

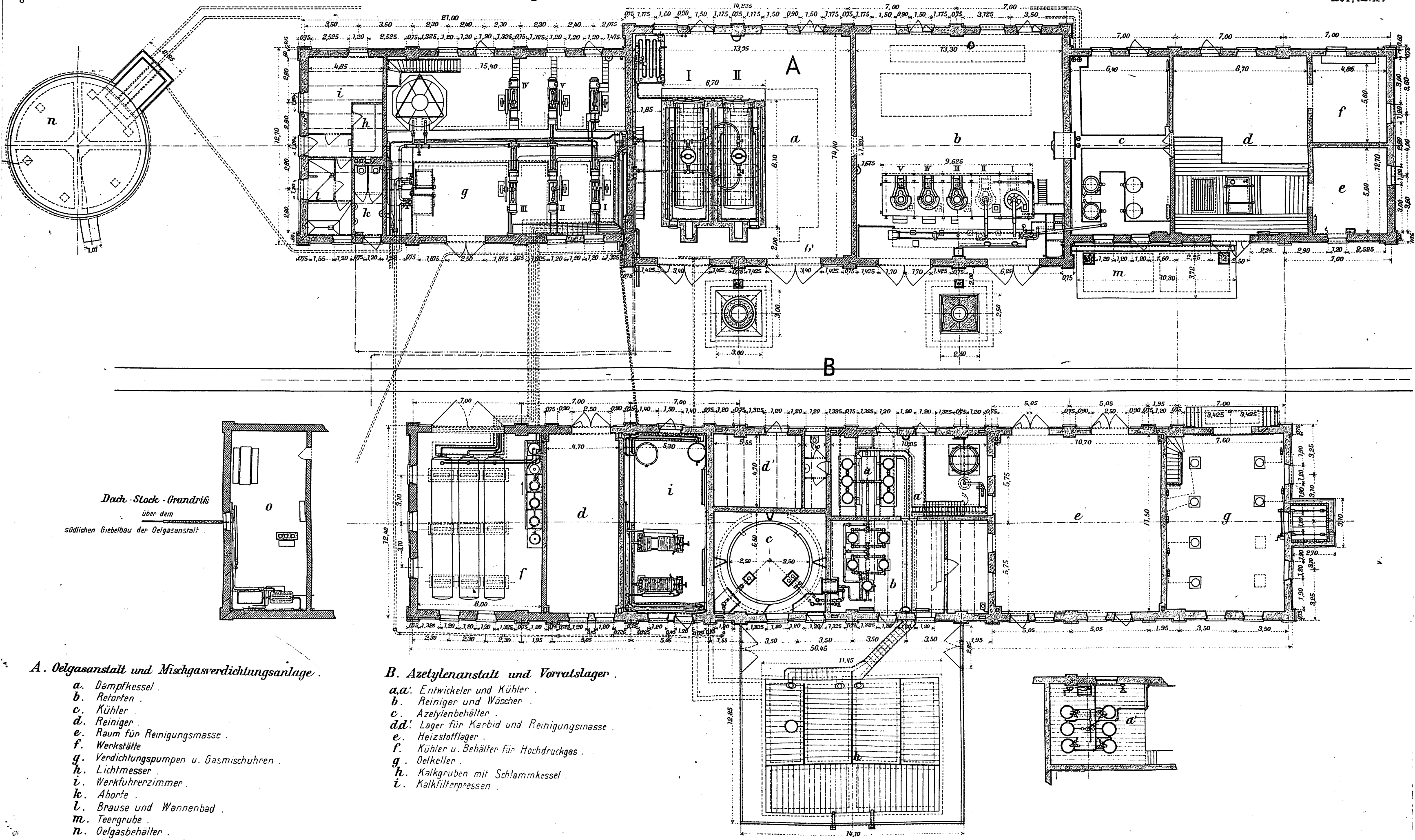


Abb. 1. Querschnitt.

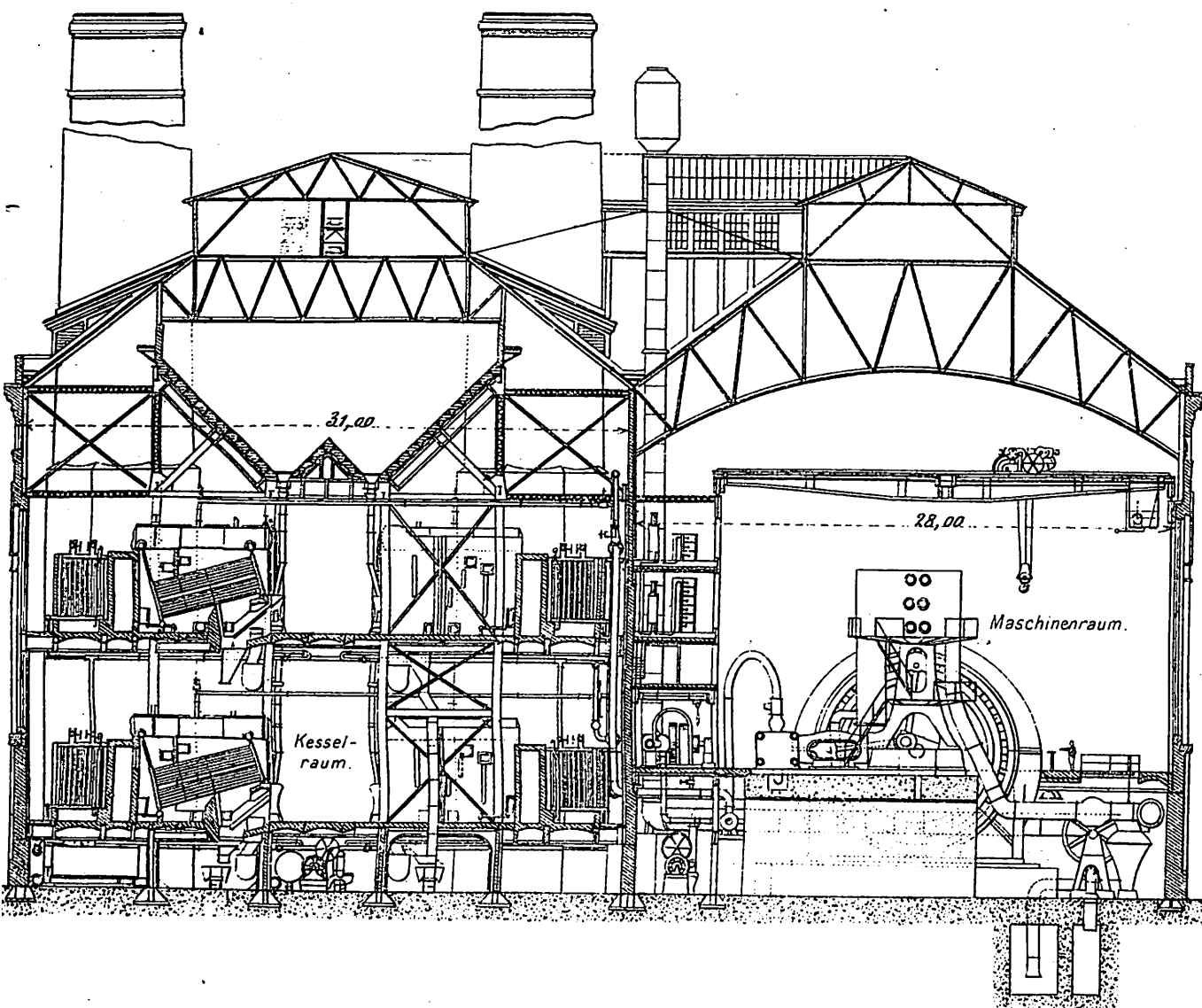


Abb. 2. Grundriss
125,00

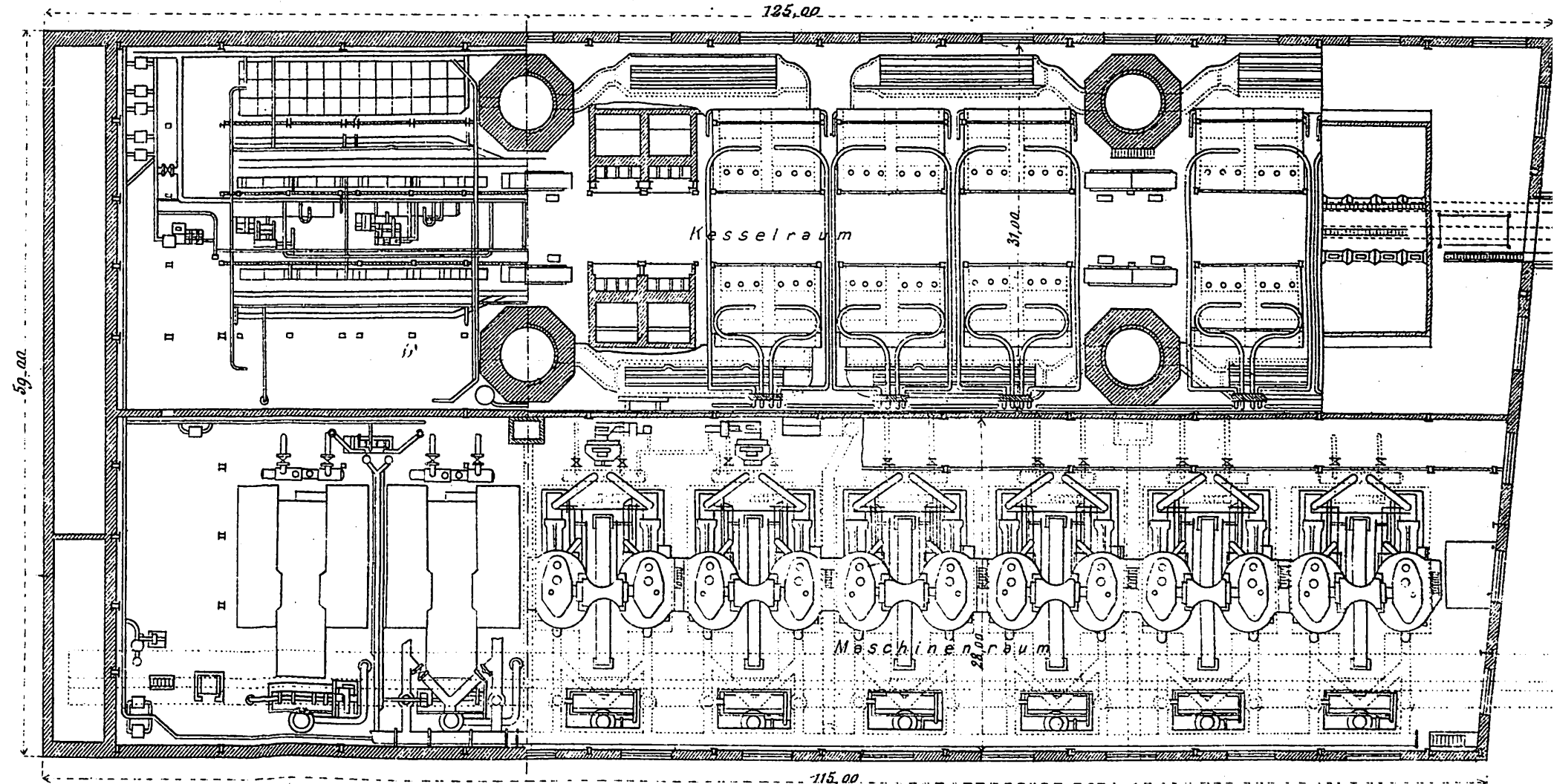


Abb. 3 u. 4. Dampfdynamo. Bauart Alis Chalmer.

Abb. 3.

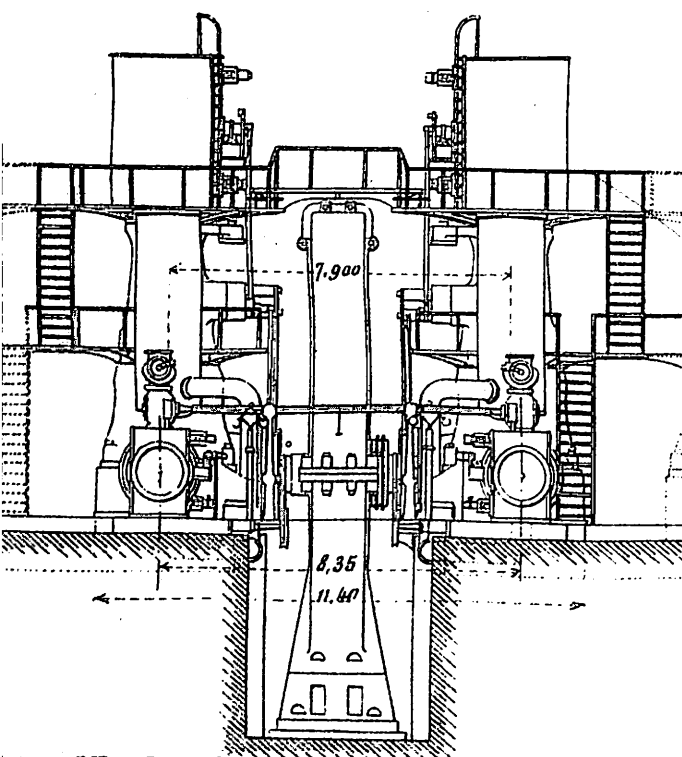


Abb. 4.

