

Fig. 1 u. 2. Oberbau für Hauptbahnen mit eisernen Querschwellen (System Heindl.)

Fig. 1. Querschnitt durch Schiene u. Laschen (1:2 d. nat. Gr.)

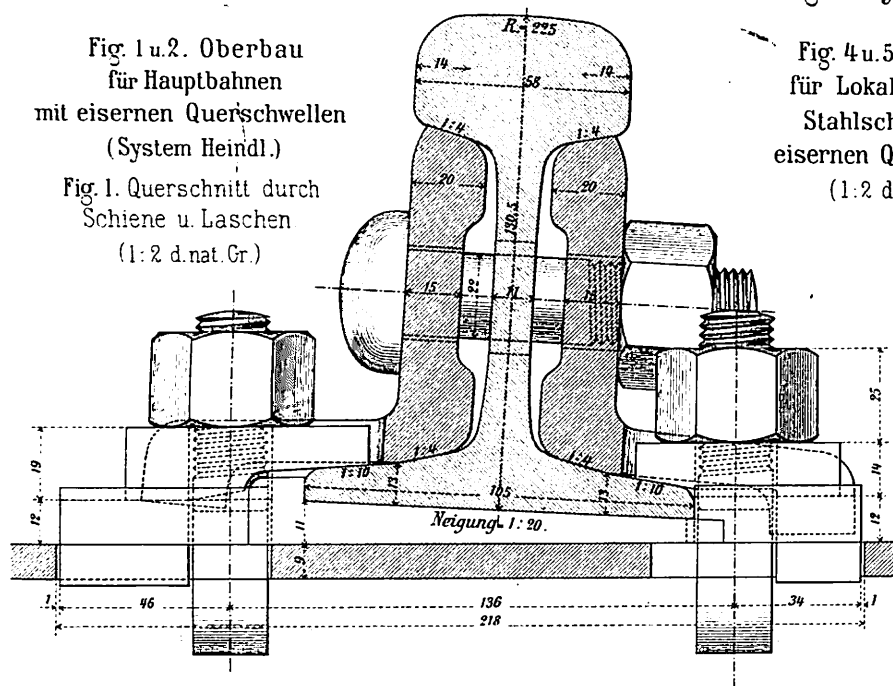


Fig. 2. Innere-Ansicht. (1:4 d. nat. Gr.)

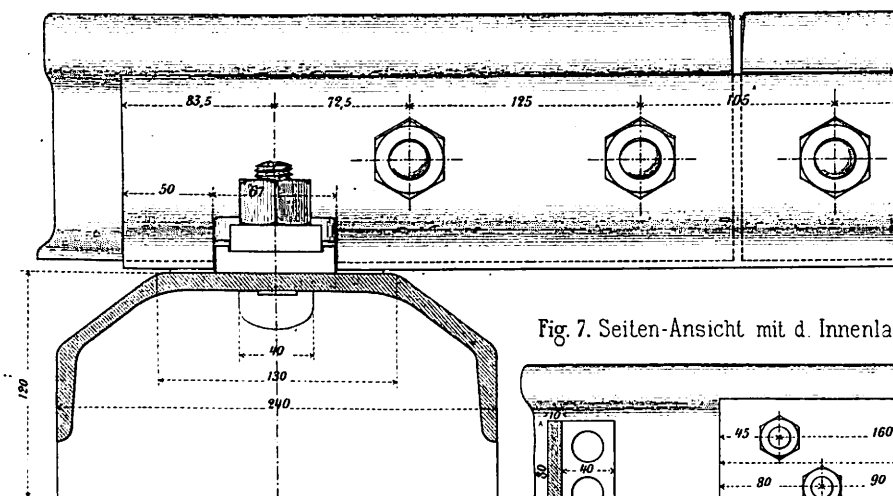


Fig. 3-7. Oberbau für Lokalbahn normaler Spurweite.

Fig. 3. Oberbau von Stahlschienen mit eisernen Langschwellen. (1:2 d. nat. Gr.)

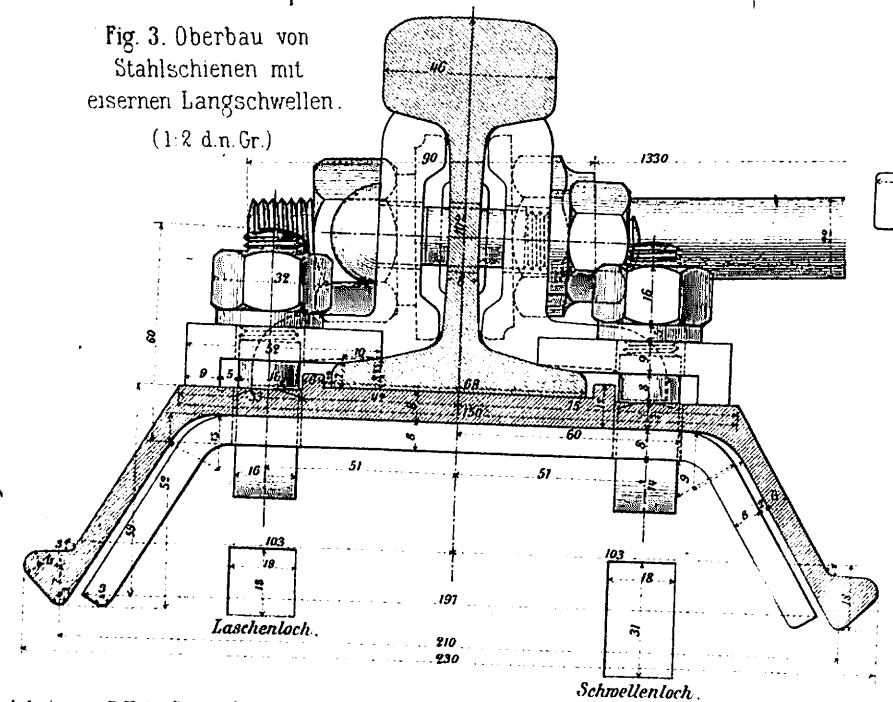


Fig. 4 u. 5. Oberbau für Lokalbahn von Stahlschienen mit eisernen Querschwellen. (1:2 d. nat. Gr.)

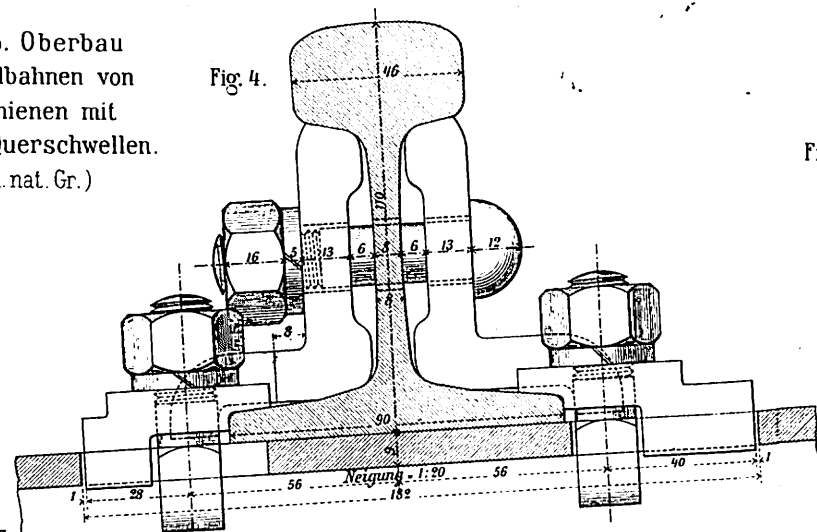


Fig. 5. Innere-Ansicht. (1:4 d. nat. Gr.)

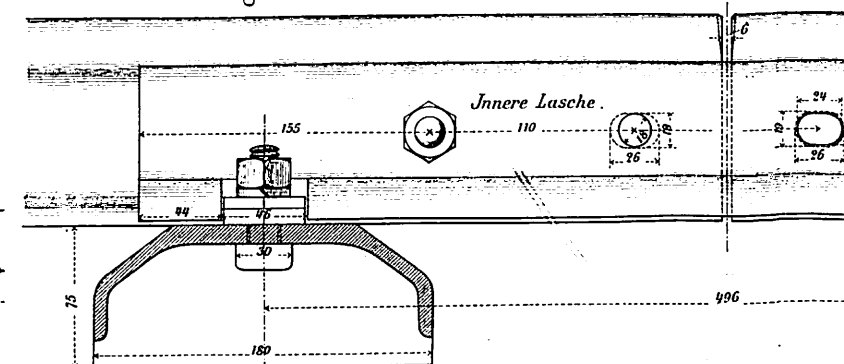


Fig. 6 u. 7. Oberbau für Lokalbahn System Hartwich.

Fig. 6. (1:2 d. nat. Gr.)

Fig. 7. Seiten-Ansicht mit d. Innenlasche. (1:6 d. nat. Gr.)

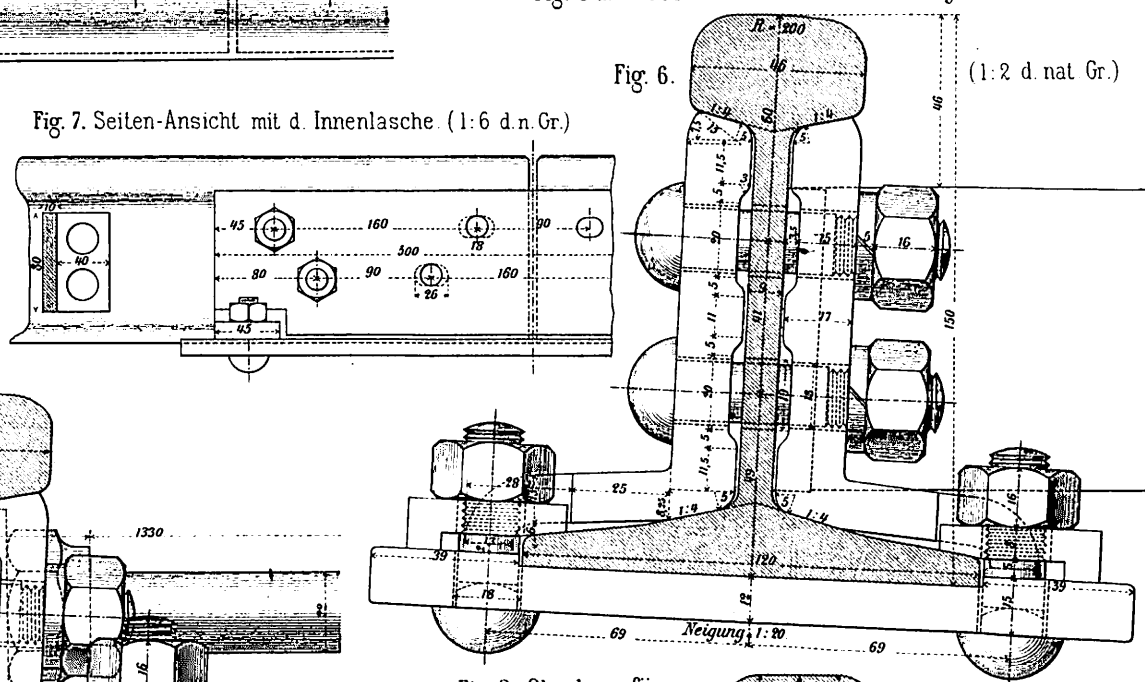


Fig. 8. Oberbau für Lokalbahn mit 1,0 m. Spurweite.

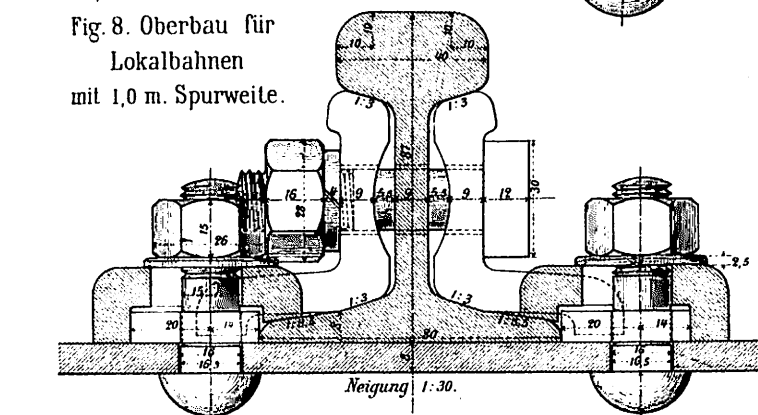


Fig. 9 u. 10. Oberbau für die Hauptbahnen mit hölzernen Querschwellen.

Fig. 9. Querschnitt der Schiene u. Endansicht d. Laschen. (1:2 d. nat. Gr.)

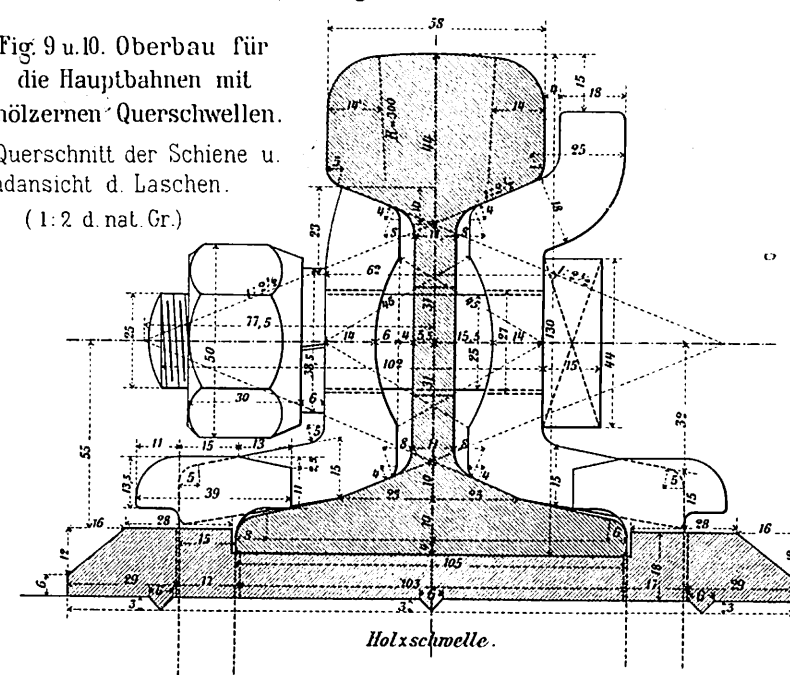


Fig. 10. Innen-Ansicht des Schienenstosses. (1:5 d. nat. Gr.)

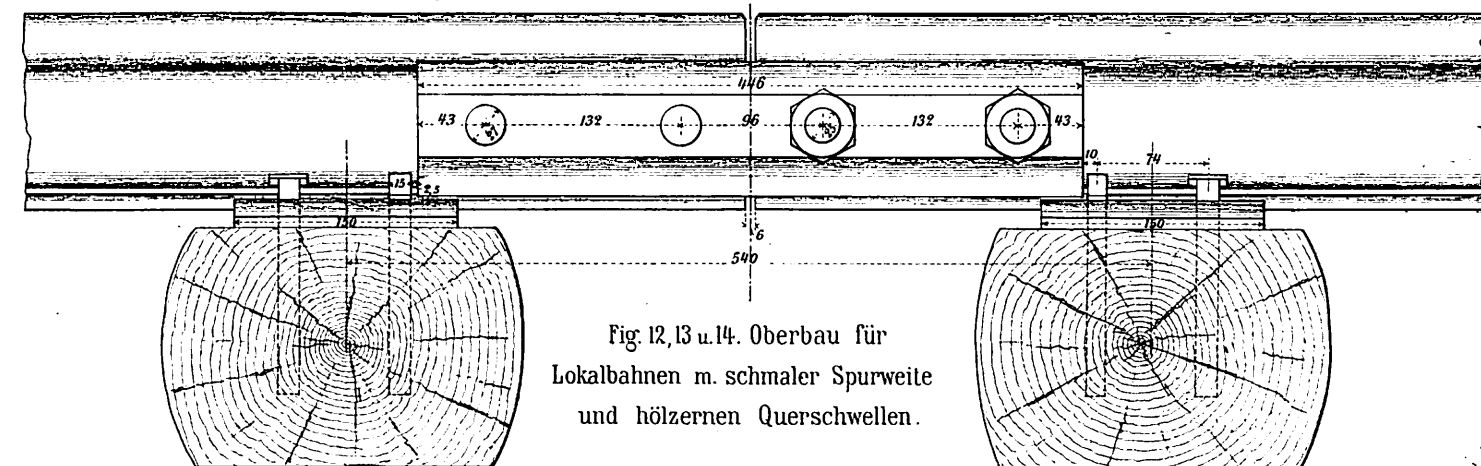


Fig. 12. Querschnitt durch d. Schiene u. Endansicht d. Laschen. (1:2 d. nat. Gr.)

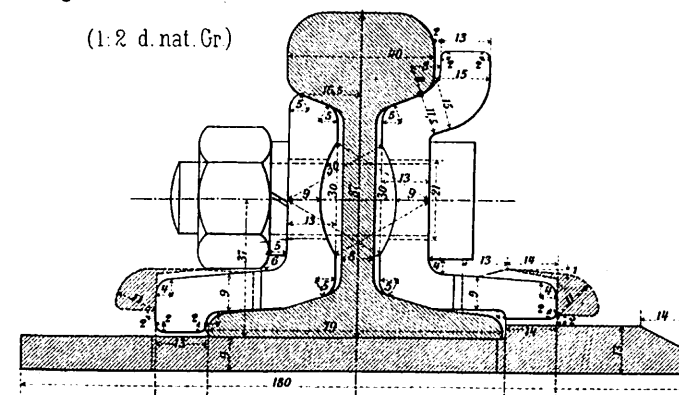


Fig. 11. Oberbau für Lokalbahn mit normaler Spurweite. Querschnitt d. Schiene u. Endansicht der Laschen (1:2 d. nat. Gr.)

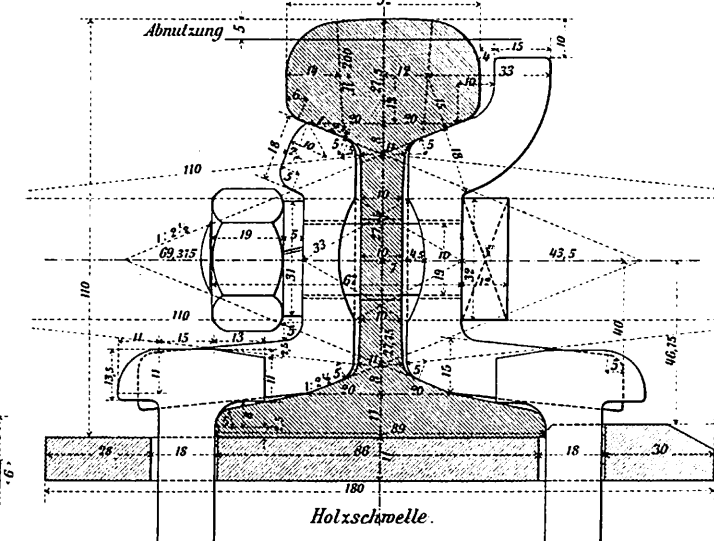


Fig. 12, 13 u. 14. Oberbau für Lokalbahn m. schmalen Spurweite und hölzernen Querschwellen.

Fig. 13. Innen-Ansicht des Schienenstosses.

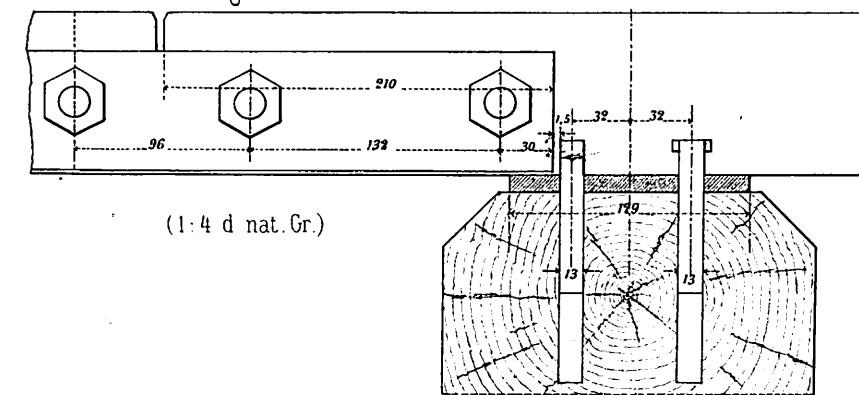


Fig. 14. Grundriss des Schienenstosses (1:4 d. nat. Gr.)

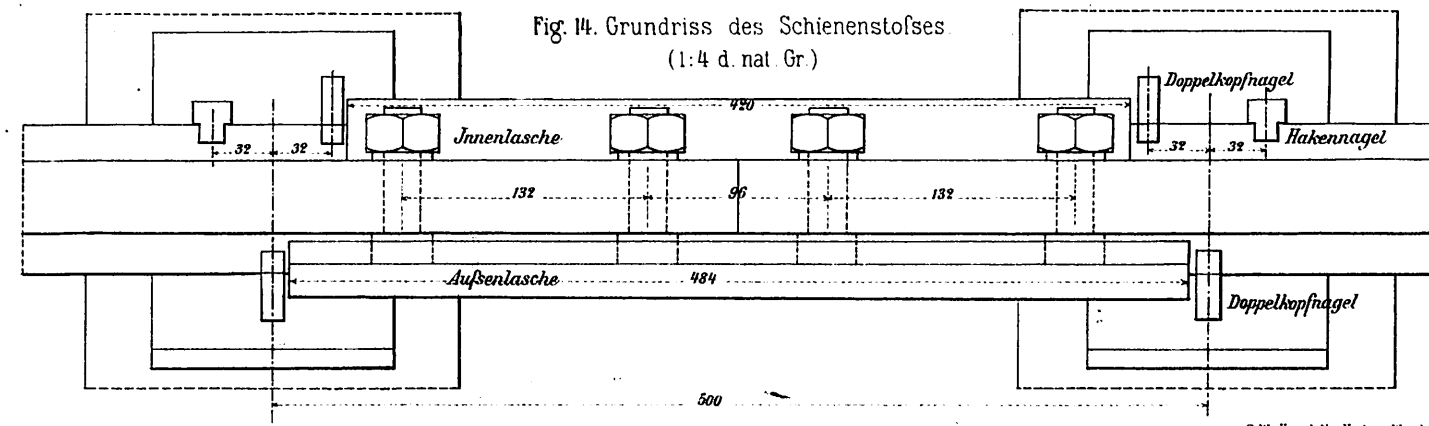


Fig. 1 bis 10. Versuche mit durchgehenden Bremsen für Güterzüge zu Burlington.

Fig. 11 bis 16. Verbesserte Vorrichtung zum Nachrunden und Abdrehen einseitig abgenutzter Kurbelzapfen an Locomotivrädern, von Th. Urquhart.

