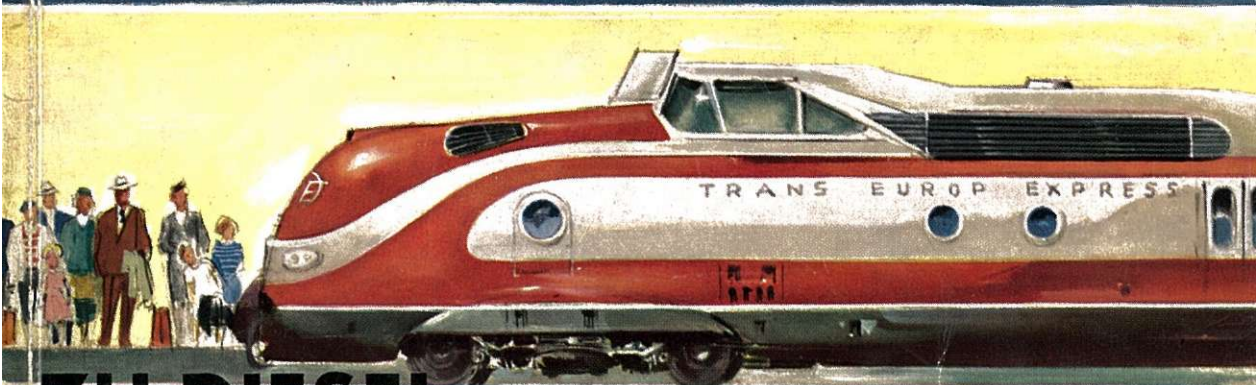
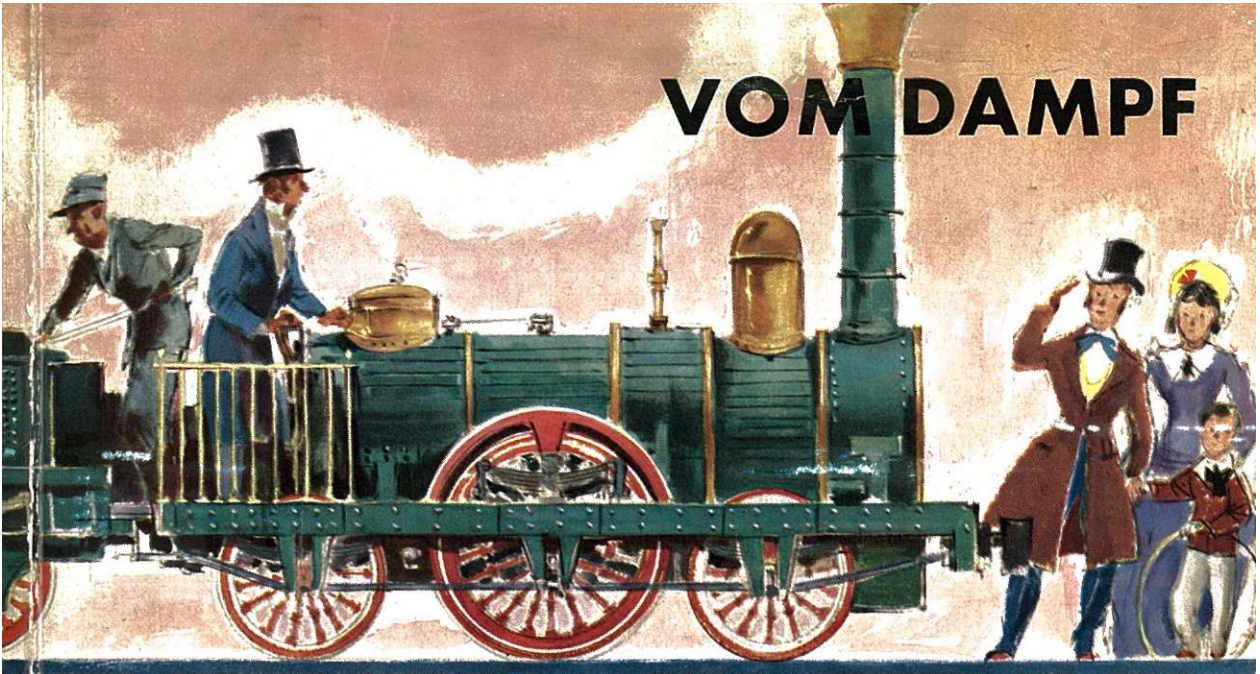
