

Abb. 1-6. Boda: Über den Anschluß von Blocklinien an Stellwerksanlagen mit elektrischem Weichenstraßen-Verschlusse.

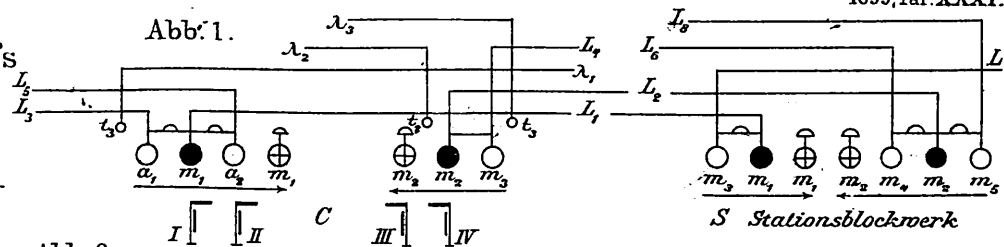


Abb. 2.

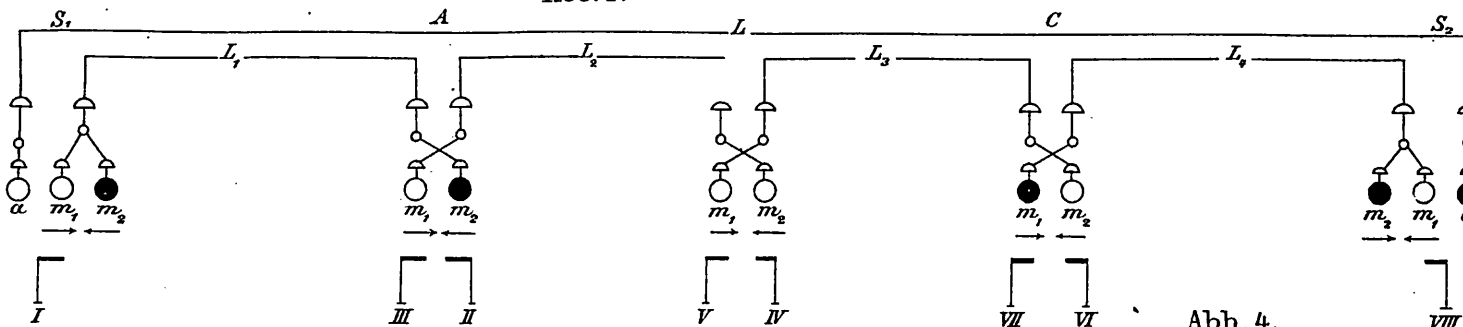


Abb. 4.

Abb. 3.

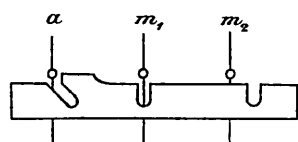


Abb. 5.

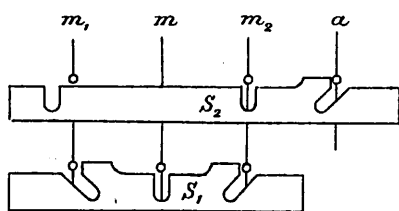


Abb. 7 u. 8. Güterschuppen in Schaffhausen.

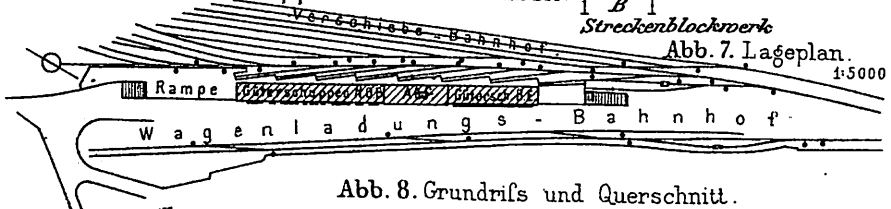


Abb. 8. Grundriß und Querschnitt.

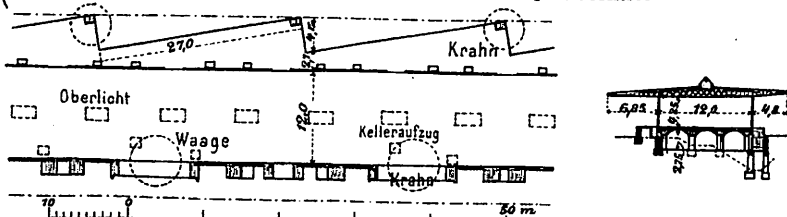


Abb. 9. Neuer Güterschuppen in Zürich.

Lageplan. 1:5000

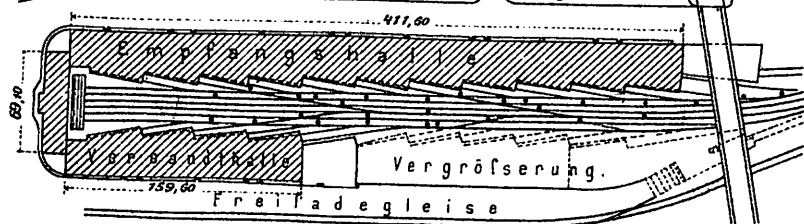


Abb. 10. Entwurf von 1888 für Lokomotiv- und Wagenschuppen in Zürich.

1:5000.

L. Remise für 28 Lokomotiven.
W. Wagenremise.
K. Kohlenbühnen.

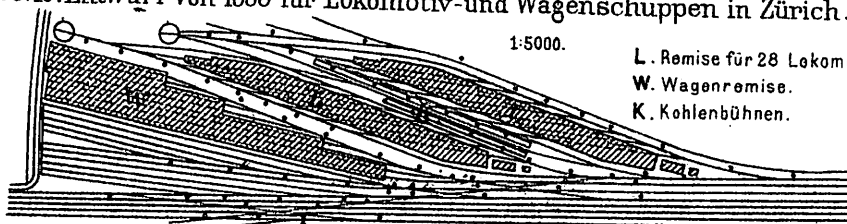


Abb. 11-13. Schiene der elektrischen Straßenbahn in Glasgow.

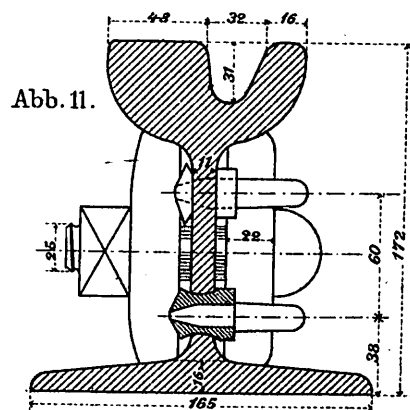


Abb. 11.

Abb. 12. Grundriß.

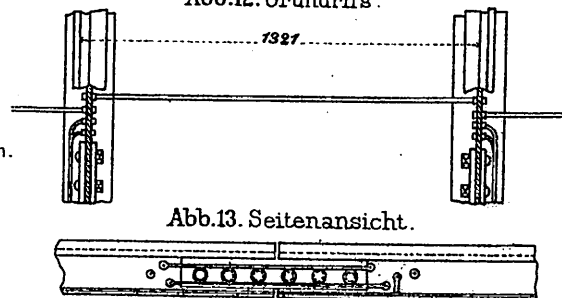


Abb. 13. Seitenansicht.

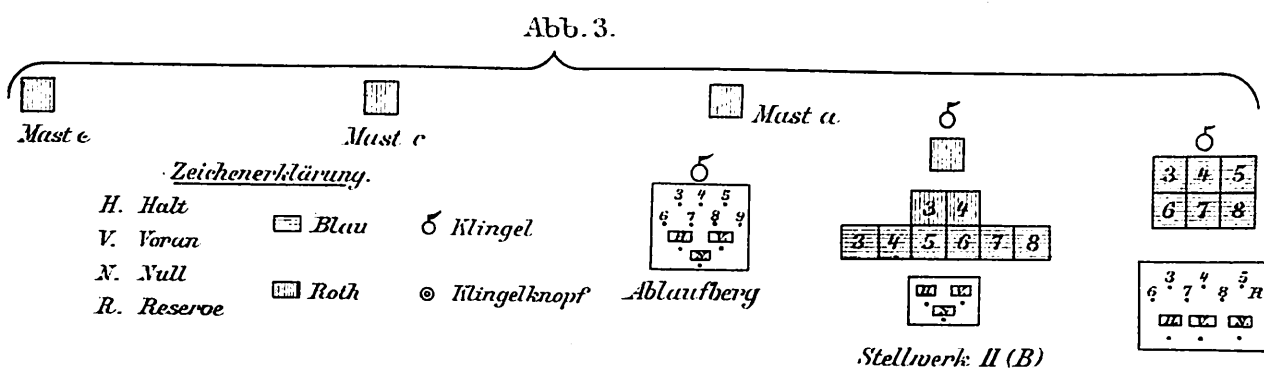
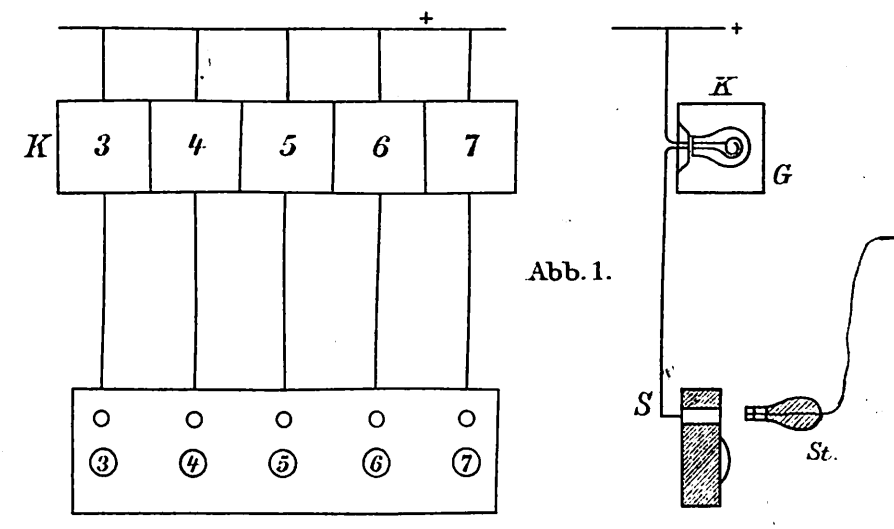
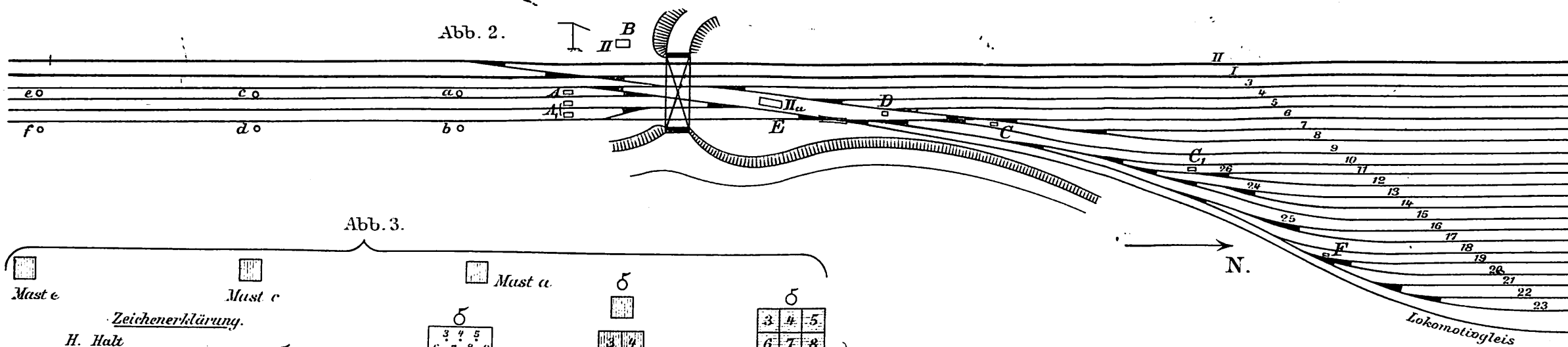


Abb. 1-7.

Elektrische Anzeige der Gleiswege
für Ablaufgleise und Verschiebeköpfe.

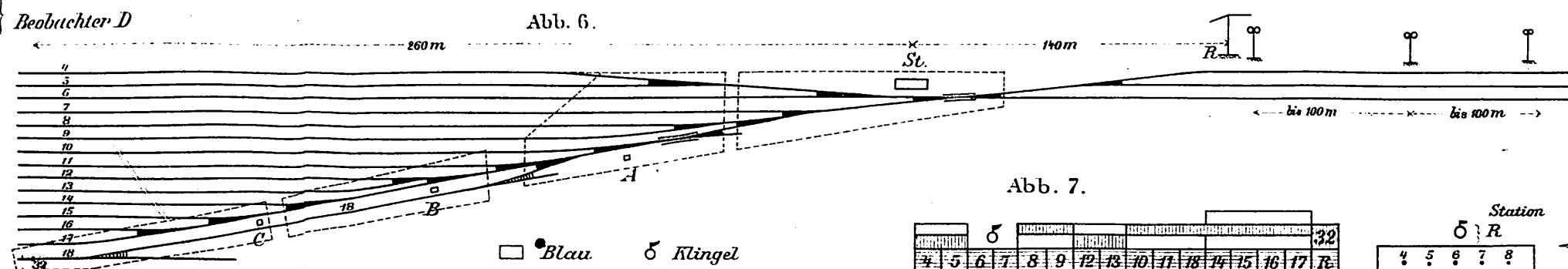


Abb. 7.

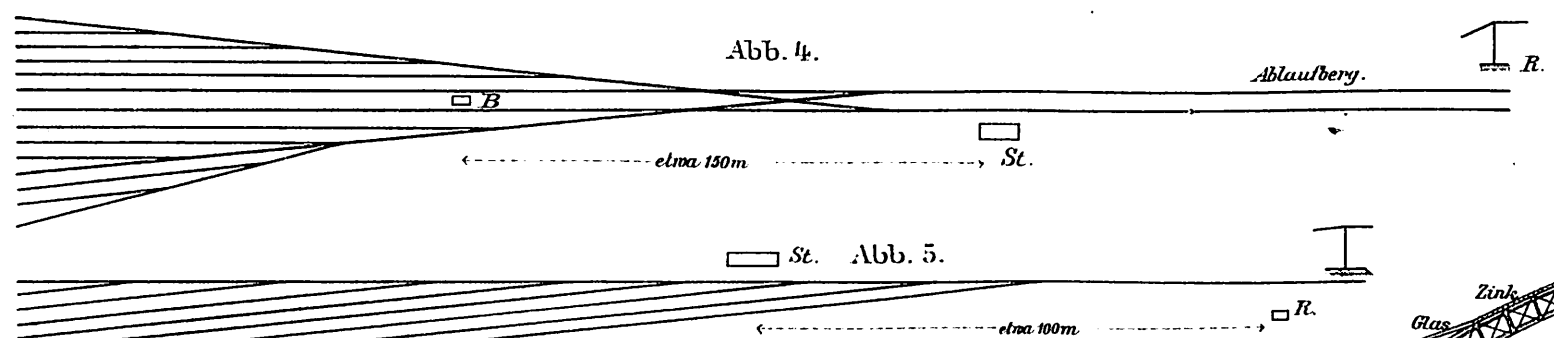
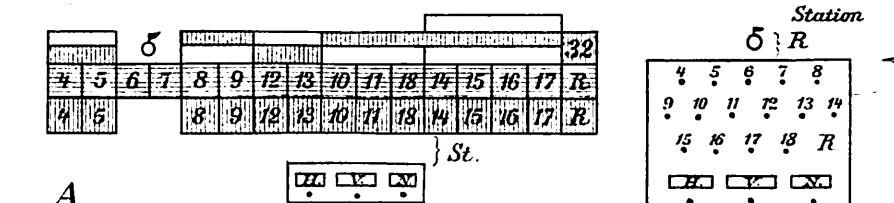


Abb. 5.

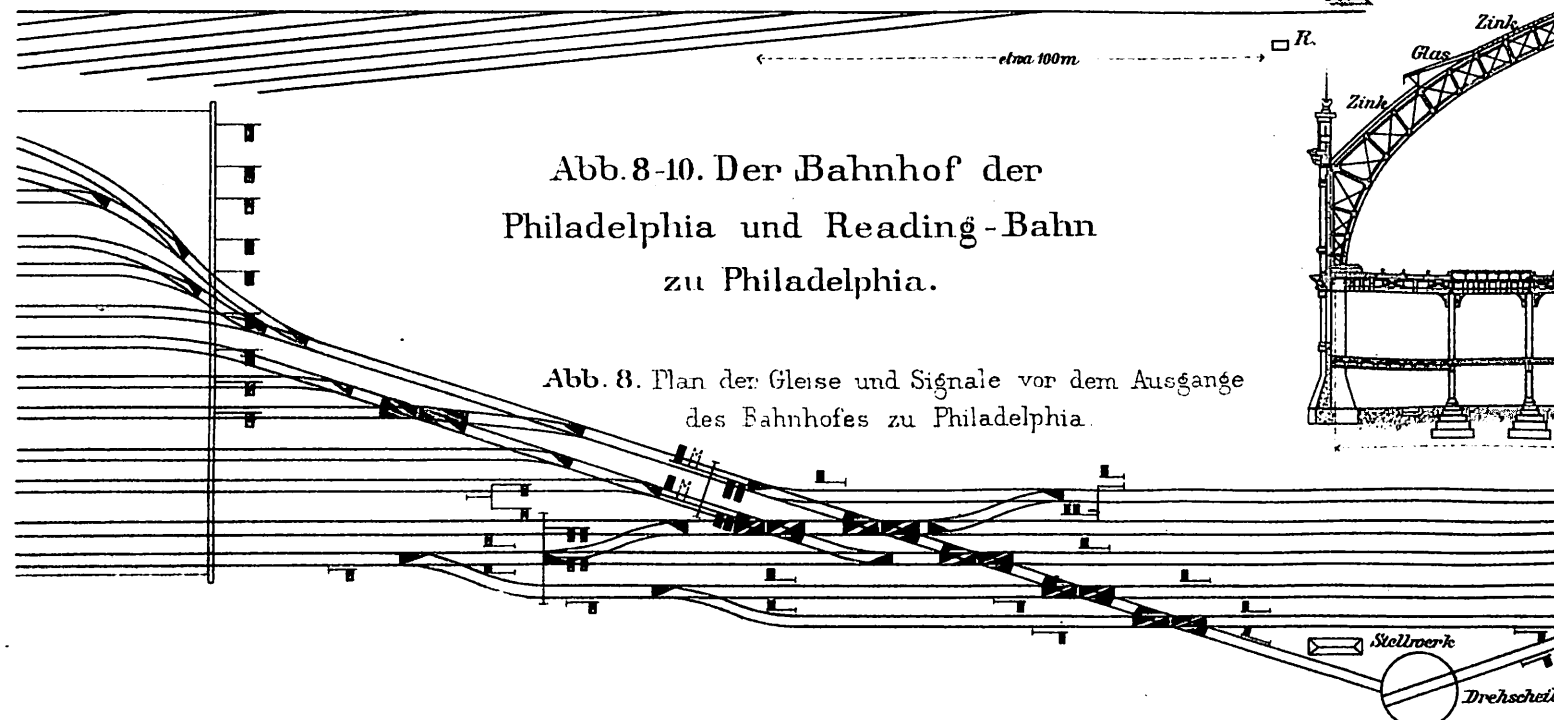


Abb. 8-10. Der Bahnhof der Philadelphia und Reading-Bahn zu Philadelphia.

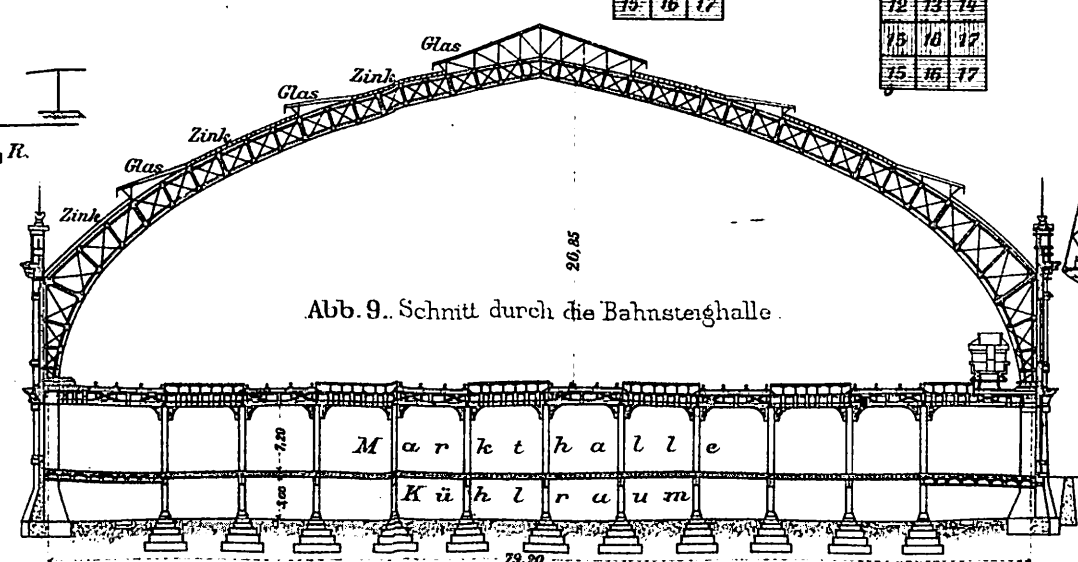


Abb. 9. Schnitt durch die Bahnsteighalle.

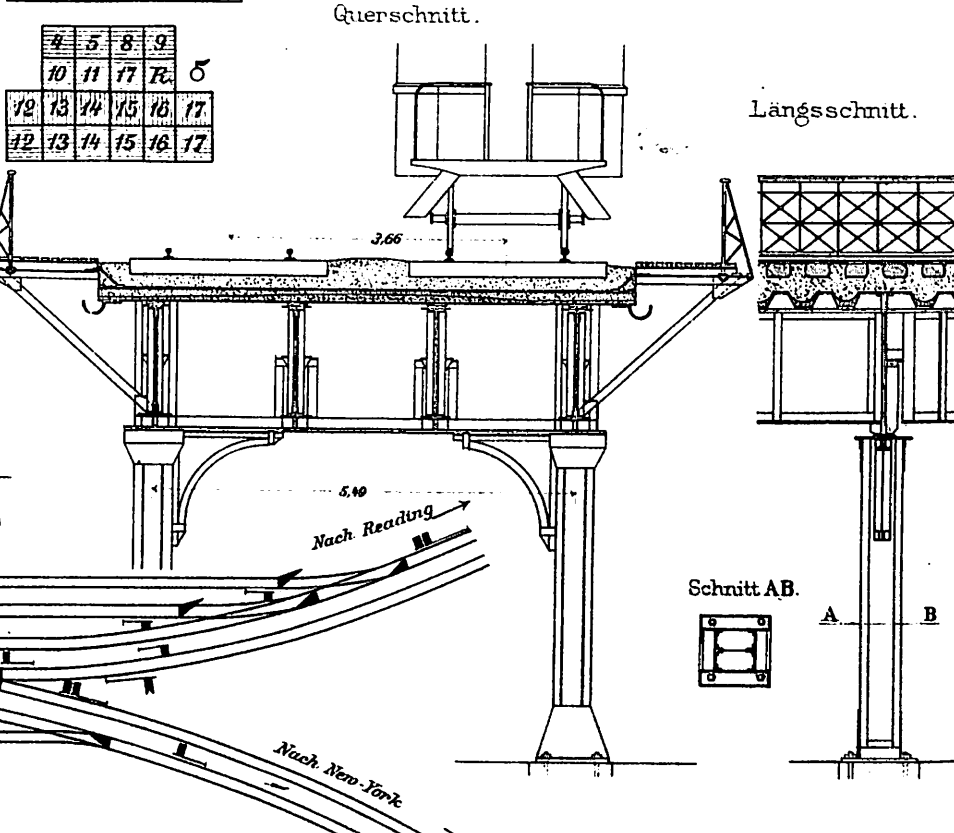


Abb. 10. Der Viaduct.

