

Oberbau für Kleinbahnen, aus Vignolschienen mit Fußlaschen und mit Doppel-Winkellaschen

Abb. 2.

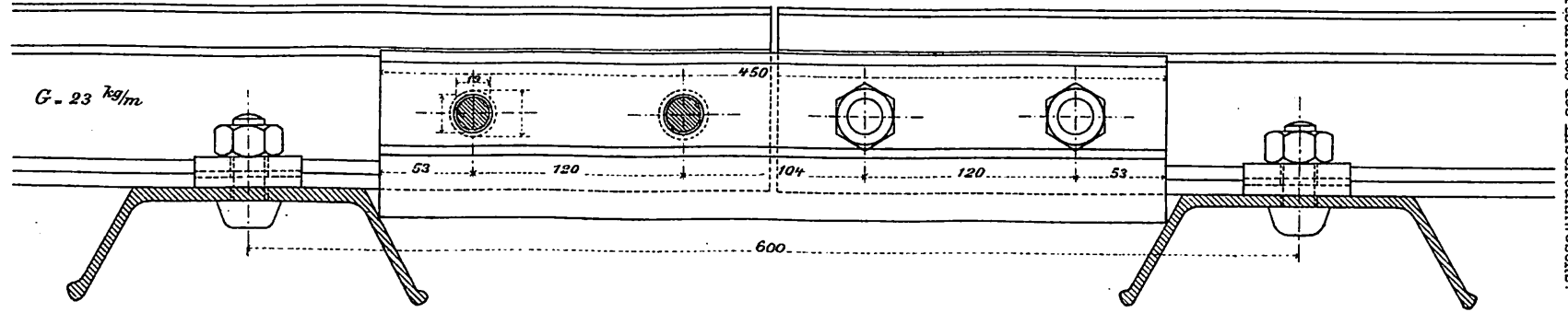


Abb. 3.

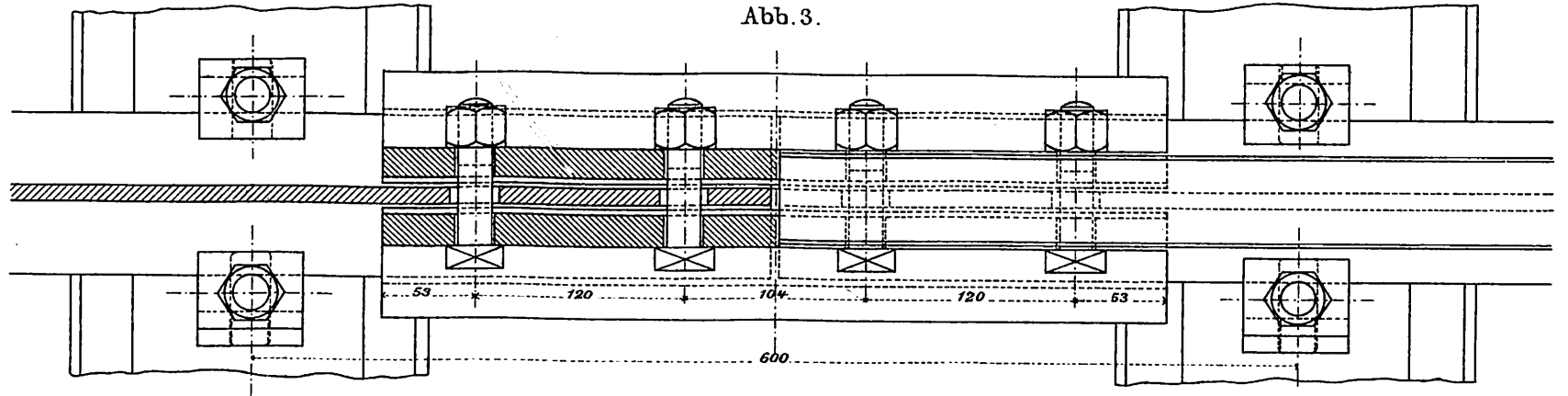


Abb. 5.

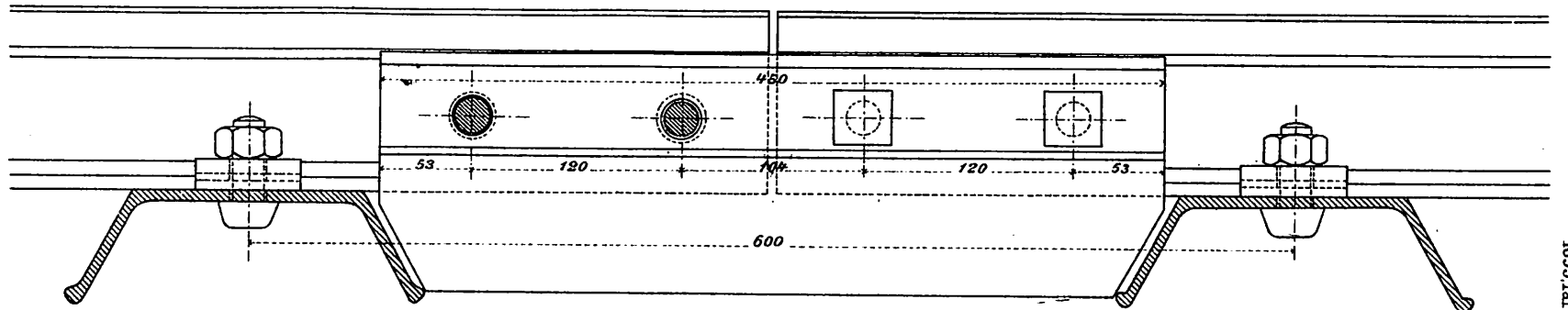
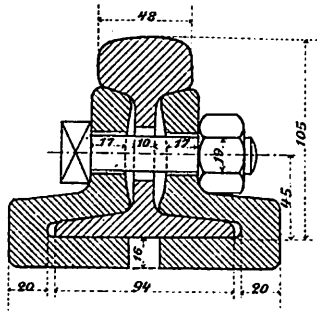


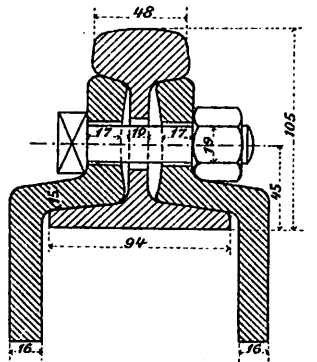
Abb. 1.



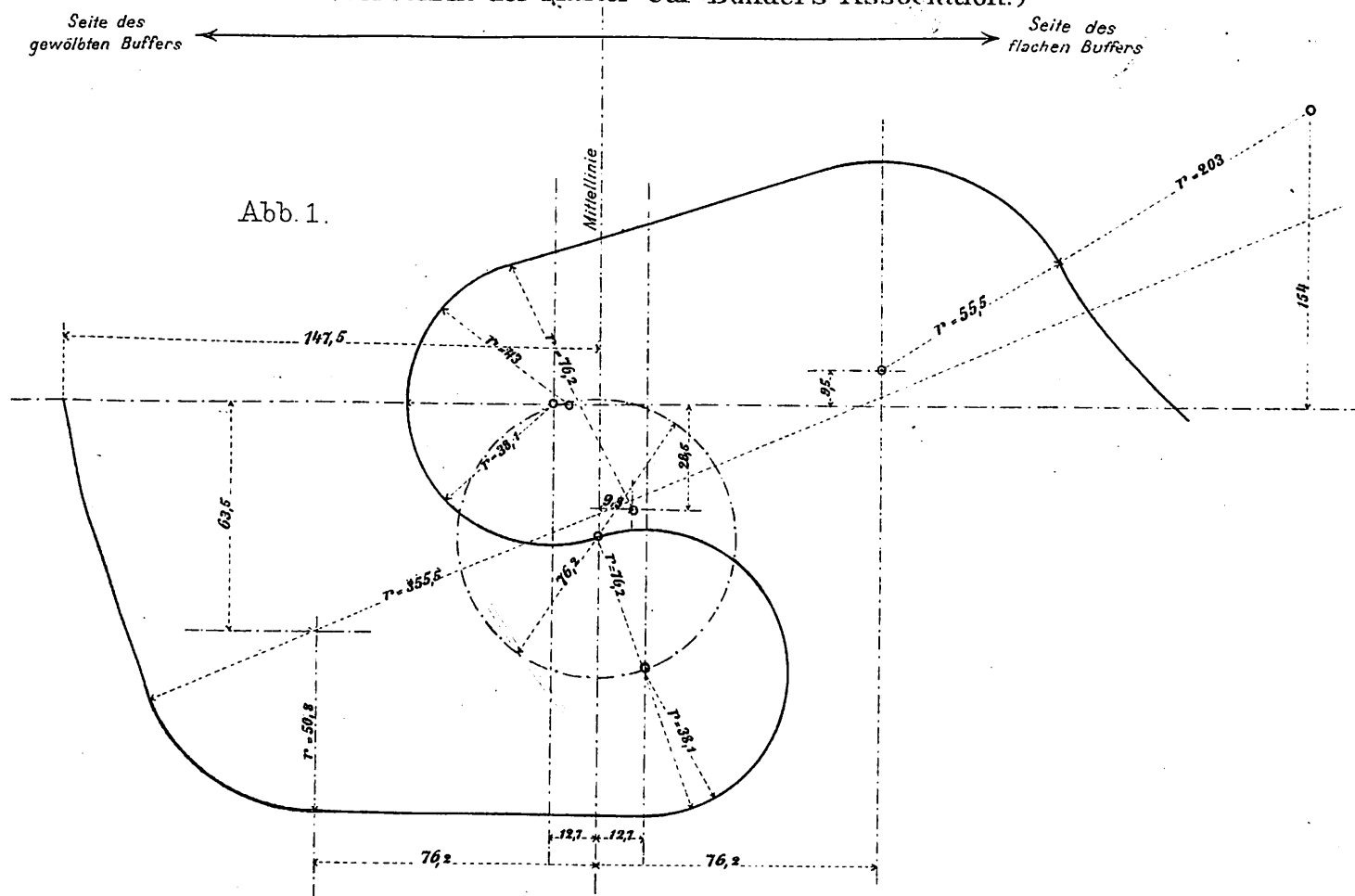
Maßstab

1:4 d.n. Gr.

Abb. 4.



Umgränzungslinie für die Amerikanische Kuppelung. (Vorschrift der Master Car-Builders Association.)



Maßstab 1 : 2.

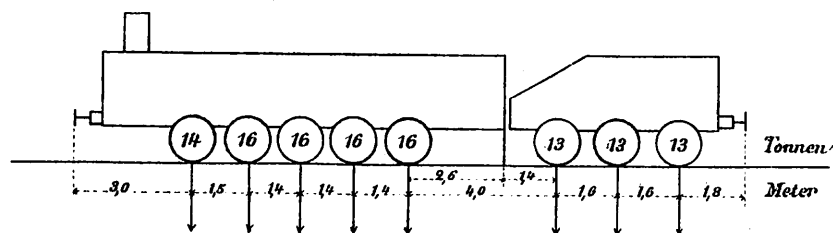
Mafse in Millimeter.

Belastungsschema für Brücken.

Haupt- und Nebeneisenbahnen.

Blatt I^a
zu §§ 16 u. 66.

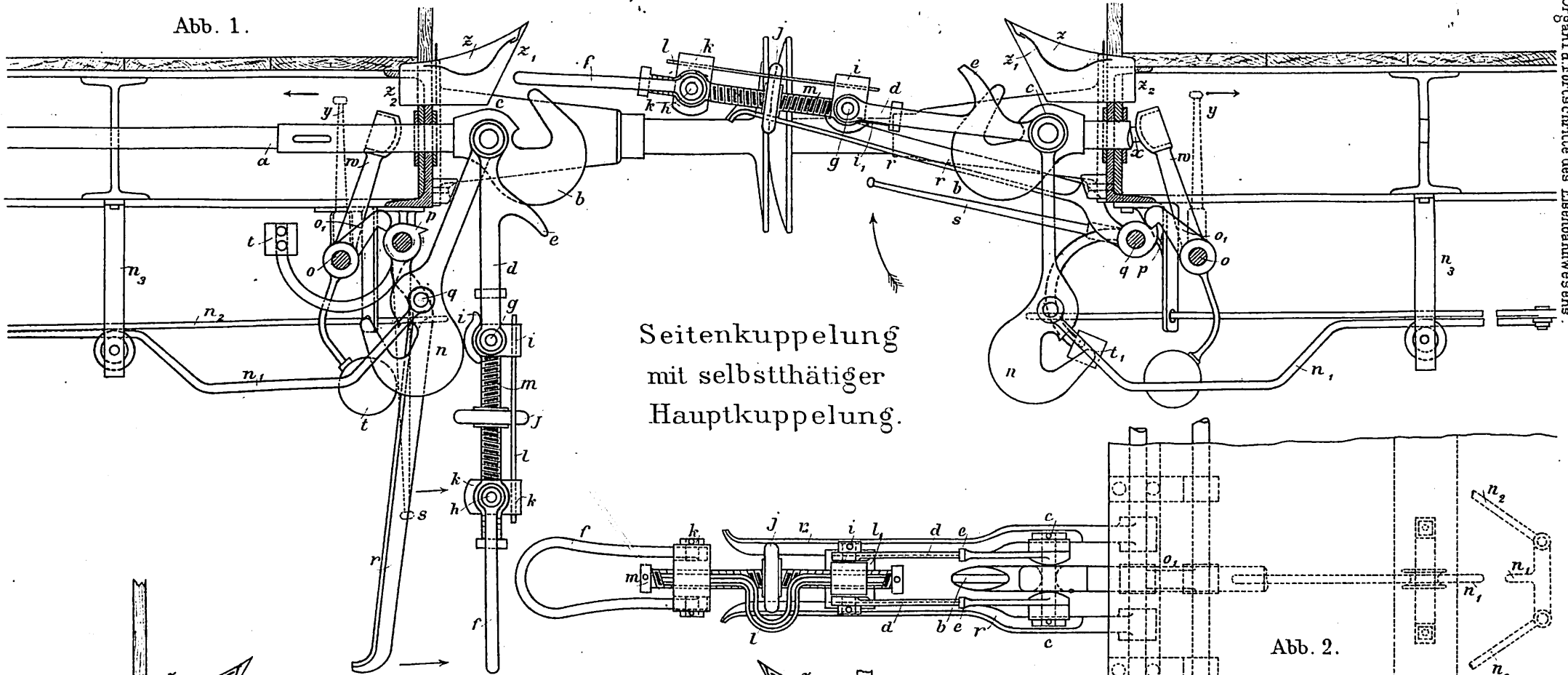
Abb. 2.



¹Der Berechnung der Brücken ist ein Zug aus 2 der vorstehend skizzirten Locomotiven sammt Tendern in ungünstigster Stellung und einseitig angereihten Wagen von 3,6 Tonnen Gewicht auf das lauf. Meter Wagenlänge (einschließlich Bufferlänge) zu Grunde zu legen.

²Insofern für kleine Stützweiten oder Belastungslängen 4 je 14m von einander abstehende Achsen, von denen eine an der ungünstigsten Stelle mit 18 Tonnen, die übrigen mit 16 Tonnen Belastung anzunehmen sind, größere Beanspruchungen ergeben, als die oben skizzirte Locomotive, ist dieser Belastungsfall der Berechnung zu Grunde zu legen.

Abb. 1.



Seitenkuppelung
mit selbstthätiger
Hauptkuppelung.

Abb. 2.

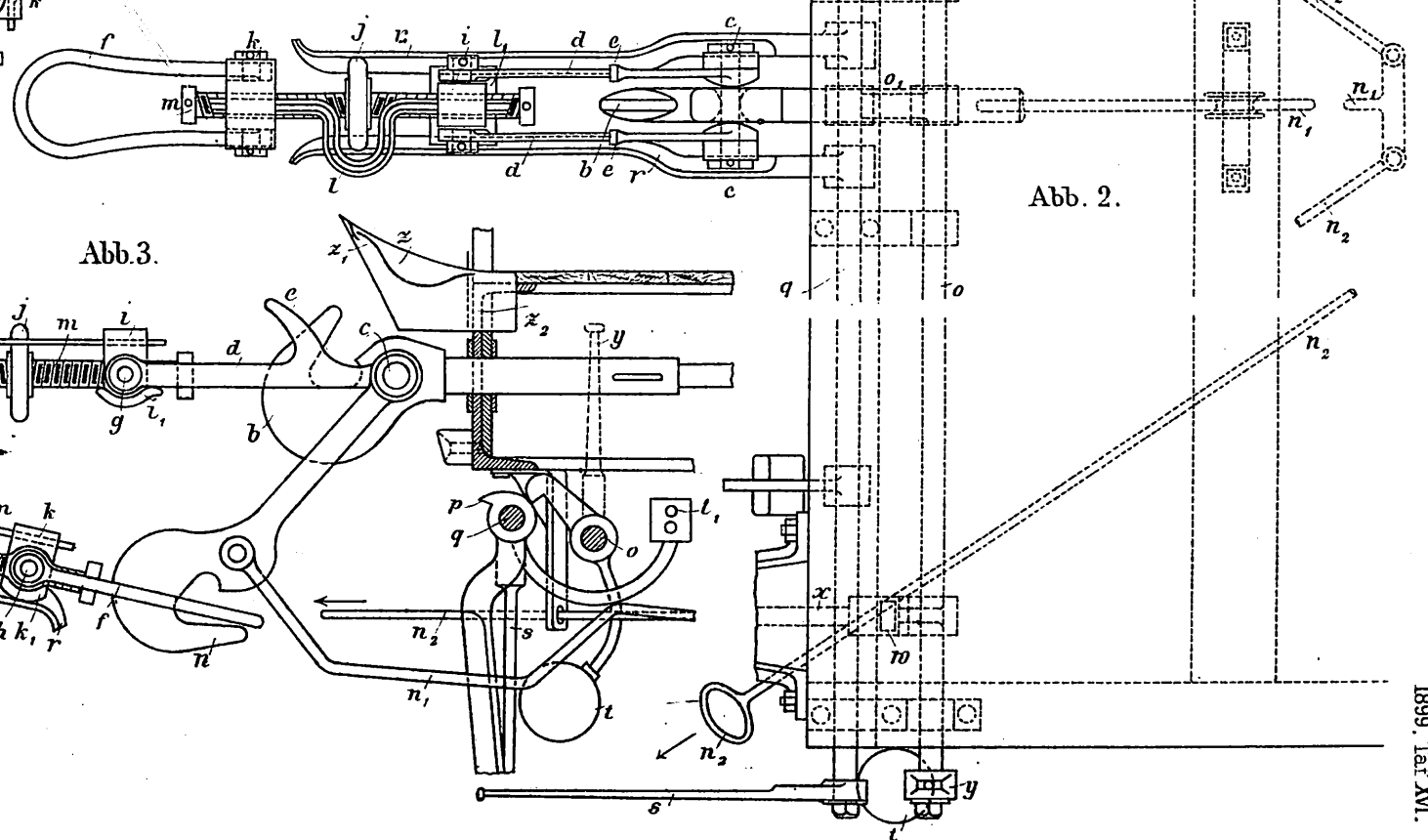


Abb. 3.

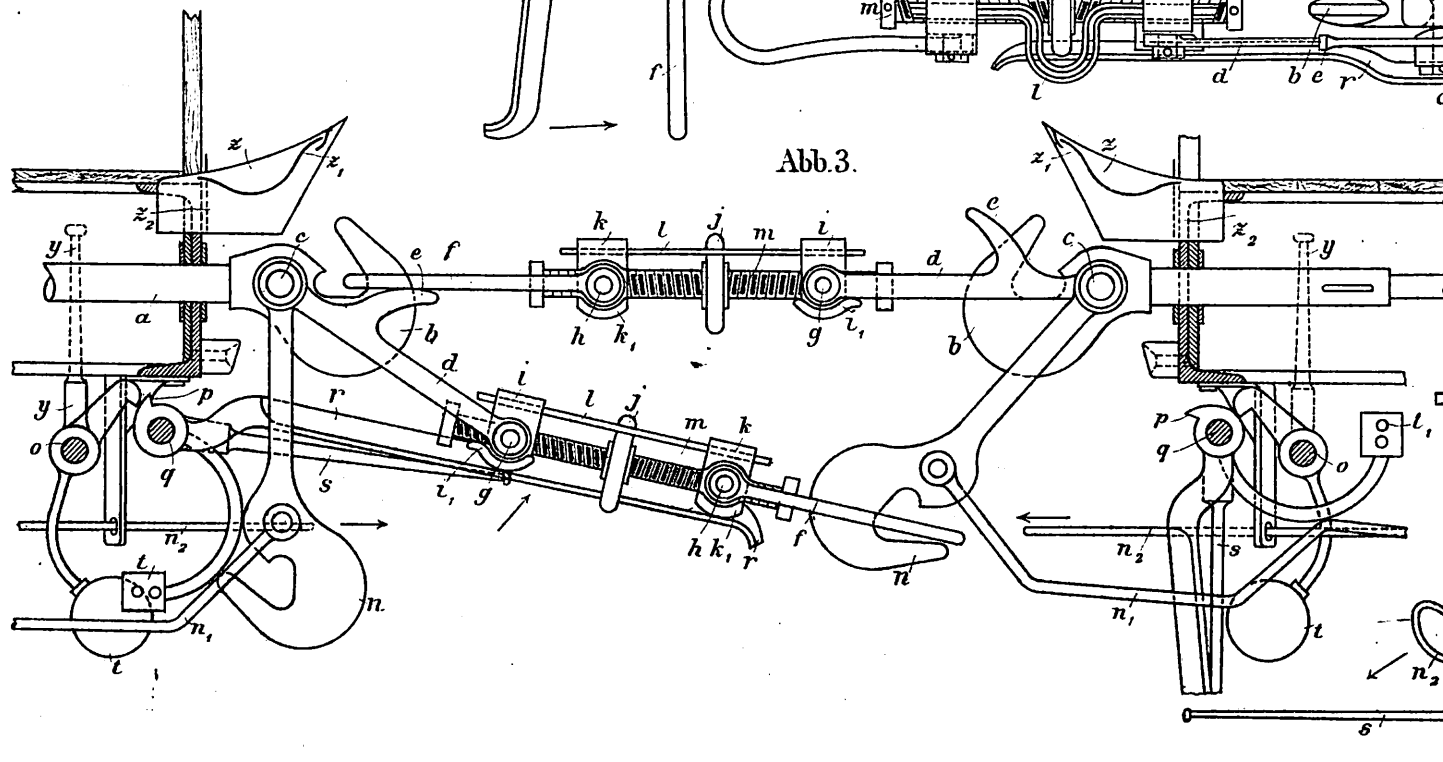


Abb. 3.
Quer-
schnitt.