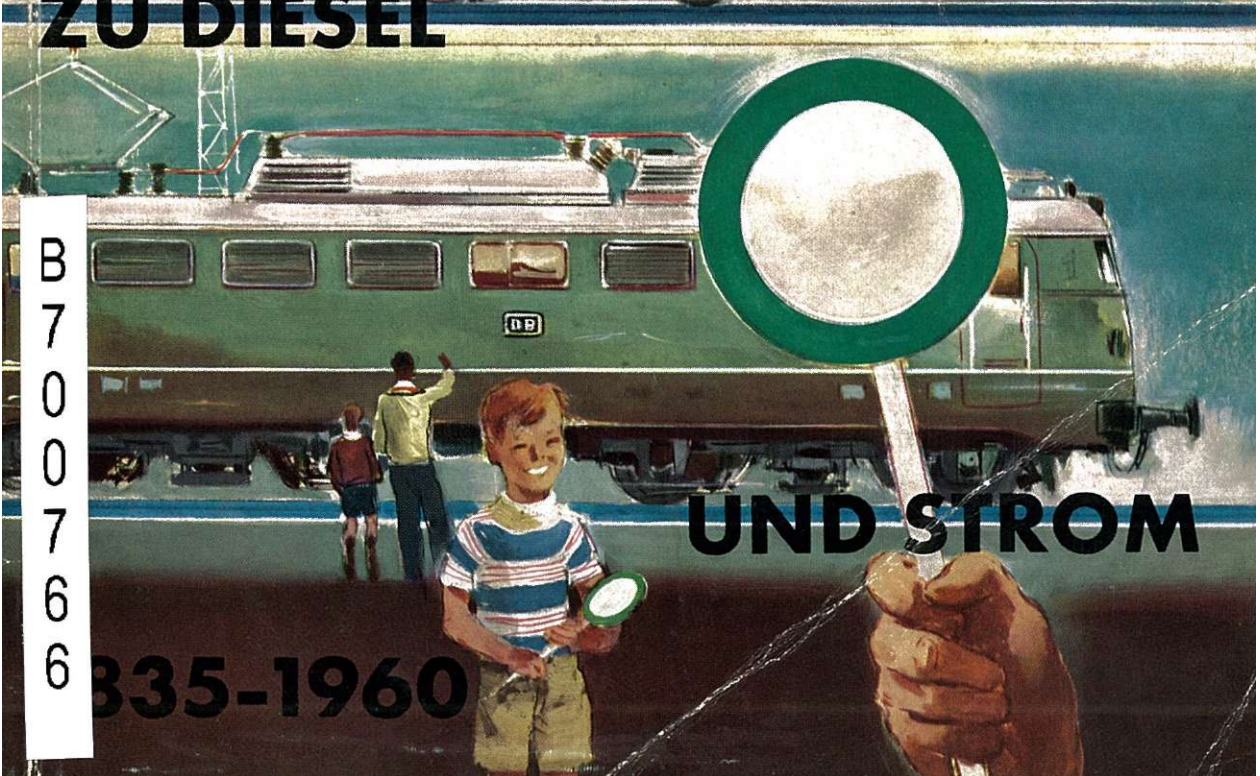


