

Abb. 1. Versuchsfahrt V 8 mit der Zwillings-C-Güterzuglokomotive I Nr148.

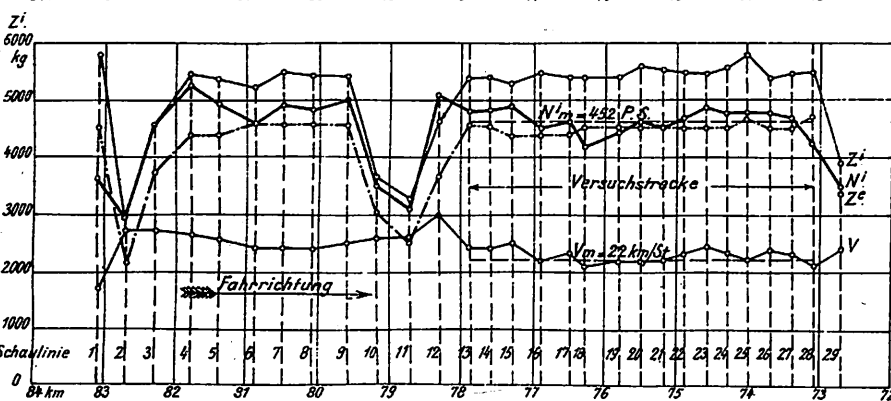
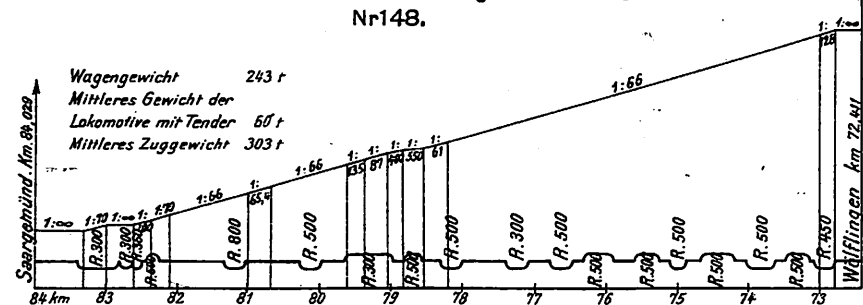


Abb. 5. Zusammenstellung der Versuchsergebnisse für 15‰ Steigung und 500 m-Bogen mit Lokomotive II Nr566.

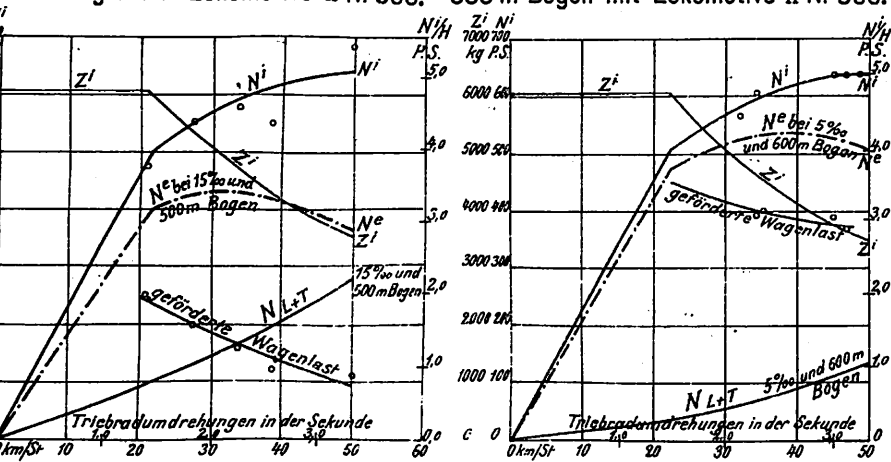
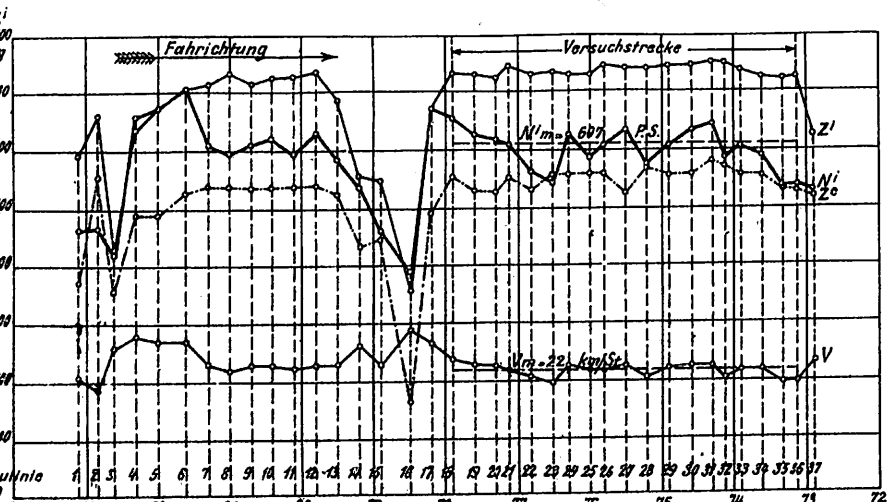
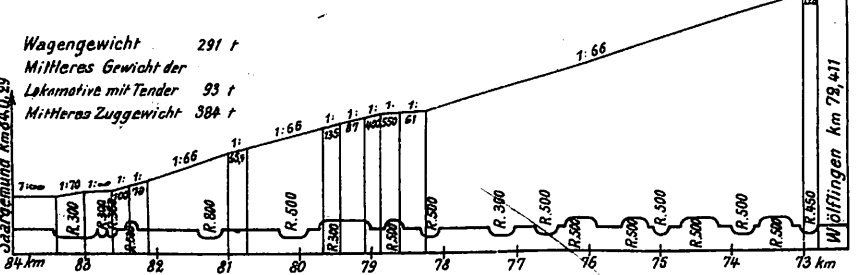


Abb. 13 Versuchsfahrt V 32 mit der zweizylindrigen Verbund-1C-Güterzuglokomotive V. Nr900.



Jacobi: Über die nutzbare Leistung von Güterzug-Lokomotiven und ihr Verhältnis zur Kolbendruck-Leistung.

Abb. 2. Zusammenstellung der Versuchsergebnisse für 15‰ Steigung und 500 m-Bogen mit Lokomotive I Nr148.

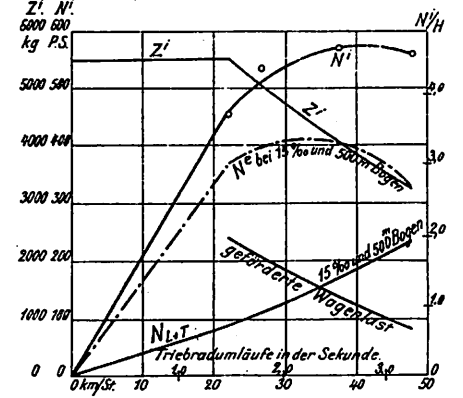


Abb. 12. Zusammenstellung der Versuchsergebnisse für 5‰ Steigung und 600 m-Bogen mit Lokomotive IV Nr 983

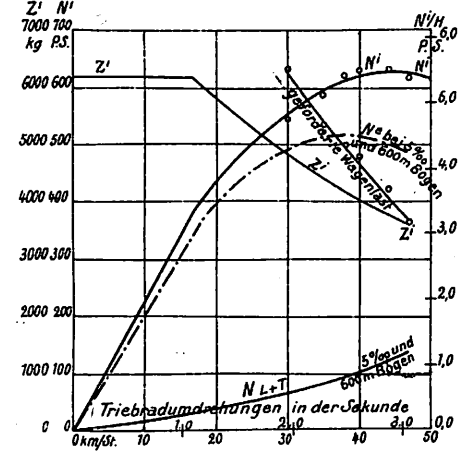


Abb. 6. Zusammenstellung der Versuchsergebnisse für 5‰ Steigung und 600 m-Bogen mit Lokomotive II Nr 566.

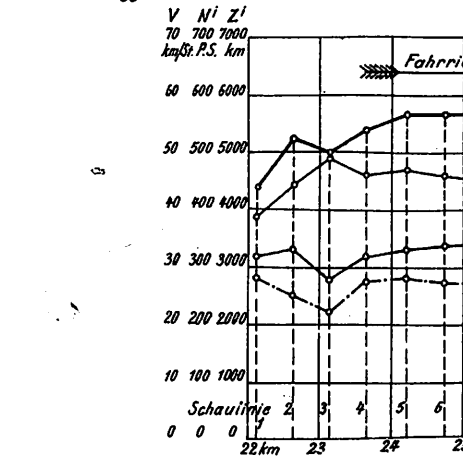


Abb. 8. Zusammenstellung der Versuchsergebnisse für 15‰ Steigung und 500 m-Bogen mit Lokomotive III Nr643.

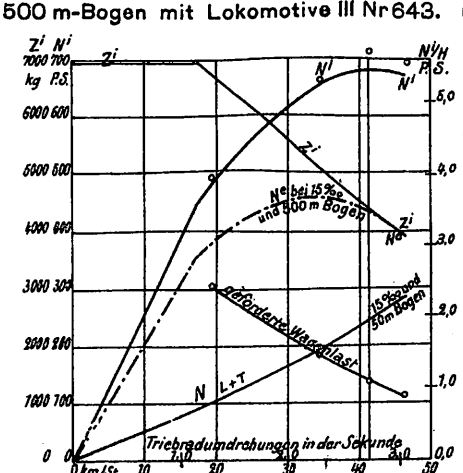


Abb. 3. Versuchsfahrt V44 mit der-Zwillings-C-Güterzuglokomotive II. Nr 566.

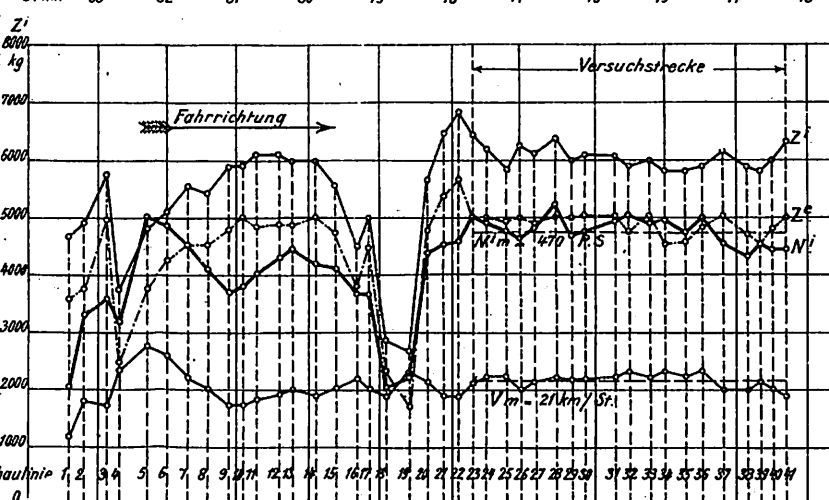
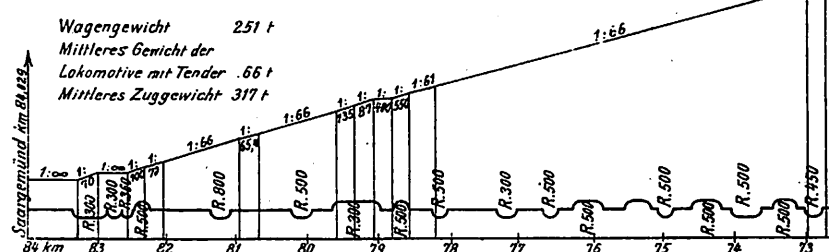


Abb. 4. Versuchsfahrt V 70 mit der-Zwillings-C-Güterzuglokomotive II. Nr 566.

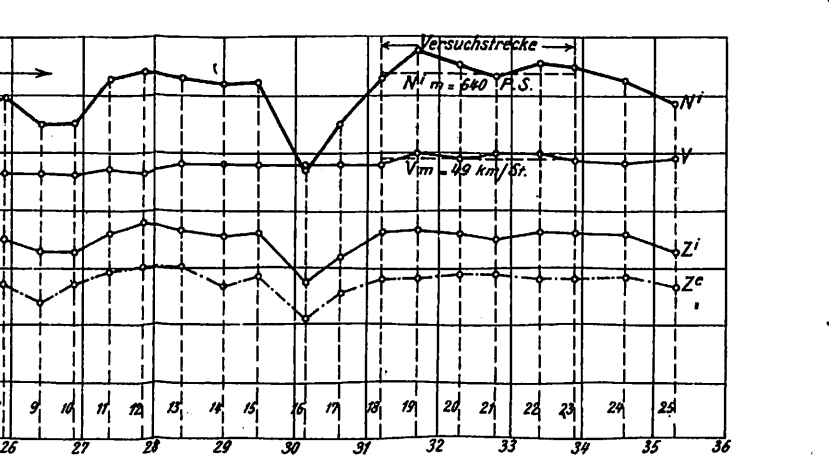
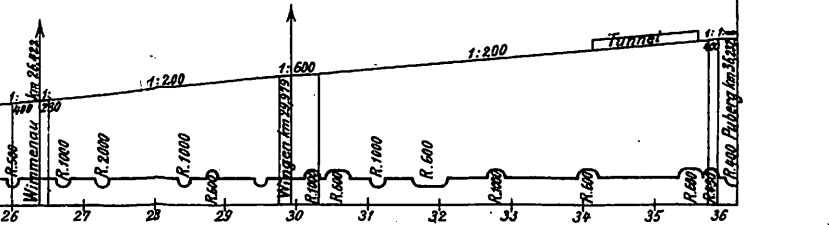


Abb. 9. Zusammenstellung der Versuchsergebnisse für 5‰ Steigung und 600 m-Bogen mit Lokomotive III Nr643.

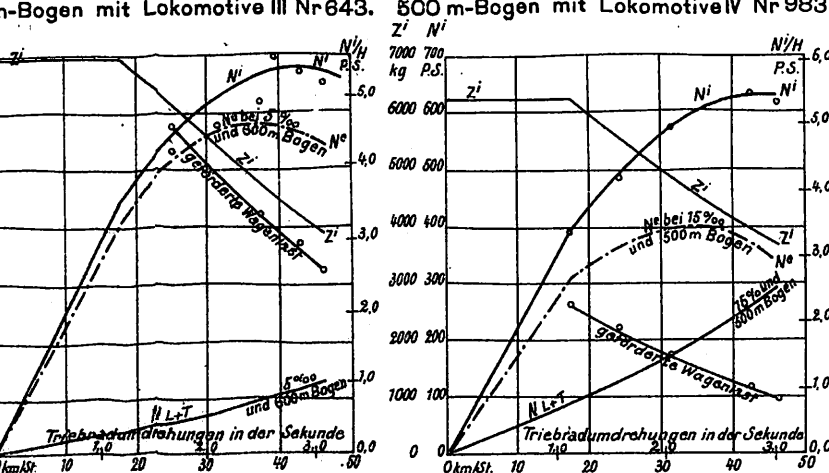


Abb. 7. Versuchsfahrt V 49 mit der zweizylindrigen Verbund-C-Güterzuglokomotive III Nr643.

