

Abb. 1. Schnitt A-B durch die Plattenstütze.

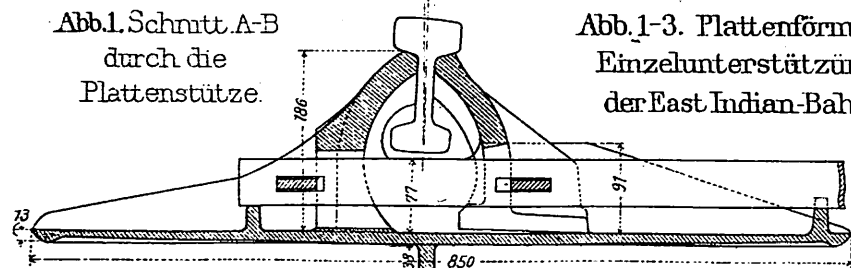


Abb. 1-3. Plattenförmige Einzelunterstützung der East Indian-Bahn.

Abb. 2. Grundriss der Plattenstütze.

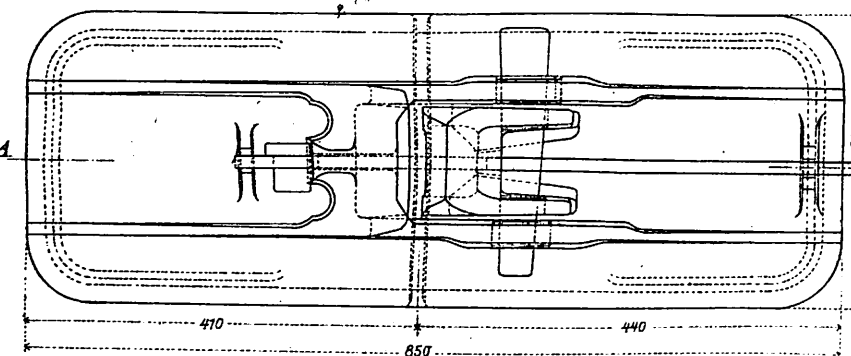


Abb. 8. Querschnitt der Schiene.

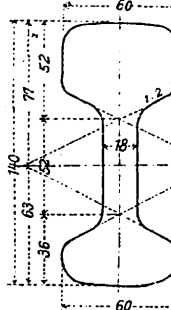


Abb. 4-9. Neuere Gußglocke mit Löchern zum Stopfen. Great Indian Peninsular-Bahn.

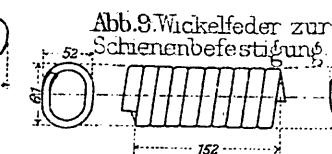


Abb. 4.

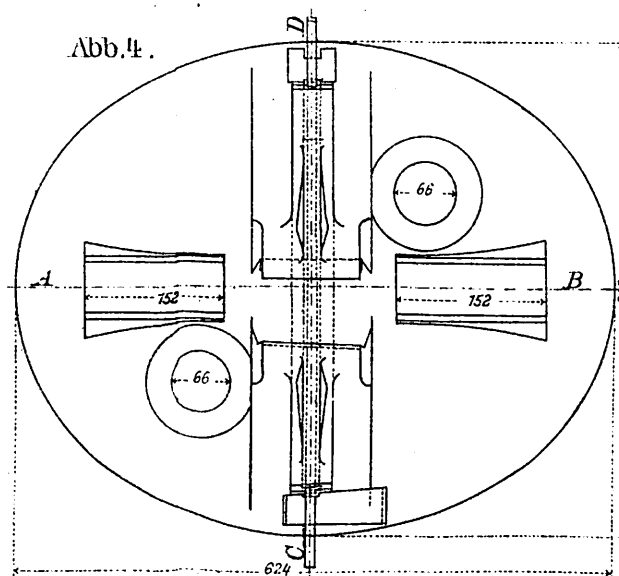


Abb. 7. Schnitt A-B.

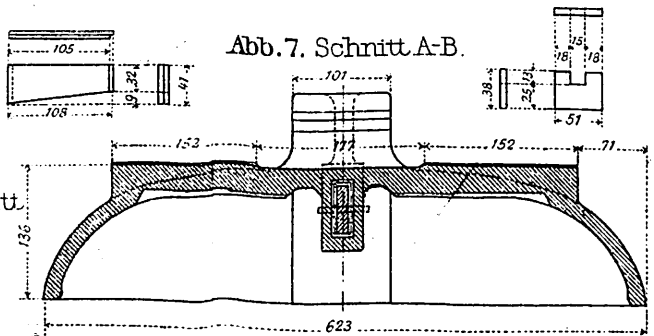


Abb. 6.

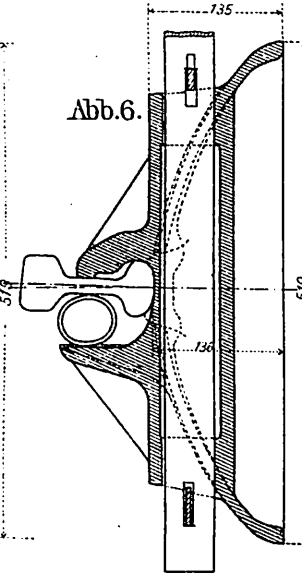


Abb. 10-14. Neuere Gußglocke für Breitfußschienen.

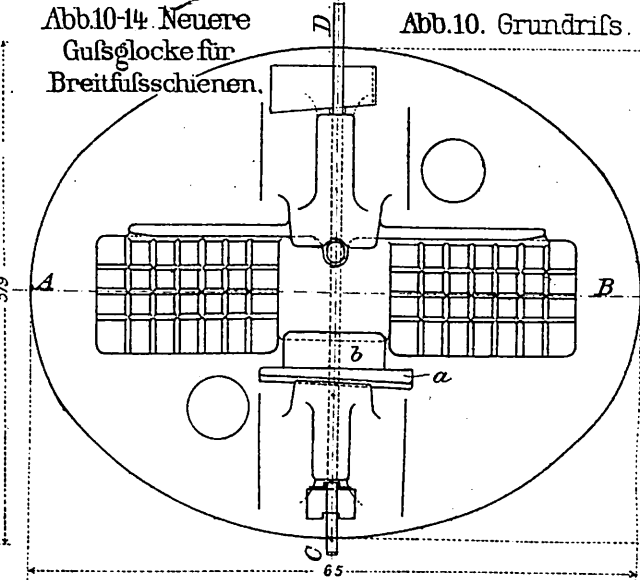


Abb. 10. Grundriss.

Abb. 12. Schnitt C-D.

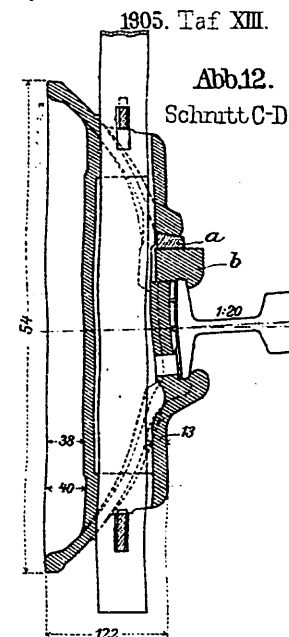


Abb. 13. Querschnitt durch die Schiene.

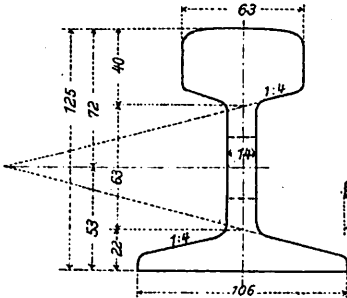


Abb. 11. Schnitt A-B.

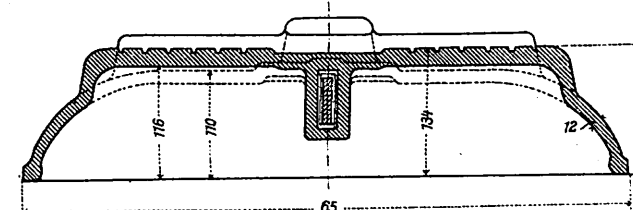


Abb. 14. Verschleißstückb.

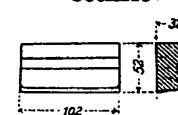


Abb. 17. Querschnitt zu Abb. 16.

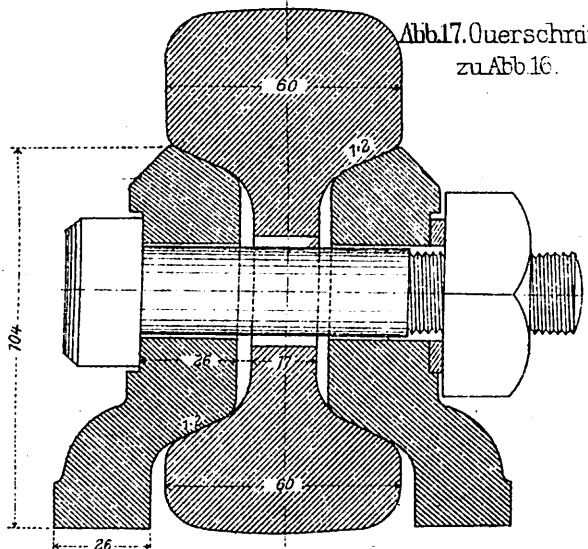


Abb. 16. Stofs mit 5 Bolzen zu Abb. 15.

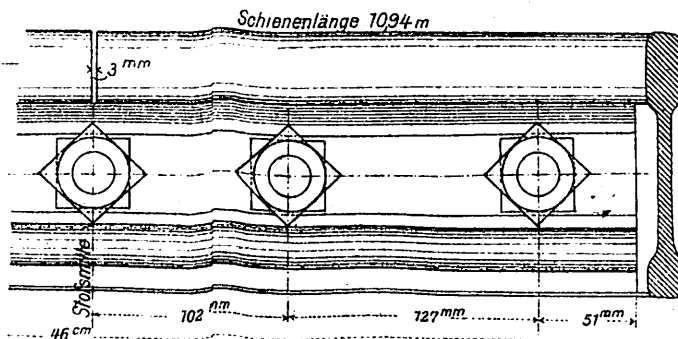


Abb. 18.

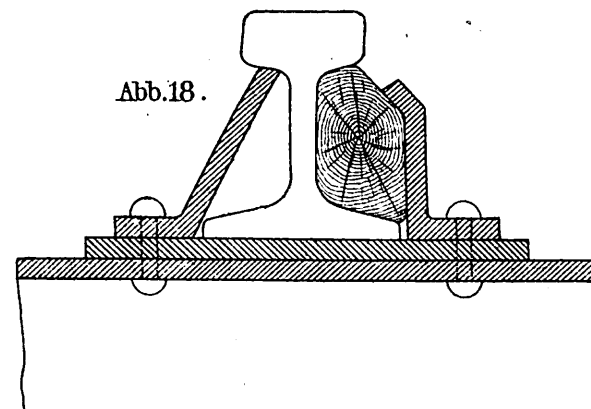


Abb. 20-23.

Die Great Northern und City-Röhrenbahn.

Einzelheiten der Stromentnahme.

Abb. 21.

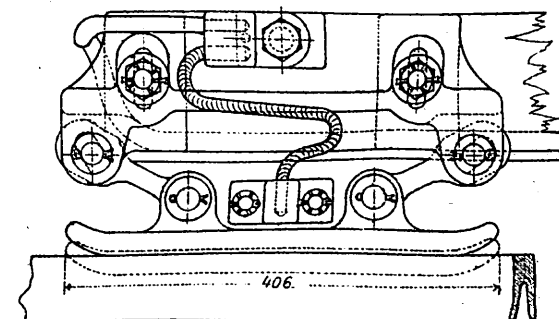


Abb. 20.

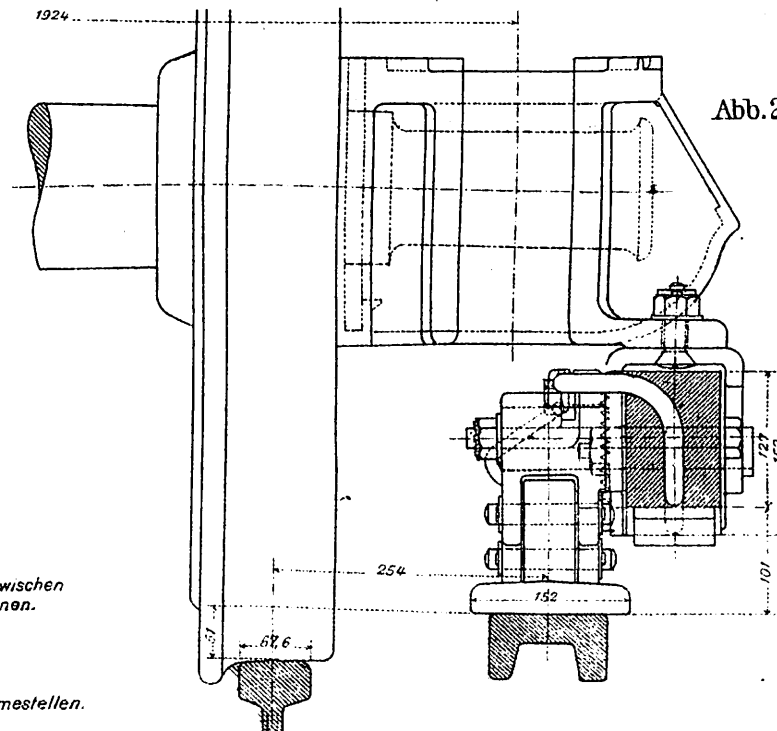


Abb. 22.

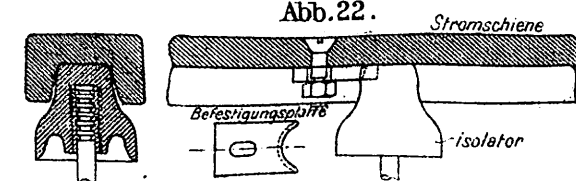


Abb. 23.

