

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Laufkatzenträger Dampf

Laufkatzenträger

Abb. 1.

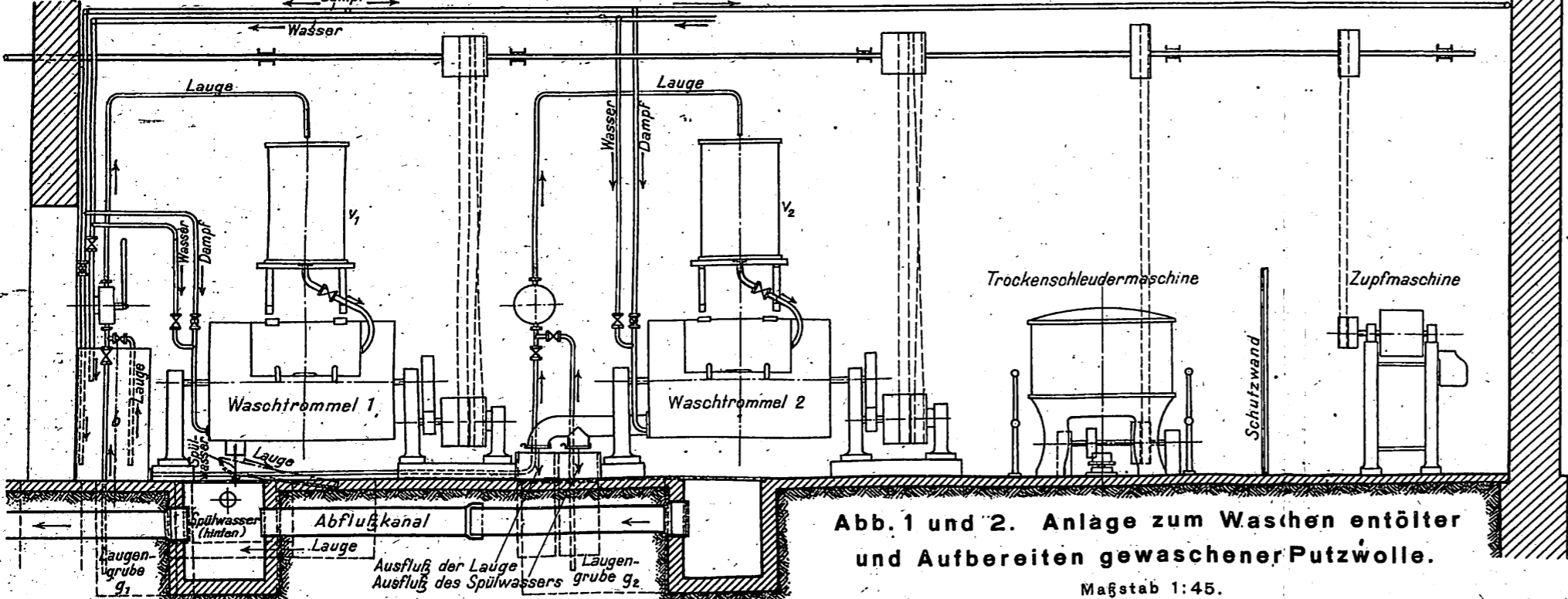


Abb. 1 und 2. Anlage zum Waschen entölter und Aufbereiten gewaschener Putzwolle.

Maßstab 1:45.

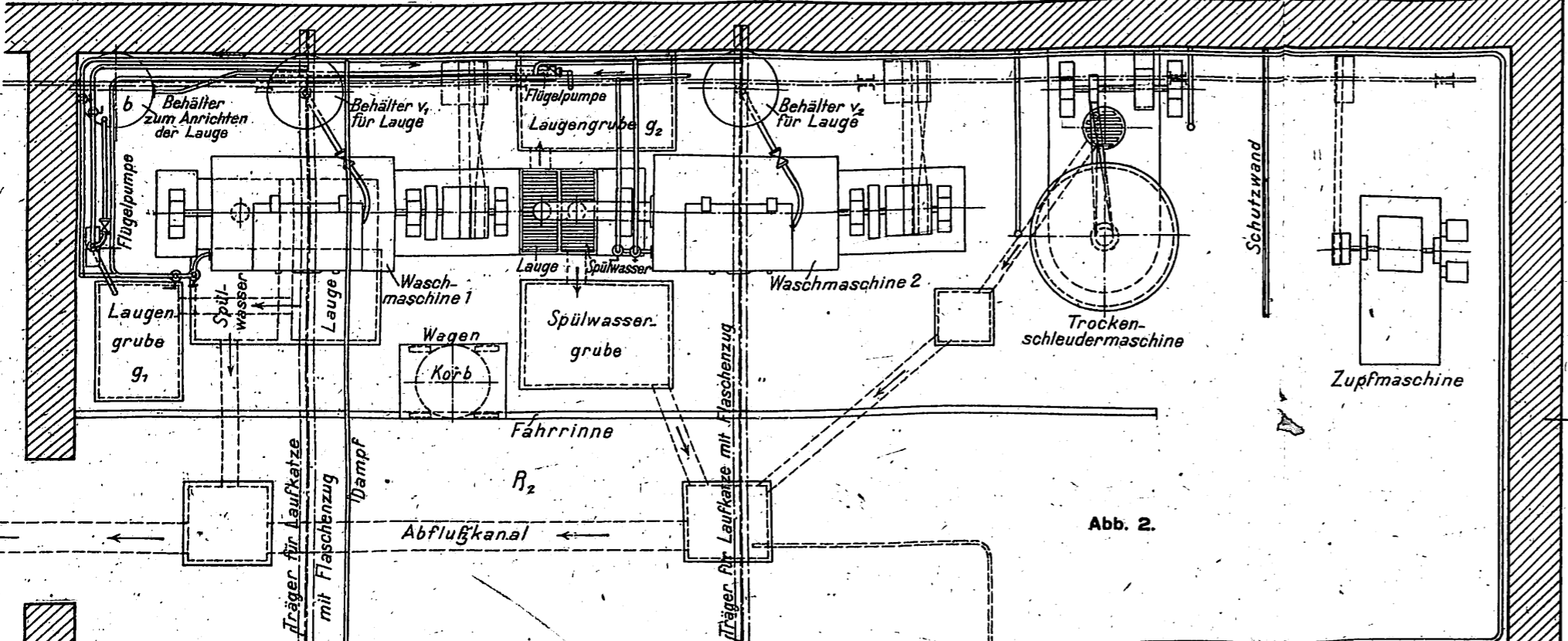


Abb. 2.

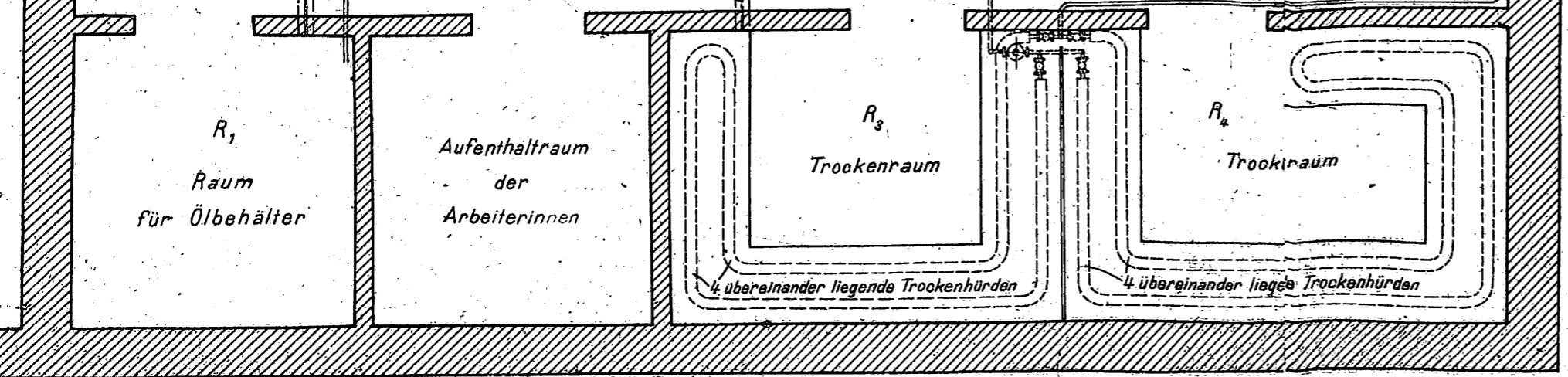


Abb. 3 bis 8. Die verschiedenen Arbeitlagen einer Lokomotive.

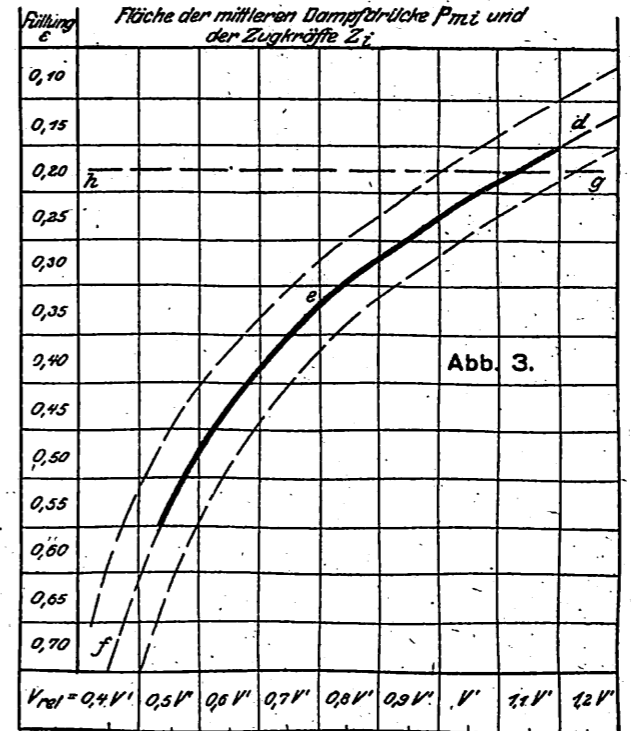


Abb. 3.

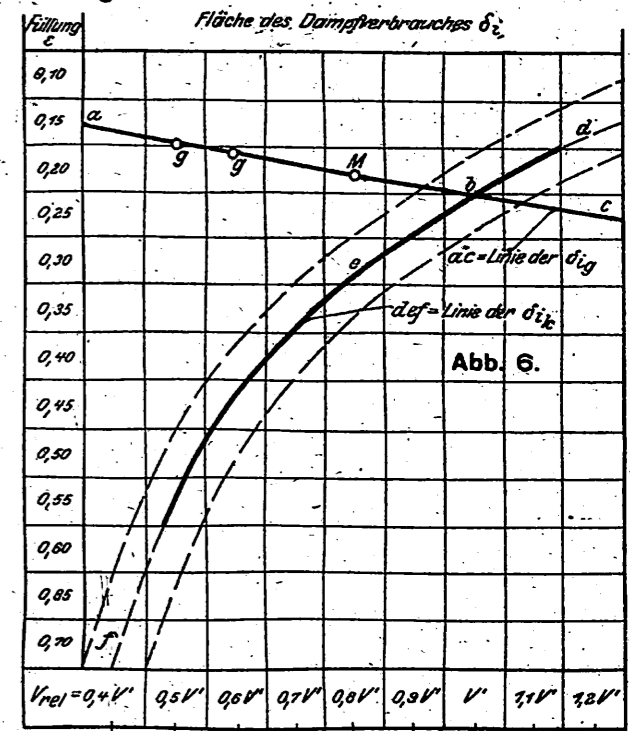


Abb. 6.

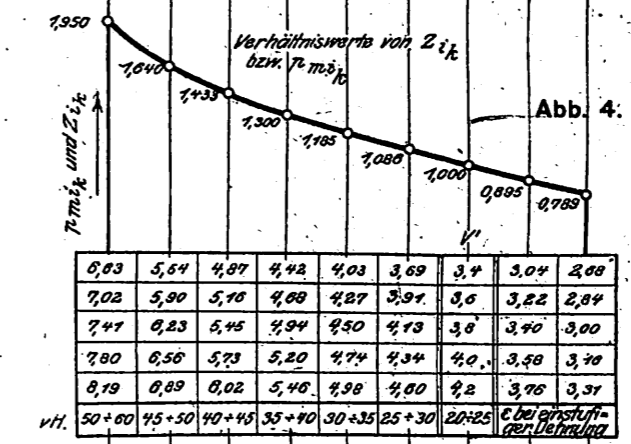


Abb. 4.

0,03	5,64	4,87	4,42	4,03	3,69	3,4	3,04	2,88	
7,02	5,90	5,76	4,68	4,27	3,94	3,6	3,22	2,84	
7,47	6,23	6,45	4,94	4,50	4,13	3,8	3,40	3,00	
7,80	6,56	6,73	5,20	4,74	4,34	4,0	3,58	3,16	
8,19	6,89	6,92	5,48	4,98	4,60	4,2	3,76	3,31	
vH.		50+60	45+50	40+45	35+40	30+35	25+30	20+25	6 bei einstufiger Dehnung

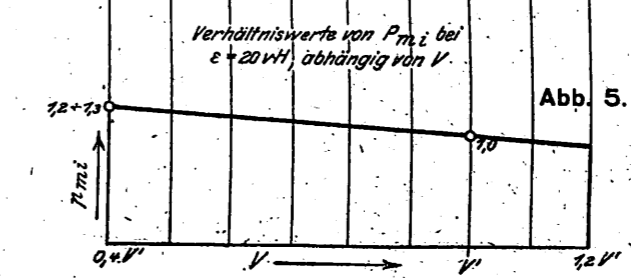


Abb. 5.

