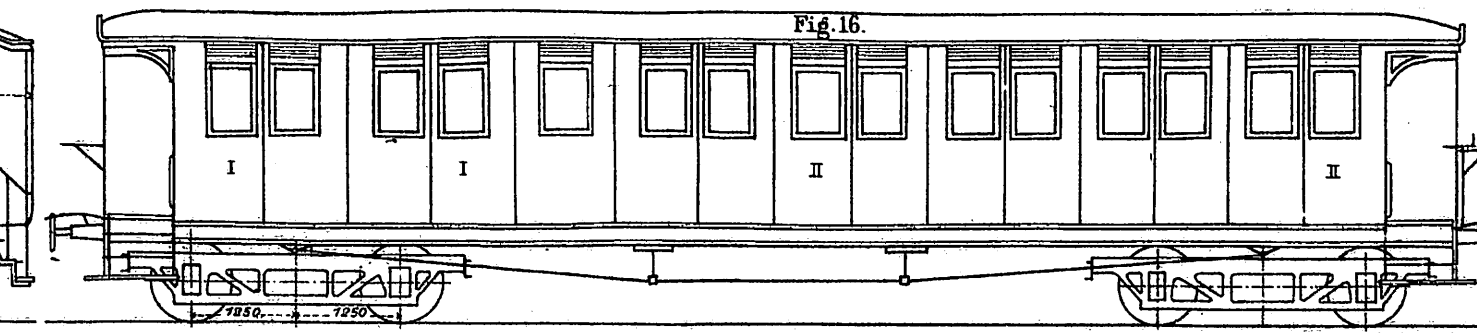
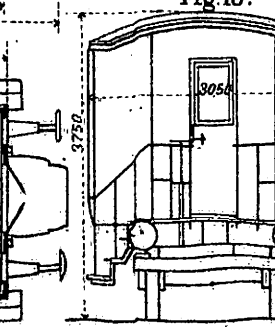
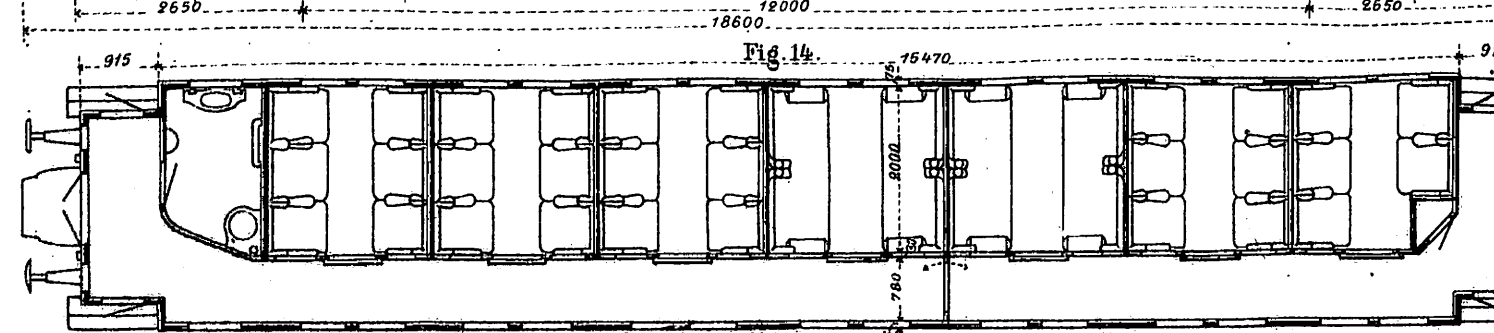
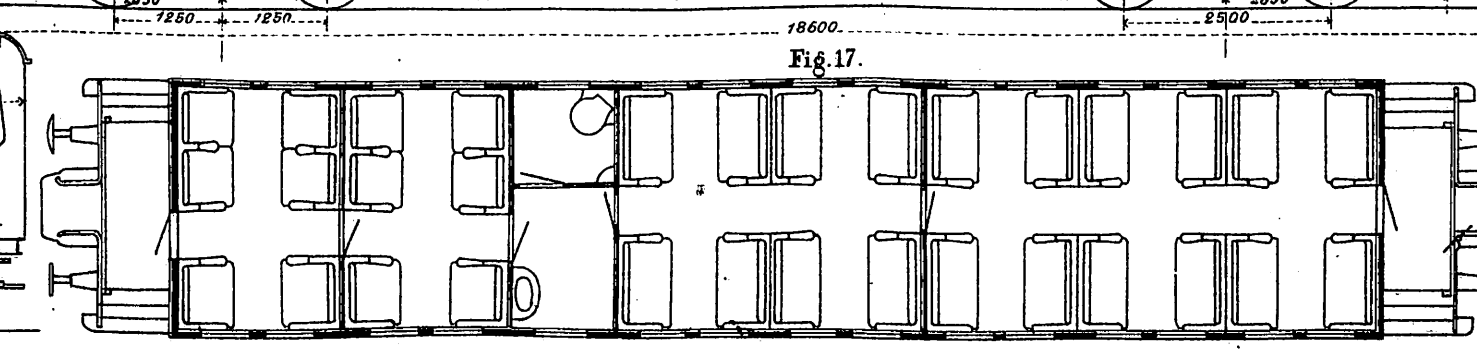
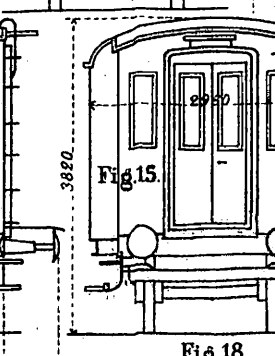
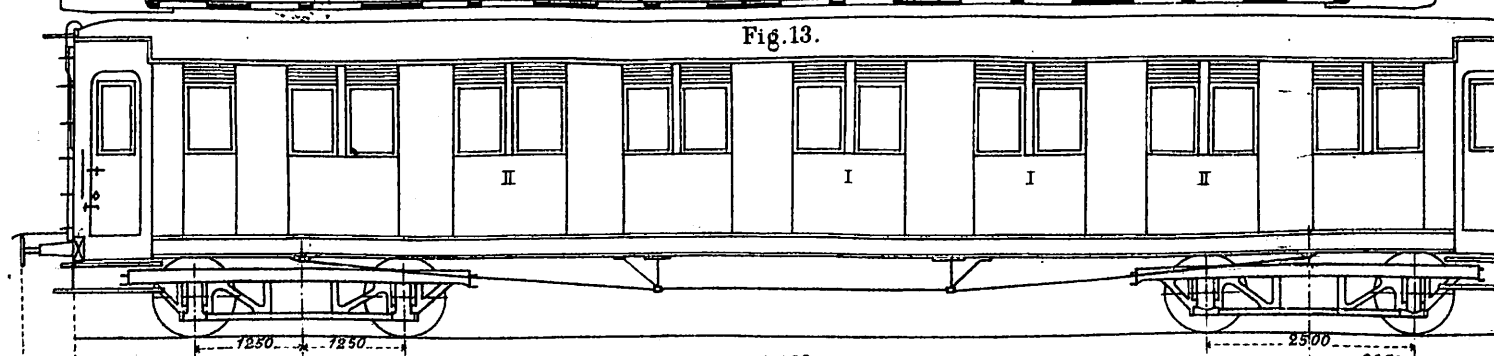
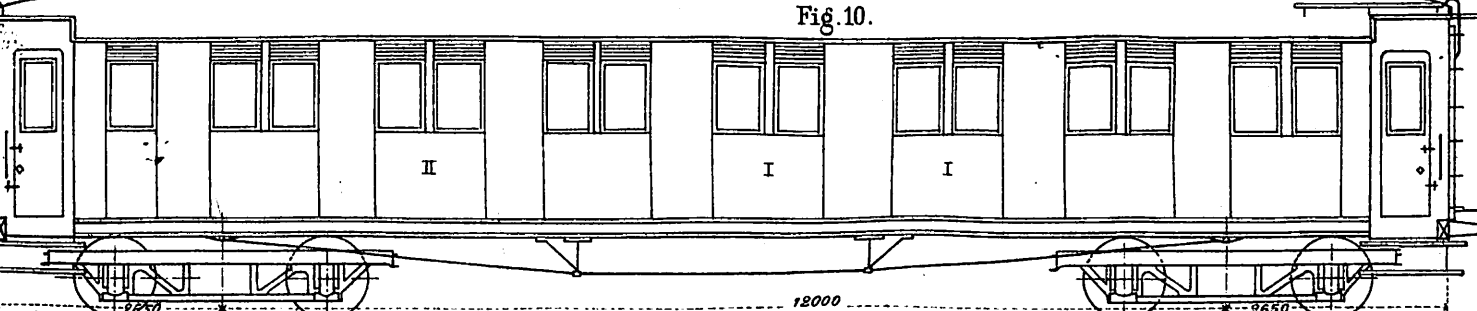
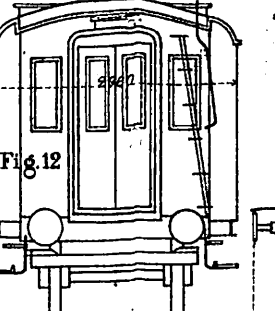
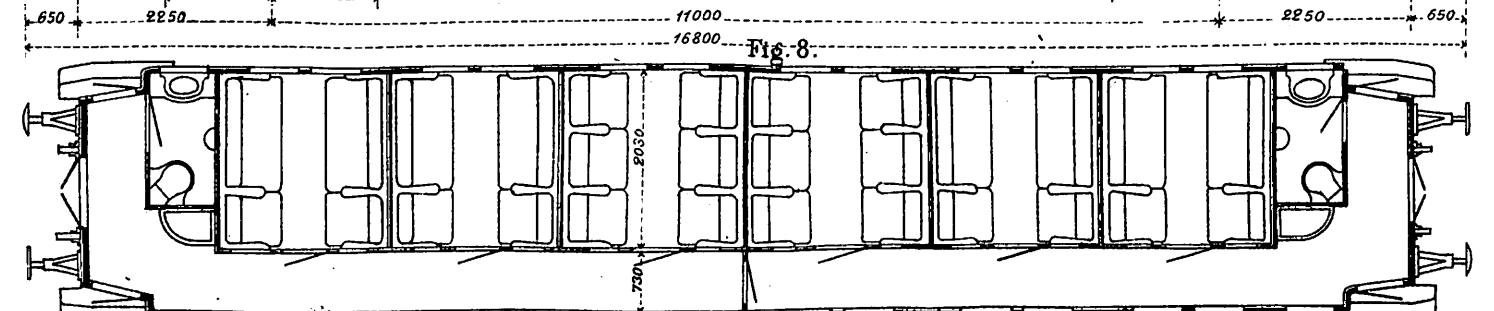
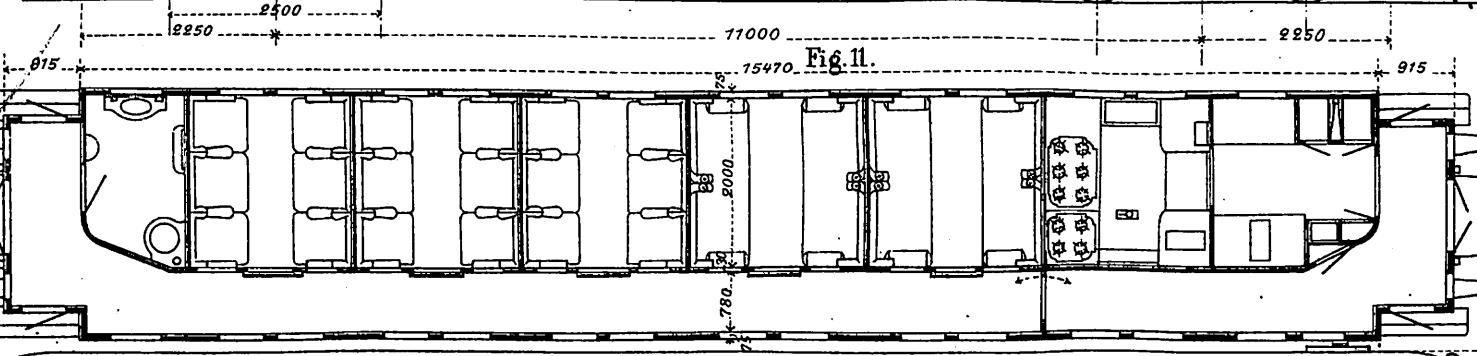
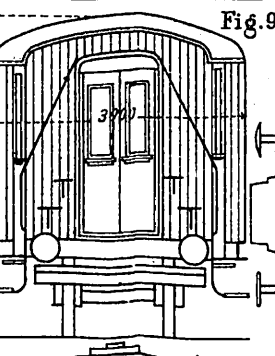
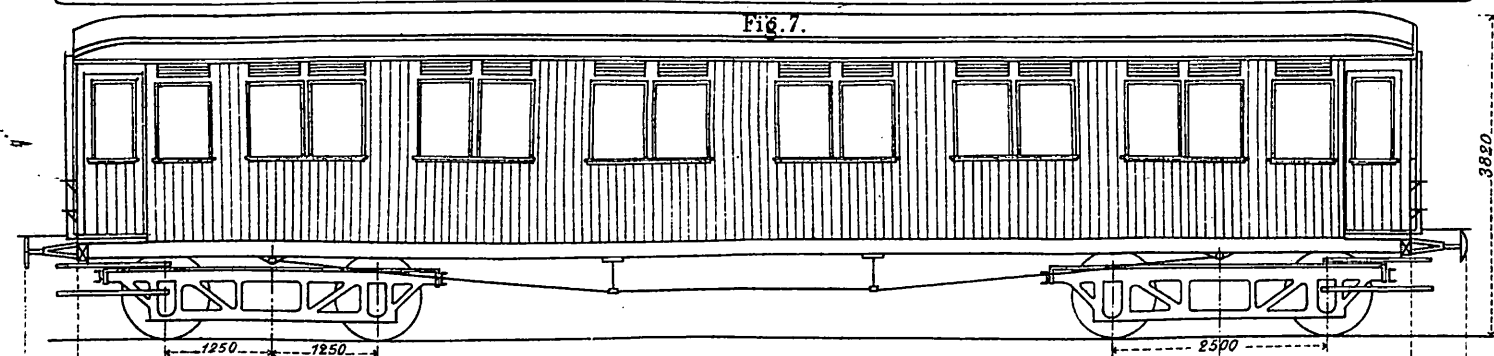
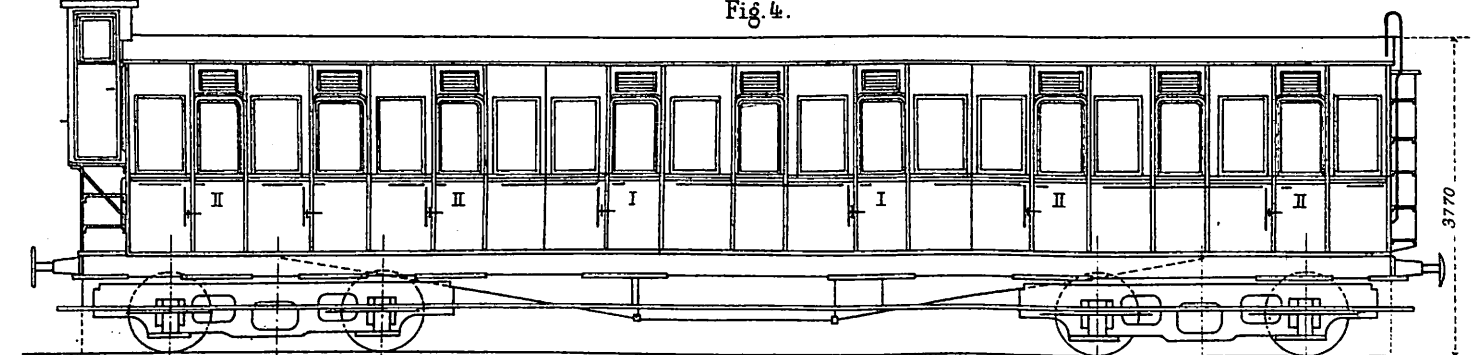
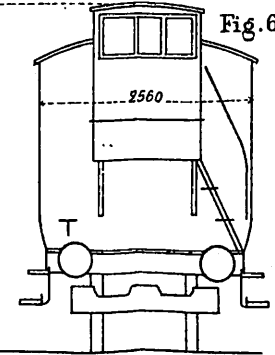
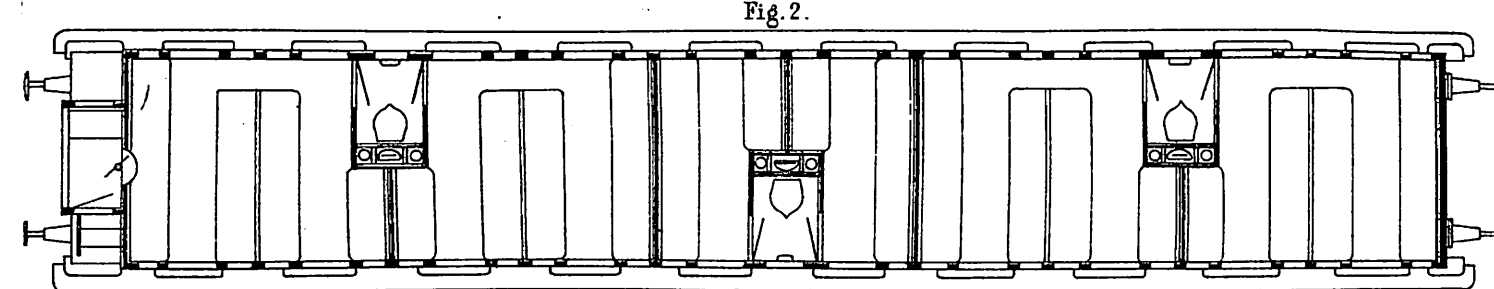
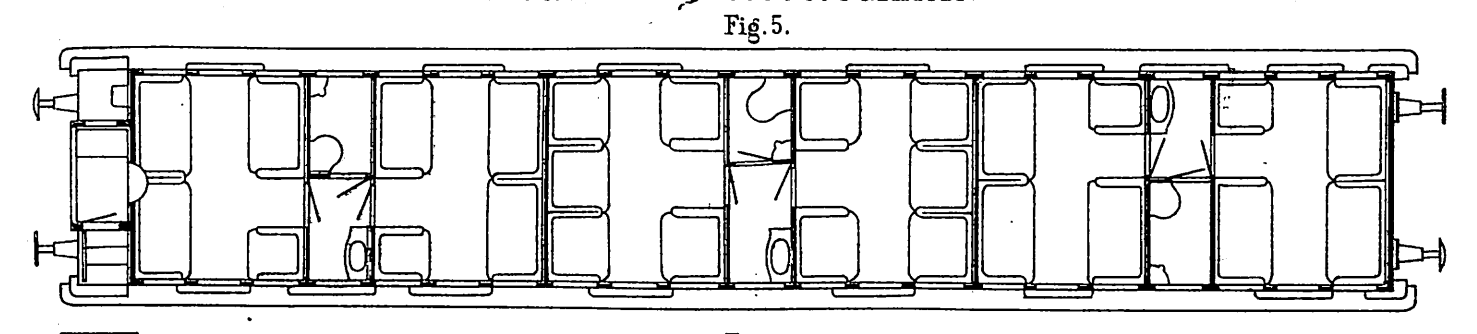
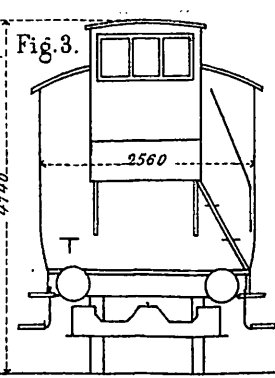
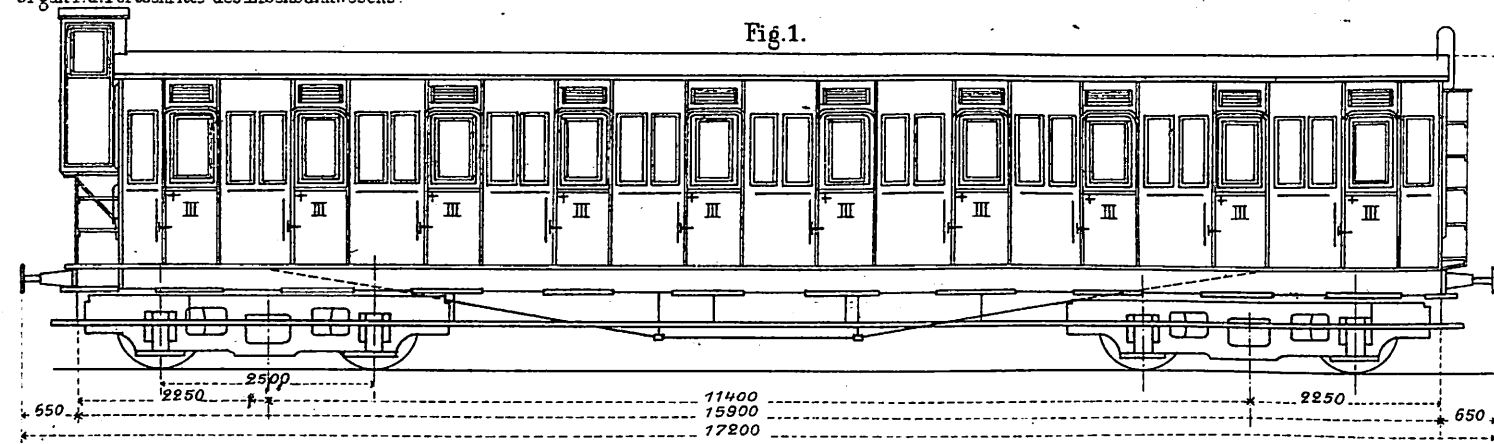


Esser: Betriebsmittel der Badischen Staatsbahnen.



