

Abb. 1 bis 6.
Lokomotiv - Dampf-
ramme für den
Eisenbahnunterbau.

Abb. 5. Verstellbare Achse.

Abb. 4. Verstellbare Achse.

Abb. 1 bis 3.
Maßstab 1:100.

Abb. 3. Grundriß des Triebwerkes.

Abb. 4 bis 6.
Maßstab 1:23.

Abb. 6. Achse verstellt.

Abb. 1. Seitenansicht.

Abb. 2.
Kopf-
ansicht.

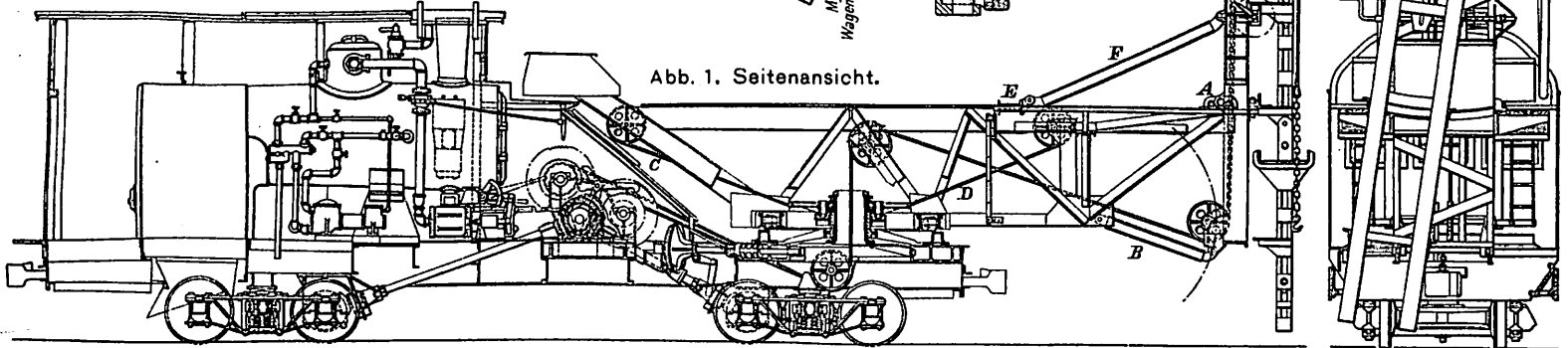


Abb. 7 bis 11. Sperrvorrichtung
für feuerslose Lokomotiven.

Nicht maßstäblich.

Abb. 12 bis 15. Ausführung eines Straßenbahntunnels in Brooklyn.

Abb. 12. Herstellung des Einschnitts.

Maßstab 1:38.

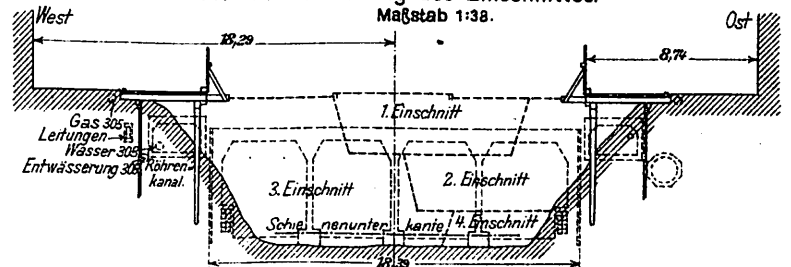


Abb. 13 bis 15. Stählerne Klappformen.

Abb. 13. Querschnitt.

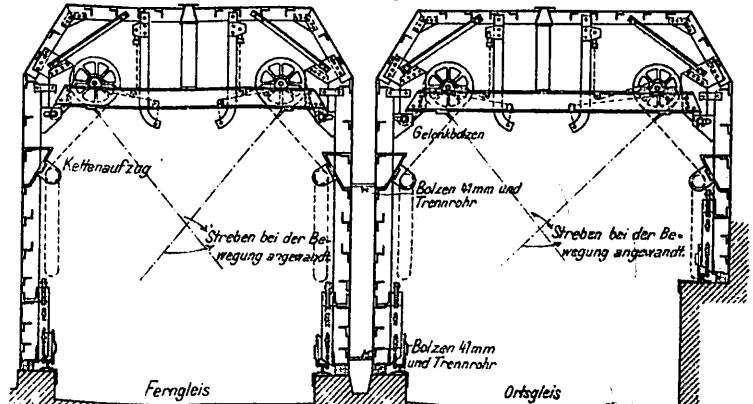


Abb. 14. Grundriß.

Abb. 15. Rad-Gestell und Winde.

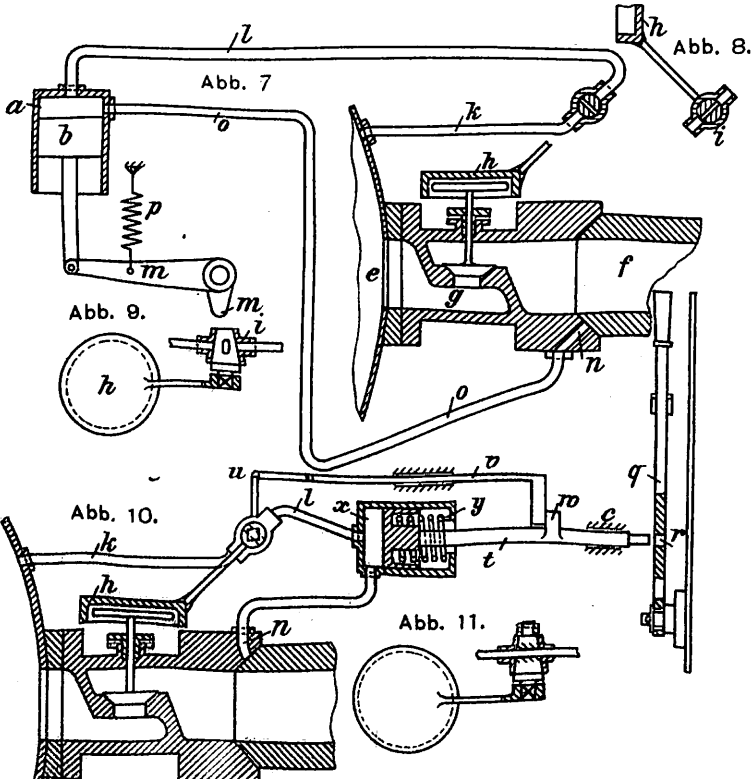


Abb. 1. Gleisanordnung der Haupt- Personen- und Güter - Bahnhöfe zu Leipzig.

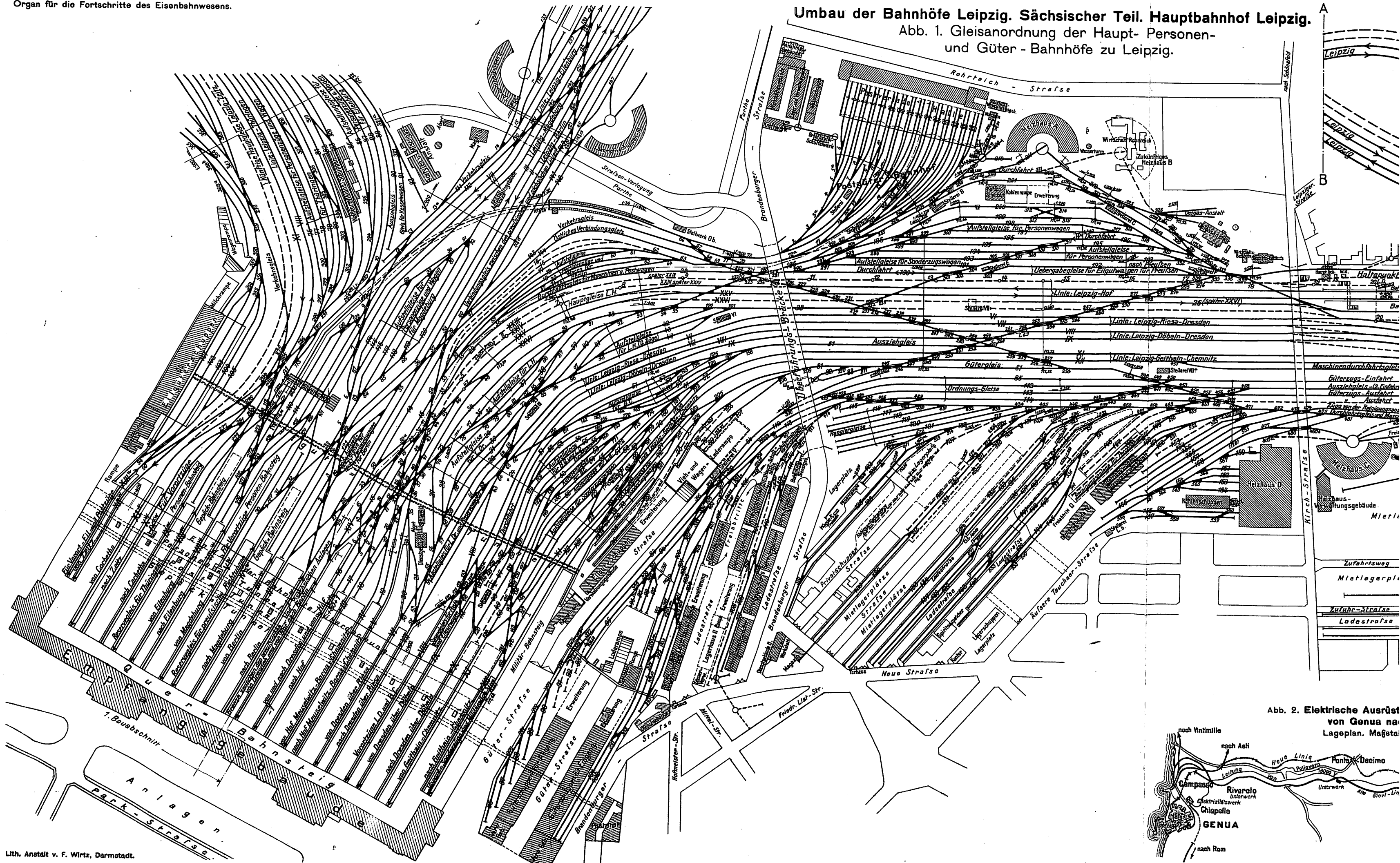
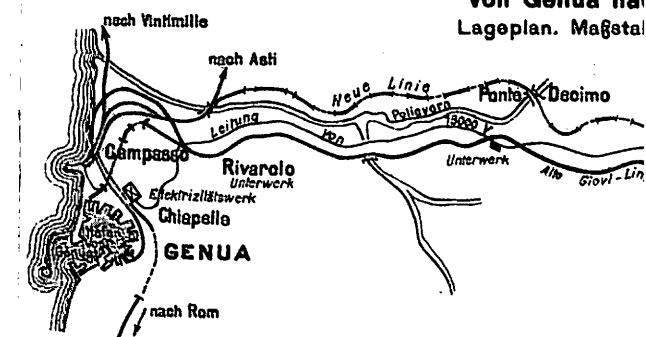


Abb. 2. Elektrische Ausrüstung von Genua nach Lageplan. Maßstab 1:1000



Umbau der Bahnhöfe Leipzig. Sächsischer Teil. Hauptbahnhof Leipzig. Abb. 1. Gleisanordnung der Haupt- Personen- und Güter - Bahnhöfe zu Leipzig.

1912. Taf. XIV.

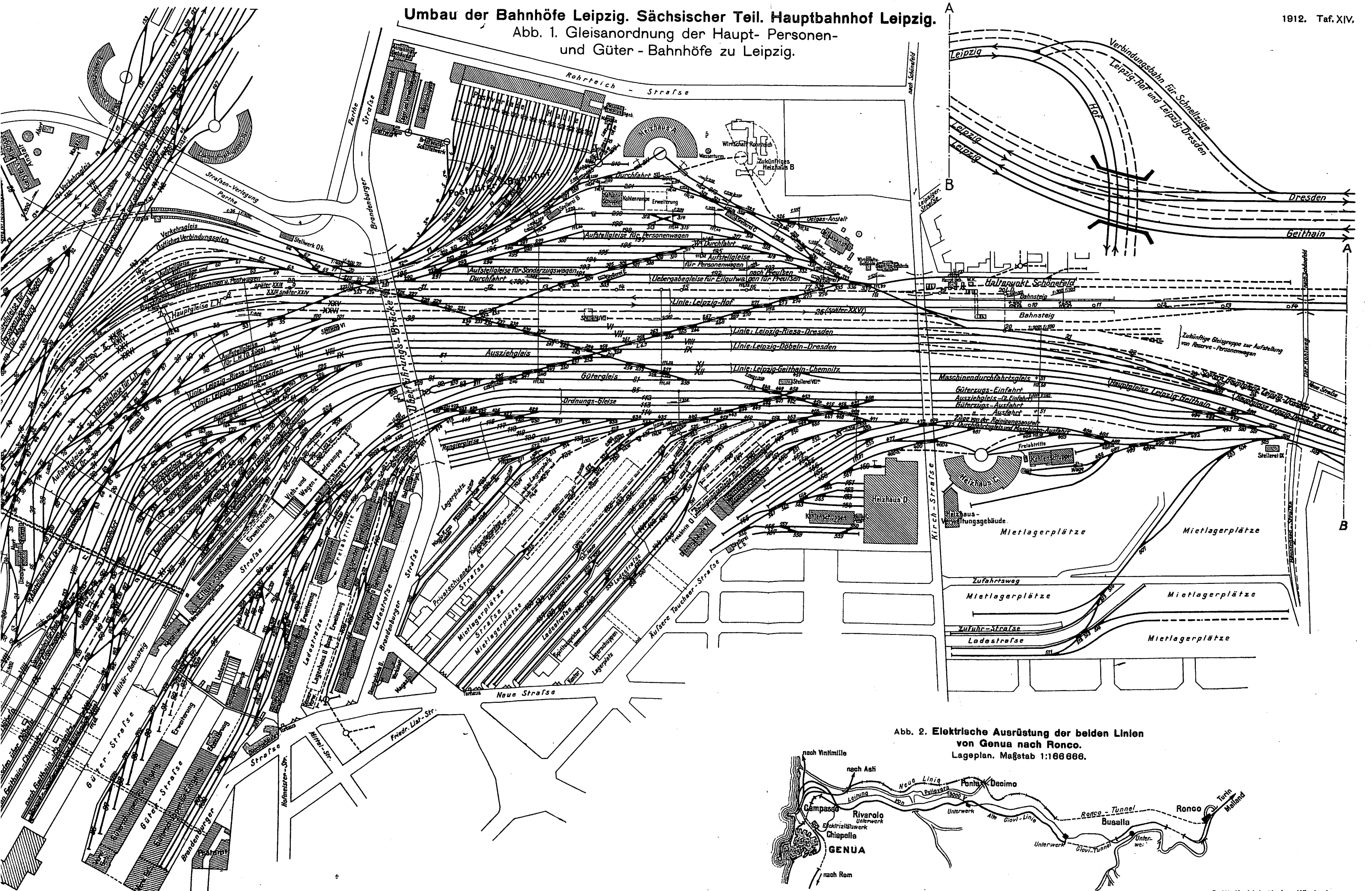


Abb. 2. Elektrische Ausrüstung der beiden Linien von Genua nach Ronco. Lageplan. Maßstab 1:166666.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Abb. 2.
Lageplan sämtlicher Hudson-Tunnel.
Maßstab 1:100 000.

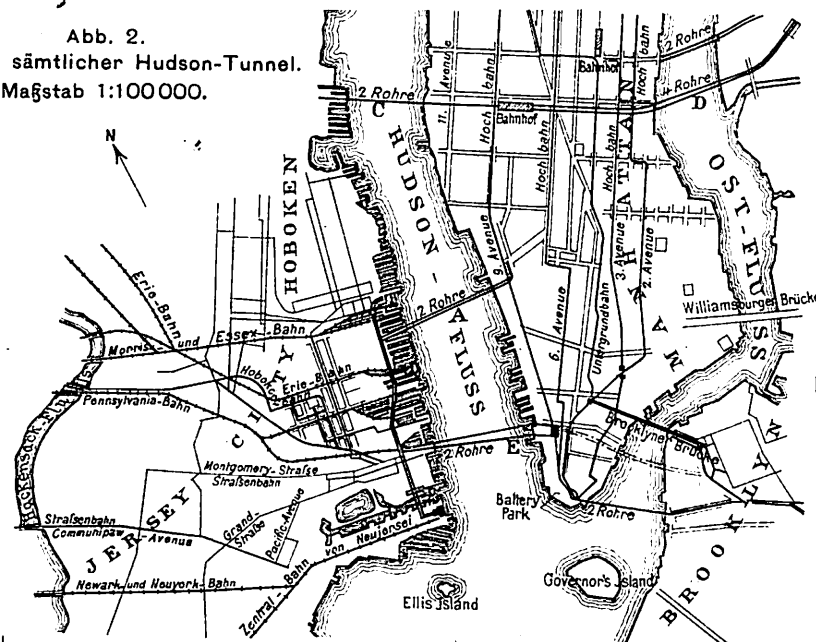


Abb. 2 und 3.
Hudson-Tunnel
der Hudson- und
Manhattan- Eisenbahn-
Gesellschaft
in Neuyork.

