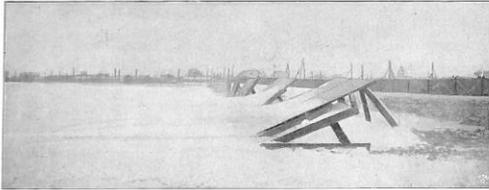


Abb. 1. Ablagerungen vor und hinter einer unter 30° gegen das Gelände geneigten Wand.



**Schubert:** Die Form und GröÙe der Schneablagerungen an Schneezäunen.

Abb. 2. Ablagerung vor und hinter einer unter 45° gegen das Gelände geneigten Wand.



Abb. 3. Ablagerung vor und hinter einer unter 75° gegen das Gelände geneigten Wand nach dem Schneetreiben vom 2. Februar 1901.



Abb. 4. Ablagerungen vor und hinter einer unter 75° gegen das Gelände aufgestellten dichten Wand nach dem Schneetreiben vom 23. Februar 1901.

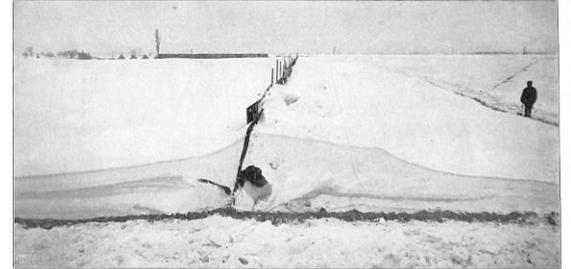


Abb. 5. Schneablagerung vor einem 3 m hohen, dichten Zaune.

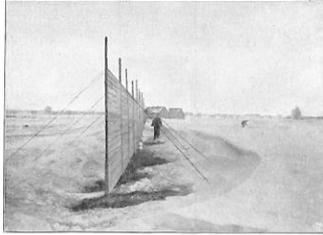


Abb. 5. Ablagerung vor einem senkrechten, dichten Zaune.



Abb. 9. Schneablagerungen an einem Zaune mit 5 cm weiten Schlitzten.



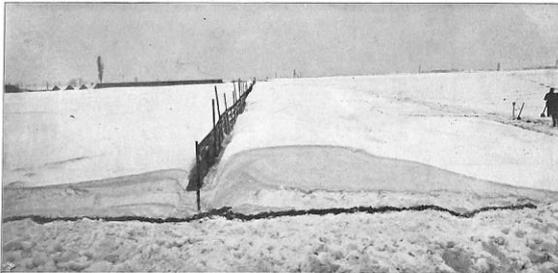
Abb. 6. Ablagerung vor einem amerikanischen Bockzaune.



Abb. 7. Flankendeckung eines Einschnittes.



Abb. 1. Schneablagerungen an einem Zaune mit 5 cm weiten Schlitzten.



**Schubert:**  
Die Form u. GröÙe der Schneablagerungen an Schneezäunen.

Abb. 2. Schneablagerungen an einem Zaune mit 15 cm weiten Schlitzten.



Abb. 4. Schneablagerung an einem Drahtzaune mit 9 mm Maschenweite.



Abb. 3. Schneablagerungen an einem Zaune mit 15 cm weiten Schlitzten.



Abb. 5. Schneablagerung an einem Drahtzaune mit 6 mm Maschenweite.

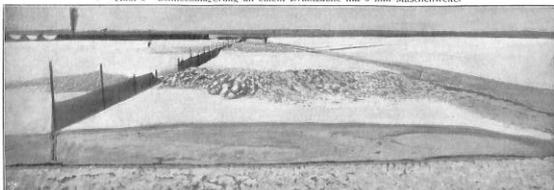


Abb. 6. Ablagerung am Zaune aus Drahtgewebe von 3 mm Maschenweite.



### Schubert: Die Form und Gröfse der Schneeablagerungen an Schneezäunen.

Abb. 1. Schneeablagerung am Zaune aus Rohrschilf nach dem Schneetreiben am 2. Februar 1901.

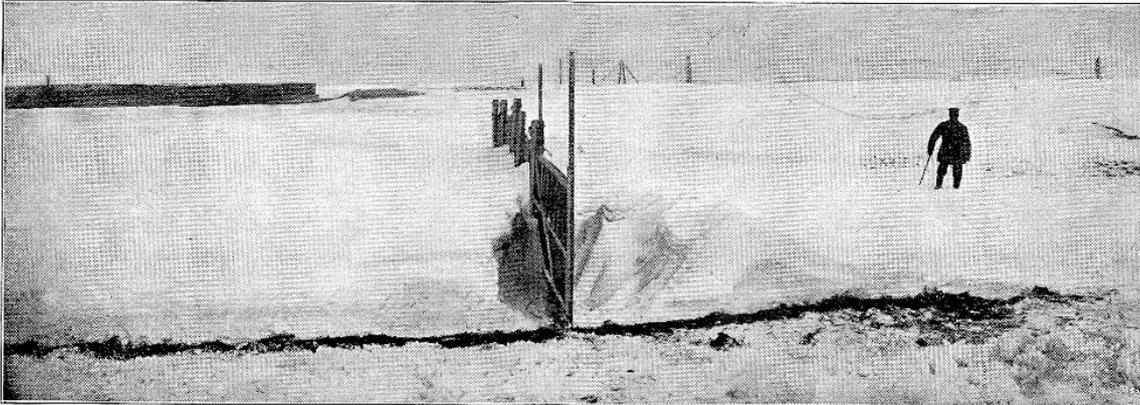


Abb. 2. Ablagerung am Zaune aus Cocusgarngewebe nach dem Schneetreiben am 2. Februar 1901.

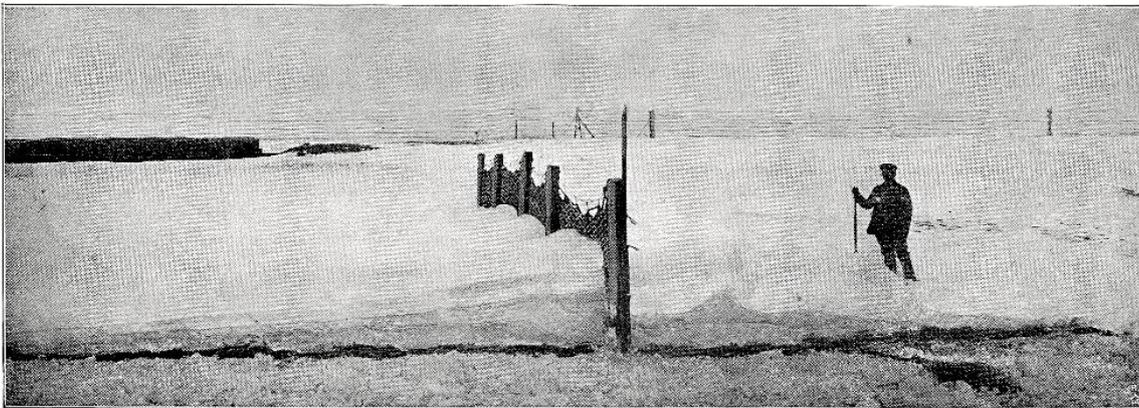


Abb. 3. Ablagerung am Zaune aus Cocusgarngewebe nach dem Schneetreiben am 23. Februar 1901.