Esser: Betriebsmittel der Badischen Staatsbahnen.



Umgrenzung des lichten Raumes für Haupt- und Nebeneisenbahnen

für die

freie Strecke.

Stationen

Maßstab 1:50.

Masse Millimeter.

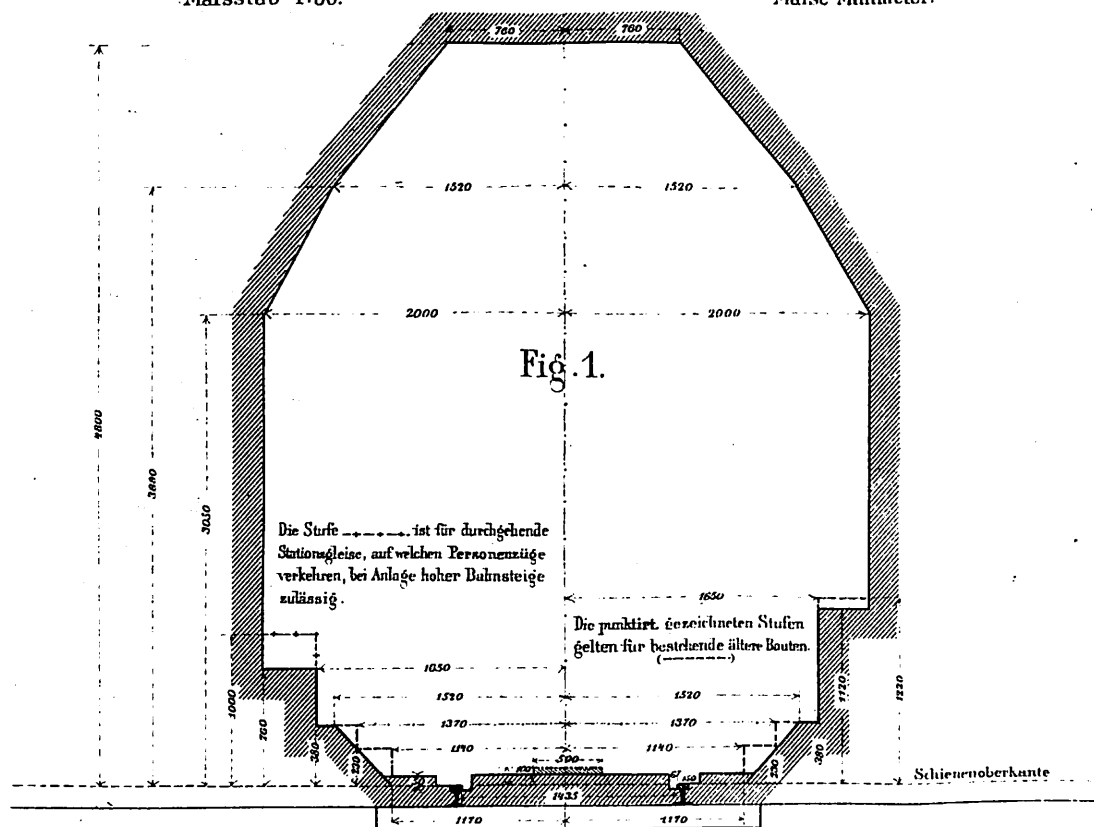


Fig. 1.

Die Stufe $-\cdot-\cdot-\cdot-$ ist für durchgehende Stationsgleise, auf welchen Personenzüge verkehren, bei Anlage hoher Bahnsteige zulässig.

Die punktiert. gezeichneten Stufen
gelten für bestehende ältere Bouten.

Schienoberkante

Fig.4.

Unterer Theil der Umgrenzung des lichten Raumes.

Zwangsschienen der Weichen.

Fig. 2.

Fig.3.



Maßstab - 1 : 10.

Umgrenzung des lichten Raumes, gültig für Haupt- und Nebeneisenbahnen.

Anmerkungen. Die mit 150 mm vorgeschriebene Mindestentfernung fester, über Schienenoberkante, außerhalb des Gleises bis zum Höchstmasse von 50 mm erhöhter Theile kann auf 185 mm eingeschränkt werden, wenn der erhöhte Theil mit der Fahr-schiene fest verbunden ist. (Siehe Figur 2 und 8.)

Die mit 500 mm grösster Breite und 100 mm Höchstmass über Schienenoberkante eingezzeichnete Verengung des lichten Raumes hat nur für die Zahnradstrecken vollspuriger Bahnen mit ganzem oder theilweisem Zahnradbetrieb, auf welche Betriebsmittel der Haupt- und Nebeneisenbahnen übergehen, Gültigkeit. (Siehe Figur 4.)

Umgrenzungslinie für Lokomotiven und Tender.

Maßstab 1:35.

False Millimeter.

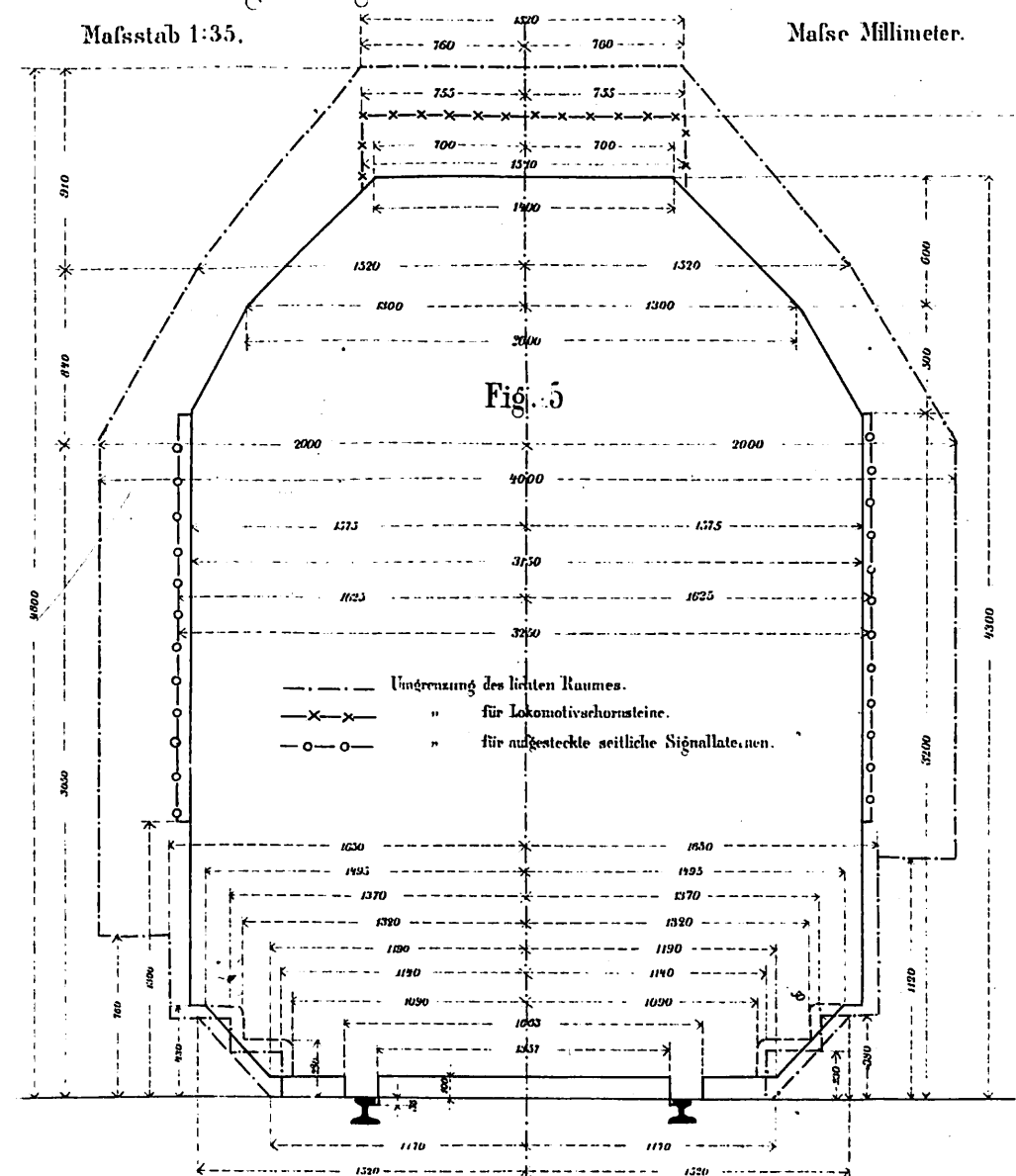


Fig. 5

Umgrenzung des lichten Raumes.

„ für Lokomotivschornsteine.

n für aufgesteckte seitliche Signallaternen

Die punktierte (-----) Umgrenzung hat vorläufig noch Gültigkeit bis die der Einföhrung der schrägen Umgrenzung entgegenstehenden Hindernisse beseitigt sind.

Einschränkung für die Umgrenzung von Lokomotiven und Tendern,
welche auf Zahnradbahnen übergehen sollen.

Fig. 6.

Maßstab 1:20.

Maße Millimeter.



..... Umgrenzung des lichten Raumes

—o—o—o— „ für die dem Federspiel nicht folgenden Theile und die Sicherheitsketten u. Kuppelungen.

Umgrenzungslinie für Wagen.

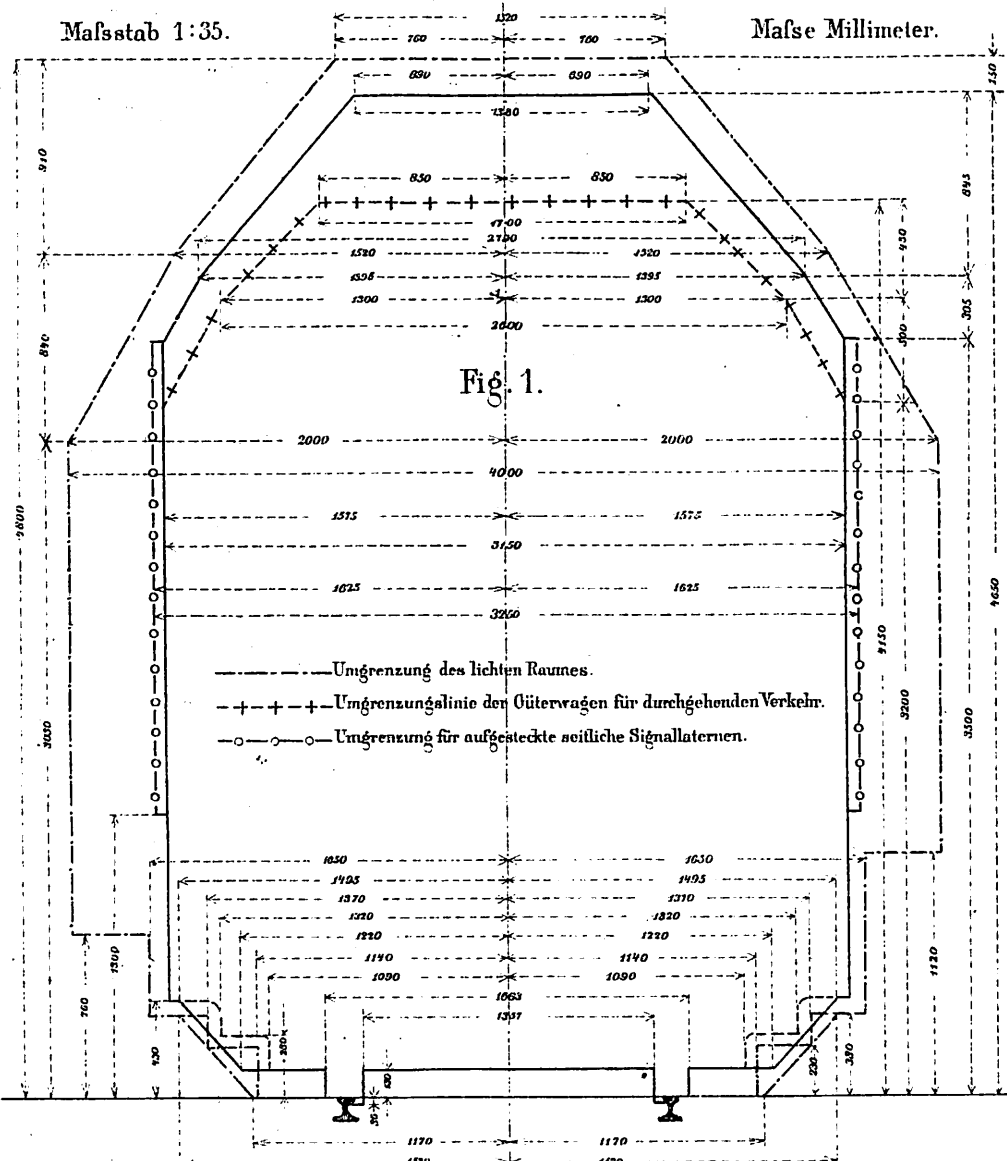


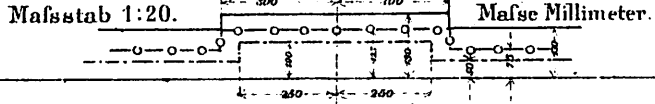
Fig. 1.

Umgrenzung des lichten Raumes.
Umgrenzungslinie der Güterwagen für durchgehenden Verkehr.
Umgrenzung für aufgesteckte seitliche Signallaternen.

Die punktierte (---) Umgrenzung hat vorläufig noch Gültigkeit bis die der Einführung der schrägen Umgrenzung entgegenstehenden Hindernisse beseitigt sind.

Fig. 2.

Einschränkung für die Umgrenzungslinie von Wagen, welche auf Zahnradbahnen übergehen sollen.



Umgrenzung des lichten Raumes.
für die Sicherheitsketten und Kuppelungen.

Umgrenzung des lichten Raumes für Vollspurbahnen.

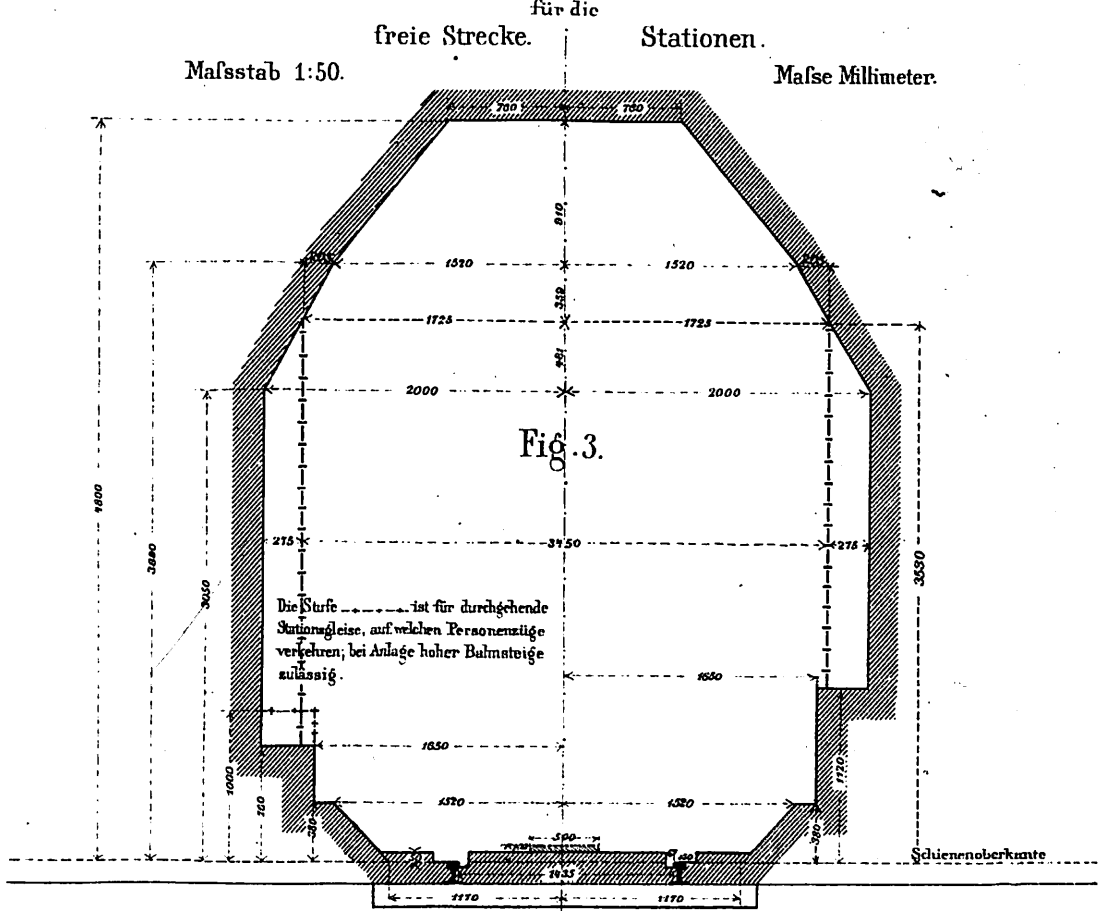


Fig. 3.