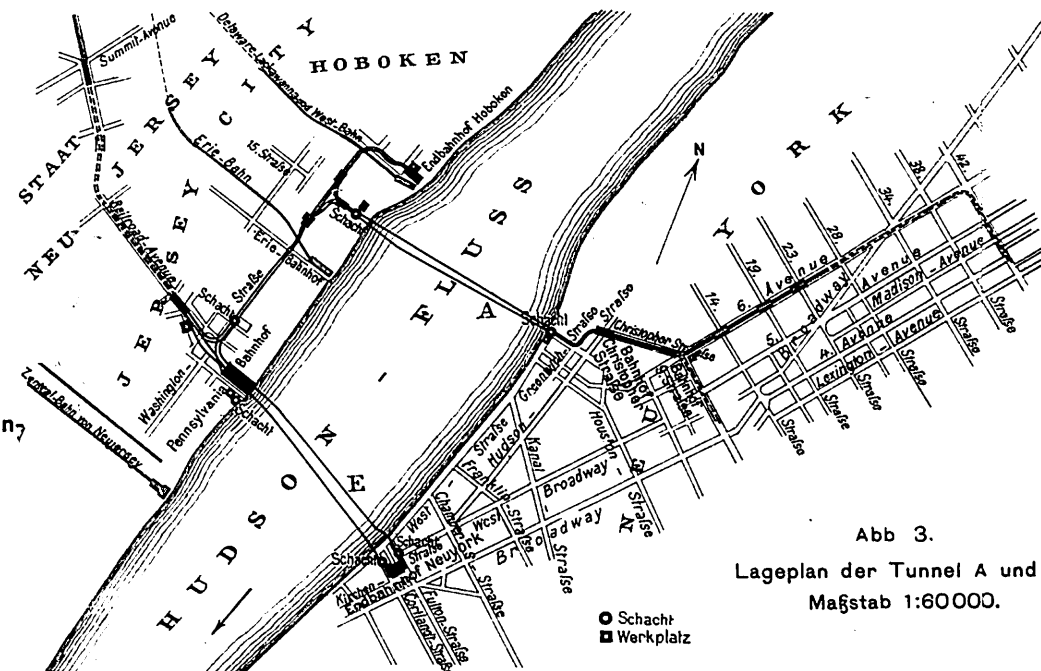
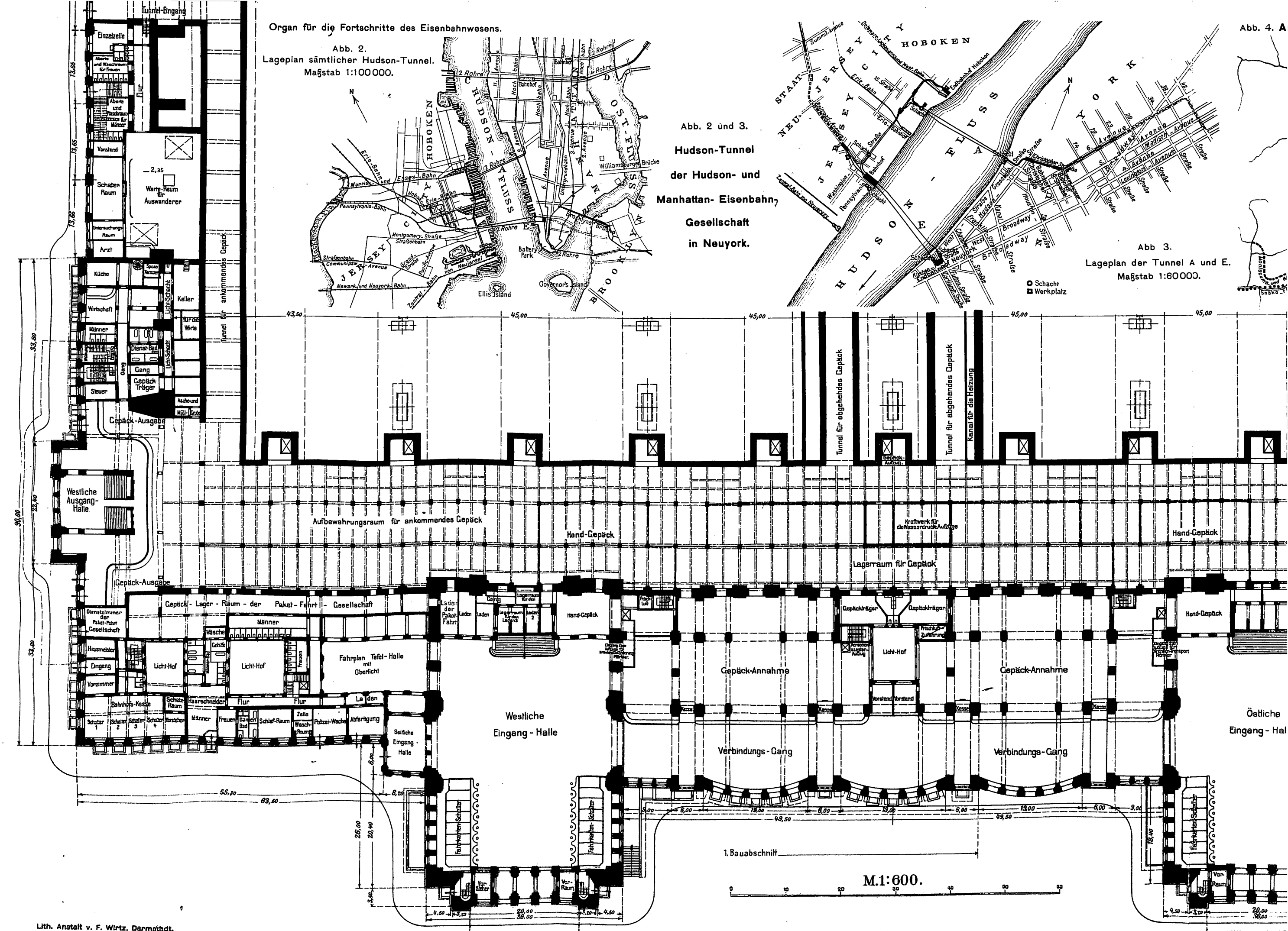


Abb 3.
Lageplan der Tunnel A und E.
Maßstab 1:60000.



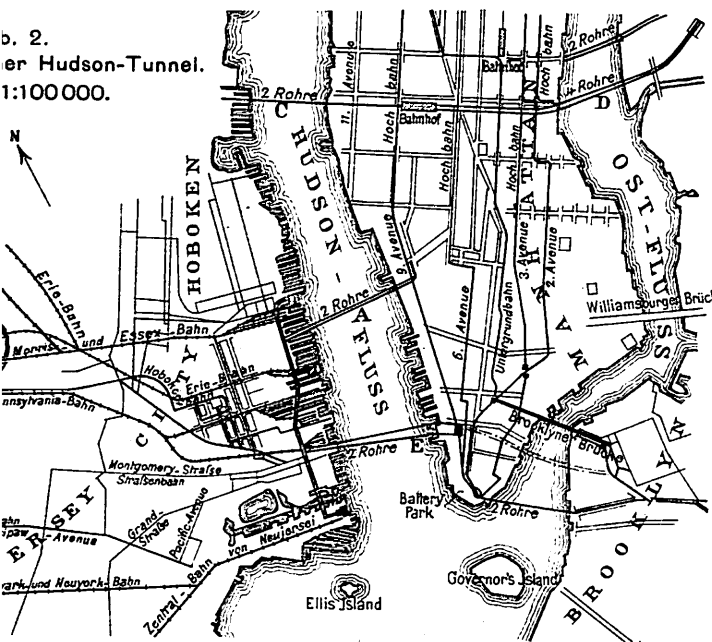


Abb. 2 und 3.
Hudson-Tunnel
der Hudson- und
Manhattan- Eisenbahn-
Gesellschaft
in Neuyork.

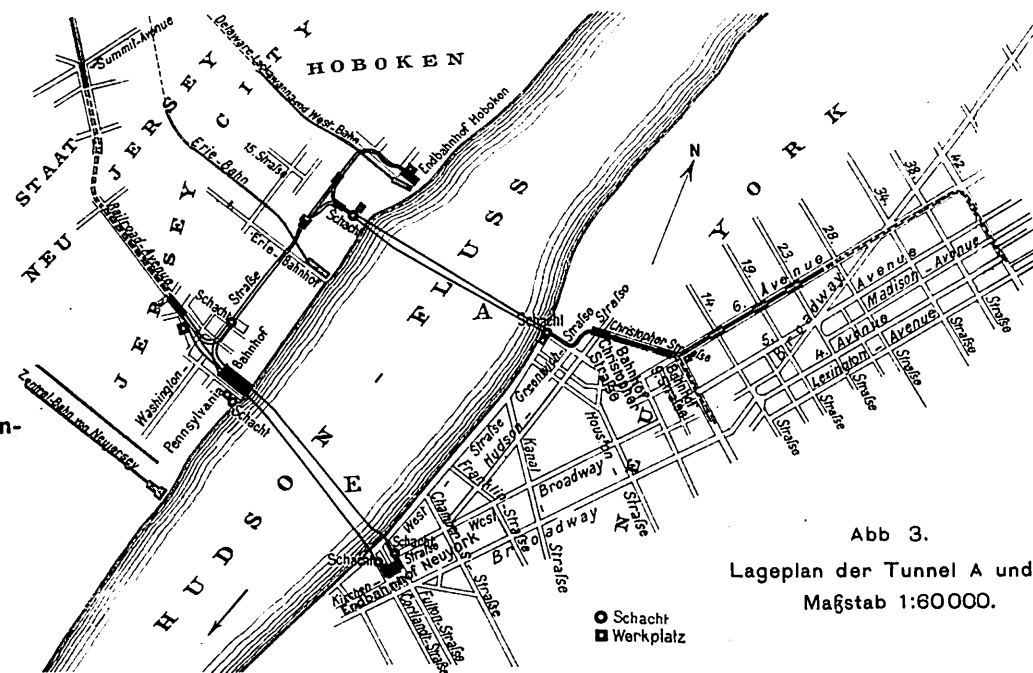
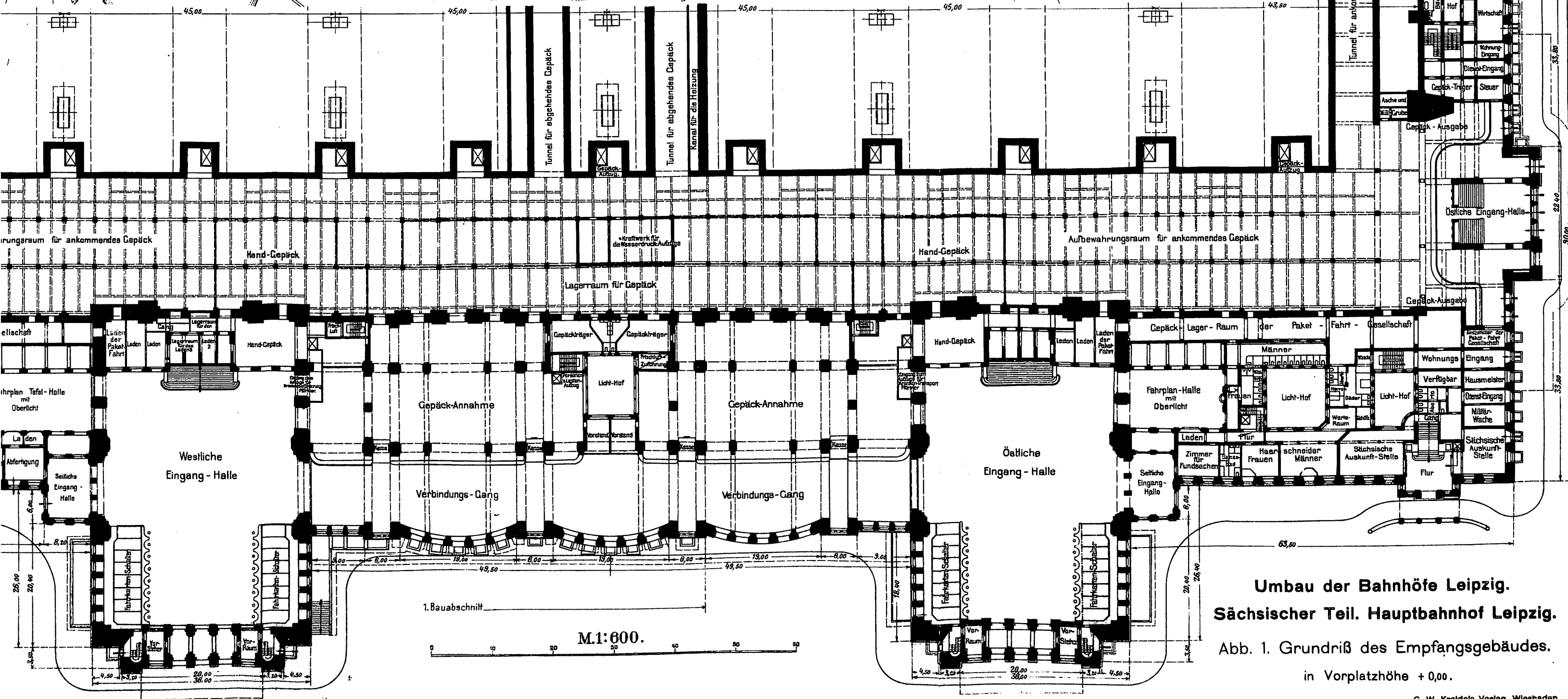
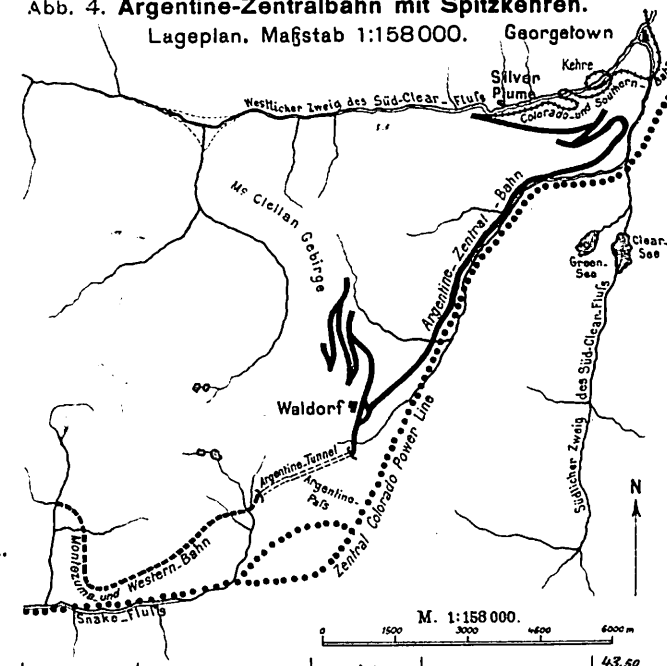


Abb 3.
Lageplan der Tunnel A und E.
Maßstab 1:60 000.

Abb. 4. Argentine-Zentralbahn mit Spitzkehren.
Lageplan. Maßstab 1:158 000.



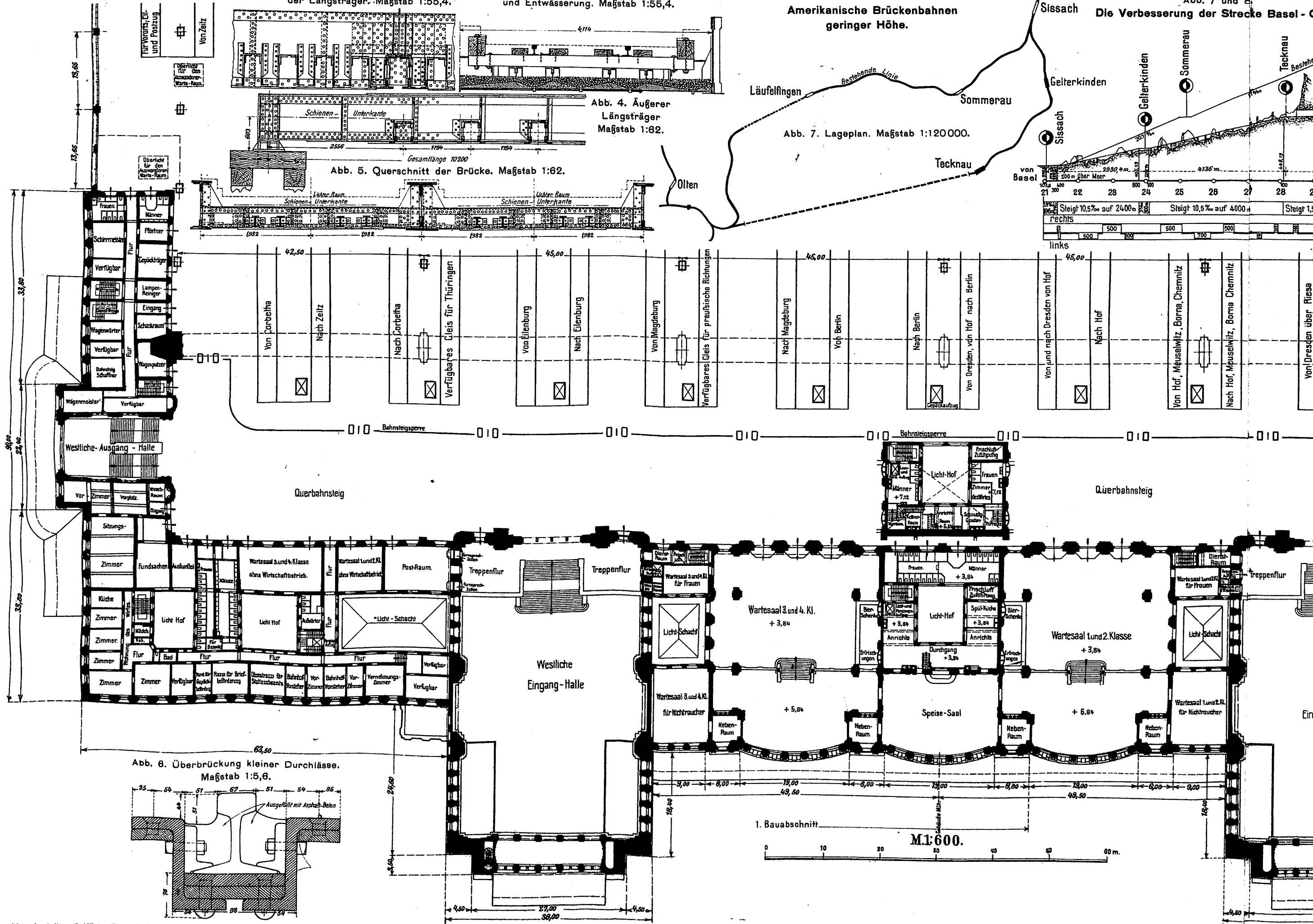
Umbau der Bahnhöfe Leipzig.
Sächsischer Teil. Hauptbahnhof Leipzig.
Abb. 1. Grundriß des Empfangsgebäudes.
in Vorplatzhöhe + 0,00.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Abb. 2. Schnitt durch die Tröge mit Ansicht der Längsträger. Maßstab 1:55,4.

