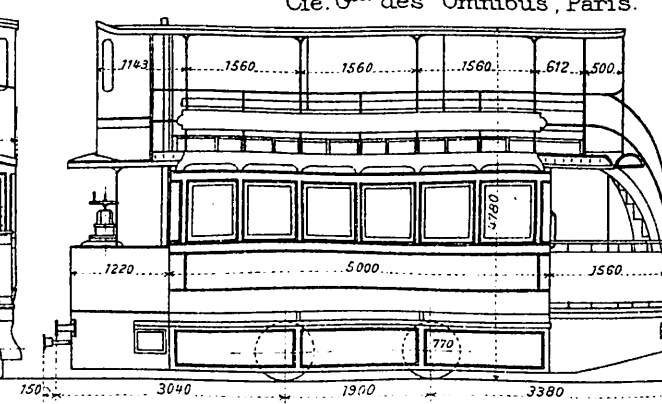
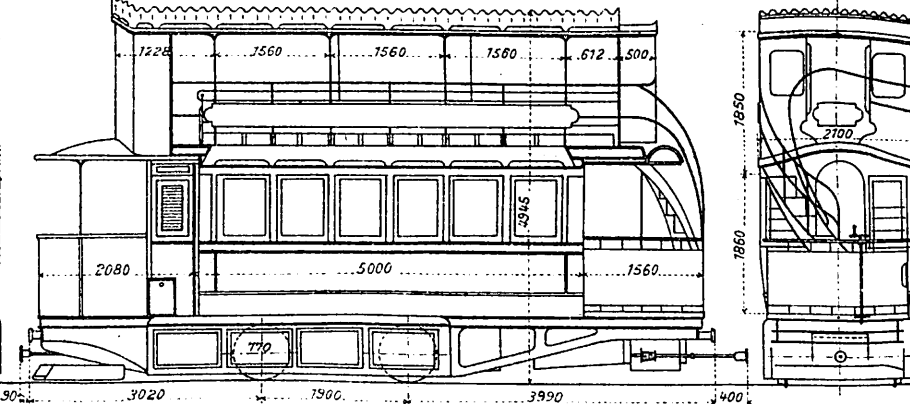
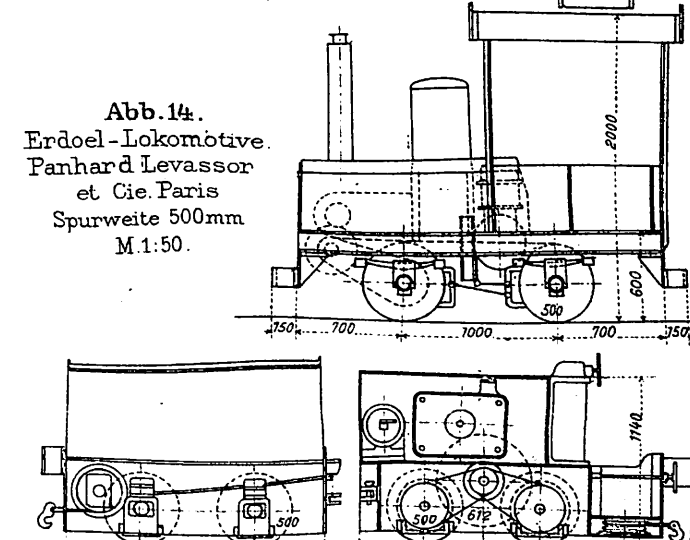
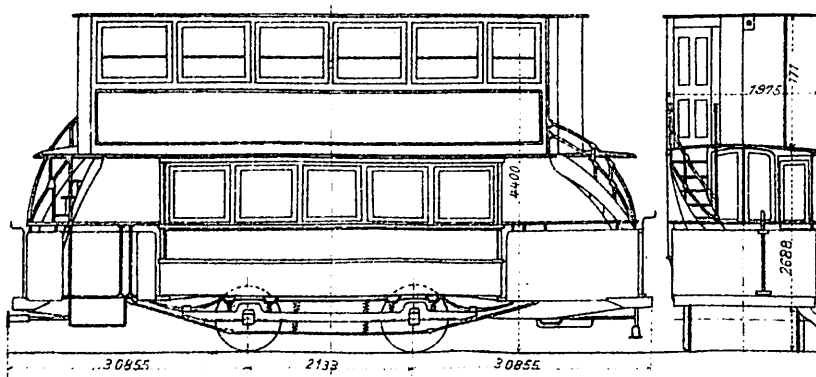
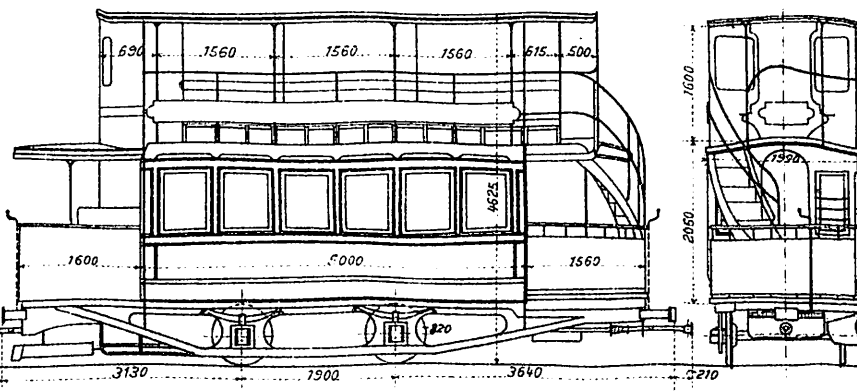
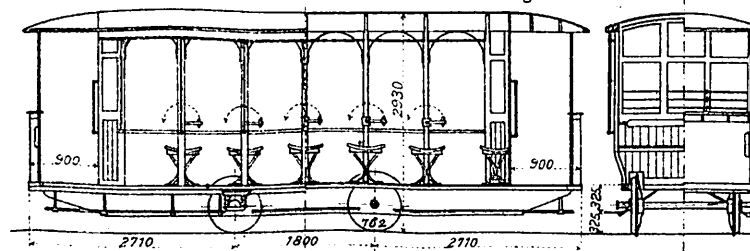