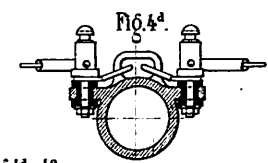
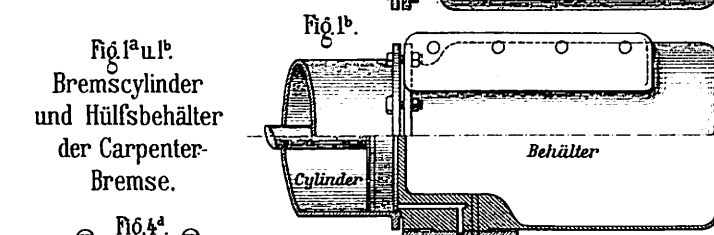
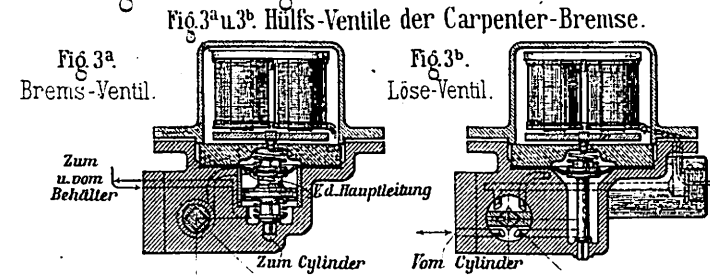
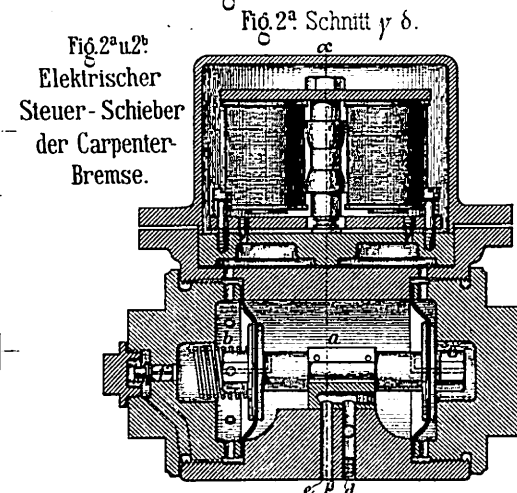
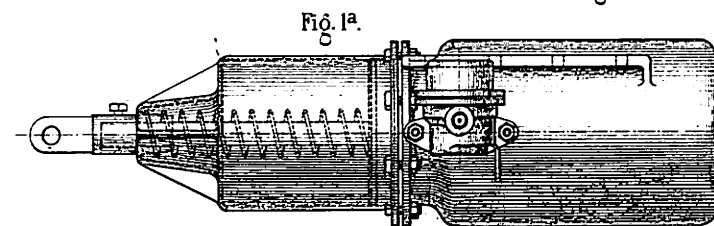


Fig. 4a. Kuppelung des Schlauches und der elektrischen Leitung der Carpenter-Bremse.

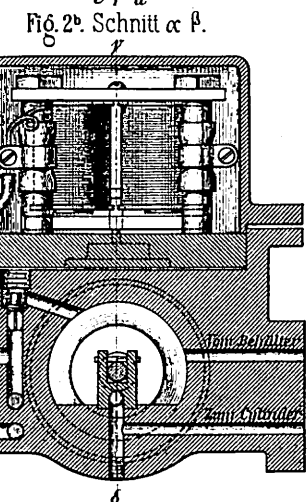


Fig. 4a. Schnitt durch die Mittellinie der Kuppelung.

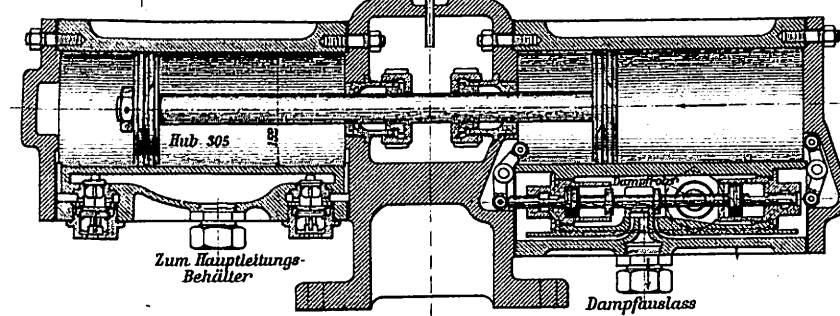
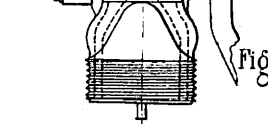
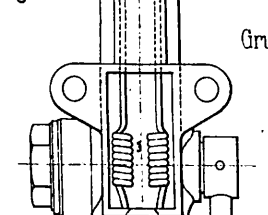
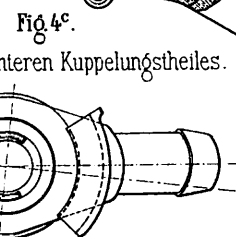
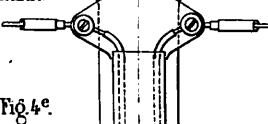
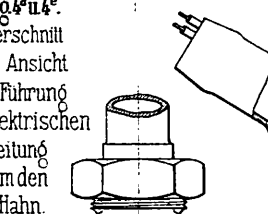
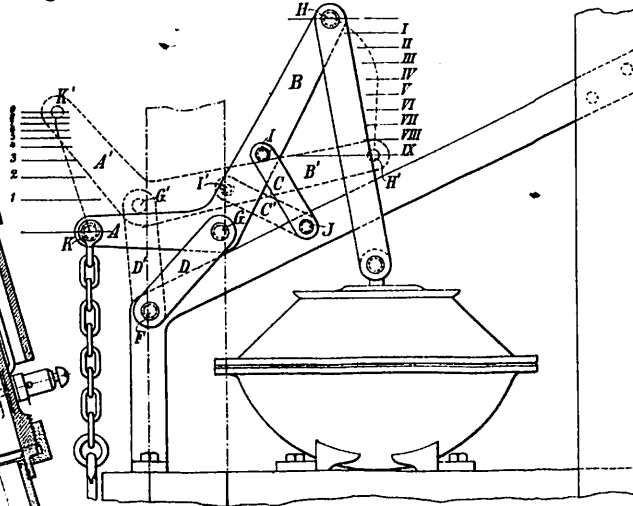


Fig. 4b. Schnitt durch die Führung der elektrischen Leitung um den Hahn.

Fig. 9. Bremsstopf und Übersetzung der Eames-Bremse.



Masstab zu Fig. 6-1:10 d. nat. Gr.

Masstab zu Fig. 6-1:30 d. nat. Gr.

Masstab zu Fig. 11 bis 16-1:8 d. nat. Gr.

Masstab zu Fig. 11 bis 16-1:8 d. nat. Gr.

Masstab zu Fig. 11 bis 16-1:8 d. nat. Gr.

Masstab zu Fig. 11 bis 16-1:8 d. nat. Gr.

Masstab zu Fig. 11 bis 16-1:8 d. nat. Gr.

Masstab zu Fig. 11 bis 16-1:8 d. nat. Gr.

Masstab zu Fig. 11 bis 16-1:8 d. nat. Gr.

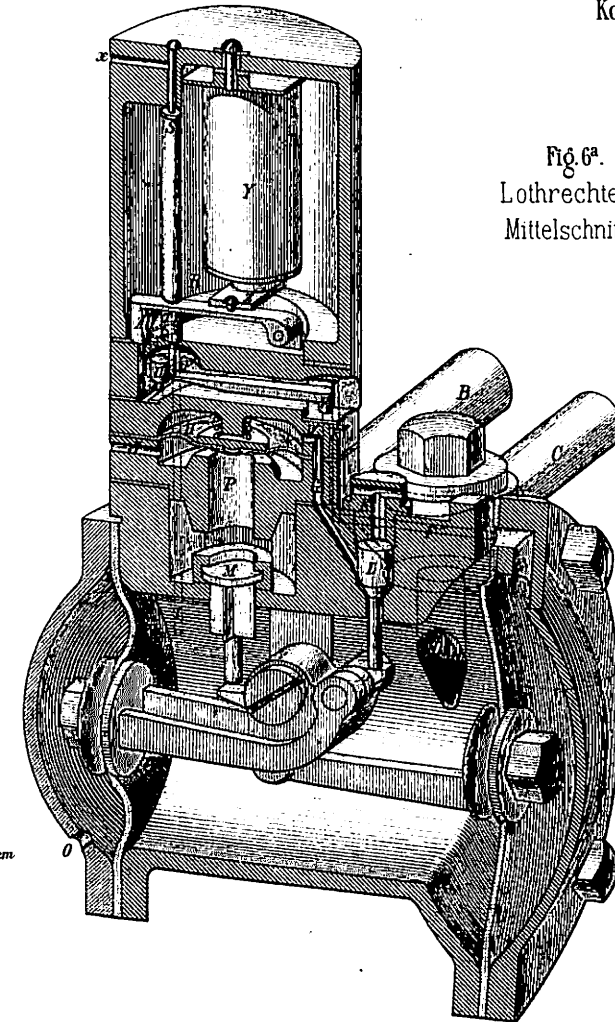


Fig. 10. Elektrisches Anstell-Ventil der Eames-Bremse.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 11. Lothrechter Schnitt A C Fig. 12 u. 13.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Fig. 6a u. 6b. Kolbenschieber der Westinghouse-Bremse.

Einfache Weiche der Preussischen Staatsbahnen. (1:10 rechts mit eisernen Schwellen.)

Fig. 1. Lageplan = 1:75 der nat. Gr.

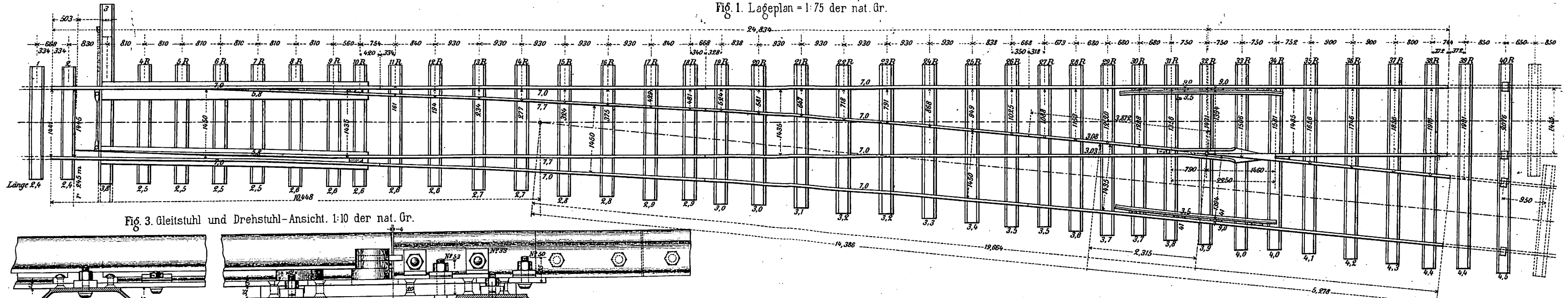


Fig. 3. Gleitstuhl und Drehstuhl-Ansicht. 1:10 der nat. Gr.

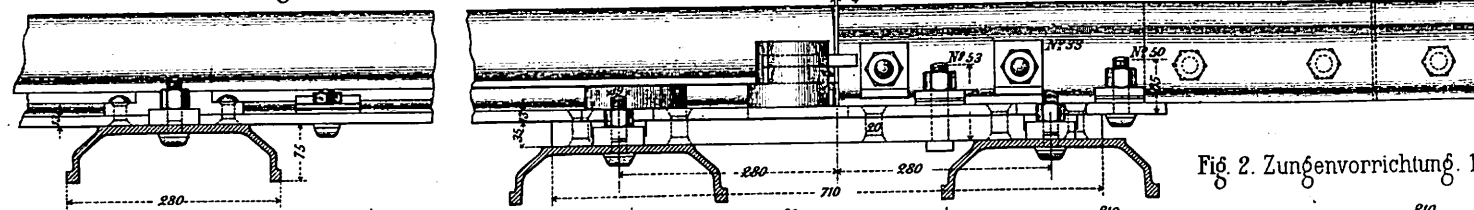


Fig. 2. Zungenvorrichtung. 1:20 der nat. Gr.

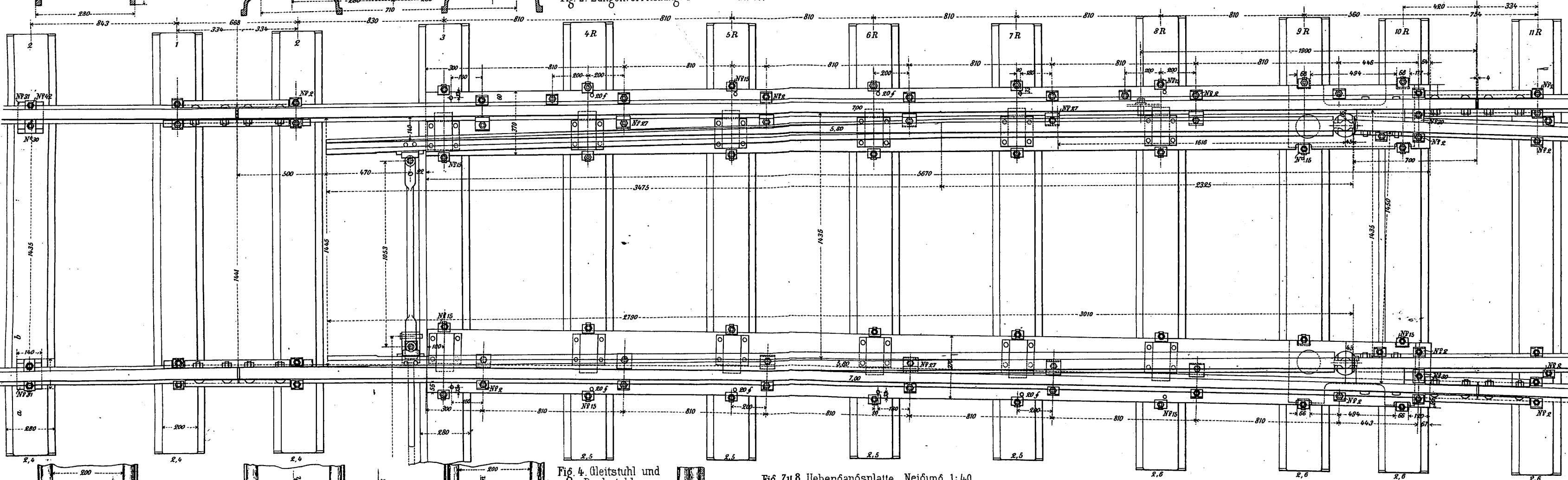


Fig. 4. Gleitstuhl und Drehstuhl. Grundriss. 1:10 der nat. Gr.

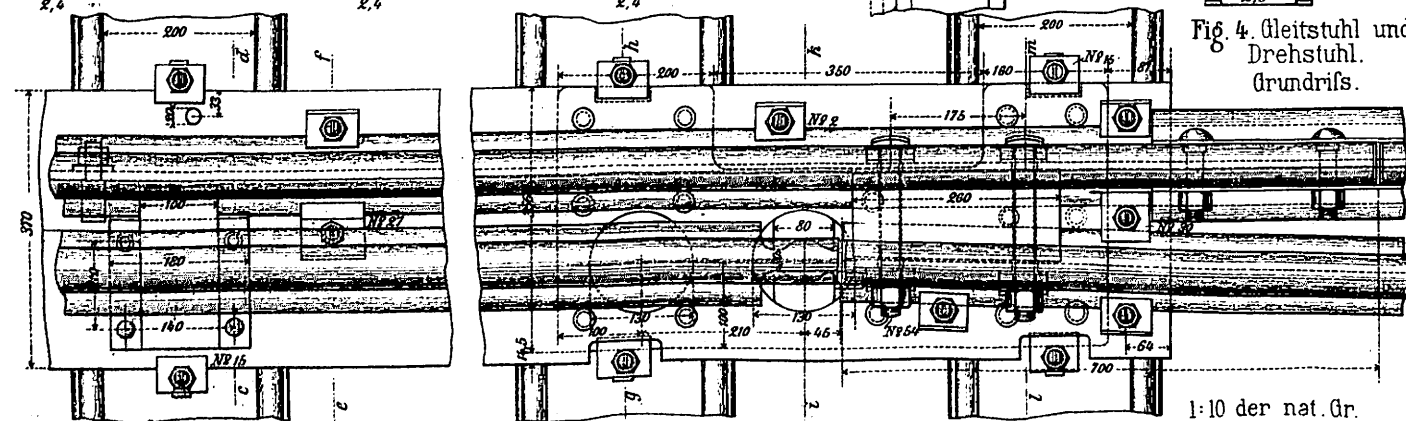


Fig. 7 u. 8. Uebergangsplatte. Neigung 1:40.

Fig. 7. Schnitt a b.

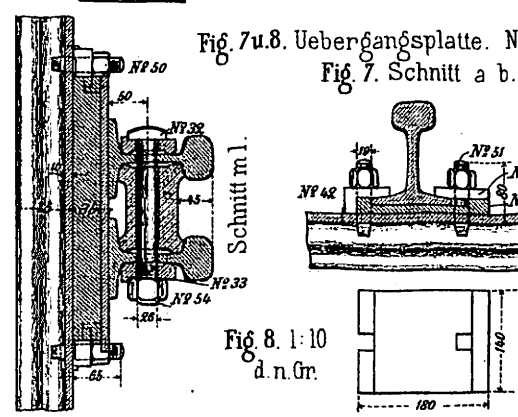


Fig. 5 u. 6. Zungenverbindung. 1:10 der nat. Gr.

Fig. 5. Querschnitt.

Fig. 6. Grundriss.

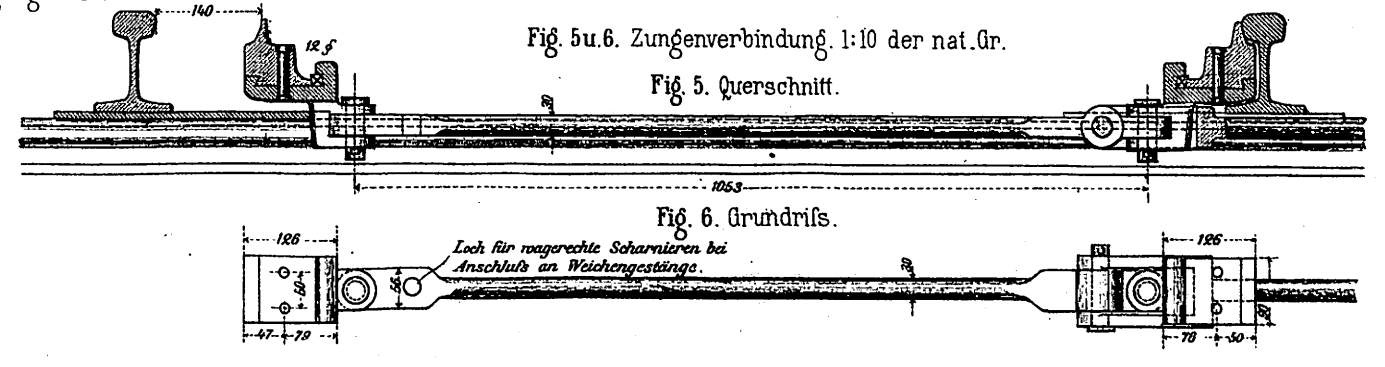


Fig. 1. Herzstück 1:10 u. Radlenker. Maßstab 1:20 d. nat. Gr.

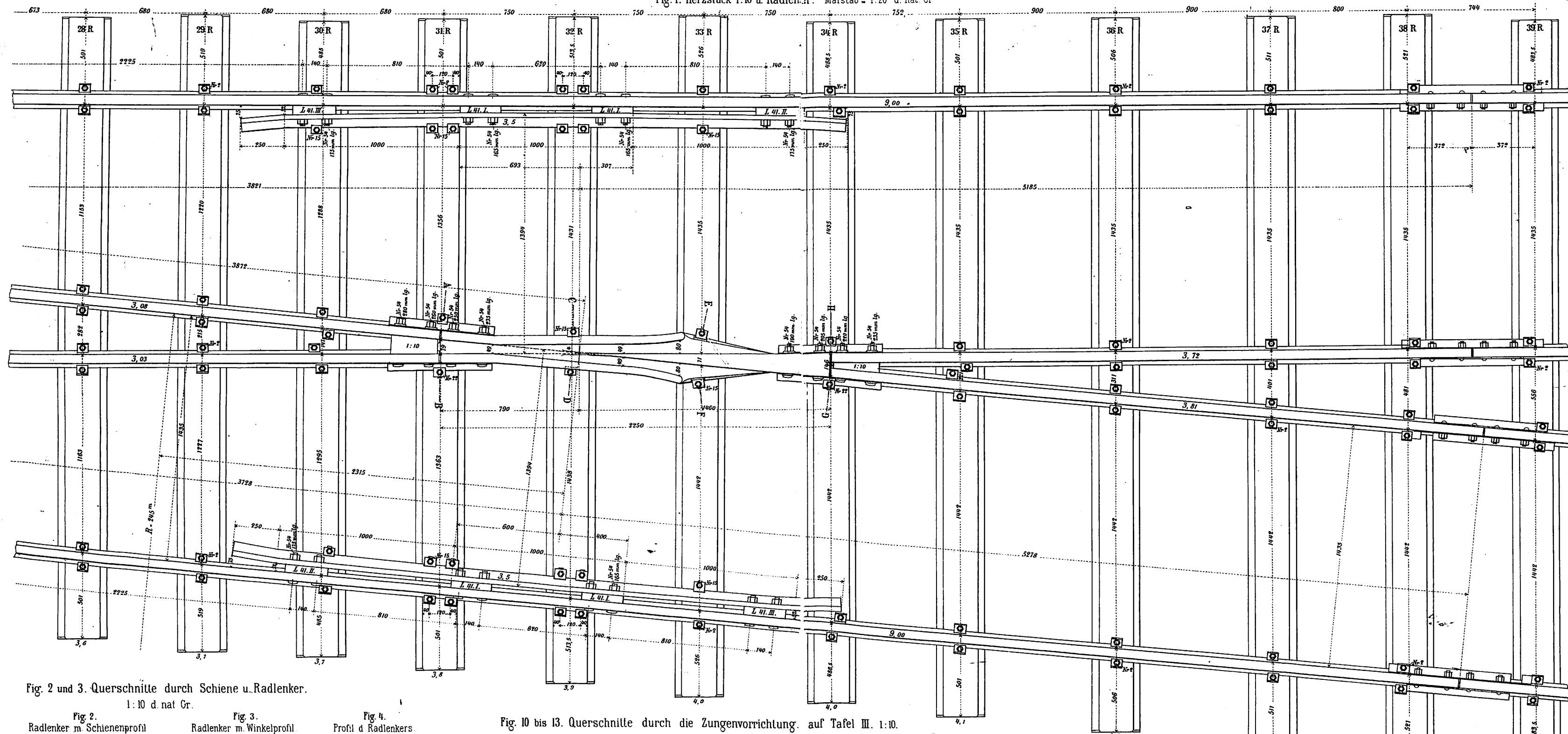
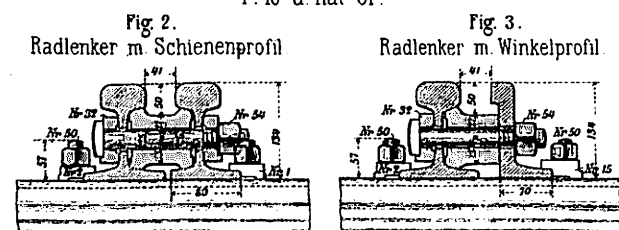
Fig. 2 und 3. Querschnitte durch Schiene u. Radlenker.
1:10 d. nat. Gr.

