

Abb. 1-5.
Hall's elektrisches
Preßgas-Signalwerk.

Abb. 1.

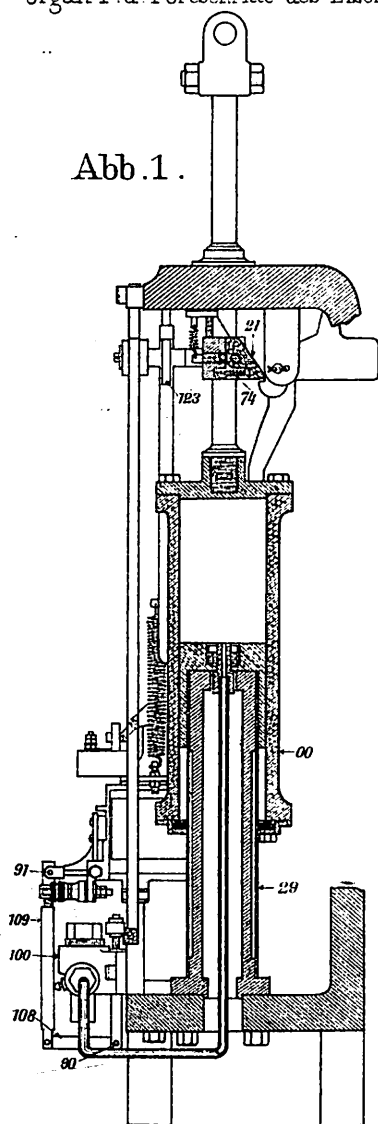


Abb. 2.

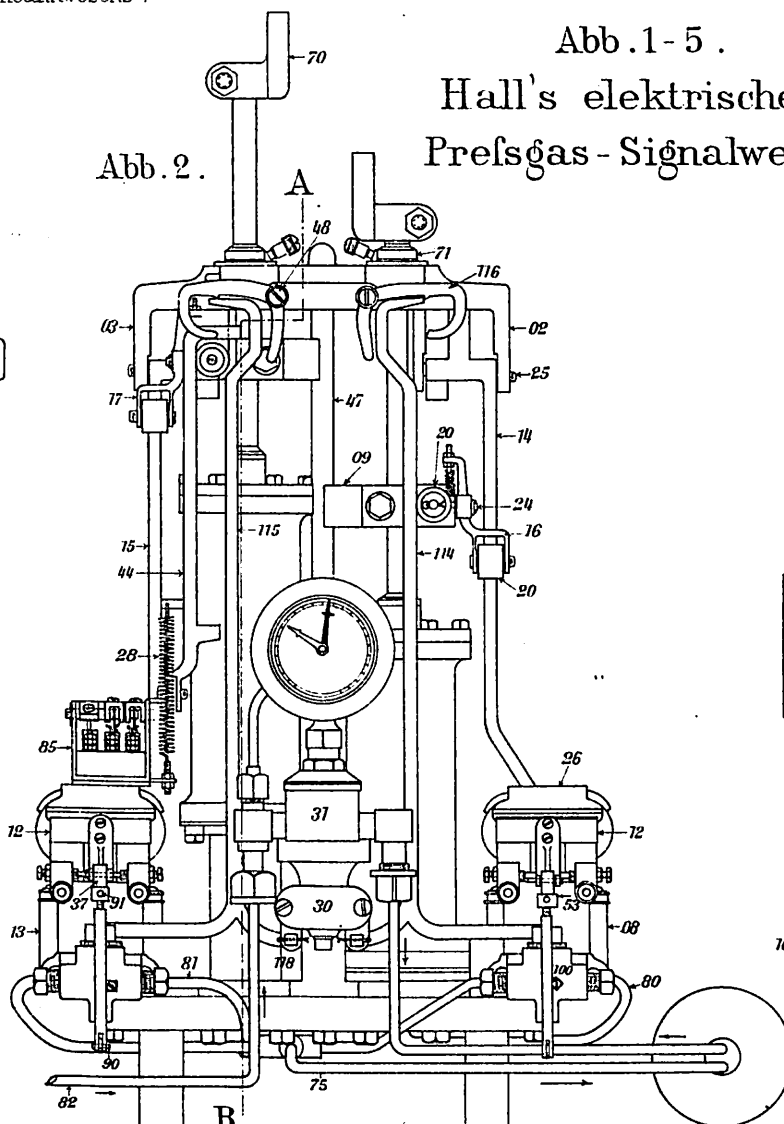


Abb. 3.

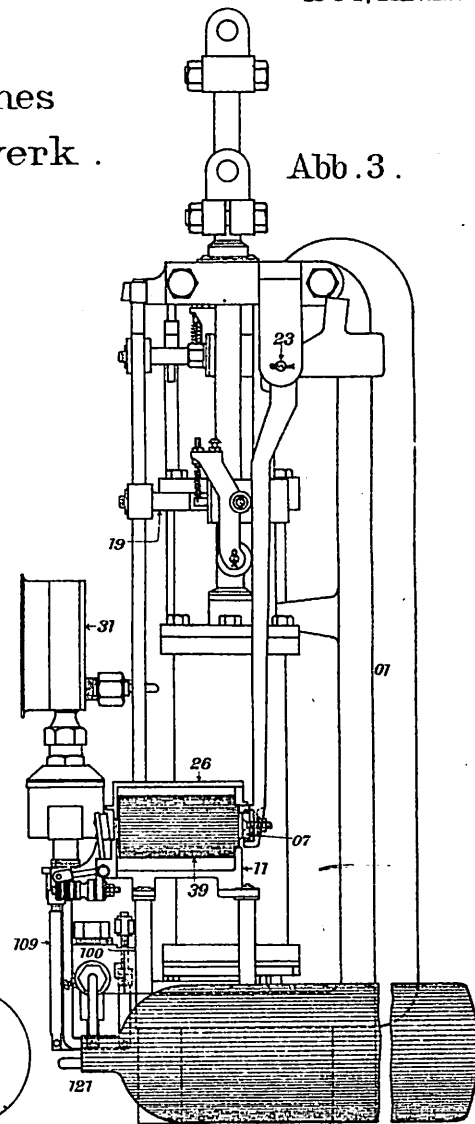


Abb. 6 u. 7. Wasserabscheider

Abb. 6.

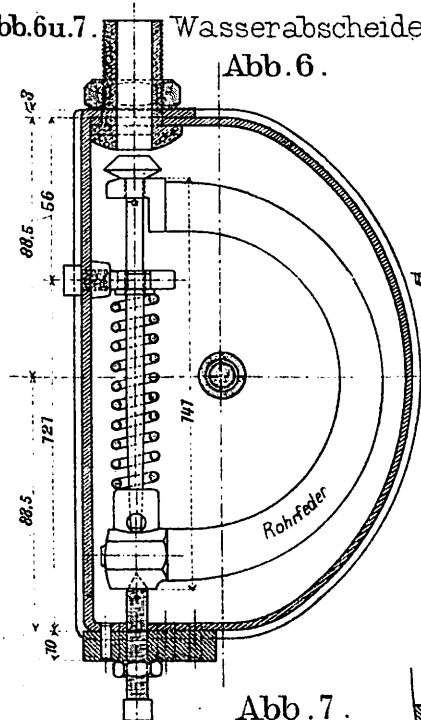


Abb. 7.

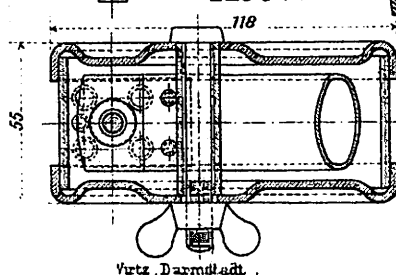


Abb. 6-10. Wagenheizung
durch ein Gemisch von
Dampf und Preßluft.

Abb. 8.

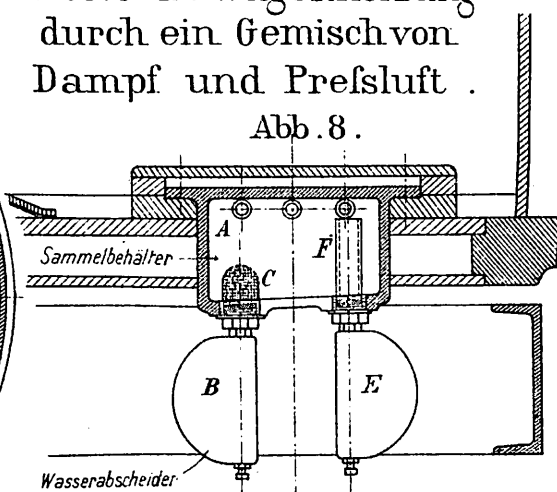


Abb. 9.

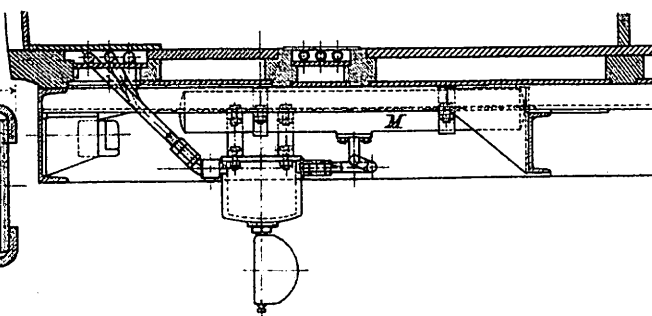


Abb. 4.

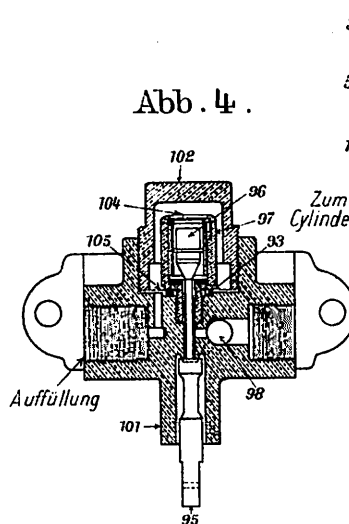


Abb. 5.

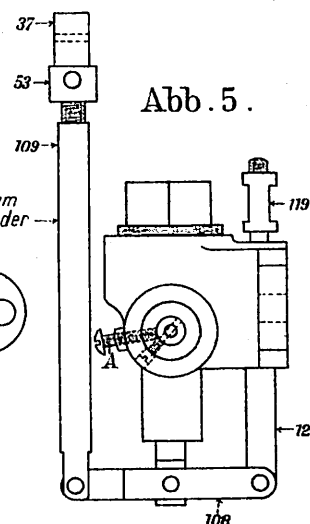


Abb. 10.

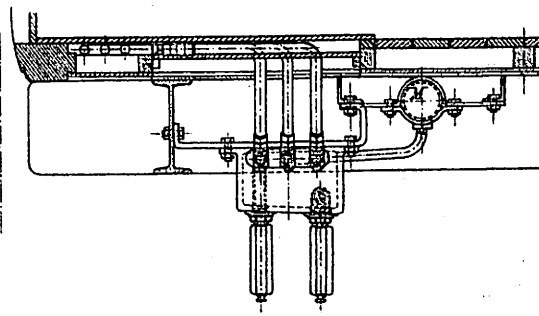


Abb. 1.

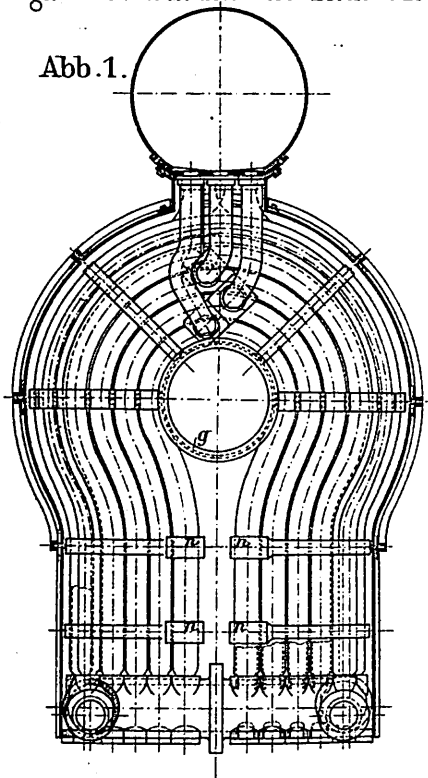


Abb. 2.

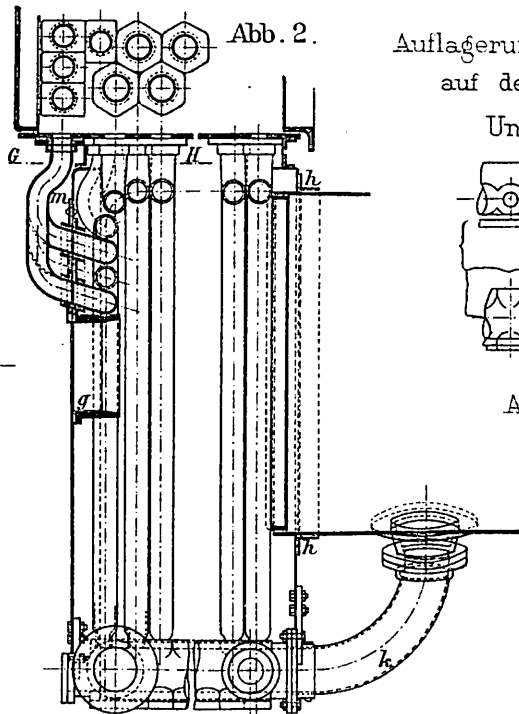
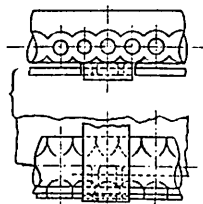


Abb. 6.

Auflagerung der Feuerkiste auf dem Träger.

Untersicht.



Aussicht

Rahmen
Verschalung

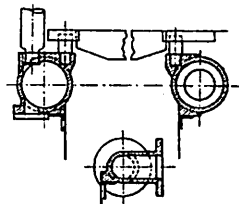
Stehkessel Träger

Schnitt

Abb. 7.

Anbringung des Rostes und des Aschkastens.

Schnitt A-B. Schnitt C-D.



Schnitt E-F.

Abb. 1-9. Lokomotivkessel mit Feuerkiste aus Wasserrohren.

Abb. 8. Bauart Brotan.

Abb. 9.

Aufhängung des Grundrohres hinten.

Aufhängung des Grundrohres vorn.