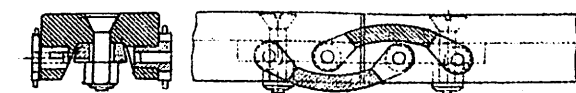
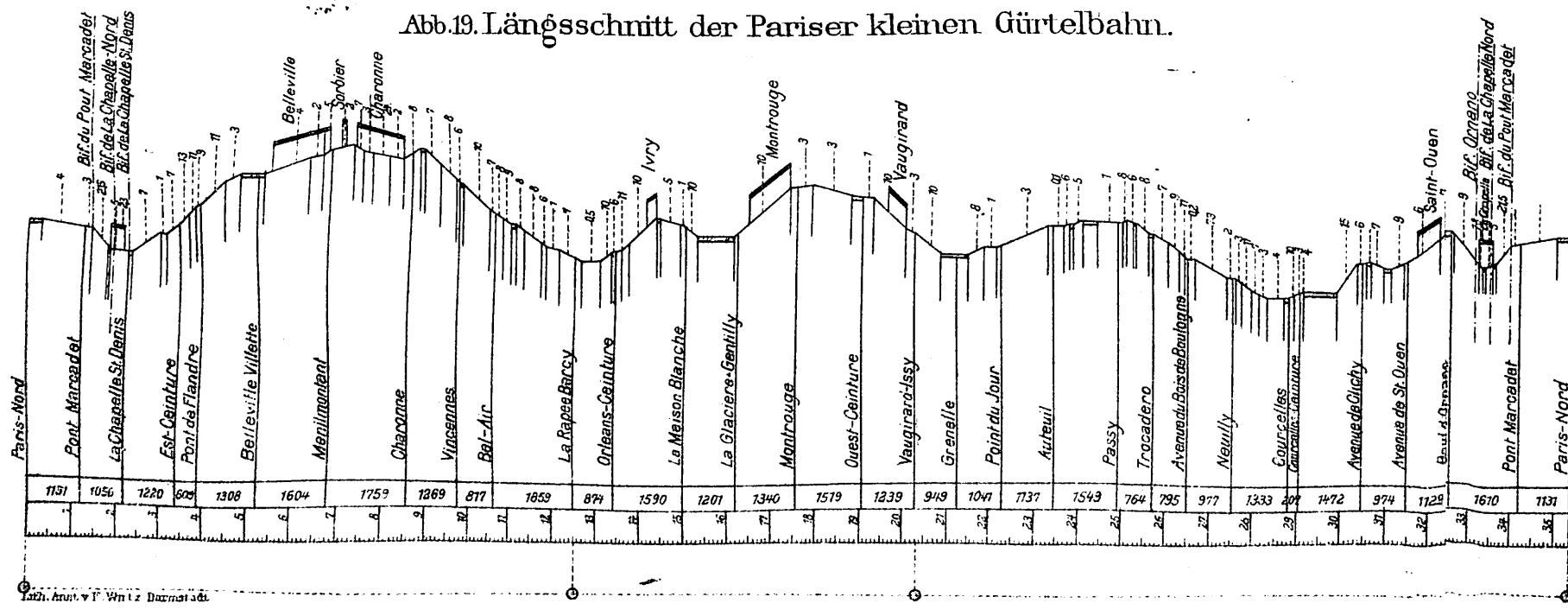


Abb. 19. Längsschnitt der Pariser kleinen Gürtelbahn.



Entfernung zwischen den Stationen. km

Wasser-Entnahmestellen.

Abb. 1-4. Achsenbank von 670 mm Spitzenhöhe für Lokomotiv- und Wagenachsen.

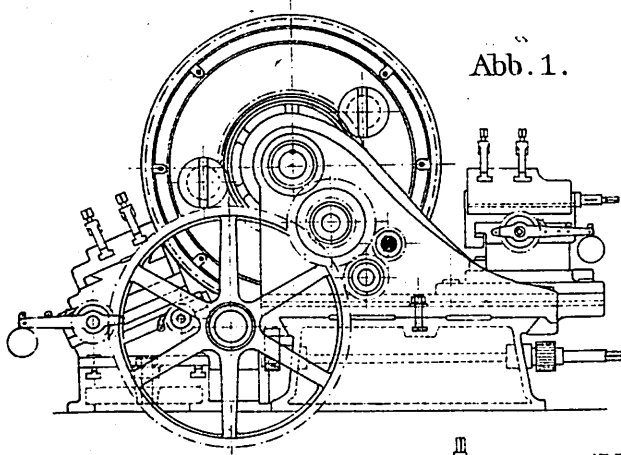


Abb. 1.

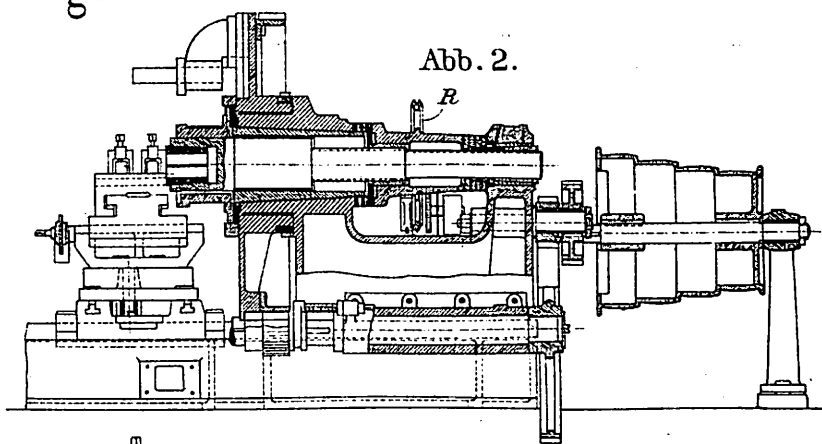


Abb. 2.

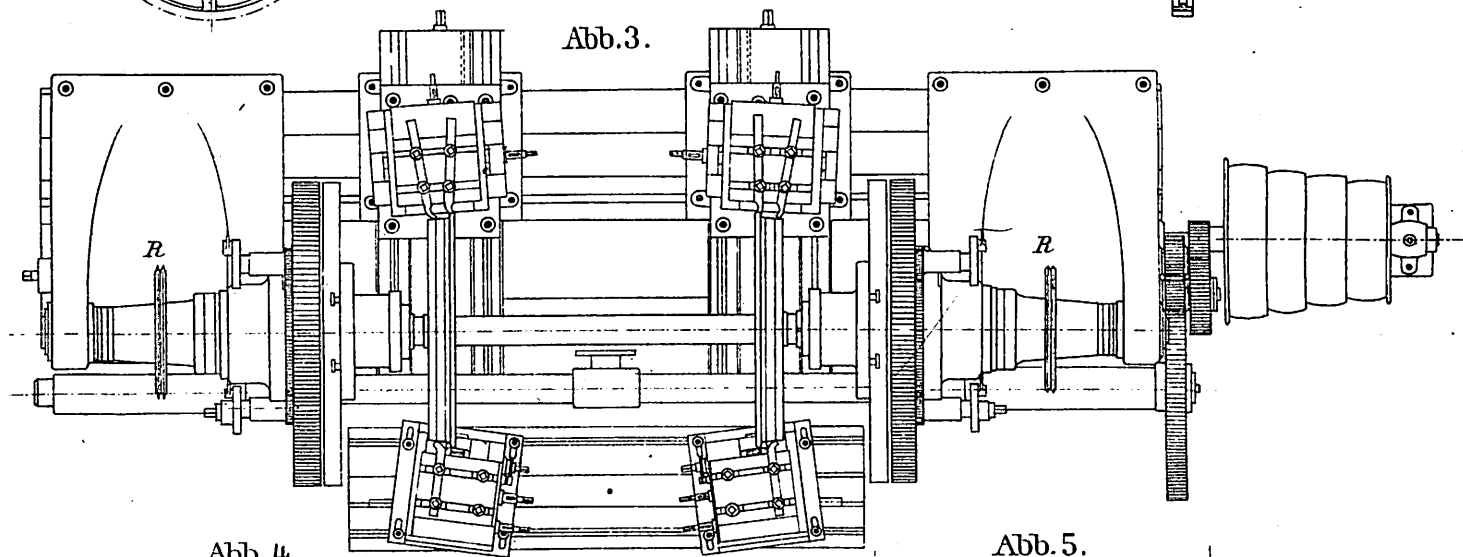


Abb. 3.

Umlaufzahlen der Hauptspindeln.
Vorgelege-6 Umläufe

Durchmesser	Übersetzung 1:81		Übersetzung 1:45		Übersetzung 1:27		Übersetzung 1:15	
	1	2	1	2	1	2	1	2
1300	240	277	326	375	430	506	586	6,8
1200	256	302	346	400	467	542	63	7,3
1100	275	316	365	427	496	57	6,7	7,8
1000	280	332	388	452	525	61	7,1	8,2
900	258	298	332	406	463	54	6,4	7,4
800	271	316	362	419	482	565	6,6	7,6

Schnittgeschwindigkeiten m./Min.

Durchmesser	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1300	240	277	326	375	430	506	586	6,8	7,9	9,2	10,6	12,4	14,3		
1200	256	302	346	400	467	542	63	7,3	8,5	9,9	11,4	13,2	15,4		
1100	275	316	365	427	496	57	6,7	7,8	9,0	10,4	12,1	14,0	16,3		
1000	280	332	388	452	525	61	7,1	8,2	9,5	11,0	12,8	14,8			
900	258	298	332	406	463	54	6,4	7,4	8,5	9,8	11,4	13,4	15,5		
800	271	316	362	419	482	565	6,6	7,6	8,8	10,2	11,8	13,8			

Abb. 4.

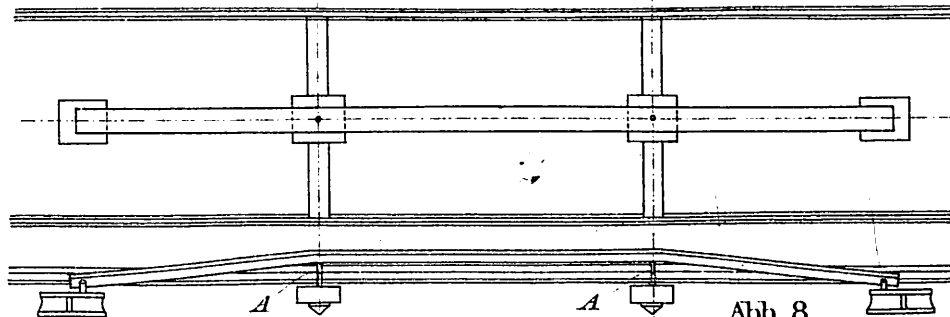


Abb. 5.

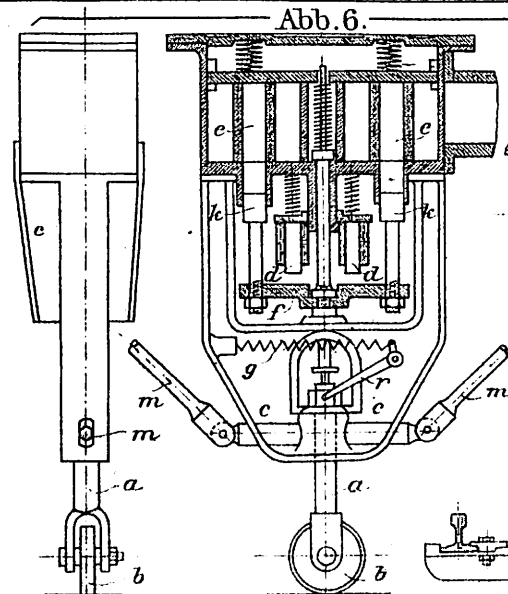


Abb. 6.

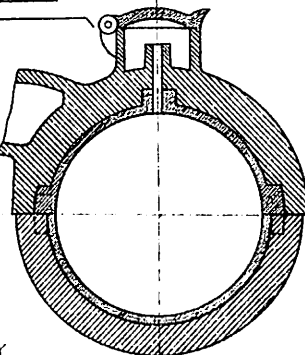


Abb. 7.

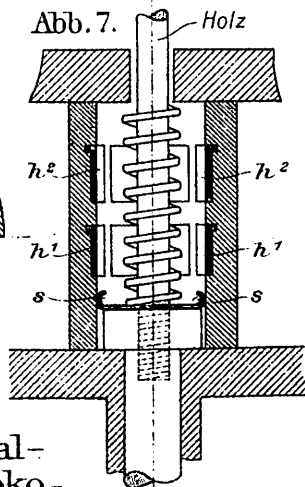


Abb. 8.

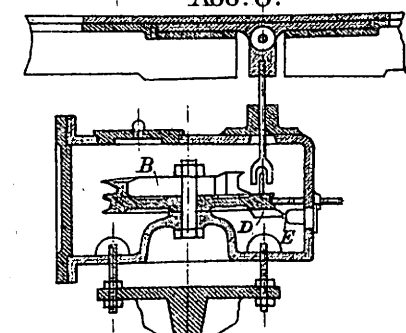


Abb. 9.

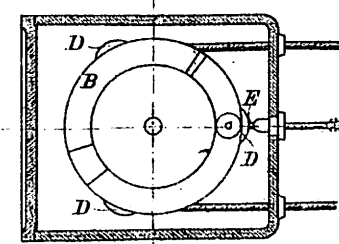
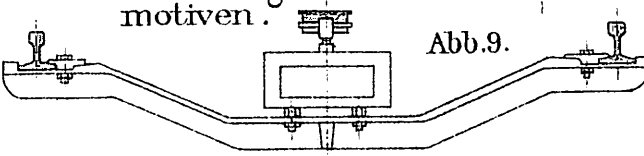


Abb. 10.

Elektrische Signal-
vorrichtung an Loko-
motiven.



Drehscheibe mit Pressluftantrieb. Pennsylvaniabahn.

Abb. 1.

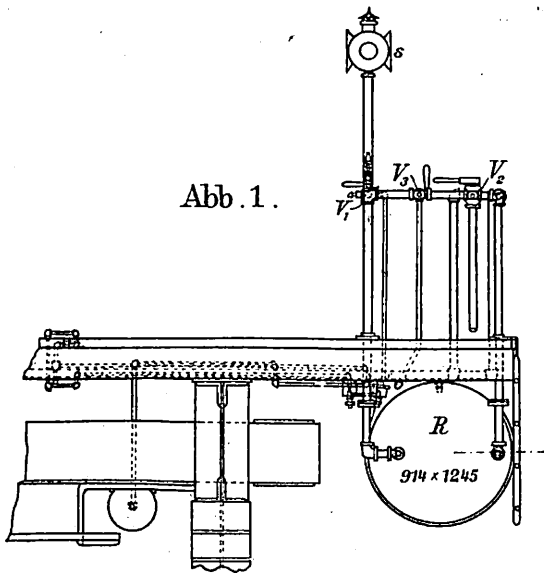


Abb. 2.