### Durchgangswagen der Bayerischen Staatseisenbahnen

Abb. 1. Wagen I, II und III Classe. Längsansicht.

Abb. 2. Wagen II und III Classe. Längsansicht.

Abb. 6. Wagen I, II und III Classe. 1902. Taf. 1

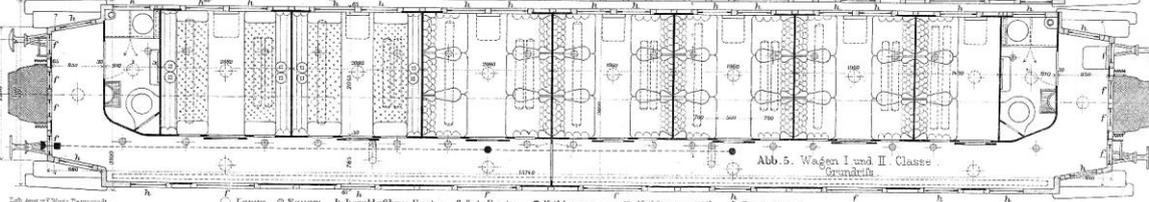
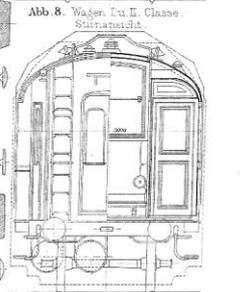
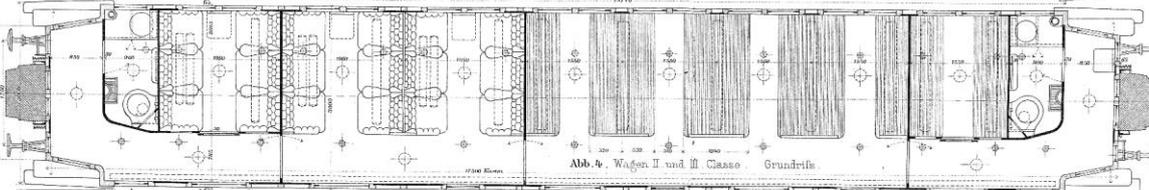
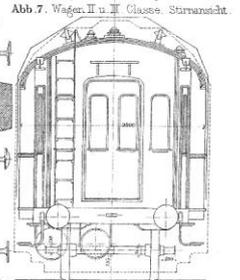
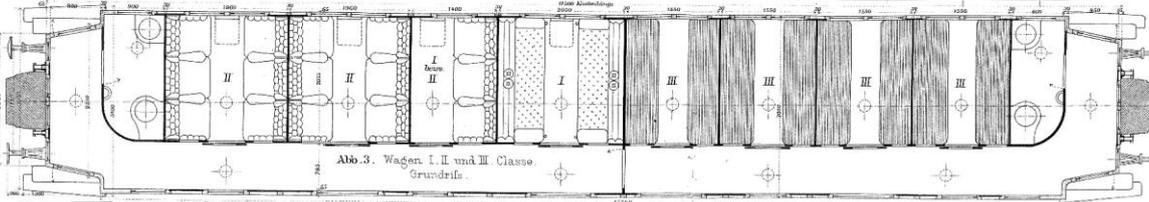
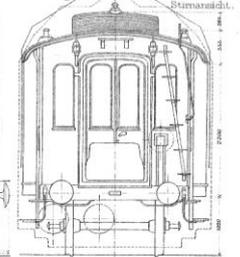
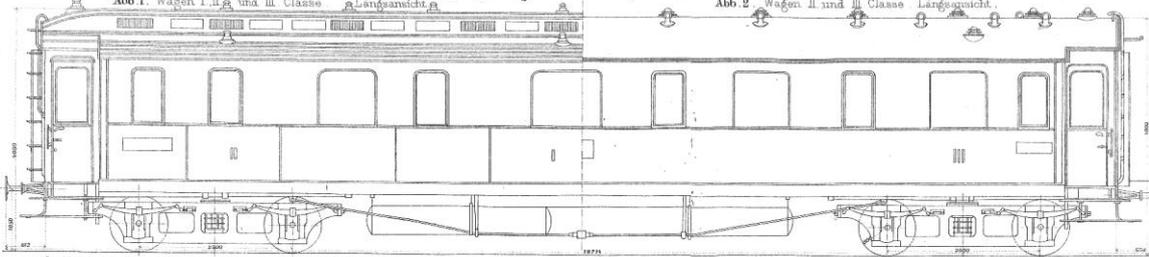


Abb. 1. Wagen I, II und III Classe. Längsansicht. Abb. 2. Wagen II und III Classe. Längsansicht. Abb. 3. Wagen I, II und III Classe. Grundriss. Abb. 4. Wagen II und III Classe. Grundriss. Abb. 5. Wagen I und II Classe. Grundriss. Abb. 6. Wagen I, II und III Classe. Stirnansicht. Abb. 7. Wagen II und III Classe. Stirnansicht. Abb. 8. Wagen I und II Classe. Stirnansicht.

Abb. 1. Wagen I, II und III Classe. Längsansicht.

Abb. 6. Wagen I, II und III Classe. 1902. Taf. 1

Legende:   
Lampe   
Stange   
h. herabzufahrende Fenster   
f. feste Fenster   
Nahdrehstuhl   
Nahdrehstuhl   
Rect.-Signal.

Abb. 1. Längsschnitt des Reibungsbuffers.

Abb. 1-9.  
Reibungs-  
Zugvorrichtung  
von  
Westinghouse.

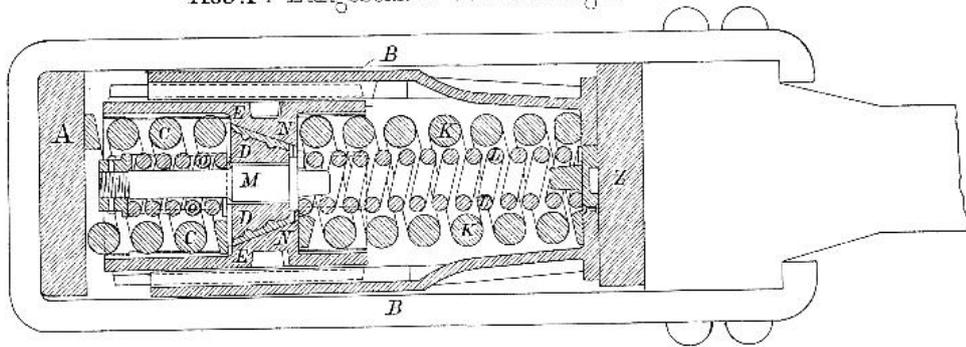


Abb. 2.  
Querschnitt des Reibungsbuffers.