Abb. 1-7.
Elektrische Anzeige
der Gleiswege für Ablaufgleise
und Verschiebeköpfe.

Elektrische Gleis-Bezeichnung
bei Stellwerk IIa. Bahnhof Hamun.

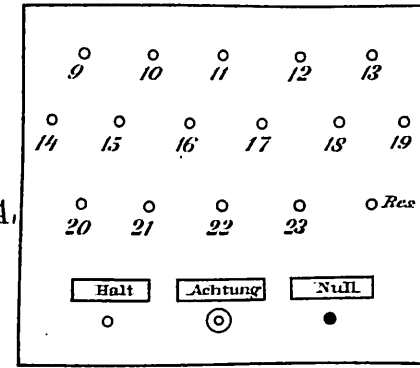
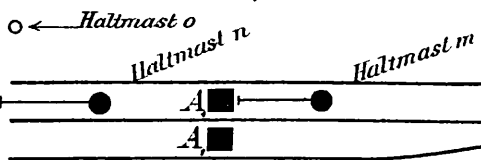


Abb. 2.

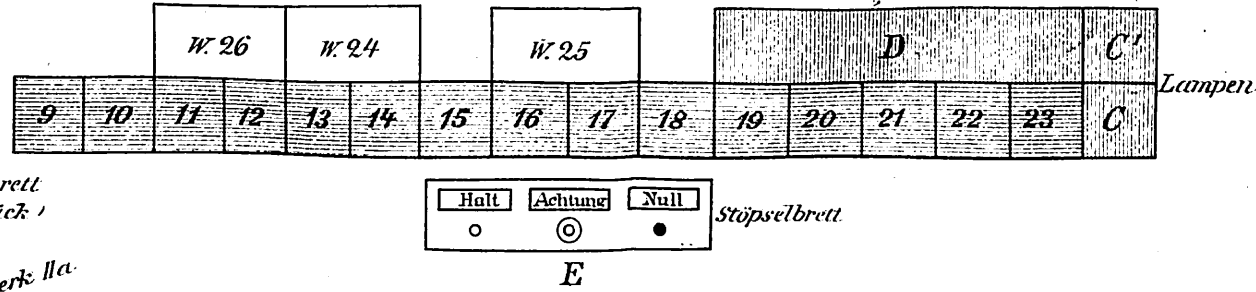


Abb. 3.

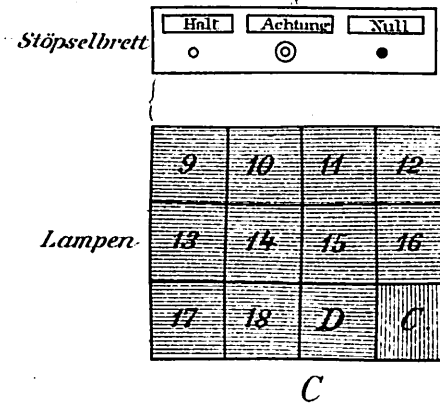


Abb. 4.

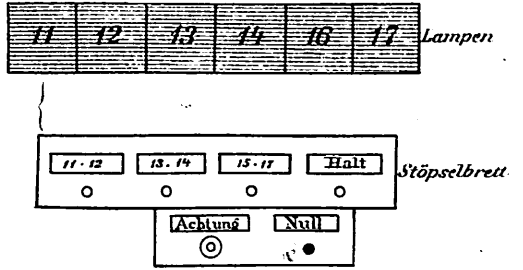
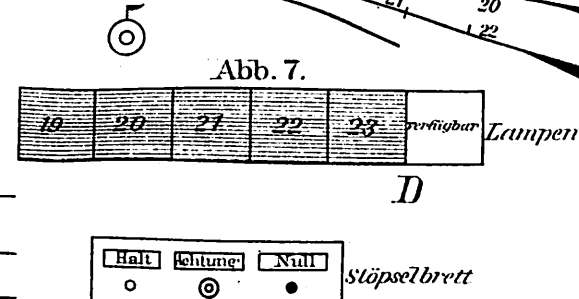


Abb. 5.



Zeichenerklärung:
blau
roth
Stöpselloch
Druckknopf für einen
Wecker (Klingel)
Ruhelage des Stöpsels

Abb. 8-9. Der Bahnhof
der Philadelphia- und
Reading-Bahn zu Philadelphia.

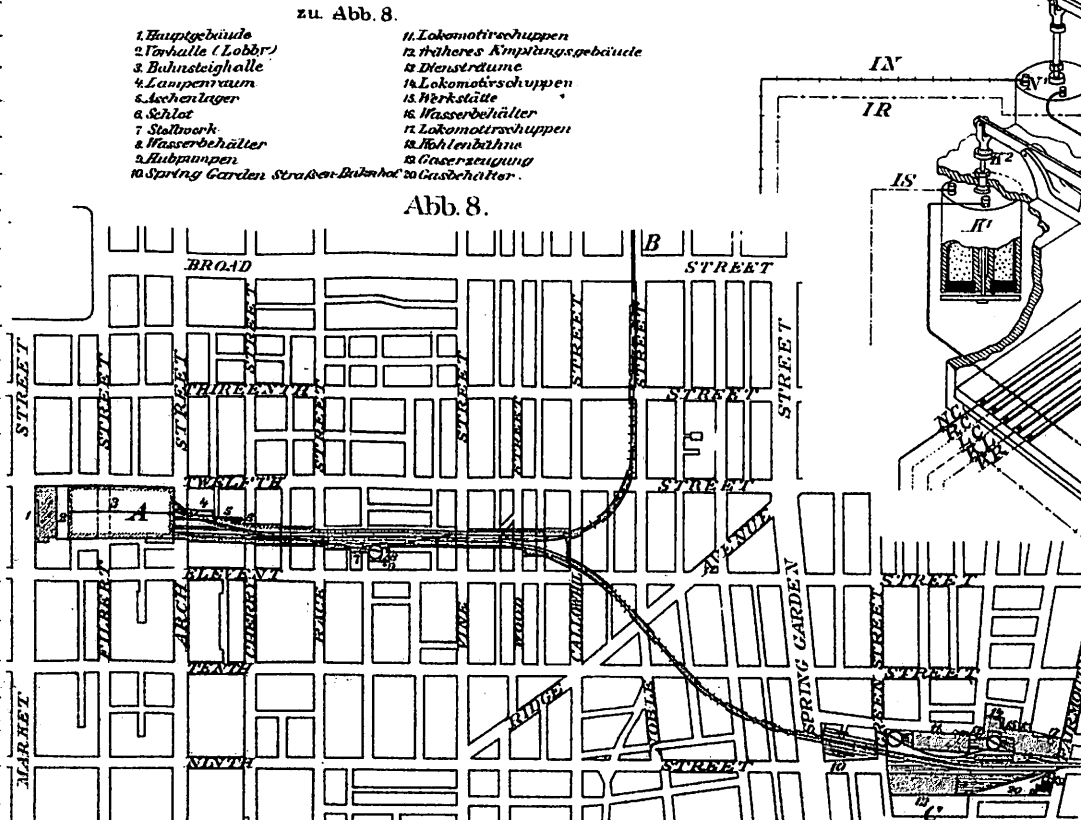
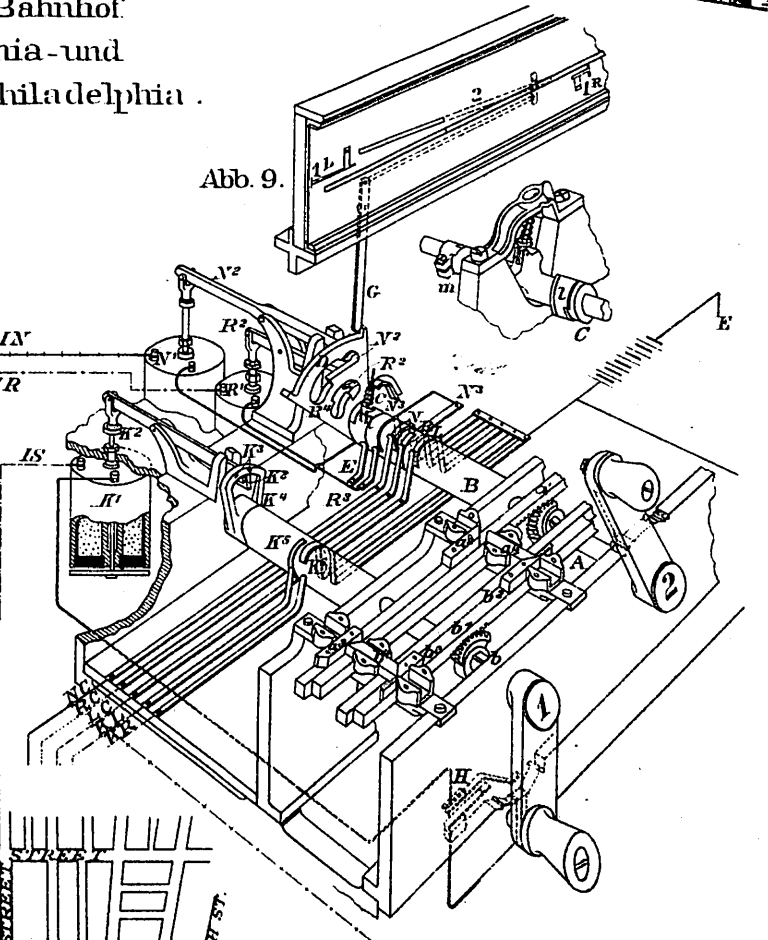


Abb. 9.



Sig. nal	I Es wird gegeben			II Erfolg von Signal I Licht resp. Klingel bei den Posten					Roths Licht an den Masten			Bemerkungen.
	Nº	Posten	Stöpsel	A.	E	C	C.	D.	m	n	o	
			o									
1	A.	9			9	9						Es sollen Wagen nach Gleis 9 ablaufen
2	A.	10			10	10						" " " " " 10 "
3	A.	11			11	11	11					" " " " " 11 "
4	A.	12			12	12	12					" " " " " 12 "
5	A.	13			13	13	13					" " " " " 13 "
6	A.	14			14	14	14					" " " " " 14 "
7	A.	15			15	15						" " " " " 15 "
8	A.	16			16	16	16					" " " " " 16 "
9	A.	17			17	17	17					" " " " " 17 "
10	A.	18			18	18						" " " " " 18 "
11	A.	19			19			19				" " " " " 19 "
12	A.	20			20			20				" " " " " 20 "
13	A.	21			21	D		21				" " " " " 21 "
14	A.	22			22			22				" " " " " 22 "
15	A.	23			23			23				" " " " " 23 "
16	A.		1mal		1 x	1 x	1 x	1 x				bei E Klingel x Das Ablaufen beginnt
17	A.		3mal		3 x	3 x	3 x	3 x				" " " x " " ist einzustellen
18	A.	Halt										" " " " "
19	E	Halt										" " " " "
20	E		1mal		1 x							" " " kann wieder beginnen
21	E		3mal		3 x							" " " ist einzustellen
22	C.		1mal		1 x							bei E Klingel y Die Weichen für die angesagten Gleise herumwerfen
23	C.	Halt										Im Bezirk C ist Ablaufen nicht gestattet
24	C.		3mal		3 x							bei E Klingel y " " " " "
25	C.	11. 12			W. 26							weiss Licht über 11. 12 Weiche 26 für 11 oder 12 herumlegen
26	C.	13. 14			W. 24							" " " 13. 14 " 24 " 13 " 14 "
27	C.	16. 17			W. 25							" " " 16. 17 " 25 " 16 " 17 "
28	C.	Halt										Im Bezirk C ist Störung. Gleise 11. 12. 13. 14. 16. 17 unbenutzbar
29	C.		3mal		3 x							Klingel x " " " " "
30	F		3mal		3 x							" " " " D " " (Signal ist mit Signal 32 zu geben)
31	F		1mal		1 x							" " " " D " " (Signal wird gegeben nach 30 u. 32)
32	F	Halt										roth Licht über 19. 33 " " D " " (Signal ist mit Signal 30 zu geben)

Abb.1. Grundriss der Kellerräume.

Abb. 3. Grundrifs des Hauptgebäudes in Höhe der Gleise.

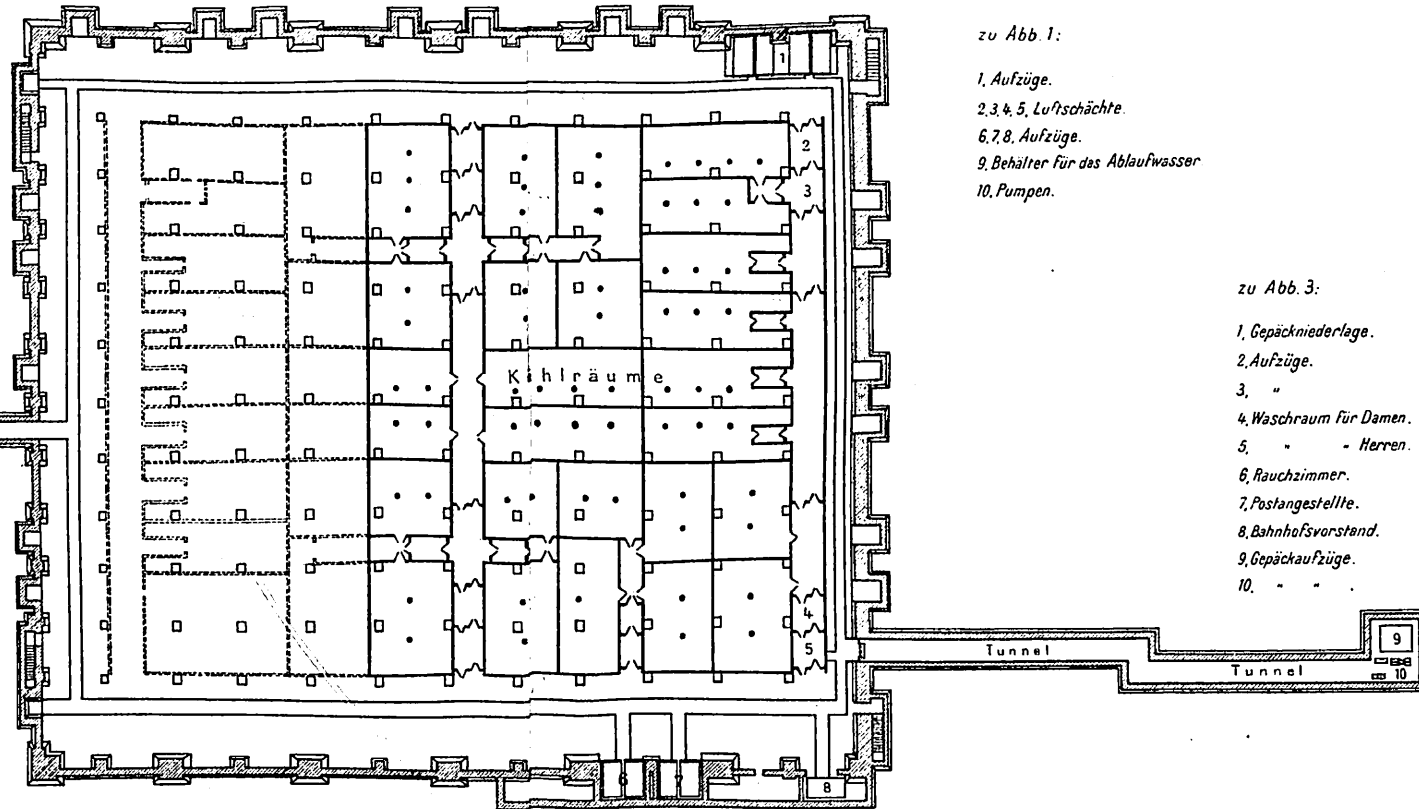
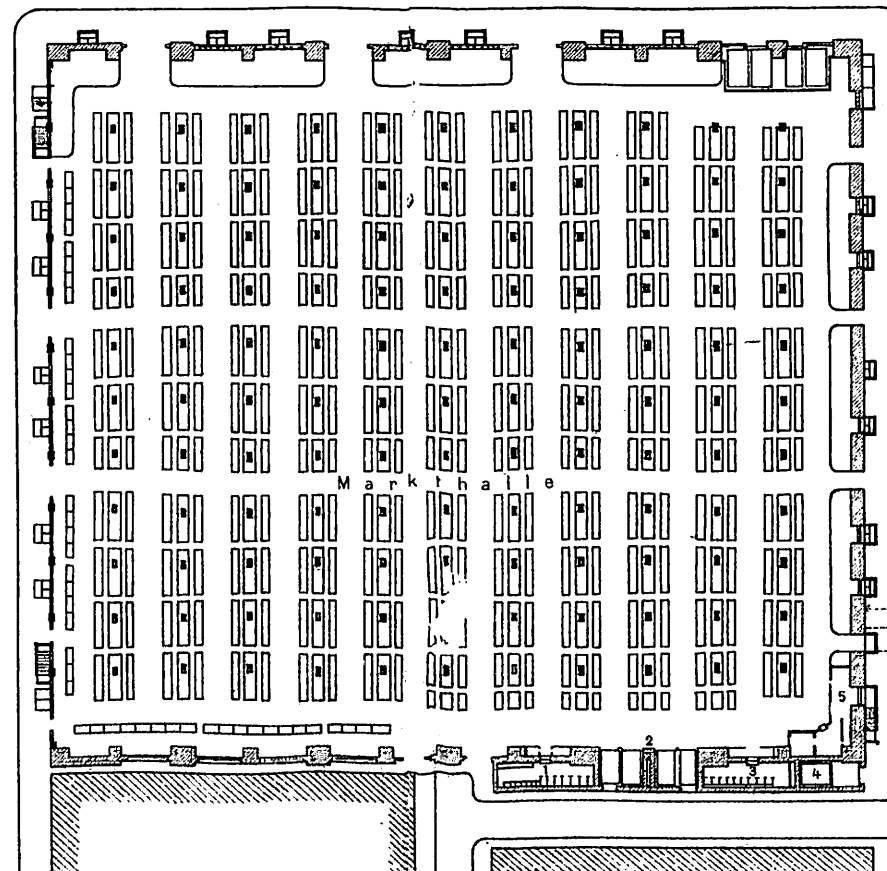
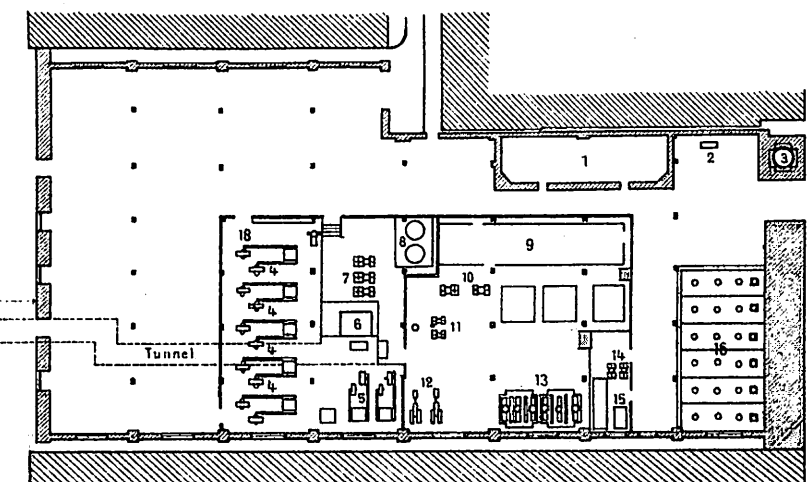


Abb. 2. Grundriss des Erdgeschosses.



1. Abort für Männer, 2. Aufzüge, 3. Abort für Frauen, 4. Aufzüge.
5. Diebstahl des Vorstandes.



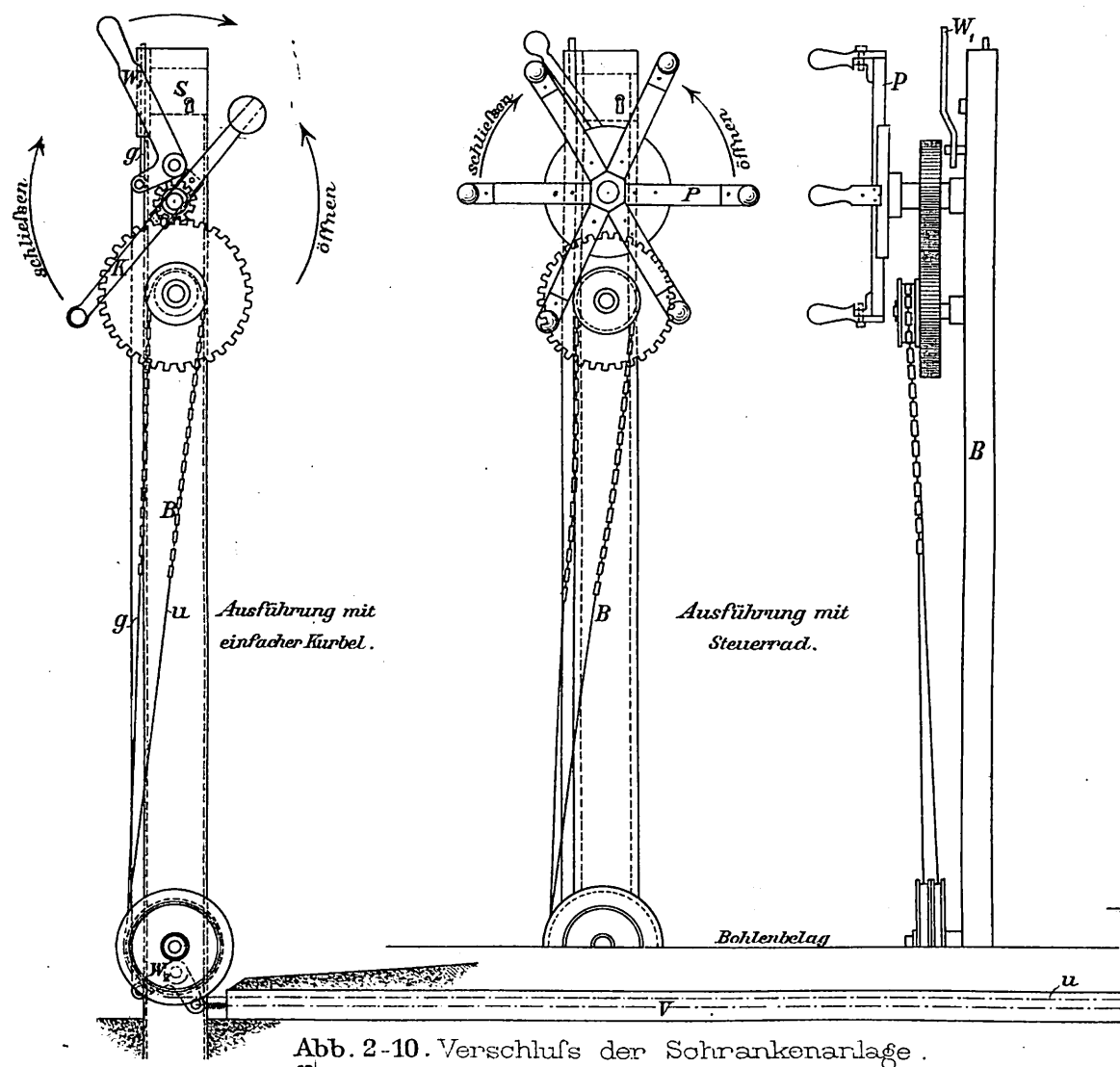


Abb. 1-11. Zugschranke für Privatwege mit Einrichtungen zur Selbstbedienung für Wagenführer und Reiter.