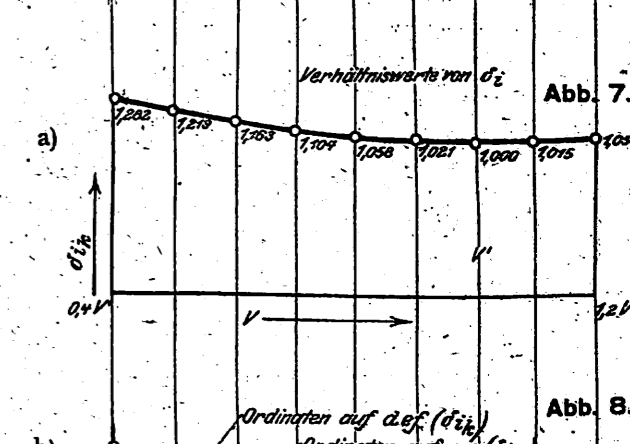


Abb. 7.

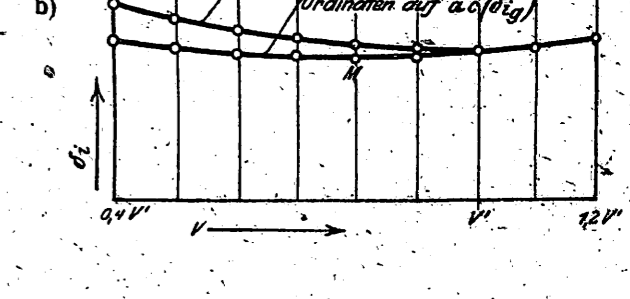


Abb. 8.

Abb. 9 bis 11. Brücke der Erie-Bahn über den Kankakee-Fluß bei Lomax, Abb. 9. Aufriß der längern Brücke.

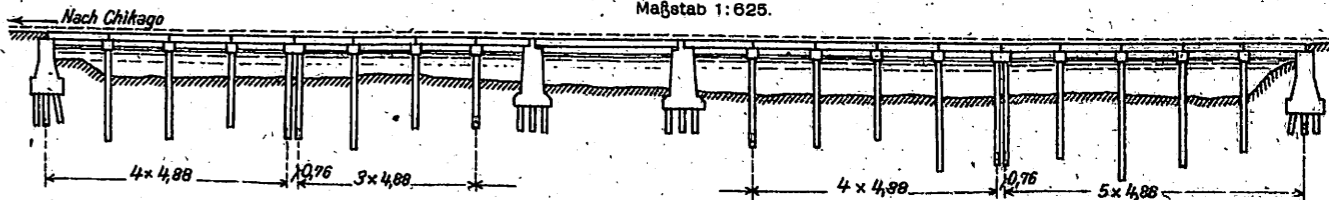


Abb. 10. Querschnitt.

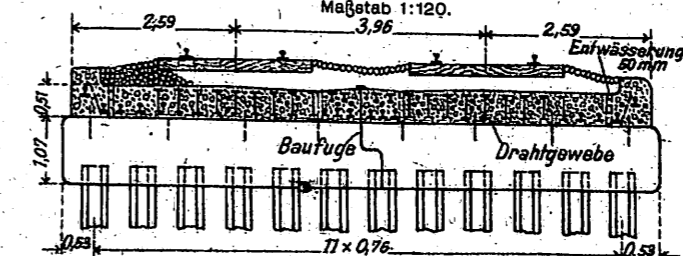
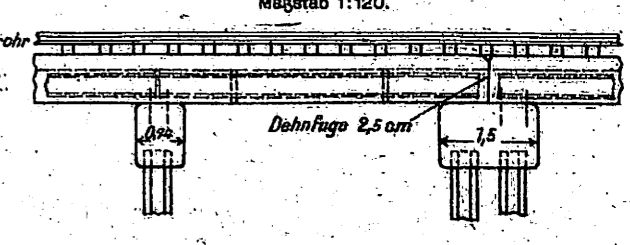


Abb. 11. Aufriß.



Maßstab 1:44.

Abb. 1. Längsschnitte.

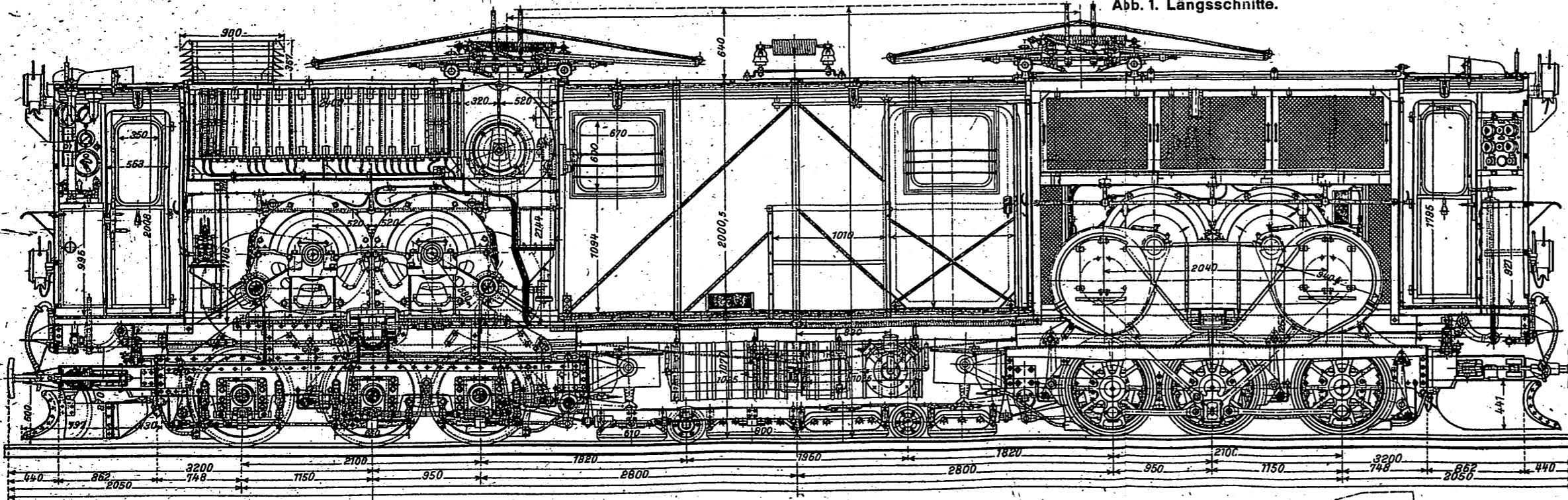


Abb. 2. Wagerechte Schnitte und Grundriß.

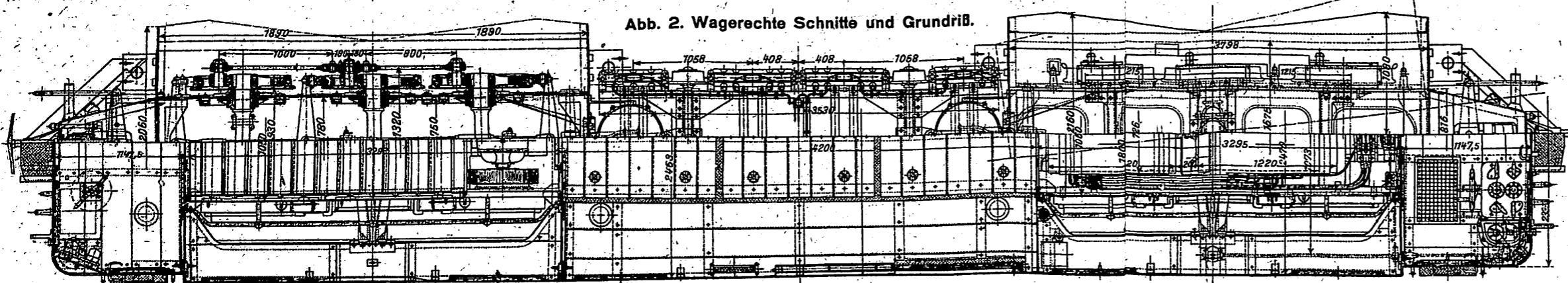


Abb. 3. Hinteransicht.

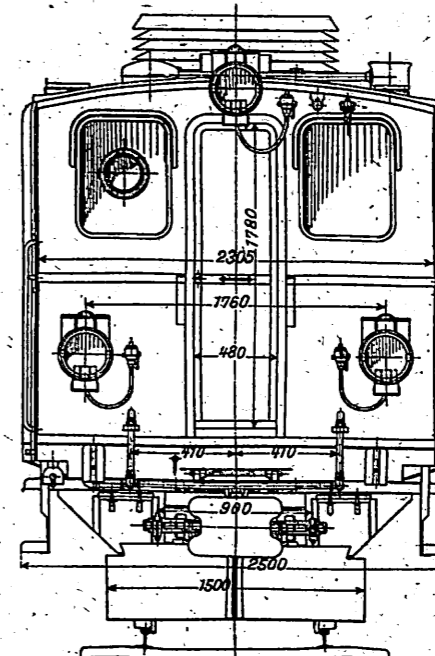


Abb. 4. Schnitt durch den Maschinenraum. Blick von vorn.

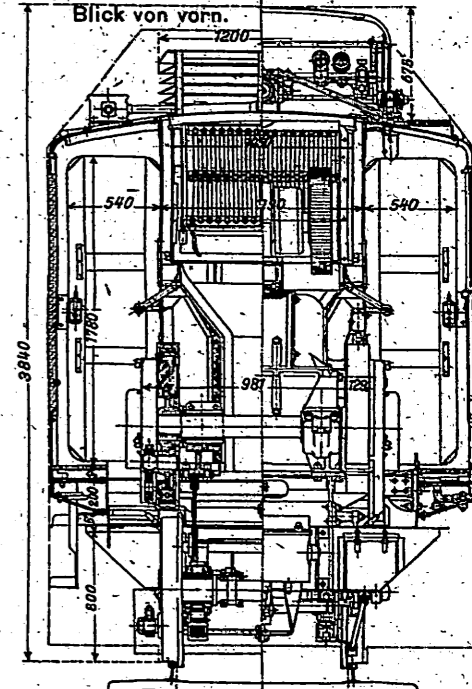


Abb. 5. Schnitt durch den Gepäckraum.

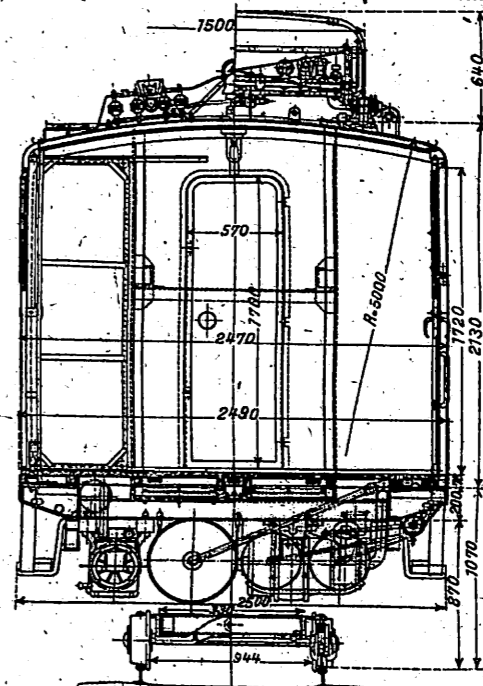


Abb. 6. Schnitte durch den Maschinenraum. Blick von hinten.

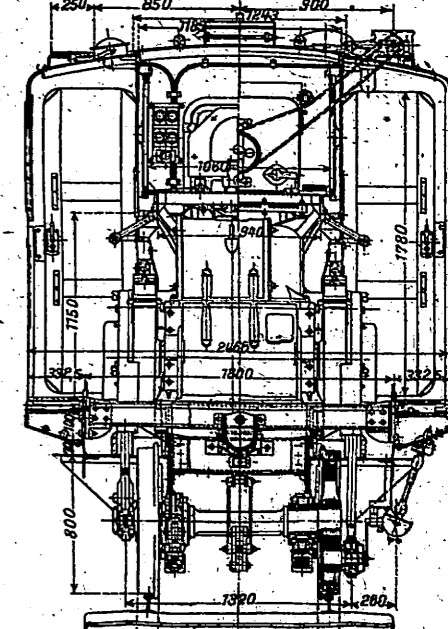


Abb. 7 bis 12. Selbsttätige Kuppelung mit Mittelpuffer.

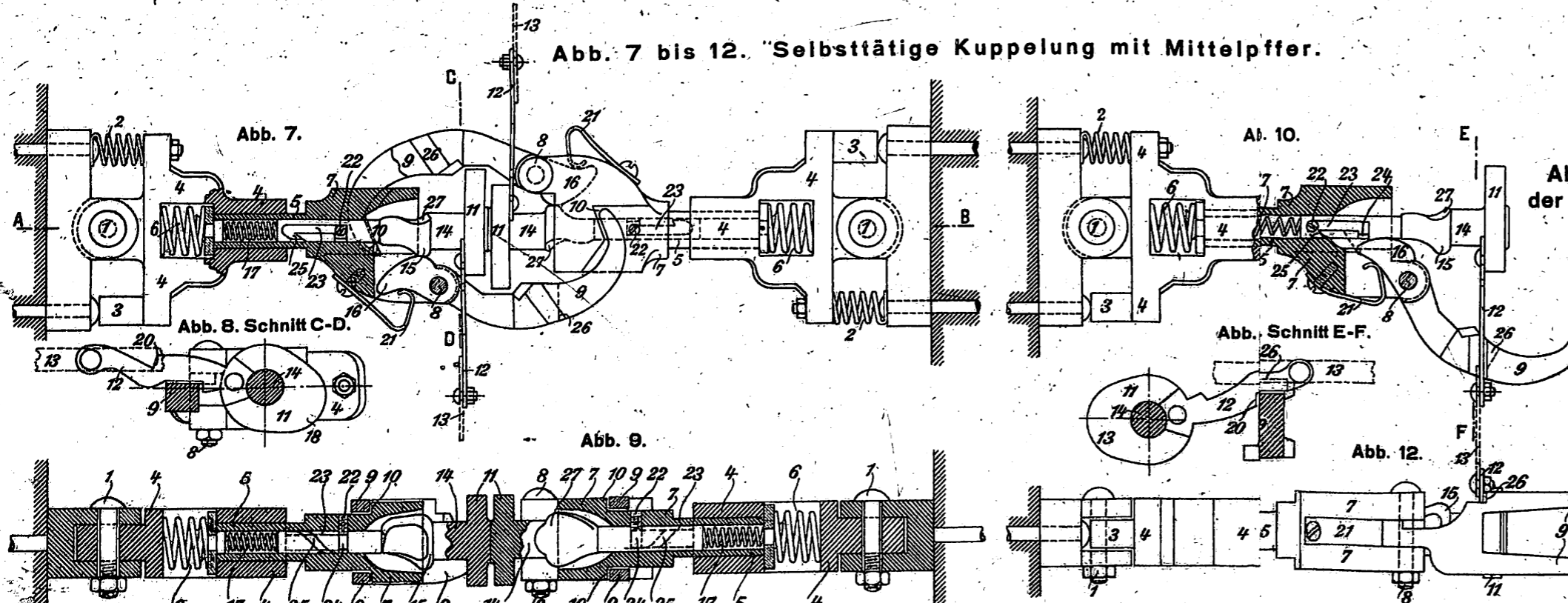


Abb. 13 bis 16. Umbau der Strecke Lomax-Griffith der Erie-Bahn.