Die Stufe ist für durchgehende Stationsgleise, auf welchen Personenzüge verkehren, bei Anlage hoher Bahnsteige zulässig.

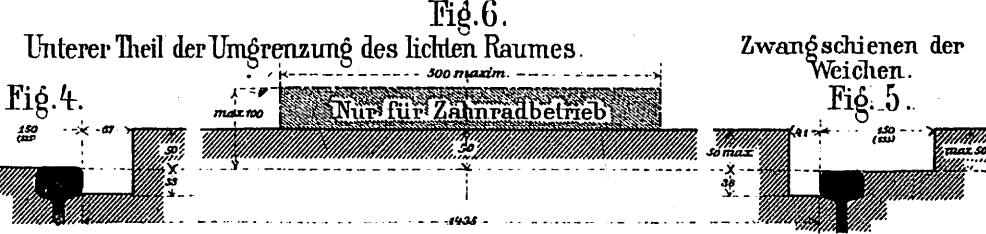


Fig. 4.

Unterer Teil der Umgrenzung des lichten Raumes.

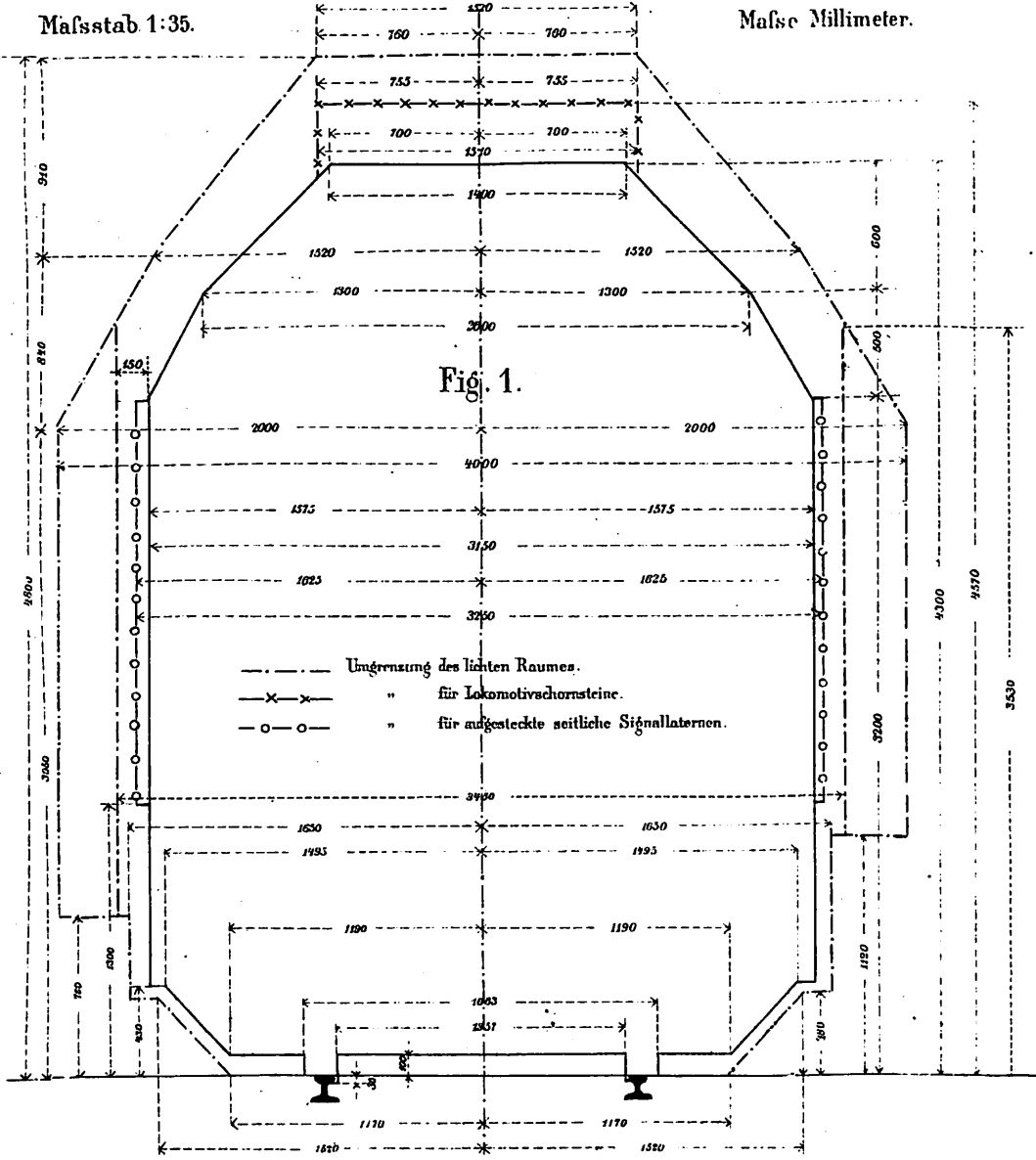
Zwangsschienen der Weichen.

Fig. 5.

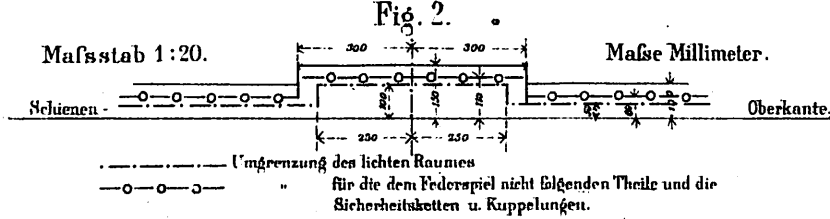
Umgrenzung des lichten Raumes, giltig für Haupt- und Nebeneisenbahnen, für vollspurige Lokaleisenbahnen einzuhalten bis zur Höhe von 780 mm bzw. 1120 mm über Schienenoberkante, darüber hinaus zur Einhaltung empfohlen. Zulässige Umgrenzung des lichten Raumes für vollspurige Lokaleisenbahnen, beginnend in 780 mm bzw. 1120 mm Höhe über Schienenoberkante. Nur für die Zahnradstrecken von Linien mit ganzem oder theilweisem Zahnradbetrieb zulässige Verengung des lichten Raumes bis zu 100 mm Höchstmaße über Schienenoberkante und bis zu 500 mm größter Breite. (Siehe Figur 6.)

Anmerkungen. Bei Gleisanlagen in Straßen können die Maße der Spurrinne äußersten Falles auf 45 mm Breite und 35 mm Tiefe herabgemindert werden. Die mit 150 mm vorgeschriebene Mindestentfernung fester, über Schienenoberkante außerhalb des Gleises bis zum Höchstmaße von 50 mm erhöhter Theile kann auf 185 mm eingeschränkt werden, wenn der erhöhte Theil mit der Fahrchiene fest verbunden ist. (Siehe Figur 4 und 5.)

Umgrenzungslinie fur Lokomotiven und Tender
fur Vollspurbahnen.



Einschrankung fur die Umgrenzung von Lokomotiven und Tendern,
welche auf Zahnradbahnen ubergehen sollen.



Umgrenzung des lichten Raumes fur Schmalspurbahnen.
von 1m Spurweite.

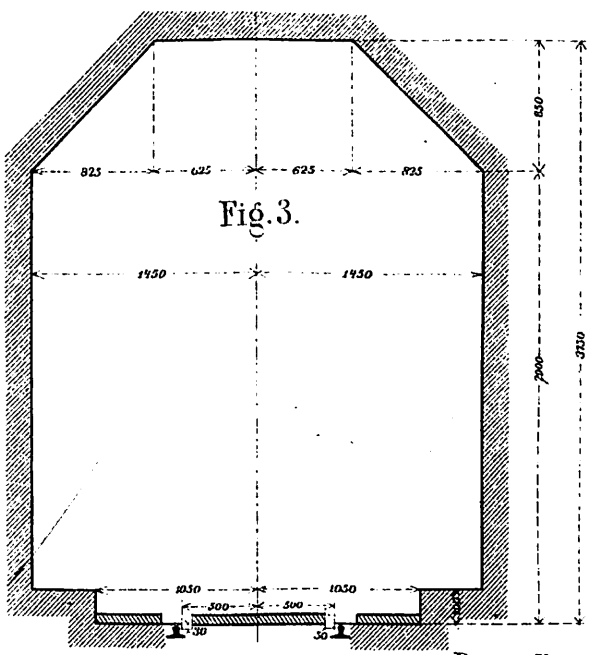
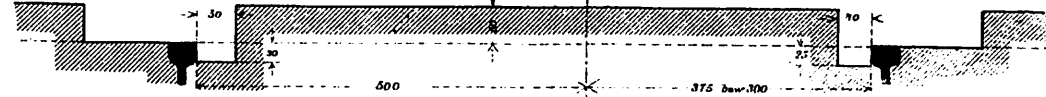
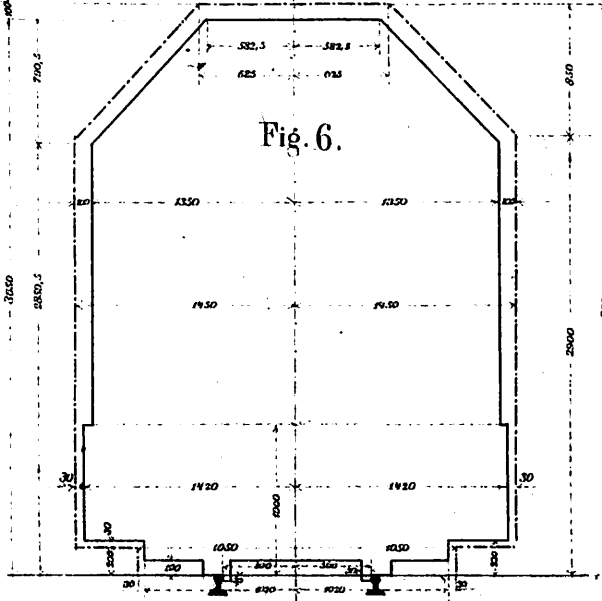


Fig. 3. Darstellung der Spurrinnen.



Umgrenzungslinie fur Lokomotiven Tender und Wagen.
fur Bahnen von 1m Spurweite.



fur Bahnen von 750 mm Spurweite.

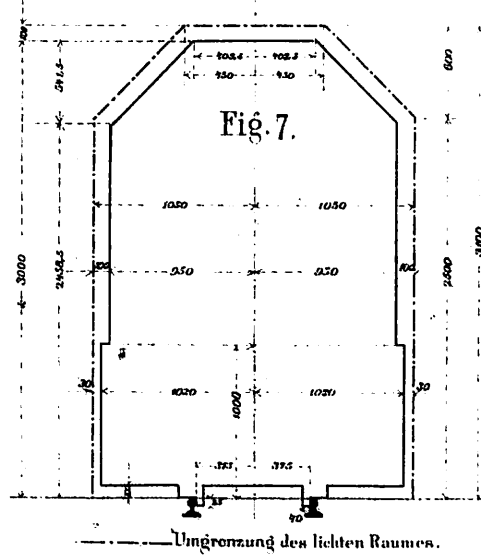


Fig. 1-5. Perényi: Dampf- und Kohlenverbrauch wasserhebender Strahlpumpen und Pulsometer.

Fig. 1.

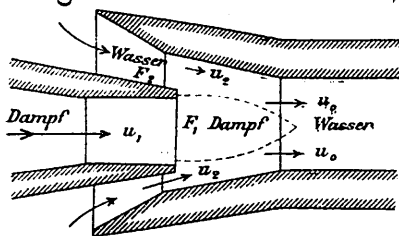


Fig. 2.

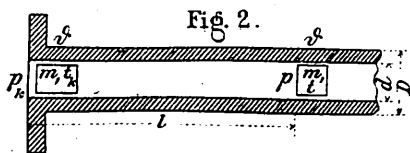


Fig. 3.

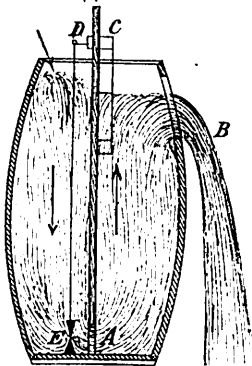


Fig. 4.

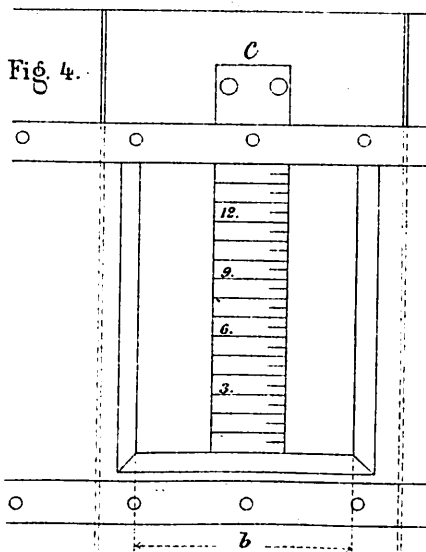


Fig. 5.

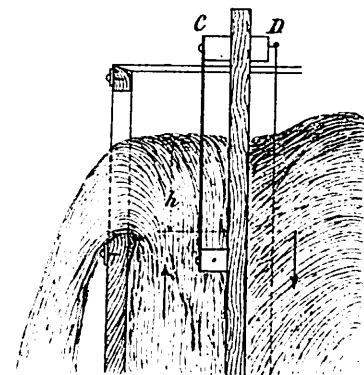


Fig. 6-8.

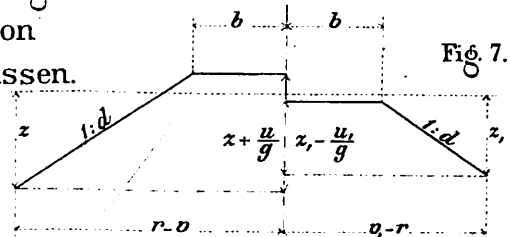
Puller: Berechnung der Längen von Bahndurchlässen.

Schnitt

A D.

E C.

Fig. 7.



Schnitt ABC.

Fig. 8.

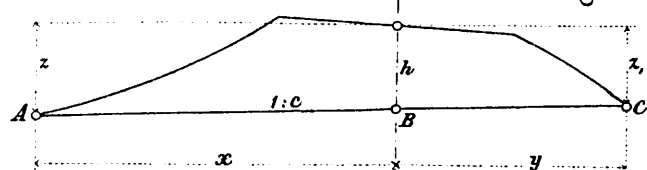


Fig. 9 u. 10. Carnegie-Güterwagen aus Stahl.

Fig. 9.

Langs. Ansicht

und Schnitt.

5mm Blech

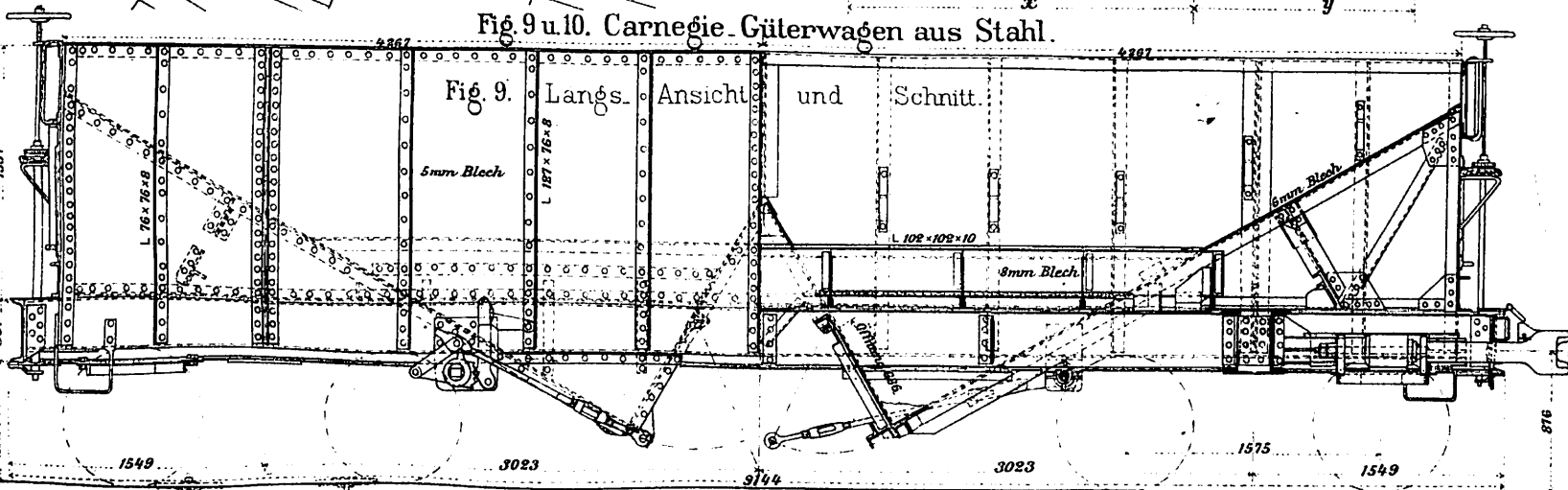
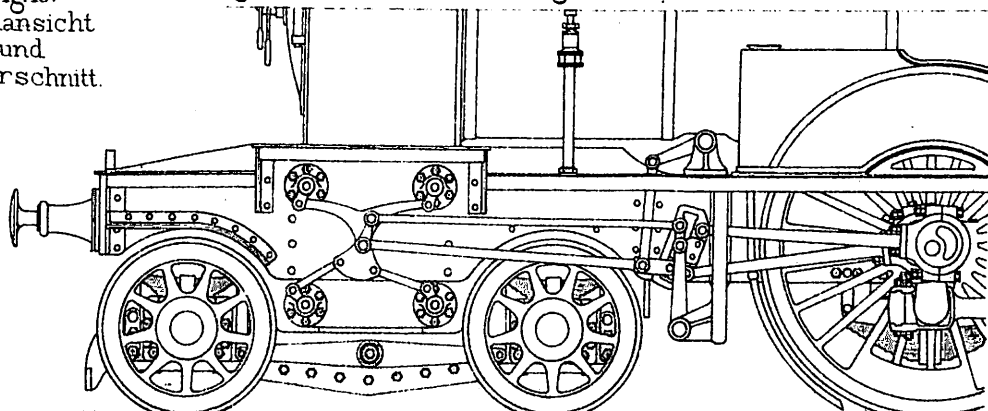


Fig. 10. Endansicht und Querschnitt.

Fig. 11. Locomotivsteuerung, Bauart Dunlop.