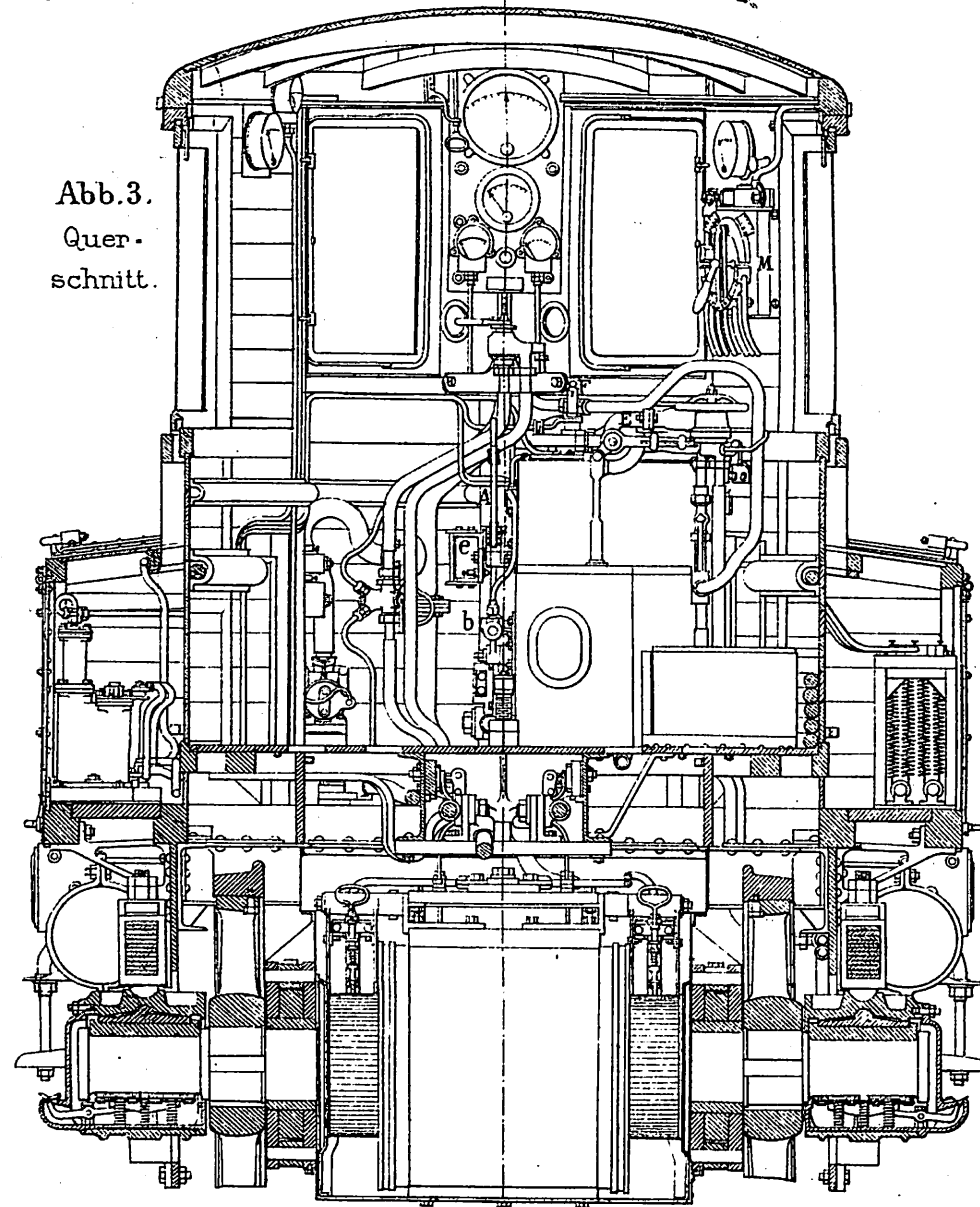


Abb. 2. Grundriss.

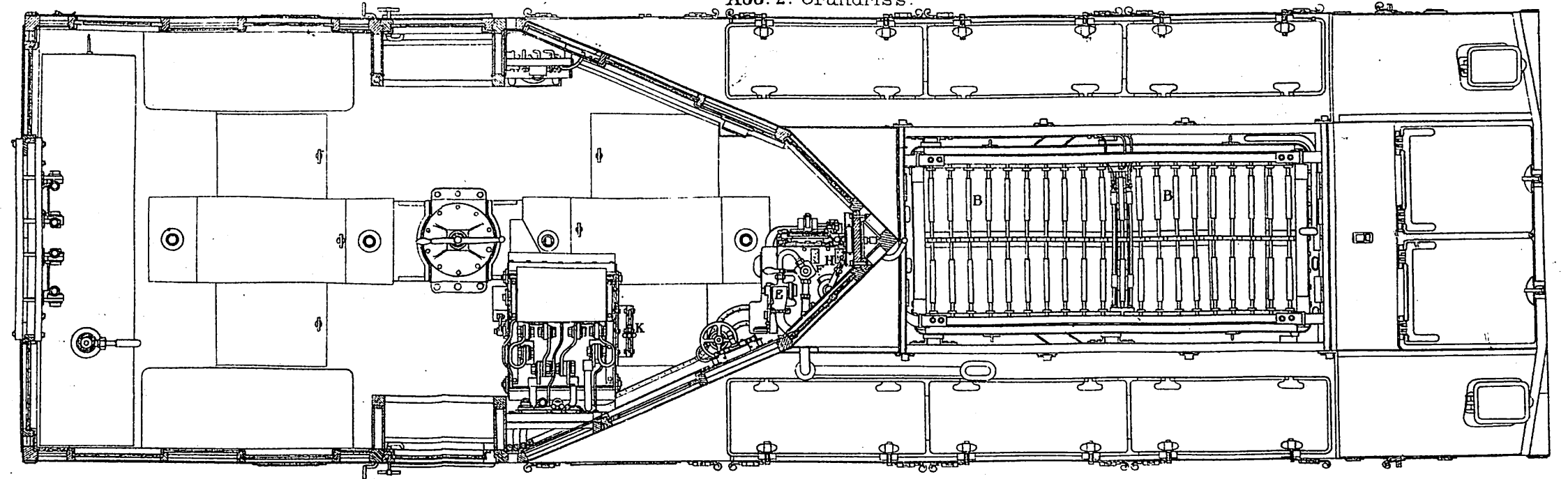
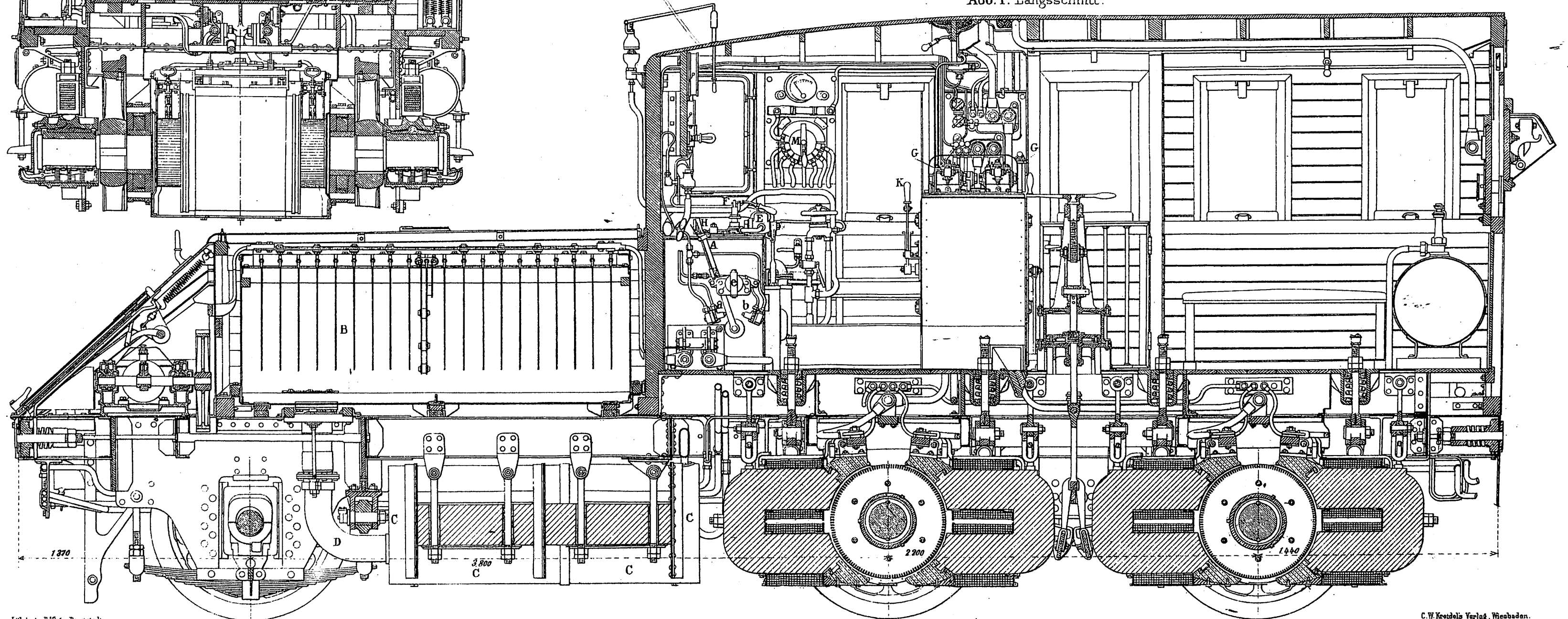


Abb. 1. Längsschnitt.



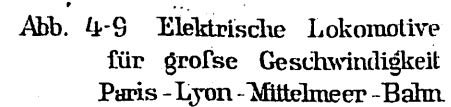


Abb.4. Längsansicht



Abb. 5-7. Achsen-Antrieb nebst Lagerung

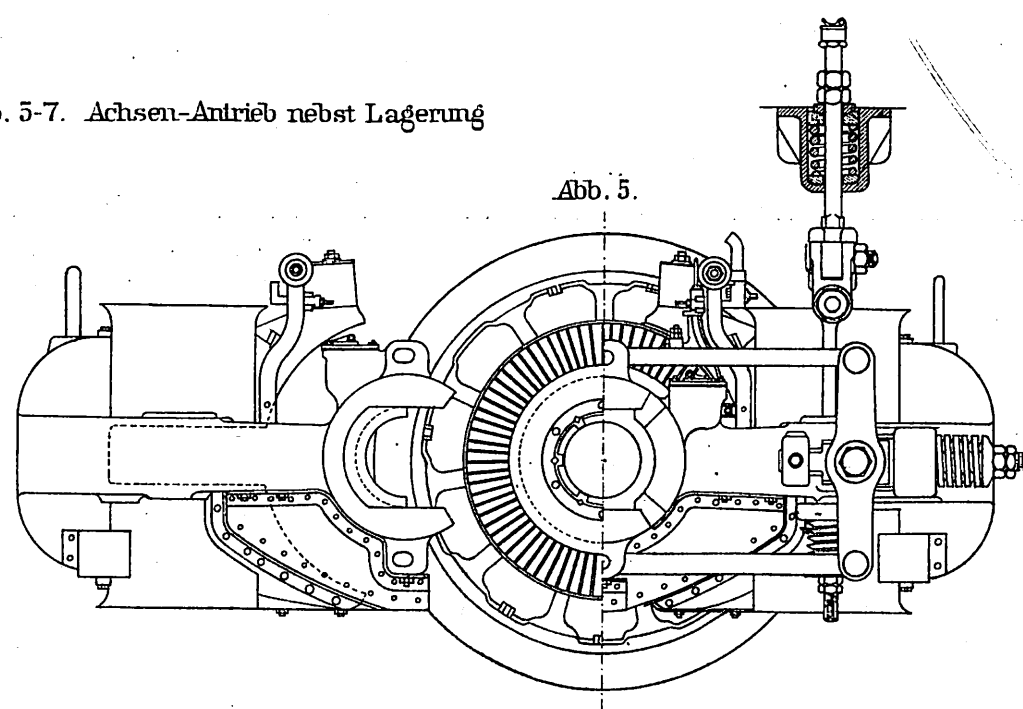


Abb. 5.

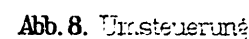


Abb. 7.

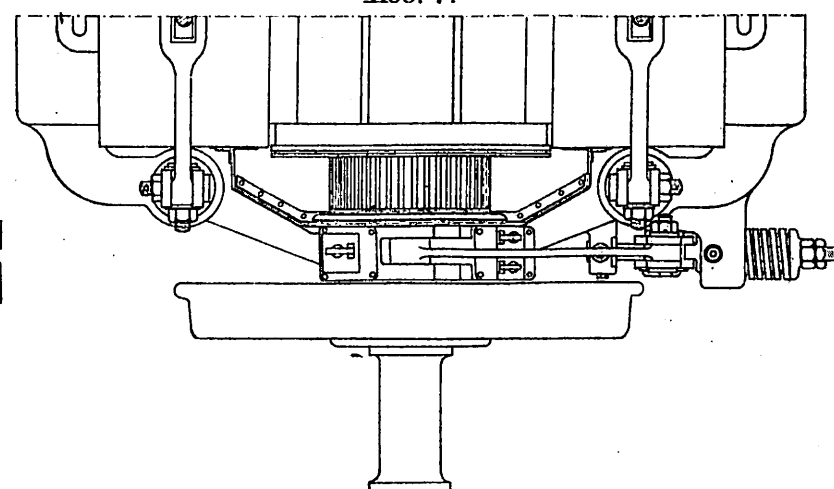


Abb. 9. Verriegelung der Anfahrvorrichtung.

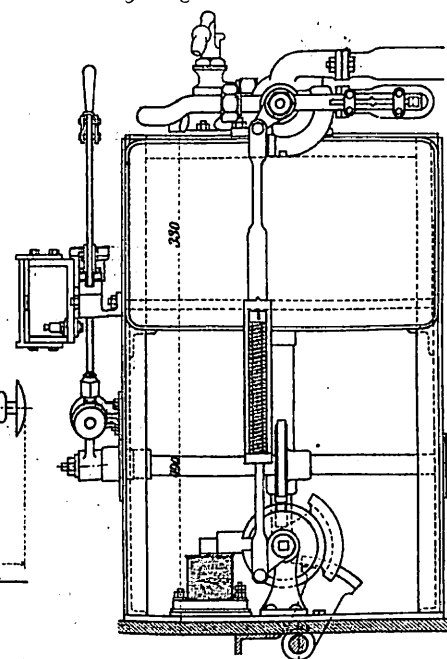


Abb. 10. *Form. I.*

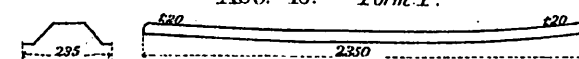


Abb. 11. *Form II.*

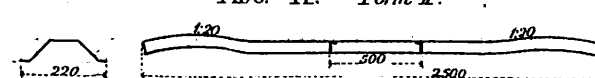


Abb. 12. *Form III*

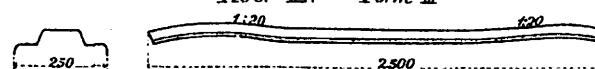


Abb. 13. *Form IV.*

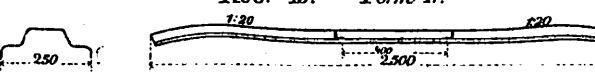


Abb. 14. *Form V.*

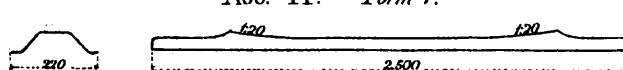


Abb. 15. *Form VI*

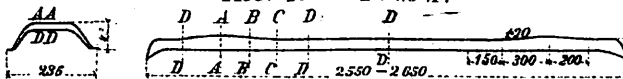


Abb. 16. Form VII

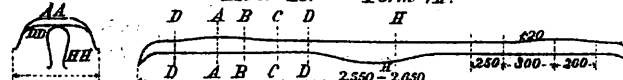


Abb. 17. Form VI



Abb 18. Form Ia

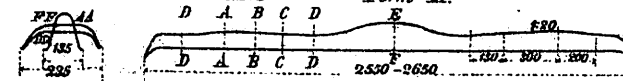


Abb. 10 27. Zur Frage der Erhaltungskosten der Eisenbahngleise mit eisernen Querschwellen.

Abb. 26.

Querschnitt der Schwellen

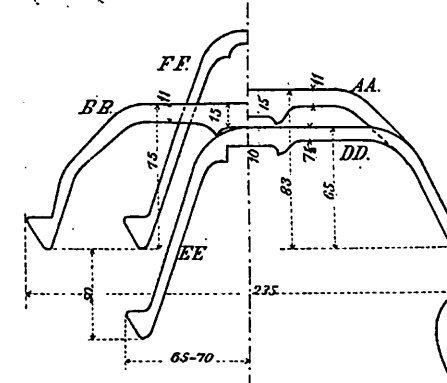


Abb. 27.

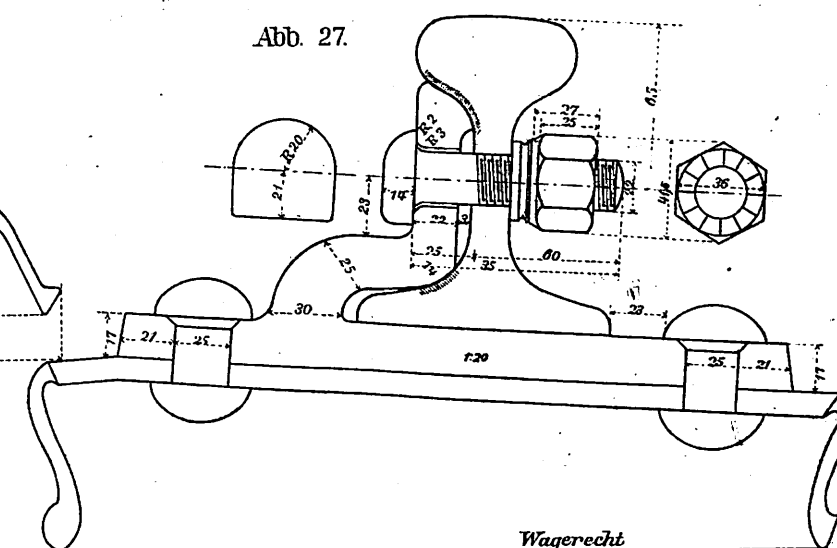


Abb. 20. *Form XI.*

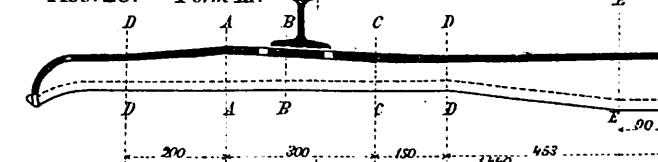


Abb. 19. *Form X.*

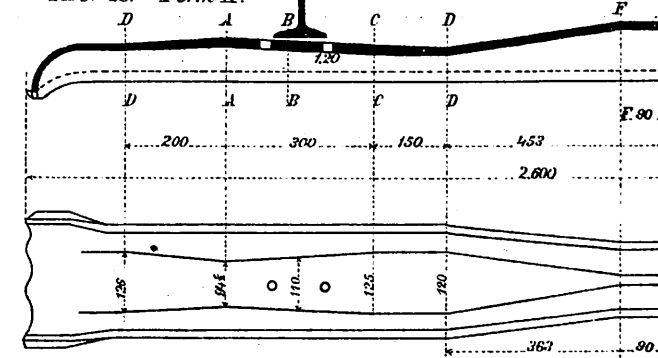


 Abb. 21.

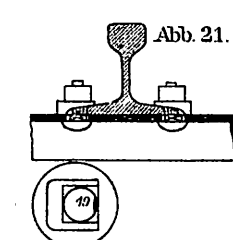


 Abb. 22.

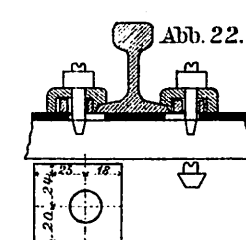


Abb. 23.

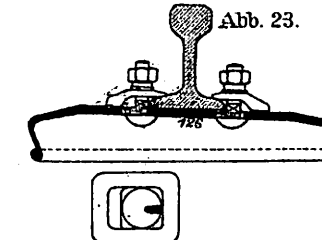


Abb. 24.

