

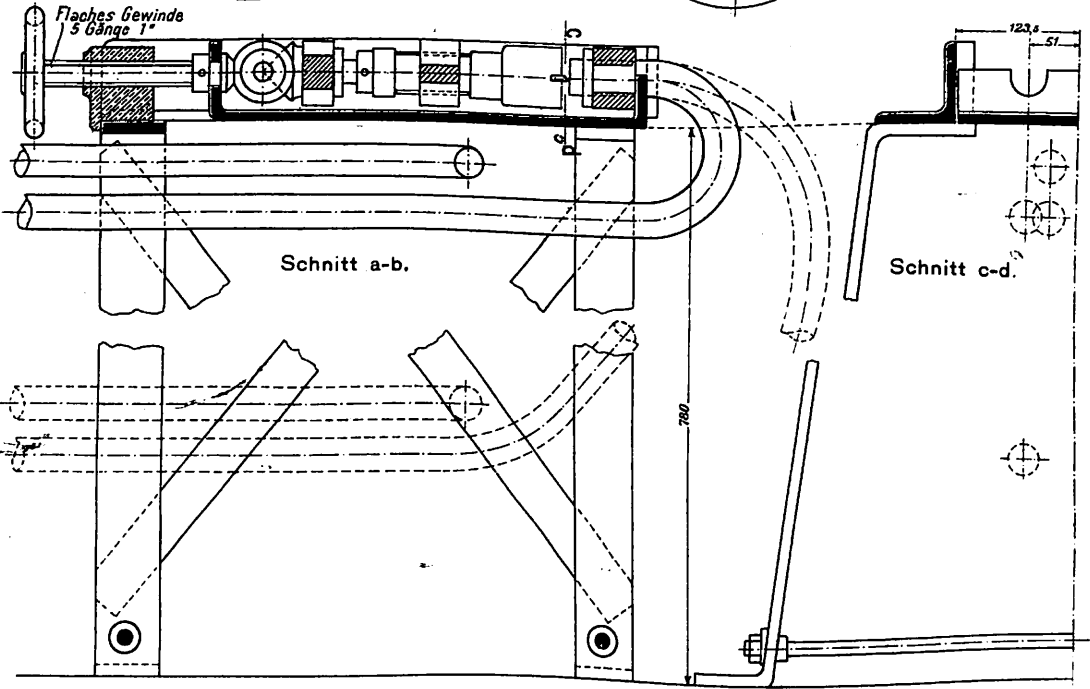
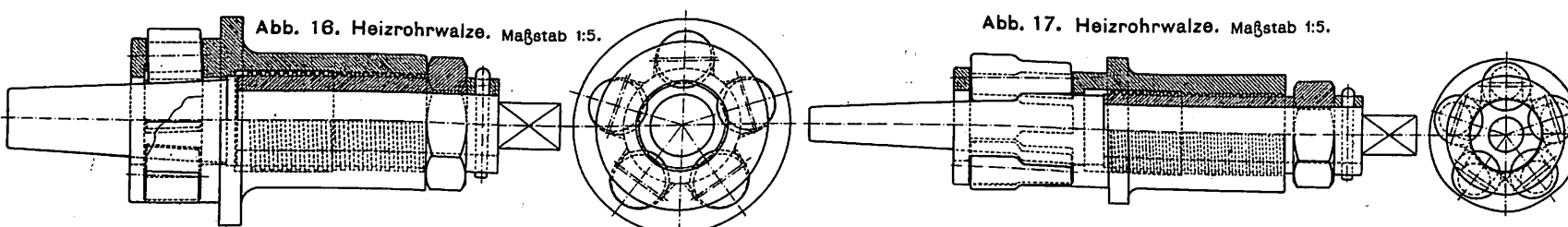
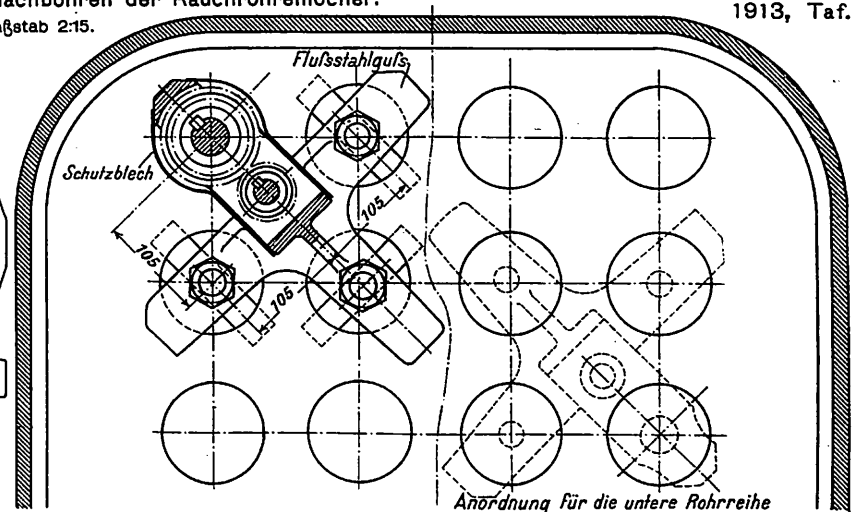
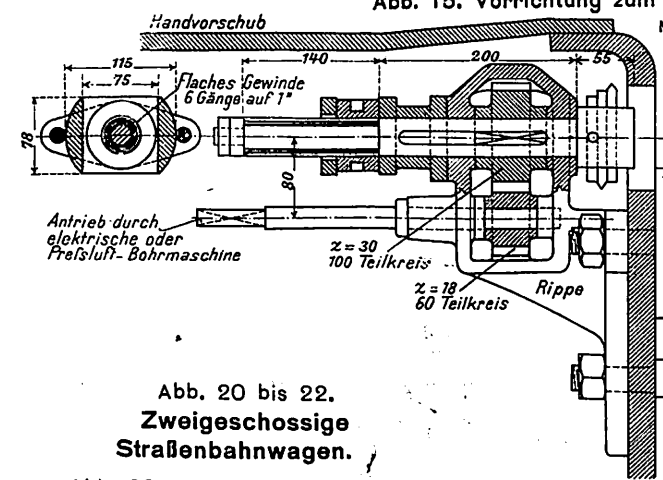
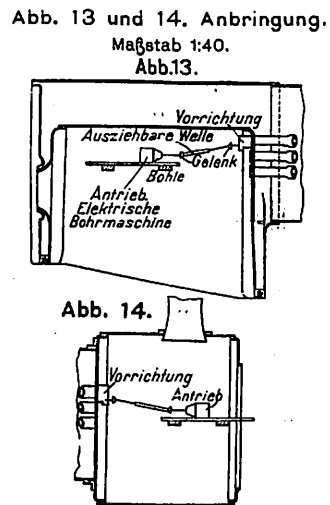
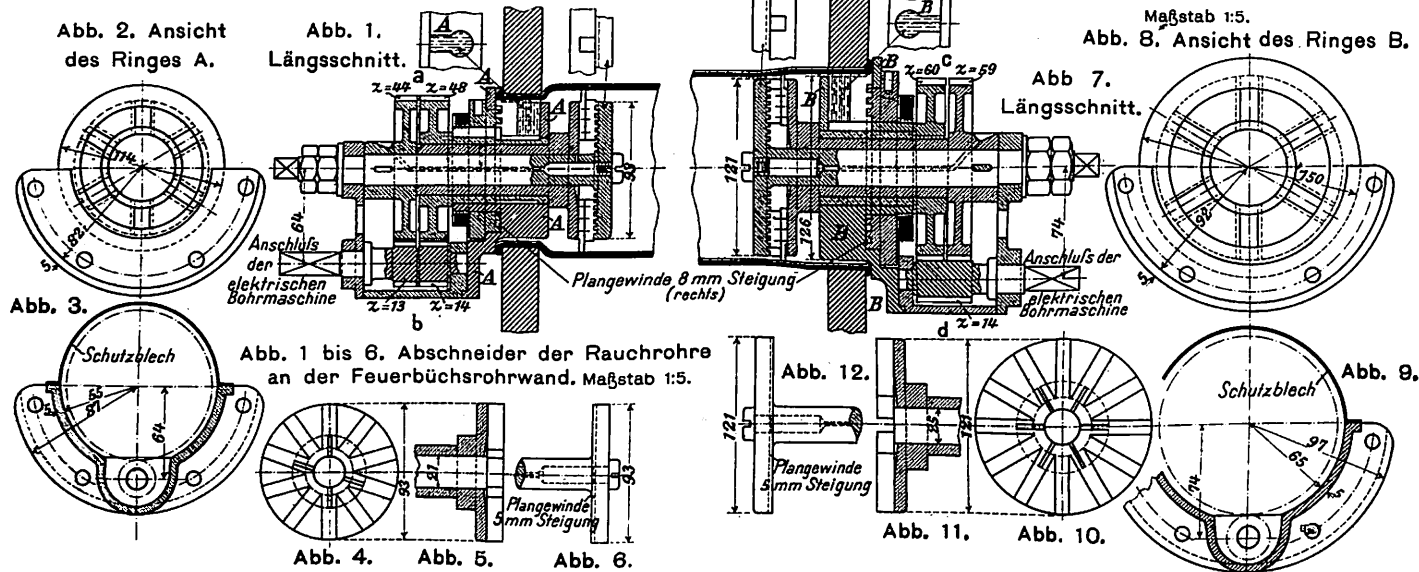


Abb. 1 bis 19. Einrichtungen zur Ausbesserung der Rauch- und Überhitzer-Röhren der Heißdampflokomotiven.