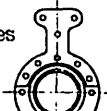
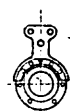


Abb. 3.

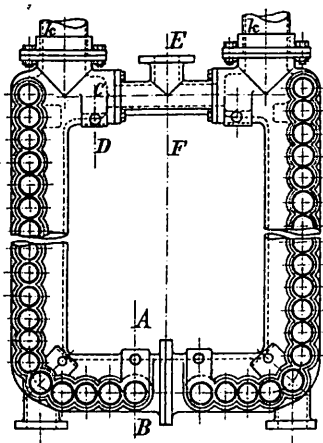


Abb. 4.

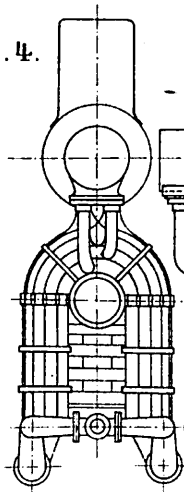


Abb. 5.

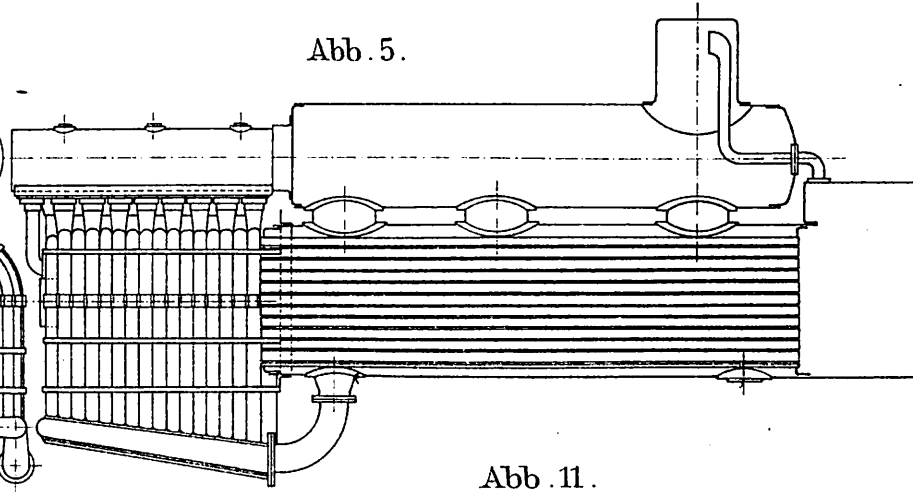


Abb. 11.

Abb. 10 u. 11.

Plan der Weltausstellung zu St. Louis 1904.

Abb. 10.

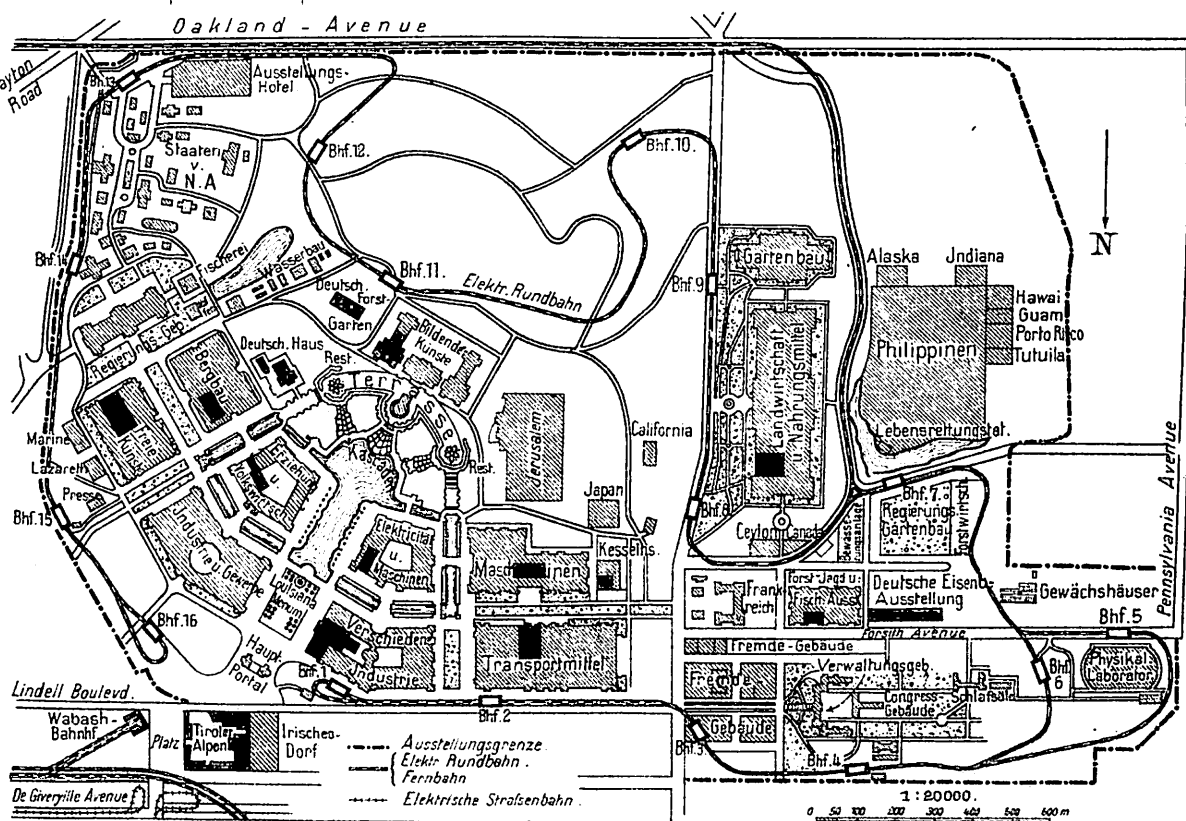
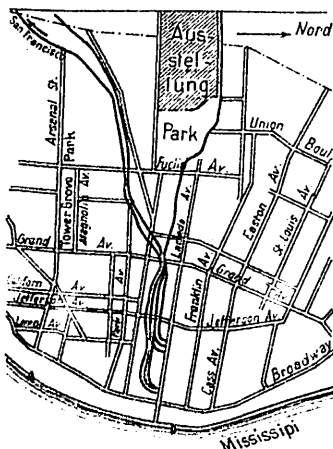


Abb. 1. Längsansicht.

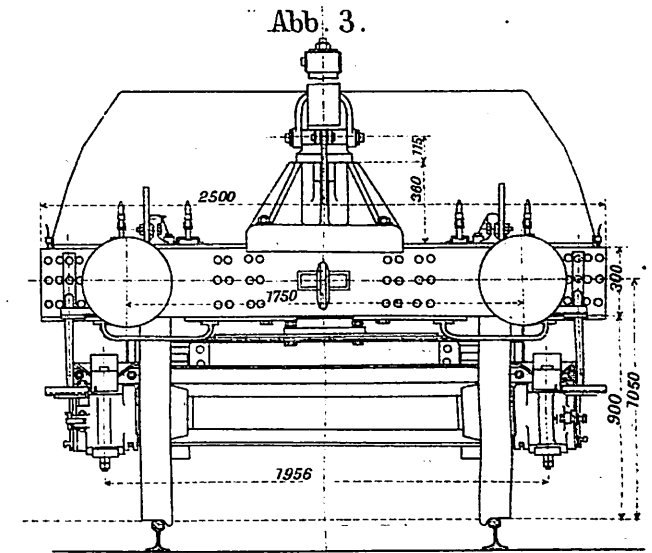


Abb. 4.

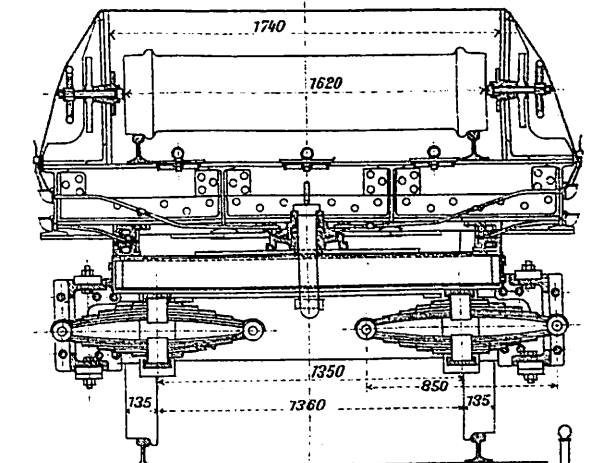


Abb. 7 - 10. Versuche
mit Zugvorrichtungen an
Lokomotiven .

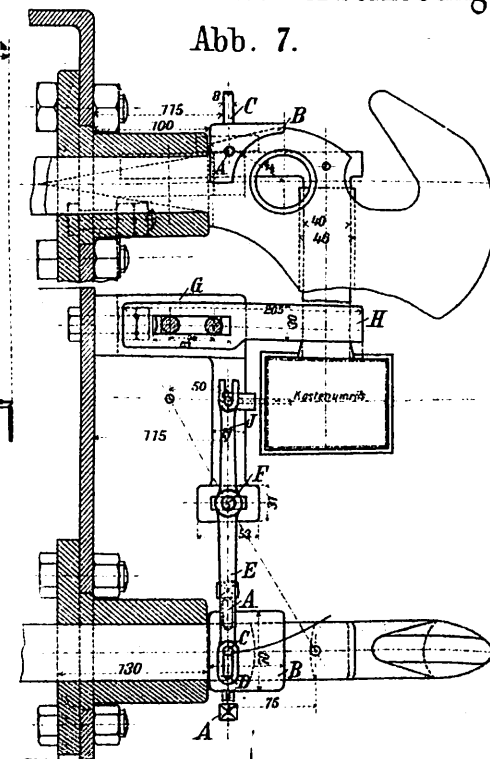


Abb. 7.

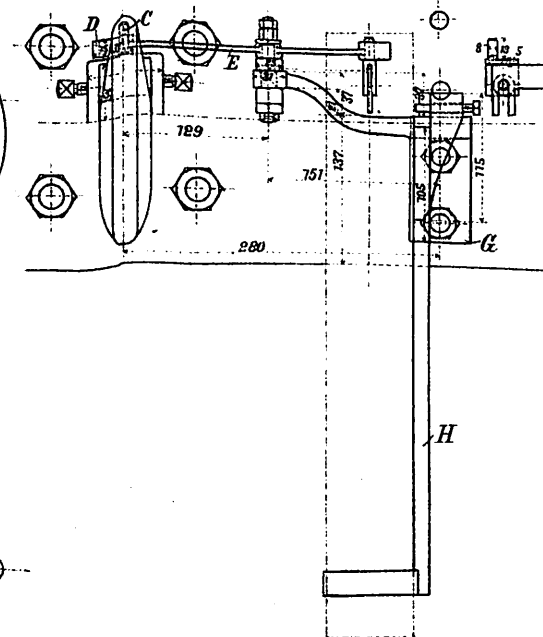


Abb. 8.

Abb. 9 u. 10.
Zugkraftmesser
für 30 000 kg.

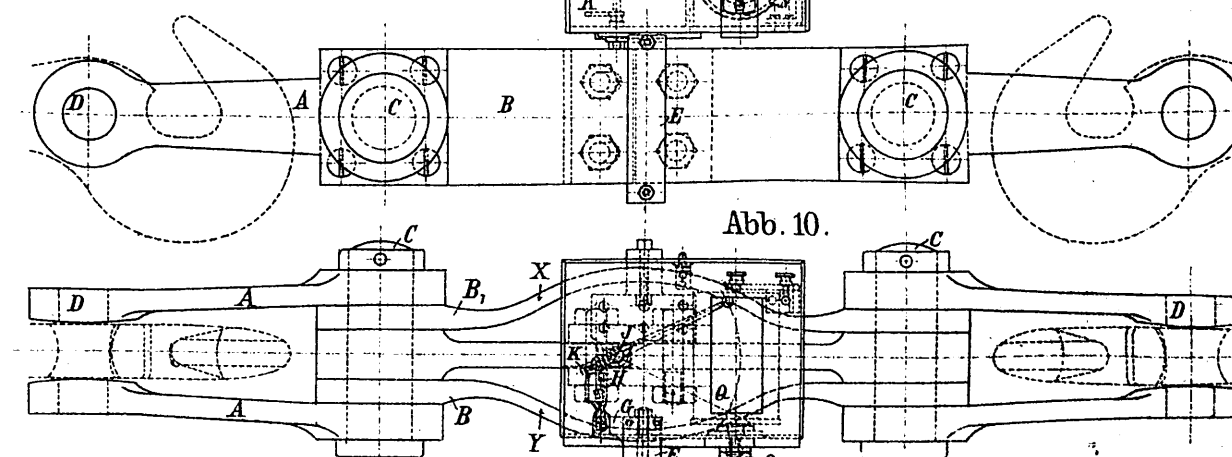


Abb. 10.

Abb. 1-3. Versuche mit Zugvorrichtungen an Lokomotiven.

Zugkräfte am Tenderzughaken der ersten Lokomotive.

Die Tenderzugfedern waren gewöhnliche Schraubenfedern B mit 10 mm Anfangsdurchbiegung.