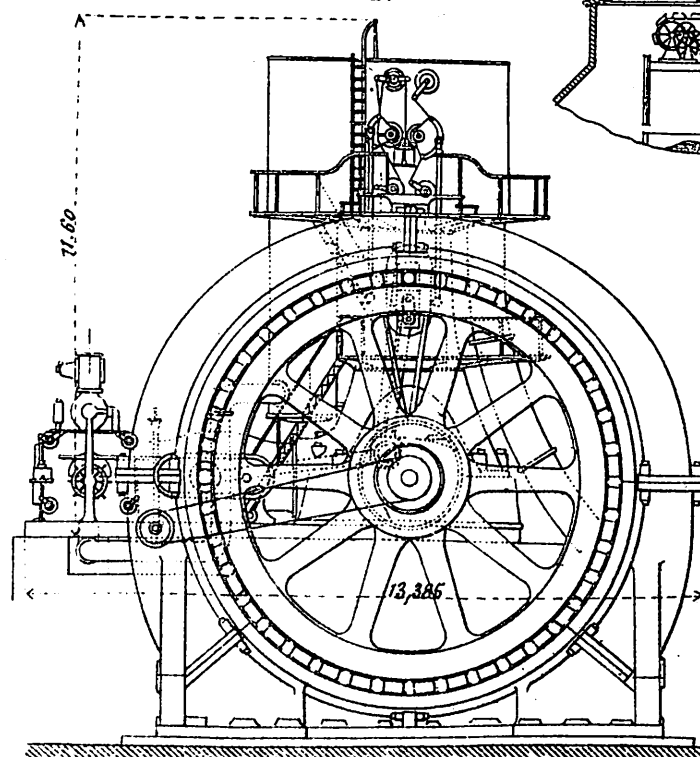


Abb. 5. Kesselhaus.

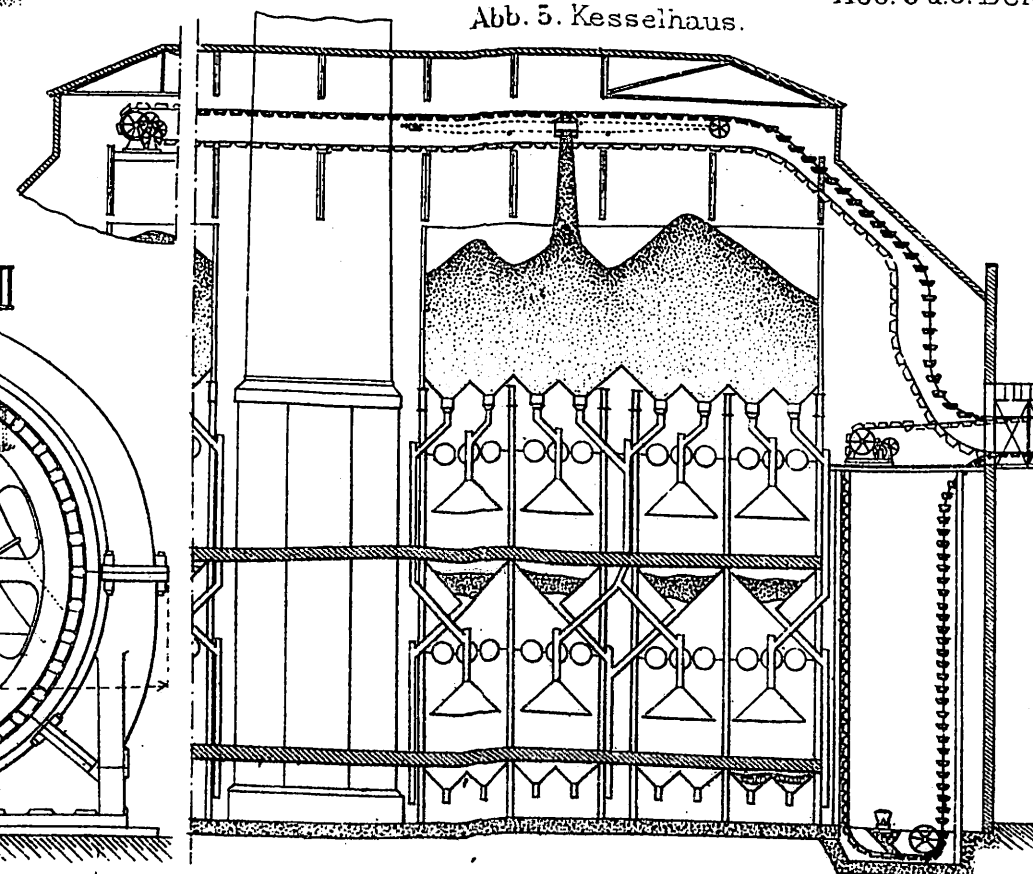
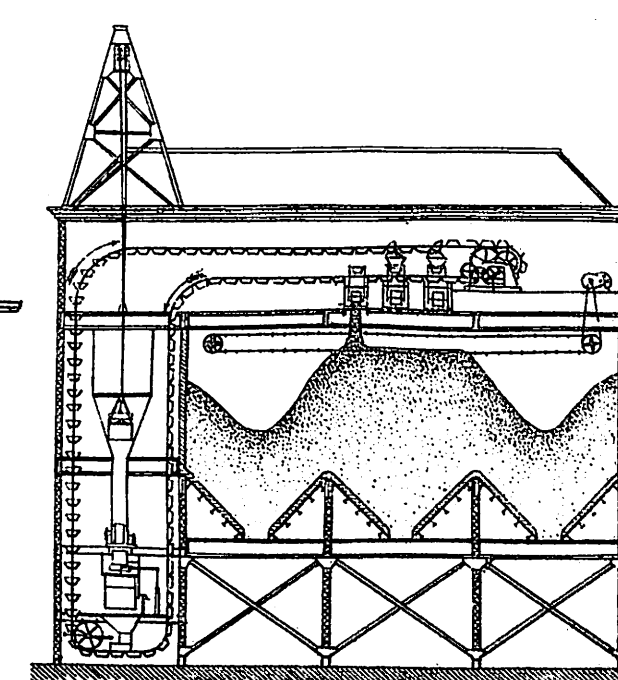
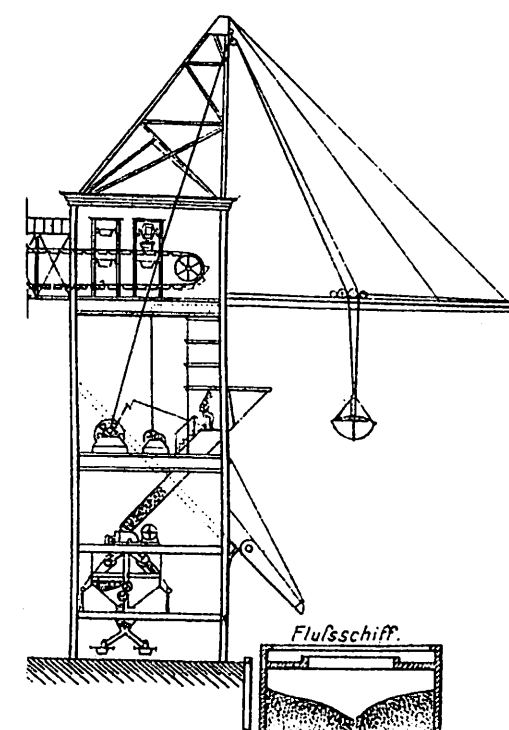


Abb. 5 u. 6. Bekohlungsanlage.

Abb. 6. Anlage am Fluss.



Elektrische Zugförderung auf der Manhattan-Hochbahn in New-York.

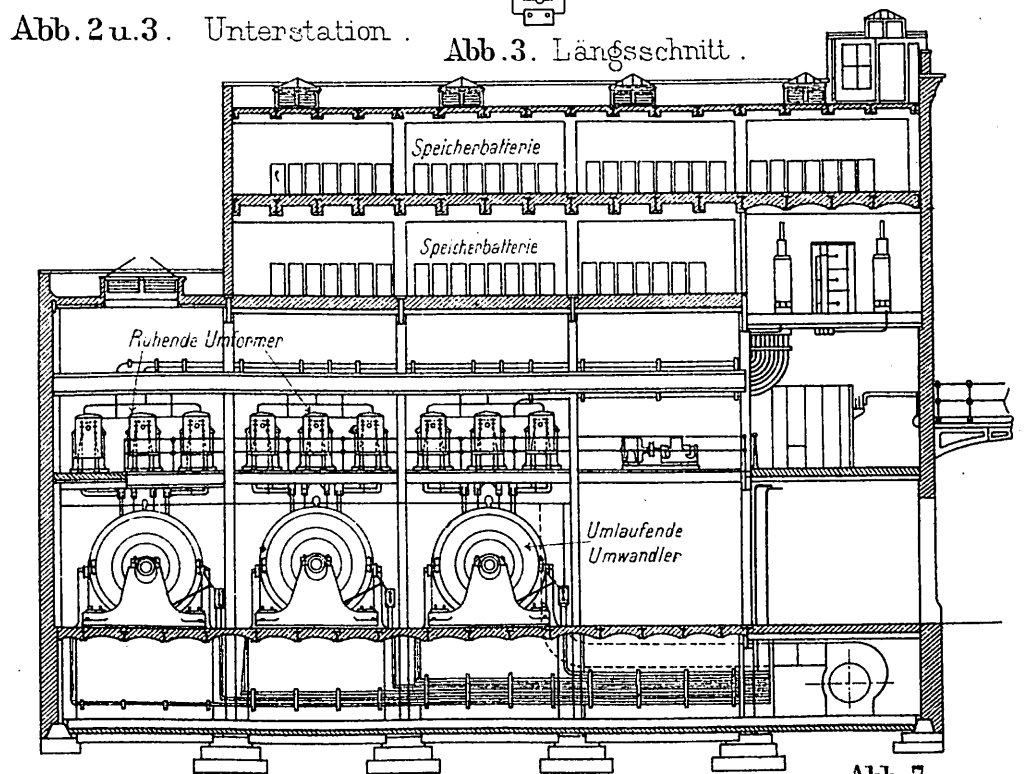
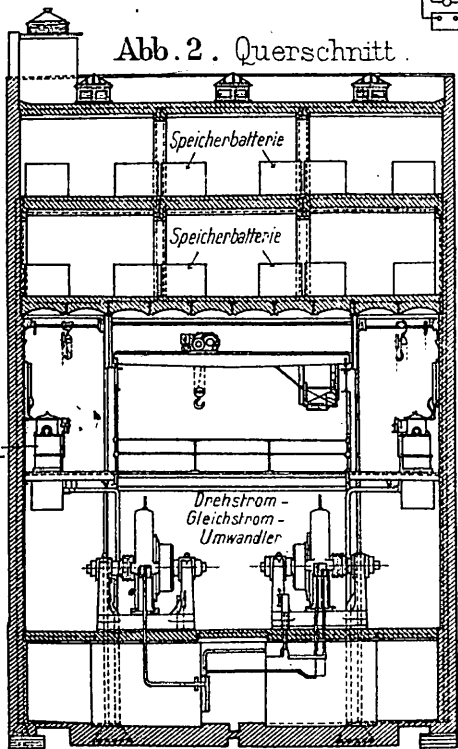
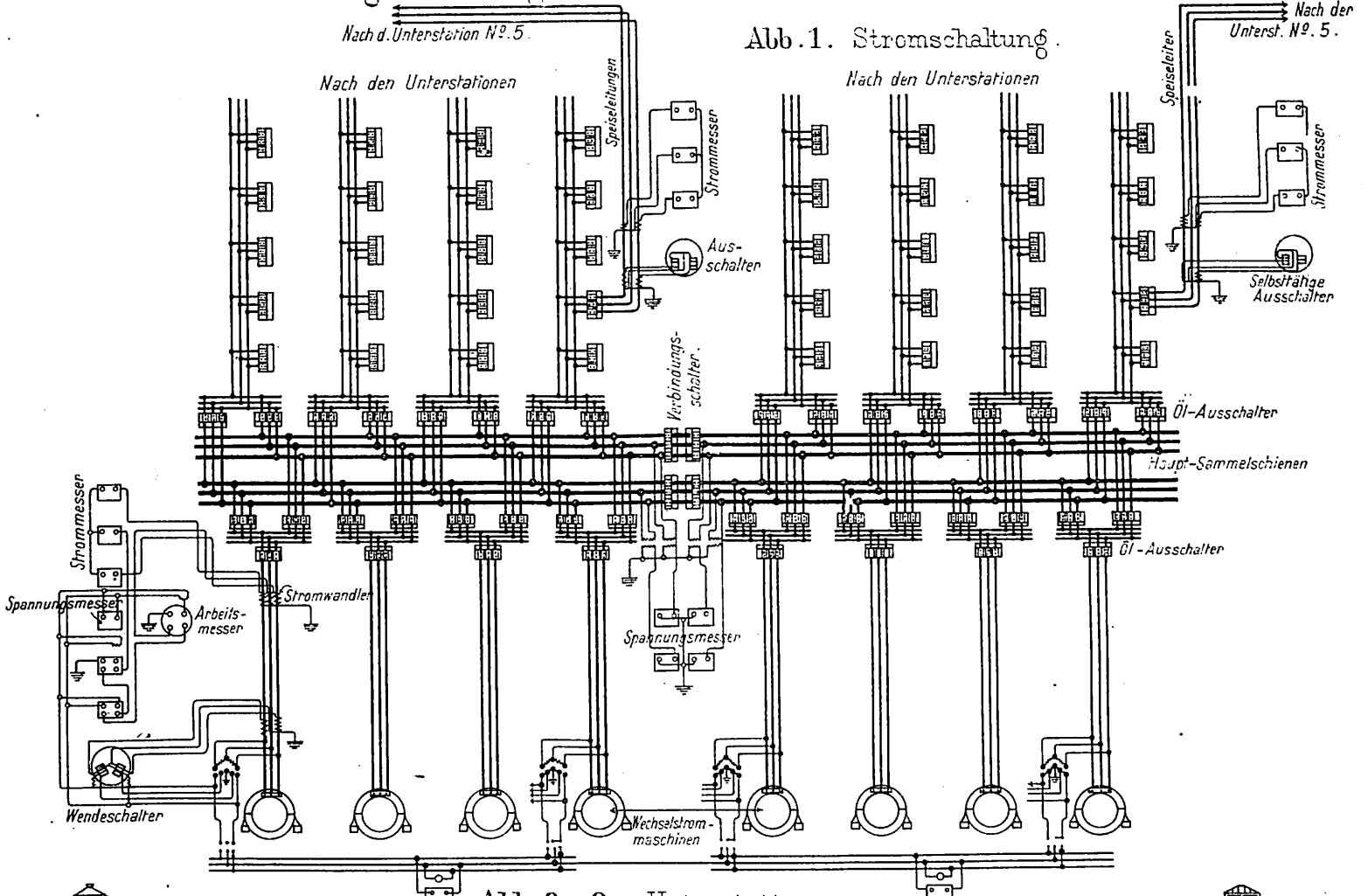
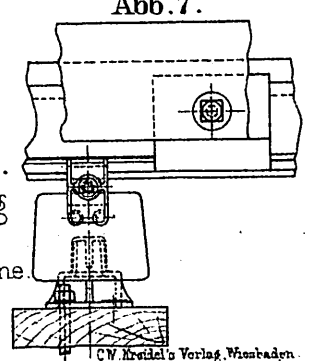
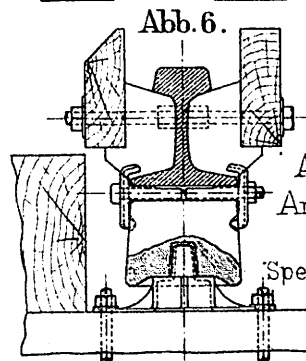
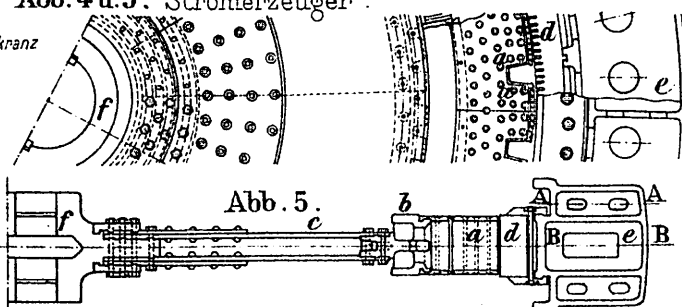