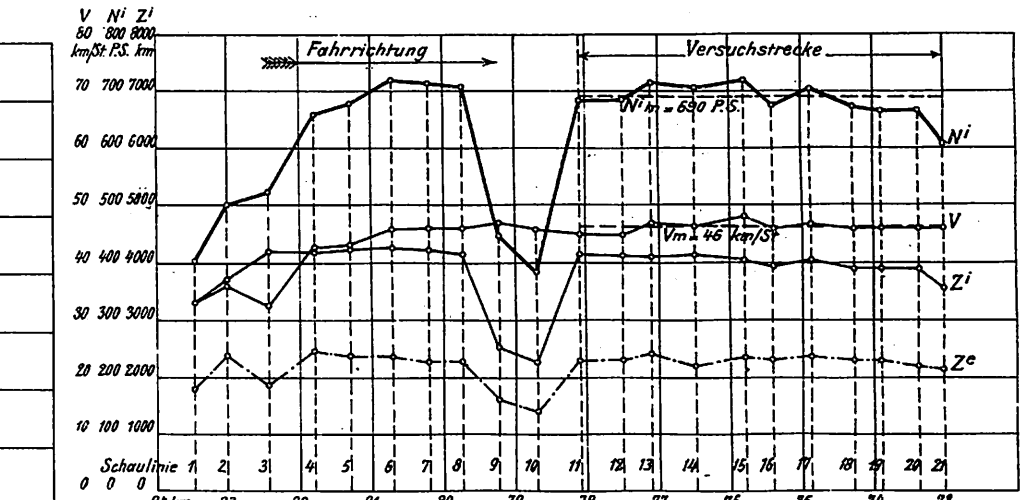
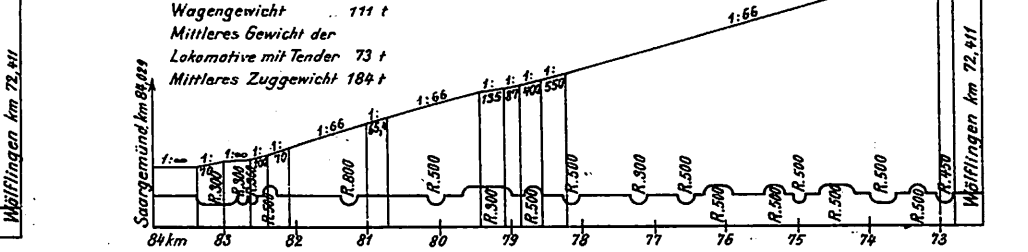


Abb. 10. Versuchsfahrt V 79 mit der zweizylindrigen Verbund-C-Güterzuglokomotive IV Nr983.

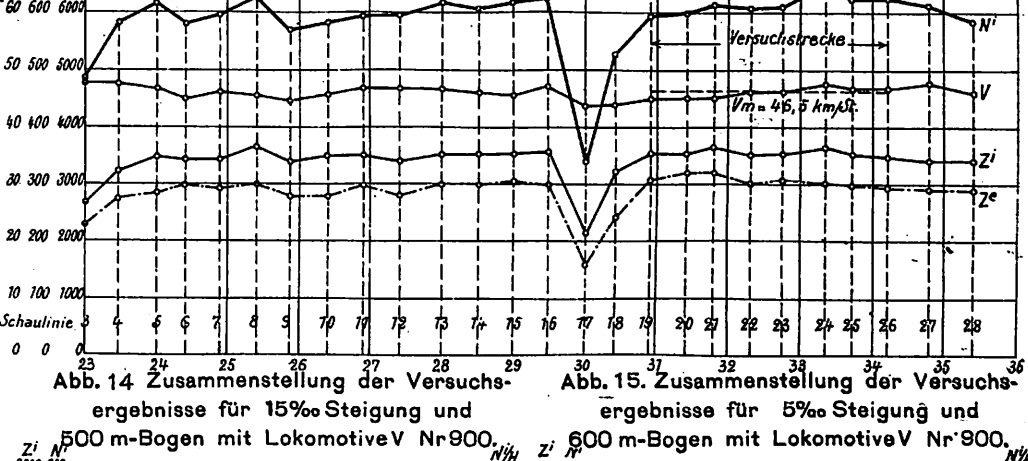
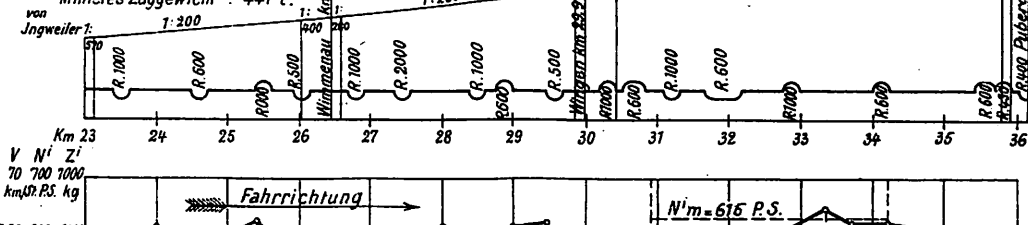


Abb. 14 Zusammenstellung der Versuchsergebnisse für 15‰ Steigung und 500 m-Bogen mit Lokomotive V Nr900.

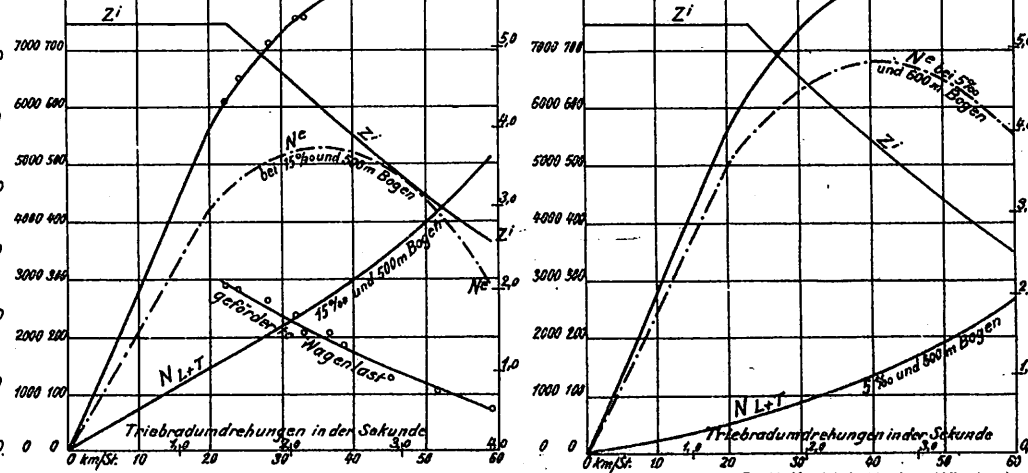
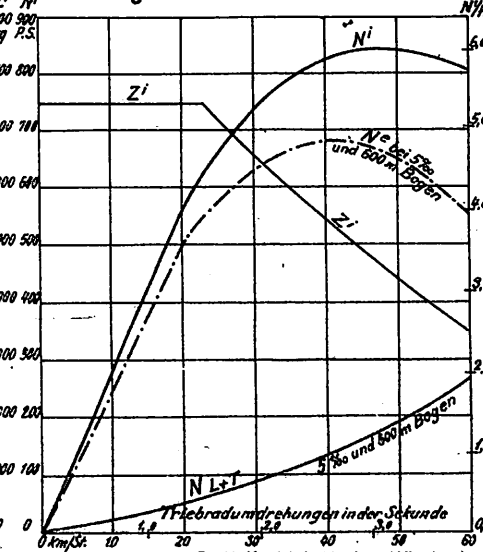


Abb. 15. Zusammenstellung der Versuchsergebnisse für 5‰ Steigung und 600 m-Bogen mit Lokomotive V Nr900.



Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.
Abb. 16. Versuchsfahrt V 13 mit der vierzylindrigen
Verbund-1E-Güterzuglokomotive VI Nr 997. 0‰ nach
Desslingen

Wagengewicht 309 t
Mittleres Gewicht der
Lokomotive mit Tender 110 t
Mittleres Zuggewicht 319 t
von
Luxemburg

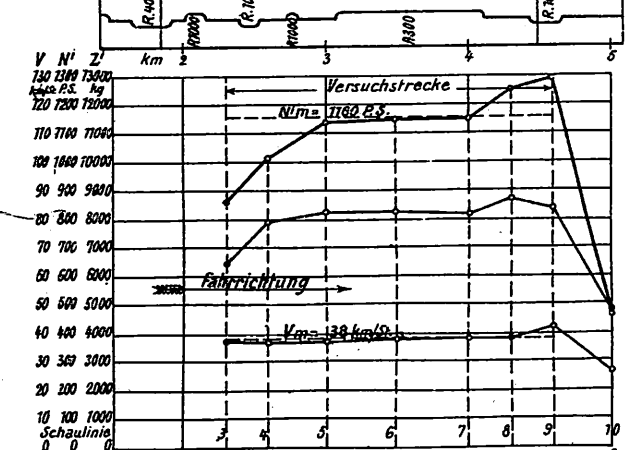


Abb. 17. Zusammenstellung der Versuchsergebnisse für 13‰ u. 15‰ Steigung

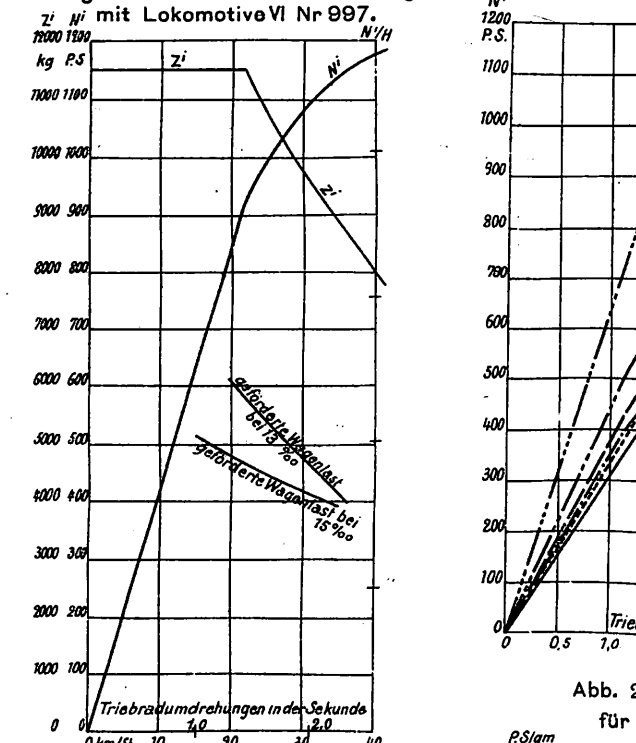
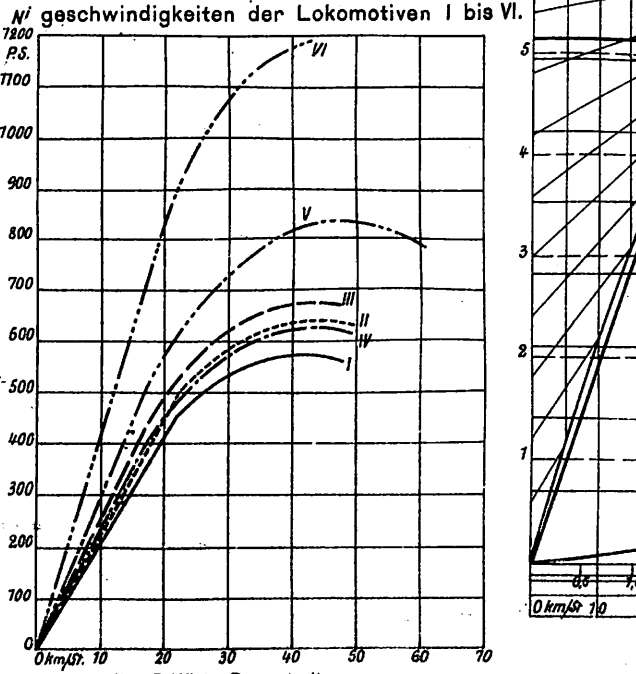


Abb. 18. Zusammenstellung der Zylinder-Grenzleistungslinien bezogen auf Fahrgeschwindigkeiten der Lokomotiven I bis VI.



Lith. Anstalt v. F. Wirtz, Darmstadt.

Abb. 20. Zusammenstellung der Zylinder-Grenzleistungslinien bezogen auf 1qm Heizfläche und die Triebbrumdrehungen in der Sekunde der Lokomotiven I bis VI.

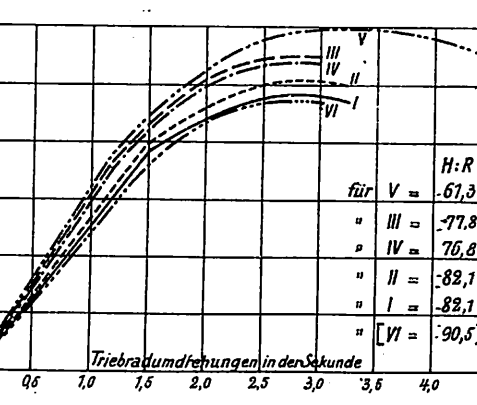


Abb. 19. Zusammenstellung der Zylinder-Grenzleistungslinien bezogen auf die Triebbrumdrehungen in der Sekunde der Lokomotiven I bis VI.

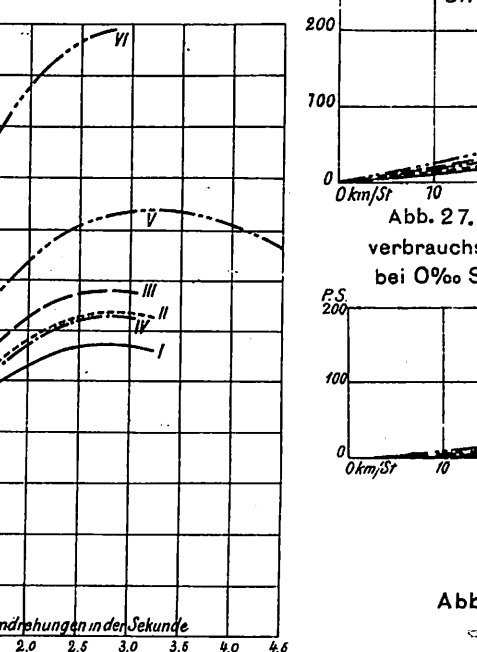


Abb. 23. Zeichnung der Zylinder-Grenzleistungslinien für die 1C Verbund-Güterzuglokomotive V Nr 900.

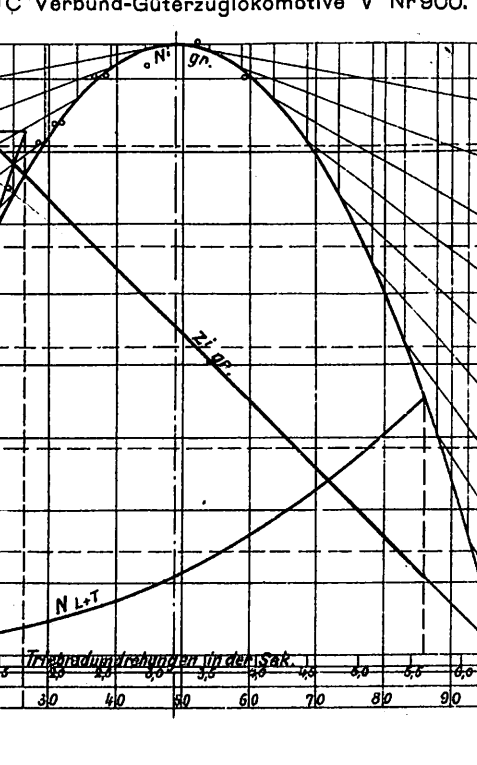


Abb. 21. Schaulinien der 1C Güterzuglokomotive V Nr 900.