Hub der Zugvorrichtung 75 mm

Anfangsspannung der Federn

1. Tender 1750 kg.

2. Tender 1900 kg.

Federspannung bei Aufsitzen der Hubbegrenzung

1. Tender 17500 kg.

2. Tender 17500 kg.

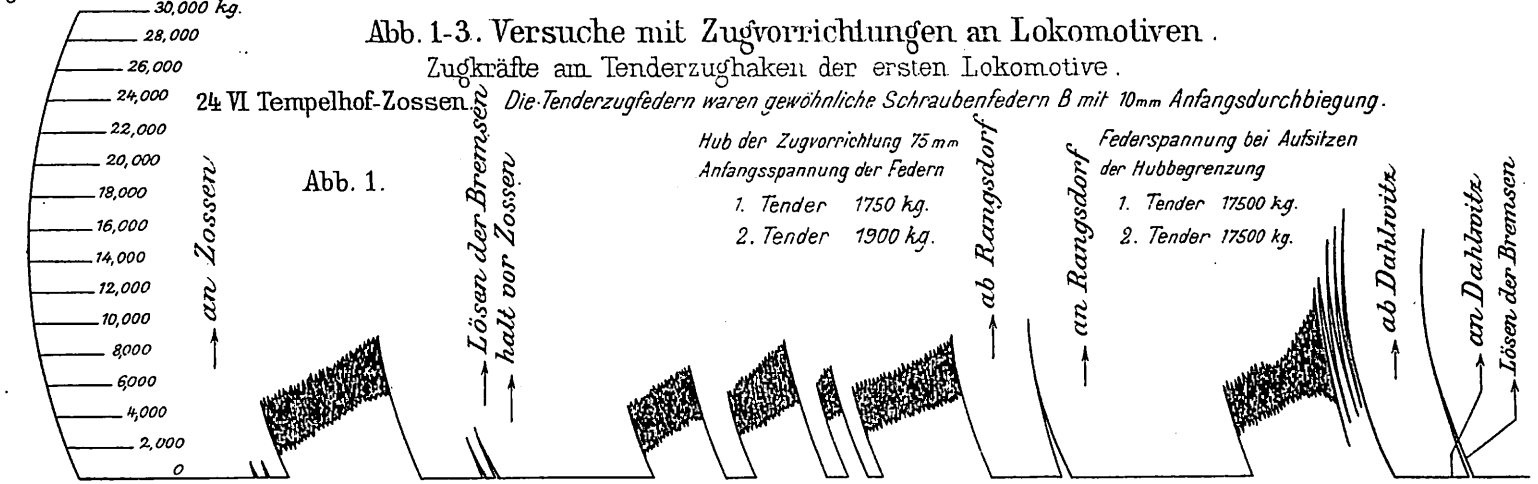


Abb. 2. Federeindrückungen am Tenderzughaken der zweiten Lokomotive.

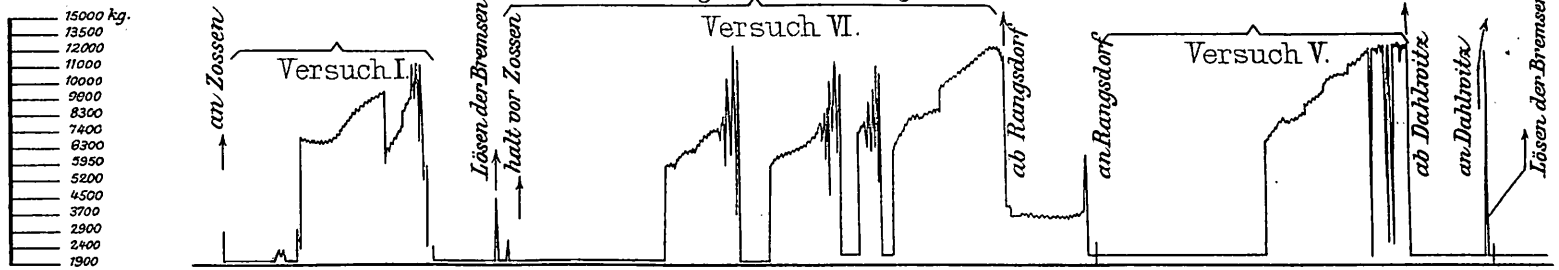


Abb. 3. Längenschnitt der Versuchstrecke.

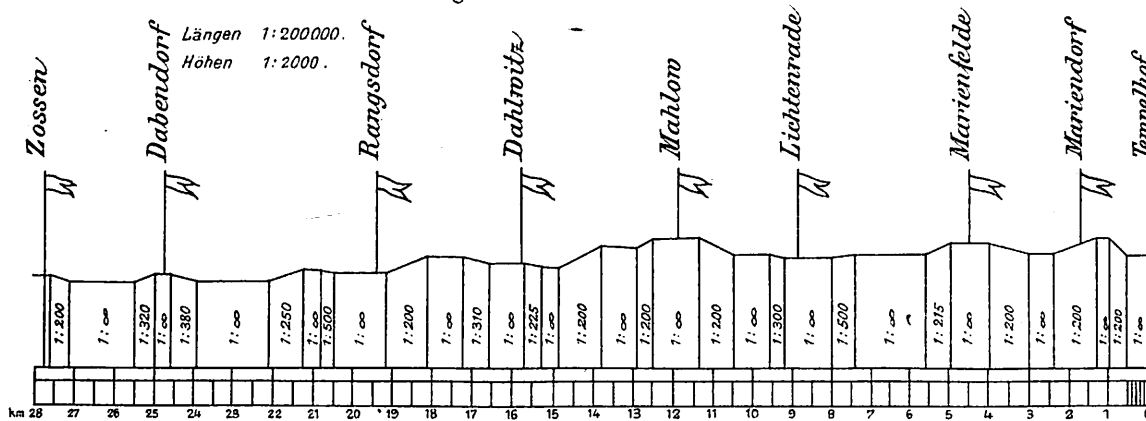


Abb. 4-8.

Elektrisches
selbsttätiges Blocksignal
der ungarischen
Südbahn.

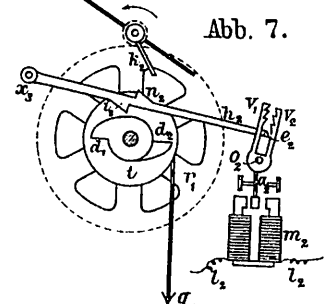
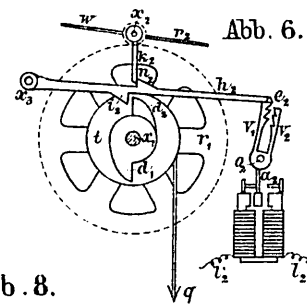
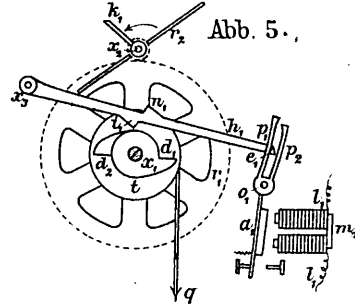
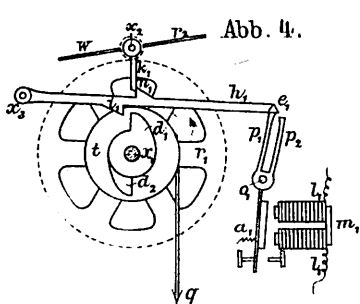


Abb. 8.

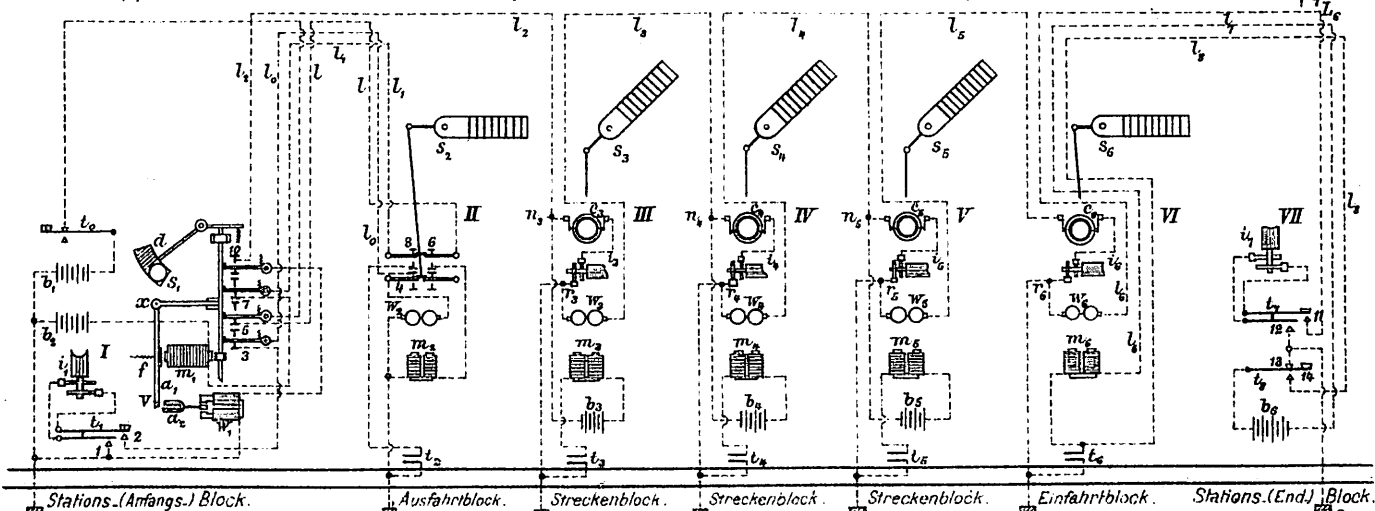


Abb.1. Längenschnitt

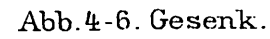


Abb. 6.

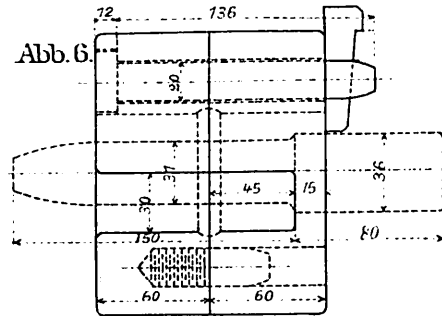


Abb. 4.

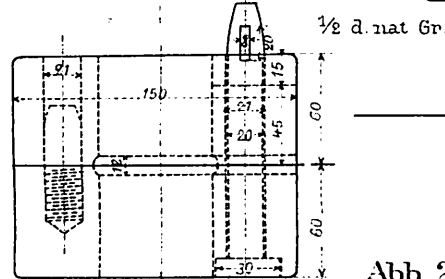


Abb.5.

Abb. 2. Grundriss

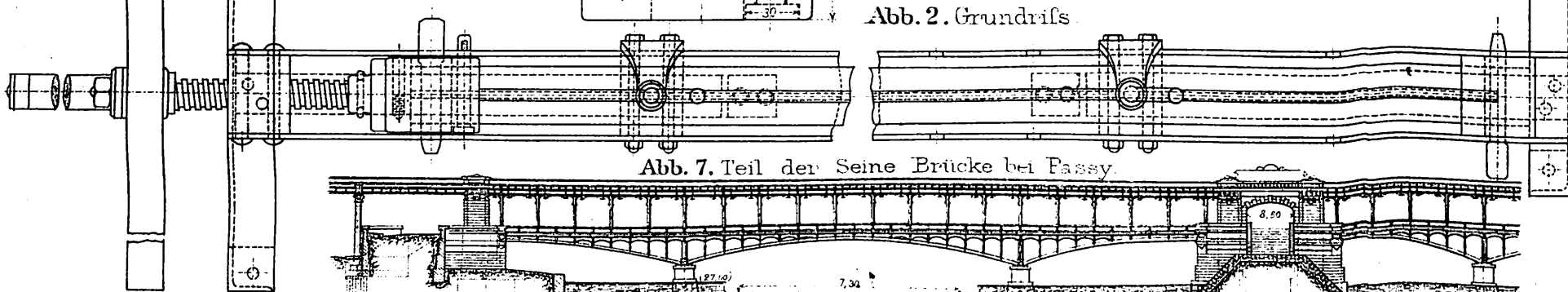


Abb. 7. Teil der Seine Brücke bei Passy

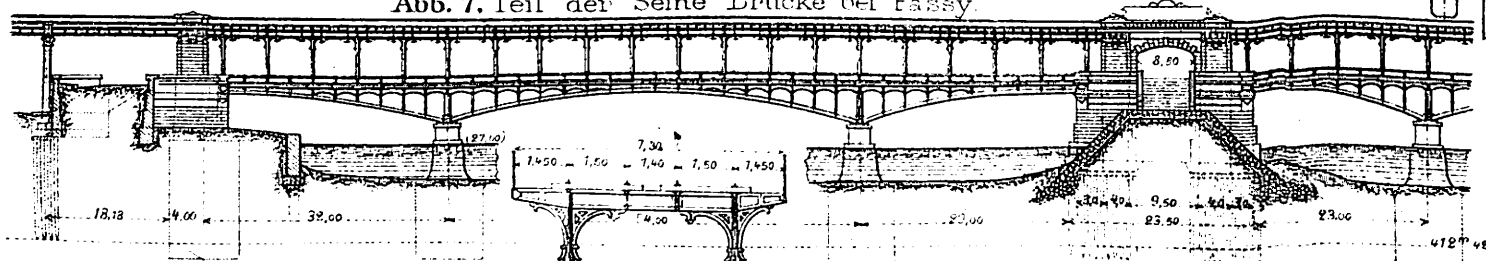


Abb.8. Querschnitt

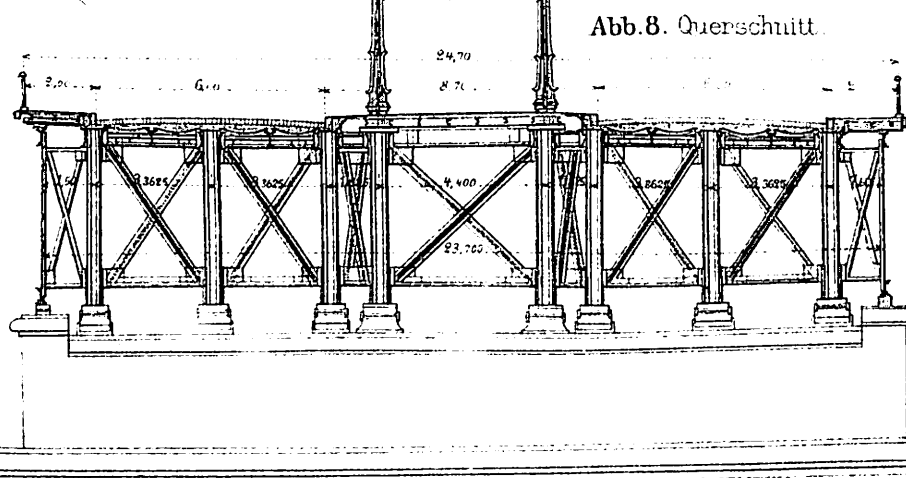


Abb. 7-10.
Der Südring der
Pariser Stadtbahn.

