

Vorerhebungen für die Einführung einer selbsttätigen durchgehenden Güterzugbremse.

Abb.1. Zahlen und Verhältniszahlen der am 23. bis 25. XI 1905 und am 15. bis 17. II 1906 gezählten 102740 Güterzüge, in denen die im Fuße angegebenen Bruchteile der Zugwagenzahl gebremst waren.

Abb.2. Zusammenstellung der größten Gruppen hinter einander laufender Wagen ohne Bremse, Leitungswagen, in den am 23.bis 25.XI 1905 auf den Strecken des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen gezählten 50723 Güterzügen.

43 Züge = 0,04 % der gezählten Züge.	
14 = 0,01 %	
22 = 0,02 %	
25 = 0,02 %	
56 = 0,05 %	
81 = 0,08 %	
89 = 0,09 %	
262 = 0,26 %	
318 = 0,31 %	
451 = 0,44 %	
490 = 0,48 %	
782 = 0,76 %	
1094 = 1,01 %	
1348 = 1,31 %	
1809 = 1,76 %	
1814 = 1,77 %	
2082 = 2,28 %	
2368 = 2,80 %	
2659 = 2,63 %	
3290 = 3,20 %	
3385 = 3,24 %	
3304 = 3,22 %	
3227 = 3,14 %	
4060 = 3,85 %	
3913 = 3,81 %	
3615 = 3,55 %	
3577 = 3,42 %	
5776 = 5,42 %	
2080 = 2,04 %	
3610 = 3,42 %	
3536 = 3,44 %	
2711 = 2,64 %	
3666 = 3,47 %	
3289 = 3,21 %	
2345 = 2,28 %	
2043 = 1,99 %	
2457 = 2,38 %	
2422 = 2,36 %	
2107 = 2,04 %	
1805 = 1,76 %	
1468 = 1,43 %	
1643 = 1,60 %	
1477 = 1,38 %	
565 = 0,55 %	
424 = 0,41 %	
818 = 0,85 %	
919 = 0,90 %	
616 = 0,60 %	
690 = 0,68 %	
714 = 0,69 %	
664 = 0,65 %	
484 = 0,47 %	
420 = 0,41 %	
757 = 0,73 %	
1216 = 0,27 %	
304 = 0,30 %	
425 = 0,41 %	
322 = 0,31 %	
229 = 0,23 %	
180 = 0,18 %	
789 = 0,77 %	
232 = 0,23 %	
171 = 0,17 %	
167 = 0,16 %	
146 = 0,14 %	
156 = 0,15 %	
68 = 0,07 %	
346 = 0,34 %	
71 = 0,07 %	
69 = 0,07 %	
109 = 0,11 %	
157 = 0,05 %	
195 = 0,19 %	
149 = 0,05 %	
42 = 0,04 %	
197 = 0,09 %	
20 = 0,08 %	
138 = 0,04 %	
69 = 0,07 %	
35 = 0,03 %	
157 = 0,05 %	
42 = 0,04 %	
31 = 0,03 %	
24 = 0,02 %	
12 = 0,01 %	
16 = 0,02 %	
14 = 0,01 %	
13 = 0,01 %	
5 = 0,00 %	
1 = 0,00 %	
1385 = 1,35 %	

Größte Wagengruppen von	
5	6401 = 12,62 %
6	6416 = 12,65 %
7	5905 = 11,64 %
8	4740 = 9,40 %
9	3611 = 7,12 %
10	2702 = 5,33 %
11	1834 = 3,62 %
12	1390 = 2,74 %
13	855 = 1,69 %
14	617 = 1,20 %
15	409 = 0,80 %
16	297 = 0,59 %
17	156 = 0,30 %
18	121 = 0,23 %
19	87 = 0,17 %
20	50 = 0,09 %
21	38 = 0,07 %
22	12 = 0,02 %
23	19 = 0,03 %
24	29 = 0,05 %

15040 Züge = 29,65 % der gezählten Züge.	
5	6401 = 12,62 %
6	6416 = 12,65 %
7	5905 = 11,64 %
8	4740 = 9,40 %
9	3611 = 7,12 %
10	2702 = 5,33 %
11	1834 = 3,62 %
12	1390 = 2,74 %
13	855 = 1,69 %
14	617 = 1,20 %
15	409 = 0,80 %
16	297 = 0,59 %
17	156 = 0,30 %
18	121 = 0,23 %
19	87 = 0,17 %
20	50 = 0,09 %
21	38 = 0,07 %
22	12 = 0,02 %
23	19 = 0,03 %
24	29 = 0,05 %

Bremswagen	
1	1 = 0,00 %
2	1 = 0,00 %
3	1 = 0,00 %
4	1 = 0,00 %
5	1 = 0,00 %
6	1 = 0,00 %
7	1 = 0,00 %
8	1 = 0,00 %
9	1 = 0,00 %
10	1 = 0,00 %
11	1 = 0,00 %
12	1 = 0,00 %
13	1 = 0,00 %
14	1 = 0,00 %
15	1 = 0,00 %
16	1 = 0,00 %
17	1 = 0,00 %
18	1 = 0,00 %
19	1 = 0,00 %
20	1 = 0,00 %
21	1 = 0,00 %
22	1 = 0,00 %
23	1 = 0,00 %
24	1 = 0,00 %

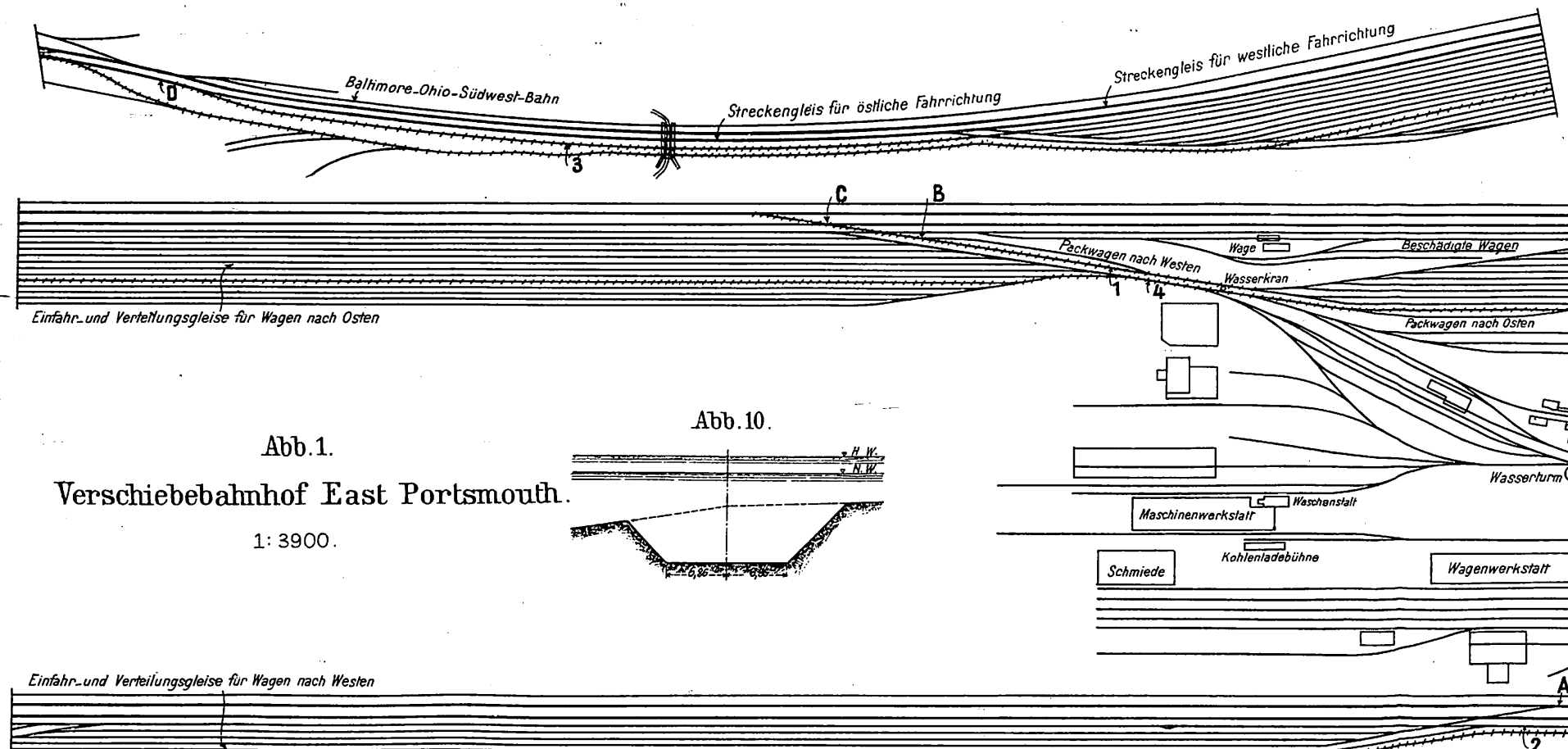


Abb. 1.

Verschiebebahnhof East Portsmouth.

1: 3900.

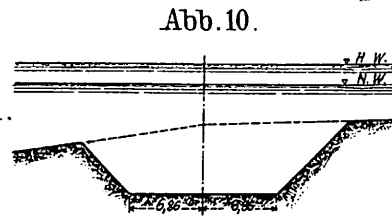


Abb. 10.

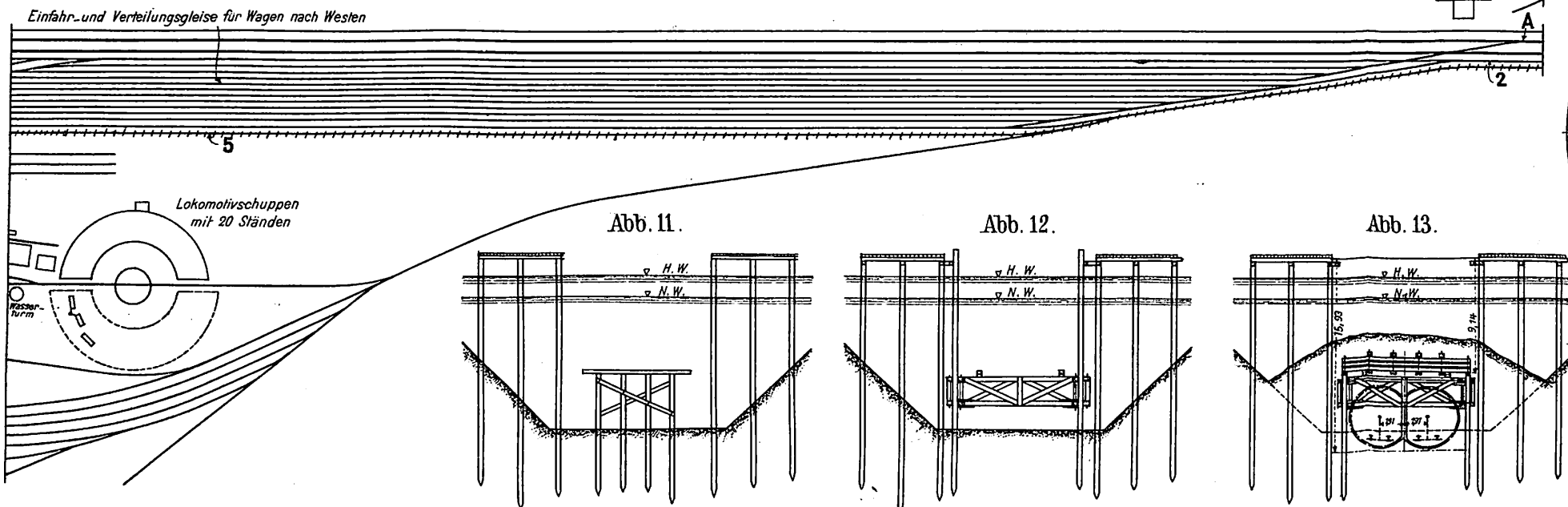


Abb. 11.

Abb. 12.

Abb. 13.

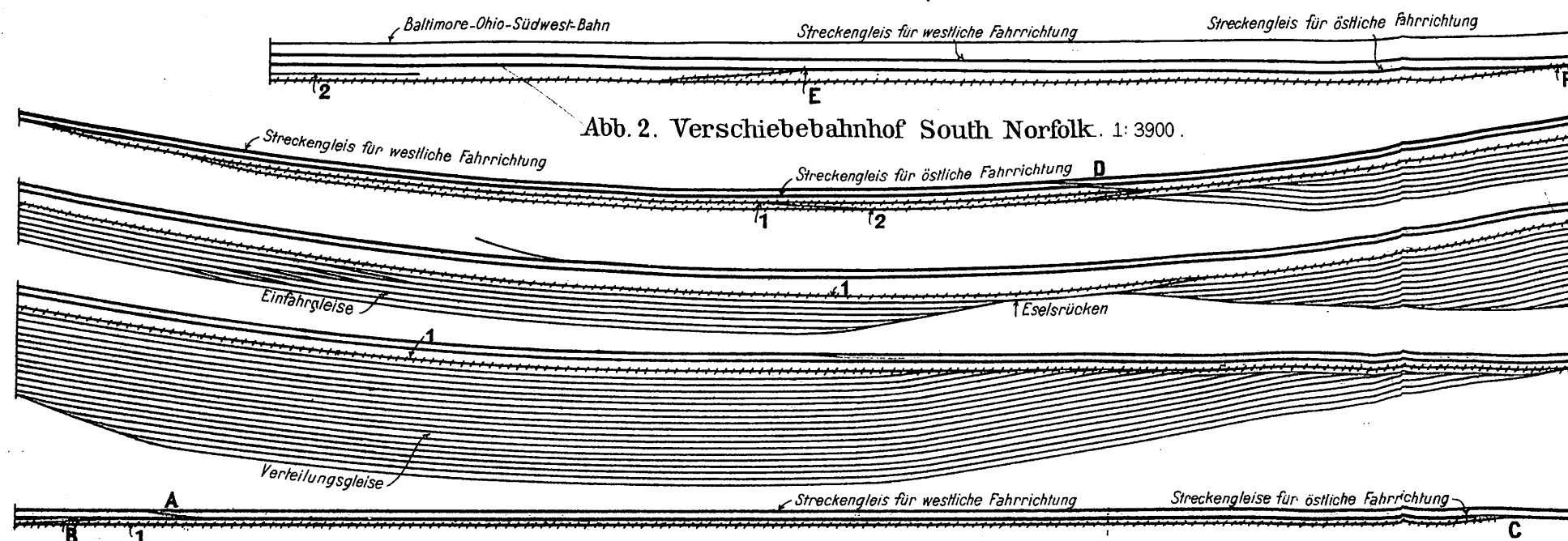


Abb. 2. Verschiebebahnhof South Norfolk. 1: 3900.