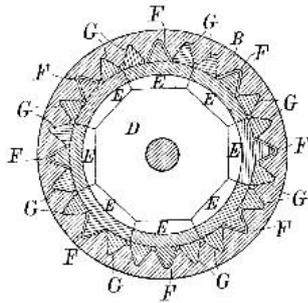


Abb. 3. Mitnehmer.

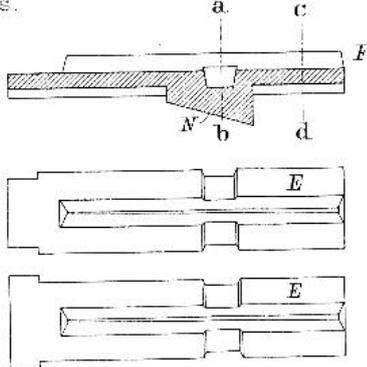


Abb. 4. Schnitt a-b.  
Abb. 5. Schnitt c-d.



Abb. 6. Reibungsleisten.

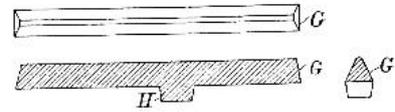


Abb. 7.  
Anordnung der Westinghouse-Reibungs-Zugvorrichtung an  
amerikanischen Güterwagen mit eisernen Unterstellen.

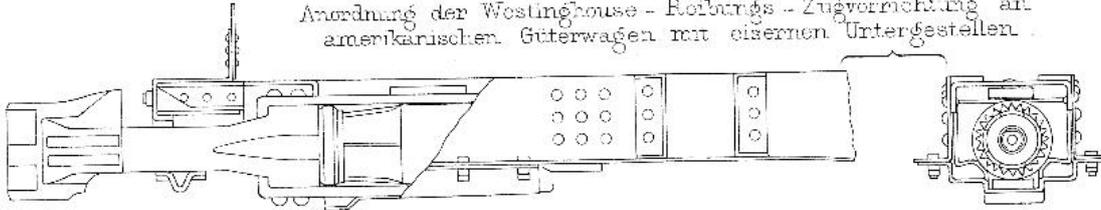


Abb. 9.

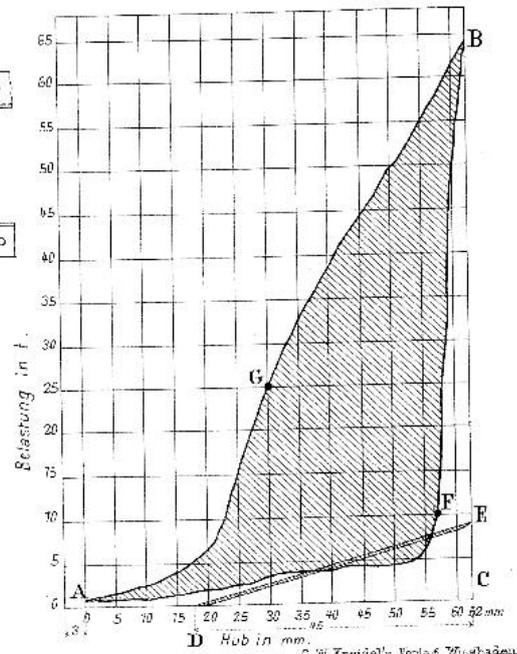
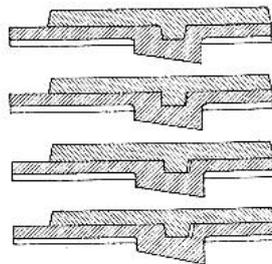


Abb. 8.



Schubert: Über Schneeschutzanlagen.

Abb. 1. Doppelte Schneeschutzmauer am Karst.



Abb. 2. Schneezäune am Karst.



Abb. 3. Schneeschutzanlagen bei Adelsberg.

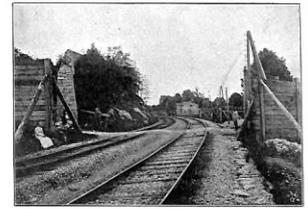


Abb. 4. Schneebrutschung und Lawinenbildung.



Abb. 6. Lawinenschutzbauten im Anbruchgebiete.

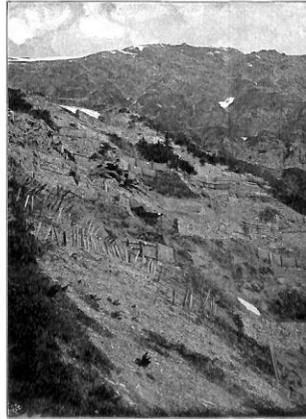


Abb. 5. Lawinenschutzbauten im Anbruchgebiete.

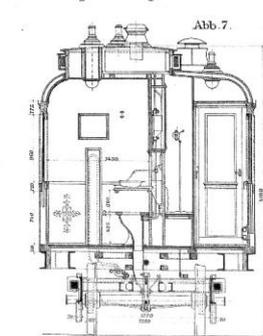
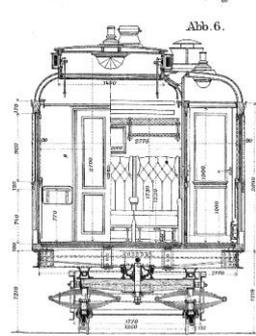
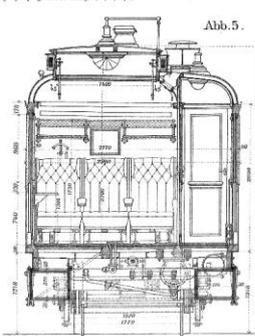
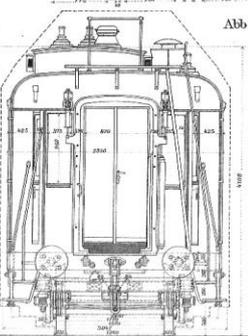
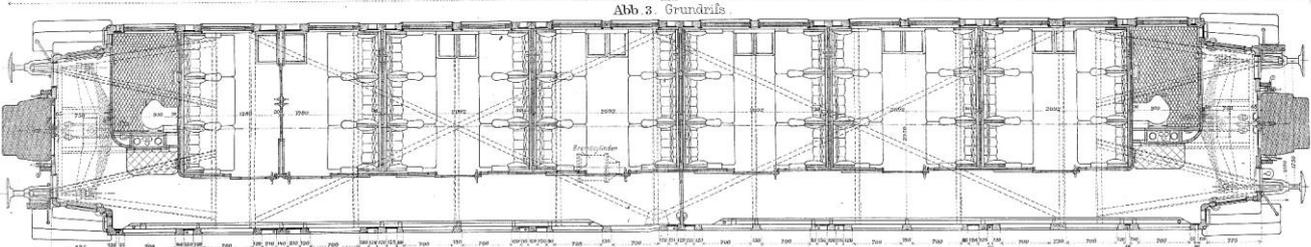
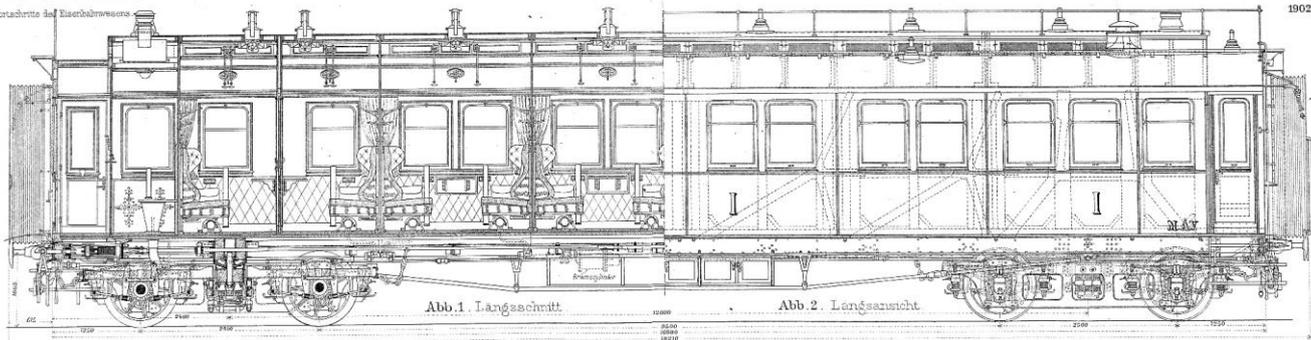


