

XIV. Lokomotiven und Eisenbahnwagen.

835. **Hebert, L.**, A practical treatise on rail roads and locomotive engines, for the use of engineers, mechanics and others; in which the mechanical construction of edge, tram, suspension, and all other railways, and the various locomotive carriages, designed for rail and common roads, are described in chronological order, accompanied by an analysis of the whole; including an explanation of every patent that has hitherto been granted in England for improvements in the mechanism of locomotion. Illustrated by nearly 250 engravings. London 1837. 8°.
836. **Heß, F. G.**, Anweisung für Lokomotivführer zur Führung und Behandlung der Lokomotiv-Dampfmaschinen. Magdeburg 1841. fl. 8°.
837. **Jeanneneay, P.**, Calculs sur la sortie de vapeur dans les machines locomotives. Paris 1841. 8°.
838. **Guyonneau de Pambour**, Traité théorique et pratique des machines locomotives, ouvrage destiné à faire connaître le mode de construction, le jeu de ces machines et leur emploi, la consommation d'eau et de combustible, etc.: recherches basées sur un grand nombre d'expériences; suivi d'un appendice contenant l'exposé des dépenses de ces machines pour le balage des fardeaux sur les chemins de fer. Bruxelles 1837. 8°.
839. **Gouin et Le Chatelier**, Recherches expérimentales sur les machines locomotives. Paris 1845. 4°.
840. **Bozöl, J. N.**, Das falsche und gefährliche System der gegenwärtigen Eisenbahnwagen und ihre Verbesserungen. Leipzig 1846. fl. 8°.
841. **Flachat, E., et Petiet, J.**, Calculs et tableaux sur l'avance du tiroir, les tuyaux d'échappement, les conduits de vapeur et de fumée dans les machines locomotives. Paris 1839. fl. 8°.
842. **Le Chatelier, L.**, Études sur la stabilité des machines locomotives en mouvement. Paris 1849. 8°.
843. **Dihm**, Versuche, welche in der Borsig'schen Maschinenfabrik zu Berlin mit verschiedenen Eisenbahnwagen-Achsen vor der hierzu durch die im Februar 1850 stattgefundene Versammlung der deutschen Eisenbahn-Techniker ernannten Kommission angestellt worden sind. Mit Holzschnitten, einer lithographirten Zeichnung und 2 Tabellen. Berlin 1850. 4°.
844. **Principles and practice and explanation of the machinery of locomotive engines in operation on the several lines of railway.** 1. Band. London 1850. gr. 4°. 2. Band: the nature and properties of steam, its elastic and expansive forces and motive power. London 1850. gr. 4°.
773. **Scholl, G. F.**, Der Führer des Maschinisten. Anleitung zur Kenntniß, zur Wahl, zum Ankauf, zur Aufstellung, Wartung, Instandhaltung und Feuerung der Dampfmaschine, Dampffessel und Triebwerke. 1853—1873.
845. **Engerth, W.**, Die Lokomotive der Staatseisenbahn über den Semmering. Mit einem Atlas von 13 Kupfertafeln in Folio. Wien 1854. fl. 8°.

846. **Redtenbacher, F.**, Die Gesetze des Lokomotivbaues. Mit 18 lithograph. Tafeln. Mannheim 1855. gr. 4°.
847. **Waldegg, Heusinger v., und Claus, W.**, Abbildung und Beschreibung der Lokomotivmaschine nach den besten und neuesten Konstruktionen etc. Mit 46 Tafeln Abbildungen. Wiesbaden 1858. gr. 4°.
715. **Hentschel, Th.**, Die Schiebersteuerungen bei Dampfmaschinen, besonders bei Lokomotiven. 1859.
848. **Kretschmer, J. W.**, Der Lokomotivführer und die Lokomotive. Ein populäres Lehr- und Lesebuch für Lokomotivführer und diejenigen Maschinisten, welche Lokomotivführer werden wollen. Berlin 1859. kl. 8°. Dasselbe. 4. Auflage; ebenda. 1874. kl. 8°.
849. **Welfner, G.**, Die Lokomotive. Grundzüge für ihre Konstruktionsverhältnisse. Mit 38 in den Text gedruckten Holzschnitten. Göttingen 1859. 8°.
850. **Hartmann, G.**, Handbuch für Lokomotivführer, enthaltend eine theoretisch-praktische Anweisung über die Einrichtung, Behandlung und Führung von Lokomotiv-Dampfmaschinen. 2. Auflage. Mit 64 lithogr. Tafeln. Weimar 1846. kl. 8°. — Desgl. 2. oder Ergänzungsband mit 13 lithogr. Tafeln; ebenda. 1852. kl. 8°. — Desgl. 3. Auflage mit Atlas, enth. 24 Folio-Tafeln; ebenda. 1862. kl. 8°.