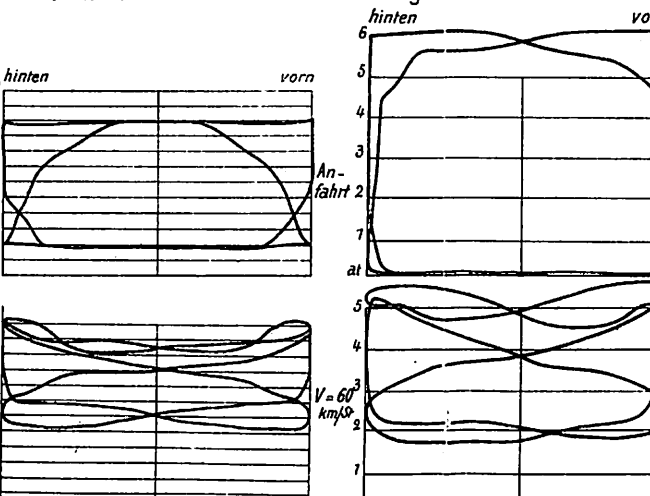


Abb. 26. Zusammenstellung der Leistungsverbrauchslinien für Lokomotive und Tender bei 5‰ Steigung für die Lokomotiven I bis V.

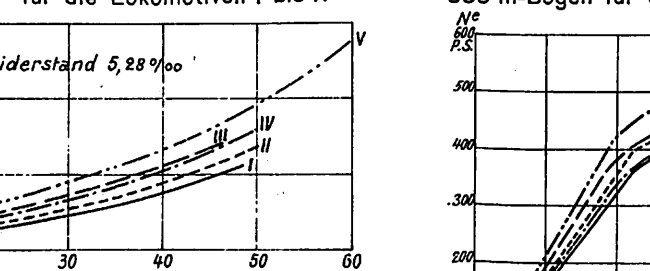


Abb. 27. Zusammenstellung der Leistungsverbrauchslinien für Lokomotive und Tender bei 0‰ Steigung für die Lokomotiven I bis V.

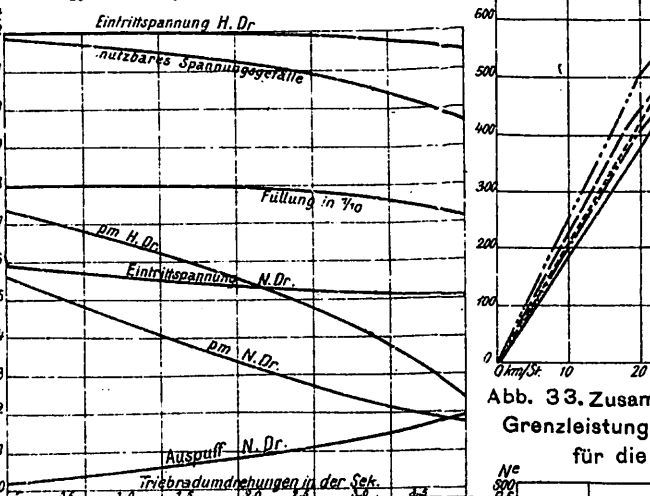
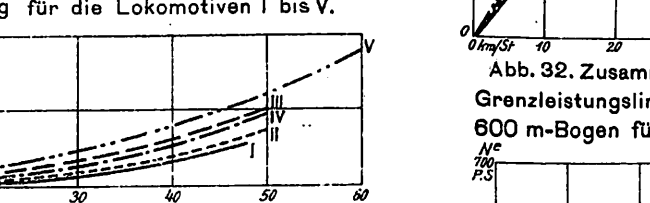


Abb. 25. Zusammenstellung der Leistungsverbrauchslinien für Lokomotive und Tender bei 15‰ Steigung und 500 m-Bogen für die Lokomotiven I bis V.

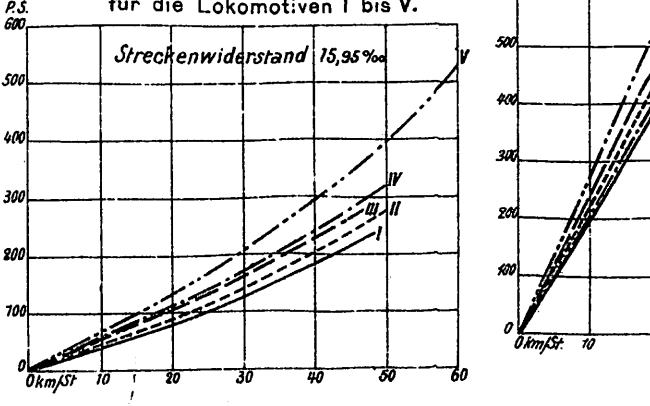


Abb. 24. Leistungsverbrauch für die t Lokomotive und Tender.

PS/St. Gewicht N_{L+T} auf der Steigung 0‰ nach verschiedenen Formeln.

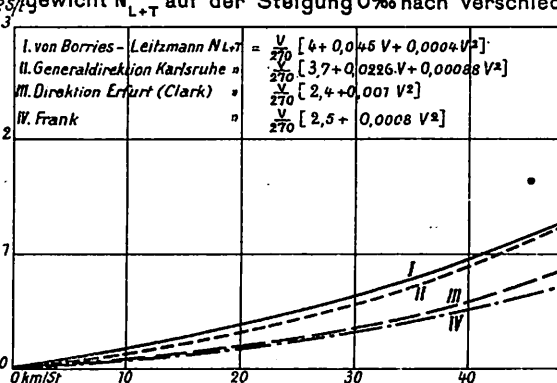


Abb. 34. Nutzbare Grenzleistungslinien auf Steigungen 0‰, 5‰ und 15‰ für die Lokomotive V Nr 900.

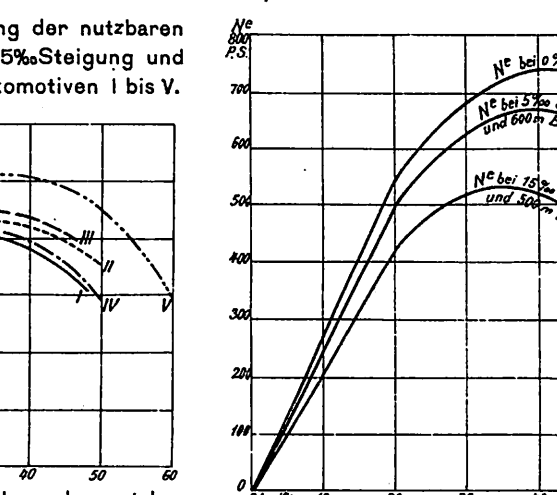


Abb. 32. Zusammenstellung der nutzbaren Grenzleistungslinien für 5‰ Steigung und 600 m-Bogen für die Lokomotiven I bis V.

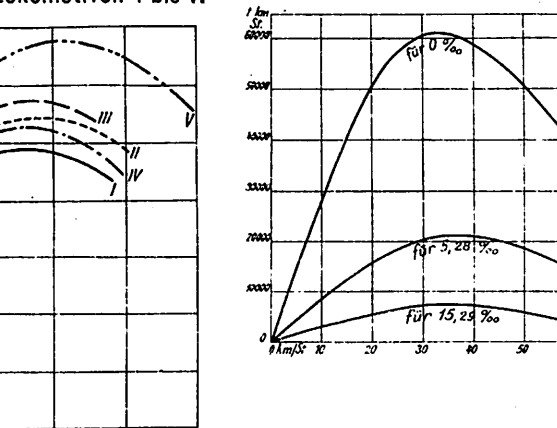


Abb. 33. Zusammenstellung der nutzbaren Grenzleistungslinien für 0‰ Steigung für die Lokomotiven I bis V.

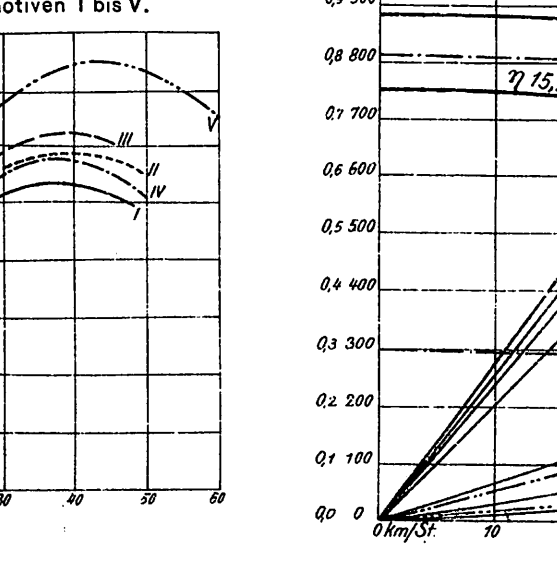


Abb. 28. Leistungsverbrauch für die t Gewicht der Lokomotiven I bis V bei einem Streckenwiderstand v. 15,95‰.

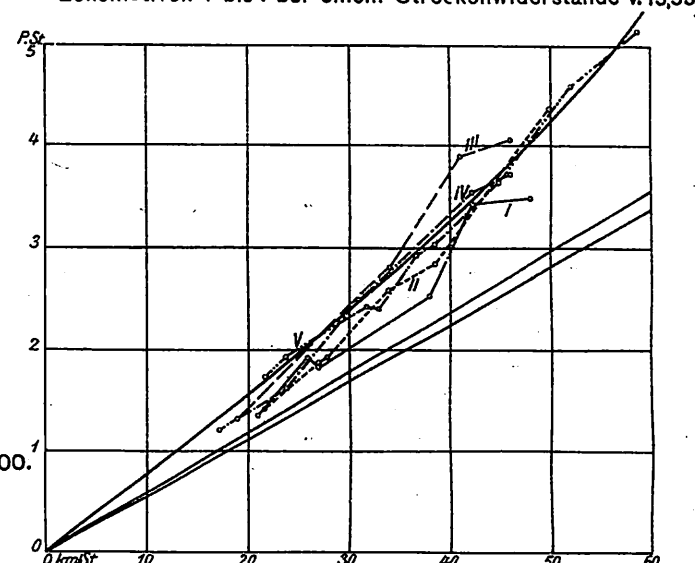


Abb. 29. Leistungsverbrauch für die t Gewicht der Lokomotiven I bis V bei einem Streckenwiderstand von 5,28‰.

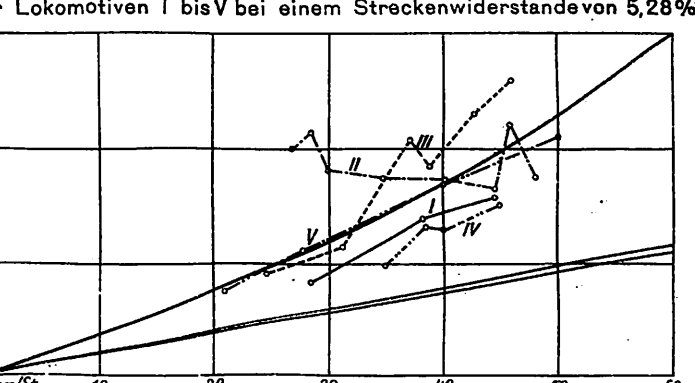


Abb. 30. Leistungsverbrauch für die t Gewicht der Lokomotiven I bis V zurückgeführt auf den Streckenwiderstand von 0‰.

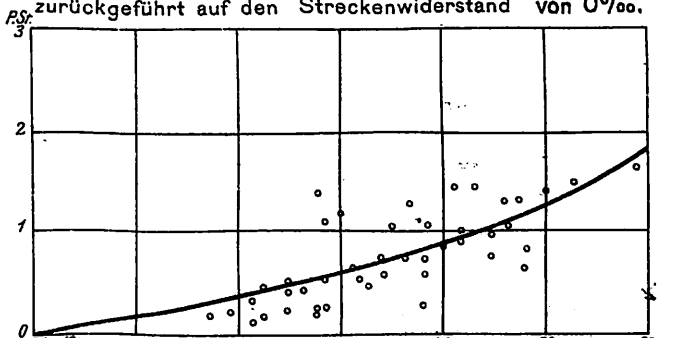


Abb. 36. Entwicklung der Kurven der Gesamtwirkungsgrade für die 3/4 gek. Verbund-Güterzuglokomotive V Nr 900.

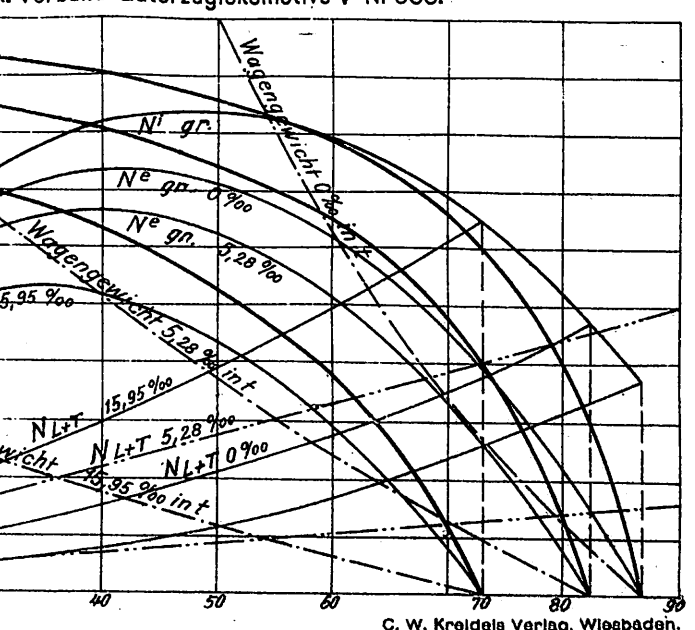


Abb. 1 bis 4.
Scheibensignalhalter
für Langsamfahr- und Halt-Signale.
(Büssing und Sohn, Braunschweig.)