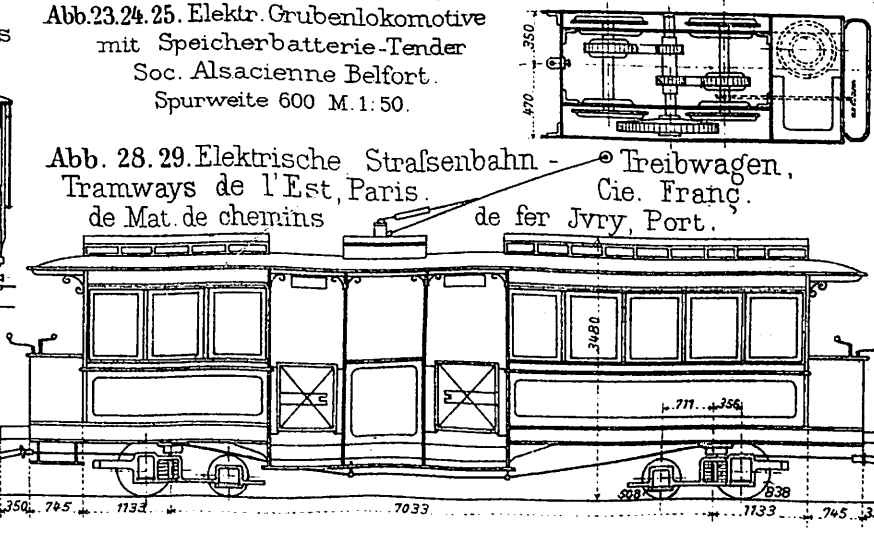
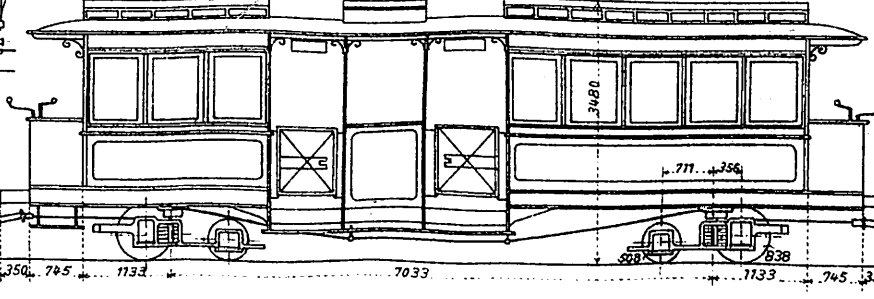
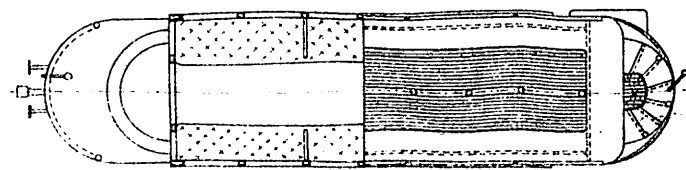
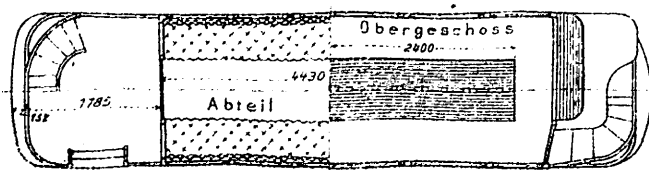
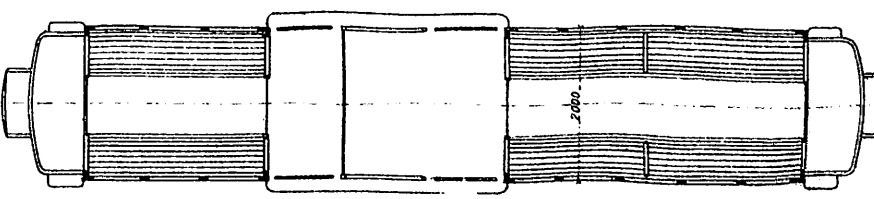
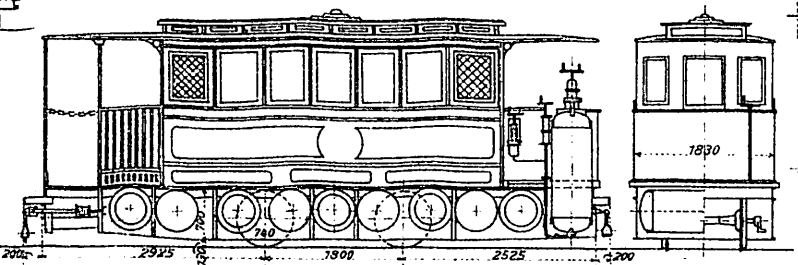
Cie. G^{le} des Omnibus, Paris.