Abb.3. Stirn-  ansicht

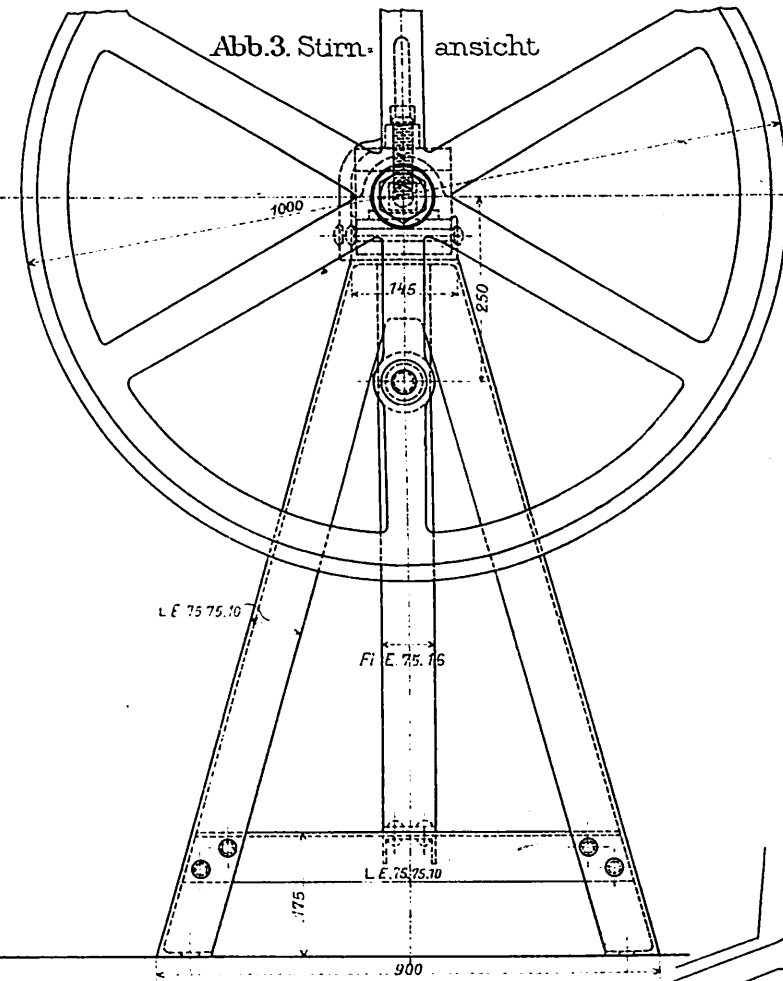


Abb.9. Haltestelle
am Place d'Italie.

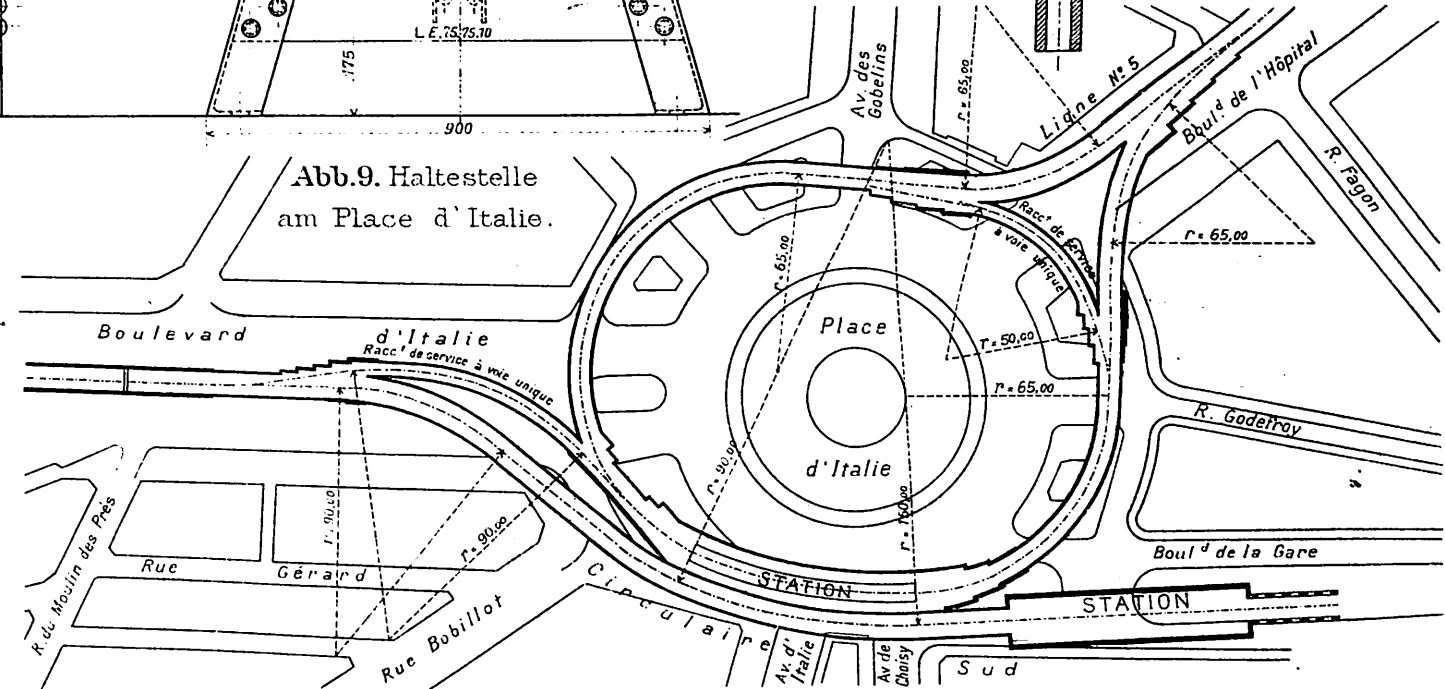


Abb. 10. Lageplan

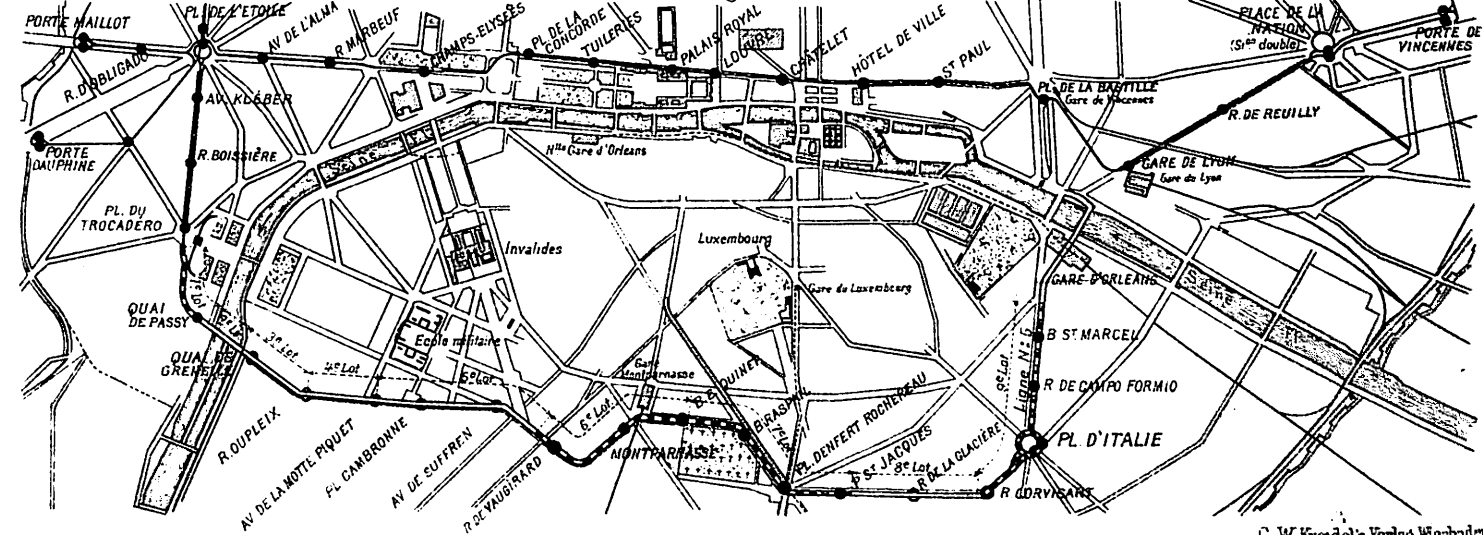


Abb. 12.
Serstands-
tungsring
mit
ffauflage.

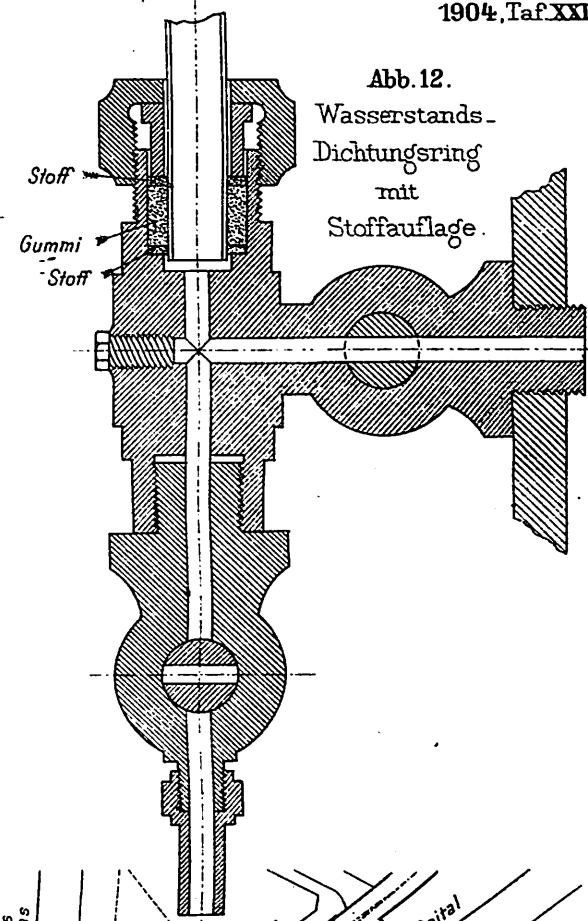


Abb. 11.
Washburn-Kuppelung.

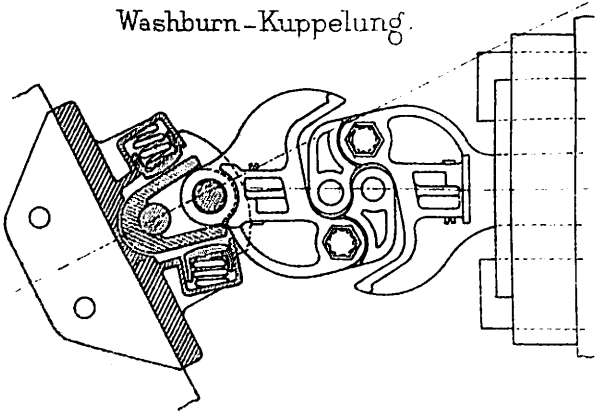


Abb.1-8. Über die Verwendung von Erdöl als Heizstoff für Lokomotiven in Nordamerika.

Abb.2. 1:30.

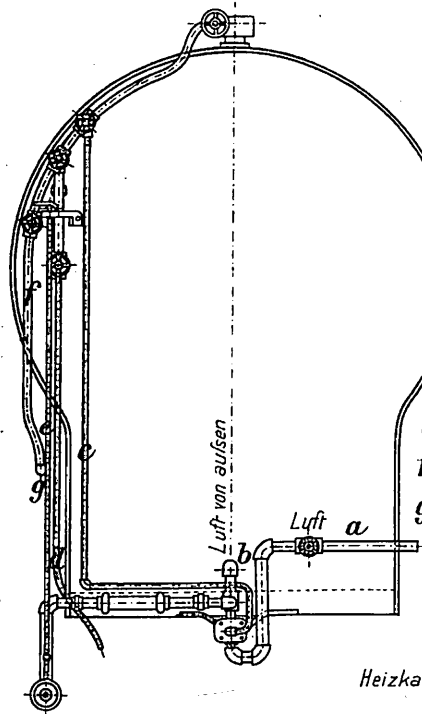


Abb.4. Schnitt A-B. 1:30

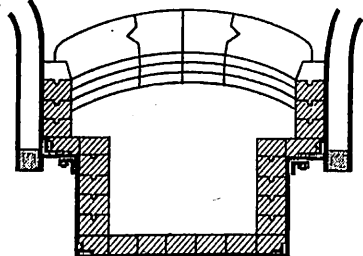


Abb.5. Schnitt C-D. 1:30.

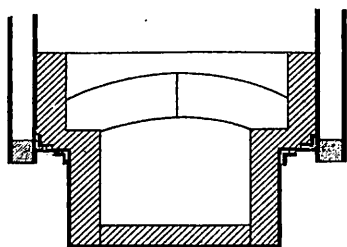
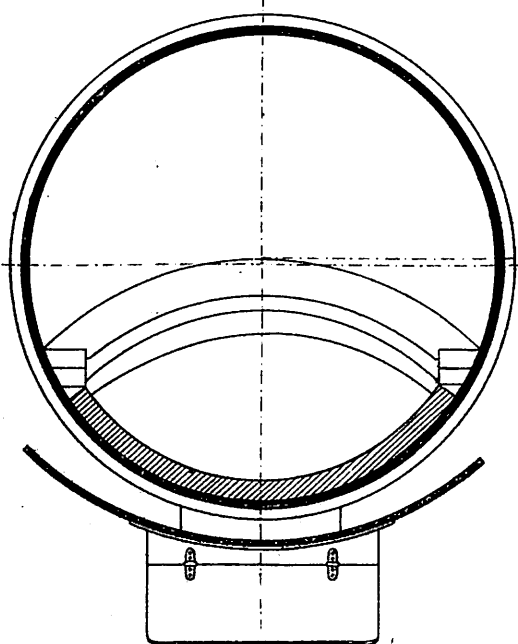


Abb.7. Schnitt E-F. 1:24.



Schnitt a-a.

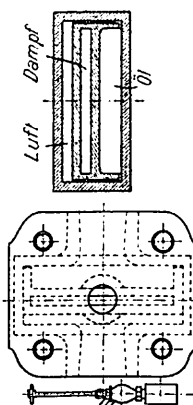
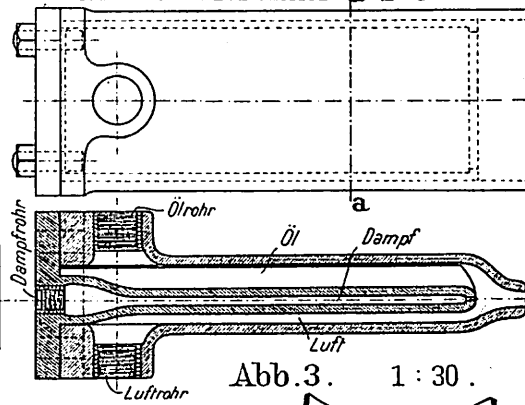
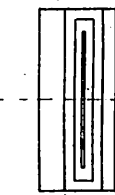


Abb.1. Ölbrenner a 1:5.

