

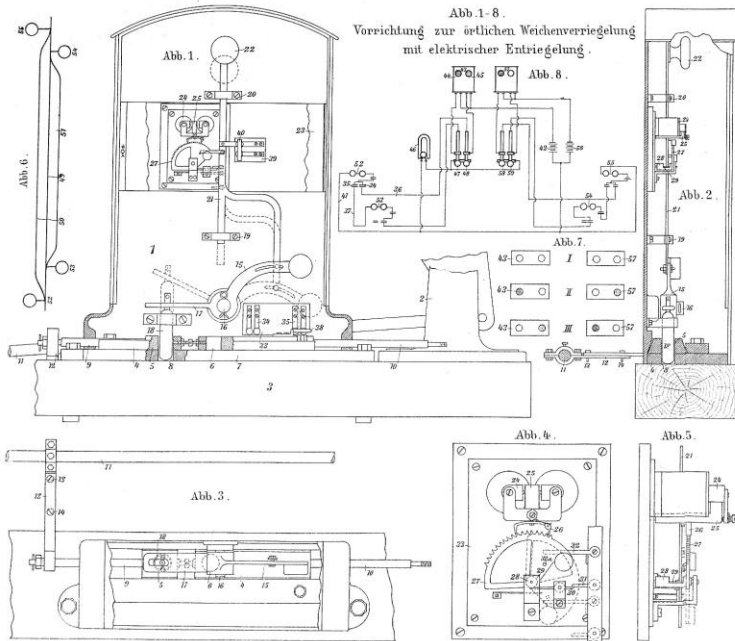


Abb. 18. $\frac{3}{4}$ s gekuppelte Viercylinder-Verbundlokomotive der französischen Ostbahn.

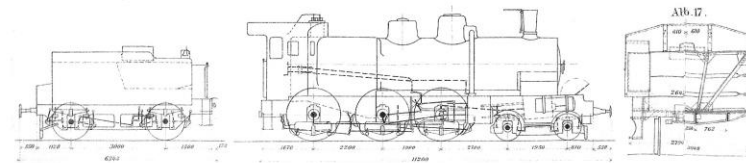


Abb. 9-13. Doppel-Funkenfänger für Lokomotiven, Bauart Meinecke

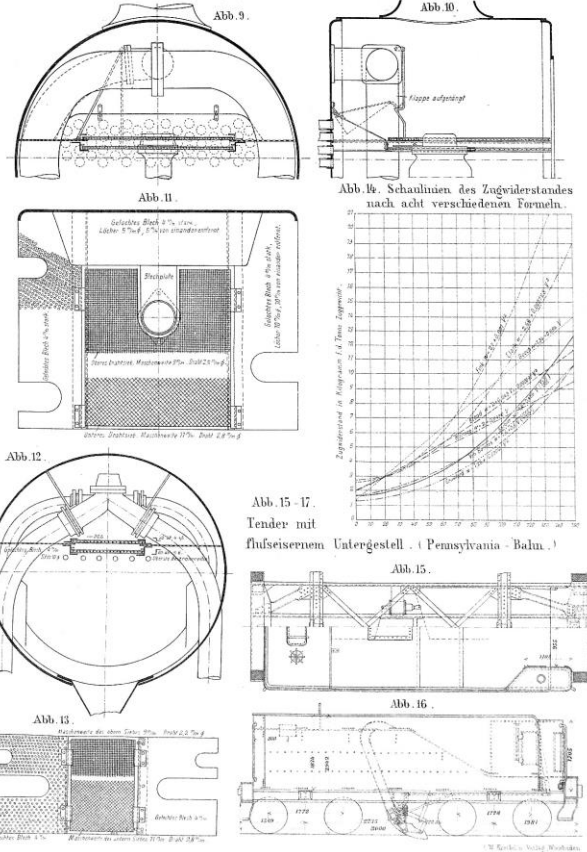
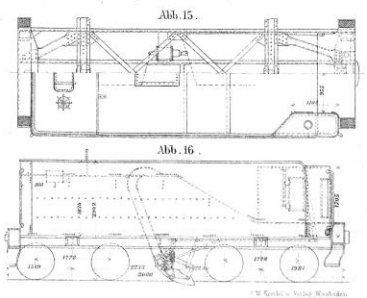


Abb. 15-17. Tender mit flusseisernen Untergestell. (Pennsylvania-Bahn.)



Organ f. d. Steuerung des Eisenbahnwagens.

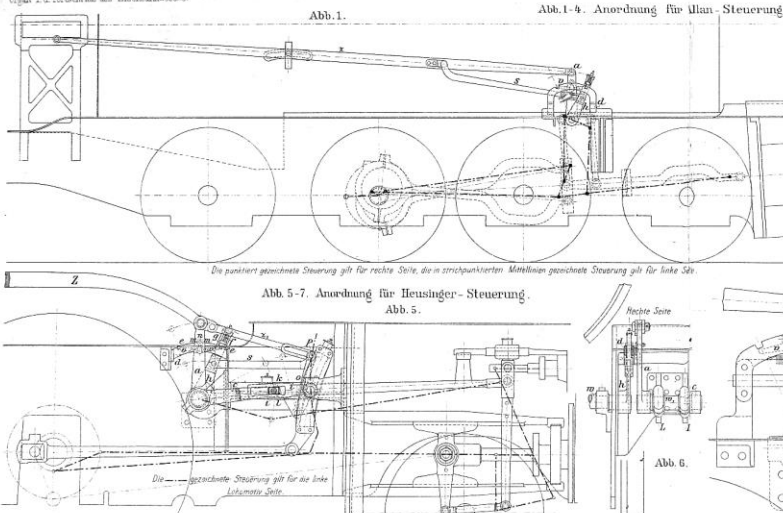


Abb. 5-7. Anordnung für Heusinger-Steuerung.