Abb. 3 bis 9.
Der Baldwin-Ueberhitzer.

Abb. 3. Grundriss der oberen Trommel.

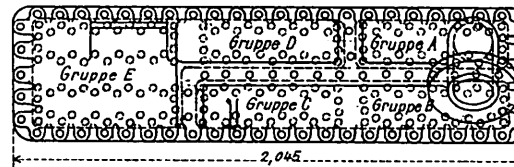


Abb. 4. Grundriss der unteren Trommel.

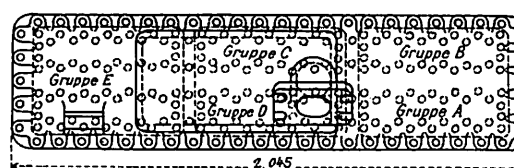
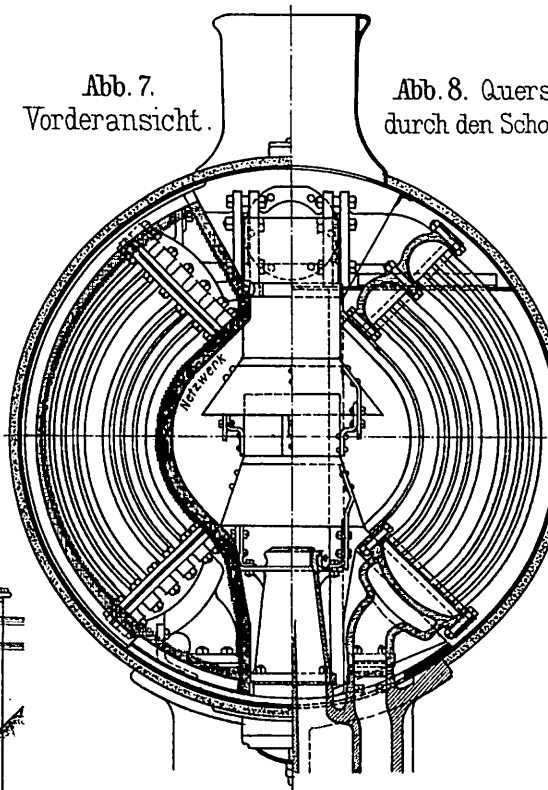
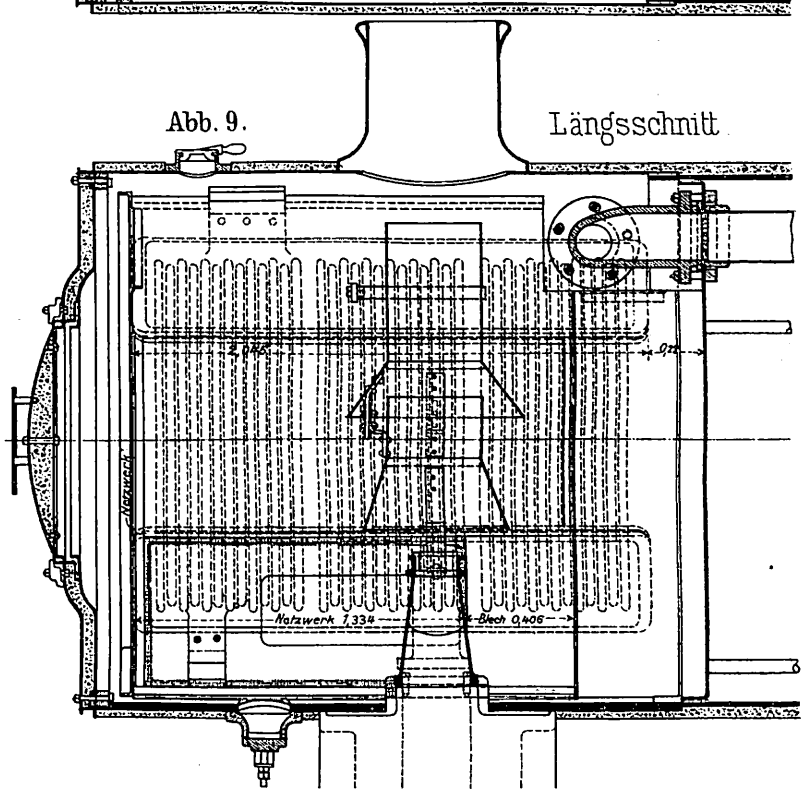
Abb. 7.
Vorderansicht.Abb. 8. Querschnitt
durch den Schornstein.

Abb. 9.

Längsschnitt.

Abb. 5.
Grundriss.Abb. 6.
Wagerechter
Schnitt
durch d. Achse
d. Kessels.

Abb. 10 bis 19. Der Harlem-Tunnel in Neuyork.

Abb. 14.

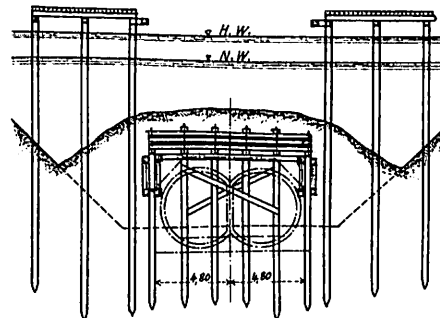


Abb. 15.

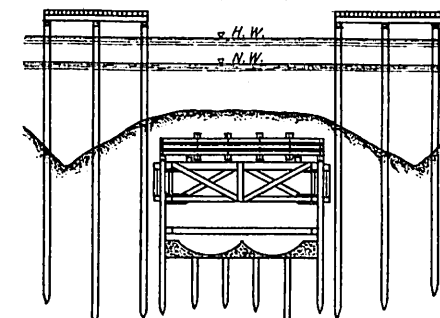


Abb. 16.

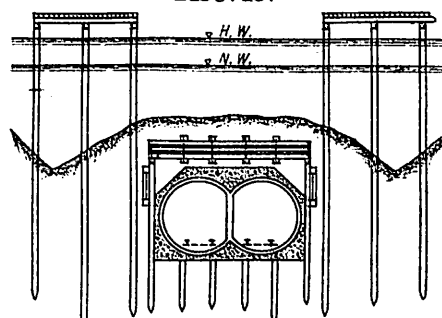


Abb. 17.

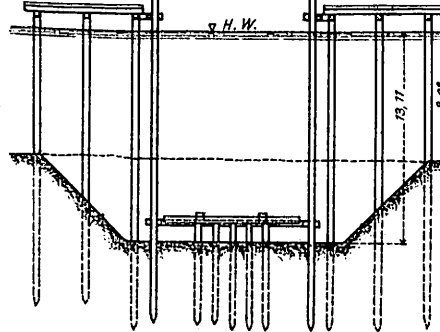


Abb. 18.

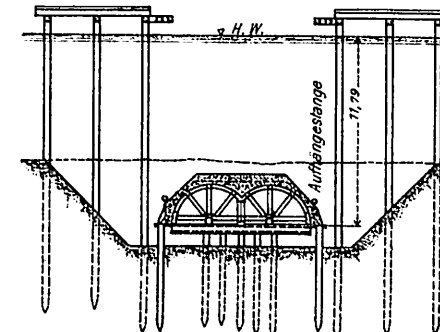


Abb. 19.

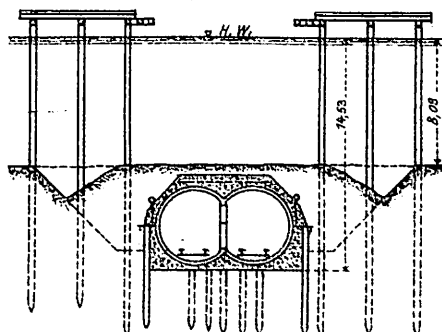


Abb.1-5. Lokomotiv-Endbahnhöfe der Neuyork-Zentralbahn in Croton und North White Plains.

Abb.1. Lokomotiv-Endbahnhof North White Plains
Maßstab 1:2200.

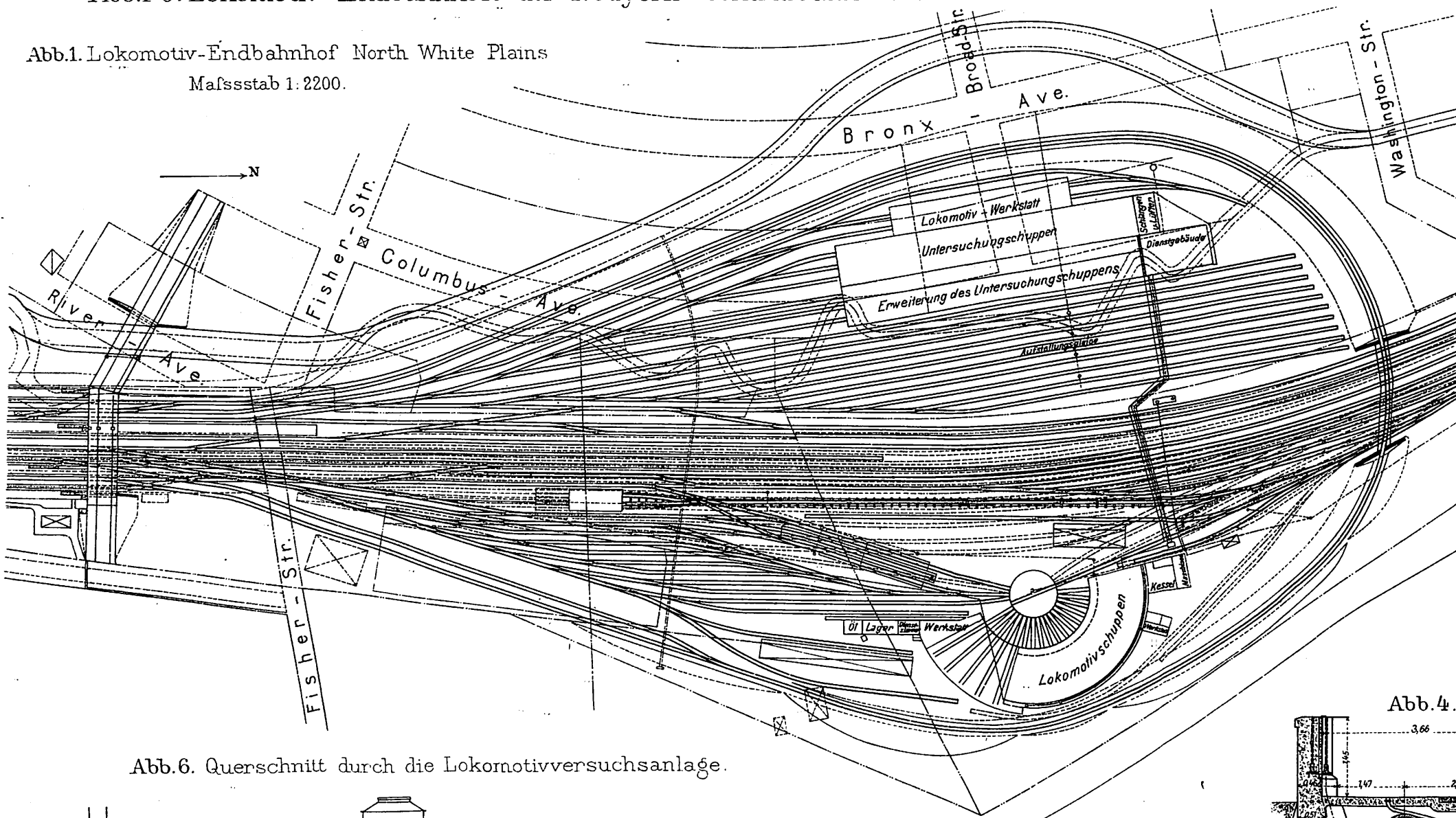


Abb.6. Querschnitt durch die Lokomotivversuchsanlage.