Abb. 4 u. 5. Stromerzeuger.

- a - Geblätelter Magnetkranz
- b - Gußstahlring
- c - Stahlbleche
- d - Geblätelter Polkranz
- e - Eisenbleche
- f - Stahlhabe



Maßstab :
 des Bahnsteiges 1 : 750.
 der Aufbauten 3 : 500.

8 $\longrightarrow$ *NaCl*
C. W. Kre

Abb. 1-3.
Lokomotivschuppen
mit gemeinsamer Rauchabführung
in Leipzig, Eilenburger Bahnhof.

Abb. 1.

1:250.

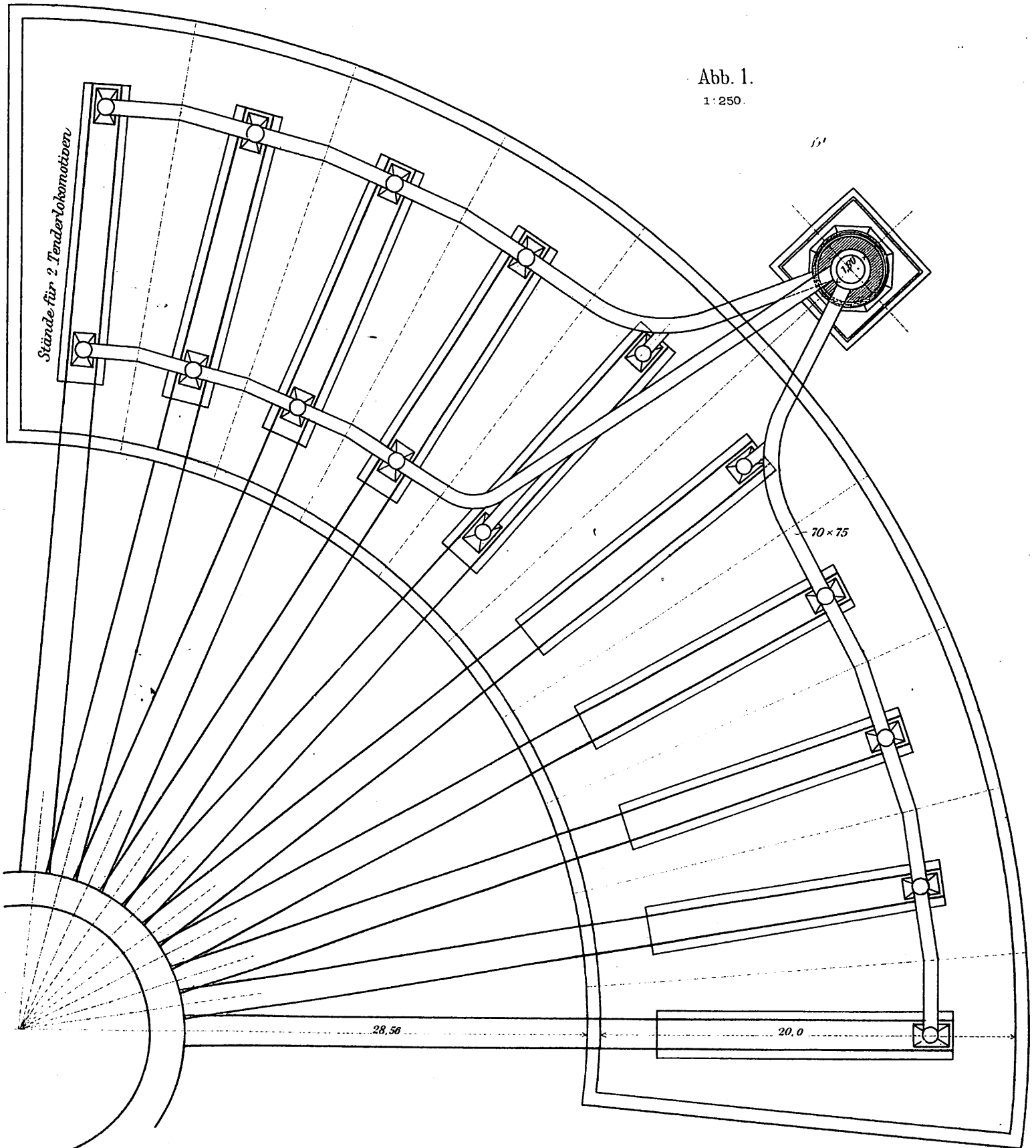


Abb. 1.
etwa 1:25.

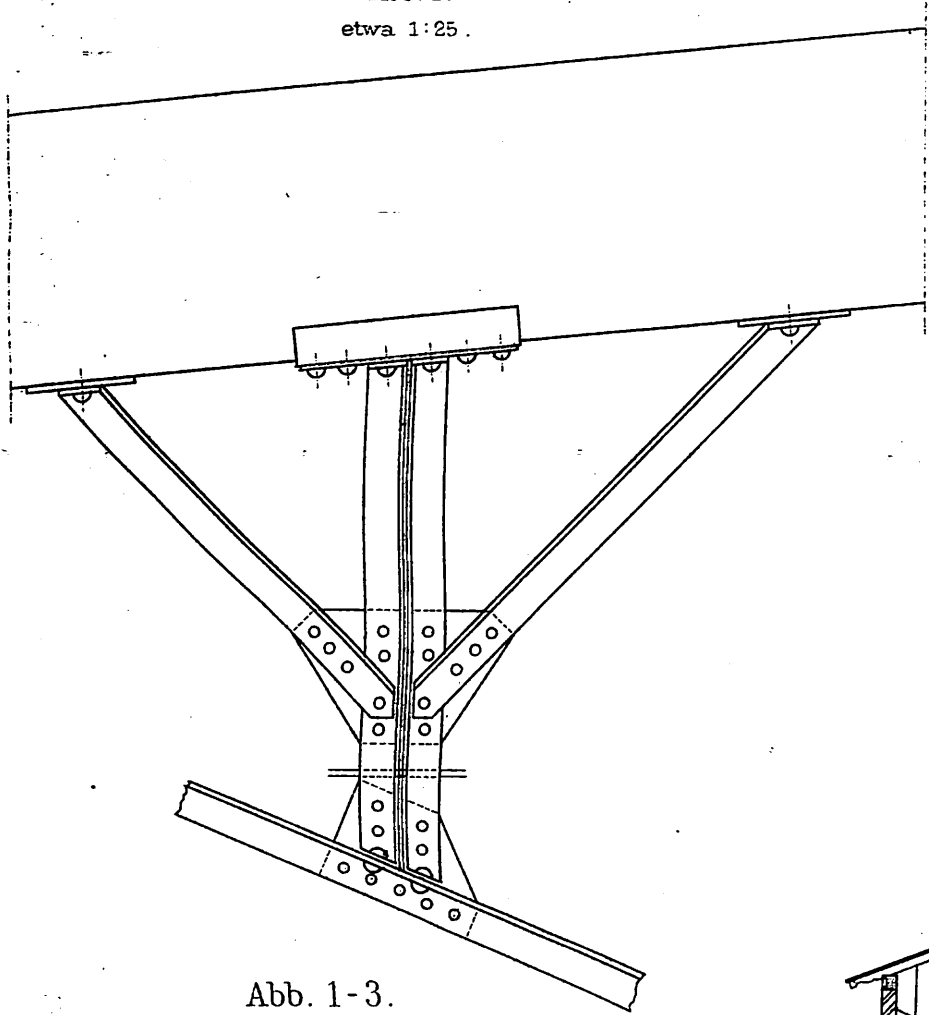


Abb. 2.
etwa 1:25.

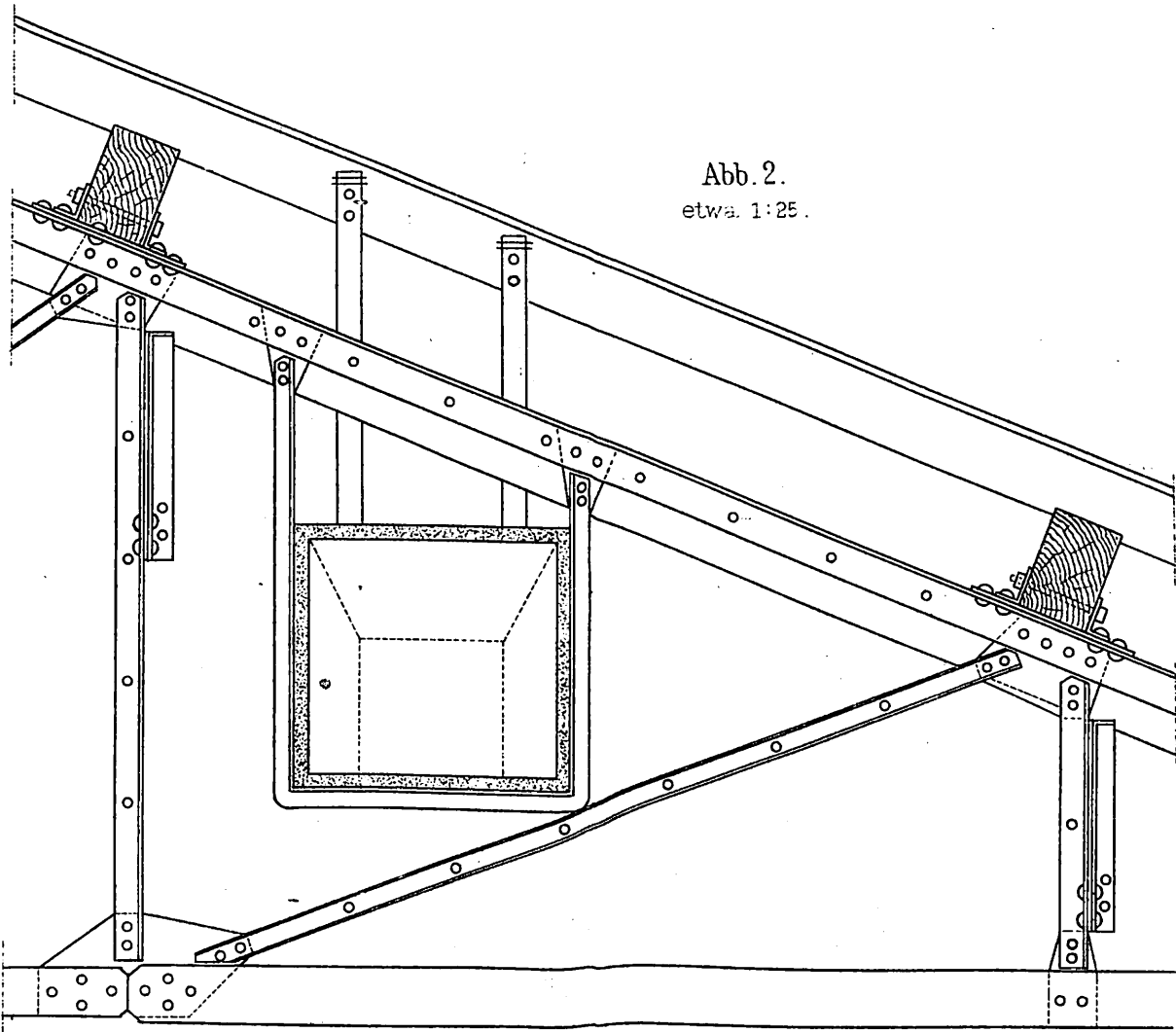


Abb. 4 u. 5. Lokomotivschuppen II
mit gemeinsamer Rauchabführung
für den neuen Hauptbahnhof Leipzig.