Abb. 7. Lawinenschutzbauten am Blasegg oberhalb Langen am Arlberg.



Deutsches Reich von H. Stöck, Wiesbaden.

C. W. Kraack's Verlag, Wiesbaden.



Vierachsiger  
Durchgangswagen  
I. Klasse  
mit zwei zweiachsigen  
Drehstellen.  
Kgl. Ungarische  
Staatsbahnen.

von W. Pöschel, Wien.

C. W. Kraack's Verlag, Wiesbaden.

Abb. 1-5. Fußwinde.

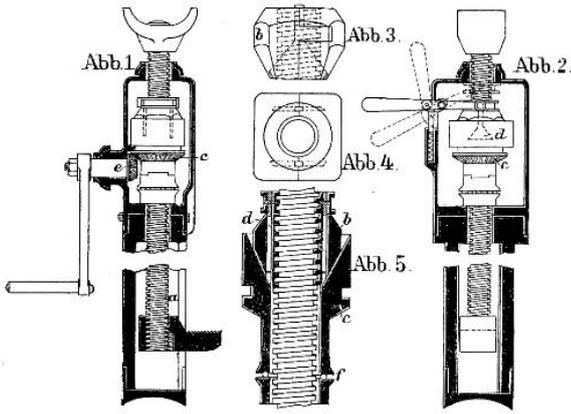


Abb. 6. Westinghouse's elektromagnetische Schienenbremse.

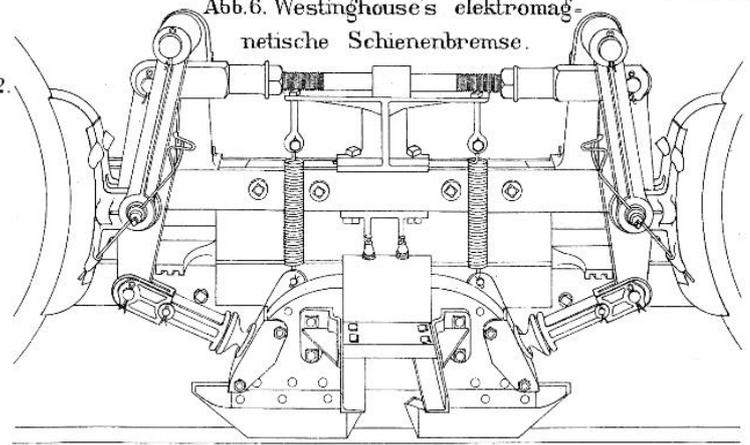


Abb. 7 u. 8. Gleisanzeiger für Ablaufberge.

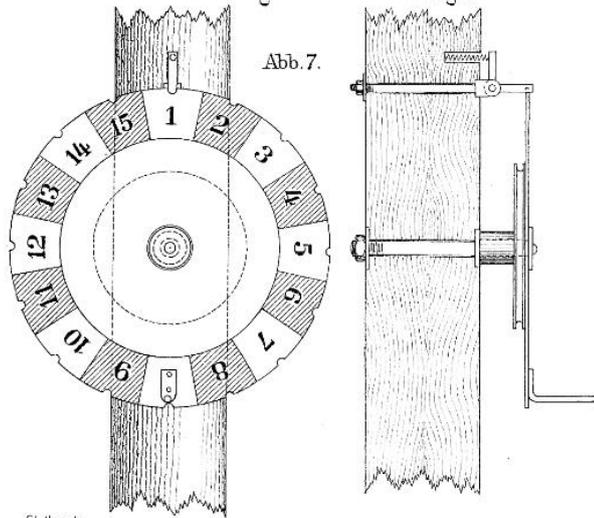


Abb. 9-11. Vorrichtung zur Übertragung der Drehgestell- und der Laufachslast auf die Triebachsen.