Abb. 19. Vorrichtung zum Teeren der Überhitzerzellen. Maßstab 1:25.

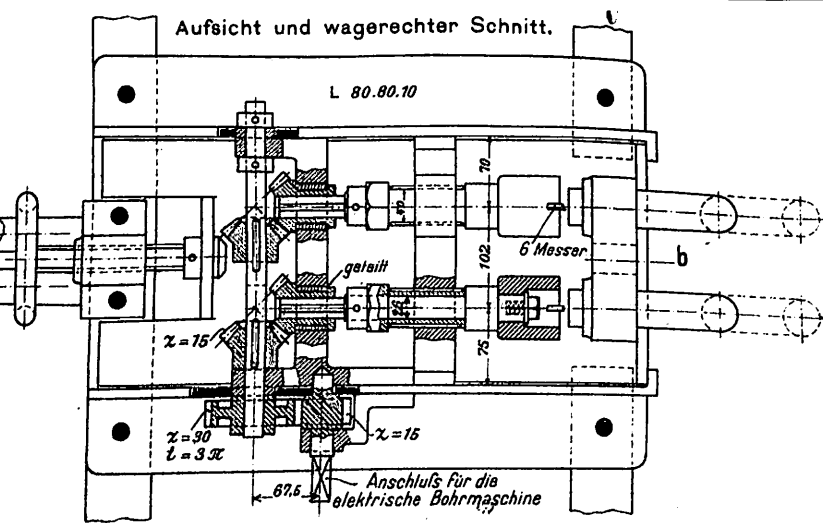
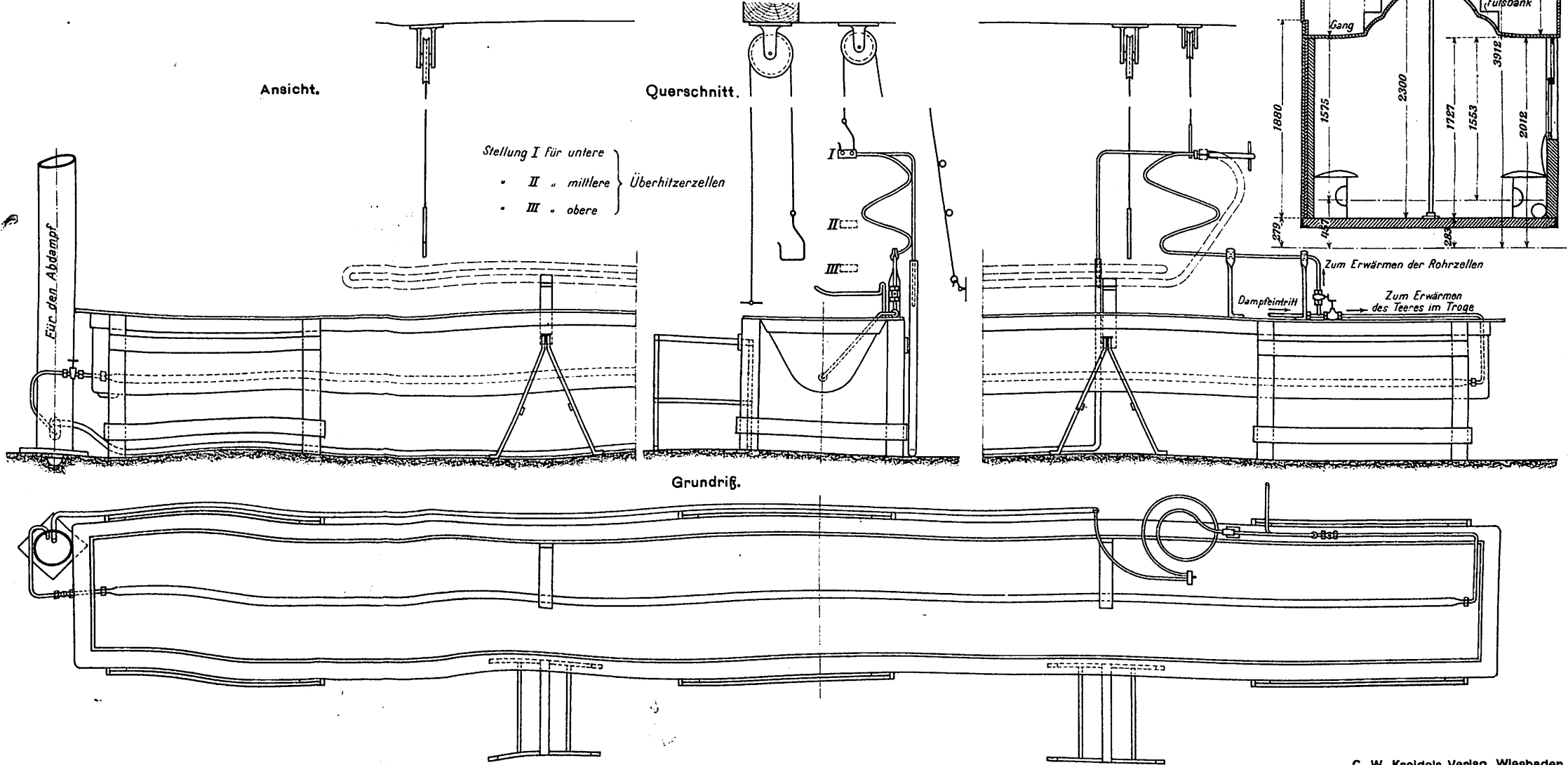


Abb. 22. Schnitt A-A. Maßstab 1:53.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Abb. 1 bis 33. Bremssschlauch-Werkstatt der Süd-Pacific-Bahn in Los Angeles.

Preßluftmaschine für die Bearbeitung von Bremssschläuchen.

Vorrichtung IV zum Aufbiegen der aufgeschnittenen Schlauchklammerringe.

Maschine V Aufstülpen der Metallköpfe auf ein neues Schlauchstück.

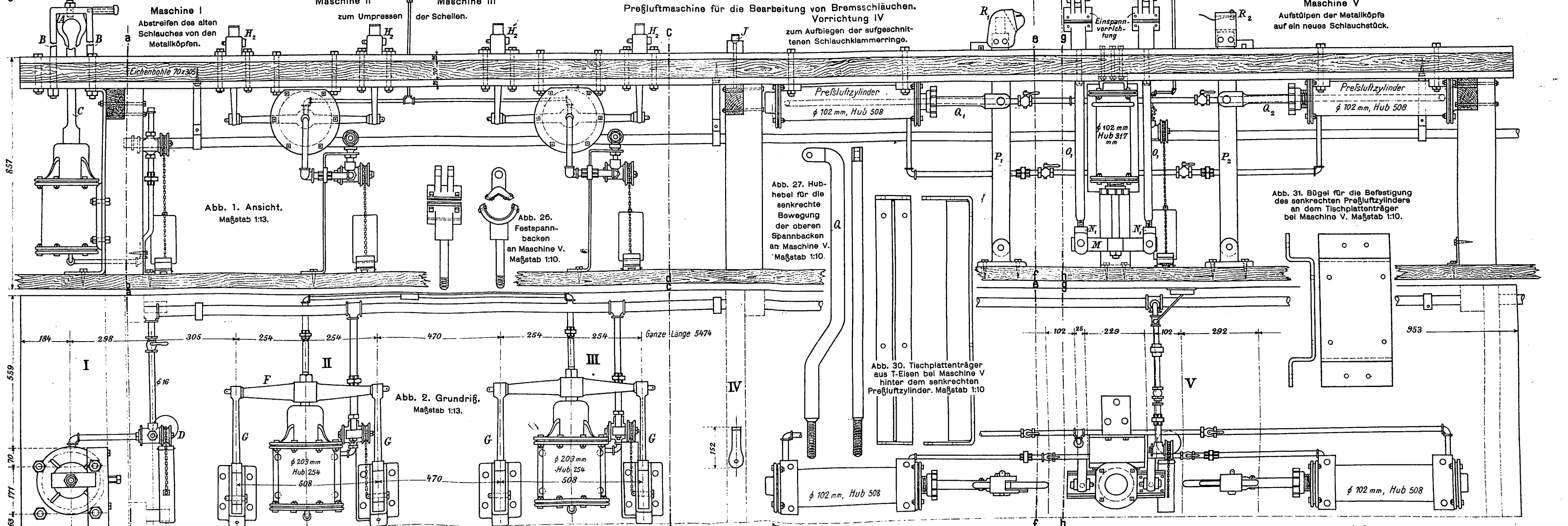


Abb. 1. Ansicht. Maßstab 1:13.