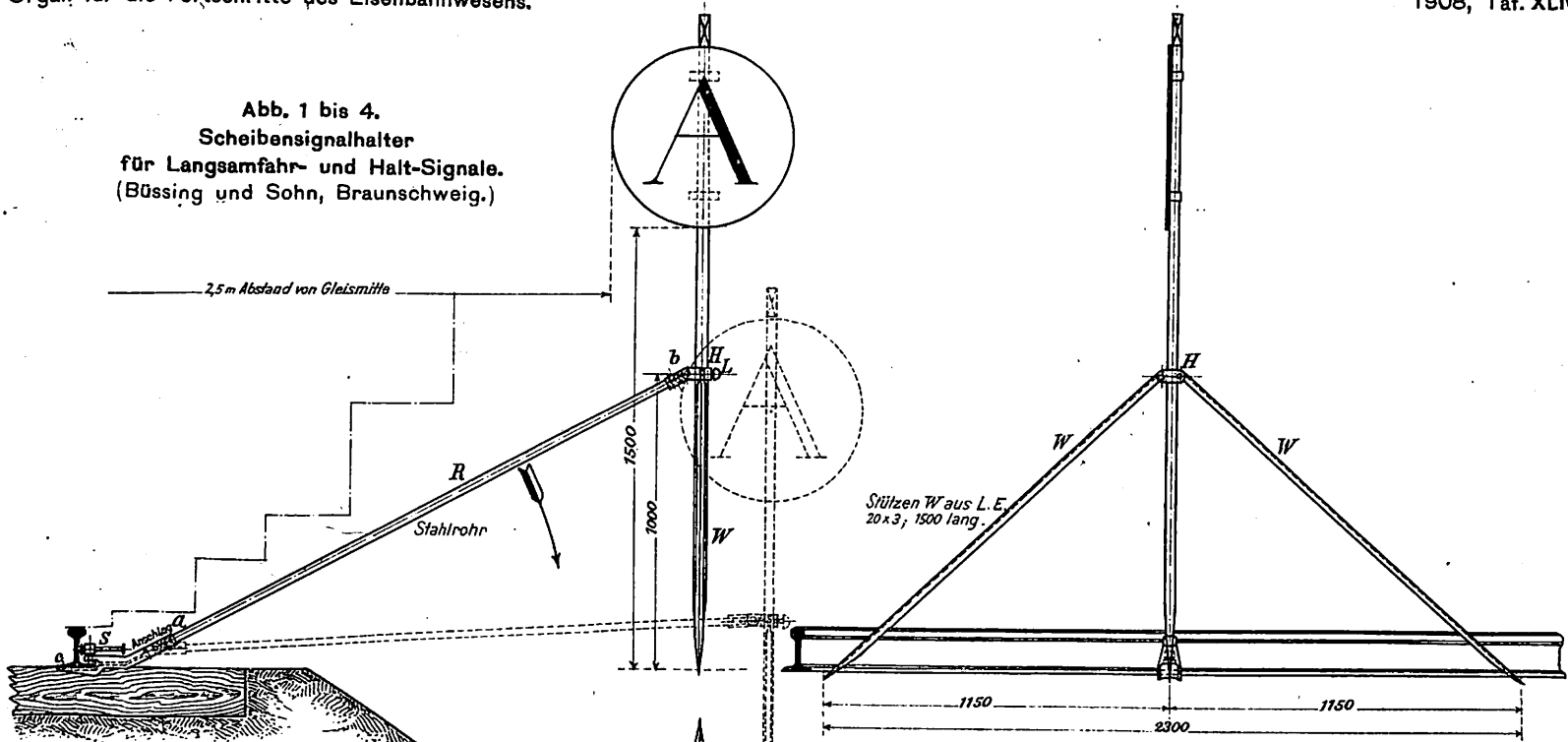


Abb. 5.
Die neue Moskauer
Ringbahn.
Maßstab 1:180 000.

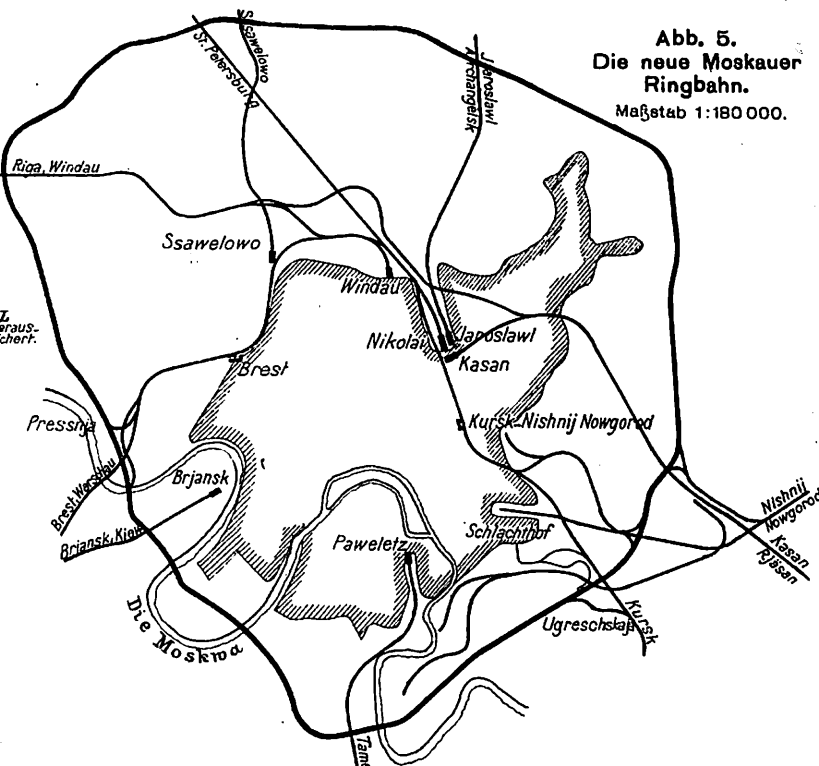


Abb. 6 bis 8.
Seilschmierwagen für Hängebahnen. (Bleichert u. Co.)

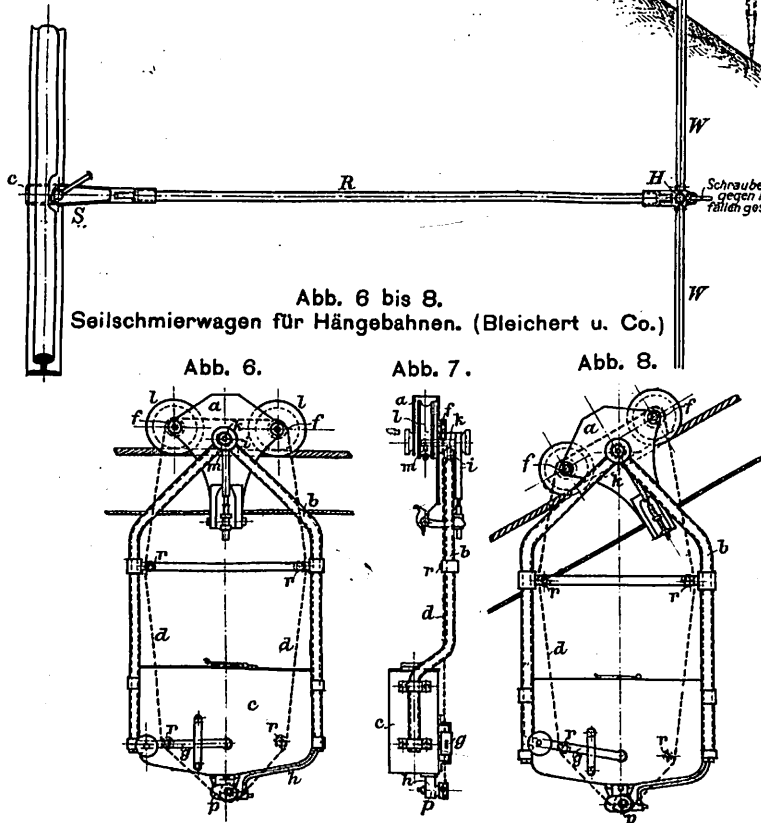


Abb. 10 und 11. Kuppelung, die durch einen Stützarm in wagerechter Stellung gehalten wird.
(Mehle, Pollak und Sustersic in Laibach.)

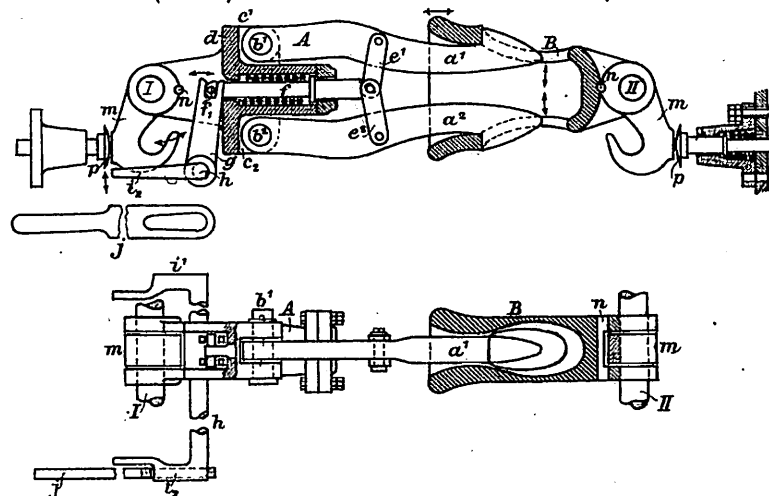
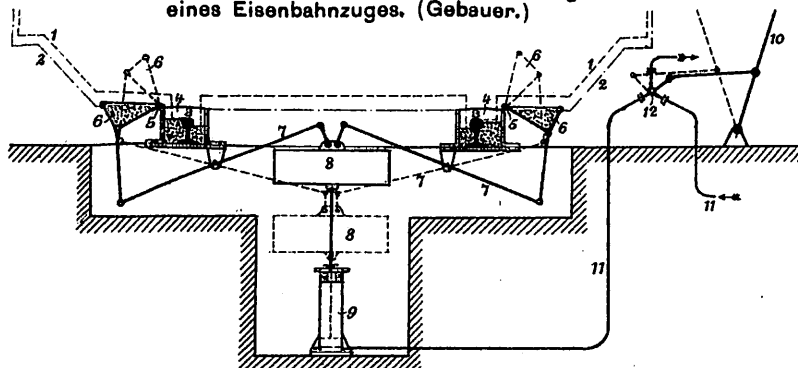


Abb. 9. Vorrichtung zur Vernichtung der lebendigen Kraft
eines Eisenbahnzuges. (Gebauer.)



Die Virgl-Seilbahn bei Bozen, Tirol.



Abb. 1: Aussicht auf das Eisacktal.

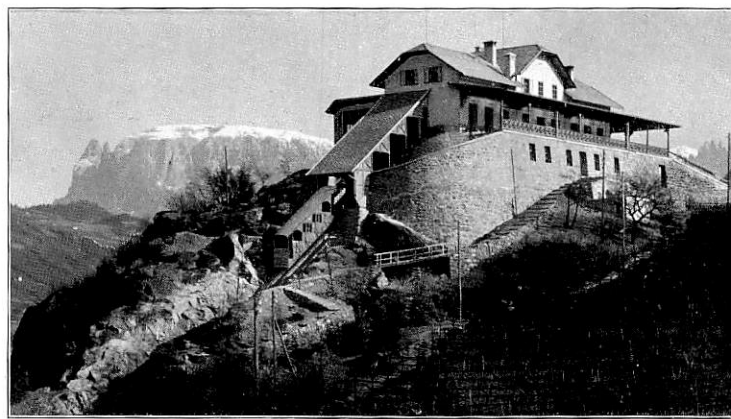


Abb. 2: Oberer Bahnhof.

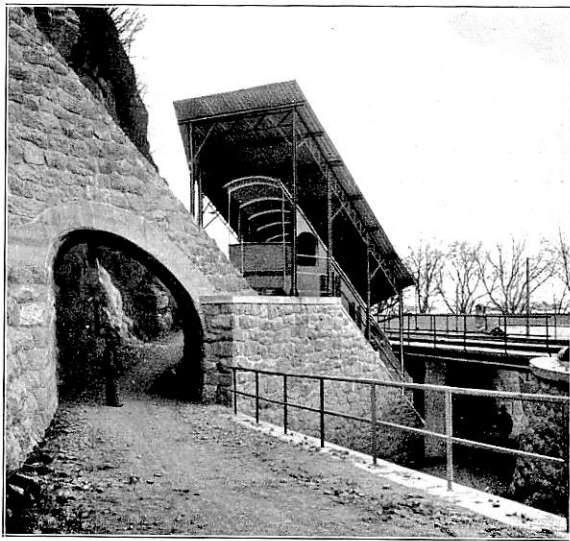


Abb. 3: Unterer Bahnhof.

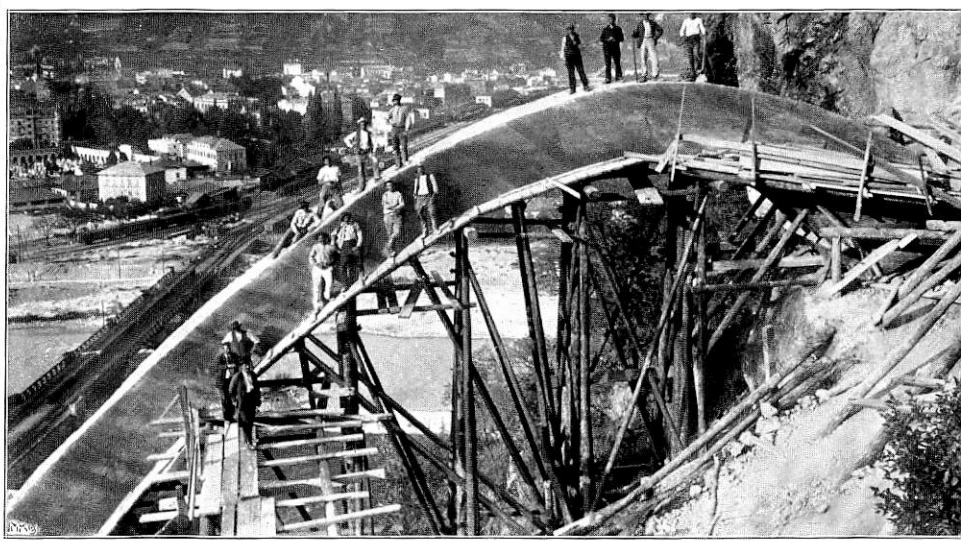


Abb. 4: Wölbung.



Abb. 5: Lehrgerüst.



Abb. 6: Ansicht.



Abb. 7: Weiche.

Die Virglbahn bei Bozen, Tirol.

Abb. 1.

Längenschnitt der Bahn
in drei Stufen.

Maßstab 1:800.

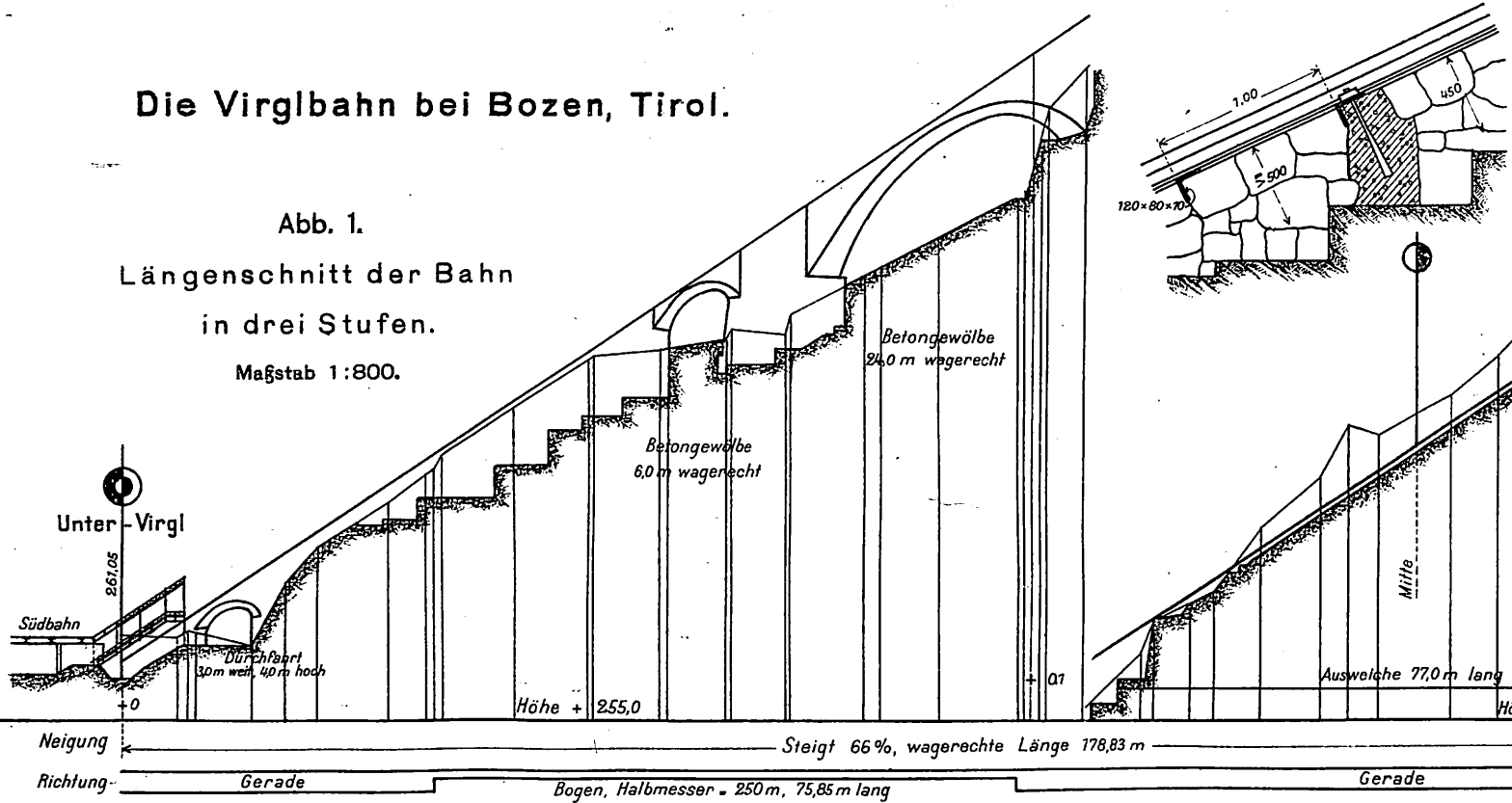


Abb. 3.
Oberbau-Lagerung.
Maßstab 1:42.