VOM DAMPF



ZU DIESEL



UND STROM

B
7
0
0
7
6
6

835-1960

INHALT

	Seite
Vorwort	5
Vom „Adler“ zur Ellok — Eine Rückschau auf die Entwicklung der deutschen Eisenbahnen	7
„Berichte und Bilder aus den Jahren 1835—1875 der Eisenbahngeschichte“	31
Eröffnung der Bahnlinie Nürnberg=Fürth	33
Aus der „Nürnberger Estaffette“: Vom Dampf, eine Weissagung auf das 20. Jahrhundert	35
Die ersten Wagen und die erste Lokomotive	37
„Es ist ein erhebendes Gefühl . . .“	40
Die Eröffnung der Leipzig=Dresdner Eisenbahn	42
Musik und Beifall für den ersten Vergnügungszug	44
Für und wider offene Waggonen	48
Als Gast bei Familie Stephenson	49
Vater eines fruchtbaren Gedankens: Dr. Friedrich List	50
Ein neues Eisenbahn-System	53
Die Pneumatische Eisenbahn	56
Comfort und Fortschritt: Fahrendes Caffeezimmer — Schienen aus Porcellan	57
Parsey's Luftlocomotive	57
Vom elektromagnetischen Telegraphen	58
Musterhafte Sorgfalt und Pünktlichkeit	60
Der Luftwagen, ein Rival der Eisenbahn	61
Von der englischen Eisenbahnwuth	62
Neben Fahnen und Laternen: Knallsignale auf Eisenbahnen	65
Aus dem Reglement der Bonn=Cölner Eisenbahn	66
Der Tag- und Nacht-Telegraph von Treutler	67
Fahrbillettendienst auf unseren Eisenbahnen	68
Mechanismus und Verbesserungen	69
Für die Sicherheit: Eisenbahnsignale	70
Deutschland trauert um Dr. Friedrich List	73
Auf der potsdam=magdeburger Eisenbahn	74
Für eine gleichmäßige Spurweite der Eisenbahnen	75
Klein — aber rentabel: Die Nürnberg=Fürther (Ludwigs=) Eisenbahn im Jahre 1844	78
Ein seltener Fall	79
Reifert's Wagen 1. und 2. Klasse auf der Bonn=Cölner Bahn	80
Hölzerne Räder	80
Ueber die Entstehung und allmälige Entwicklung der Eisenbahnen	81
Vorschläge über die Centralisazion des deutschen Eisenbahnwesens	87

	Seite
<i>Stephenson's selbstwirkende Bremsen</i>	88
<i>Reiseland Deutschland</i>	89
<i>Die Patent=Impulsoria</i>	91
<i>Das großartigste Bauwerk der Eisenbahnarchitectur: Die Eisenbahn über den Semmering</i>	92
<i>Übernahme von Briefbeuteln in voller Fahrt</i>	98
<i>Aus der Geschichte der Lokomotive</i>	99
<i>Neue Bauformen — Der Eisenbahnhof in München</i>	106
<i>Nicht nur die Actionäre sollen „warm sitzen“</i>	108
<i>Die Rheinbahn Mainz—Köln</i>	110
<i>Das erste allgemeine deutsche Sängerkfest zu Nürnberg</i>	113
<i>Gefahrlose Eisenbahn</i>	114
<i>Keine Collision von Eisenbahnzügen</i>	115
<i>Aus: Plaudereien auf der rheinischen Eisenbahn</i>	116
<i>Die unterirdische Eisenbahn in London</i>	120
<i>Schöne Erinnerungen</i>	121
<i>Belohnung aufopfernder Pflichttreue</i>	125
<i>Auf der neuen Pferdebahn in Wien</i>	126
<i>Fortschrittliche Eisenbahn</i>	127
<i>Der Hofzug der kaiserlich südrussischen Eisenbahn</i>	128
<i>Die Eisenbahn sorgt bei Tag und Nacht: Der neue Mann'sche Boudoirschlafwagen —</i>	130
<i>Pullman's Schlafwagen</i>	131
<i>Ammoniak als Motor</i>	132
<i>Einfluß des Nordlichtes auf Telegraphenlinien</i>	132
<i>Westinghouse's atmosphärische Eisenbahnbremse</i>	133
<i>Eine Eisenbahnsignal- und Weichenstellvorrichtung</i>	134
<i>Abbiati's Schneepflug</i>	135
<i>Beleuchtung der Personenwagen</i>	136
<i>Eisenbahn mit einer Schiene</i>	136
<i>Über die Alpen: Die Gotthardbahn</i>	137
<i>Die Eisenbahnen der Welt</i>	141
<i>Bemerkungen zu einigen historischen Beiträgen</i>	144