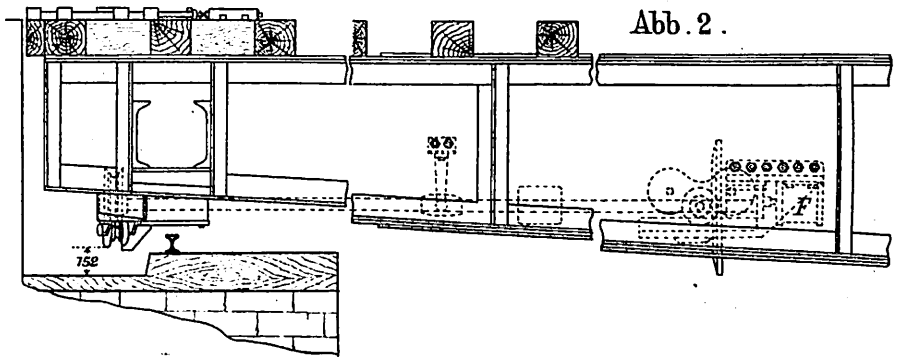


Abb. 3.

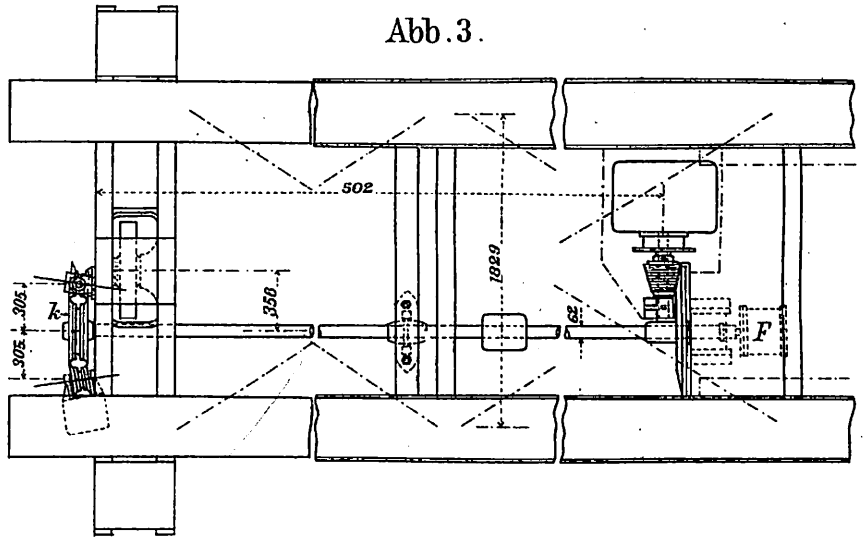


Abb. 4.

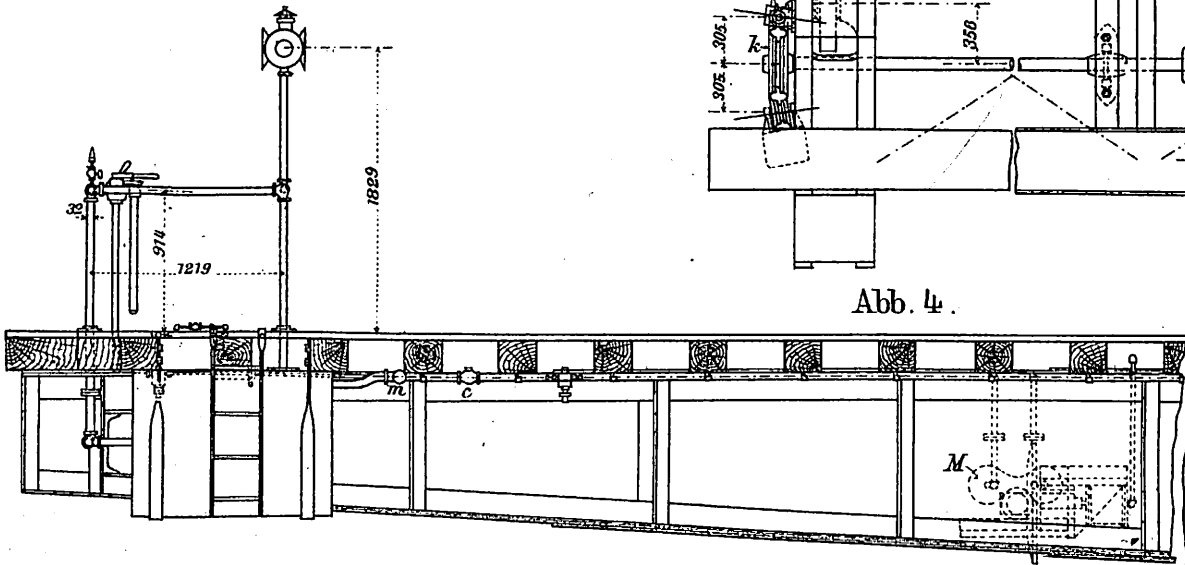
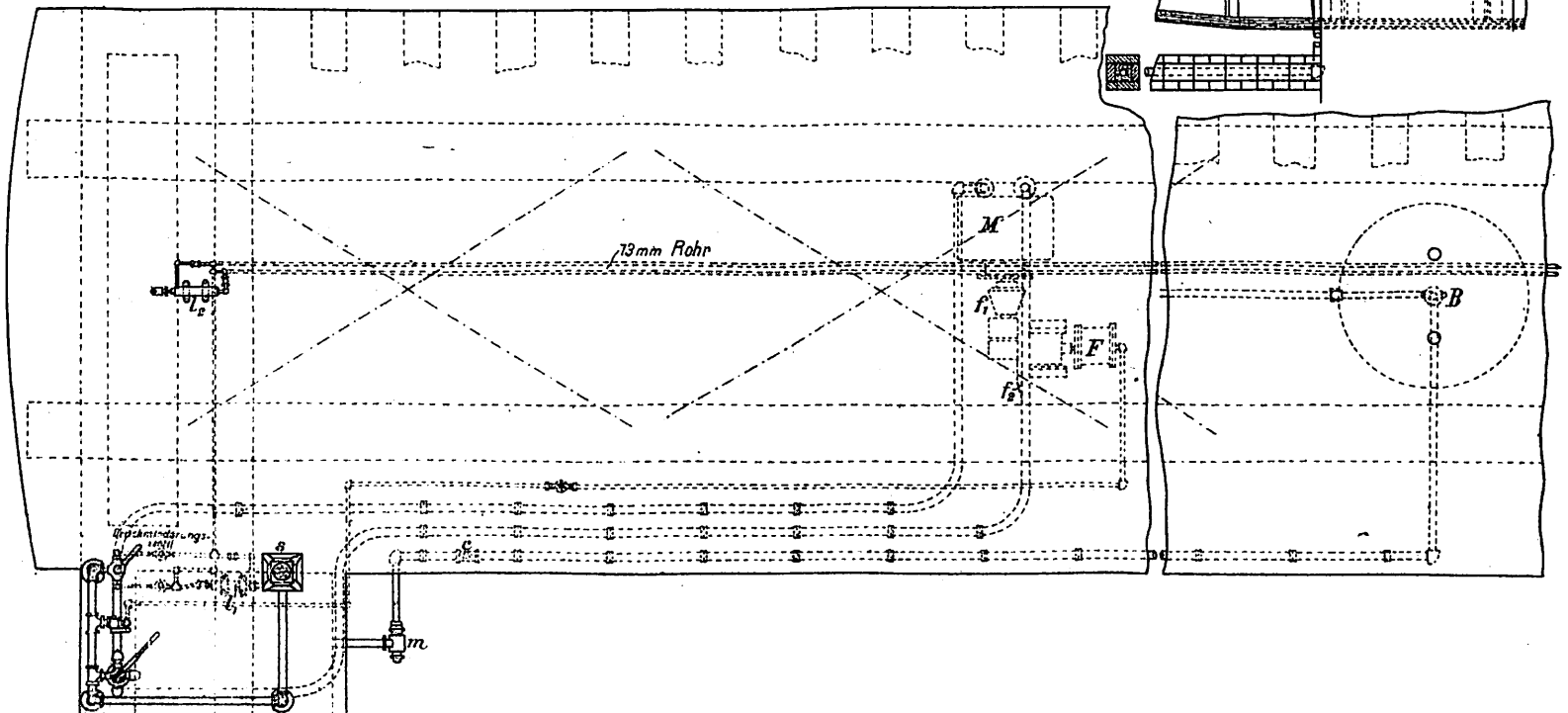
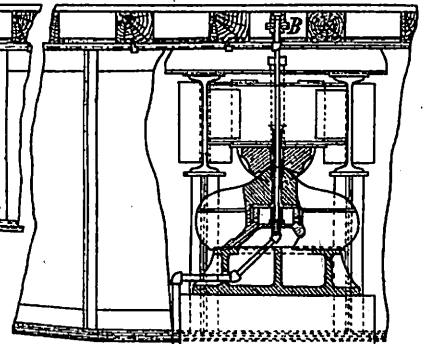


Abb. 5.



Stromverteilung bei Einphasen-Wechselstrom- und bei Gleichstrombahnen.

Abb. 1. Stromverteilung der Einphasen-Wechselstrombahn.

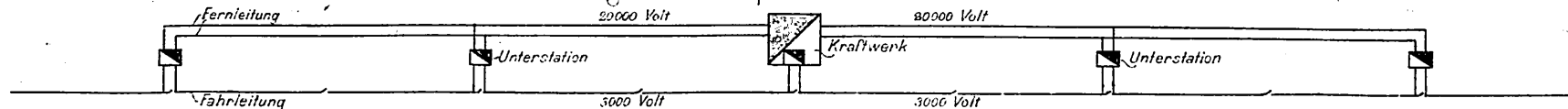


Abb. 2. Spannungsgefälle für Wechselstrom bei 300 K.W. und 80 % Leistungsziffer.

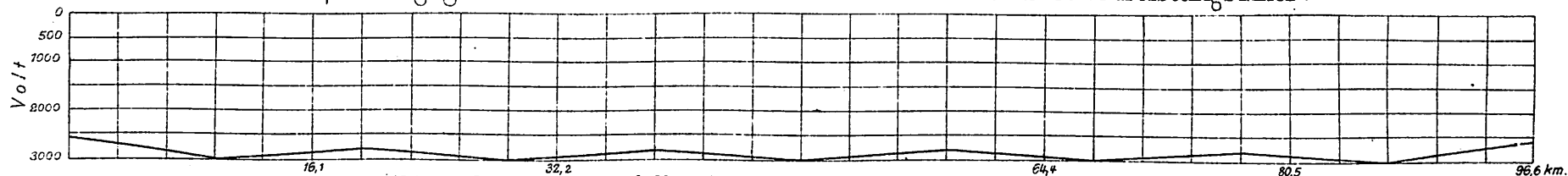


Abb. 3. Spannungsgefälle bei Gleichstrom für 300 K.W.

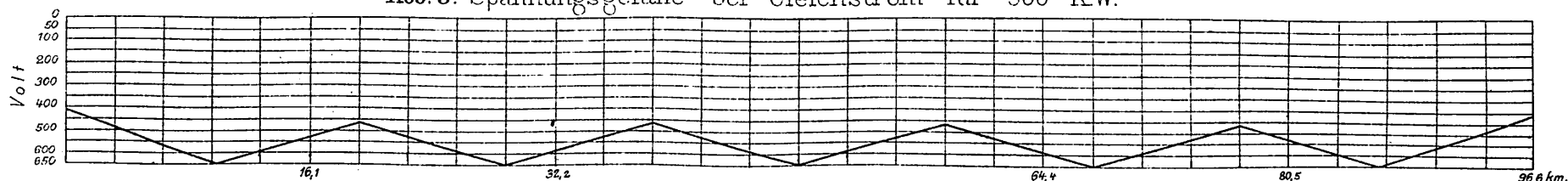


Abb. 4. Stromverteilung der Gleichstrombahn.

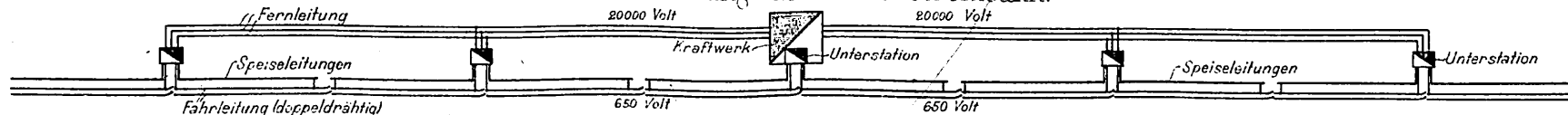


Abb. 5.

— Lokal-Wagen. - - - - - Exprefs - Wagen. — — — — — Gepäck- und Güterwagen.

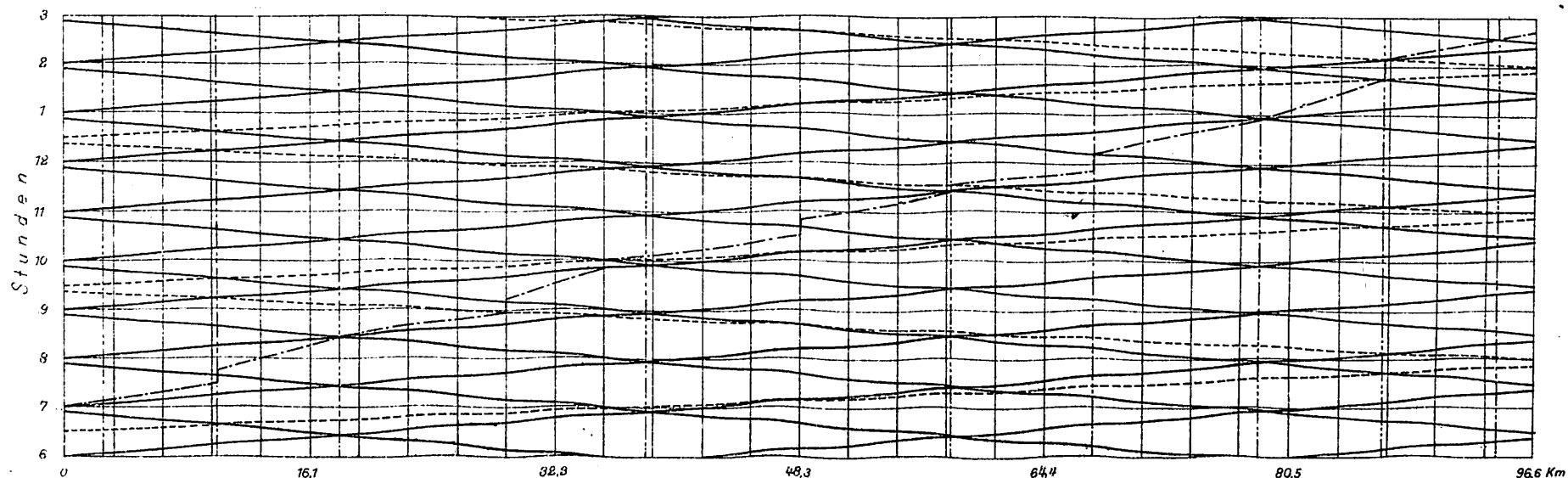


Abb. 1. Längsansicht.