Abb. 1.

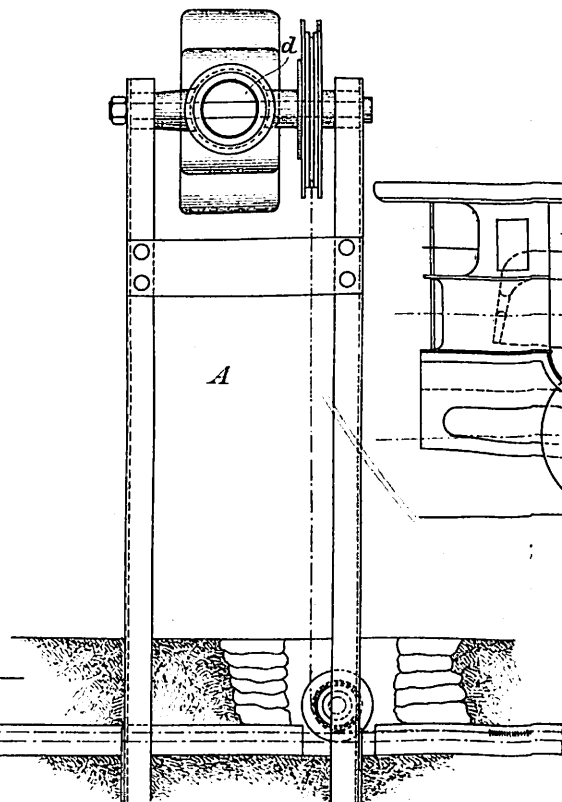


Abb. 14.

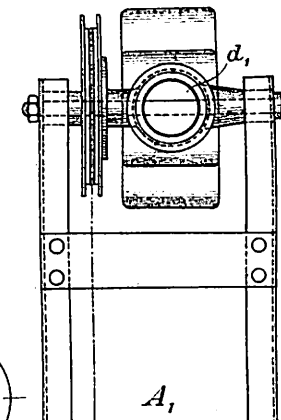


Abb. 15.

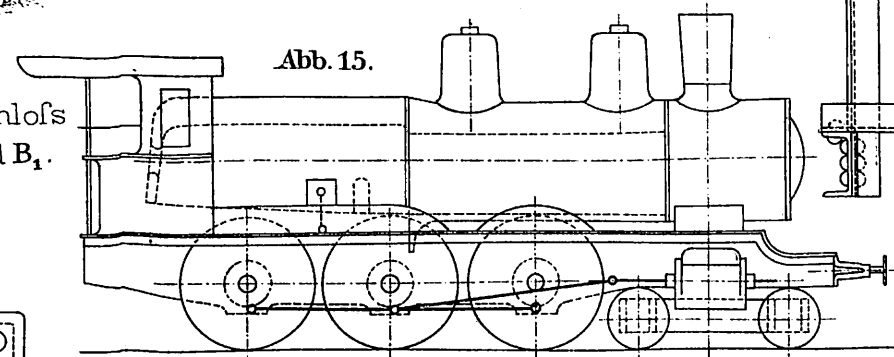


Abb. 12.

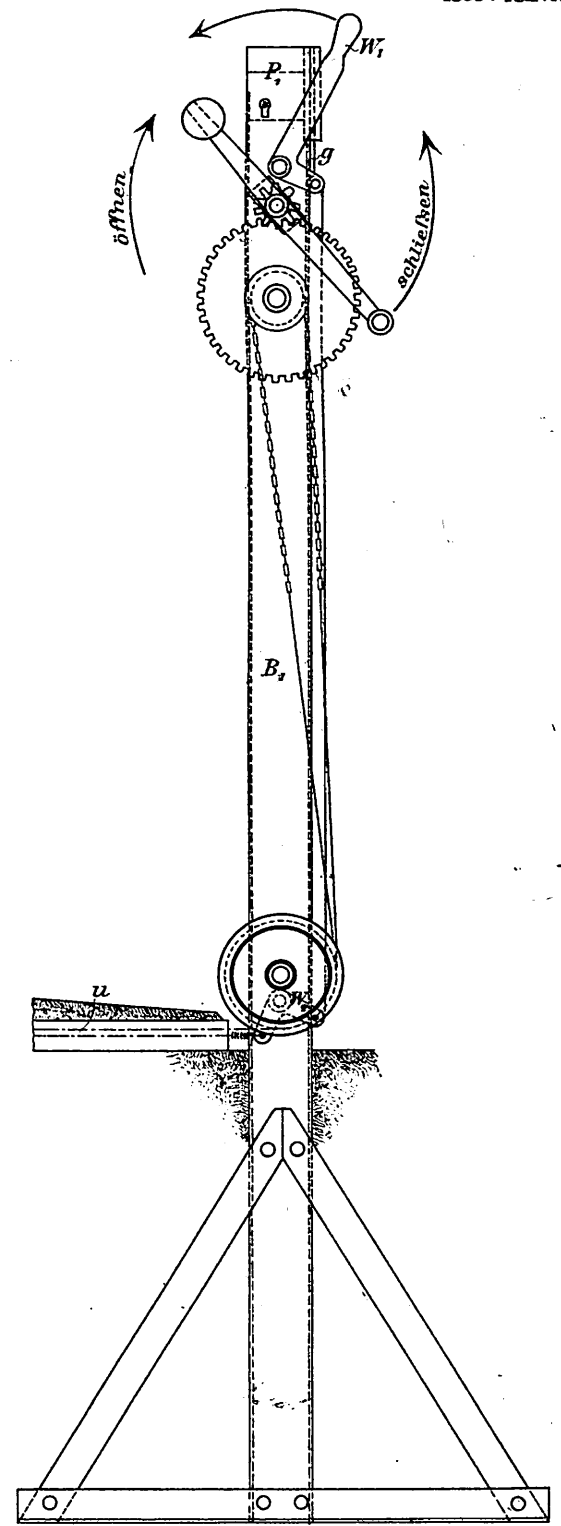


Abb. 13.

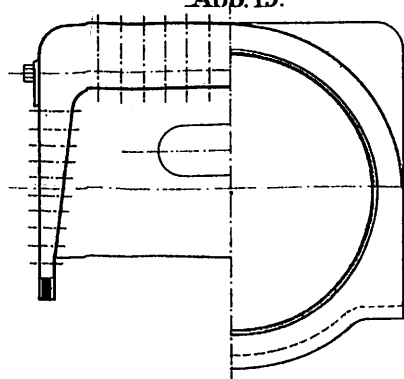


Abb. 14.

Abb. 12-15. Feuerbüchse für große Rostflächen.

Abb. 2-10. Verschluss der Schrankenanlage.

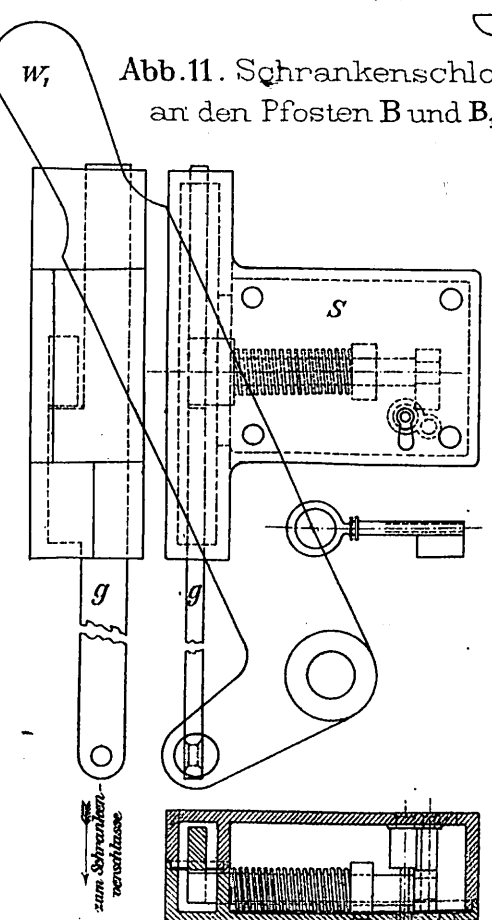
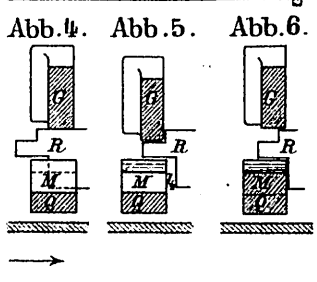
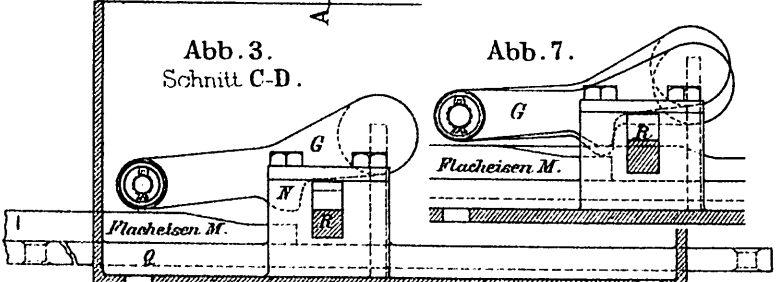
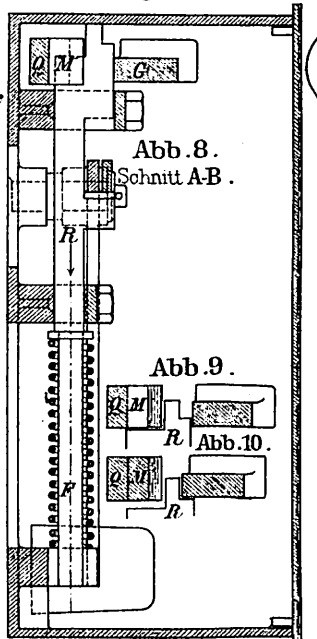
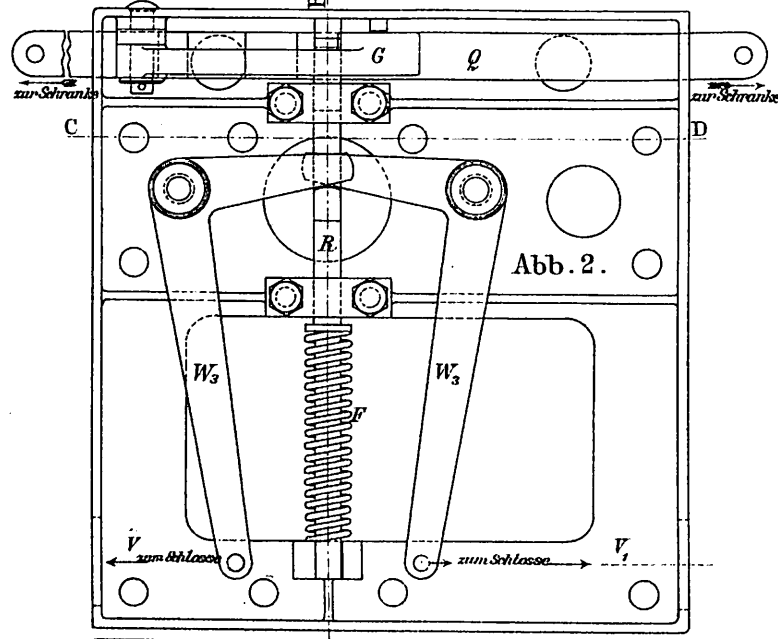


Abb. 11. Schrankenschloß an den Pfosten B und B₁.

Abb. 8. Schnitt A-B.

Abb. 9.

Abb. 10.

Abb. 4.

Abb. 5.

Abb. 6.

Abb. 1. Fünfsachsige, zweifach gekuppelte Schnellzug-Lokomotive der Pennsylvaniabahn. Maßstab 1:69,5.

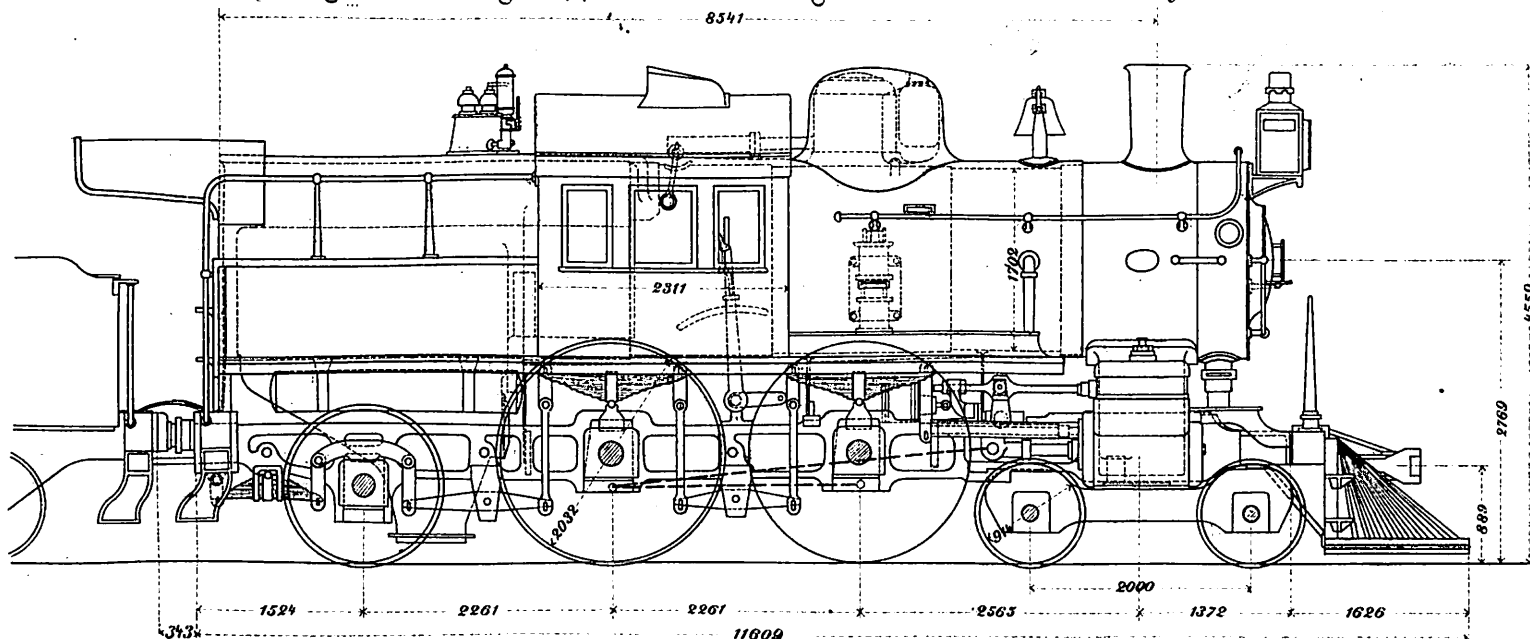


Abb. 2. Fünfsachsige, vierfach gekuppelte Güterzug-Lokomotive der Pennsylvaniabahn. Maßstab 1:68.

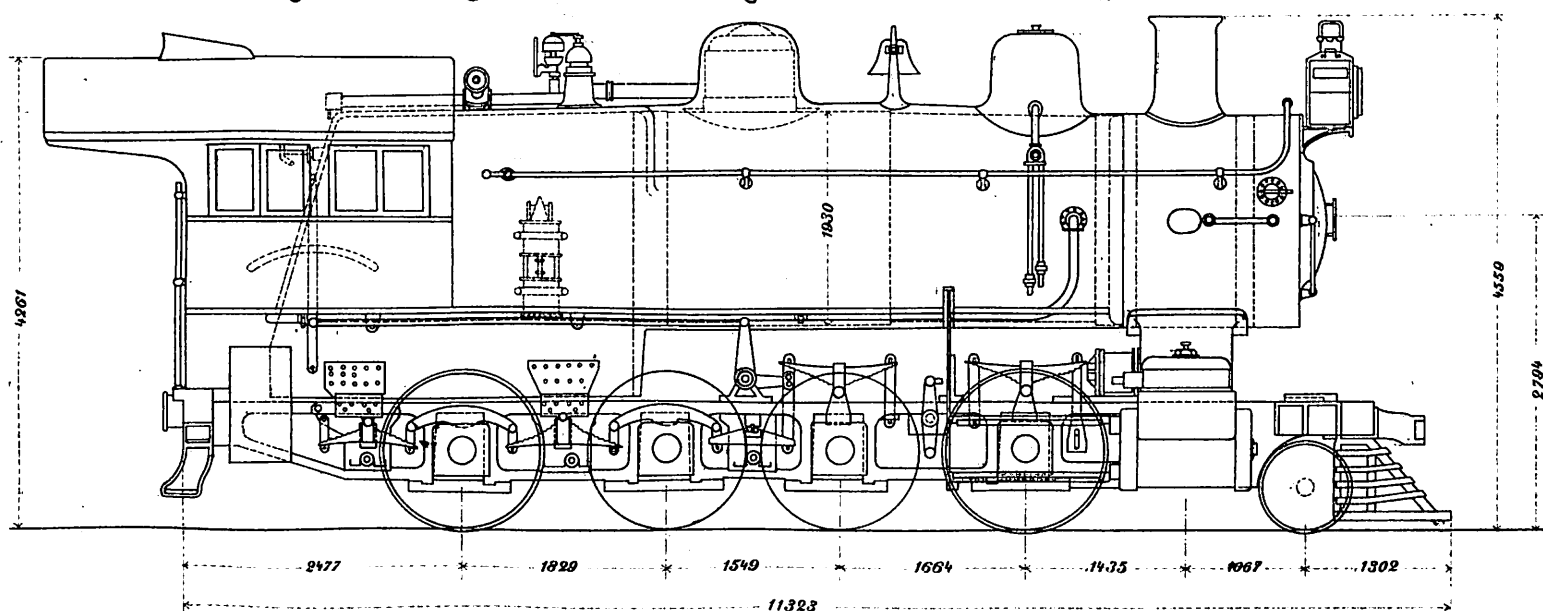
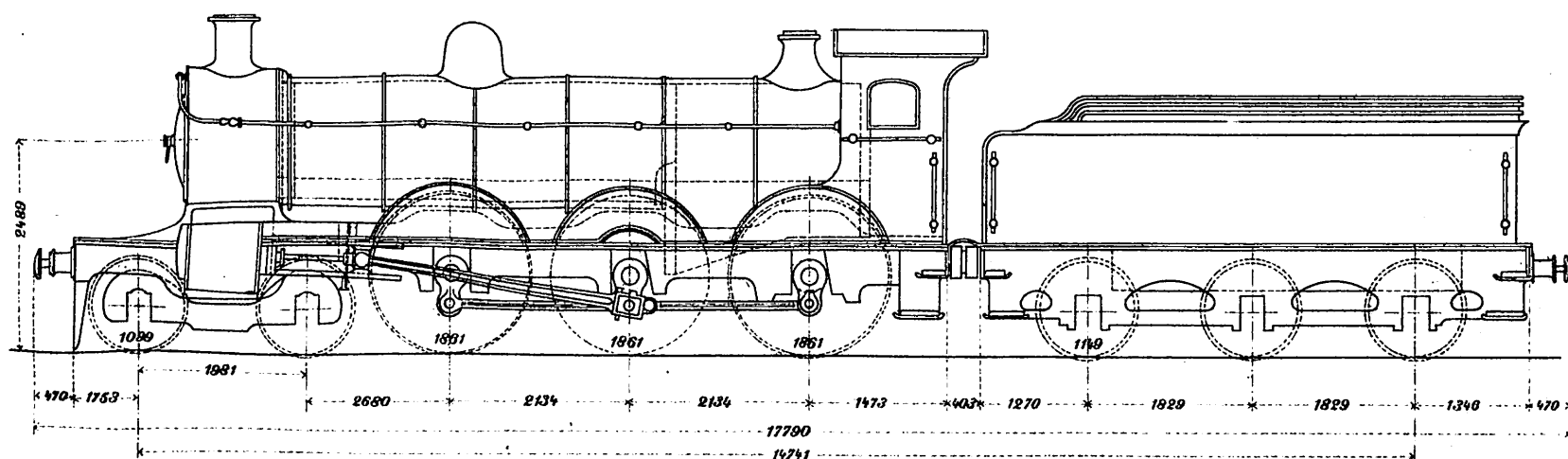


Abb. 3. Fünfsachsige, dreifach gekuppelte Schnellzug-Lokomotive der North Eastern-Bahn. Maßstab 1:83,5.



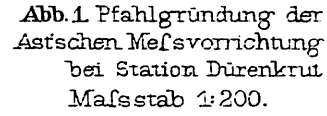


Abb. 4-5. Einzelheiten der Cassette

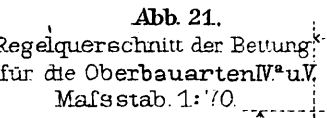


Abb. 24. Senkung der Schiene, Senkungen der Schwelle 9
in der Mitte, am Schienenlager und am Ende. Oberbau II
Fahrgeschwindigkeit 9 km St.

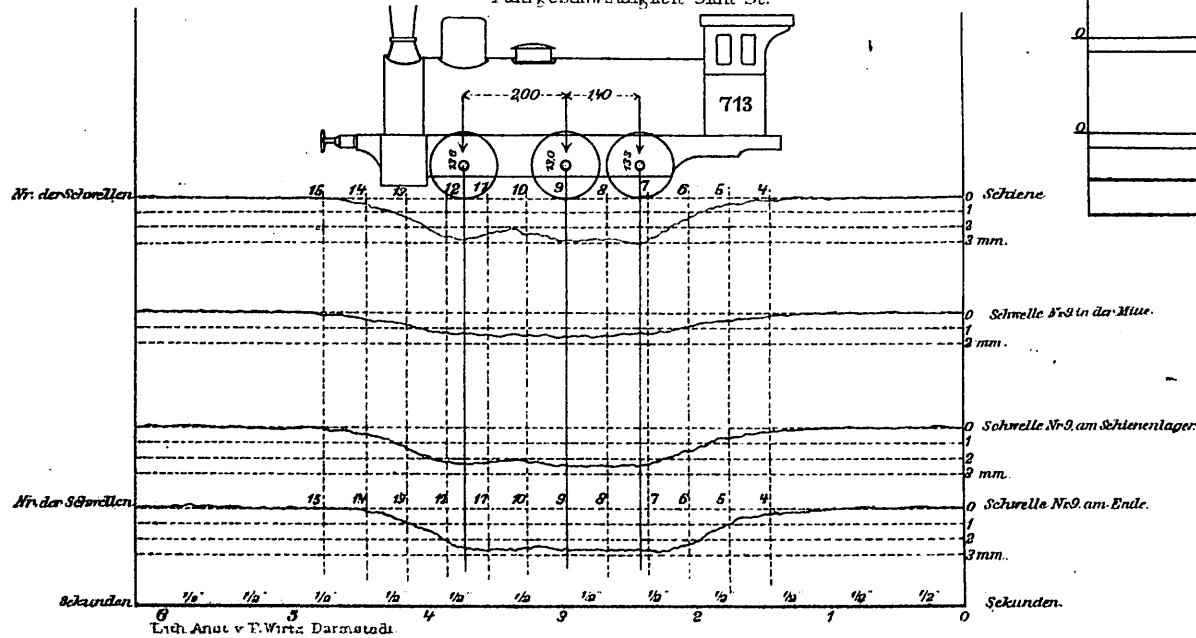


Abb. 2-5. Mefsvorrichtung der Warschau-Wiener Eisenbahn.
Maßstab 1:8.