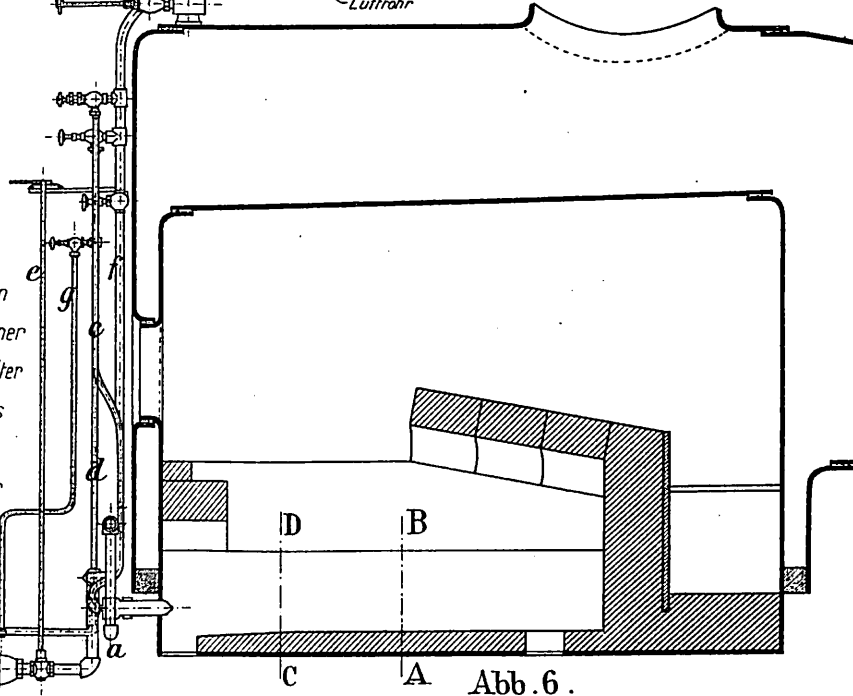


1904, Taf. XXX.



Endansicht.

Abb.3. 1:30.



- a Luft
- b Luft von außen
- c Dampf für Brenner
- d Heizdampf f. Ölbehälter
- e Stange des Ölreglers
- f Dampf zum Klärer
- g Dampf z. Heizkammer

Heizkammer

Abb.6.

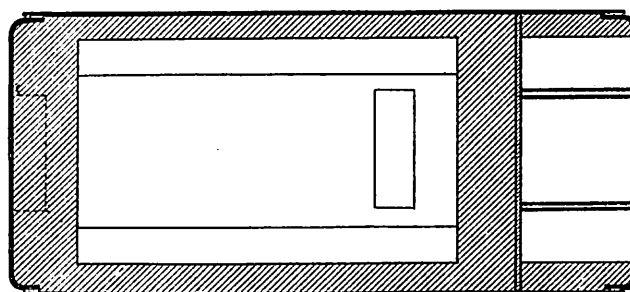
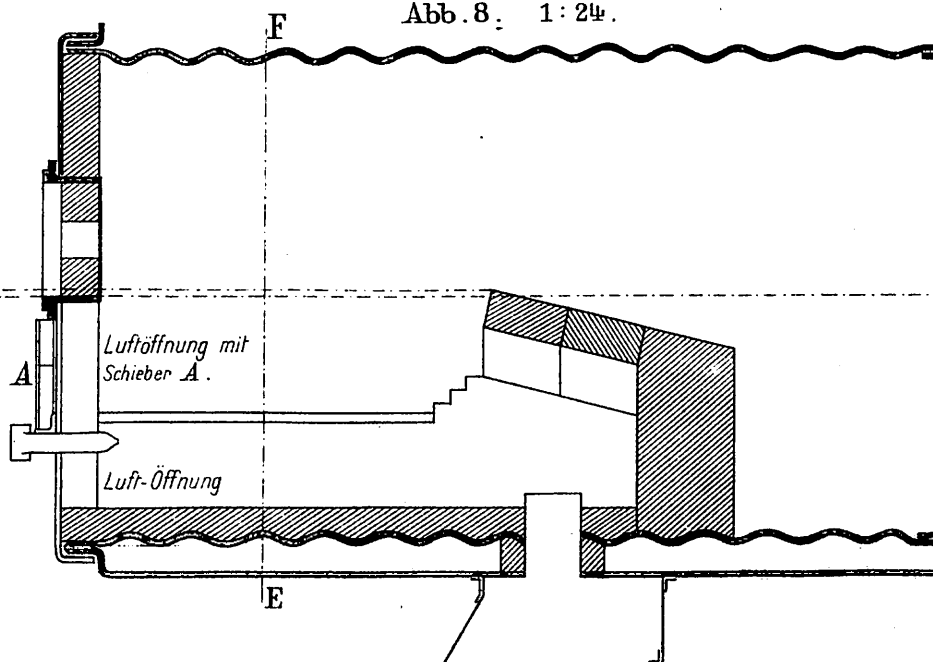


Abb.8. 1:24.



5/5 gekuppelte Personenzug-Tenderlokomotive der Great Eastern-Bahn.

Abb 1. Längsschnitt.

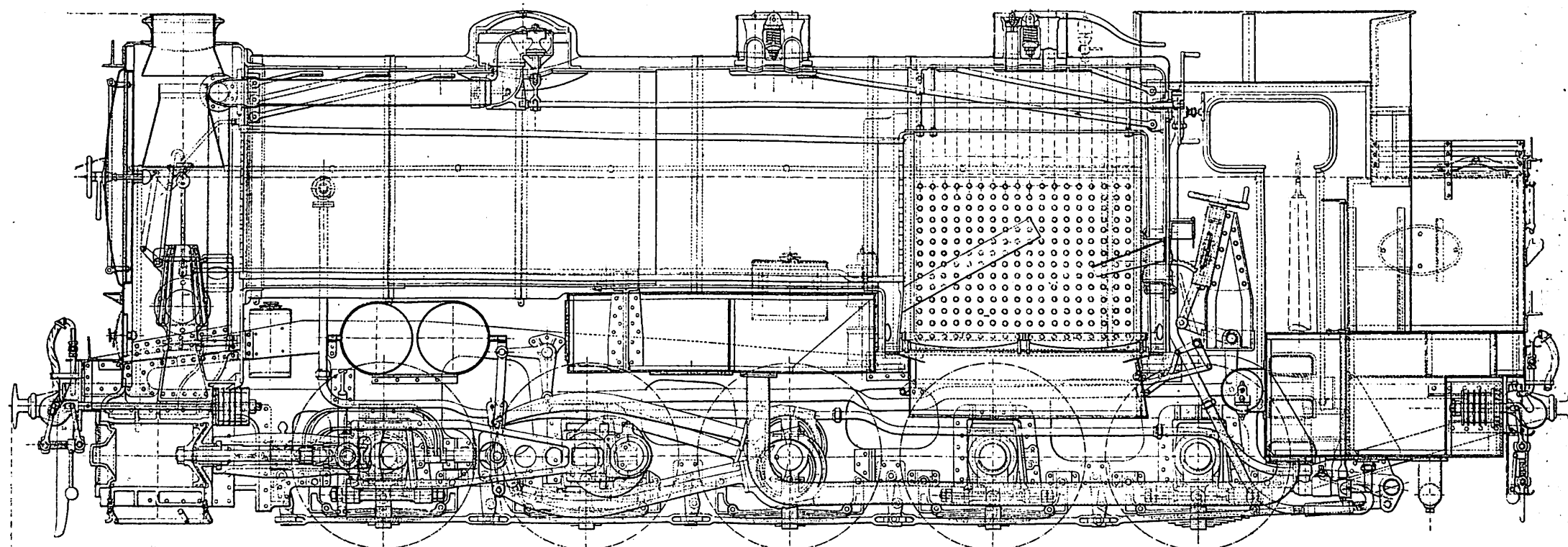


Abb. 2. Grundriss und wagerechter Schnitt.

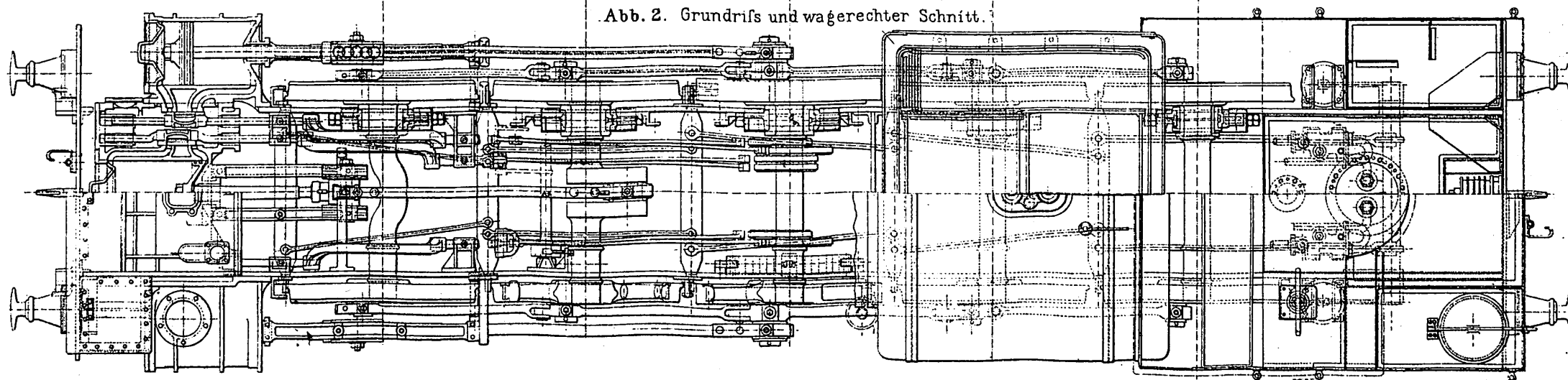


Abb. 1 u. 2. 5/5 gekuppelte Personenzug-Tenderlokomotive
der Great Eastern-Bahn.

Abb. 1.
Querschnitt

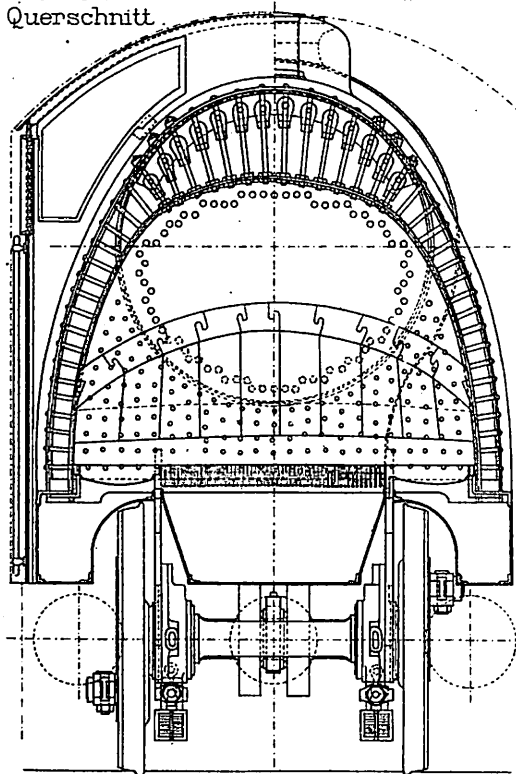


Abb. 2.
Vorderansicht.

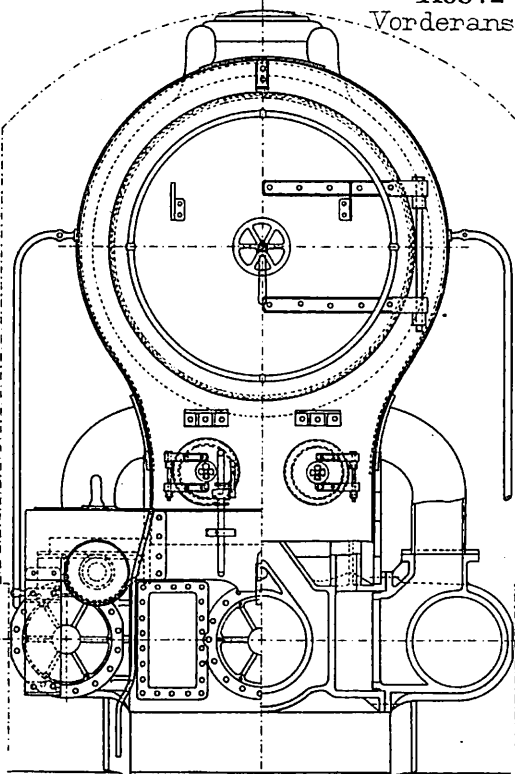


Abb. 3. Kuppelung zwischen
Lokomotive und Tender,
Pennsylvania-Bahn.

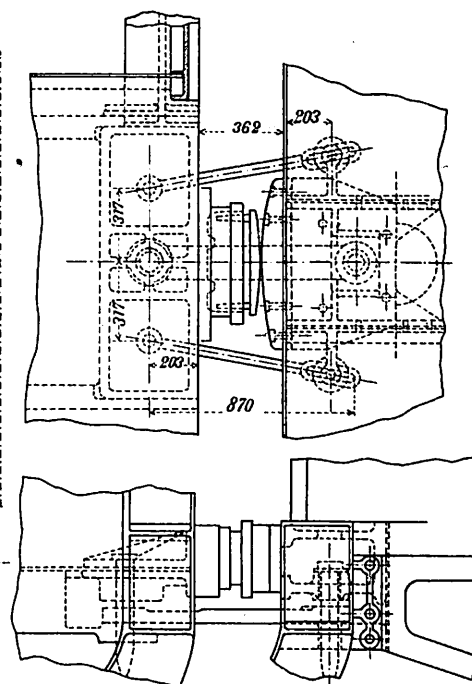


Abb. 4 u. 5.
Kessel des neuen Dampfwaagens
für Straßenbahnen,
Bauart Purrey.

Abb. 4.
Längsansicht.

