

Übersicht der in Mailand 1906 ausgestellten Lokomotiven.

Abb. 13. Italienische Staatsbahnen, Gattung 400. 2 C 2-Vierachsler Verbund-Lokomotive.

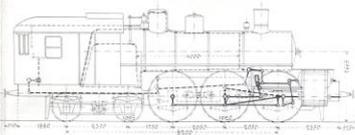


Abb. 14. Belgische Staatsbahnen, Gattung 8. 2 C 2-Vierachsler Verbund-Lokomotive.

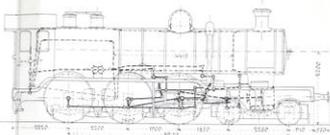


Abb. 15. Belgische Staatsbahnen, Gattung 175. 1 C 2-Vierachsler Verbund-Bühnenzug-Lokomotive.

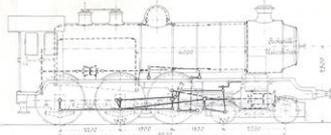


Abb. 16. Österreichische 2 C 2-Vierachsler Verbund-Lokomotive.

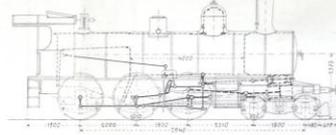


Abb. 17. Schweizerische Staatsbahnen, 2 C 2-Vierachsler Verbund-Lokomotive.

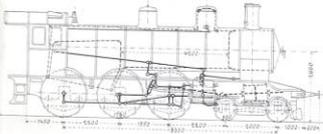


Abb. 18. Preussische Staatsbahnen, allgemeine Norm, Gattung P 12. 2 C 2-Zwilling-Lokomotive Spur 1000 mm.

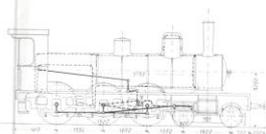


Abb. 19. Österreichische 9 achsler, Gattung 118. 1 C 1-Vierachsler Verbund Lokomotive.

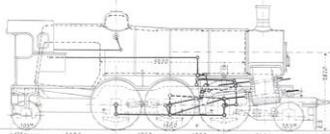


Abb. 20. Preussische Staatsbahnen, 2 C 2-Zwilling-Lokomotive.

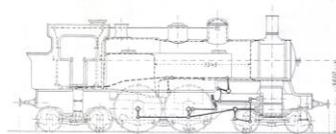


Abb. 21. Italienische Staatsbahnen, Gattung 300. 2 C 2-Vierachsler Lokomotive.

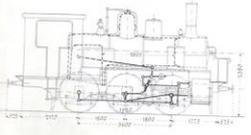


Abb. 22. Italienische Staatsbahnen, Gattung 310. 1 C 1-Vierachsler Lokomotive.

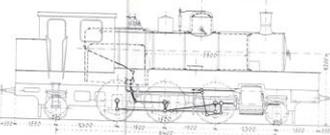


Abb. 23. Belgische Staatsbahnen, 2 C 2-Vierachsler Verbund-Lokomotive.

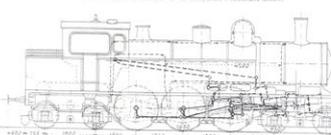
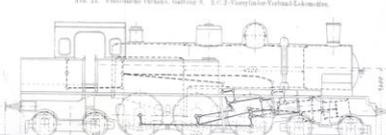


Abb. 24. Preussische Staatsbahnen, Gattung 8. 2 C 2-Vierachsler Verbund-Lokomotive.



Übersicht der in Mailand 1906 ausgestellten Lokomotiven.

Abb. 25. Italienische Staatsbahnen, Gattung 320. 2 C 2-Vierachsler Lokomotive.

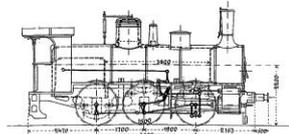


Abb. 26. Preussische Staatsbahnen, Gattung G 8. 2 C 2-Zwilling-Lokomotive.

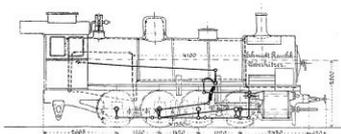


Abb. 27. Eisenbahn Dannebrog-Havn, 2 C 2-Zwilling-Lokomotive.

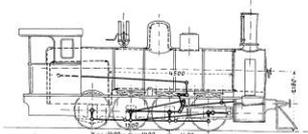


Abb. 28. Österreichische Eisenbahnen, 1 D 2-Vierachsler Lokomotive.

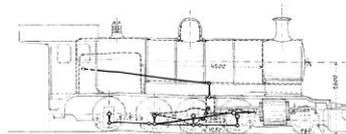


Abb. 29. Italienische Staatsbahnen, Gattung 270. 2 C 2-Vierachsler Lokomotive.

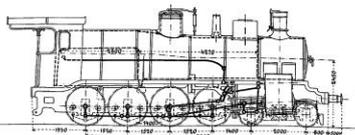


Abb. 30. Österreichische Staatsbahnen, Gattung 100. 2 C 2-Vierachsler Lokomotive.

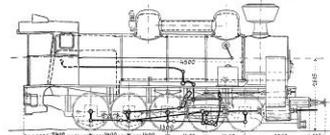


Abb. 31. Belgische Staatsbahnen, 1 C 2-Vierachsler Verbund-Lokomotive.

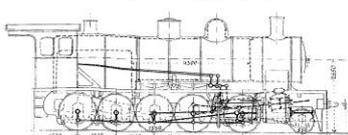


Abb. 32. Österreichische Staatsbahnen, Gattung 200. 1 R 2-Vierachsler Verbund-Lokomotive mit Drehgestell.

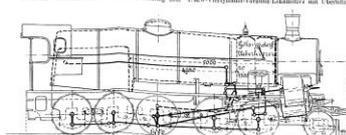


Abb. 33. Preussische Staatsbahnen, Gattung T 16. 2 R 2-Bühnenzug-Lokomotive.

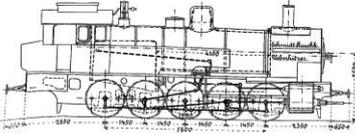


Abb. 34. Preussische Staatsbahnen, Gattung C. 2 C 1-1 C 2-Vierachsler Doppellokomotive.

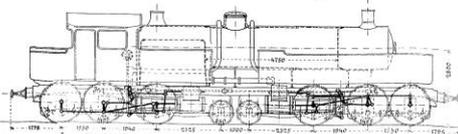


Abb. 35. Schweizerische Verkehrs-Eisenbahn-Gesellschaft, 2 R 2-Bühnenzug-Lokomotive.

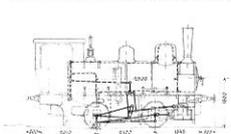


Abb. 36. 2 C 2-Schweizerische Hauptbahn-Lokomotive, gebaut von der Maschinenfabrik Norddeutscher Lloyd in Hamburg.