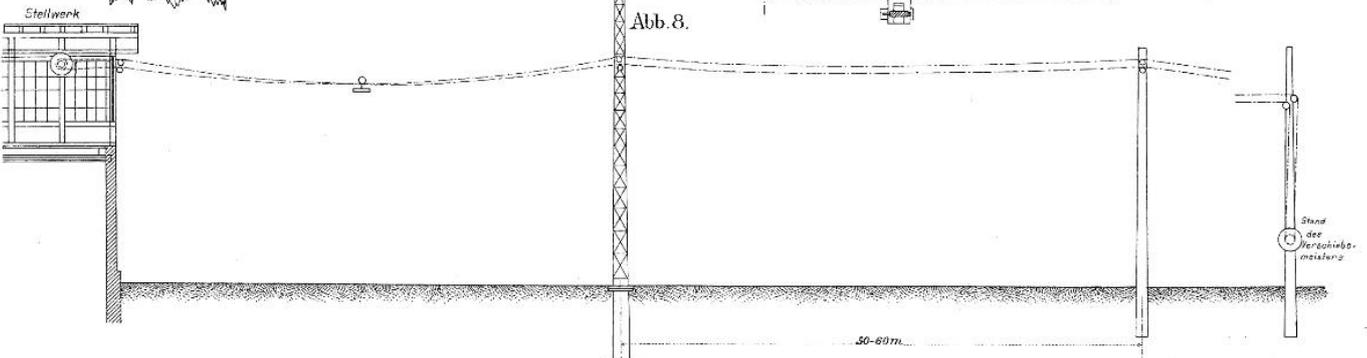
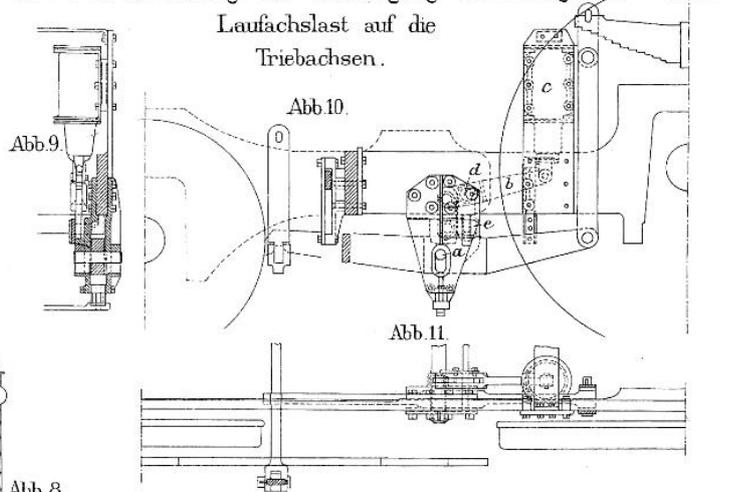
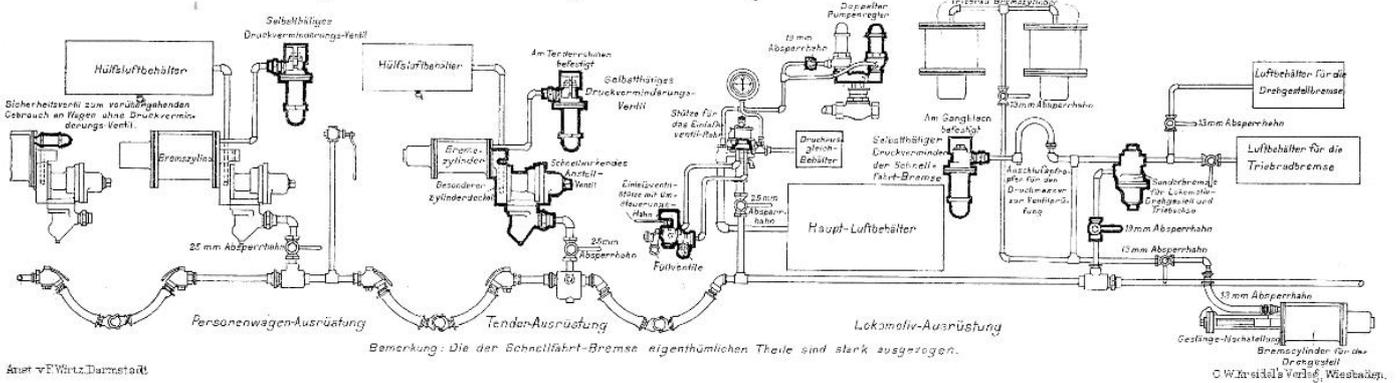
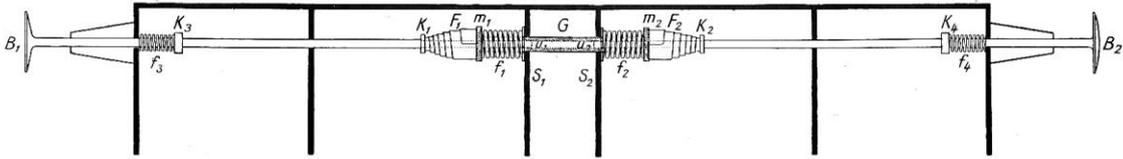


Abb. 12. Anordnung der Bremsausrüstung für die Westinghouse Schnellfahrt-Bremse.



(Durchgehende Stossvorrichtung, Bauart Alma-Weifs.)

Abb. 1.



Anordnung der D-Buffer bei einem Kohlenwagen.

Abb. 2. Längsschnitt und Seitenansicht.

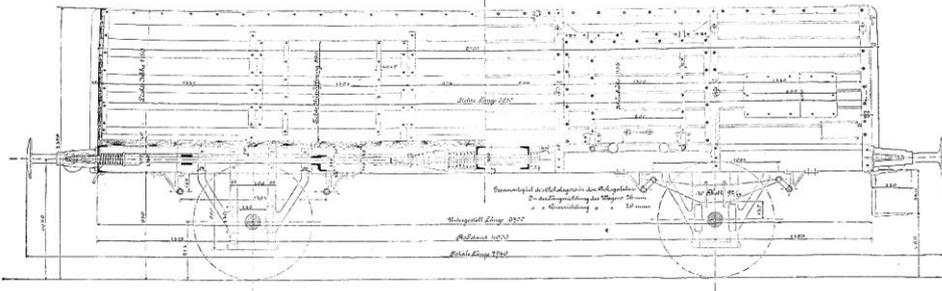


Abb. 4. Querschnitt.

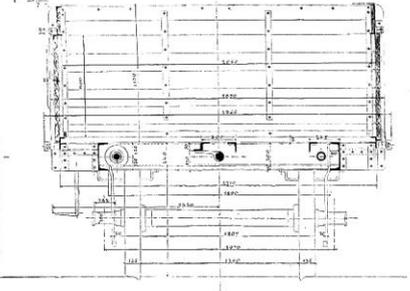


Abb. 3. Grundriss.

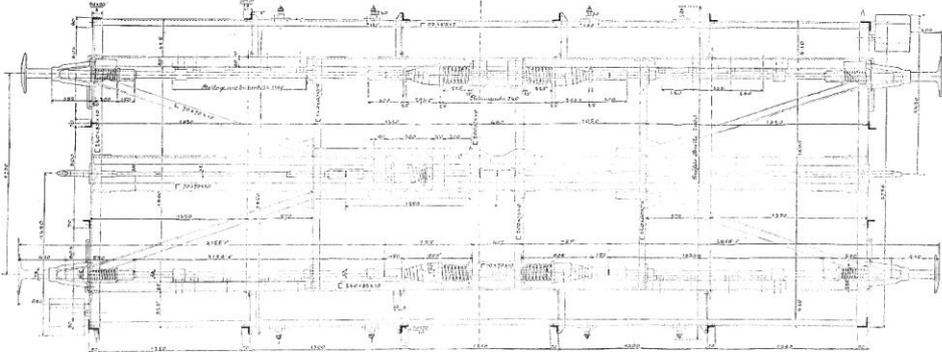
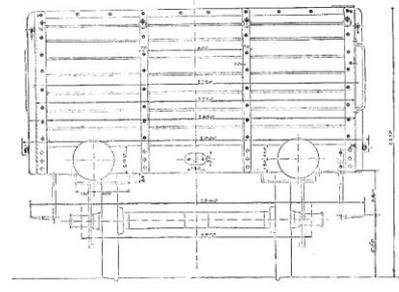


Abb. 5. Stirnansicht.