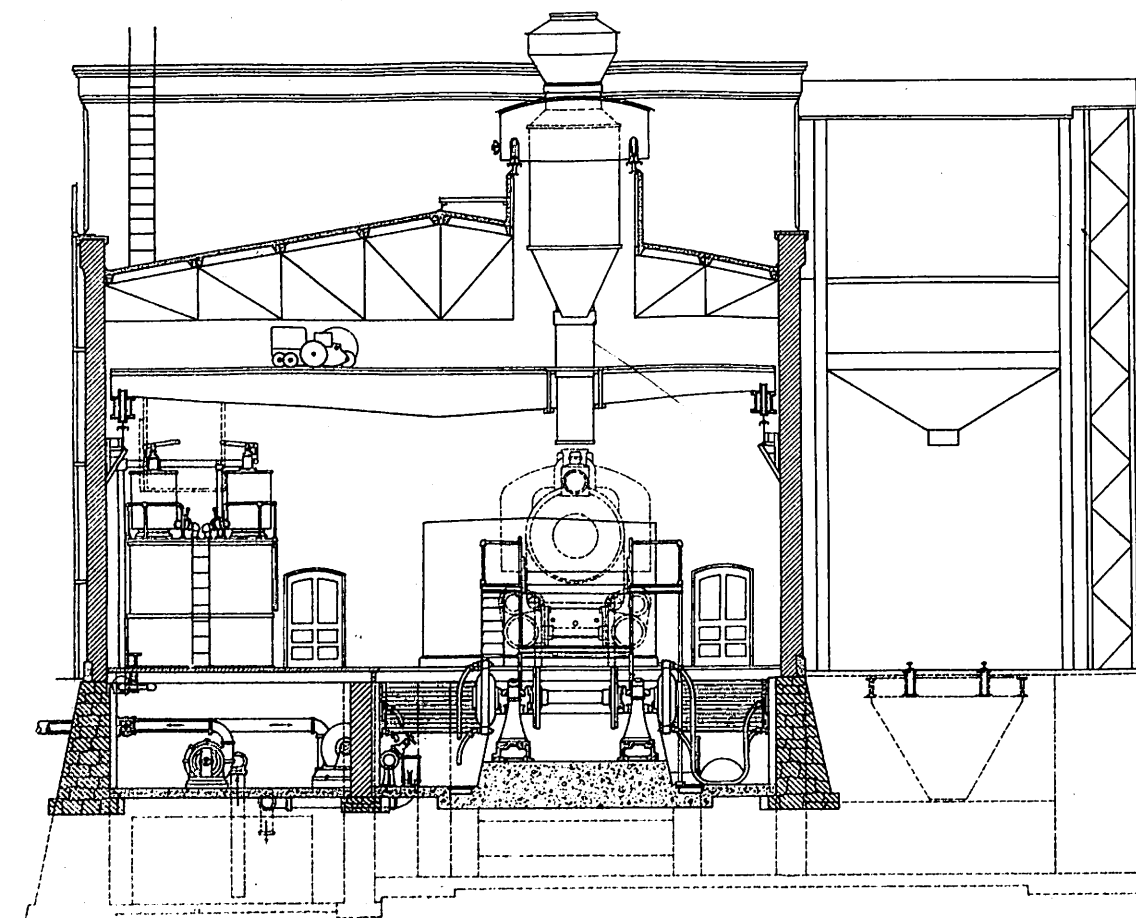


Abb.2 u.3. Rückluft-Schließgitter in der
Wand des Lüfterraumes, Endbahnhof
North White Plains.

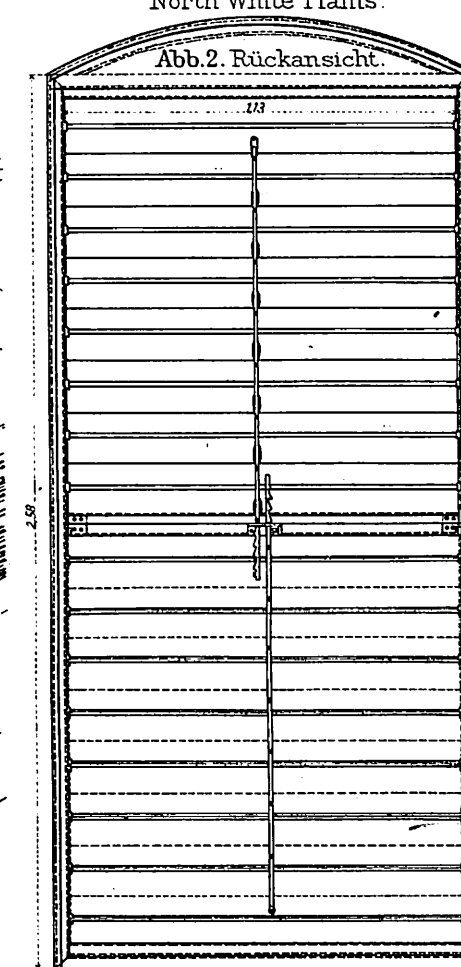


Abb.3.
Schnitt.

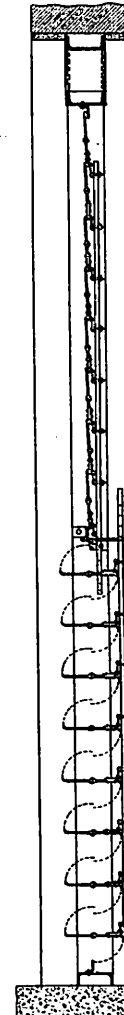


Abb.6-8. Lokomotiv-
versuchstand der Pennsylvania-
Bahn zu Altoona.

Abb.7 u.8. Aufnahme-Bremse
Bauart Alden.

Abb.7. Schnitt mit den
Wasseranschlüssen.

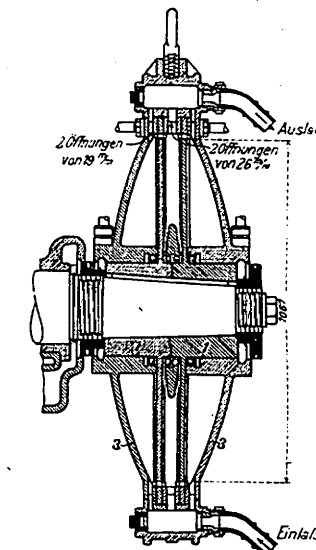


Abb.8. Schnitt
mit den
Ölanschlüssen.

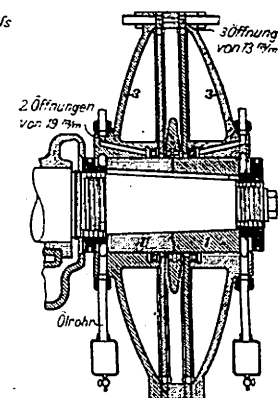


Abb.4. Querschnitt durch die Arbeitsgruben, Endbahnhof North White Plains.

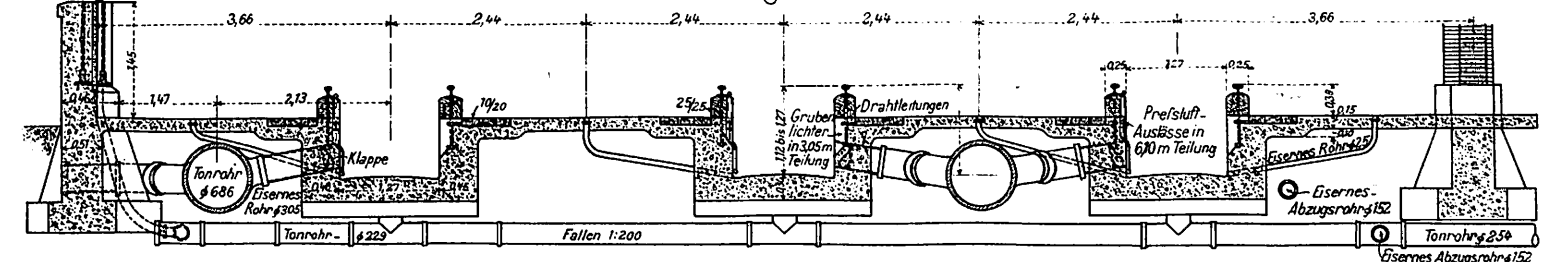
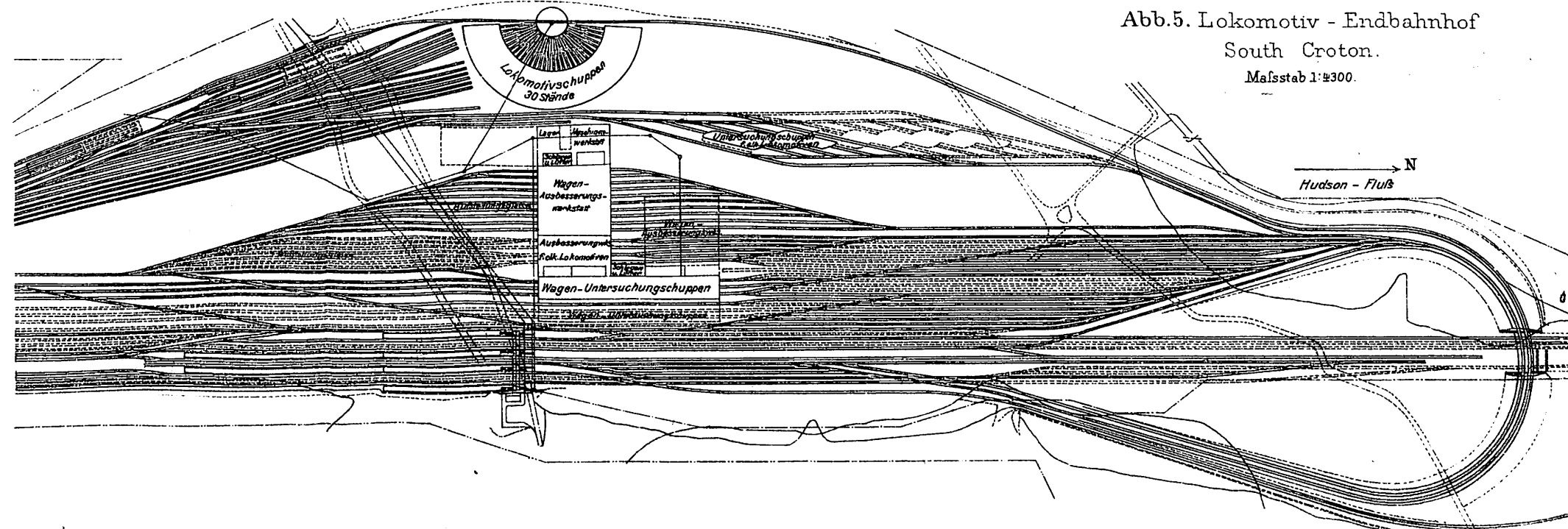


Abb.5. Lokomotiv-Endbahnhof
South Croton.
Maßstab 1:4300.



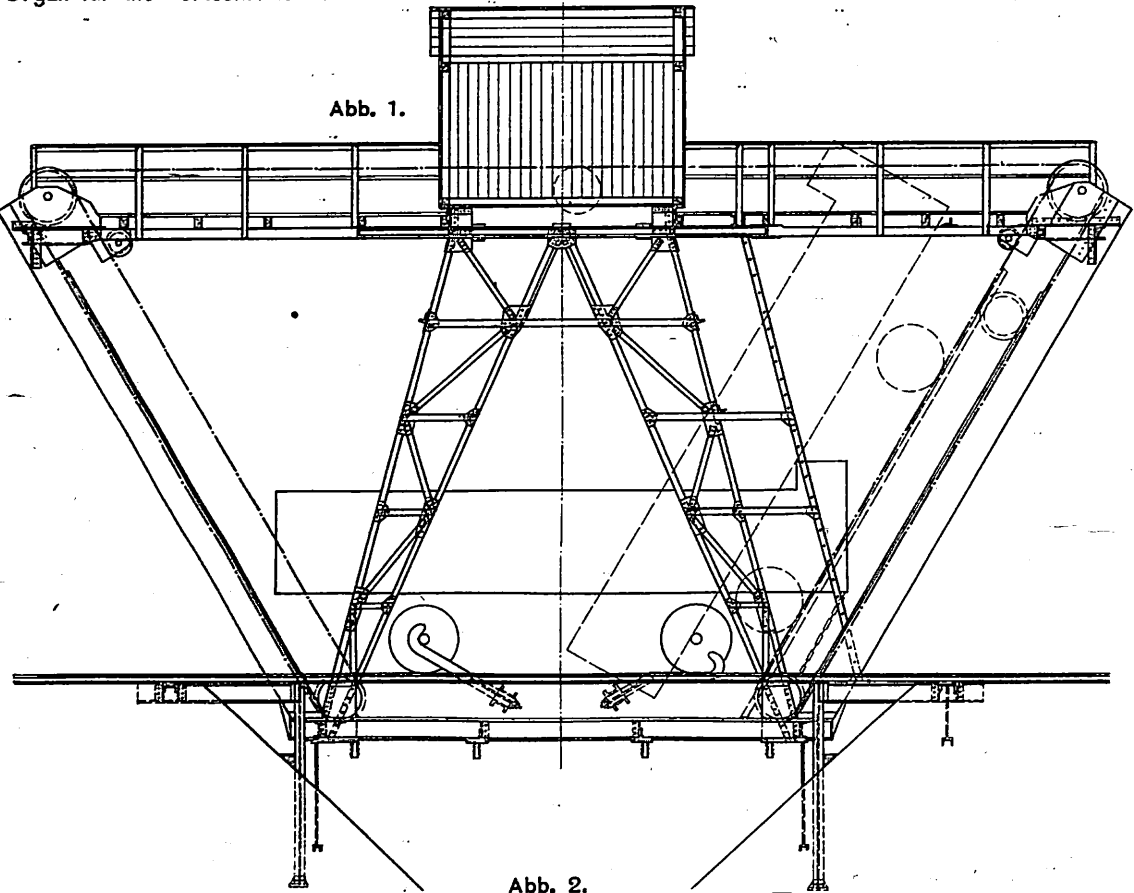


Abb. 1 bis 3.
Doppelseitiger Wagenkipper.
für 30 t Tragkraft
von A. Bleichert u. Co. in Leipzig-Gohlis.
Maßstab 2:225.