Abb. 13. Übersichtsplan. Maßstab 1:945 000.

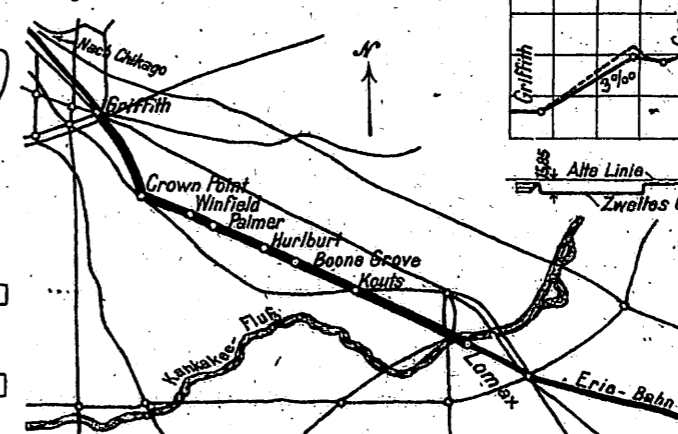


Abb. 14. Längsriß. Längen 1:540 000. Höhen 1:2700.

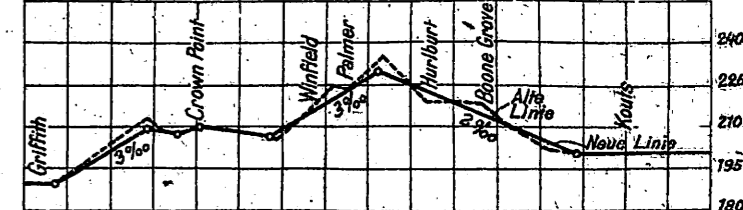
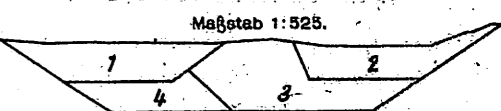


Abb. 15. Lageplan.



Abb. 16. Verfahren bei Ausschachten des Scheitelschnittes. Maßstab 1:525.



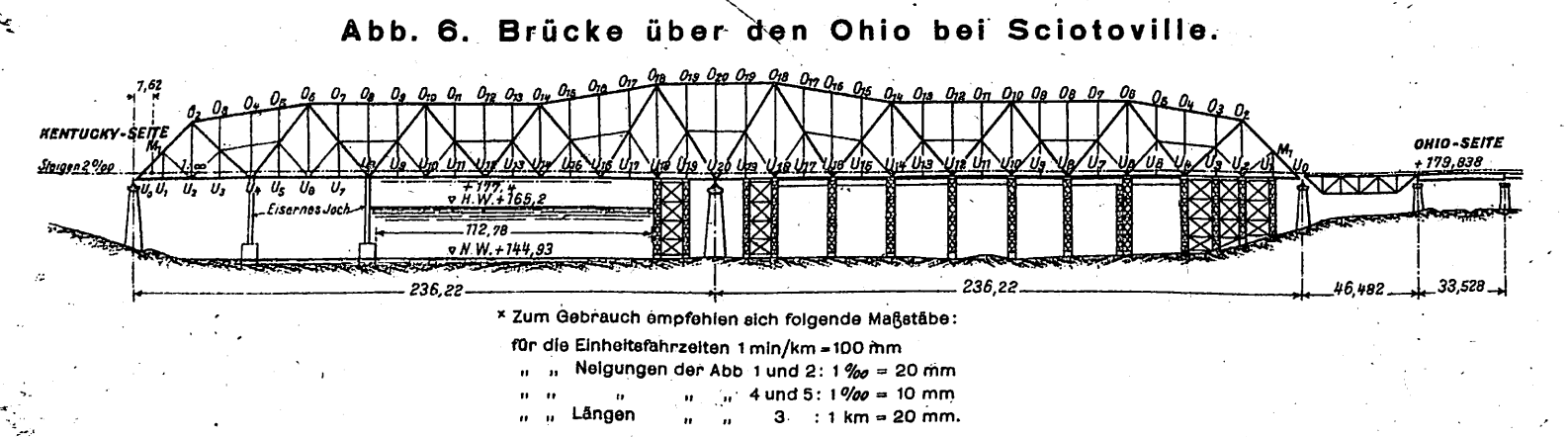
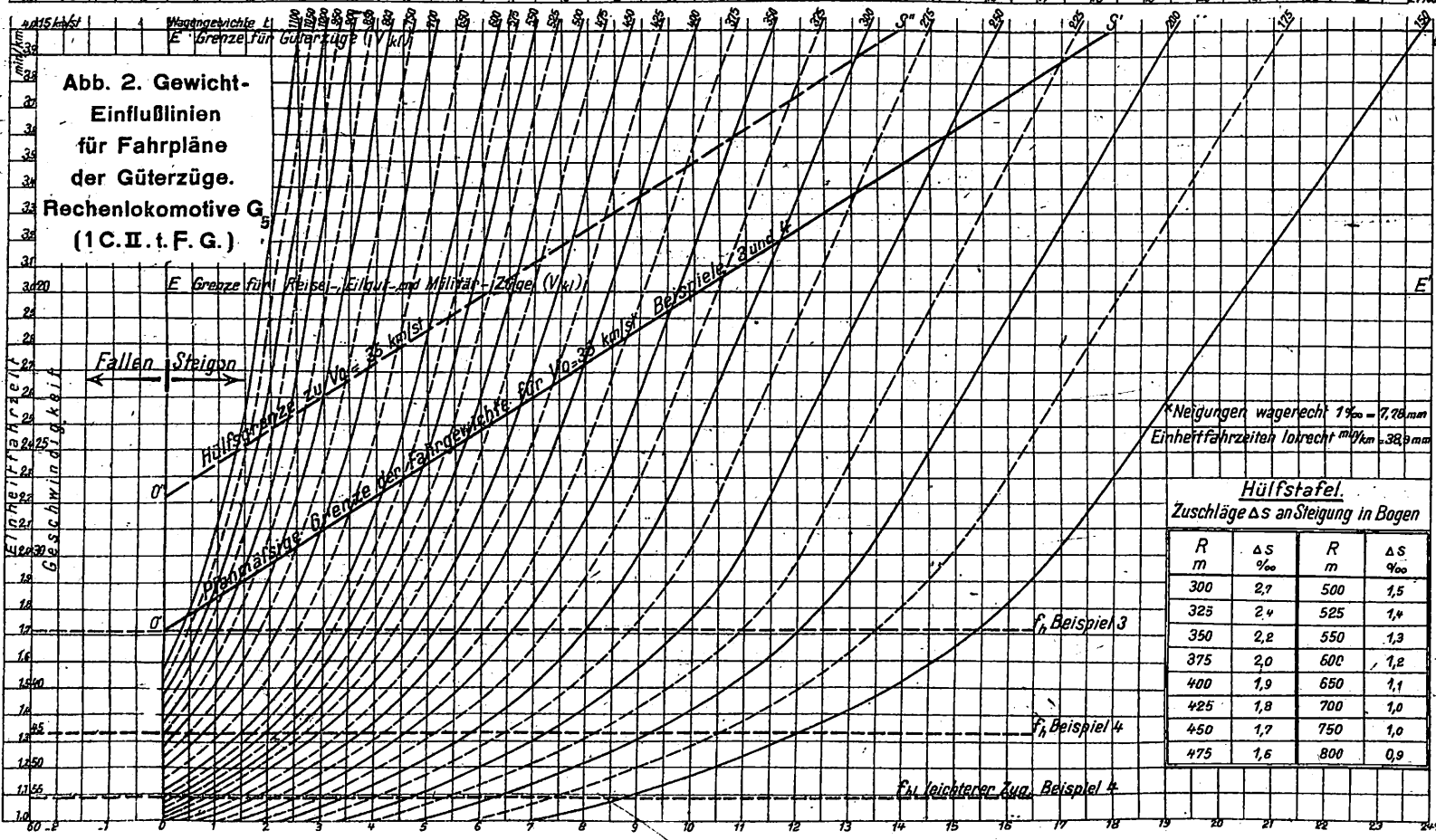
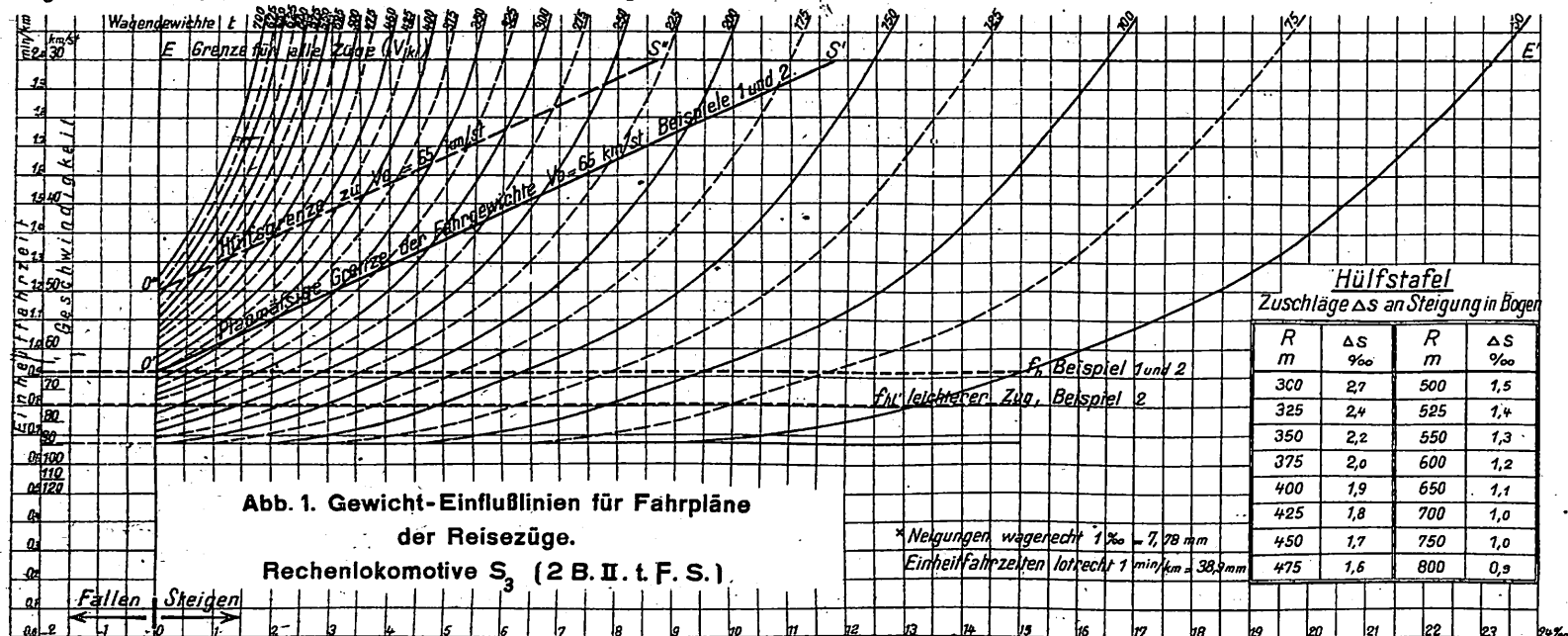


Abb. 1 bis 5.  
Berechnung  
und  
Aufstellung  
der  
Fahrpläne.