Abb. 12, 13. Straßenbahnwagen mit Dampftrieb (Serpellet).

Cie. G^{le} des Omnibus, Paris.Abb. 14.
Erdoel-Lokomotive.
Panhard Levassor
et Cie. Paris
Spurweite 500mm
M 1:50.Abb. 15, 16, 17. Elektr. Straßenbahntreibwagen, Tramways Nogentais
Französische Thomson Houston Ges. Etabl. Postel Vinay, Paris.Abb. 18, 19, 20. Straßenbahnwagen mit Dampftrieb Purrey.
Cie. G^{le} des Omnibus, Paris. Soc. Lyonnaise de Mecanique.Abb. 21, 22. Straßenbahn Anhängwagen
Tramways Nogentais u. Cie. G^{le} des Tramways de Paris
Etablissement Postel-Vinay, Paris.Abb. 23, 24, 25. Elektr. Grubenlokomotive
mit Speicherbatterie-Tender
Soc. Alsacienne Belfort.
Spurweite 600 M. 1:50.Abb. 28, 29. Elektrische Straßenbahn -
Tramways de l'Est, Paris.
de Mat. de chemins de fer Jvry, Port.Abb. 26, 27. Straßenbahnwagen mit Preßluftantrieb.
Straßenbahn Aix les Bains.
B. Buffaud u. T. Robatel, Lyon.
Spurweite 1000.

Durchgangswagen der Niederländischen Centraleisenbahn.

Abb. 1. Längsschnitt.

Abb. 2. Längsansicht.

Abb. 5. Stirnansicht.

Abb. 1-6.
Wagen II. Classe.

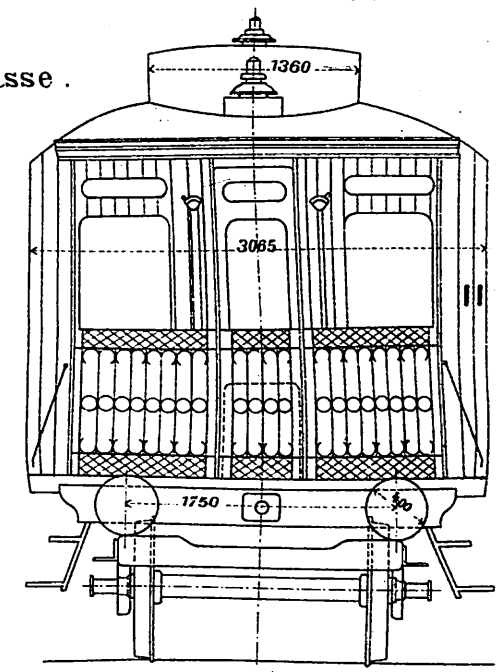
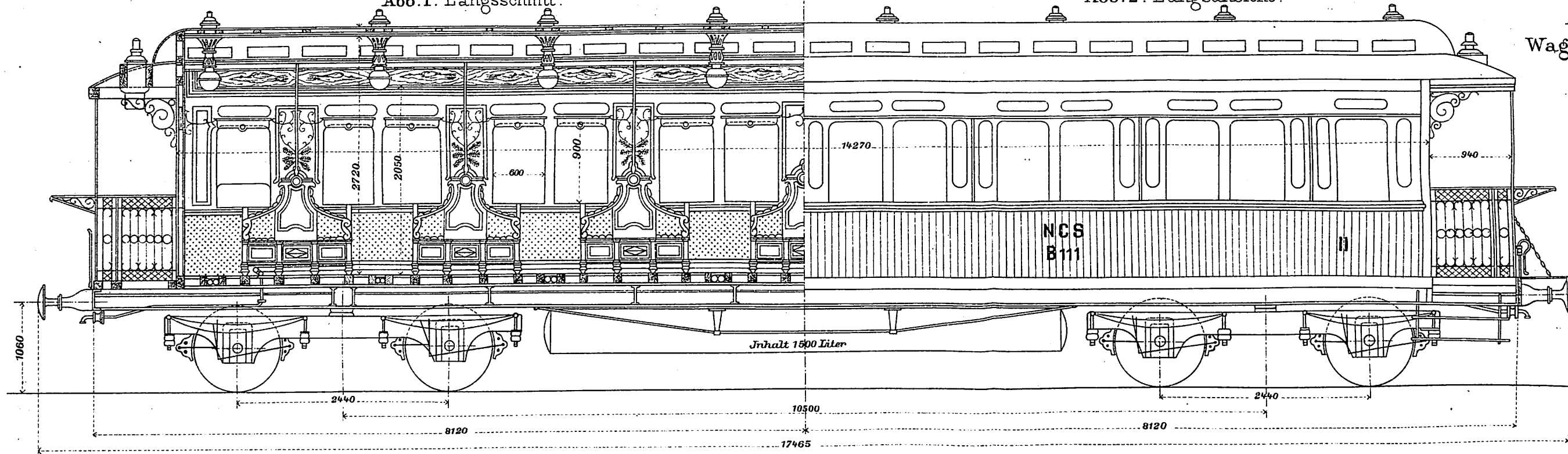