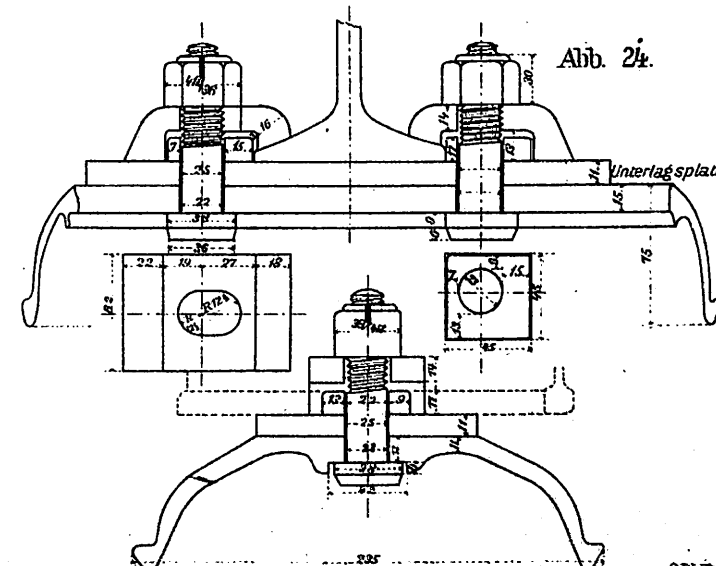
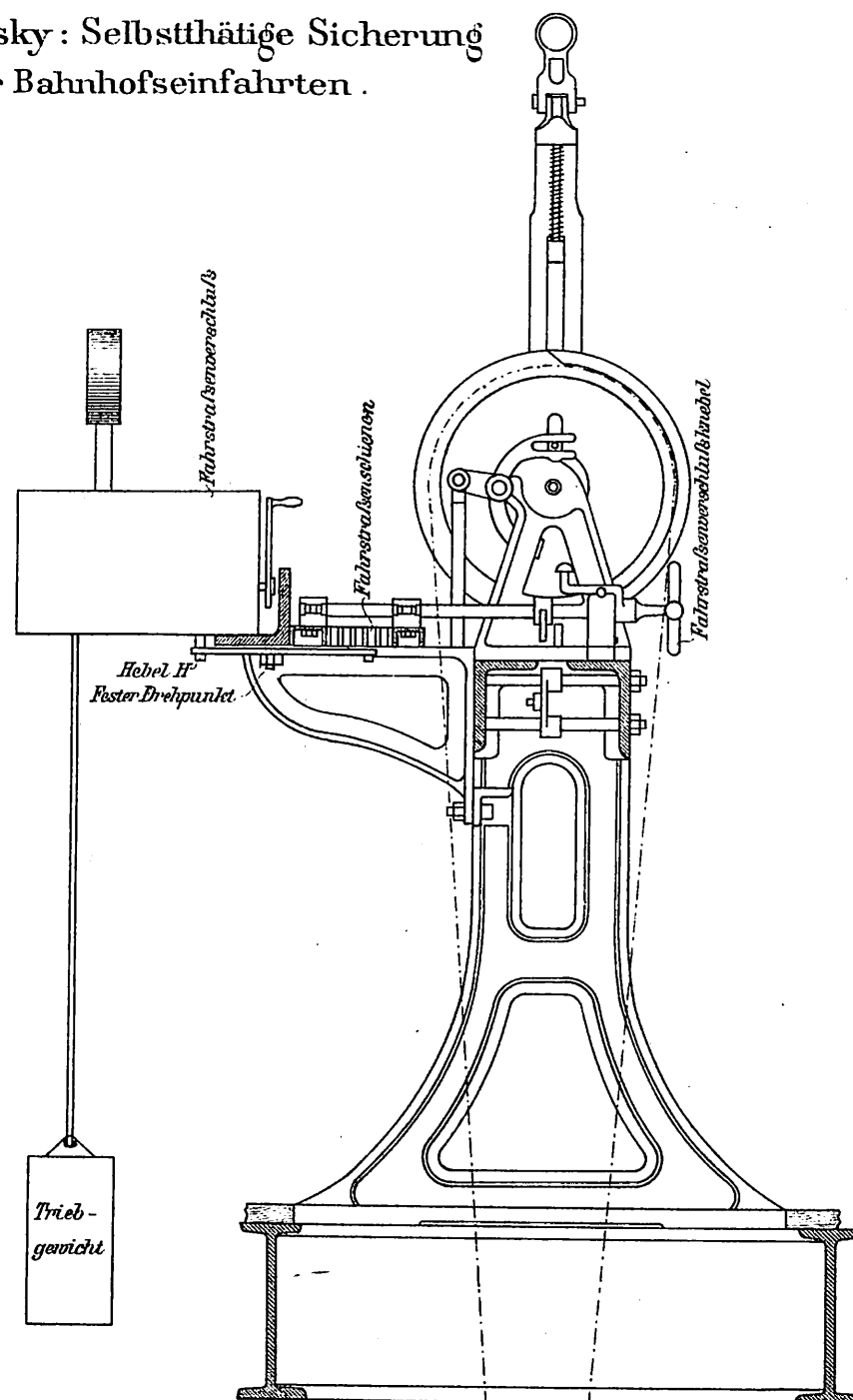
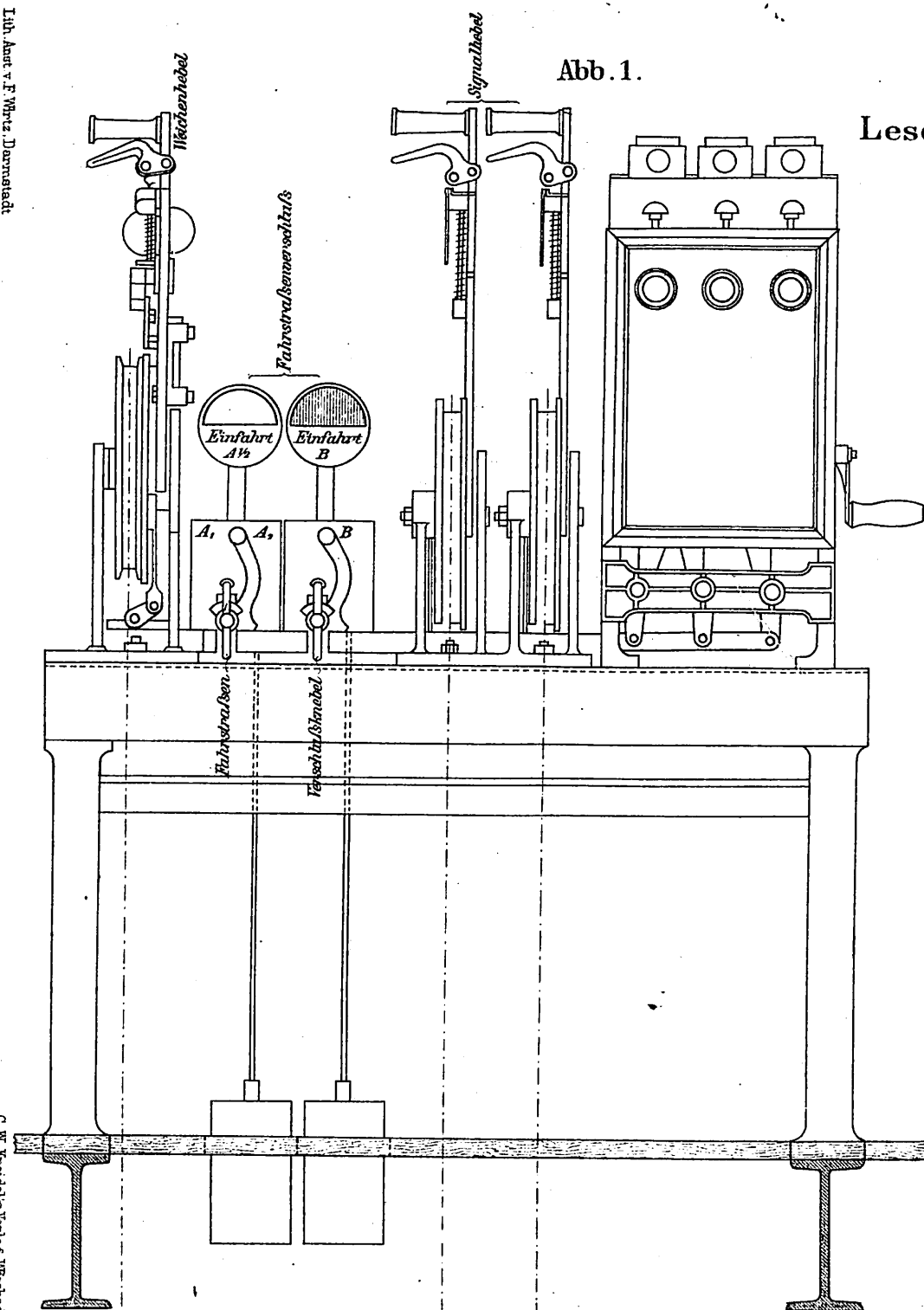


Abb. 2.



Leschinsky: Selbstthätige Sicherung der Bahnhofseinfahrten.

Abb. 1.



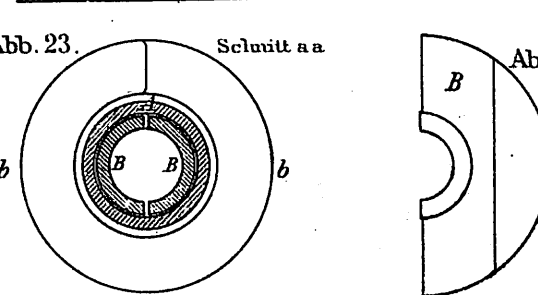


Abb. 24.

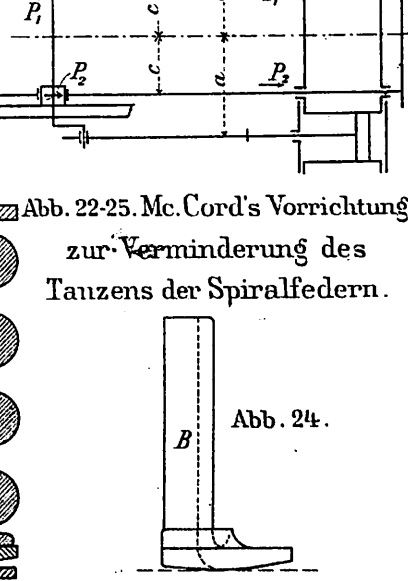


Abb. 22-25. Mc. Cord's Vorrichtung zur Verminderung des Tanzens der Spiralfedern.

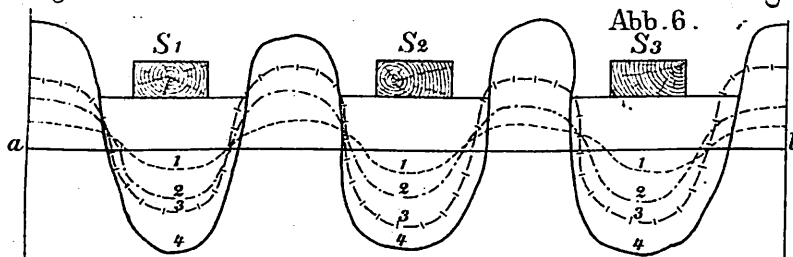


Abb. 9.

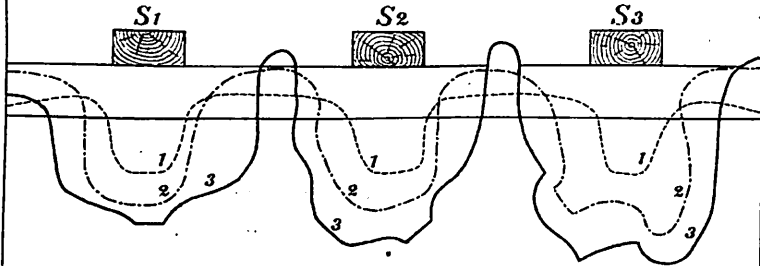


Abb. 8.

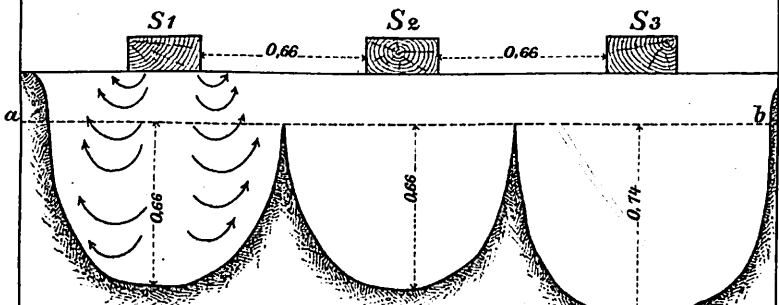


Abb. 11.

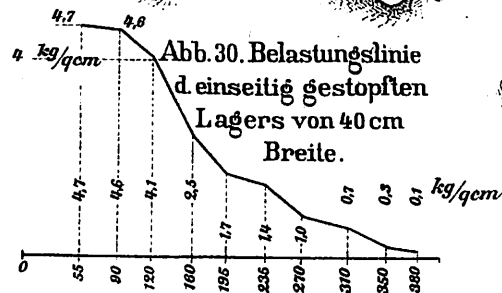
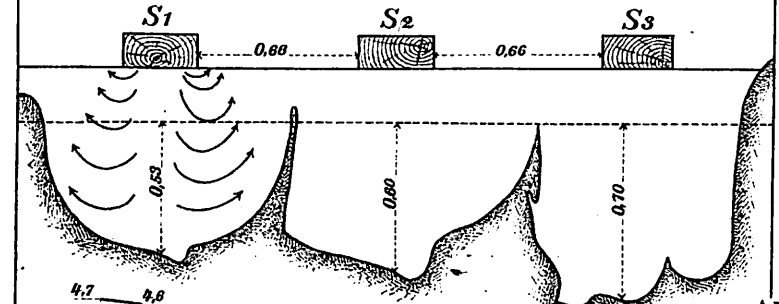


Abb. 32. Oberbau mit Kreuzschwellen, langem Klemmhebel und gezahntem Keil.

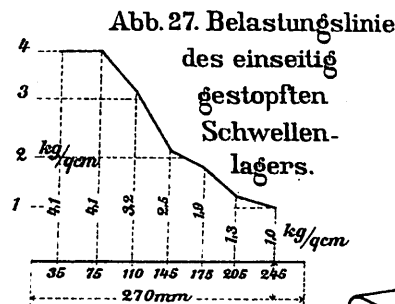
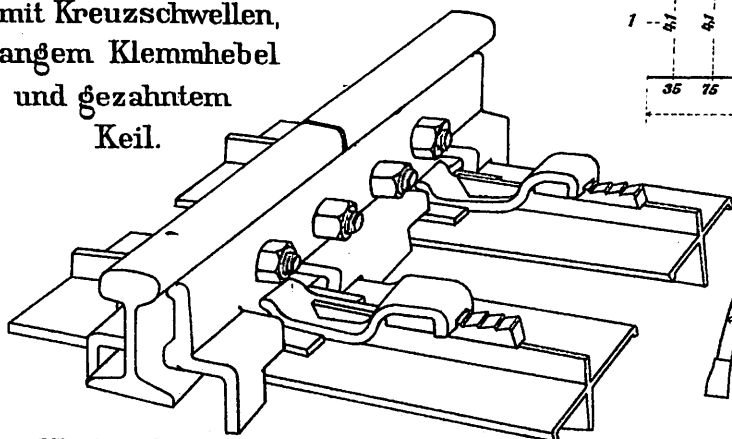


Abb. 31.

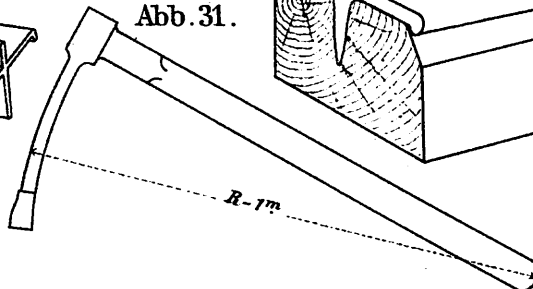


Abb. 2.

Einschnittsquerschnitt für Thonboden. Zweigleisige Strecke.

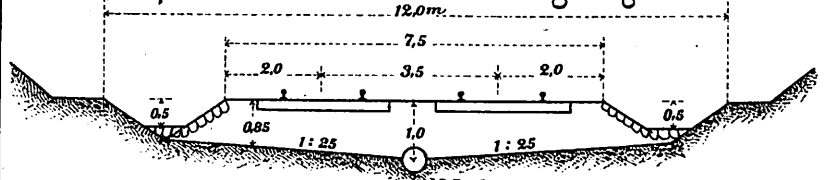


Abb. 3.

Eingleisiger Einschnittsquerschnitt für Thonboden.

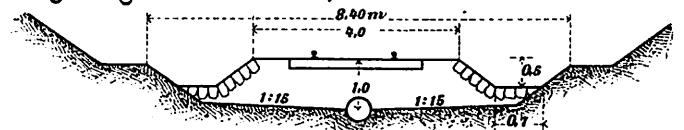


Abb. 5. Eingleisiger Einschnitt für Thonboden.

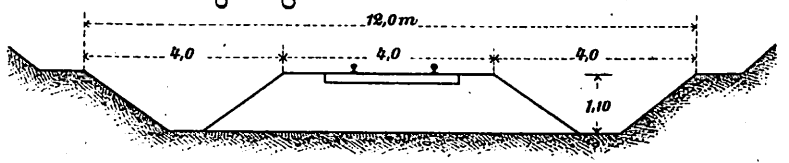


Abb. 4. Zweigleisiger Einschnitt für Thonboden.

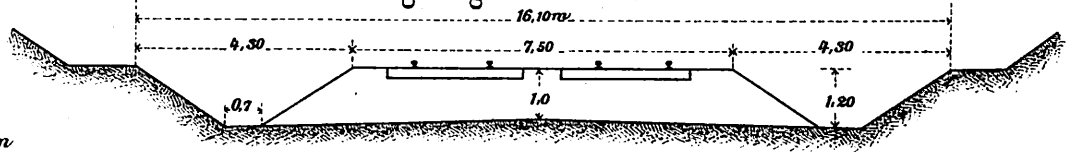


Abb. 33. Oberbau mit Rippenschwelle und Schraubenbefestigung.

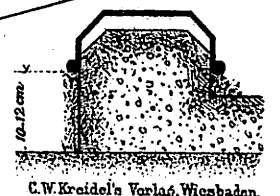
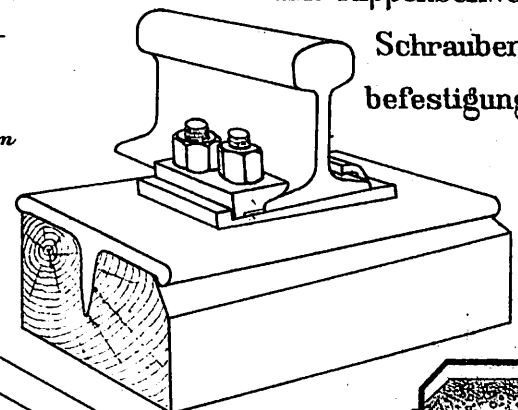


Abb. 1 bis 13. Schubert: Über die Vorgänge unter der Schwelle eines Eisenbahngleises.

Abb. 1. Strecke Sorau—Benau km 8,3 + 91.
Aufnahme vom 22. Februar 1898.

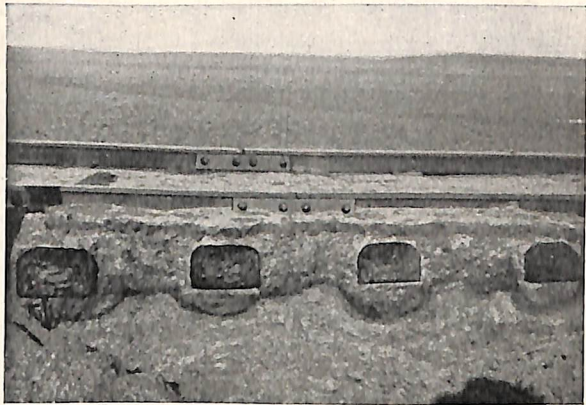


Abb. 3. Strecke Sorau—Benau km 8,3 + 91.
Aufnahme vom 10. März 1899.

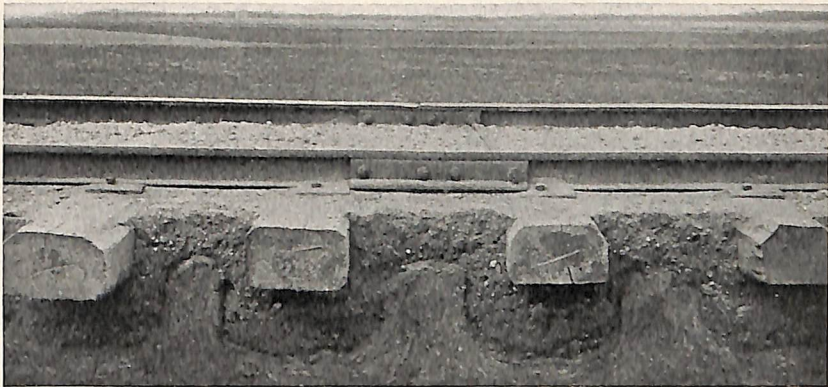


Abb. 2. Strecke Sorau—Benau km 8,3 + 91.
Aufnahme vom 4. Juli 1898.

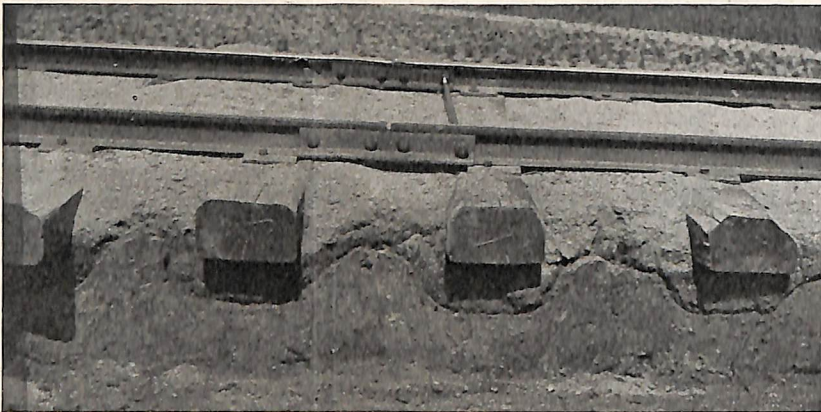


Abb. 6 bis 9. Hochofenschlacke aus den Stumm'schen Werken bei Neunkirchen. 226 Schläge auf 1/ zerstörten Bettungstoffes, 250 Stopfschläge auf 1/ Staubes.

Abb. 6. Querschnitt nach der 6. Stopfung. Gesamte Senkung 120 mm, 419 Stopfschläge, 182088 Belastungen.



Abb. 4. Strecke Teuplitz—Sommerfeld km 41,3 + 50.
Aufnahme vom 27. Februar 1899.



Abb. 5. Strecke Teuplitz—Sommerfeld km 41,6 + 50.
Aufnahme vom 27. Februar 1899.

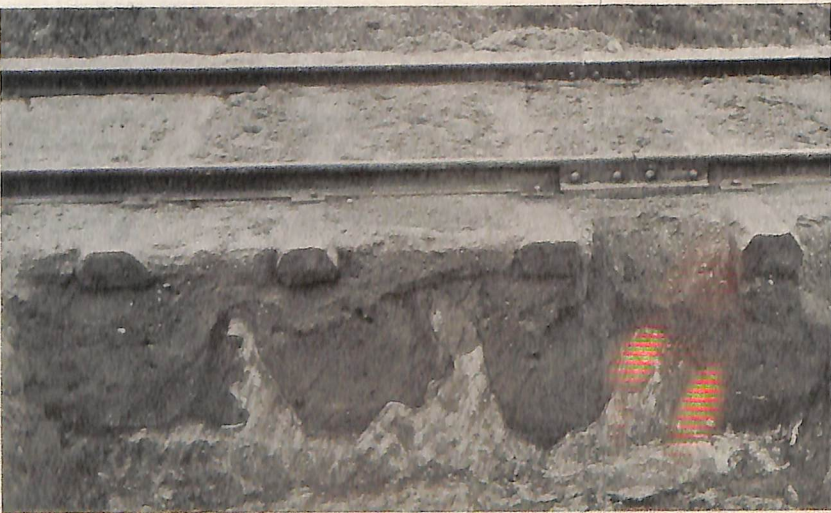


Abb. 7. Querschnitt nach der 10. Stopfung.
Gesamte Senkung 200 mm, 659 Stopfschläge, 380255 Belastungen.