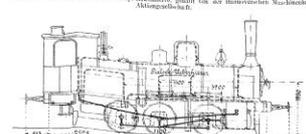


Abb. 37. O.C.O.-Nebenbahn-Lokomotive Bari-Locorotondo.

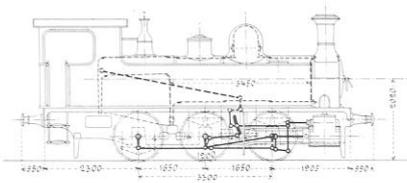


Abb. 38. Italienische Staatsbahnen, Gattung 85. O.C.O.-Vordach-Lokomotive.

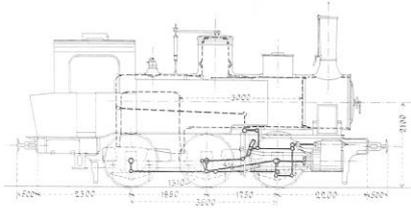


Abb. 42. Niederösterreichische Landesbahnen, O.D.Z.-Hofdampf-Lokomotive.

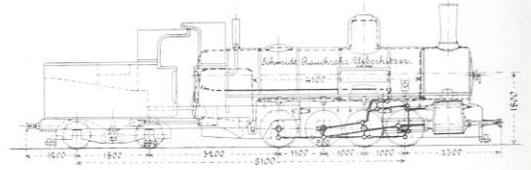


Abb. 40. O.B.O.-Nebenbahn-Lokomotive Fossano-Mondovì, Schmalspur.

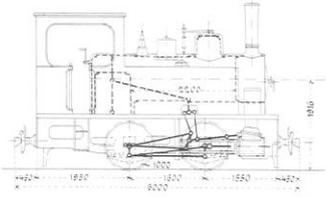


Abb. 41. Belgische O.C.O.-Nebenbahn-Lokomotive, Schmalspur.

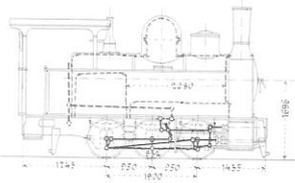


Abb. 39. Österreichische Staatsbahnen, Gattung 178. O.D.O.-Verbind-Lokomotive, Ringelspur.

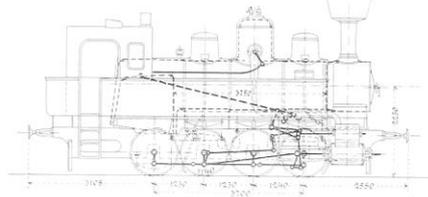


Abb. 43. O.B.O.-Straßenbahn-Lokomotive, gebaut von E. Breda, Mailand, Ringelspur.

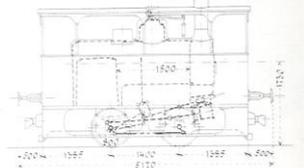


Abb. 44. O.C.O.-Lokomotive der Belgischen Nebenbahnen-Gesellschaft, Schmalspur.

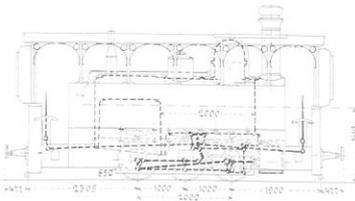


Abb. 45. O.B.O.-Werk-Lokomotive, gebaut von der Maschinenbauanstalt in Dinain, Frankreich.

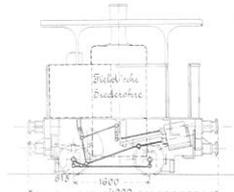


Abb. 46. O.D.O.-Feldbahn-Lokomotive, gebaut von der Maschinenbauanstalt der ungarischen Staatsbahnen, Schmalspur.

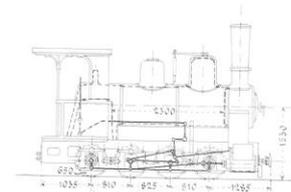
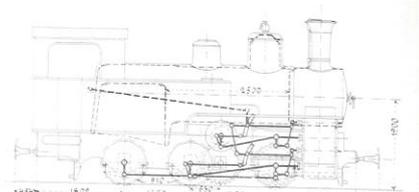


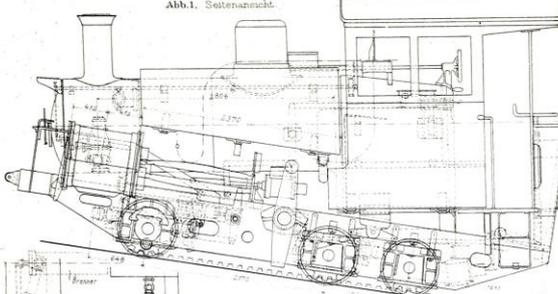
Abb. 47. Bergbahn, O.C.O.-Zahn-Lokomotive, 1000 mm Spur.



Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Abb. 1-7. Zahnradlokomotive für die Manitou und Pike's Peak Eisenbahn.

Abb. 1. Seitenansicht.



Über die Abweichungen von der kreisrunden Form der Flammröhre mit äußerem Druck.

Abb. 9a. Beulenbildung durch Bettelastigkeit. Abb. 9b. Schnitt a-b.

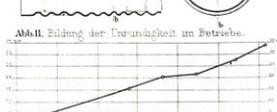


Abb. 12a. Druckversuch. Restende Form der Röhre bei 50 Atmosphären der Beulenbildung. Abb. 12b. Schnitt a-b.

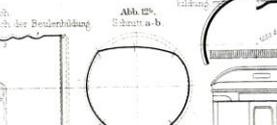
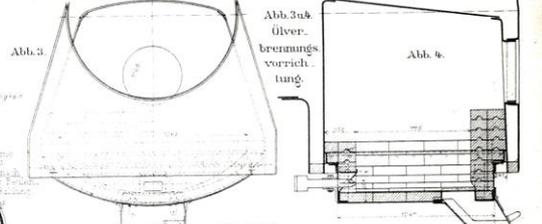
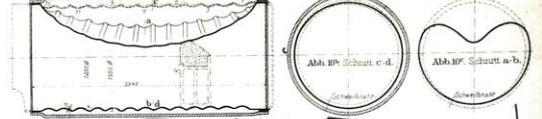
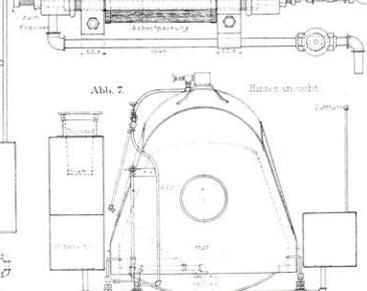
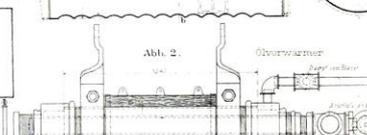
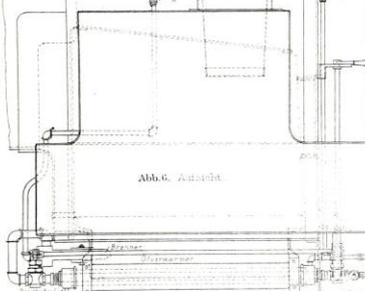
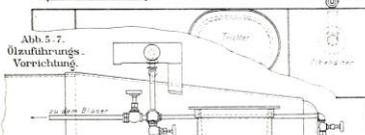
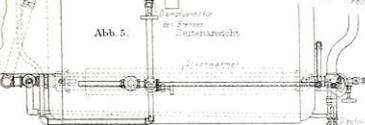