Abb. 4.
1:200

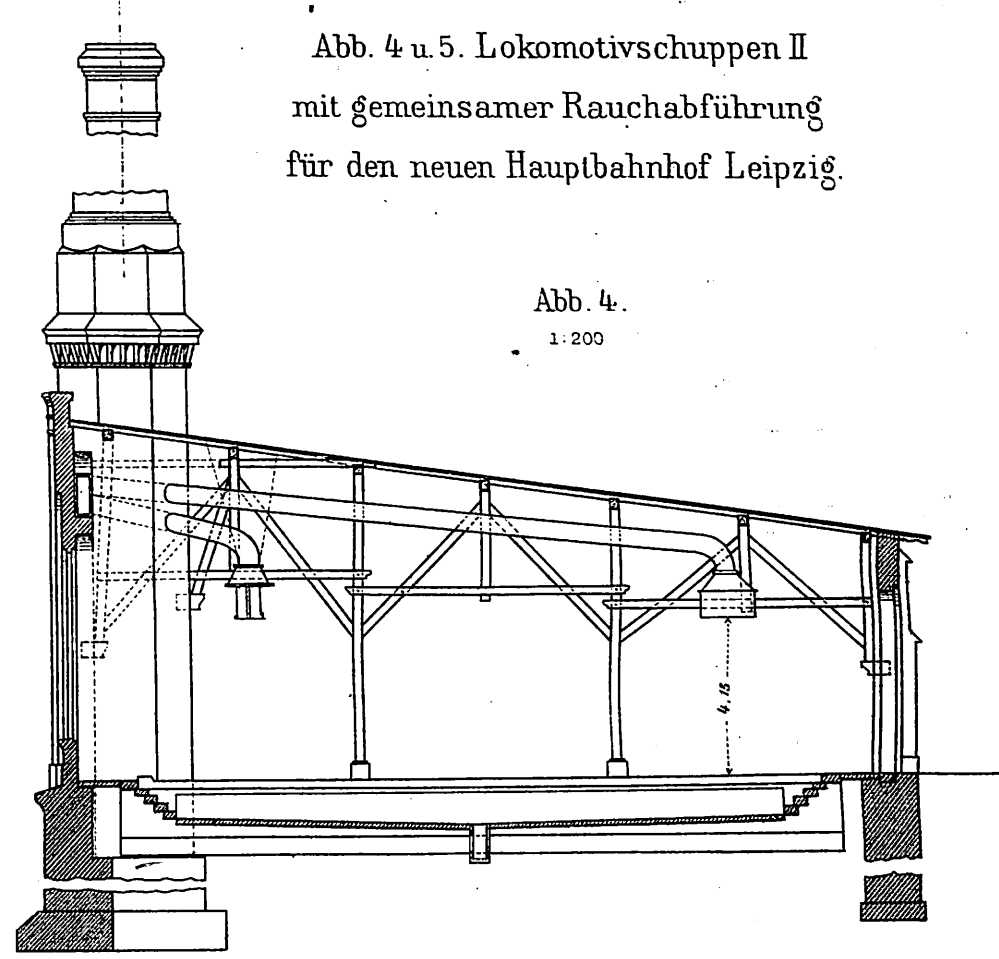


Abb. 5.
1:200

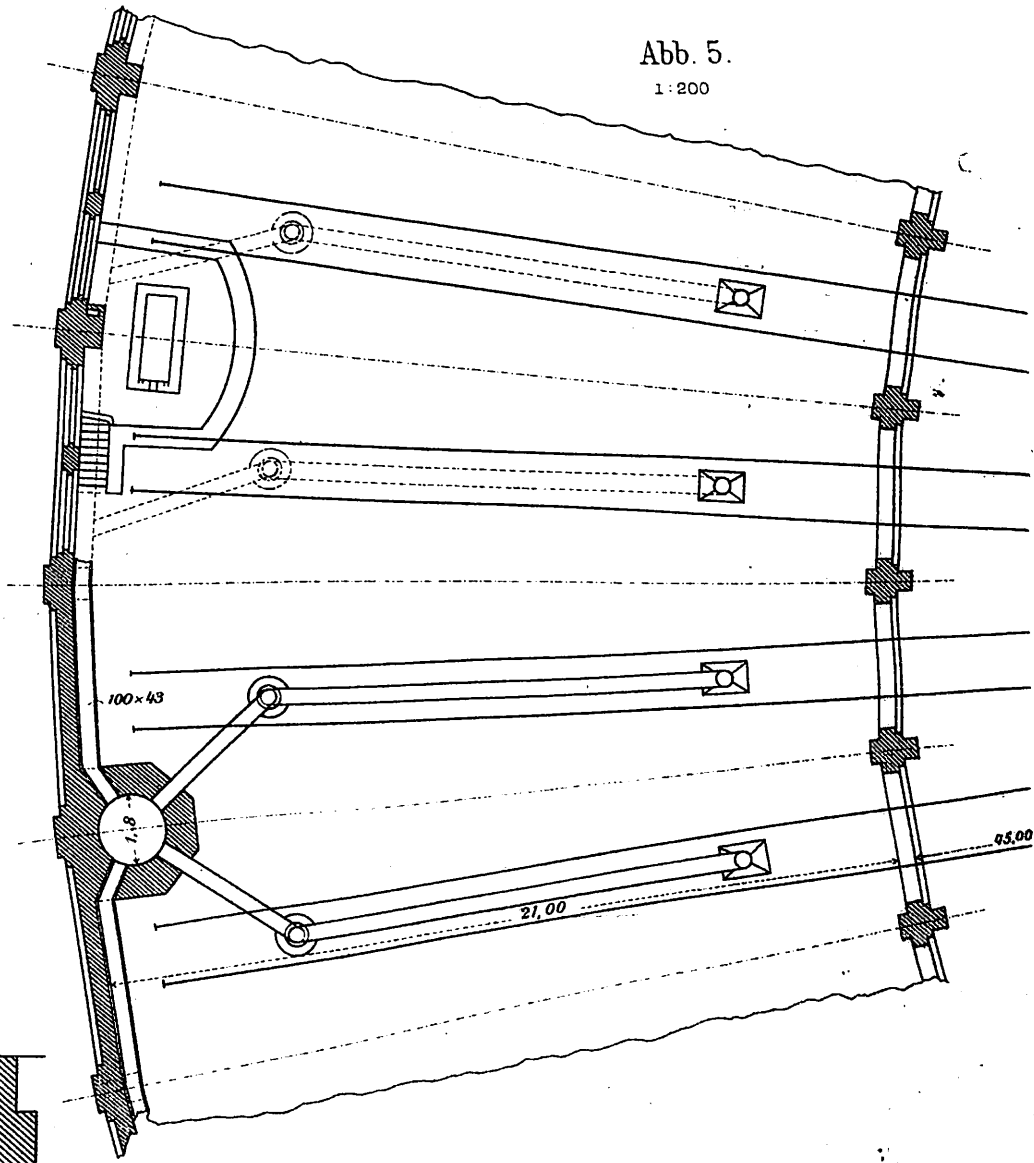


Abb. 1-3.

Lokomotivschuppen
mit gemeinsamer Rauchabführung
in Leipzig, Eilenburger Bahnhof.

Abb. 3.
1:100.

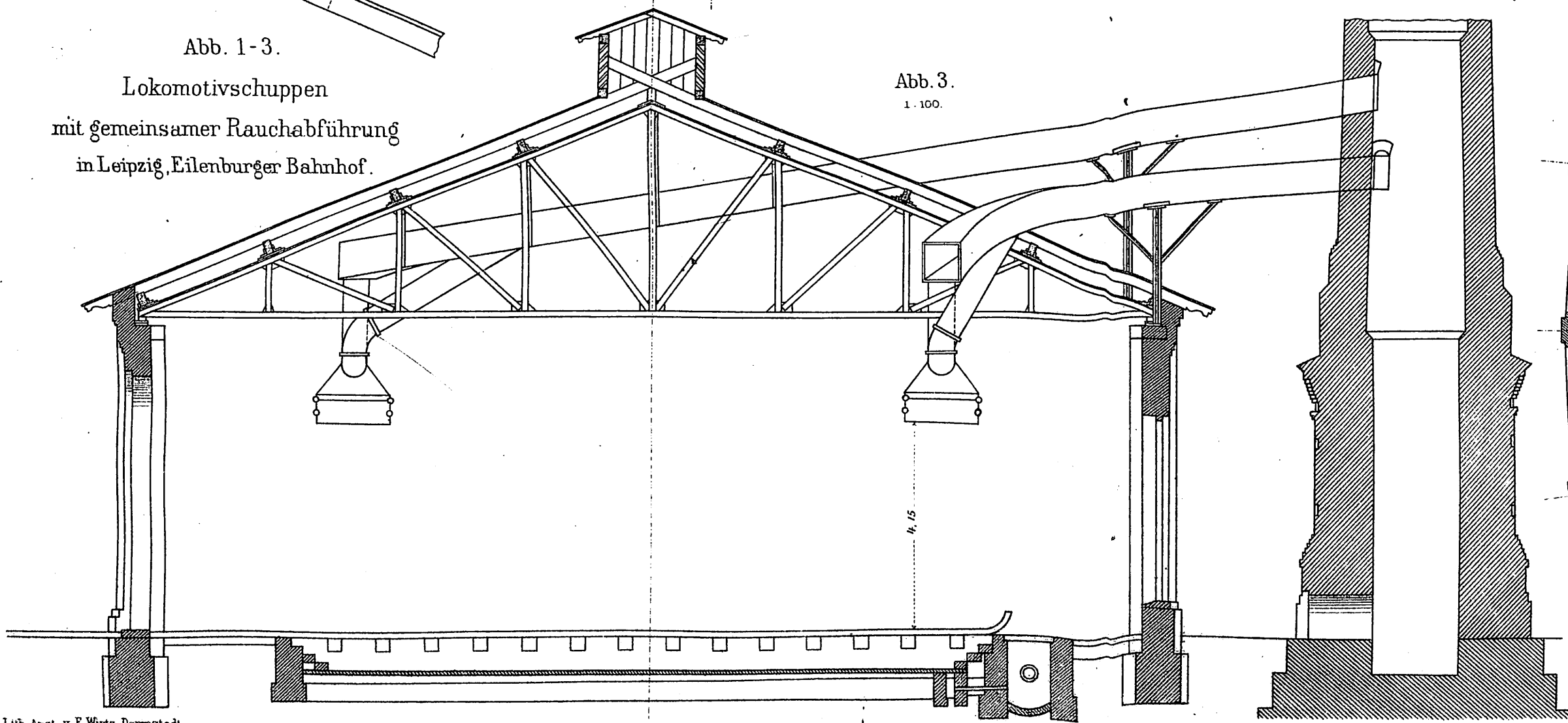


Abb. 4. 1: 100.

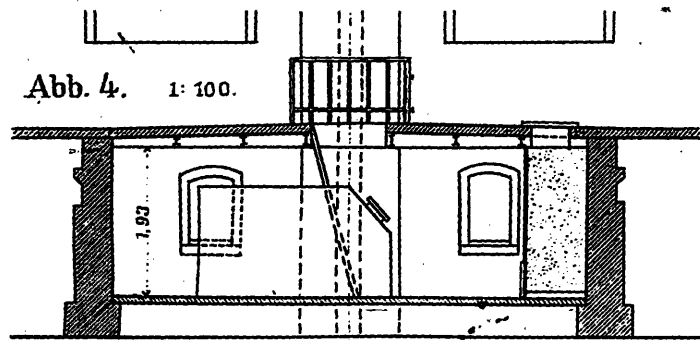


Abb. 5. 1: 100.

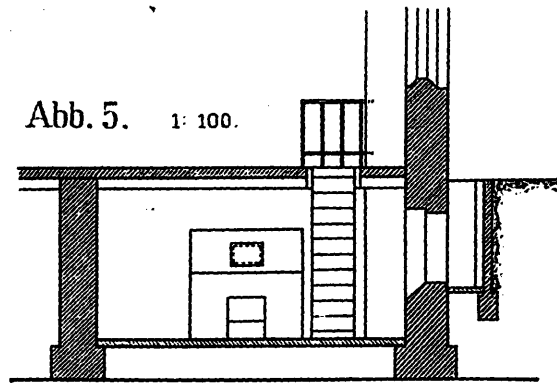


Abb. 3. 1: 100.

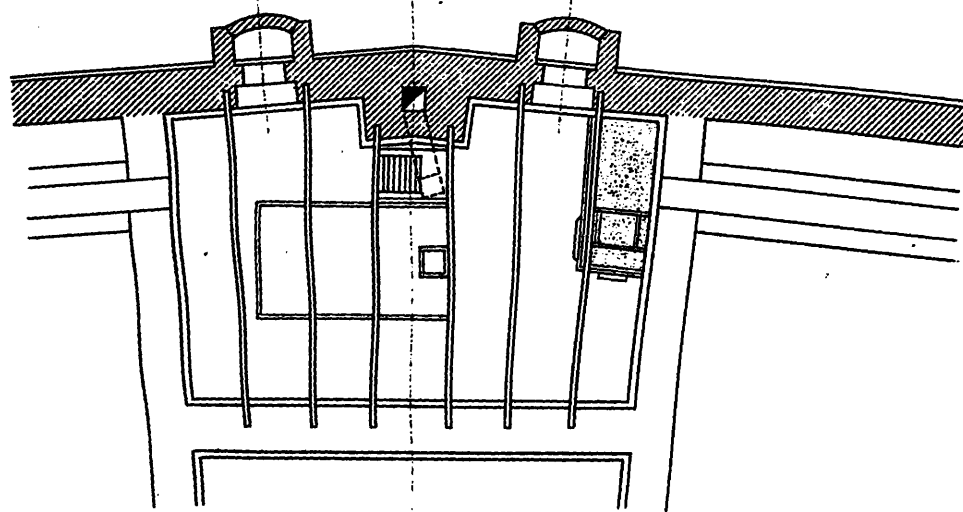


Abb. 6. 1: 100.