Fig. 6 bis 9. Querschnitte durch das Herzstück.

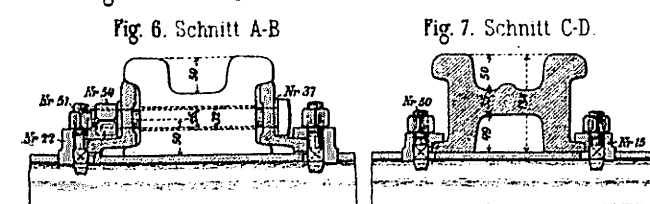
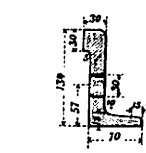
Fig. 4.
Profil d. Radlenkers

Fig. 10 bis 13. Querschnitte durch die Zungenvorrichtung. auf Tafel III. 1:10.

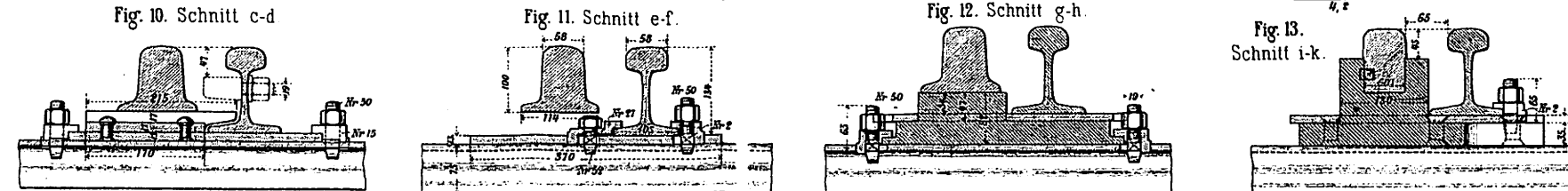


Fig. 5. Seitenansicht des Herzstückes 1:10 d. nat. Gr.

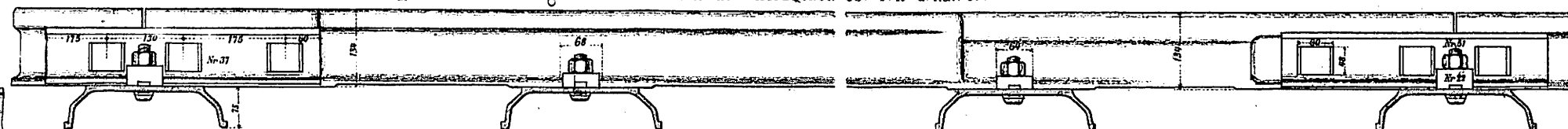
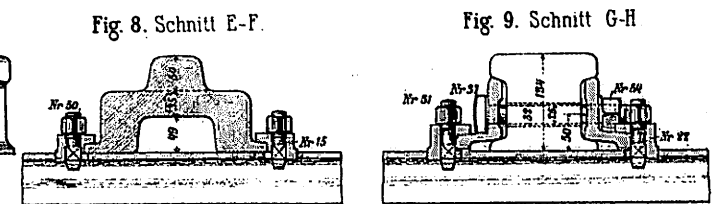
Fig. 6 bis 9. Querschnitte durch das Herzstück.
1:10 d. nat. Gr.

Fig.1-7. A. Klose's Locomotive mit nach dem Mittelpunkt einstellbaren Kuppelachsen.

Fig.1. Ansicht.

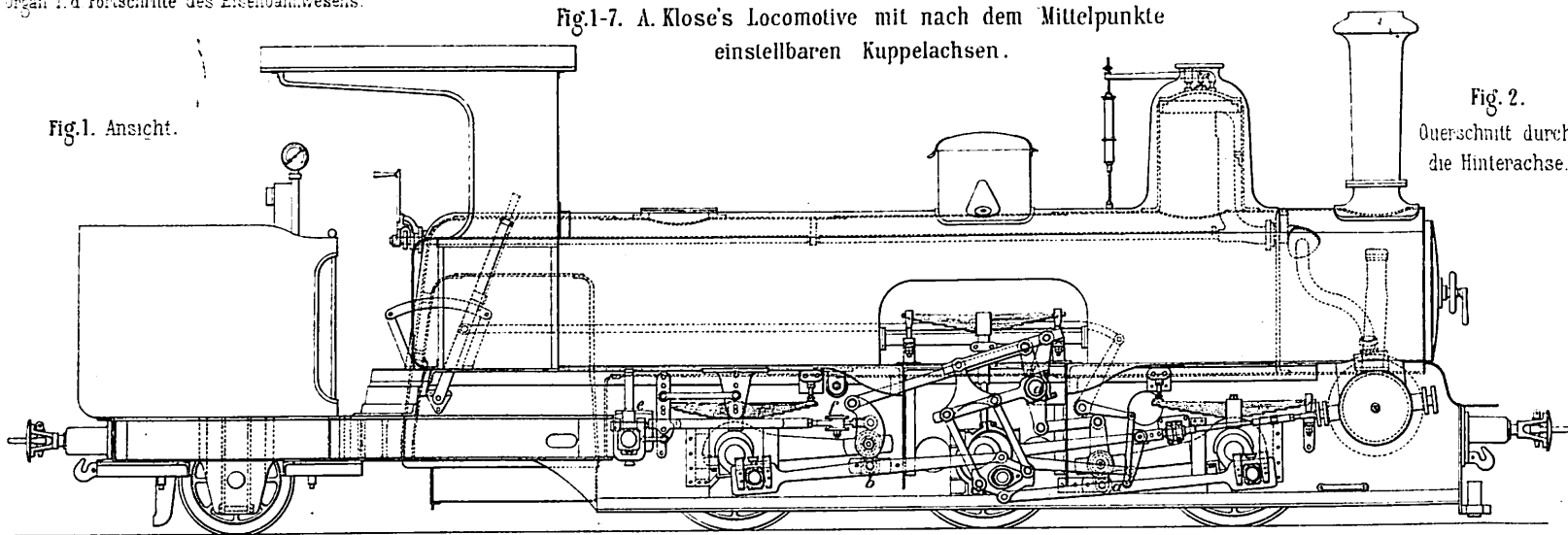


Fig. 2. Querschnitt durch die Hinterachse.

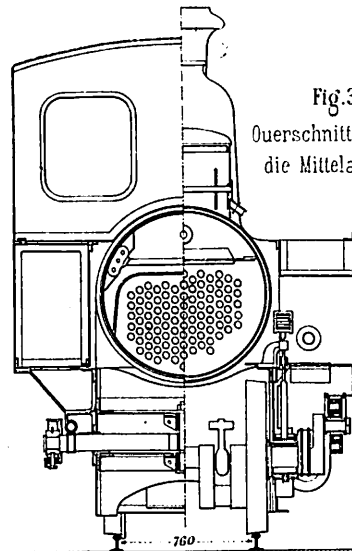


Fig. 3. Querschnitt durch die Mittelachse.

Fig. 8-10. Schmalspurige Locomotive mit beweglicher Laufachse der „Vulcan Foundry“ in Warrington.

Fig. 8. Längsschnitt. 1:18 d. nat. Gr.

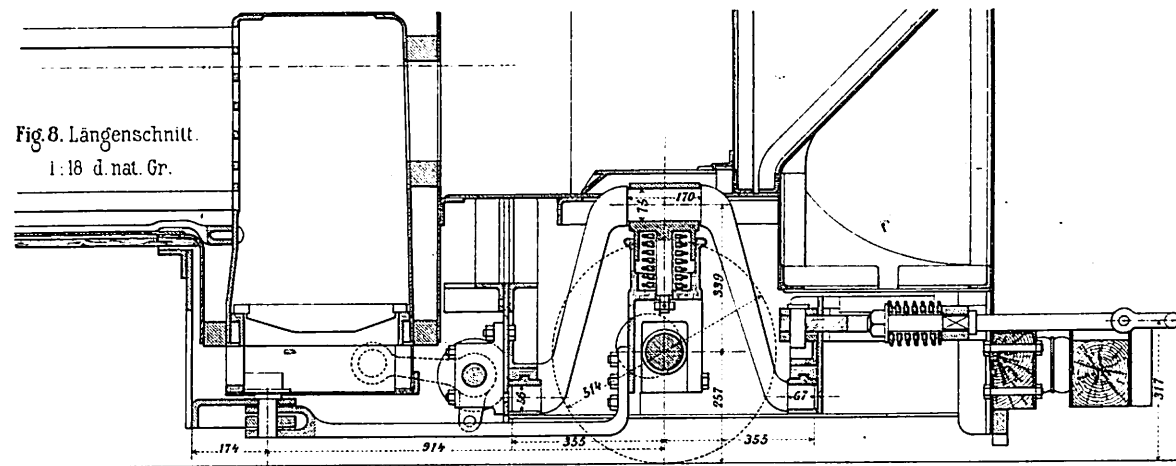


Fig. 4. Waagerechter Schnitt.

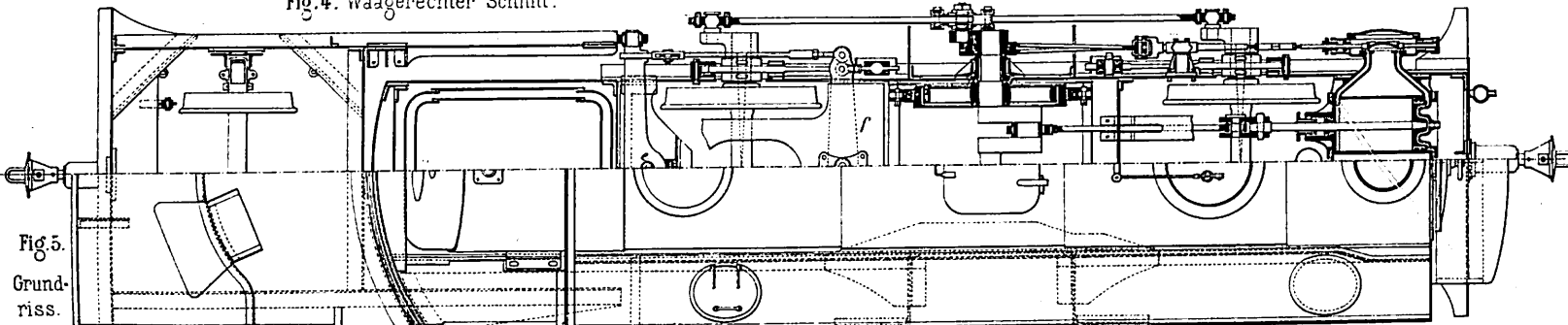


Fig. 5. Grundriss.

Fig. 6 u. 7. Räder - Kuppelung.

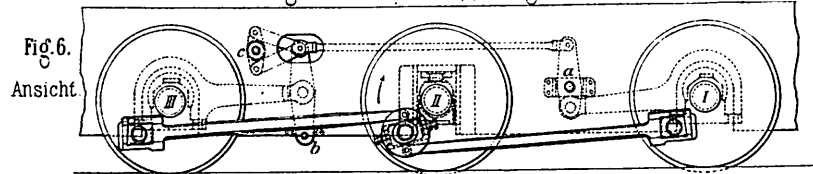


Fig. 6. Ansicht.

Fig. 7. Waage - rechter Schnitt.

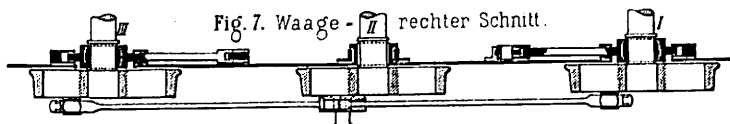


Fig. 12. Schnitt A B. 1:9 d. nat. Gr.

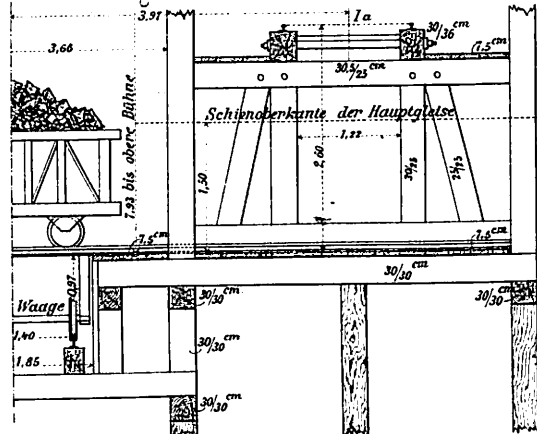


Fig. 10. Laufachsen - Drehgestell von English.

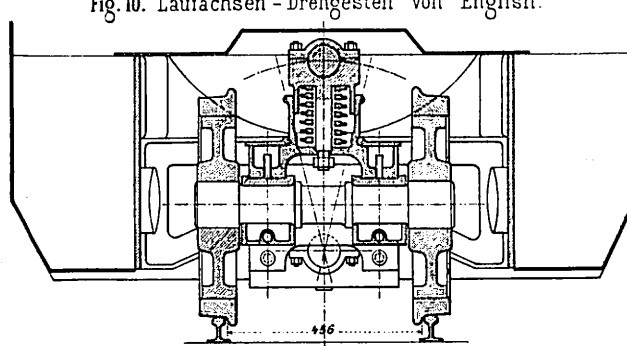


Fig. 9. Grundriss. 1:18 d. nat. Gr.

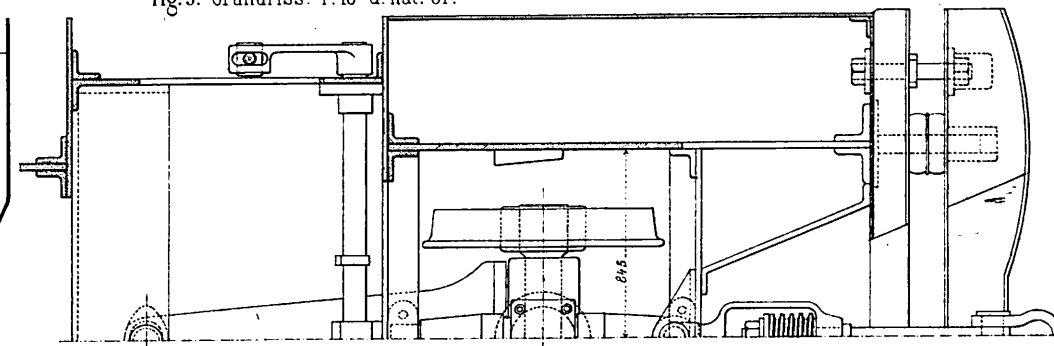


Fig. 11 u. 12. Kohlenbühne auf Bahnhof Hackensack - Meadows.

Fig. 11. Grundriss und Gleisplan 1:960 d. nat. Gr.

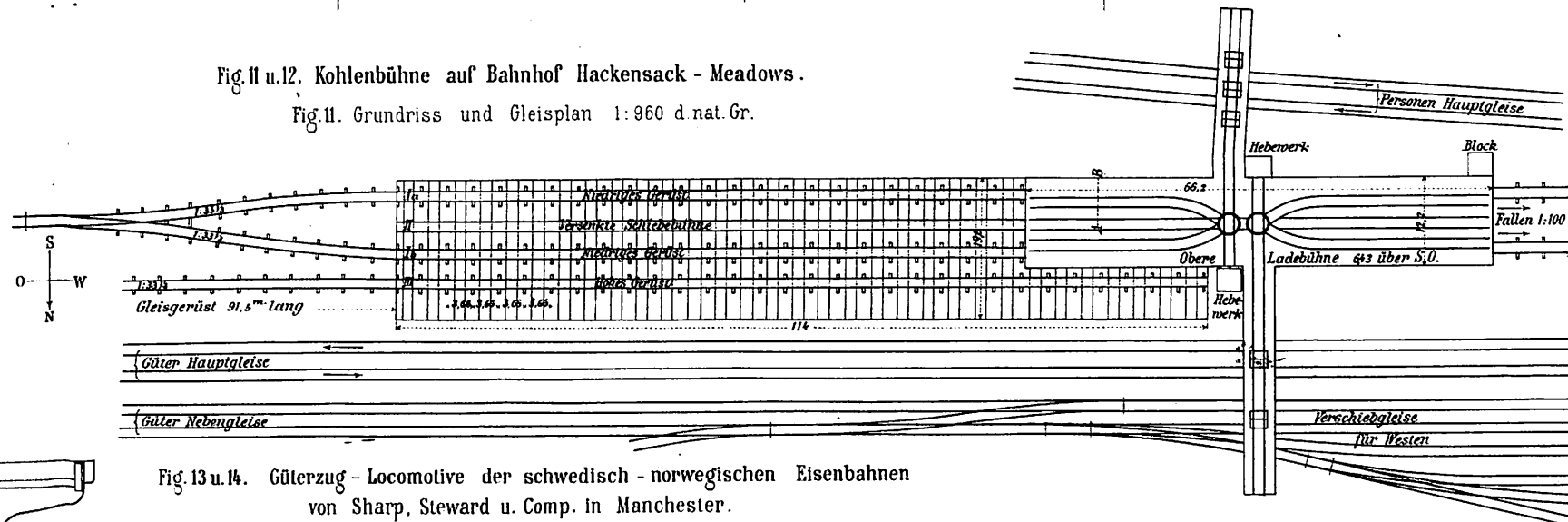


Fig. 13 u. 14. Güterzug - Locomotive der schwedisch - norwegischen Eisenbahnen von Sharp, Steward u. Comp. in Manchester.

Fig. 14. Grundriss u. waagerechter Schnitt.

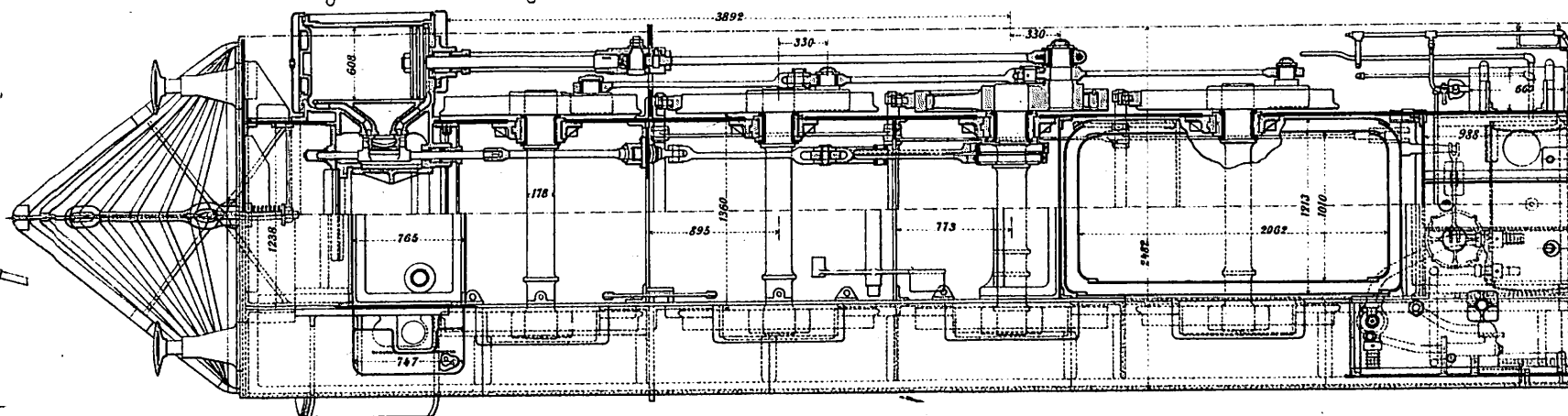
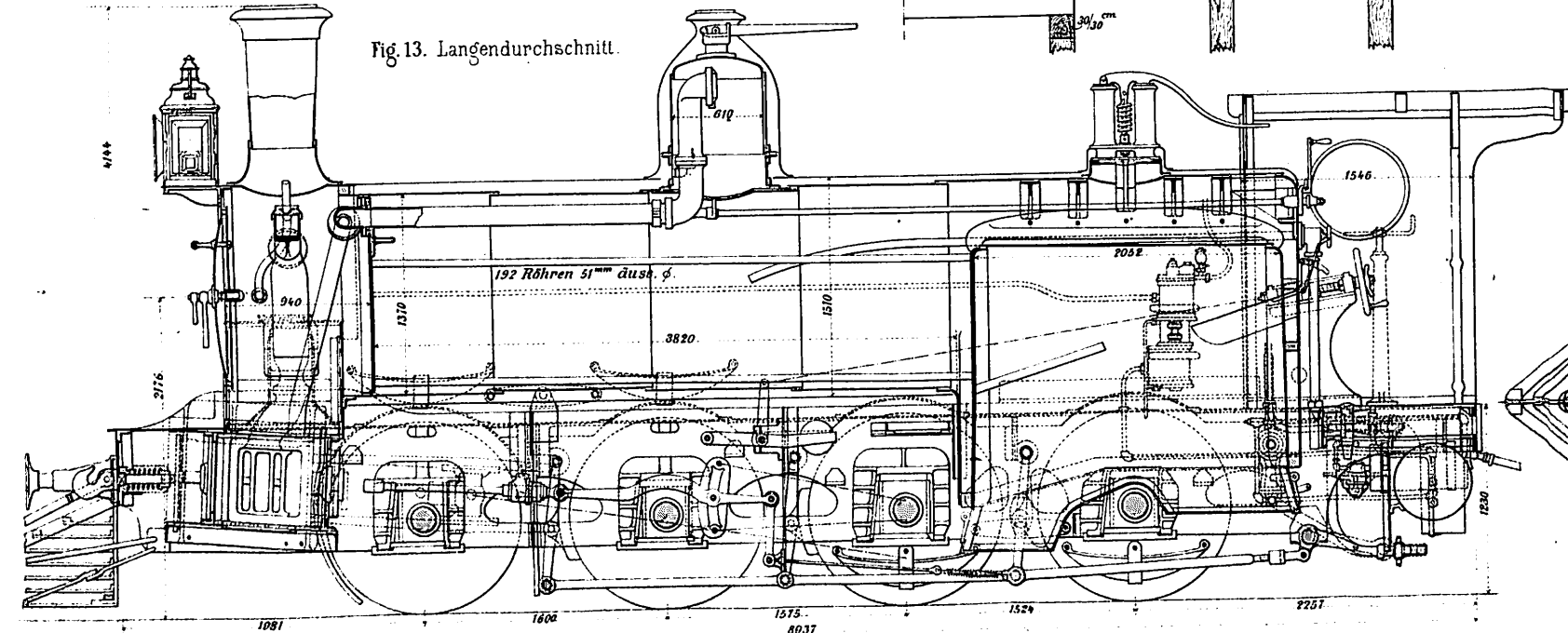


Fig. 13. Längendurchschnitt.



Oberbau der Oesterreichischen Nordwestbahn. (Fig. 1-5.)

Oberbau der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Fig. 6-12.)

Fig. 1 u. 2.
Oberbau für Hauptbahnen
mit
eisernen Langschwelen.
(System Hoheneßger.)
1:2 d. nat. Gr.