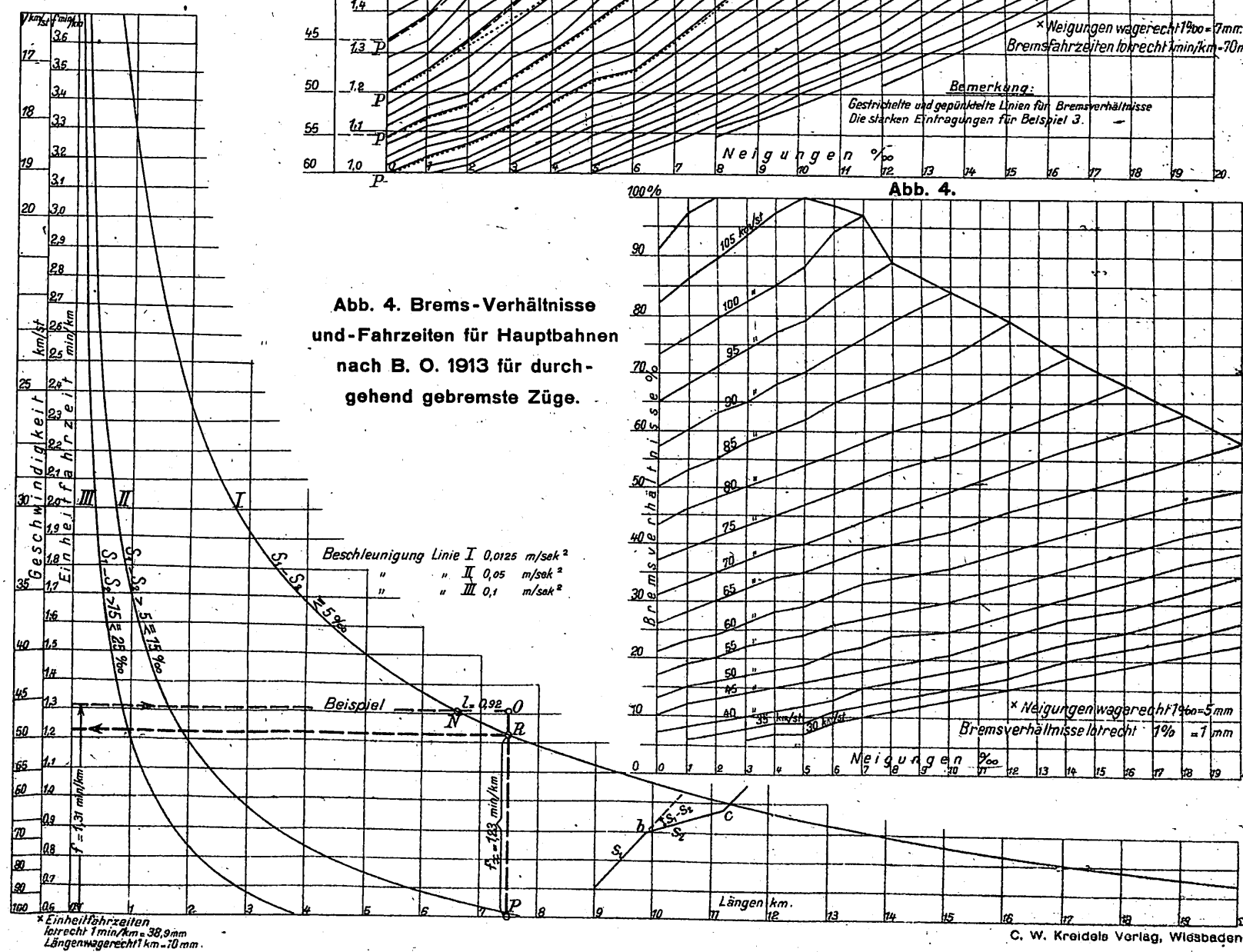
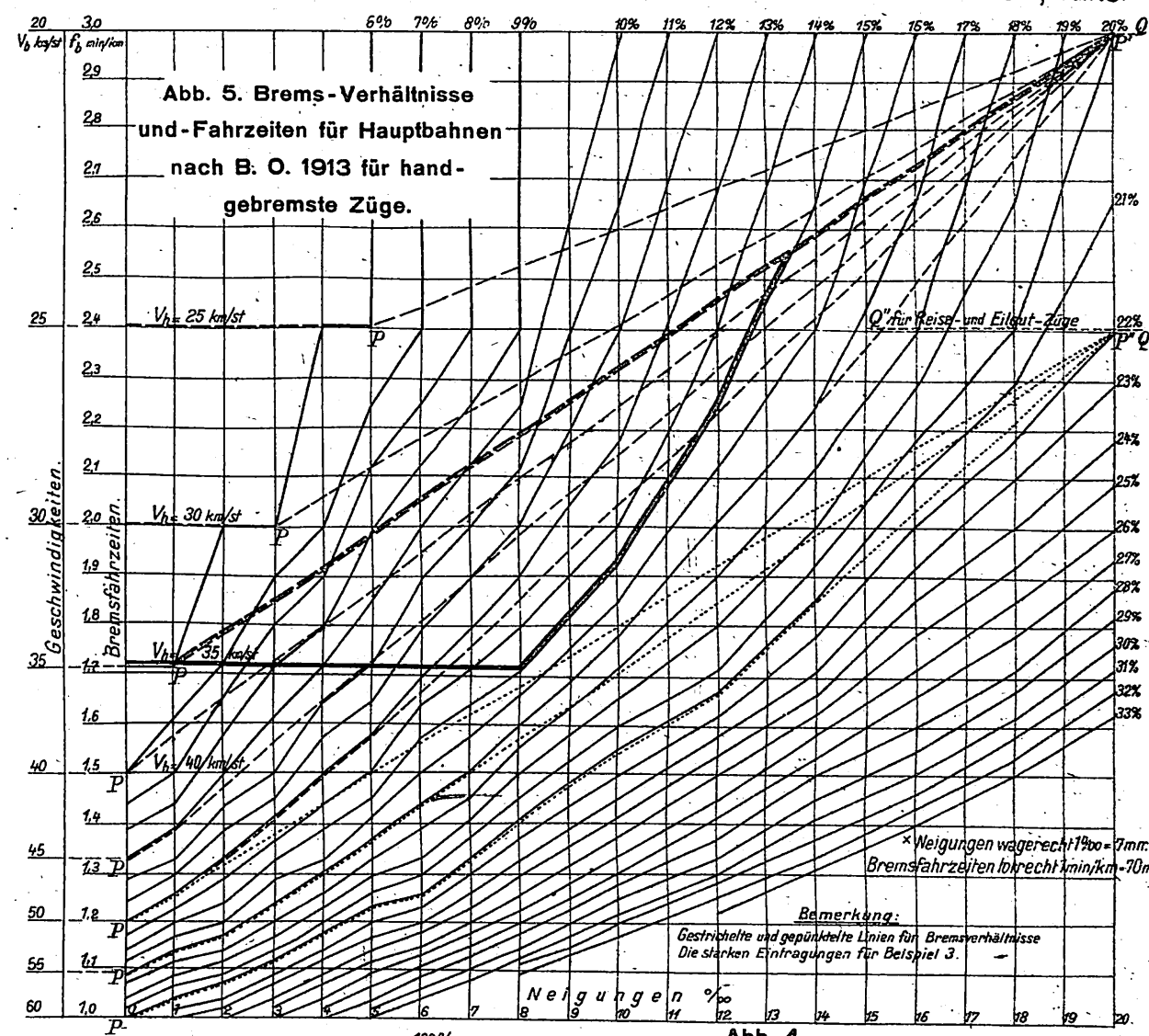


Abb. 1 bis 4. 1 E. III. T. G-Lokomotive der Ottomanischen  
Generaldirektion der Häfen und Militäreisenbahnen.

Abb. 1. Längsschnitt.

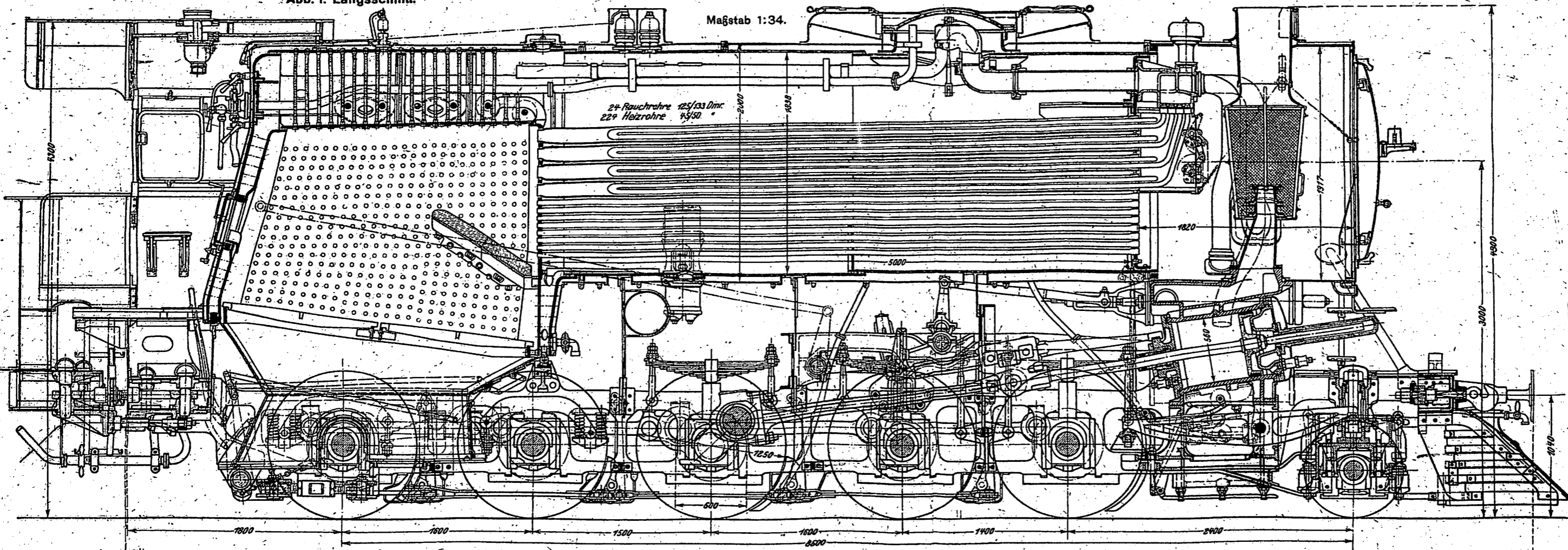


Abb. 3. Schnitt durch die  
Feuerbüchse.

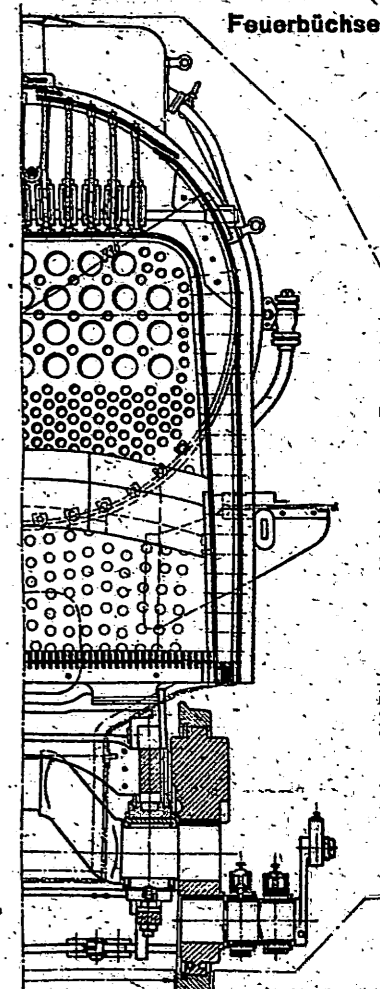


Abb. 4. Schnitt durch die  
Rauchkammer.

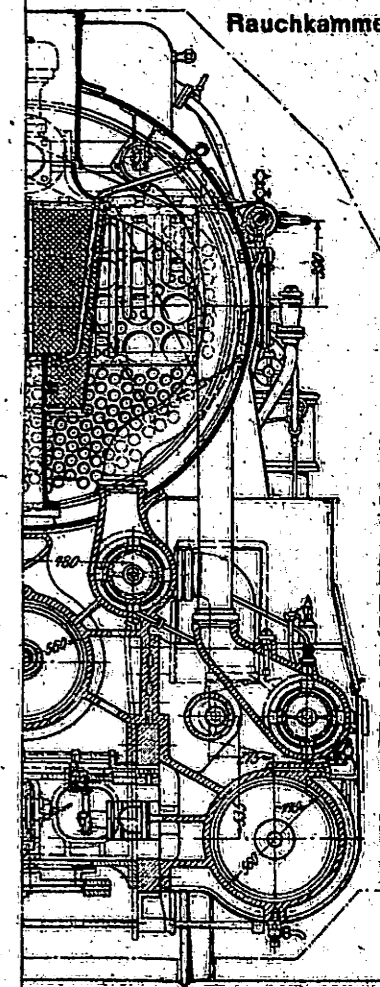


Abb. 2. Grundriß.

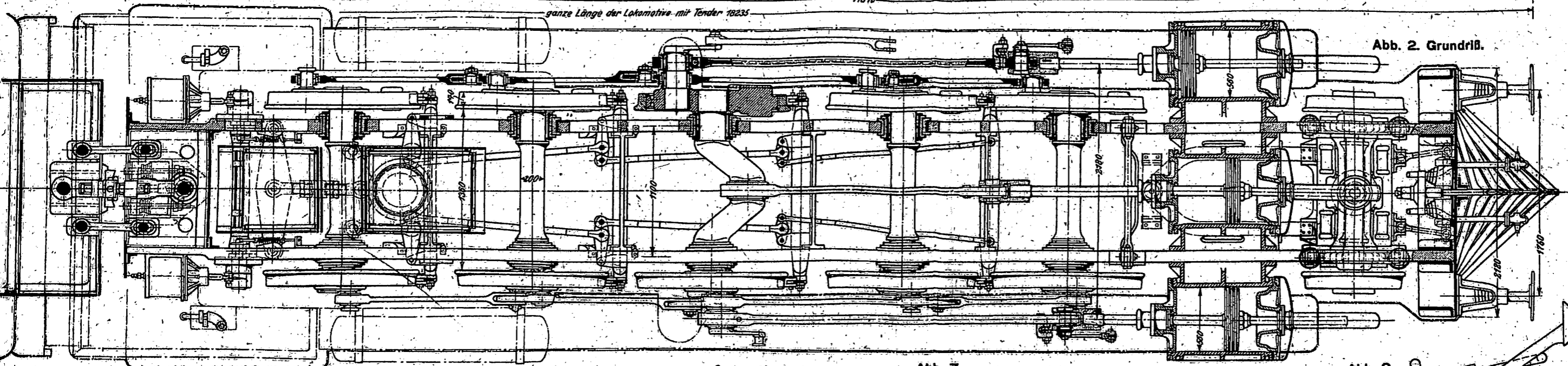


Abb. 6.