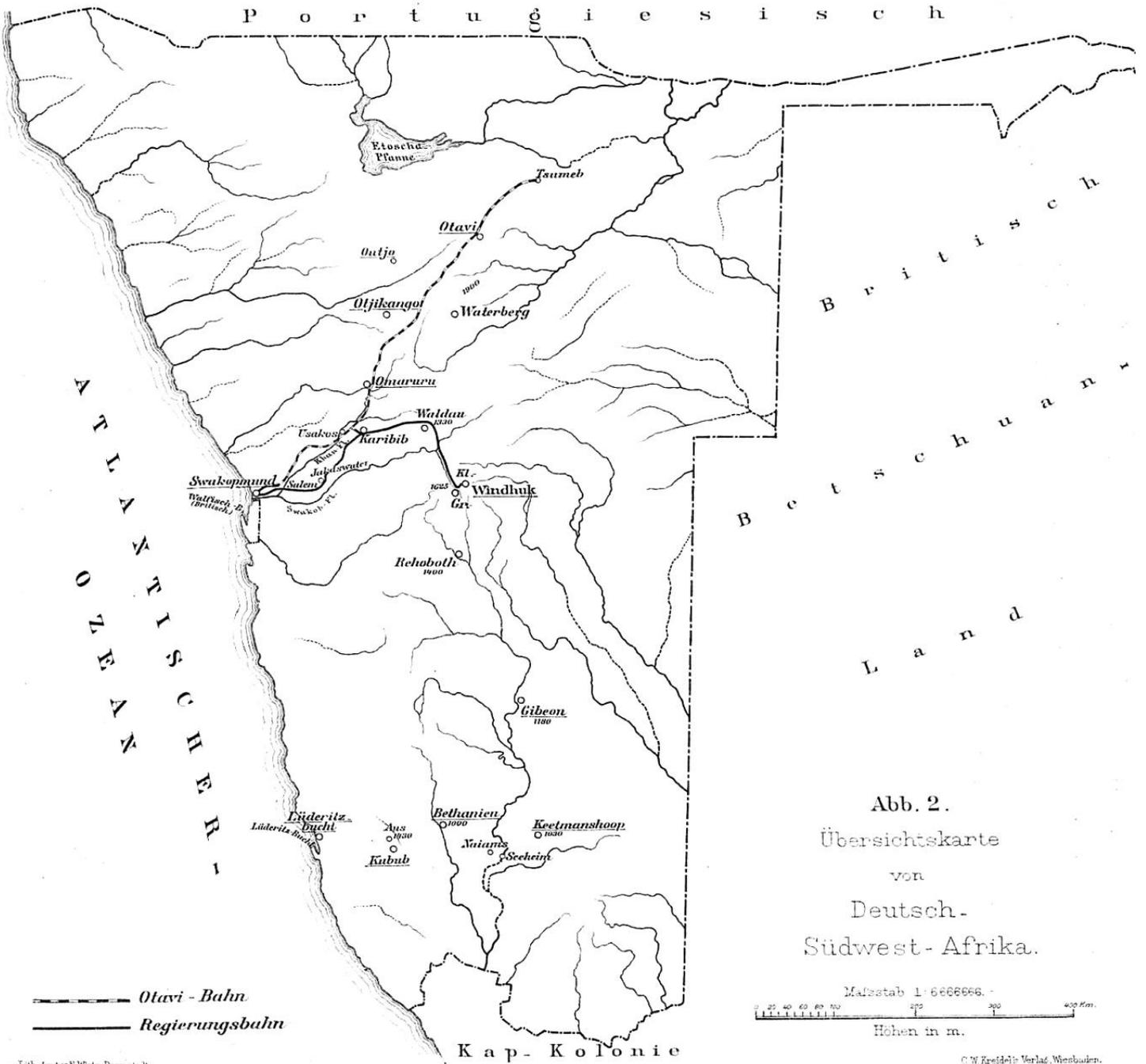
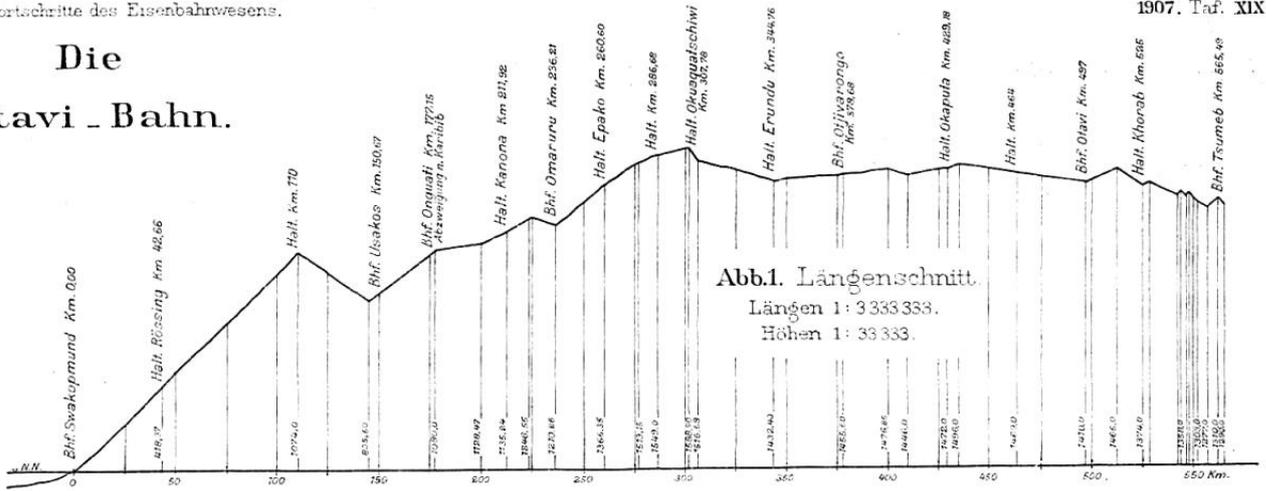
Abb. 8-12b. Form der veränderten Flammröhre vor dem Versuche. Form der veränderten Flammröhre nach dem Versuche.