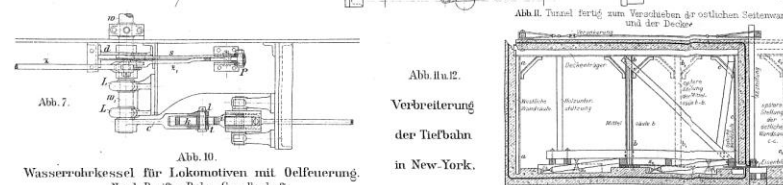
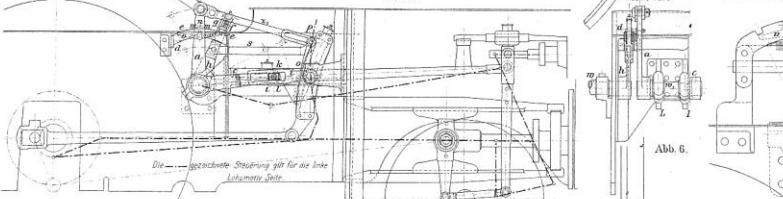


Abb. 12 u. 13. Verbreiterung der Tiefbahn in New-York.

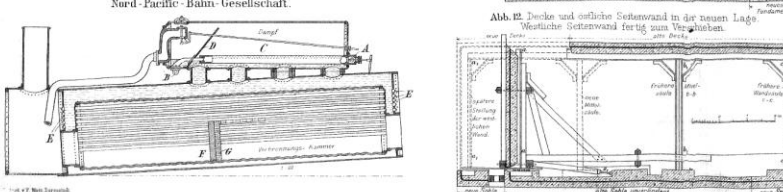


Abb. 10. Wasserkessel für Lokomotiven mit Oelfeuerung. Nord-Pacific-Bahn-Gesellschaft.

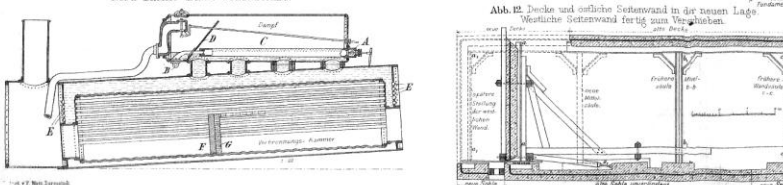
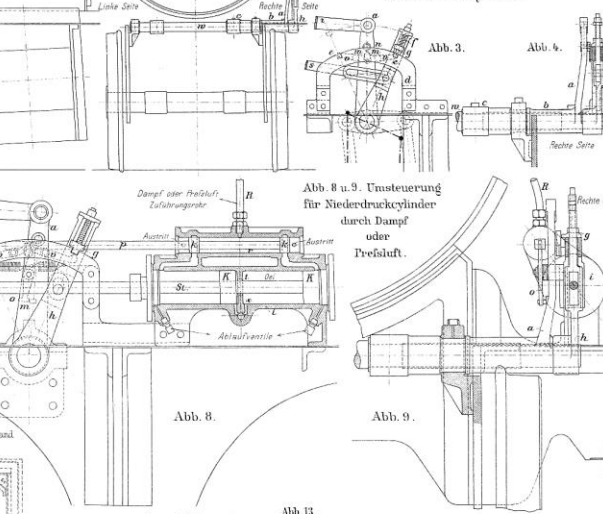


Abb. 1-9. Umsteuervorrichtung für Verbund-Lokomotiven mit unveränderlicher Füllung im Niederdruckzylinder bei veränderlicher Füllung im Hochdruckzylinder.



[illegible]

Abb. 3

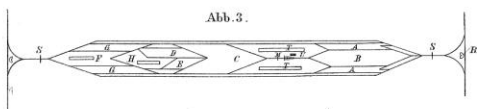


Abb. 2.

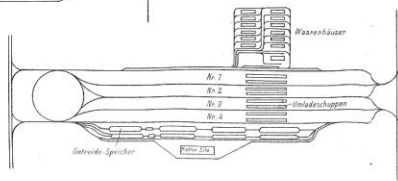
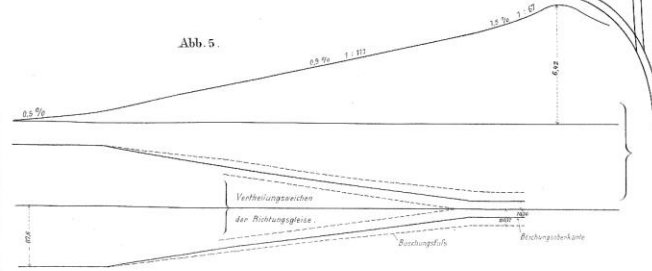


Abb. 5



Zu Abb. 3.

- | | |
|--------------------------------|--|
| <i>A</i> - Abfahrtsleiste | <i>G</i> - Abfahrtsleiste |
| <i>B</i> - Einfahrtsleiste | <i>H</i> - Eis-Baum |
| <i>C</i> - Richtungsleiste | <i>R</i> - Lokomotive-Schuppen von 20 Stränden |
| <i>D</i> - Aufstiegsleiste | <i>S</i> - Stellwerke |
| <i>E</i> - Filzgleise | <i>T</i> - Unfallschuppen |
| <i>F</i> - Ausschüttungsleiste | <i>U</i> - Kraftbaum |