Abb. 26. Festspannbacken an Maschine V. Maßstab 1:10.

Abb. 27. Hubhebel für die senkrechte Bewegung der oberen Spannbacken an Maschine V. Maßstab 1:10.

Abb. 31. Bügel für die Befestigung des senkrechten Preßluftzylinders an dem Tischplattenträger bei Maschine V. Maßstab 1:10.

Abb. 30. Tischplattenträger aus T-Eisen bei Maschine V hinter dem senkrechten Preßluftzylinder. Maßstab 1:10

Abb. 3. Schnitt a-b Abb. 2 durch Maschine I für das Abstreifen des alten Schlauches von den Metallköpfen. Maßstab 1:13.

Abb. 8. Schnitt c-d Abb. 2 Maschine III Vorrichtung für das Umpressen der Schellen. Maßstab 1:13.

Abb. 19. Schnitt e-f Abb. 2 durch Maschine V für das Aufstülpen der Metallköpfe auf ein neues Schlauchstück. Hebel mit Gesenk für einen der Metallköpfe Maßstab 1:13.

Abb. 20. Schnitt g-h Abb. 2 durch Maschine V für das Aufstülpen der Metallköpfe auf ein neues Schlauchstück. Festspannvorrichtung für den Schlauch. Maßstab 1:10.

Abb. 4. Gegenhaltbügel zu Maschine I. Maßstab 1:10.

Abb. 6. Stoßstange an der Preßluftkolbenstange zu Maschine I. Maßstab 1:10

Abb. 9. Fester Zangenarm bei Maschine I und III. Maßstab 1:10.

Abb. 11. Stahlformgußstück zur Befestigung des festen Zangenarmes und zur Lagerung der Drehwelle des beweglichen Zangenarmes bei Maschine II und III. Maßstab 1:10

Abb. 10. Beweglicher Zangenarm bei Maschine II und III. Maßstab 1:10.

Abb. 14. T-förmiges Flachisen für das Anbringen der Gegengewichte und Rohre bei Maschine II und III. Maßstab 1:10.

Abb. 7. 13 mm starkes Blech mit umgebogenen Enden zum Tragen der Platte der Werkbank. Maßstab 1:10.

Abb. 5. Abstreifklausen im Gegenhaltbügel zu Maschine I. Maßstab 1:10.

Abb. 25. Drehlager für den Gesenkhebel zu Maschine V. Maßstab 1:10.

Abb. 23. Hebel, an dem das Gesenk befestigt ist, Maschine V. Maßstab 1:10.

Abb. 33. Skizze der Preßluftzange zum Abkniffen des den Klammerring zusammenfassenden Schraubenbolzens.

Abb. 12. Verbindungshebel zwischen Kolbenstange Querschnitt und beweglichem Zangenarm bei Maschine II und III. Maßstab 1:10.

Abb. 13. Querschnitt an der Preßluftkolbenstange für das Befestigen der Zangenarme an Maschine II und III. Maßstab 1:10.

Abb. 15. Rolle für die Gegengewichtskette zu Maschine II und III.

Abb. 17. Fester Haken zum Gegengewichtstützen beim Aufbiegen der aufgeschnittenen Schellen. Vorrichtung IV. Maßstab 1:10.

Abb. 18. Loser Haken zum Aufbiegen der aufgeschnittenen Schellen. Vorrichtung IV. Maßstab 1:10.

Abb. 21. Gesenk für das Einstecken des linksseitigen Metallkopfes bei Maschine V.

Abb. 22. Halter für das Einstecken des rechtsseitigen Metallkopfes bei Maschine V.

Abb. 24. Kopf der wagerechten Preßluftkolbenstange bei Maschine V. Angriffspunkt am Gesenkhebel.

Abb. 28. Fußstück an der Spannbacken-Hubstange, Verbindungsstück mit dem Querschnitt der senkrechten Kolbenstange. Maschine V.

Abb. 29. Querschnitt unten an der senkrechten Kolbenstange für die senkrechte Bewegung der Hubhebel für die Spannbacken, Maschine V.

Abb. 32. Fußhebel zu Maschine I, II, III und V. Maßstab 1:10.

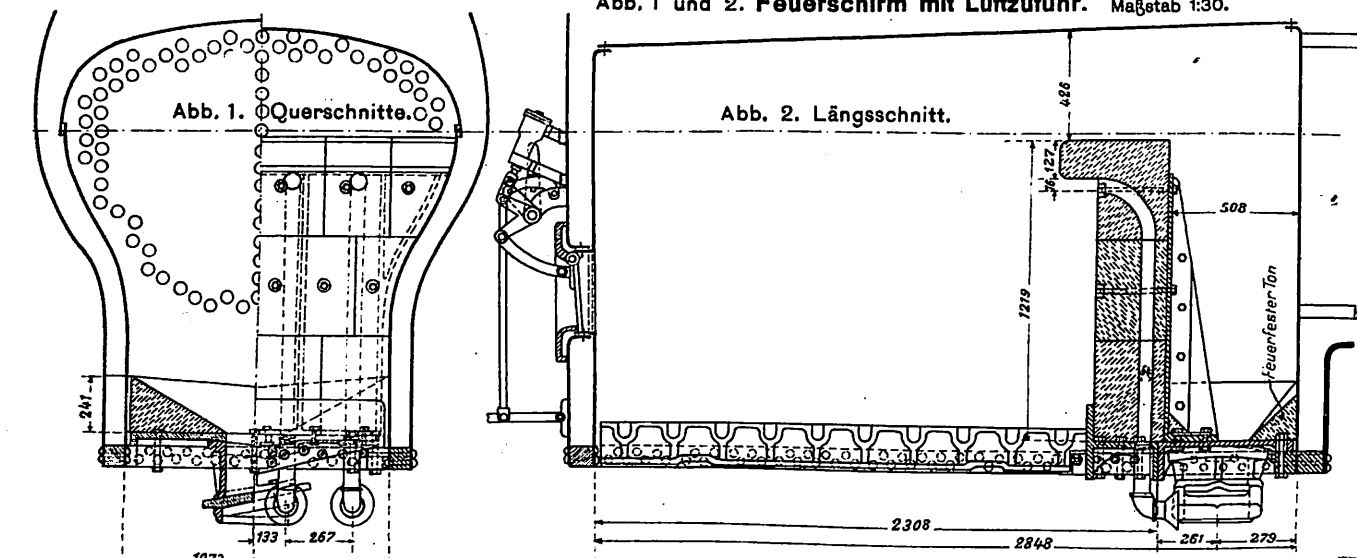


Abb. 8 bis 10. Selbsttätige Bremse für Drahtseilbahnwagen. Nicht maßstäblich.