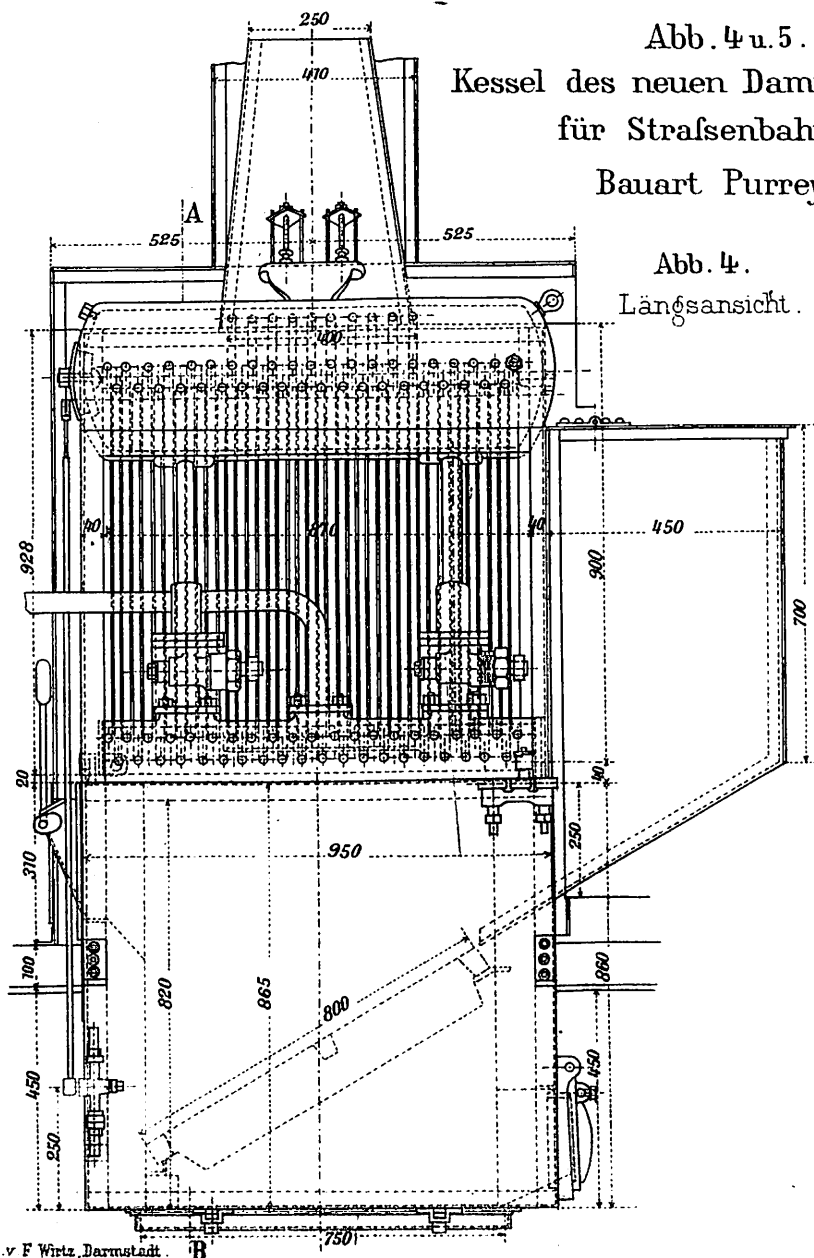


Abb. 5.
Querschnitt A-B.

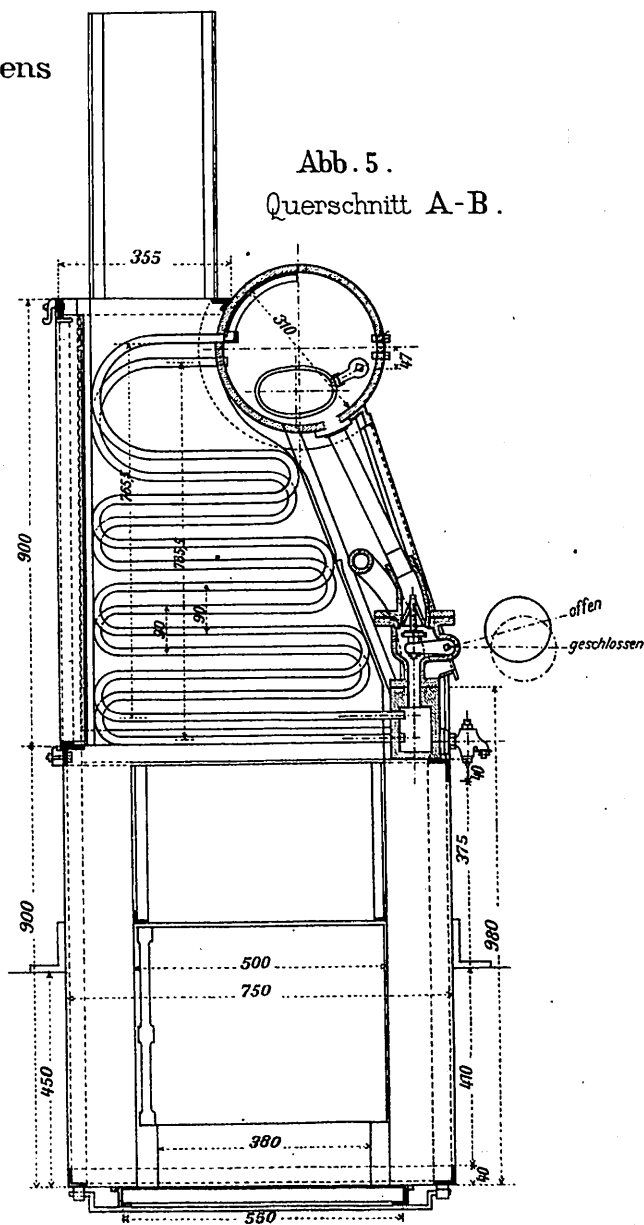


Abb. 1-11. Hönigsberg, Messung der zwischen Rad und Schiene auftretenden Kräfte durch Fliebsbilder.

Abb. 1.

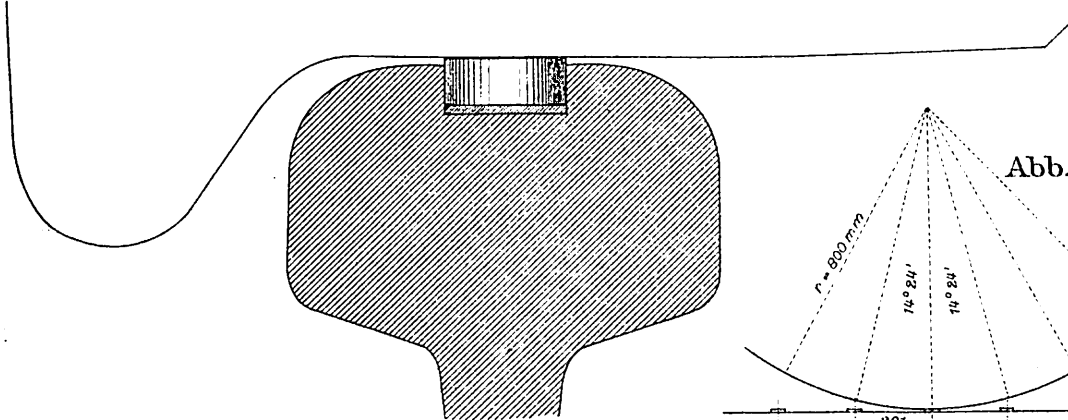


Abb. 2.

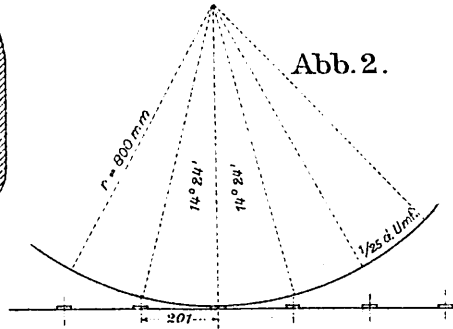


Abb. 3.

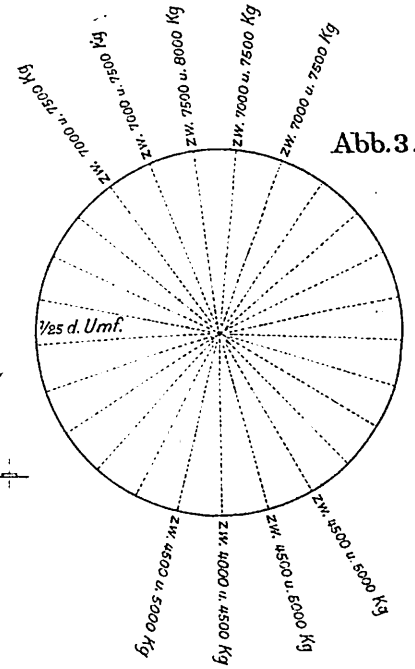


Abb. 4.

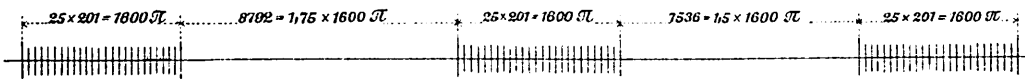


Abb. 6.

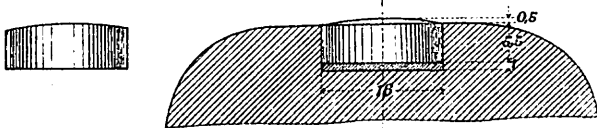


Abb. 7.

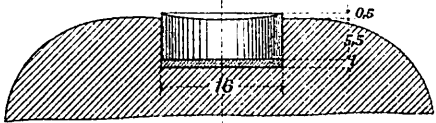


Abb. 8.

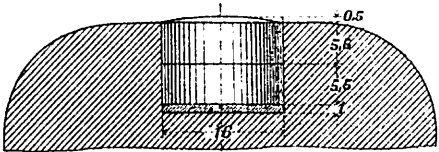


Abb. 9.

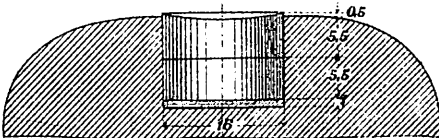


Abb. 5. Triebrad. Wahre Grösse.

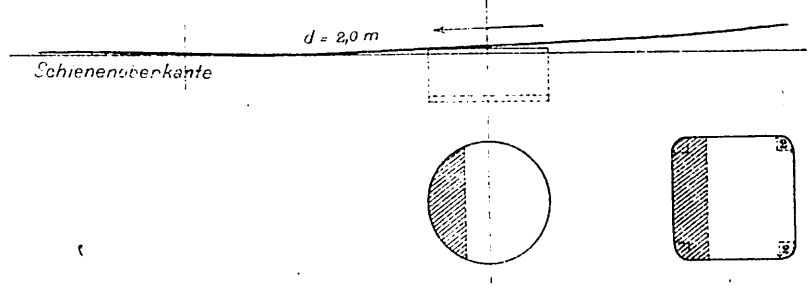


Abb. 11.

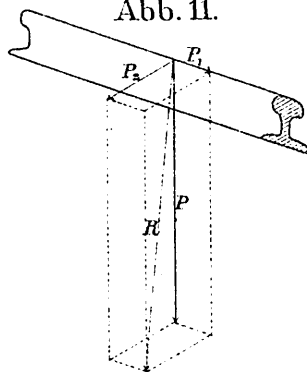


Abb. 10.

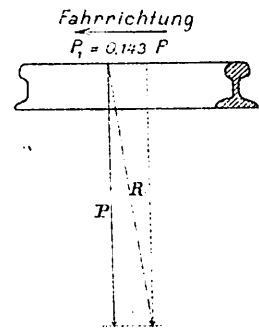


Abb. 12-14.

Amerikanischer Kolbenschieber.

Erie-Bahn.

Abb. 12.

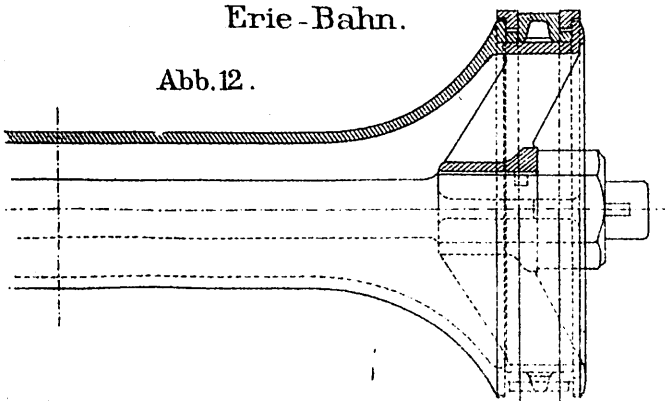


Abb. 13.

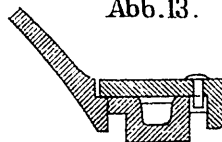


Abb. 14.

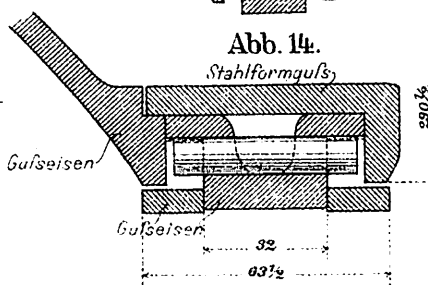


Abb. 15 u. 16. Einzelheiten amerikanischer Kolbenschieber.

Abb. 15.

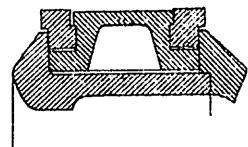


Abb. 16.

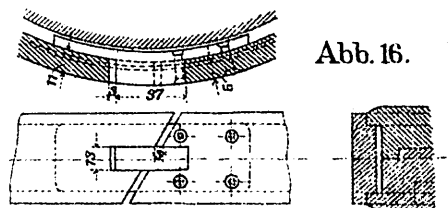


Abb. 1-5. Bogenfunkenfänger, Bauart Adelsberger.

Abb. 1.