Abb. 7.

Abb. 9.

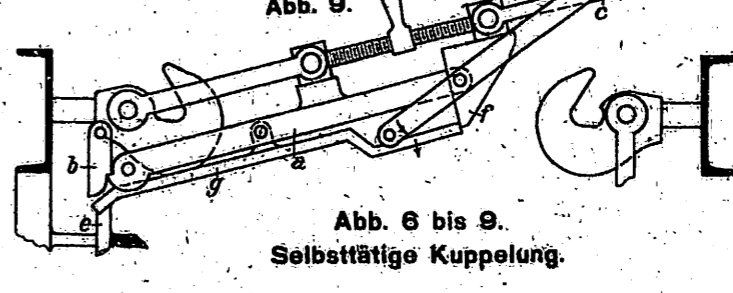
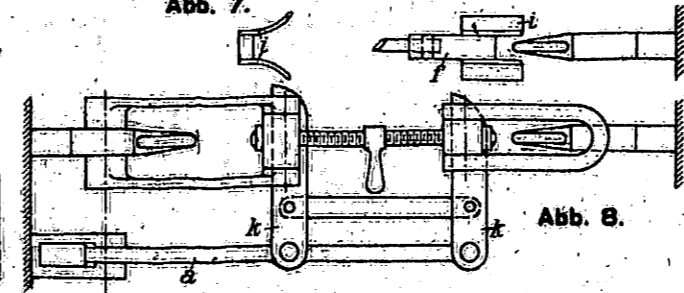
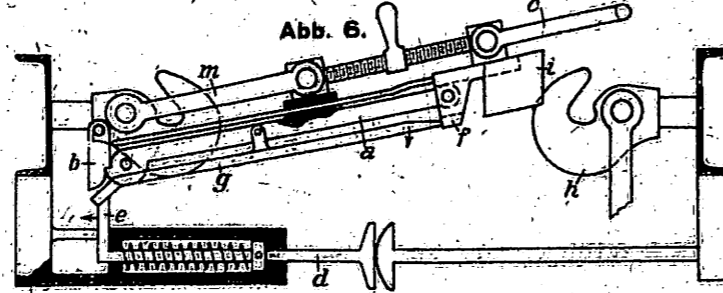
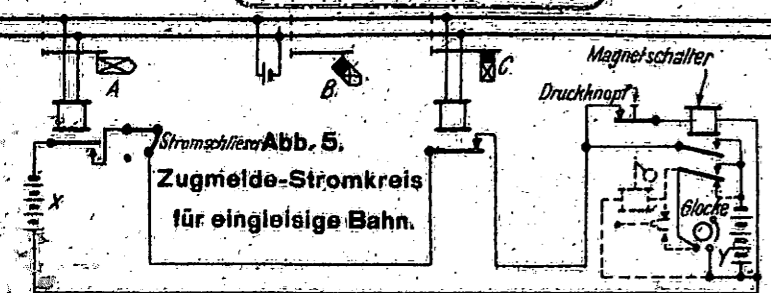
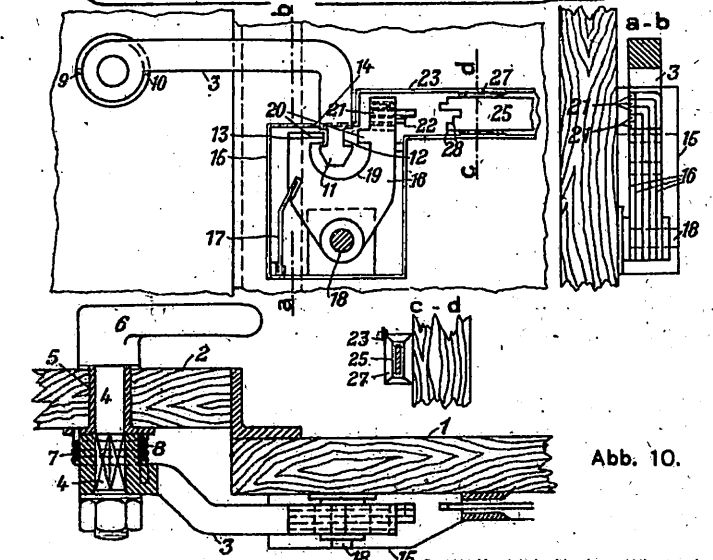
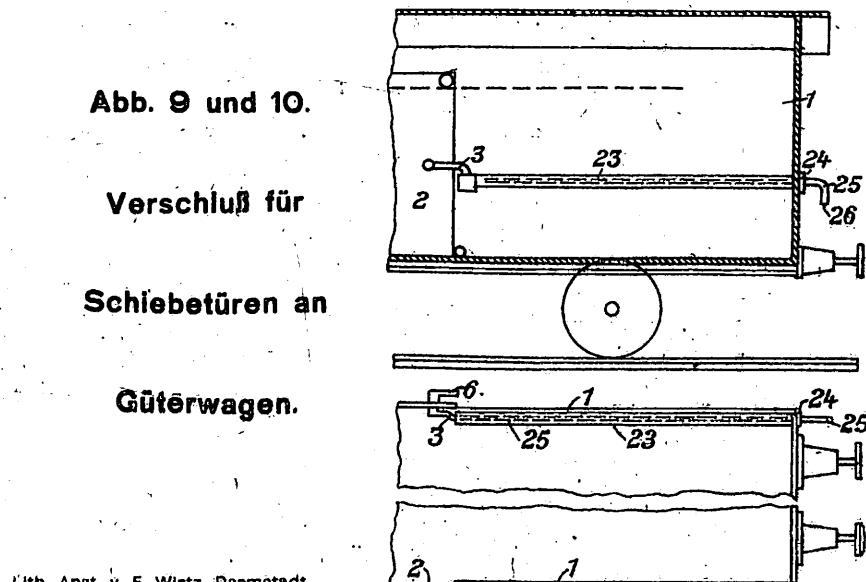
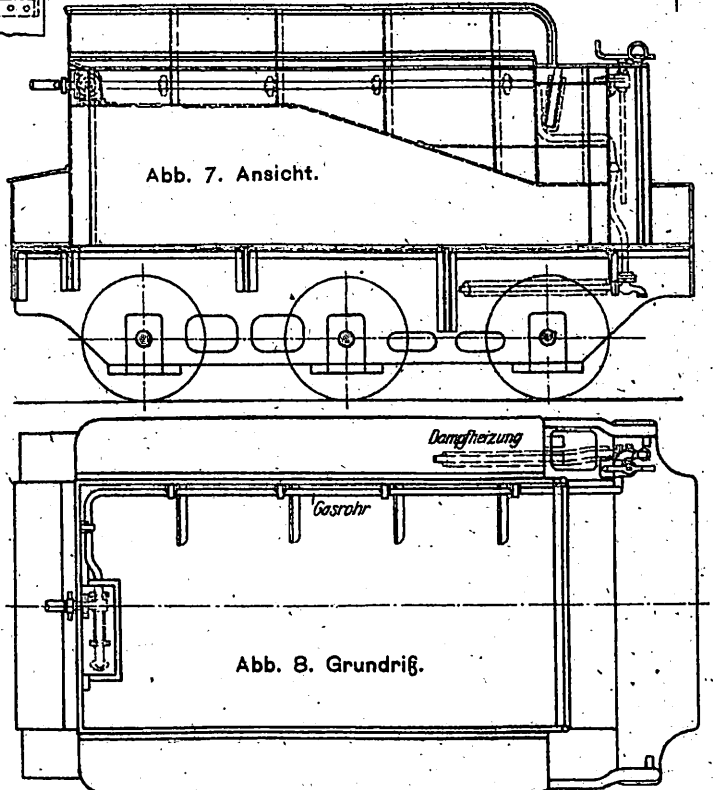
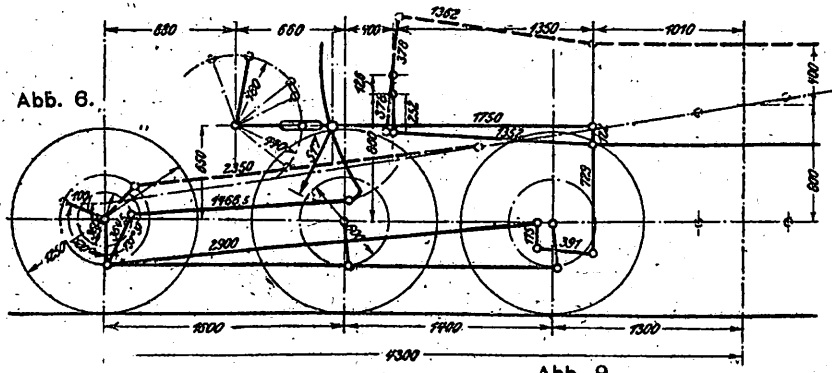
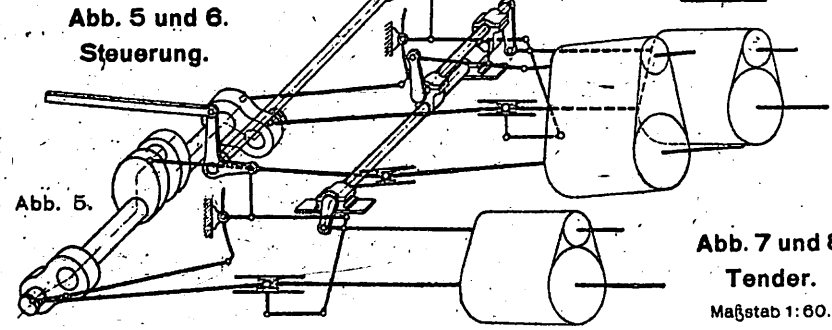
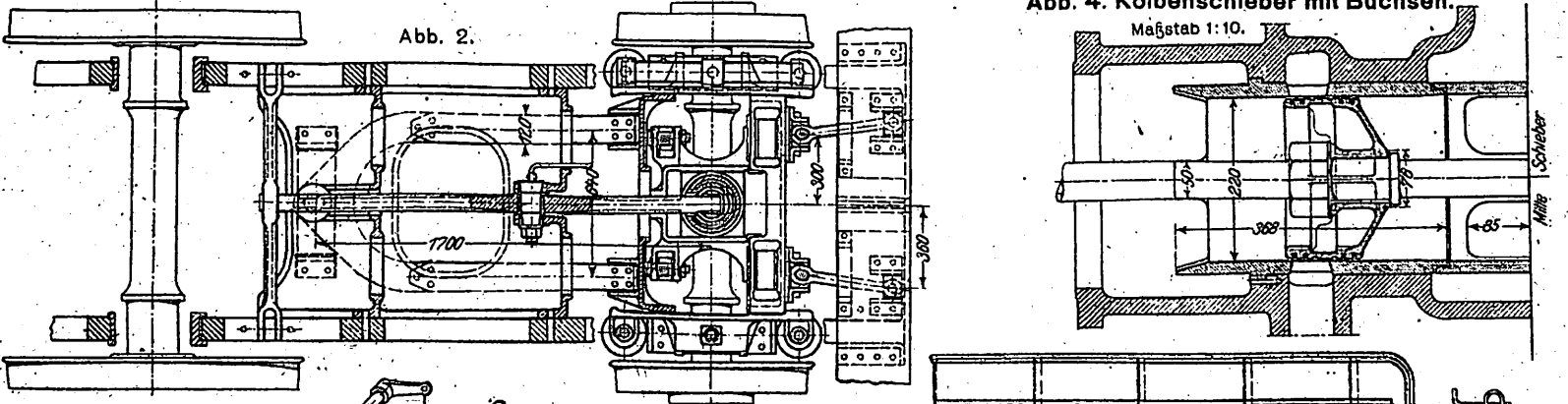
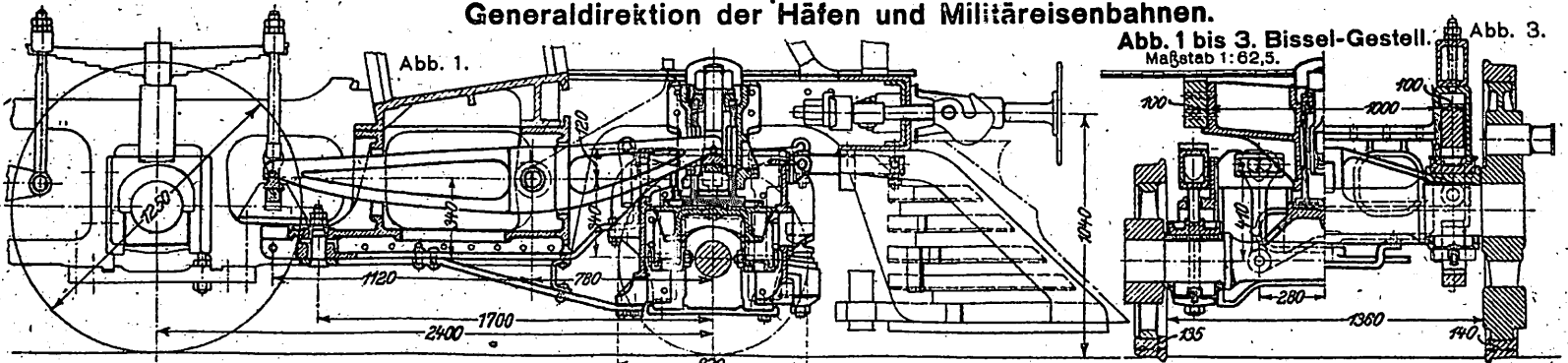
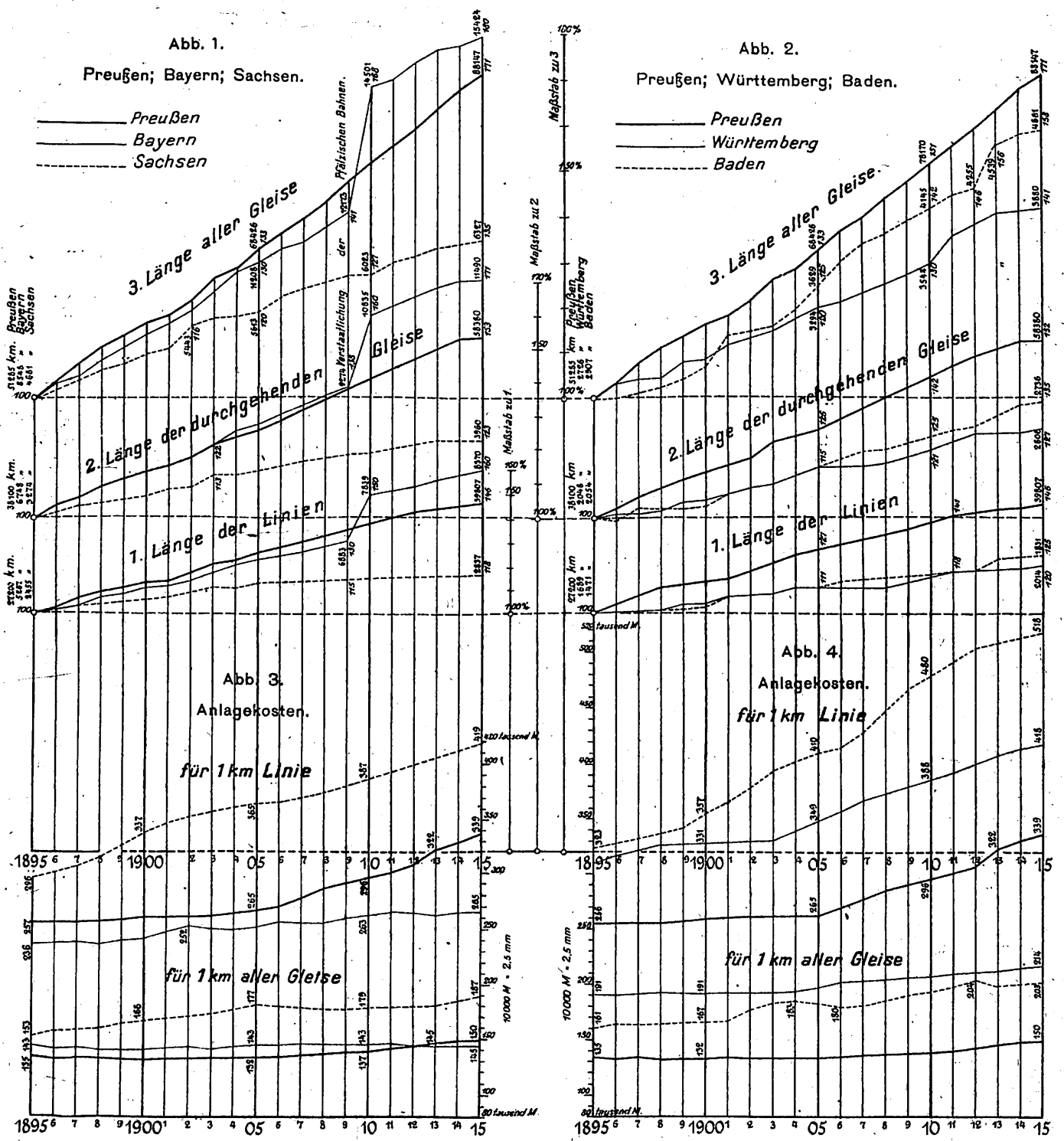