776. **Fellmer, R.**, Wörterbuch der Dampfmaschinenkunde mit Einschluß der See- und Flußschiffs-Dampfmaschinen, der Lokomotiven und Lokomobilen.
851. **Drawings of Patent buffers, railway springs, ordnance forgings in cast-steel, railway tyres, axles, shafts etc. and sections of cast-steel rails manufactured by Charles Cammell & Co. Limited, cyclops steel and iron works.** Sheffield 1863. Querfolio. — Dasselbe. Sheffield 1864. Querfolio.
852. **Thomas, G.**, Die Lokomotive als Dampfessigspritze. Mainz 1863. 8°.
853. **Zeuner, G.**, Das Lokomotiven-Blasrohr. Experimentelle und theoretische Untersuchungen über die Zugerzeugung durch Dampfstrahlen und über die saugende Wirkung der Flüssigkeitsstrahlen überhaupt. Mit 24 in den Text eingedruckten Holzschnitten und 2 lithogr. Tafeln. Leipzig 1863. 8°.
854. **Waldegg, Heusinger v.**, Die Schmiorrichtungen und Schmiormittel der Eisenbahnwagen. Geschichtlich-statistisch-kritische Darstellung. Eine vom österreichischen Ingenieur-Verein gekrönte Preisschrift. Mit 13 Tafeln Zeichnungen und 65 Holzschnitten. 1. Auflage 1864. 2. Auflage 1871. Wiesbaden. gr. 4°.
855. **Stöbel, F.**, Eisenbahn-Fahrzeuge, ihr Bau und ihre Benutzung. Mit 95 in den Text gedruckten Holzschnitten. Berlin 1864. kl. 8°.
451. **Couche, C.**, Voie matériel roulant et exploitation technique des chemins de fer. 1867/68. Paris 1867—1874.
856. **Wetli, R.**, Grundzüge eines neuen Lokomotivsystems für Gebirgsbahnen mit Bezugnahme auf die Schweizerische Alpenbahnfrage. Zürich 1868. 8°.
857. **Kosak, G.**, Katechismus der Einrichtung und des Betriebs der Lokomotive, für Lokomotivführer, Heizer und Arbeiter in Lokomotiv-Fabriken. Wien 1869. 2. Aufl.; ebenda. 1872. 3. Aufl.; ebenda. 1873. 4. Aufl.; ebenda. 1879. kl. 8°.
858. **Waldegg, Heusinger v.**, Skizzen und Hauptdimensionen der Lokomotiven nach verschiedenen Systemen, welche in den letzten fünf Jahren von den Deutschen Vereinsbahnen beschafft worden sind (Anhang zum Organ). Wiesbaden 1869. gr. 4°.
859. **Wetli, R.**, Lokomotivsystem für Gebirgsbahnen. Gutachten der im Auftrag des Schweizerischen Bundesrathes niedergesetzten Kommission des eidgenössischen Polytechnikums. Bern 1869. 8°.
860. **Konstruktion der Gepädwagen auf den Preussischen Eisenbahnen.** Berlin. Folio.

861. **Roderle's** automatische Sicherheitsvorrichtungen für die Fahrzeuge der Eisenbahnen. I. Wagon-Kuppelungssystem. II. Wagenbremse. III. Spurzwang-Apparat und Bahnräumer. Mit 3 lithographirten Tafeln. Lindau 1874. 8°.
452. **Scheffler, H.**, Die Wirkung zwischen Schiene und Rad. 1868.
862. **Demarteau, A.**, Gedankenlese über die Wichtigkeit des Fairli'schen Lokomotivsystems und der schmalspurigen Schienenstraßen für Oesterreich-Ungarn. Wien 1872. 8°.
863. **Évrard, A.**, Les moyens de transport appliqués dans les mines, les usines et les travaux publics. Tome premier. Mit Atlas in Folio. Paris 1872. 8°.
25. **Waldegg, v.**, Handbuch der speziellen Eisenbahntechnik in fünf Bänden. 1873—1878.
864. **Behhold, Alphons**, Die Lokomotive der Gegenwart und die Prinzipien ihrer Konstruktion. An den Objekten der Wiener Weltausstellung 1873 in allgemein faßlicher Darstellung erläutert und entwickelt. Mit zahlreichen in den Text gedruckten Holzschnitten und angehängten Tabellen. Braunschweig 1875. 8°.