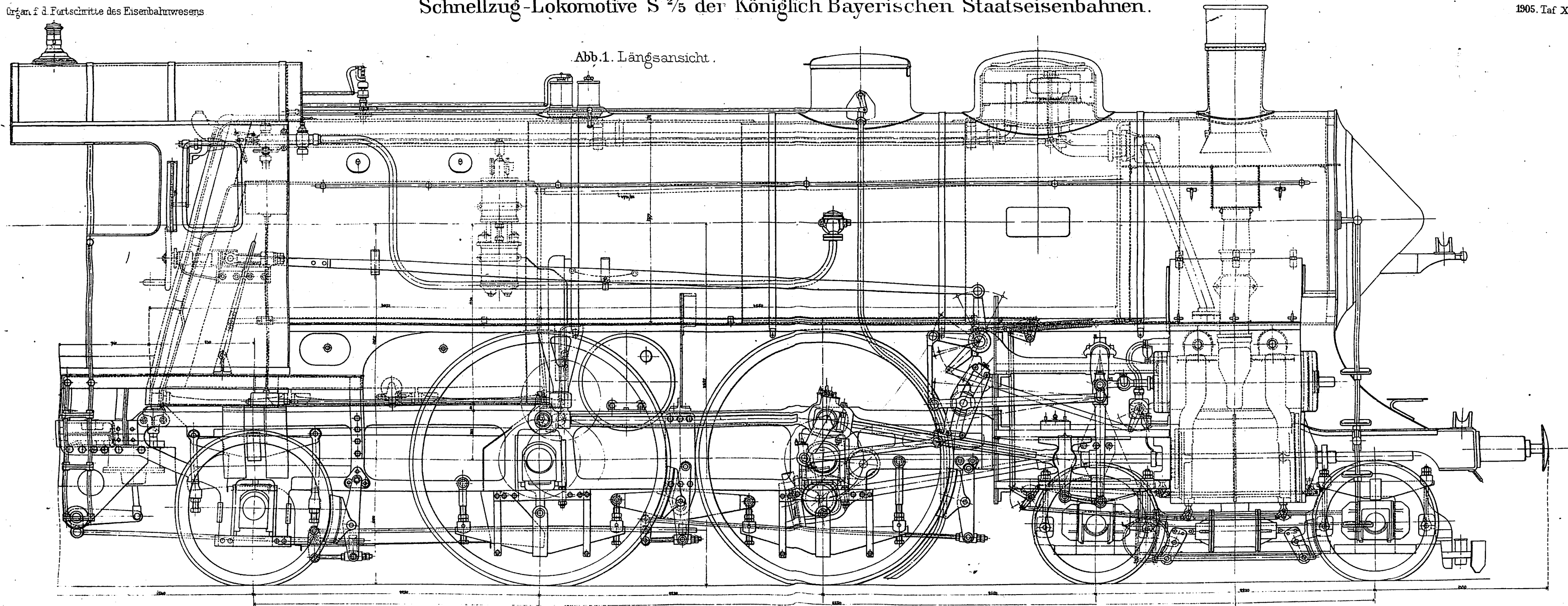
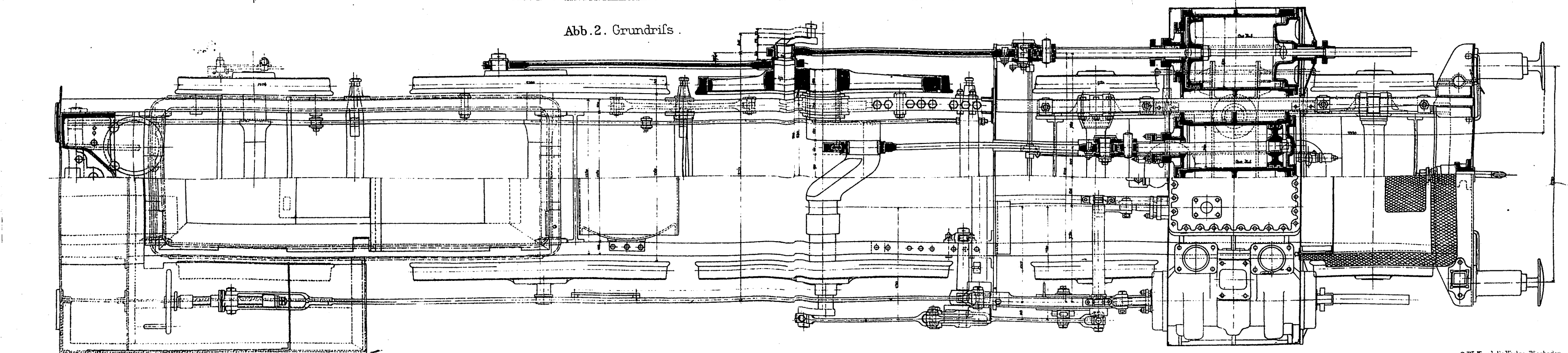


Abb. 2. Grundriss.



Schnellzug-Lokomotive S ²/₅ der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen.

Abb. 1.

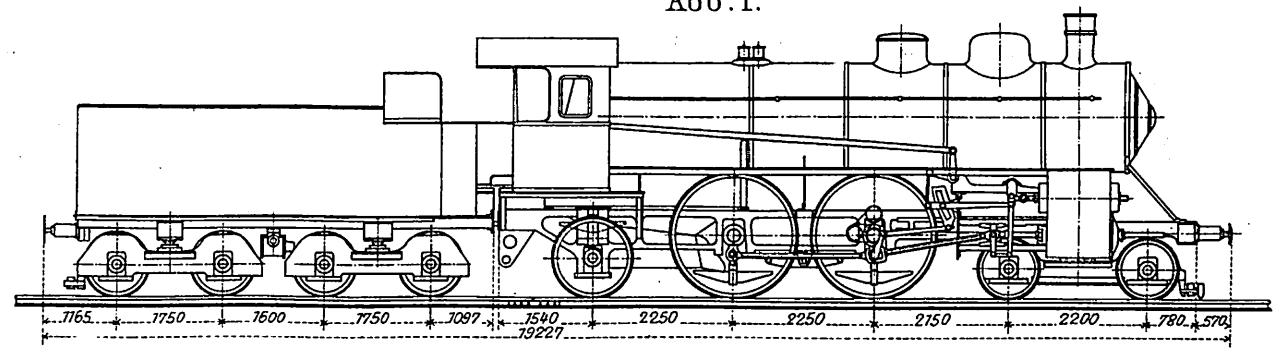


Abb. 2.

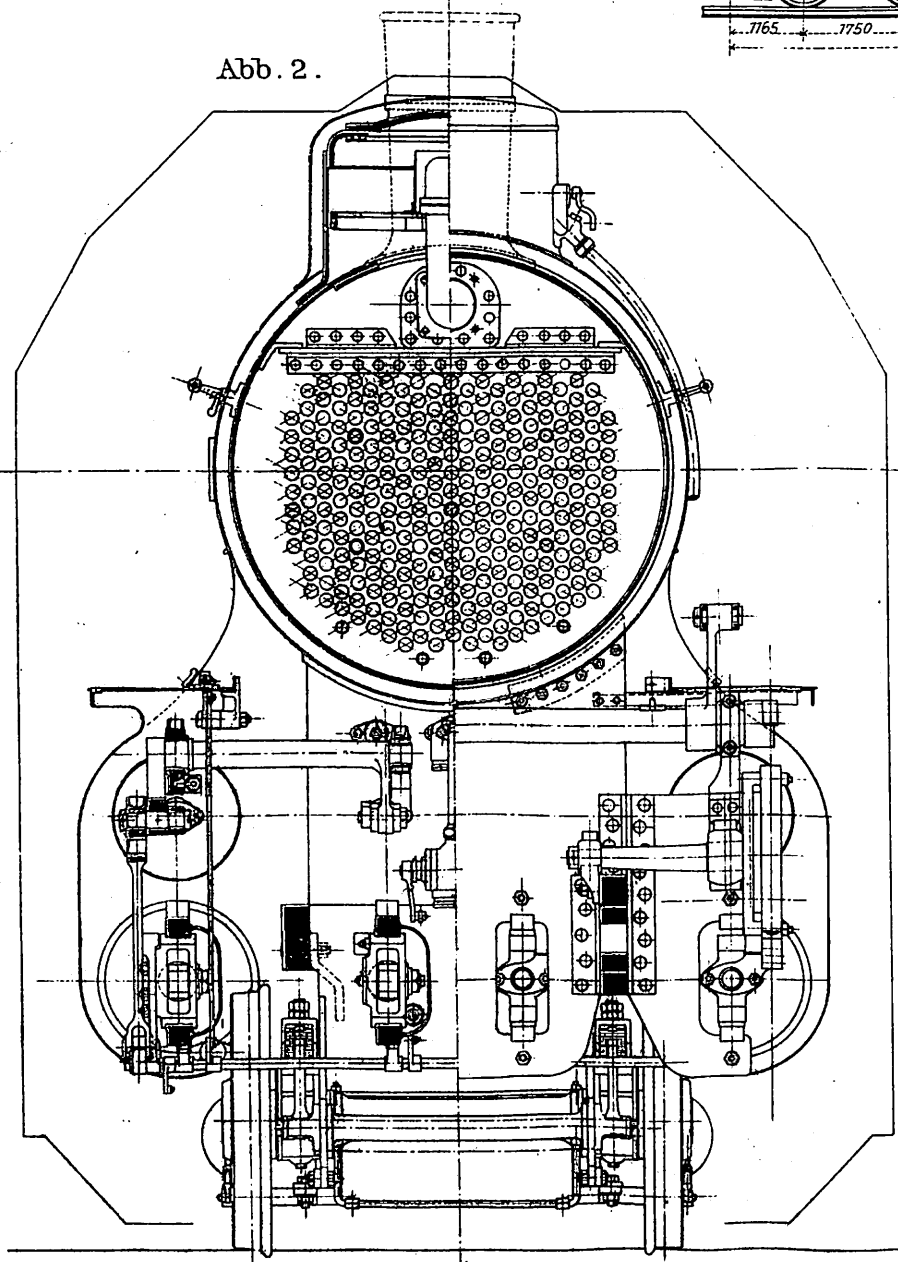


Abb. 3.

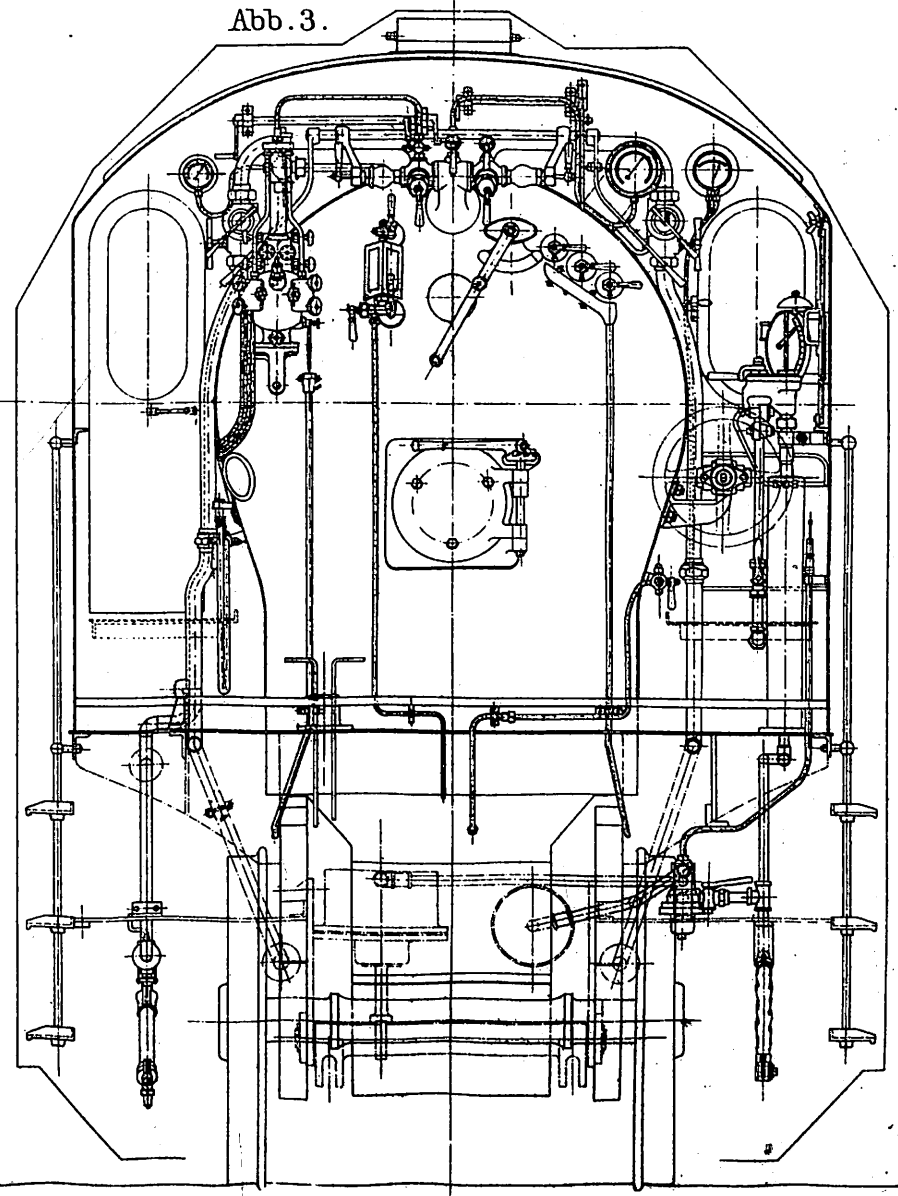


Abb. 1. Längsansicht.