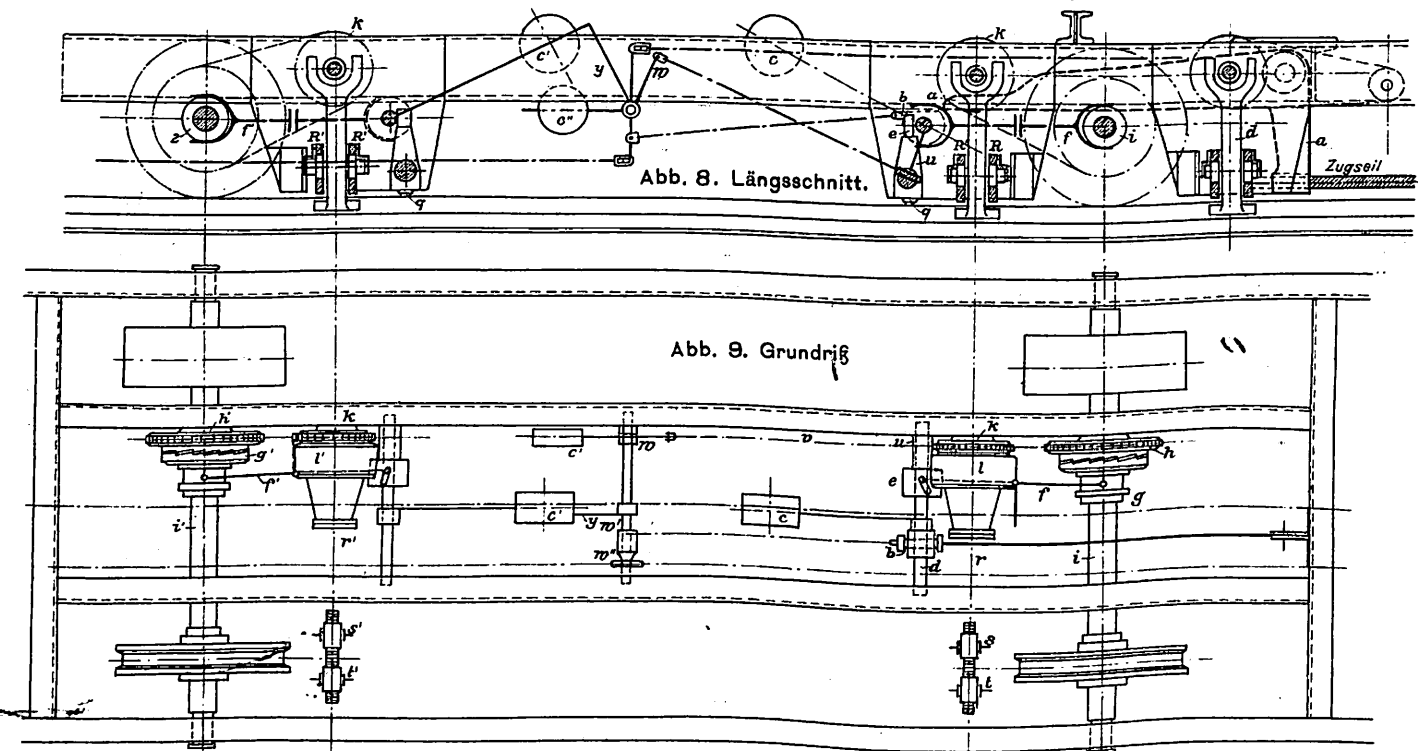


Abb. 11 bis 14. Drehgestell für Eisenbahnwagen.

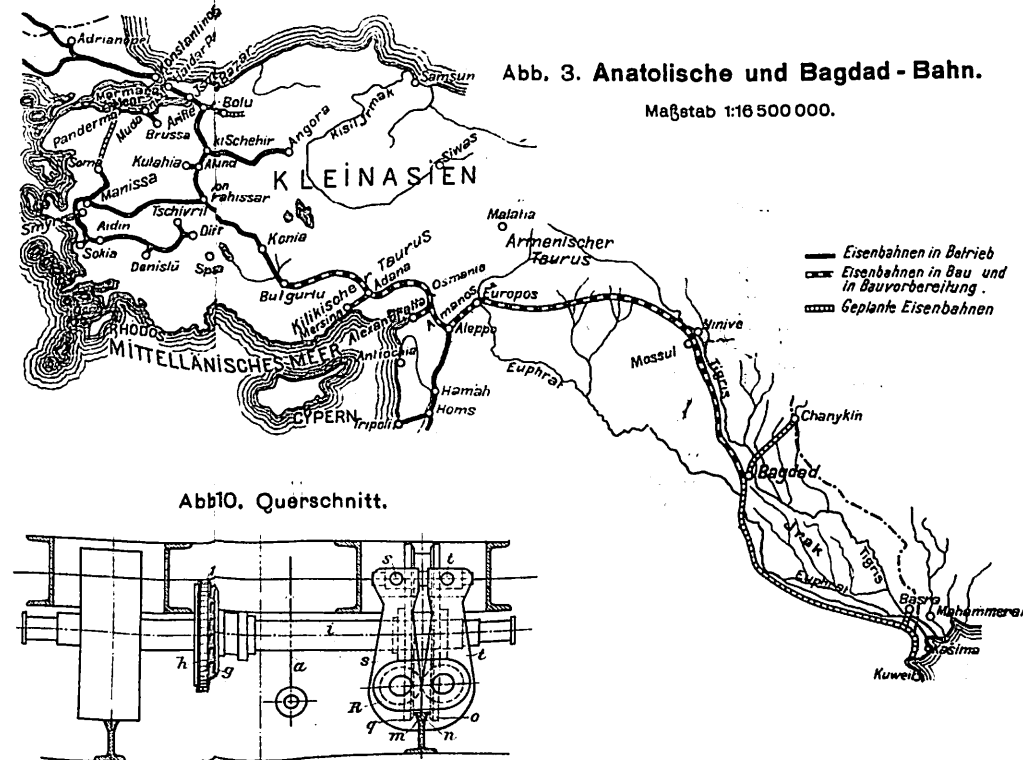
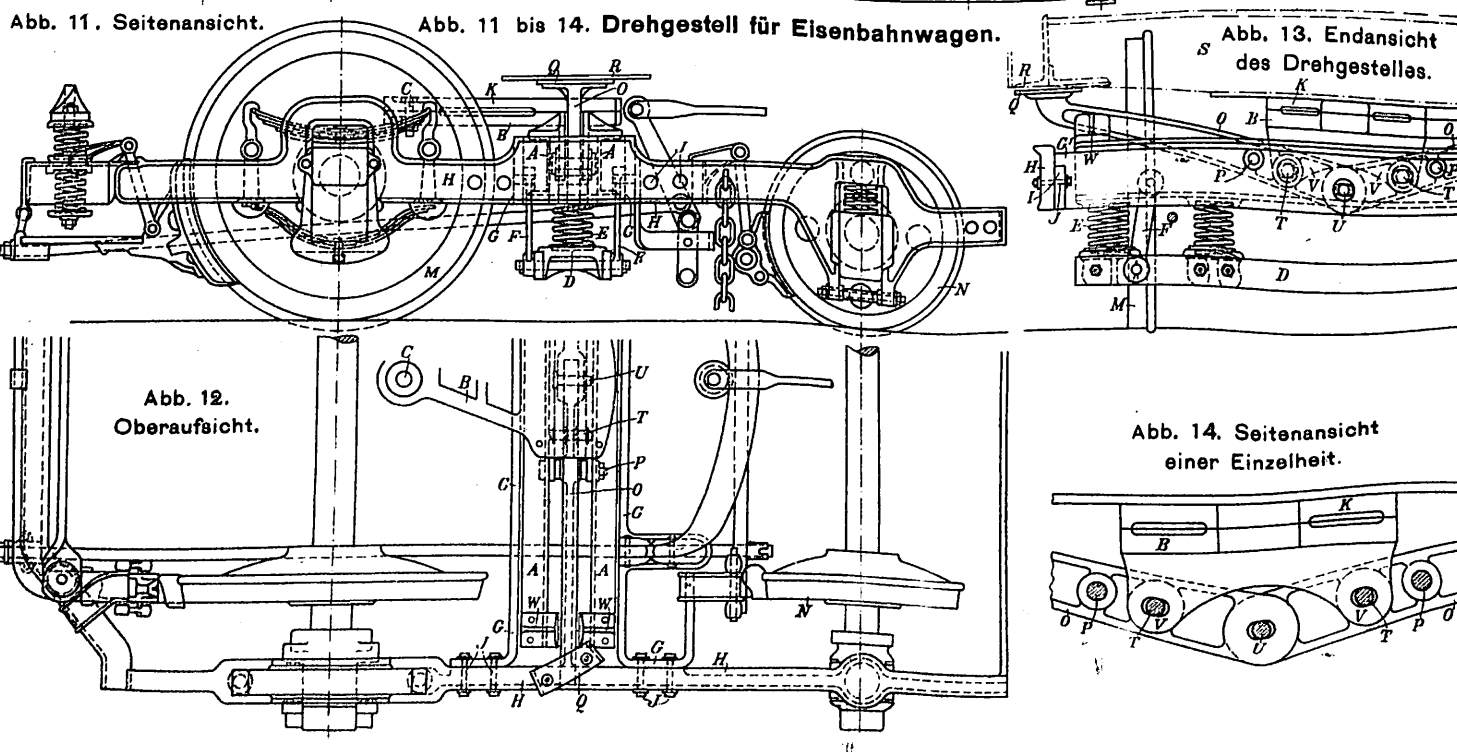


Abb. 3. Anatolische und Bagdad - Bahn.

Maßstab 1:16 500 000.

Abb. 10. Querschnitt.