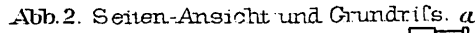


Abb. 22. Senkung des Dammes in verschiedenen Tiefen. Oberbau V.
Fahrgeschwindigkeit 35 und 60 km/St.

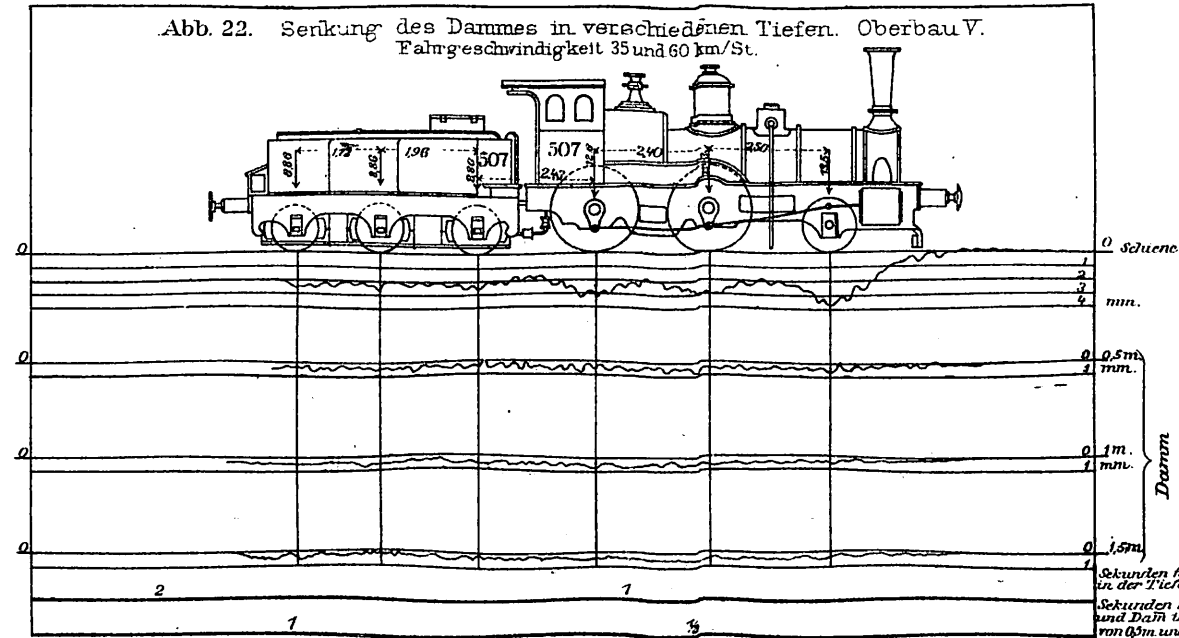


Abb. 23. Anbringung der Kugelspiegel in den drei maßgebenden Punkten der Querschwellen.
Maßstab 1:20.

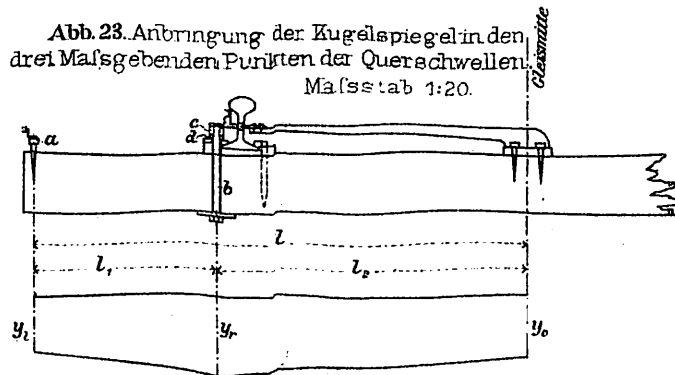


Abb. 6-7. Kugelspiegel zur Kernzeichnung der beobachteten Punkte.

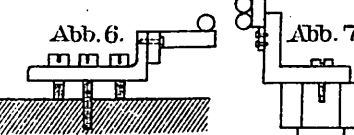


Abb. 8.
Stellung der Fernrohre
bei Beobachtung der
Bewegungen in lothrecht
und wagerechtem Sinne

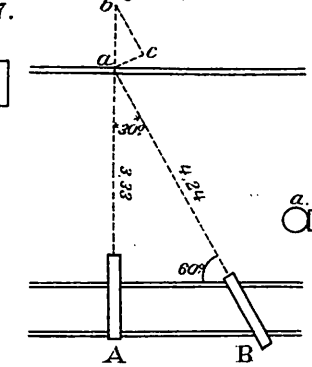


Abb. 9. Anbringung der Kugelspiegel zur Beobachtung der Drehung der Schiene.

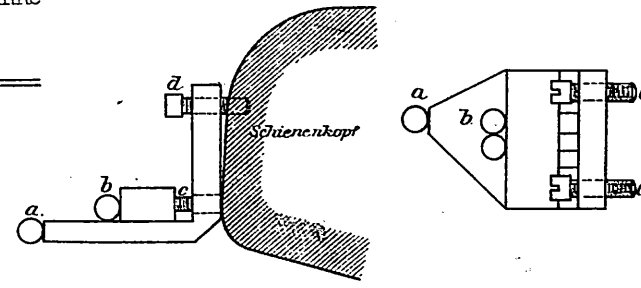


Abb.10-11 Gründung der Messvorrichtungen.
Maßstab 1:200.

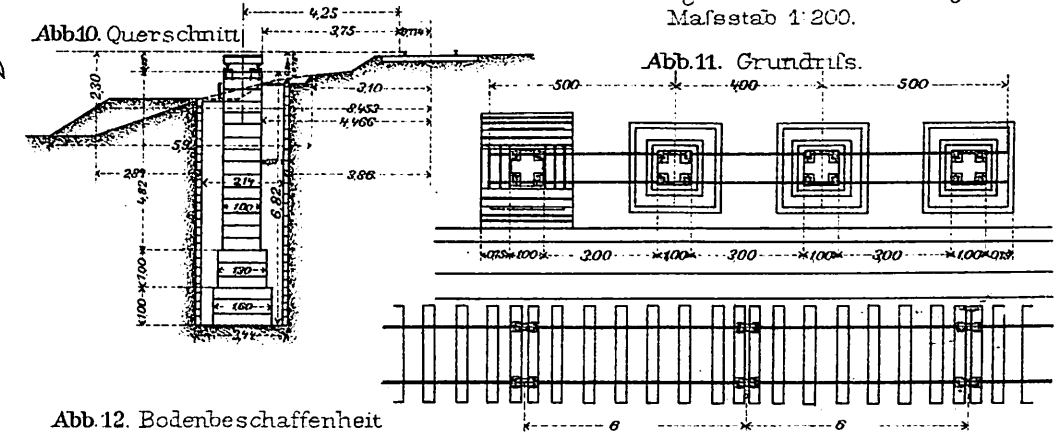


Abb.12. Bodenbeschaffenheit
an der Gründungsstelle
Maßstab 1:200.

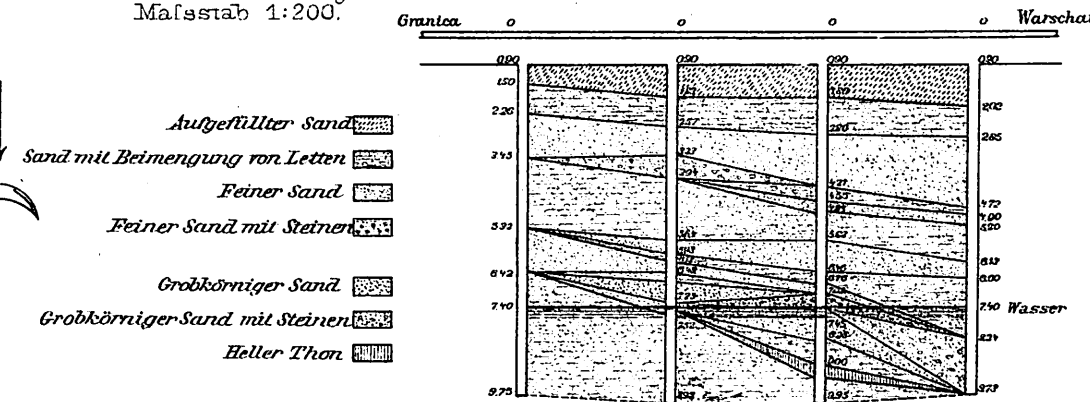
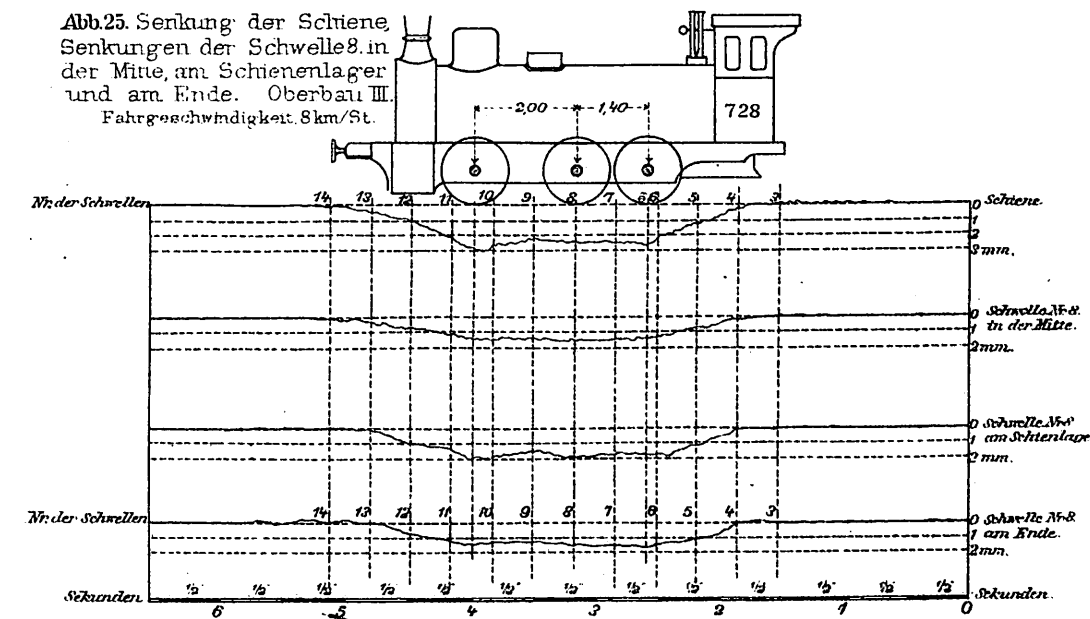


Abb. 25. Senkung der Schiene.
Senkungen der Schwelle 8 in
der Mitte, an Schienenlager
und am Ende. Oberbau III.
Fahrtgeschwindigkeit 8 km/St.



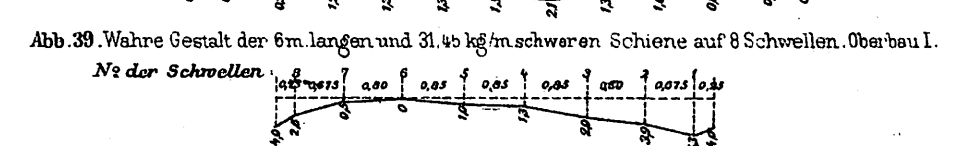
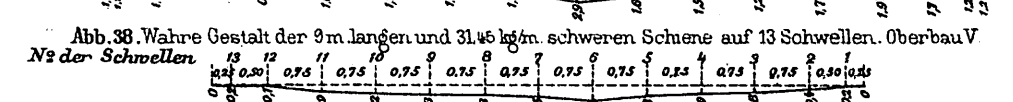
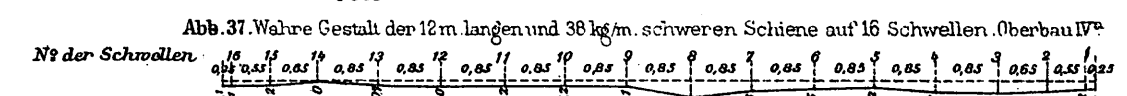
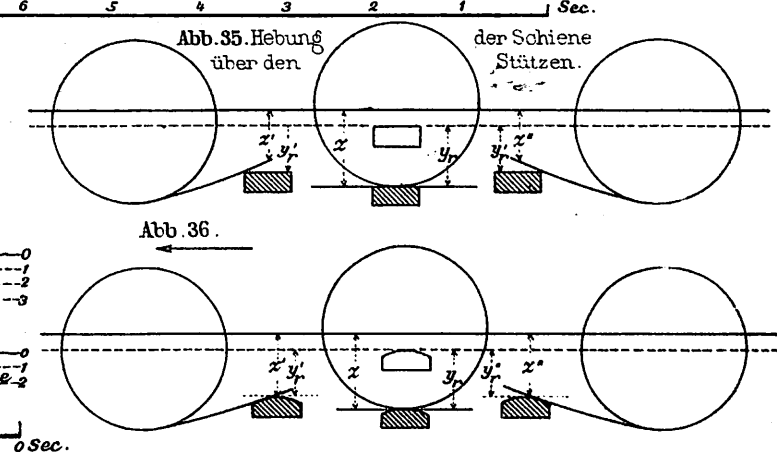
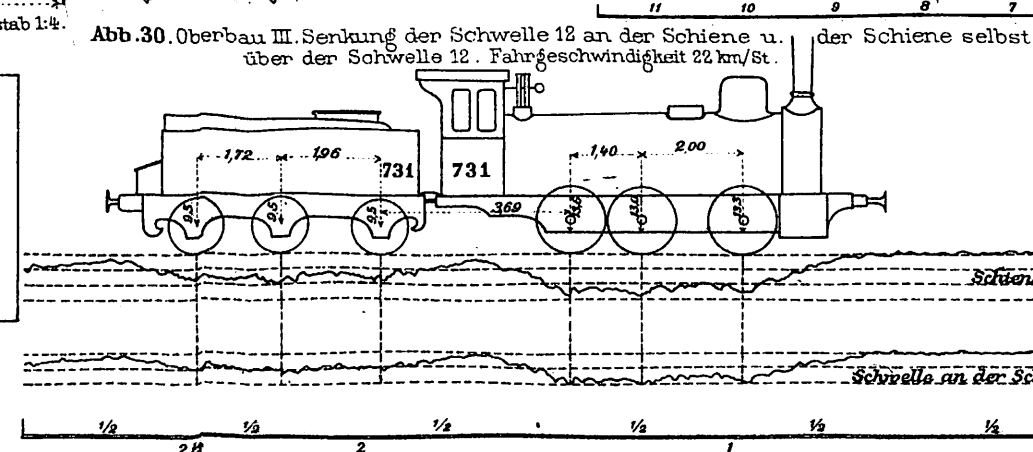
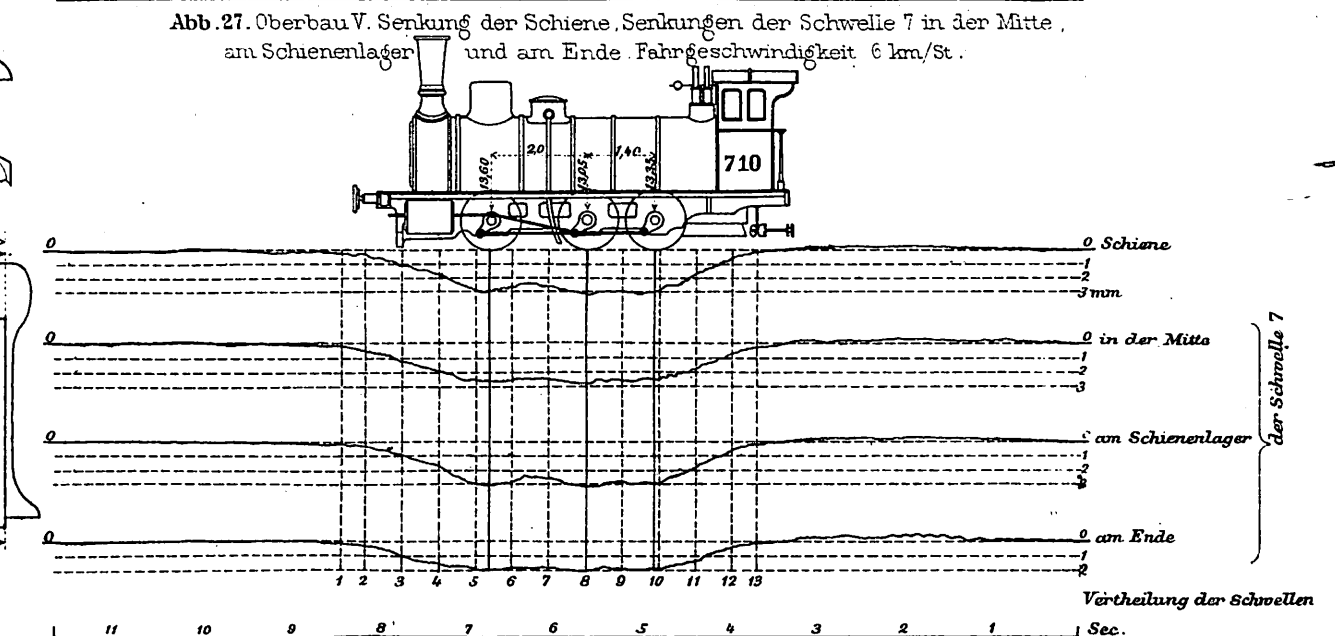
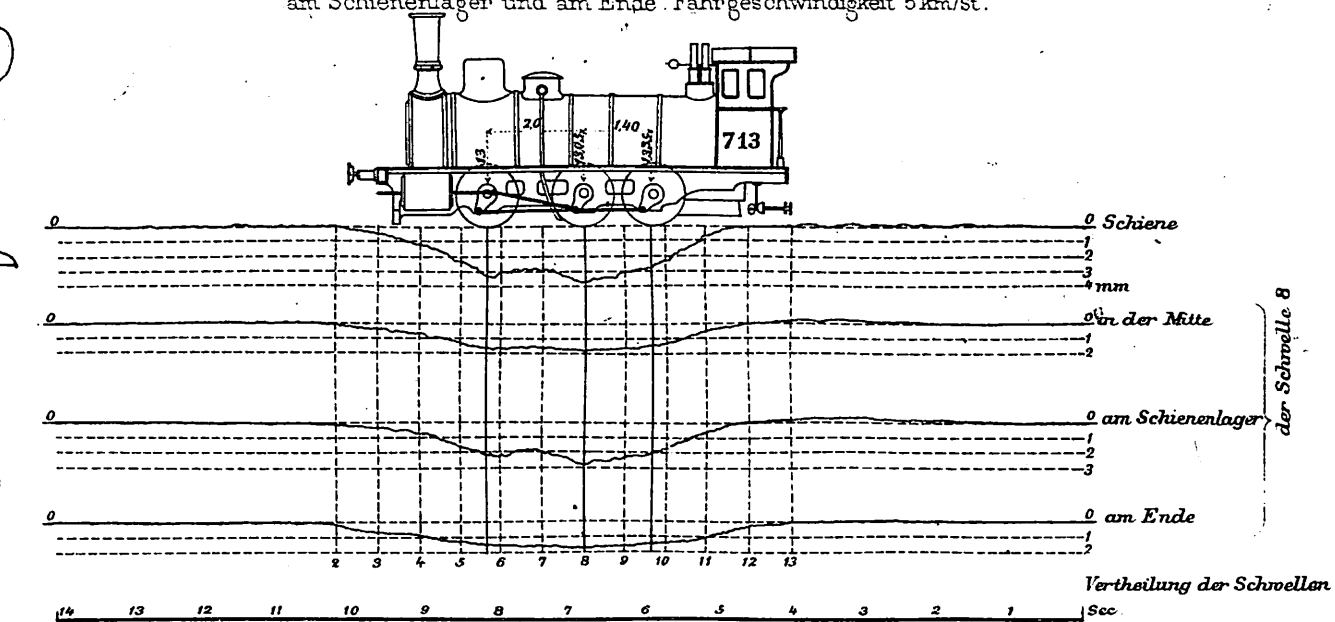
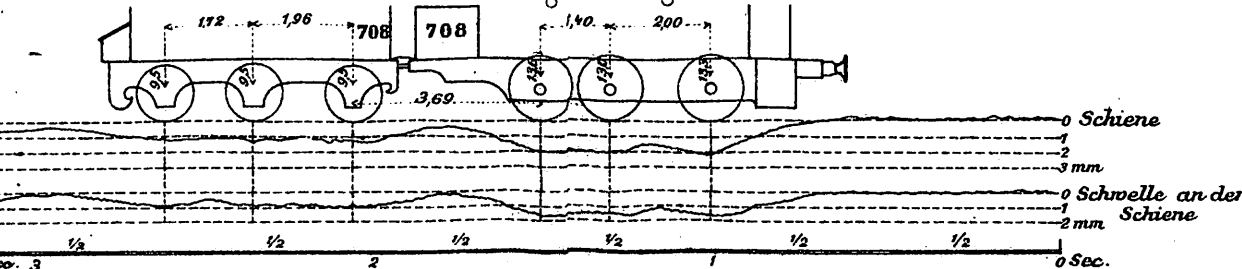
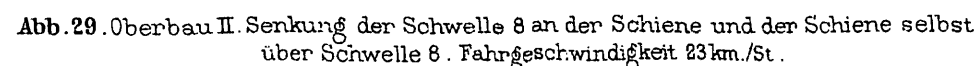
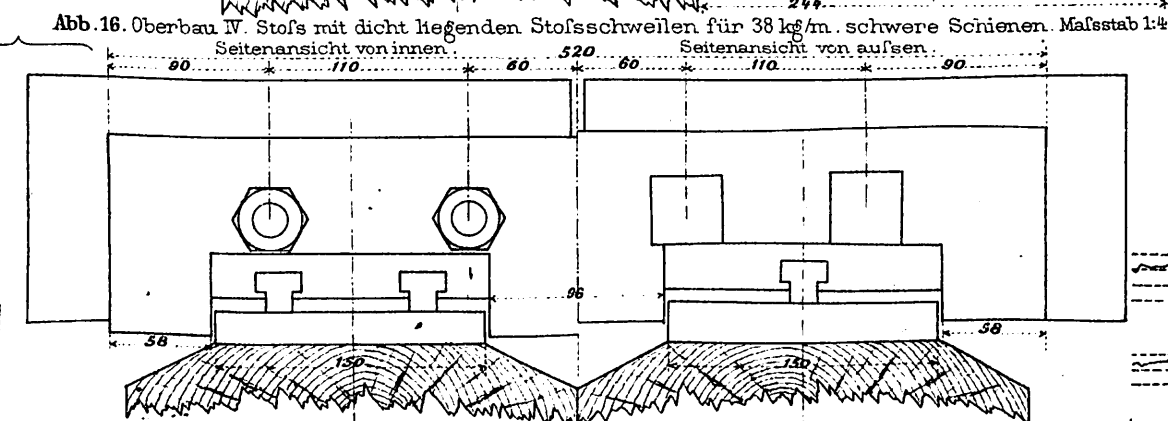
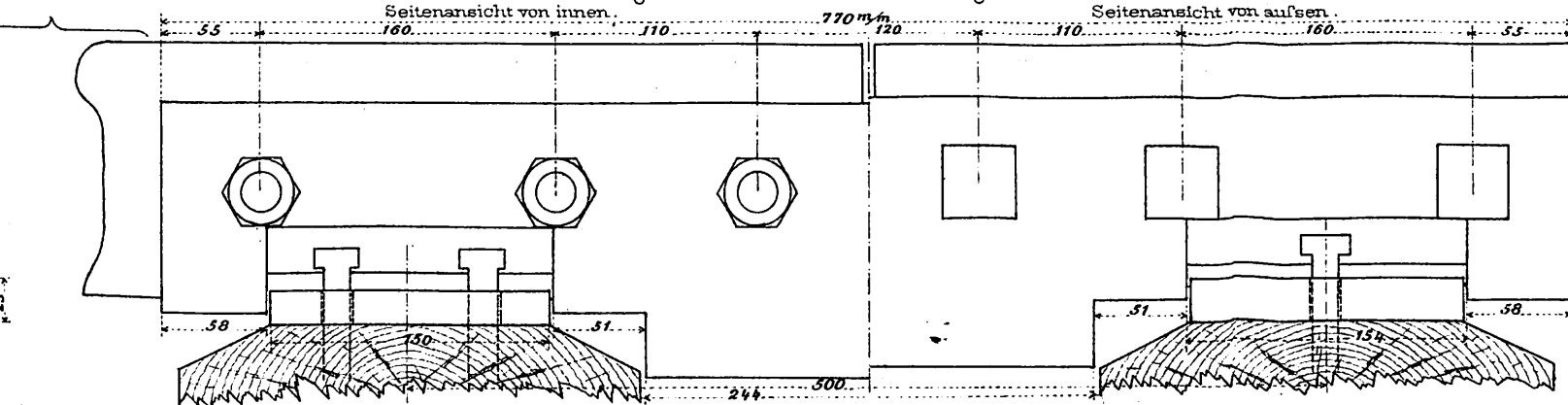
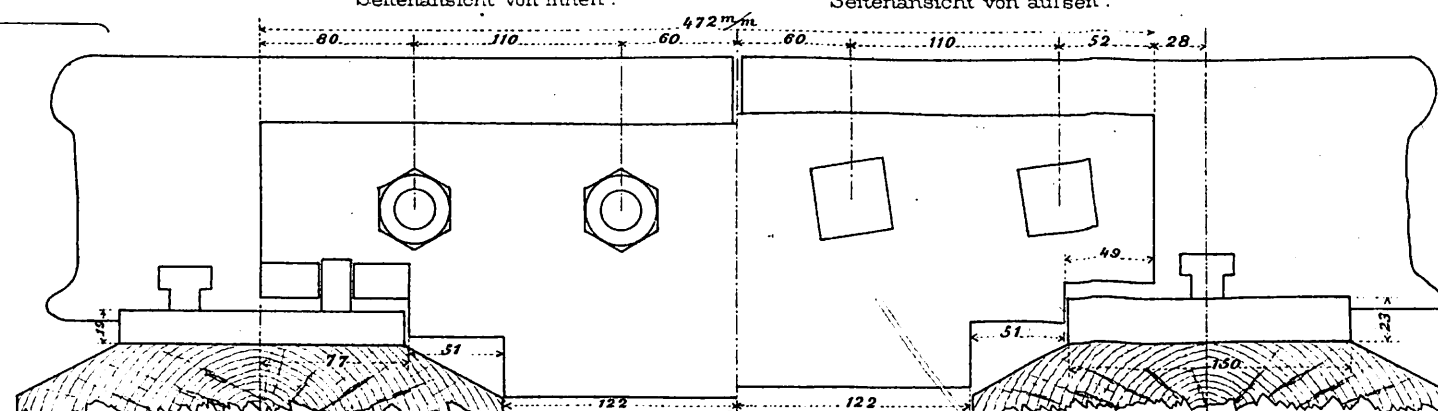
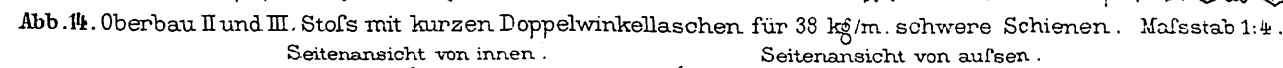