Abb. 6. Querschnitt.

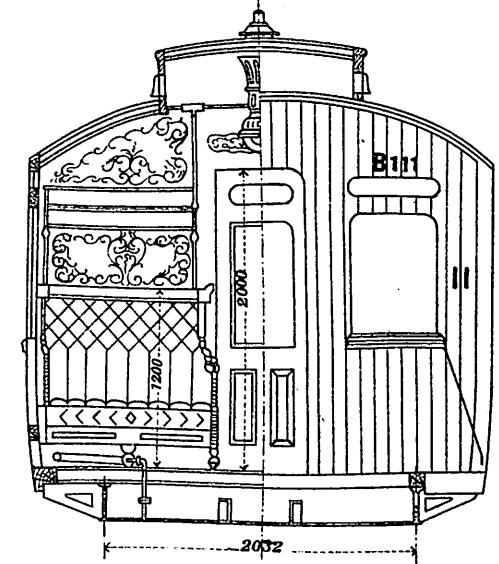


Abb. 3. Wagerechter Schnitt.

Abb. 7. Wagerechter Schnitt.

Abb. 4. Untergestell.

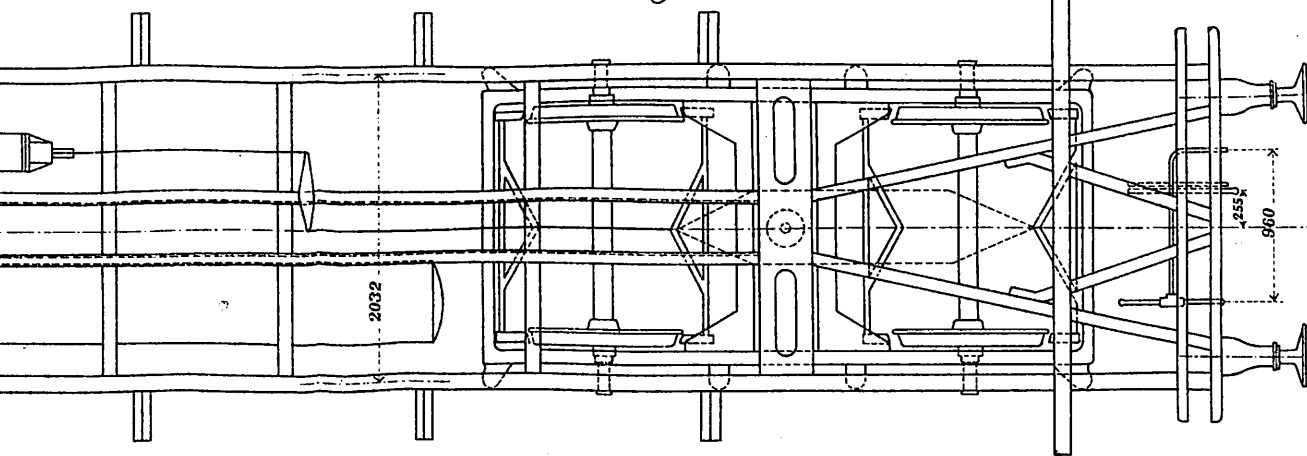
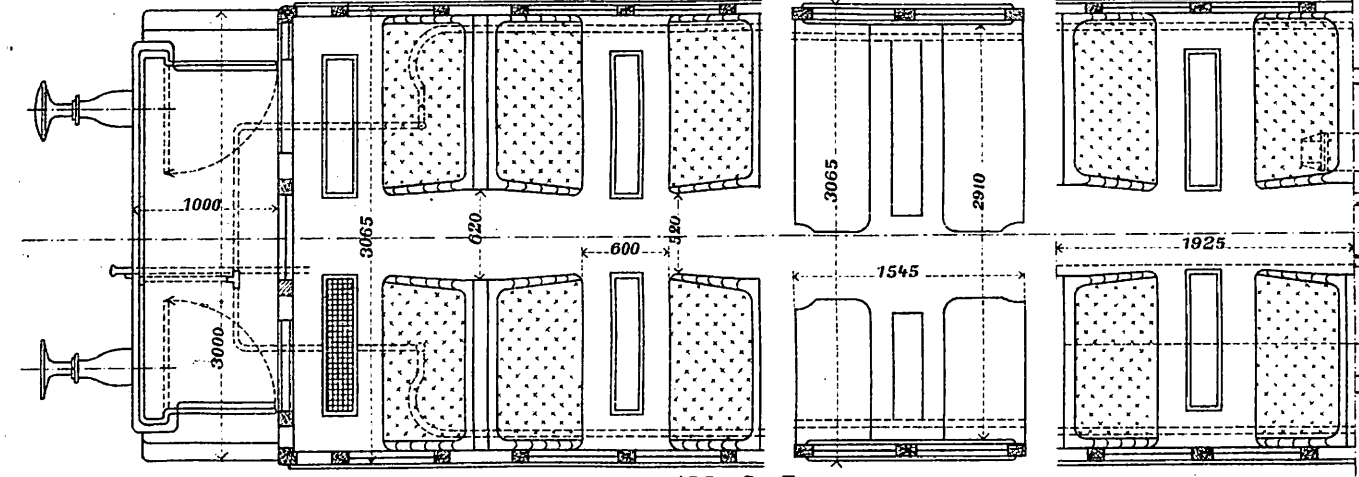