865. **Helbig, C. C.**, Heusinger's Eisenbahn-Personenwagen als fahrendes Lazareth. — Mit 10 in den Text eingedruckten Holzschnitten. Dresden 1876. 8°.
35. **Waldegg, Heusinger v.**, Musterkonstruktionen für Eisenbahnbau und für Eisenbahnbetrieb. Lieferung 1—3. 1876.
866. **Behhold, A.**, Studien über Transportmittel auf Schienenwegen und Transportbetrieb. Ein Supplementband zur Lokomotive der Gegenwart. Mit zahlreichen in den Text eingedruckten Holzschnitten und angehängten Tabellen. Braunschweig 1876. 8°.
867. **Schaltenbrand, C.**, Die Lokomotiven. Eine Sammlung ausgeführter Zeichnungen mit beschreibendem Text zur Benützung im Konstruktionsaal und in technischen Lehranstalten nach zuverlässigen Quellen bearbeitet. Mit 270 Holzschnitten im Text und 1 Atlas enth. 3 Tabellen und 40 Tafeln in Folio. Berlin 1876. 8°.
868. **Schmidt, R.**, Ventilation der Krankenwagen der Lazarethzüge. Beschreibung und Erklärung einer neuen Ventilationsmethode. Ludwigshafen 1876. 8°.
869. **Tilp, Emil**, Der praktische Maschinendienst im Eisenbahnwesen. Ein Handbuch für Direktions-, Maschinen-, Heizhaus und Werkstättenbüreaux, polytechnische und Gewerbeschulen, Ingenieure und Hörer des Maschinenbaues. Wien, Pest, Leipzig 1877. gr. 8°.
870. **Becker, L.**, Die selbstthätige Friktionsbremse für Eisenbahnfahrzeuge und ihre Anwendung als kontinuierliche, als Gruppen-, als Einzel- und als Rangirbremse nebst einer kritischen Beleuchtung der anderen bekannten Systeme selbstthätiger Bremsen. — Hierzu acht Figurentafeln. Wien 1878. 8°.
871. **Normalien** für Betriebsmittel der preussischen Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen. — Hierzu 27 Blatt Zeichnungen. Berlin 1878. Folio.
872. **Gzernin, R.**, Ideen zum Lokomotivbau. Mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen in Oesterreich. Prag 1879. 8°.
732. **Koch, R.**, Das Eisenbahn-Maschinenwesen. Lehrbuch des Maschinen- und Werkstättendienstes und des technischen Betriebes. 1879—1880.
873. **Gzernin, Rud.**, Automatische Dampfbremse für Eisenbahnfahrzeuge, mit einer Einleitung über Bremsen im Allgemeinen. Prag 1880. 8°.
874. **Kesseler, C.**, Die Radreifen-Befestigungen bei Eisenbahnwagen-Rädern behufs Sicherung gegen das Abspringen der Reifen bei eintretendem Bruche. Eine Sammlung patentirter Konstruktionen. Berlin 1880. H. 4°.
875. **Maey**, Die Beheizung der Eisenbahnwagen mit spezieller Bezugnahme auf die Luftheizung Maey-Pape der Schweizerischen Indusriegesellschaft in Neuhausen bei Schaffhausen. Mit 3 Tafeln autographirter Abbildungen. Zürich 1880. 8°.

876. **Müller, R.**, Die Lokomotiven für Bahnen minderer Ordnung oder starker Steigung mit besonderer Berücksichtigung der Zahnradlokomotiven. Ein Hilfsbuch für Studierende und Eisenbahn-Ingenieure. Mit 33 Abbildungen im Text und 8 lithographirten Tafeln. München 1880. Folio.
877. **Büte, Th.**, Resultate von Versuchen über die Widerstandsfähigkeit von Radreifenbefestigungen an den Rädern der Eisenbahnfahrzeuge. Berlin 1880. 4°.
43. **Birk, Fr. Aug.**, Die Zahnradbahnen und ihre Lokomotiven. 1881.
878. **Fliegner, A.**, Die Umsteuerungen der Lokomotiven in rein graphischer Behandlungsweise. Mit 7 lithographirten Figurentafeln. Zürich 1881. 8°.
879. **Thomas, G.**, Dampfwagen für Haupt- und Nebenbahnen. Mit 4 lithographirten Tafeln. Wiesbaden 1881. 4°.