Abb. 31. Oberbau IV^a. Senkung der Schwelle 9 an der Schiene, Senkung und Seitenschwankung des Schienenkopfes über Schwelle 9. Fahrgeschw. 56 km/St.

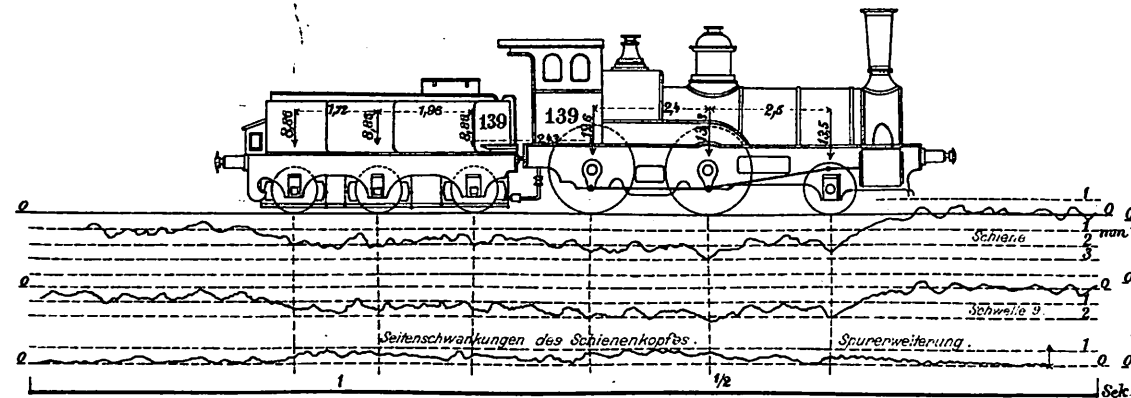


Abb. 40. Oberbau IV^a. Senkung und Seitenbewegung des Schienenkopfes zwischen den Schwellen 3 u. 10. Fahrgeschw. 25 km/St.

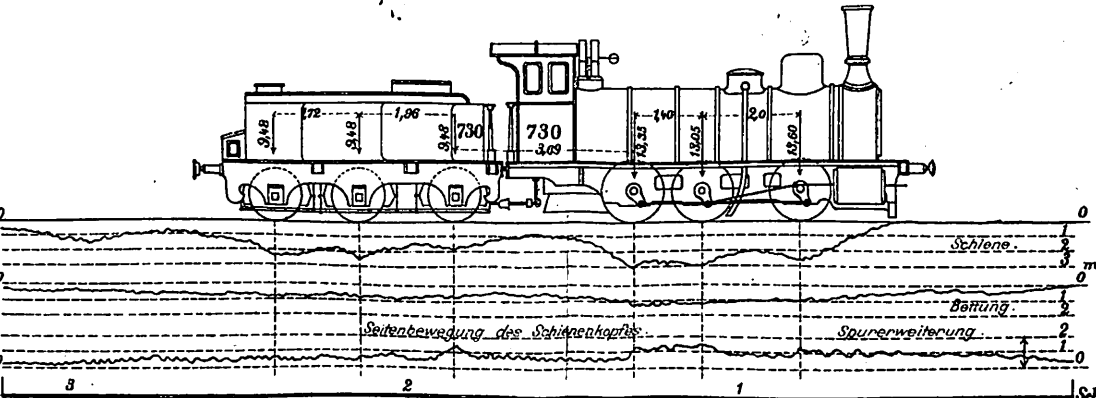


Abb. 46. Oberbau II. Senkung im schwebenden Stofse mit und ohne Laschen. Fahrgeschw. 29 km/St.

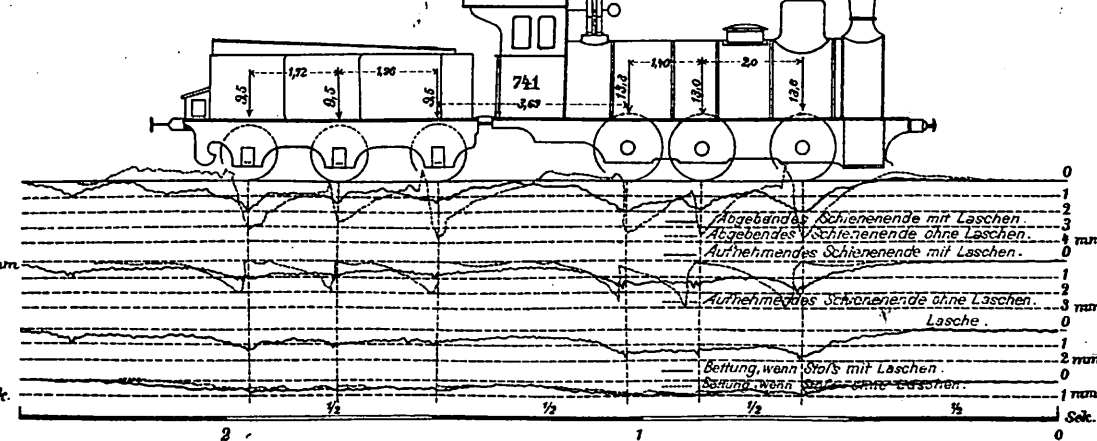


Abb. 32. Oberbau V. Senkung der Schwelle 9 an der Schiene, Senkung und Seitenschwankung des Schienenkopfes über Schwelle 9. Fahrgeschw. 49 km/St.

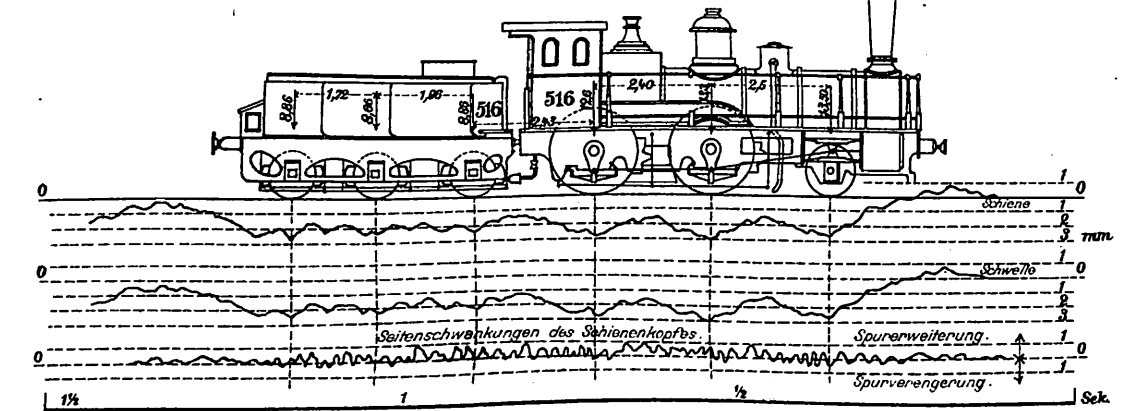


Abb. 41. Oberbau V. Senkung und Seitenbewegung des Schienenkopfes zwischen den Schwellen 10 u. 11. Fahrgeschw. 36 km/St.

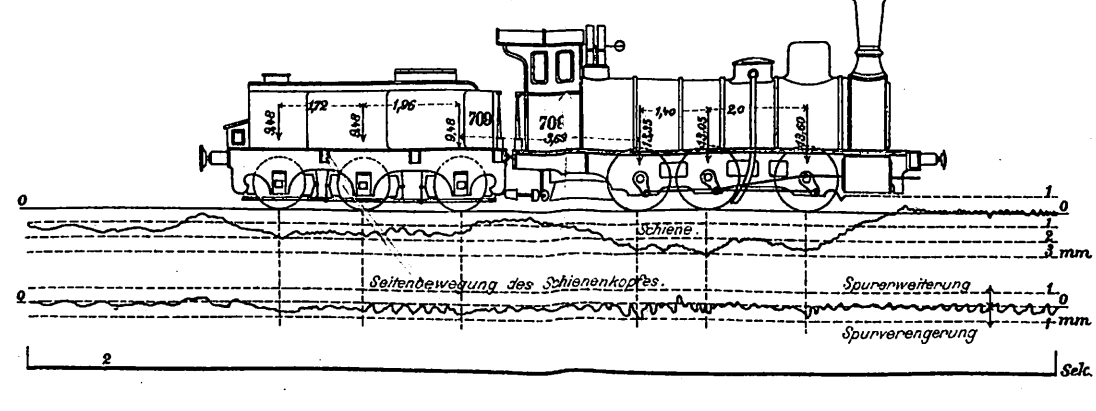


Abb. 47. Oberbau III. Senkung im schwebenden Stofse mit kürzeren und längeren Laschen. Fahrgeschw. 55 km/St.

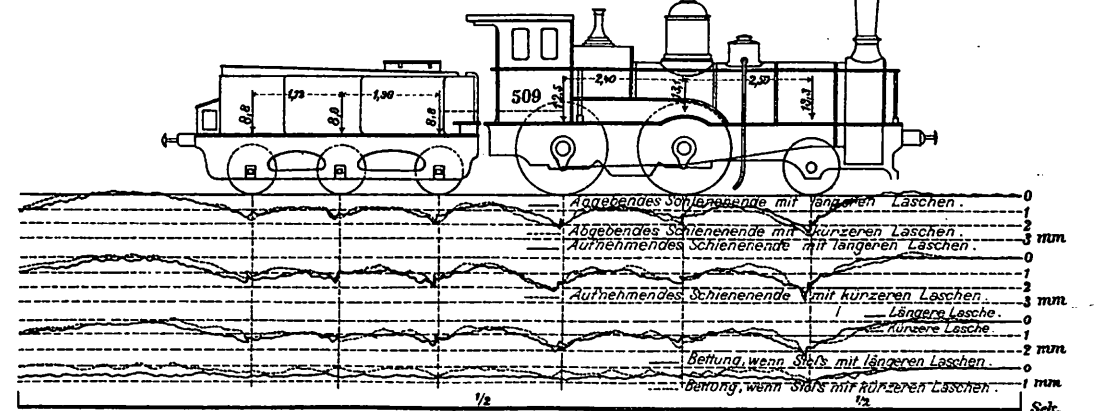


Abb. 33. Oberbau IV^a. Senkung der Schiene zwischen Schwellen 5 und 6, Senkung der Schwelle 5 an der Schiene und der Schiene über Schwelle 5. Fahrgeschw. 50 km/St.

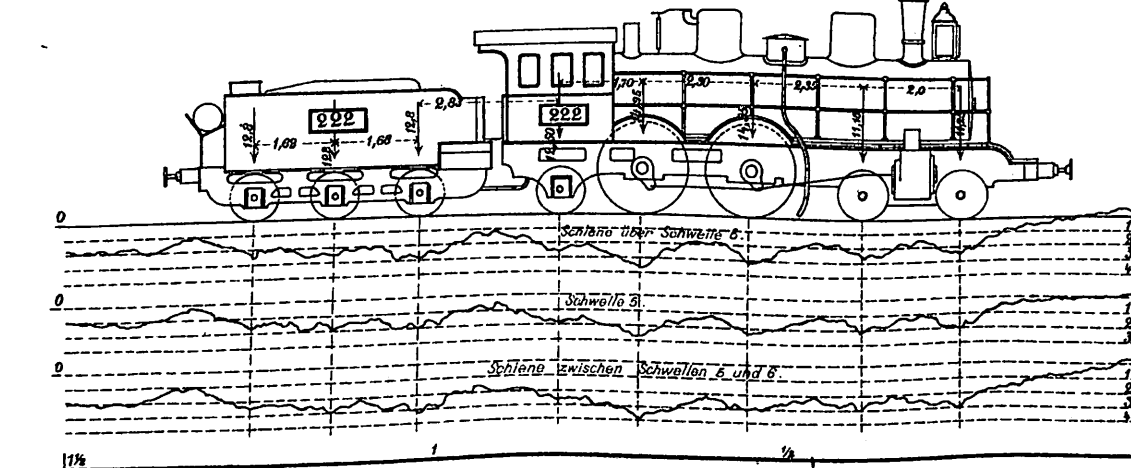


Abb. 42. Schiefe Belastung der Schiene.

Abb. 43. Schiefe Belastung der Schiene außen.

Abb. 44. Schiefe Belastung der Schiene innen.

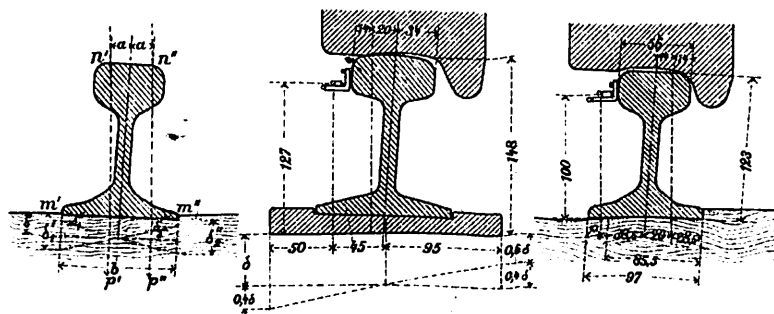


Abb. 45. Oberbau I. Senkung im schwebenden Stofse mit und ohne Laschen. Fahrgeschw. 21 km/St.

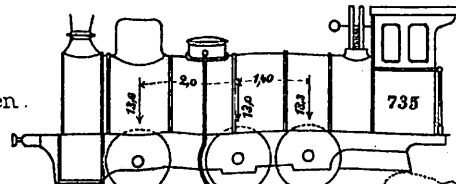


Abb. 48. Oberbau IV. Senkung in einem auf zwei Schwellen ruhenden Stofse mit und ohne Laschen. Fahrgeschw. 45 km/St.

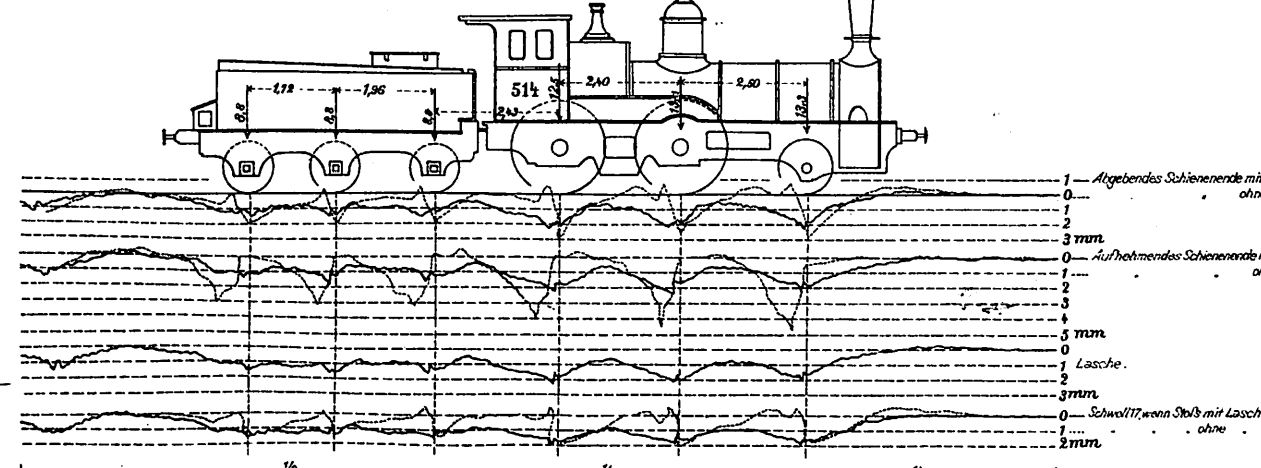


Abb. 34. Oberbau V. Senkung der Schiene zwischen Schwellen 3 und 4, Senkung der Schwelle 3 an der Schiene und der Schiene über Schwelle 3. Fahrgeschw. 36 km/St.

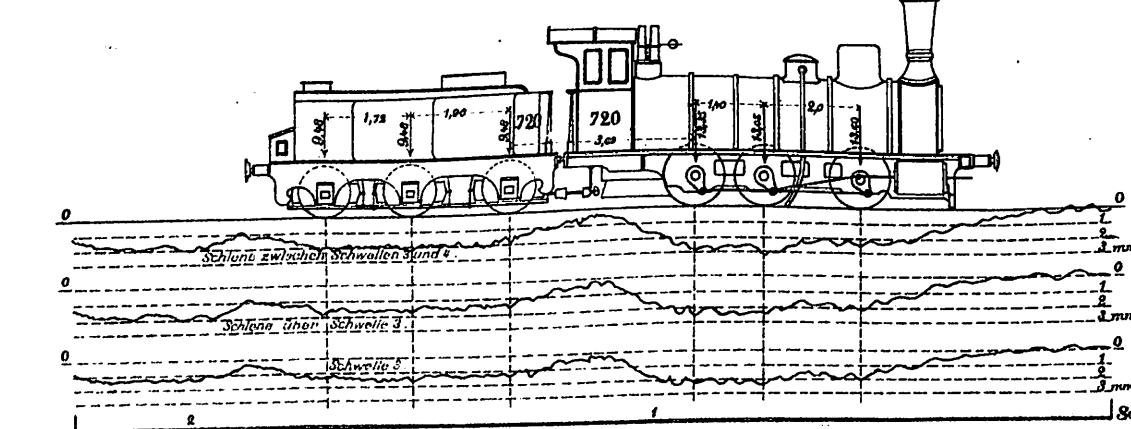


Abb. 49. Oberbau IV^a. Senkung in einem auf zwei Schwellen ruhenden Stofse mit und ohne Laschen. Fahrgeschw. 24 u. 53 km/St.

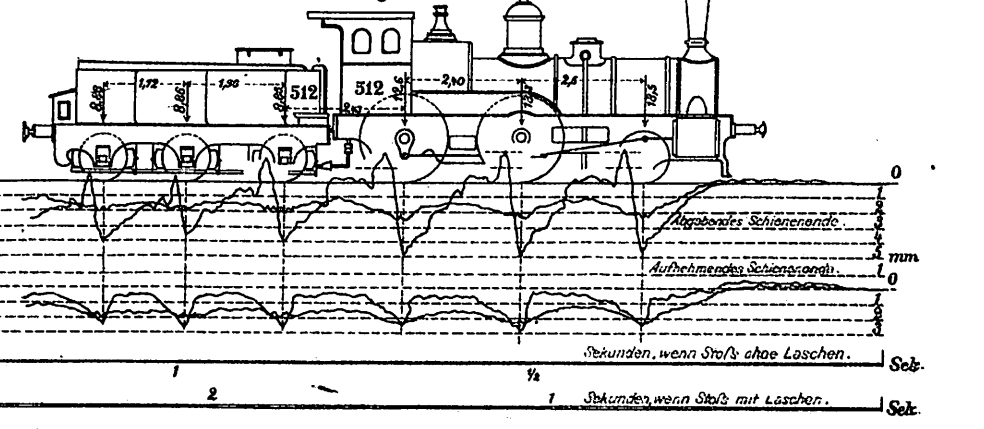


Abb. 17. Anlage des Beobachtungspostens 4 km von Warschau.

WASIUTYŃSKI:
Beobachtungen
über die
elastischen Formänderungen
des
Eisenbahngleises.