Abb. 8. Querschnitt nach der 14. Stopfung.
Gesamte Senkung 279 mm, 899 Stopfschläge, 802545 Belastungen.



Abb. 9. Querschnitt nach der 17. Stopfung.
Gesamte Senkung 335 mm, 1079 Stopfschläge, 1516700 Belastungen.



Abb. 10. Querschnitt nach der 1. Stopfung.



Abb. 11. Querschnitt nach der 4. Stopfung.



Abb. 12. Querschnitt nach der 8. Stopfung.



Abb. 13. Querschnitt nach der 12. Stopfung.

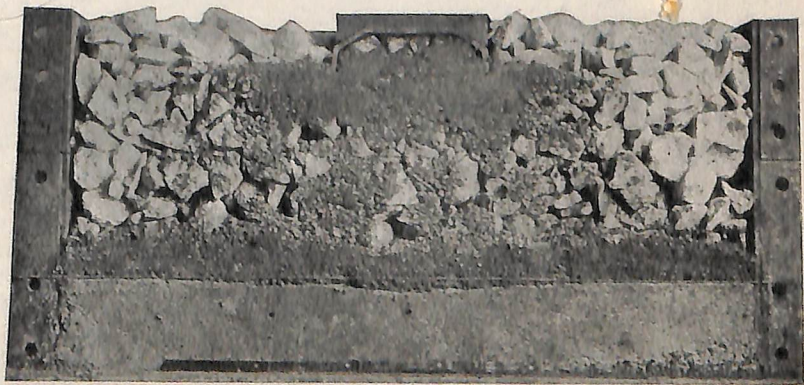


Abb. 1.

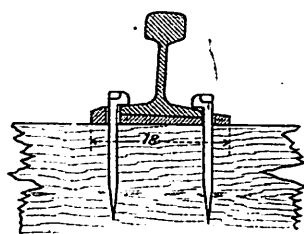


Abb. 2.

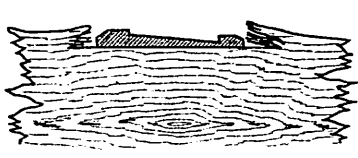


Abb. 3.

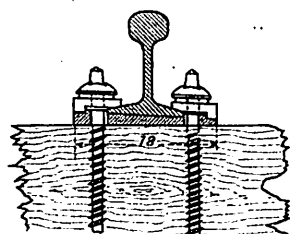


Abb. 4.

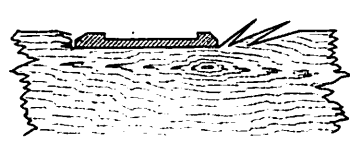


Abb. 5.

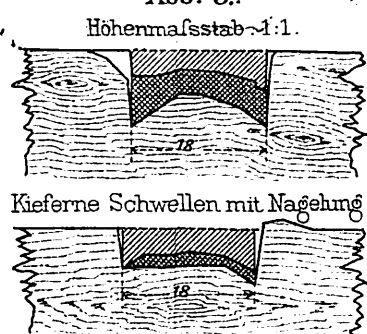


Abb. 6. Kieferne Schwellen mit Schraubenbefestigung. Krümmung 750 m.

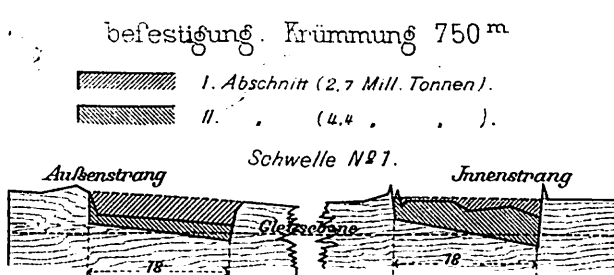


Abb. 7.

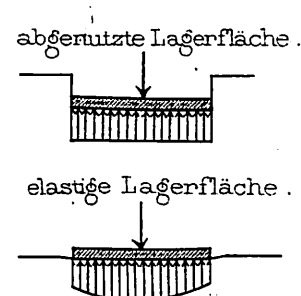


Abb. 8.

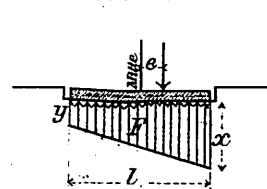


Abb. 1-22.

Bräunung; Die

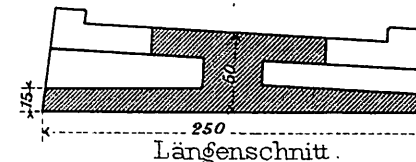
Lagerung der

Schienen auf kiefernen

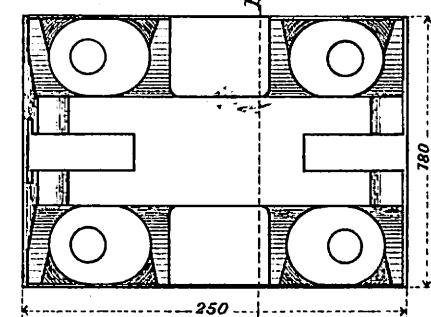
Schwellen.

Abb. 21.

Maßstab 1:5.



obere Ansicht.



obere Ansicht.

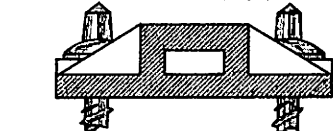


Abb. 22.

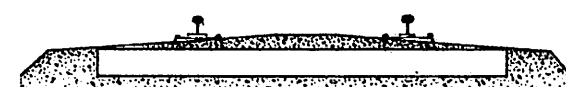


Abb. 9.

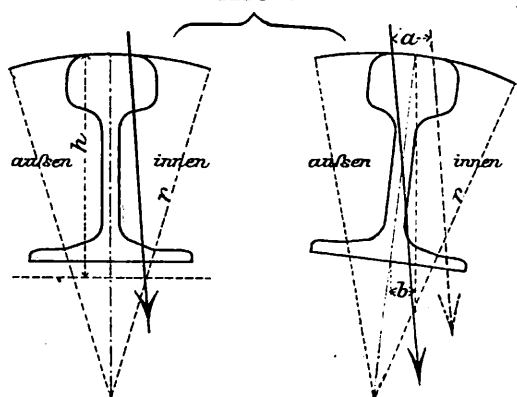


Abb. 10.



Abb. 11.

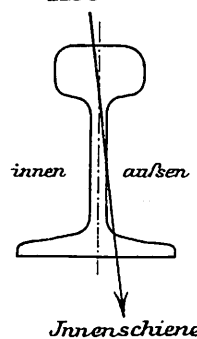


Abb. 12.

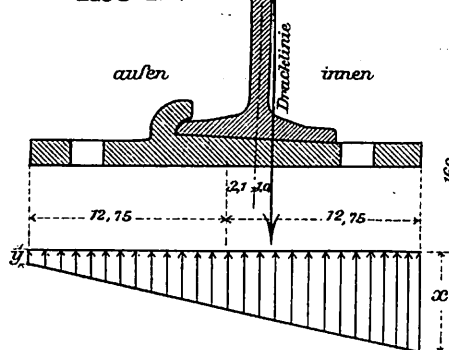


Abb. 14.

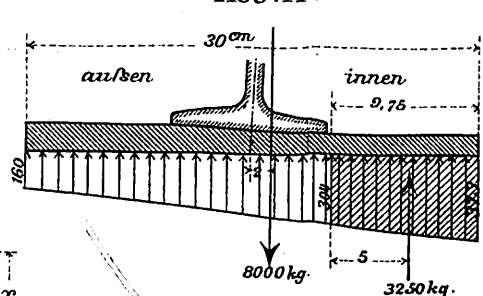
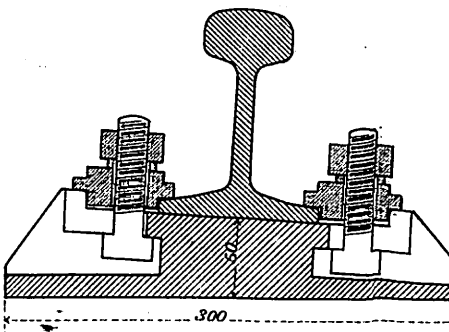


Abb. 19.

Maßstab 1:5.

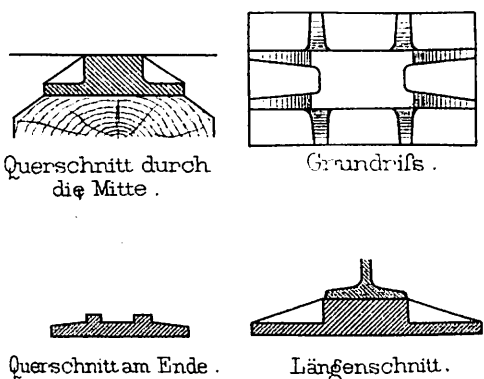


Längenschnitt.

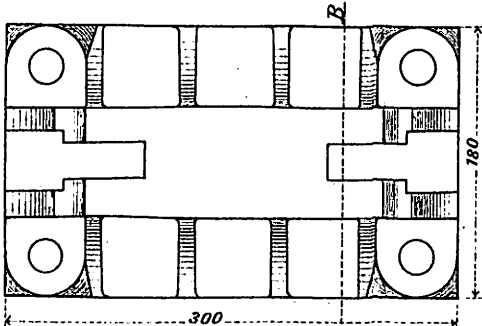
Abb. 13.



Abb. 17.



obere Ansicht.



Schnitt nach A-B.

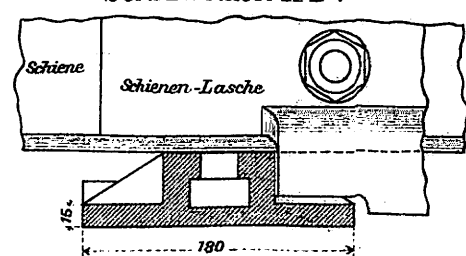


Abb. 18.

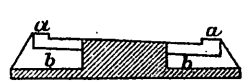


Abb. 15.

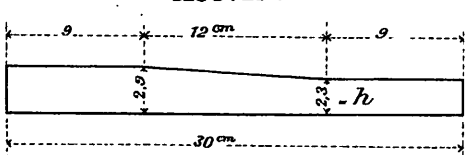
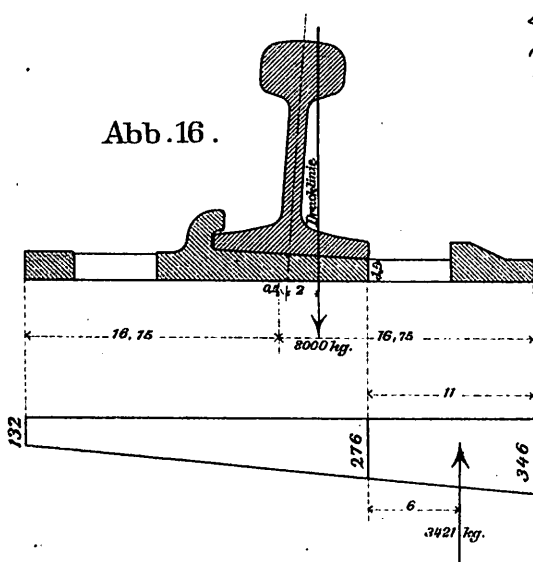
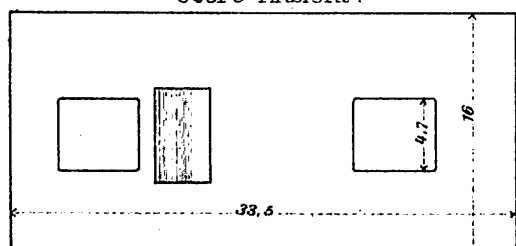


Abb. 16.



obere Ansicht.



Maßstab für die Längen 1:10.
Höhen 1:1.

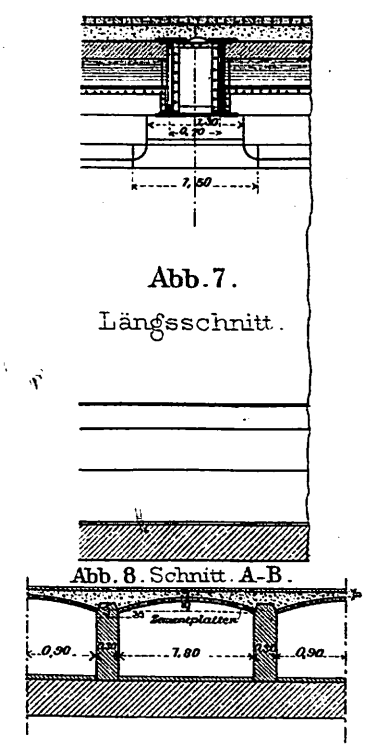
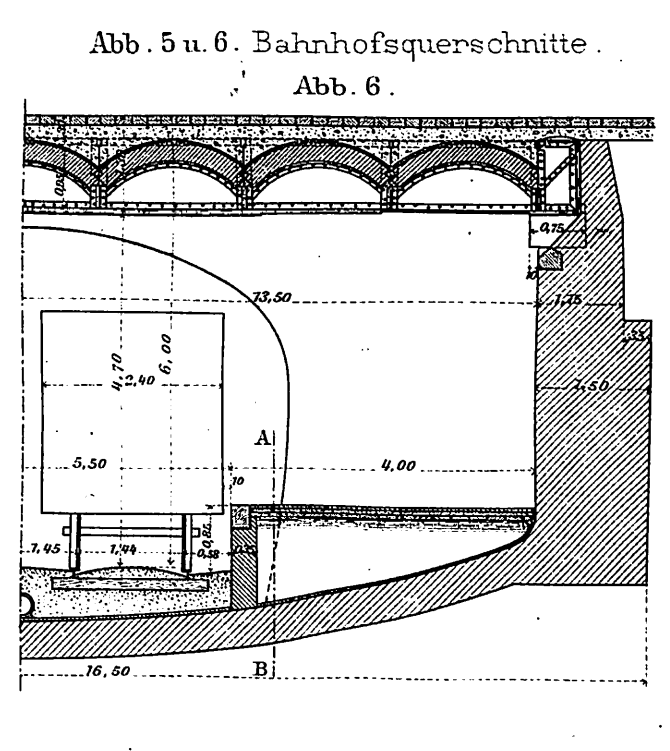
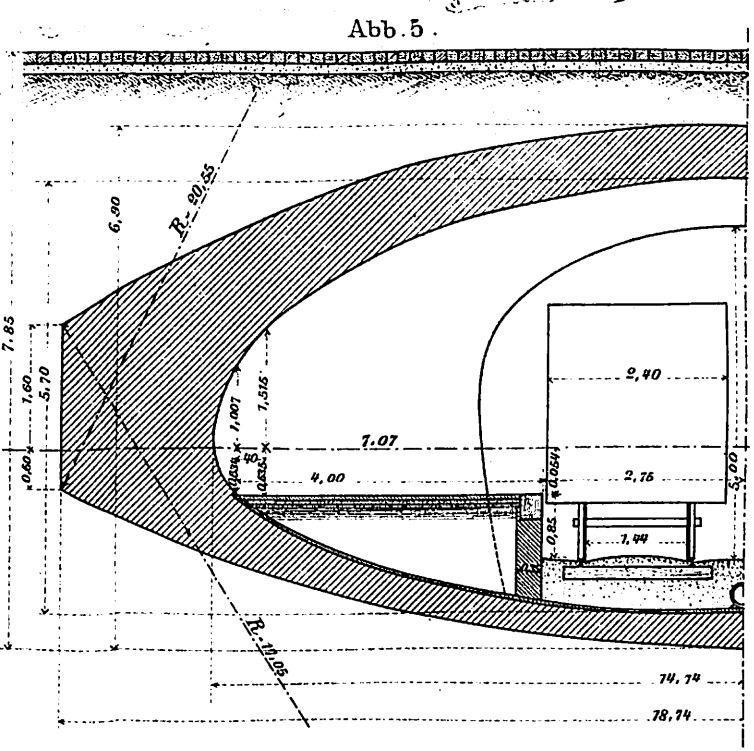
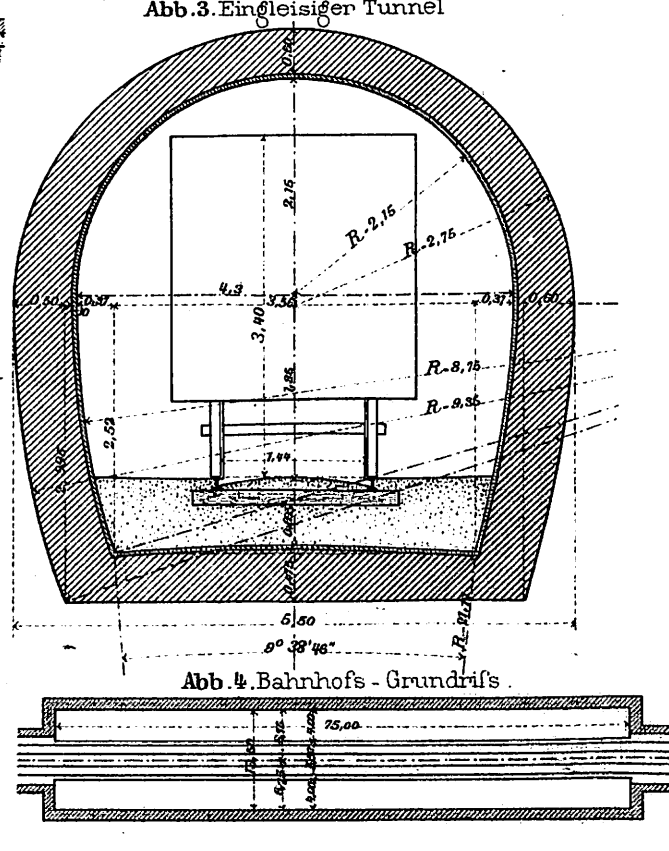
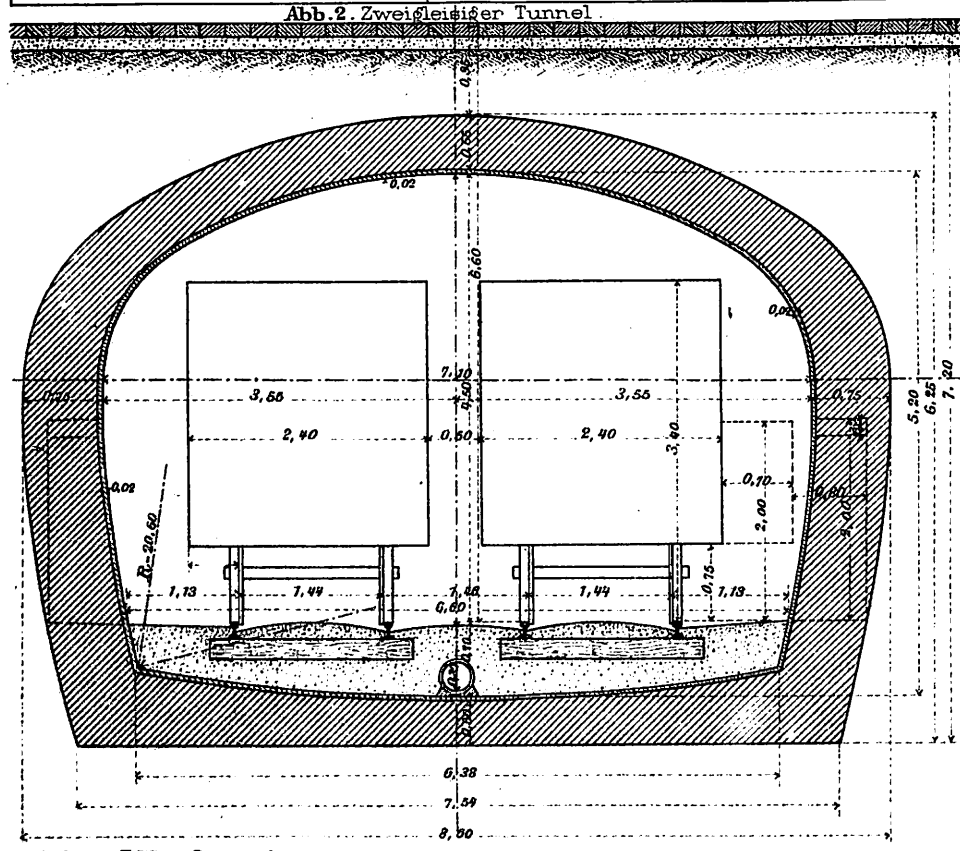
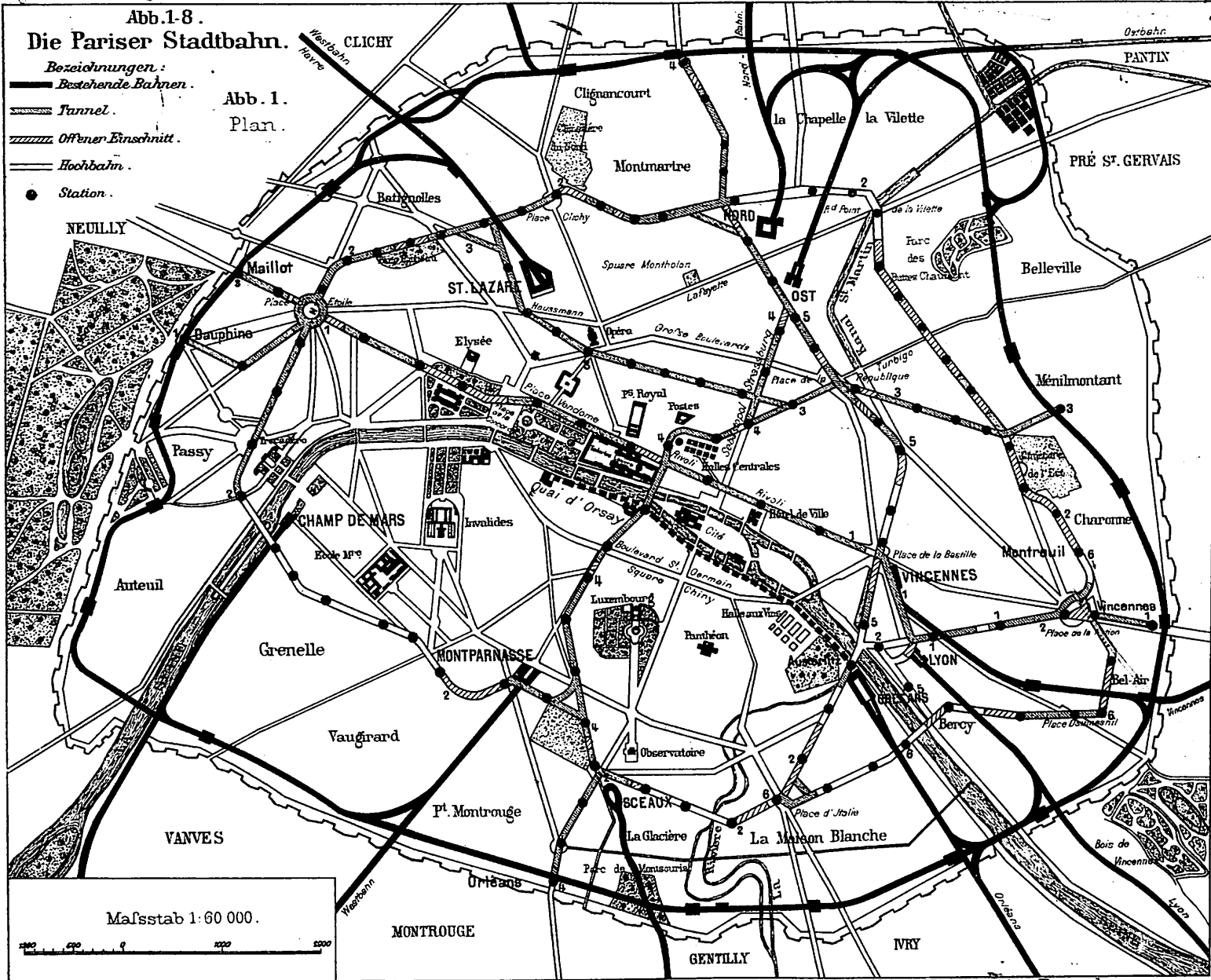


Abb. 9-11. Schnellzug-Verbundlokomotive der Chicago, Burlington u. Quincy-Bahn.