880. **Offizieller Bericht** über die auf der Ringbahn zu Arnheim in den Monaten April und Mai 1881 stattgefundenen Proben von Tramway-Lokomotiven. (Autorisirte Uebersetzung.) Aus dem Holländischen übersezt und mit einleitender Vorrede versehen von Fr. Th. Ayé-Lallemant. Hamburg 1882. Folio.
881. **Meyerhofer, Otto**, Das rothe Kreuz auf Eisenbahnen. Eisenbahn-Transport-Material für verwundete und erkrankte Krieger in 32 Lichtdruckblättern. 2. Auflage. München 1882. Querfolio.
741. **Meyer, Georg**, Grundzüge des Eisenbahn-Maschinenbaues. 1883/86, 1892.
882. **Hartmann, W.**, Theorie der Lokomotivtender-Kuppelungen. Mit einem Atlas von 21 Tafeln. Berlin 1884. gr. 8°.
883. **Maey, H.**, Betrachtungen über die Lokomotiven der Jetztzeit für Eisenbahnen mit Normalspur. Wiesbaden 1884. 8°.
750. **Auchincloss-Müller**, Praktische Anwendung der Schieber- und Coulißensteuerungen von William S. Auchincloss. Autorisirte deutsche Uebersetzung und Bearbeitung von A. Müller. 1886.
884. **Frauk, A.**, Die Widerstände der Lokomotiven und Bahnzüge, der Wasser- und Kohlenverbrauch, sowie der Effekt der Lokomotiven. Mit 2 lithographirten Tafeln. Wiesbaden 1886. 8°.
475. **Boedecker**, Die Wirkungen zwischen Rad und Schiene und ihre Einflüsse auf den Lauf und den Bewegungswiderstand der Fahrzeuge in den Eisenbahnzügen. 1887.
885. **Svoboda, Theodor**, Praktische Berechnung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven. Mit 2 Tafeln. Wien 1887. 8°.
886. **Verzeichniß** der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge. Ausgegeben von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin im März 1887. 8°.
887. **Considère, M.**, Die Anwendung von Eisen und Stahl bei Konstruktionen. Autorisirte Uebersetzung aus dem Französischen von Emil Hauff. Mit 36 Holzschnitten und 2 Tafeln. Wien 1888. 8°.
754. **Zeuner, Gustav**, Die Schiebersteuerungen. Mit besonderer Berücksichtigung der Lokomotivensteuerungen. 1888.
114. **Dietrich, G.**, Oberbau und Betriebsmittel der Schmalspurbahnen im Dienste von Industrie und Bauwesen, Land- und Forstwirtschaft u. A. 1889.
888. **Fischer von Kösslerstamm, Hugo**, Die Dampfheizung der Eisenbahnwagen, deren Berechnung, Details und neue Systeme. Mit 4 lithographirten Tafeln und 5 Abbildungen. Wien 1889. 8°.
889. **Zusammenhangsbremsen**, Ueber die, für Eisenbahnfahrzeuge von A. D. B. Mit 8 Abbildungen. 1890. 8°.
890. **Report of The Proceedings**. Twenty-Third Annual convention. The Master Car Builder's Association. Saratoga N. Y. June 25. 26. 27. 1889. gr. 8°.

891. **Mittel**, Die, zur Verminderung der Widerstände bei Eisenbahnzügen, von A. D. B. Mit 57 Textfiguren. und 1 Tafel. Wien, Pest, Leipzig. 1890. 8°.
892. **Lenkachsen**, Freie, für Zug-Geschwindigkeiten bis 90 km in der Stunde und für Wagen mit und ohne Bremsen. Ausgegeben von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin im Januar 1891. gr. 8°.
893. **Vereins-Lenkachsen**, Die. Zweite unveränderte Auflage. Ausgegeben von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin im Januar 1891. gr. 8°.
894. **Reisebericht** des Königlichen Eisenbahn-Direktors Büte über Besichtigung englischer Hof- und Luxuswagen, sowie sonstiger Eisenbahn-Einrichtungen. August 1890. gr. 8°.
895. **Büte**, Der Hofzug Sr. Majestät des Deutschen Kaisers, Königs von Preußen. I. Der Salonwagen (Sonderabdruck aus der Zeitschrift für Bauwesen). Berlin 1891. gr. Folio. II. Der Salonwagen Ihrer Majestät der Deutschen Kaiserin, Königin von Preußen und die übrigen Wagen des Hofzuges. Berlin 1893. gr. Folio.