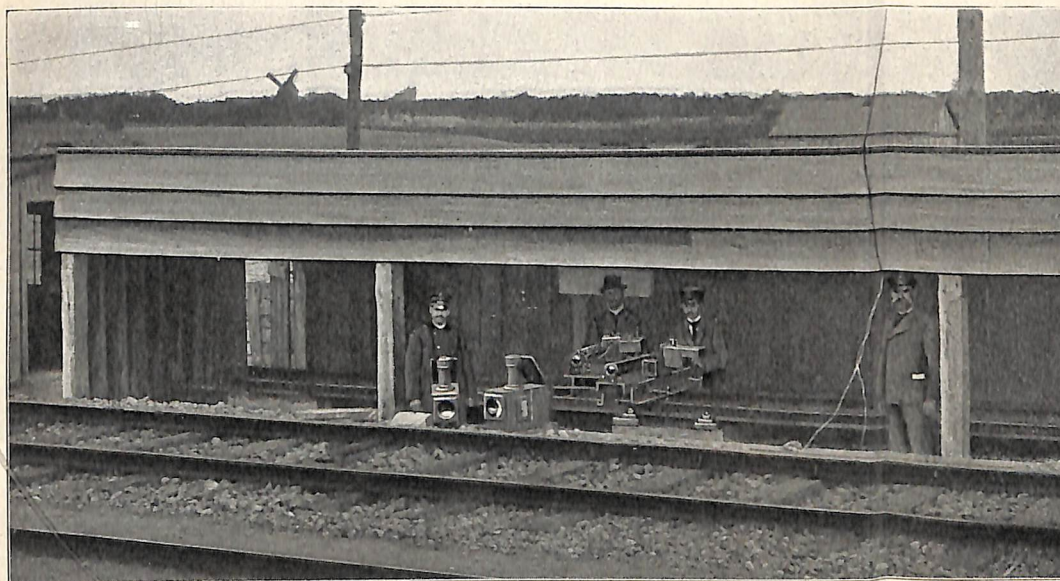


Abb. 19. Stellung der Fernrohre bei Beobachtung der Bettungsziffer.

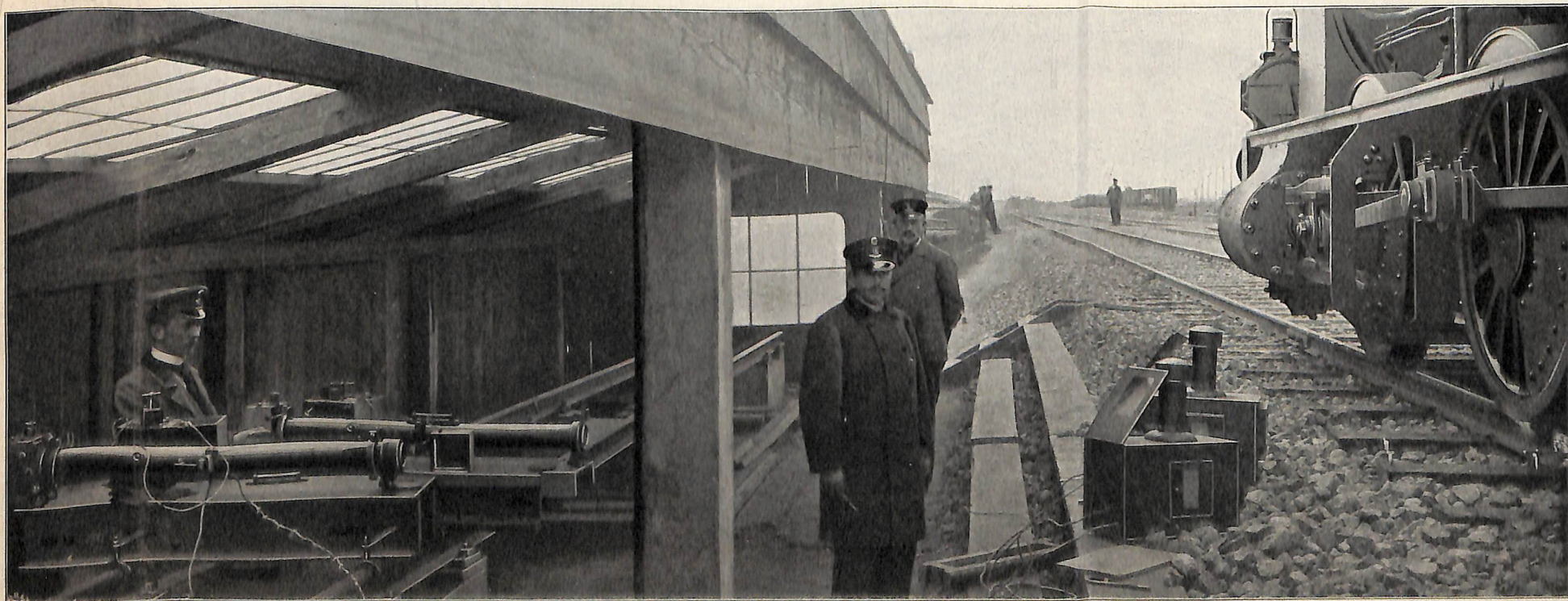


Abb. 18. Stellung der Fernrohre für gleichzeitige Beobachtung der Bewegungen in lothrechtem und wagrechtem Sinne.

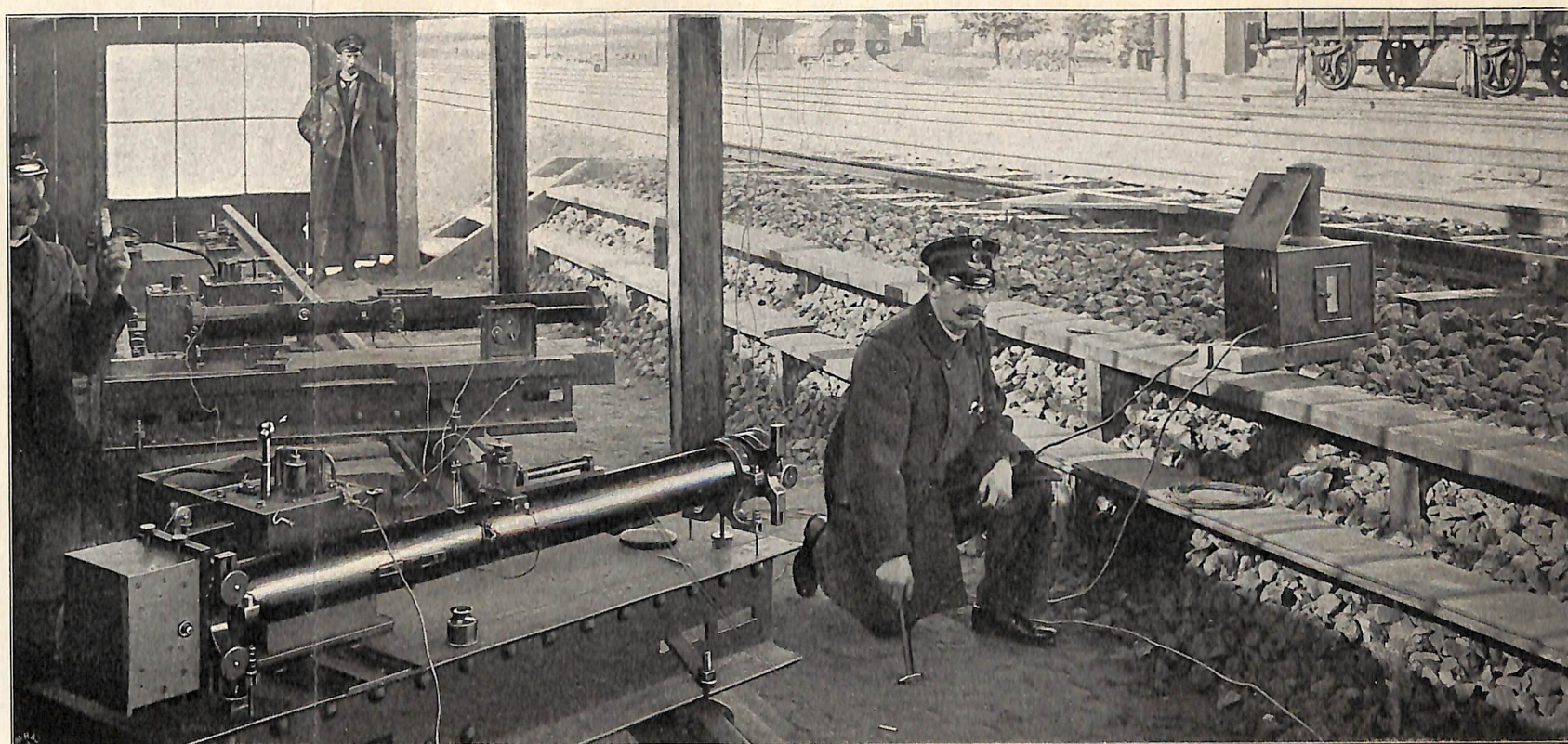
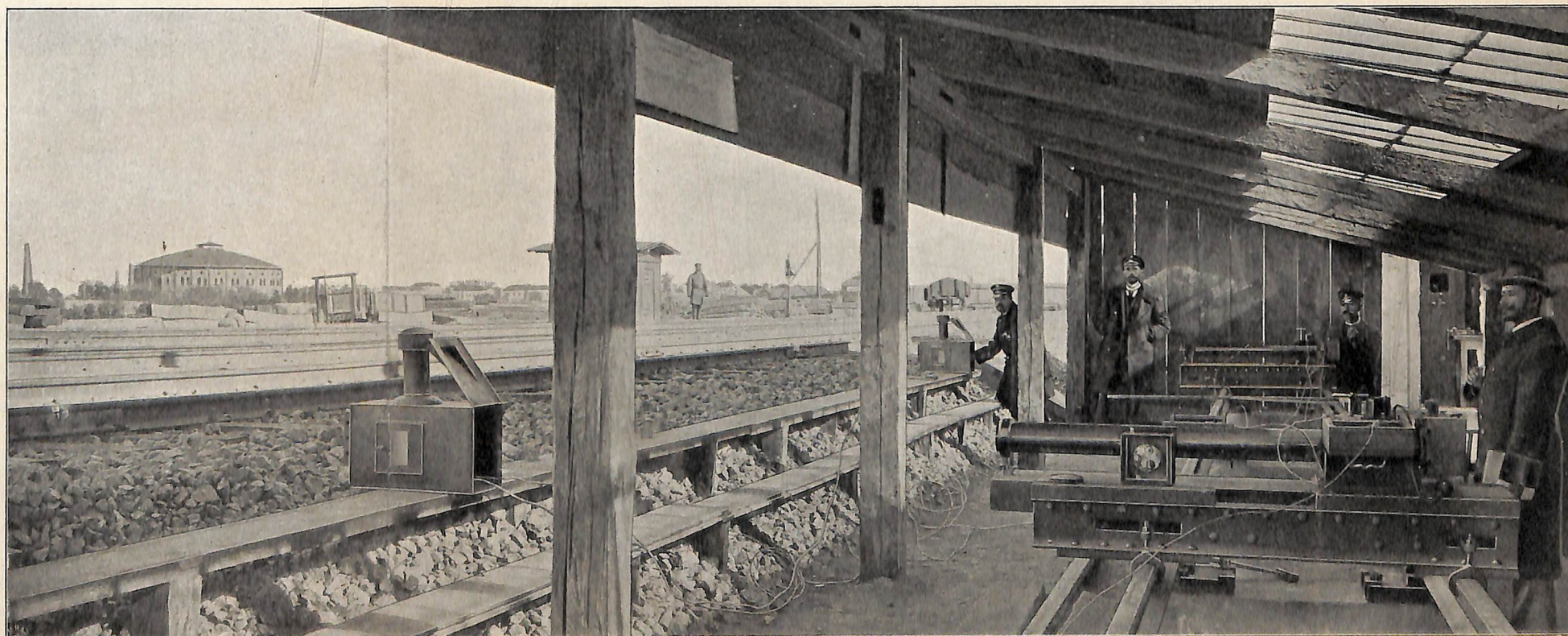


Abb. 20. Stellung der Fernrohre bei Beobachtung der Bewegungen in den Schienenstößen.

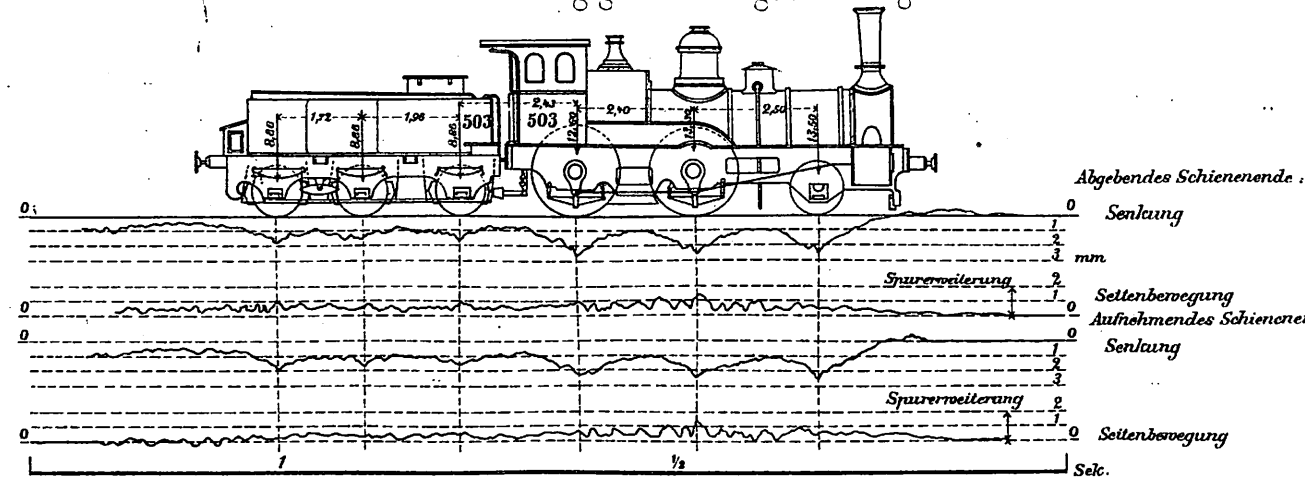
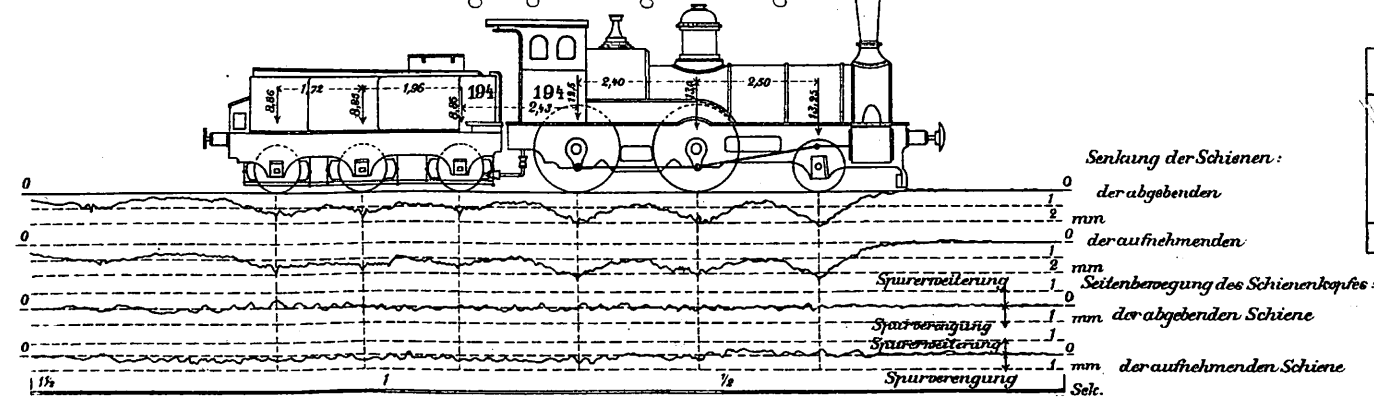
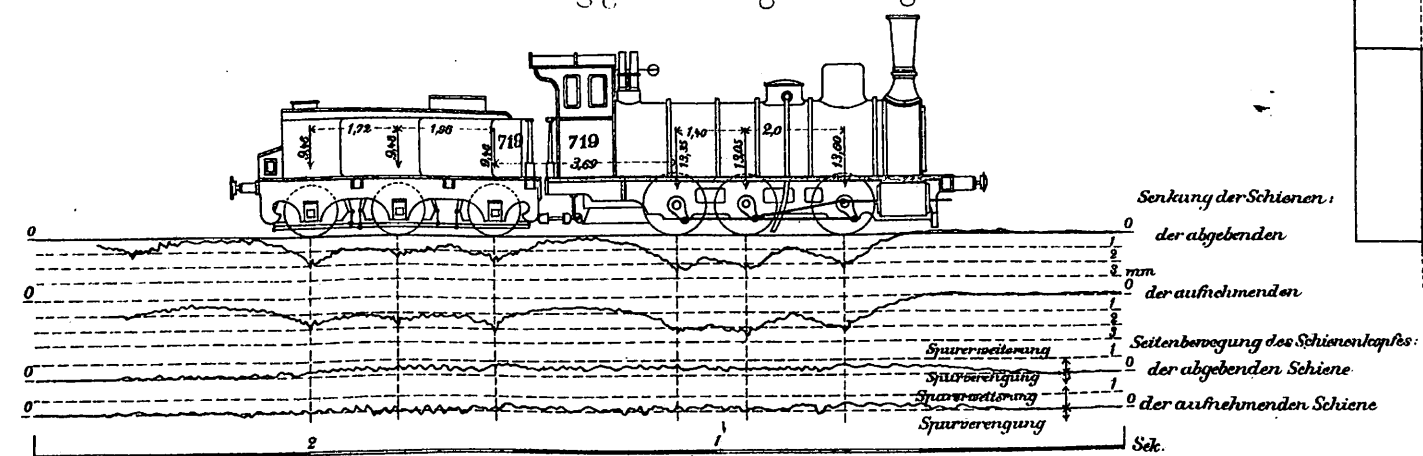
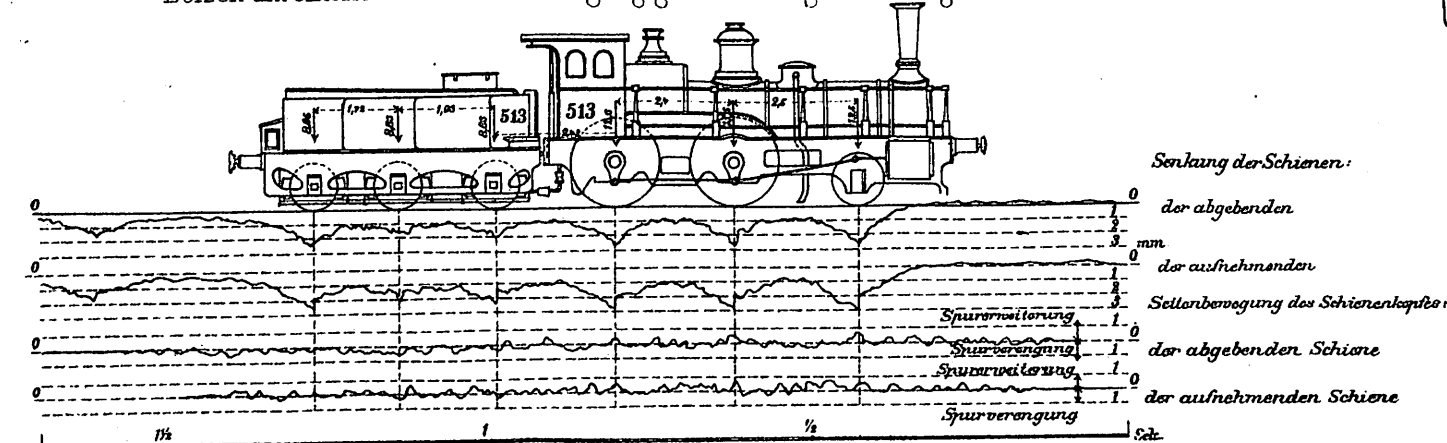


Wasiutyński: Beobachtungen über die elastischen Formänderungen des Eisenbahn-Gleises.

Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Abb. 50. Oberbau III^a. Senkung und Seitenbewegung im schwebenden Stosse mit kurzen Doppelwinkel-Laschen

Bolzen um einen halben Gang gelöst. Fahrgeschwindigkeit 57 km/St.

Abb. 51. Oberbau III^a. Senkung und Seitenbewegung im schwebenden Stosse mit langen Doppelwinkel-Laschen
Bolzen fest angezogen. Fahrgeschwindigkeit 49 km/St.Abb. 52. Oberbau III^a. Senkung und Seitenbewegung im schwebenden Stosse mit langen Doppelwinkel-Laschen
Bolzen um einen viertel Gang gelöst. Fahrgeschwindigkeit 31 km/St.Abb. 53. Oberbau III^a. Senkung und Seitenbewegung im schwebenden Stosse mit langen Doppelwinkel-Laschen
Bolzen um einen halben Schraubengang gelöst. Fahrgeschwindigkeit 48 km/St.

1.1th. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

Abb. 56. Seitenansicht.

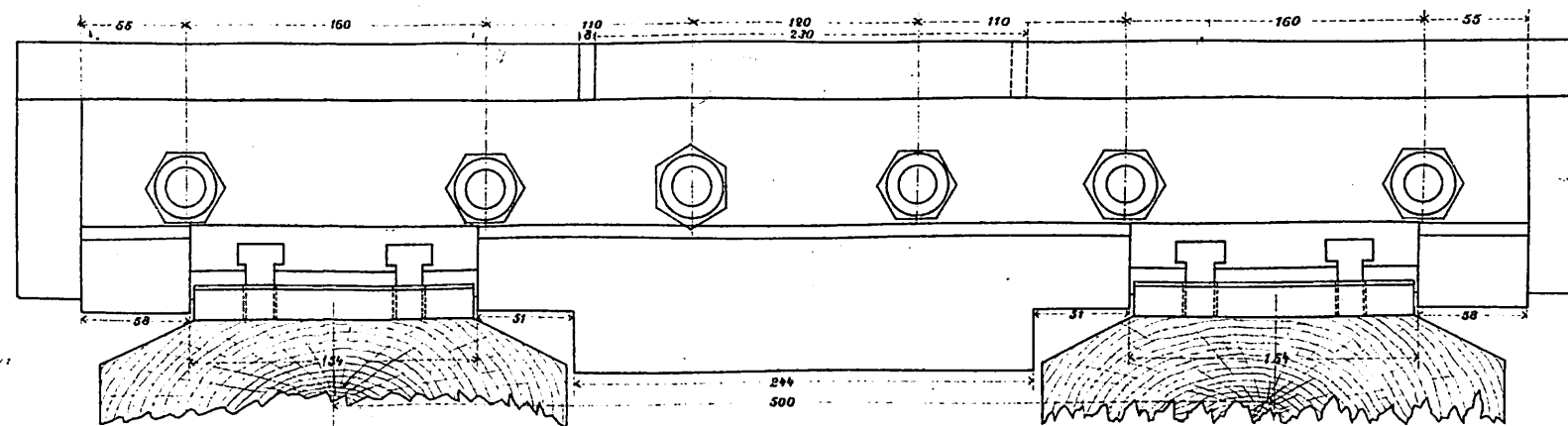


Abb. 57. Grundriss.