4 x 2 Ankerschrauben auf eine
Schienenlänge.

Abb. 2.
Felseneinschnitt.
Maßstab 1:42.

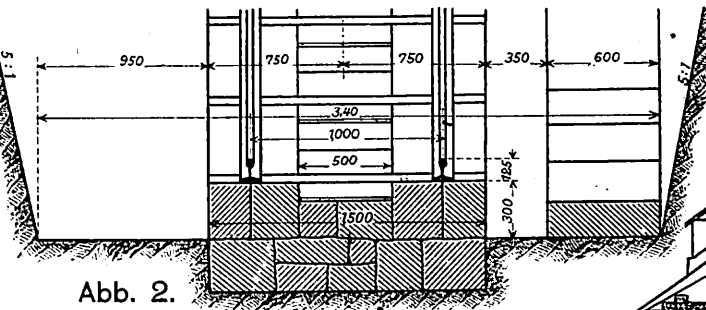


Abb. 4.
Einschnitt.
Maßstab 1:100.

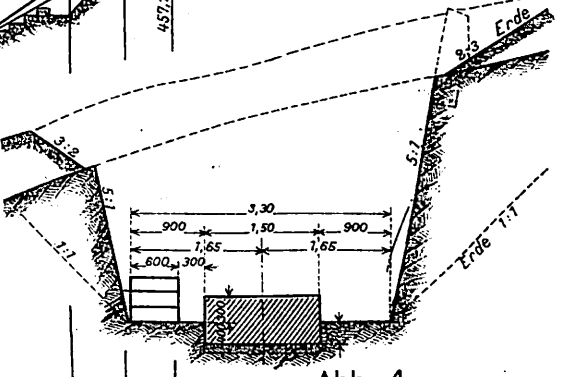


Abb. 6.

Bahnhof Unter-Virgl.

Maßstab 1:300.

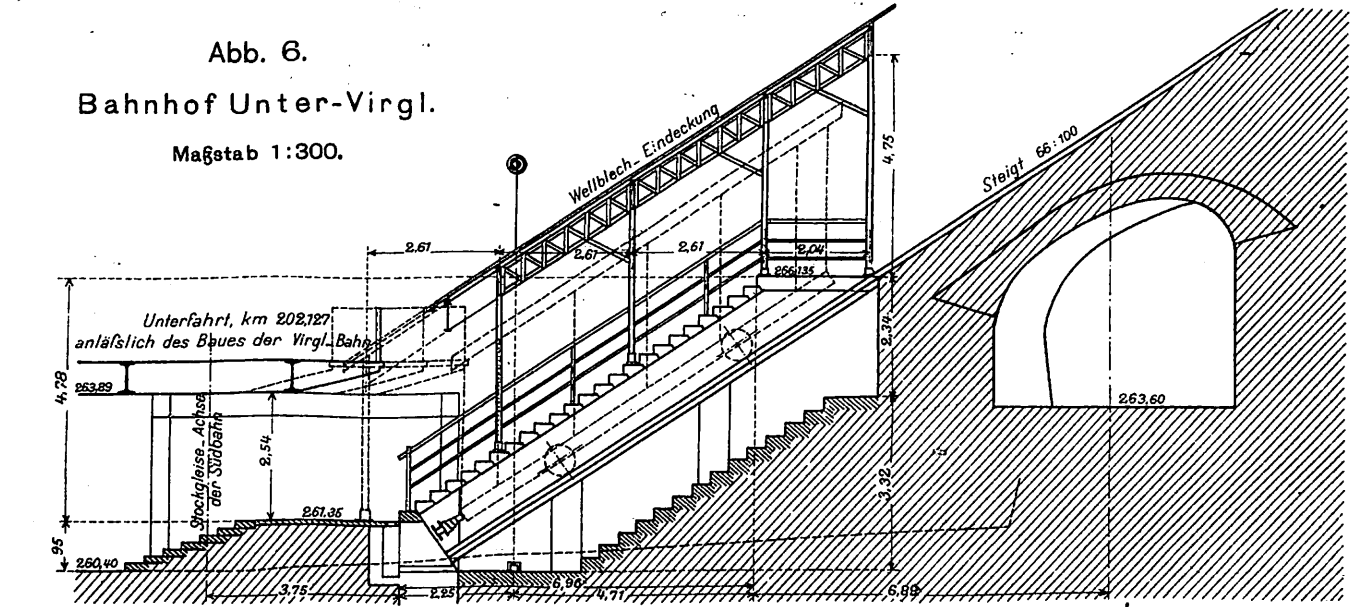


Abb. 5.
Gemauerter Damm.
Maßstab 1:150.

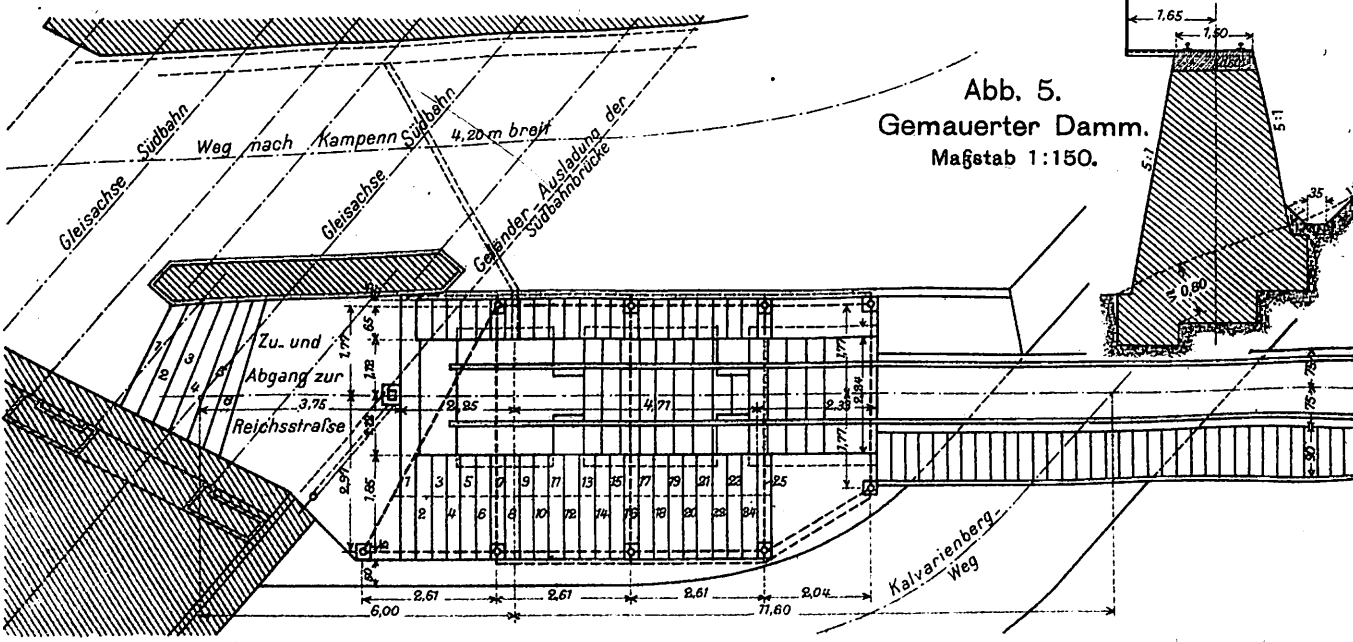


Abb. 7 u. 8. Bahnhof Virglwarte. Maßstab 1:300.

Abb. 7.

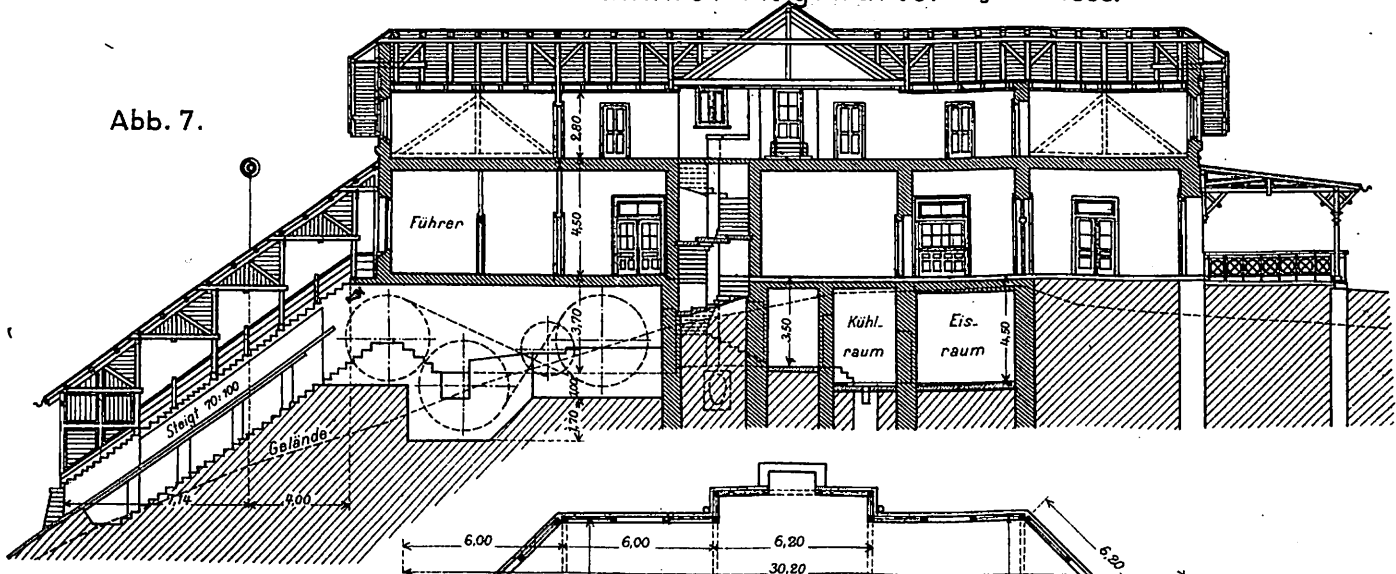


Abb. 8.

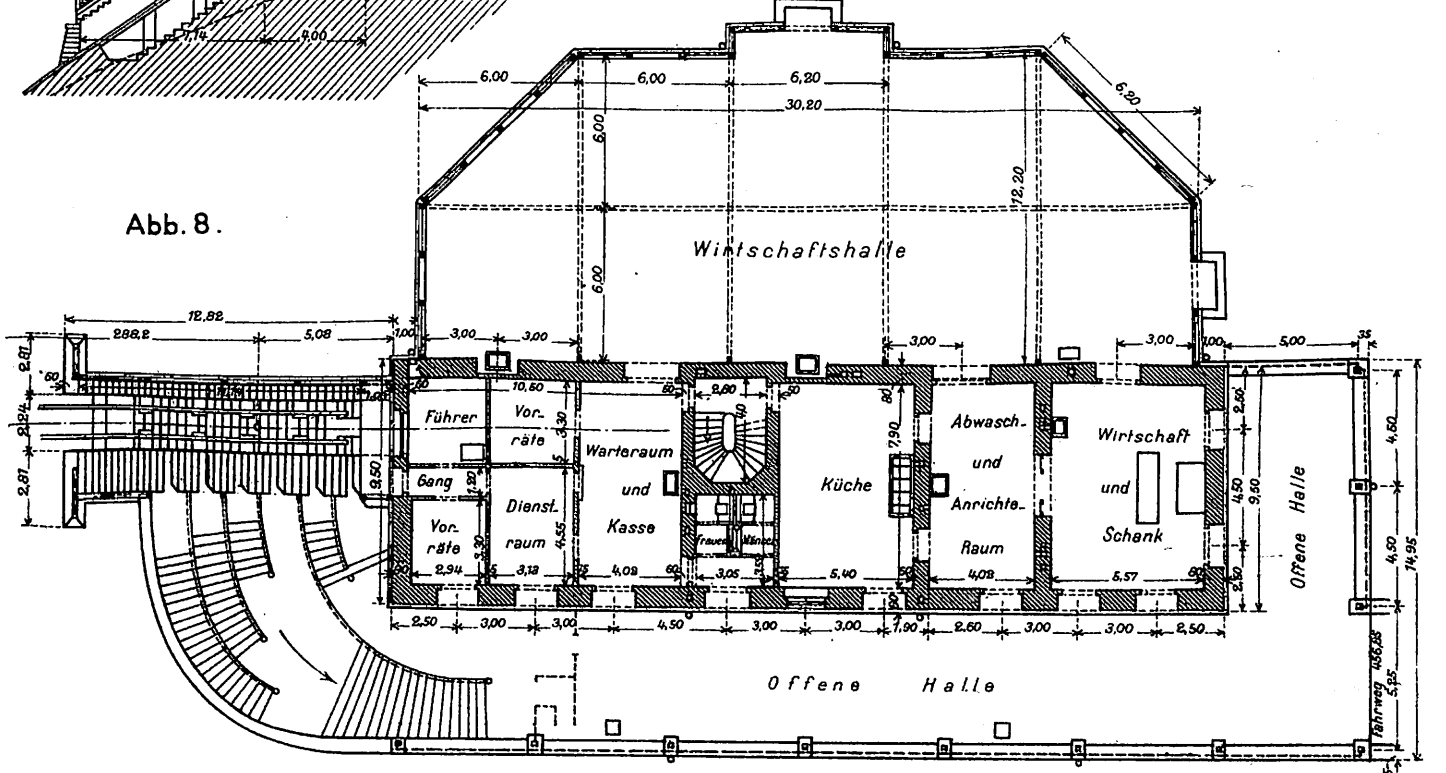


Abb. 1. Stromschiene der West-Jersey- und Seeküsten-Bahn für obere Stromabnahme.