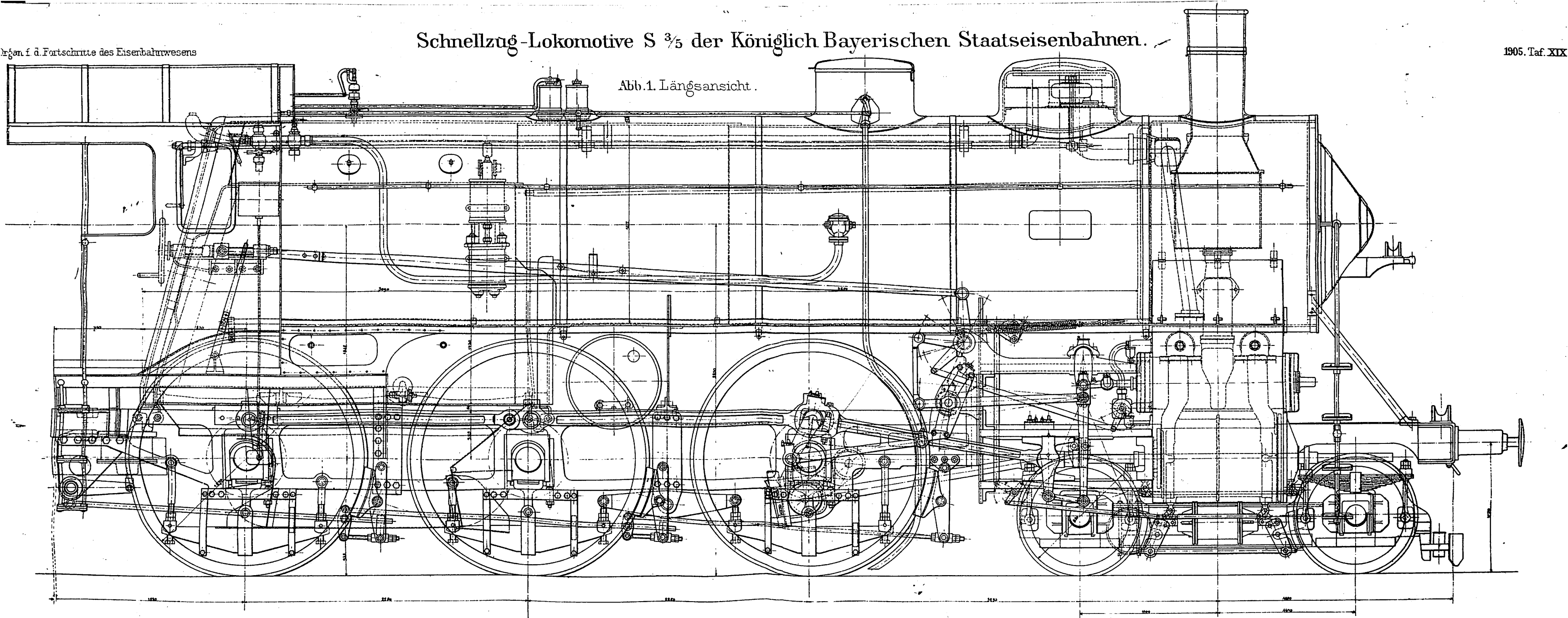


Abb. 2. Grundriss.

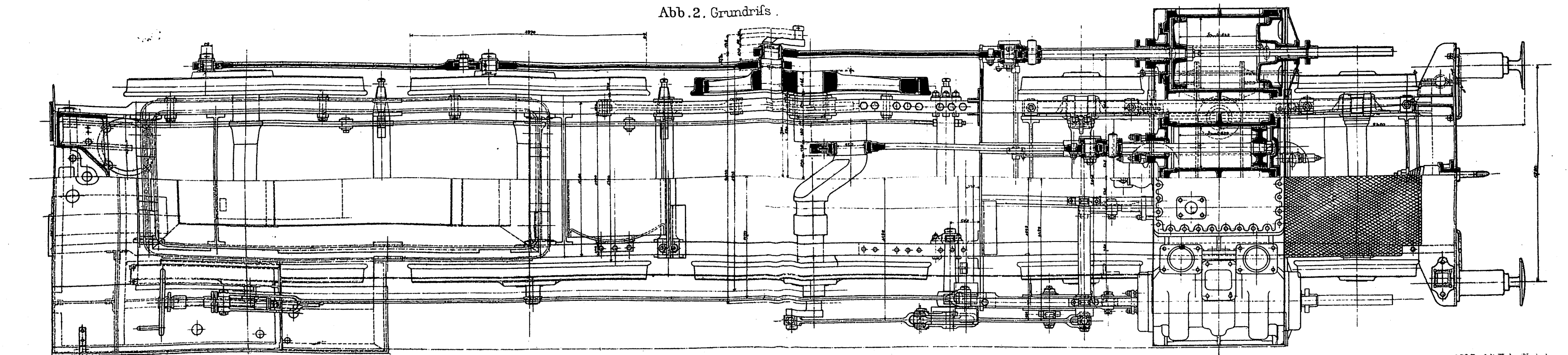
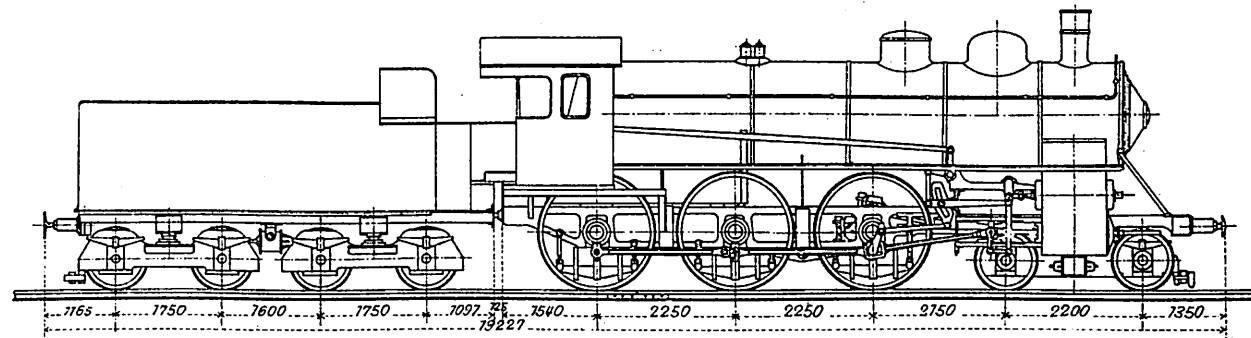


Abb. 1.



Schnellzug-Lokomotive S ³/₅ der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen.

Abb. 2.

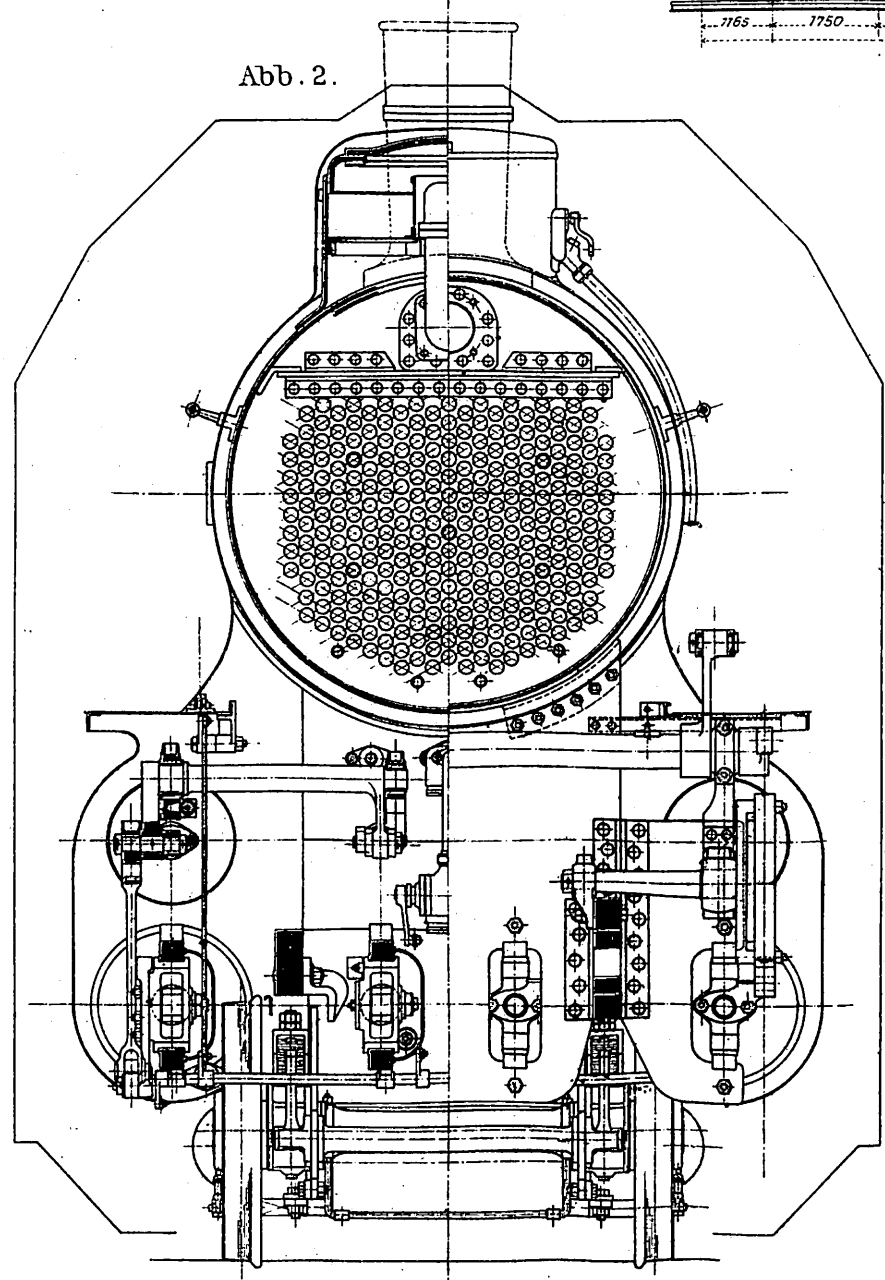
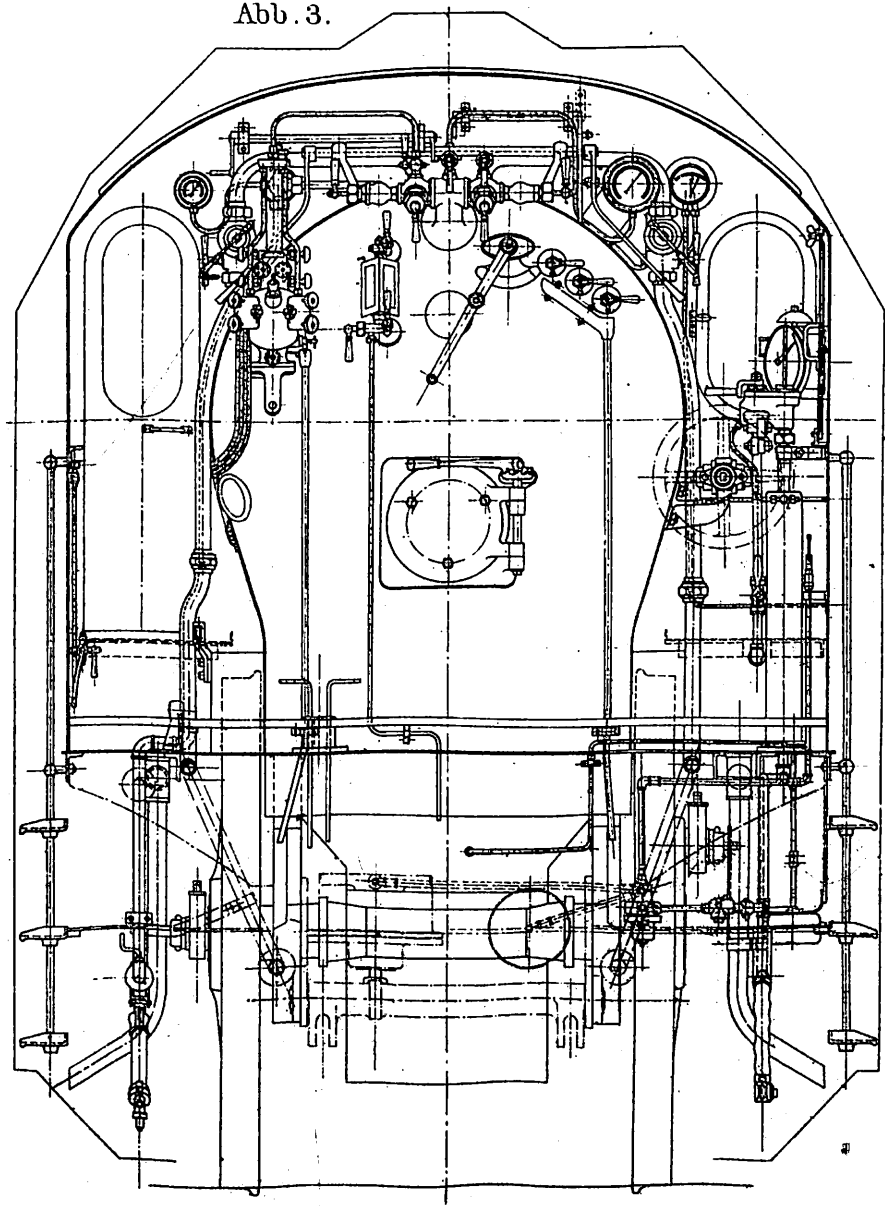


Abb. 3.



Die gebräuchlichsten Bauarten der Funkentelegraphen und ihre gegenwärtige Anordnung.