Abb. 1 bis 8. 1 E. III. T. Γ. G-Lokomotive der Ottomanischen Generaldirektion der Häfen und Militäreisenbahnen.



### Abb. 1 bis 4. Vergleich der Wirtschaft und Kosten der Staatseisenbahnnetze von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden in den Jahren 1895 bis 1915.



**Anmerkung:**

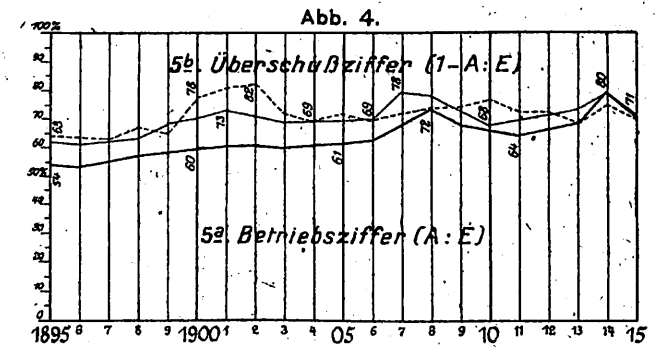
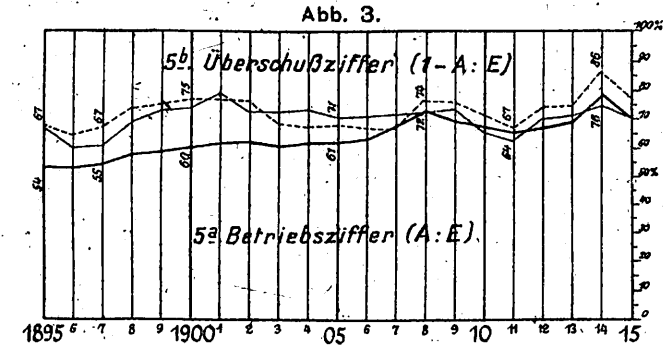
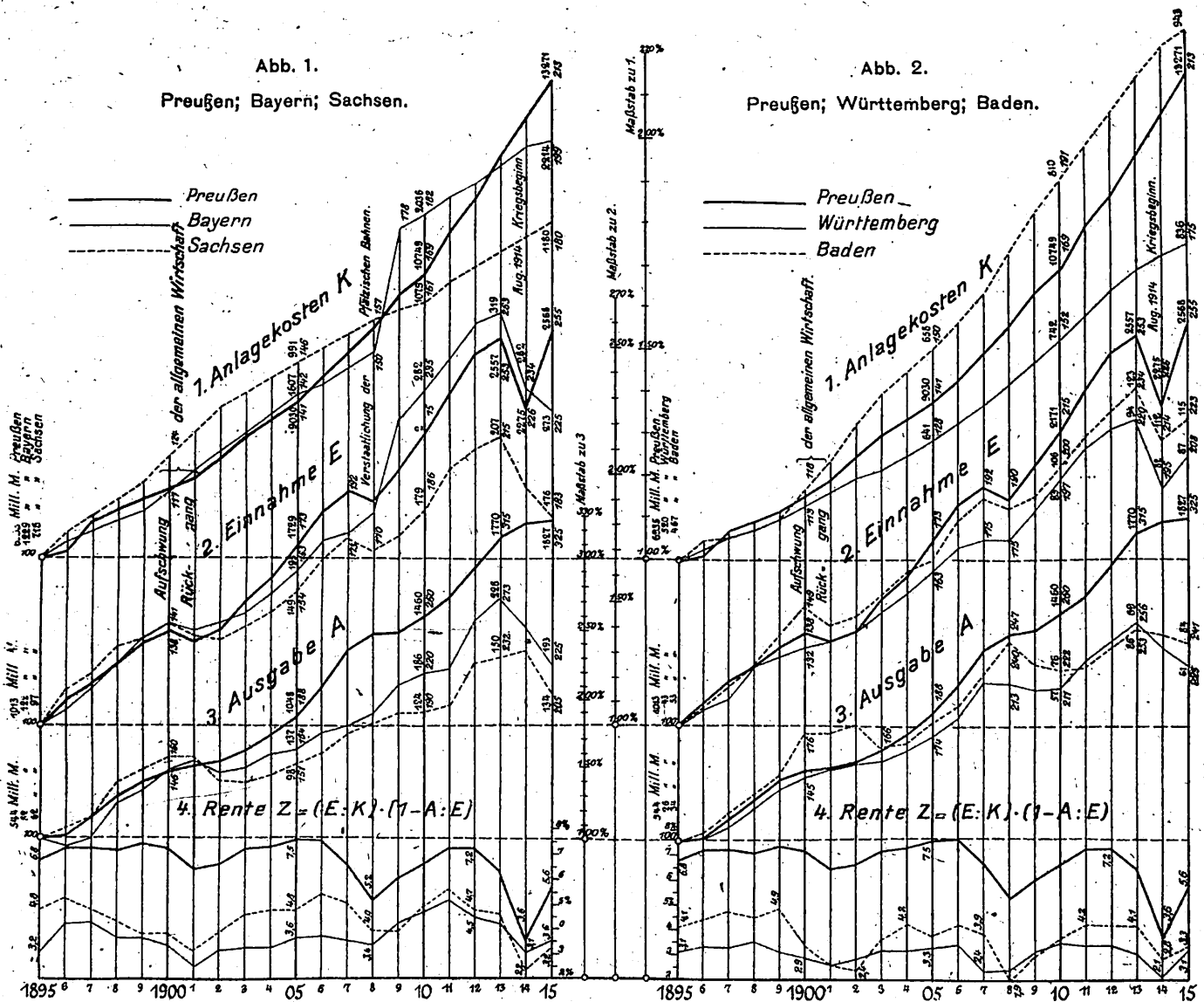
In den Strahlenbündeln 1, 2, 3 sind die Jahres-Ergebnisse der fünf Netze, und zwar links die von Preußen, Bayern, Sachsen, rechts die von Preußen, Württemberg, Baden vergleichföhrig gegenübergestellt. Dazu sind die Werte in % nach den nebenstehenden Maßstäben so umgerechnet, daß sich alle auf die Höhe von 1895 =

Die Ableitung der Verhältnisse aus den Werten erfolgte nach den Maßstäben: 1 mm =

Bahnnetz	Betriebslänge km	Gleislänge	
		durchgehende km	im Ganzen km
Preußen	643	643	643
Bayern	116,3	113,4	107,1
Sachsen	58,0	54,6	58,6
Württemberg	40,0	34,5	34,1
Baden	34,7	34,6	36,5

= 100% beziehen. Die Ziffern für die Liniengruppen der Anlagekosten sind unmittelbar über der Zeitachse nach einem bestimmten Maßstabe aufgetragen. % sind liegend, Werte in Rundschrift an einzelne Lote geschrieben.

**Abb. 1 bis 4. Vergleich der Wirtschaft und Kosten der Staatseisenbahnnetze von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden in den Jahren 1895 bis 1915.**



Die Ableitung der Verhältnisse aus den Werten erfolgte nach den Maßstäben: 1mm =

Bahnnetz	Anlagekosten K Millionen M.	Betriebs-Einnahme E Millionen M.	Betriebs-Ausgabe A Millionen M.
Preußen	85,7	25,7	25,7
Bayern	14,5	3,1	3,88
Sachsen	8,9	2,47	2,95
Württemberg	6,43	1,08	1,248
Baden	5,8	1,34	1,58

1895 = 100% beziehen. Die Verhältnisziffern der Liniengruppen 4 und 5 sind dagegen unmittelbar über der Zeitachse nach einem bestimmten Maßstabe aufgetragen. % sind liegend, Werte in Rundschrift an einzelne Lote geschrieben.

Anmerkung:

In den Strahlenbündeln 1.2.3 sind die Jahres-Ergebnisse der fünf Netze, und zwar links die von Preußen Bayern, Sachsen, rechts die von Preußen, Württemberg, Baden vergleichföähig gegenübergestellt. Dazu sind die Werte in % nach den nebenstehenden Maßstäben so umgerechnet, daß sich alle auf die Anfangshöhe von

Abb. 1 und 2.  
Gleiswage  
der  
Pennsylvania-

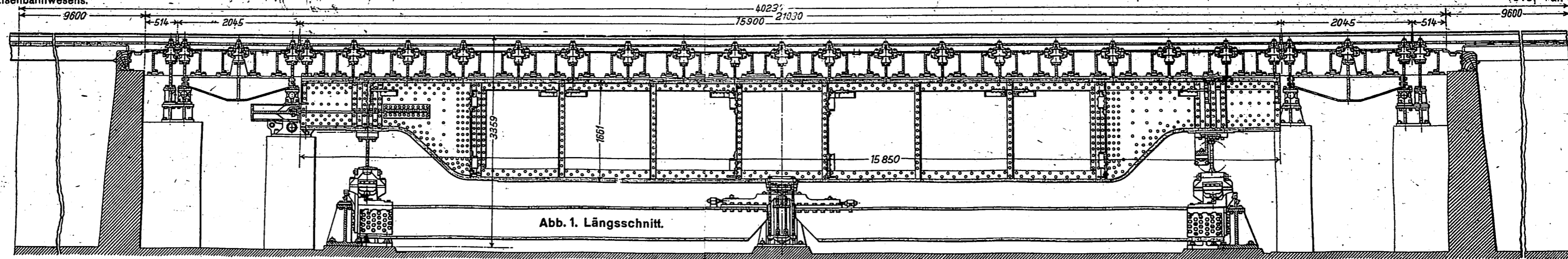
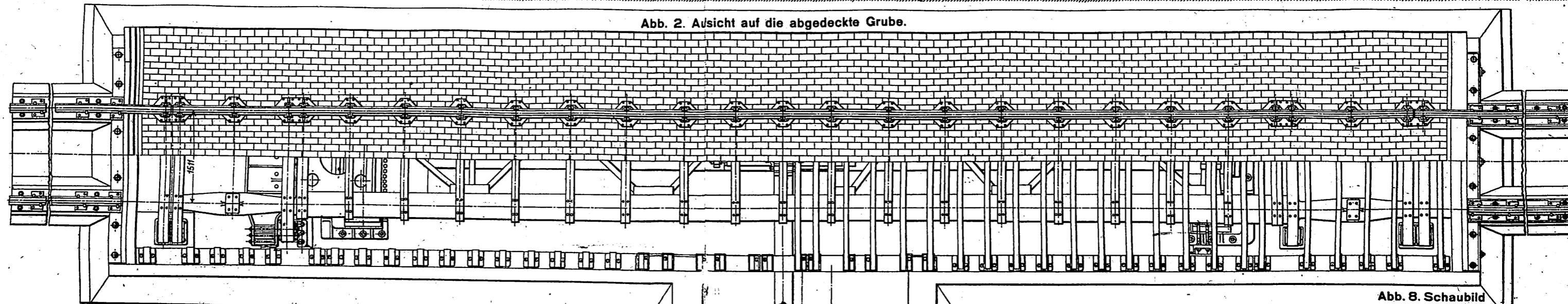


Abb. 1. Längsschnitt.