Küchen und Speisewagen der Central Cordoba Bahn, Argentinien.



# Die Otavi - Bahn.



Lith. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

© W. Kieckhefer Verlag, Wiesbaden.

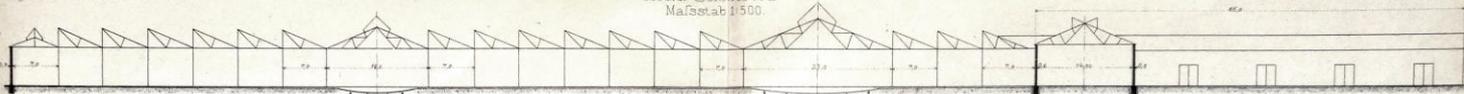


Abb. 1 u. 2.

Wagen-Überwachungs-  
Werkstätte der  
Hauptwerkstätte  
Karlsruhe.

Neuanlagen.  
Bestehende Anlagen.  
Maßstab 1:2000.

Abb. 2. Lageplan

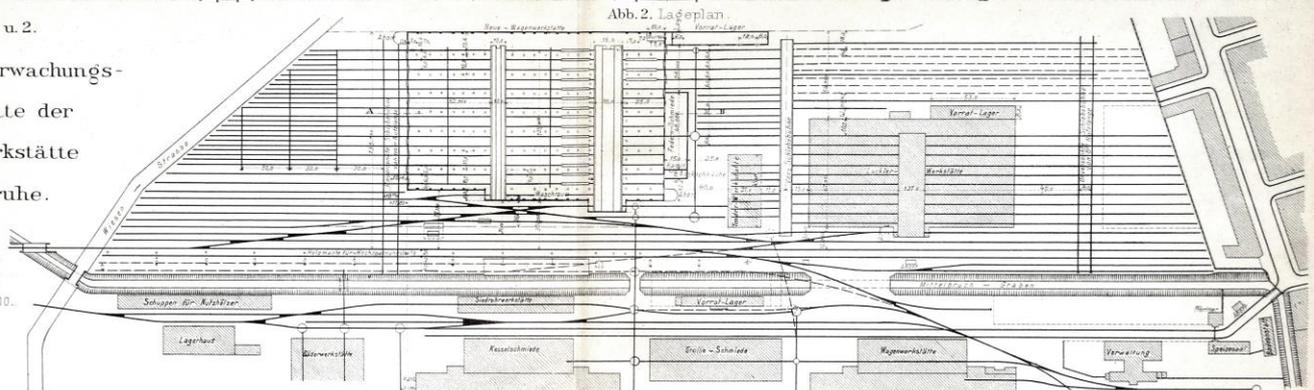


Abb. 3 u. 4: Die Entgleisung von Salisbury  
Abb. 3. Bahnhof Salisbury.



Abb. 6. Die Splügenbahn.

Längsschnitt  
Maßstab  
für die Längen 1:500000,  
für die Höhen 1:20000.

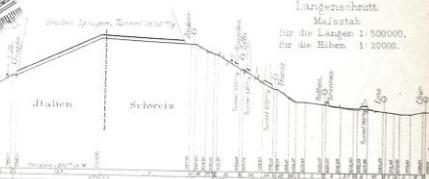


Abb. 4. Lokomotive № 421 der London u. Südwesteisenbahn

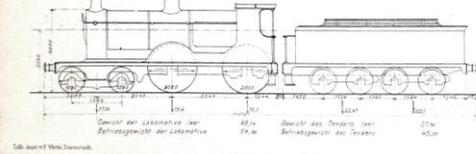


Abb. 5. Vierachsiger Wagen VI Klasse mit Wascheinrichtung  
Englische Südost- u. Chatham-Eisenbahn.

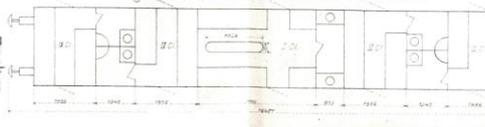
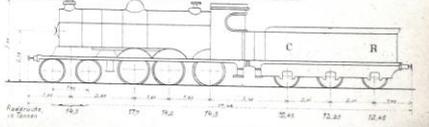


Abb. 7. 2 gekuppelte 2.C.O. Güterzuglokomotive  
der Kaledonischen Eisenbahn.



Taf. XXVII v. Max Dornschütz

© W. Engelke, Berlin, 1907

Abb. 1 bis 3.  
Staby: Die Reinigung  
der Personen-  
wagen.

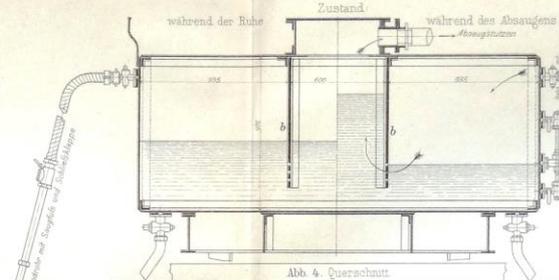
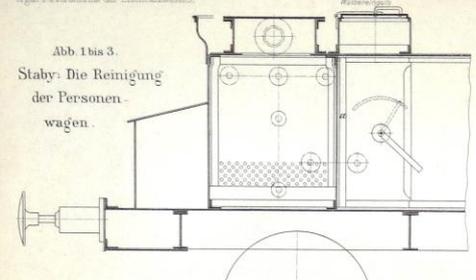