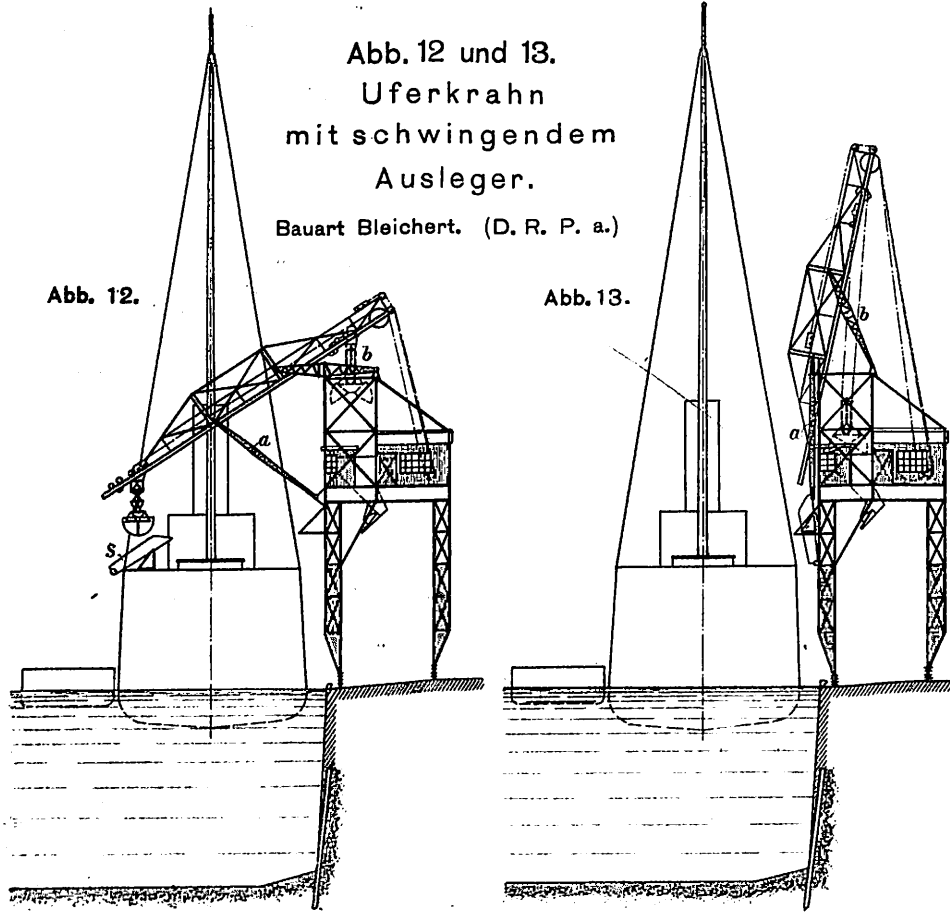


Abb. 12.

Abb. 13.

Abb. 12 und 13.
Uferkran
mit schwingendem
Ausleger.
Bauart Bleichert. (D. R. P. a.)

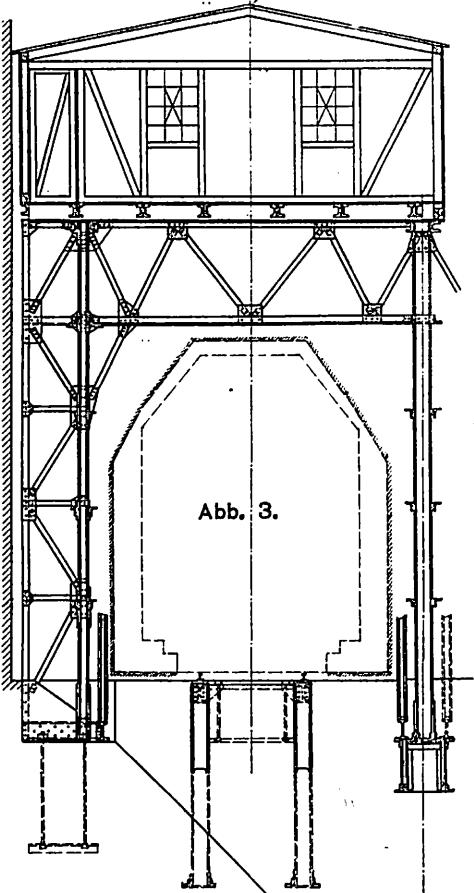


Abb. 3.

Abb. 4.

Abb. 5.

Abb. 6.

Abb. 7.

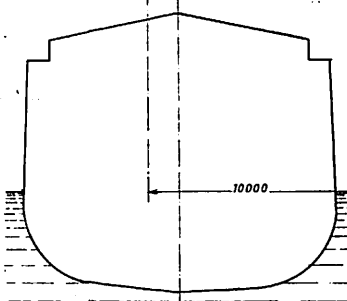


Abb. 8.

Abb. 9.

Abb. 1 bis 15.
Buhle: Neuere
Massentransport-Anlagen.

Abb. 16 bis 21.
Lihotzky:
Über
Lokomotiv-
Beschaffungs-
kosten.

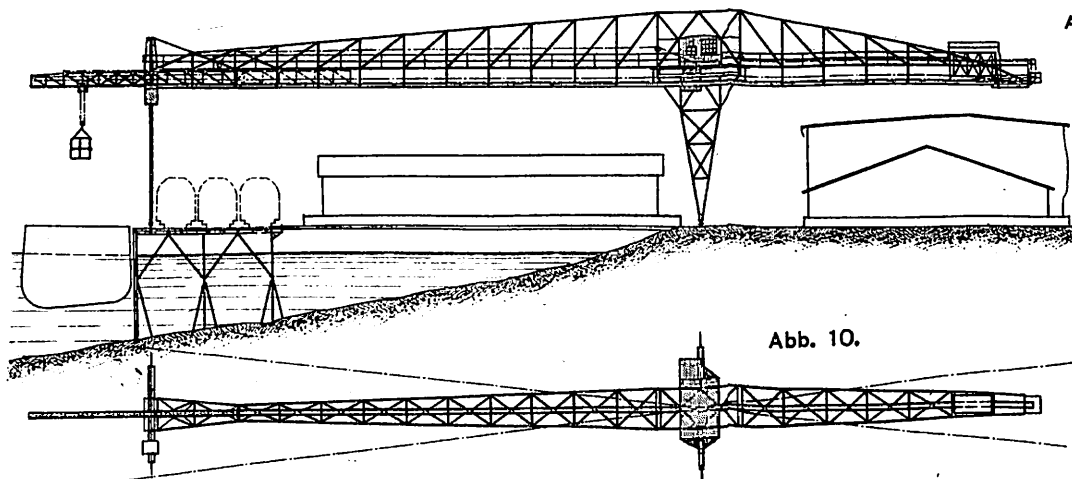


Abb. 10.

Abb. 11.

Abb. 9 bis 11.
Verladebrücke
mit ausschiebbarem
Ausleger.
Bauart Bleichert, (D. R. P. 193294.)

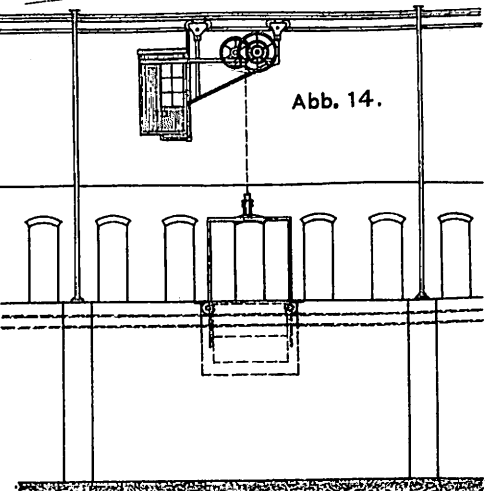


Abb. 14.

Abb. 14 und 15.
Koks-Lösch-und Förder-Verfahren.
(Patent Jilg, Nr. 189954.)

Abb. 15.

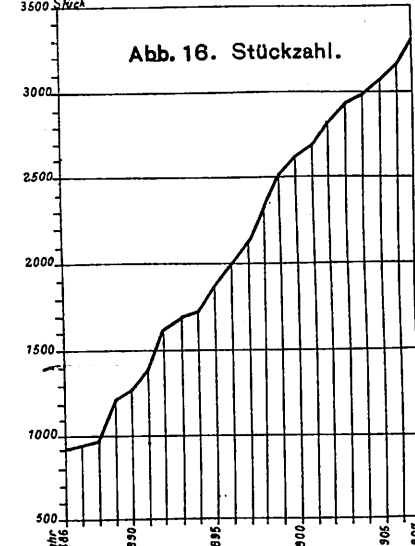


Abb. 16. Stückzahl.

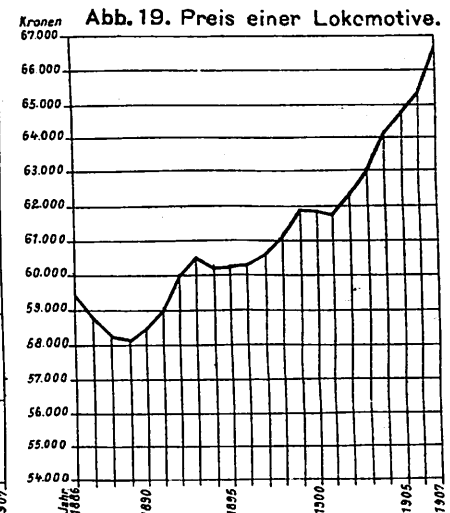


Abb. 19. Preis einer Lokomotive.

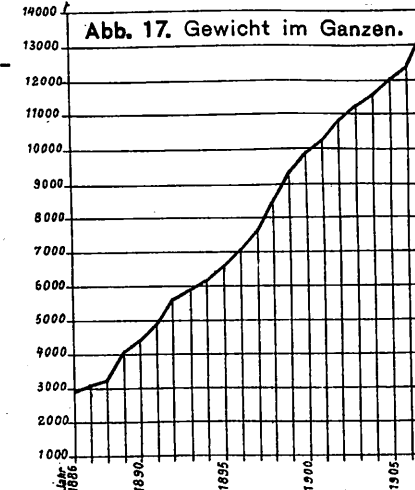


Abb. 17. Gewicht im Ganzen.

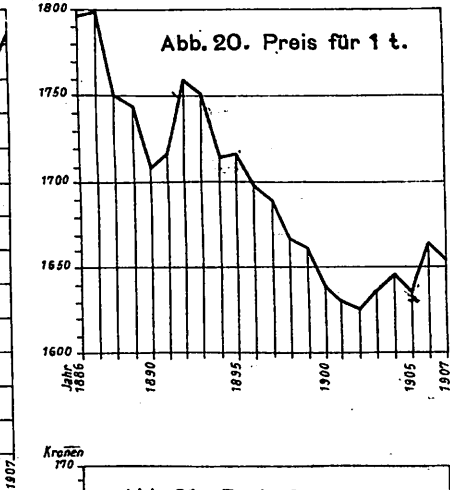


Abb. 20. Preis für 1 t.

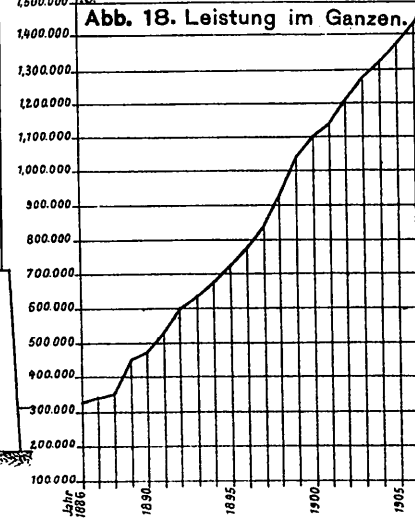


Abb. 18. Leistung im Ganzen.