Zell. Anat. u. F. Wiese, Darmstadt

C. N. Kuyuk, a Tyroler, Wiesbaden.

Abb.1 - 12. Vorrichtung zum Prüfen der Heizrohre mit Druckwasser

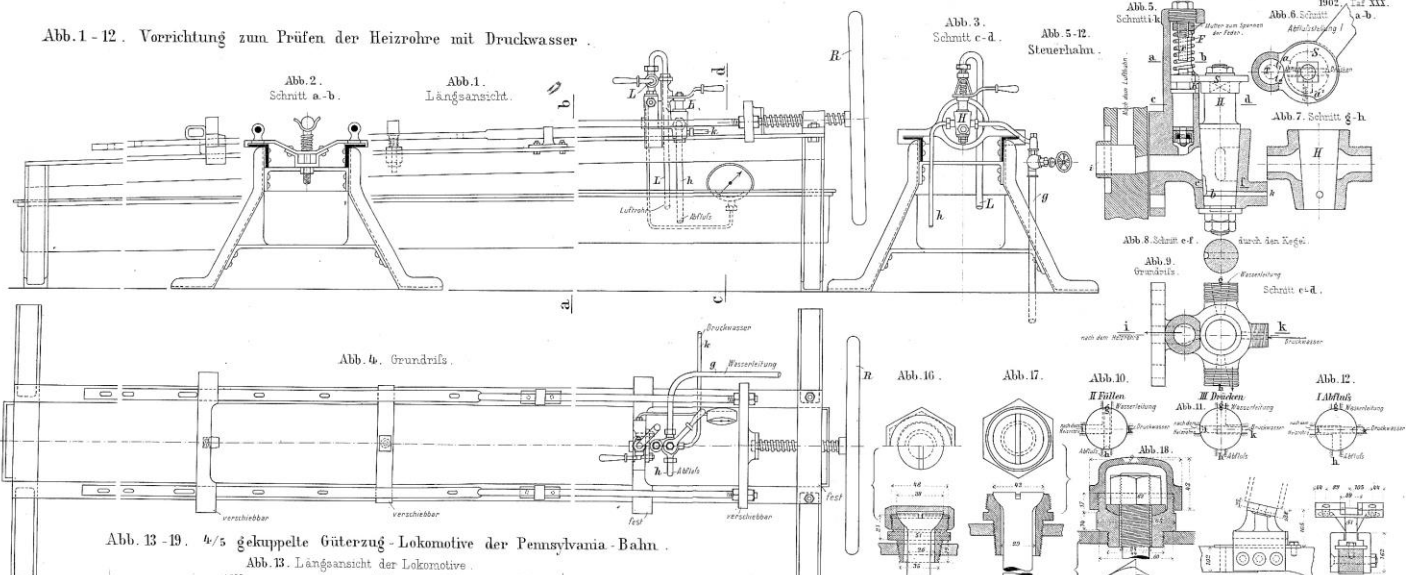


Abb. 13-19. $\frac{4}{5}$ gekuppelte Güterzug-Lokomotive der Pennsylvania-Bahn.

Abb. 13. Längsansicht der Lokomotive

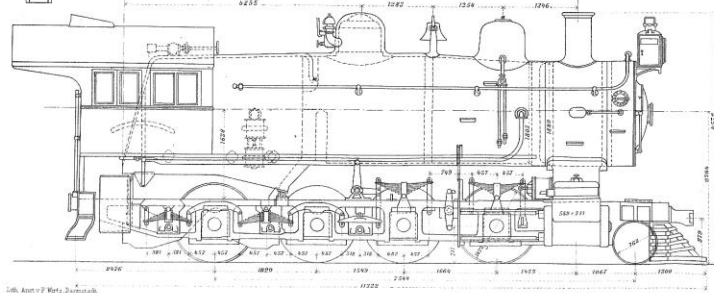
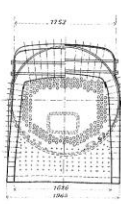


Abb. 14.



Abh. 16. u. 17. Kennel

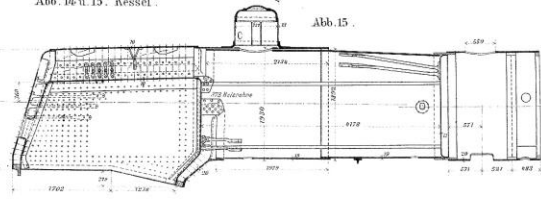


Abb. 15

Let's Assume 2 Weeks' Delayed

Jahn: Die günstigste Geschwindigkeit der Güterzüge.