Abb. 8. Längsschnitt.

Abb. 9. Längsansicht.

Abb. 7-10.
Wagen III. Classe.

Abb. 10. Querschnitt.

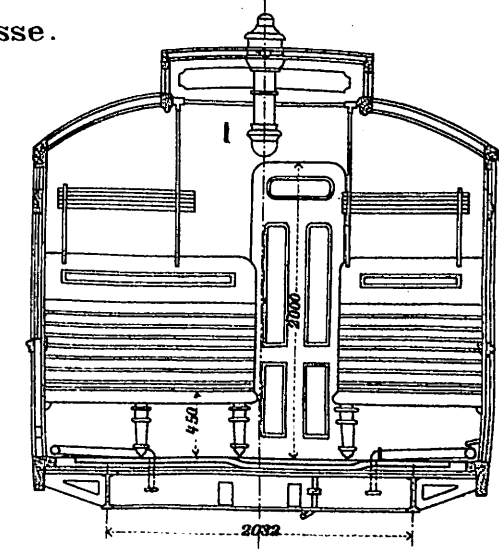
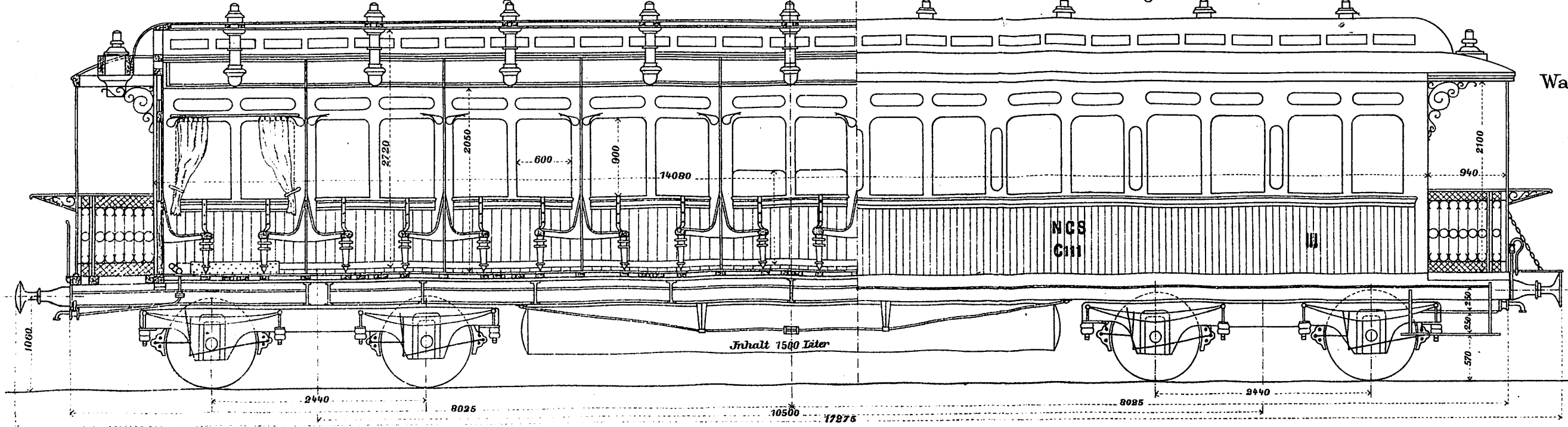


Abb. 1 u. 2.
Behälter für
100-350 cbm Jnh.