Abb. 4 u. 5. Der neue Bahnhof der  
Pennsylvania-Eisenbahn  
in New-York

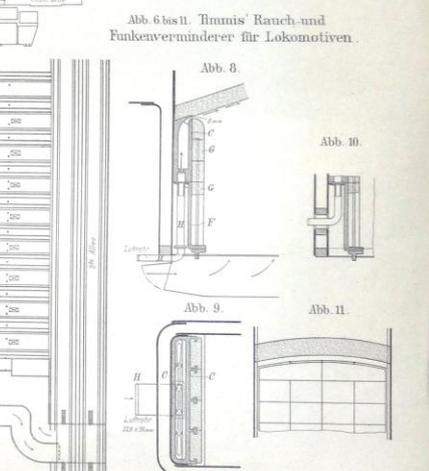
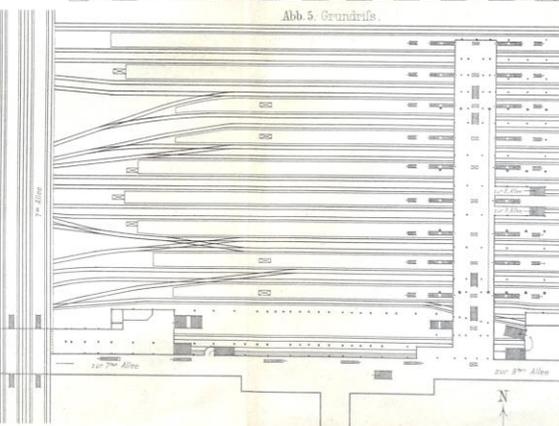
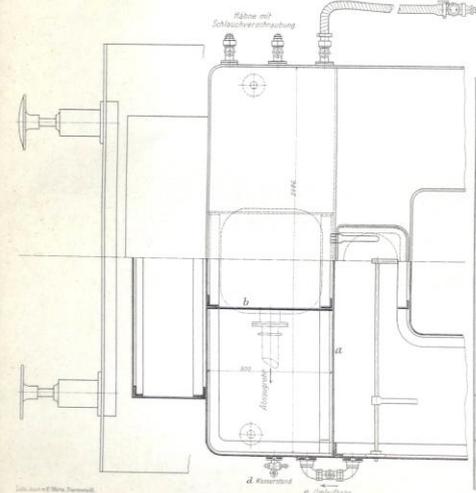
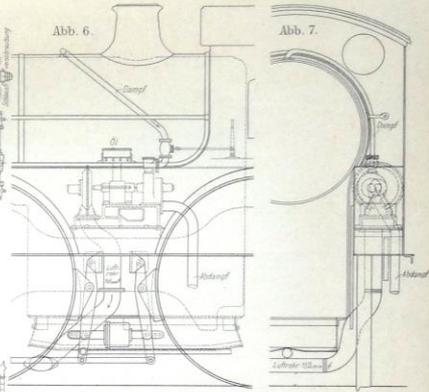
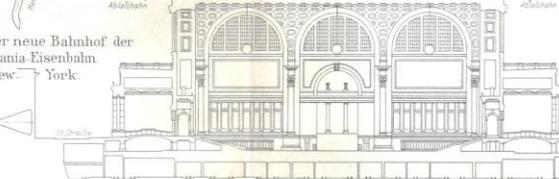


Abb. 6 bis 11. Bunnis' Rauch- und  
Funkenverminderer für Lokomotiven.

Taf. XXVIII v. Max Dornschütz

© W. Engelke, Berlin, 1907

Abb. 1. Schnitt AB (Abb. 3).

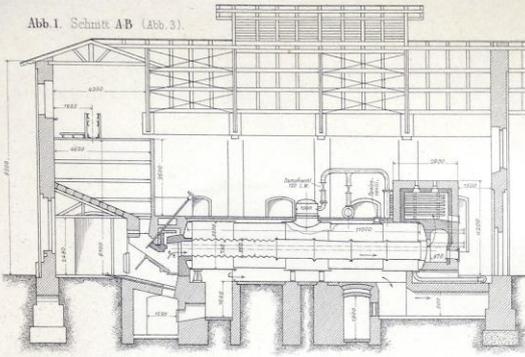
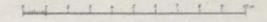
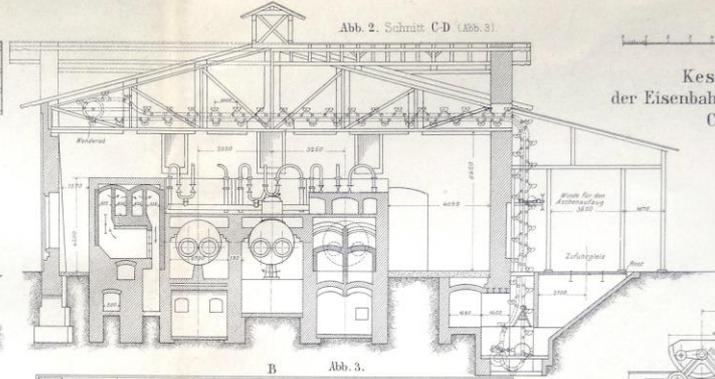
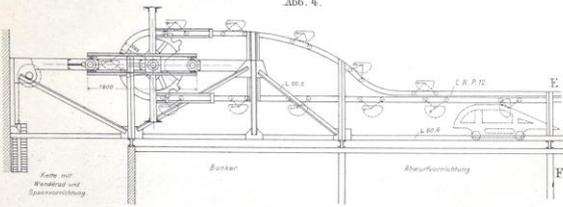


Abb. 2. Schnitt C-D (Abb. 3).



Kessel-Anlage  
der Eisenbahn-Hauptwerkstatt  
Cottbus.

Abb. 4.



B Abb. 3.

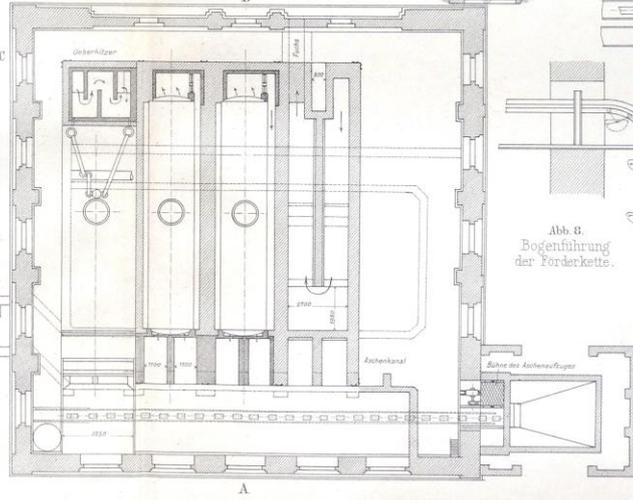


Abb. 7.

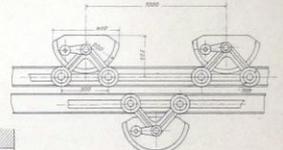


Abb. 9.  
Becher der Förderkette.  
1:20

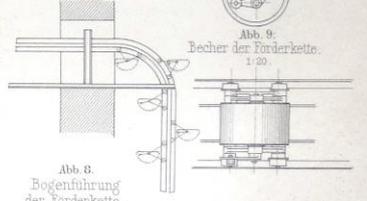


Abb. 8.  
Bogenführung  
der Förderkette.

Abb. 10.  
Antrieb der Förderkette  
1:20

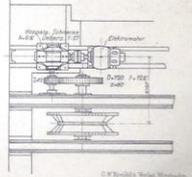


Abb. 5.

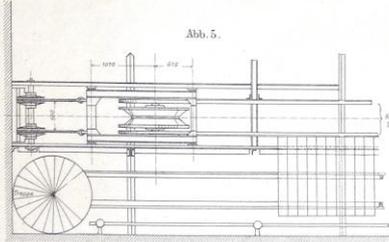


Abb. 6. Schnitt EF (Abb. 4).



A

Abb. 1 bis 5.  
Die neuen Güterschuppen der Missouri Pacific Bahn in Kansas.