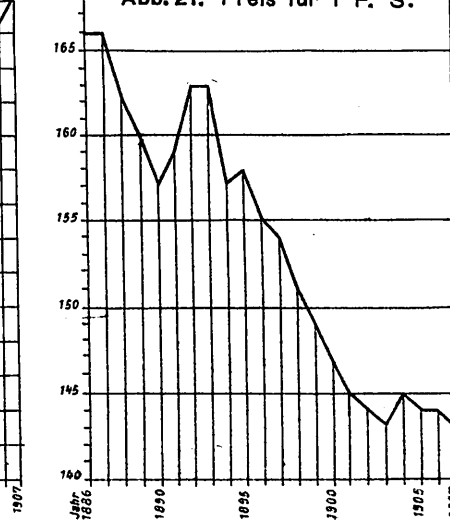
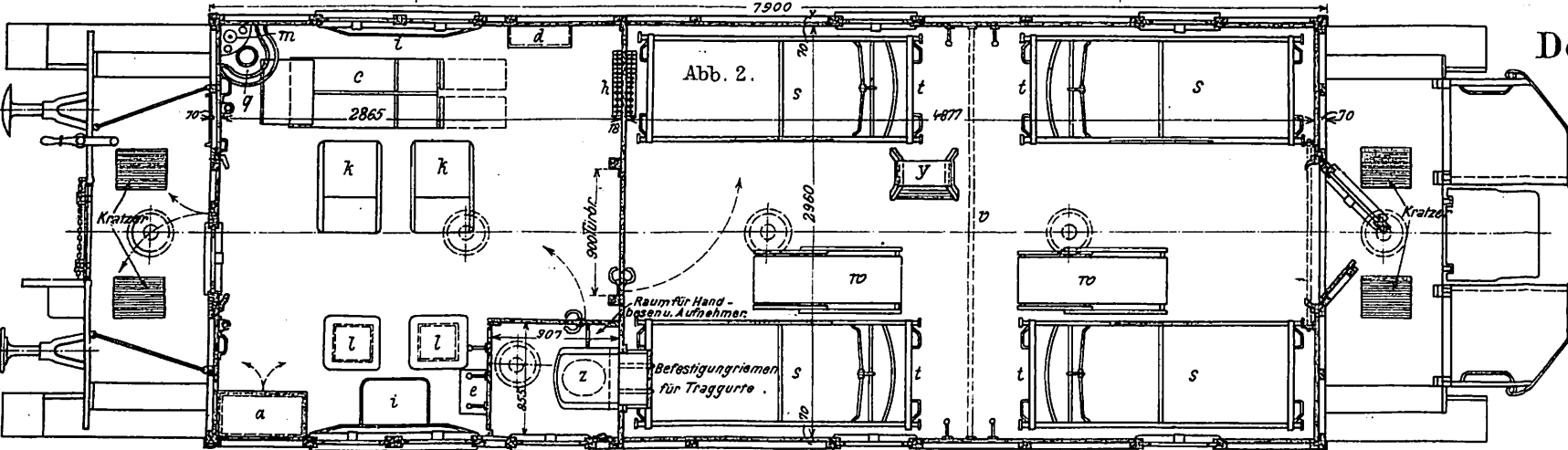
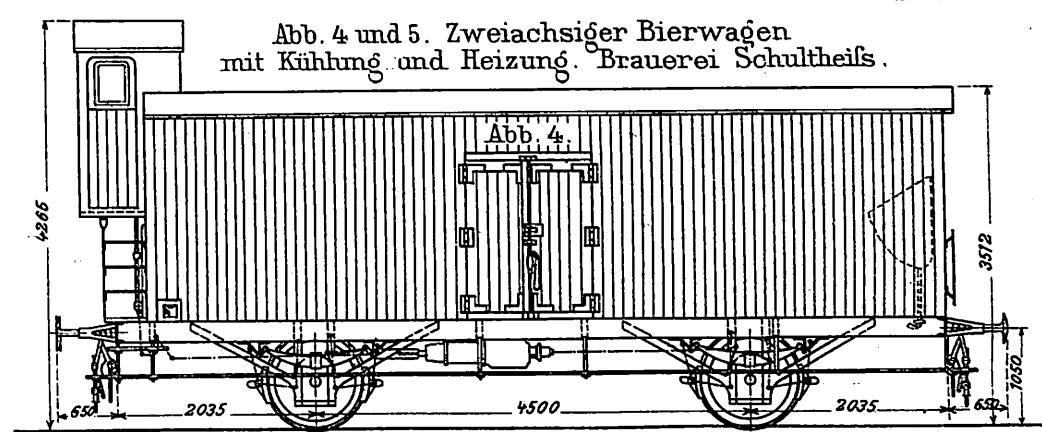
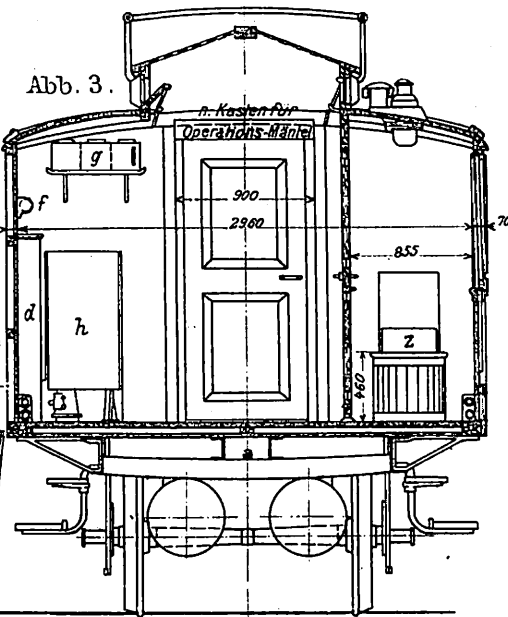
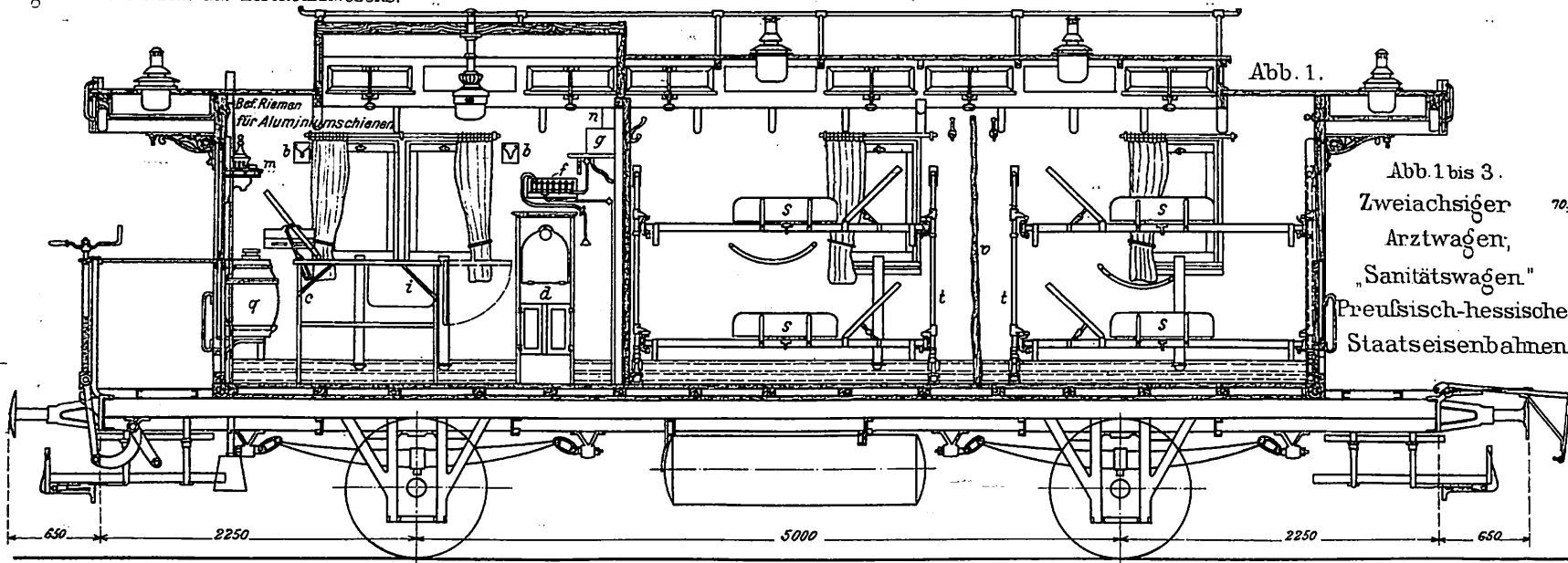


Abb. 21. Preis für 1 P. S.



Der Wagenbau auf der Ausstellung
in Mailand 1906.

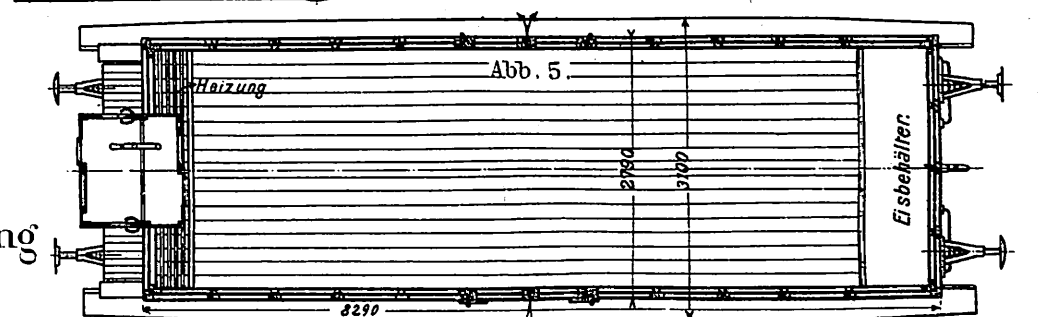


Abb. 6. Vierachsiger Seitengangwagen 1/4 Klasse. Gotthardbahn.

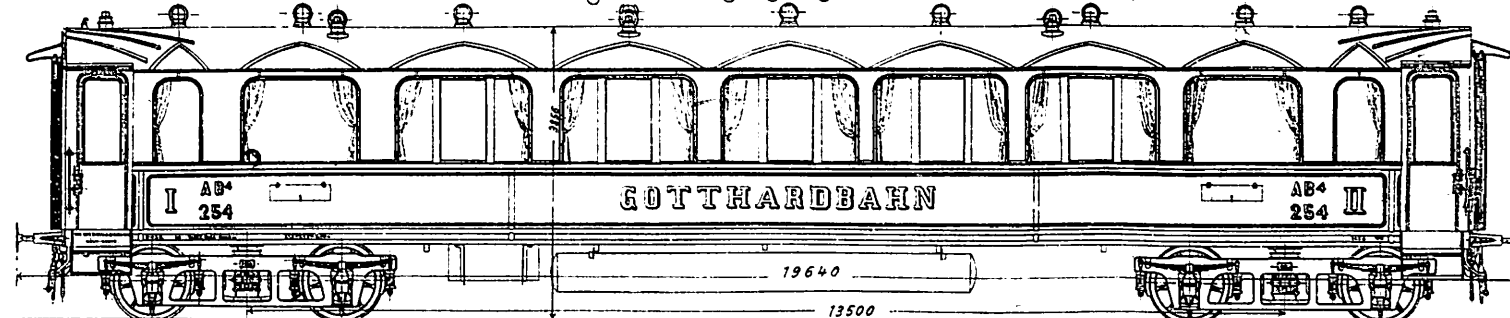


Abb. 7. Dreiachsiger Abteilwagen IV. Klasse. Preussisch-hessische Staatseisenbahnen.

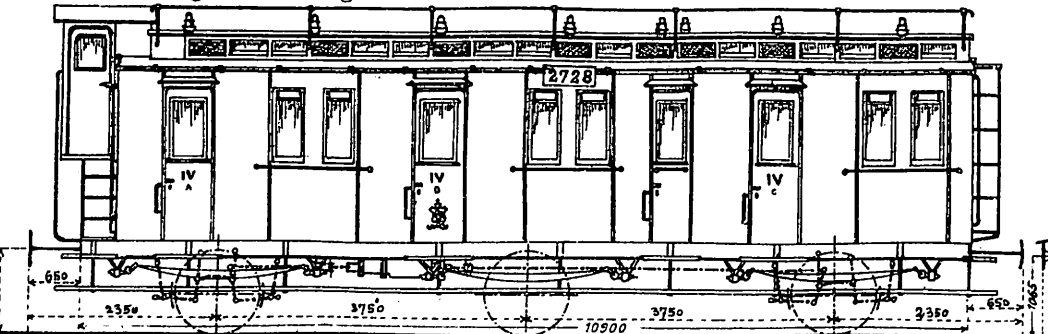


Abb. 8. Dreiachsiger Durchgangswagen 1/4 Klasse. Schweizerische Bundesbahnen.

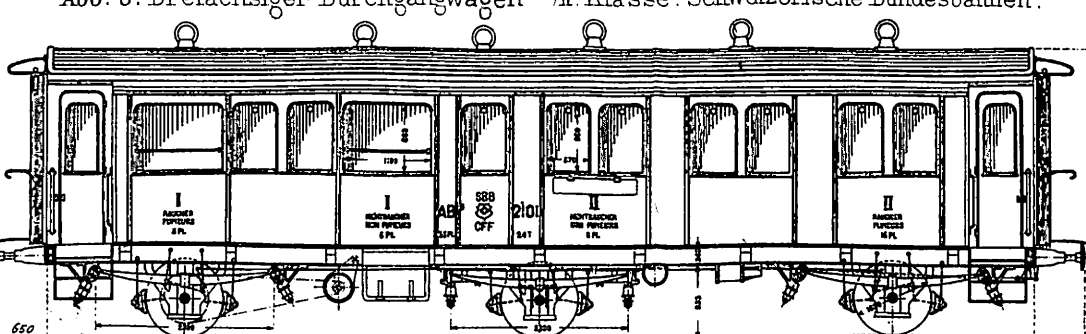


Abb. 9 und 10. Dreiachsiger Bahnpostwagen. Schweizerische Ober-Postdirektion.

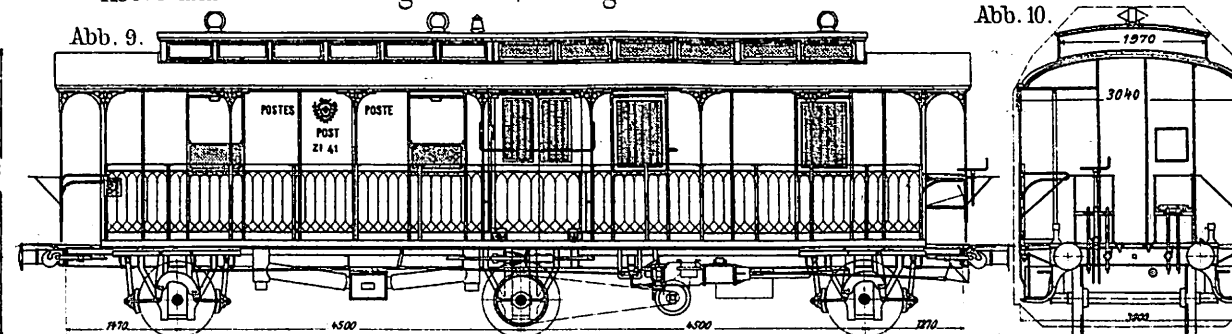


Abb. 11. Vierachsiger Durchgangswagen I. Klasse. Gotthardbahn.