Abb. 3. Schnitt durch die Fahrbahn und Entwässerung. Maßstab 1:55,4.

Abb. 2 bis 6. Amerikanische Brückenbahnen geringer Höhe.

Abb. 7 und 8. Die Verbesserung der Strecke Basel - C.



nitt durch die Fahrbahn
ierung. Maßstab 1:55,4.

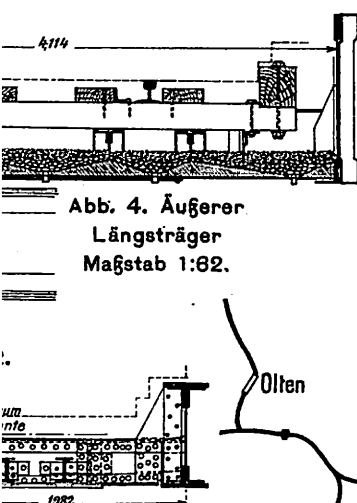


Abb. 2 bis 6.
Amerikanische Brückenbahnen
geringer Höhe.

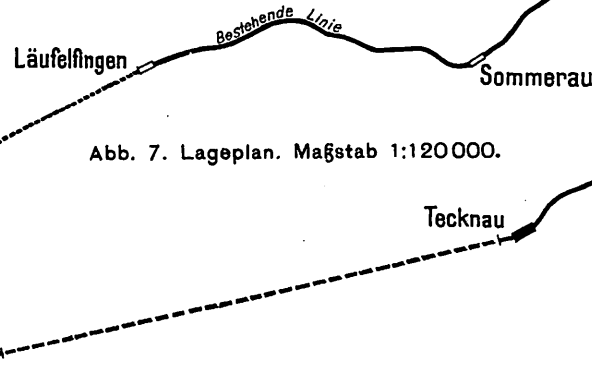
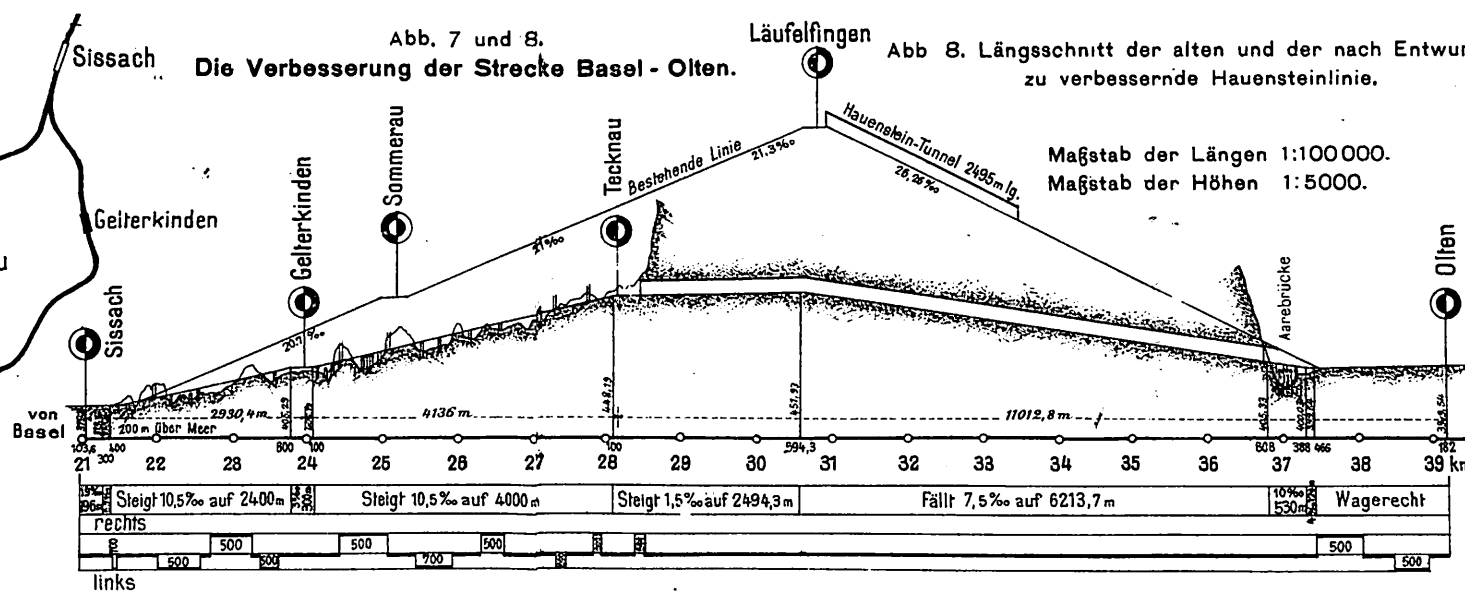
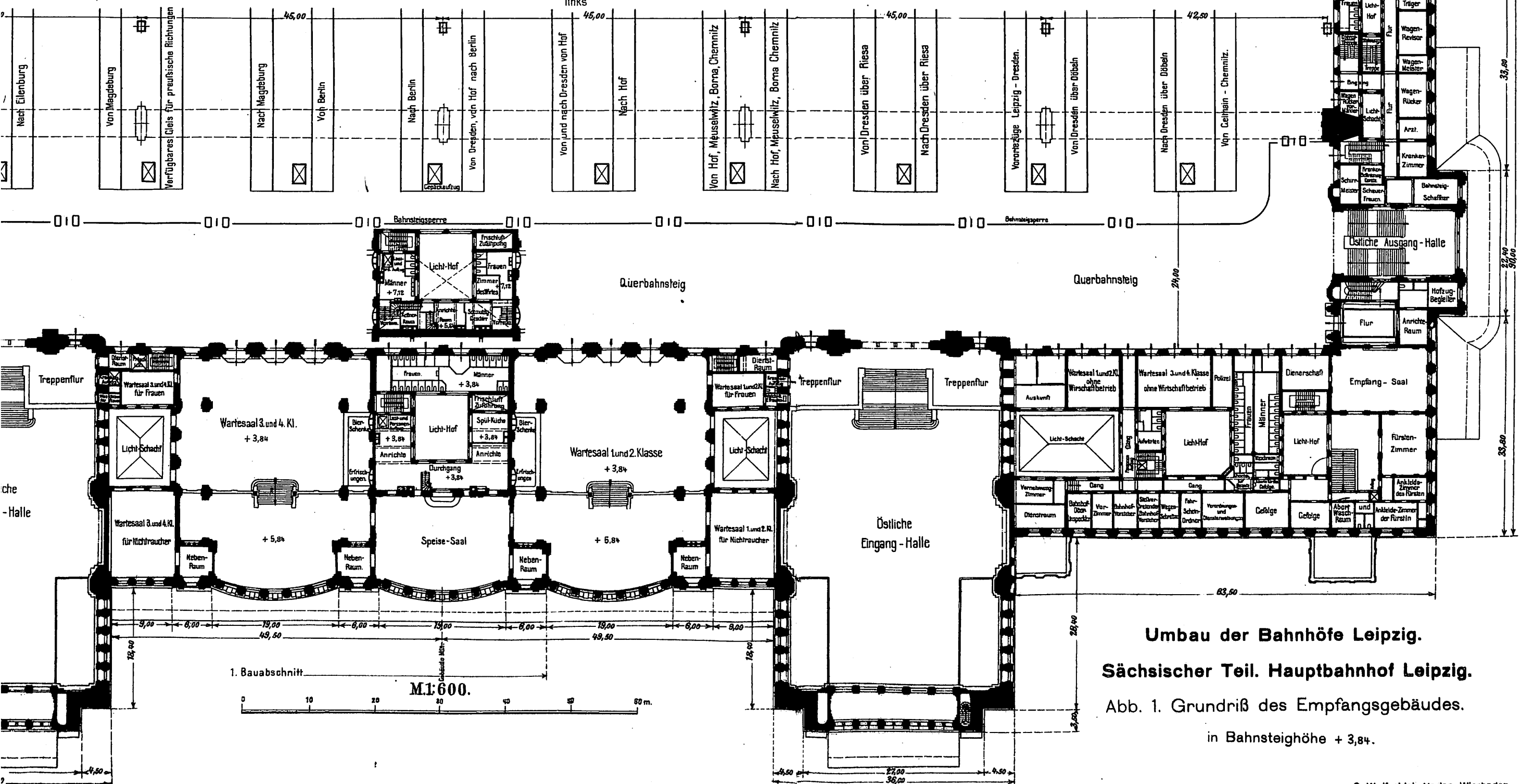


Abb. 7 und 8.
Die Verbesserung der Strecke Basel - Olten.



Maßstab der Längen 1:100 000.
Maßstab der Höhen 1:5000.



Umbau der Bahnhöfe Leipzig.
Sächsischer Teil. Hauptbahnhof Leipzig.
Abb. 1. Grundriß des Empfangsgebäudes.
in Bahnsteighöhe + 3,84.

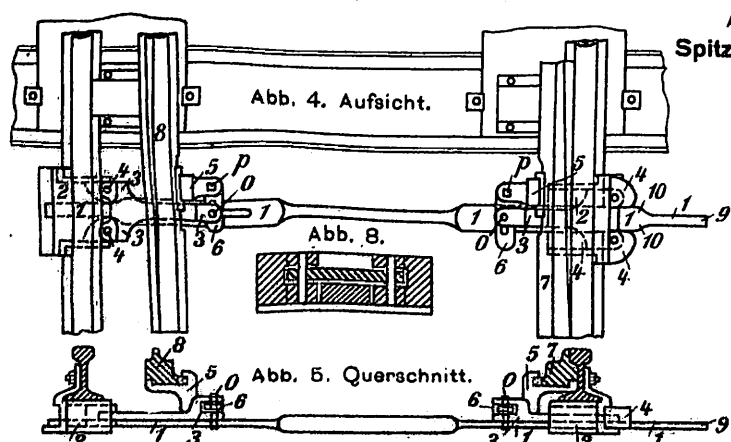
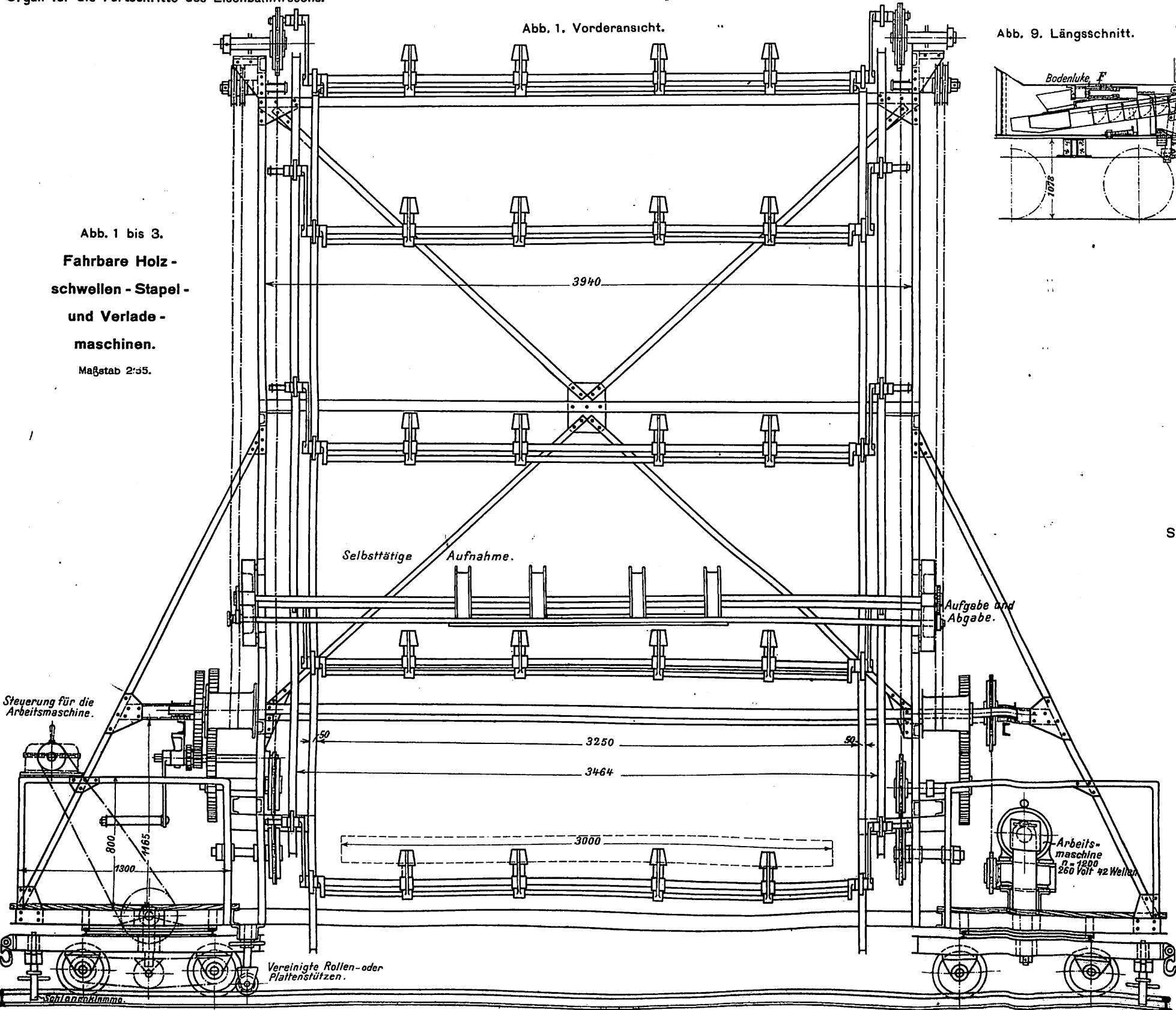


Abb. 4 bis 8. Aufschneidbarer
Spitzenverschluß für Weichenzungen.
Nicht maßstäblich.

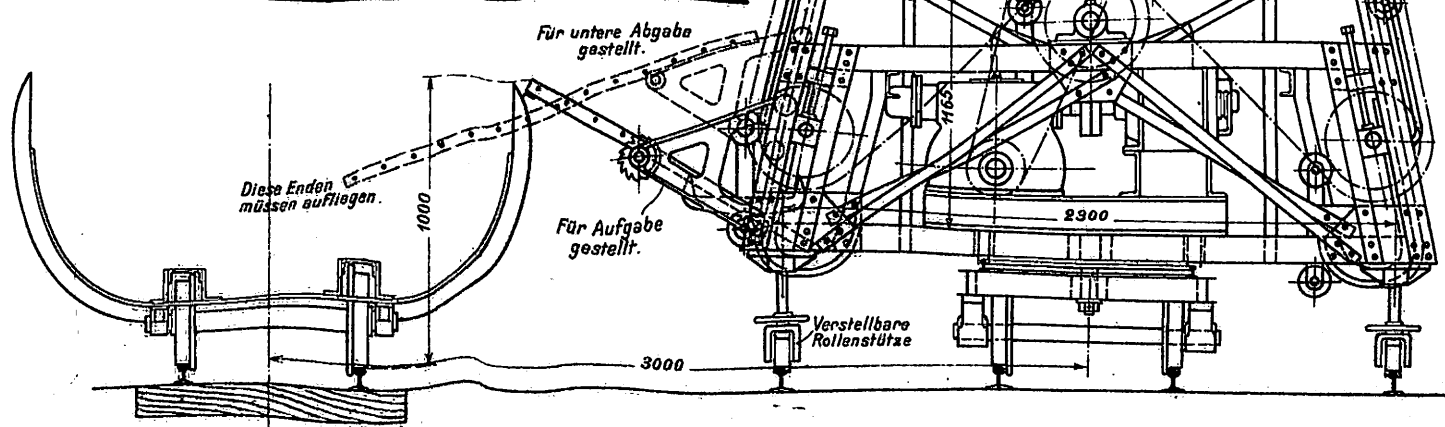


Abb. 11 bis 14.
Streckenstromschließer.
Nicht maßstäblich.