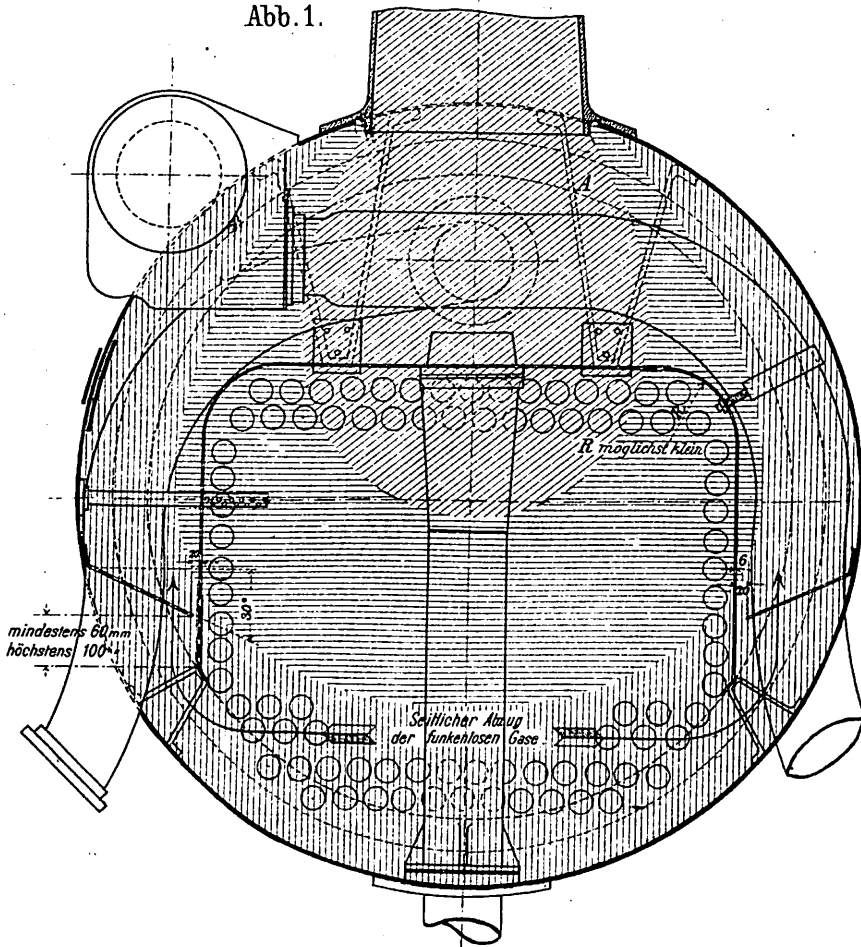


Abb. 2.

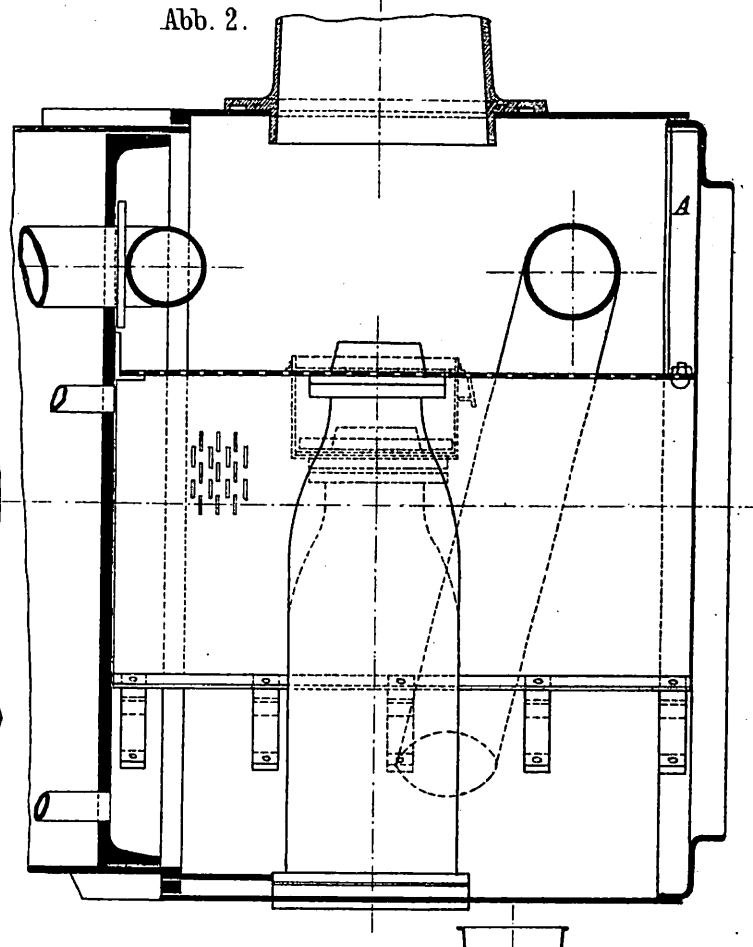


Abb. 3.

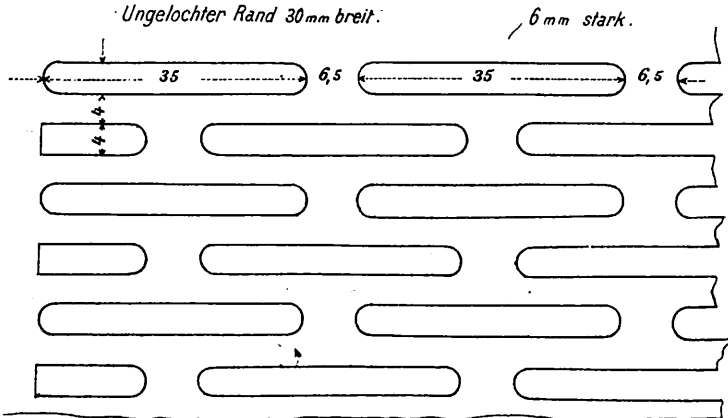


Abb. 4.

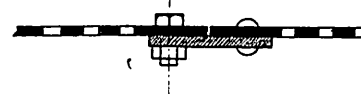


Abb. 5.

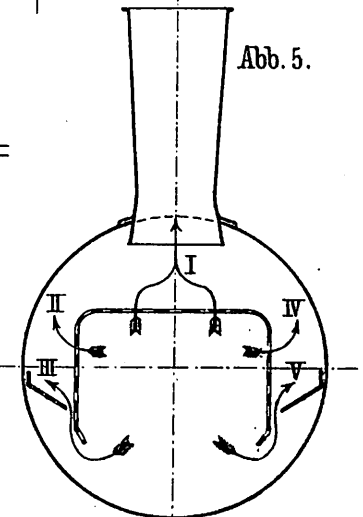


Abb. 6-8.
Verbindung von
Sicherheitsventilen mit
den Umlaufventilen.

Abb. 6.

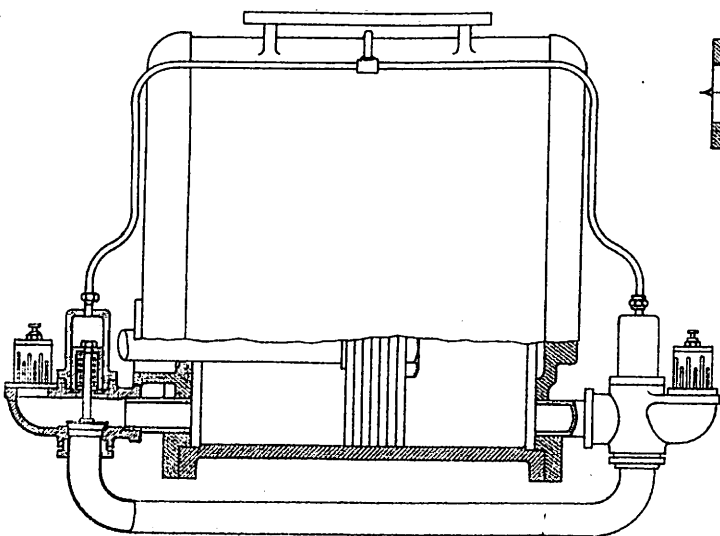


Abb. 7.
Ventil a.

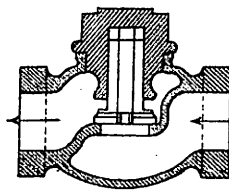
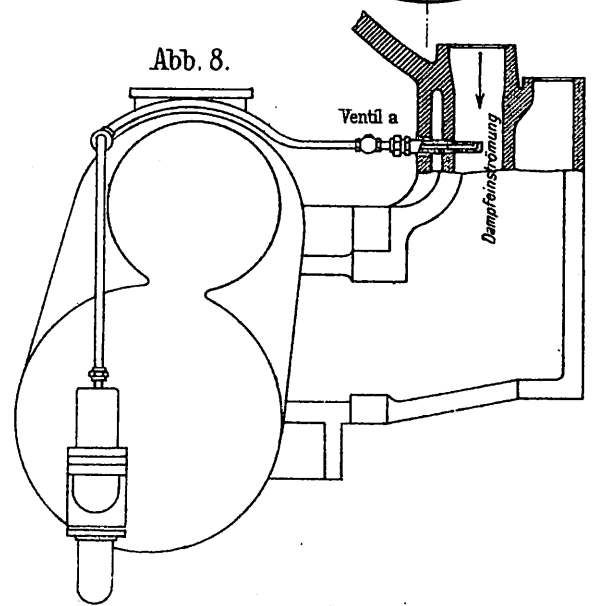


Abb. 8.



Mašik, Neue Weichenanlage für Verschiebegleise.

Abb. 1.

Diese Gruppe wiederholt sich entsprechend der Weichenanzahl in einem geraden Muttergleise.

Diese durch Stricheln abgegrenzte Gruppe wiederholt sich entsprechend der Weichenanzahl eines Muttergleises im Bogen.

angewendet Kreuzungen Tg. 0,118 und Tg. 0,085.

Abb. 2.

Diese durch Stricheln abgegrenzte Gruppe wiederholt sich entsprechend der Weichenanzahl im Muttergleise

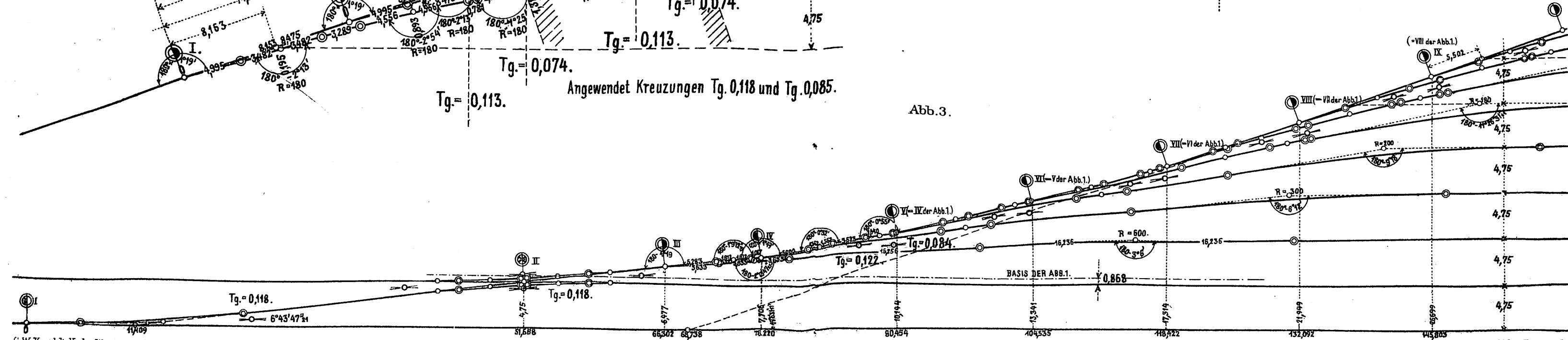
Tg. = 0,074.

Tg. = 0,074.

Tg. = 0,113.

Angewendet Kreuzungen Tg. 0,118 und Tg. 0,085.

Abb. 3.



Anfangsteil des geraden Muttergleises.

Die im geraden Muttergleise sich wiederholende Gruppe.

Schlufsteil.

Abb. 4.

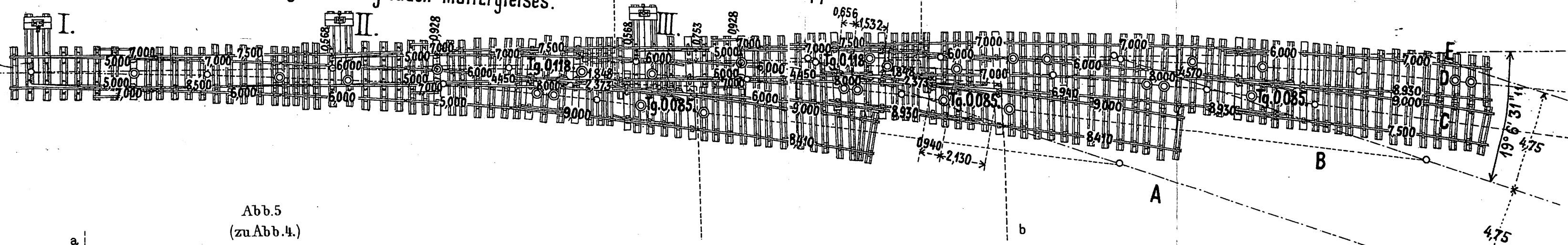


Abb. 5.
(zu Abb. 4.)

Schlufsteil mit dem geraden Gleise E.