**Bahnwärterüberwachung durch Zahlwerke und Uhren in Verbindung mit Wechselschlössern**

1902 Tafel X

**NACHAHMUNG VERBOTTEN S.369 DES STRAFG.**

Abb. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40

Station A, Station B, Station C

Tagesschl., Nachtschl., Tagesschl., Nachtschl., Tagesschl.

Abb. 13: NACHAHMUNG VERBOTTEN S.369 DES STRAFG.

Abb. 31: Bemerkung: Der Schlüssel zum Aufheben der Uhr befindet sich bei Nichtbenutzung des Schalters in dem Räume R der Schiene in durch eine Kette an der unteren Fläche des Raumes R befestigt, damit er nicht verschluckt werden kann.

Abb. 32: Bemerkung: Die Schiene zu diesem Schalter muss mit einem Schlüssel zum Aufheben der Uhr versehen sein.

Abb. 33: Bemerkung: Der Schlüssel zum Aufheben der Uhr befindet sich bei Nichtbenutzung des Schalters in dem Räume R der Schiene in durch eine Kette an der unteren Fläche des Raumes R befestigt, damit er nicht verschluckt werden kann.

Abb. 34: Bemerkung: Der Schlüssel zum Aufheben der Uhr befindet sich bei Nichtbenutzung des Schalters in dem Räume R der Schiene in durch eine Kette an der unteren Fläche des Raumes R befestigt, damit er nicht verschluckt werden kann.

Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens

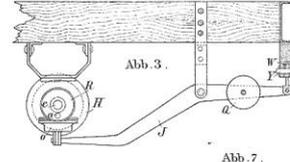
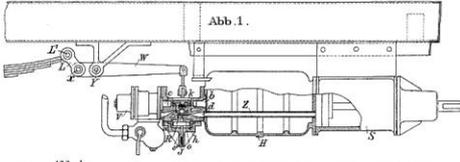


Abb. 7-12. Georgoff's nicht selbstthätiger C. Bremsdruckregler. Anbringung an der Bremse der New-York-Air-Brake-Gesellschaft.

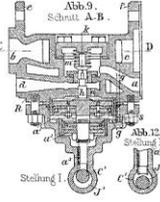


Abb. 13. Feuerkiste einer 5/6 gekuppelten Tandem-Verbund-Lokomotive der Atchison, Topeka und Santa Fe-Bahn.

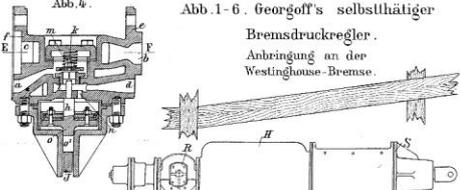
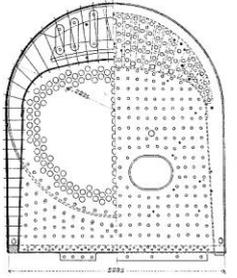


Abb. 1-6. Georgoff's selbstthätiger Bremsdruckregler. Anbringung an der Westinghouse-Bremse.

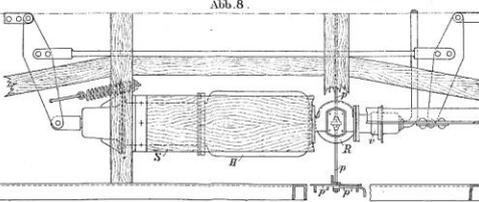
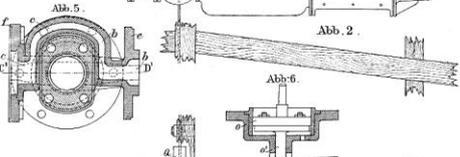
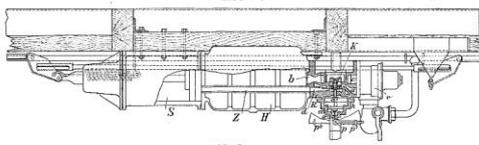


Abb. 14 u. 15. Mehrtheilige Gleisbrückenwaage für Eisenbahnfahrzeuge beliebigen Achsstandes.

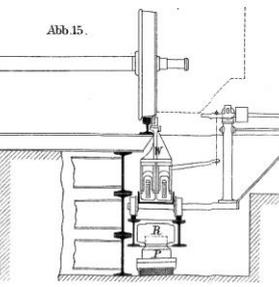
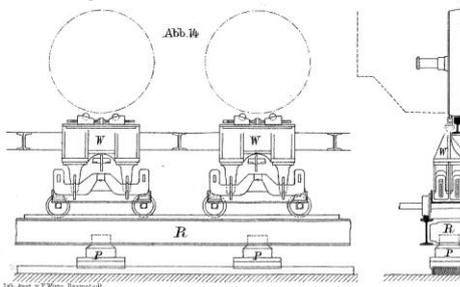


Abb. 16 u. 17. Schubstange für 5/6 gekuppelte Lokomotiven der Pennsylvania-Bahn.

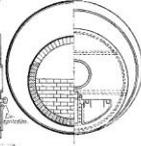
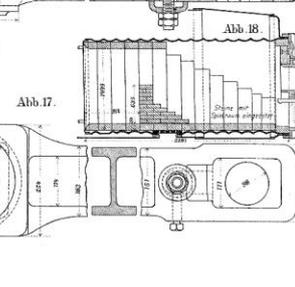
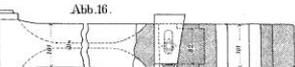


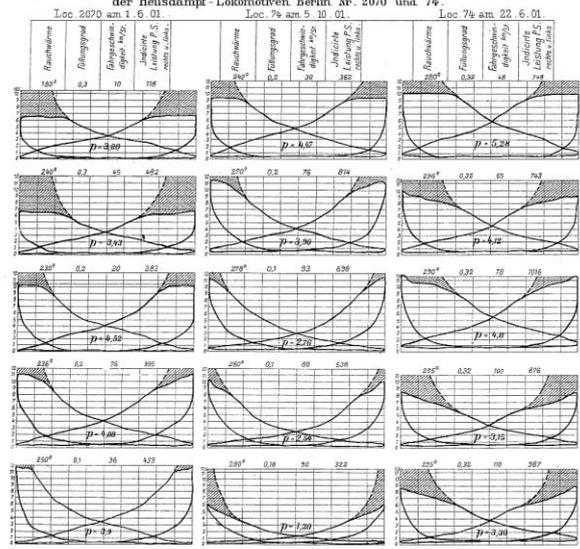
Abb. 18 u. 19. Vanderbilt-Feuerkiste für Oelfeuerung. Abb. 19.