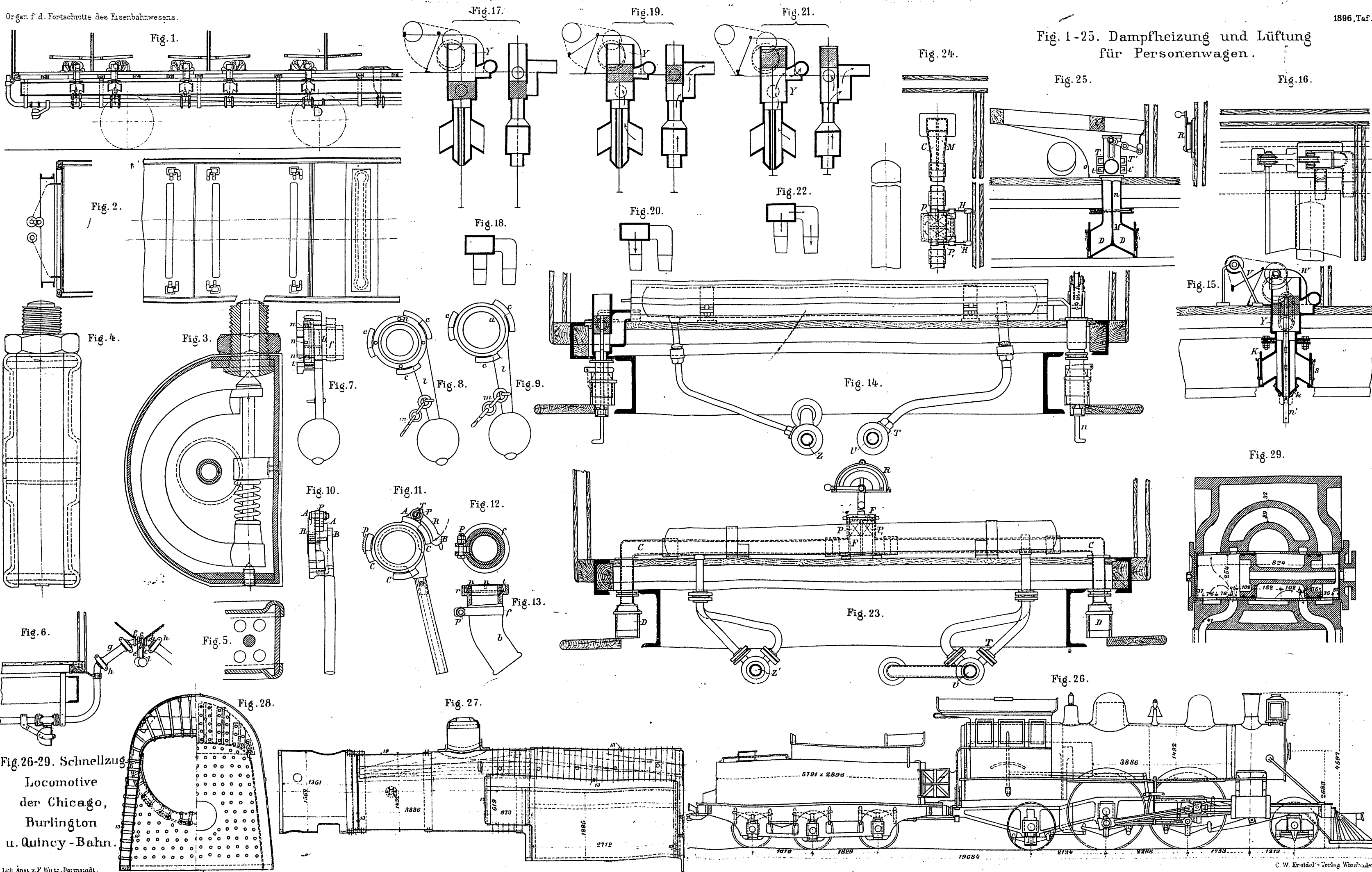


Fig. 26-29. Schnellzug
Locomotive
der Chicago,
Burlington
u. Quincy - Bahn.

Fig. 1-4. Wagenachsbüchse, Bauart Korbuly.

Maßstab 16 : 100 d.n.Gr.

Fig. 1. Senkrechter Längsschnitt.

Fig. 3. Vorderansicht.

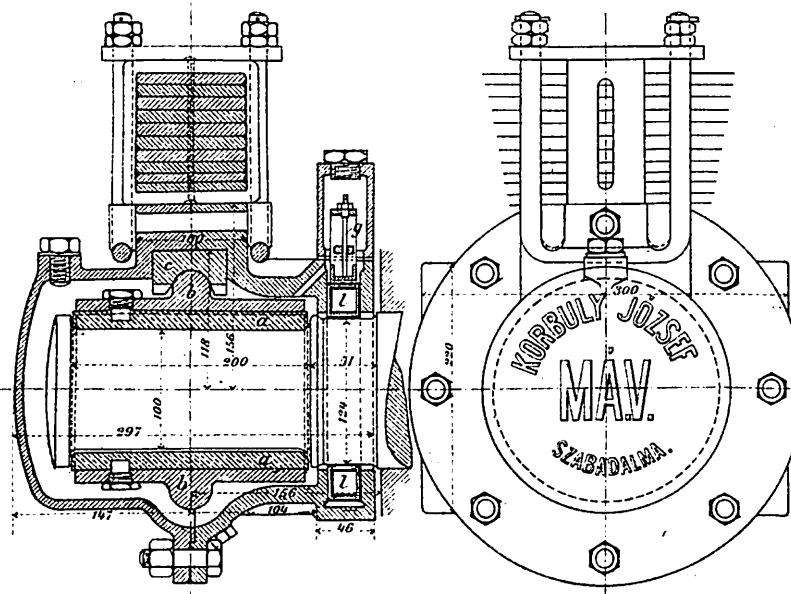


Fig. 2.

Wagerechter Schnitt

Fig. 4. Querschnitt.

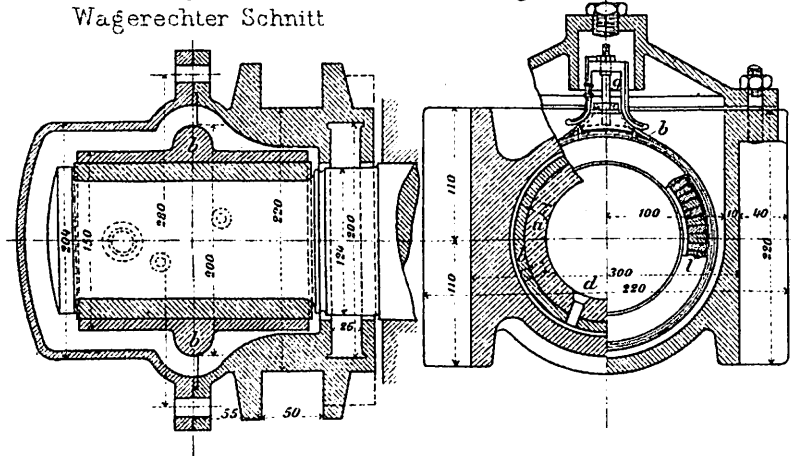


Fig. 5-7. Rauchverzehrende Lokomotivfeuerung Bauart Marek.

1 : 30 d.n.Gr.

Fig. 6.

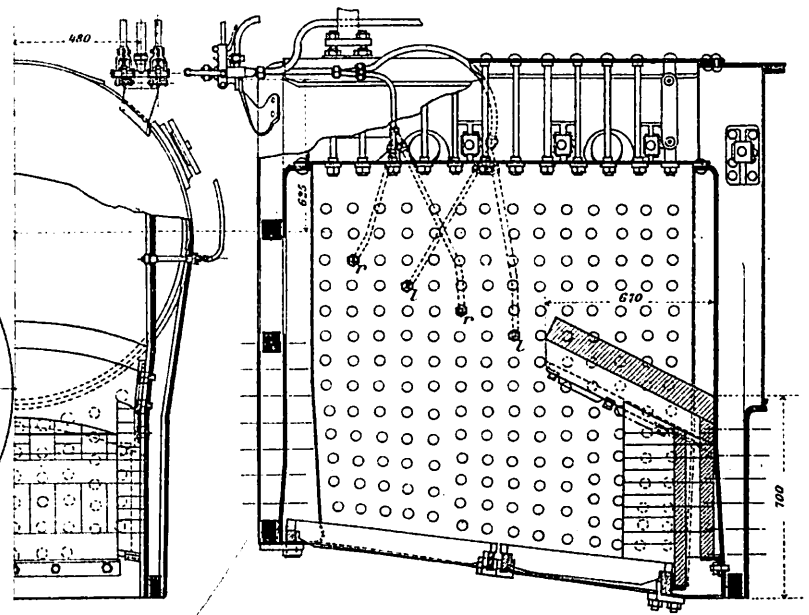


Fig. 7. Düsenstehbolzen.

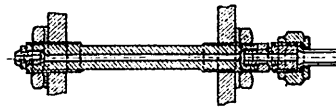
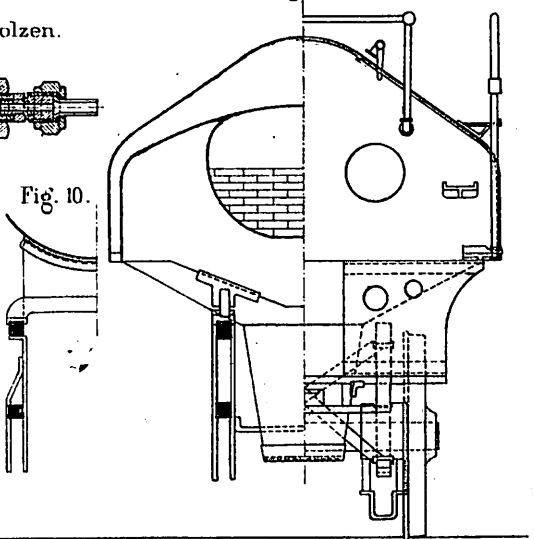
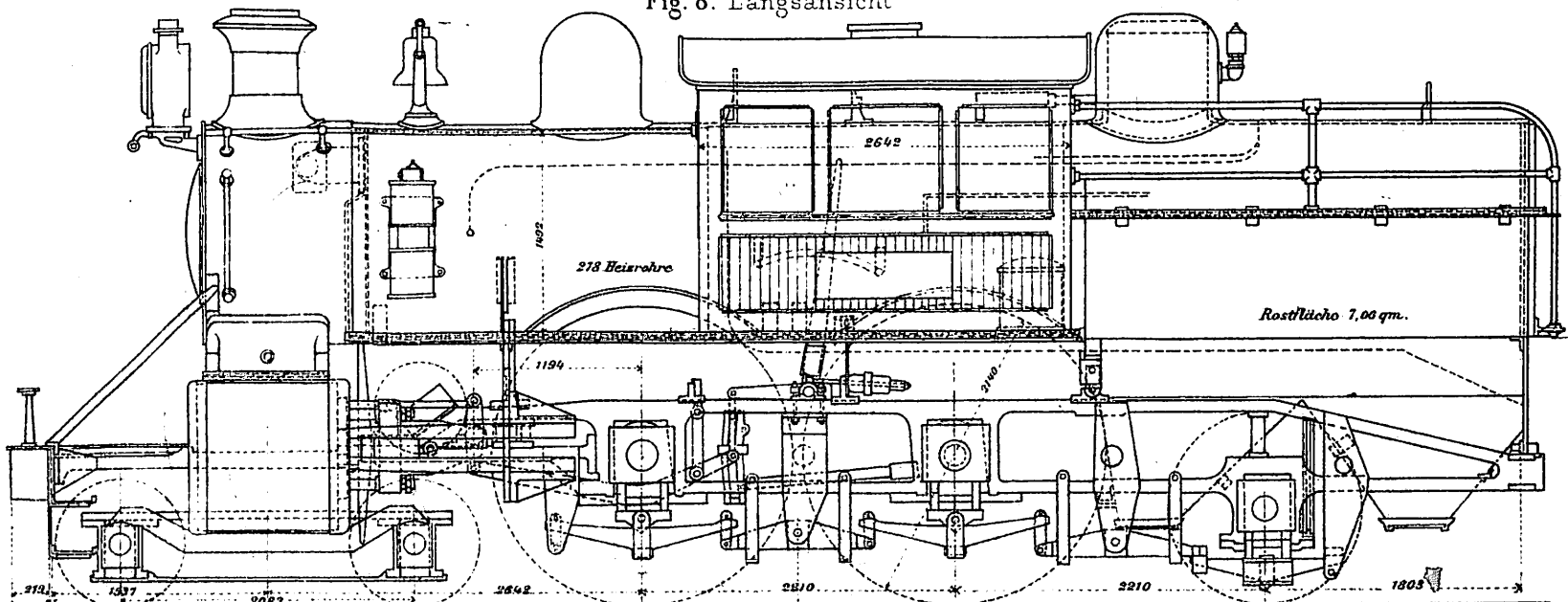
Fig. 9 u. 10.
Querschnitte und
Hinteransicht.Fig. 8-10. Fünffachse zweifach gekuppelte
Vauclain-Verbund-Schnellzuglokomotive.

Fig. 8. Längsansicht



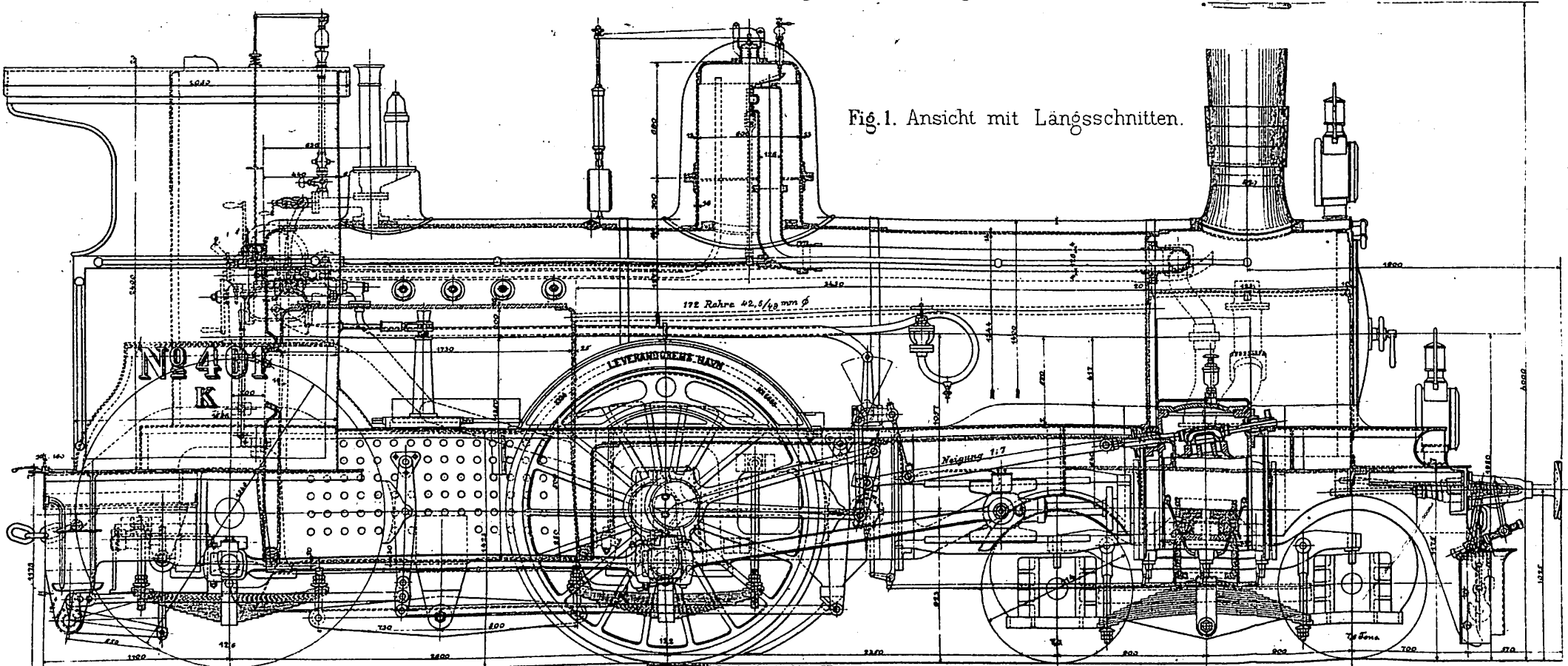


Fig. 1. Ansicht mit Längsschnitten.

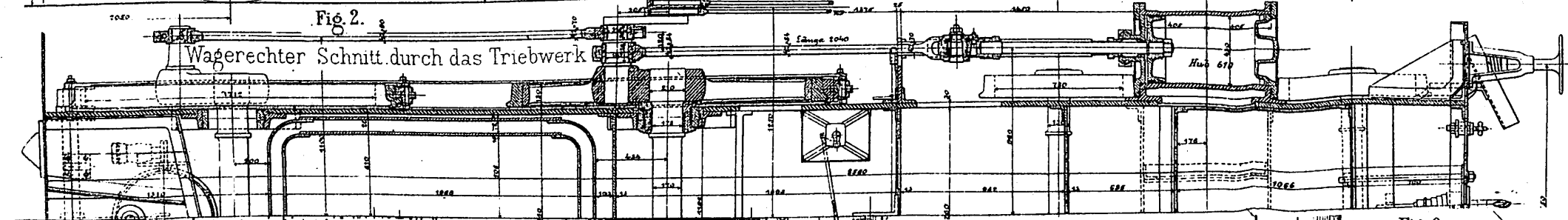


Fig. 2.
Wagerechter Schnitt durch das Triebwerk

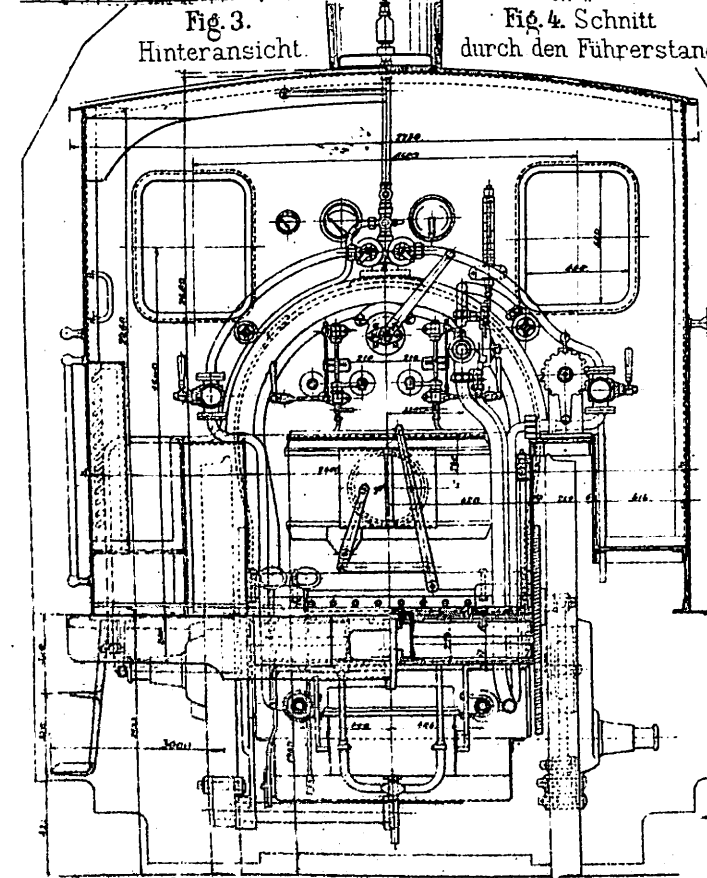


Fig. 3.
Hinteransicht.