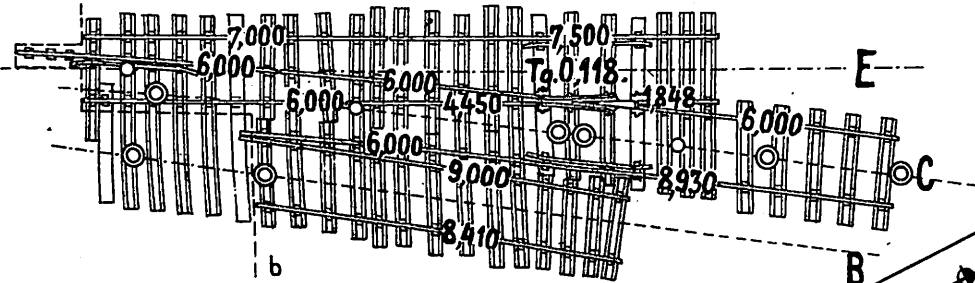
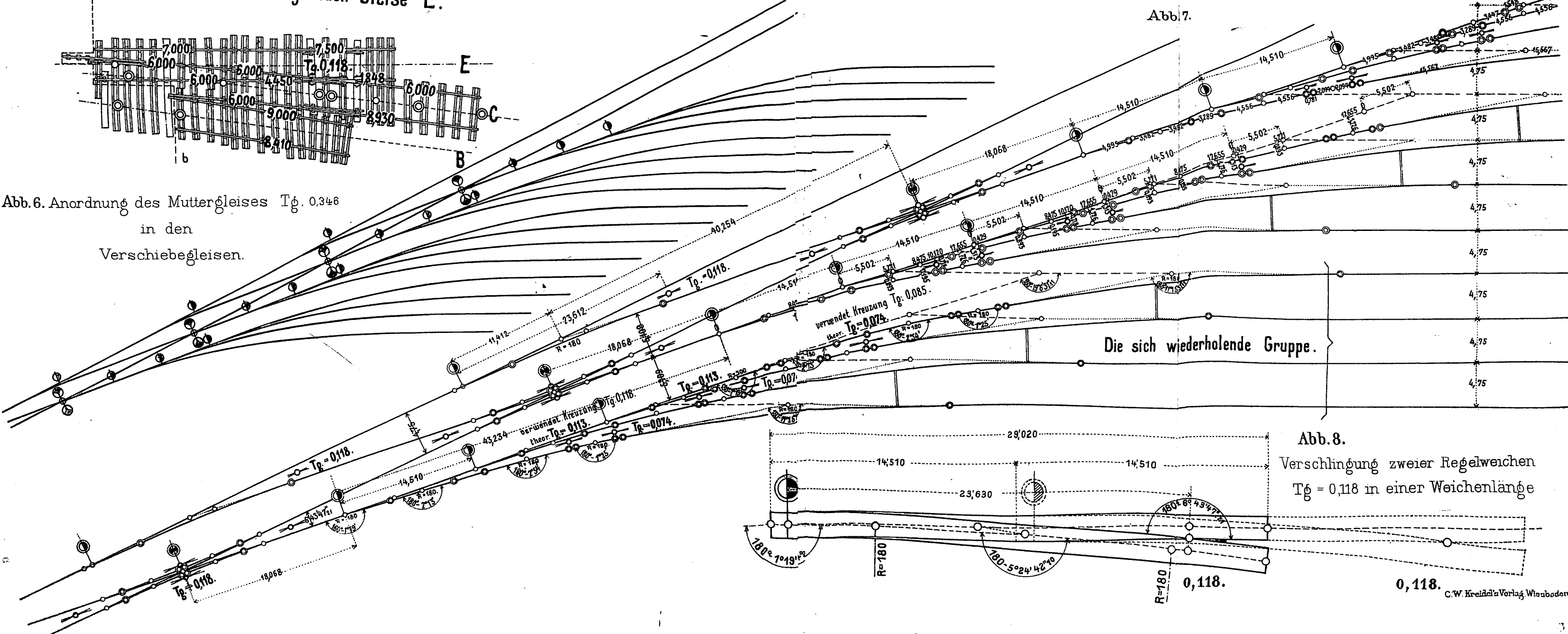


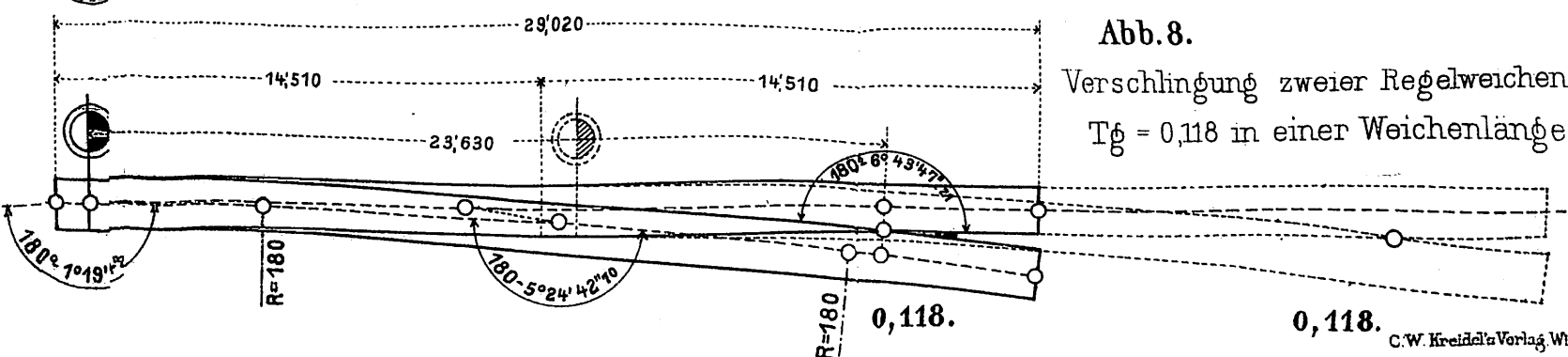
Abb. 6. Anordnung des Muttergleises Tg. 0,346 in den Verschiebgleisen.



Die sich wiederholende Gruppe.

Abb. 8.

Verschlingung zweier Regelweichen Tg = 0,118 in einer Weichenlänge



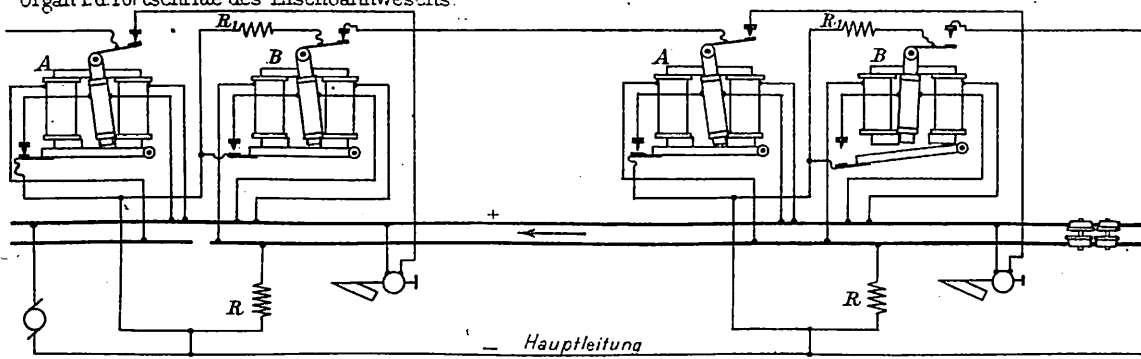


Abb. 9.

Selbsttätiger Ab- und Zugschalter nach Vicarino.

Abb. 2 u. 3. Aufhängung der Dynamo nach Kull.

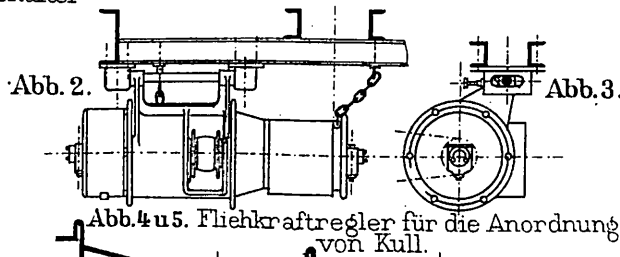


Abb. 4 u. 5. Fliehkraftregler für die Anordnung von Kull.

Abb. 6. Schaltung für die Anordnung von Kull.

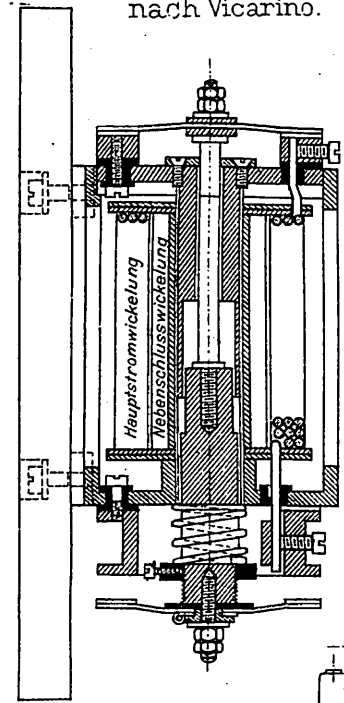
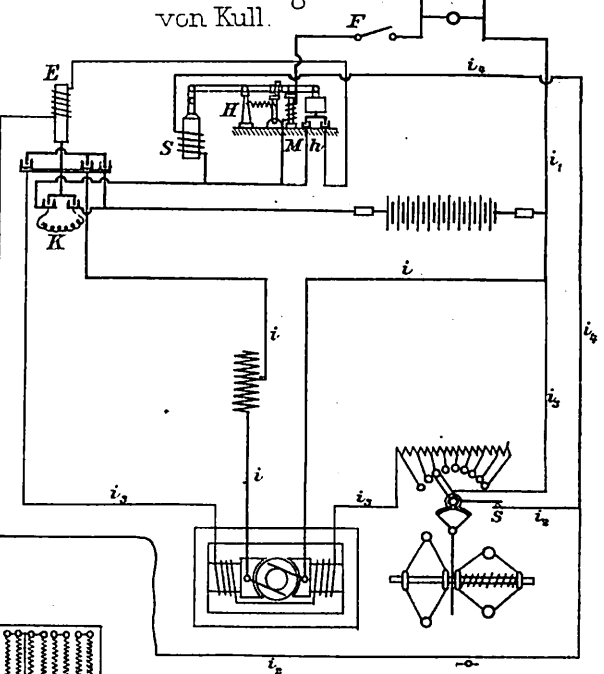


Abb. 7.

Abb. 7 u. 8. Aufhängung der Dynamo nach Vicarino.

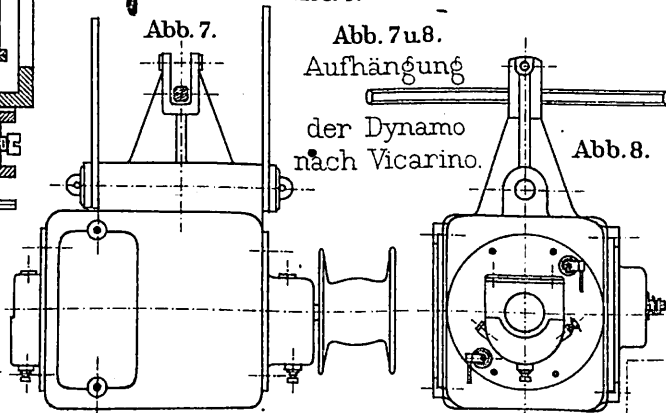


Abb. 11. Schaltung beim gleichzeitigen Laden der Batterie 2 und Speisen der Lampen nach Stone.

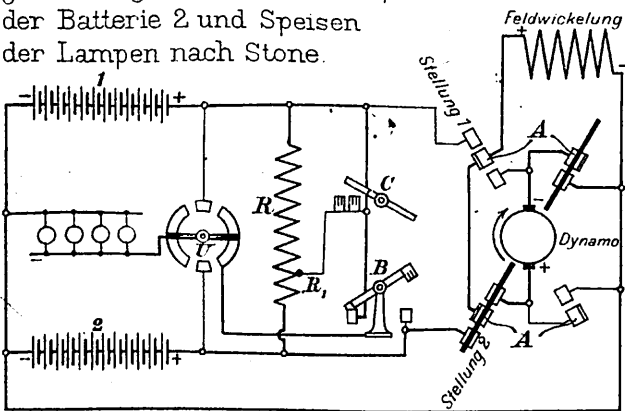


Abb. 12. Schaltung beim gleichzeitigen Laden beider Batterien nach Stone.

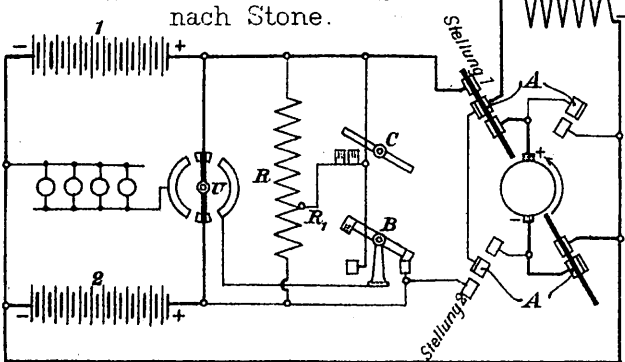


Abb. 10. Schaltung für die Anordnung nach Vicarino.

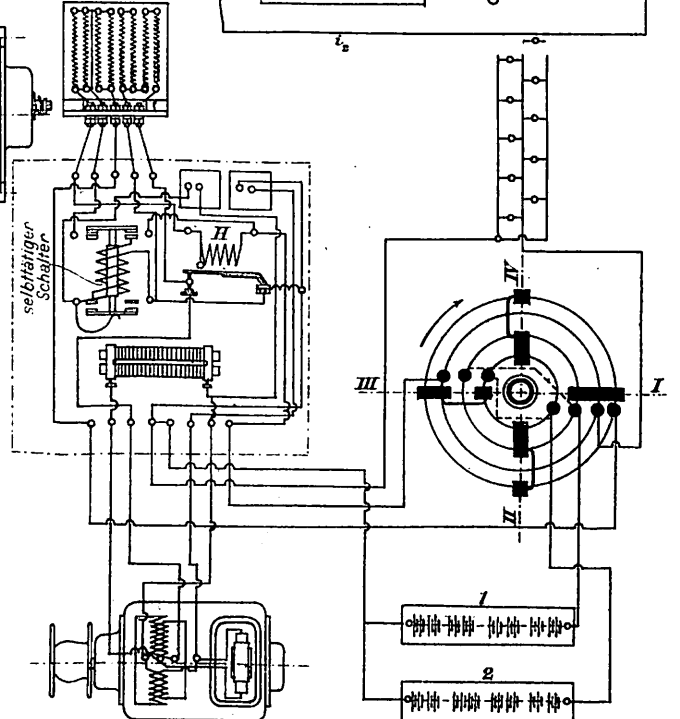


Abb. 13 u. 14. Aufhängung und Antrieb der Dynamo nach Stone.

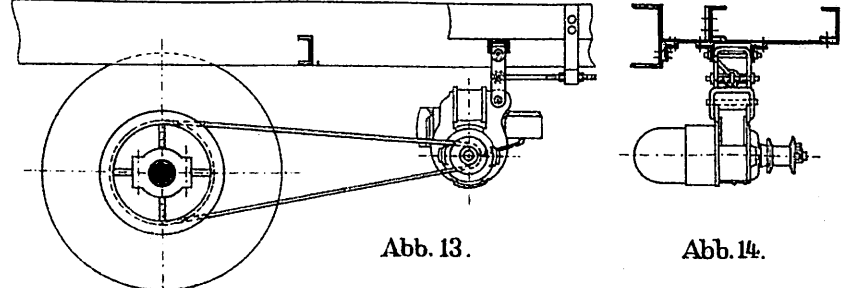


Abb. 13.

Abb. 14.