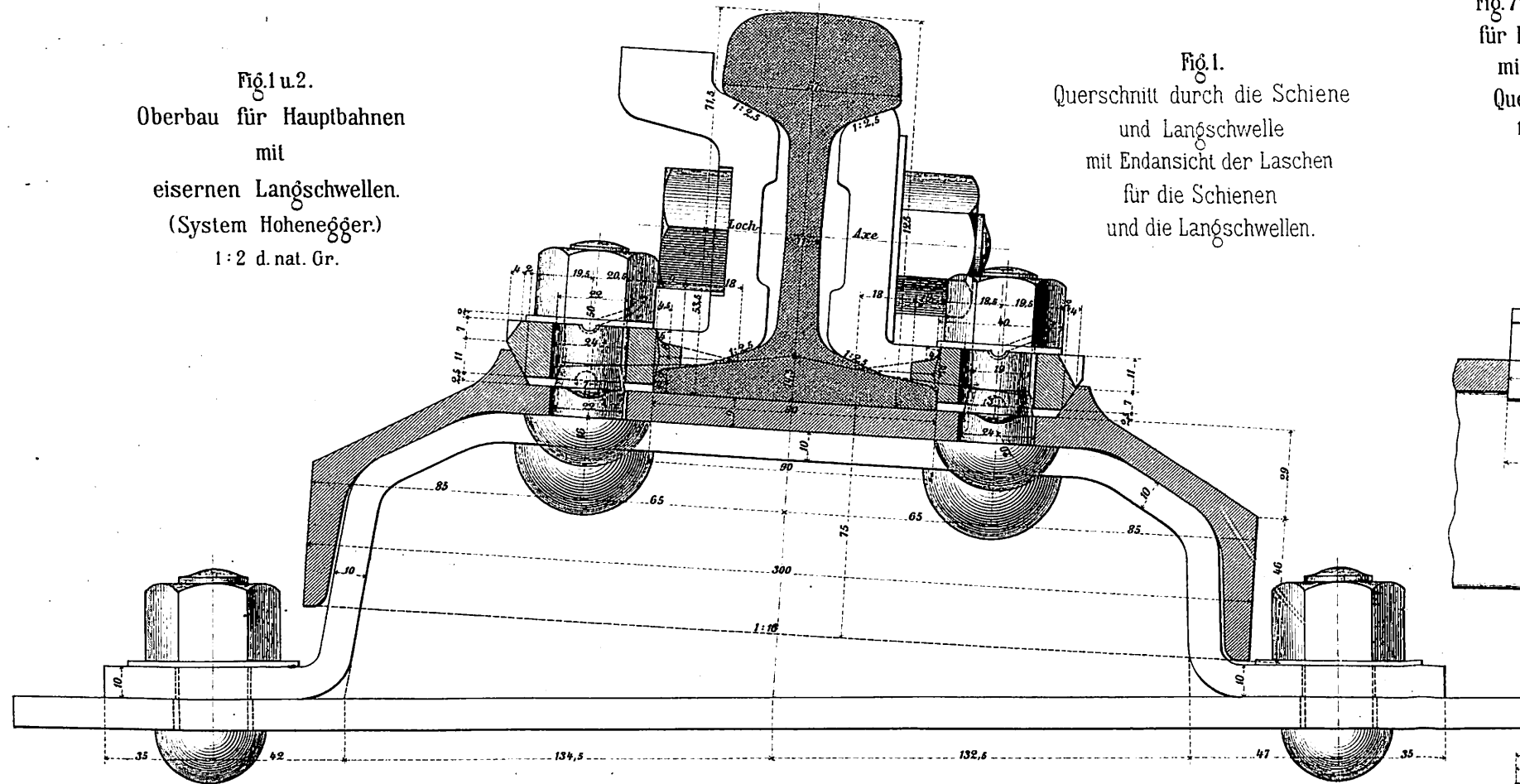


Fig. 3.
Querschnitt durch Schiene
und Laschen.

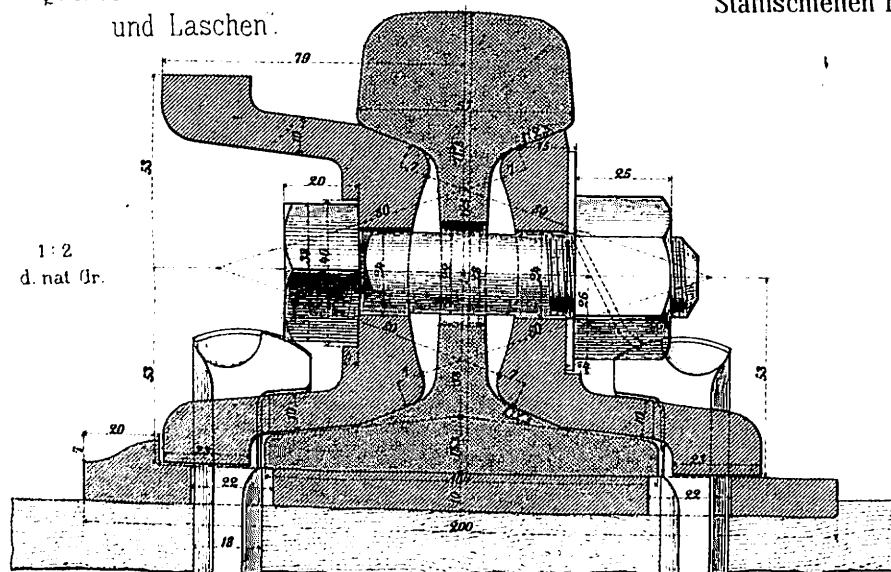


Fig. 3, 4 u. 5. Oberbau für Hauptbahnen.
Stahlschienen mit hölzernen Querswelen.

Fig. 4. Seitenansicht des Schienenstoßes. 1:10 d. nat. Gr.

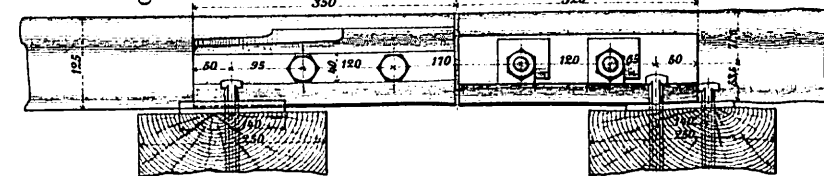


Fig. 5. Grundriss.

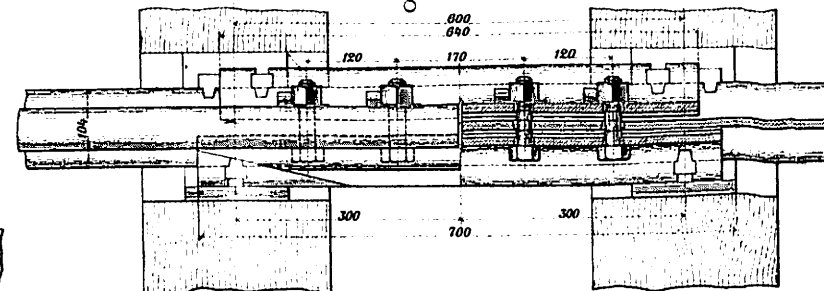


Fig. 7 u. 8. Oberbau
für Hauptbahnen
mit eisernen
Querswelen.
1:2 d. nat. Gr.

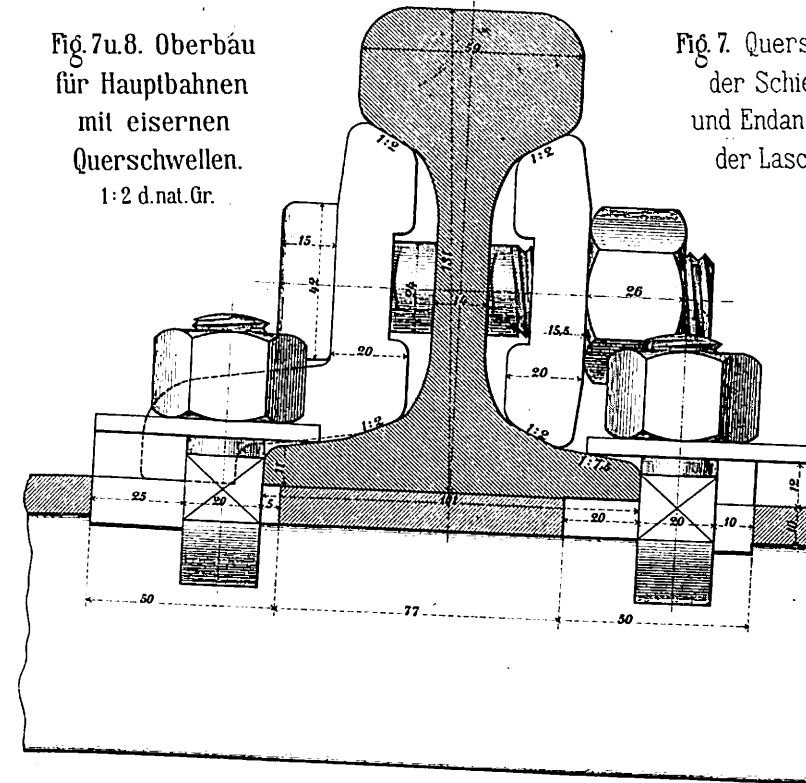


Fig. 7. Querschnitt
der Schiene
und Endansicht
der Laschen.

Fig. 8. Querschnitt der eisernen Querswelen
nach dem Profile vom Jahre 1887.

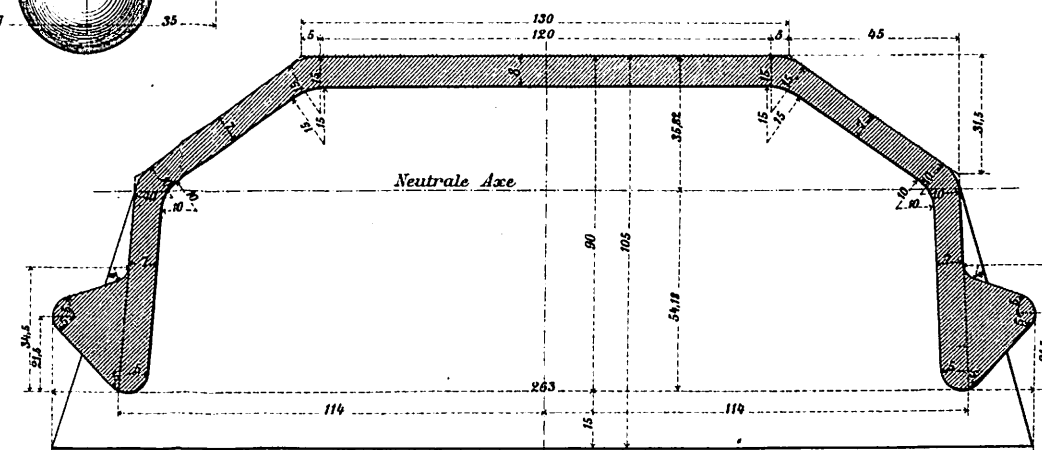


Fig. 6. Oberbau
für Hauptbahnen
mit hölzernen
Querswelen.
1:2 d. nat. Gr.

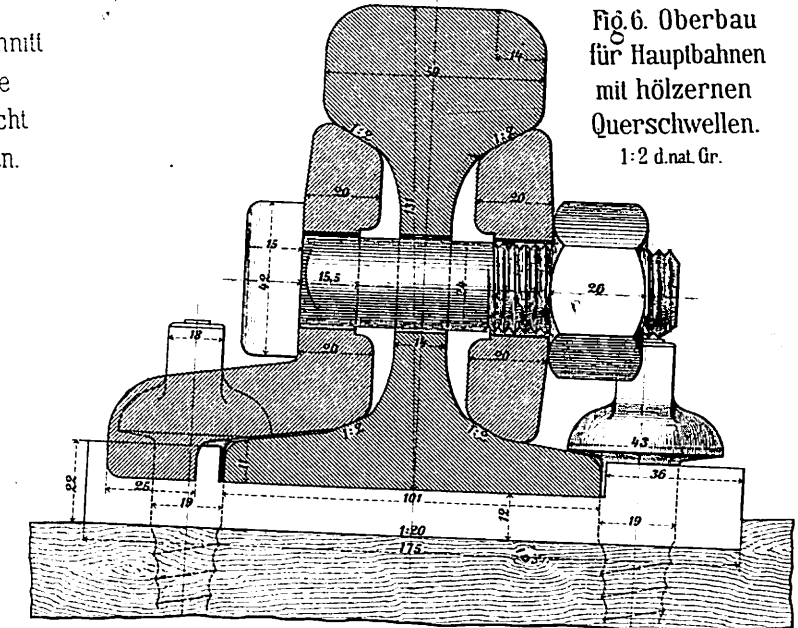


Fig. 10-12. Oberbau für Localbahnen normaler Spurweite auf den
Chausseestrecken.
(System Hartwich)

Fig. 10. Querschnitt
durch Schiene
und Laschen.
1:2 d. nat. Gr.

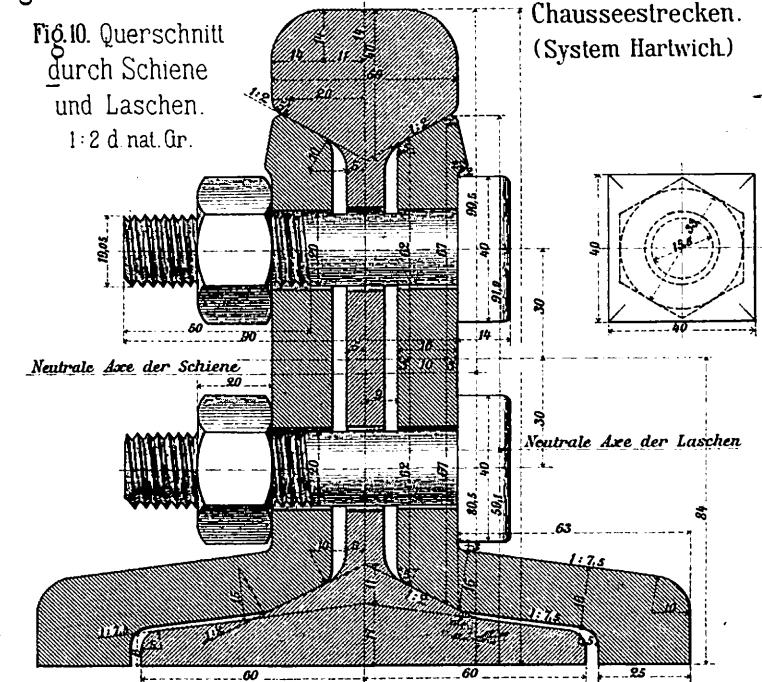


Fig. 9. Oberbau für Hauptbahnen
mit eisernen Querswelen
und flußeisernen Hakenplatten.
(System Haarmann.)
1:2 d. nat. Gr.

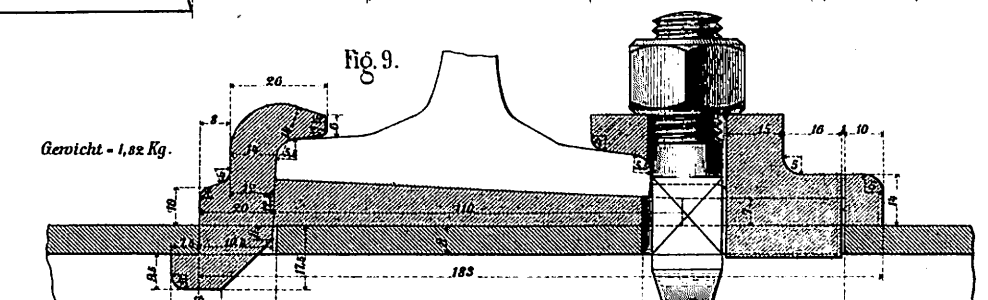


Fig. 11. Querschnitt durch den Bahnkörper. 1:20 d. nat. Gr.

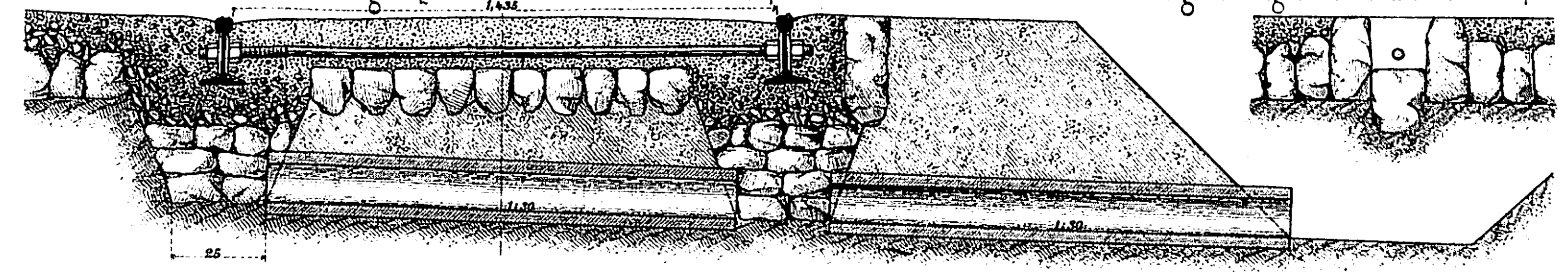
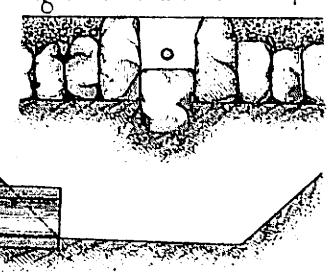


Fig. 12. Längsschnitt d. d. Bahnkörper.



Zustimmungs-Contact - Einrichtung von Ulbricht

Fig. 1. Zustimmungcontact. 1:5.

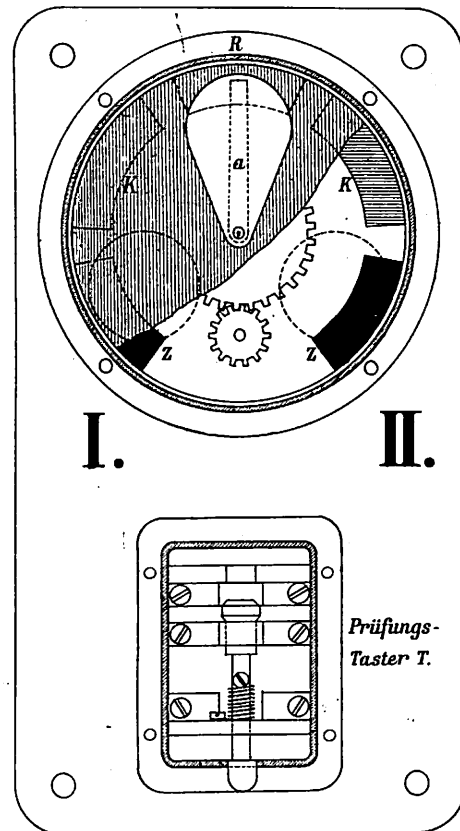
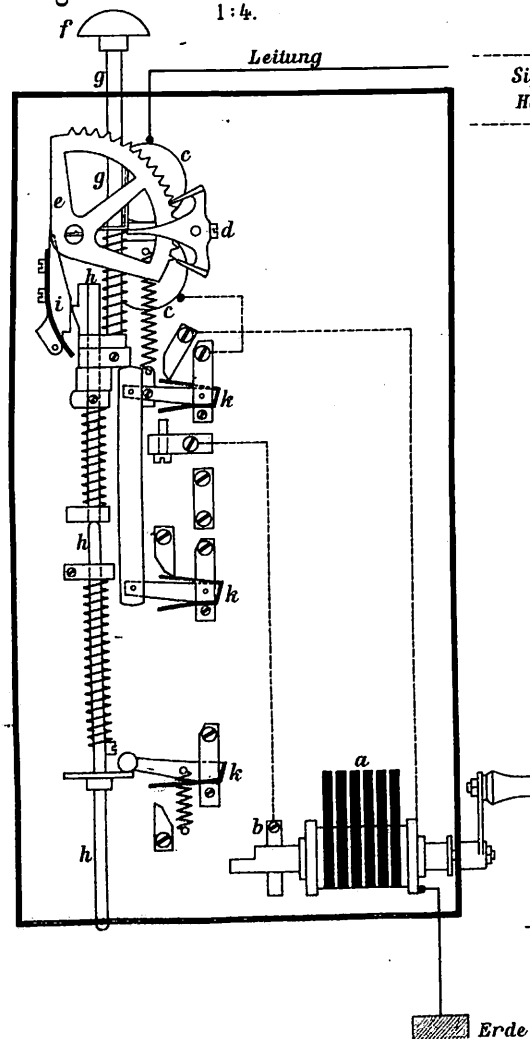
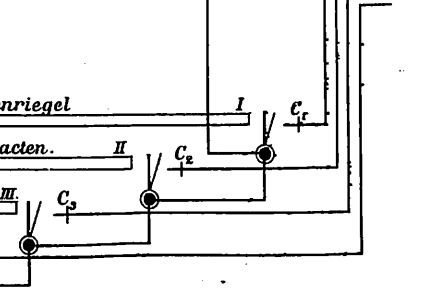
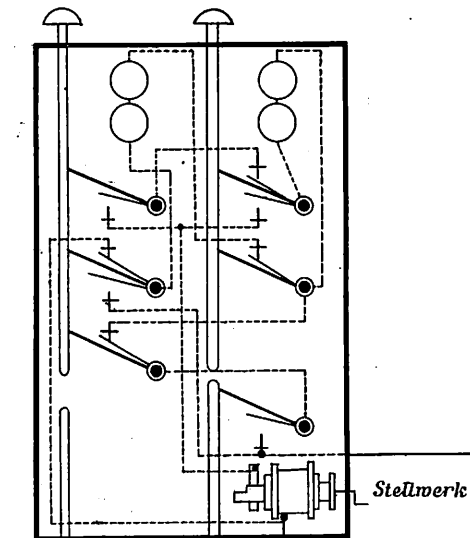


Fig. 2. Siemens'sches Blockfeld. 1:4.



Abschlussblock für 4 Einfahrten
zu Fig. 4.

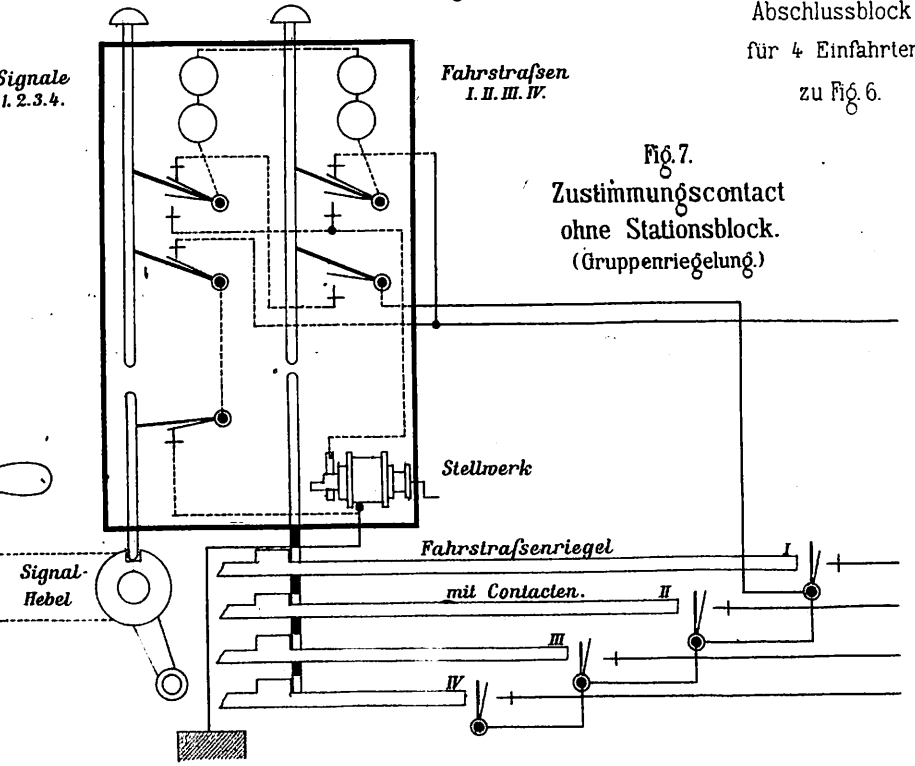
Signalfeld 1. 2. 3. 4.
Fahrstraßenfeld I. II. III. IV.