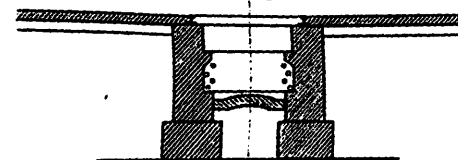
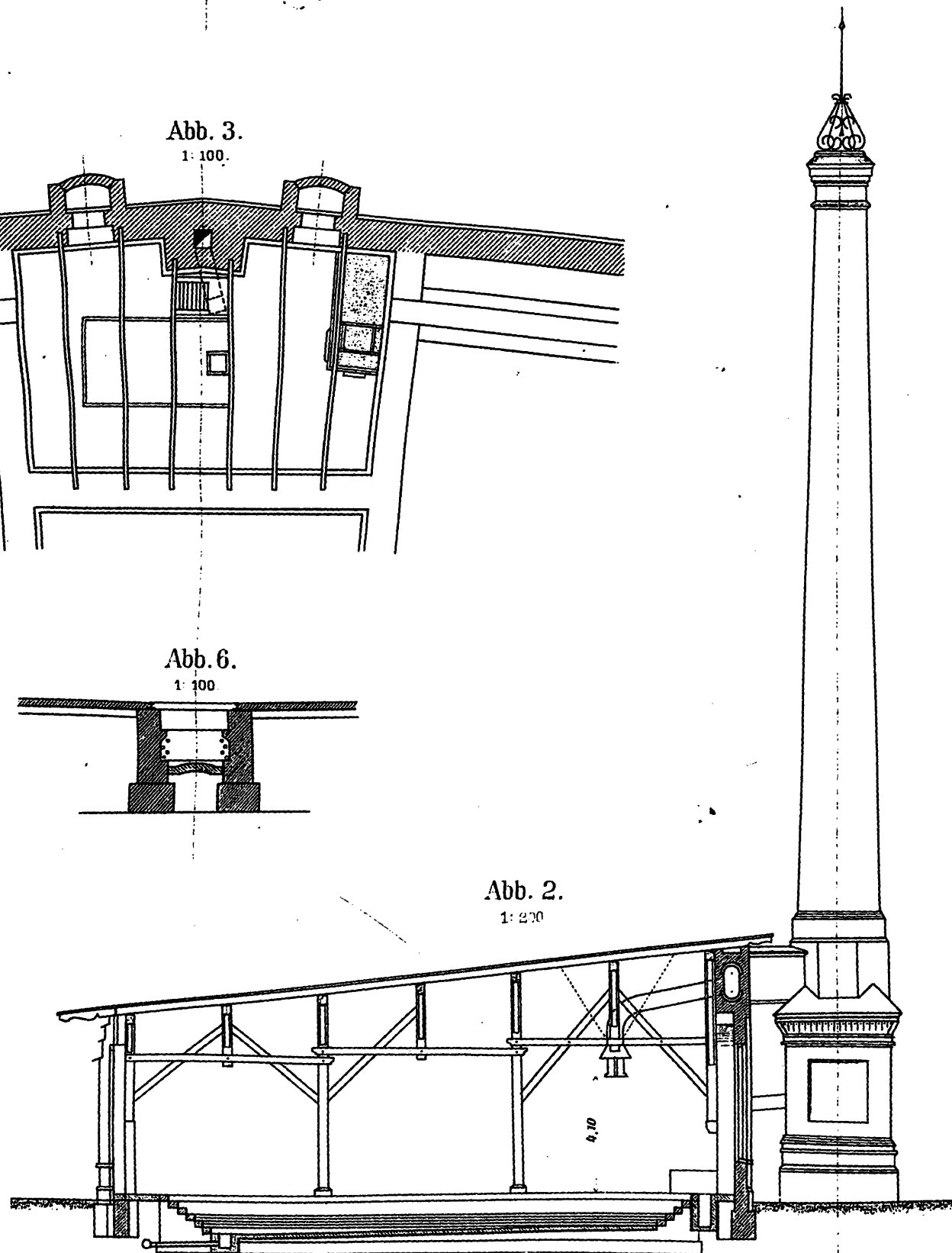
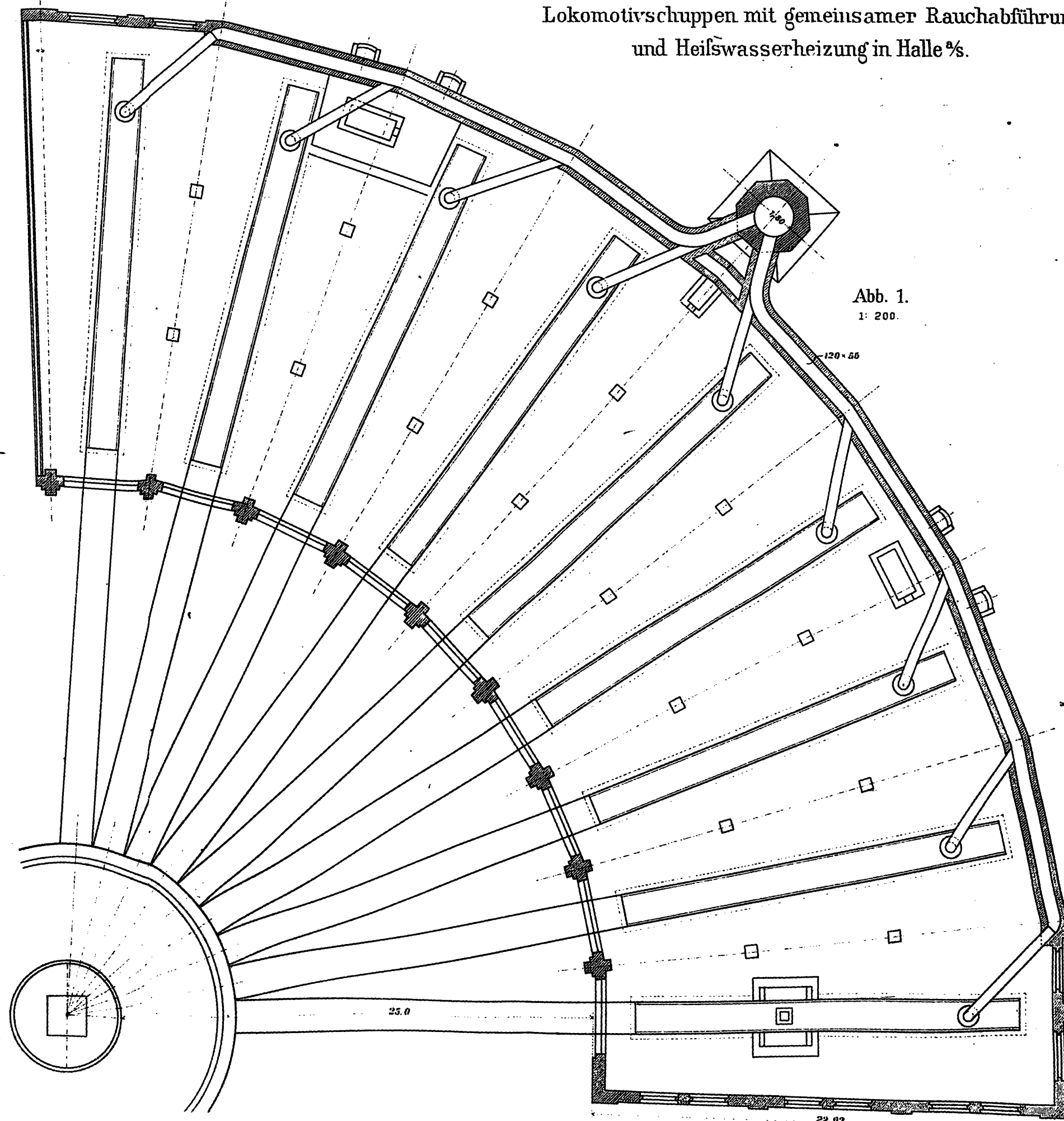


Abb. 2. 1: 200.



Lokomotivschuppen mit gemeinsamer Rauchabführung
und Heißwasserheizung in Halle 9s.

Abb. 1. 1: 200.



Gekuppelte Schrankenwinde

zum gleichzeitigen und getrennten Bedienen
von
4 Drahtzugschranken.

Abb. 1.

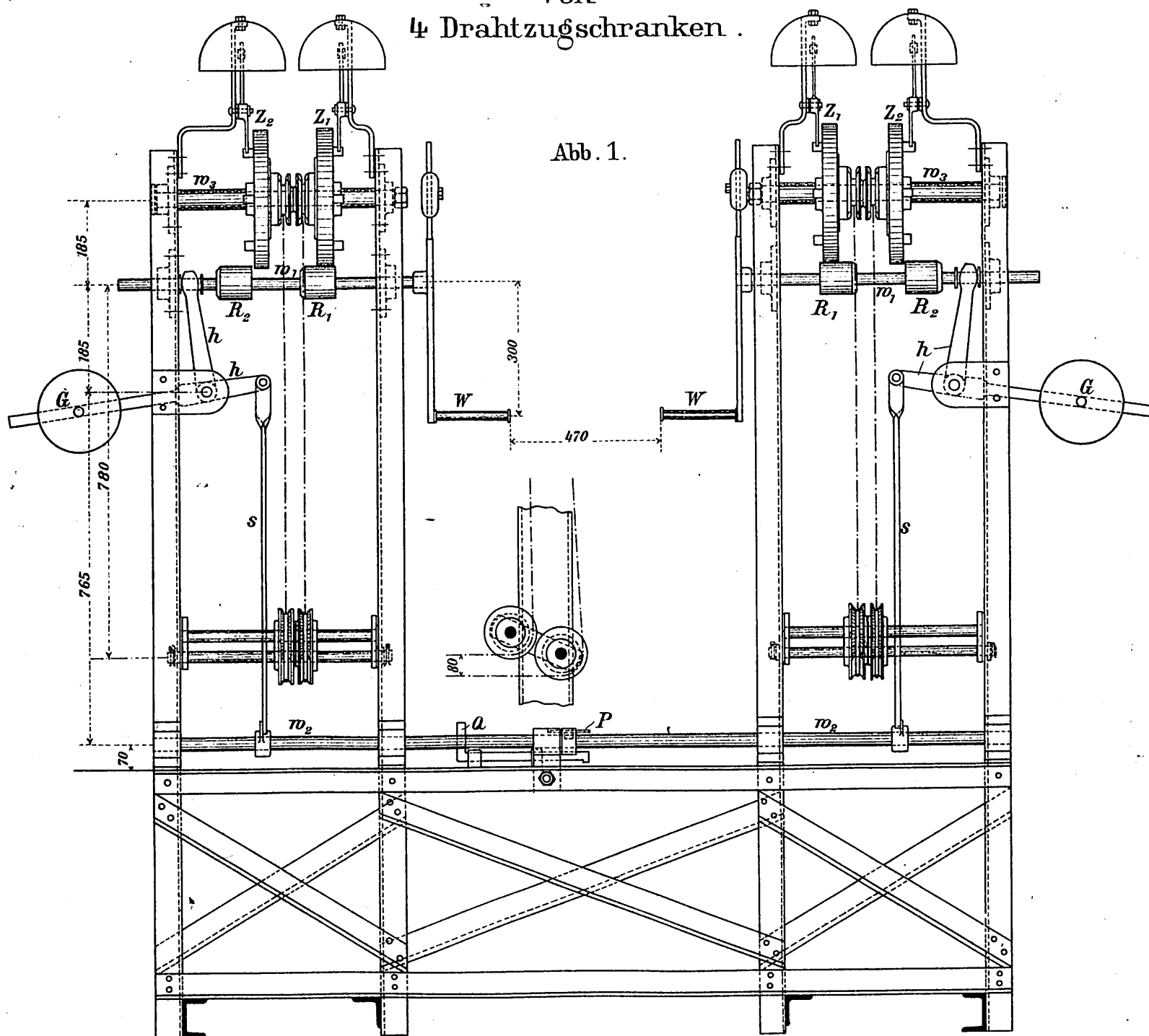
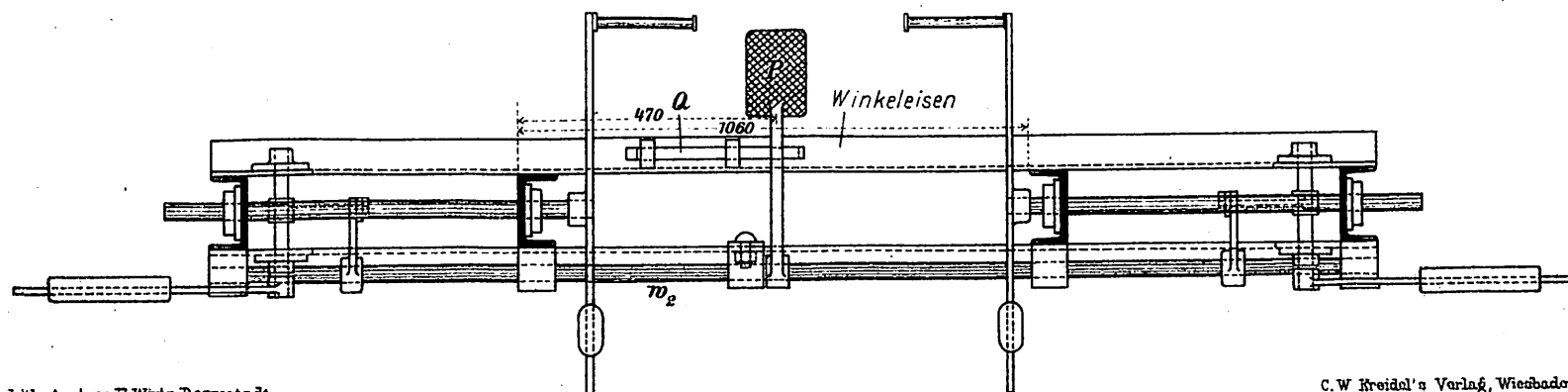


Abb. 2.