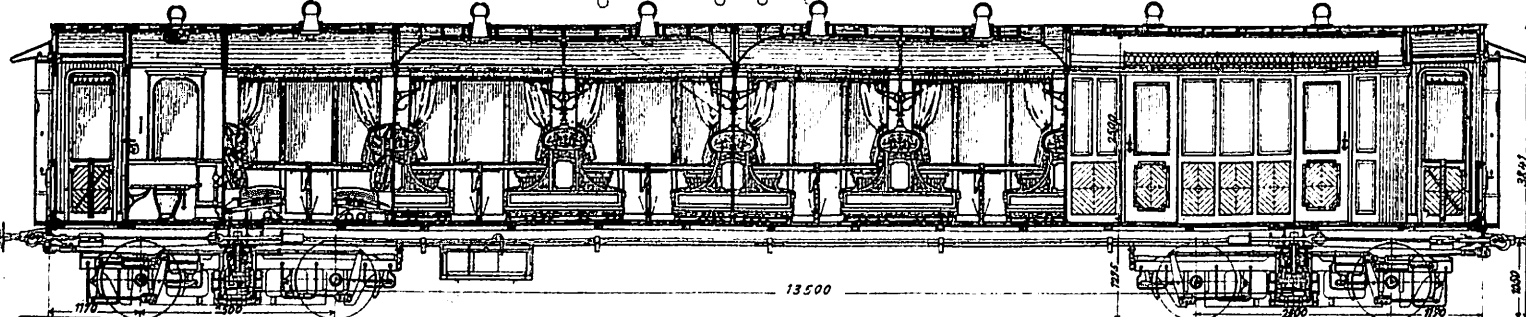


Abb. 12. Vierachsiger
Seitengangwagen
1/4 Klasse.
Schweizerische
Bundesbahnen.

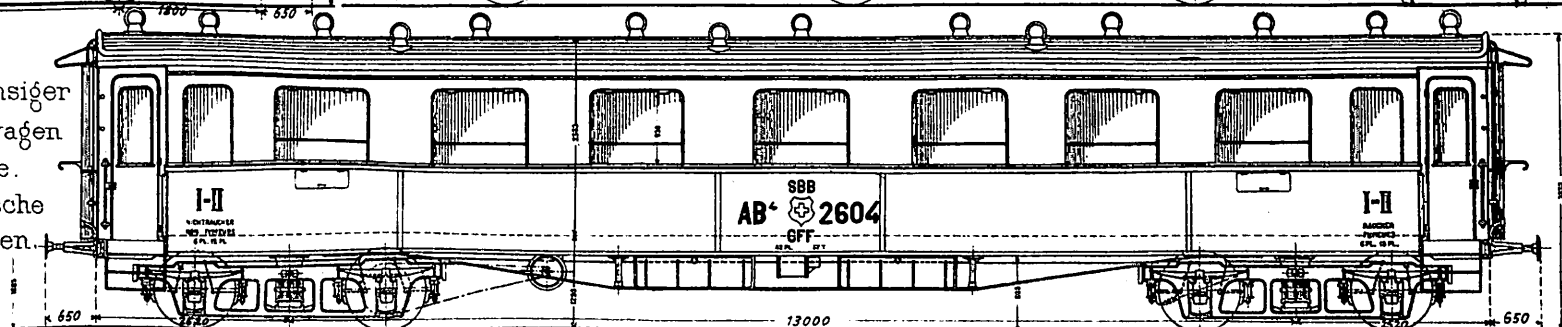


Abb. 14. Vierachsiger Post- und Gepäckwagen. Gotthardbahn.

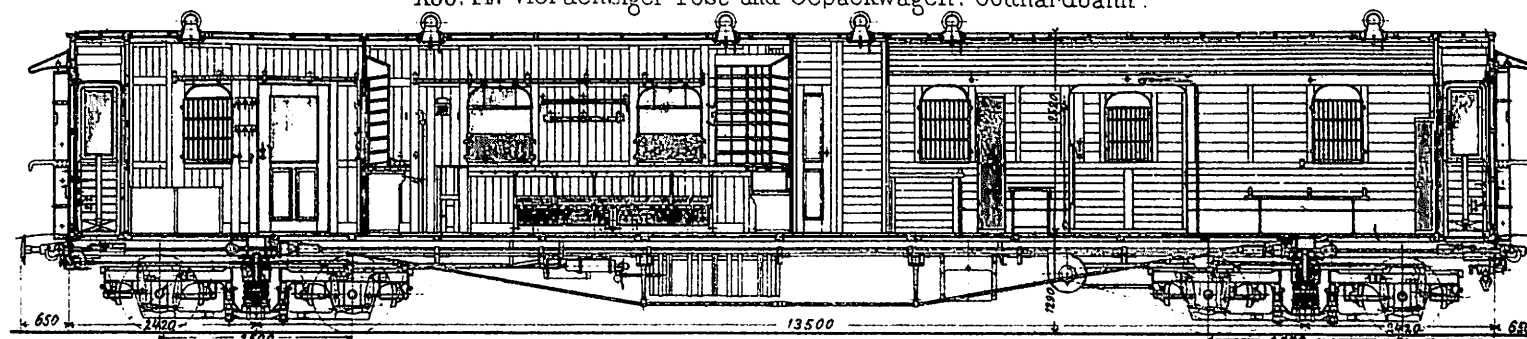
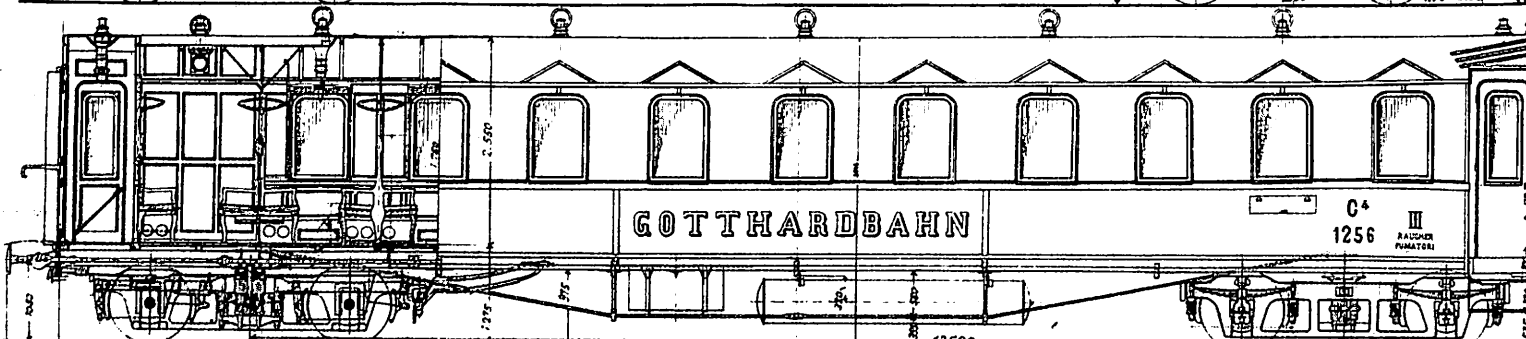


Abb. 13. Vierachsiger
Mittelgangswagen
III. Klasse.
Gotthardbahn.



R. Edler: Blockeinrichtung für nicht ständig besetzte Posten.

Abb. 1:

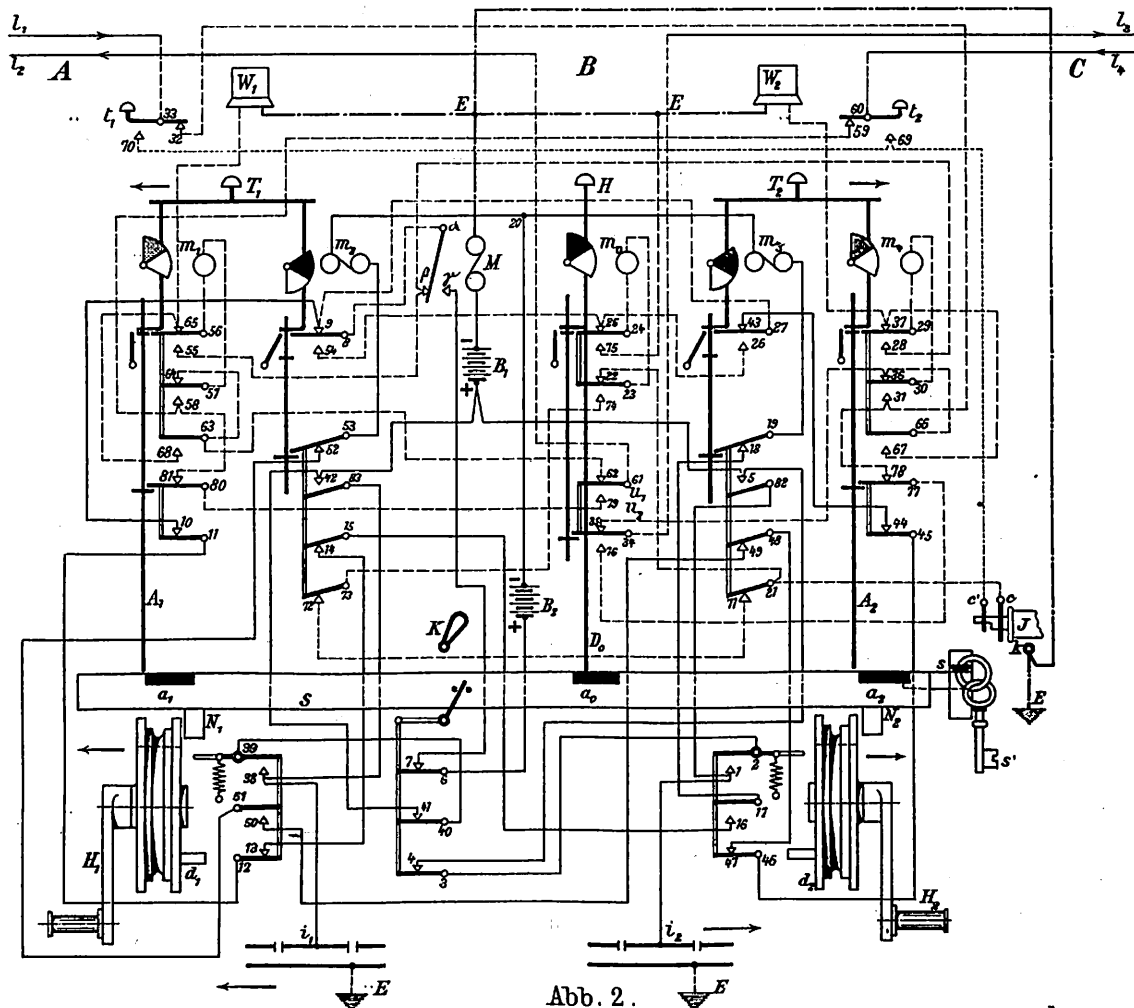
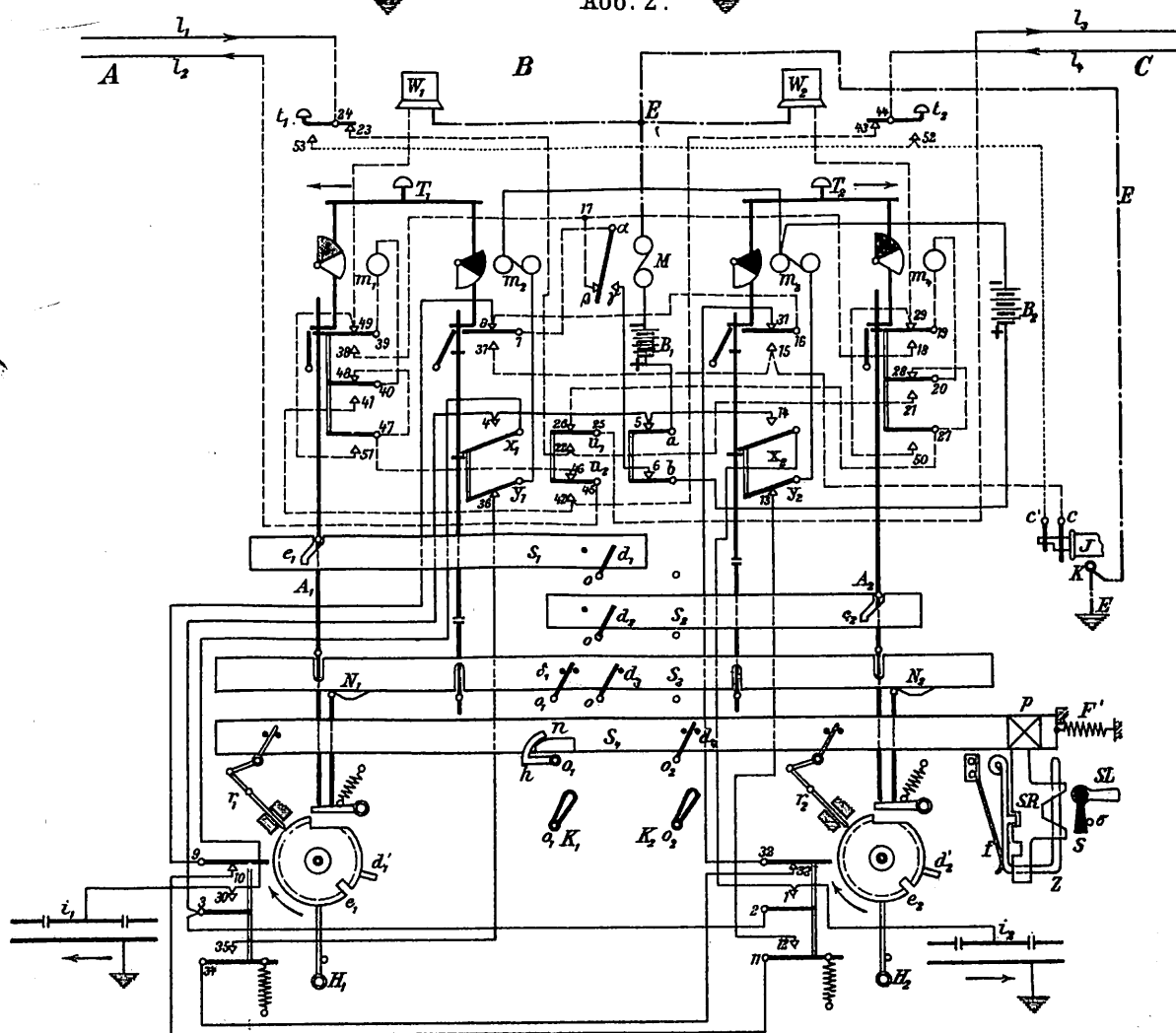


Abb. 2.