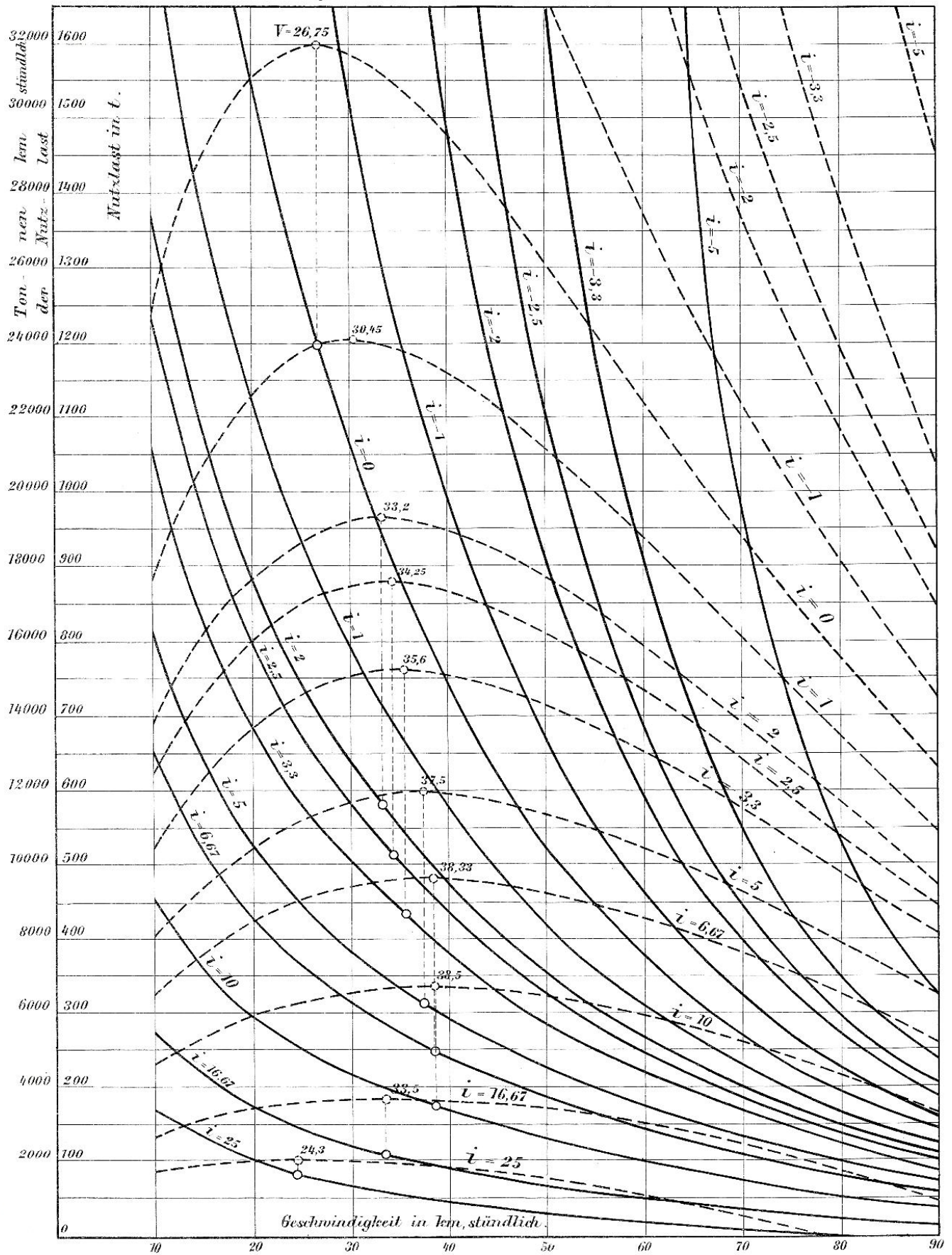


Abb. 1-4.
Wagen zum
Befördern
achsenloser
beschädigter
Eisenbahnfahr-
zeuge von 10 t
Tragfähigkeit.
1:10.

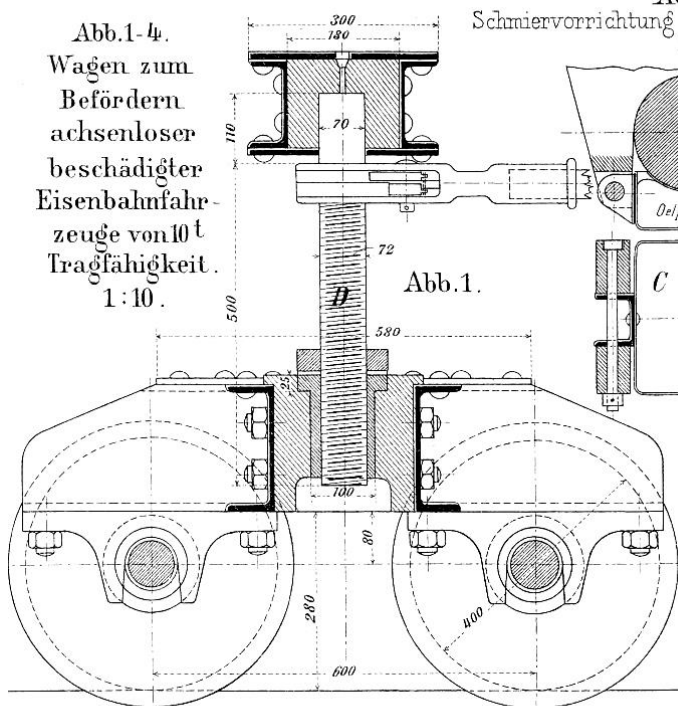
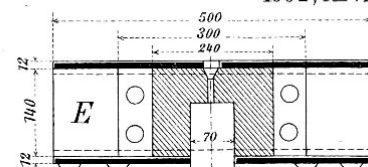
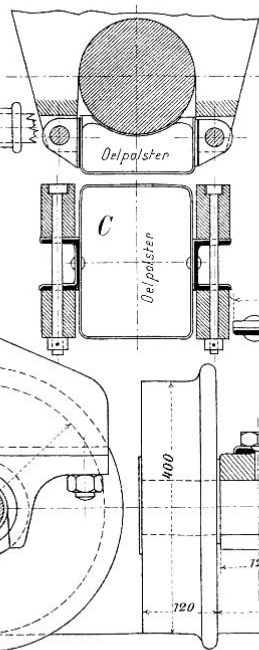


Abb. 4.
Schniervorrichtung unter den Achslagern.
1:5.



Einfaches Gewinde
2 Gänge auf 1" engl.

Abb. 3.

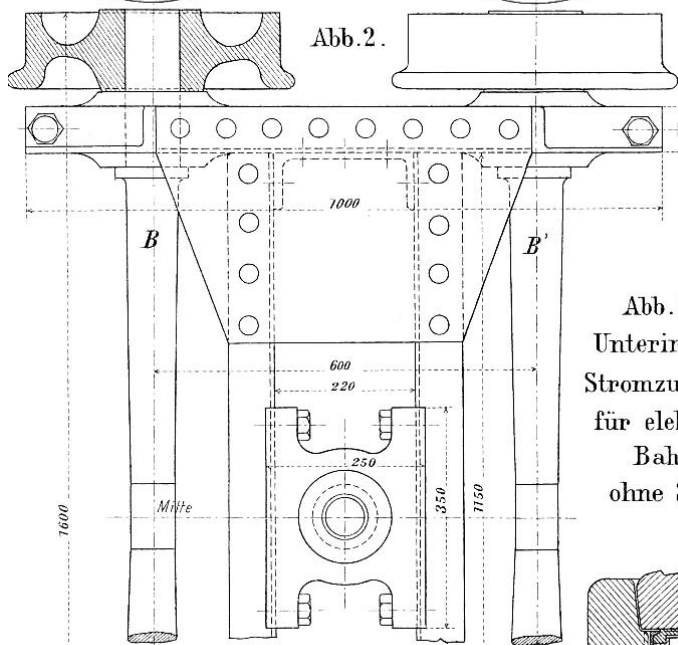
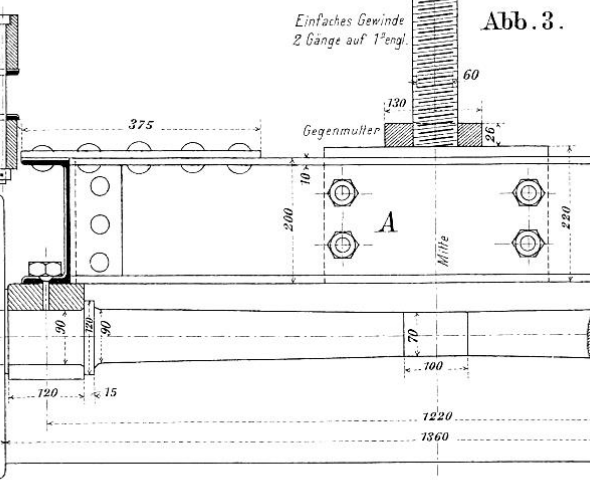


Abb. 2.