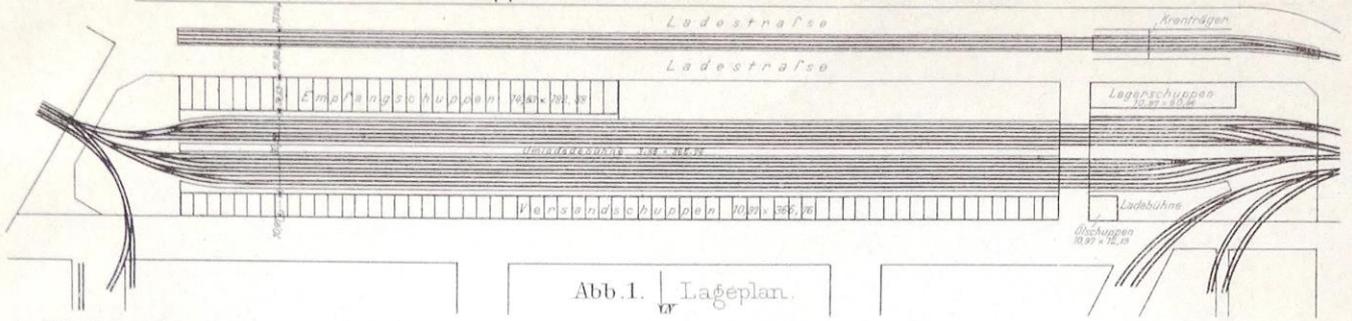


Abb. 1. Lageplan.

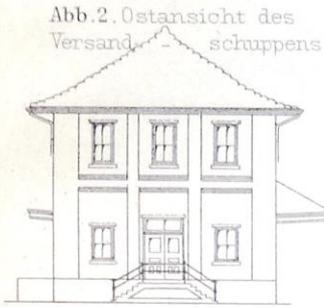


Abb. 2. Ostansicht des Versandschuppens.

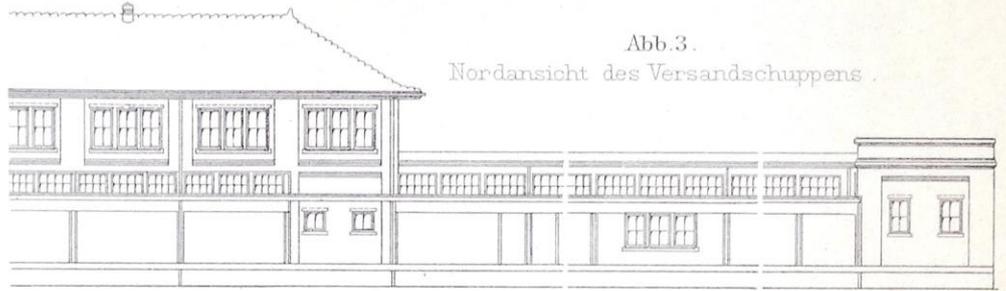


Abb. 3. Nordansicht des Versandschuppens.

Abb. 4. Querschnitt durch die Dienstzimmer des Empfangschuppens.

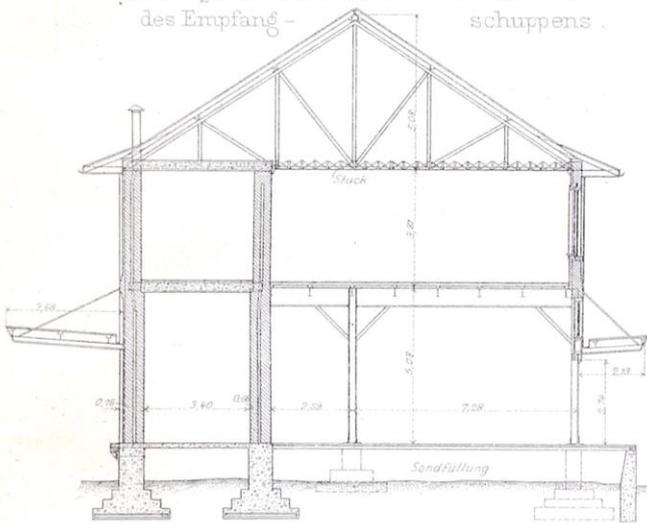


Abb. 5. Querschnitt durch den Empfangschuppen.

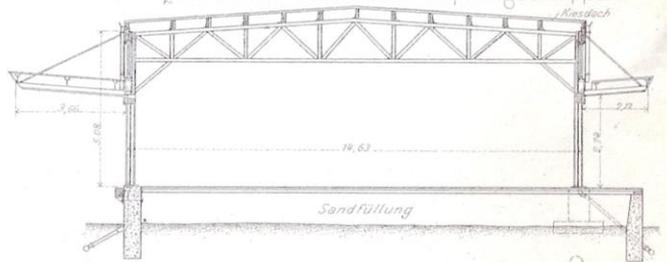


Abb. 6 bis 11.

Honemann: Gleisfahrrad.

Abb. 6.

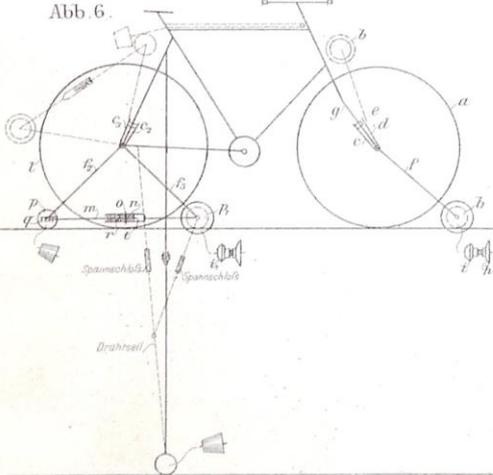


Abb. 7.

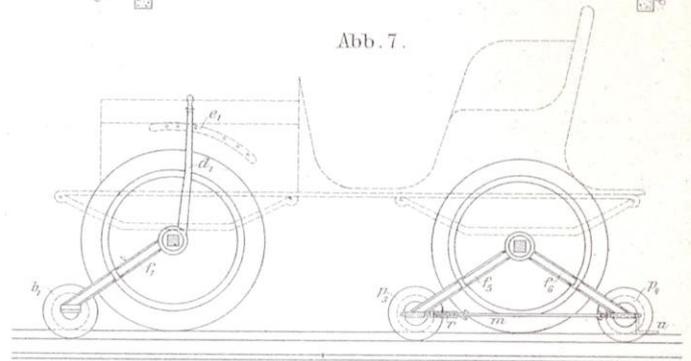


Abb. 8.

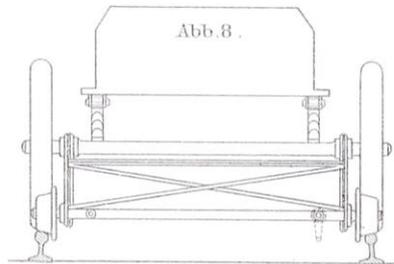


Abb. 10.