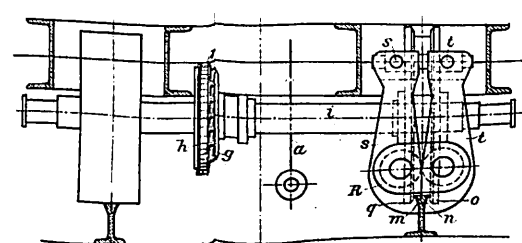


Abb. 15. Bahnhof der Nord - Pacificbahn in Tacoma.

Grundriß des Hauptgeschosses. Maßstab 1:516.

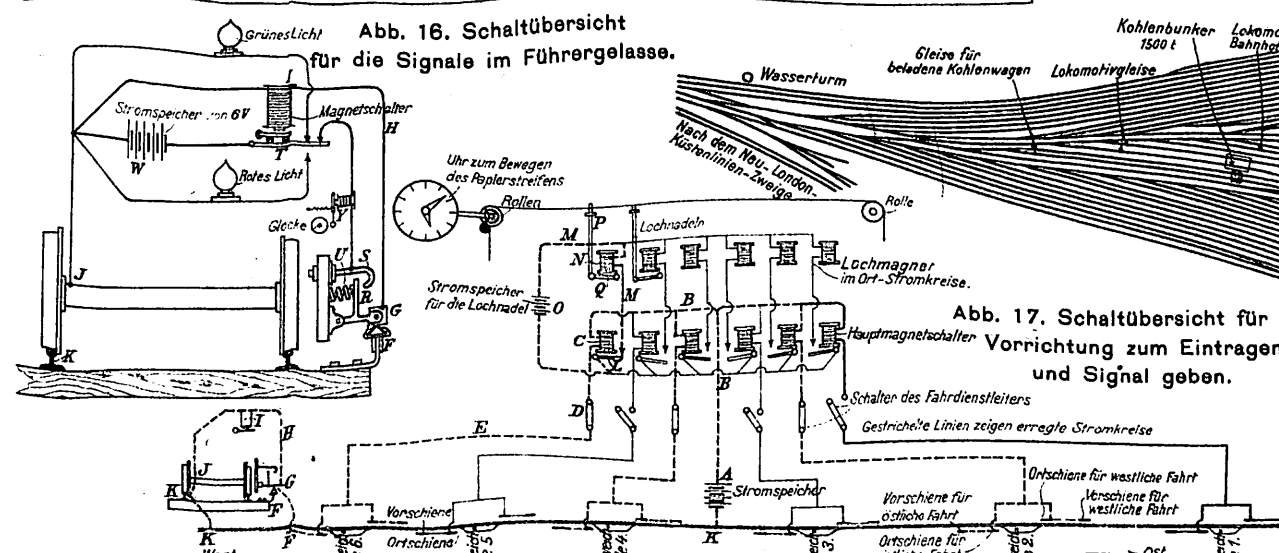
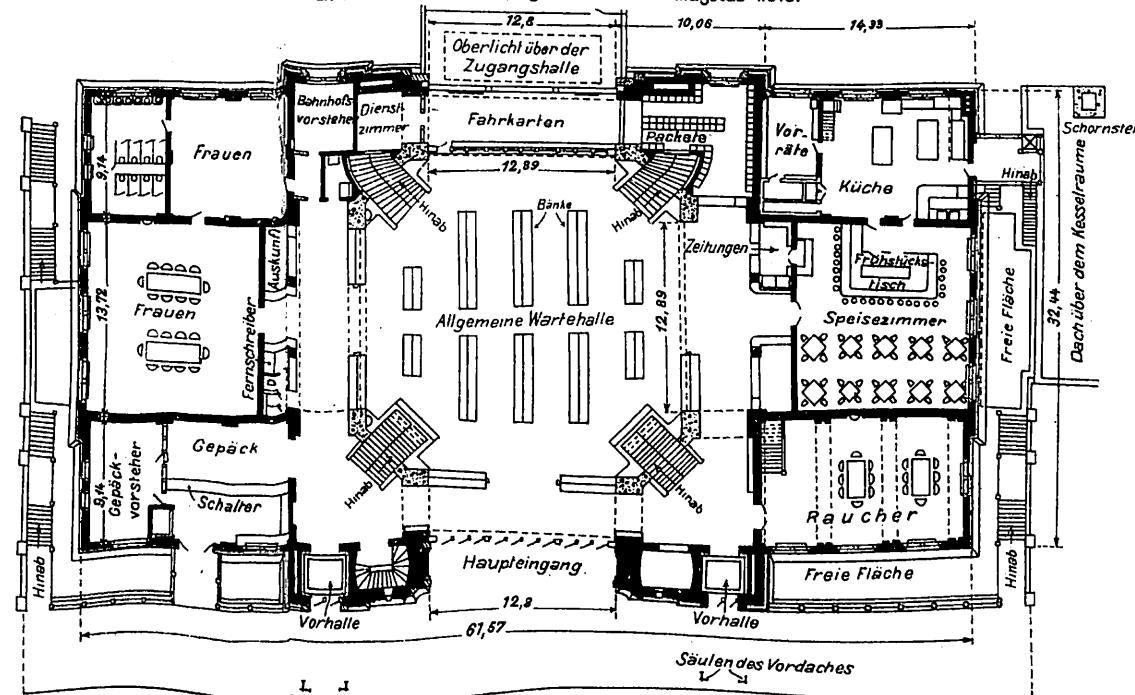


Abb. 16. Schaltübersicht für die Signale im Führergelasse.

Abb. 17. Schaltübersicht für die Vorrichtung zum Eintragen und Signal geben.

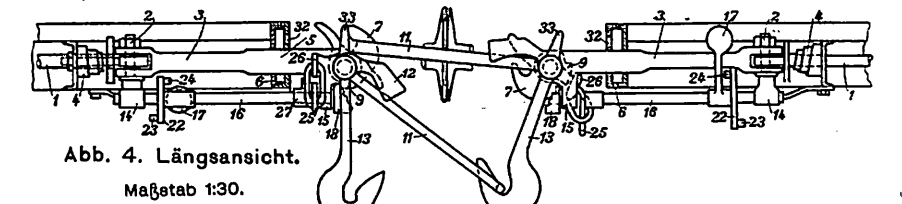


Abb. 4. Längsschnitt. Maßstab 1:30.

Abb. 4 bis 7. Selbsttätige Kuppelung von Pavia - Casalis.

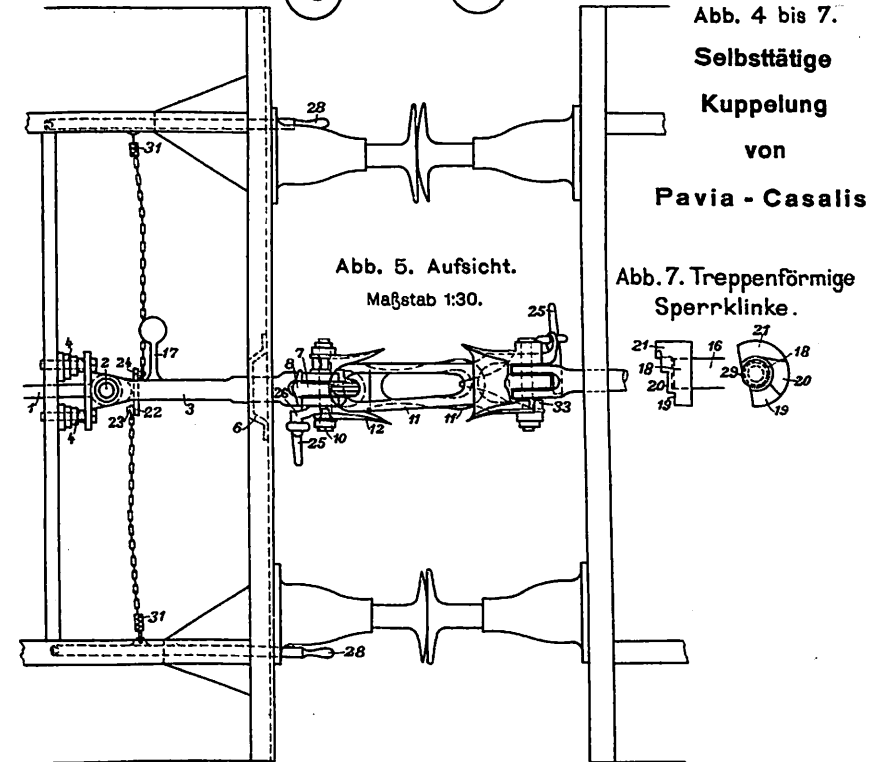


Abb. 5. Aufsicht. Maßstab 1:30.

Abb. 7. Treppenförmige Sperrklinke.