Bildliche Darstellung der wagerechten und senkrechten Kräfte in den Triebachsen der Lokomotiven.

Abb. 5. Verbund-Lokomotive.

Abb. 8 u.9. Lazarettwagen der Schweizer Bahnen.

Abb. 1-7. Ueber die Abnutzung der Lokomotiv-Triebradreifen und das Wandern der linken Fahrschiene.

Vergleich zwischen den Abnutzungen der Triebadreifen von Krupp und Bochum; jede Linie ist aus 50 Abnutzungslinien verschiedener Lokomotiven entnommen.

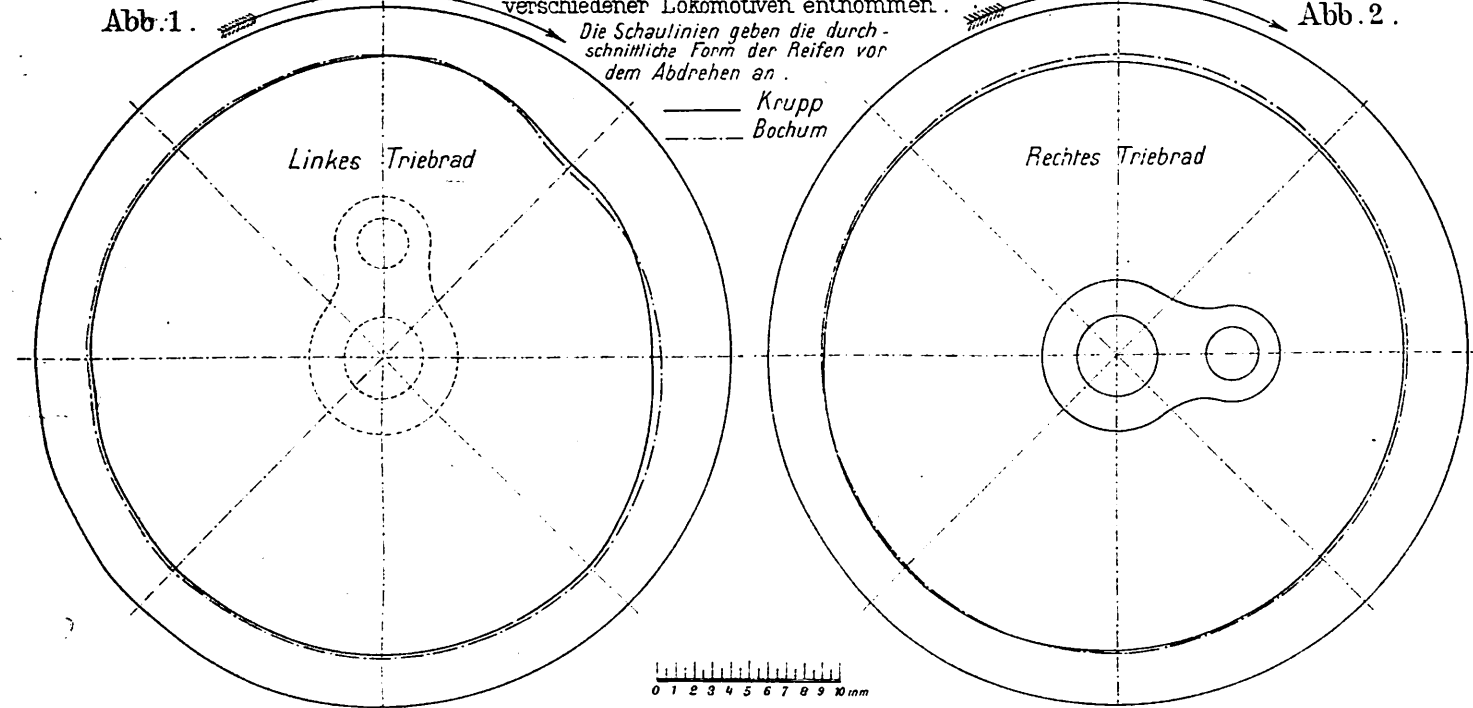


Abb. 3. Umfangs-Kräfte und Achskastendrücke in den beiden Radebenen.

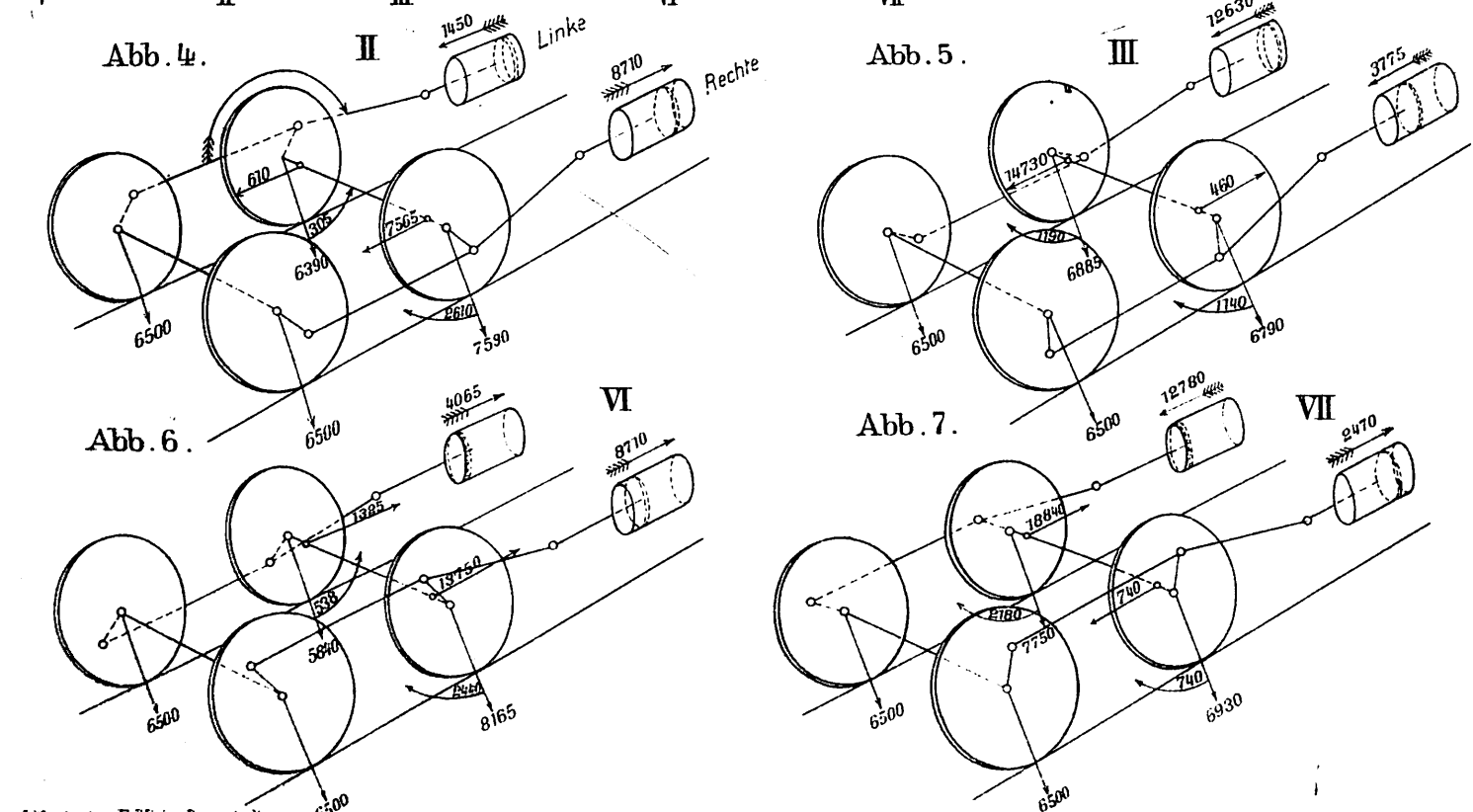
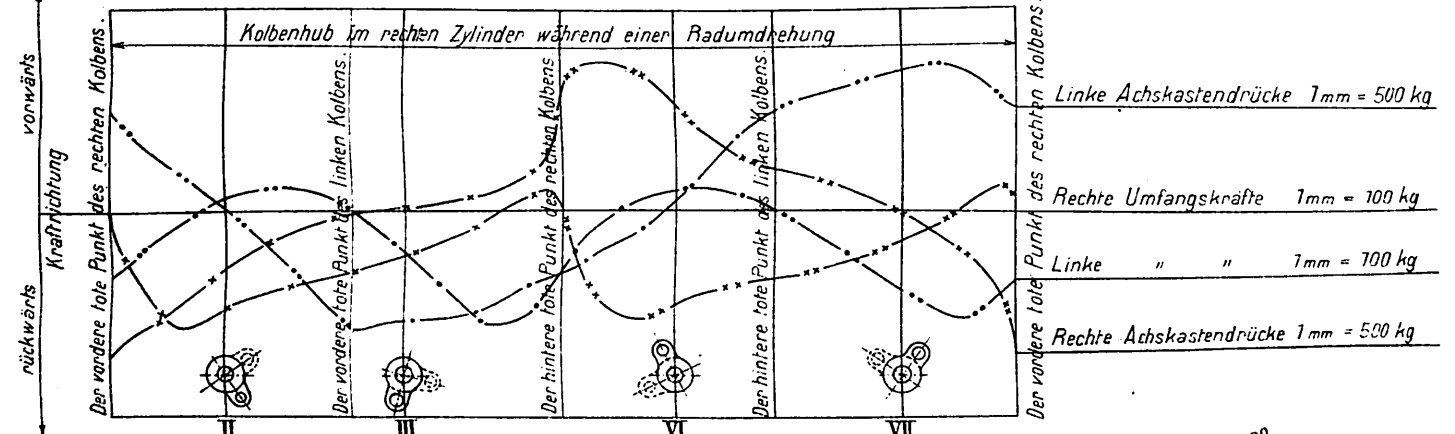


Abb. 8-13. Ueber die Entseuchung der Personenwagen, mittels Formaldehyd.