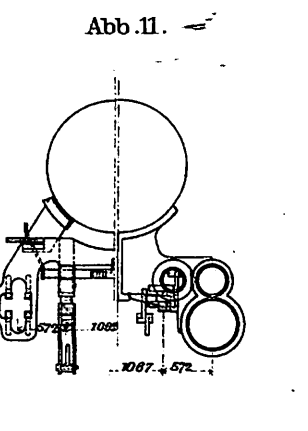
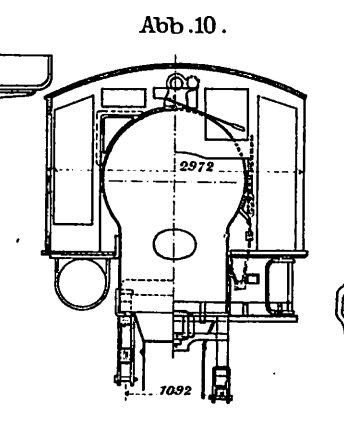
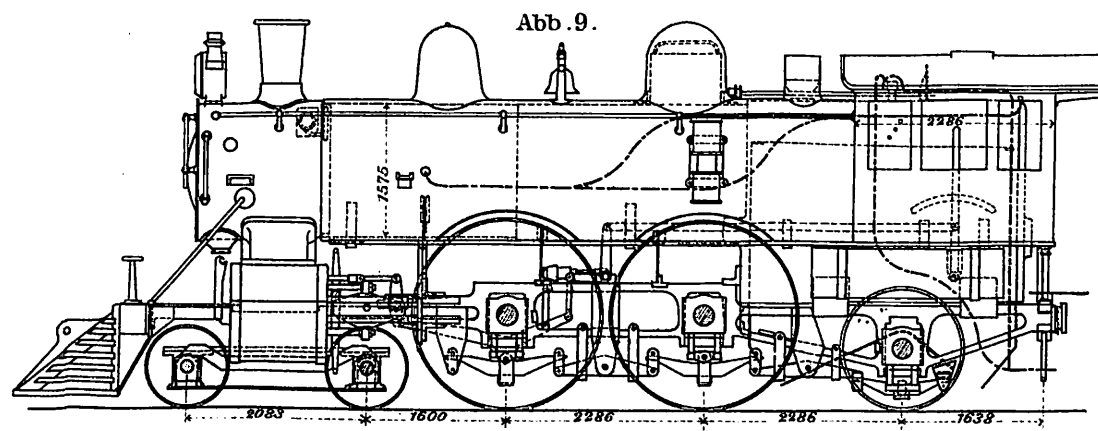
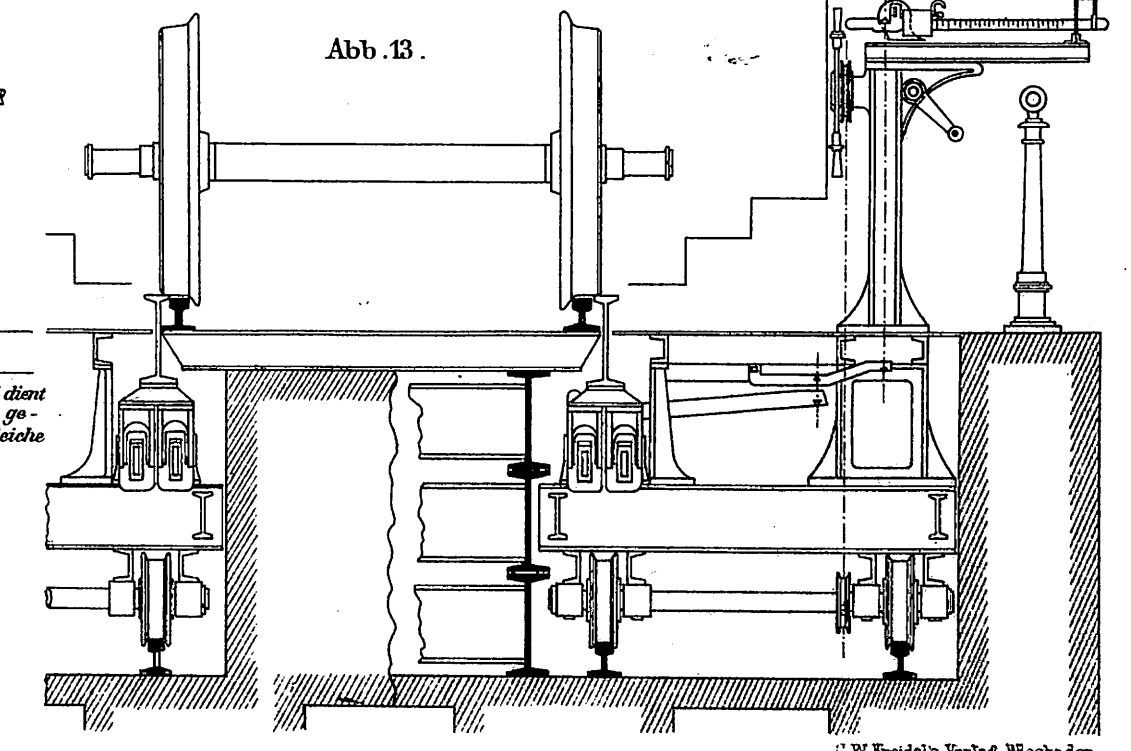
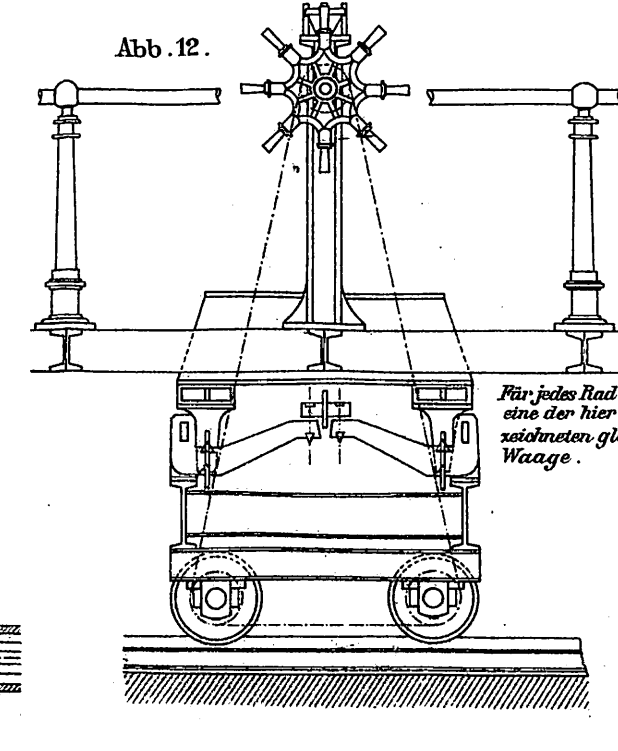


Abb. 12 u. 13. Mehrtheilige Gleisbrückenwaage für Eisenbahnfahrzeuge beliebigen Achsstandes.



Für jedes Rad dient eine der hier gezeichneten gleiche Waage.

Abb. 1-3. Blauölfeuerung.

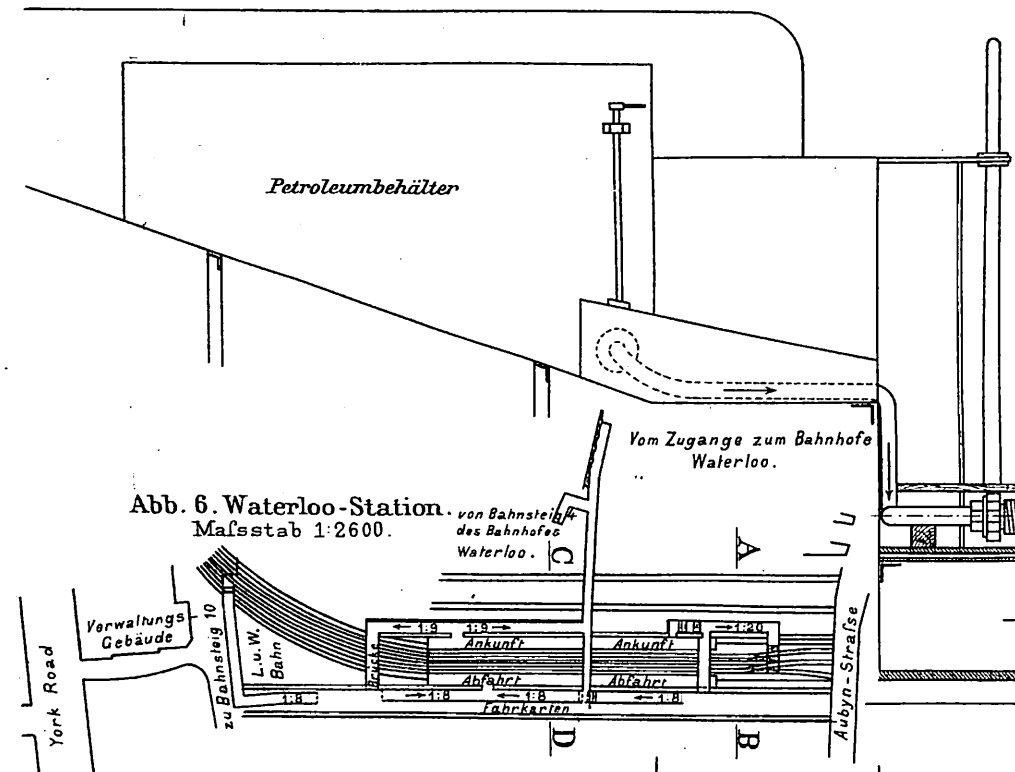


Abb. 1.

Abb. 2.

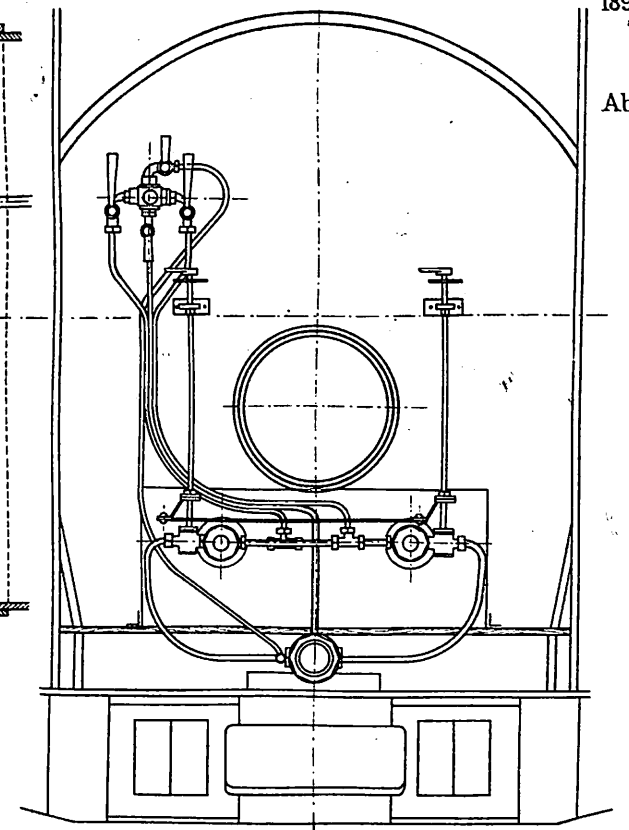


Abb. 6. Waterloo-Station. Maßstab 1:2600.

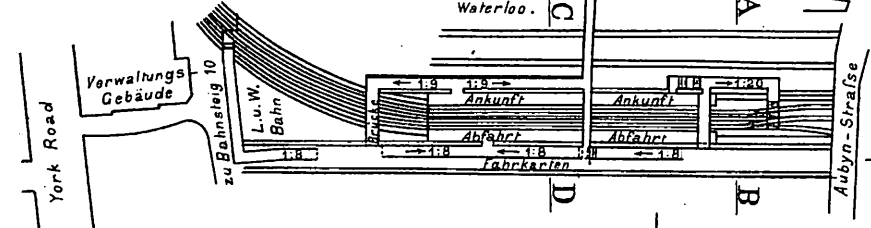


Abb. 3.

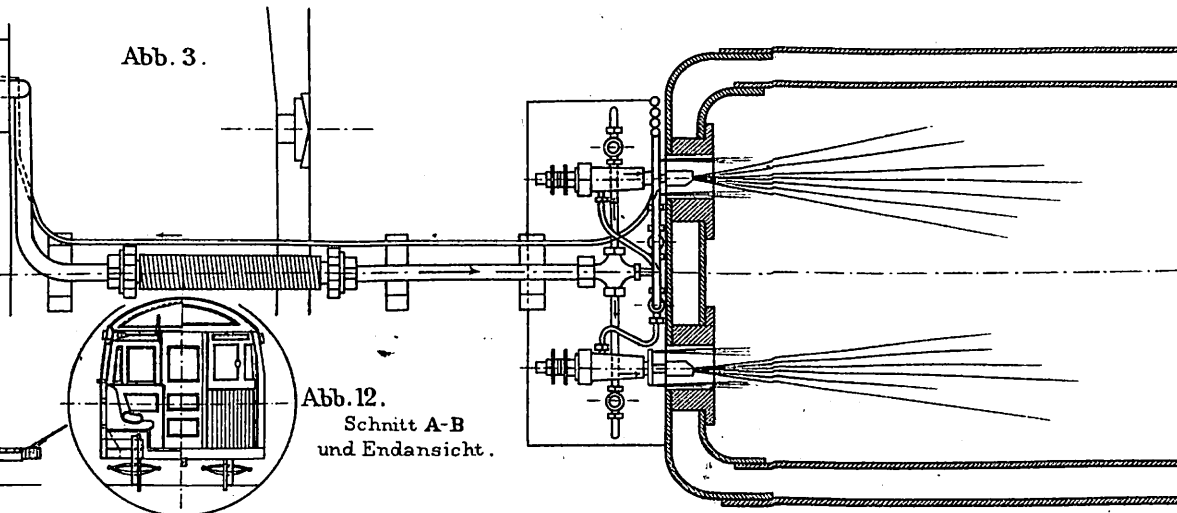


Abb. 4-15. Waterloo-und City-Untergrundbahn in London.

Abb. 7. City-Station. Maßstab 1:970.



Abb. 10-12. Anhängewagen. Maßstab 1:123.

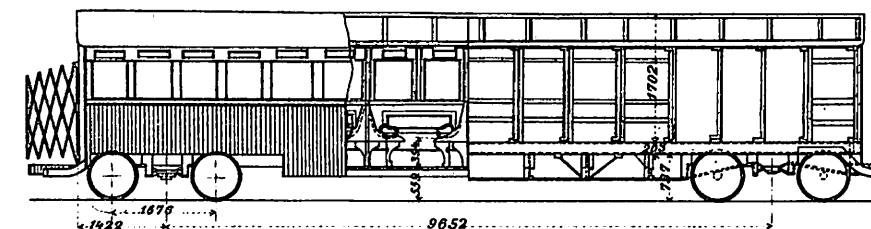


Abb. 12. Schnitt A-B und Endansicht.

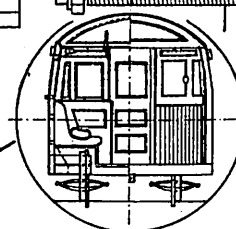


Abb. 8. Schnitt A-B. (Abb. 6)



Abb. 11.

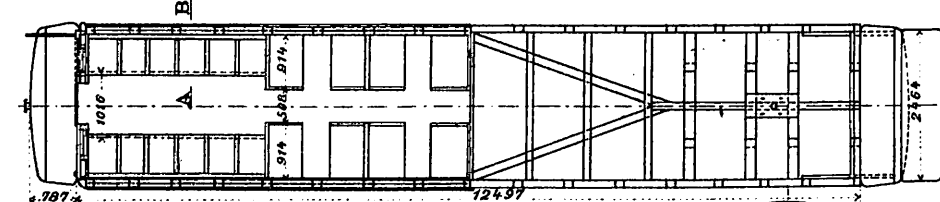


Abb. 4 u 5. Längenschnitte durch die einzelnen Gleise.

Abb. 4.

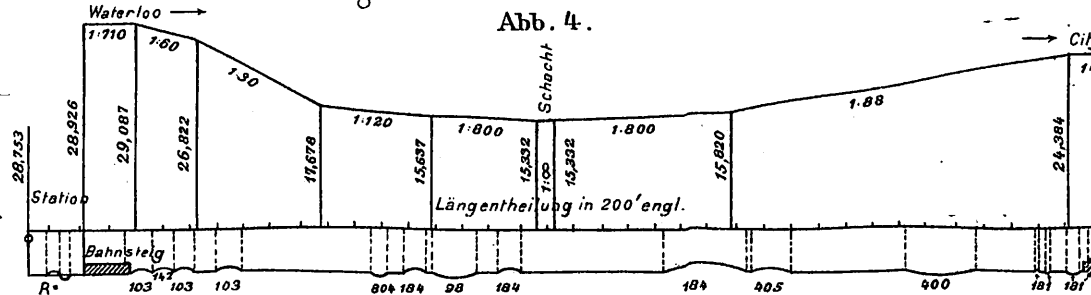


Abb. 5.

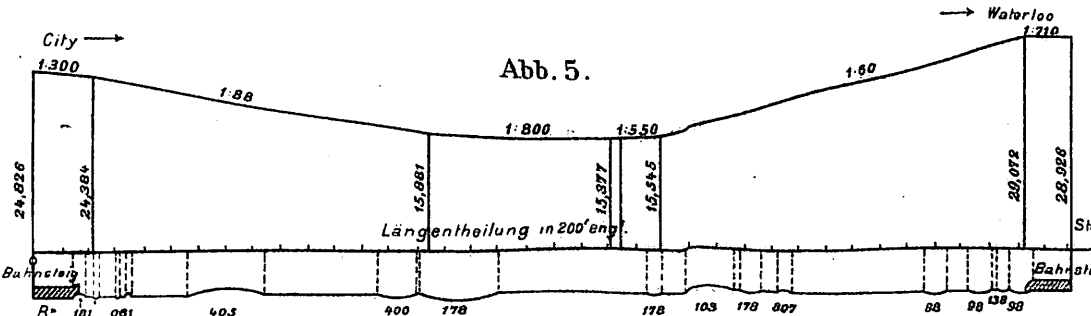


Abb. 9. Schnitt C-D (Abb. 6).

Maßstab 1:250.

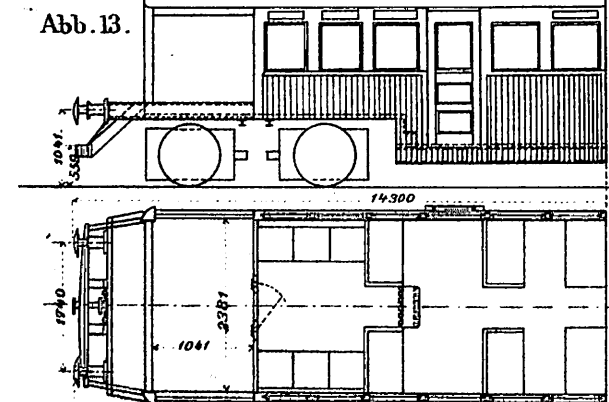
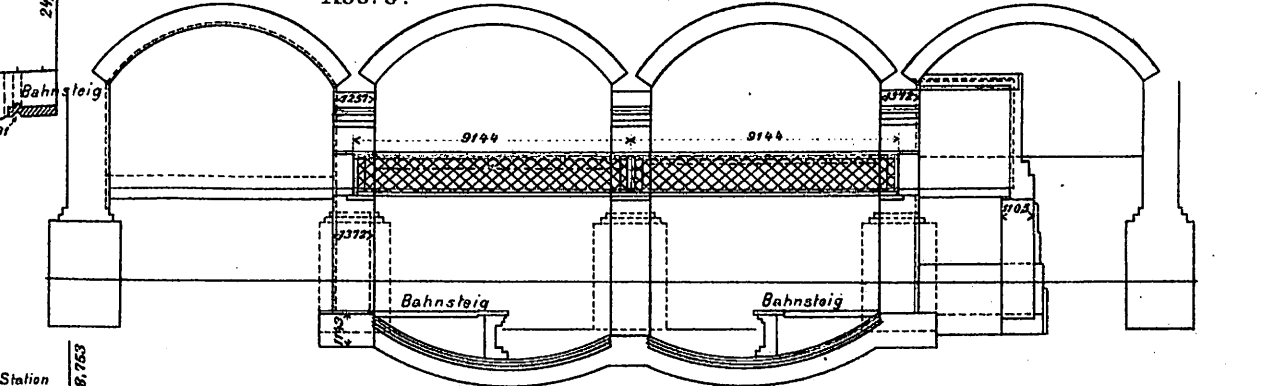


Abb. 13-15. Triebwagen.

Maßstab 1:104.

Abb. 1. Längenschnitt in der Tunnelachse.