Abb. 2. Ansicht auf die abgedeckte Grube.



Bahn.  
Maßstab 1:60.

Abb. 3 bis 5. Einrichtung zum Bedienen von Blockwerken durch Einarmige.

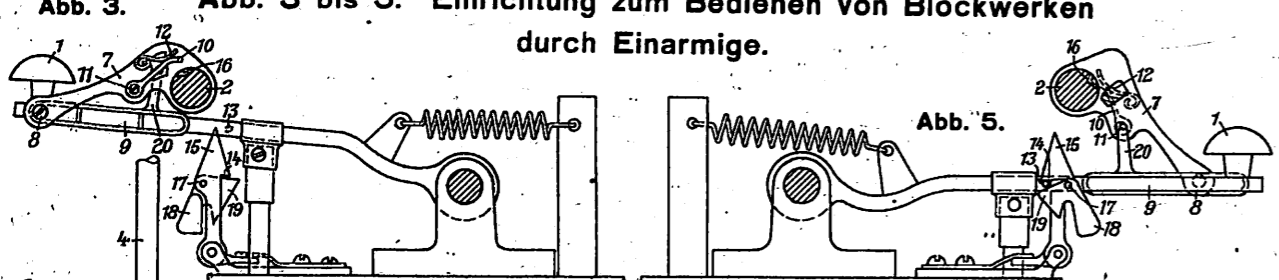


Abb. 6 bis 8.  
Prüfung  
von Feilen.

Abb. 6. Vorrichtung zur raschen Ausbildung im Feilen.

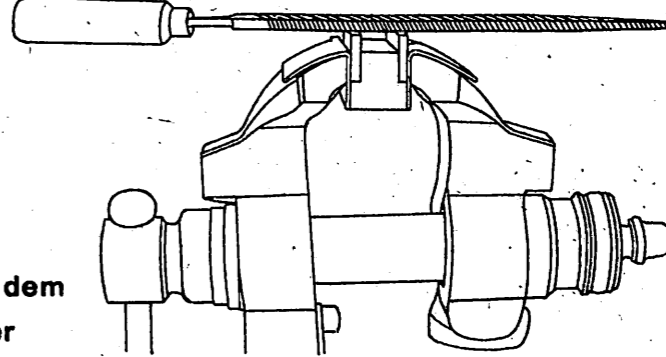


Abb. 8. Schaubild  
über die Abnutzung  
einer Feile.

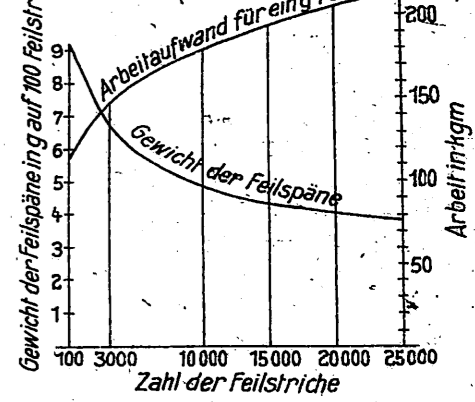


Abb. 9. Schwingungen der Schienen, die mit dem Spannungsmesser bei langsamer Fahrt einer Lokomotive mit Tender aufgenommen sind.

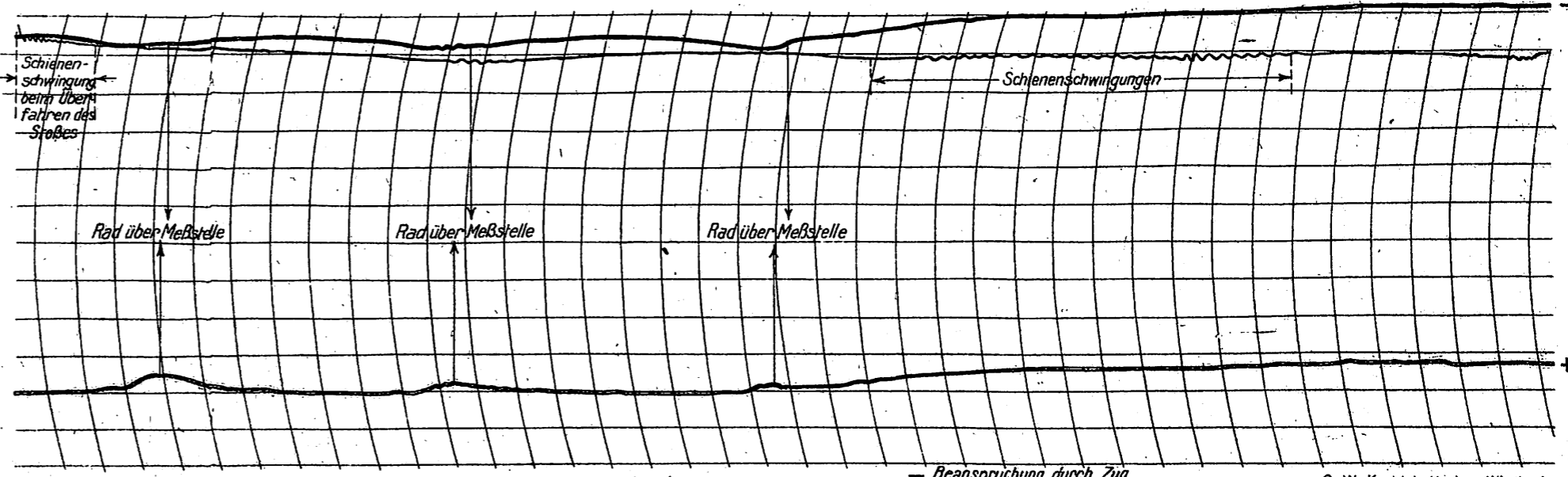


Abb. 7. Verlauf der auf die Feile ausgeübten Kräfte.

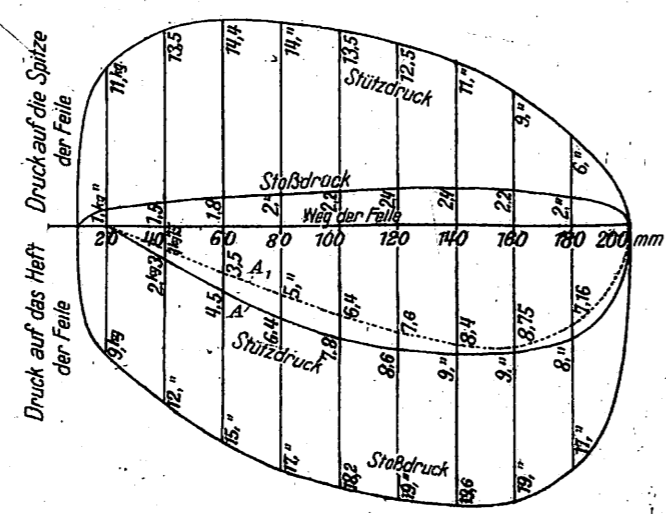




Abb. 1 bis 4. 1 D. III. T. Γ-Lokomotive der englischen großen Nordbahn.

Abb. 1. Längsansicht.

Maßstab 1:105.

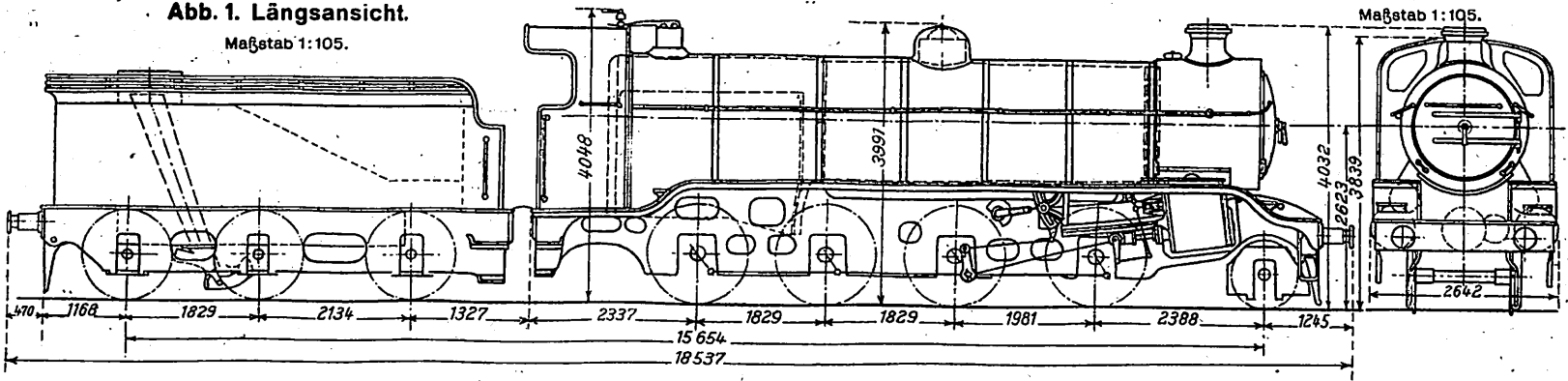


Abb. 2. Ansicht von vorn.

Maßstab 1:105.

Abb. 3 und 4. Gresley-Steuerung.

Abb. 3. Schieber in einer Ebene.

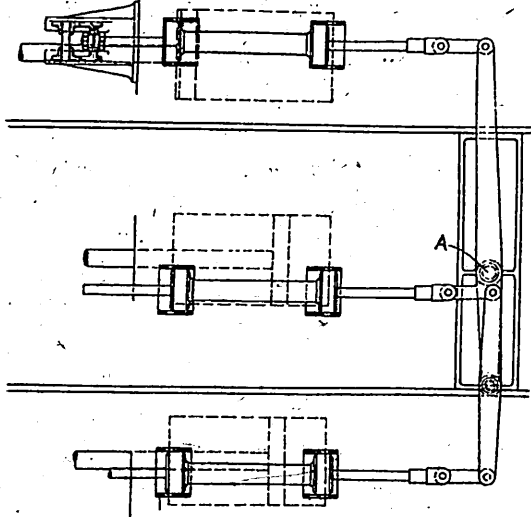


Abb. 4. Schieber in verschiedenen Ebenen.

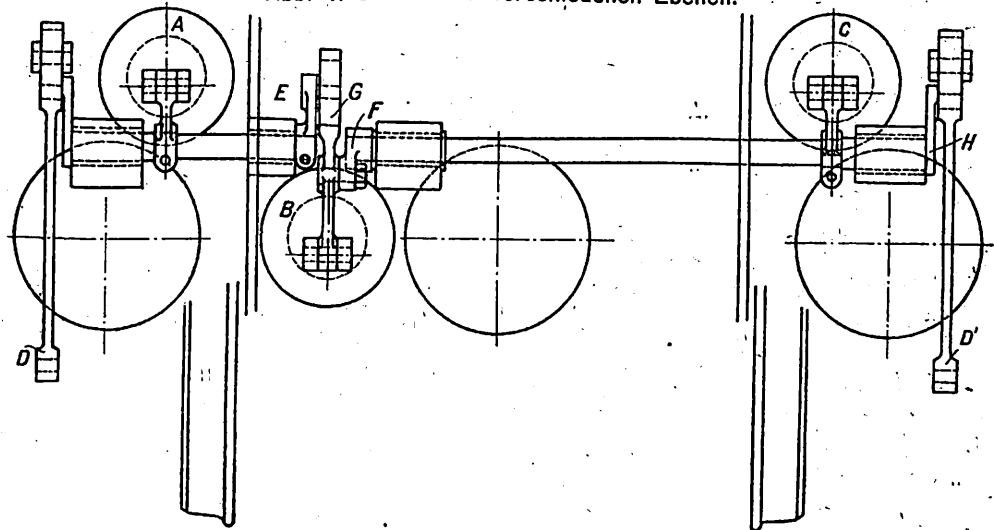


Abb. 5 bis 7. Kühlwagen.

Abb. 5. Längsschnitt.

Maßstab 1:44.