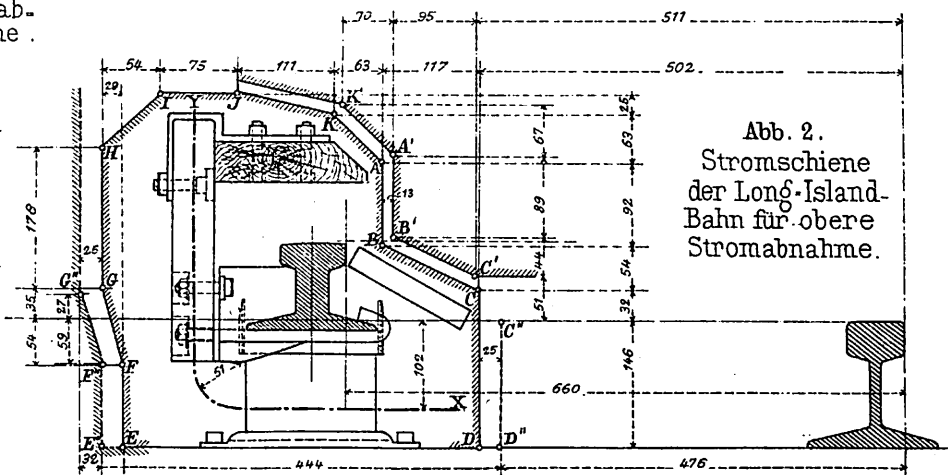
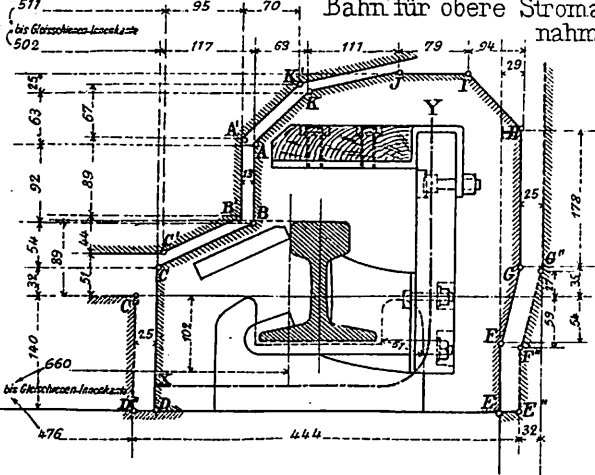


Abb. 2. Stromschiene der Long-Island-Bahn für obere Stromabnahme.

Abb. 3. Stromschiene der Newyork-Zentralbahn für untere Stromabnahme.

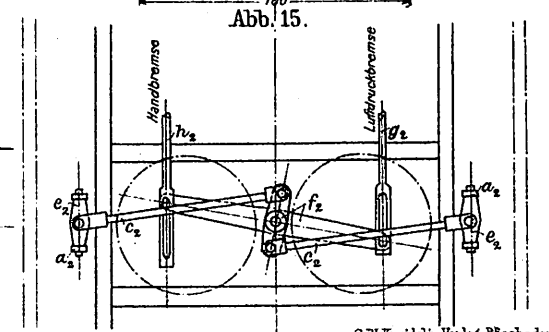
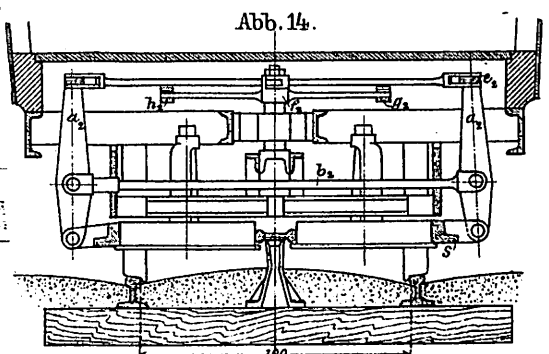
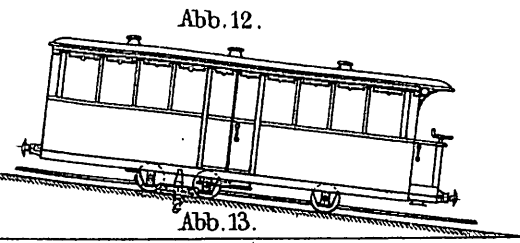
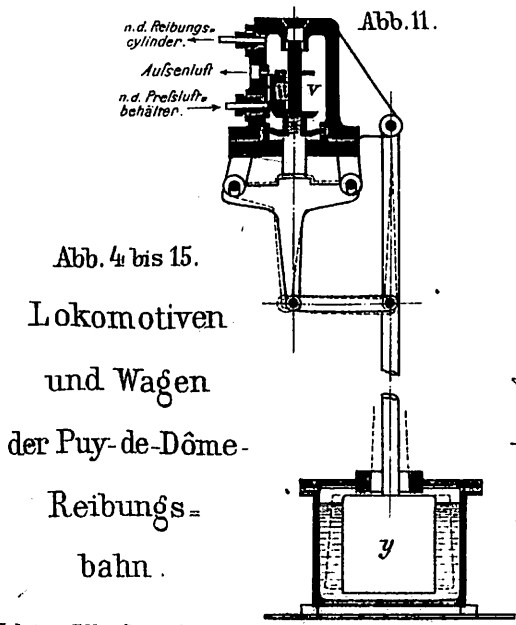
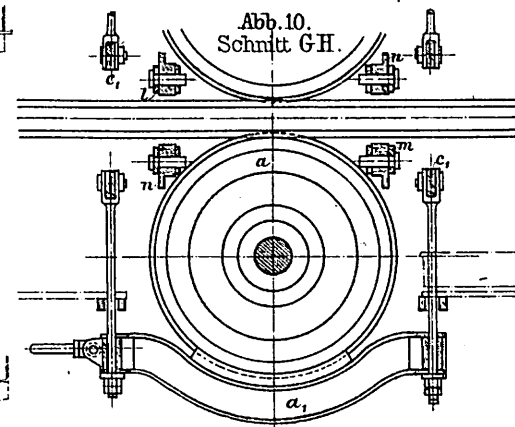
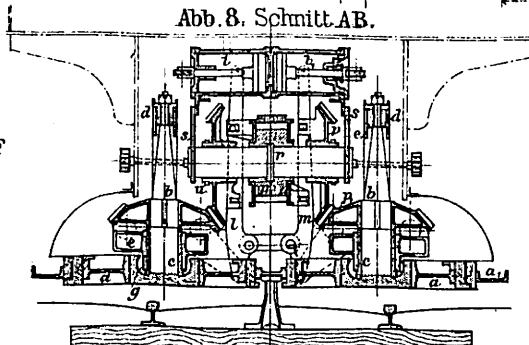
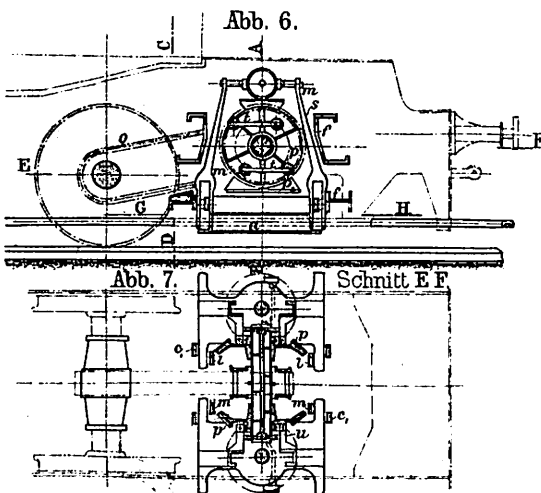
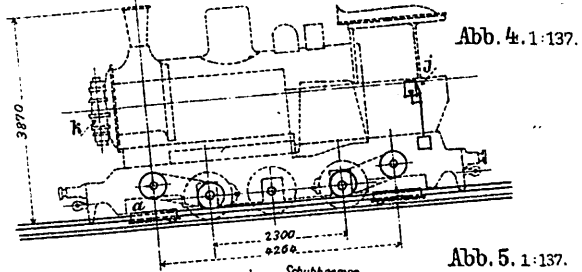
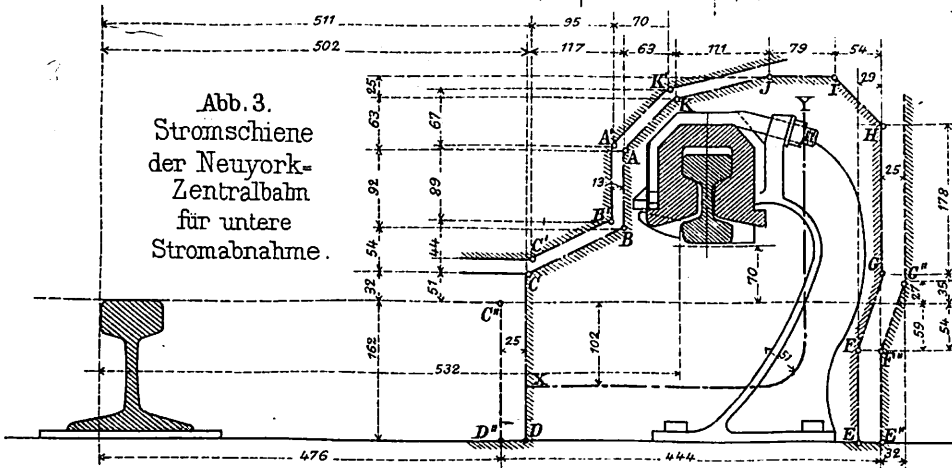
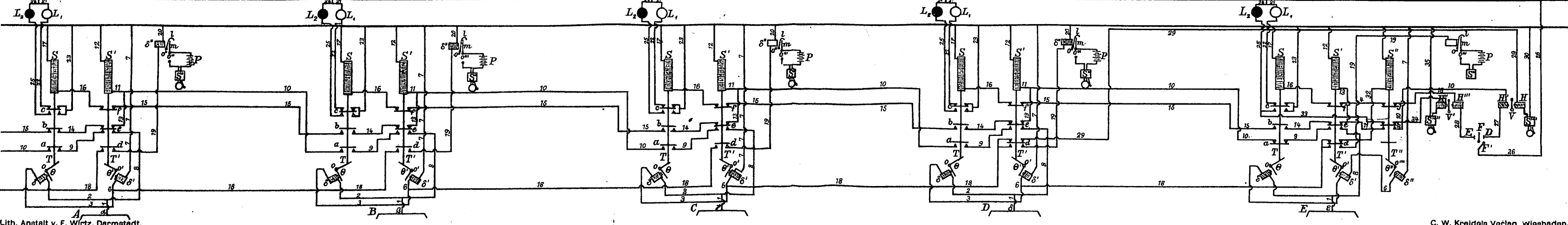
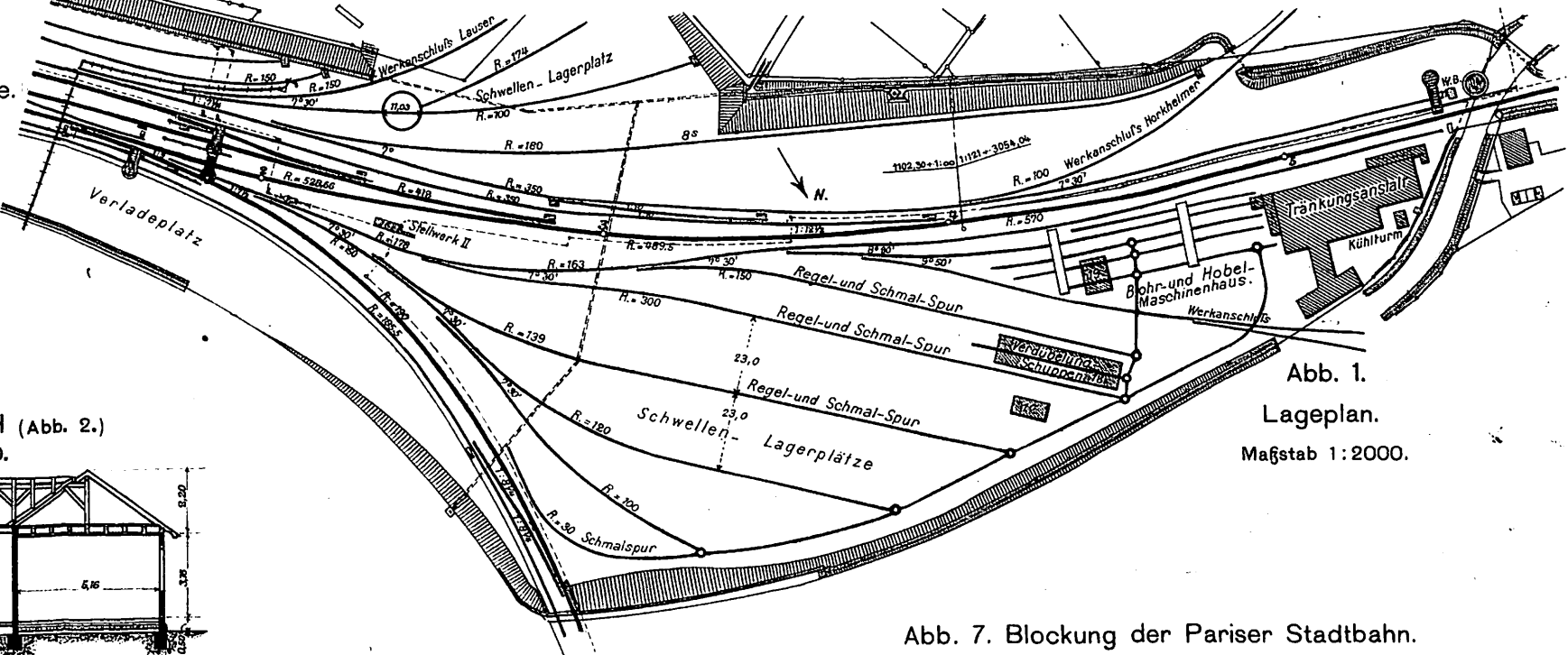
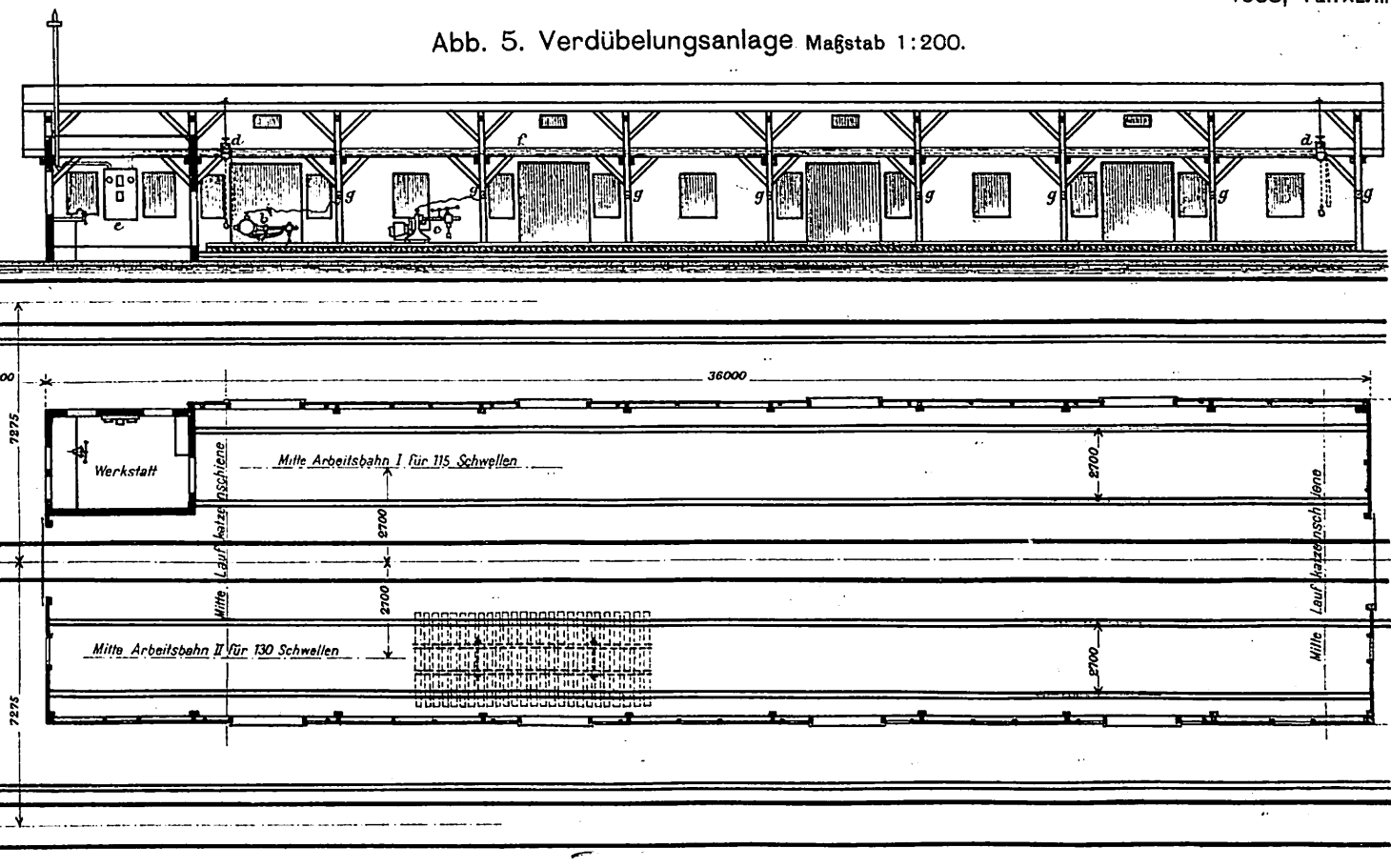
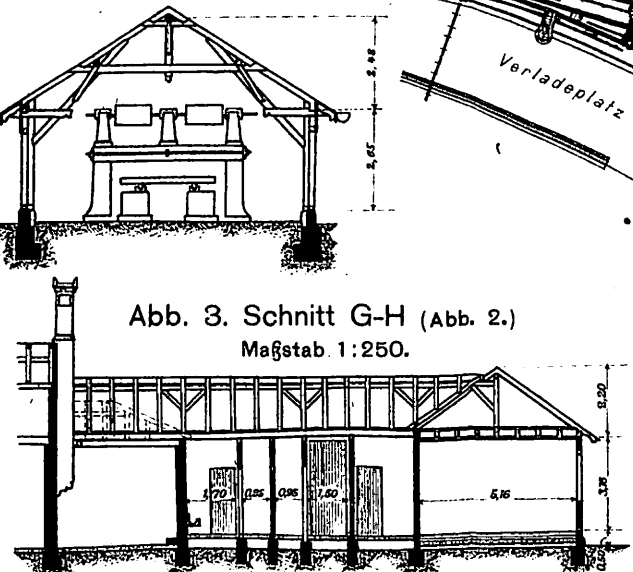
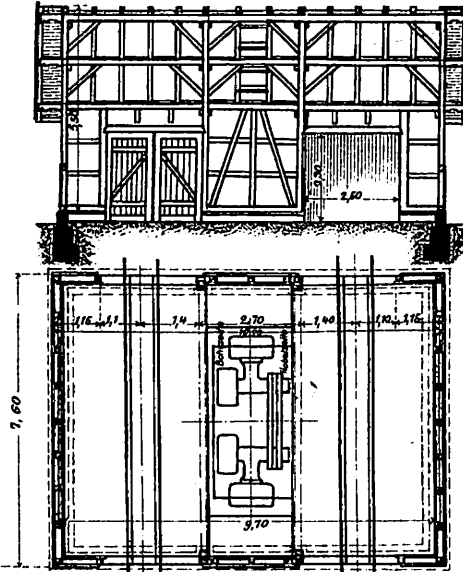
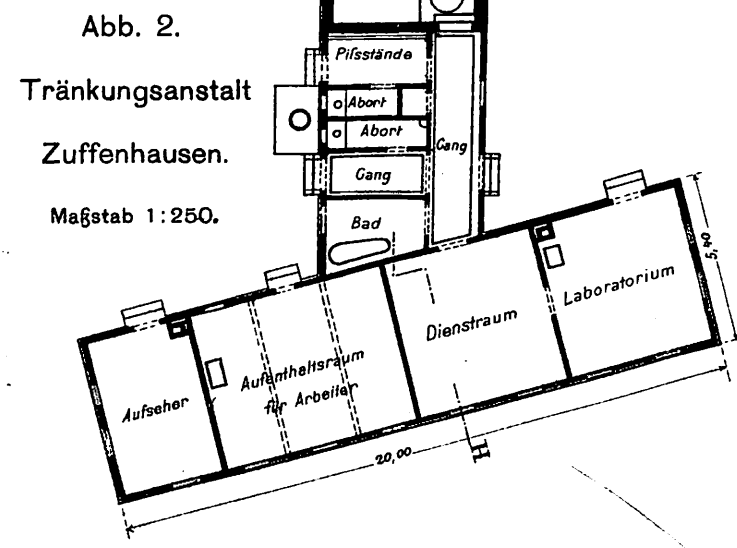
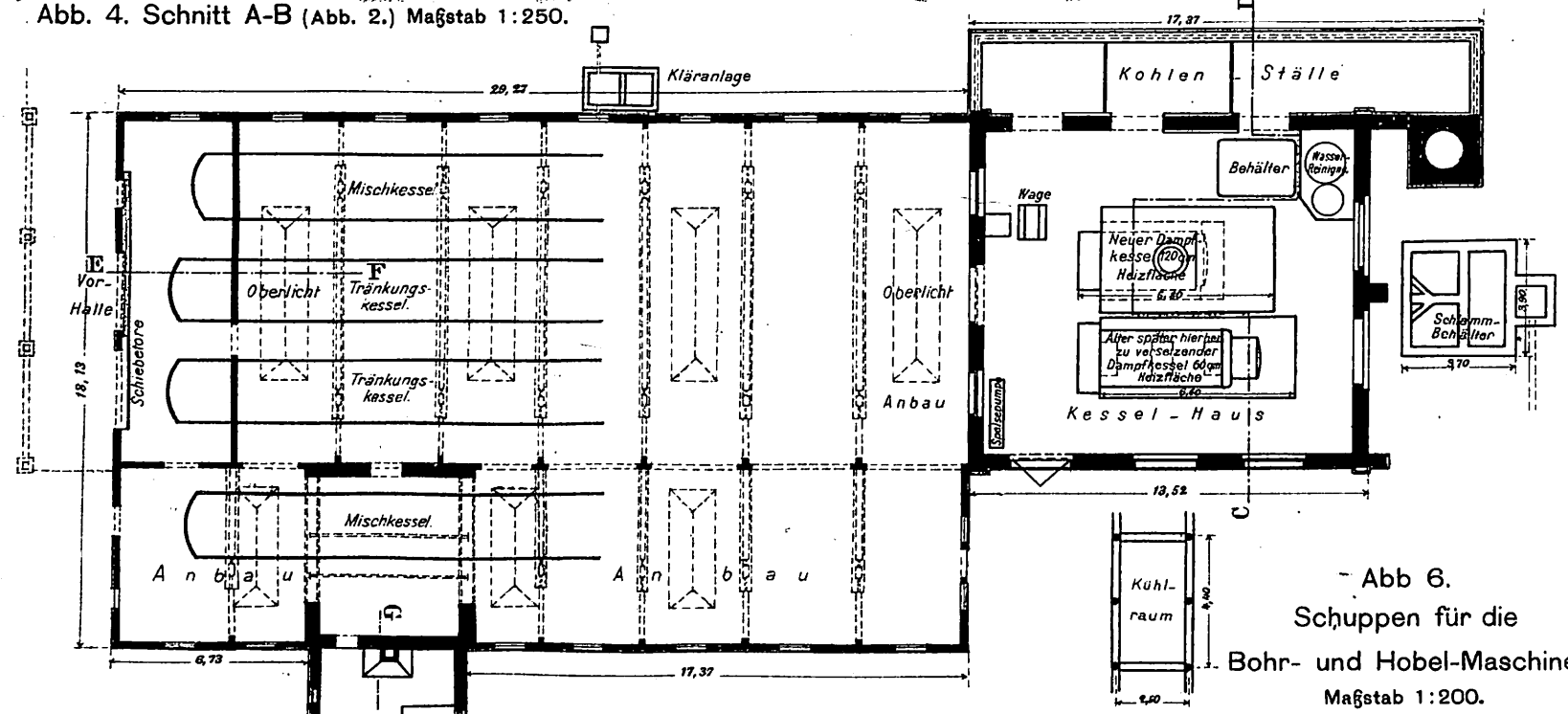
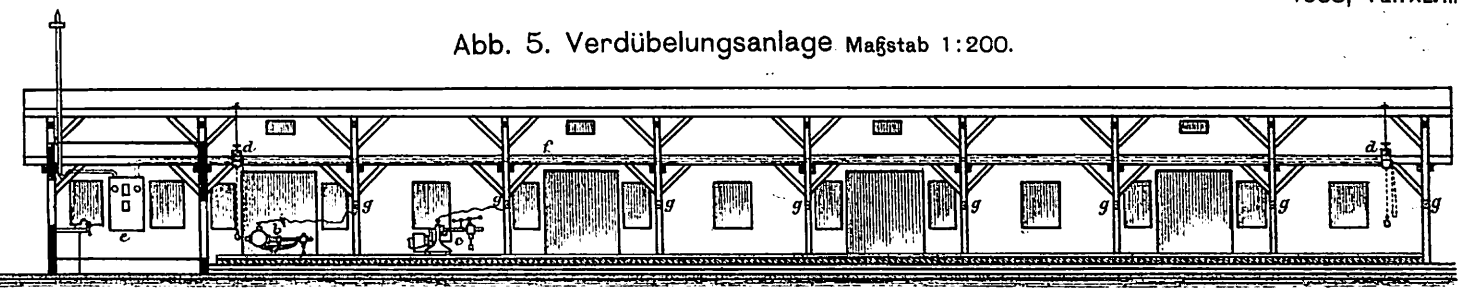
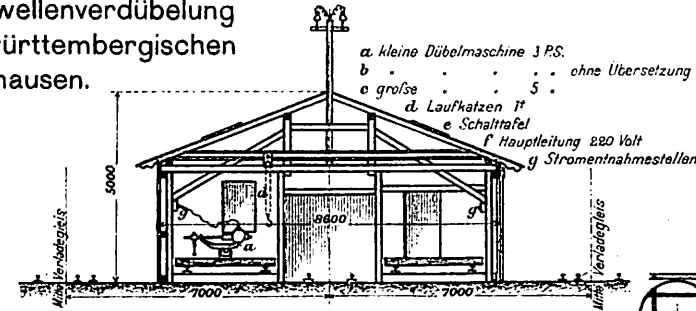
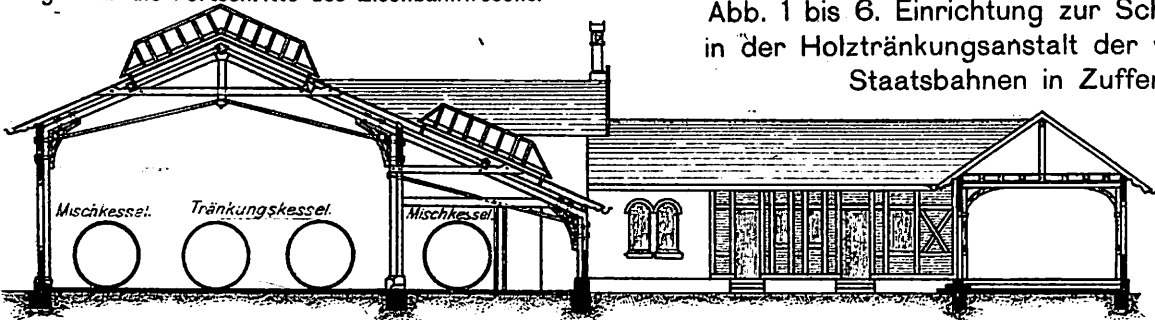