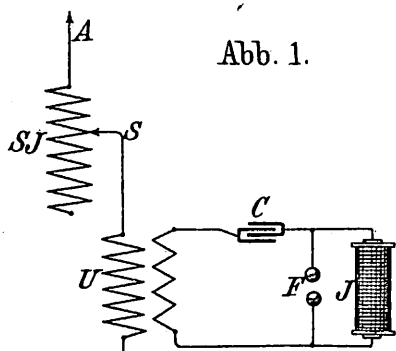
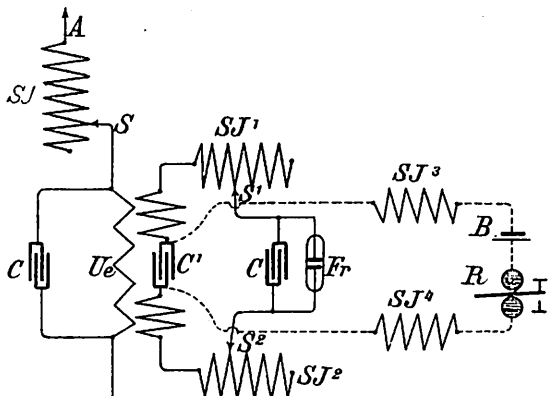
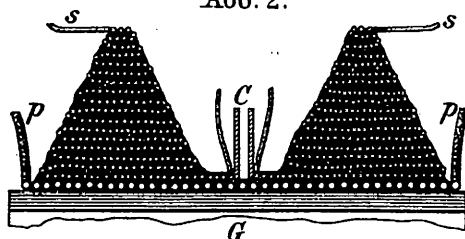


Abb. 1.

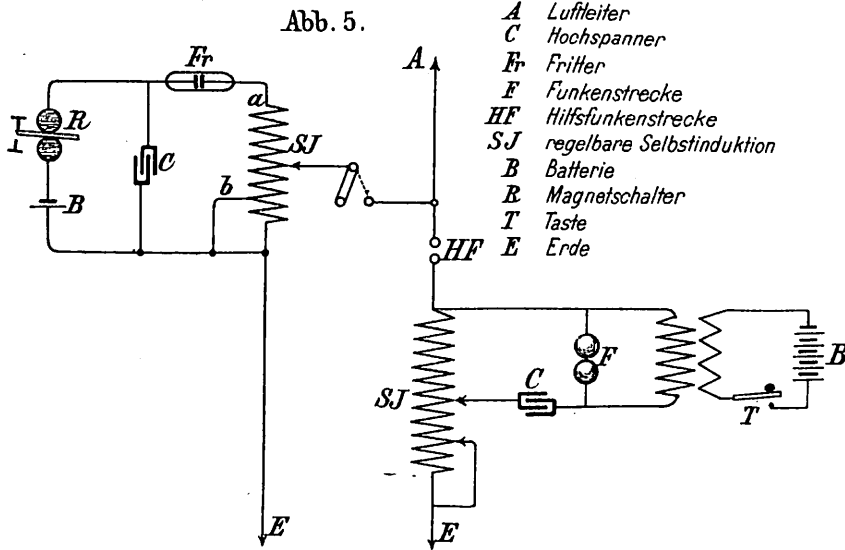
A Antenne (Raa)
 SJ Selbstinduktionsrollen
 S Schiebanschlufs
 F Funkenstrecke
 Fr Fritter
 C Hochspanner



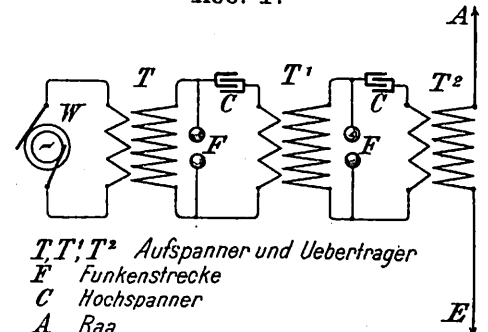
U Uebertragungsrolle
 Ue Uebertrager besonderer Bauart
 J Induktor-Einrichtung
 B Batterie R Magnetschalter
 E Erde



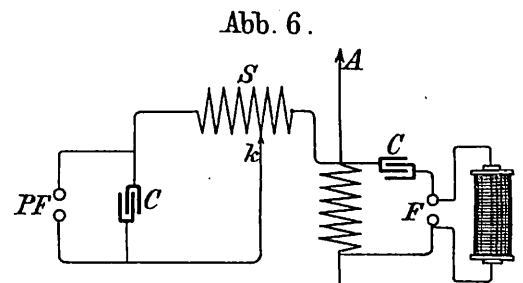
p Erregende Wicklung. s Erregte Wicklung. G Glasstab. C Hochspanner.



A Luftleiter
 C Hochspanner
 Fr Fritter
 F Funkenstrecke
 HF Hilfsfunkenstrecke
 SJ regelbare Selbstinduktion
 B Batterie
 R Magnetschalter
 T Taste
 E Erde



T, T', T'' Aufspanner und Uebertrager
 F Funkenstrecke
 C Hochspanner
 A Raa
 E Erde



S bewegliche Abstimmungspule
 k beweglicher Anschluß
 PF Prüfungsfunkenstrecke
 F Funkenstrecke
 A Luftleiter C Hochspanner

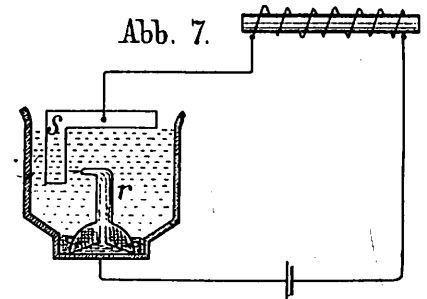


Abb. 7.

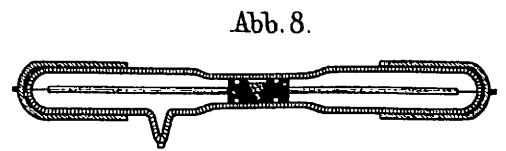


Abb. 8.

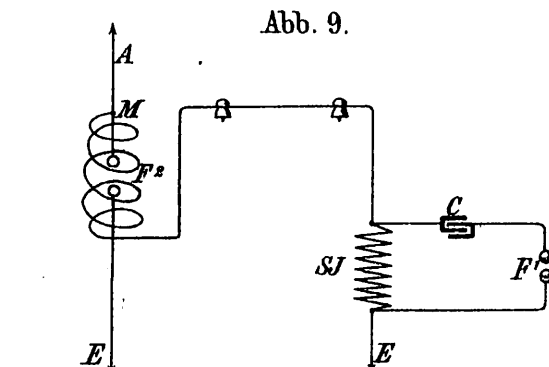


Abb. 9.

SJ regelbare Selbstinduktionspule
 M Mehrerspule
 F' u. F Funkenstrecke
 C Hochspanner, A Luftleitung E Erde

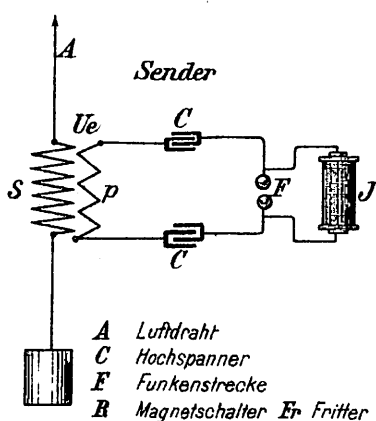


Abb. 10.

Sender

Empfänger

A Luftdraht
 C Hochspanner
 F Funkenstrecke
 B Magnetschalter Fr Fritter

Ue Uebertrager
 p Erregende } Spule
 s Erregte }
 J Induktor-Einrichtung

Abb. 1 bis 4. Untersuchungsgerüste eiserner Brücken.

Abb. 1. Franz-Josefs-Brücke über die Donau bei Wien.

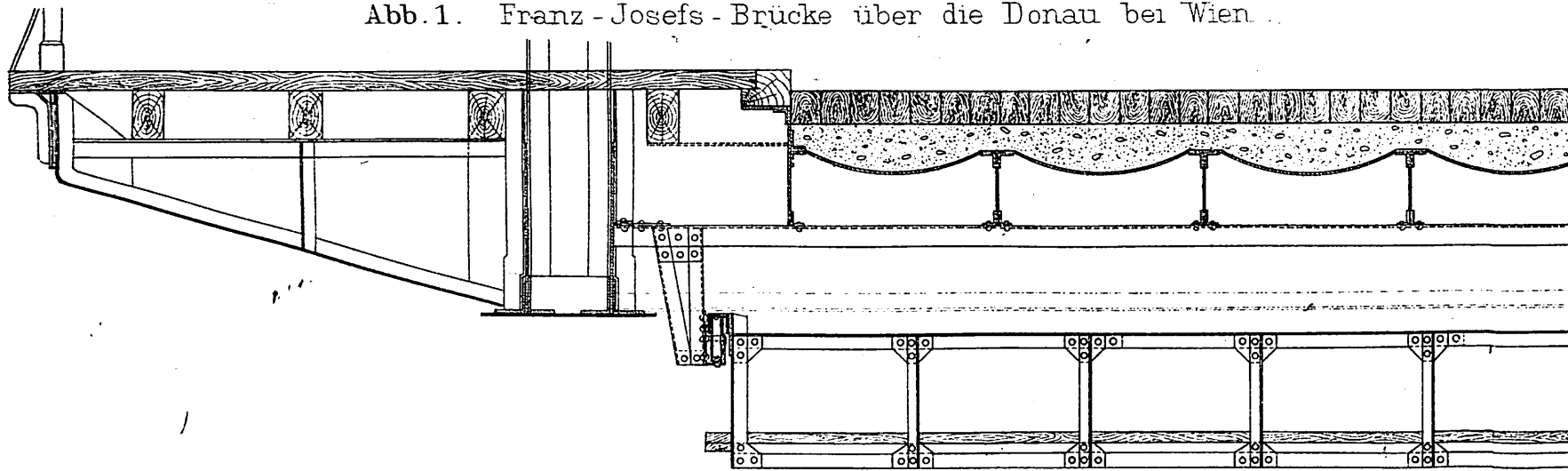


Abb. 3.

Brücke über den
Jnn bei Telfs

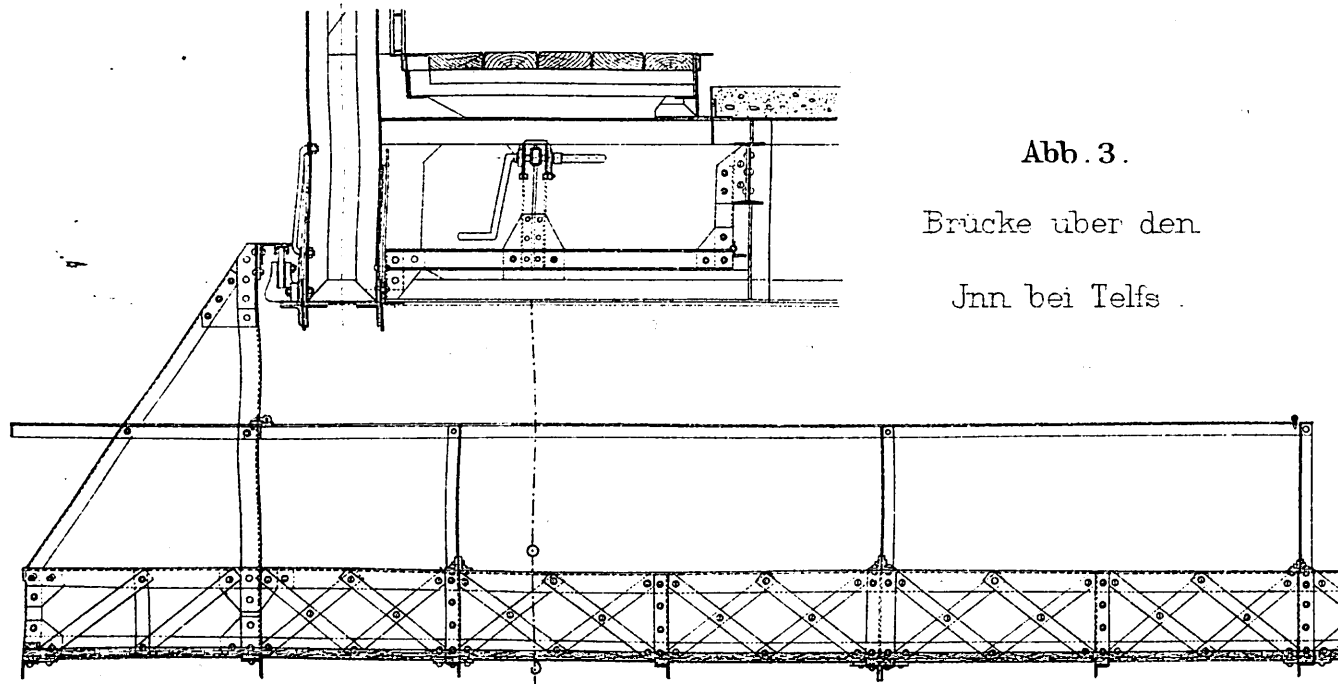
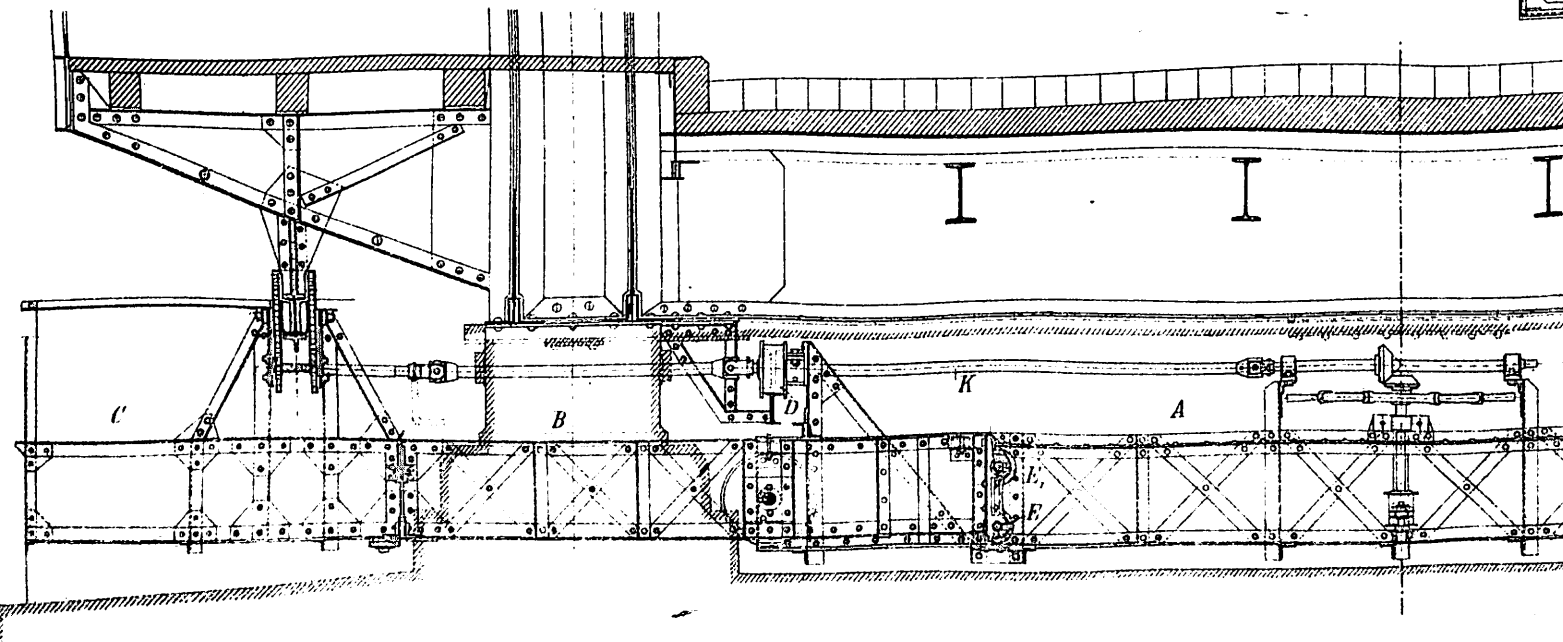


Abb. 4. Brücke über die Donau zwischen Stein und Mautern



Arch. v. F. Wirt: Darmstadt.