Abschlussblock für 4 Einfahrten zu Fig. 7.

Signale 1. 2. 3. 4.

Fahrstraßen I. II. III. IV.



Abschlussblock für 4 Einfahrten
zu Fig. 3.

Fig. 4. Zustimmungcontact
mit Stationsblock.
(Gruppenriegelung.)

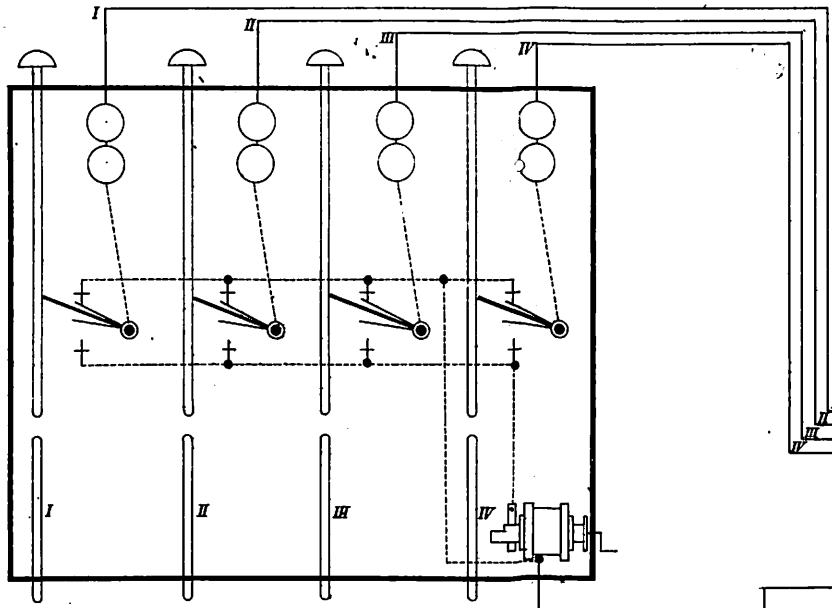


Fig. 3.
Zustimmungcontact mit Stationsblock.
(Einzelriegelung.)

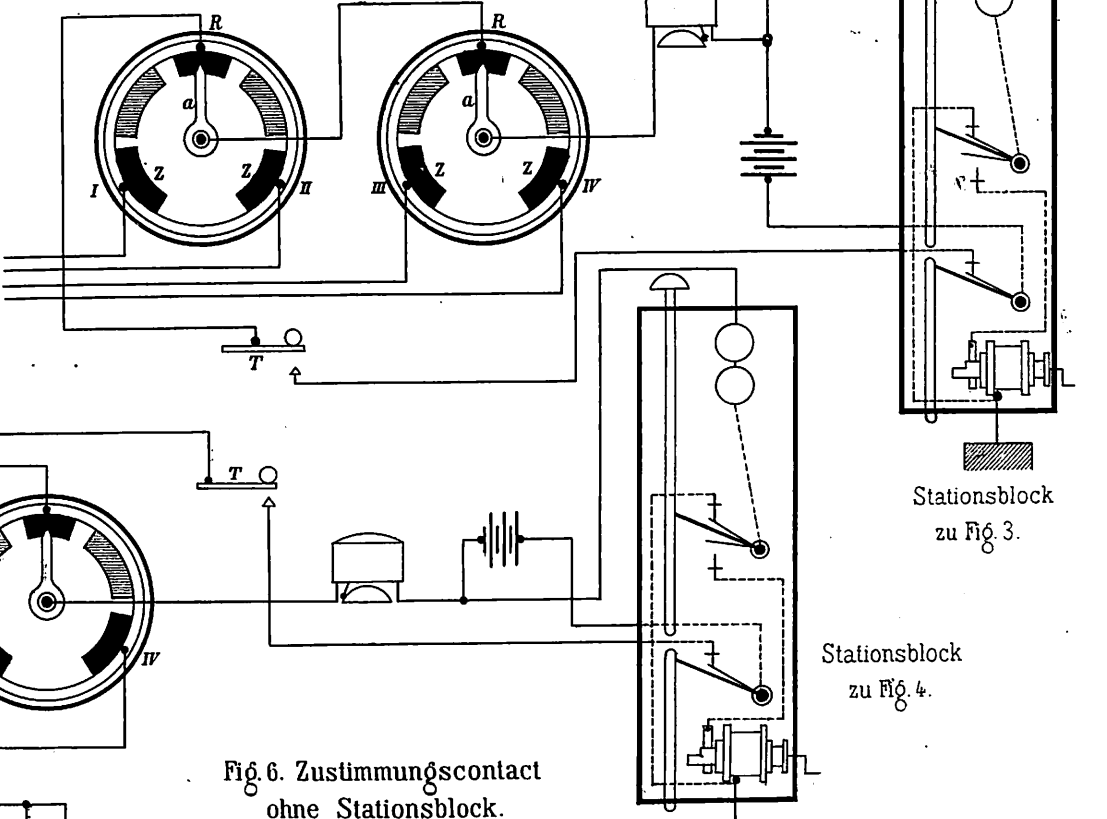
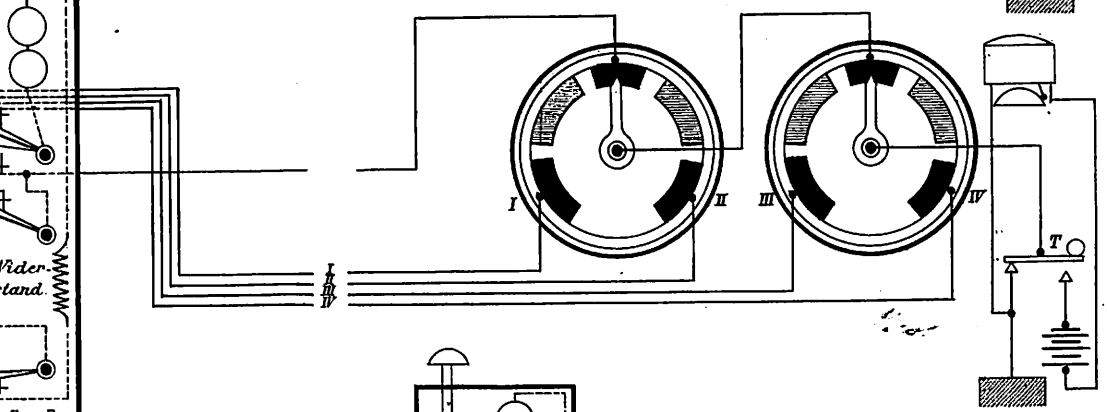


Fig. 6. Zustimmungcontact
ohne Stationsblock.
(Einzelriegelung.)



Abschlussblock zu Fig. 5.

Fig. 5.
Zustimmungcontact
ohne Stationsblock.

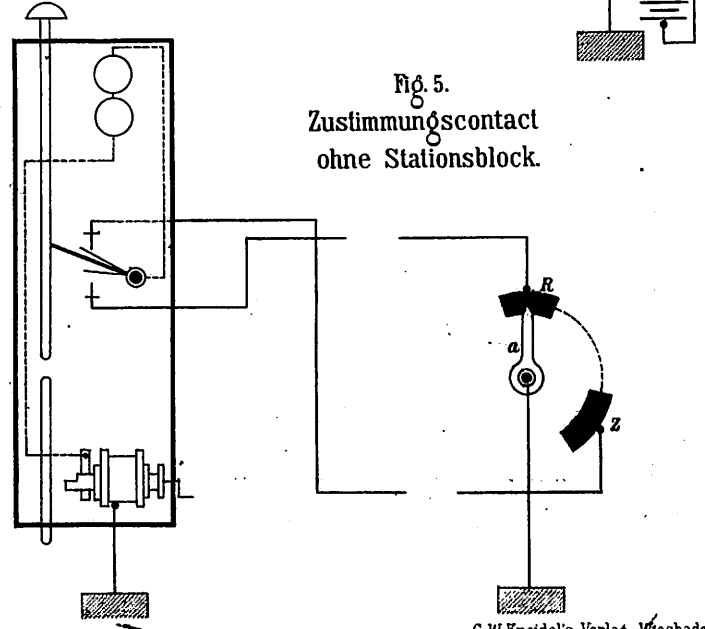


Fig.1. Zustimmungcontact. Ansicht. 1:5.

Fig. 3.

Allgemeine Anordnung
einer Zustimmungs-
Contact-Anlage.

Verbindung mit der Strecke.

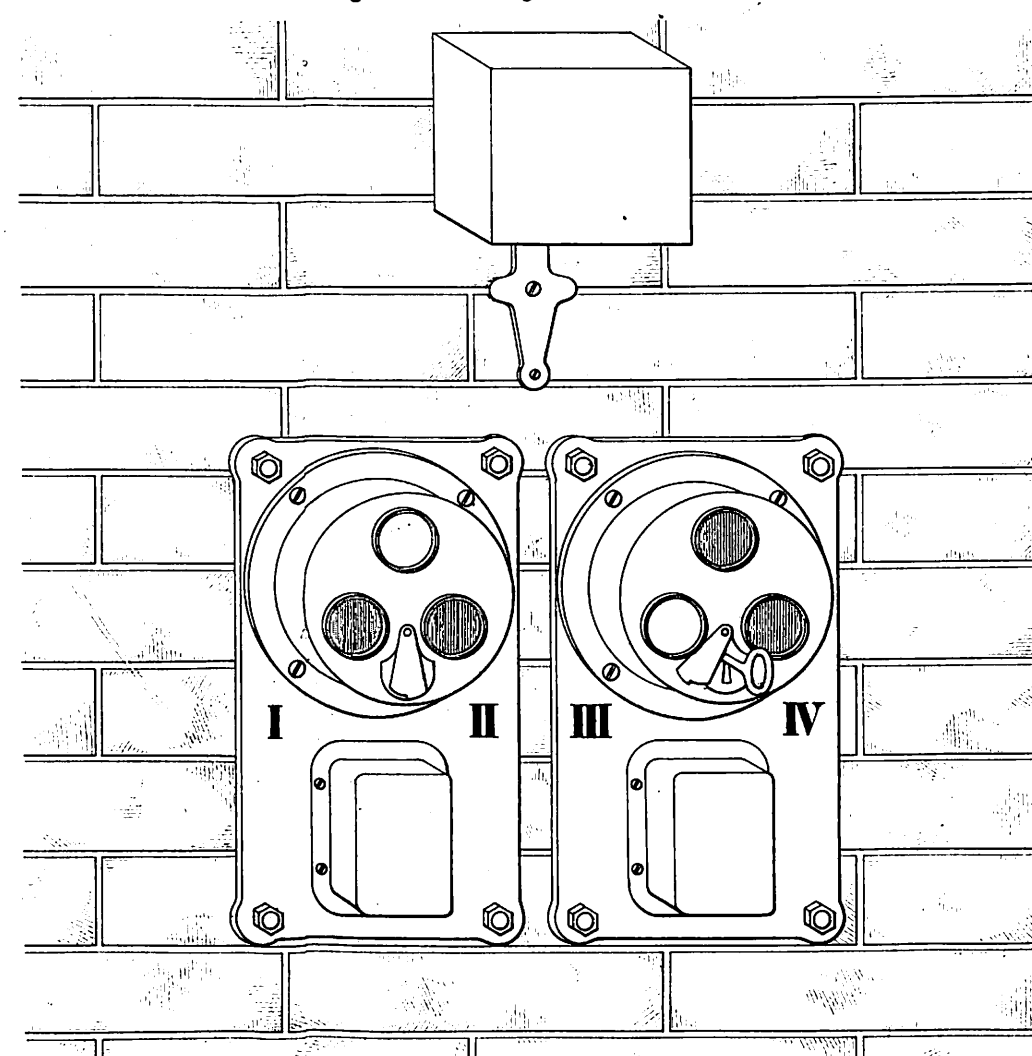
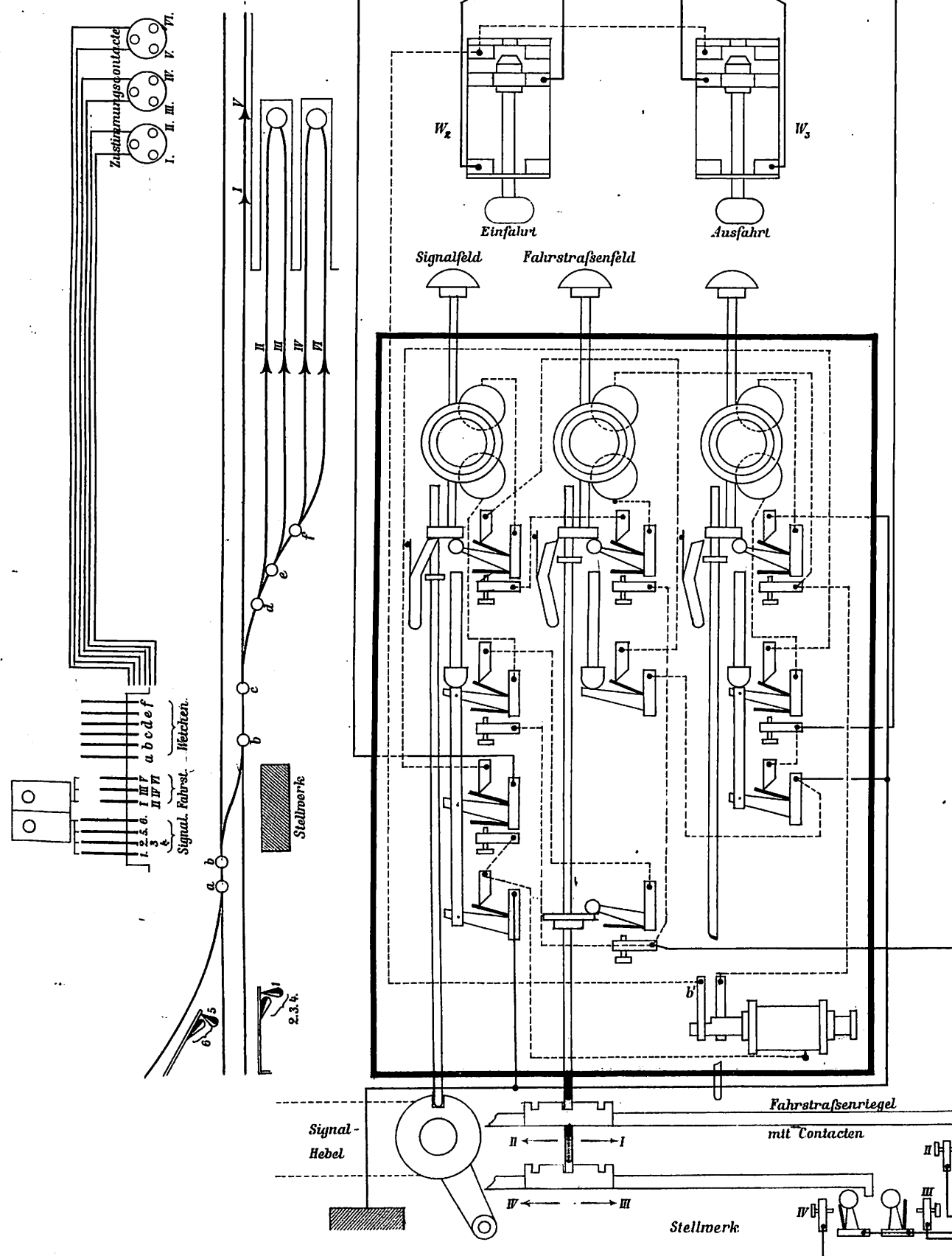
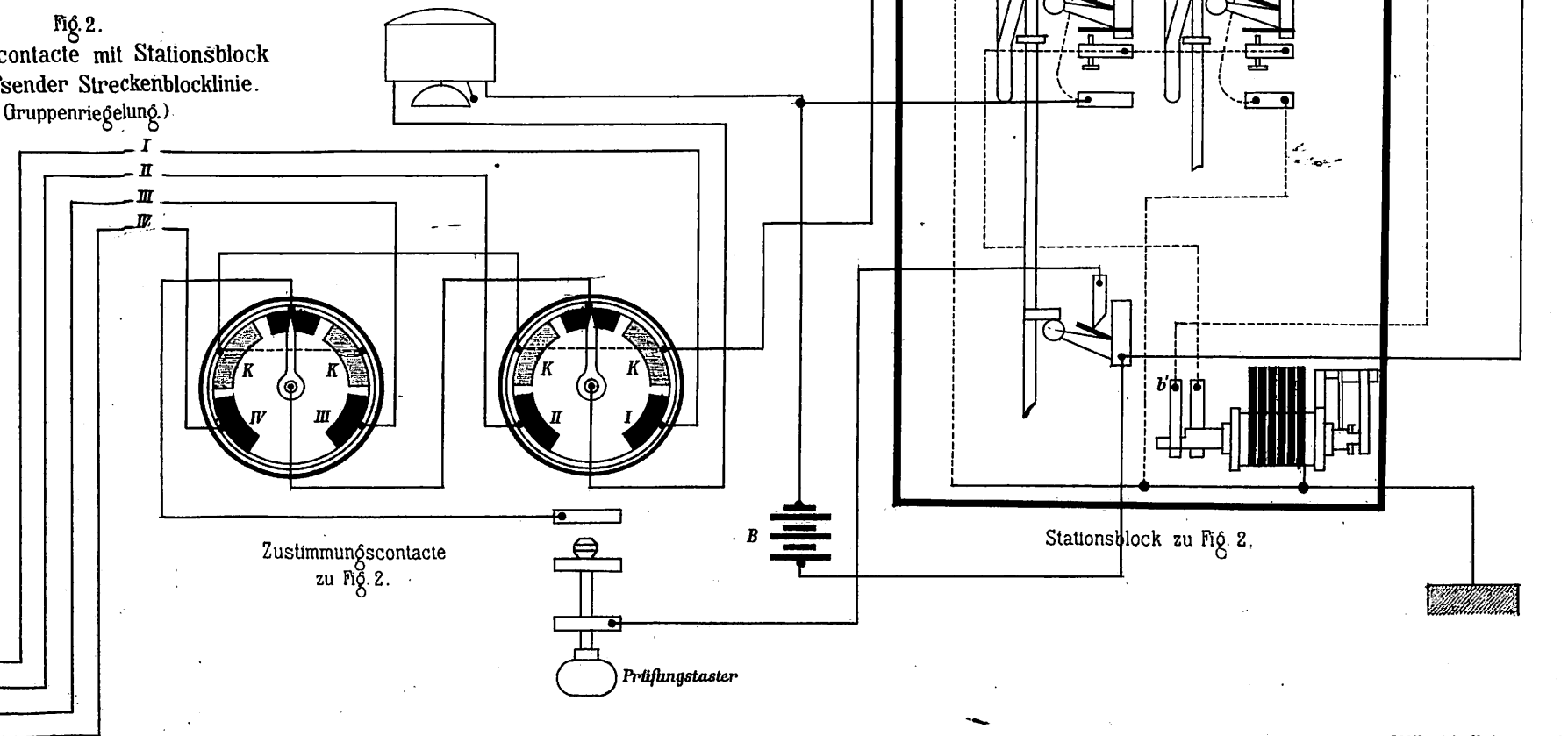


Fig. 2.
Zustimmungscontacte mit Stationsblock
und anschließender Streckenblocklinie.
(Gruppenriegelung.)



Zungen- u. Stellvorrichtung.

Führungstolle. 1 : 10 d. nat. Gr.

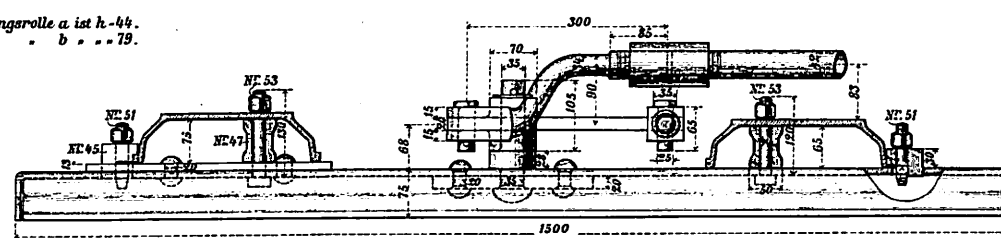


Fig. 1 bis 4. Umlenkhebel. 1:10 d. nat. Gr.

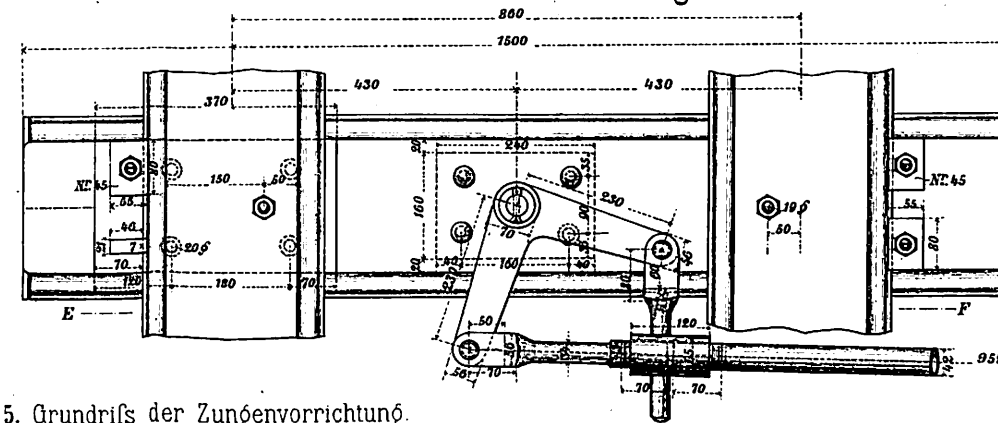


Fig. 3. Grundriss.

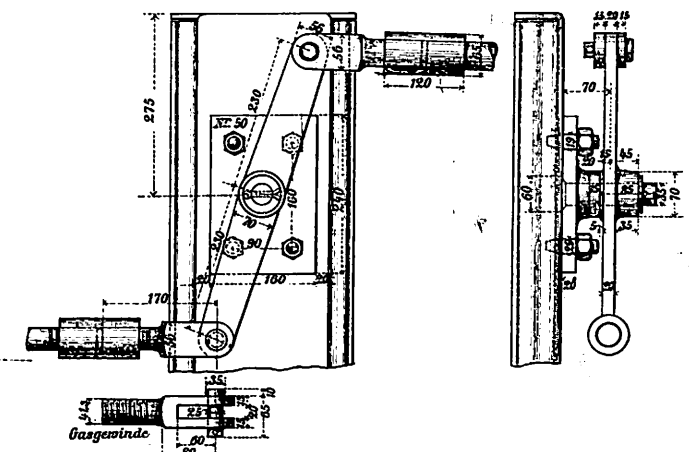


Fig. 4.
Gerader Hebel
(auf der Mittelschwelle.)