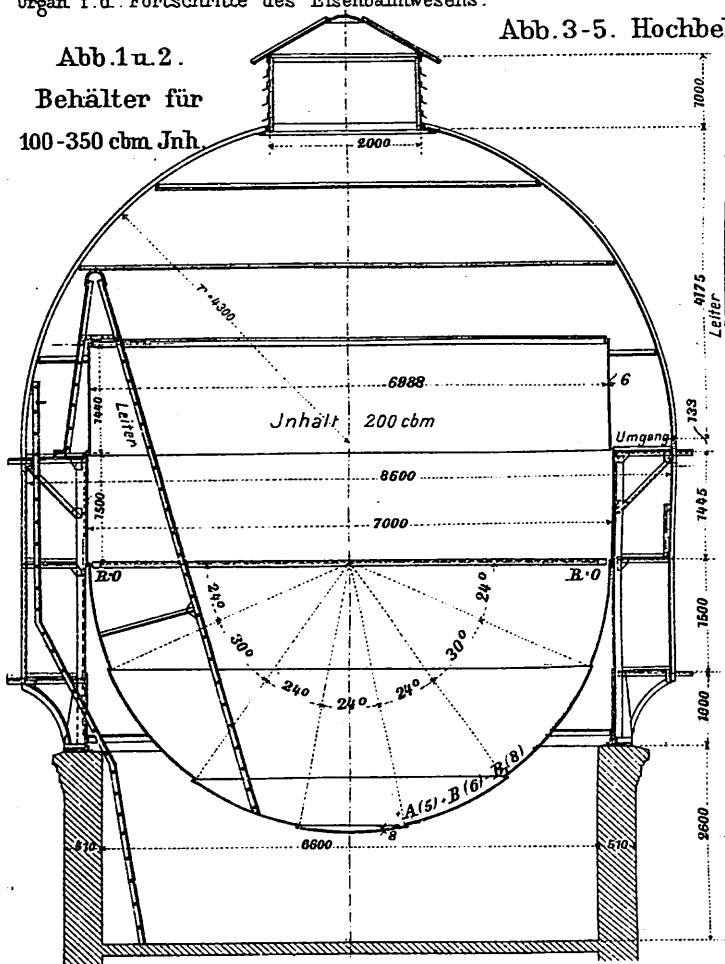


Abb. 3-5. Hochbehälter der Zeche „Minister Stein“.

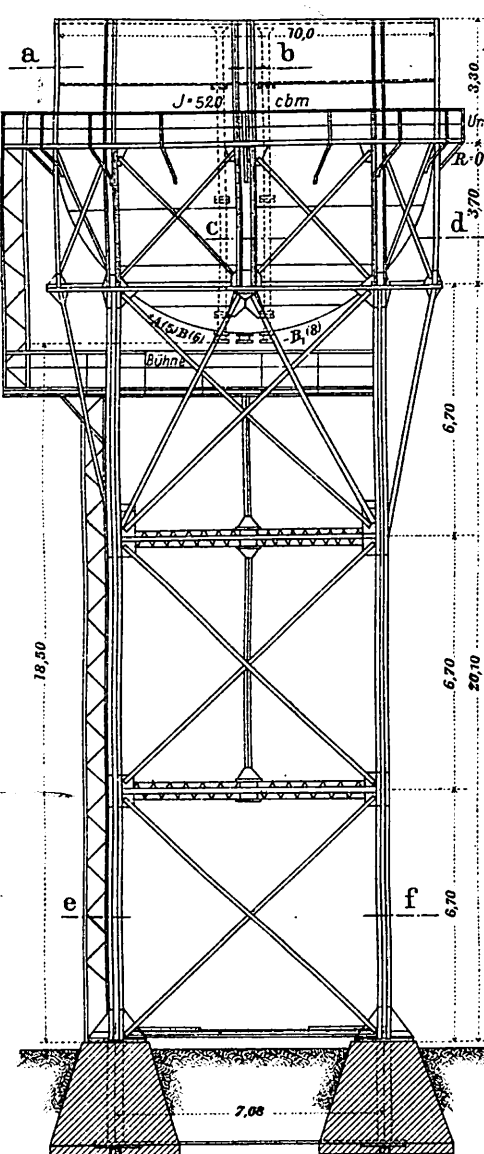


Abb. 6-9. Hochbehälter für 2000 cbm Jnhalt.