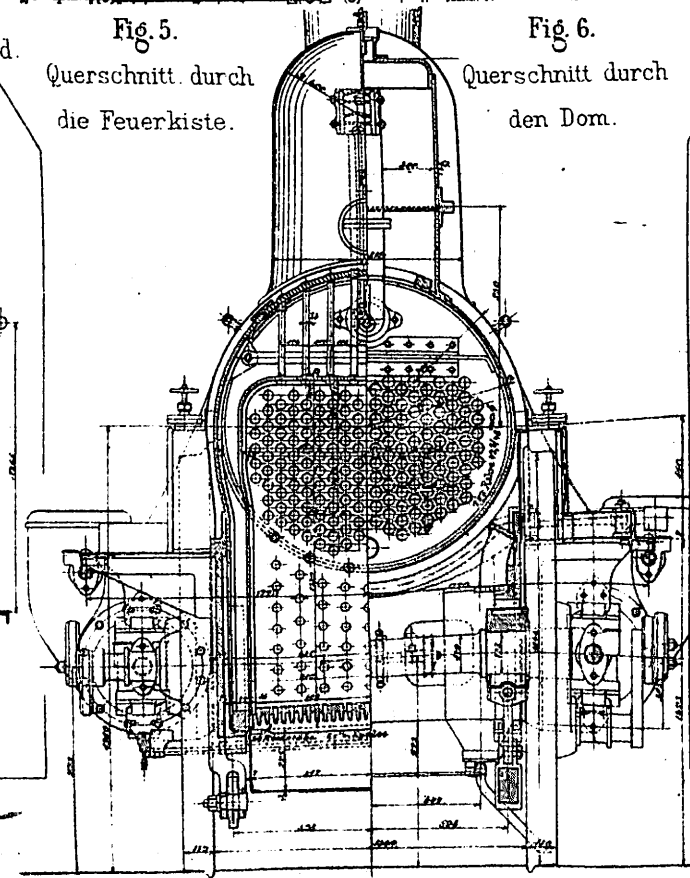


Fig. 4. Schnitt
durch den Führerstand.

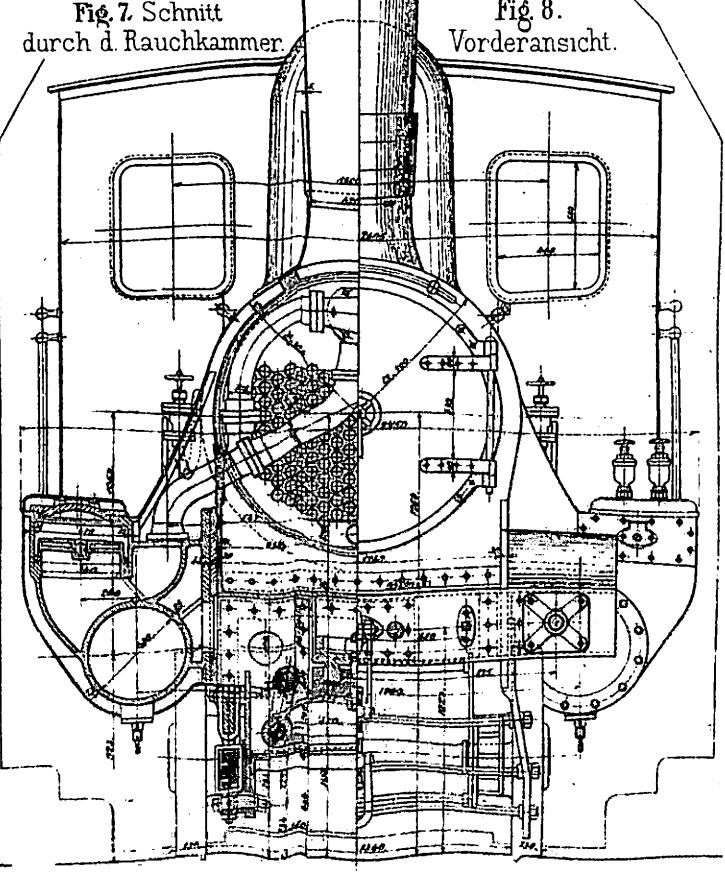


Fig. 5.
Querschnitt durch
die Feuerkiste.

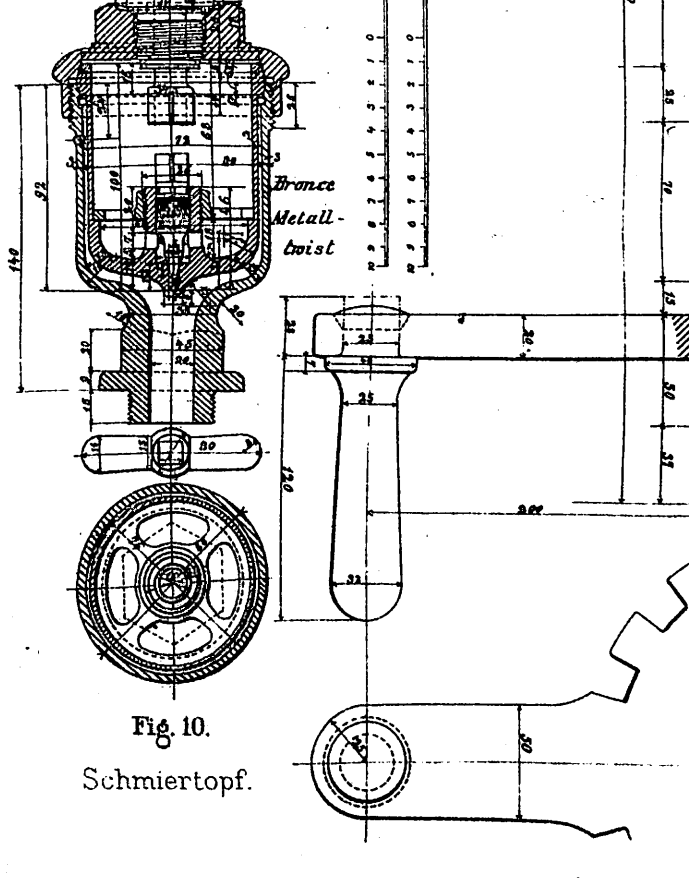


Fig. 6.
Querschnitt durch
den Dom.

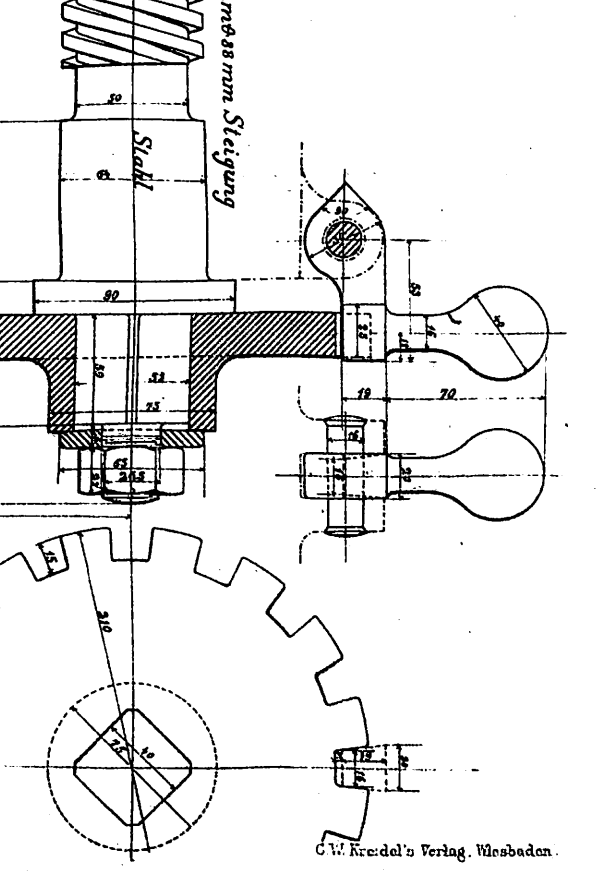


Fig. 7. Schnitt
durch d. Rauchkammer.

Fig. 8.
Vorderansicht.

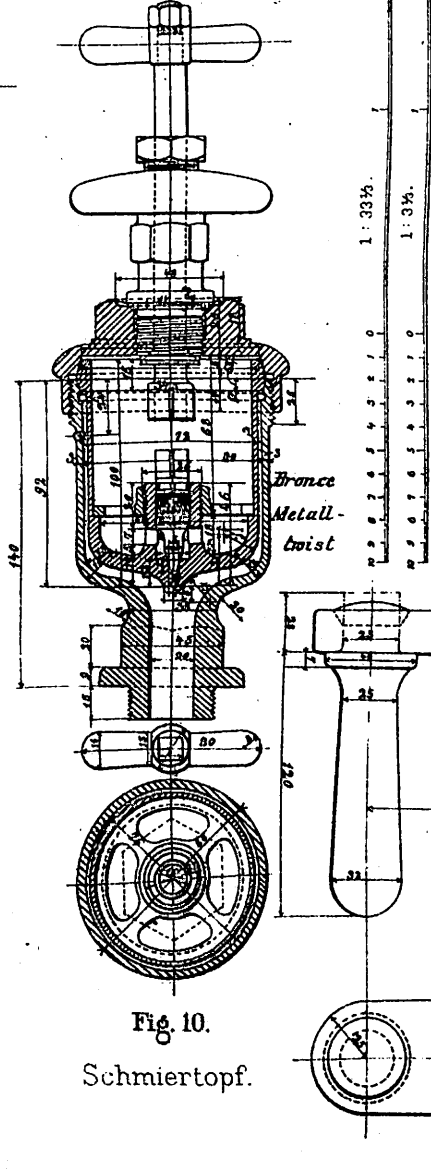


Fig. 9. Grundriss und wagerechter
Schnitt des Drehgestelles.

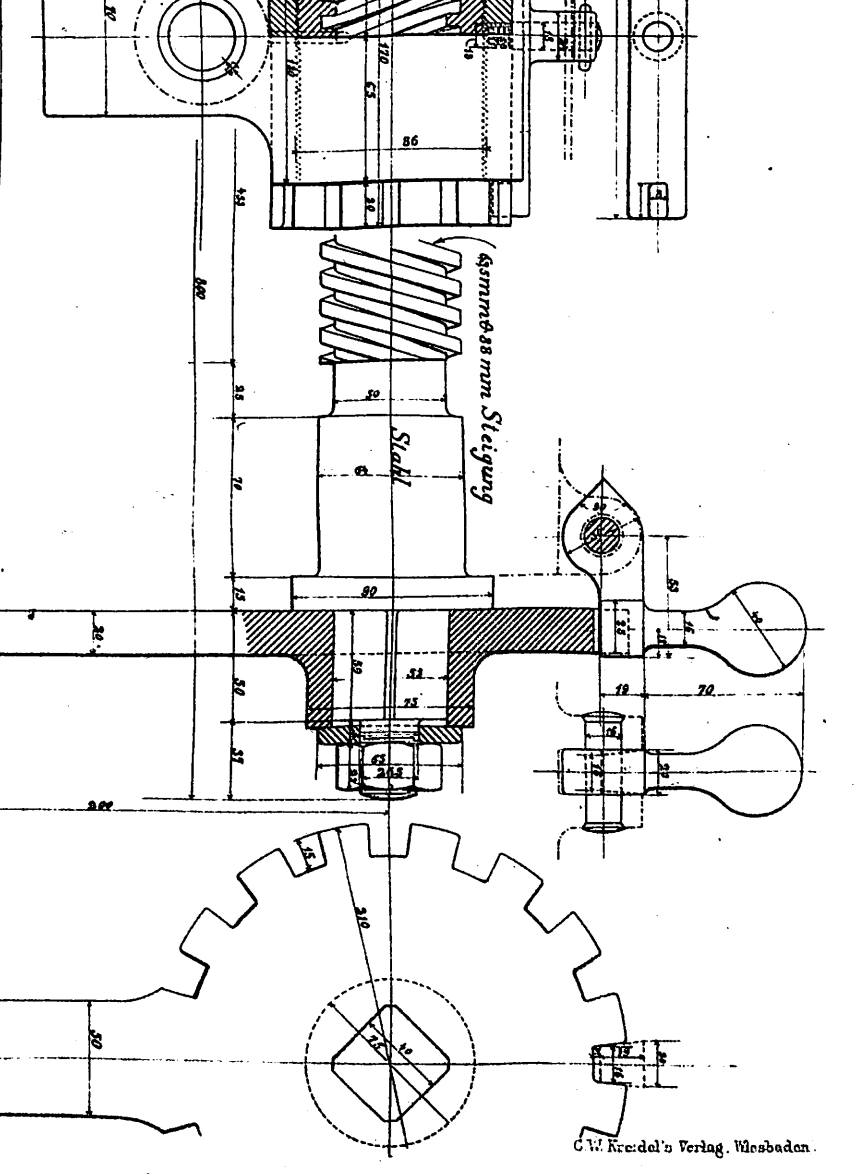


Fig. 10.
Schmiertopf.

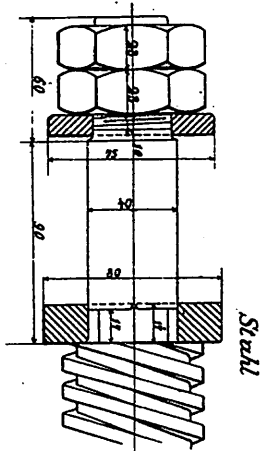


Fig. 11.
Umsteuerungs-
schraube.

Fig. 5. Querschnitt
an der Mittelachse

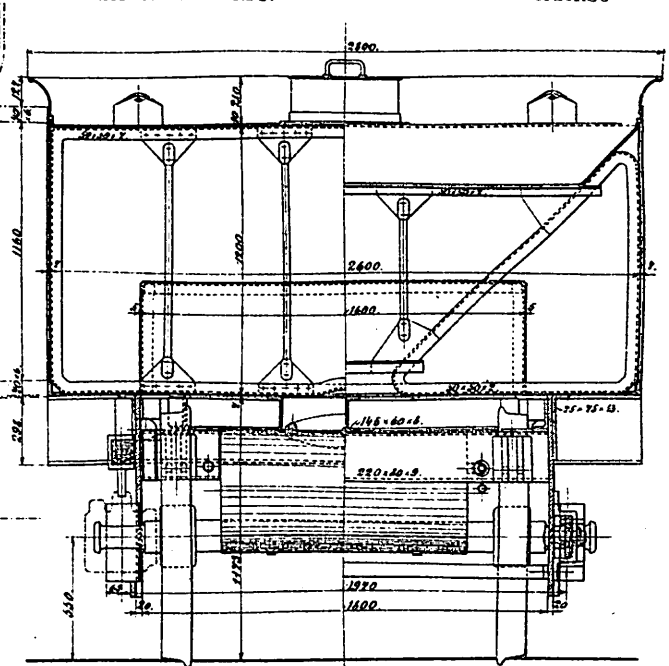
[illegible]

Fig. 7.
Ansicht vom Führerstand.
C.W. Kreidel's Verlag, Wiesbaden.

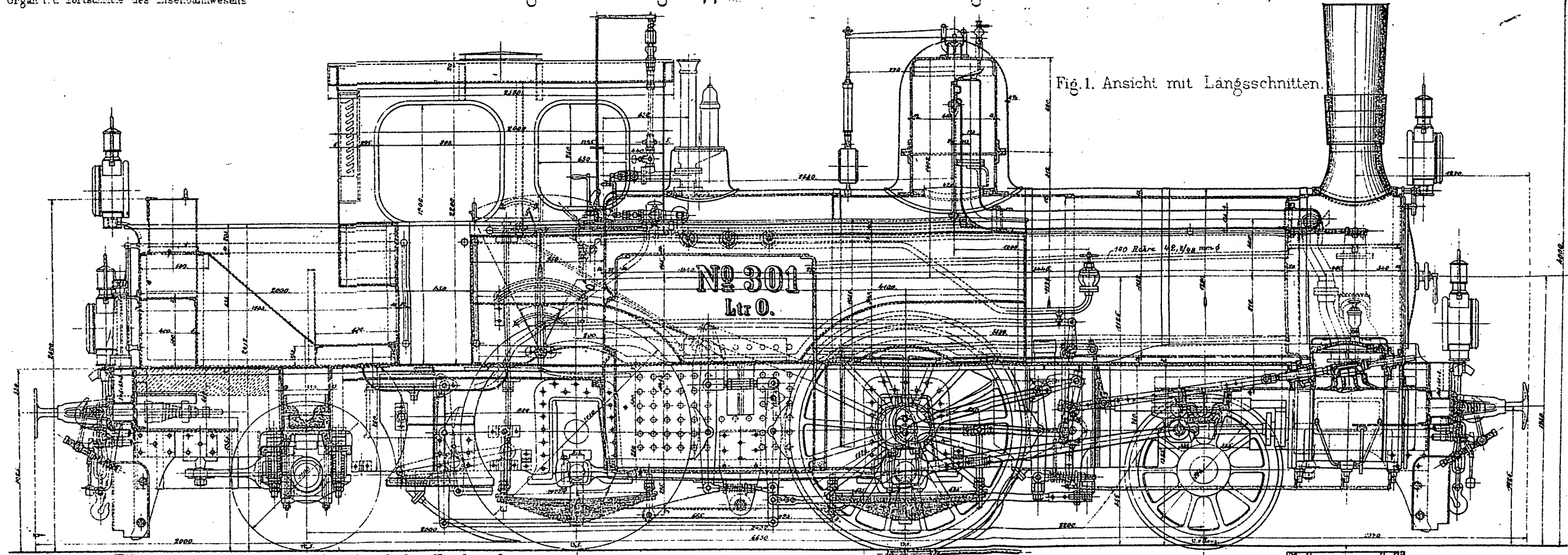


Fig. 1. Ansicht mit Längsschnitten.

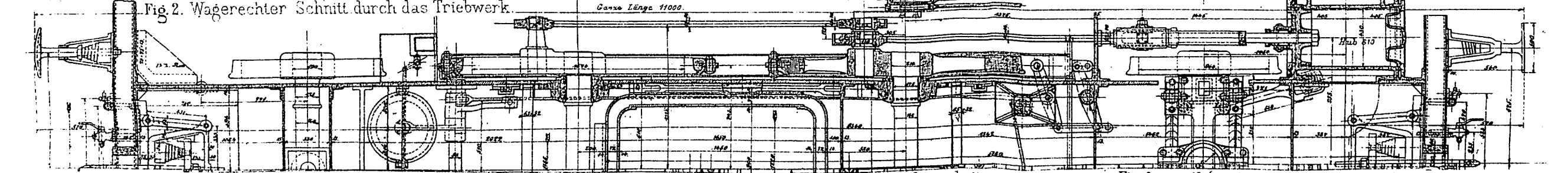


Fig. 2. Wagerechter Schnitt durch das Triebwerk.