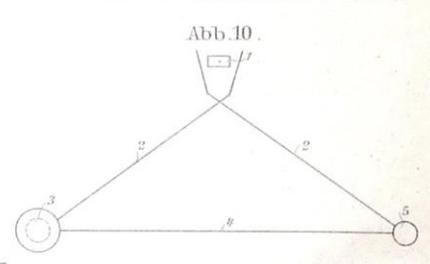


Abb. 9.

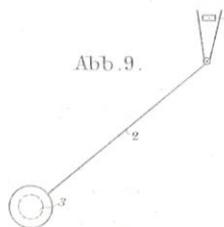


Abb. 11.

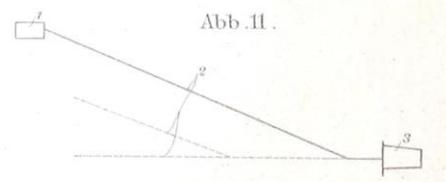




Abb. 1. Gruppe mit 11 Gleisen gleicher Länge und mit den sogenannten verkürzten Weichenstraßen.

Abb. 1 bis 7. Lambert:

Gerade und gekrümmte Weichenstraßen



Abb. 2. Gruppe mit 11 Gleisen gleicher Länge und mit den sogenannten gewöhnlichen Weichenstraßen.



Abb. 3. Gruppe mit 11 Gleisen von 250 Faden, 533,395 m geringster Länge und mit den sogenannten verkürzten Weichenstraßen.



Abb. 4. Gruppe mit 11 Gleisen von 250 Faden, 533,395 m, geringster Länge und mit den sogenannten gewöhnlichen Weichenstraßen.



Abb. 5. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung von „verdoppelten“ geraden Weichenstraßen nach Ziegler.

Abb. 10 und 11. Maschine zum Einwalzen der Sprengringe in Radreifen.

Abb. 12 und 13. Spurfahne für Wagendrehgestelle.

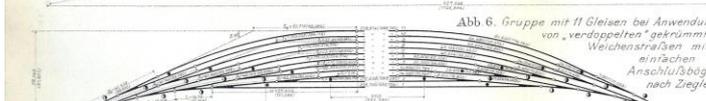


Abb. 6. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung von „verdoppelten“ gekrümmten Weichenstraßen mit einrächtigen Anschlussbögen nach Ziegler.

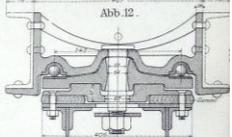
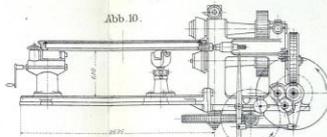


Abb. 7. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung von „verdoppelten“ gekrümmten Weichenstraßen mit zusammengesetzten Anschlussbögen nach Ziegler.

Abb. 8 und 9. Vorrichtungen für Abscherproben von Holzern.

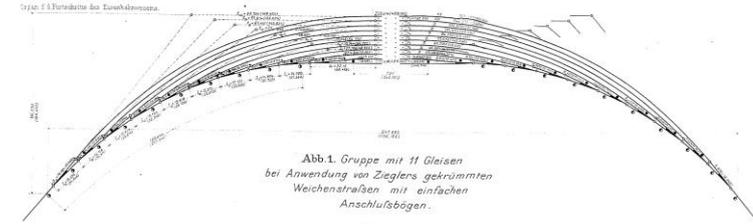
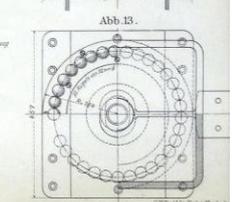
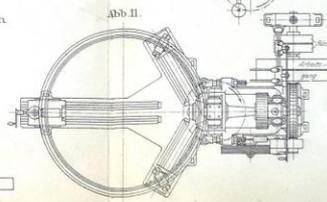


Abb. 1. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung von Ziegler's gekrümmten Weichenstraßen mit einfachen Anschlussbögen.



Abb. 5. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung der Verbindung gekrümmter Weichenstraßen mit je 8 Gleisen mit Hilfe der geraden Weichenstraßen nach Ziegler.



Abb. 2. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung von Ziegler's gekrümmten Weichenstraßen mit zusammengesetzten Anschlussbögen.

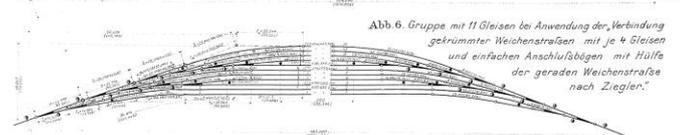


Abb. 6. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung der Verbindung gekrümmter Weichenstraßen mit je 4 Gleisen und einfachen Anschlussbögen mit Hilfe der geraden Weichenstraßen nach Ziegler.

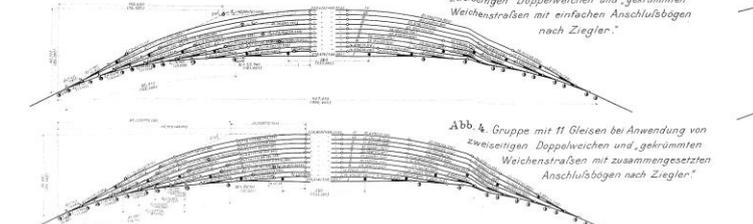


Abb. 3. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung von zweiseitigen Doppelweichen und gekrümmten Weichenstraßen mit einfachen Anschlussbögen nach Ziegler.

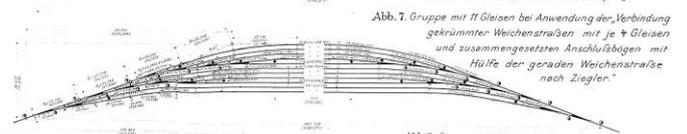


Abb. 7. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung der Verbindung gekrümmter Weichenstraßen mit je 4 Gleisen und zusammengesetzten Anschlussbögen mit Hilfe der geraden Weichenstraßen nach Ziegler.



Abb. 4. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung von zweiseitigen Doppelweichen und gekrümmten Weichenstraßen mit zusammengesetzten Anschlussbögen nach Ziegler.

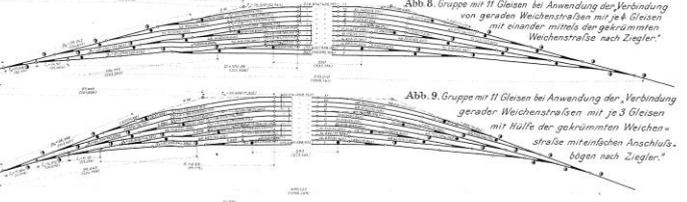


Abb. 8. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung der Verbindung von geraden Weichenstraßen mit je 4 Gleisen mit einander mittels der gekrümmten Weichenstraßen nach Ziegler.