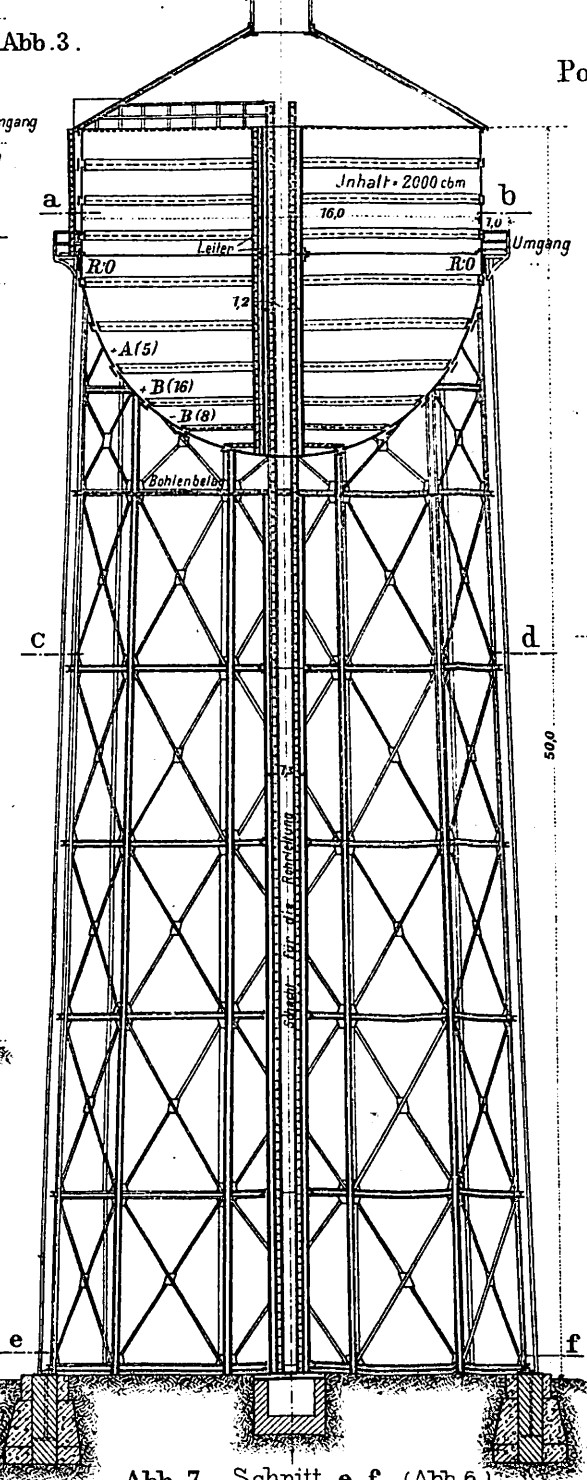


Abb. 1-9.
Neuere Formen
für
Flüssigkeits-
behälter.

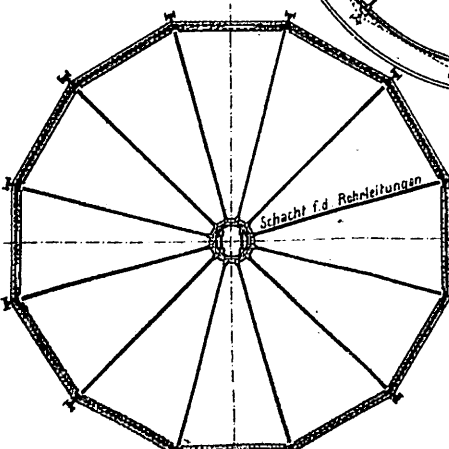


Abb. 9.
Schnitt c-d
(Abb. 6.)

Abb. 10.
Post: Einwirkung des Seewassers
auf Stahlschienen.

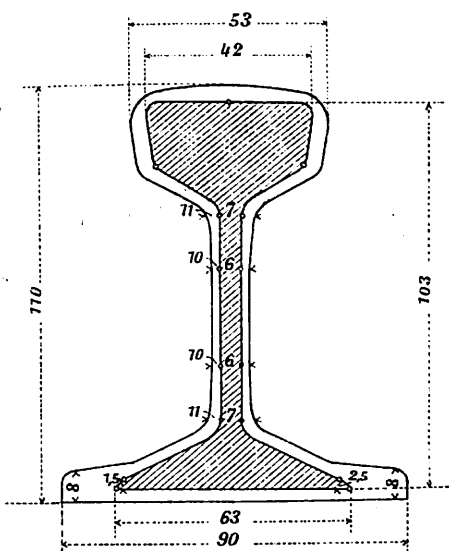


Abb. 12.
Nixon's Sicherheitsmutter
für Stehbolzen.

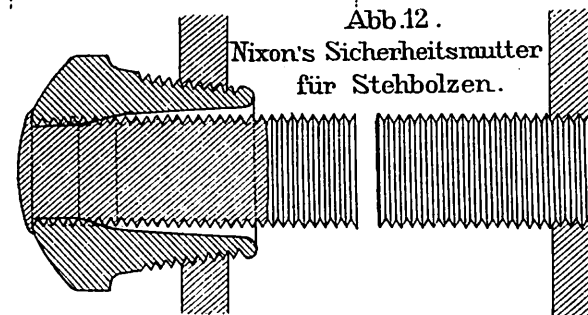


Abb. 11. Neues Wechselventil
für Verbund-Lokomotiven
der Ungarischen Staatsbahnen.