Abb. 5.

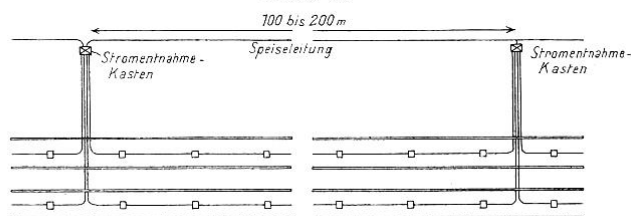


Abb. 5-8.
Unterirdische
Stromzuführung
für elektrische
Bahnen
ohne Schlitz.

Abb. 7.

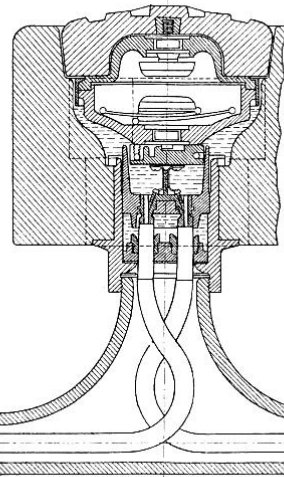


Abb. 8.

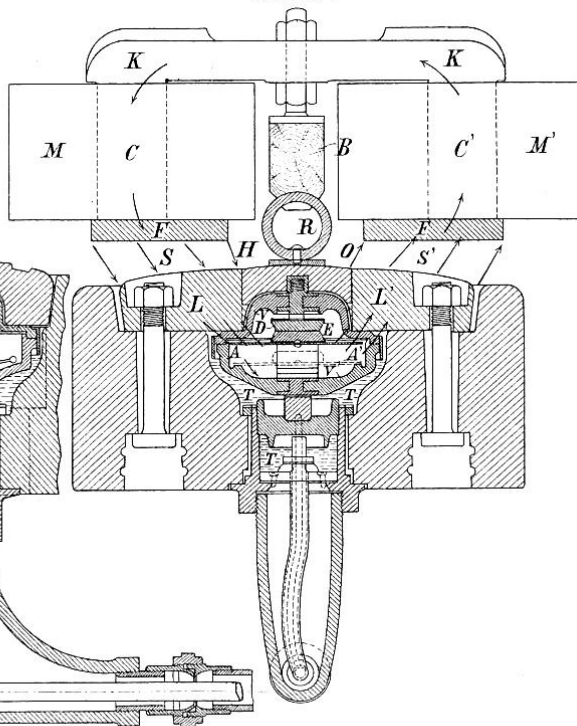
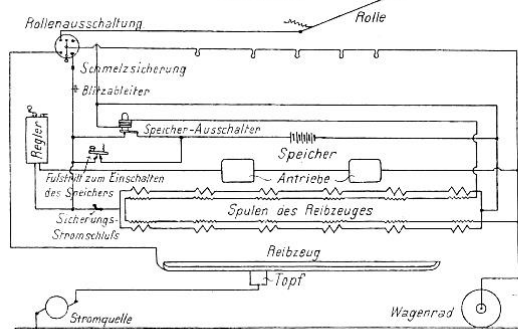


Abb. 6.



Wasserreinigungs-Anlage der Lokomotivspeisungseinrichtung in Lauda.

Leistung 20 cbm in der Stunde.

(Hierzu Abb. 5, Taf. XXXIV.)

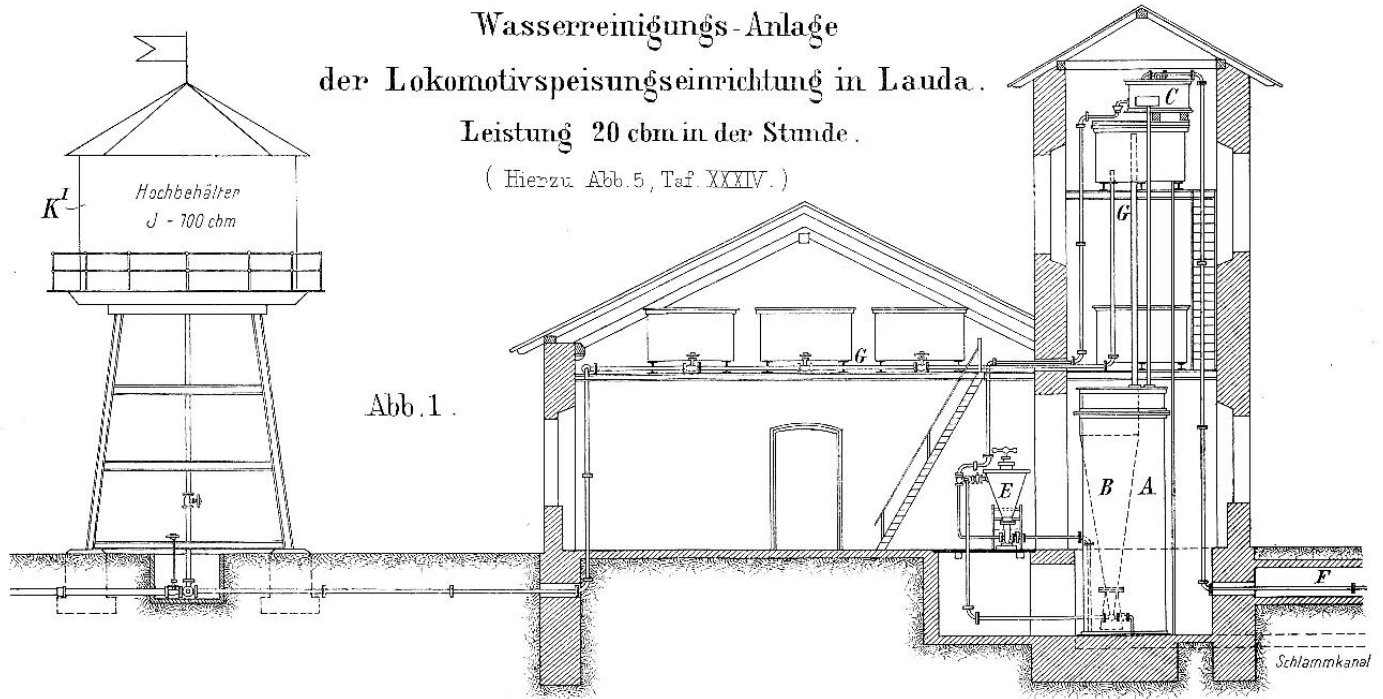


Abb. 2.