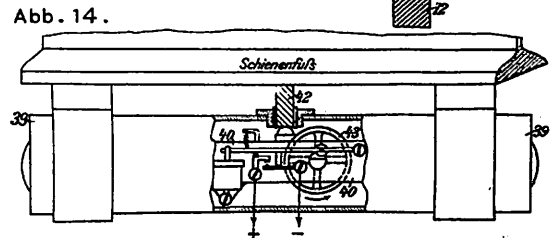
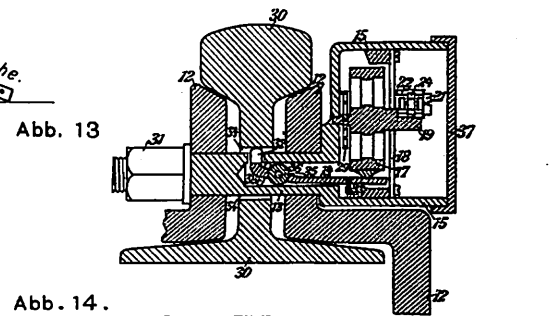
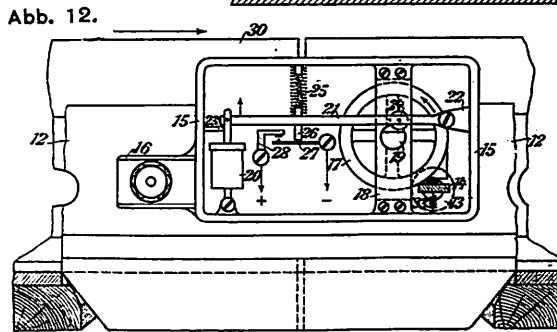
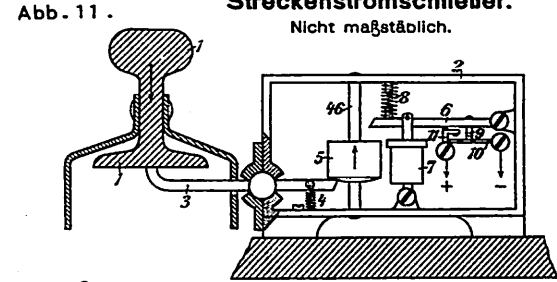
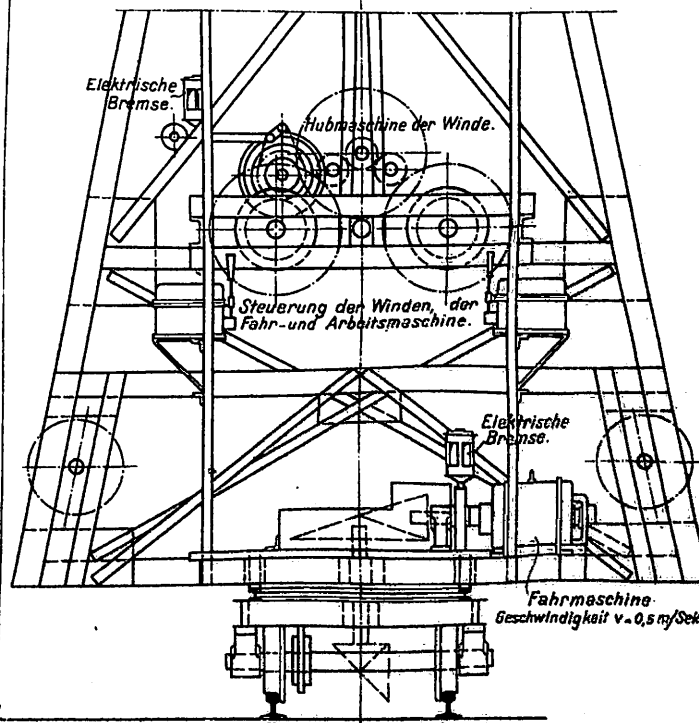


Abb. 3. Ansicht der Bedienungsbühne.



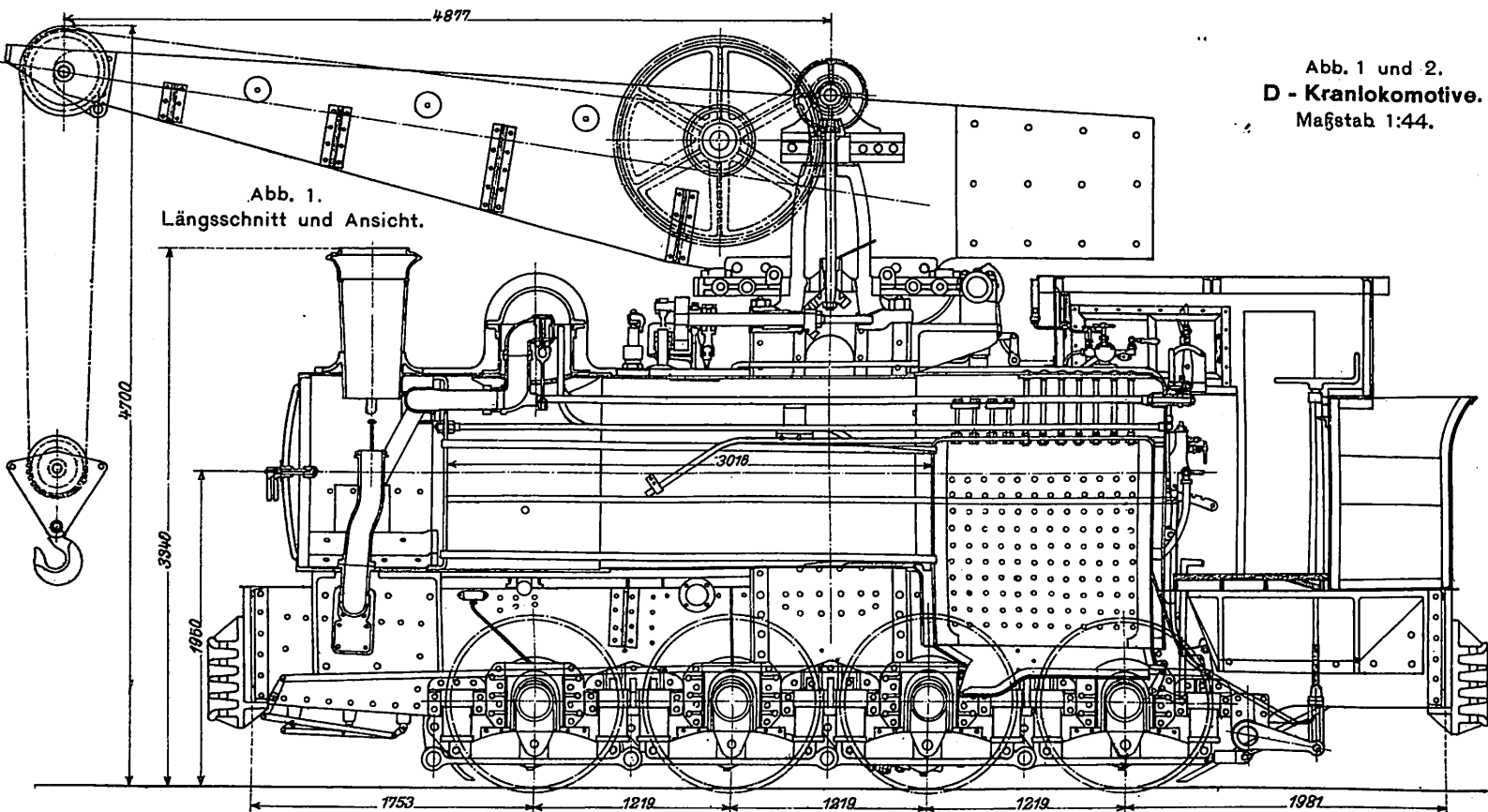


Abb. 1 und 2.
D - Kranlokomotive.
Maßstab 1:44.

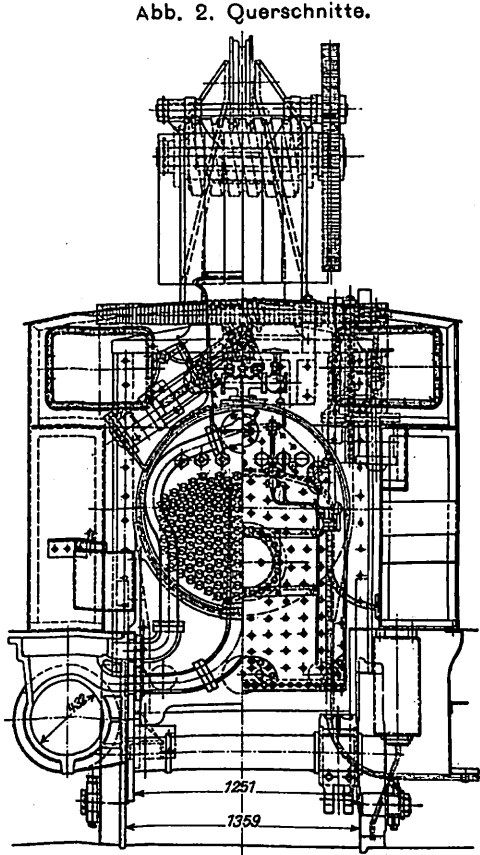


Abb. 2. Querschnitte.

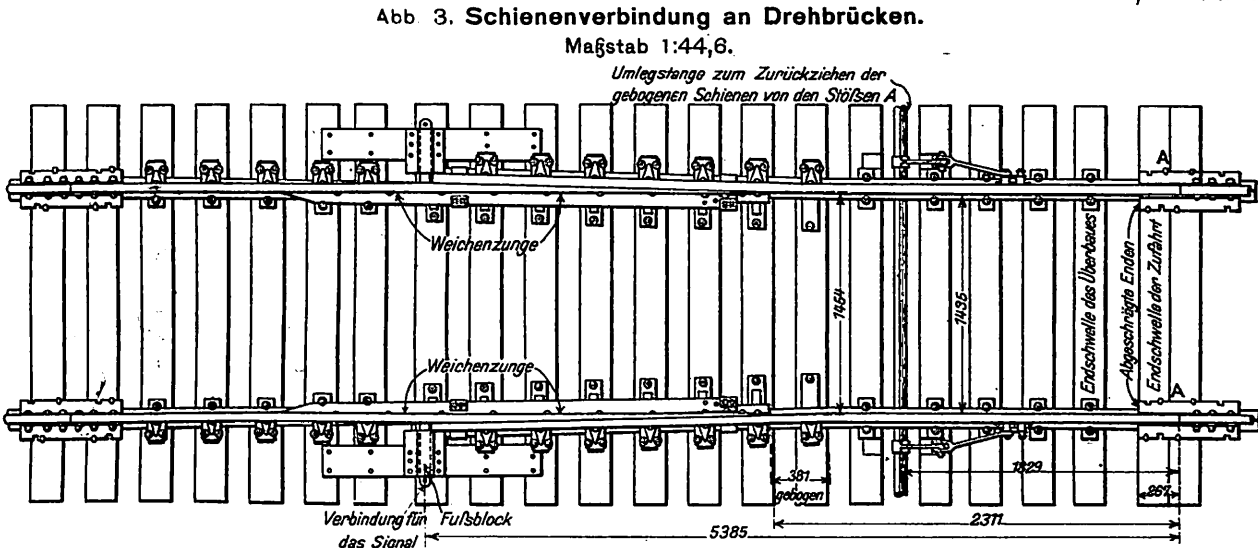


Abb. 3. Schienenverbindung an Drehbrücken.
Maßstab 1:44,6.

Abb. 8. bis 11. „A B C“ - Mittelbuffer - Kuppelung.
Aufsicht auf die Kuppelung eines Drehgestellwagens.
Maßstab 1:48

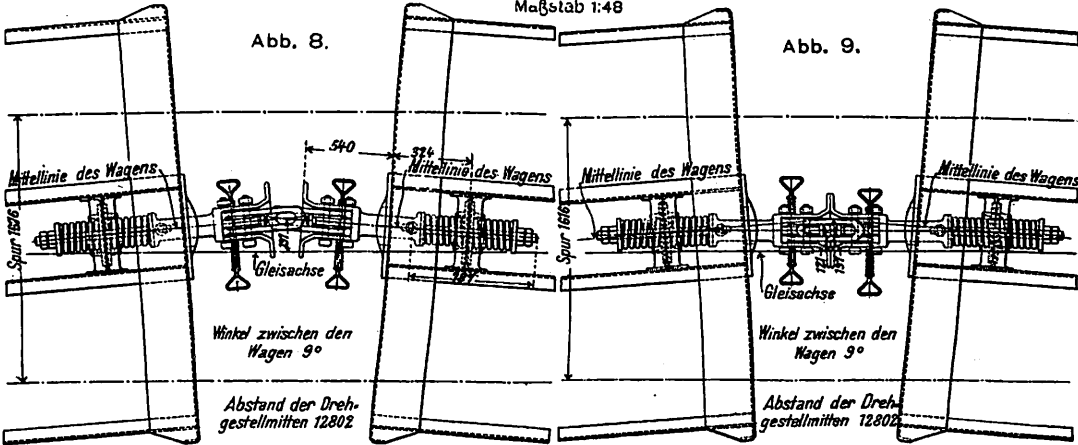


Abb. 10. Ansicht des Kuppelkopfes.
Maßstab 1:8.

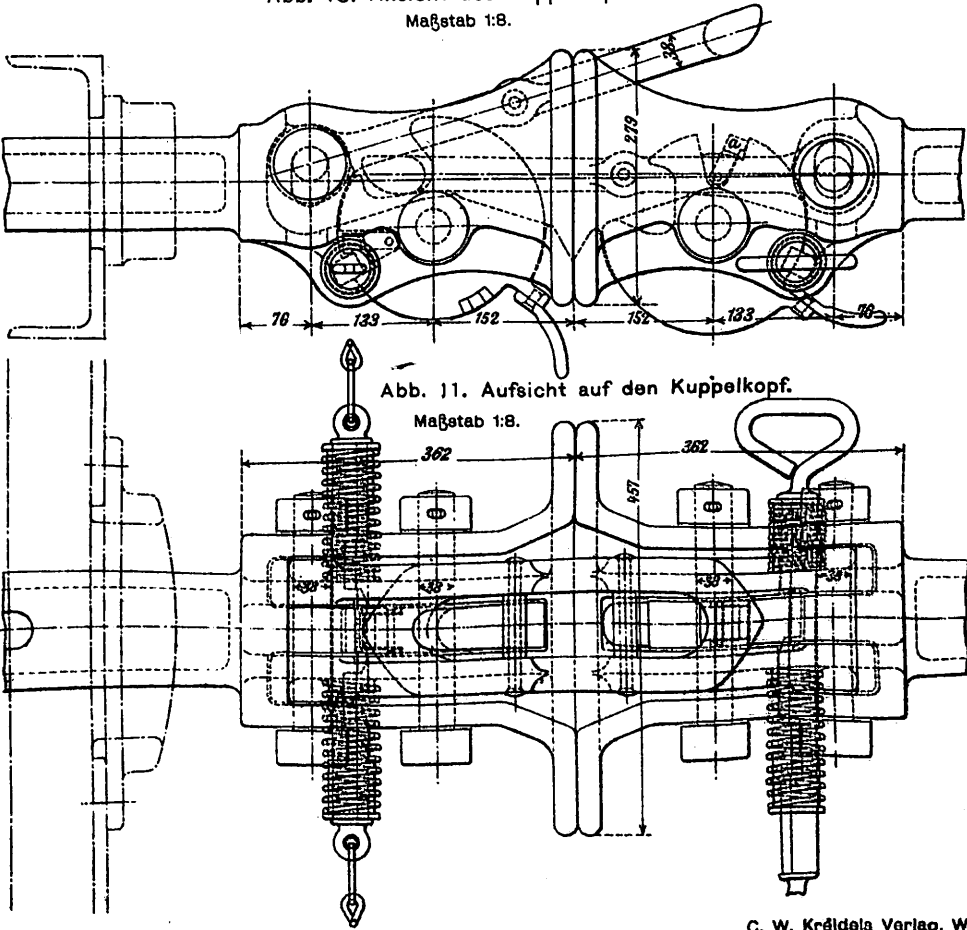


Abb. 11. Aufsicht auf den Kuppelkopf.
Maßstab 1:8.

Abb. 4 bis 6. Selbsttätige Kuppelung mit durch Verschieben der Zugstange sich öffnenden oder schließenden Haken.
Nicht maßstäblich.