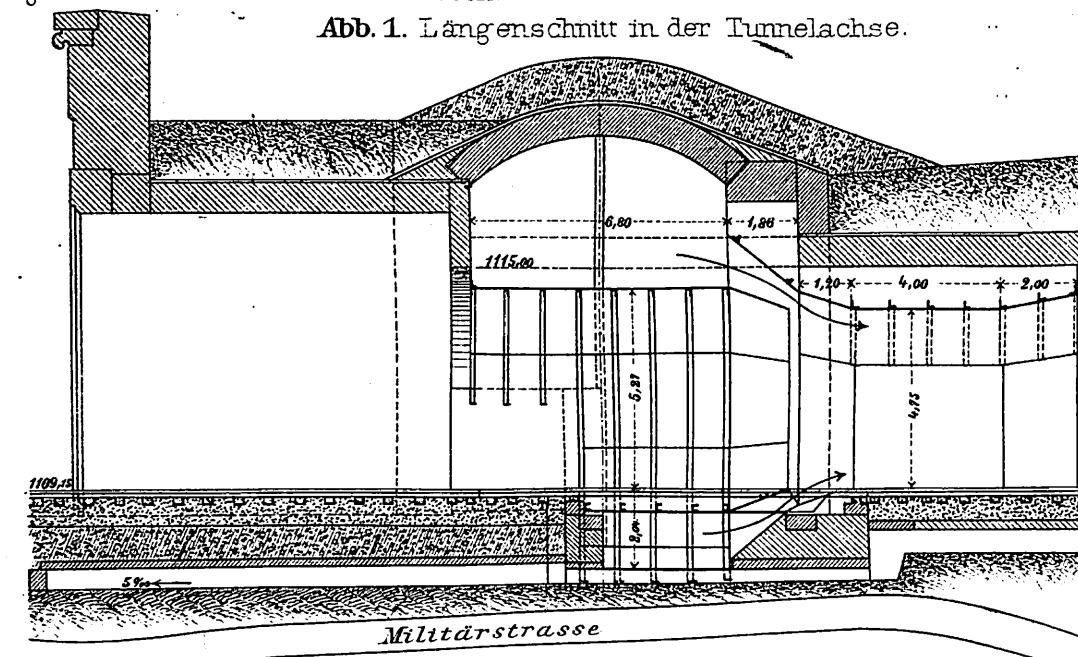


Abb. 2. Grundriss der Anlage.

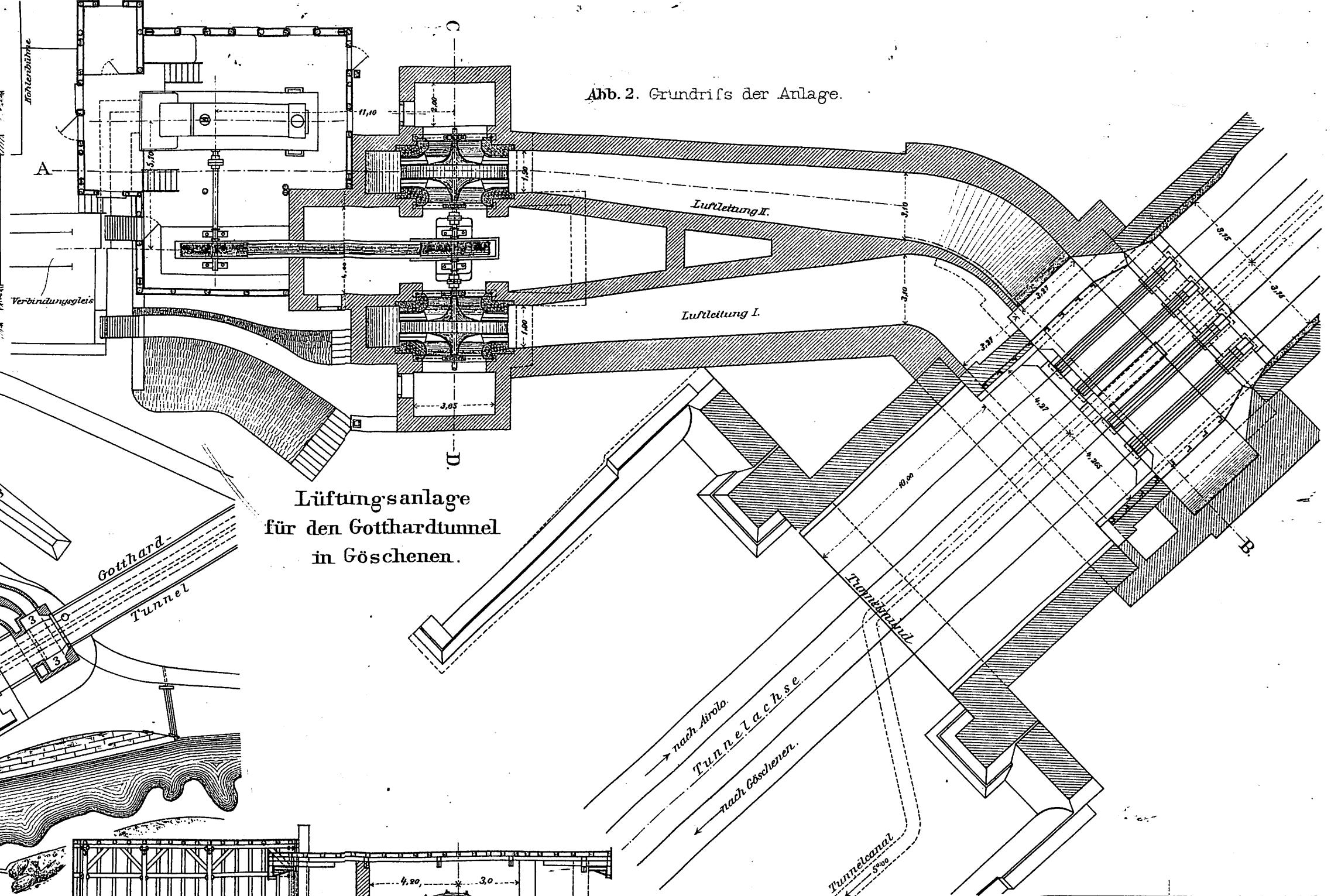
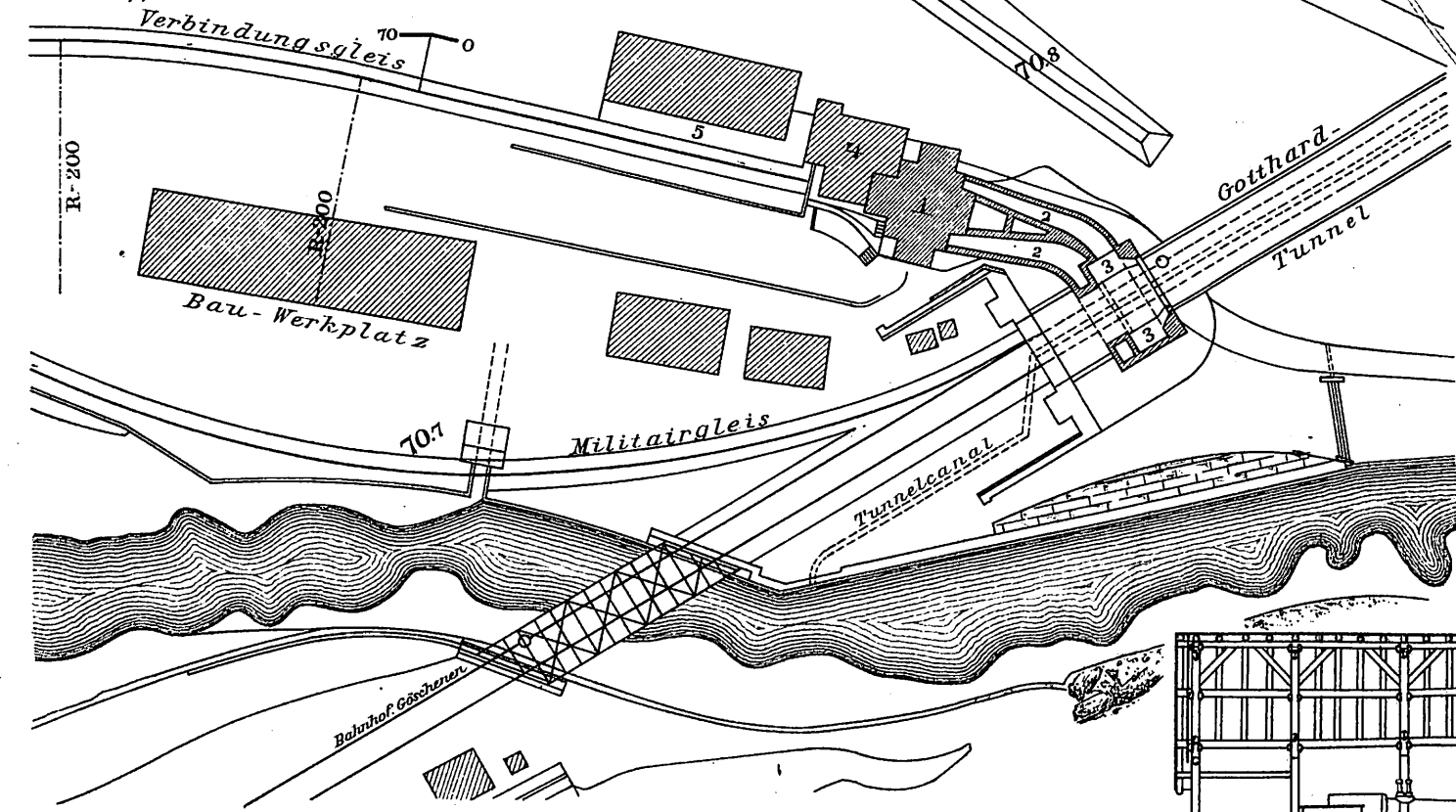


Abb. 4.

- 1) Bläser
- 2) Luftleitung zum Tunnel
- 3) Luftkammer im Tunnel
- 4) Schuppen für die Betriebslokomotive
- 5) Kohlenbühne



Lüftungsanlage für den Gotthardtunnel in Göschenen.

Abb. 3. Längenschnitt A-B.

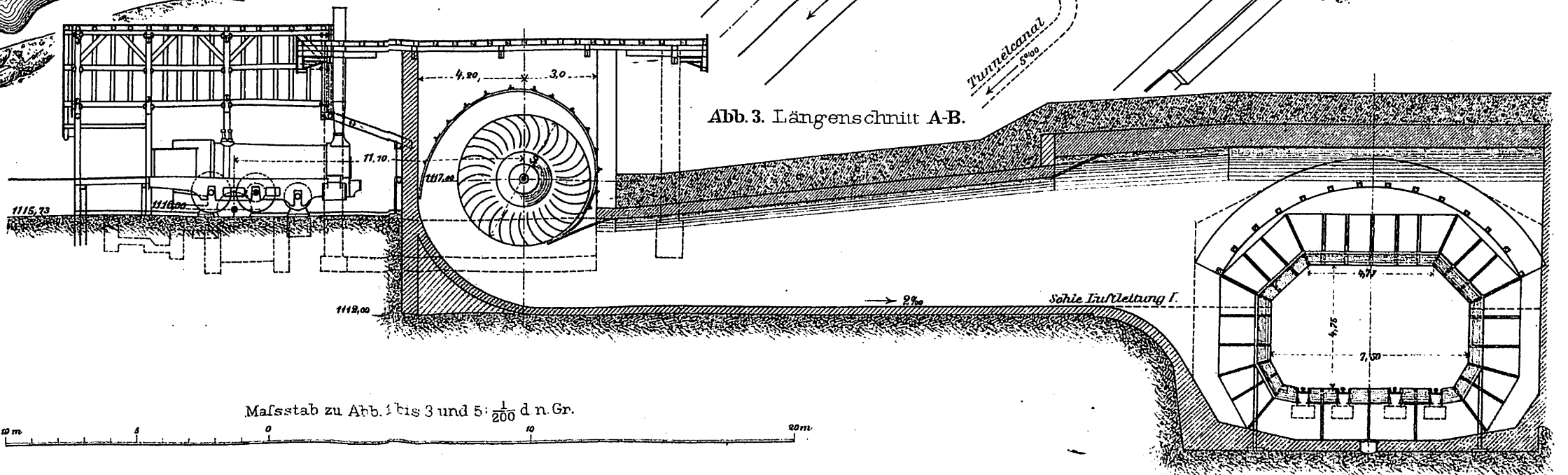
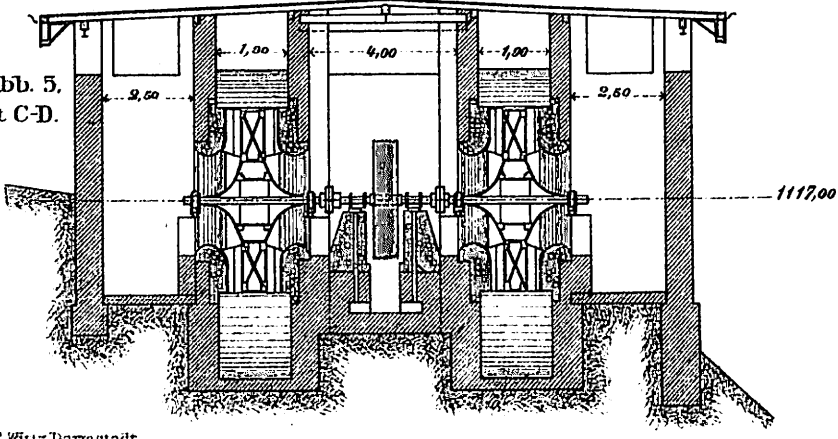


Abb. 5. Schnitt C-D.



Mafsstab zu Abb. 1 bis 3 und 5: $\frac{1}{200}$ d. n. Gr.

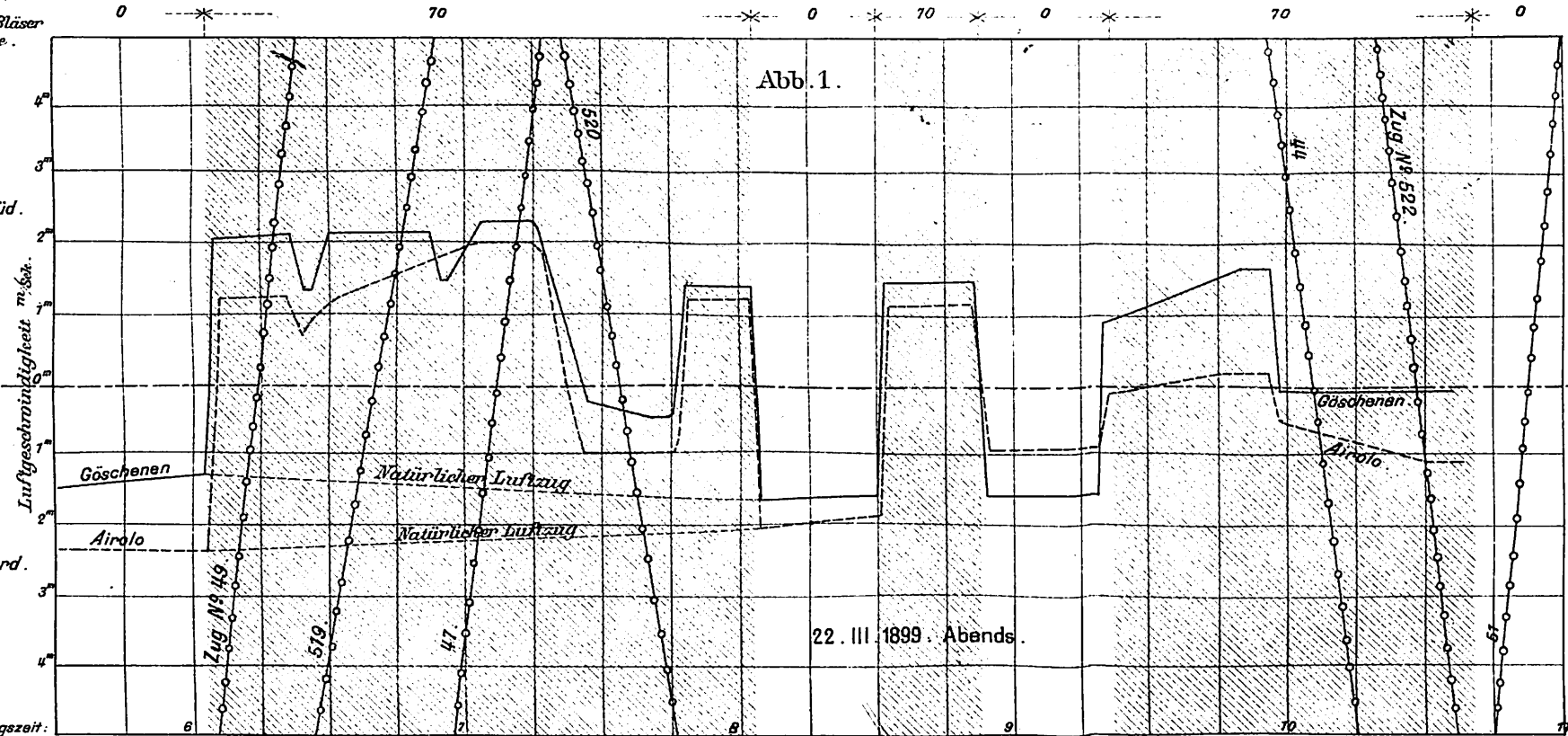
Umlaufzahl der Bläser
in der Minute.

Abb. 1-3.
Lüftungsanlage
für den
Gotthardtunnel
in
Göschenen.

(Züge Airolo-Göschenen (Süd-Nord) haben
gerade, Züge Göschenen-Airolo (Nord-Süd)
ungerade Nummern).

Darstellung der
Luftgeschwindigkeit. Beobachtungszeit:

Nord-Süd.
Süd-Nord.



Nord-Süd.
Süd-Nord.

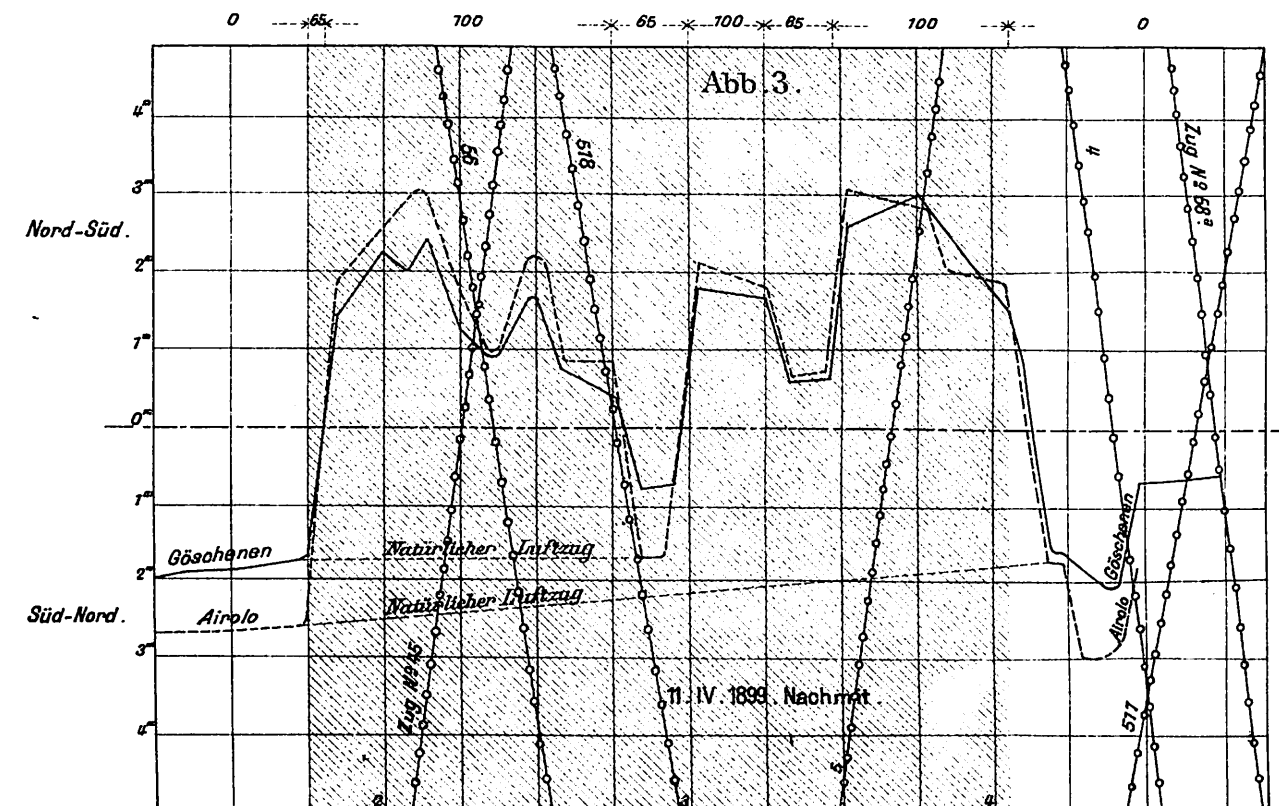
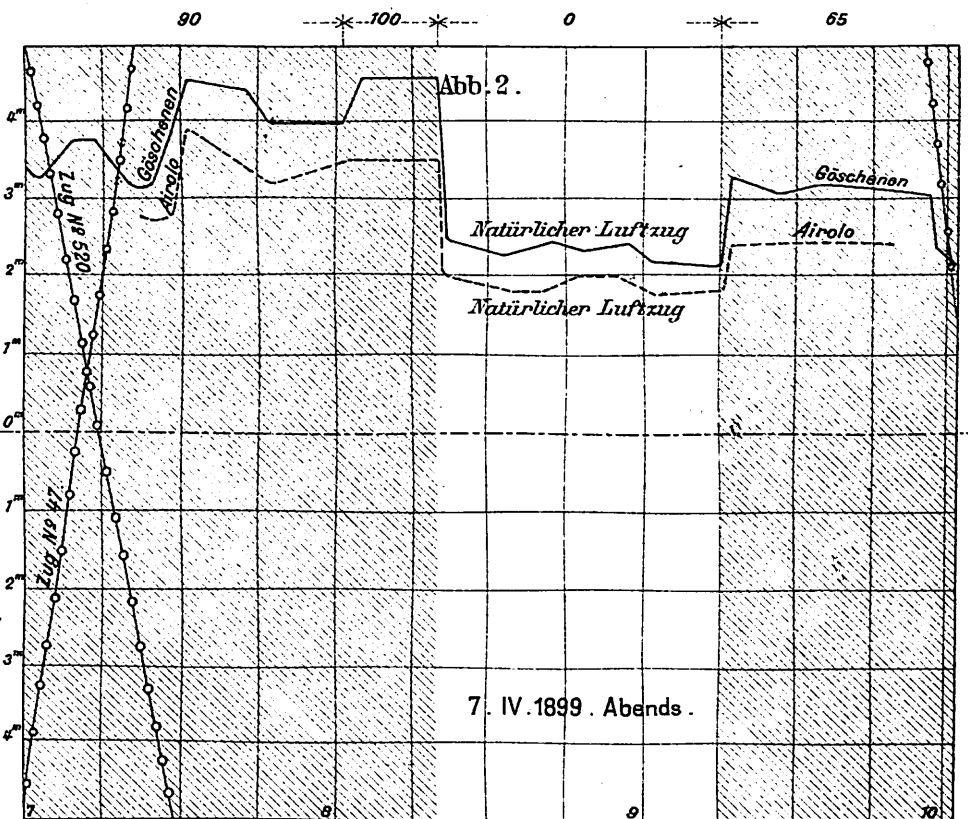


Abb. 5 u. 6. Verbundlokomotiven
der französ. Südbahngesellschaft.