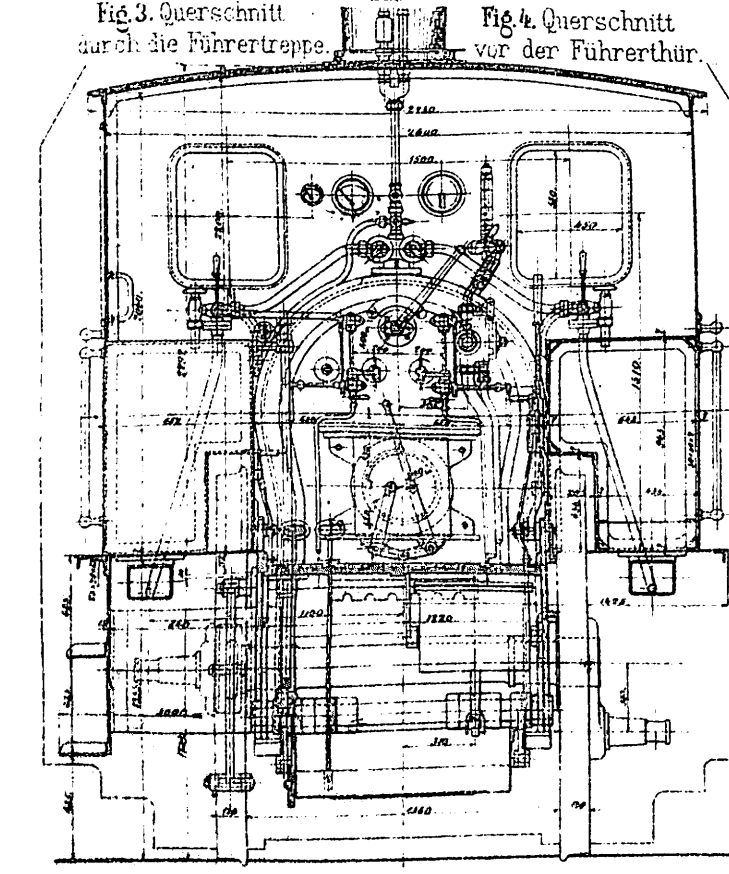


Fig. 3. Querschnitt durch die Führertreppe.

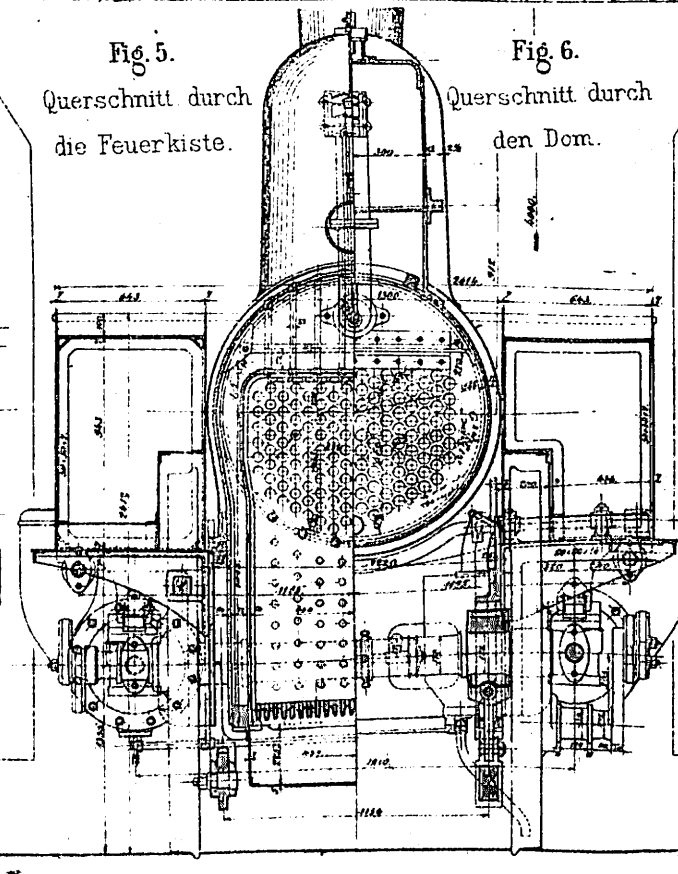


Fig. 4. Querschnitt vor der Führerthür.

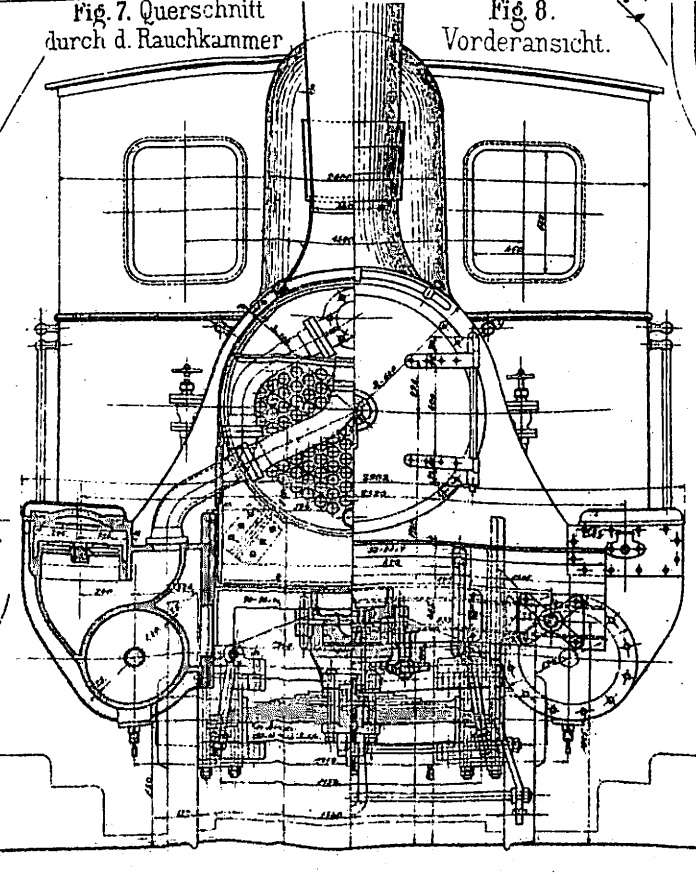


Fig. 5. Querschnitt durch die Feuerkiste.

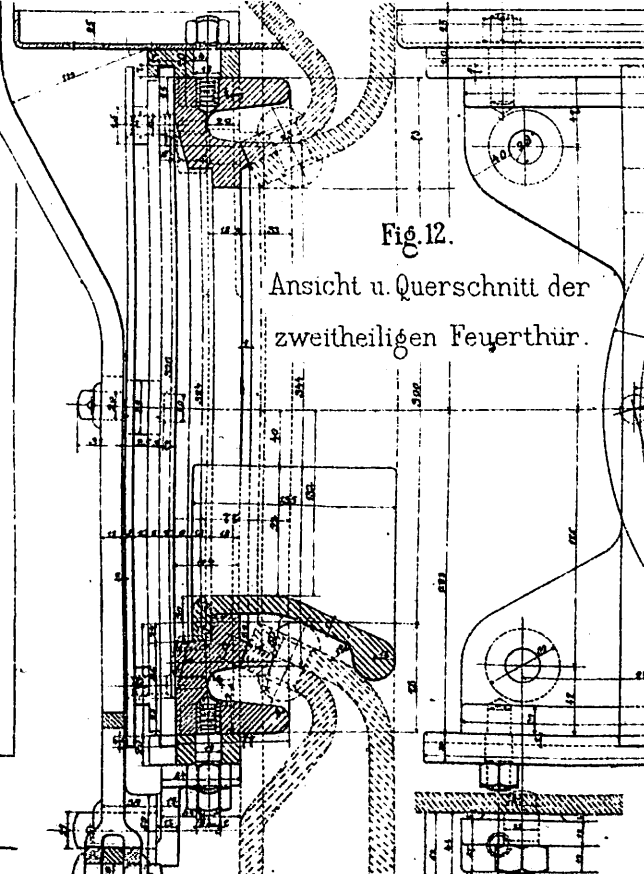


Fig. 6. Querschnitt durch den Dom.

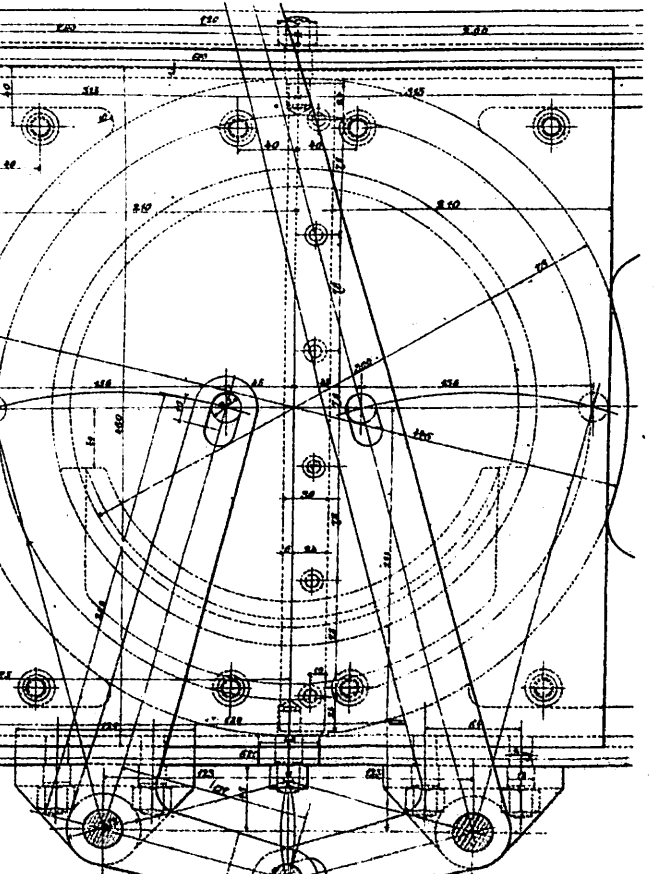


Fig. 7. Querschnitt durch d. Rauchkammer.

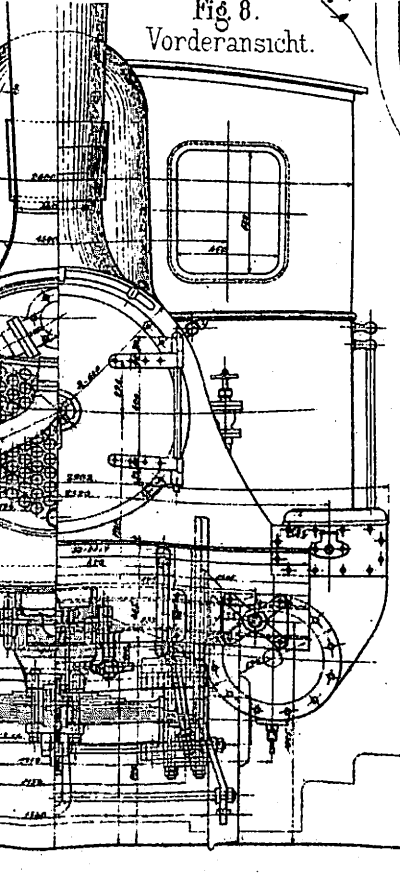


Fig. 8. Vorderansicht.

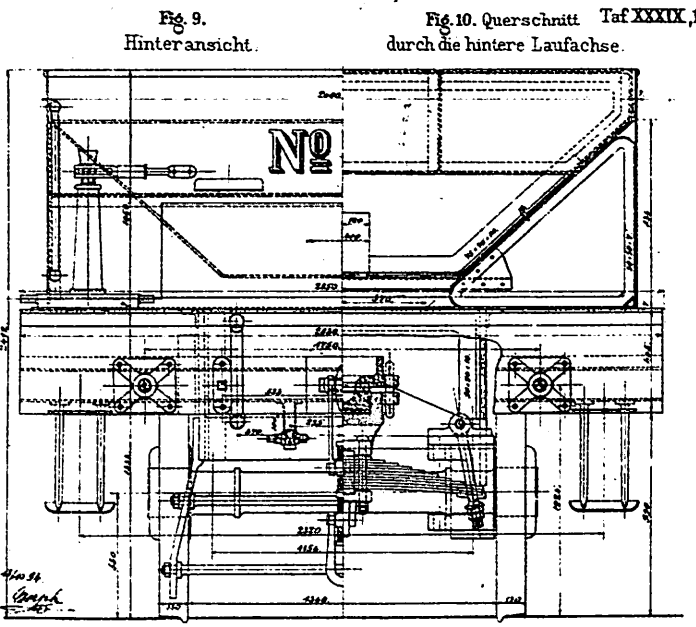


Fig. 9. Hinteransicht.

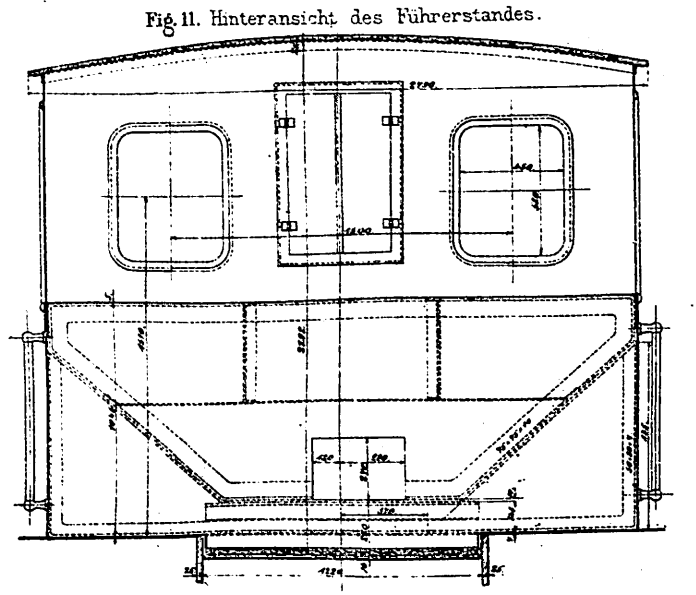


Fig. 10. Querschnitt durch die hintere Laufachse.

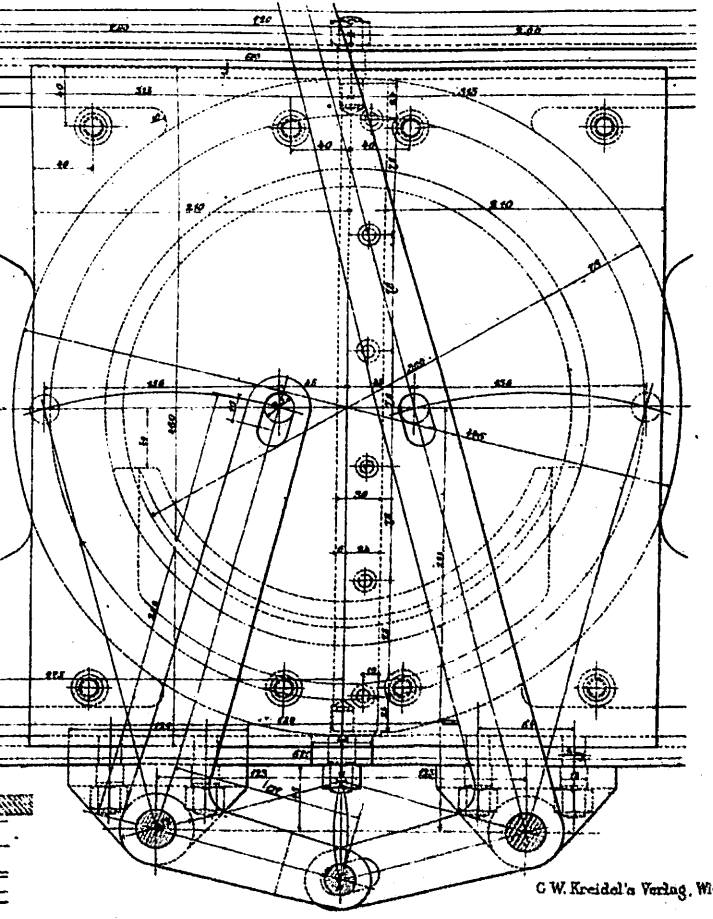


Fig. 11. Hinteransicht des Führerstandes.

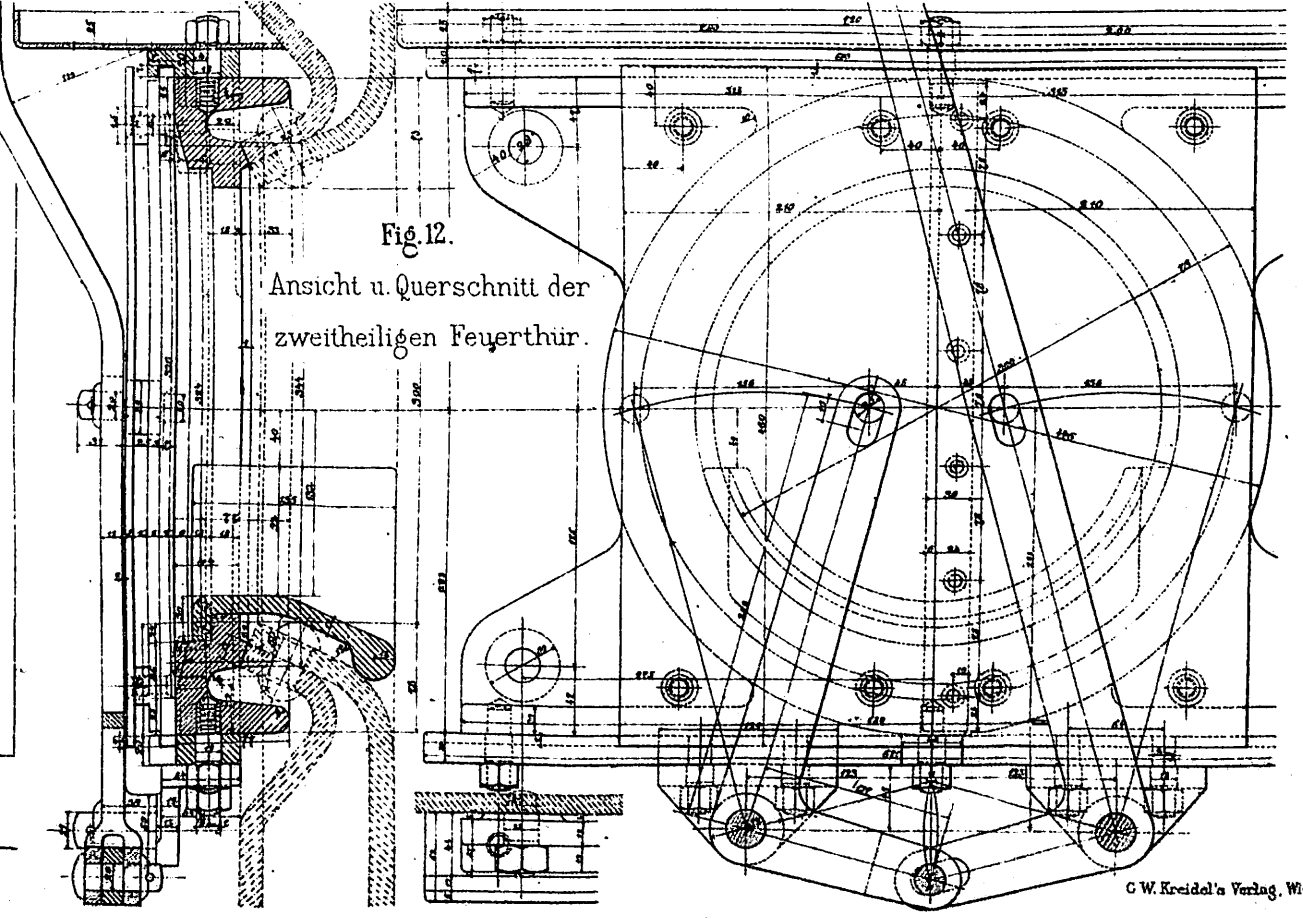
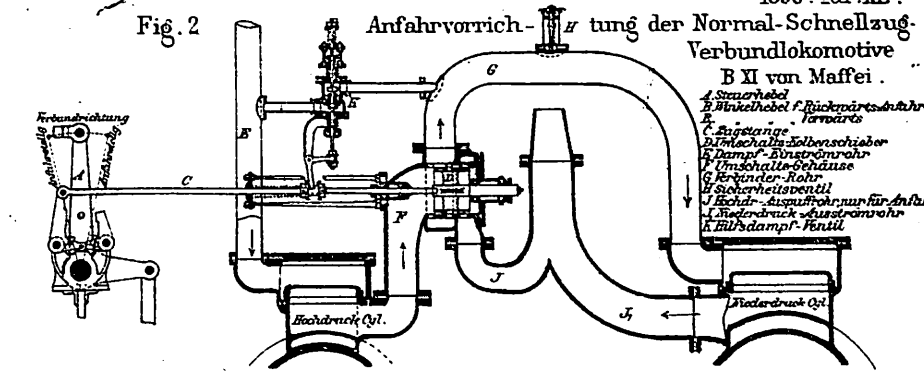


Fig. 12. Ansicht u. Querschnitt der zweitheiligen Feuerthür.