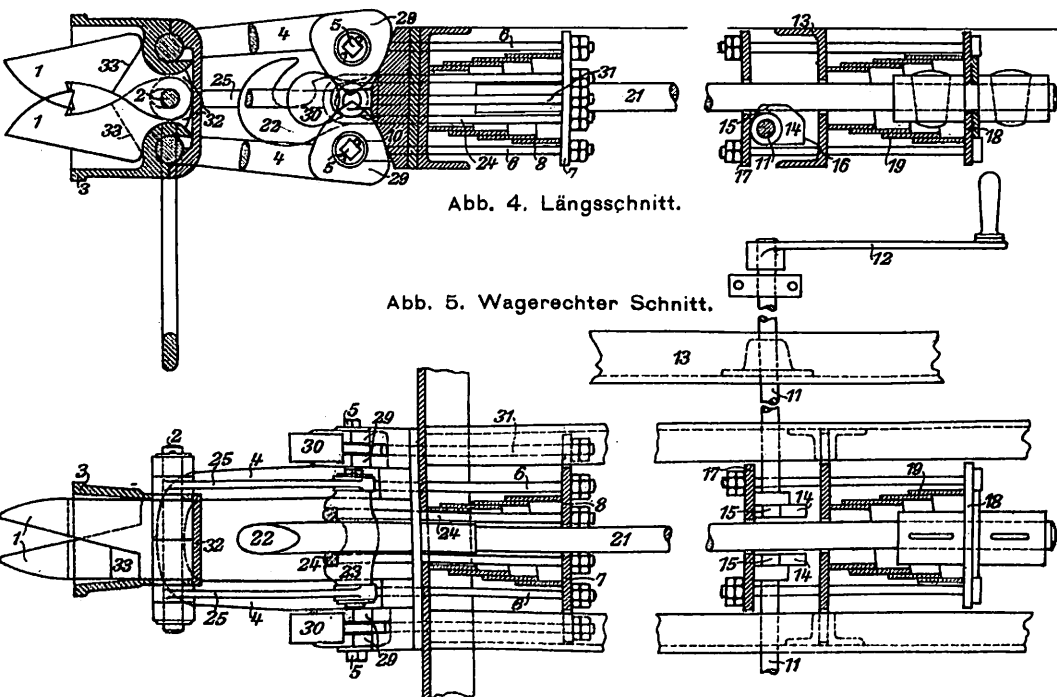


Abb. 4. Längsschnitt.

Abb. 5. Wagerechter Schnitt.

Abb. 6. Längsschnitt.

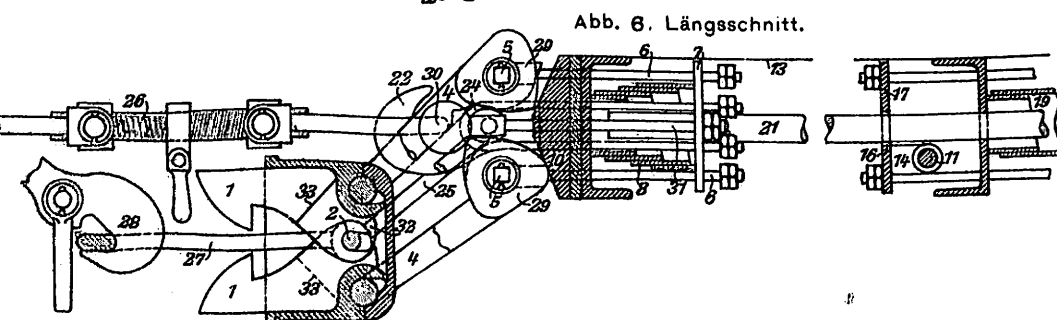
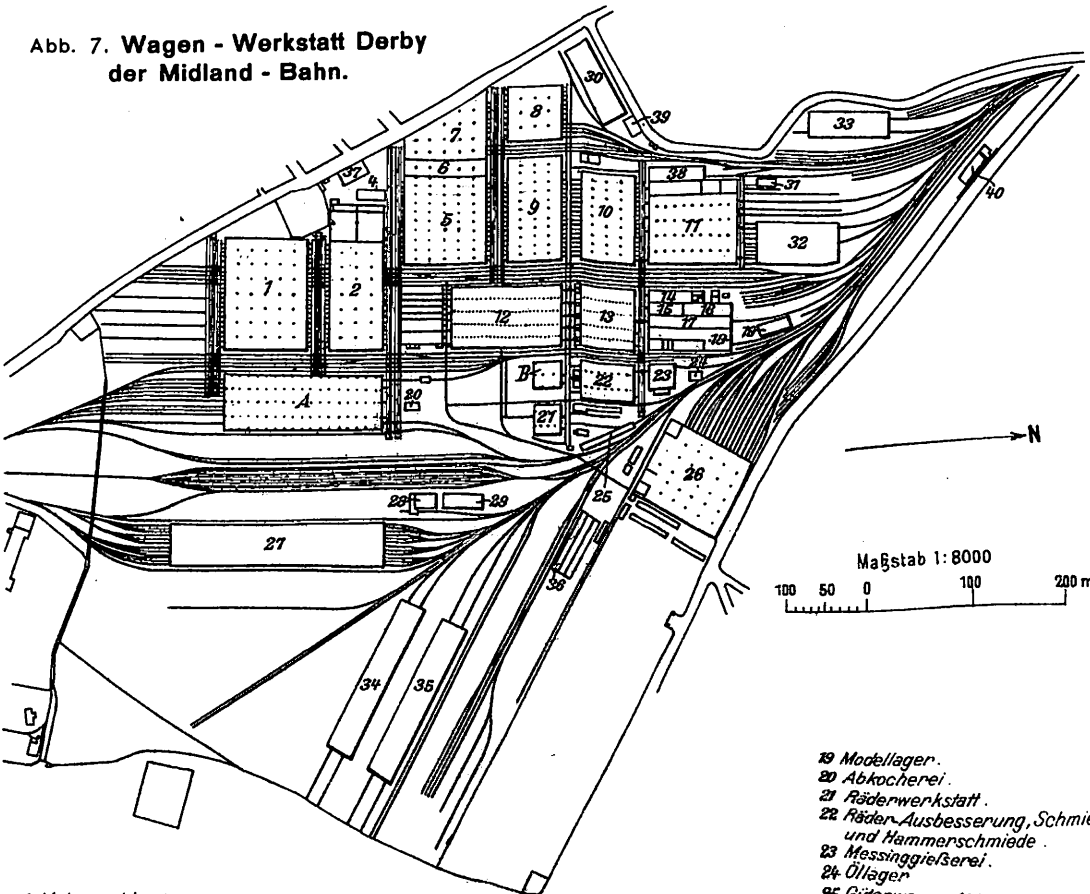


Abb. 7. Wagen - Werkstatt Derby der Midland - Bahn.



Maßstab 1:8000

- 1 Maler und Lackierer.
- 2 Maler.
- 3 Zurichtwerkstatt.
- 4 Rollhaar-Zupfmaschine.
- 5 Wagen-Ausbesserung.
- 6 Tischler und Polierer.
- 7 und 8 Werkstätten für das Abheben der Wagenkasten.
- 9 Wagenbau.
- 10 Güterwagenbau.
- 11 Säge und Holzbearbeitung.
- 12 Ausrüstung, Maschinen und Räderdreherei.

- 13 Schmiede.
- 14 Haupt-Vorratlager.
- 15 Bolzenlager.
- 16 Messingerbeiter.
- 17 Stabeisenlager.
- 18 Eisengießerei.

- 19 Modellager.
- 20 Abkocherei.
- 21 Räderwerkstatt.
- 22 Räder-Ausbesserung, Schmiede und Hammerschmiede.
- 23 Messinggießerei.
- 24 Öllager.
- 25 Güterwagen-Abbruch.
- 26 Kohlenwagen-Ausbesserung.
- 27 Wagenschuppen.
- 28 Schmiermittellager.
- 29 Schmiermittellager.
- 30 Holzschuppen.
- 31 Holzlager.
- 32 bis 35 Holzrockenschuppen.
- 36 Straßenwagenschuppen.
- 37 und 38 Speisehäuser.
- 39 Feuerspritze.
- 40 Verwaltungsgebäude.

Abb. 1. Meßtisch-Aufnahme von Felssturz-Gelände in der Biaschina.
Maßstab 1:500.

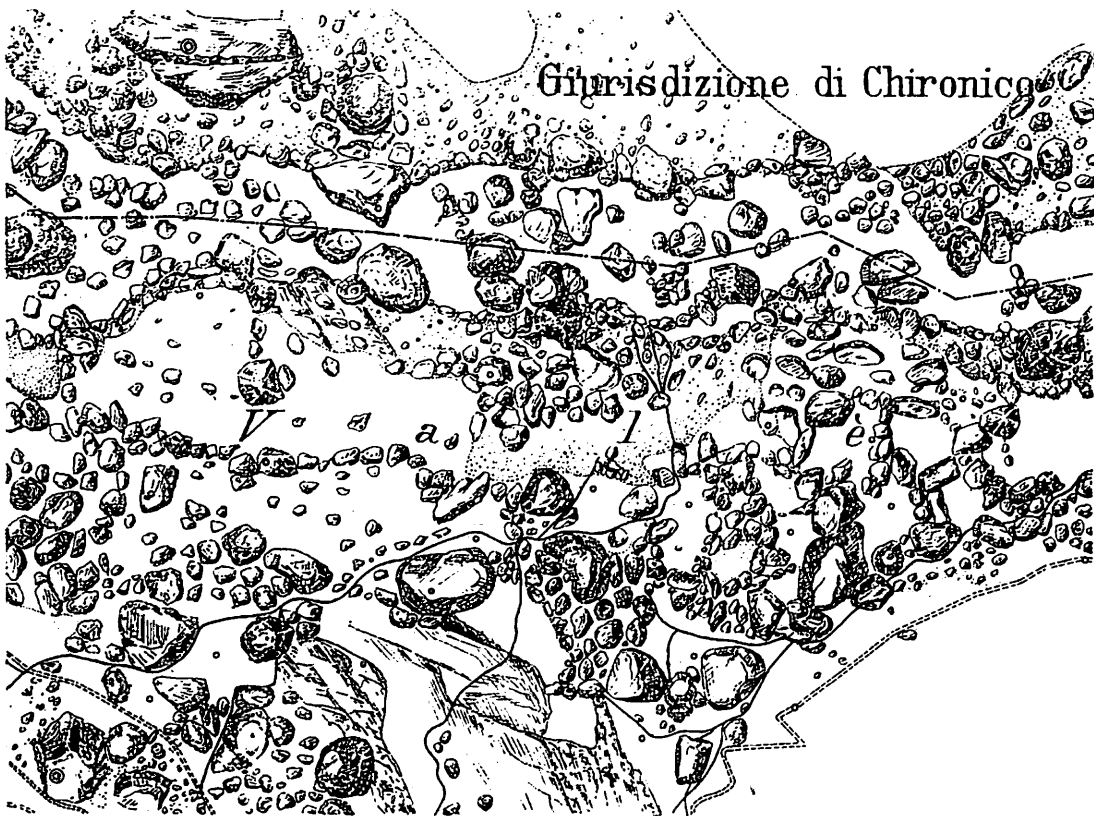


Abb. 2. Musterblatt für die Bearbeitung einer Höhenflurkarte 1:2500
auf einem Flurkartenschwarzdrucke.

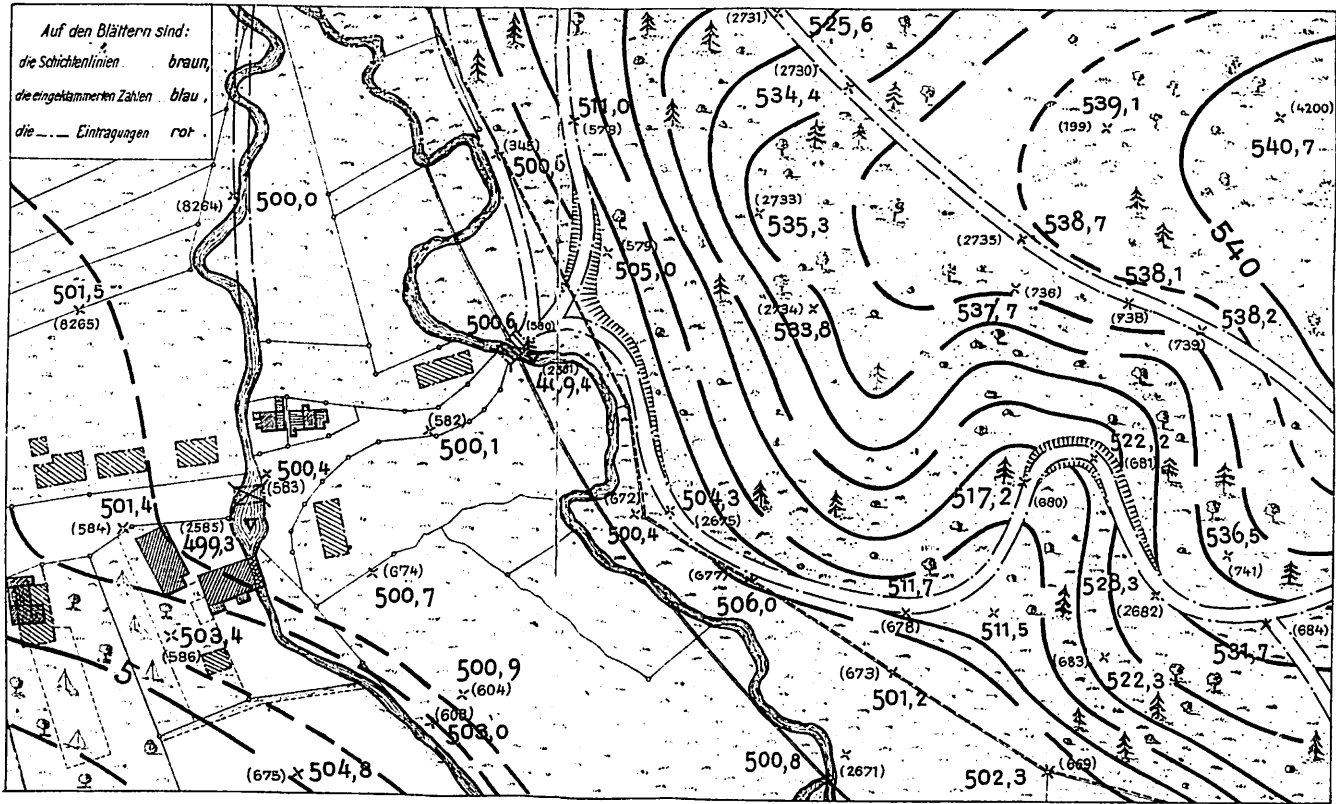


Abb. 1 bis 5.
Die vermessungstechnischen Grundlagen
der Eisenbahn-Vorarbeiten in Deutschland
und Oesterreich.

Abb. 5. Linienführung
der Vintschgaubahn,
nördlicher Teil.
Maßstab 1:75 000.

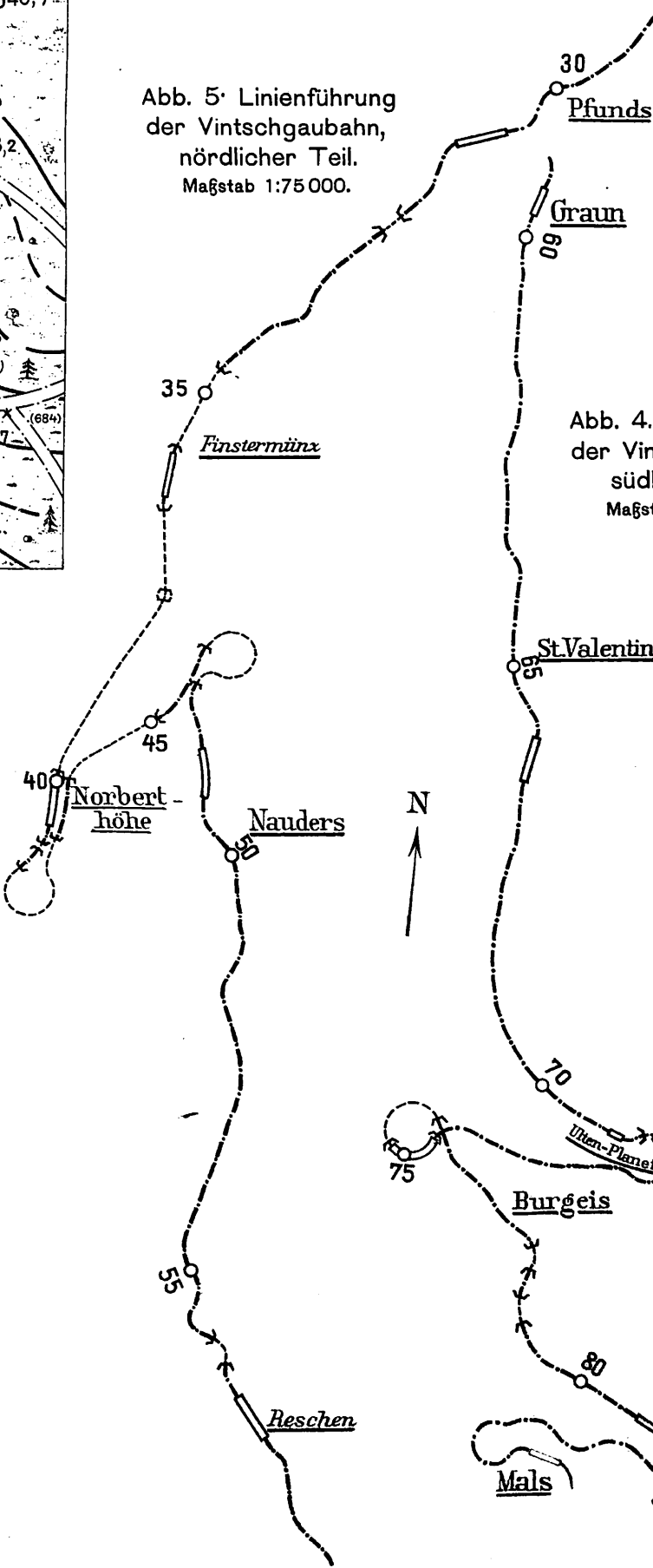


Abb. 4. Linienführung
der Vintschgaubahn,
südlicher Teil.
Maßstab 1:75 000.