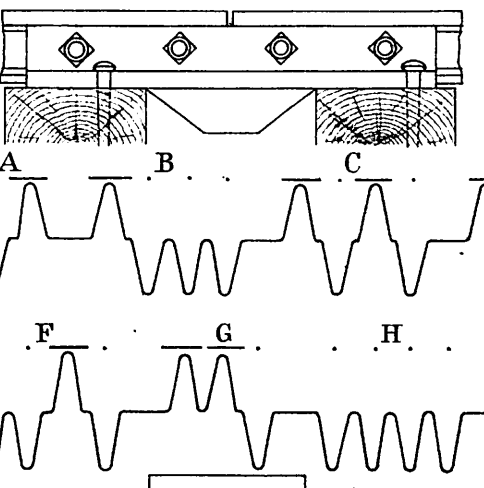
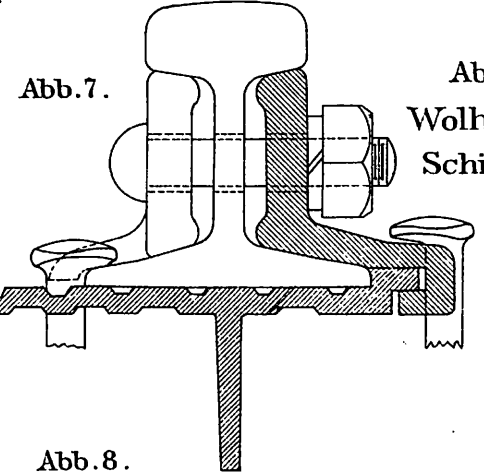
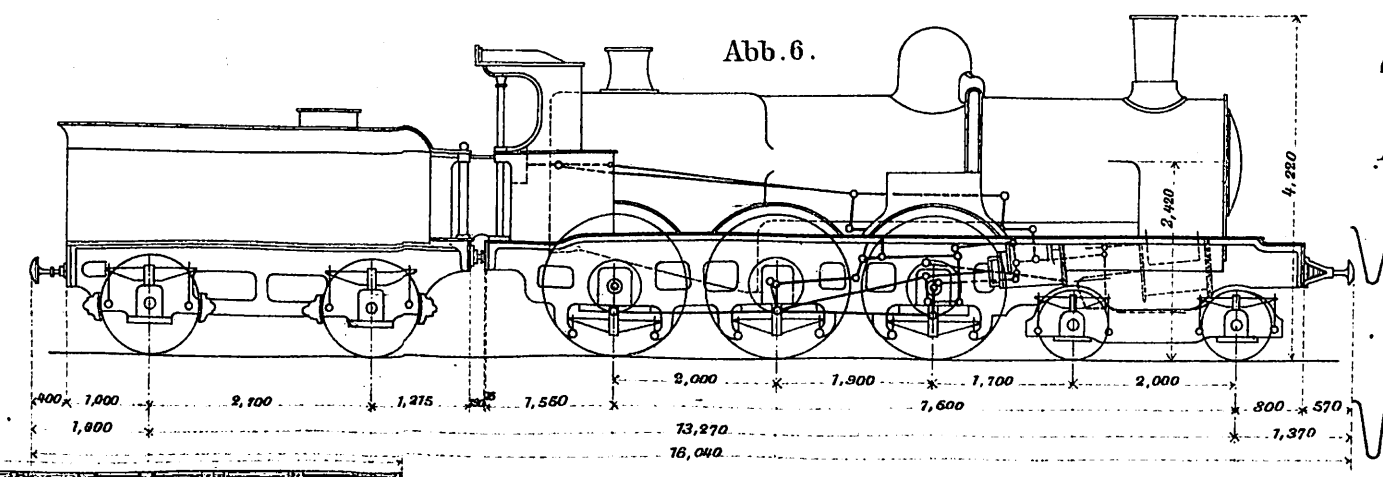
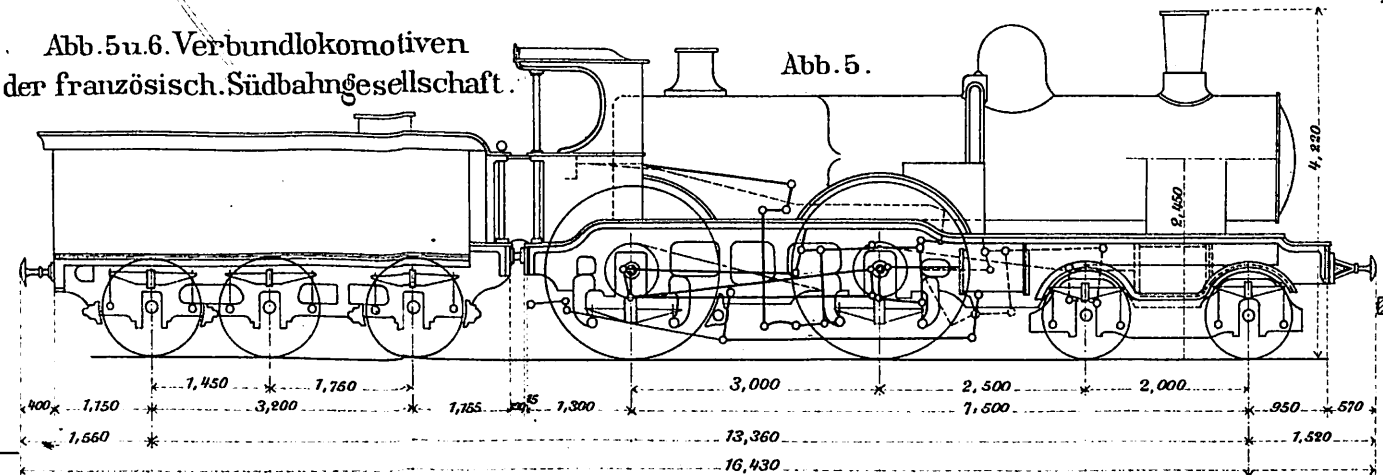


Abb. 7 u. 8.
Wolhaupter's
Schienenstofs.

Abb. 4. Vierachsiger Abtheilwagen der South Eastern u. London, Chatham u. Dover-Eisenbahn.

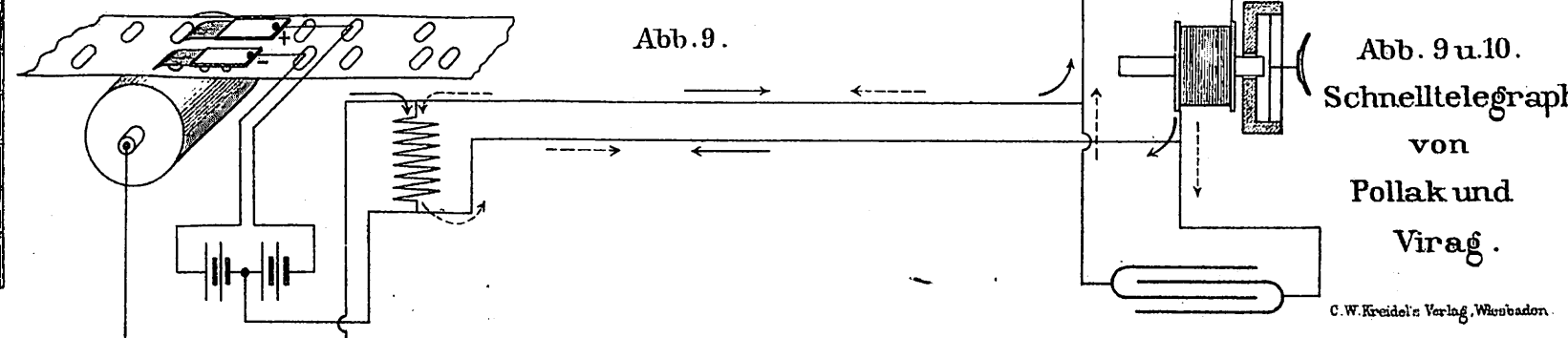
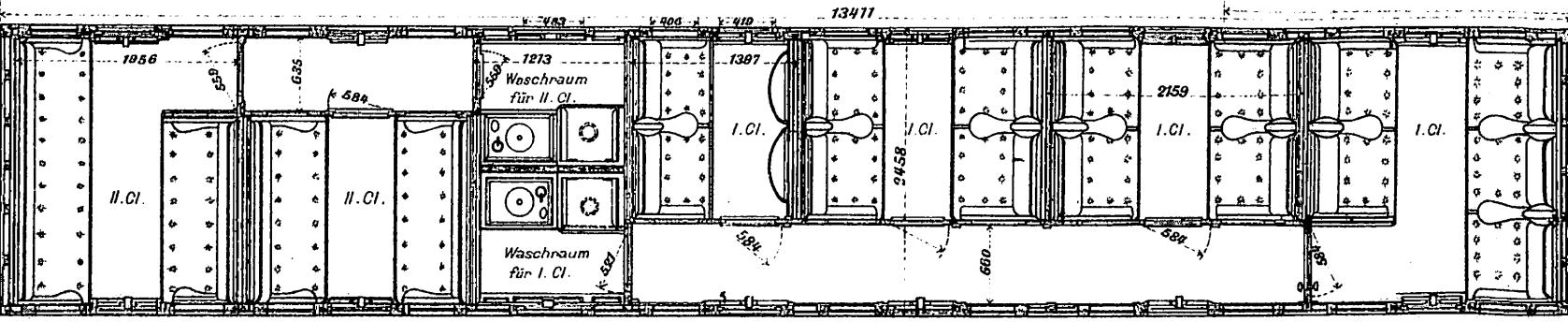


Abb. 9 u. 10.
Schnelltelegraph
von
Pollak und
Virag.

Abb. 8-10. Versuche mit Verbund-Locomotiven.

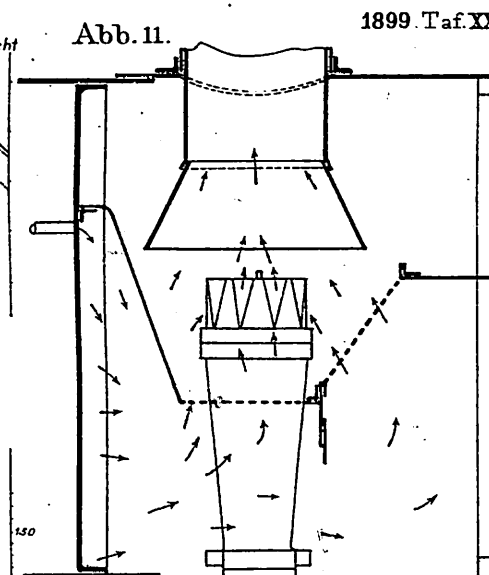
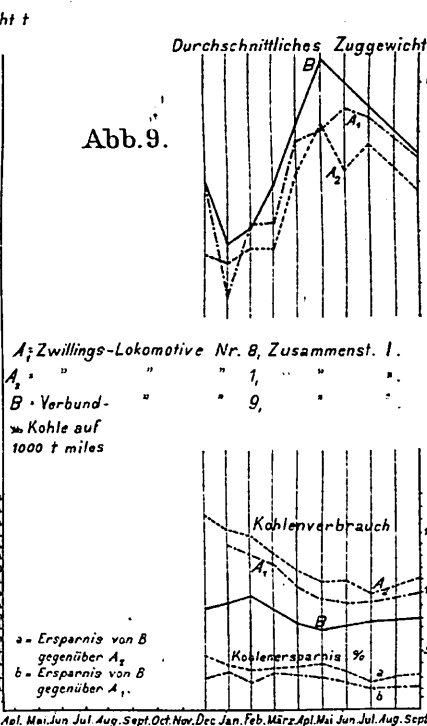
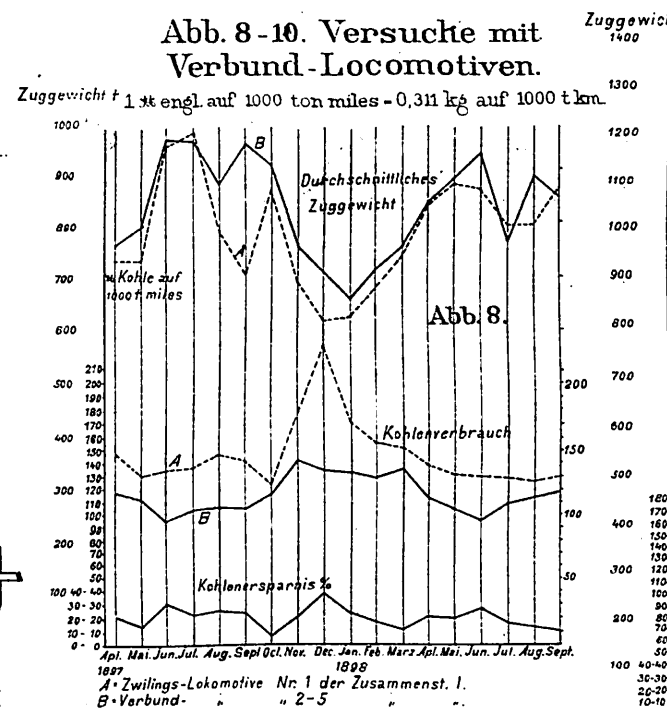


Abb. 3-6. Elektrisch angetriebene Winde.

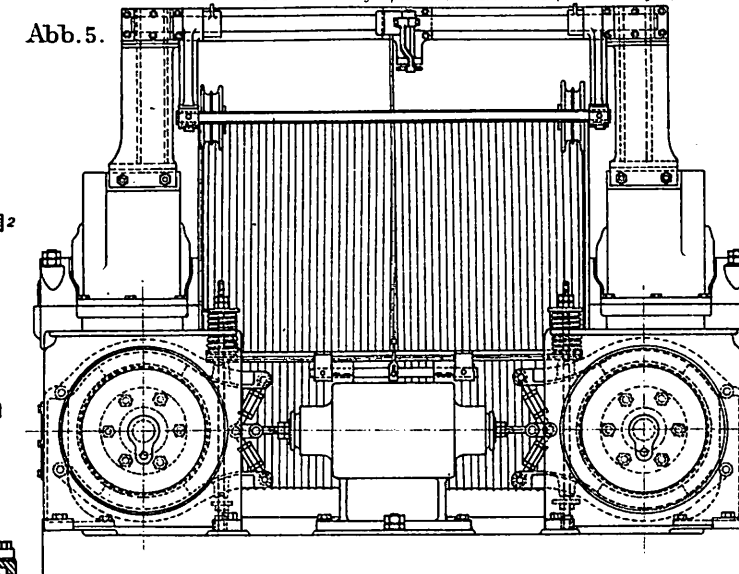
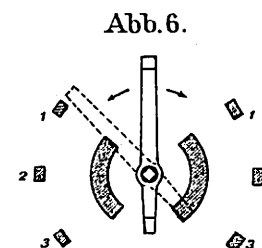
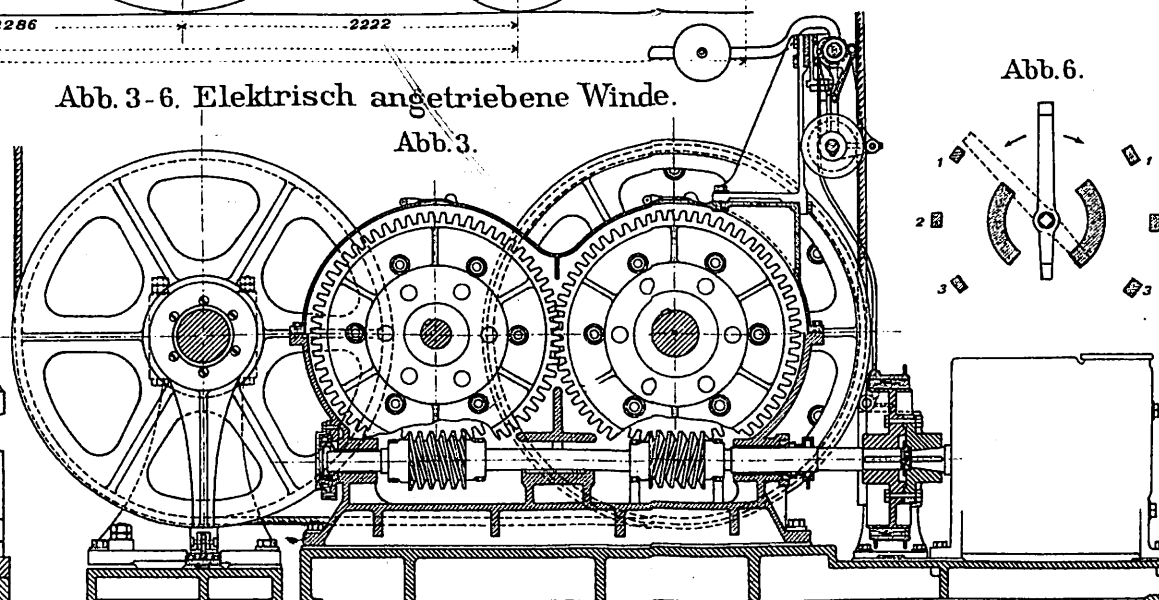
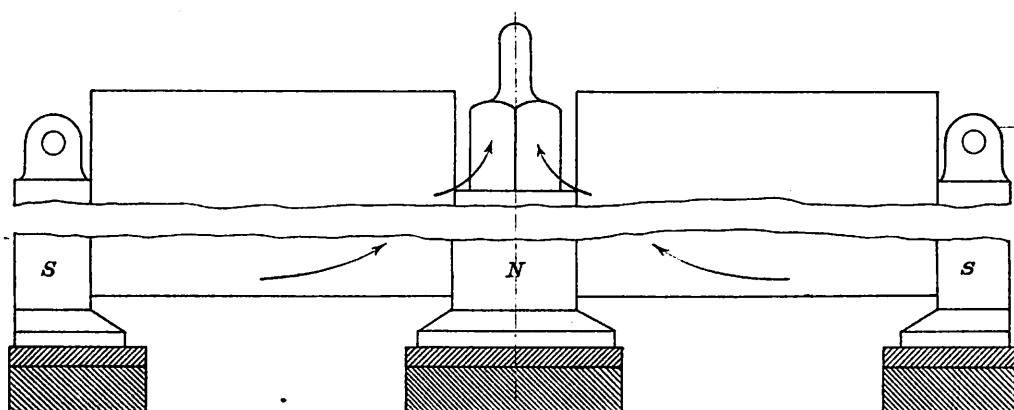


Abb. 11-14.

Sweney's
Blasrohr.

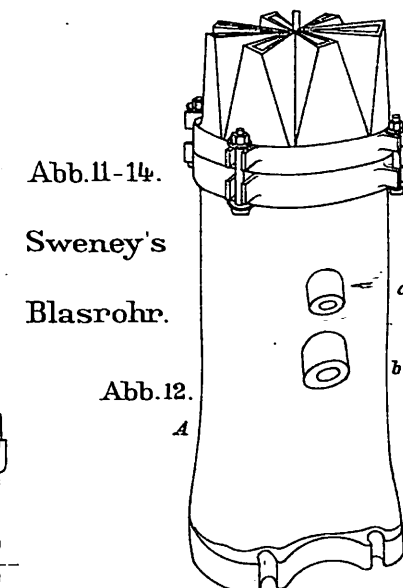


Abb.12.

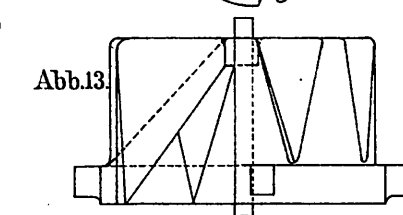


Abb. 14.