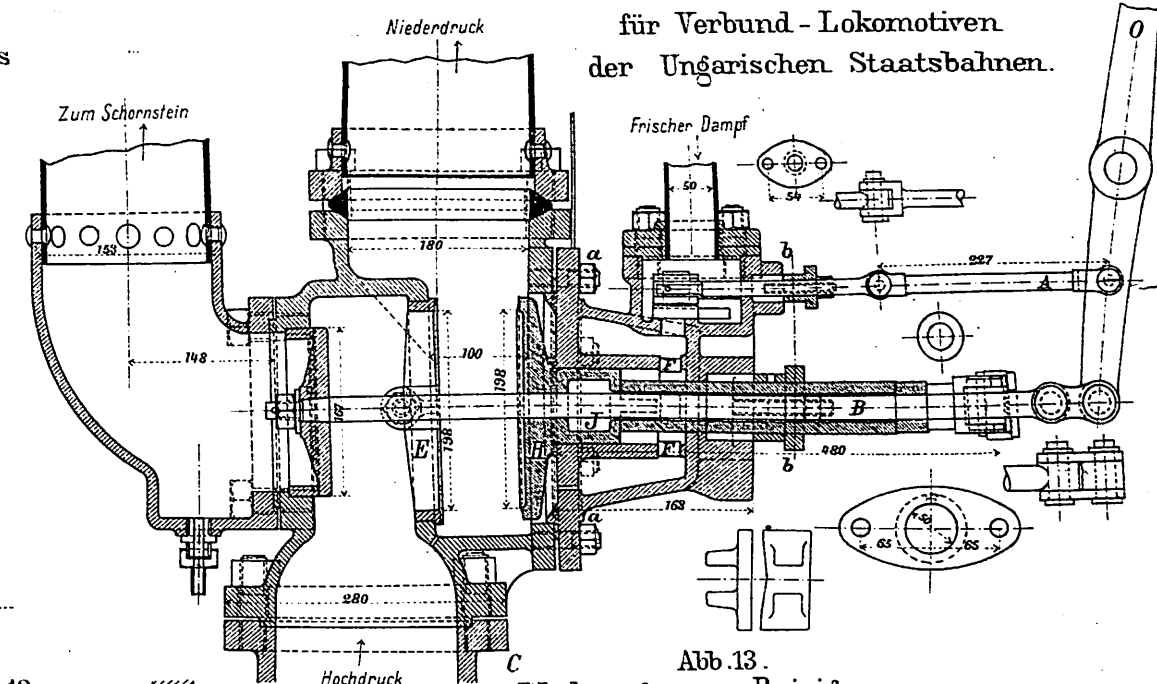


Abb. 13.
Werkzeug zum Reinigen von
Dampfkessel-Heiz- und Wasserröhren.

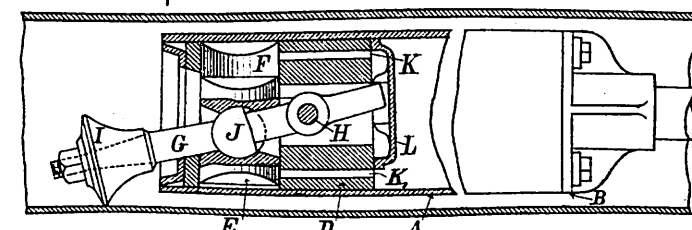


Abb. 14-20. Cylinder einer Schenectady-
Viercylinder-Tandem-Verbundlokomotive.

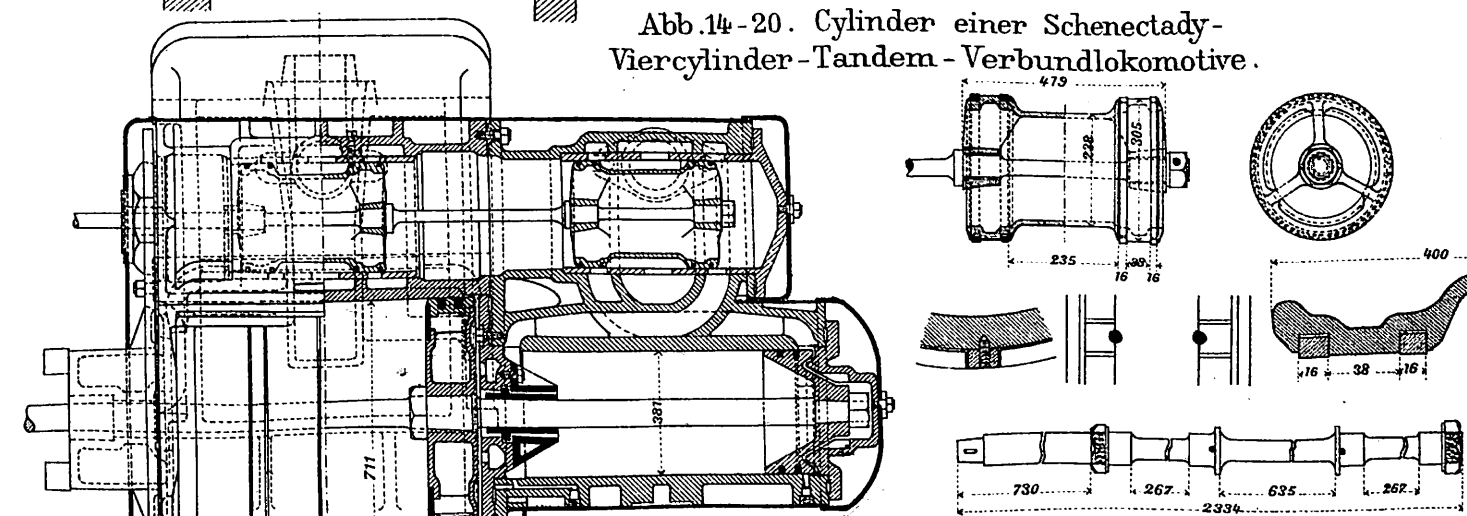


Abb. 21. Elektrische Stromverteilung für Straßenbahnwagen
nach Barbillion und Griffisch.