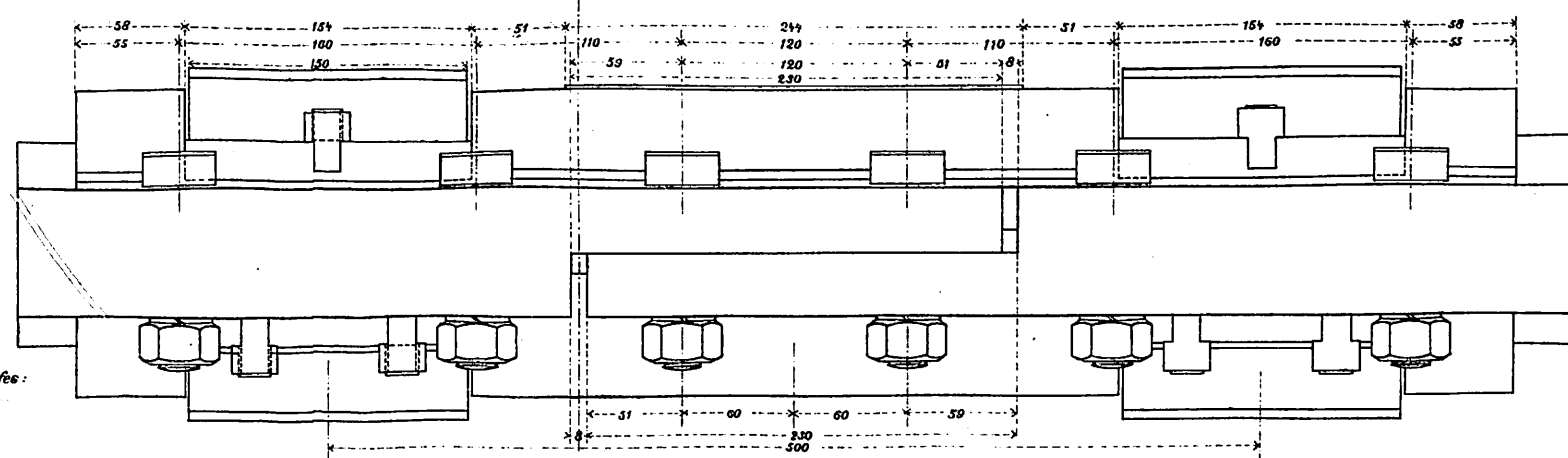


Abb. 59. Seitenansicht

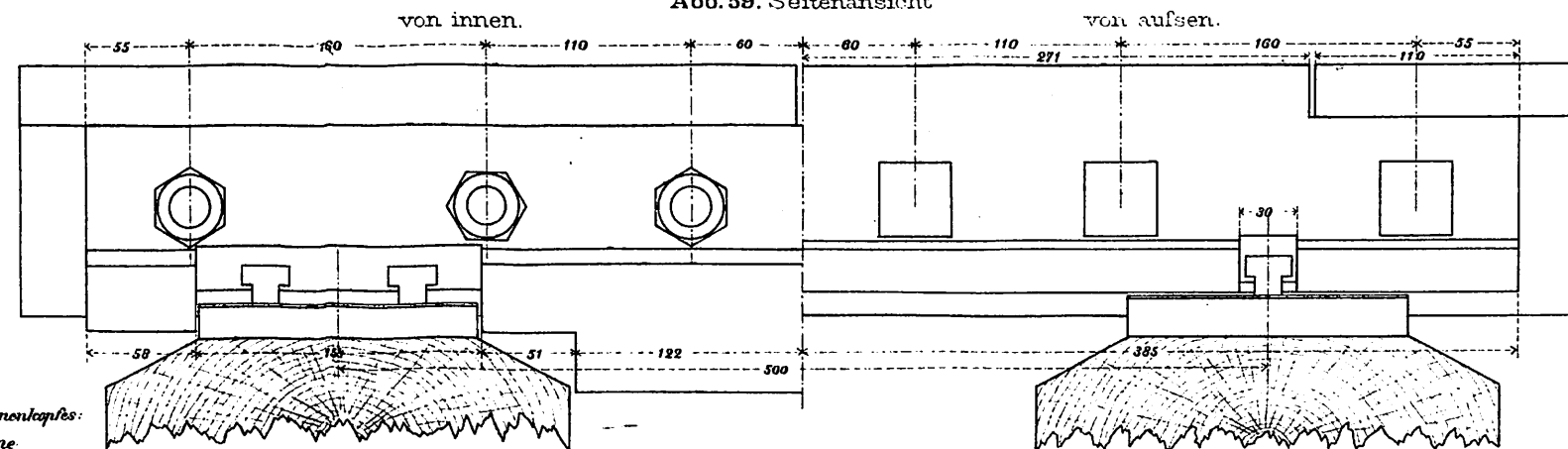


Abb. 60. Grundriss.

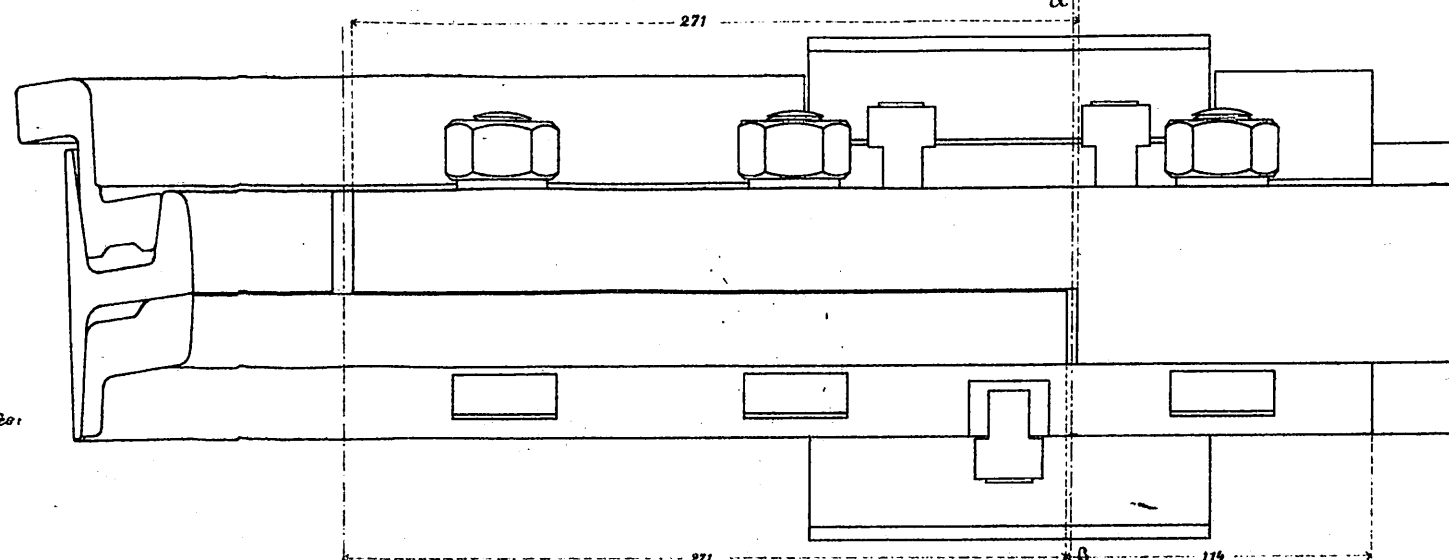


Abb. 58. Querschnitt.

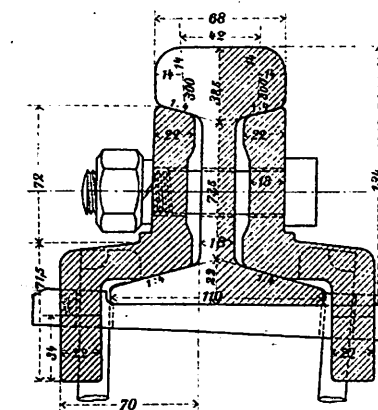


Abb. 56 bis 58.

Blattstofs

von Rüppell

für 38 kg/m schwere

Schienen.

Maßstab 1:4.

Abb. 61. Querschnitt α f Abb. 60.

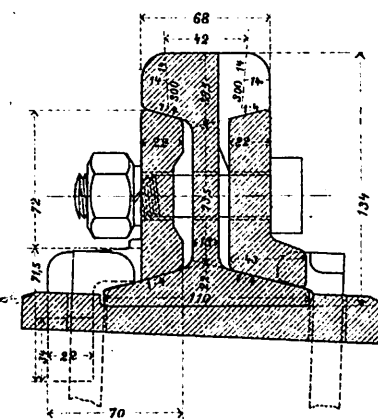


Abb. 59 bis 61.

Kopflaschenstofs

von Neumann

für 38 kg/m schwere

Schienen.

Maßstab 1:4.

C. W. Kreidel's Verlag, Wien, b. d. a.

Abb. 54. Oberbau V. Senkung im schwebenden Stofse mit Winkellaschen, Bolzen fest angezogen.

Fahrgeschwindigkeit 27 km/St.

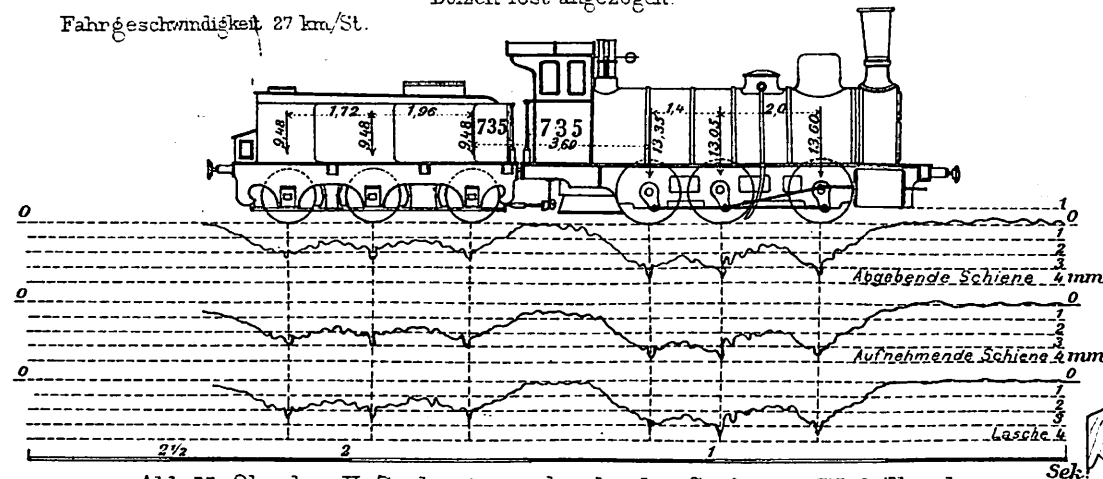


Abb. 55. Oberbau V. Senkung im schwebenden Stofse mit Winkellaschen, Bolzen um einen halben Schraubengang gelöst.

Fahrgeschwindigkeit 46 km/St.

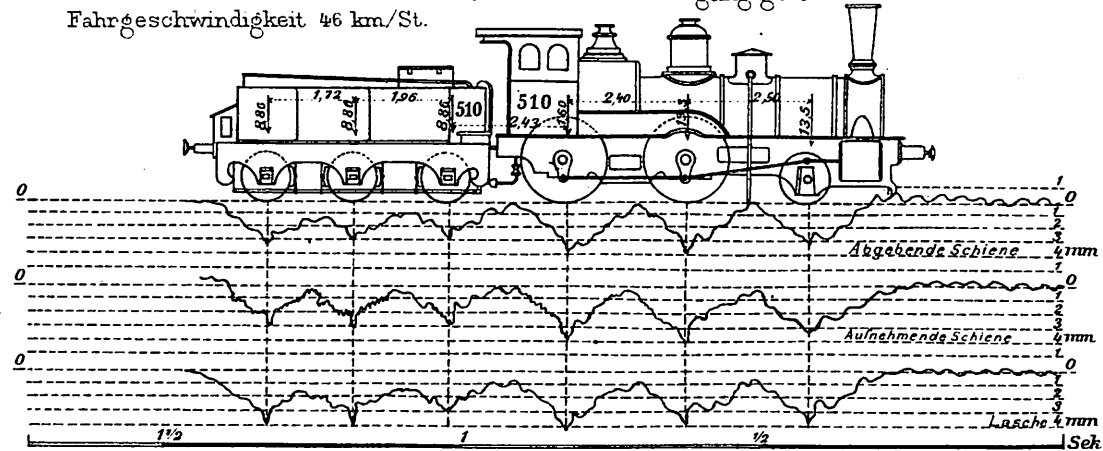


Abb. 68. Oberbau III^a. Senkung und Seitenbewegung im Blattstofse von Rüppell (Abb. 56 bis 58 Taf. XIII) aufserer Halbstofs.

Fahrgeschwindigkeit 36 km/St.

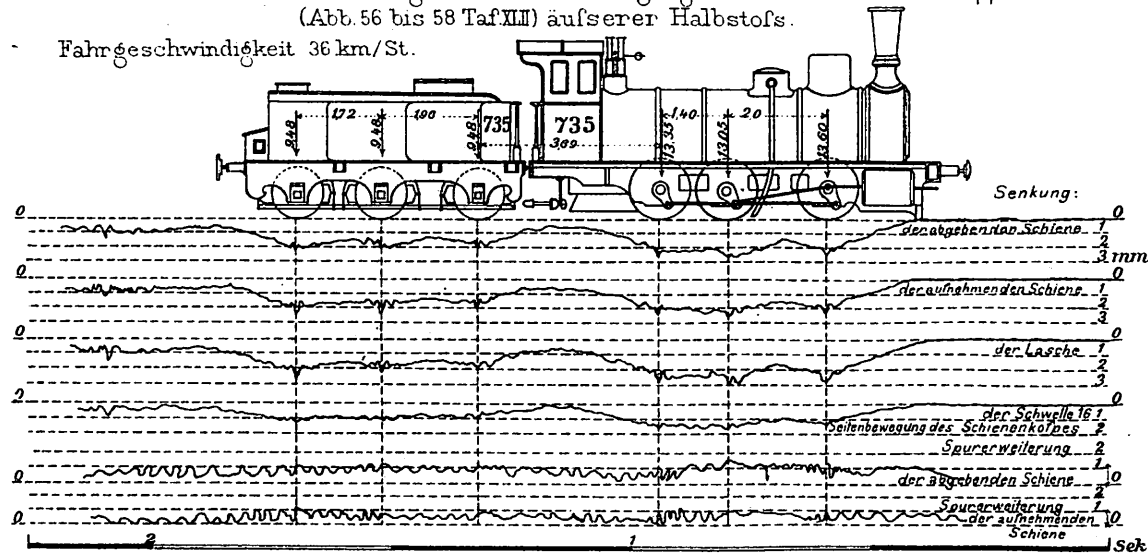


Abb. 69. Oberbau III^a. Senkung und Seitenbewegung im Blattstofse von Rüppell (Abb. 56 bis 58 Taf. XIII) innerer Halbstofs.

Fahrgeschwindigkeit 47 km/St.

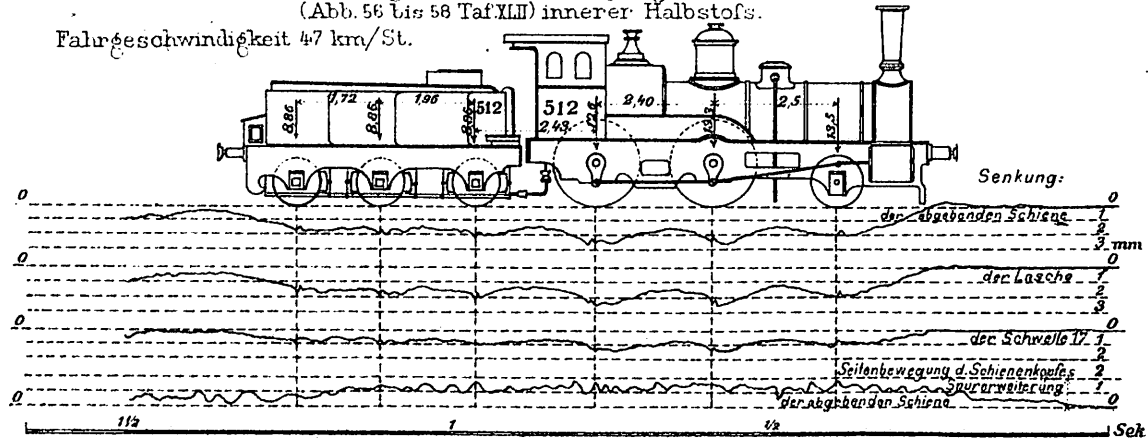


Abb. 65 bis 67. Schienenstofs mit Stofsfangschiene nach dem Entwurfe der Warschau-Wiener Eisenbahn, für 38 kg/m schwere Schienen. Maßstab 1:4.

mit Stofsfangschiene.

Abb. 65. Seitenansicht von außen

ohne Stofsfangschiene.

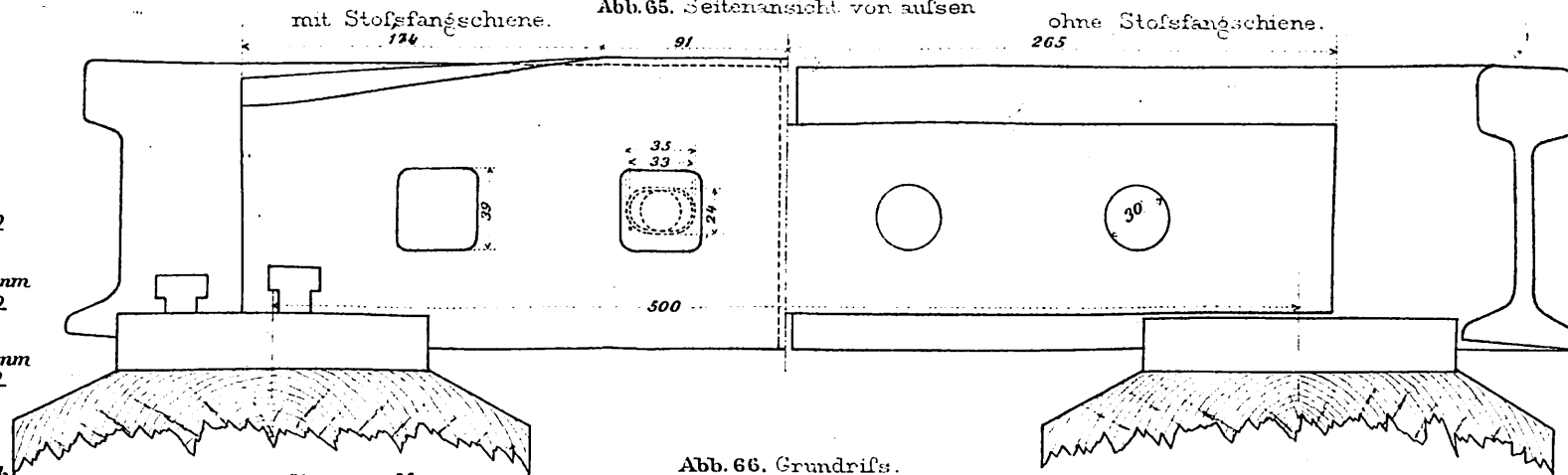


Abb. 66. Grundrifs.

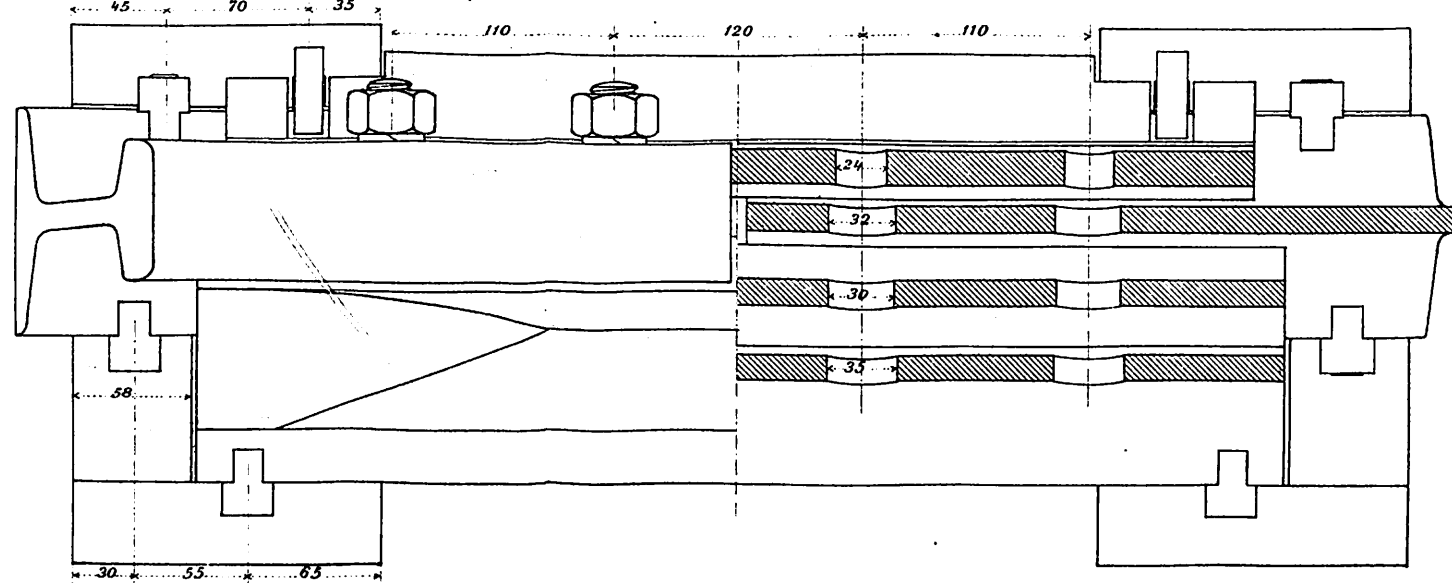


Abb. 62 bis 64. Schienenstofs mit Stofsfangschiene nach der Anordnung der Berliner Gesellschaft, für 38 kg/m schwere Schienen. Maßstab 1:4.

Abb. 62. Seitenansicht von außen

ohne Stofsfangschiene.

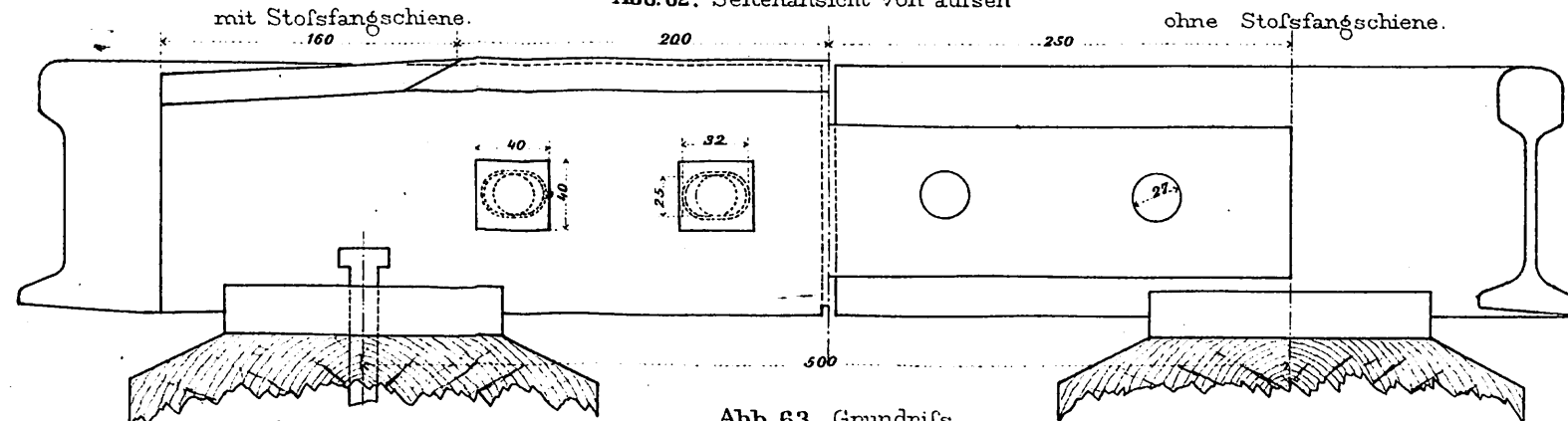


Abb. 63. Grundrifs.