Fig. 2

Anfahrvorrichtung der Normal-Schnellzug-Verbindlokomotive B II von Maffei.



Normal-Schnellzug-
Verbundlokomotive
B XI von Maffei.

A. Dampfvertheilungs-Schieber
B. Abnehmer-Platte sammt Ringfänger
C. Federräder Entlastungs-Ring
D. Endlastungs-Platte

Fig. 5. Doppel-Verbund-Güterzuglokomotive
B.B.I. Bauart Mallet, von Maffei.

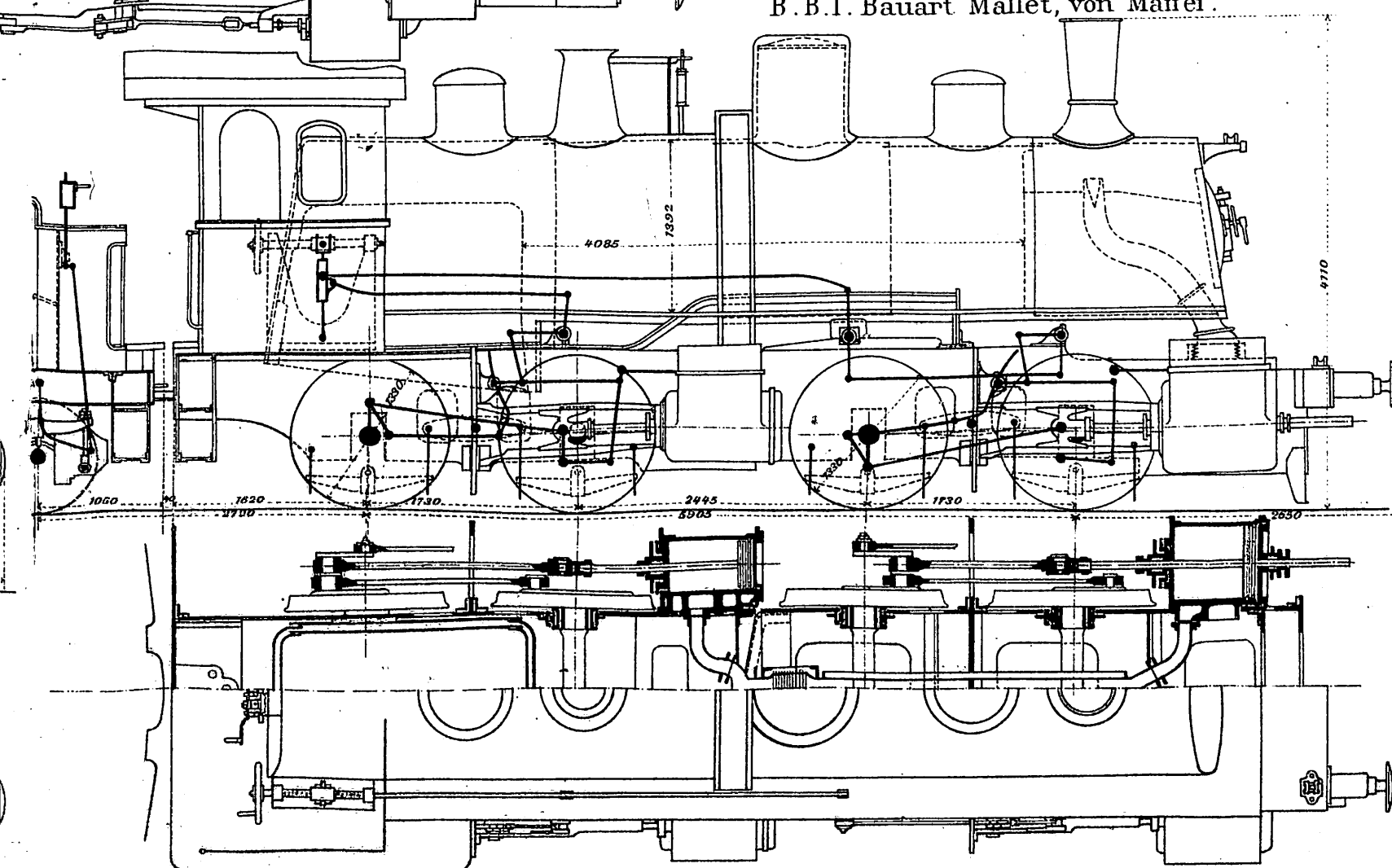


Fig. 1. Schnellzuglokomotive mit Vorspannachse
A.A. von Kraufs u. Co.

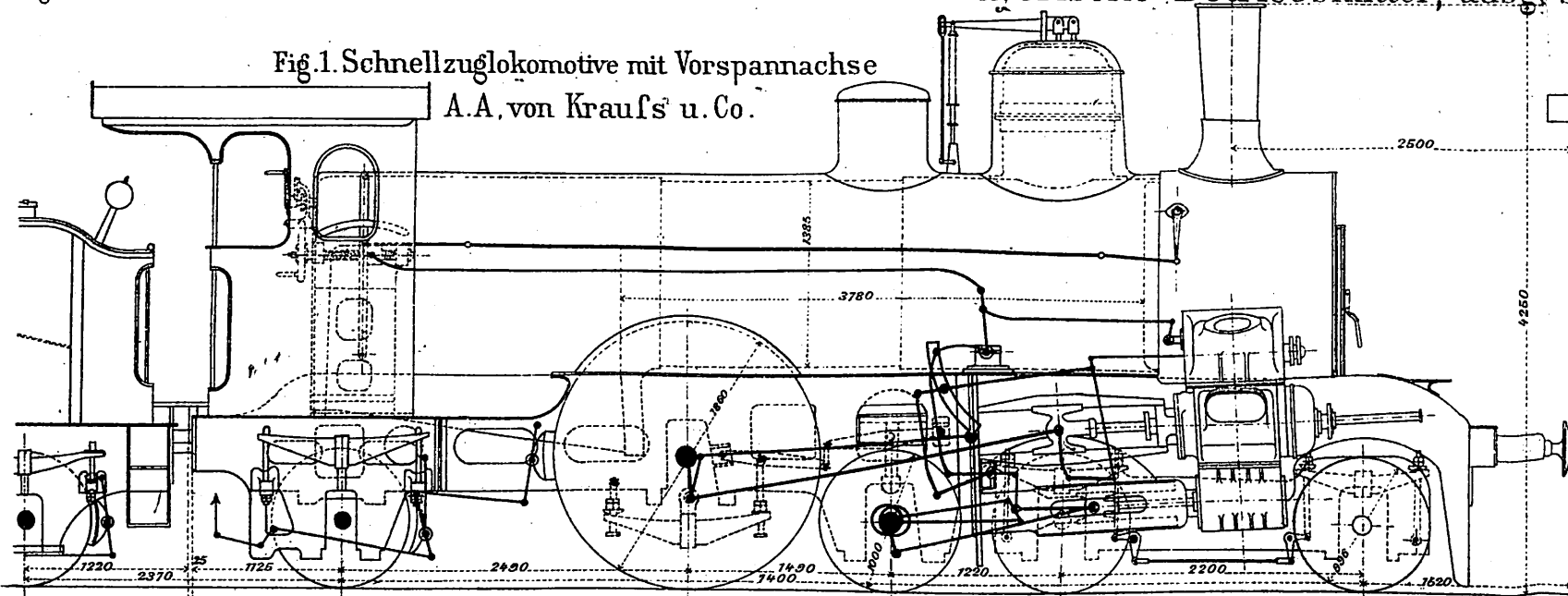


Fig. 3. Doppelcylinder-Verbund-Güterzug-
Lokomotive E I, von Kraufs u. Co.

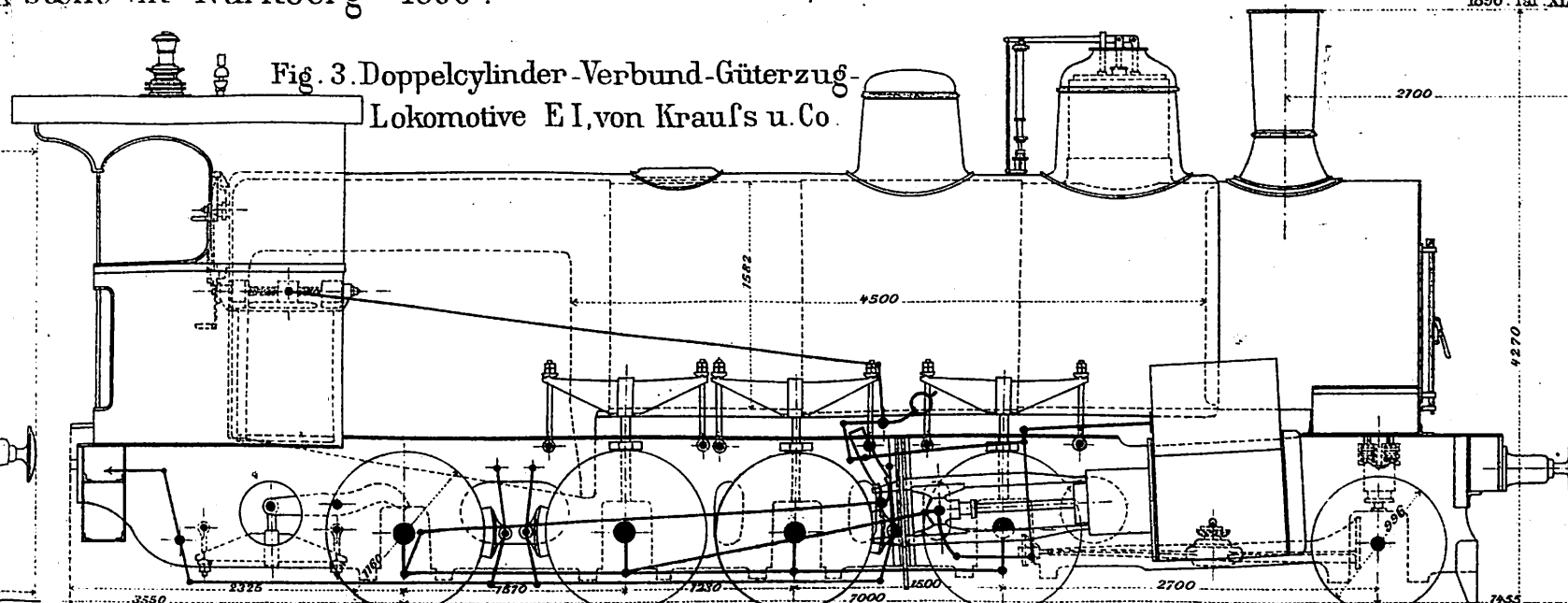


Fig. 2.
Vorspannachse der Verbund-
Schnellzuglokomotive
mit Vorspannachse
von Kraufs u. Co.

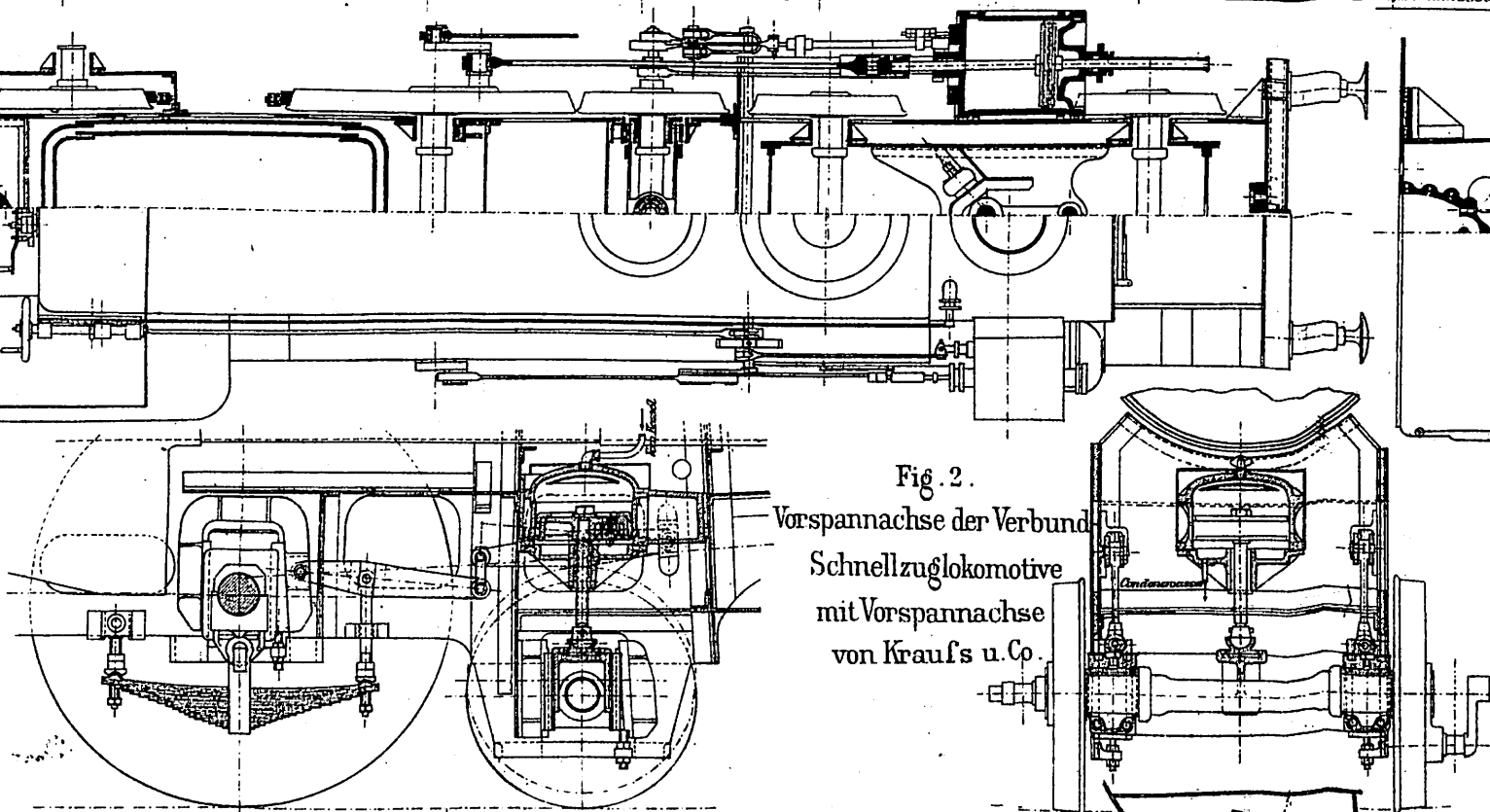


Fig. 4.
Doppelcylinder der
Verbund-Güterzug-
lokomotive E I,
von Kraufs u. Co.

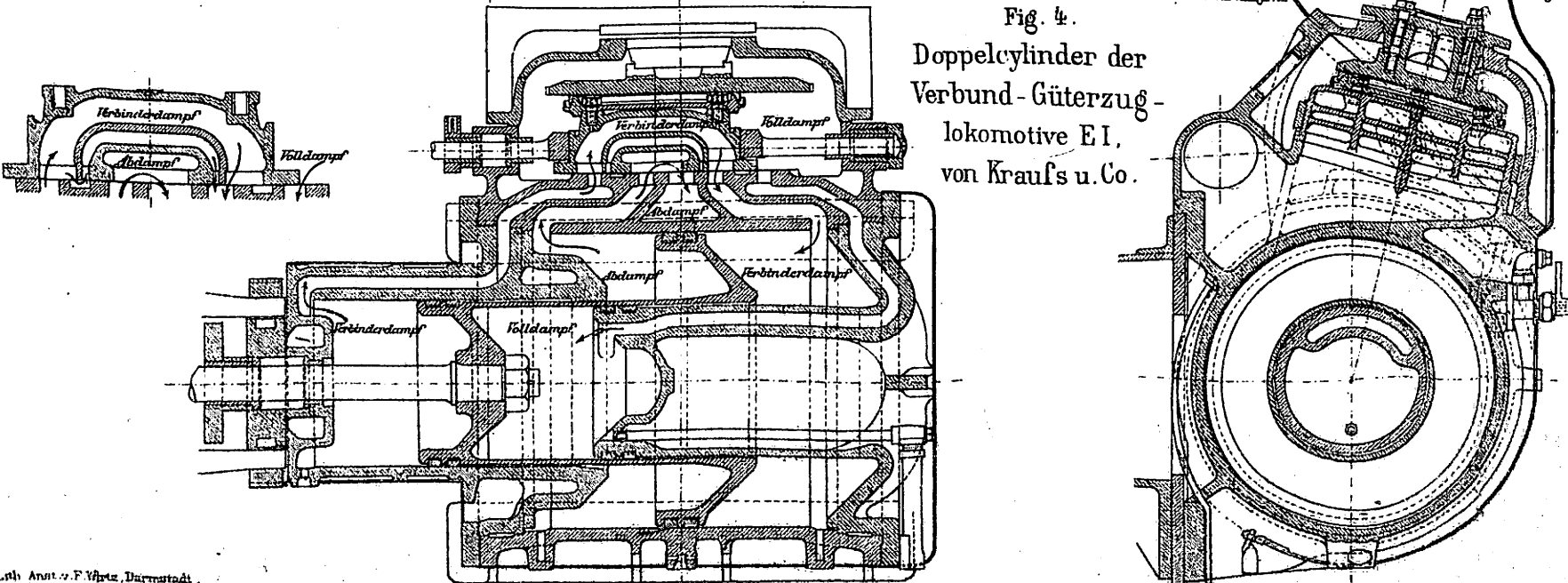


Fig. 5. Lokalbahn-Tender-Lokomotive
D XI, von Kraufs u. Co.