1 : 75 d.n. Gr.

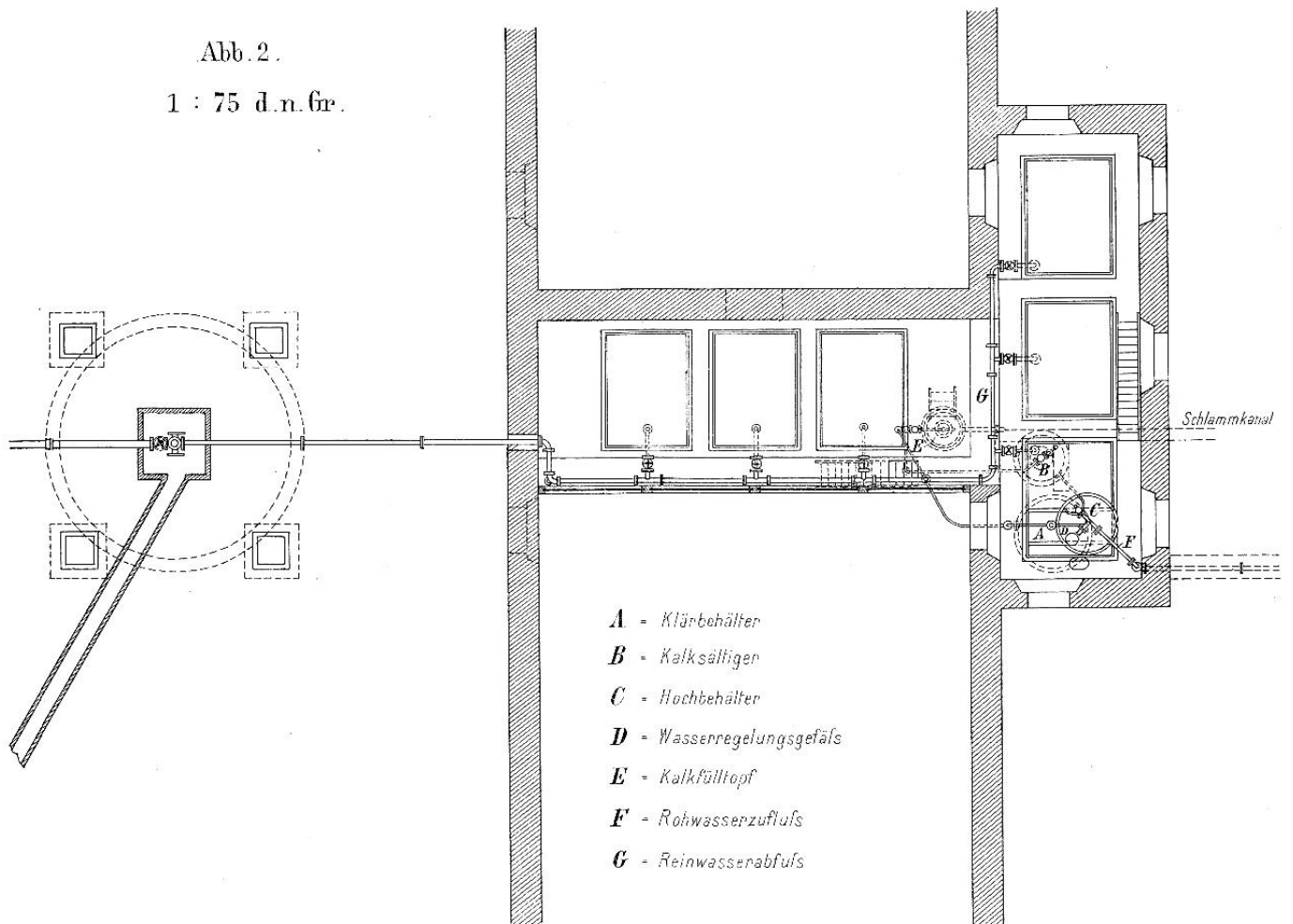
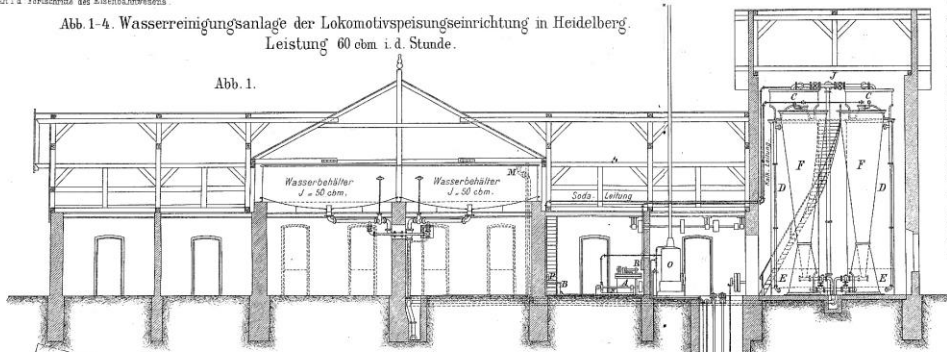


Abb. 1-4. Wasserreinigungsanlage der Lokomotivspeisungseinrichtung in Heidelberg.
Leistung 60 cbm i. d. Stunde.

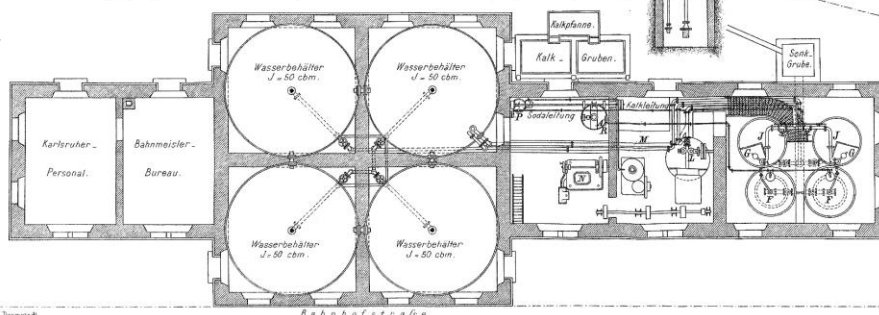
Abb. 1.