Abb. 1 bis 6. Einrichtung zur Schwellenverdübelung in der Holztränkungsanstalt der württembergischen Staatsbahnen in Zuffenhausen.



Ausbesserung schadhafter Schraubenkuppelungen bei den österreichischen Staatseisenbahnen.

Maßstab 2:25.

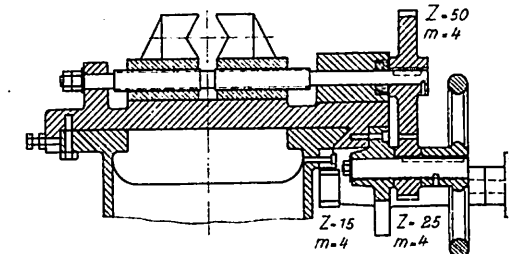


Abb. 4.

Maßstab 2:25.

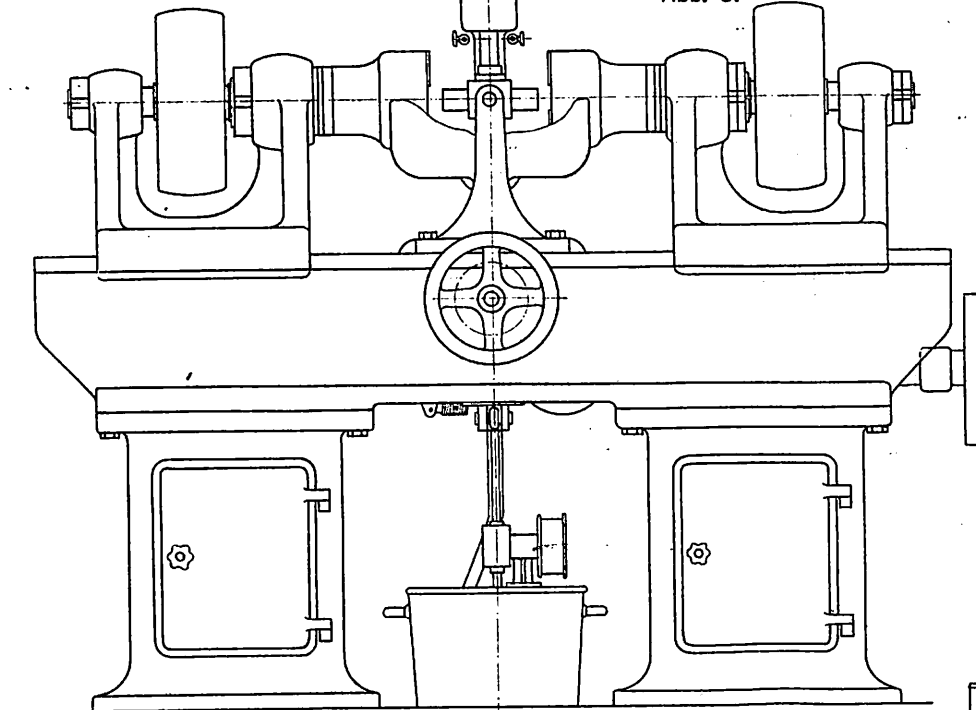


Abb. 7

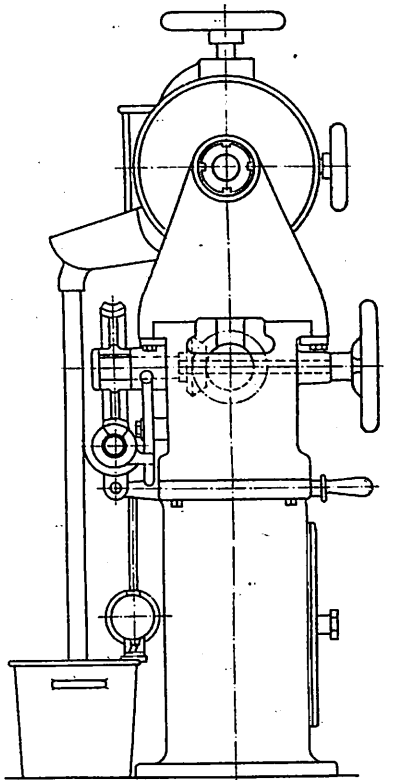


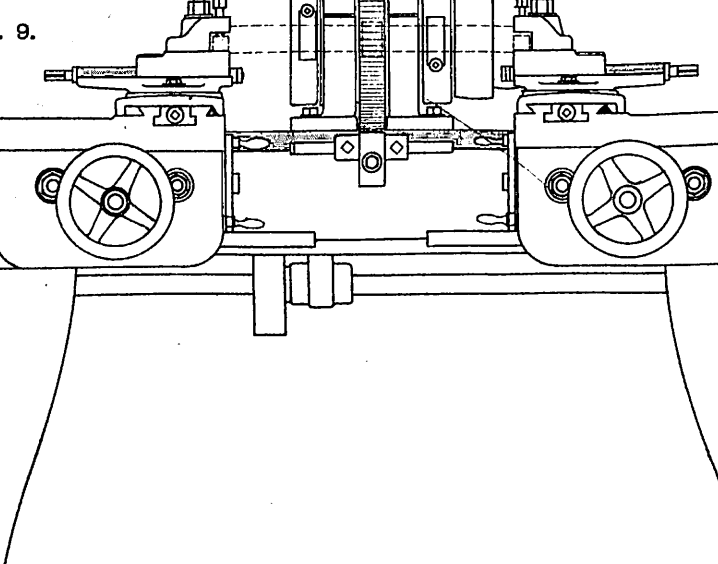
Abb. 11 Kolben für
Heißdampflokomotiven,
Bauart V. Schmidt.