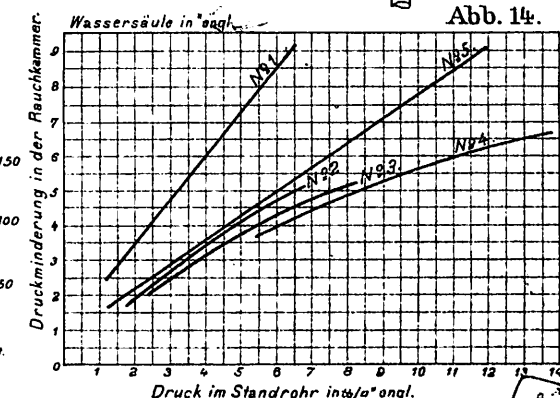
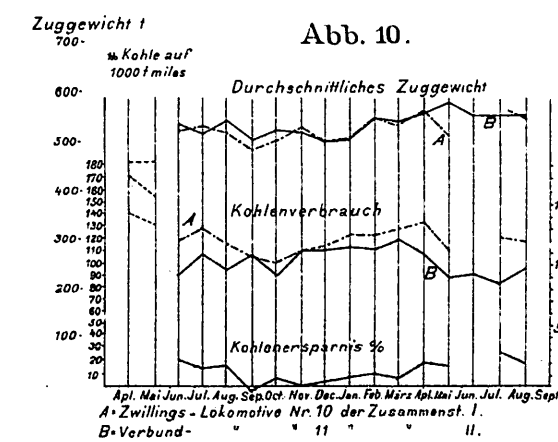
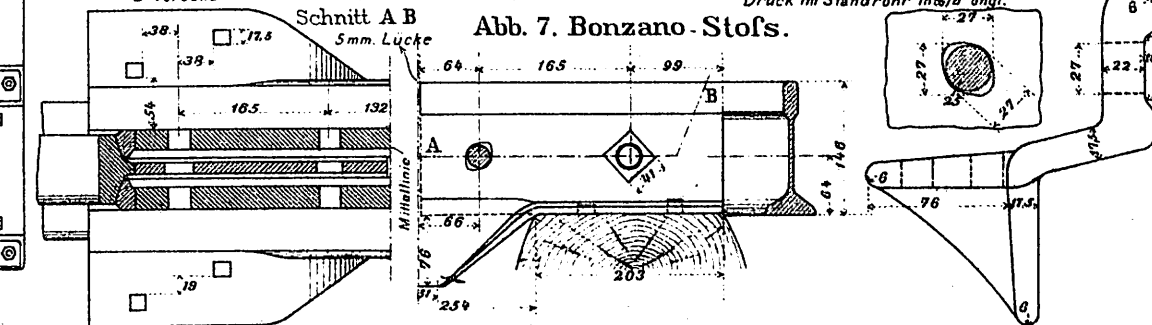
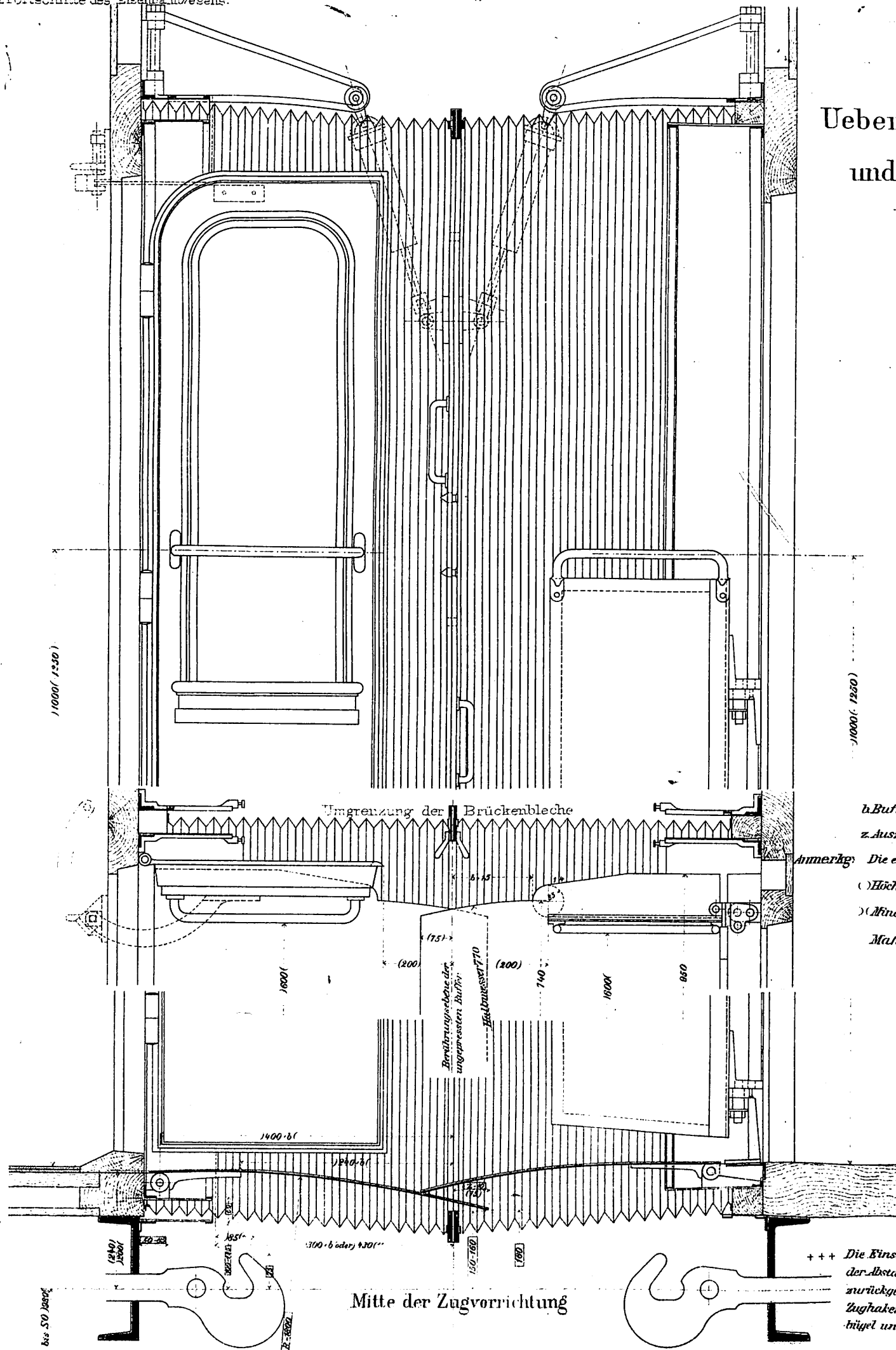


Abb. 7. Bonzano-Stofs.



Uebergangsbrücken und Faltenbälge.

Maßstab 1:10.



b. Bufferspiel.

z. Auszug der Zugvorrichtung.

Anmerkung: Die eingerahmten Maße sind bindend.

() Höchstmaße.

[] Mindestmaße.

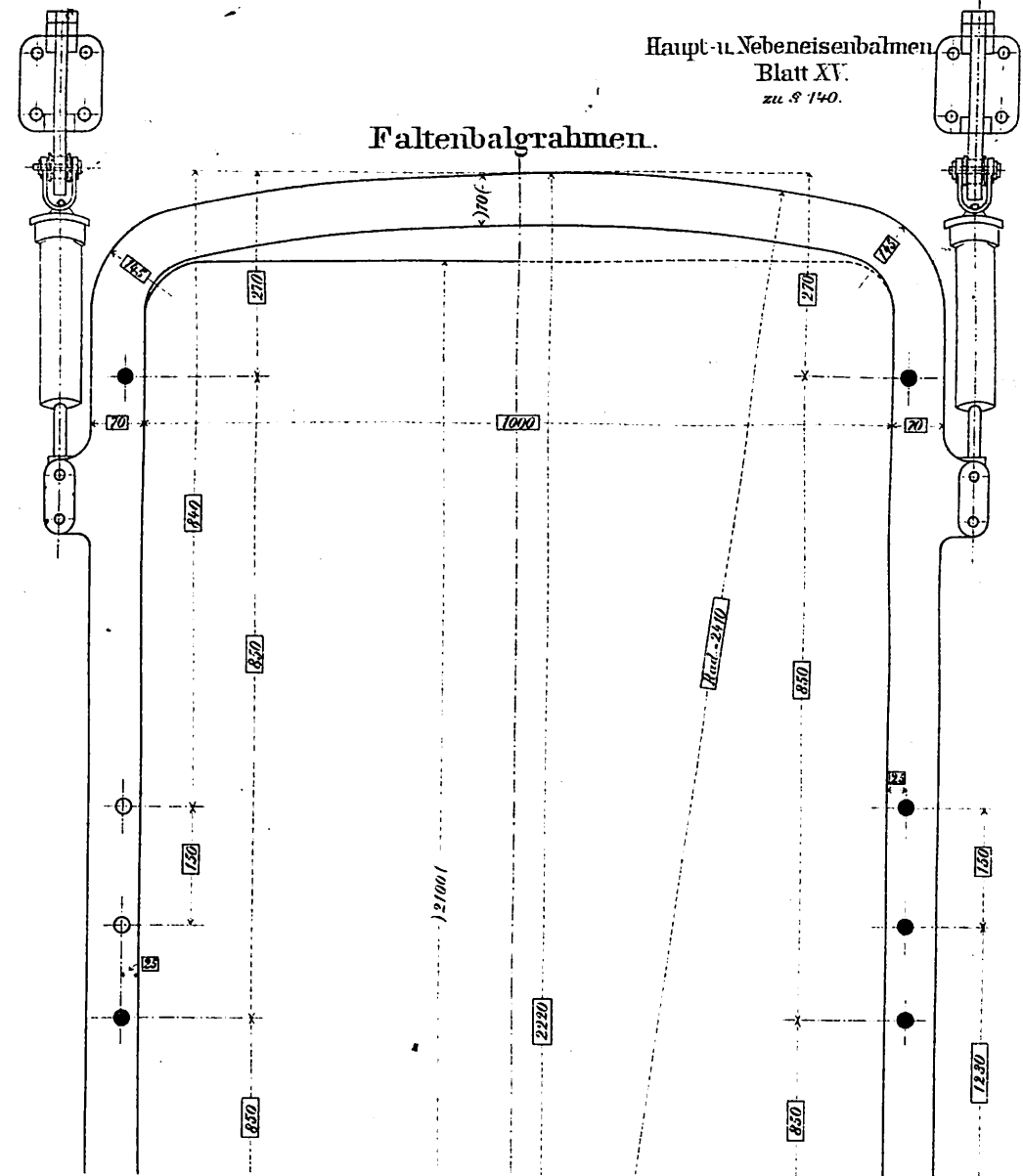
Maße Millimeter.

○ Pufferstifte auf Seite der gewählten Puffer.
● Pufferungen 20mm Durchmesser.

+++ Die Einschränkung 185 (bzw. 140) entfällt sobald der Abstand der Unterkante des vollständig zurückgeschobenen Faltenbalgrahmens von der Zughakenspitze genügend groß ist um den Kuppelhügel unbehindert einhängen zu können.

Haupt- u. Nebeneisenbahnen.
Blatt XV.
zu S. 140.

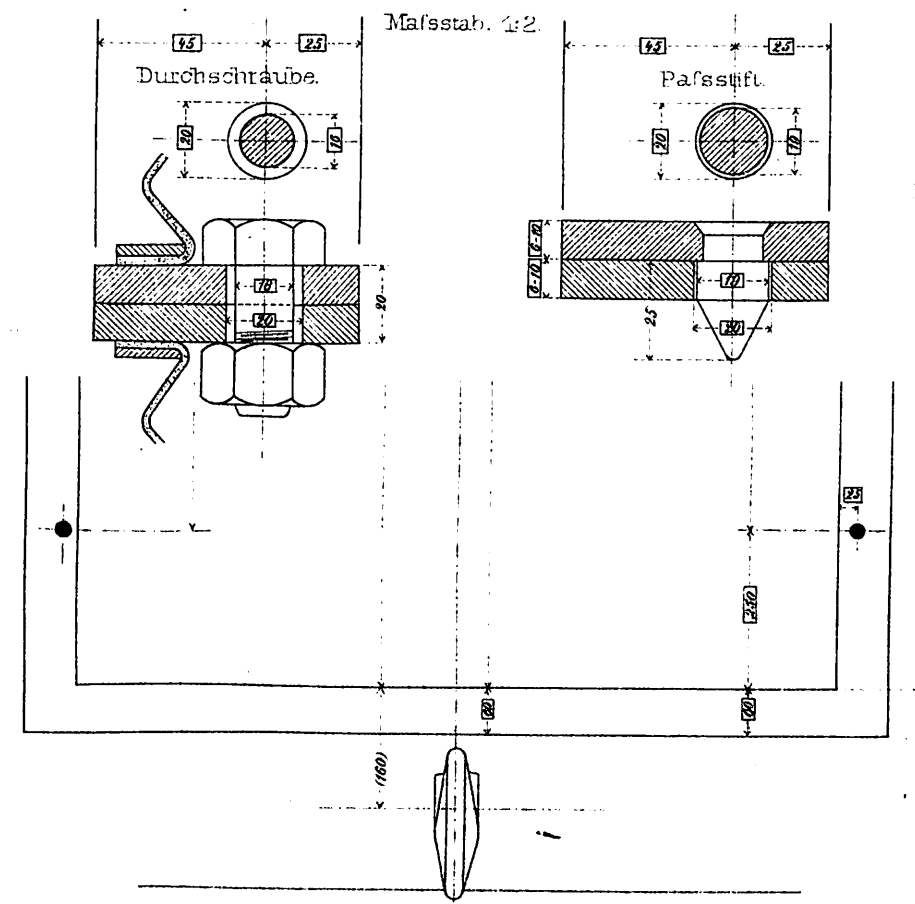
Faltenbalgrahmen.



Maßstab 1:2.

Durchschraube.

Paßstift.



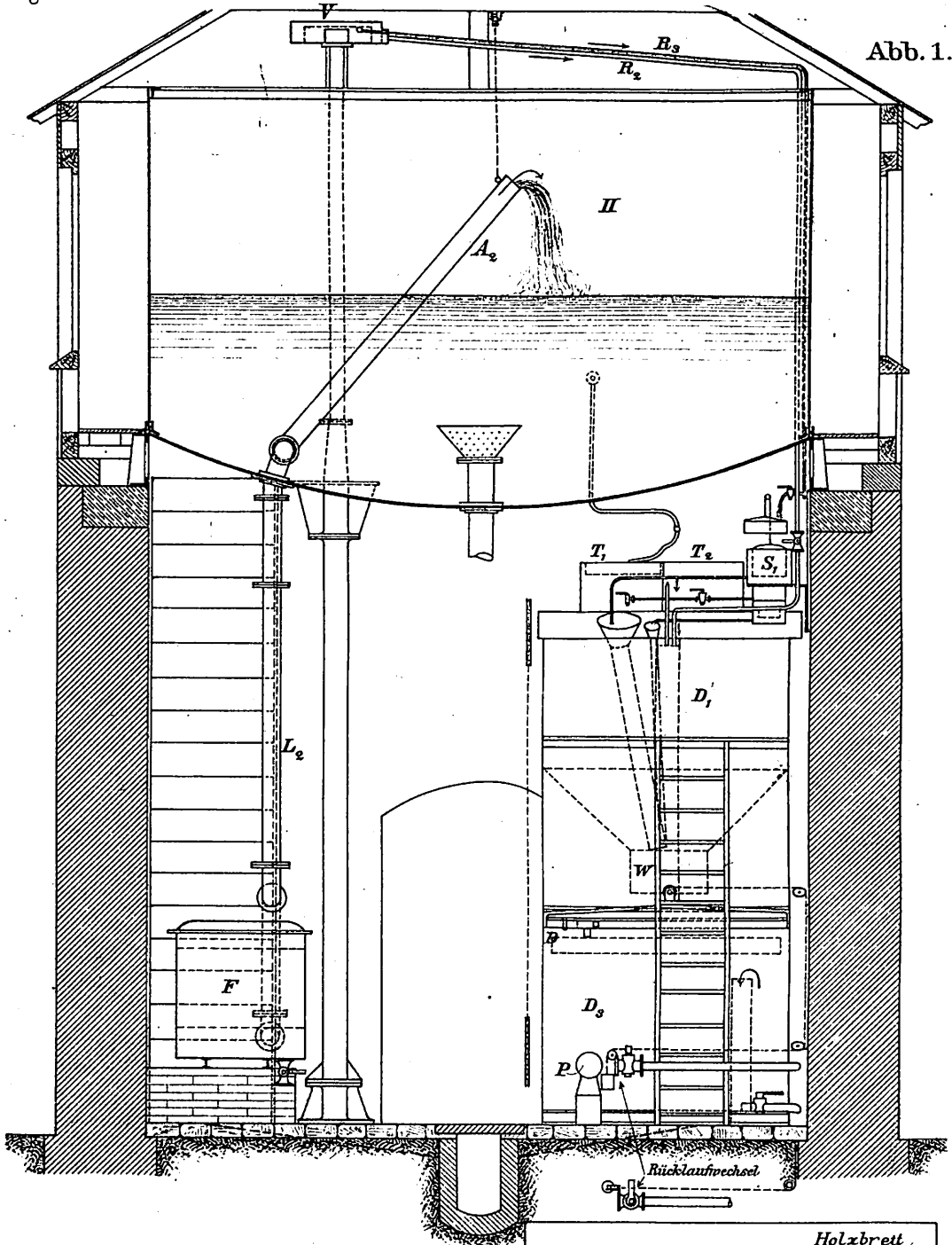


Abb. 1.

Abb. 1-4.
Wasser-
reinigungs-
Anlage
auf
Station
Zellerndorf.

1:50 d.n.Gr.

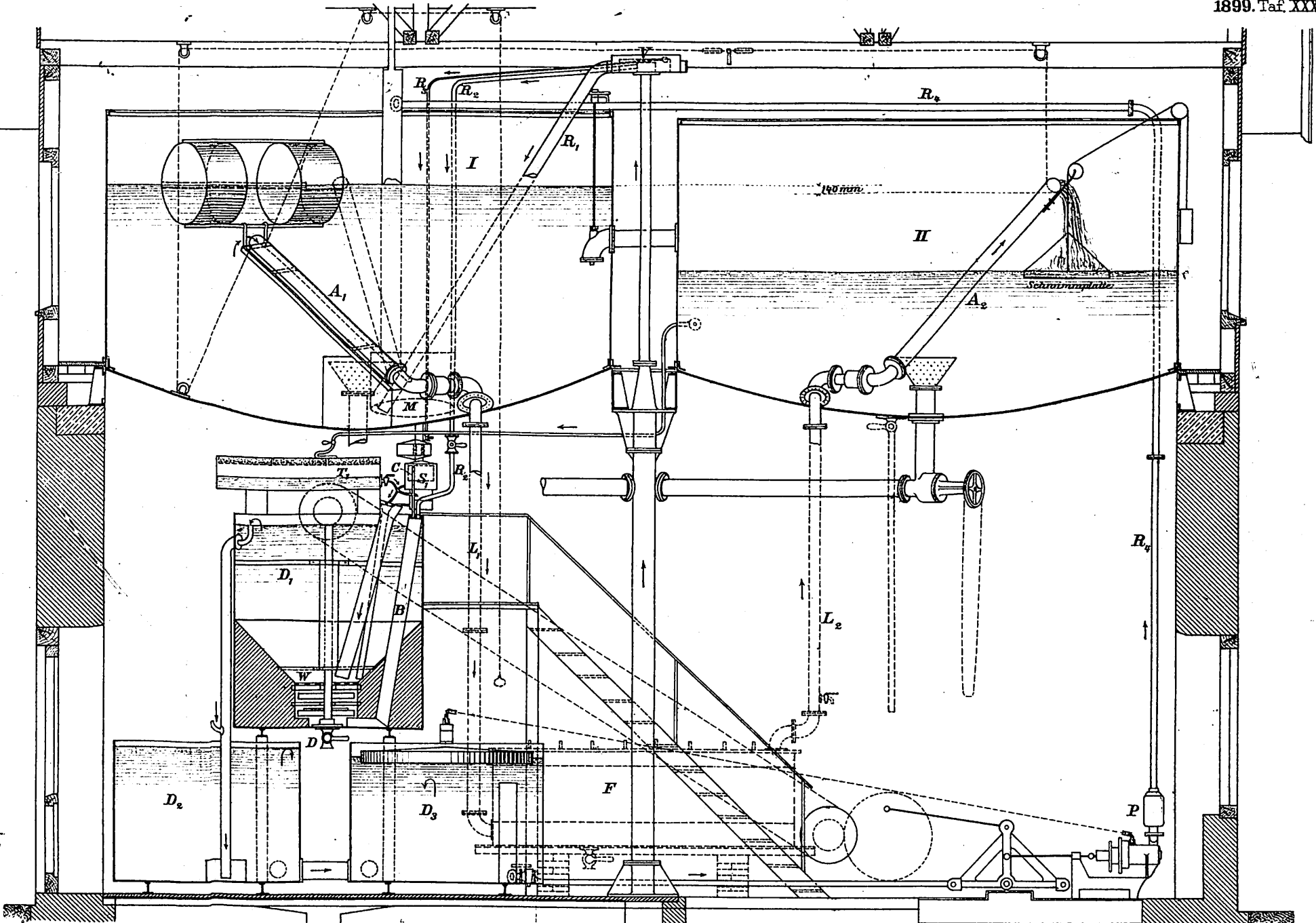


Abb. 3.

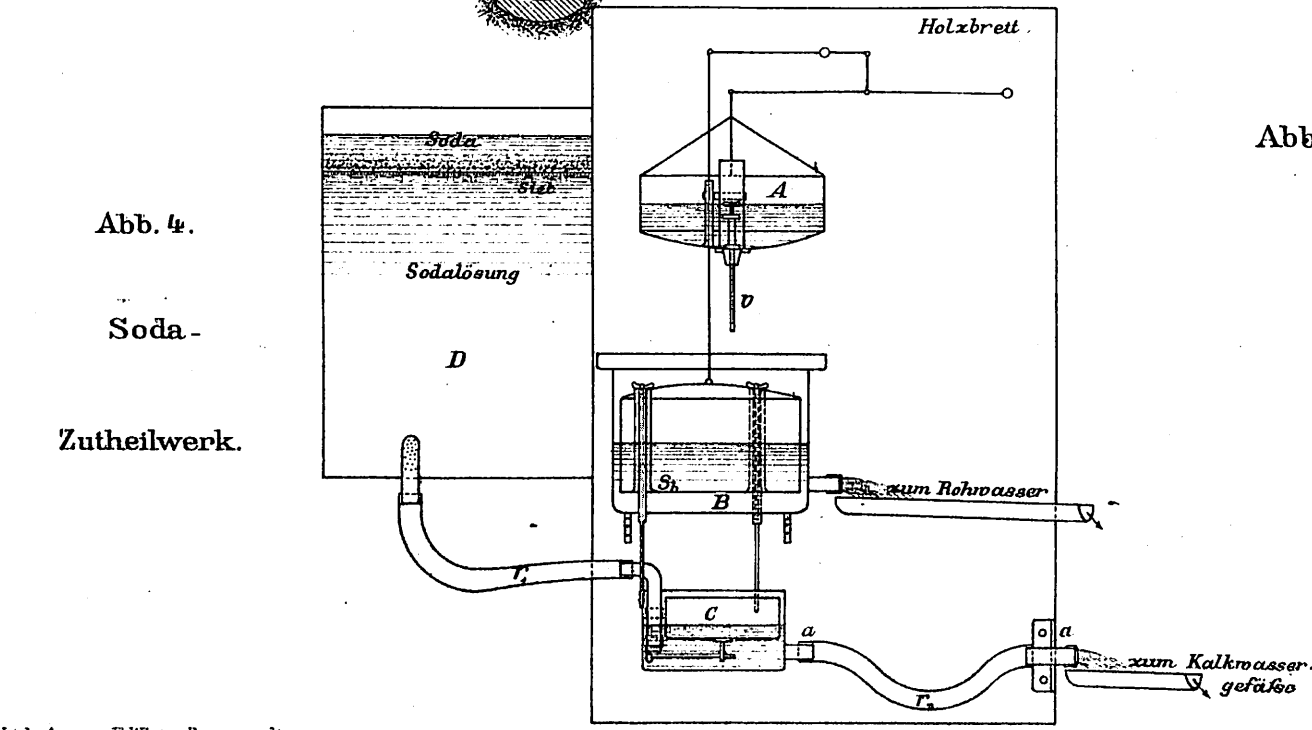


Abb. 4.

Soda-
Zutheilwerk.