Abb. 2. Dniesterbrücke bei Radlowice.

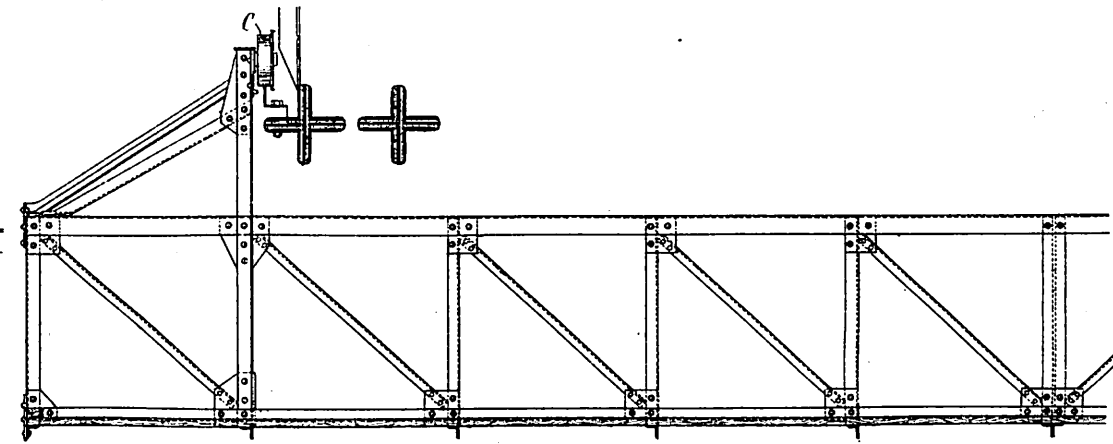


Abb. 5.

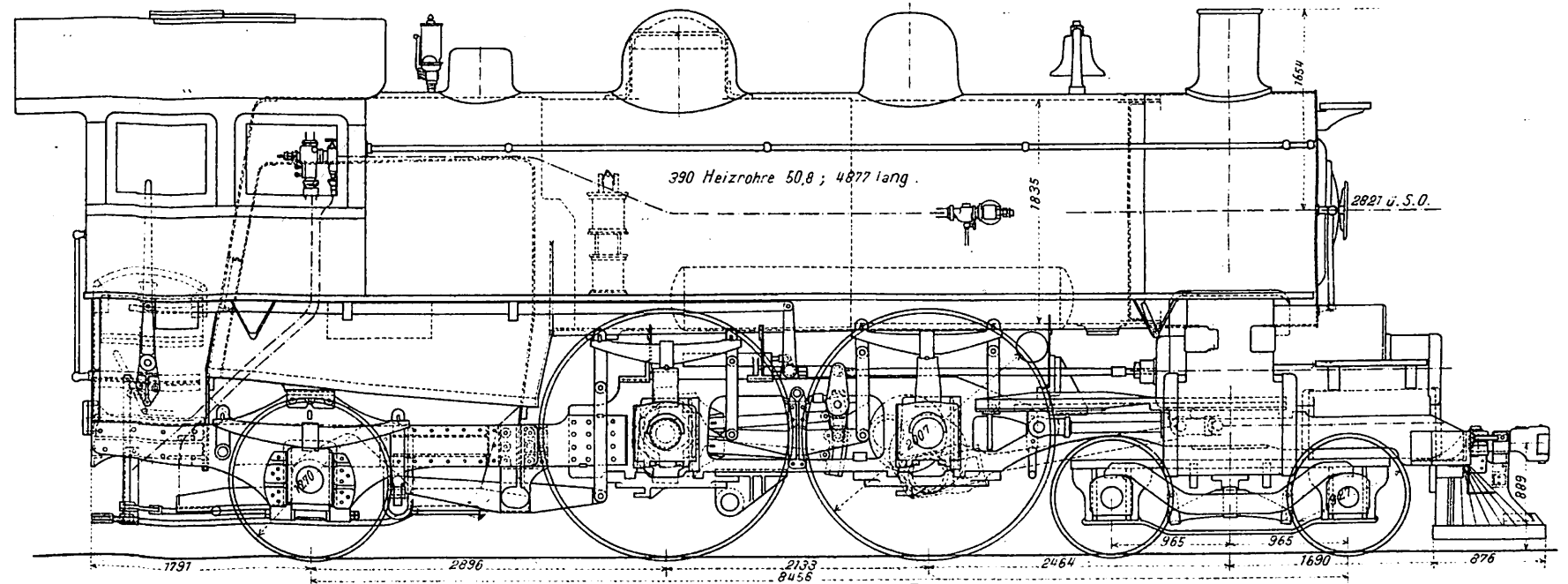


Abb. 6.

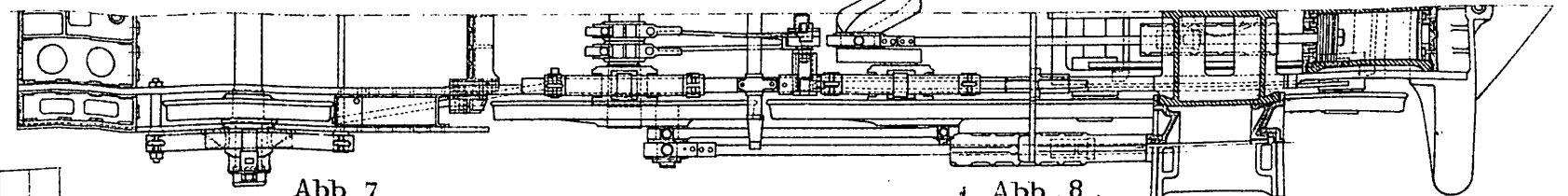


Abb. 7.

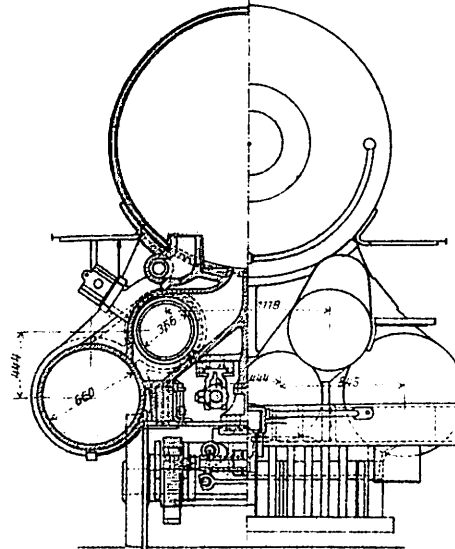
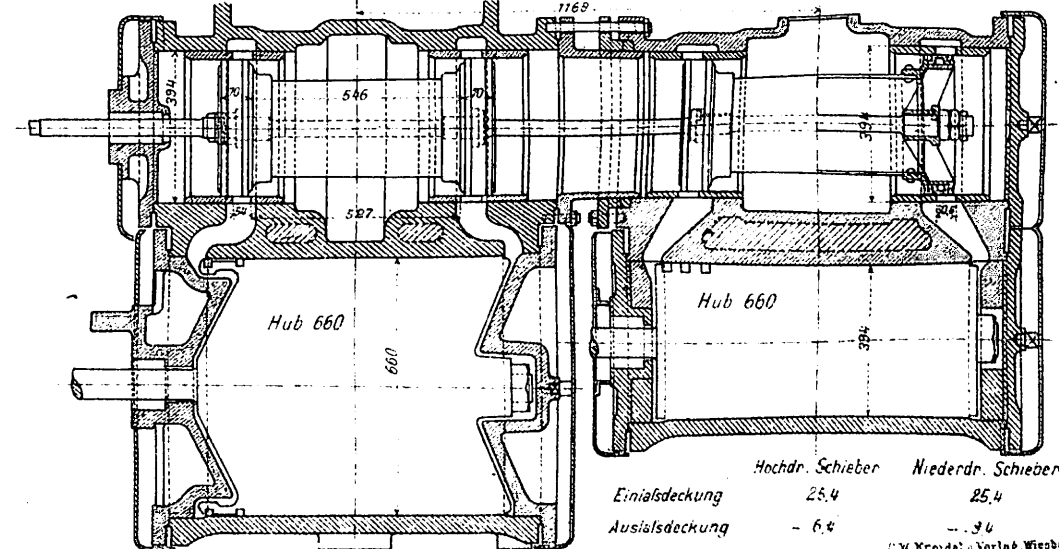


Abb. 8.



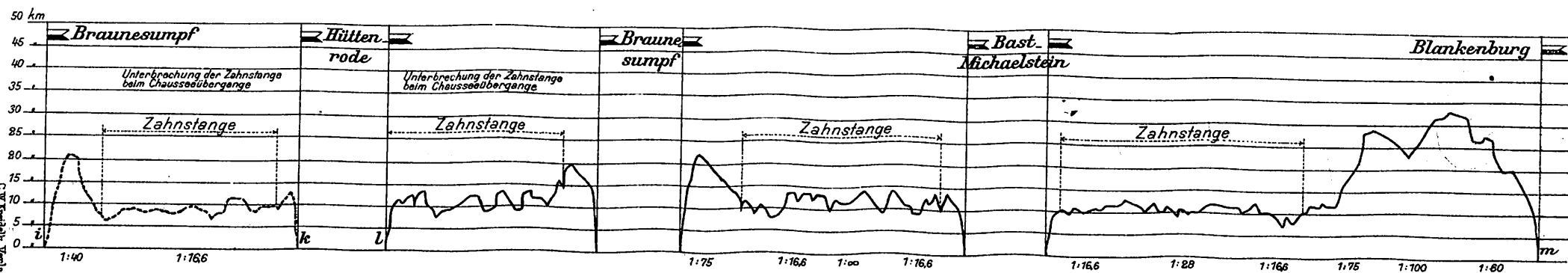
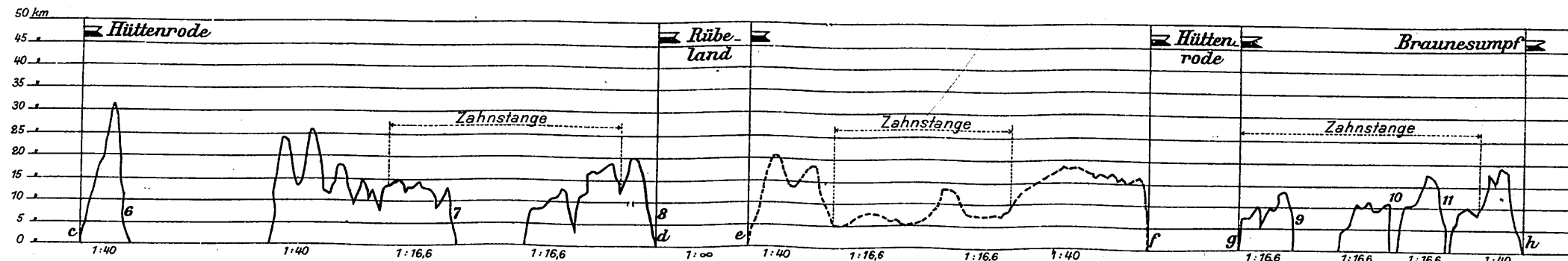
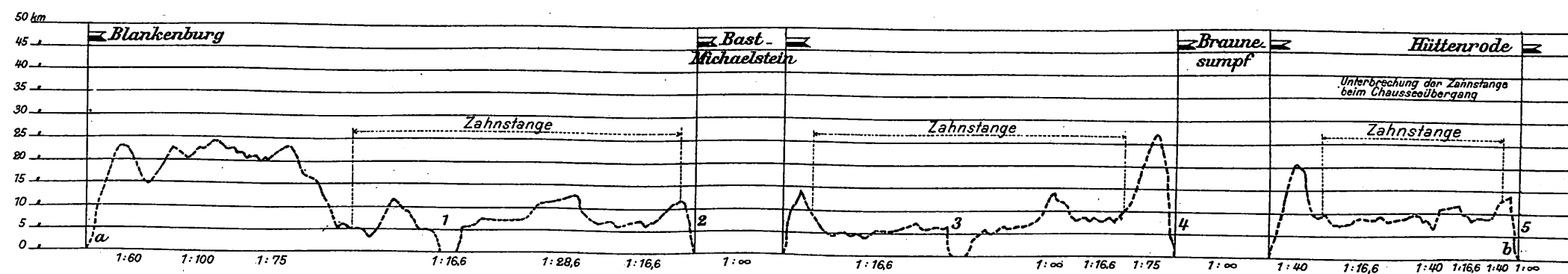
	Hochdr. Schieber	Niederdr. Schieber
Einlaßdeckung	25,4	25,4
Auslaßdeckung	6,4	9,4

W. Kreidel's Verlag, Wien-Baden.

Versuche mit selbsttätiger Saugebremse auf den Steilrampen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Zähl. Anz. v. F. W. H. Darnstadt.

Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens.