Taf. Anst. v. F. Vieweg, Braunschweig.

© W. Vieweg Verlag, Braunschweig.

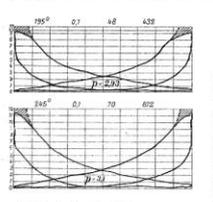
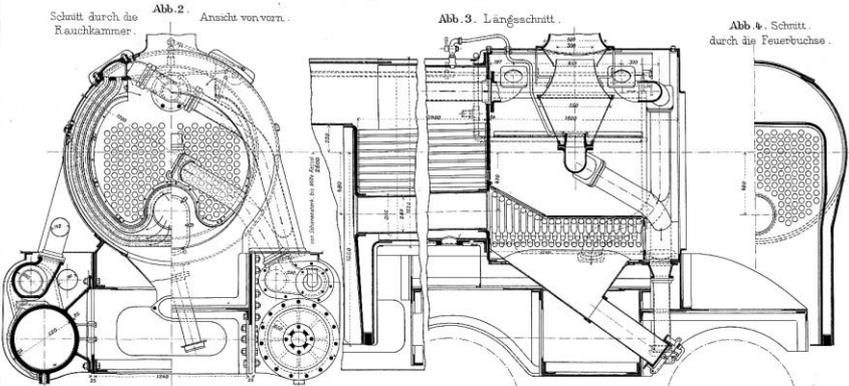
Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens

Abb. 1. Indikator-Schaulinien der Heißdampf-Lokomotiven Berlin No. 2070 und 7 1/2.



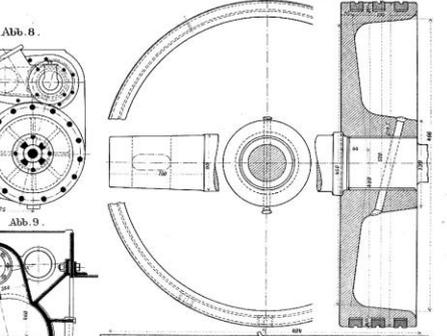
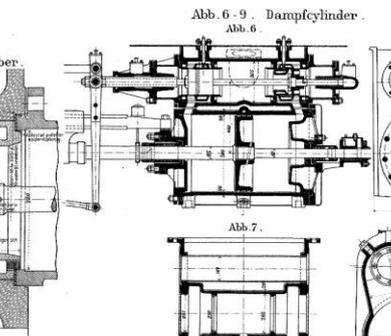
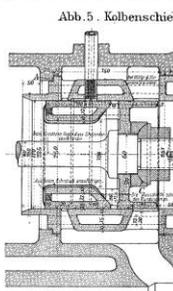
Garbe: Die Anwendung hochüberhitzten Dampfes im Lokomotivbetriebe nach dem Verfahren von Wilhelm Schmidt.

Abb. 2-4. Rauchkammer-Überhitzer für Lokomotiven, Patent Wilhelm Schmidt, gezeichnet für eine 5/6 gekuppelte Schmelzungs-Lokomotive.



Zu Abb. 1. Haupt-Abmessungen.

Lokomotive Nr.	Zylinder-Durchmesser	Kolbenschub	Trockenmaßmesser	Wassermesserschub	Heißdampf-Hohe	Überhitzer-Hohe	Art des Dampf-schiebers.
mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	
2070	480	600	1600	106	28	28	Fester Kolben-schieber
7 1/2	500	500	1360	108	23	23	Transmi-schieber mit Ringen



Taf. Anst. v. F. Vieweg, Braunschweig.

© W. Vieweg Verlag, Braunschweig.

### Garbe: Die Anwendung hochüberhitzten Dampfes im Lokomotivbetriebe nach dem Verfahren von Wilhelm Schmidt.

Abb. 1.  $3/4$  gekuppelte Heißdampf-Personen- und Güterzuglokomotive mit Tender.

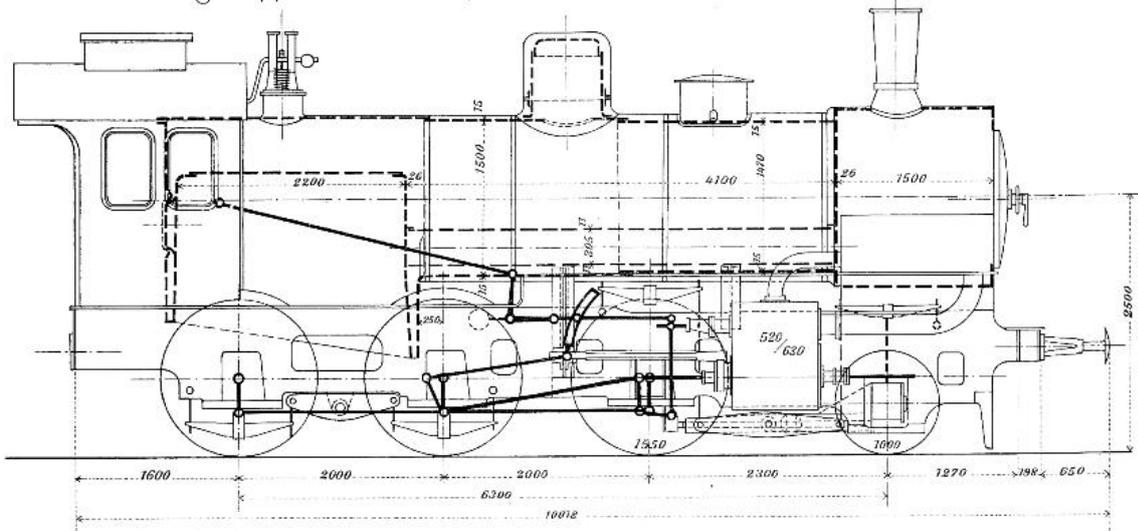


Abb. 2.  $4/4$  gekuppelte Heißdampf-Güterzuglokomotive mit Tender.