Fig. 5. Grundriss der Zungenvorrichtung.
1:20 d. nat. Gr.

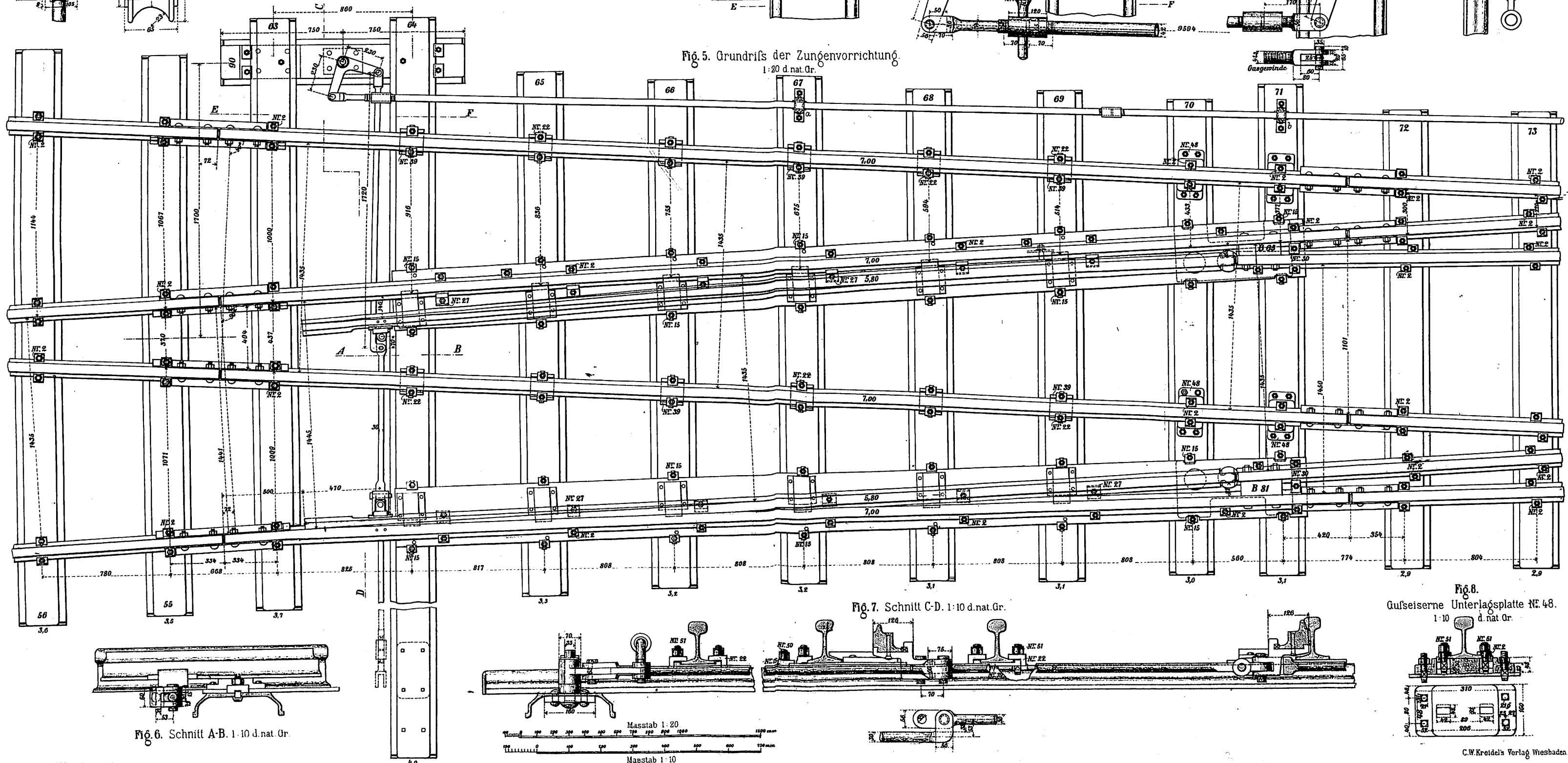


Fig. 7. Schnitt C-D. 1:10 d.nat.Gr.

Fig. 8.
Gusseiserne Unterlagsplatte Nr. 48.
1:10  d. nat. Gr.

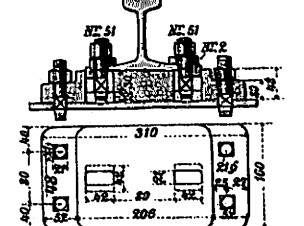


Fig. 1.
Metallische Kuppelung
der Schläuche für Luftdruck-Bremsen
von Landry.

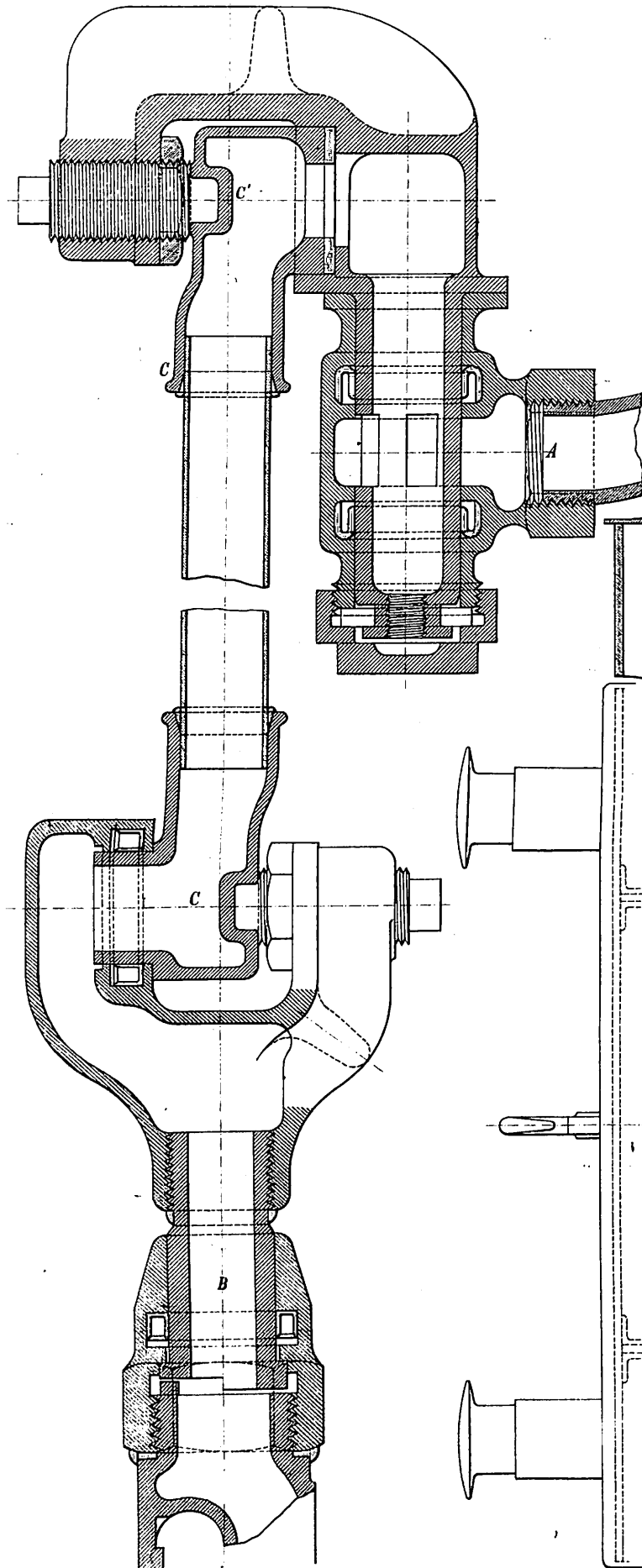


Fig. 2. Längen-
Durchschnitt.

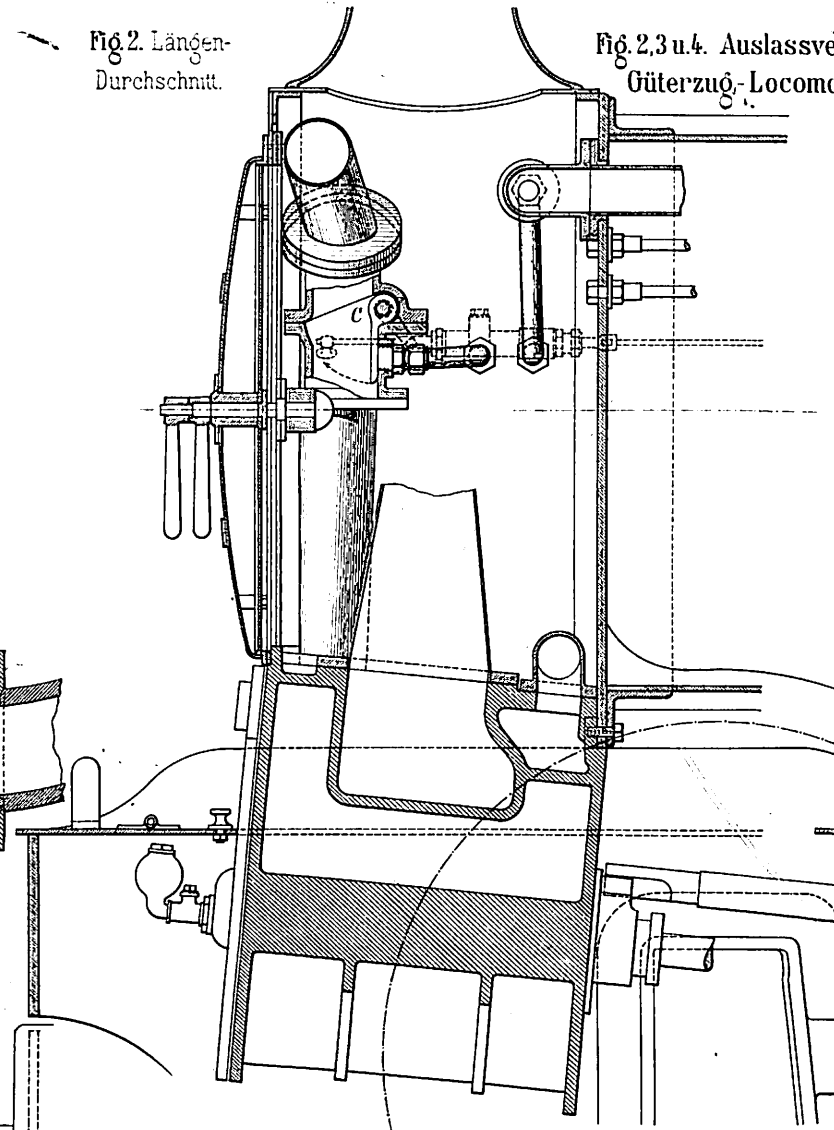


Fig. 2, 3 u. 4. Auslassventil der Compound-
Güterzug-Locomotive von Worsdell.

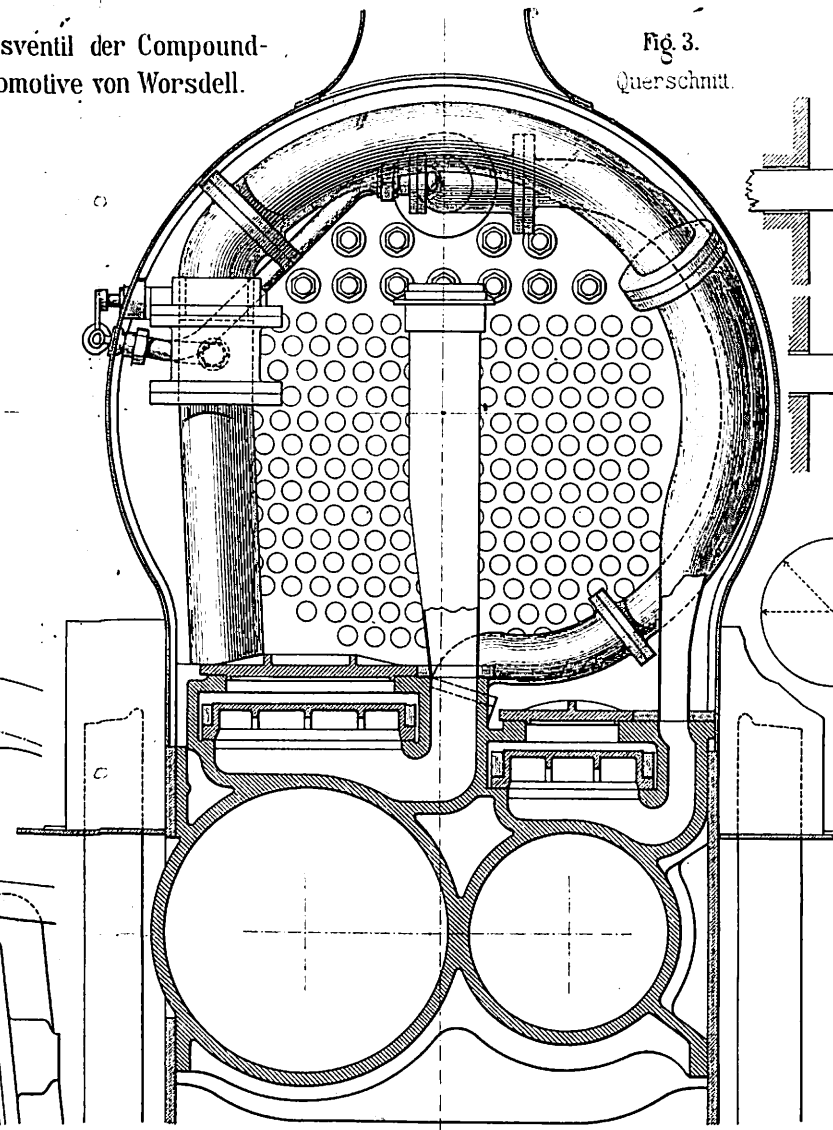


Fig. 3.
Querschnitt.

Fig. 5. Schiebbarer Schwengeß an Schraubenkuppelungen
der Eisenfahrzeuge von M. Schilff.

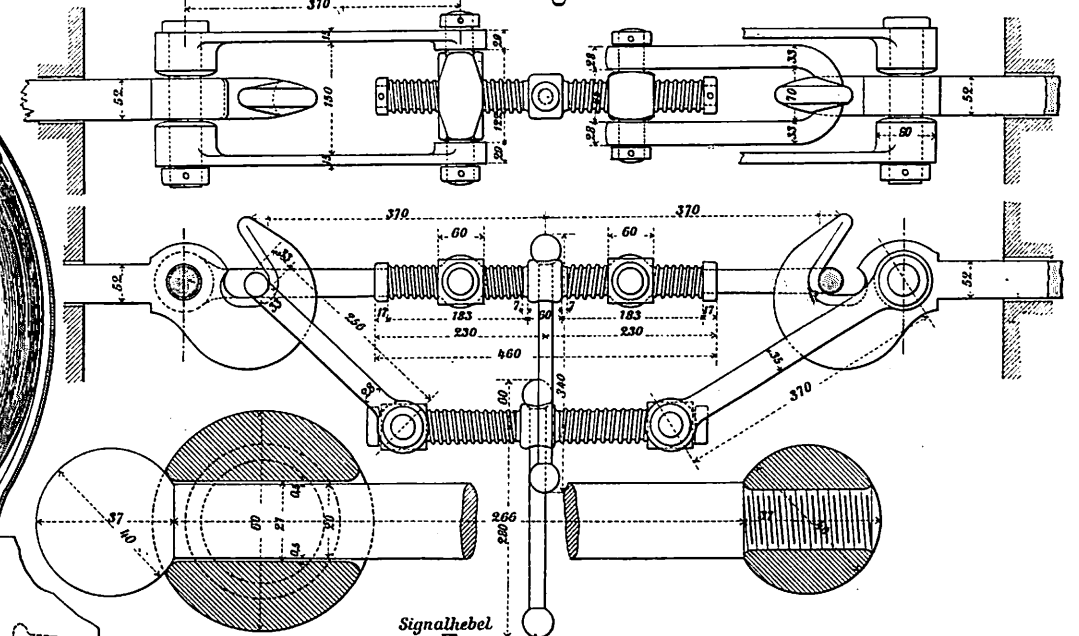


Fig. 6. Electriccher Riegel zur Sicherung
von Weichenstraßen an Stellwerken
von Zvez.

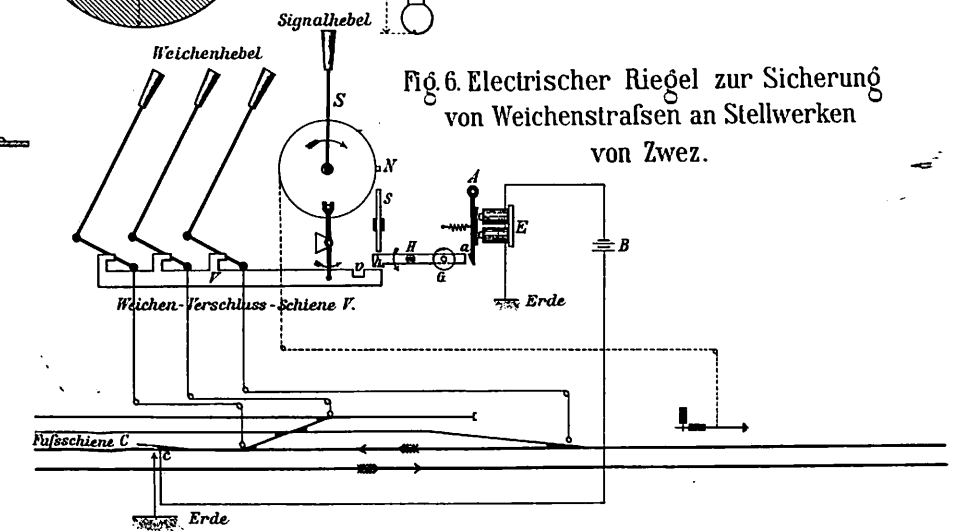


Fig. 7 u. 8. Preisbewerbung
um die Entwürfe zu den Gebäuden
des Central-Personen-Bahnhofes in Köln.

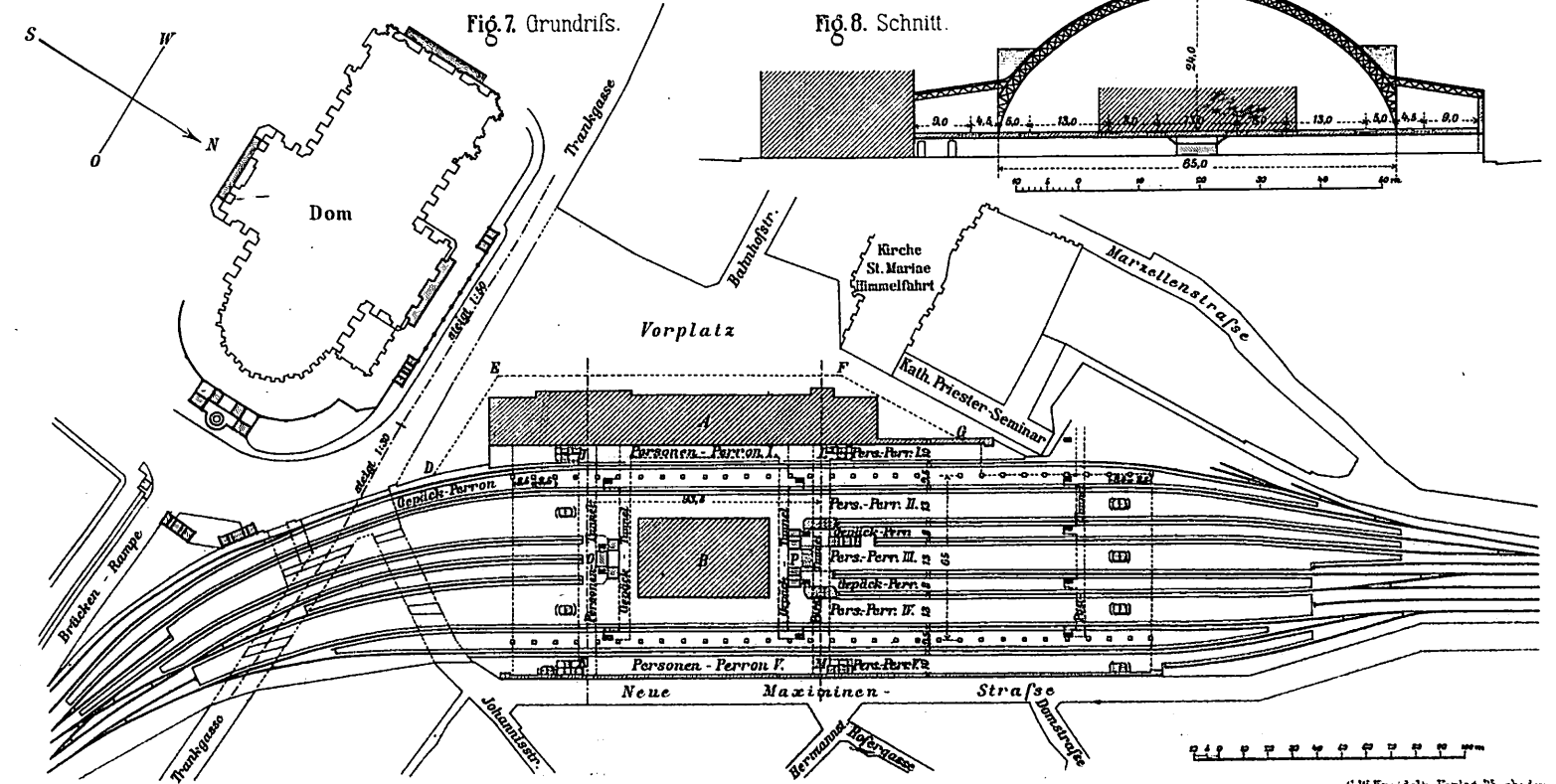


Fig. 4.
Grundriß.

Masstab zu Fig. 2, 3 u. 4.

Oberbau der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen. (Fig. 1 bis 6).