Zeichenerklärung:
 Bergfahrt, Talfahrt.

C. W. Kreutzsch Verlag, Weidenfeld.

1906, Taf. XXII.

Abb. 1. Umfegungsbahn bei Mainz.

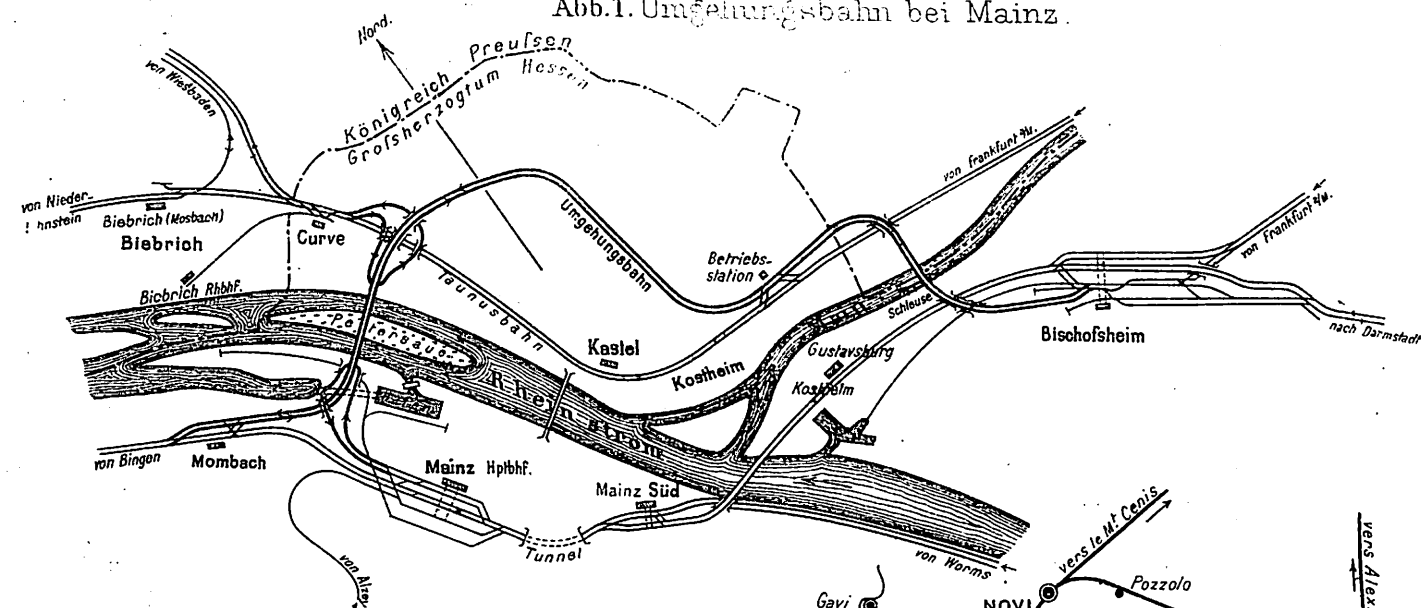


Abb. 2.



Abb. 2-4.

Neue geplante
Schienenverbin-
dung zwischen
Genua und
Tortona.

Abb. 5-7. Versuche mit
selbsttätiger Saugebremse.

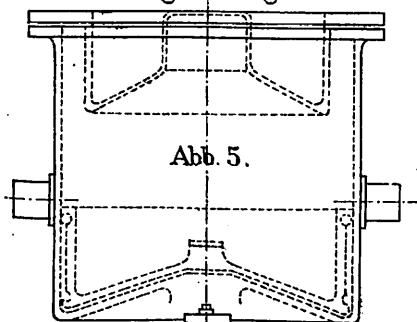


Abb. 5.

Abb. 3 u. 4.

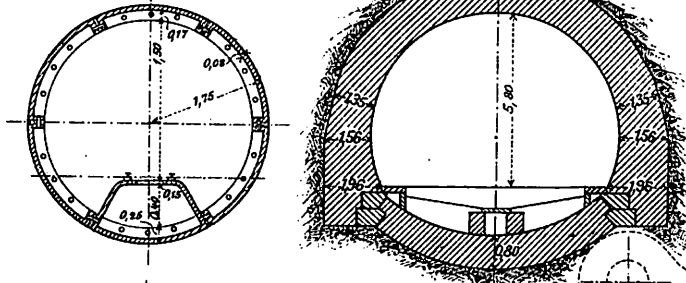


Abb. 6. Ventil zur Schaltung
auf zwei
verschiedene
Bremsdrücke.

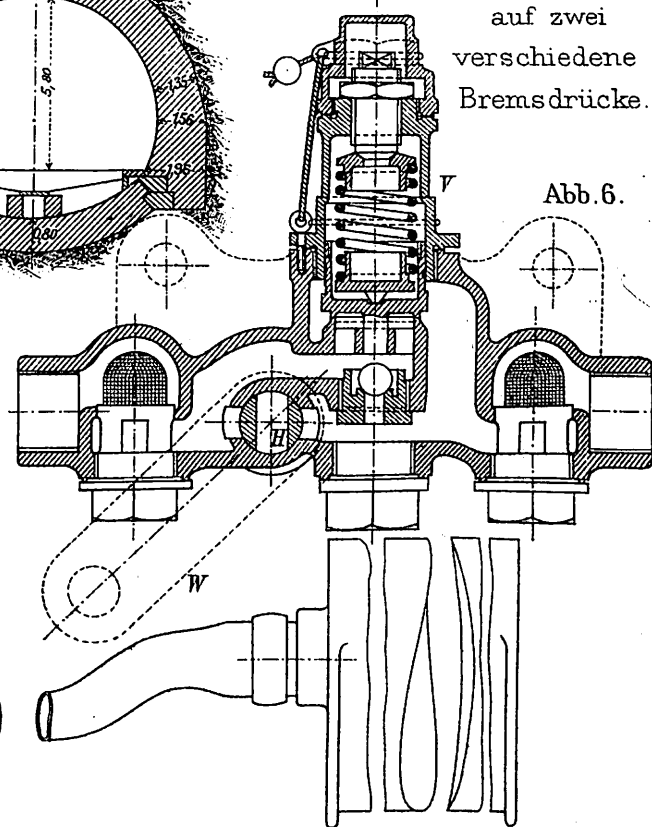


Abb. 6.

Abb. 7.

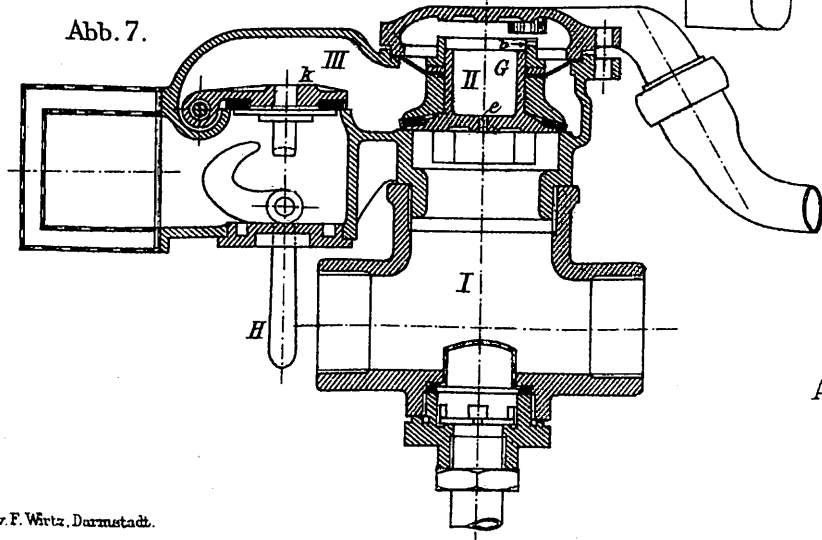
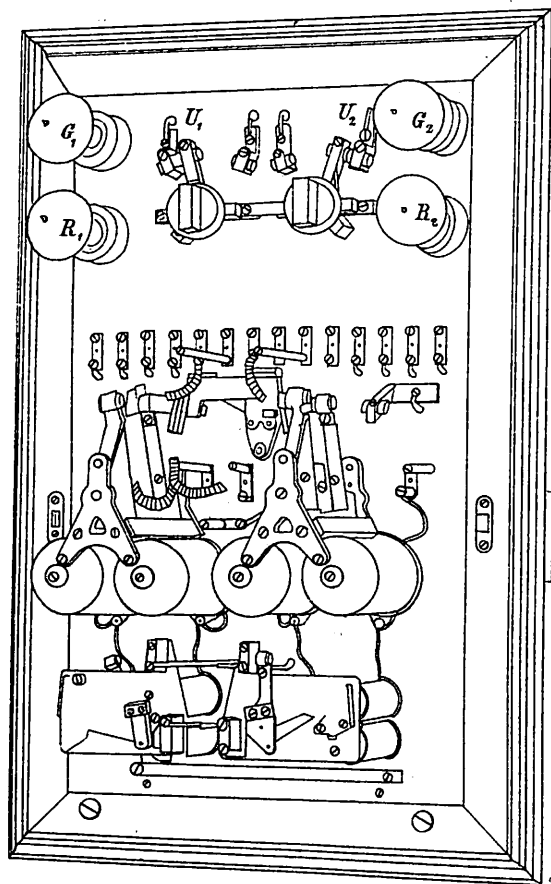


Abb. 7. Schnellbremsventil „A T“
und Drosselungsstück.



Technical drawing of a tapered shaft. The shaft has a total length of 1670. The diameter at the left end is 600. The diameter at the right end is 220. Intermediate diameters are marked as 1300 and 1335. The shaft is labeled K_1 and K_2 .

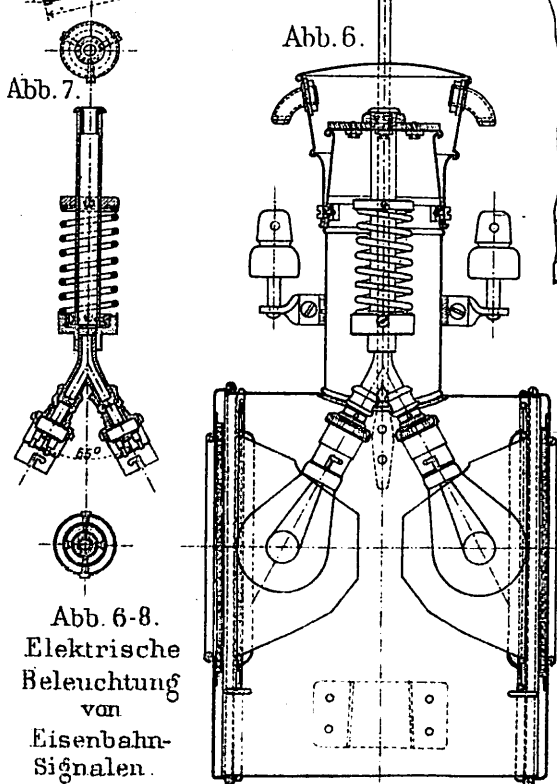
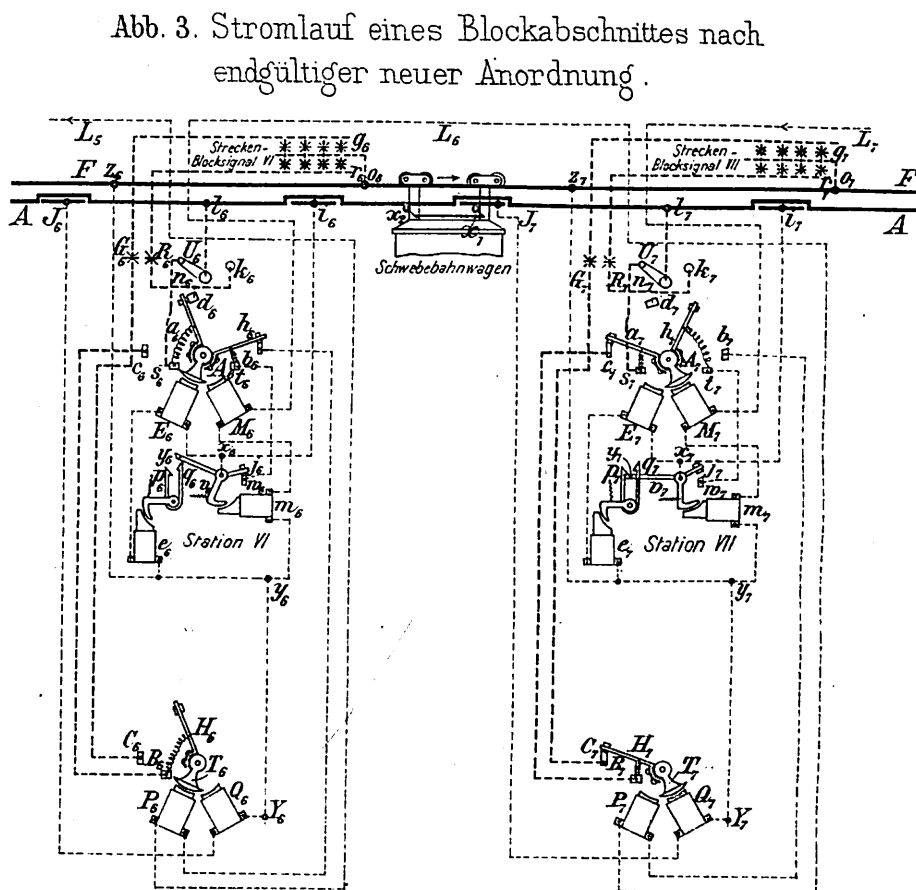


Abb. 6-8.
Elektrische
Beleuchtung
von
Eisenbahn-
Signalen.



Blocksignal-
vorrichtung auf
der Strecke.

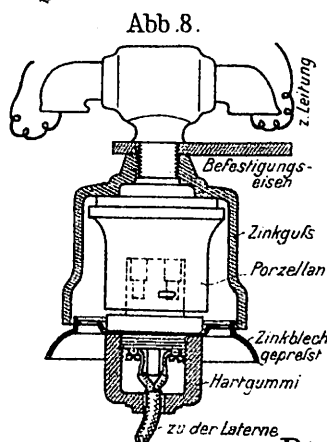


Abb. 8.

[illegible]

Abb. 1-5.

Die selbsttätige Blocksignal-Anlage von Natalis auf der Schwebebahn Barmen-Vohwinkel.