Abb. 3. Umdruck der Schichtenlinien und Höhenzahlen auf einem Flurkartendrucke 1:4000.
Bemerkung: Die Blätter sind in 1:2500 gezeichnet. Die ——— Schichtenlinien
und eingeklammerten Höhenzahlen sind braun aufgedruckt.

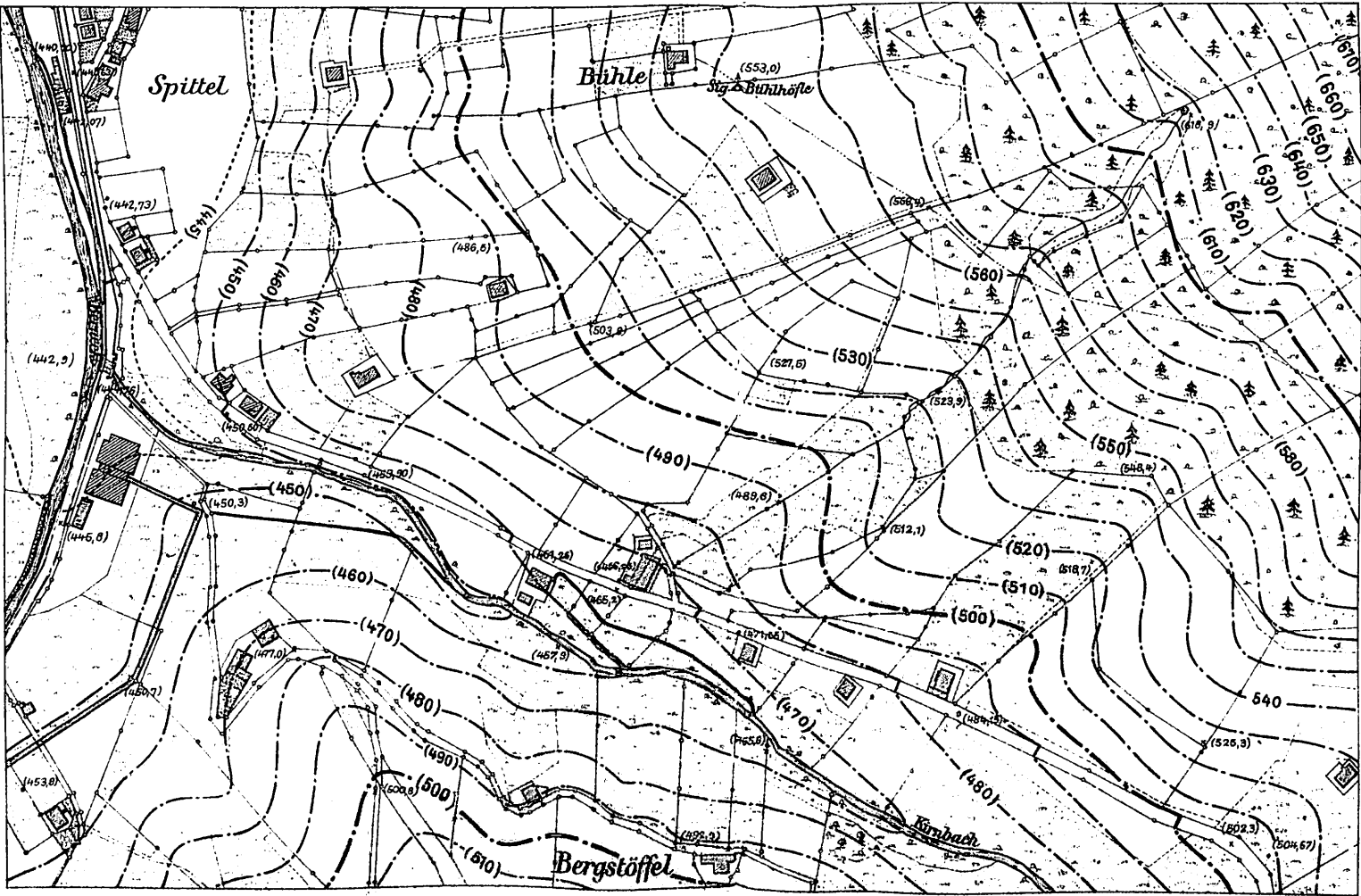


Abb. 6. Selbsttätige Zahnstangenweiche.
Schaltübersicht.

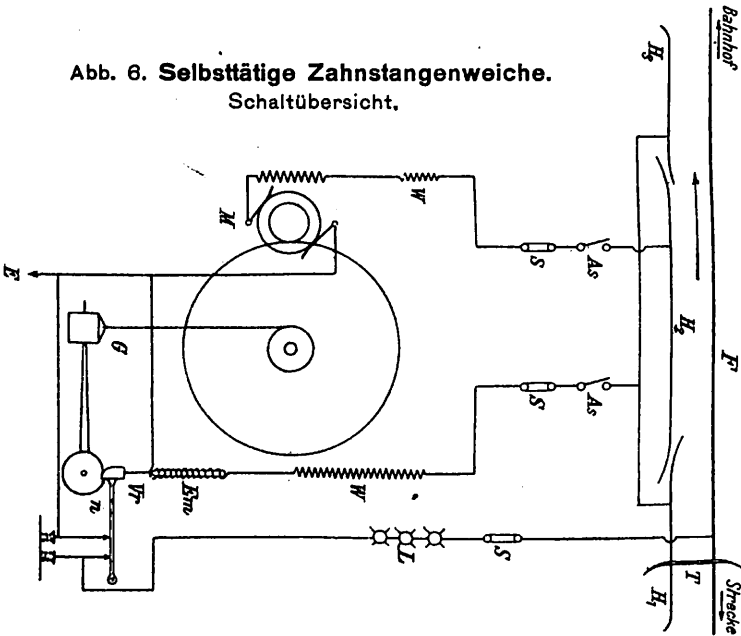
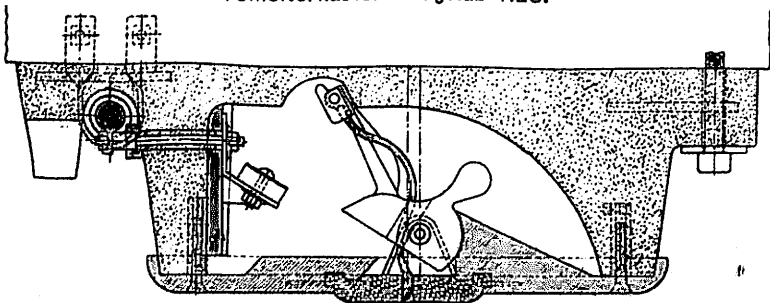
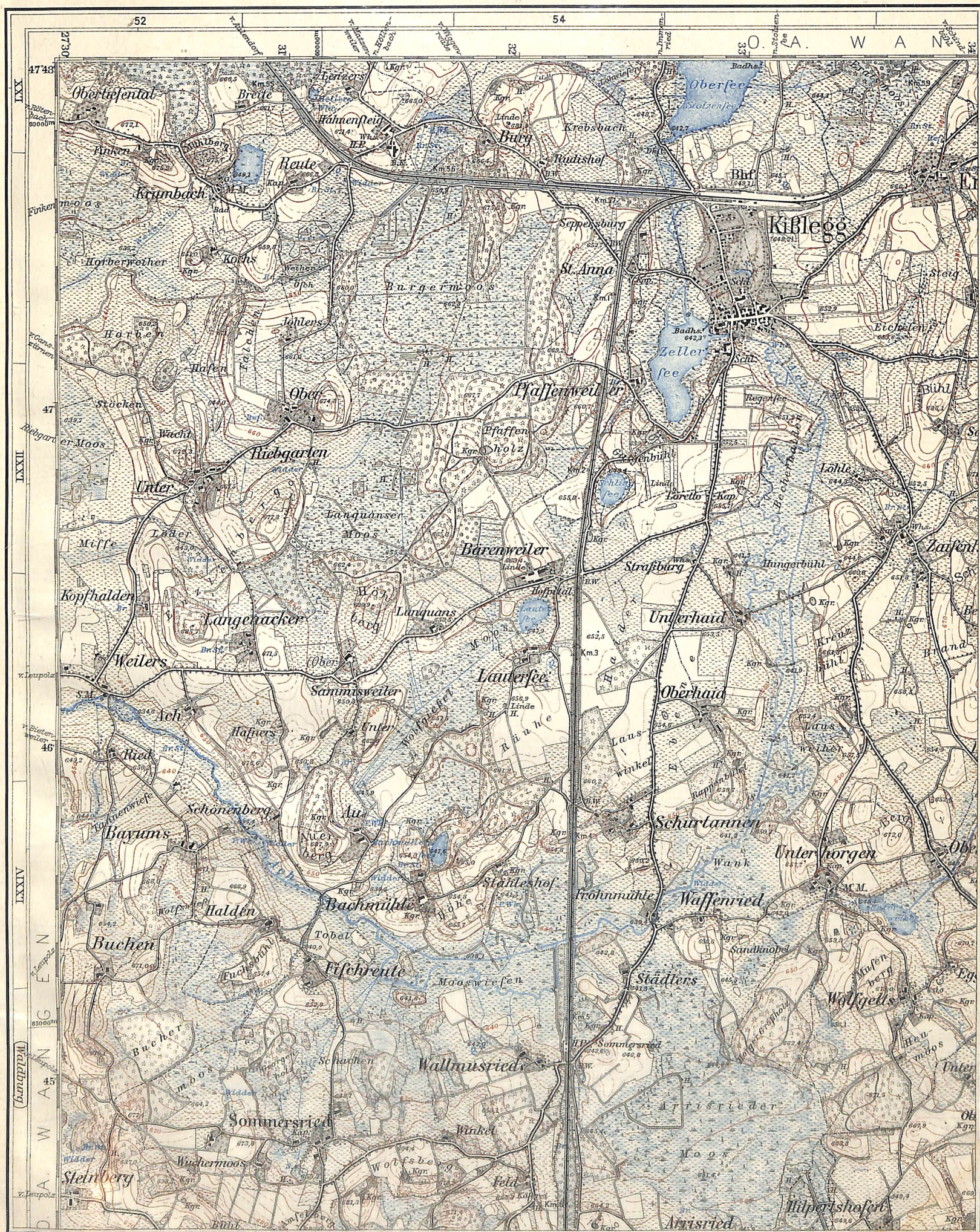


Abb 7. Teilleiter-Stromzuführung des Lewisburg-
und Tyrone-Zweiges der Pennsylvania-Bahn.
Teilleiterkasten. Maßstab 1:20.



Auschnitt aus Sektion 177 Kißlegg 1:25000.



Bemerkung: Die Schichtenlinien und Bachböschungen sind braun, die Höhenzahlen blau, die Hauptstraßen werden rot, die Nebenstraßen braun, die Feld- und Waldwege gelb, die Abfuhrwege grün angelegt.

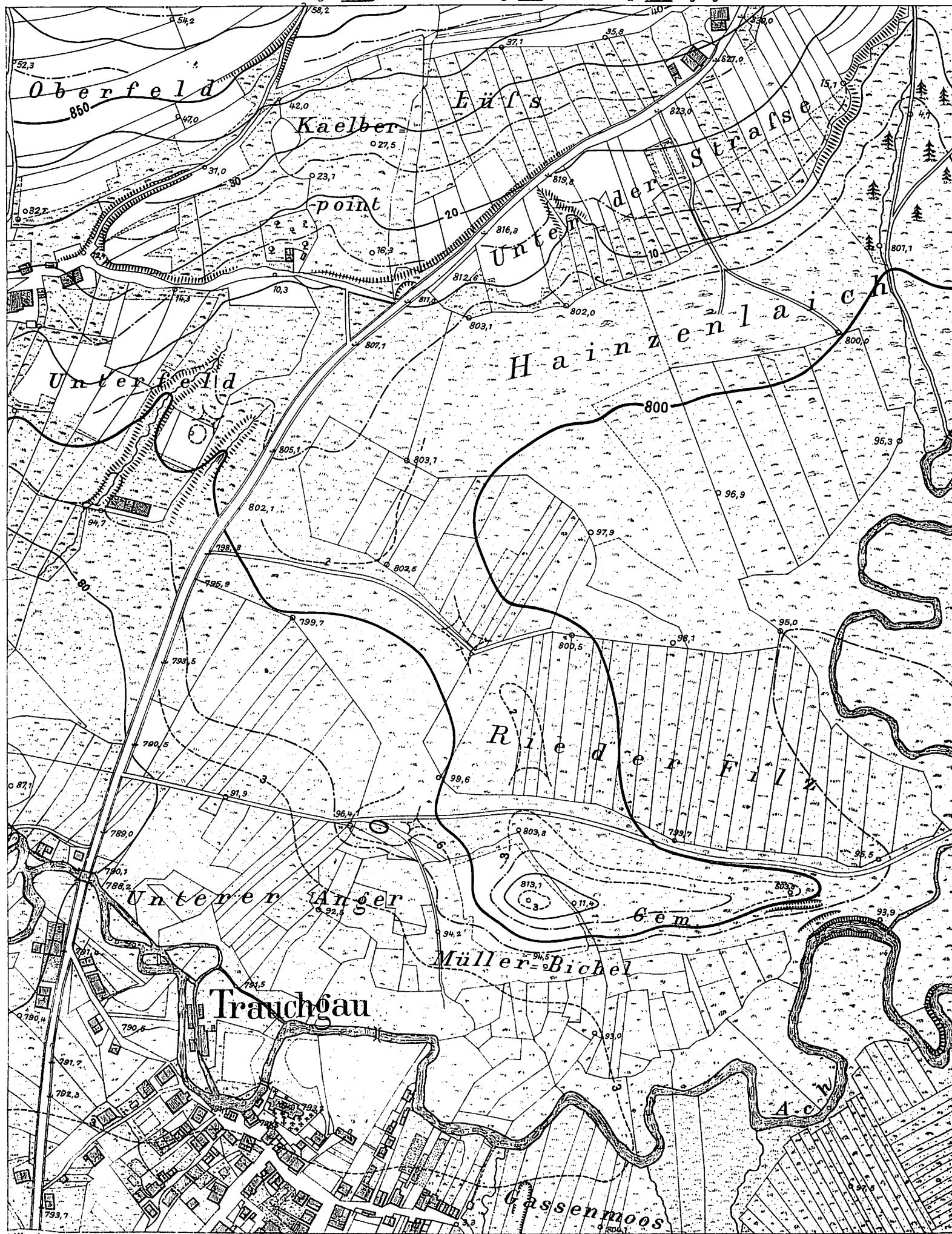


Abb. 1. Schienenauszug. Maßstab 1:16.

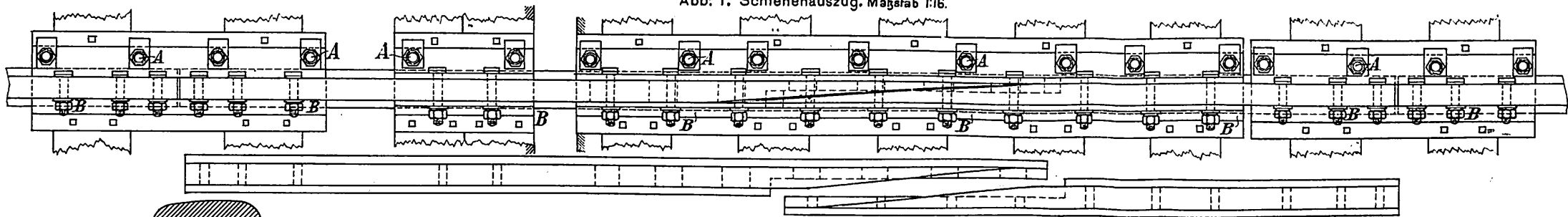


Abb. 2. Querschnitt. Maßstab 1:3.

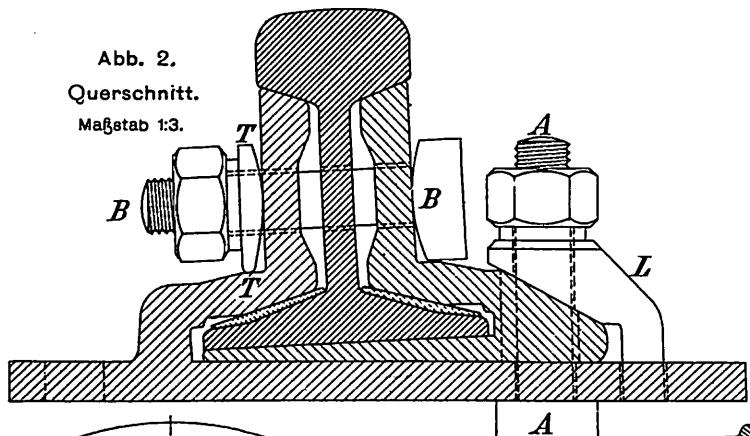


Abb. 3 und 4. 1 C 1 - Wechselstrom-lokomotive. Nachgiebige Antriebskuppelung. Maßstab 1:20.