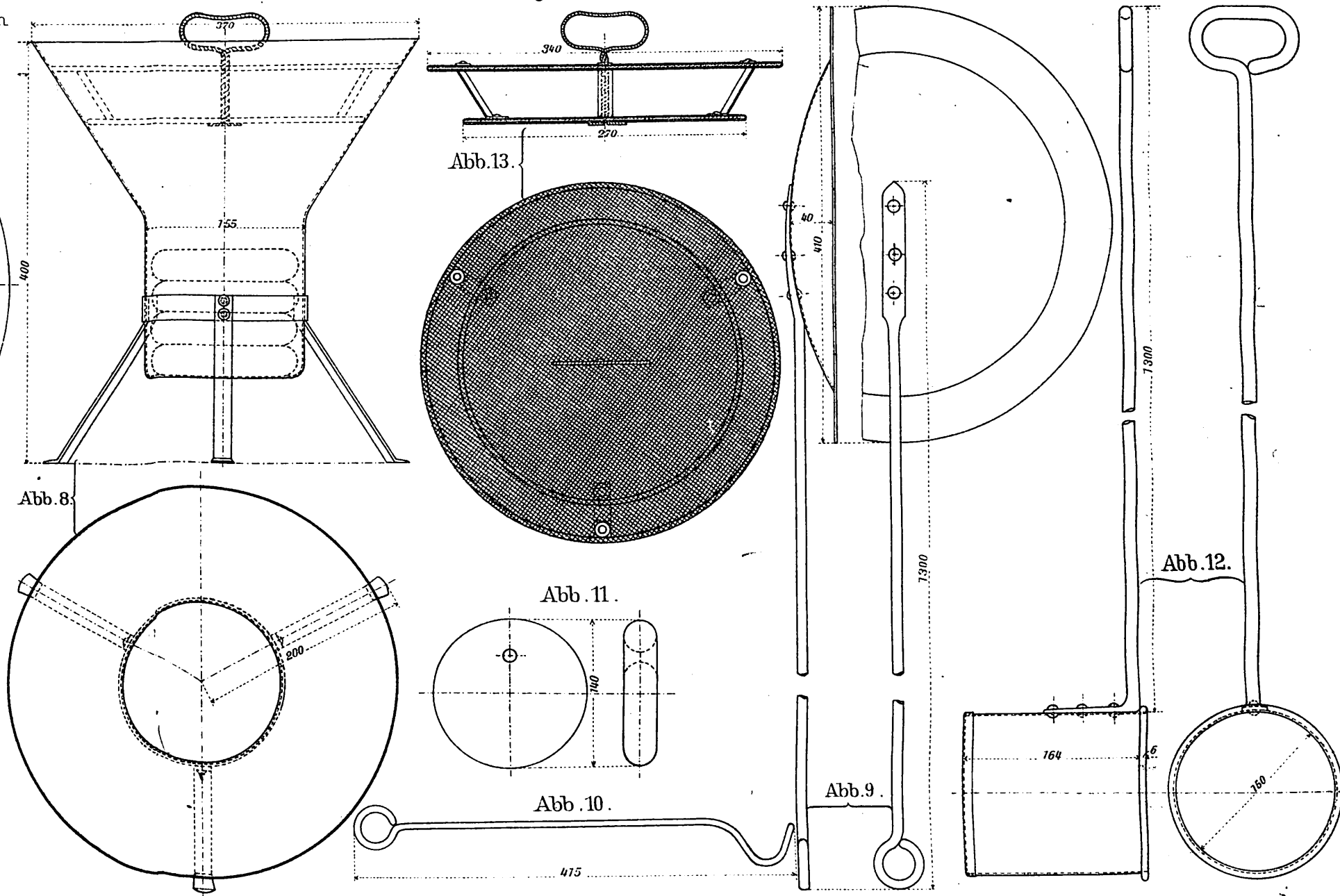
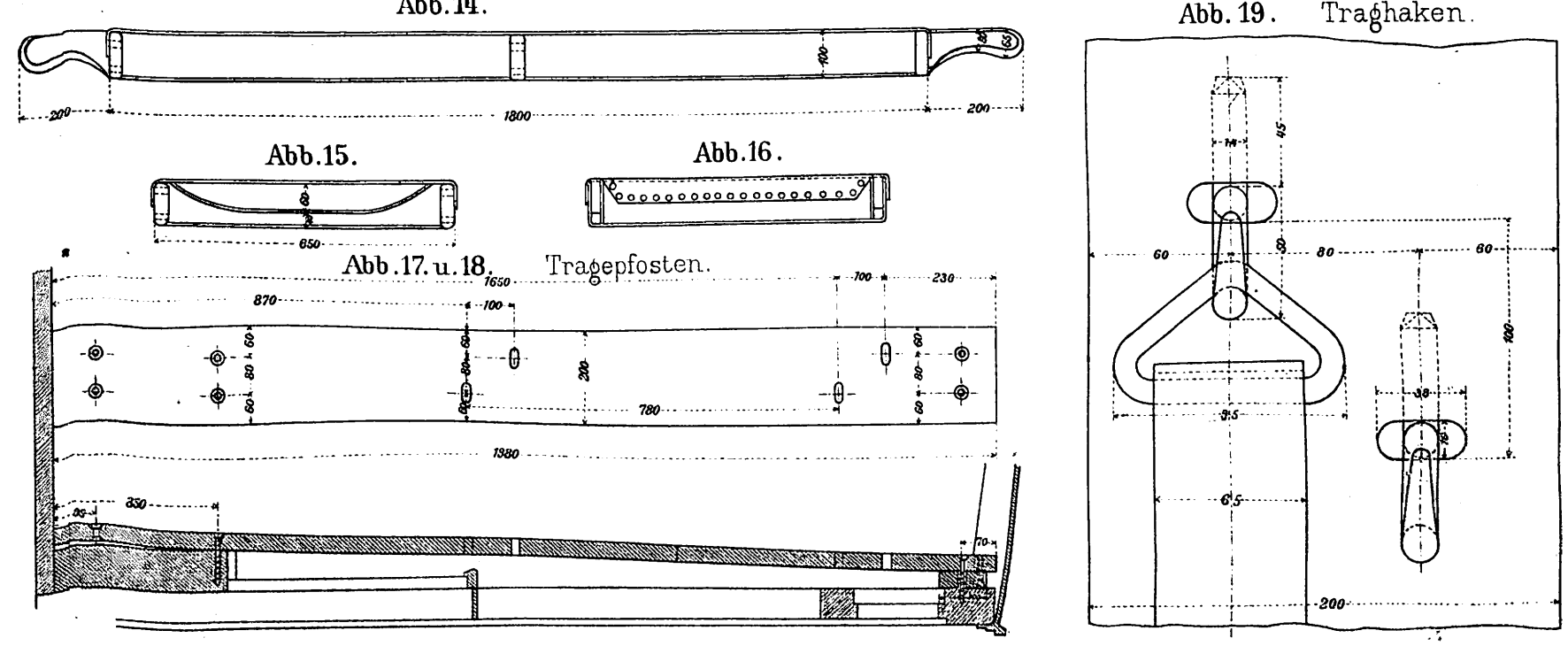
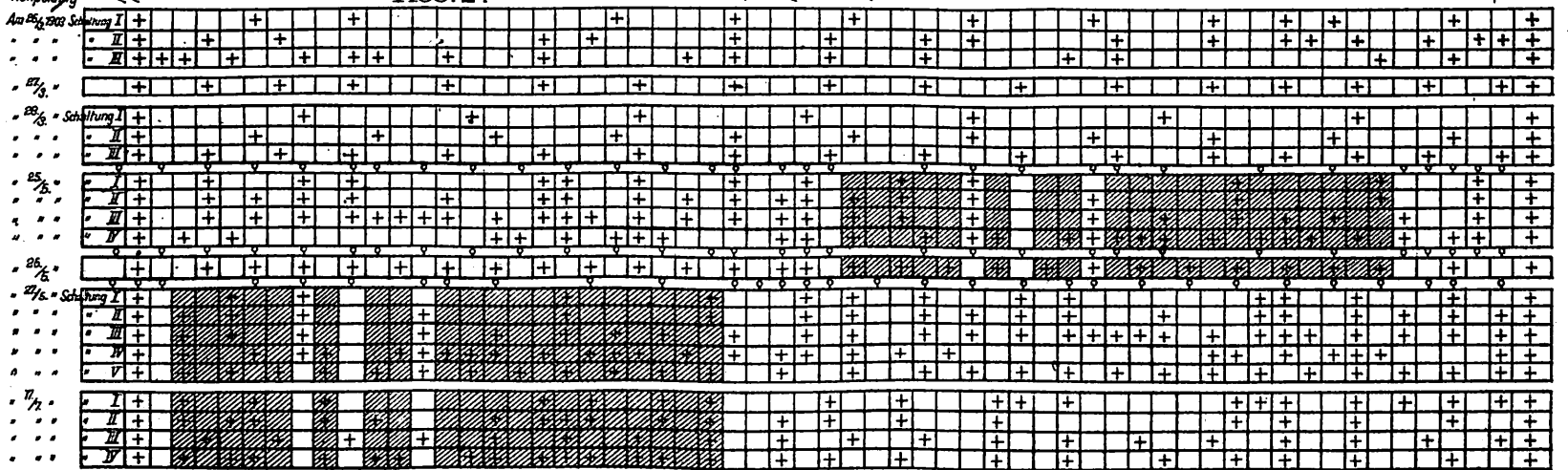
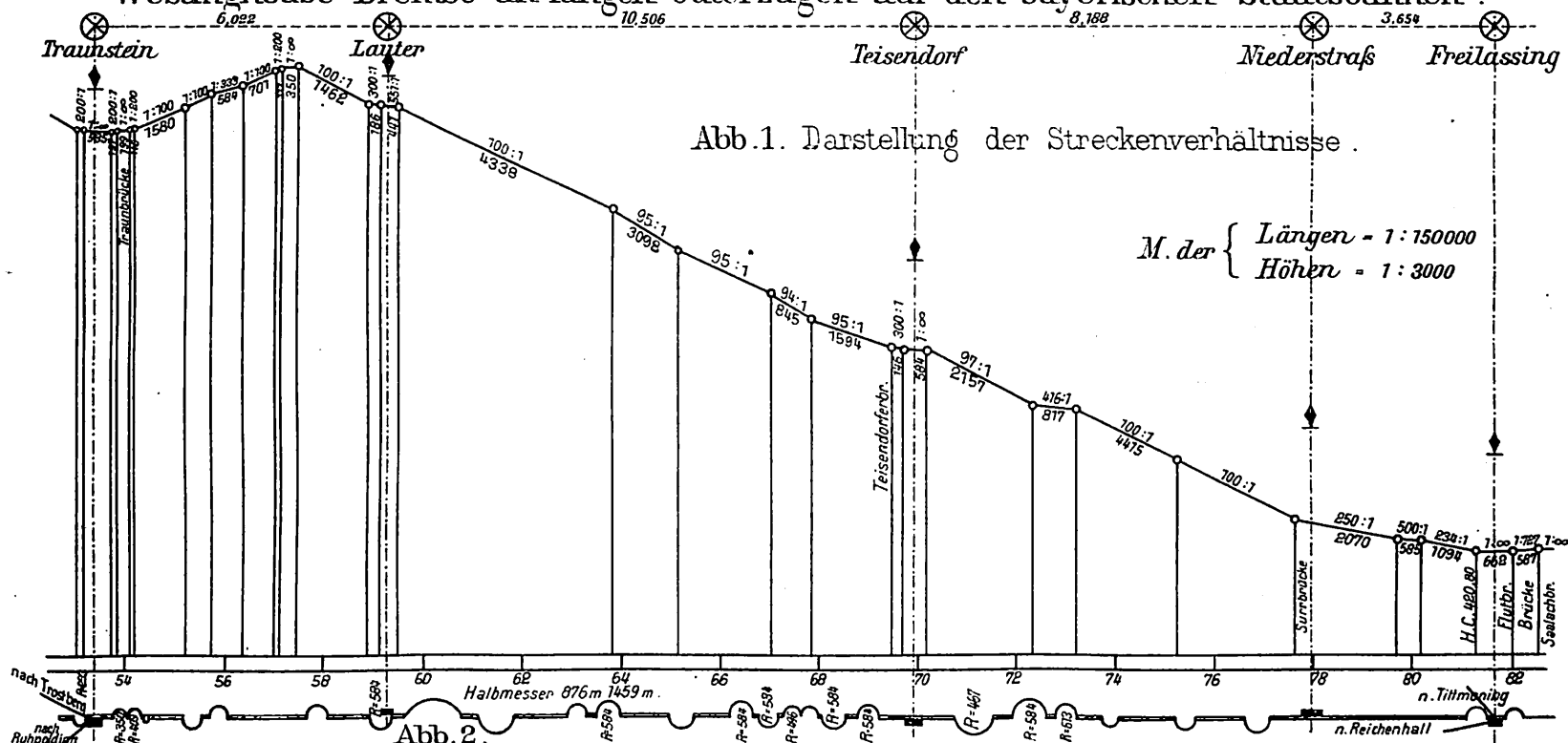


Abb. 14-19. Lazarettwagen der Schweizer Bahnen.



Westinghouse - Bremse an langen Güterzügen auf den bayerischen Staatsbahnen.



Erläuterungen

zu Abb. 2.

Leerer Wagen Beladener Wagen

ohne Reibungszugvorrichtung.

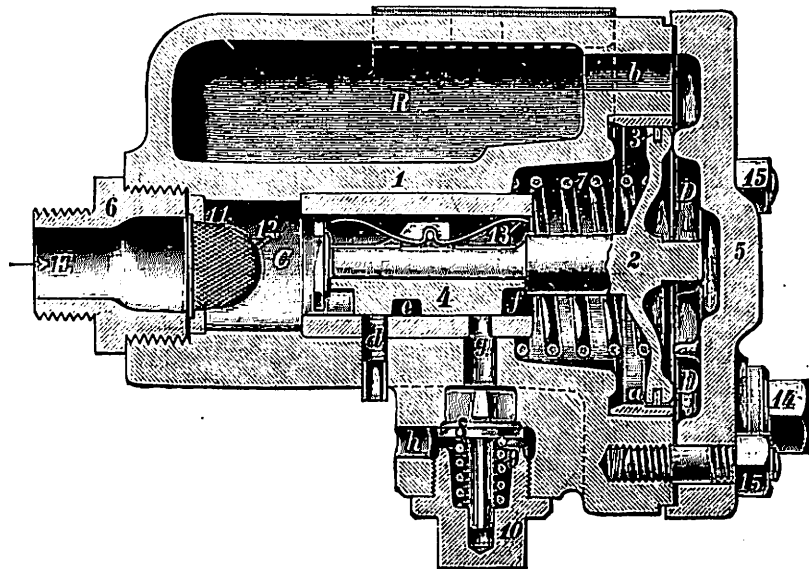
Leerer W. Beladener W.

mit Reibungszugvorrichtung.

+ Bremswagen

Abb. 3.

ÜBERTRAGUNGSVENTIL FÜR LEITUNGSWAGEN.



Zu Abb. 3.

Bezeichnung und Namen der Teile.

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| Nr. 1. Gehäuse. | Nr. 9. Ventilfeder. |
| " 2. Kolben. | " 10. Ventilkappe. |
| " 3. Kolbenring. | " 11. Drahtsiebring. |
| " 4. Schieber. | " 12. Drahtsieb. |
| " 5. Deckel. | " 13. Schieberfeder. |
| " 6. Anschluss-Gewindestück. | " 14. Ablafsschraube. |
| " 7. Kolbenfeder. | " 15. Deckelschraube |
| " 8. Auslaßventil. | mit Mutter |

Versuchsfahrten mit der
Westinghouse-Bremse an langen Güterzügen auf den bayerischen Staatsbahnen.

Abb.1.Darstellung der Verhältnisse der Strecke München R.B -Freising.