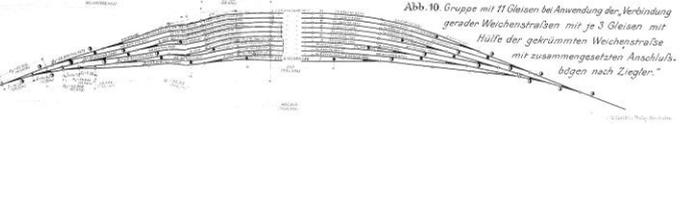


Abb. 9. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung der Verbindung gerader Weichenstraßen mit je 3 Gleisen mit Hilfe der gekrümmten Weichenstraßen mit einfachen Anschlussbögen nach Ziegler.



Abb. 10. Gruppe mit 11 Gleisen bei Anwendung der Verbindung gerader Weichenstraßen mit je 3 Gleisen mit Hilfe der gekrümmten Weichenstraßen mit zusammengesetzten Anschlussbögen nach Ziegler.

Abb. 1. Das Stadtbahnnetz von Neu-York.

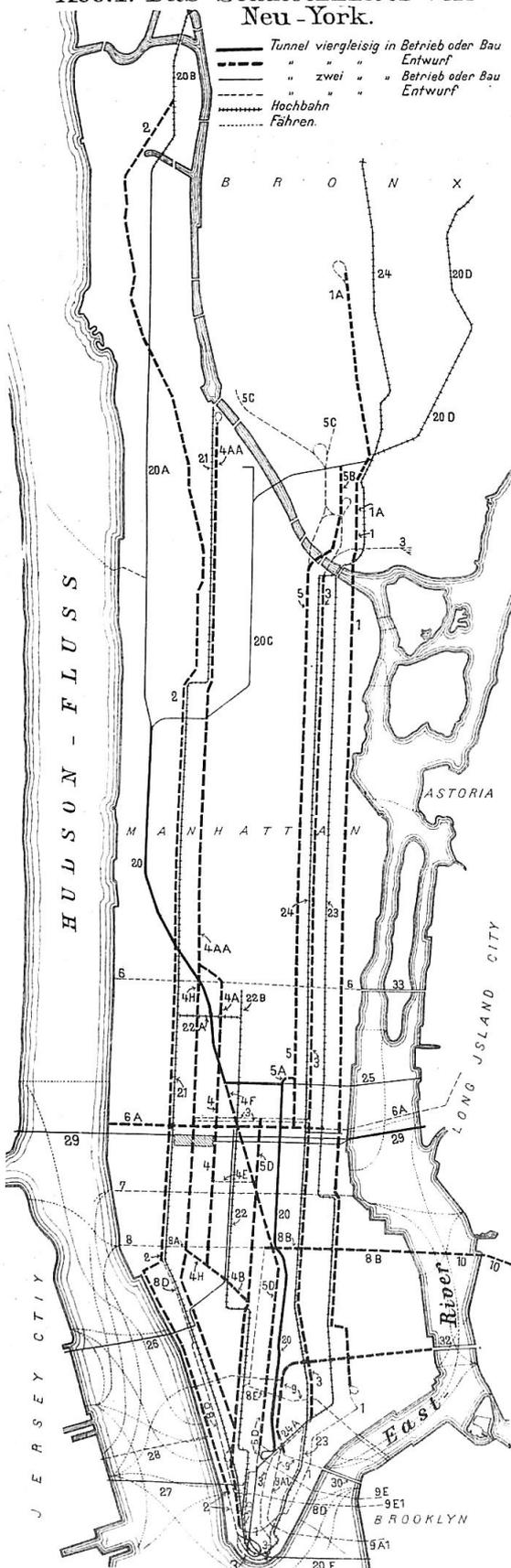


Abb. 2. Vorderansicht.

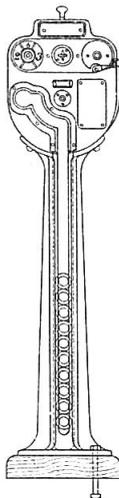


Abb. 3. Seitenansicht.

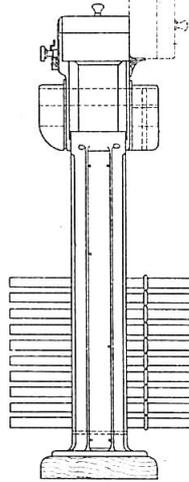


Abb. 2-3. Der Blockstab von Webb und Thompson in seiner neuesten Form.

Abb. 4. Blockstab.

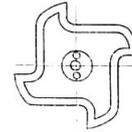
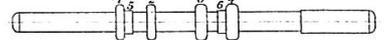


Abb. 5. Kreuzförmige Sperrscheibe.

1:20.

Abb. 6. Elektromagnetische Auslösvorrichtung.

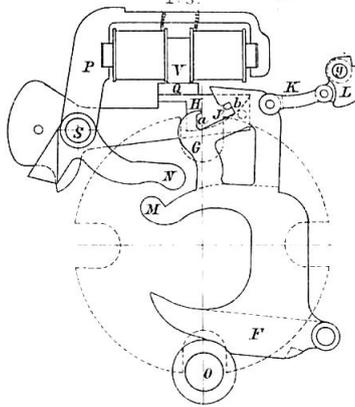


Abb. 8. Fernsprecheinrichtung.

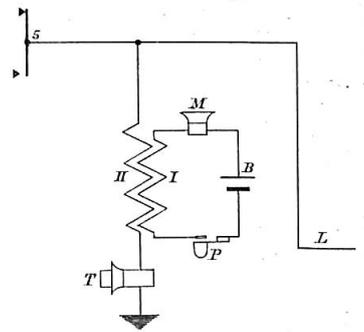


Abb. 7. Schaltungsübersicht.

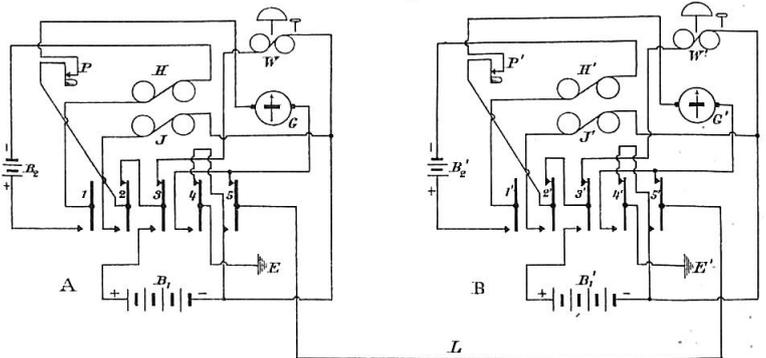


Abb. 9. Neue Schaltung für Morseleitungen.