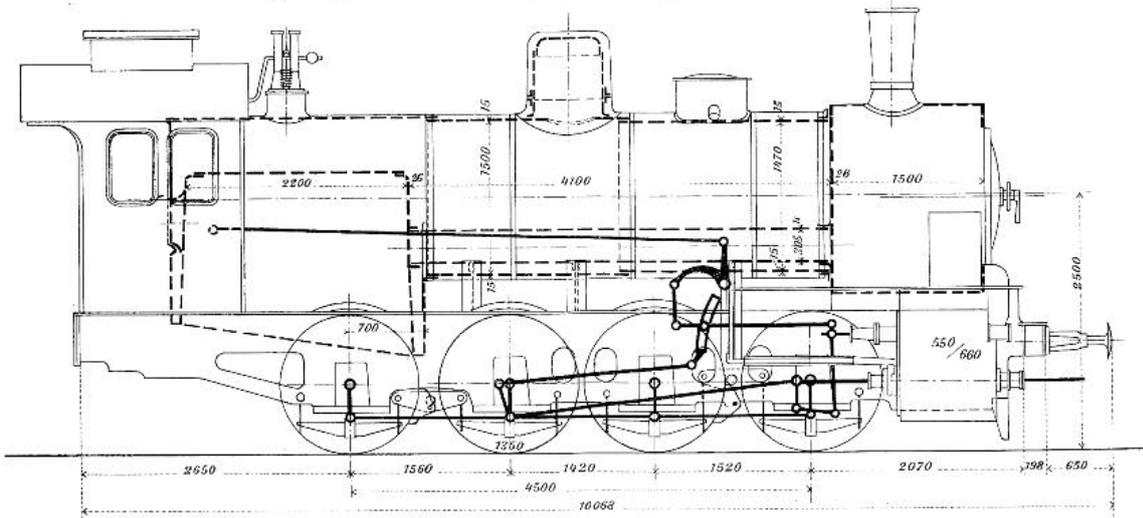


Abb. 3.  $3/4$  gekuppelte Heißdampf-Personen- und Güterzug-Tenderlokomotive.

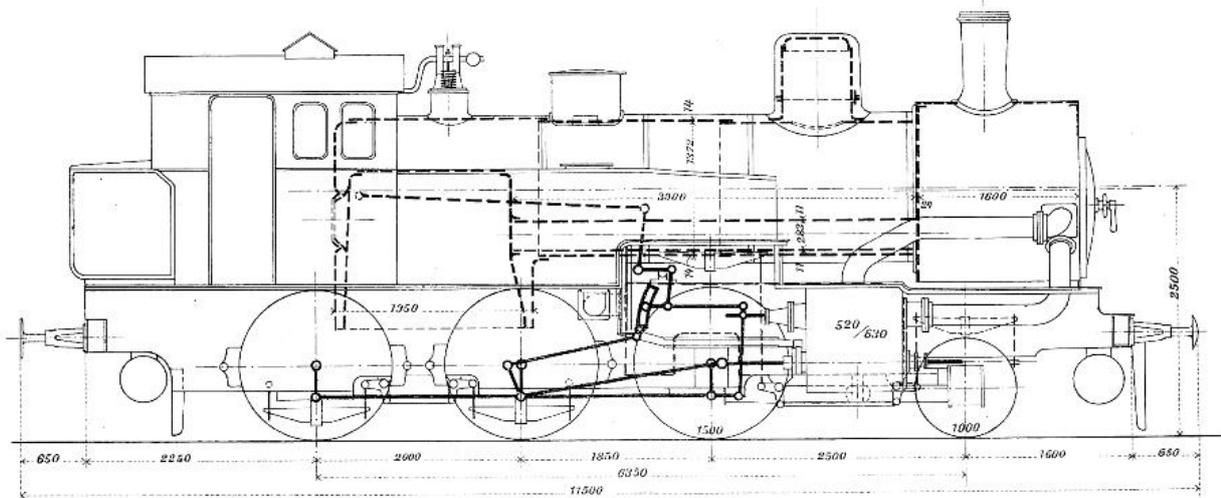


Abb. 1 u. 2. Heißdampf-Verbundlokomobile von R. Wolf in Magdeburg-Buckau.

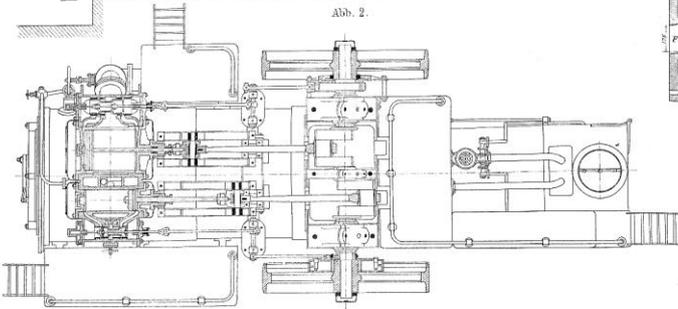
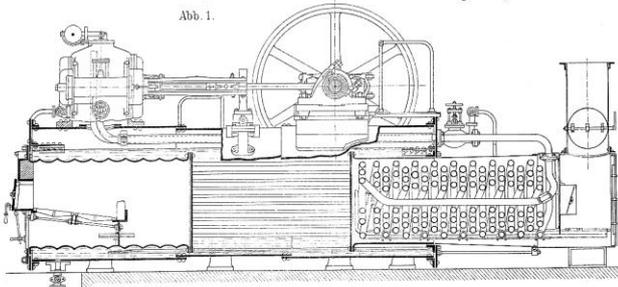


Abb. 3. Vanderbilt-Lokomotive und Tender.

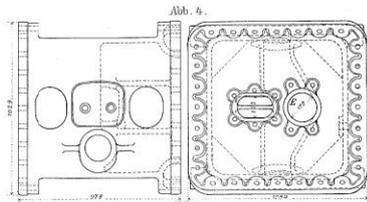
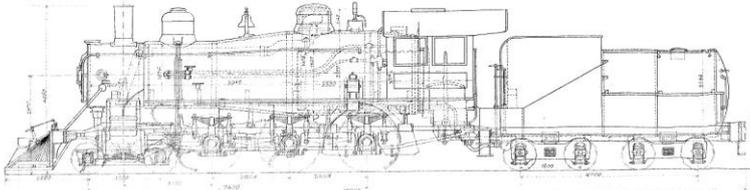


Abb. 4-7. Cylinder und Sattelstück der  $\frac{3}{4}$  gekuppelten Lokomotiven der Pennsylvania-Bahn.

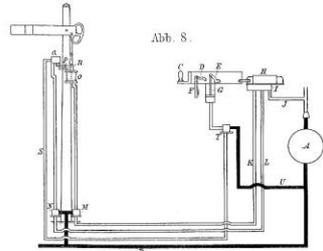
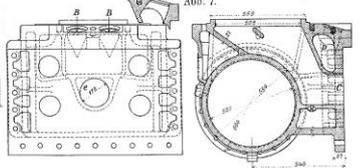
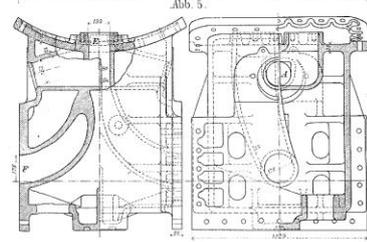
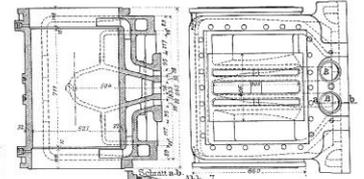


Abb. 8-12. Druckluft-Antrieb von Eisenbahn-Signalen und Weichen.