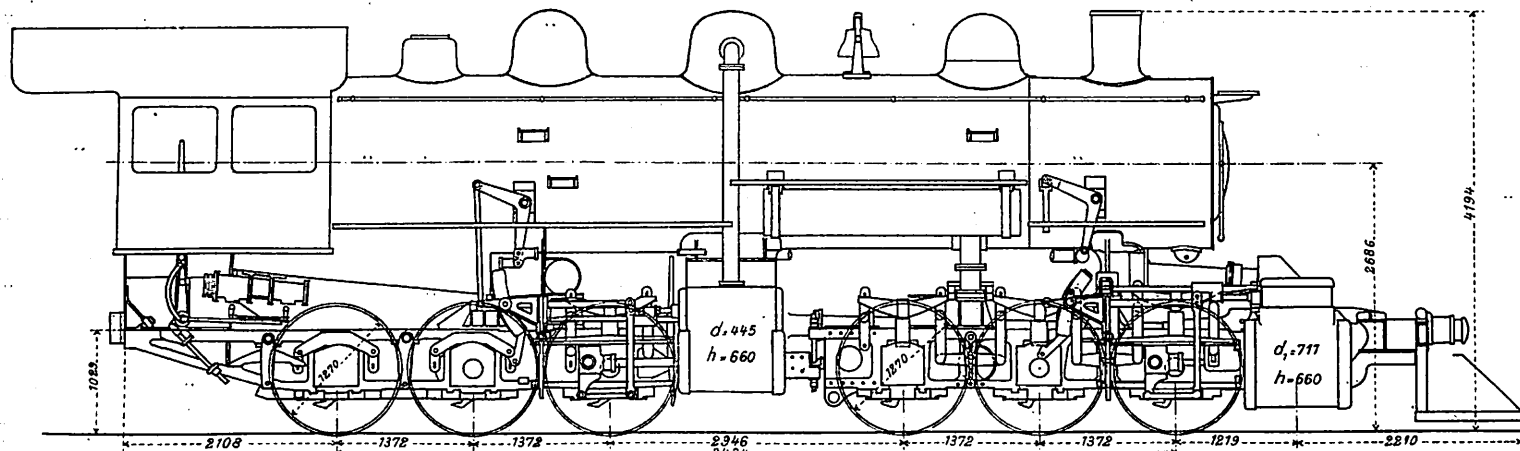


Abb. 2-5. Regelachsen für elektrische Triebwagen.

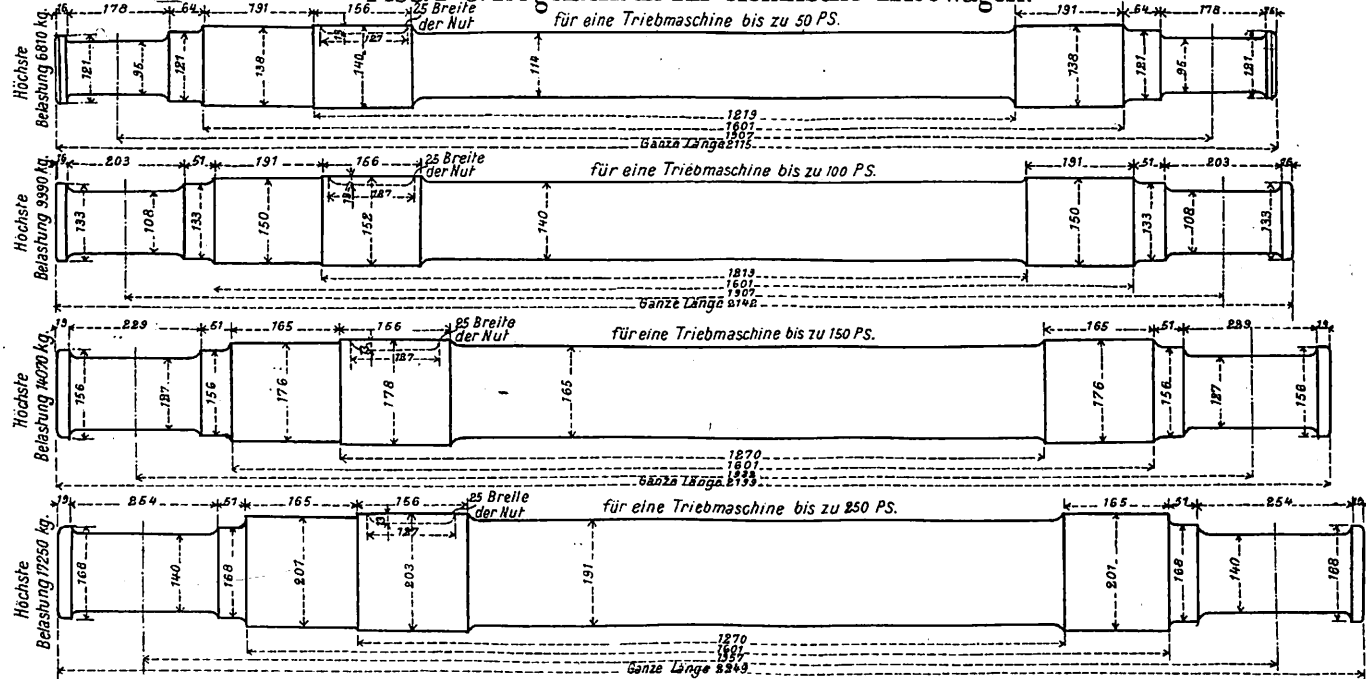


Abb. 6 u. 7.

Kuppelung für elektrische
Straßenbahnwagen.

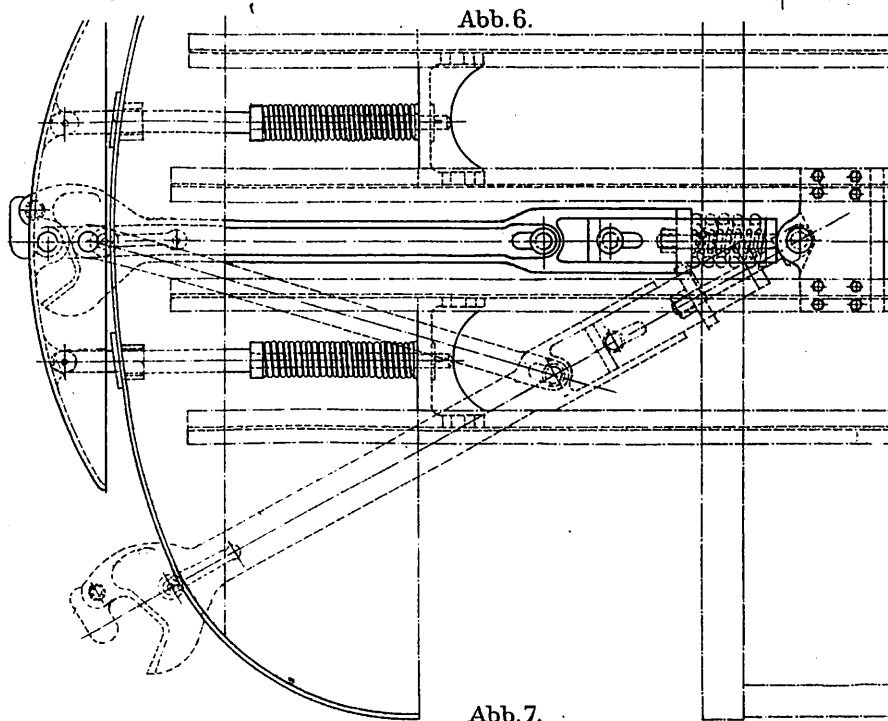


Abb. 8. Druckfläche zwischen Rad u. Schiene.

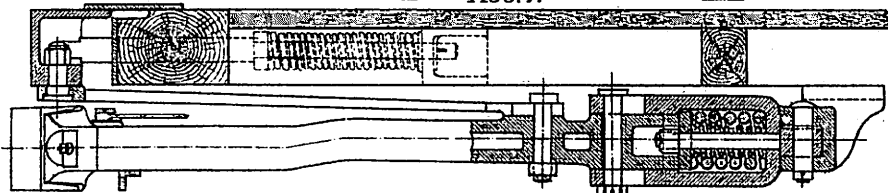
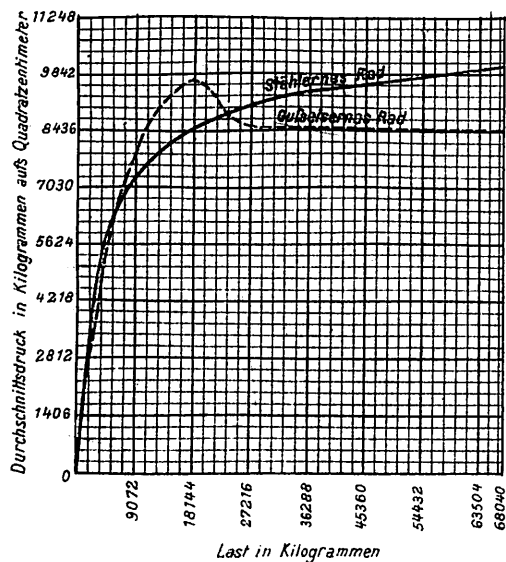


Abb.1-6: Soulavy: Schienenstofs mit Unterfangschiene und Spannlaschen.

Abb.1.

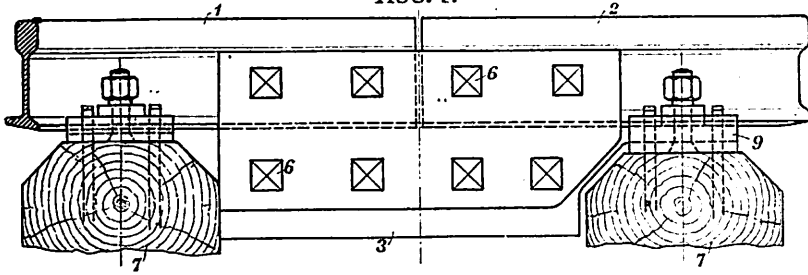


Abb.2. 1:5.

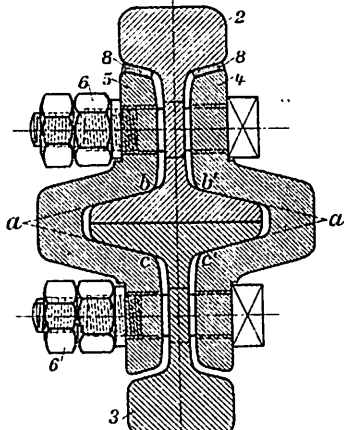


Abb.5. 1:5.

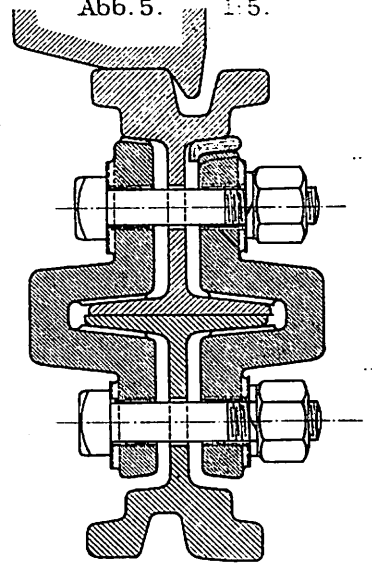


Abb.7. Drehgestell mit Kuppelstange für elektrische Triebwagen.

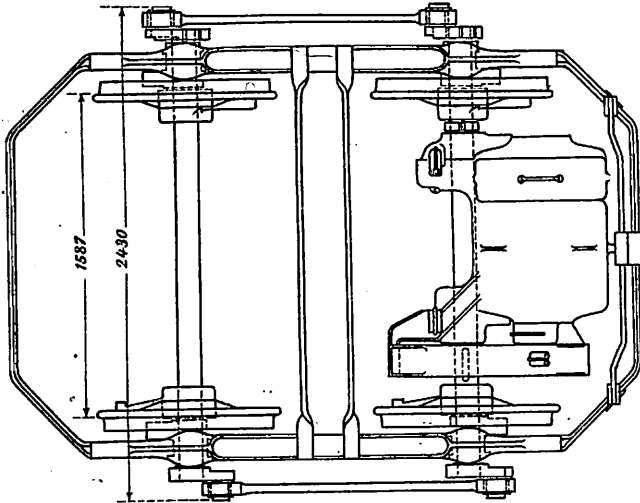


Abb.6. Feststellkeil. 1:2.

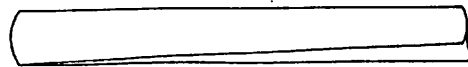


Abb.3. Außenlasche 1:10.

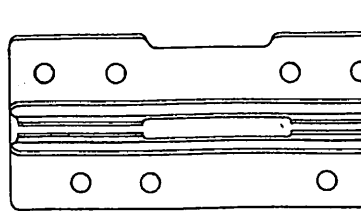
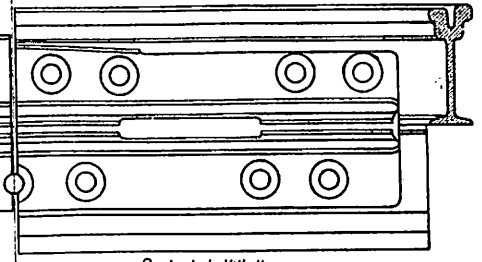


Abb.4. Innenlasche 1:10.