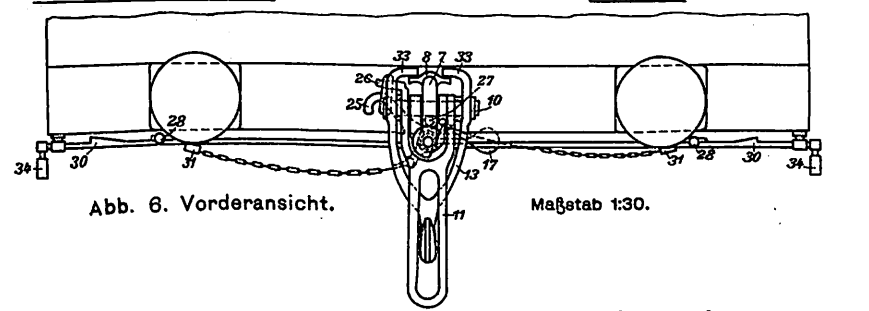


Abb. 6. Vorderansicht. Maßstab 1:30.

Abb. 18. Lokomotiv - Betriebseinrichtungen der Neuyork - Neuhaven - und Hartford - Bahn zu Cedar Hill. Lageplan. Maßstab 1:5700.

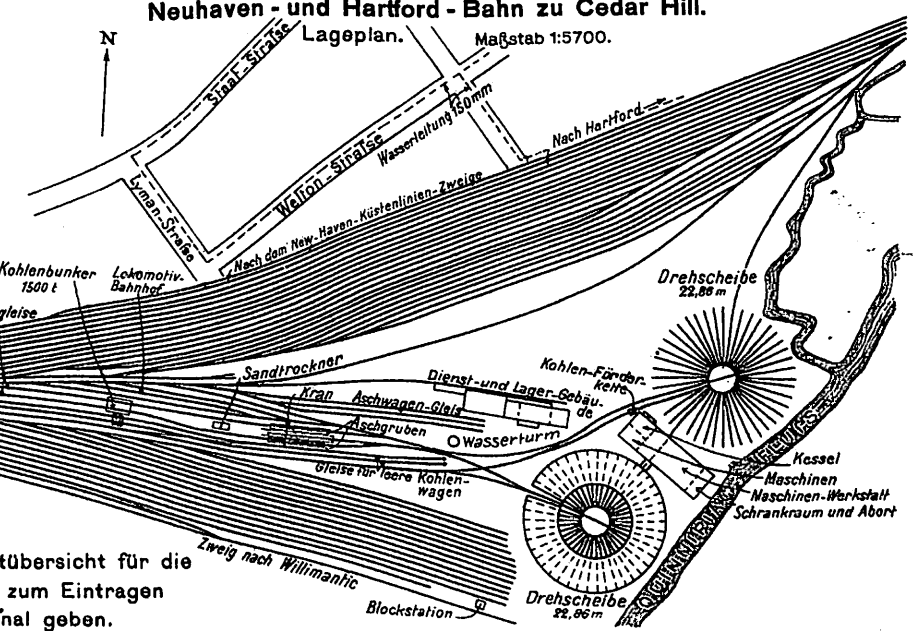


Abb. 16 und 17. Blockung mit Signalen im Führergelasse nach P. J. Simmen.

Abb. 1. Lageplan von Boston. Maßstab 1:58 000.

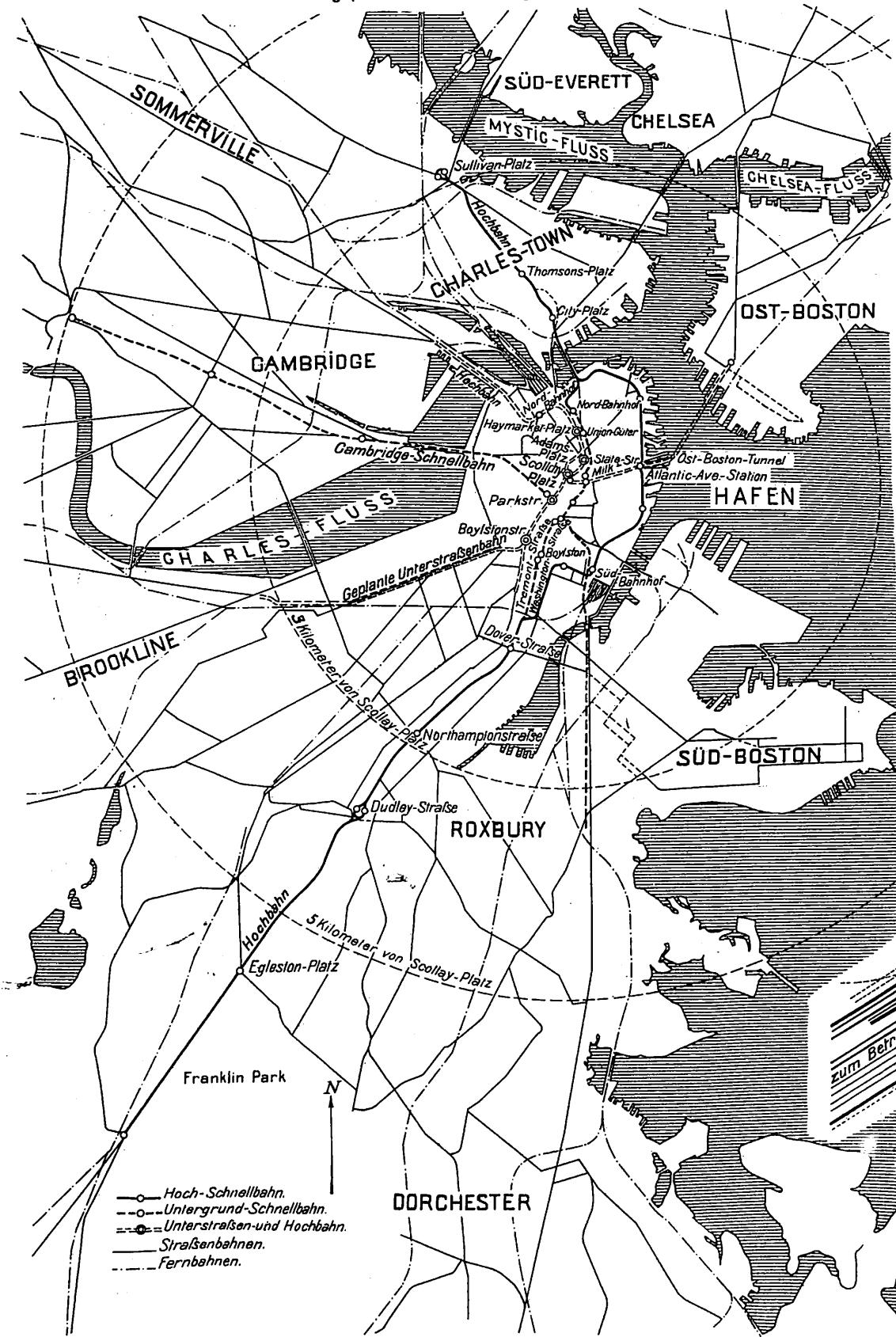


Abb. 6. Lüftungsanlage des Ost-Boston-Tunnels. Maßstab 1:400.

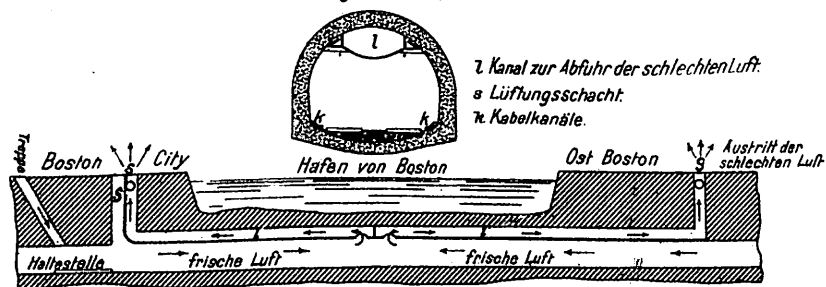


Abb. 3. Die Endhaltestelle der neuen Schnellbahn nach Cambridge an der Parkstraße in Boston. Maßstab 1:1100.