Maßstab 2:25.

Abb. 8.

The diagram illustrates a three-stage gas turbine engine. It consists of a compressor section with three stages, a combustion chamber, and a turbine section with two stages. The compressor is represented by three rectangular blocks in series. The combustion chamber is a single block. The turbine is represented by two rectangular blocks in series. The shafts are shown as lines connecting the components.

Abb. 9.



A detailed technical line drawing of a mechanical device, likely a steam engine or pump, shown in a side profile. The device features a large, flared, A-frame style base. The upper section is a complex assembly of mechanical parts. On the left, there is a large circular component, possibly a flywheel or a large valve, with a smaller circular part attached to its side. A series of pipes and valves connect these components to a central horizontal shaft or cylinder. On the right side, there is another large circular component, possibly a piston or a valve, with a smaller circular part attached to its side. The drawing is a black and white line art, showing the intricate details of the machinery.

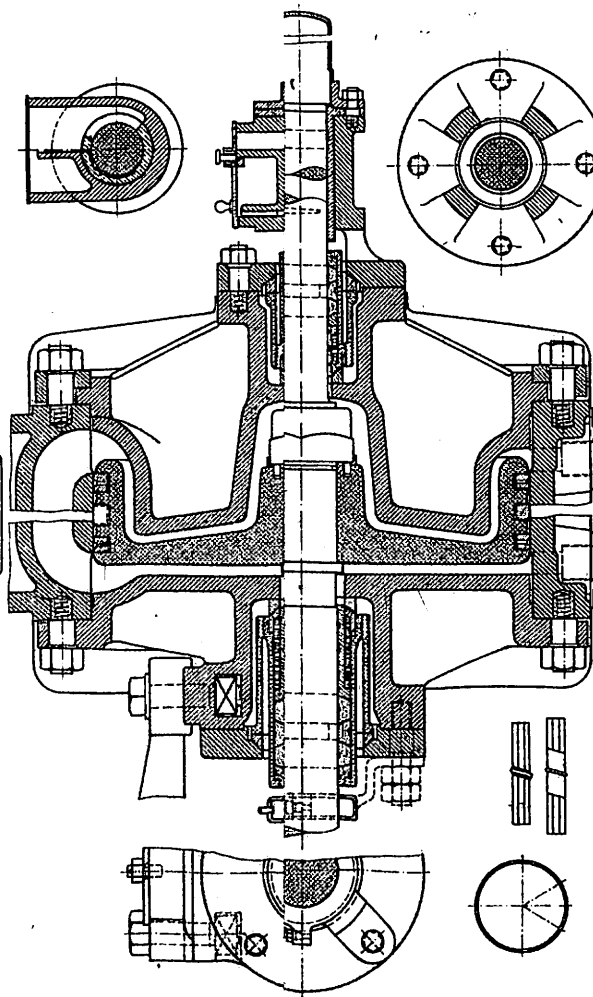
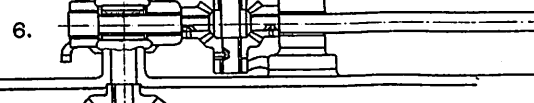


Abb. 6.



den

Gründung einer Schiebebühne
auf einem Eisenbetonroste.

[illegible]

Abb. 13.

Die Lokomotiven
der Neuyork - New Haven
und Hartford-Bahn.
Schnitt durch eine Federbüchse.

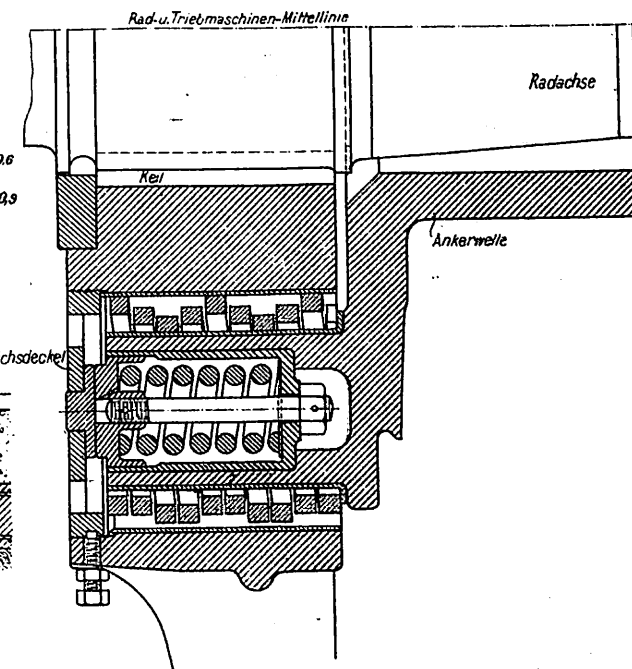


Abb. 1 und 2. Neuer stählerner Personenwagen der Hudson-Bahn-Gesellschaften.

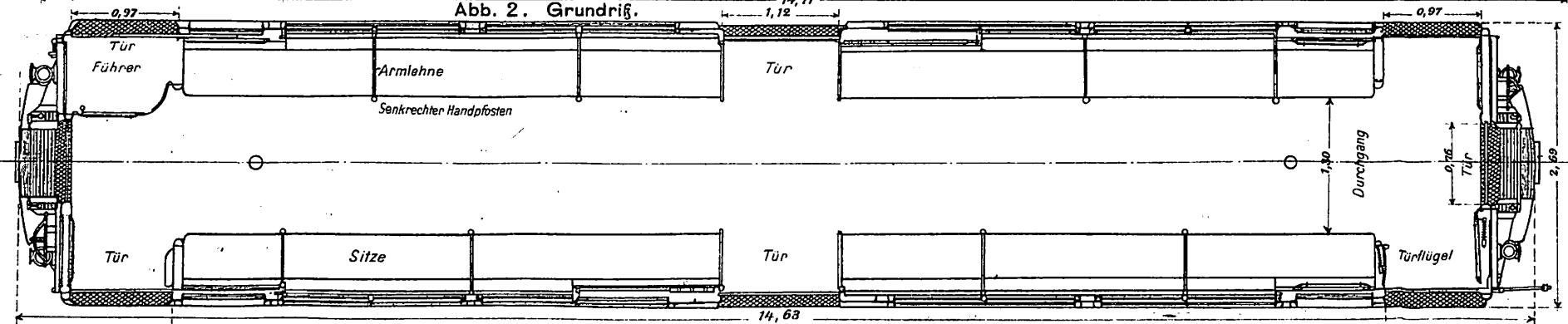


Abb. 3.

5

Abb. 5.

Abb. 5 und 6.
Getriebeanordnung
für durch Dampf, Pref-
oder in ähnlicher We-
angetriebene Fahrzeuge

Abb. 7 bis 9. Luft - Saugebremse für Nebenbahnen.

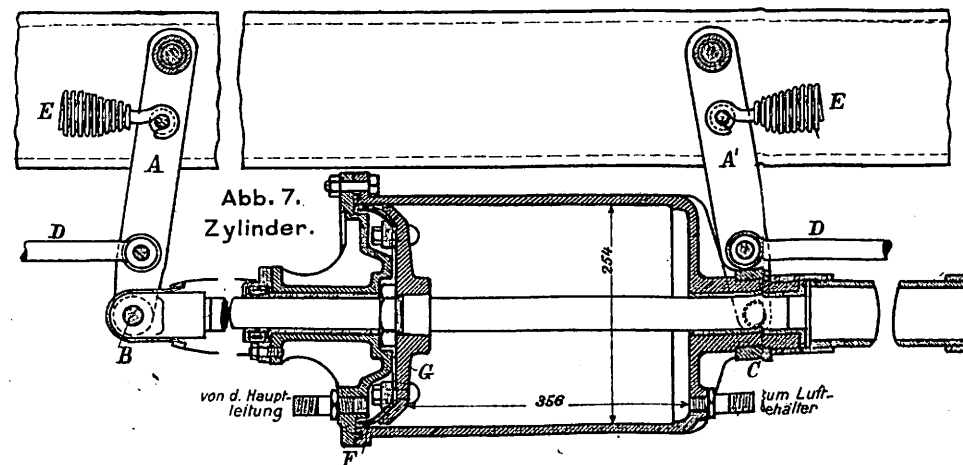


Abb. 8. Abb. 8 und 9. Anordnung der Bremse.

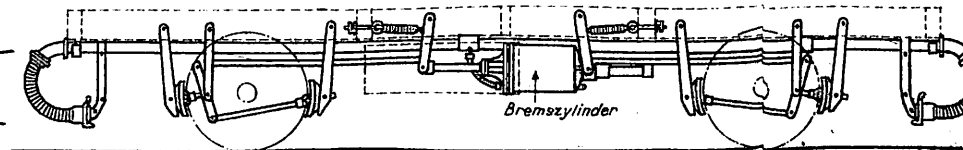


Abb. 9.

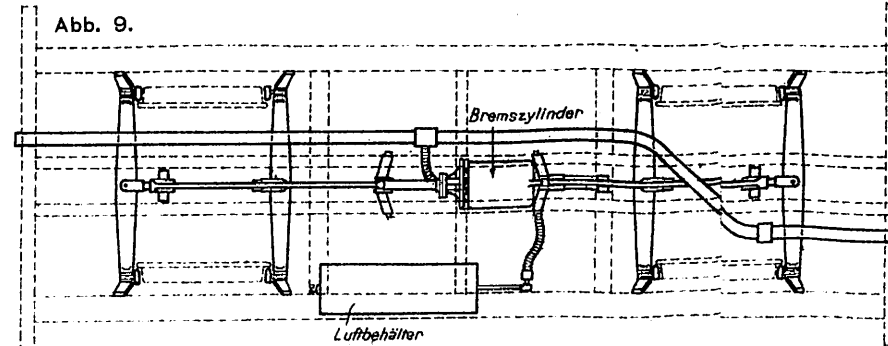


Abb. 12.

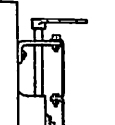


Abb.13. κ ————— 63,5 —————

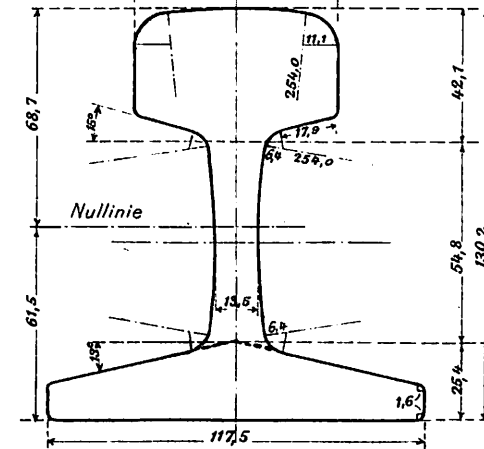


Abb. 13 und 14.

Neue Schienen
der
Pennsylvaniabahn.

Abb.14

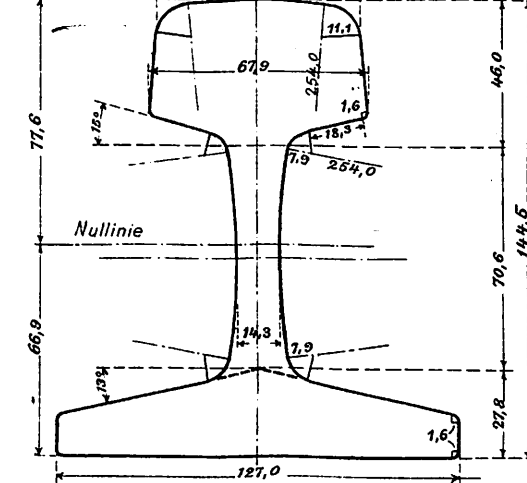


Abb. 15 bis 17.
Eisenbetonschwelle von Kimball.
Abb. 17.

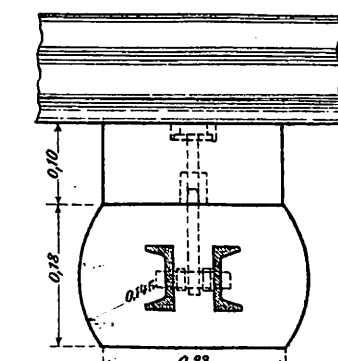


Abb.15.

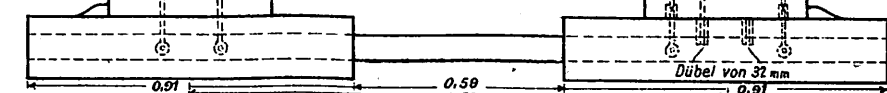


Abb.16



Abb. 18 bis 22.
Eisenbetonschwelle
von Campbell.

Abb. 20.

Ansicht der Schlitzte in den Rohren.

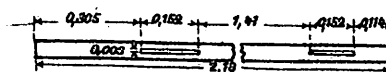


Abb. 21. Abb. 22.

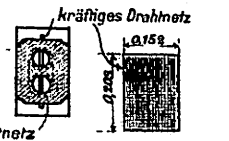


Abb. 19.

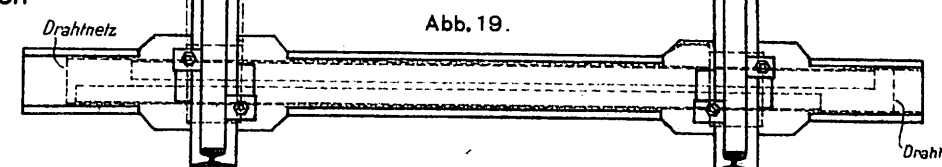


Abb. 15 bis 22.

Versuche
mit
Eisenbeton - Schwellen
in
Amerika.