Endgültig bewilligte Linien { Im Betriebe
Im Baue
Nordsüdbahngesellschaft

Am 26. März 1904 angenommene Linie

Am 23. Dezember 1907 angenommene Linien

Am 23. Dezember 1907 bedingungsweise angenommene Linien

Porte de Champerret

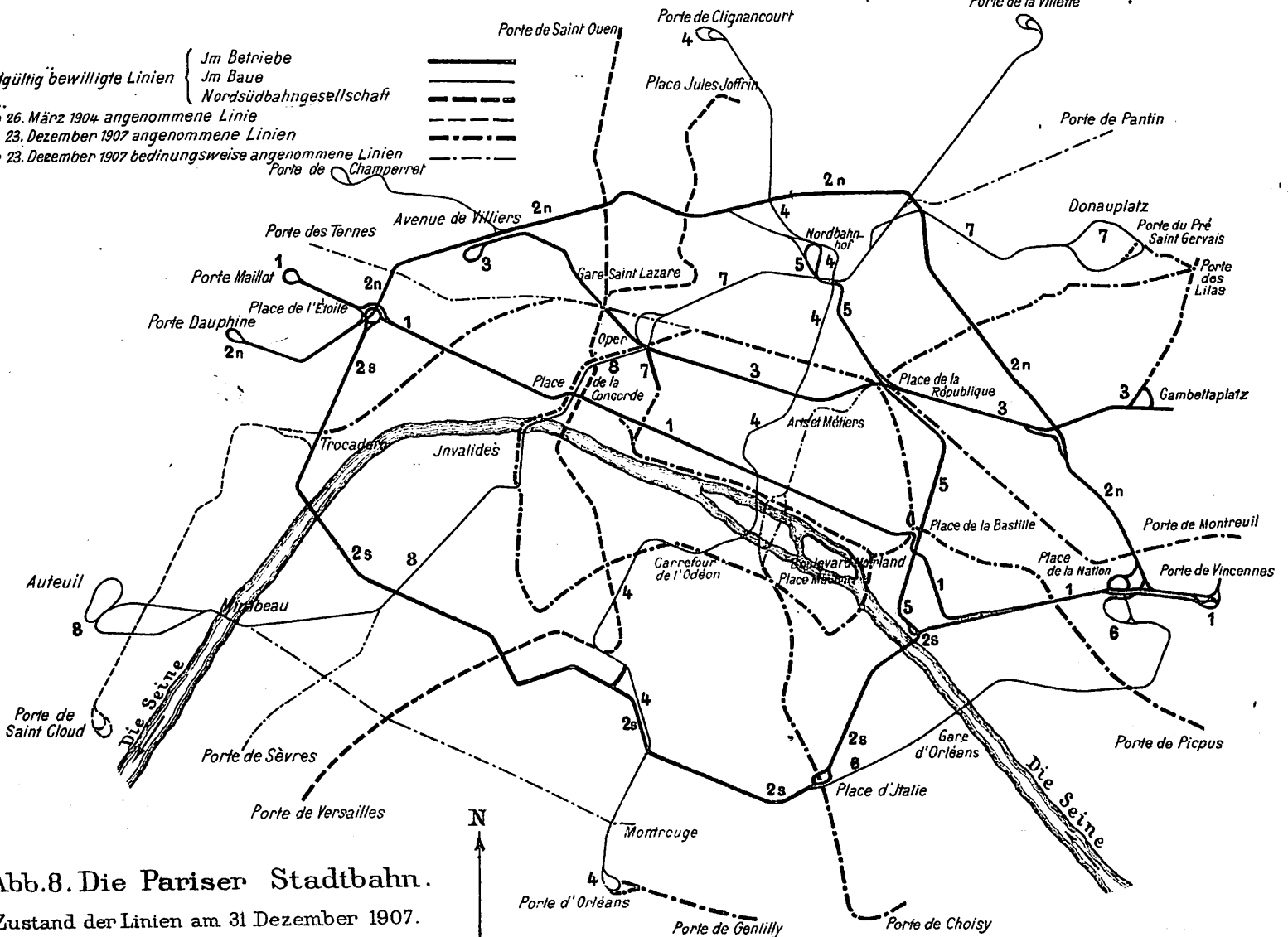


Abb.8. Die Pariser Stadtbahn.

Zustand der Linien am 31 Dezember 1907.

Abb. 1 und 2. Innenbeleuchtung
der Güterwagen vor Güterschuppen

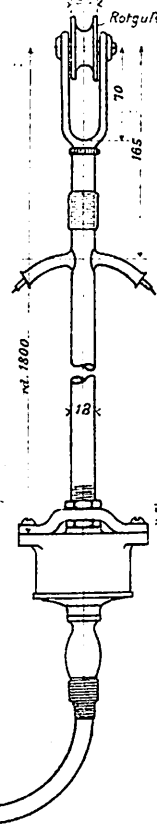
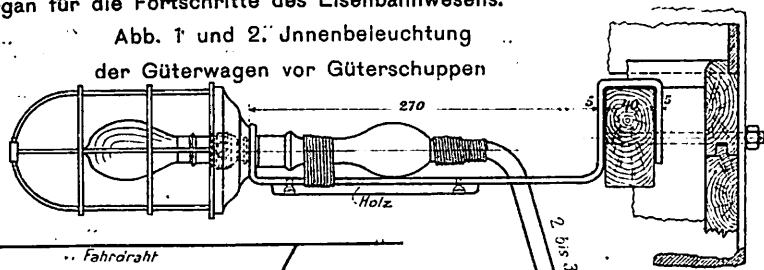


Abb. 1.
Maßstab 1:100.

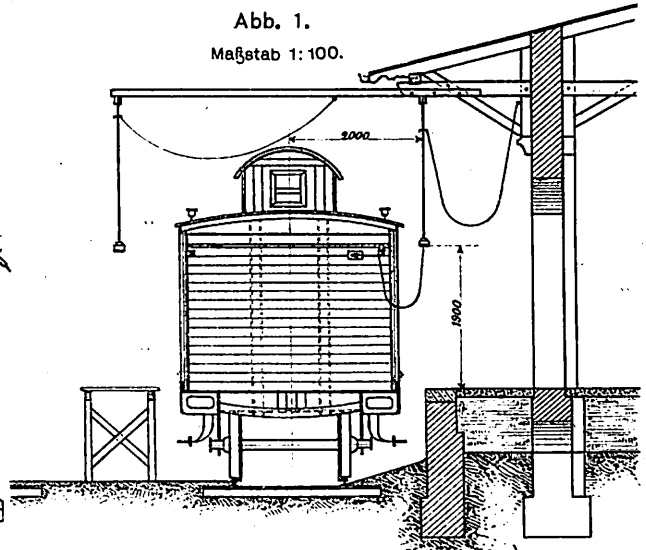


Abb. 3 und 4.
Oberirdischer
Stromabnehmer.

Abb. 3.

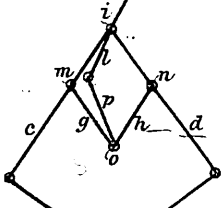


Abb. 4.

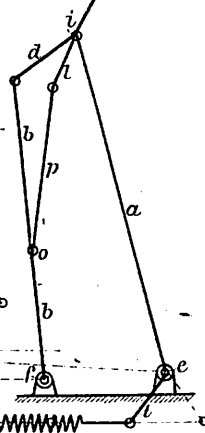


Abb. 2.
Maßstab 1:6.

Abb. 5 und 6. Vorrichtung zum
Überwachen der Eisenbahnzüge in der Station.

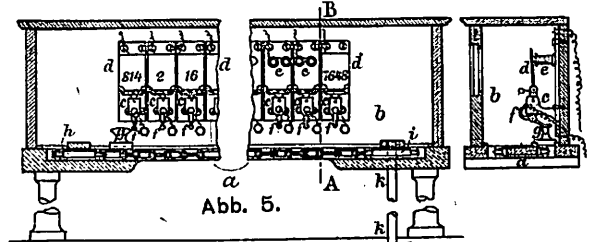


Abb. 5.

Abb. 7 und 8.
Achswchsellvorrichtung
für Eisenbahnfahrzeuge,
Bauart Preß.

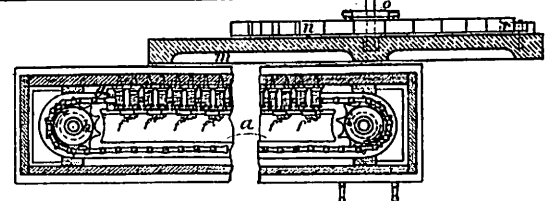


Abb. 6.

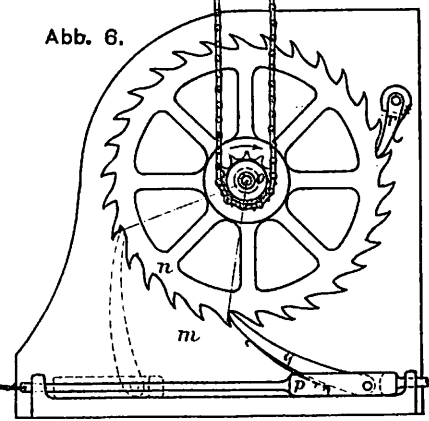


Abb. 7.

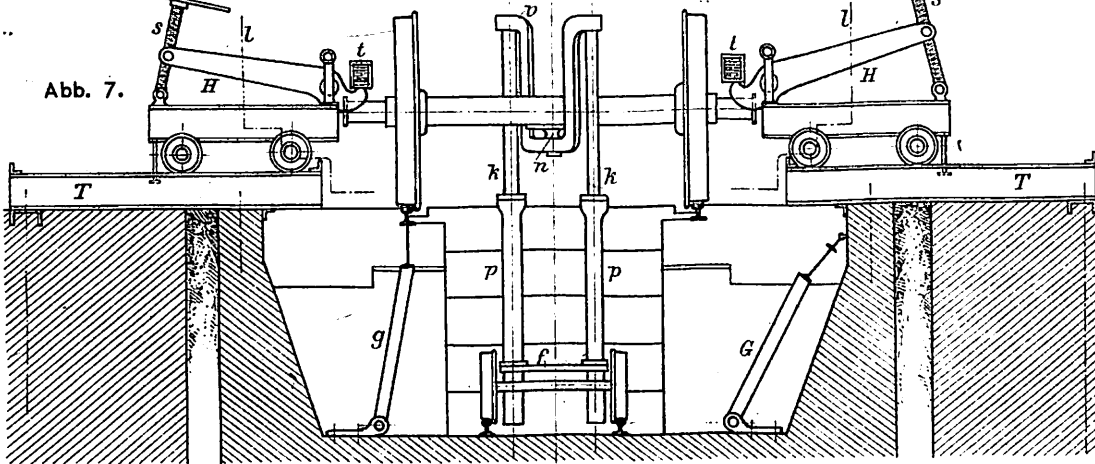


Abb. 8.

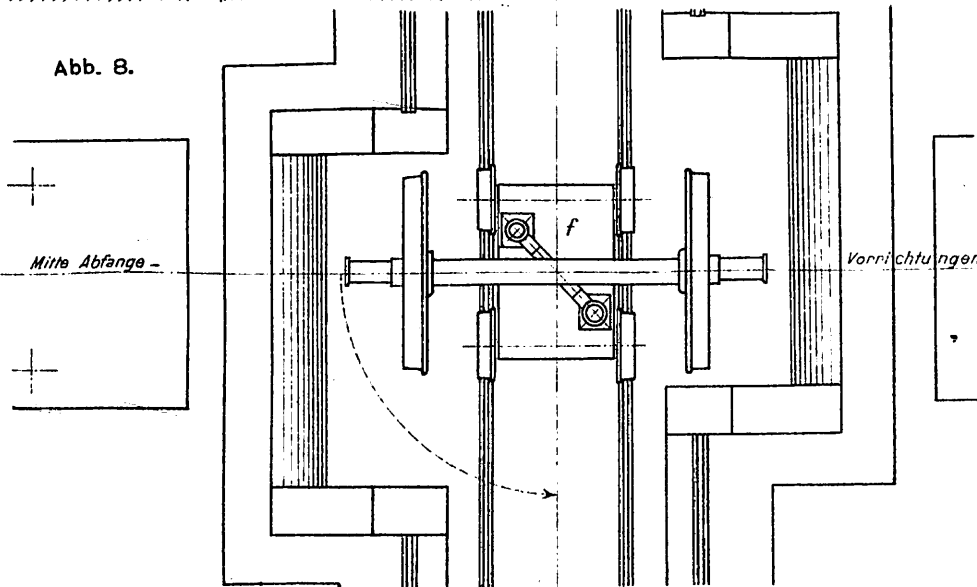


Abb. 9 bis 13. Lokomotivfeuerkiste,
Bauart Laughridge.

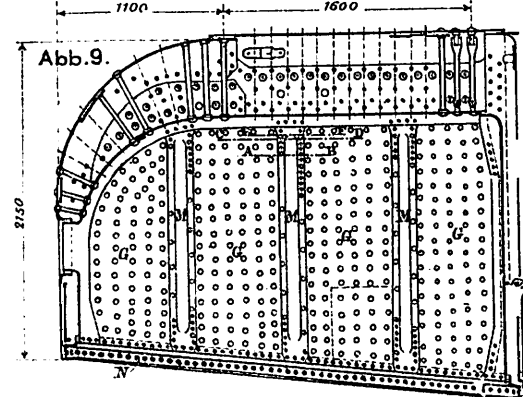


Abb. 9.

Abb. 10.

Abb. 11.

Abb. 12.

Abb. 13.

Schnitt A B.

Schnitt C D.

Schnitt E F