1:150 d. nat. Gr.

Abb. 2.

Beförderung der Kalkmilch und der Sodaaesung nach den Reinigungsapparaten mittels Pumpen.



Arch. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

Bahnhofstrasse.

- A Kalkmilchbehälter mit Rührwerk.
- B Sodaehälter.
- C Hochbehälter.
- D Reaktionsraum.
- E Kieseltrichter.
- F Wasserverteilungsgefäß.
- G Luftdruckapparat.
- H Rohwasserzulauf.
- K Reinswasserabfluß.
- L Große Pumpe.
- M Überlauf der Wasserbehälter.
- N Dampfmaschine.
- O Lokomotive.
- P Flügelpumpe Nr. 2.
- R Flügelpumpe Nr. 4.

Abb. 3.

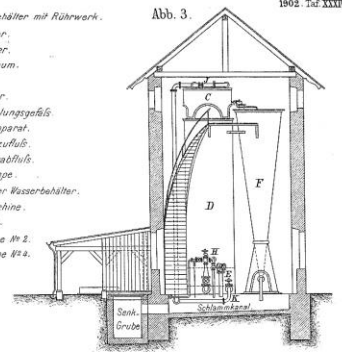


Abb. 4.
Kalklosch-Anlage.

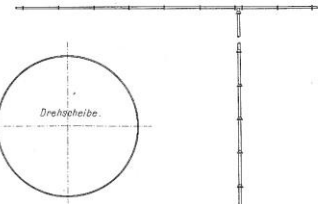
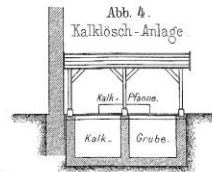
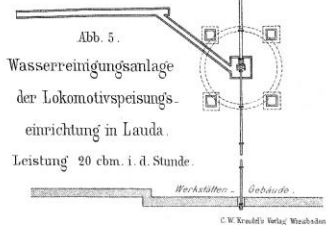


Abb. 5.

Wasserreinigungsanlage der Lokomotivspeisungseinrichtung in Lauda.
Leistung 20 cbm i. d. Stunde.



C.W. Kreutz's Verlag, Wiesbaden.

Abb. 1.

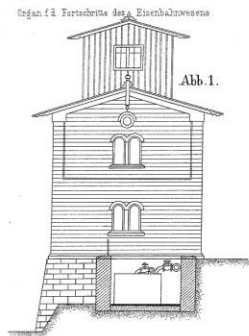
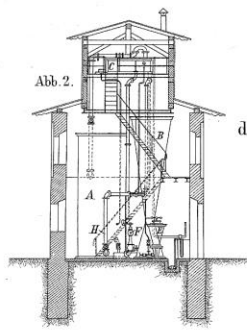


Abb. 2.



Wasserreinigungs-Anlage der Lokomotivspeisungseinrichtung in Osterburken.
Leistung 20 cbm in der Stunde.

1:150 d. n. Gr.

Abb. 4.

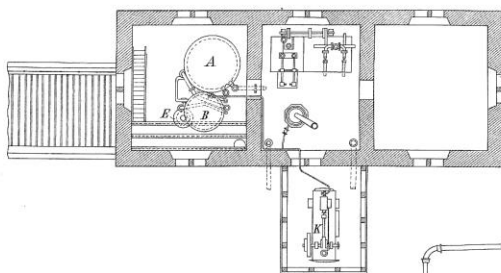


Abb. 3.

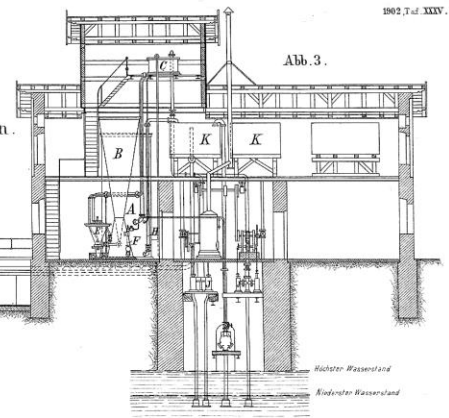
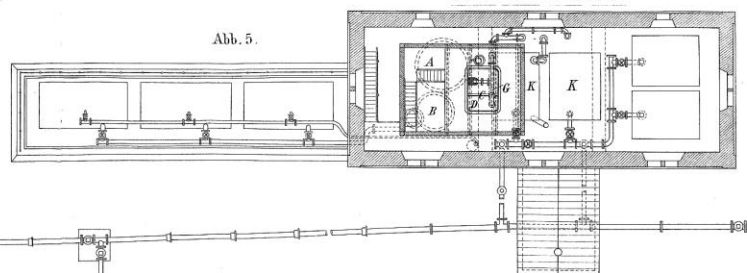


Abb. 5.



- A - Klarbehälter
- B - Kalkkälter
- C - Hochbehälter
- D - Wasserverteilungsgefäß
- E - Kalkfülltrichter
- F - Luftdruckapparat
- G - Rohwasserzulauf
- H - Reinswasserabfluß
- J - Pumpen
- K - Lokomotive

Arch. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

C.W. Kreutz's Verlag, Wiesbaden.

Versuche mit durchgehender Bremse an Güterzügen .

Abb. 1.

Länge mm	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Eigen-gewicht kg	10750	8100	6100	5100	4100	3100	2100	1600	1200	900	700	550	450	350	250
Größter Bremsdruck	8000	6000	4500	3500	2500	1800	1200	800	500	300	200	150	100	70	50
Bremsdruckmittel	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
Letzte Untersuchung	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901	11.02.1901

Abb. 2. Durchgehende Bremse an Güterwagen.

Abb. 3.