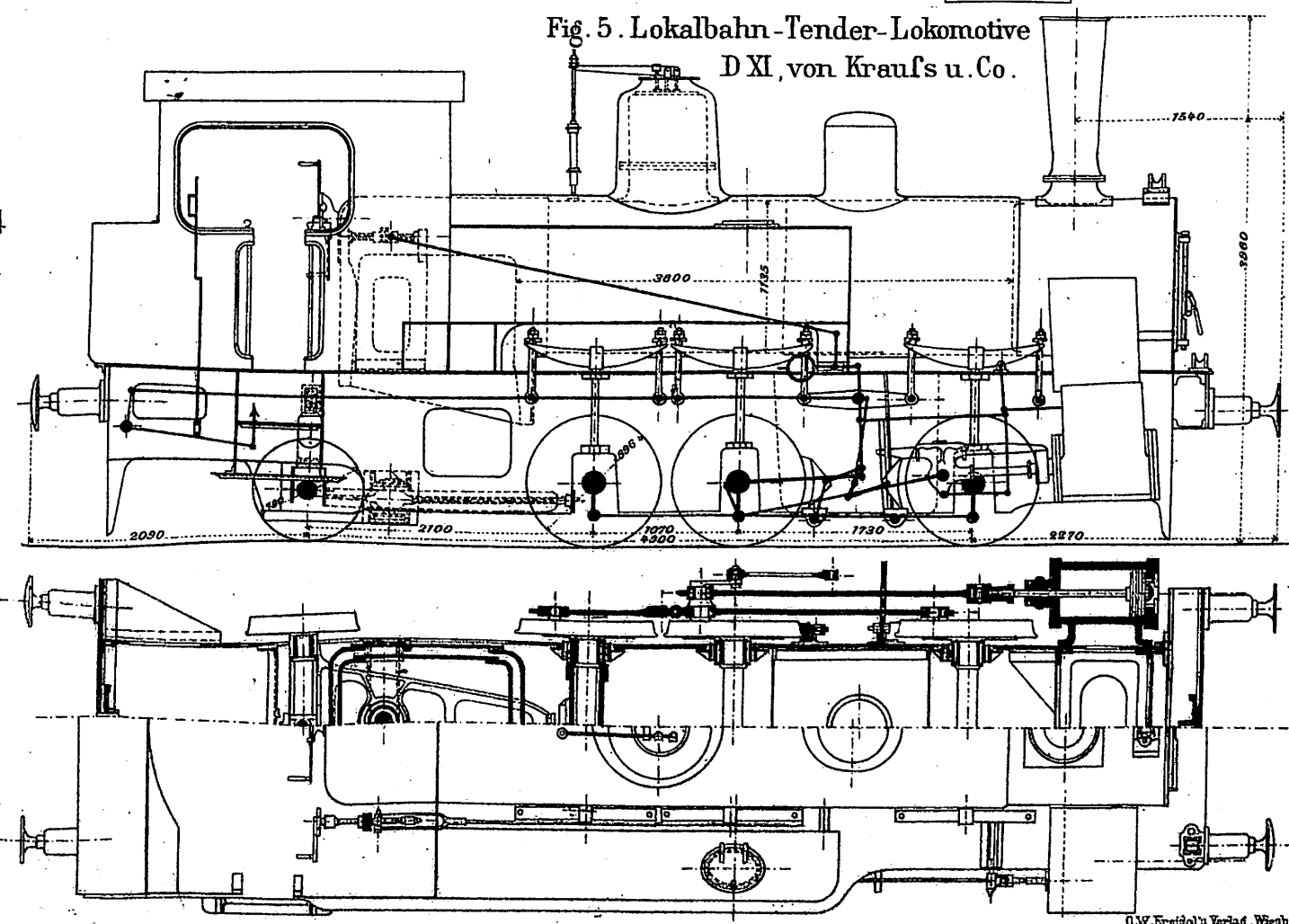


Fig. 3

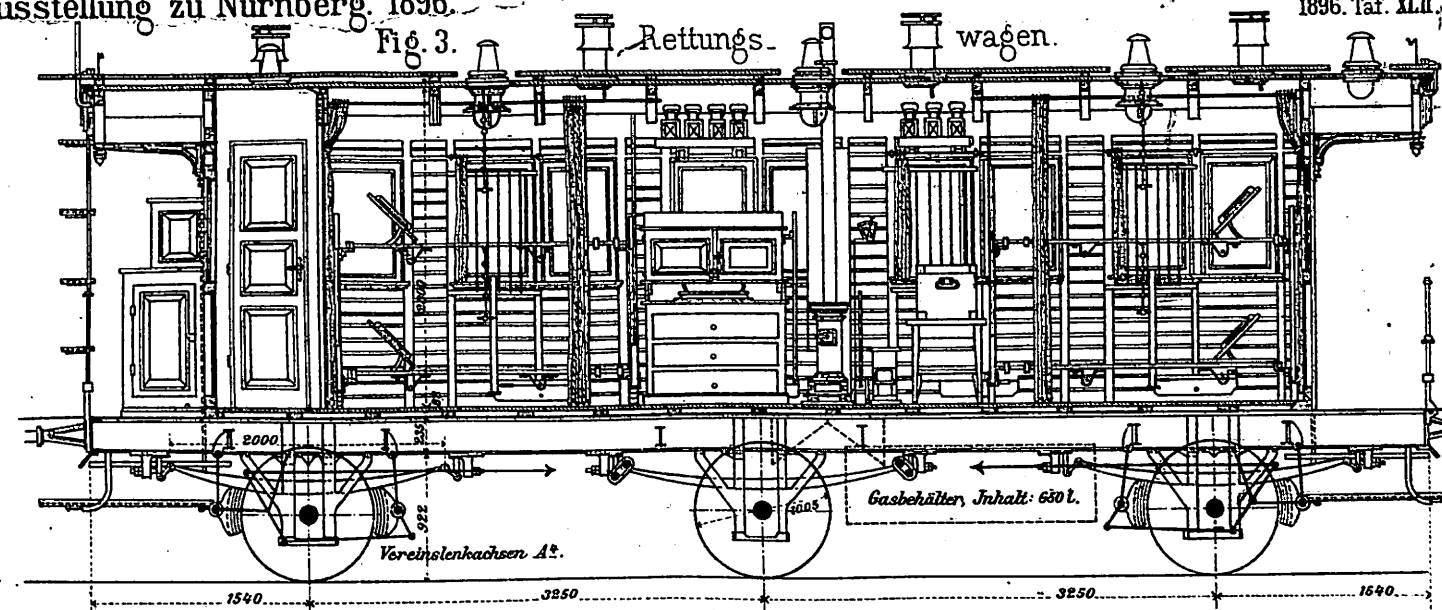
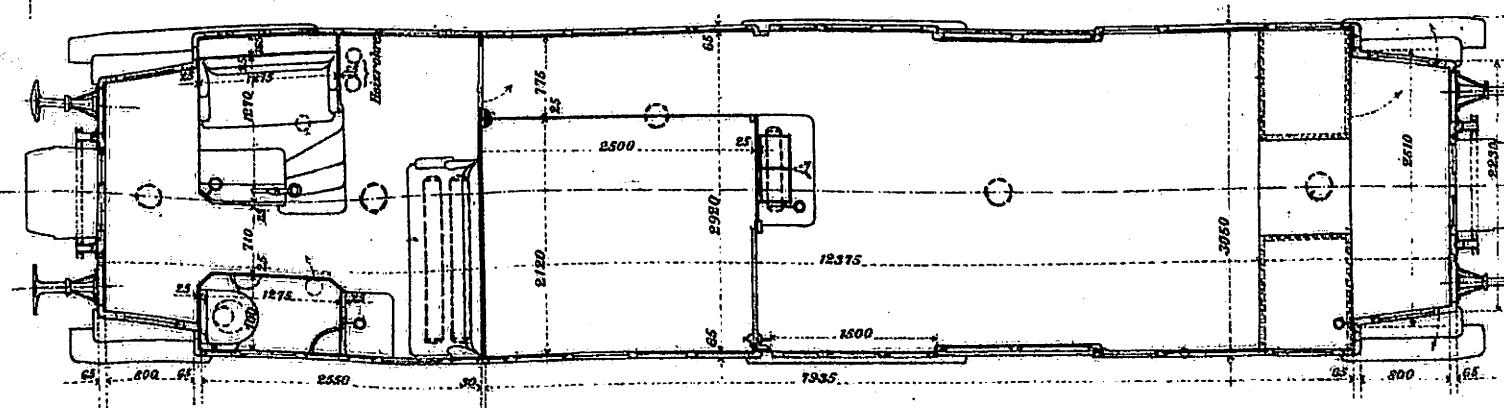
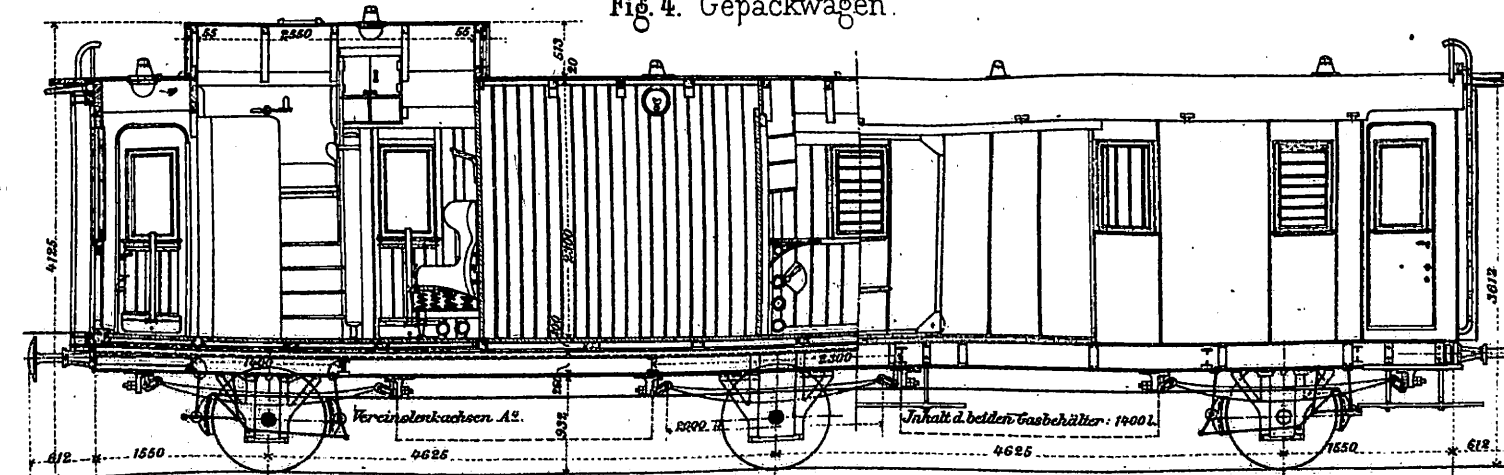


Fig. 4. Gepäckwagen.



Görlitzer Dampf -
Kreisel - Schneeschaukel.

Fig.1. Längsschnitt.

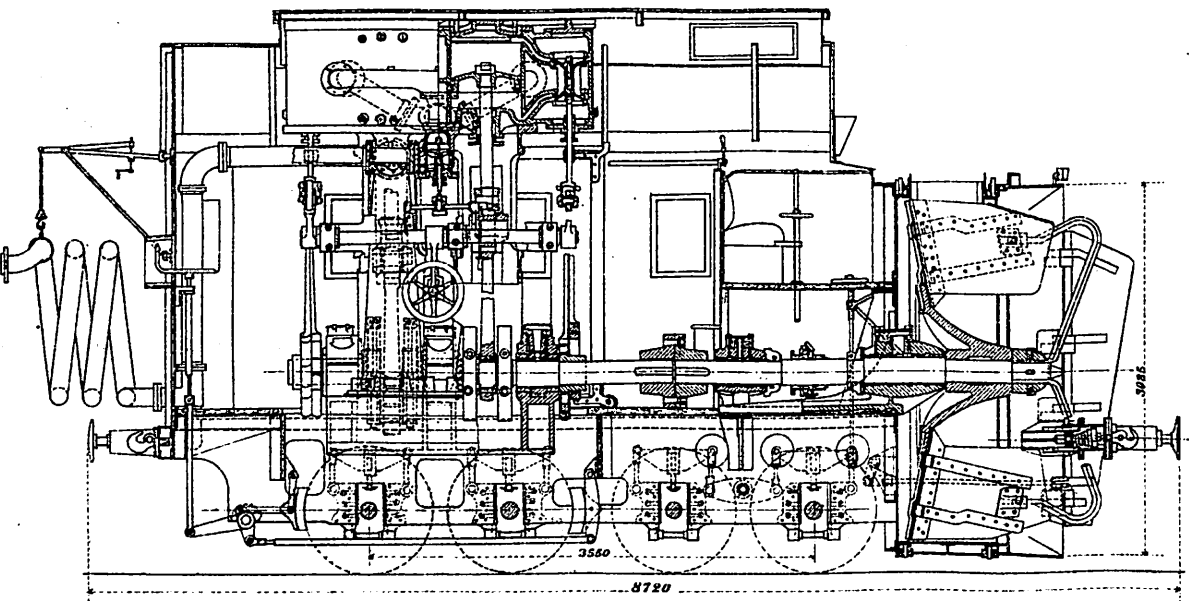


Fig.3.
Schnitt A-B.

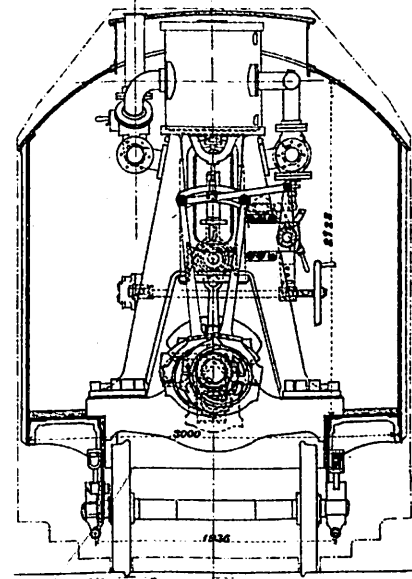


Fig.4. Vordere Ansicht
bei geöffneten Seitenklappen.

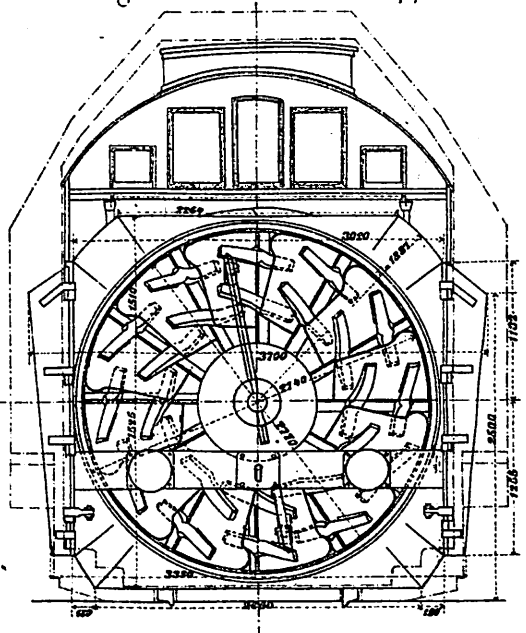


Fig.2. Wagerechter Schnitt.

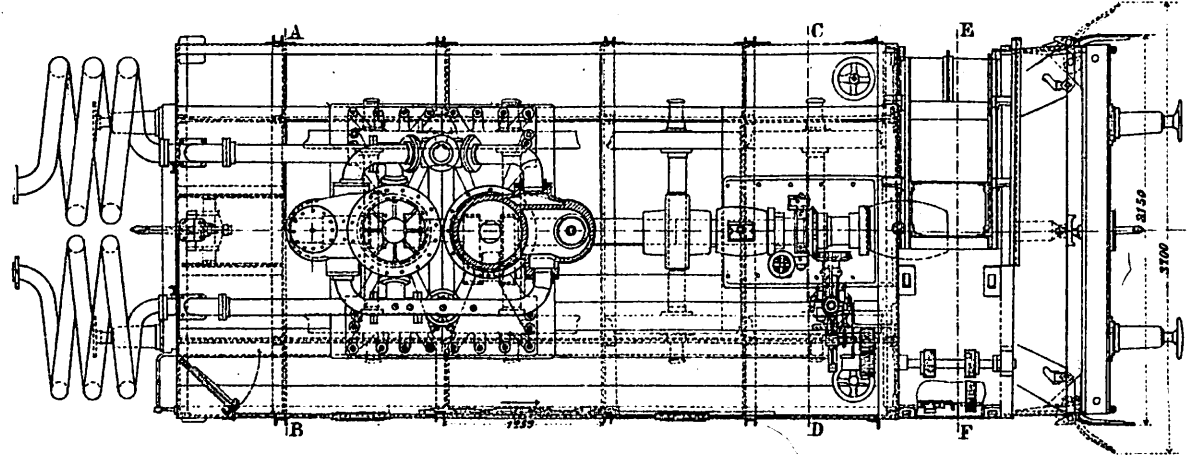


Fig.5.
Schnitt C-D.

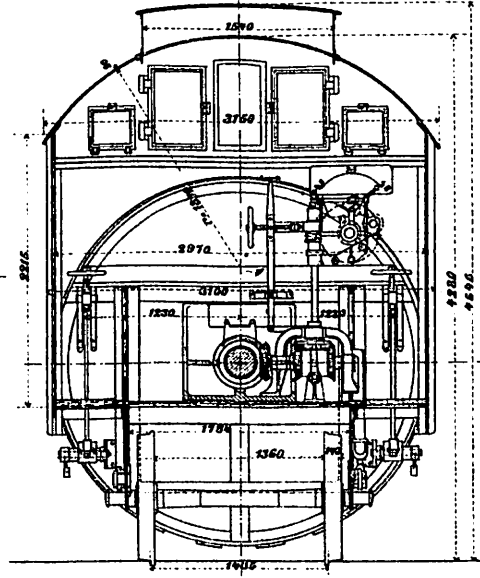


Fig.6.
Schnitt E-F.