896. **Bremsen**, Die, der Eisenbahn-Fahrzeuge. Separat-Abdruck aus Röll's Encyclopädie des gesamten Eisenbahnwesens II. Band. Mit 80 Holzschnitten und 2 Tafeln. Wien 1891. 8°.
897. **Report of The Proceedings of The Twenty-Fourth Annual convention of The Master Car-Builder's Association, Held at old Point Comfort, Virginia.** Chicago 1890. 8°.
898. **Westinghouse-Bremse**, Katalog der. Herausgegeben von der Westinghouse Eisenbahn-Bremsen-Gesellschaft. Hannover 1892. 4°.
899. **Hönigsvald, J.**, Das eigenartig ausgeschmiedete schmiedeeiserne Scheibenrad nach einer neuen Methode, mit einer vergleichenden Darstellung der wichtigsten Eisenbahnräder der Gegenwart. Wien 1892. 8°.
900. **Betriebsmittel**, Fortschritte im Bau der. Herausgegeben vom technischen Ausschusse des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Mit 78 lithographirten Tafeln und Abbildungen im Texte. Wiesbaden 1893. 4°. 10. Ergänzungsband zum Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.
901. **Bericht** des Unterausschusses für die Prüfung von Vereins-Lenkachsen über die seit dem Jahre 1890 angestellten Versuche mit Vereins-Lenkachsen. Ausgegeben von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im April 1896. Berlin. gr. 8°.
902. **Bremsen**, Die Versuche mit continuirlichen, angestellt in Folge Erlasses Sr. Excellenz des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten auf der Bahnstrecke der Main-Wefer-Bahn Gunterhausen-Gensungen bei Cassel vom 1. bis 4. August 1877 und deren Resultate. Nach dem Beschlusse der theilnehmenden Bahnen bearbeitet vom Obermaschinenmeister Büte in Cassel. Cassel. Fol.
48. **Blum, von Borries und Barkhausen**. Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. In 3 Bänden. 1897.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie reicht zurück bis in die früheste Geschichte der Menschheit und hat sich im Laufe der Jahrhunderte zu einer der größten und wichtigsten Städte des Rheinlandes entwickelt. Die Stadt ist nicht nur ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur, sondern auch ein Ort, an dem die Geschichte lebendig bleibt.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie reicht zurück bis in die früheste Geschichte der Menschheit und hat sich im Laufe der Jahrhunderte zu einer der größten und wichtigsten Städte des Rheinlandes entwickelt. Die Stadt ist nicht nur ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur, sondern auch ein Ort, an dem die Geschichte lebendig bleibt.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie reicht zurück bis in die früheste Geschichte der Menschheit und hat sich im Laufe der Jahrhunderte zu einer der größten und wichtigsten Städte des Rheinlandes entwickelt. Die Stadt ist nicht nur ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur, sondern auch ein Ort, an dem die Geschichte lebendig bleibt.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie reicht zurück bis in die früheste Geschichte der Menschheit und hat sich im Laufe der Jahrhunderte zu einer der größten und wichtigsten Städte des Rheinlandes entwickelt. Die Stadt ist nicht nur ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur, sondern auch ein Ort, an dem die Geschichte lebendig bleibt.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie reicht zurück bis in die früheste Geschichte der Menschheit und hat sich im Laufe der Jahrhunderte zu einer der größten und wichtigsten Städte des Rheinlandes entwickelt. Die Stadt ist nicht nur ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur, sondern auch ein Ort, an dem die Geschichte lebendig bleibt.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie reicht zurück bis in die früheste Geschichte der Menschheit und hat sich im Laufe der Jahrhunderte zu einer der größten und wichtigsten Städte des Rheinlandes entwickelt. Die Stadt ist nicht nur ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur, sondern auch ein Ort, an dem die Geschichte lebendig bleibt.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie reicht zurück bis in die früheste Geschichte der Menschheit und hat sich im Laufe der Jahrhunderte zu einer der größten und wichtigsten Städte des Rheinlandes entwickelt. Die Stadt ist nicht nur ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur, sondern auch ein Ort, an dem die Geschichte lebendig bleibt.

Die Geschichte der Stadt Düsseldorf ist eine der interessantesten und reichhaltigsten in Deutschland. Sie reicht zurück bis in die früheste Geschichte der Menschheit und hat sich im Laufe der Jahrhunderte zu einer der größten und wichtigsten Städte des Rheinlandes entwickelt. Die Stadt ist nicht nur ein Zentrum der Wirtschaft und Kultur, sondern auch ein Ort, an dem die Geschichte lebendig bleibt.