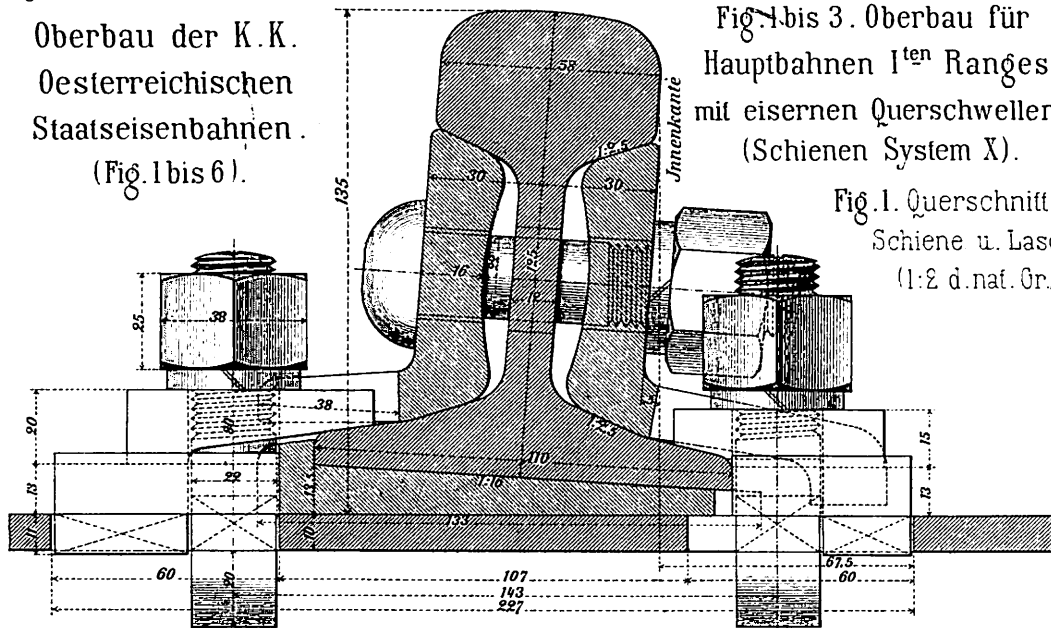


Fig. 1 bis 3. Oberbau für Hauptbahnen I^{ten} Ranges mit eisernen Querschwellen (Schienen System X).

Fig. 1. Querschnitt durch Schiene u. Laschen. (1:2 d. nat. Gr.)

Fig. 2. Seitenansicht des Stosses (1:5 d. nat. Gr.)

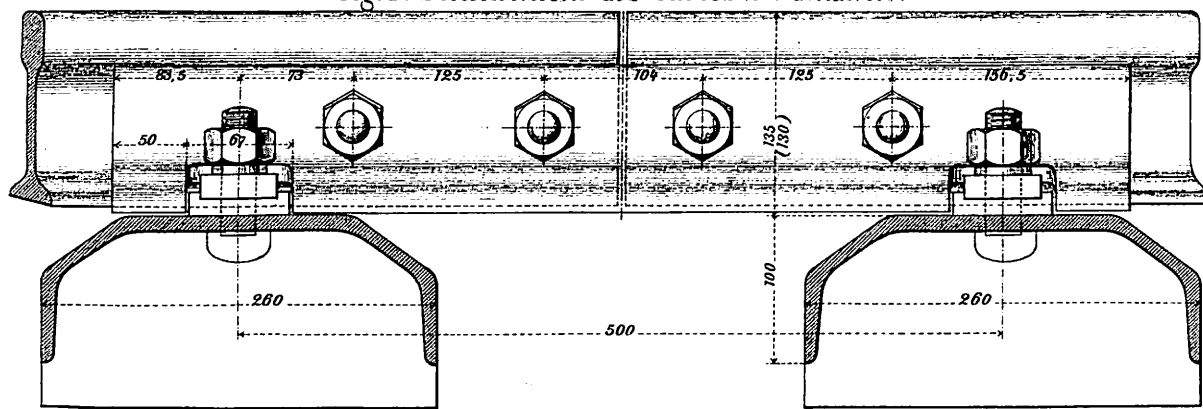
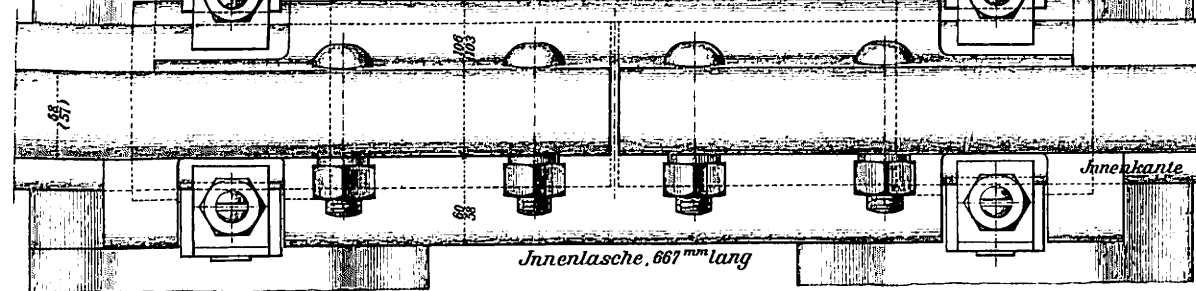


Fig. 3. Grundriss des Stosses. (1:5 d. nat. Gr.)

Außenlasche, 600 mm lang



Innenlasche, 667 mm lang

Fig. 4 bis 6. Oberbau für Bahnen II^{ten} Ranges mit hölzernen Querschwellen. (Schienen System XI.)

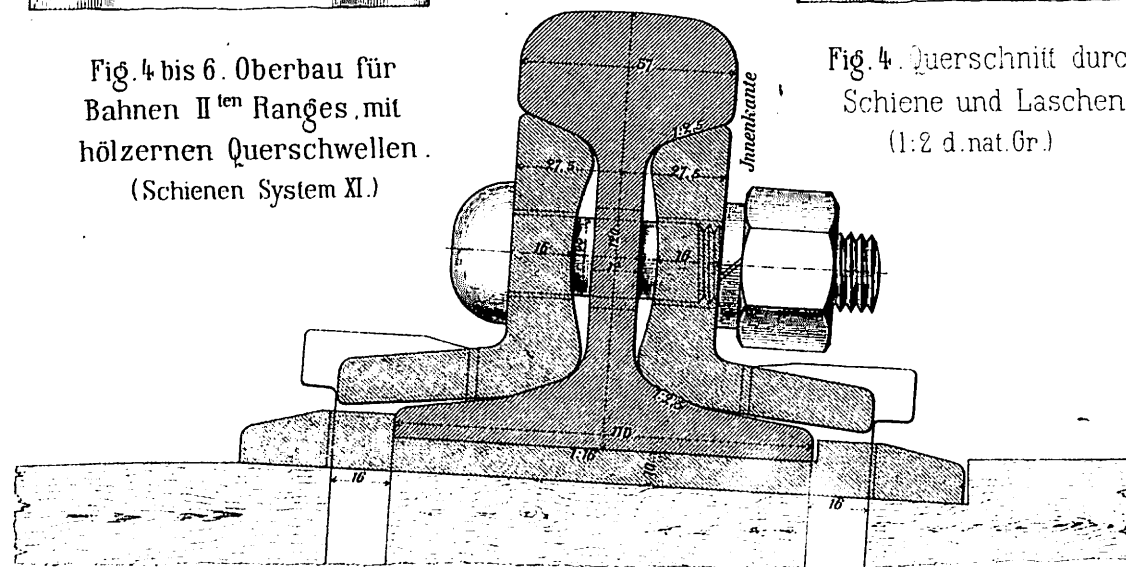


Fig. 4. Querschnitt durch Schiene und Laschen. (1:2 d. nat. Gr.)

Fig. 4. Querschnitt durch Schiene und Laschen. (1:2 d. nat. Gr.)

Oberbau der Hessischen Ludwigsbahn. (Fig. 7 bis 9.)

Fig. 7 bis 9. Oberbau für die Hauptbahnen mit eisernen Querschwellen.

Fig. 7. Durchschnitt durch Schiene u. Schwellen.

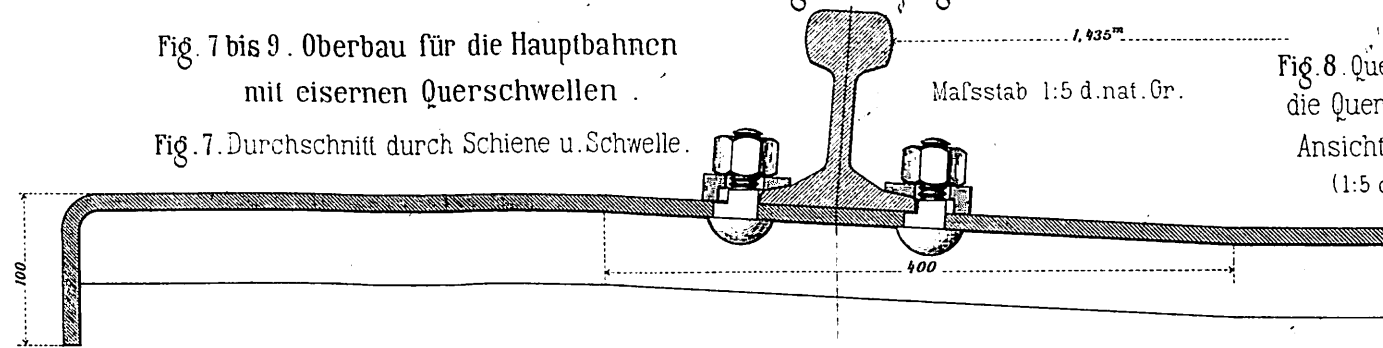


Fig. 9. Querschnitt durch die Schiene und Endansicht der Laschen. (1:2 d. nat. Gr.)

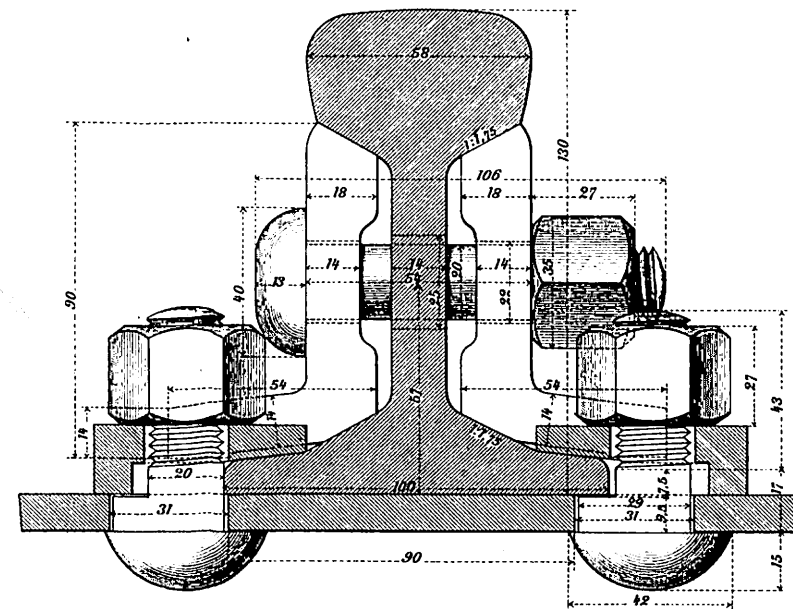


Fig. 5. Seitenansicht des Stosses. (1:5 d. nat. Gr.)

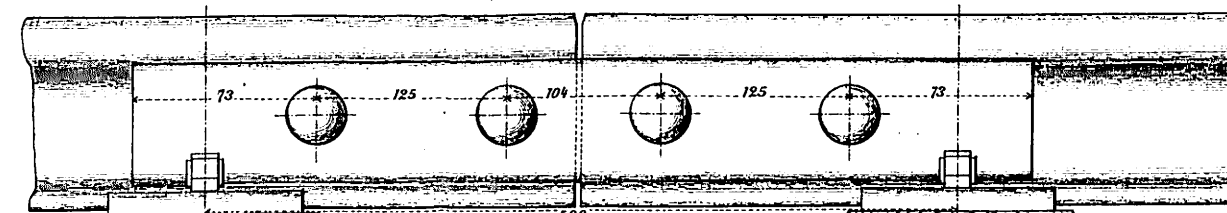


Fig. 6. Grundriss des Stosses. (1:5 d. nat. Gr.)

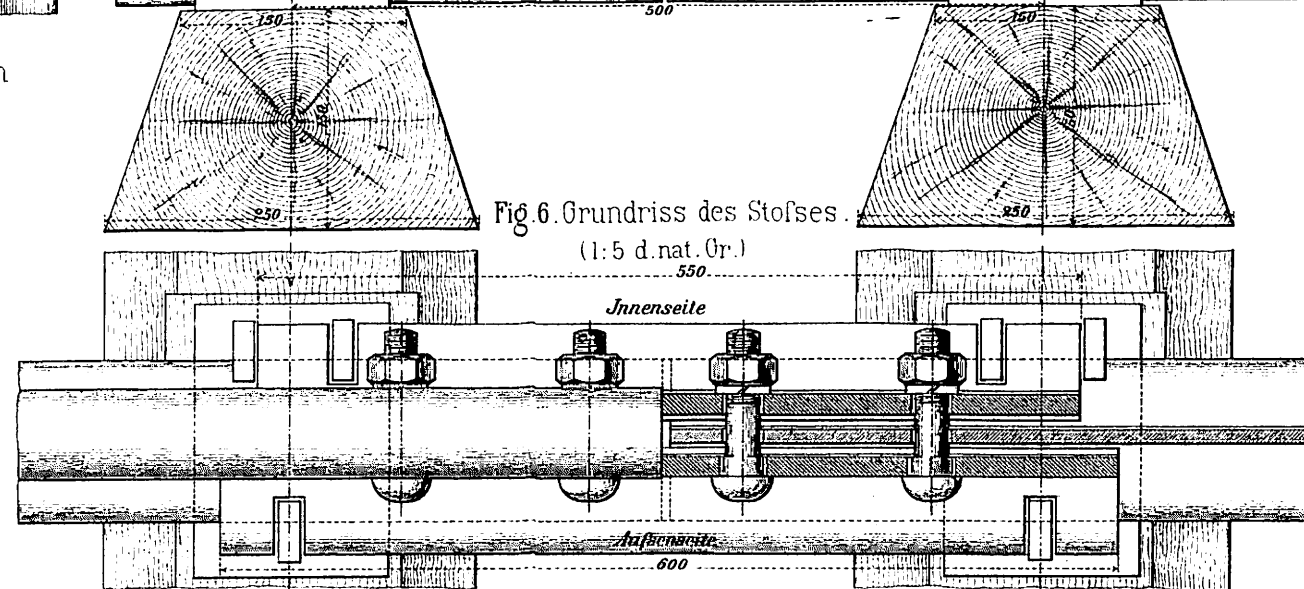
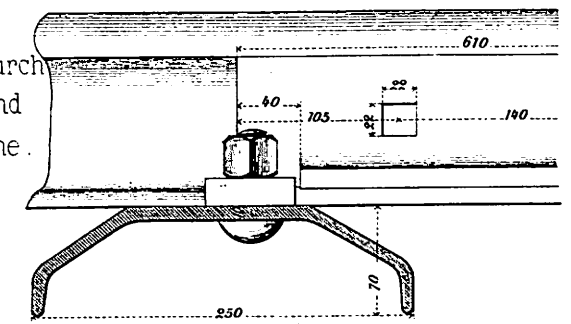


Fig. 8. Querschnitt durch die Querschwellen und Ansicht der Schiene. (1:5 d. nat. Gr.)



Oberbau der Pfälzischen Eisenbahnen. (Fig. 10 bis 12.)

Fig. 10 u. 11 für Hauptbahnen mit eisernen Querschwellen.

Fig. 10. Querschnitt durch die Schiene und Endansicht der Laschen. (1:2 d. nat. Gr.)

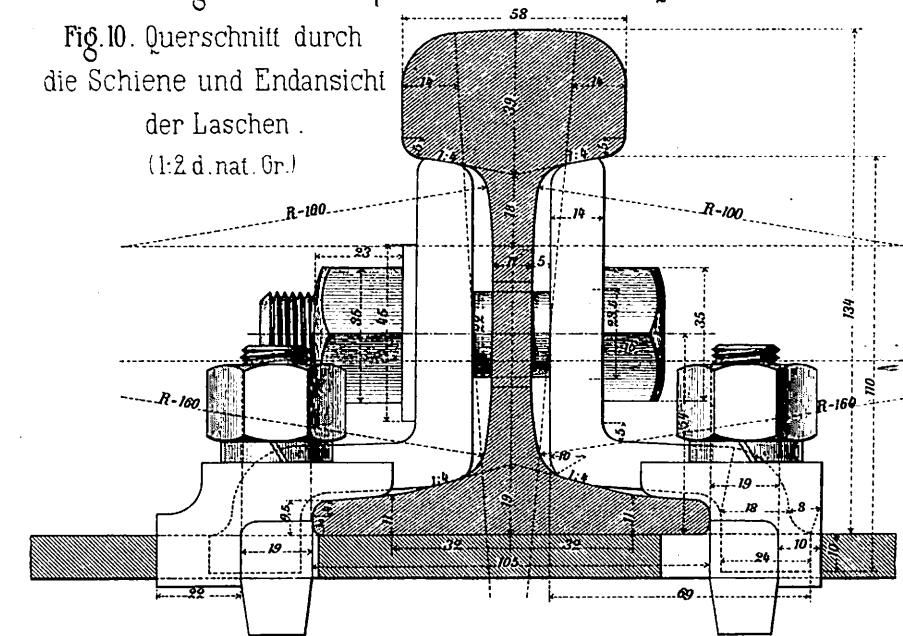


Fig. 11. Querschnitte durch die Querschwellen (1:5 d. nat. Gr.)

- a. Außerhalb des Schienen-Auflagers.
- b. Innerhalb desselben.
- c. In der Mitte der Schwellen.
- d. 453 mm von der Mitte der Schwellen.

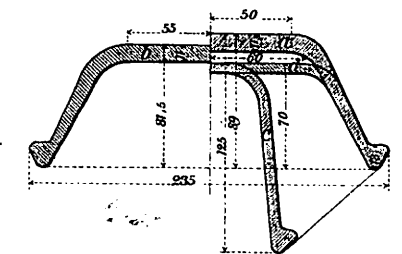


Fig. 12. Oberbau für Nebenbahnen mit hölzernen Querschwellen. (1:2 d. nat. Gr.)

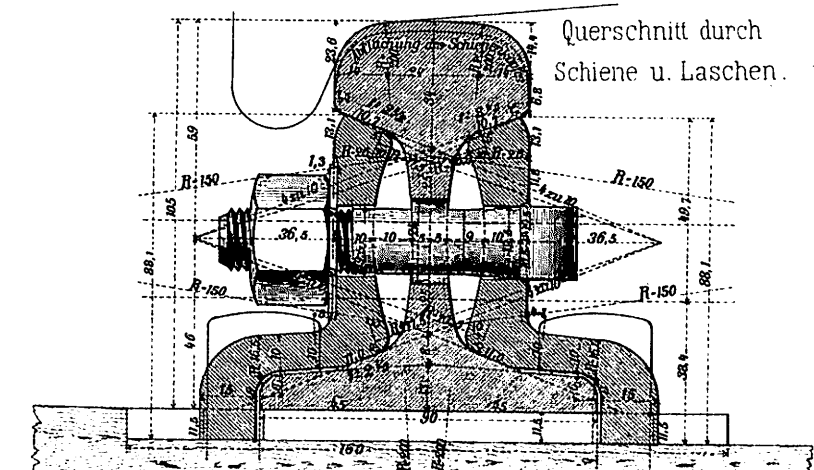


Fig 1. Schnitt nach a b und c d. Fig. 4.

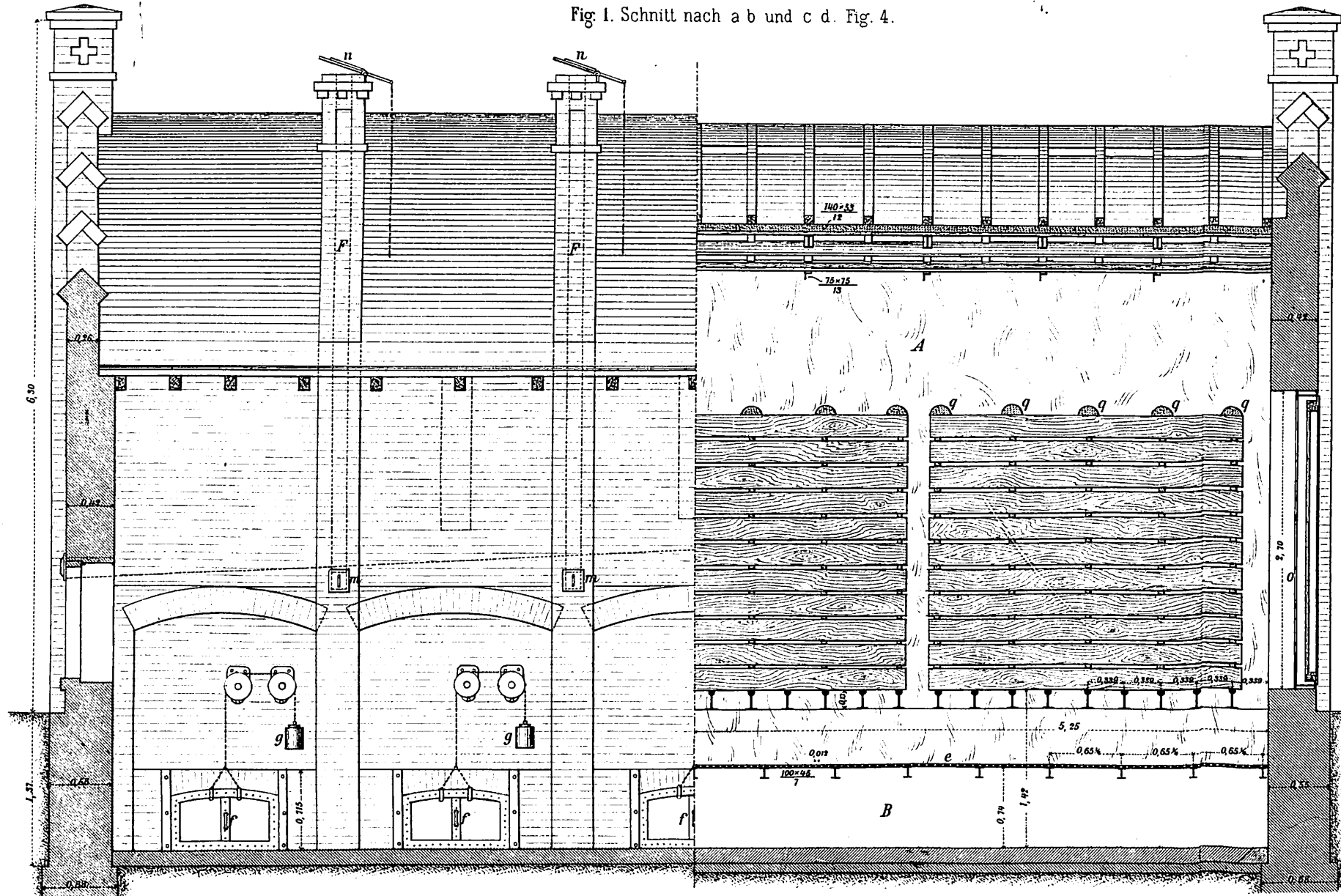


Fig 2. Querschnitt.