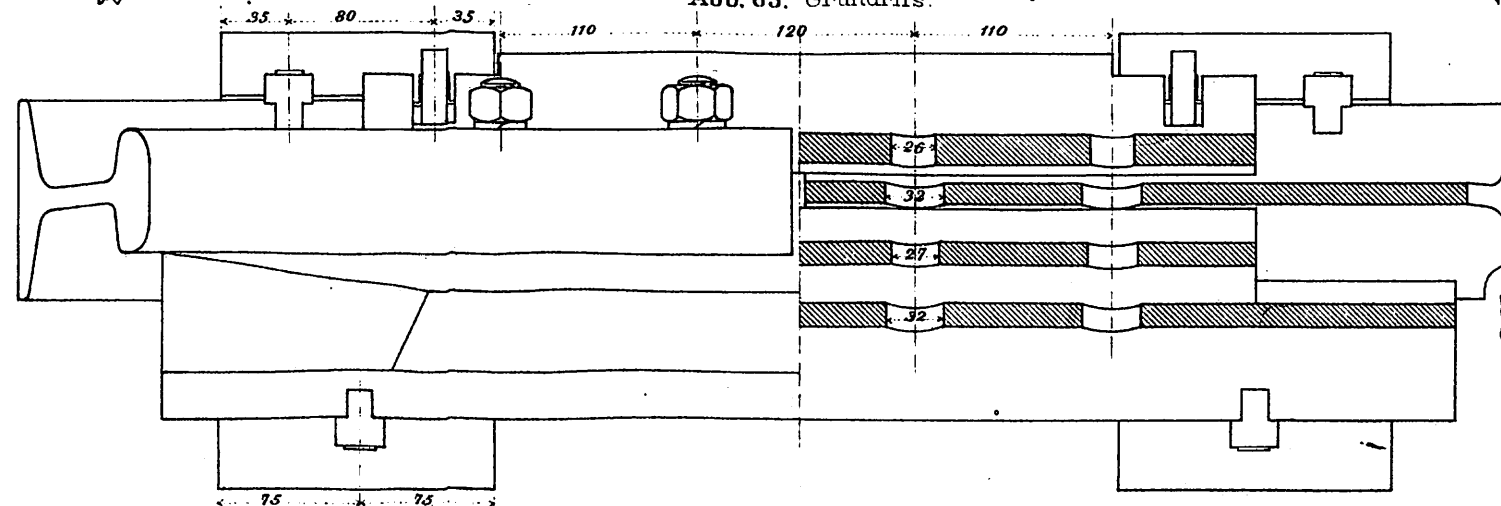
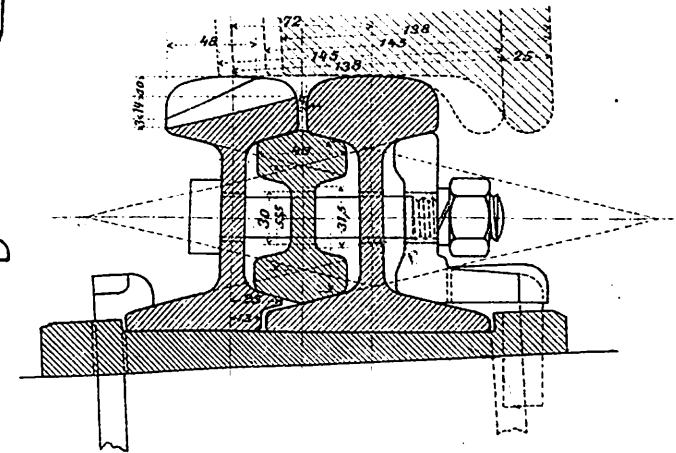


Abb. 67. Querschnitt.



Wasiutyński:

Beobachtungen über

die elastischen Formänderungen

des Eisenbahn-Gleises.

Abb. 64. Querschnitt.

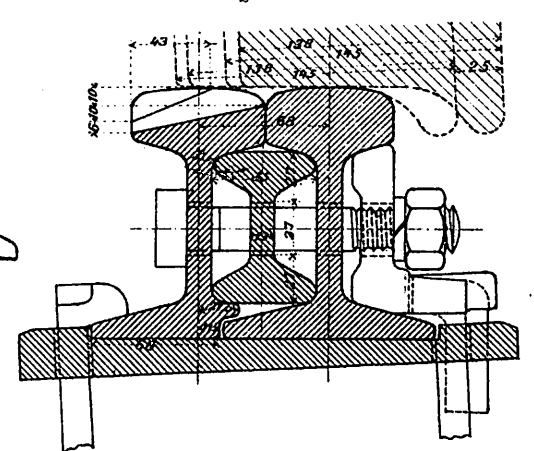


Abb. 74.

Grundrifs des Stofses mit Stofsfangschiene.

(Abb. 62 bis 64 Taf. XIII)

drei Monate nach der Verlegung.

Maßstab 1:4.

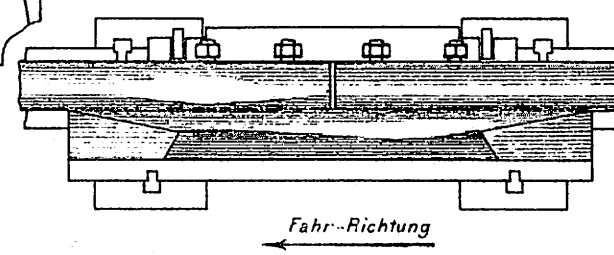


Abb. 70. Oberbau III^a Senkung u. Seitenbewegung im Schienenstosse mit Kopflasche von Neumann (Abb. 59 bis 61 Taf. XLII) in Stoßmitte Fahrgeschw. 63 km/St.

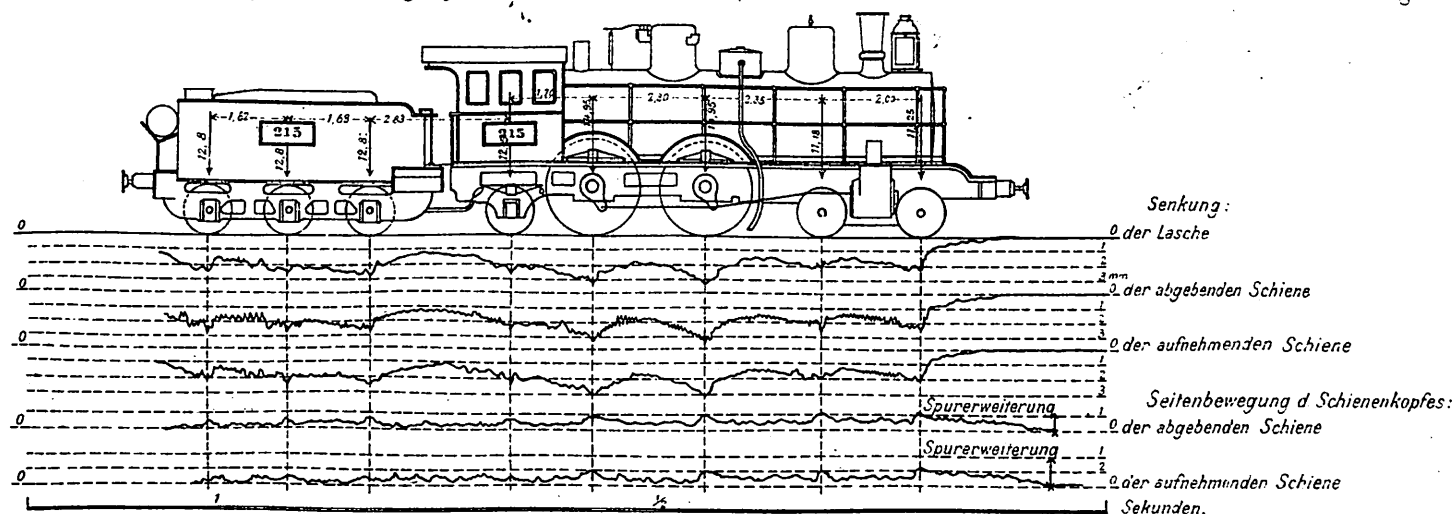


Abb. 71. Oberbau III^a Senkung u. Seitenbewegung im Schienenstosse mit Kopflasche von Neumann (59 bis 61 Taf.XII) am Laschenende. Fahrgeschw. 14 km/St

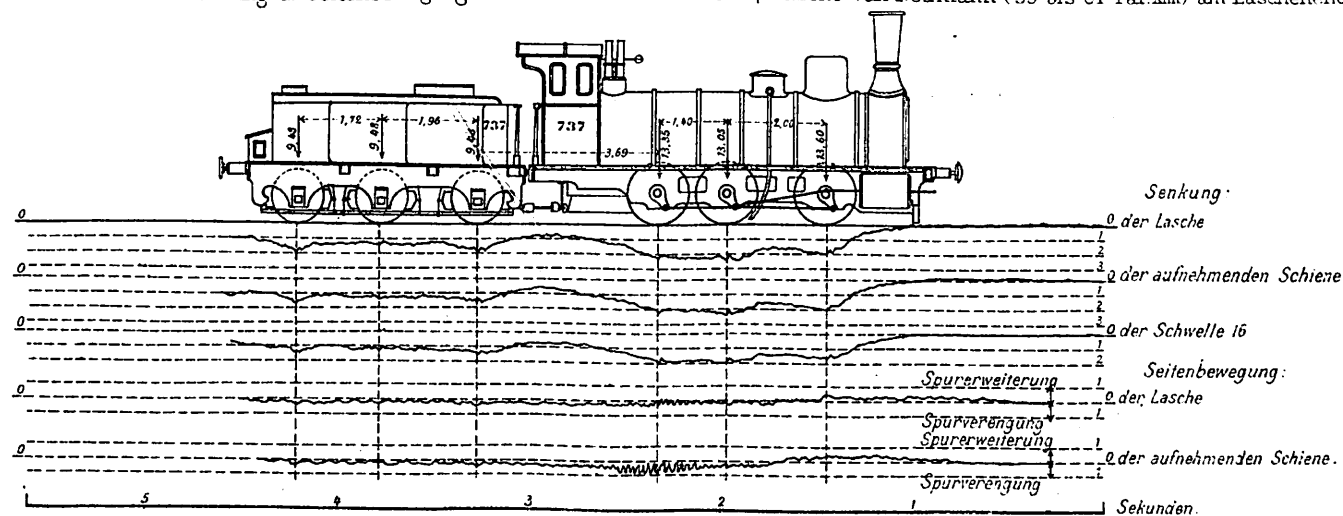


Abb. 72. Oberbau III^a Senkung u. Seitenbewegung im Schienenstosse mit Stosfangschiene nach der Anordnung der Berhner Gesellschaft (Abb. 62 bis 64 Taf. IIII)  Fahrgeschw. 36 km/St.

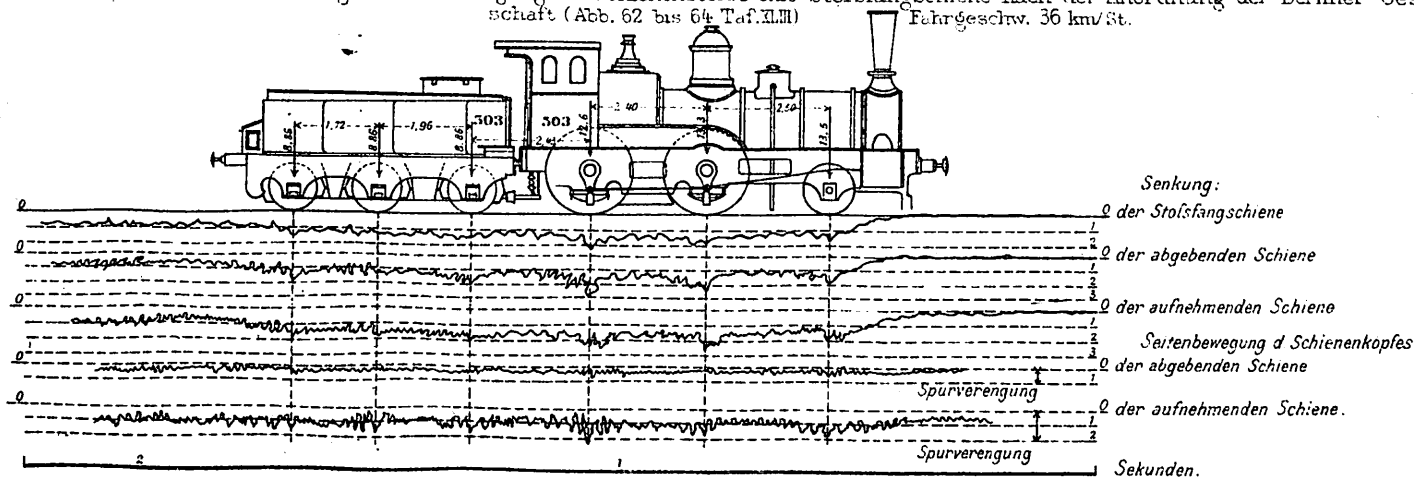
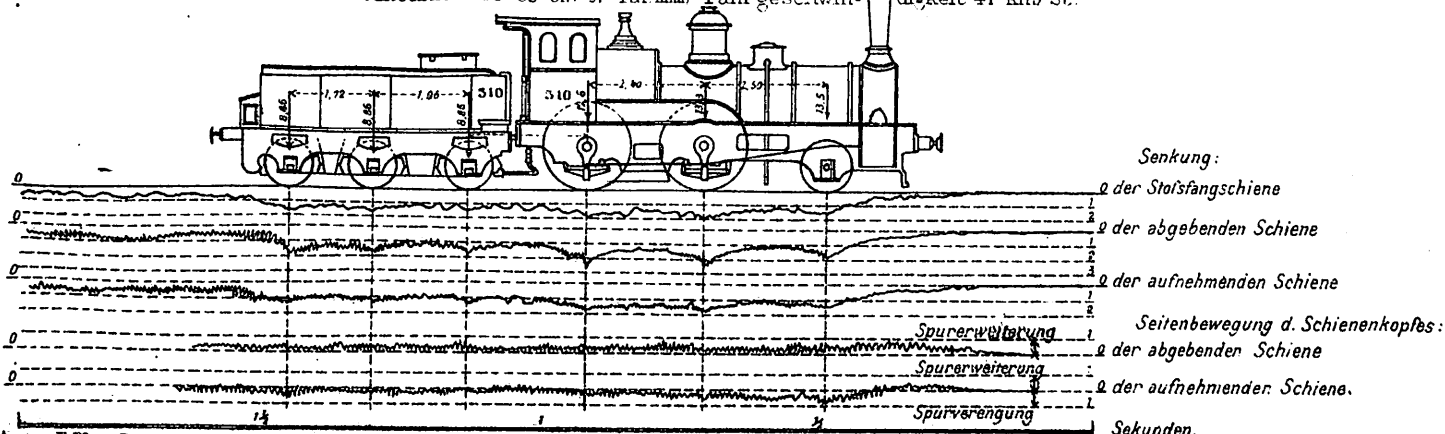
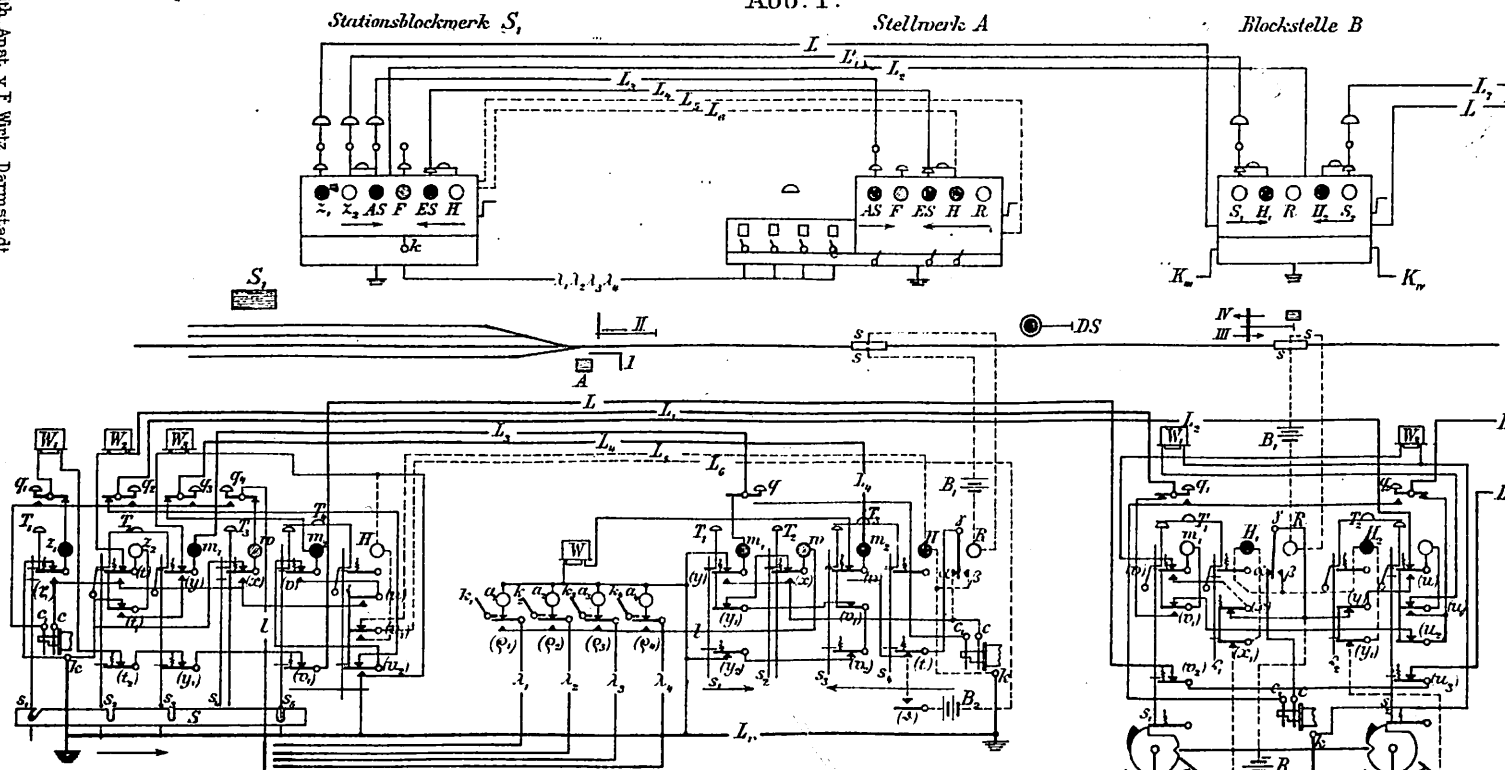


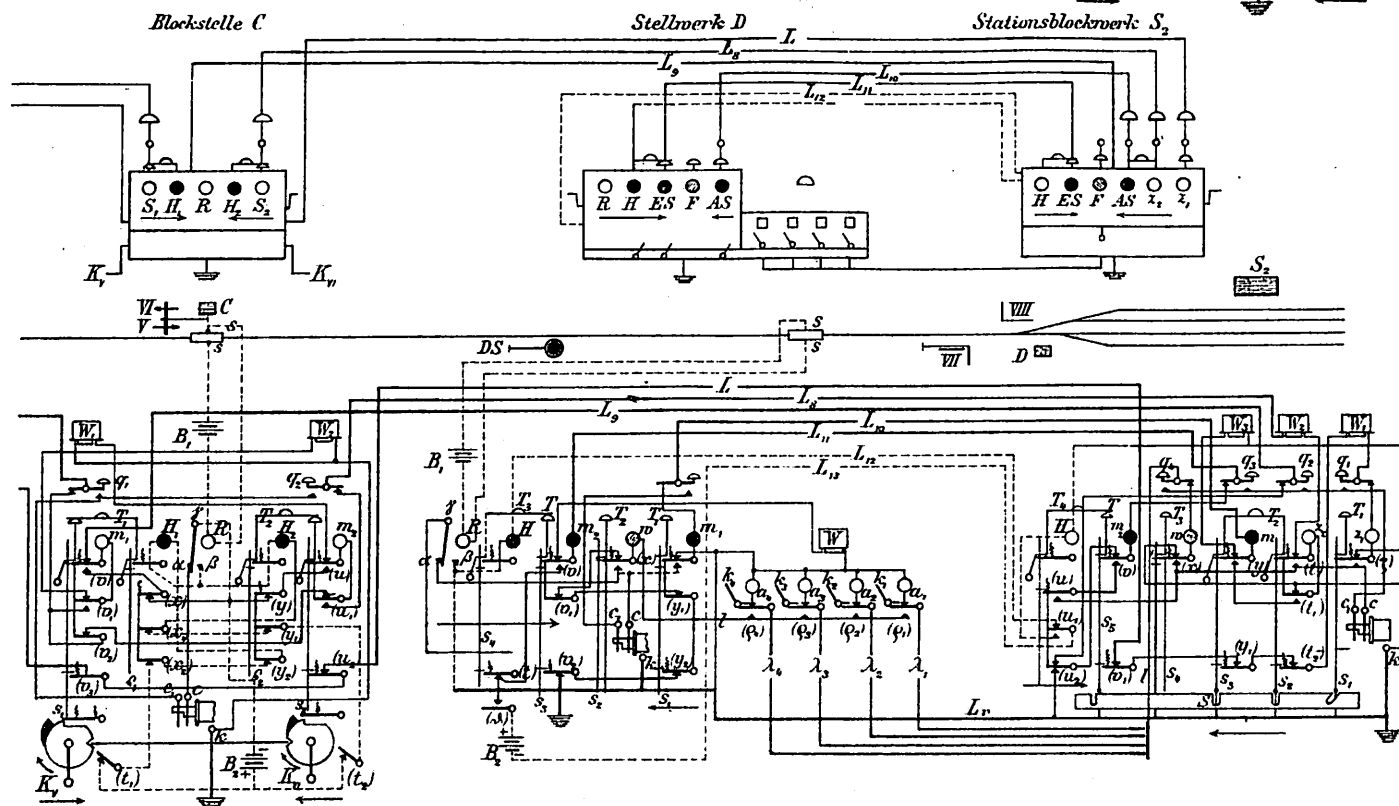
Abb. 73. Oberbau III^a Senkung u. Seitenbewegung im Schienenstosse mit Stosfangschiene nach der Anordnung der Warschau-Wiener Eisenbahn (Abb. 65 bis 67 Taf. XLIII) Fahr. geschw. $\frac{1}{2}$ bis 41 km/St.



Blockstelle B



Stationsblockwerk S.



**Boda : Blocklinie
für eingleisige
Bahnen mit Sicherung
der Gegenfahrten und
ihr Anschluss an
Stellwerksanlagen mit
elektrischem
Fahrstraßenverschluss.**

Abb. 2 .