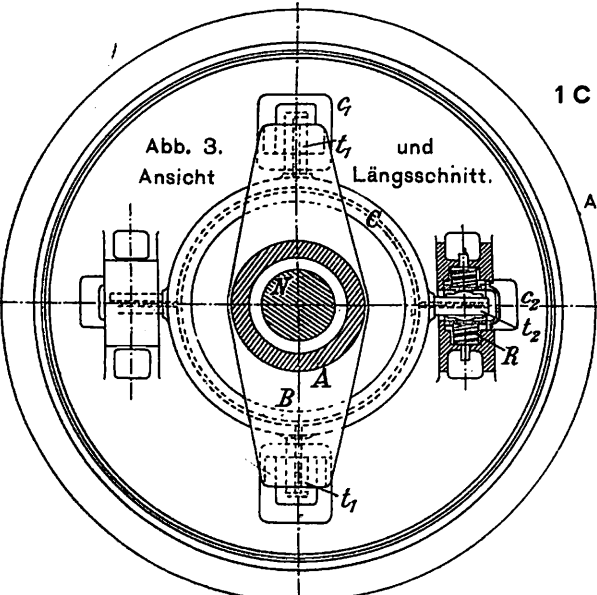
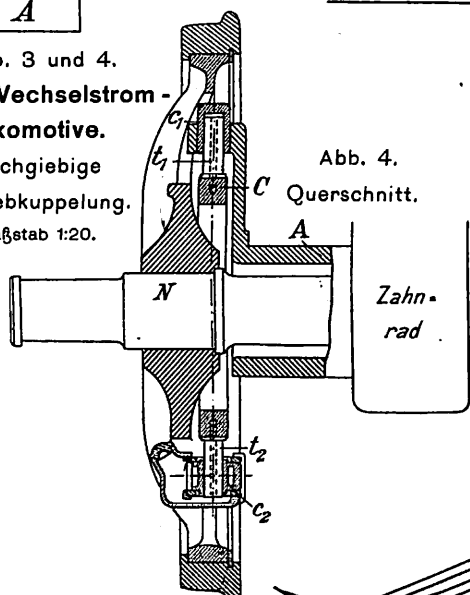


Abb. 4. Querschnitt. Zahnrad.



- A Ausfahringleise für die Süd- und Westrichtung, 80 Wagen
B Einfahringleise
C Gleise für leichte Ausbesserungen
D Verteilungsgleise, 18 Gleise 615 Wagen
E Ausfahringleise für die Ost- und Nordrichtung, 80 Wagen
F Bahnstraßenraum
G Erfrischungsraum
H Einfahringleise
J Schwellenbearbeitung
K Teich
L Eisgebäude

- M Luftpumpe
N Ladebühnen
O Pumpenhaus
P Brunnenschacht
Q Wasserbehälter
R Bahnstraßenraum
S Erfrischungsraum
T Wagen
U Kran
V Gemauerte Grube
W Preßluftbevorrichtung

- X Wagen
Y Unterführung
1 Telegraphenamt
2 Salzschuppen
3 Eisschuppen
4 Brunnen
5 Gemauerte Grube
6 Untersuchungsgrube
7 Dienstraum
8 Malerwerkstatt
9 Vorräte

- 10 Lokomotivschuppen
11 Hammerschmiede
12 Vorräte
13 Maschinenhaus
14 Güterschuppen
15 Warenhaus
16 Niederlage
17 Unterkunftsbau
18 Weinburg, Kunstlers und Co
19 Kran
20 Turm

- 21 Ausbesserungsgleise
22 Kohlenstürzhöfen
23 Schienenfräse
24 Bahnhof für Kaufmannsgüter
25 Schienenlager
26 Standard Oil Co.
27 Kran

Abb. 9. Güterbahnhof Galesburg der Chicago, Burlington und Quincy - Eisenbahn. Nicht maßstäblich.

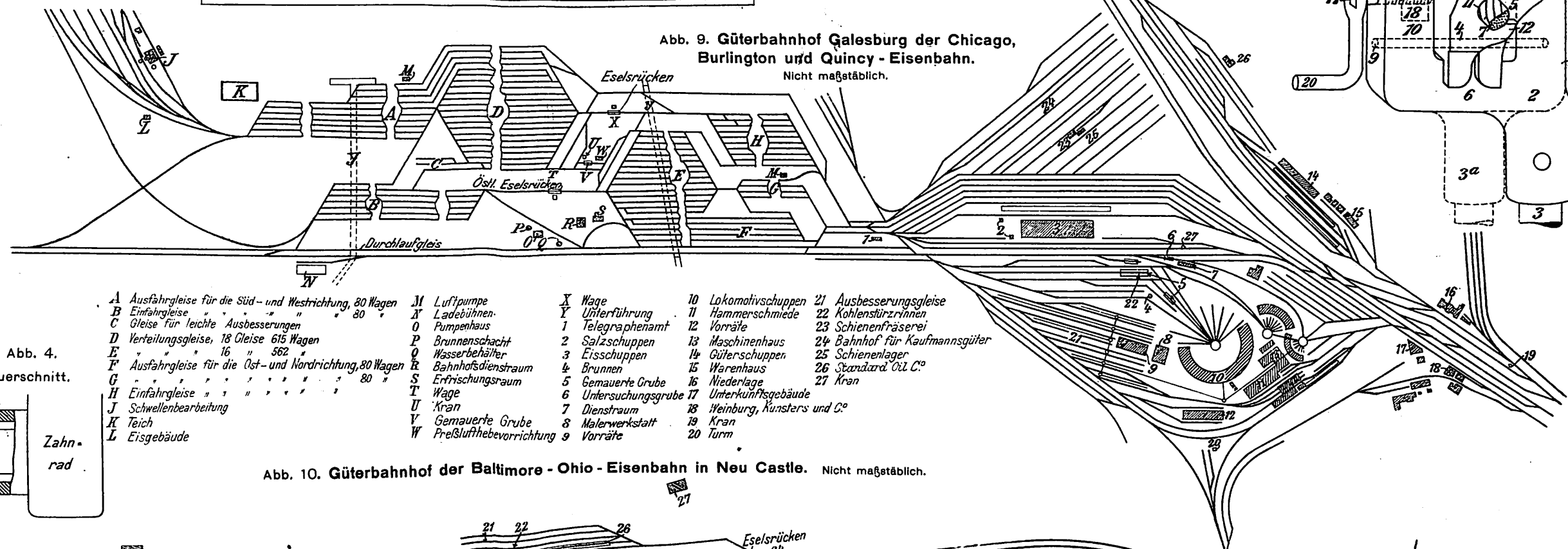


Abb. 10. Güterbahnhof der Baltimore - Ohio - Eisenbahn in Neu Castle. Nicht maßstäblich.

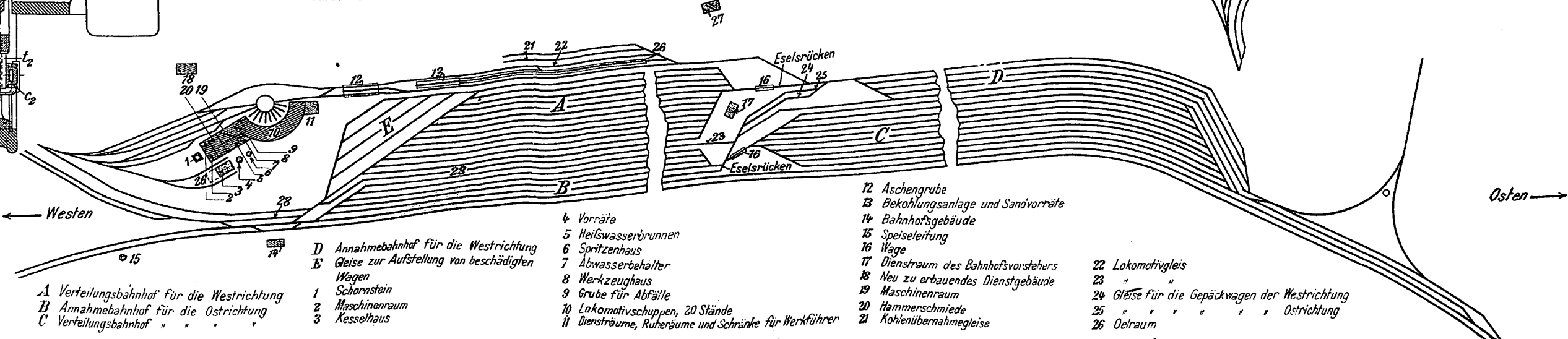
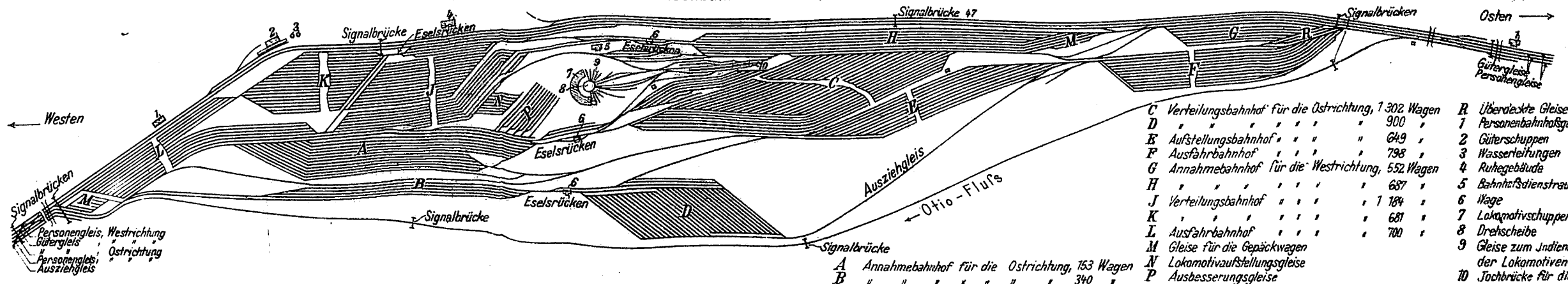


Abb. 11. Güterbahnhof der Pennsylvania - Eisenbahn in Conway. Nicht maßstäblich.



- C Verteilungsbahnhof für die Ostrichtung, 1.302 Wagen
D Verteilungsbahnhof " " " 900
E Aufstellungsbahnhof " " " 649
F Ausfahrbahnhof " " " 798
G Annahmehahnhof für die Westrichtung, 552 Wagen
H Verteilungsbahnhof " " " 687
J Verteilungsbahnhof " " " 1.184
K Ausfahrbahnhof " " " 681
L Verteilungsbahnhof " " " 700
M Gleise für die Gepäckwagen
N Lokomotivaufstellungsgleise
P Ausbesserungsgleise

- R Überdeckte Gleise
1 Personenbahnhofsgebäude
2 Güterschuppen
3 Wasserleitungen
4 Ruhegebäude
5 Bahnstraßenraum
6 Wagen
7 Lokomotivschuppen
8 Drehscheibe
9 Gleise zum Indienststellen der Lokomotiven
10 Jochbrücke für die Kohlenabgabe

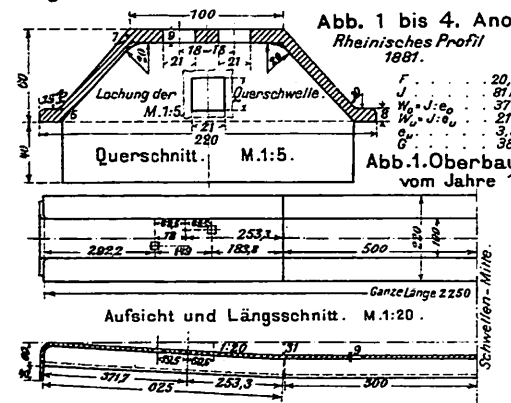


Abb. 3. Oberbauanordnung vom Jahre 1891.

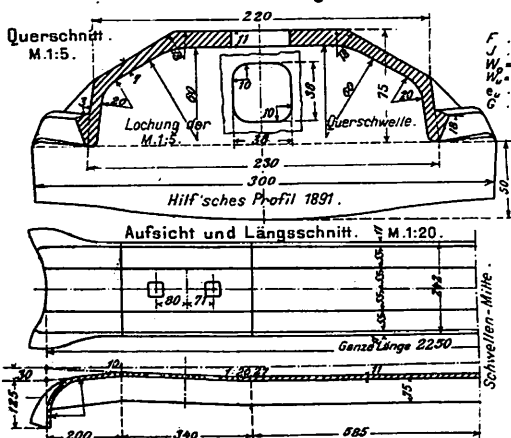


Abb. 10. Oberbauanordnung vom Jahre 1881 (1887).

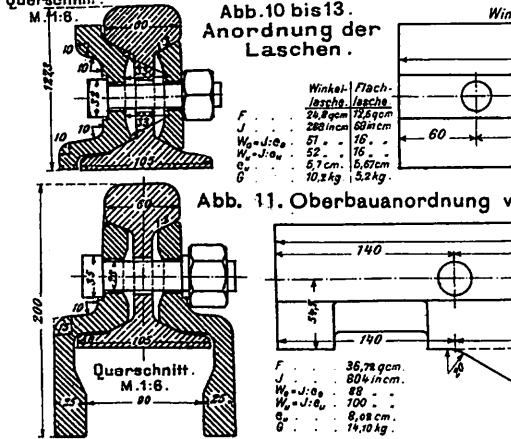


Abb. 11. Oberbauanordnung vom Jahre 1891. M.1:6.

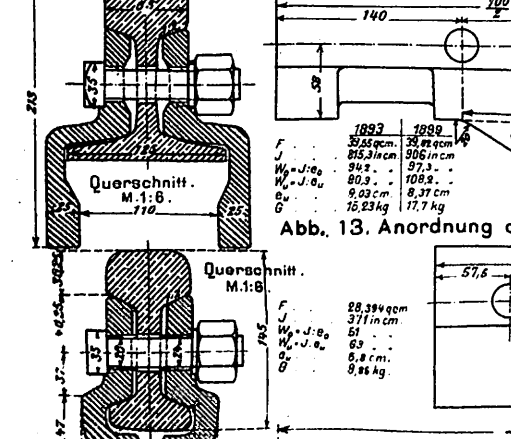


Abb. 22. Englischer Stuhlschienen oberbau vom Jahre 1893. M.1:80.

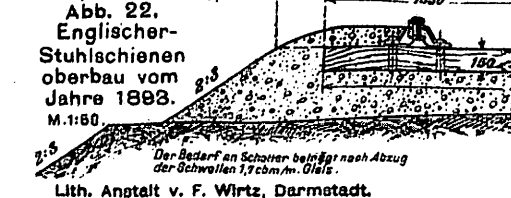


Abb. 2. Oberbauanordnung vom Jahre 1881 (1887).

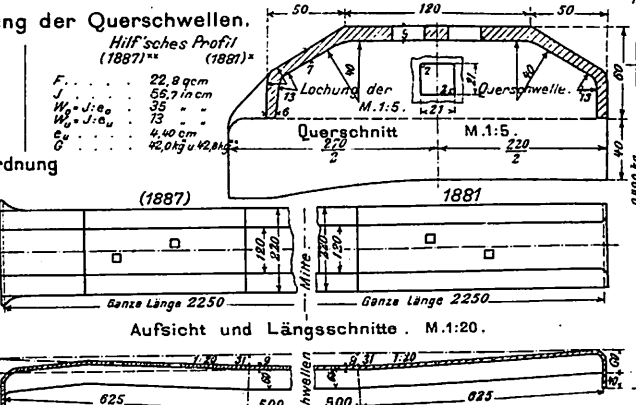


Abb. 4. Oberbauanordnung vom Jahre 1893/99.

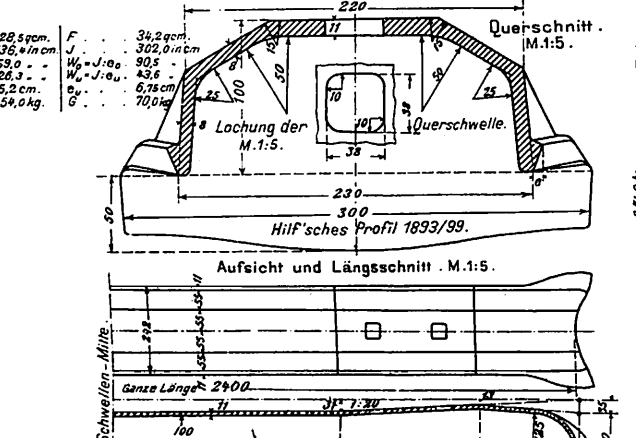


Abb. 10 bis 13. Anordnung der Laschen.