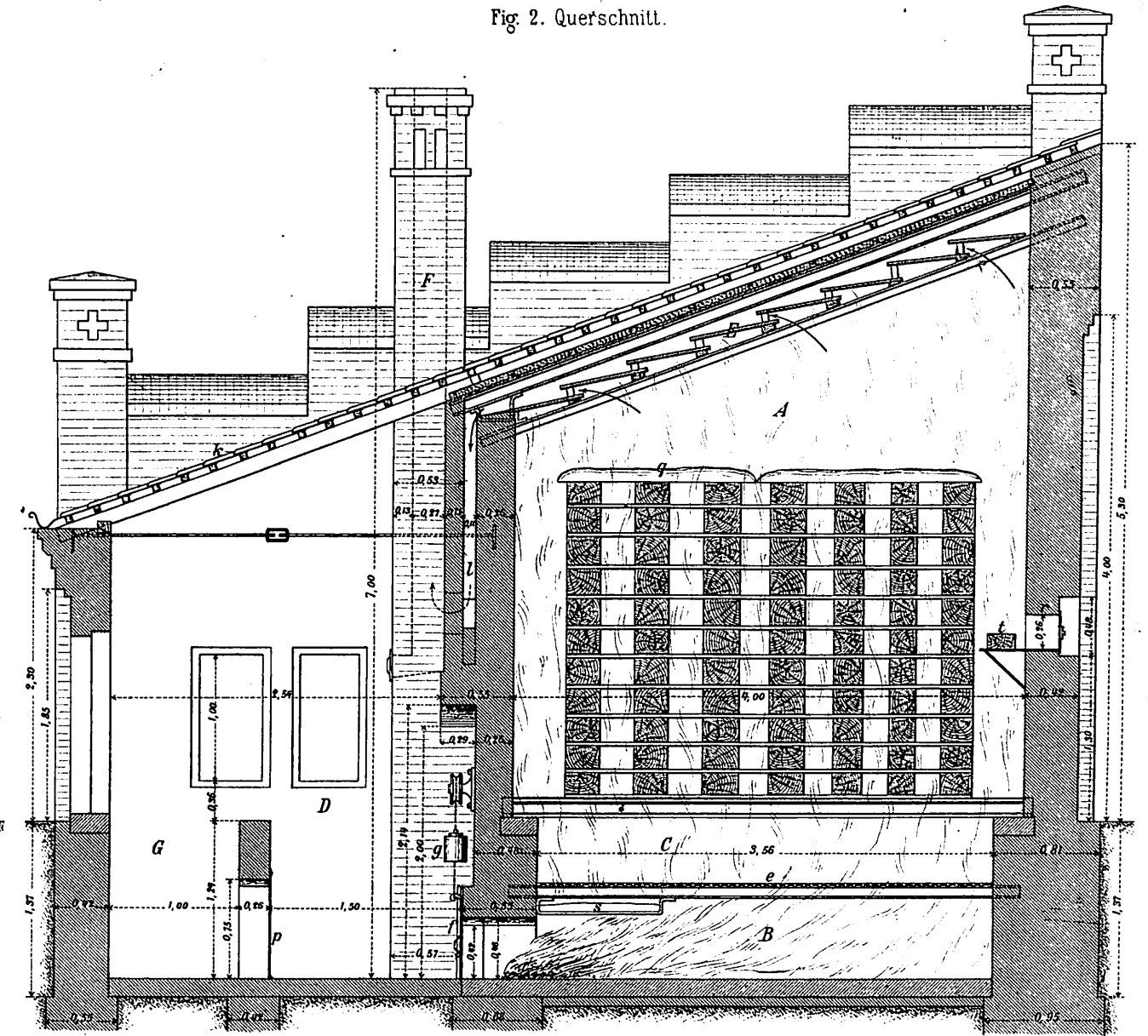


Fig 3. Fundament-Grundriss.

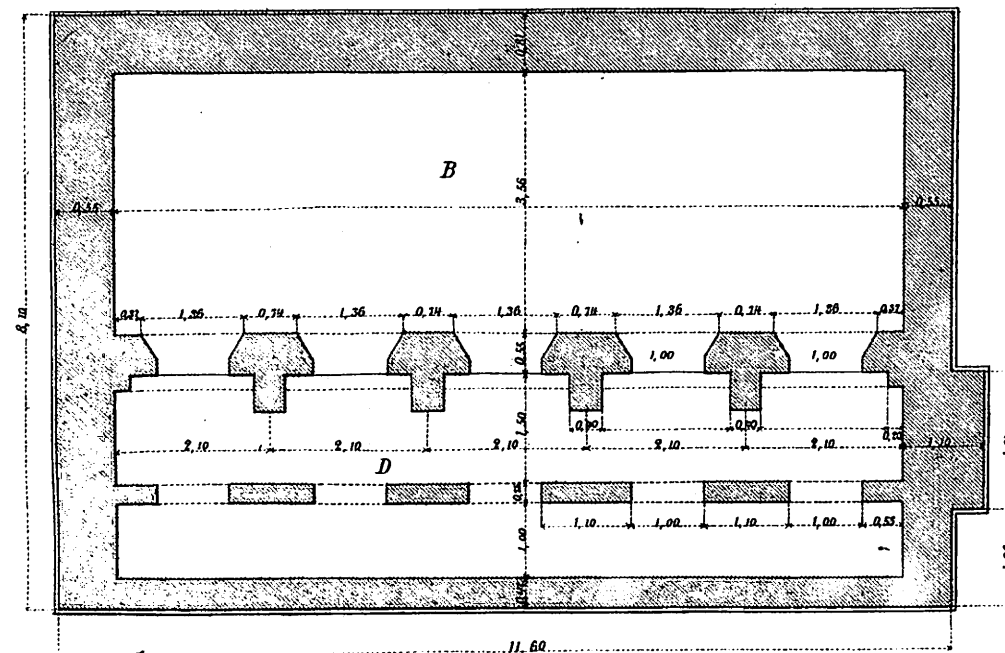
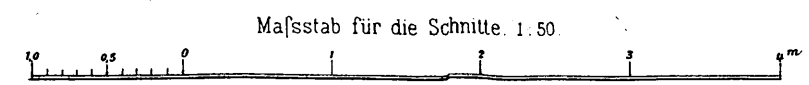
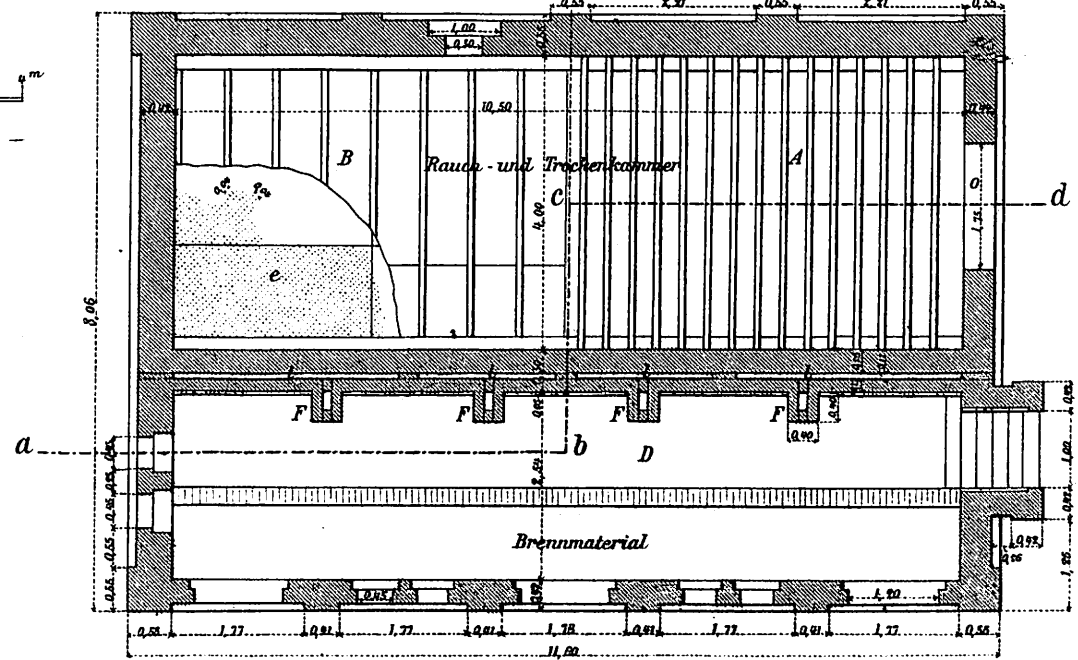
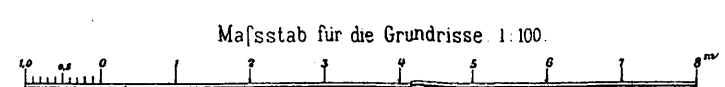


Fig 4. Grundriss.



Holz-Trocken- und Rauchkammer
der
Central-Wagenwerkstatt bei Dortmund.



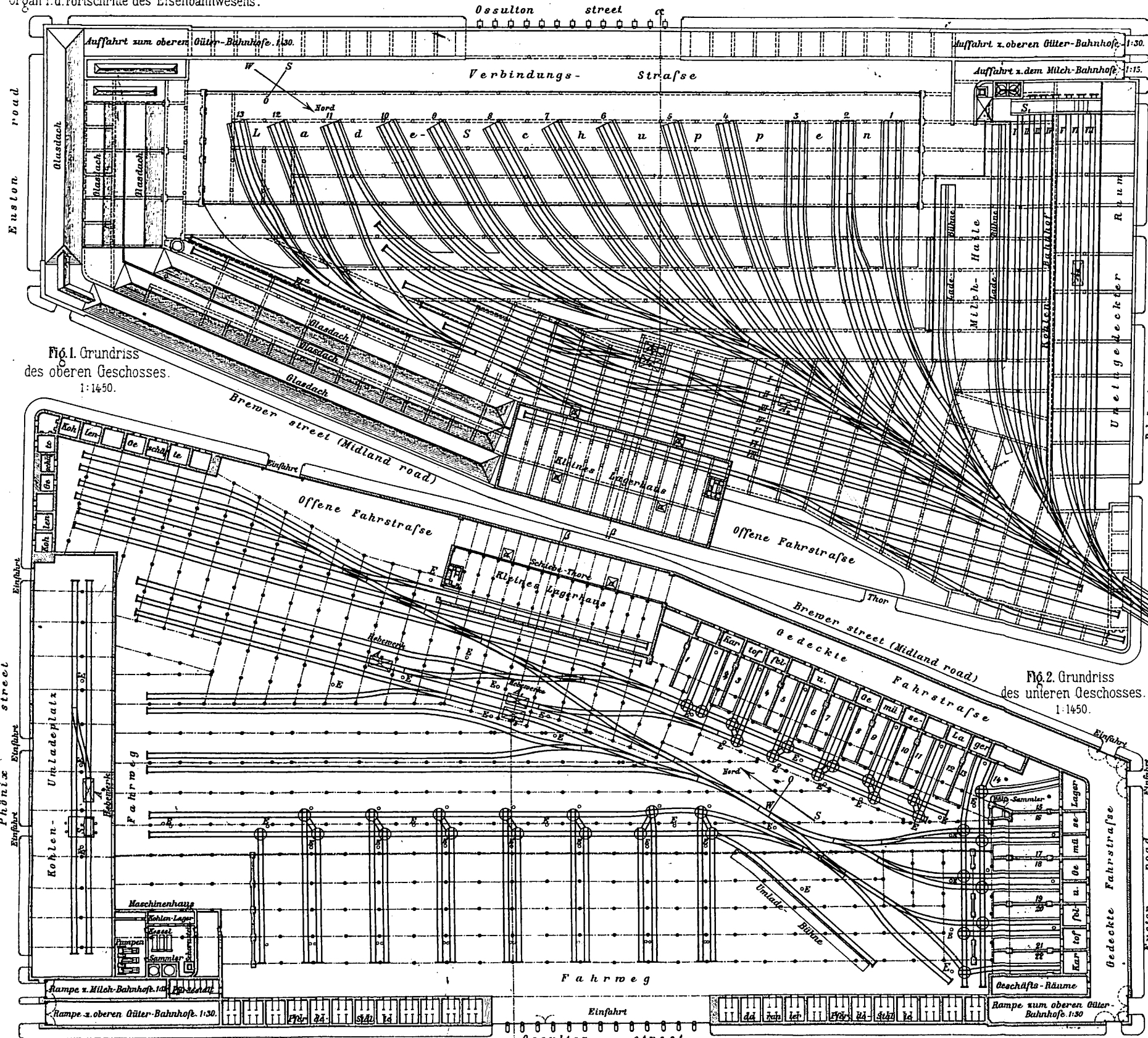


Fig. 1. Grundriss
des oberen Geschosses.
1:1450.

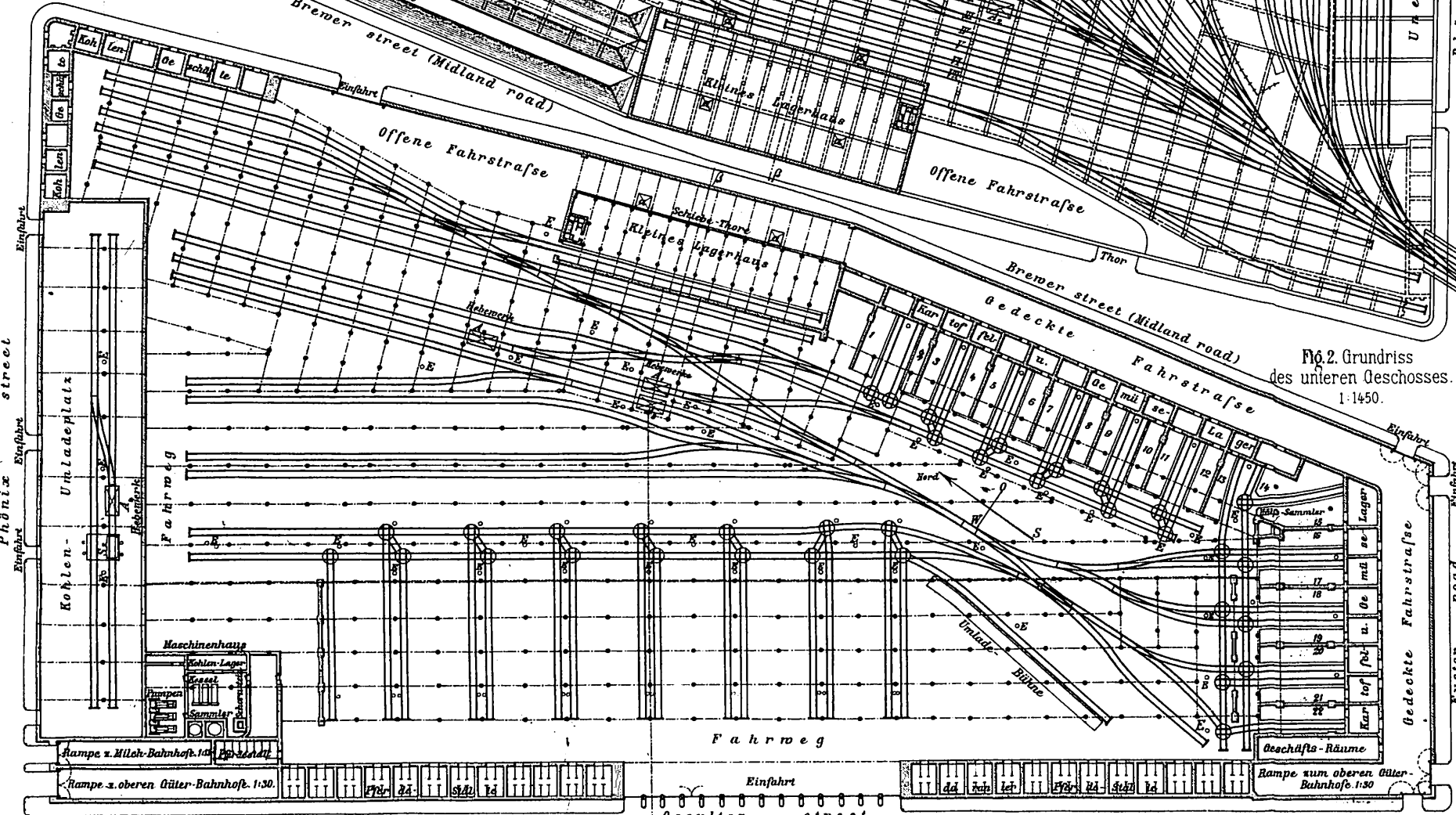


Fig. 2. Grundriss
des unteren Geschosses.
1:1450.

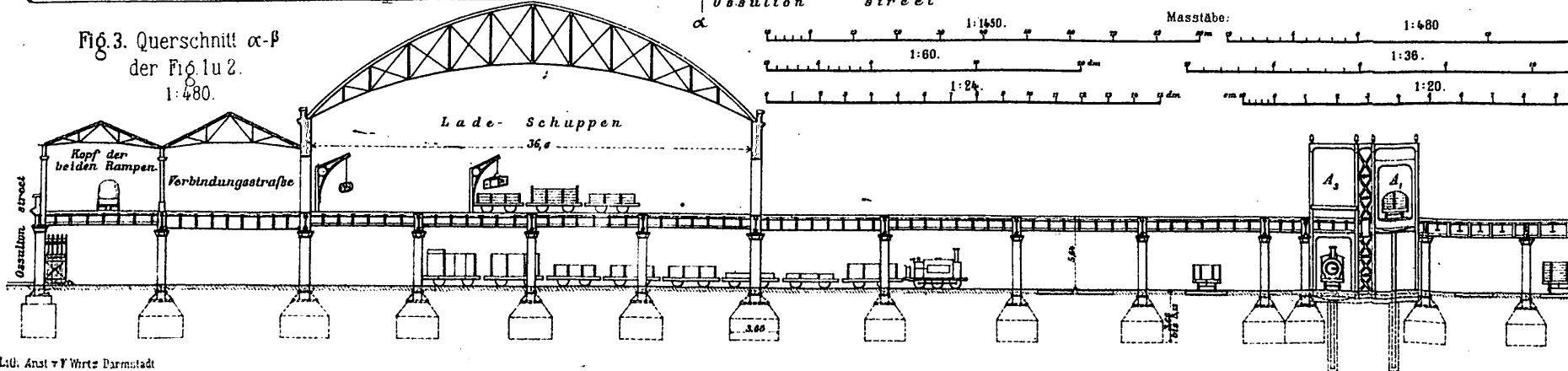


Fig. 3. Querschnitt α-β
der Fig. 1 u. 2.
1:480.

Fig. 1-9. Neuer Güter-Bahnhof der Midland Eisenbahn-Gesellschaft in St. Pancras, London.

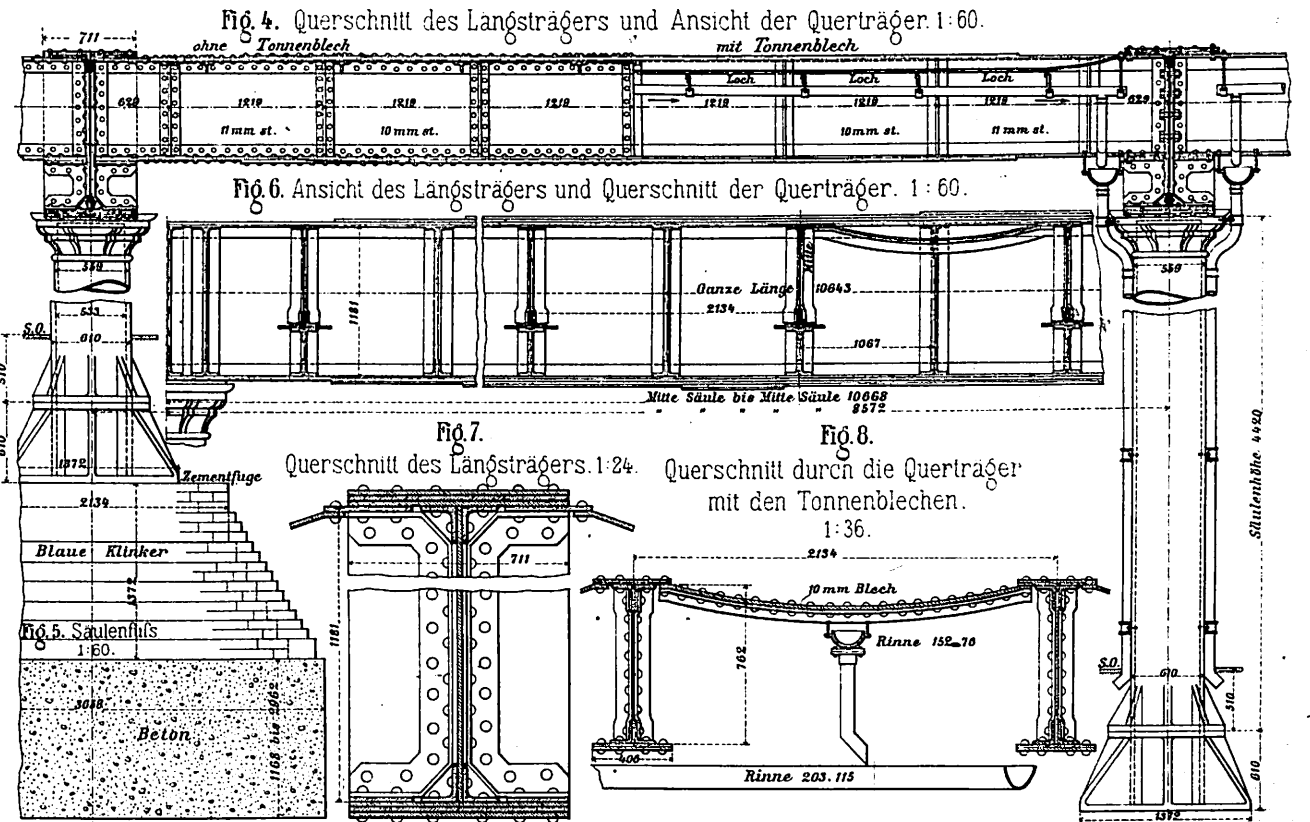


Fig. 9. Querschnitt des Kastenträgers
unter der Ostwand des Ladeschuppens. 1:20.

Fig. 10-14. Omnibuswagen mit äußerem Längsgänge
der französischen Nordbahn.

Fig. 10. Seitenansicht
einer Verbindungsstelle.
1:20.

Fig. 11. Schnitt A-B
in Fig. 13.

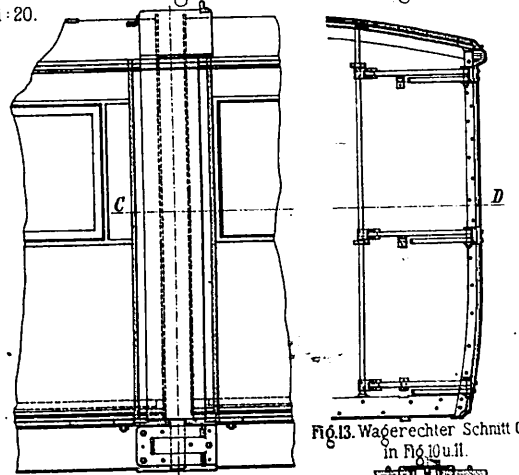
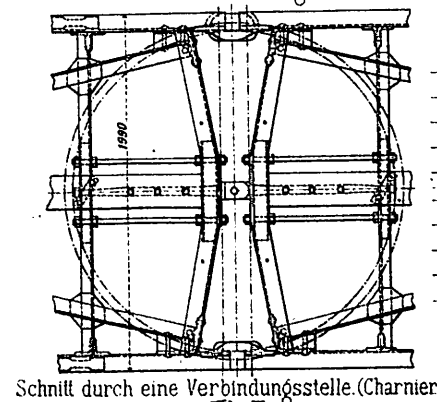


Fig. 12.
Grundriss des Untergerüstes.



Schnitt durch eine Verbindungsstelle (Charnier)