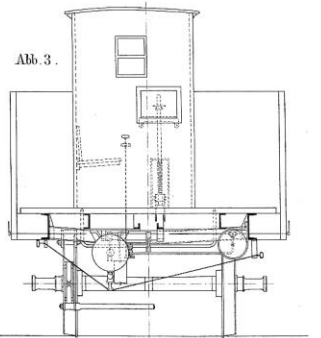


Abb. 5.

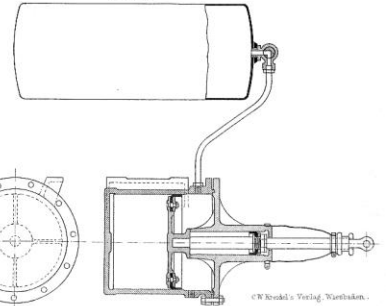
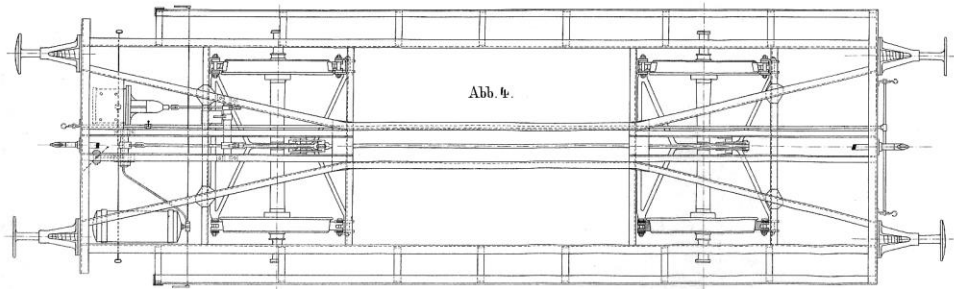


Abb. 4.



Leib. Ass. v. F. W. v. T. v. T. v. T.

© W. v. T. v. T. v. T. v. T.

Abb. 1-5. Versuche mit durchgehender Bremse an Güterzügen.

Abb. 1.

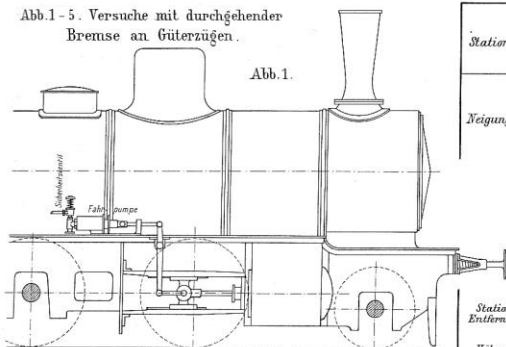


Abb. 4. Ohne Auslassventil.



Abb. 5. Mit Auslassventil.

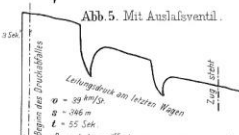


Abb. 3. Auslassventil.

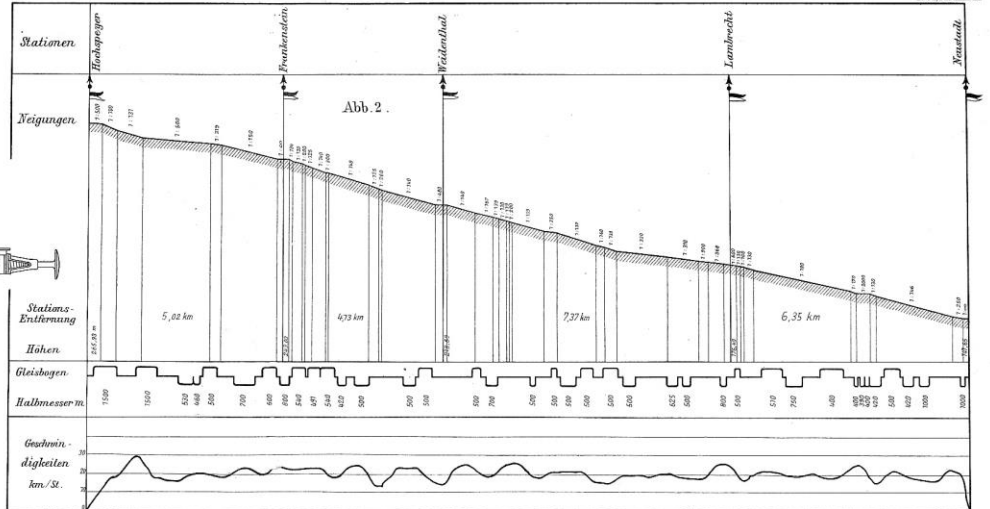
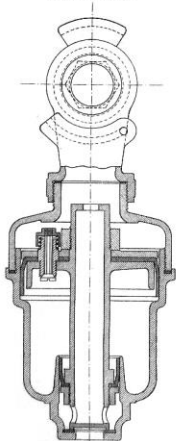


Abb. 6 u. 7. Zeit-Stromschlüsse.

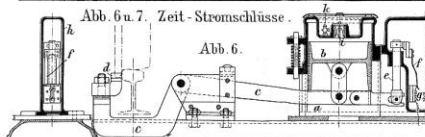


Abb. 7.

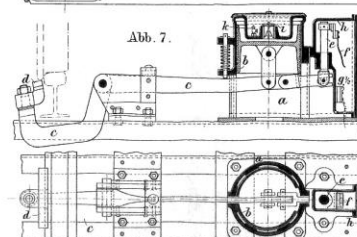


Abb. 8. Vorrichtung der New York-Centralbahn.

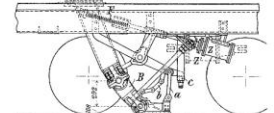


Abb. 8-10. Tender-Füllvorrichtungen mit Preßluft-Antrieb.

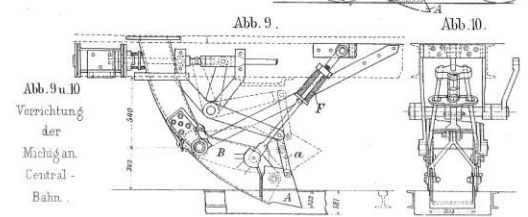


Abb. 9 u. 10. Vorrichtung der Michigan Central-Bahn.

© W. v. T. v. T. v. T. v. T.