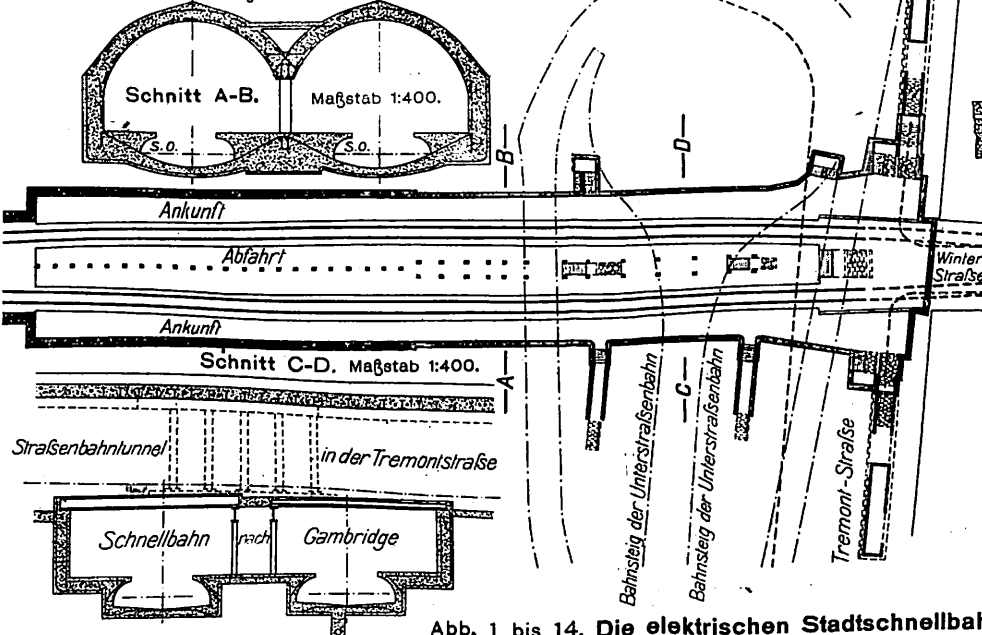


Abb. 1 bis 14. Die elektrischen Stadtschnellbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

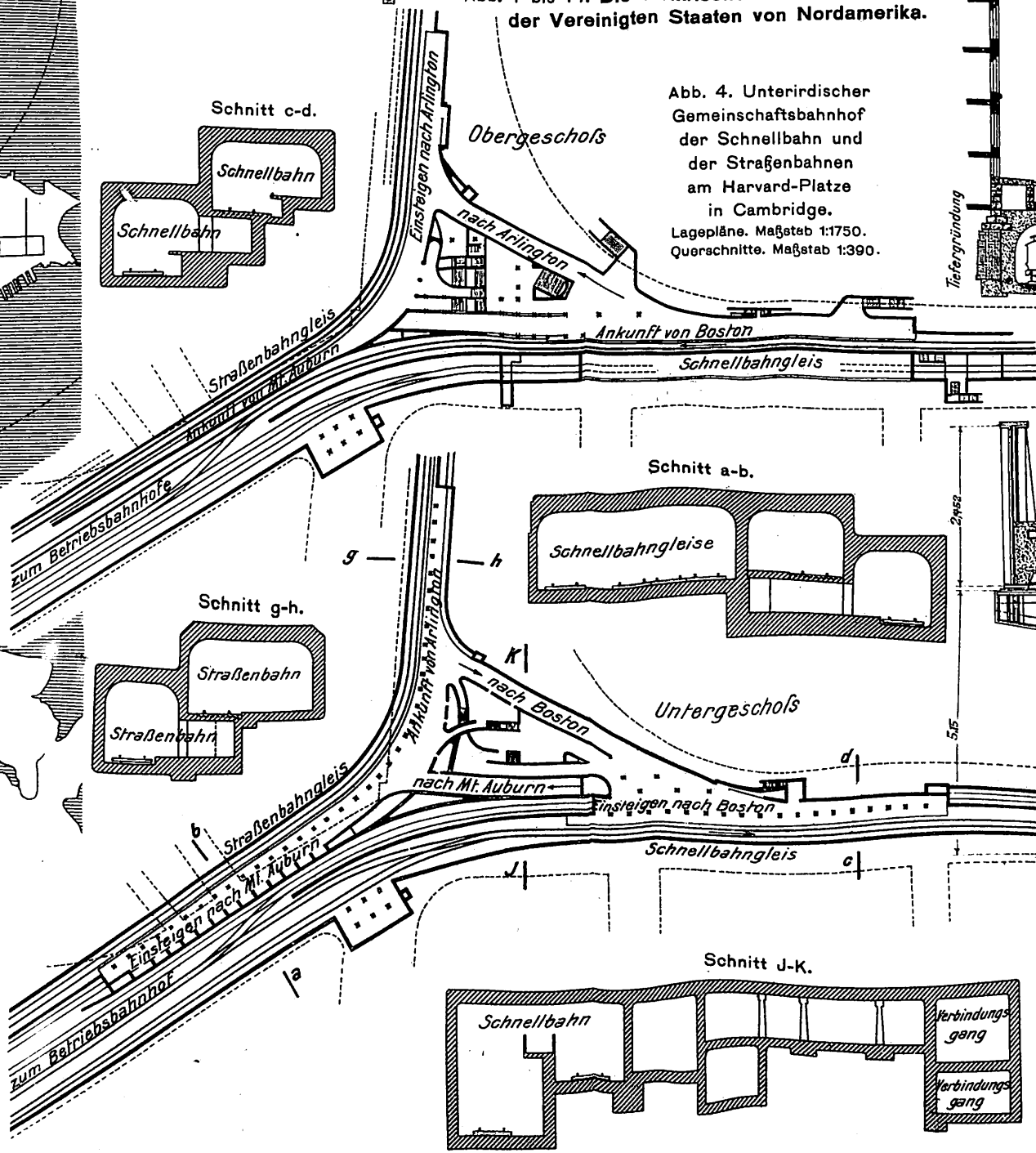


Abb. 13. Längsschnitt durch den Schild. Maßstab 1:125.

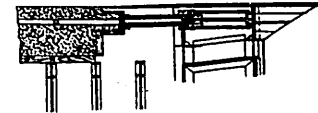


Abb. 5. Schnitt durch den Ost-Boston Tunnel. Maßstab 1:450.

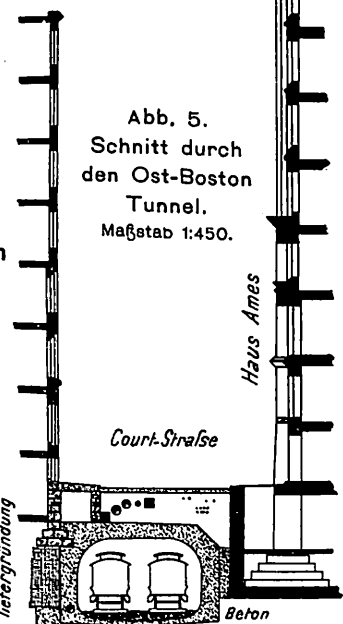


Abb. 14. Querschnitt der Hochbahnstrecke der Untergrundbahn nach Cambridge. Maßstab 1:100.

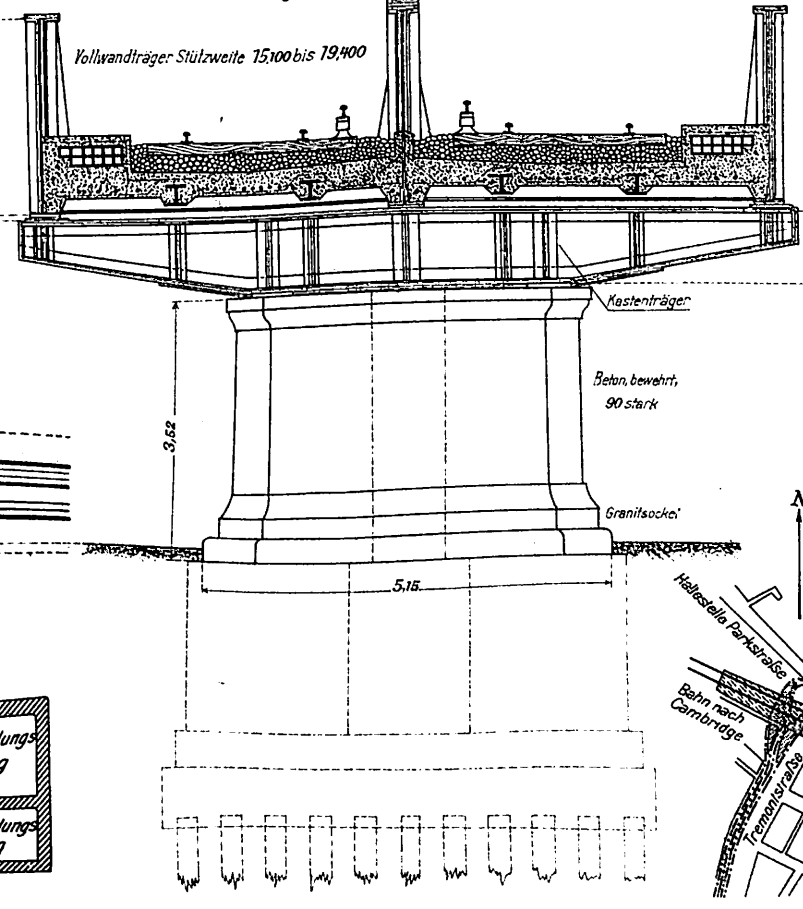


Abb. 7 bis 13. Bau des Ost-Boston Tunnels. 1913, Taf. 14.