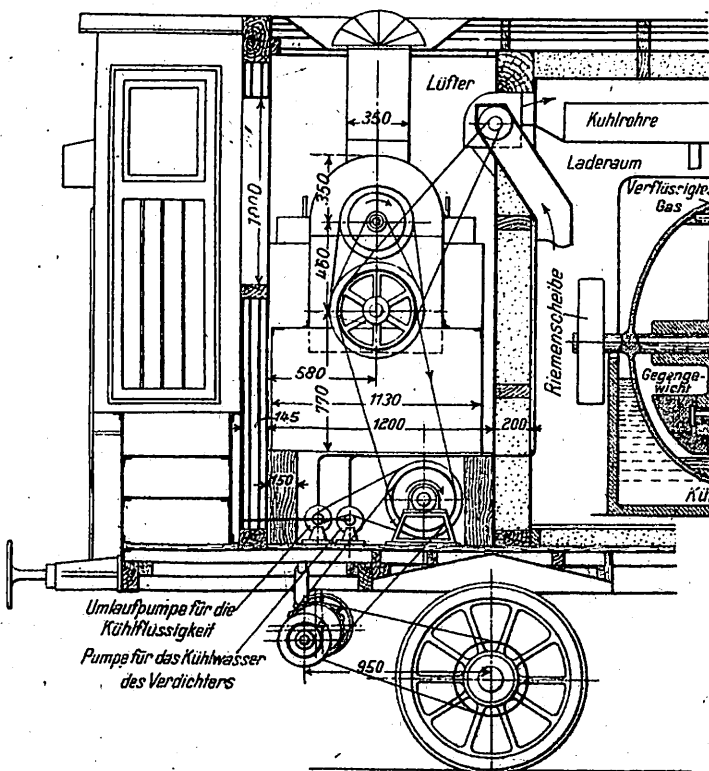


Abb. 7. Schnitt durch die Kältemaschinen.

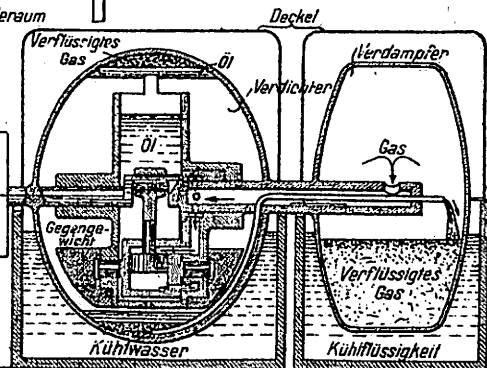
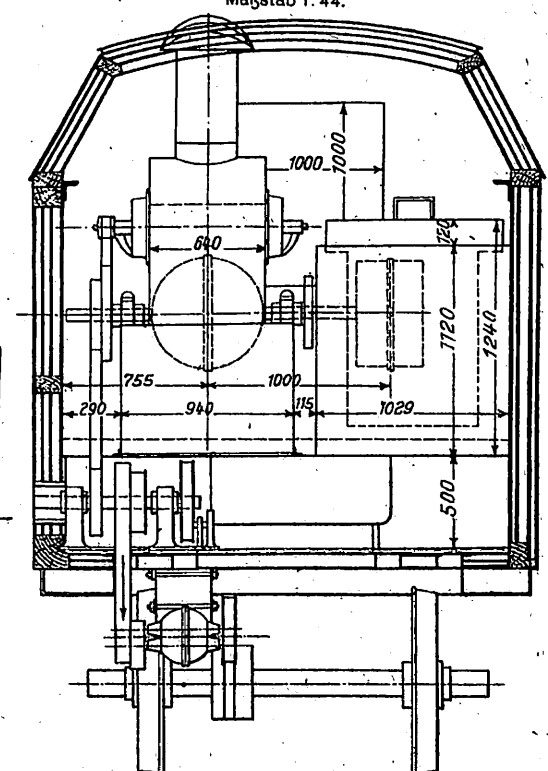


Abb. 6. Querschnitt.

Maßstab 1:44.



P	t
15,890	200
14,300	
12,835	
11,491	
10,258	
9,131	175
8,104	
7,170	
6,323	
5,557	
4,868	150
4,248	
3,695	
3,200	
2,760	
2,371	125
2,027	
1,726	
1,462	
1,232	
1,033	100
0,862	
0,714	
0,589	
0,482	
0,392	75
0,317	
0,254	
0,202	
0,160	
0,125	50
0,0977	
0,0747	
0,0569	
0,0429	
0,0320	25
0,0236	
0,0173	15,0
0,0125	10,0
0,0089	
0,0063	

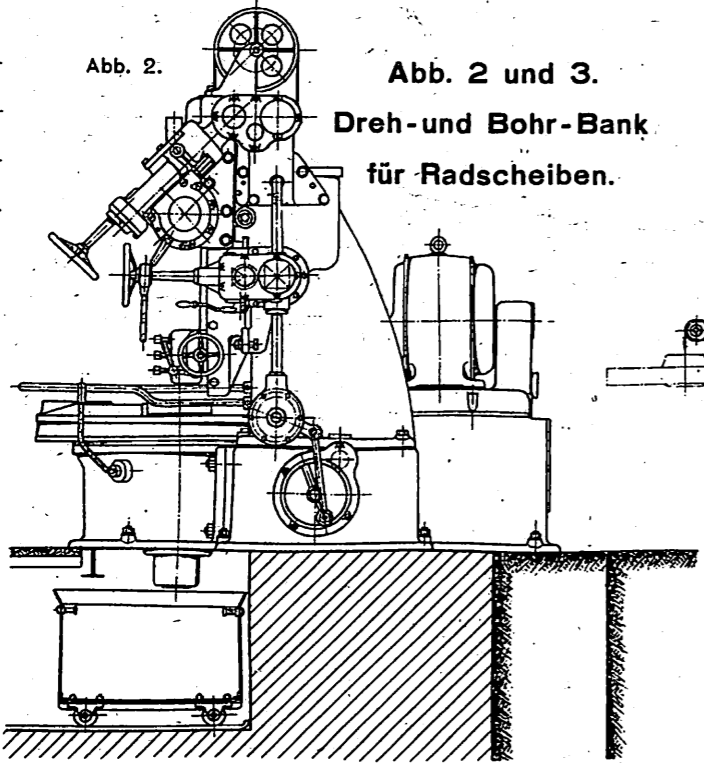


Abb. 2 und 3.  
Dreh- und Bohr-Bank  
für Radscheiben.

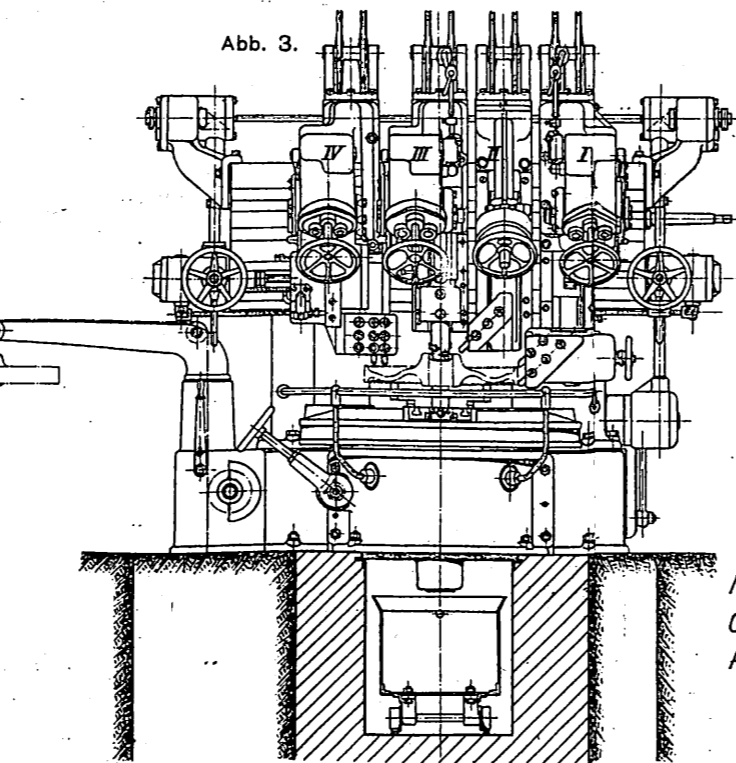


Abb. 3.

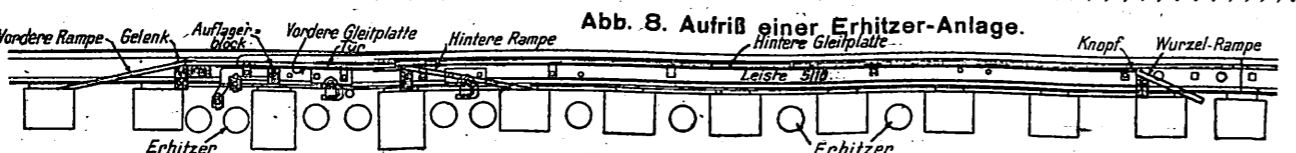


Abb. 8. Aufriß einer Erhitze-Anlage.

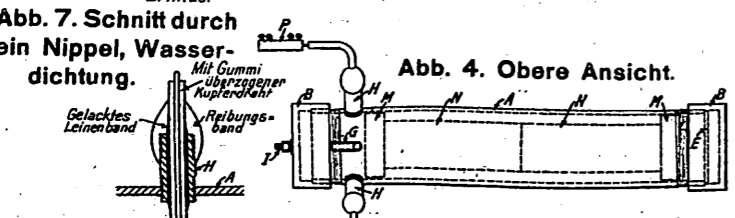


Abb. 7. Schnitt durch ein Nippel, Wasserdichtung.

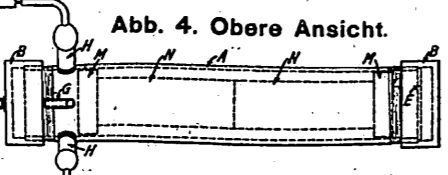


Abb. 4. Obere Ansicht.

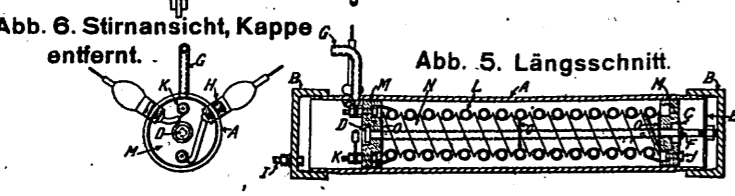


Abb. 6. Stirnansicht, Kappe entfernt.

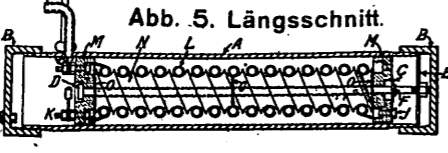


Abb. 5. Längsschnitt.

Abb. 4 bis 8.  
Elektrische Schneeschmelzer für Weichen.

- Erklärungen zu Abb. 4 bis 7.
- A Schmiedeeisernes Rohr 89 mm weit, 508 mm lang.
  - B Rohrkappen 89 mm weit.
  - C Eiserne Unterlegscheibe 32 mm Durchmesser, 13 mm dick.
  - D Eiserne Stange 10 mm im Gevierte, 451 mm lang, mit kreisförmigem Kopfe von 19 mm Durchmesser und sechseckiger Mutter.

- Erklärungen zu Abb. 4 bis 7.
- E Stählerne Scheibe 845 mm Durchmesser, 3 mm dick.
  - F Vorsteckbolzen 2,5 mm dick 32 mm lang.
  - G Luftrohr 3 mm weit, 102 mm lang.
  - H Nippel 13 mm weit, 44 mm lang.
  - I Schraube 8 mm dick, 25 mm lang, Messing, mit Mutter und Unterlegscheibe.
  - J Schraube 6 mm dick, 22 mm lang, Messing, mit Mutter.
  - K Schrauben 6 mm dick, 38 mm lang, Messing, mit Muttern und Unterlegscheiben.
  - L Draht.
  - M Porzellanscheiben. 86 mm Durchmesser, 24 mm dick.
  - N Porzellanrohre 178 mm lang.
  - O Glimmer-Füllstücke.
  - P Walzenförmiger Drahtverbinder.

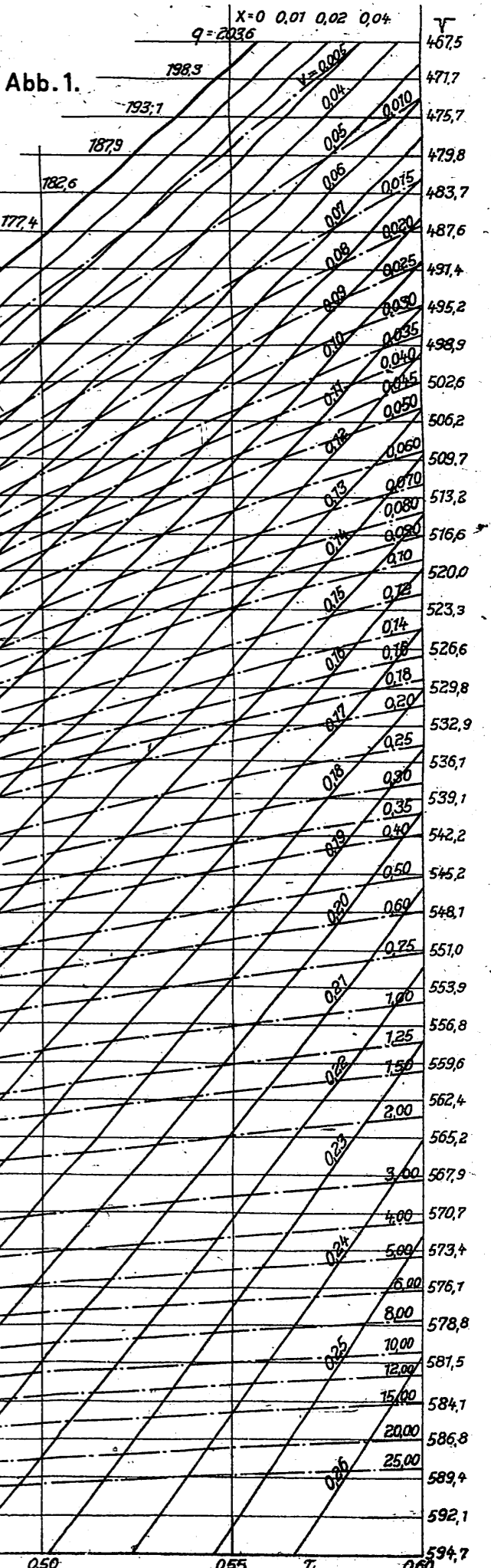


Abb. 1.