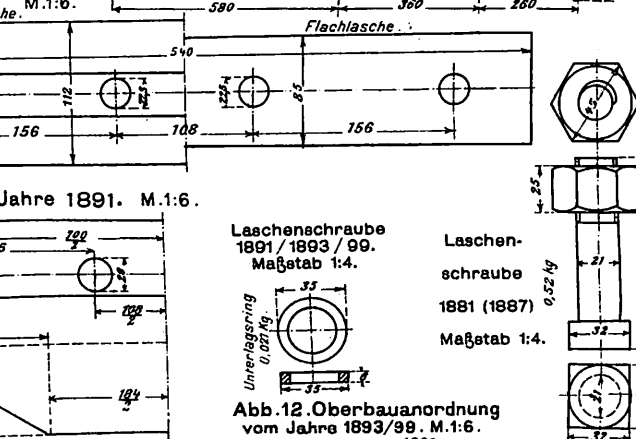


Abb. 12. Oberbauanordnung vom Jahre 1893/99. M.1:6.

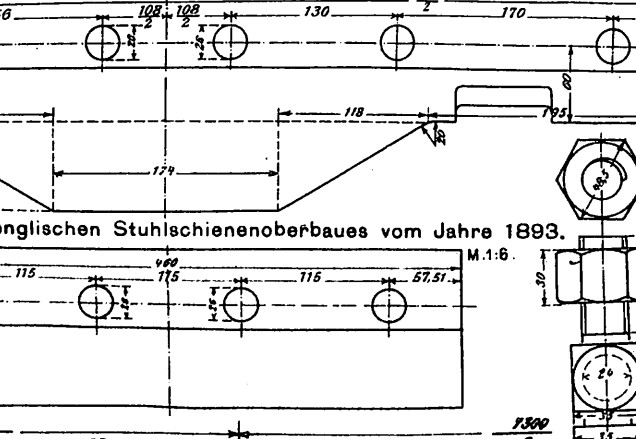


Abb. 13. Anordnung des englischen Stuhlschienenoberbaues vom Jahre 1893. M.1:80.

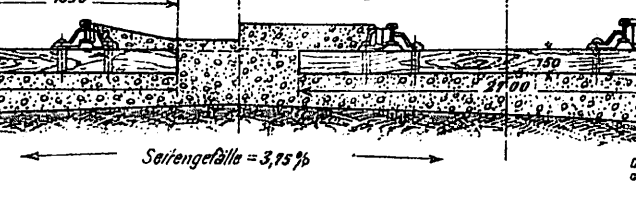


Abb. 1 bis 32. Der Oberbau auf den Hauptbahnen der badischen Staatseisenbahnen.

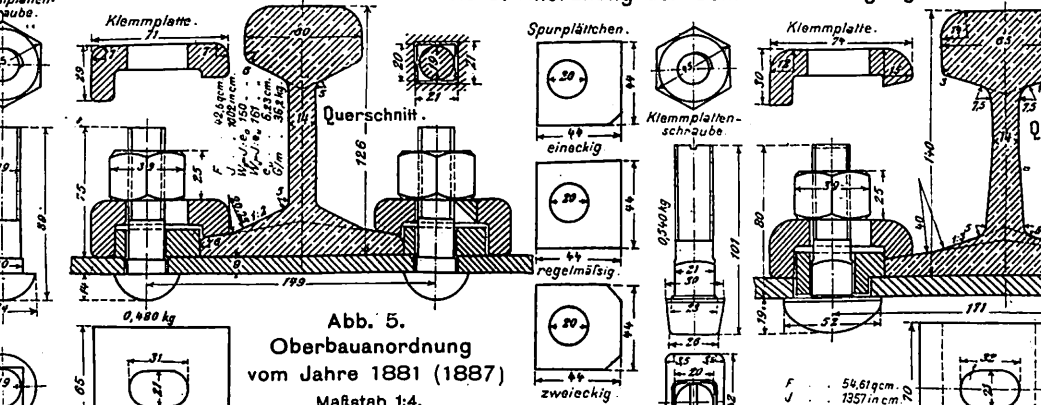


Abb. 5. Oberbauanordnung vom Jahre 1881 (1887). Maßstab 1:4.

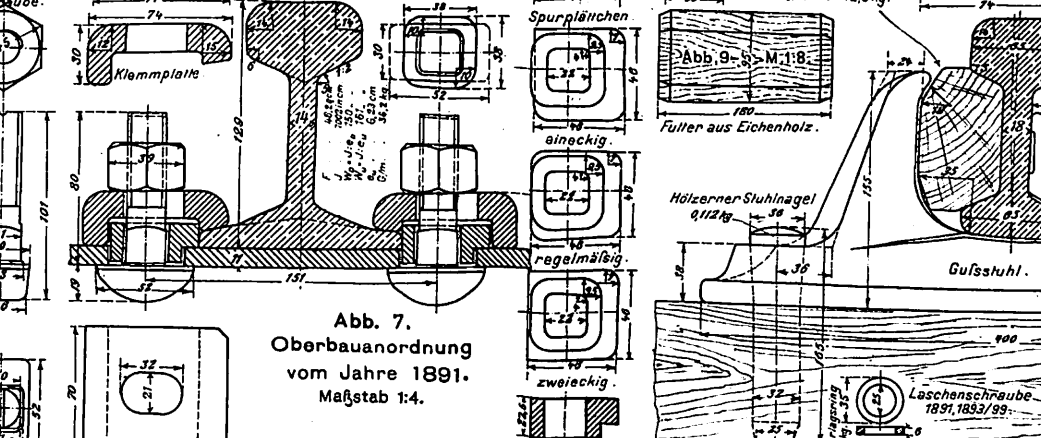


Abb. 7. Oberbauanordnung vom Jahre 1891. Maßstab 1:4.

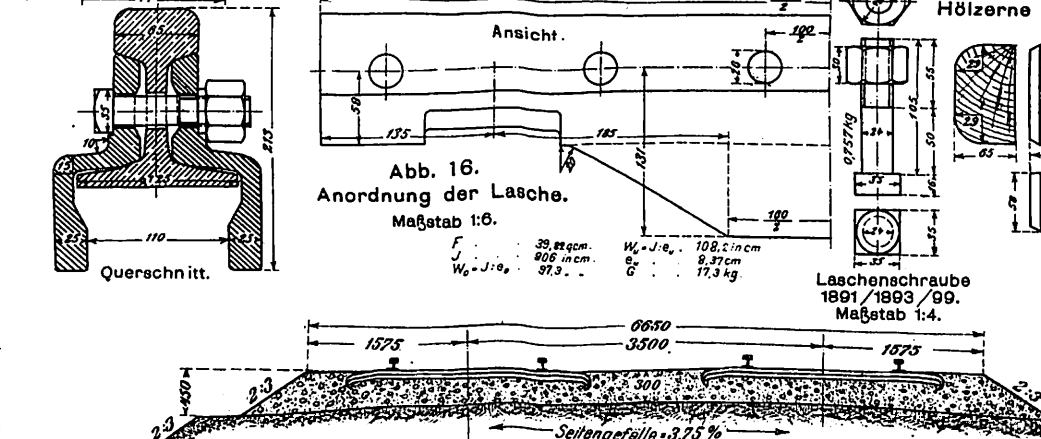


Abb. 16. Anordnung der Lasche. Maßstab 1:6.

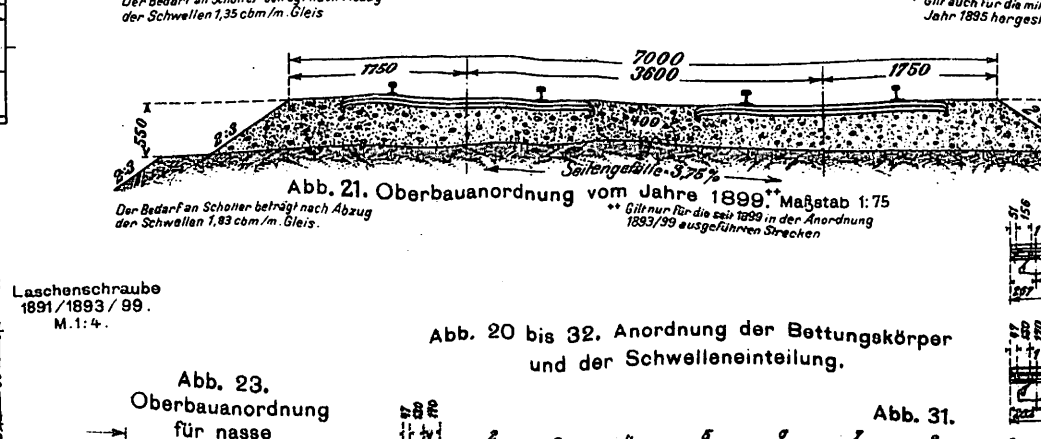


Abb. 20 bis 32. Anordnung der Bettungskörper und der Schwelleneinteilung.

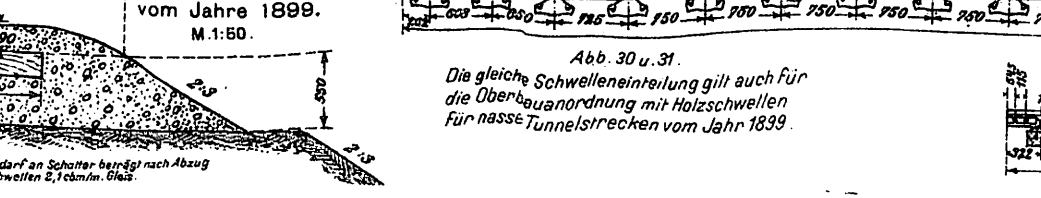


Abb. 6. Oberbauanordnung vom Jahre 1893/99. Maßstab 1:4.

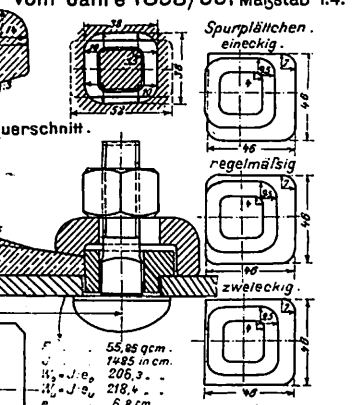


Abb. 8 und 9. Anordnung des englischen Stuhlschienenoberbaues vom Jahre 1893.

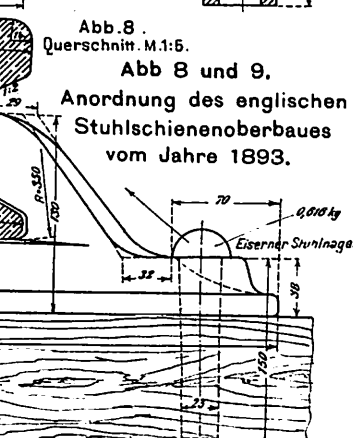


Abb. 17. Hölzerne Keile für Zwischenschwellen. Maßstab 1:8.

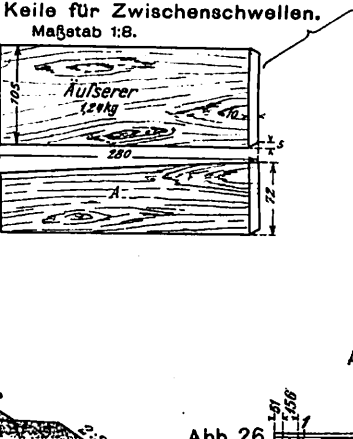


Abb. 24. Oberbauanordnung vom Jahre 1881.

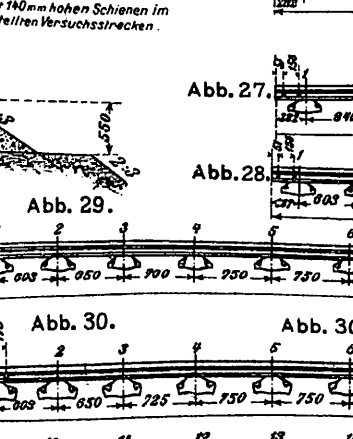


Abb. 25 und 26. Oberbauanordnung vom Jahre 1887.

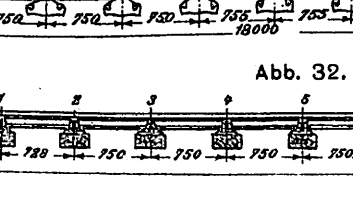


Abb. 14 bis 19. Oberbauanordnung für nasse Tunnelstrecken vom Jahre 1899. 1912, Taf. XXIII.

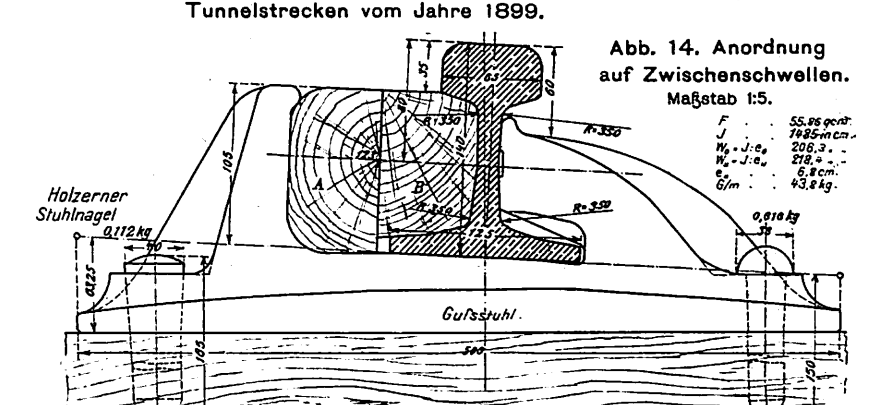


Abb. 14. Anordnung auf Zwischenschwellen. Maßstab 1:5.

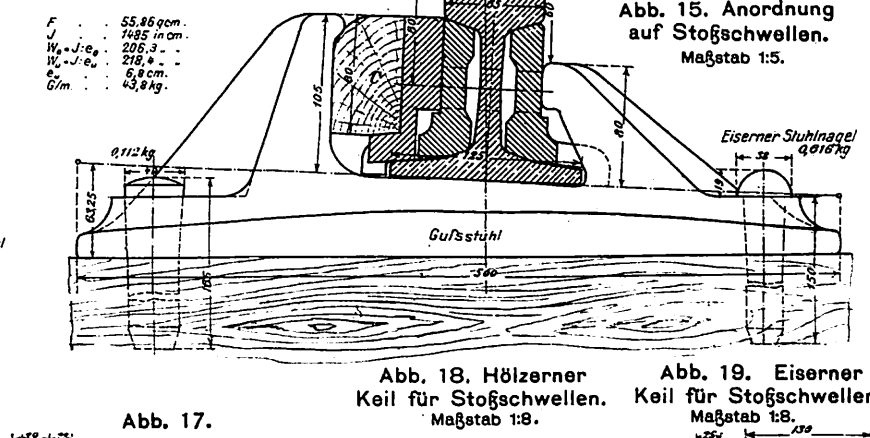


Abb. 15. Anordnung auf Stoßschwellen. Maßstab 1:5.

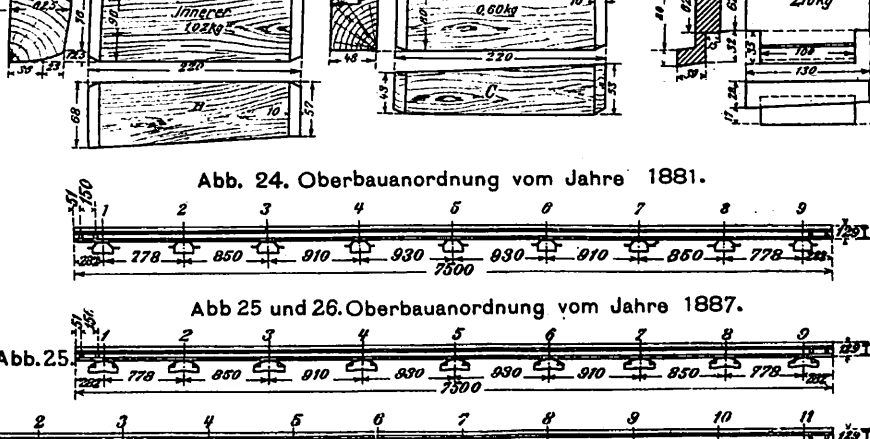


Abb. 18. Hölzerner Keil für Stoßschwellen. Maßstab 1:8.

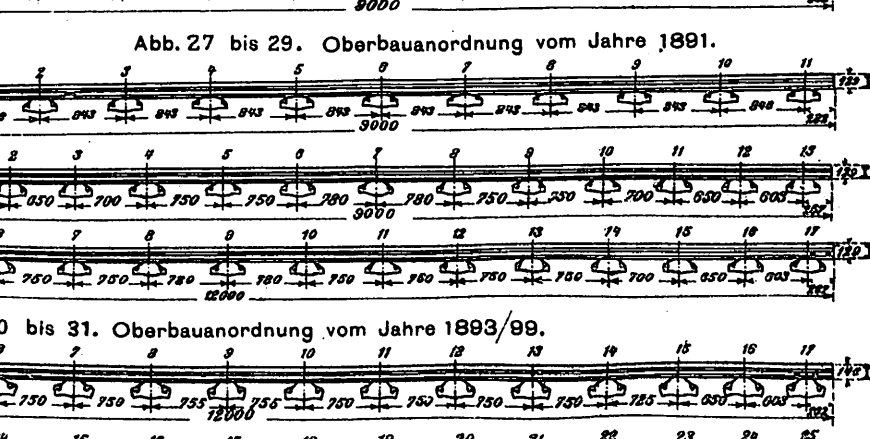


Abb. 19. Eiserner Keil für Stoßschwellen. Maßstab 1:8.