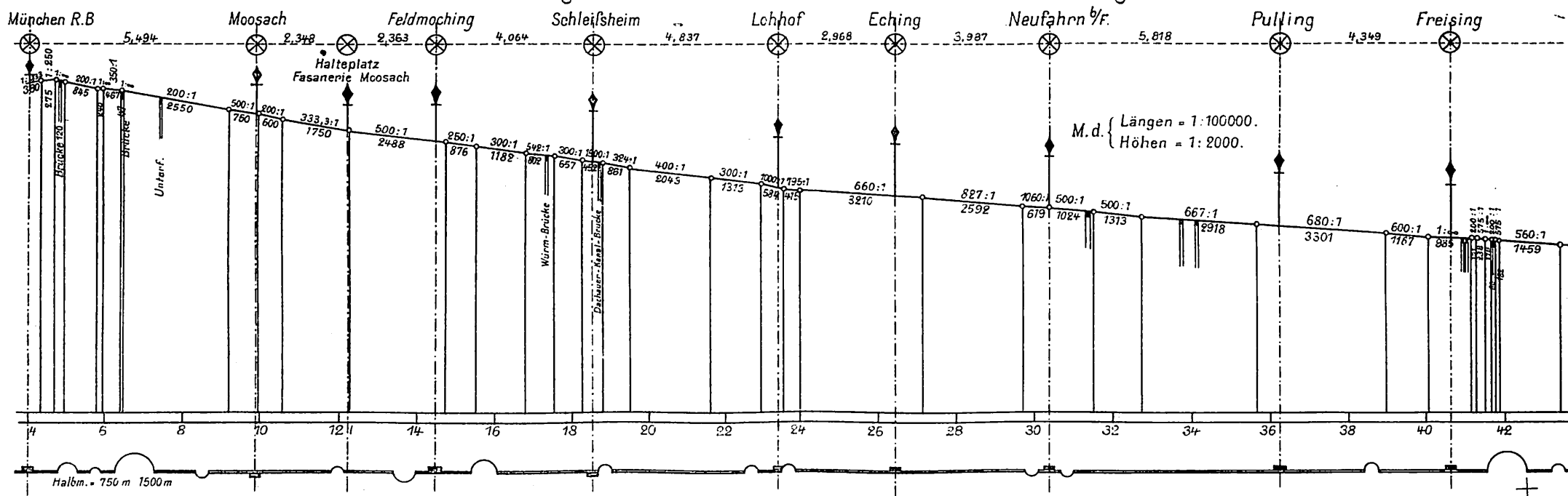


Abb. 2. Verteilung der Bremswagen. Last in der hintern Zughälfte.

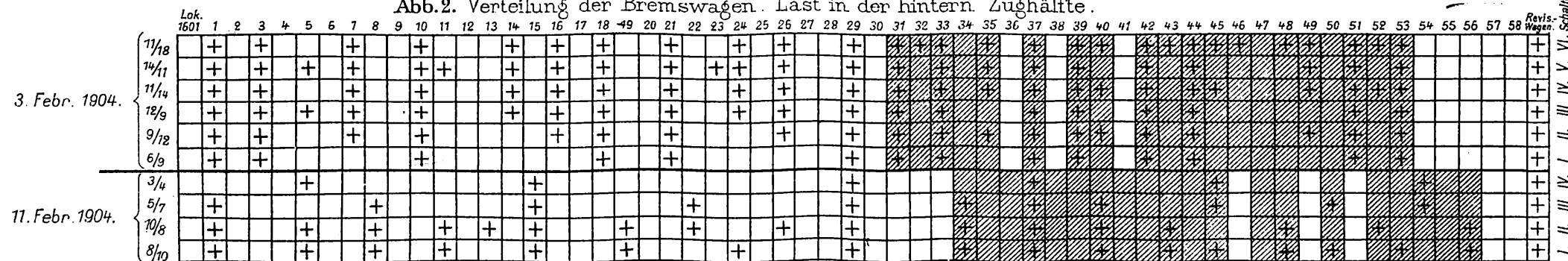
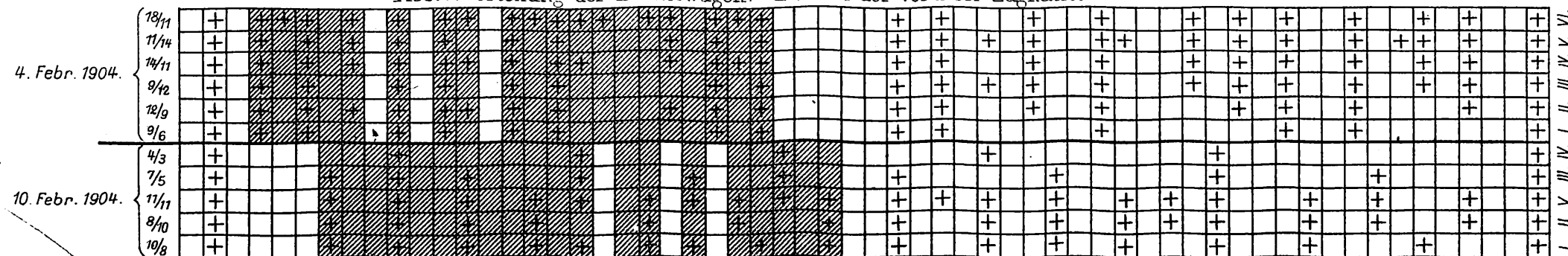


Abb.3. Verteilung der Bremswagen. Last in der vordern Zughälfte



versuchsfahrten mit der Westinghouse-Bremse an langen Güterzügen auf den bayerischen Staatsbahnen.

Abb. 1 und 2: Anordnung des Übertragungsventiles.

Abb. 1.

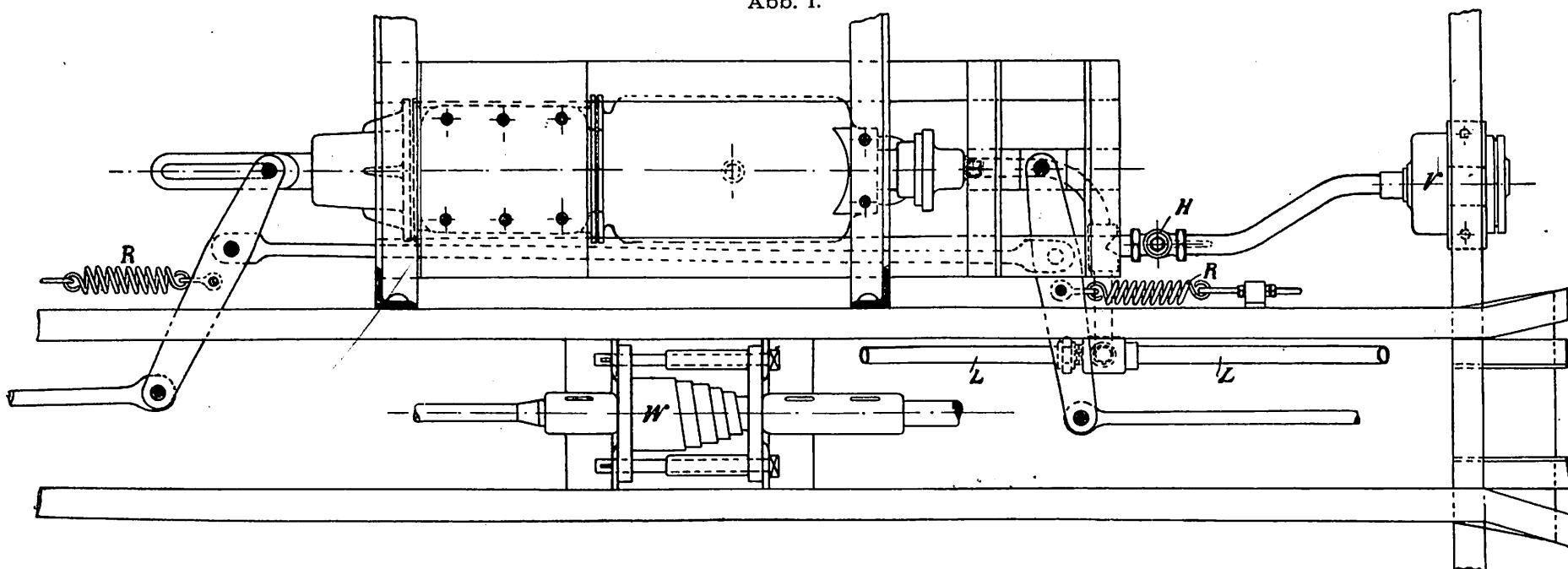


Abb. 2.

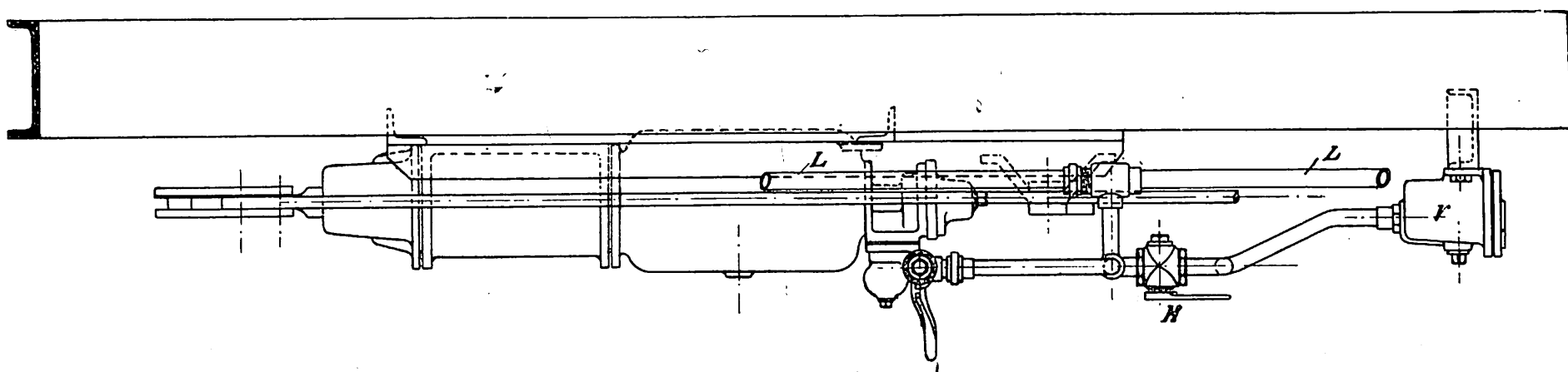


Abb. 3 bis 5: Anordnung der Reibungszugvorrichtung.

Abb. 3.

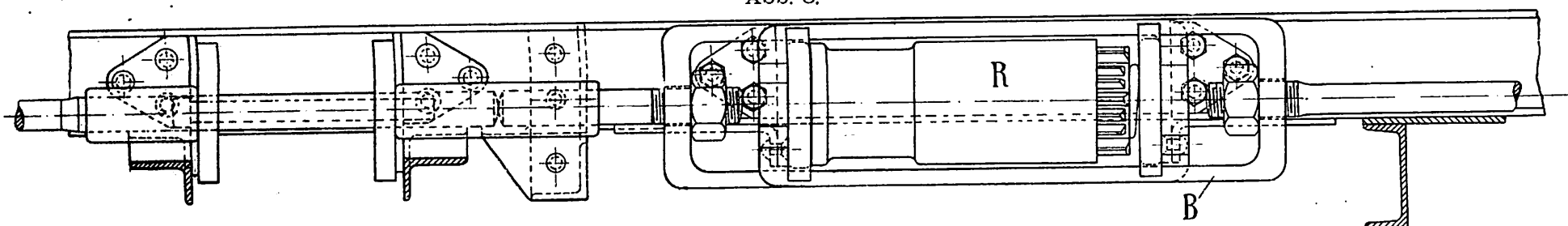


Abb. 4.

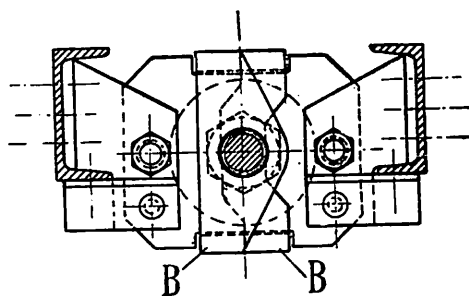
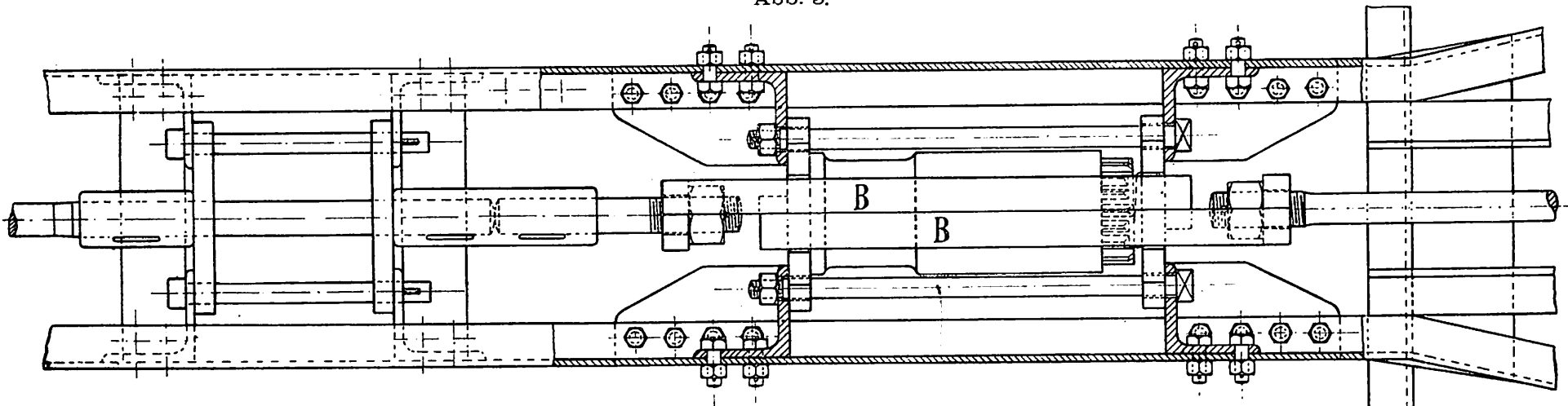


Abb. 5.



Versuchsfahrten mit der Westinghouse-Bremse an langen Güterzügen auf den bayerischen Staat