Abb. 7 bis 12. Maßstab 1:200.

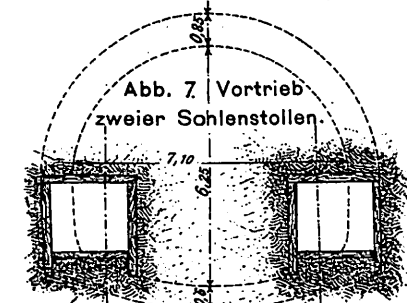


Abb. 7. Vortrieb zweier Sohlenstollen.

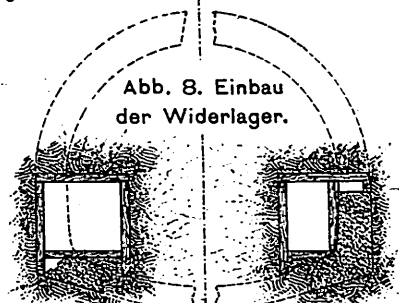


Abb. 8. Einbau der Widerlager.

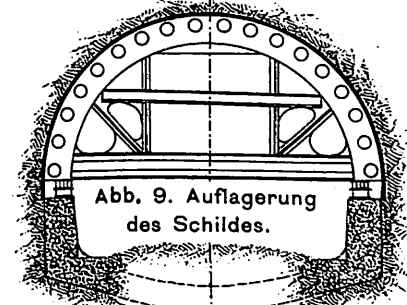


Abb. 9. Auflagerung des Schildes.

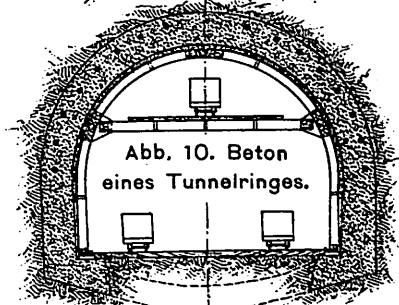


Abb. 10. Beton eines Tunnelringes.

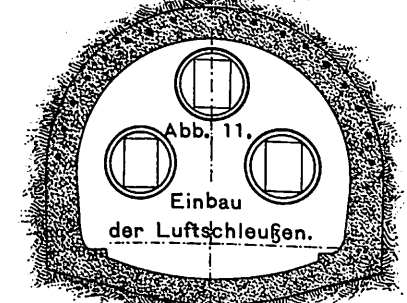


Abb. 11. Einbau der Luftschleusen.

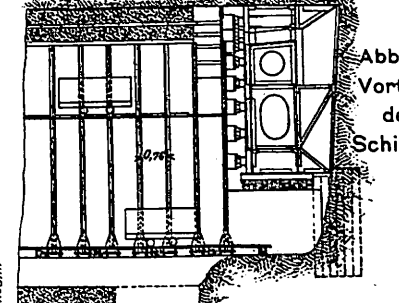


Abb. 12. Vortrieb des Schildes.

Abb. 2. Lageplan des mittleren Teiles von Boston. Maßstab 1:8500.

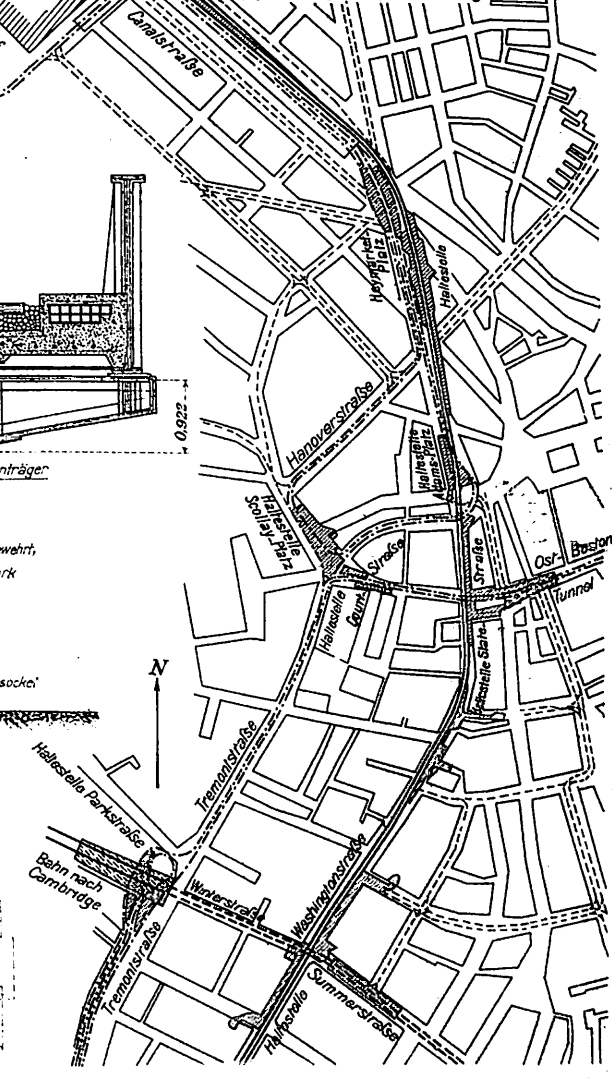


Abb. 1. Lageplan.
Maßstab 1:200 000.

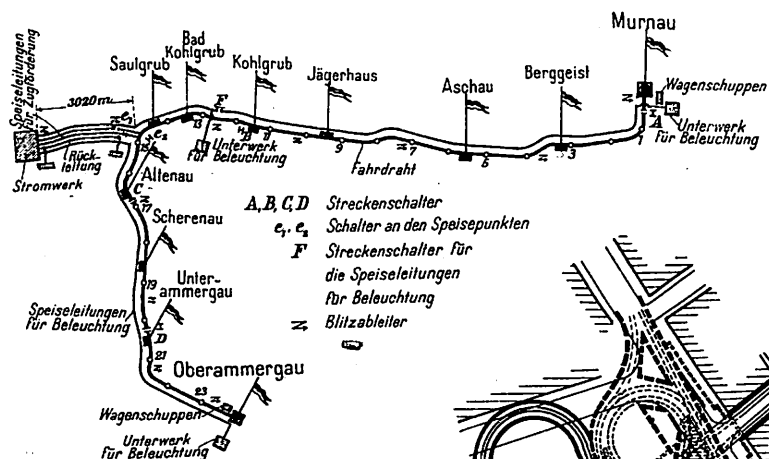


Abb. 2. Höhenplan.
Längen 1:300 000.
Höhen 1:30 000.

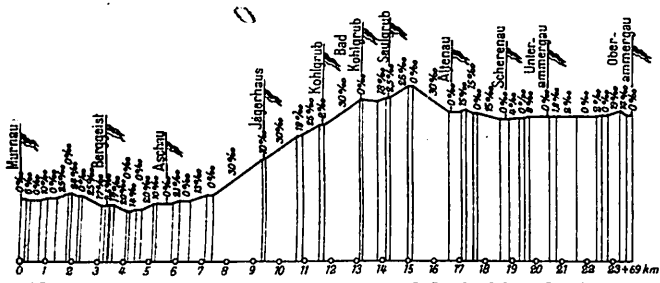


Abb. 17. Längsschnittsskizze der Schnellbahn nach Dorchester.
Längen 1:3 000. Höhen 1:1250.

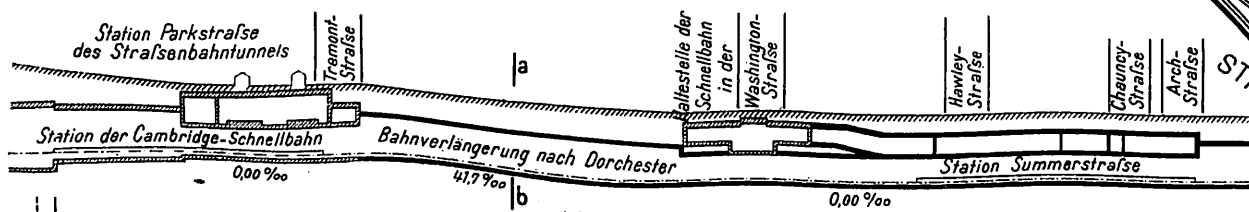


Abb. 18. Querschnitt des Tunnels der
Boylston-Straße. Maßstab 1:225.

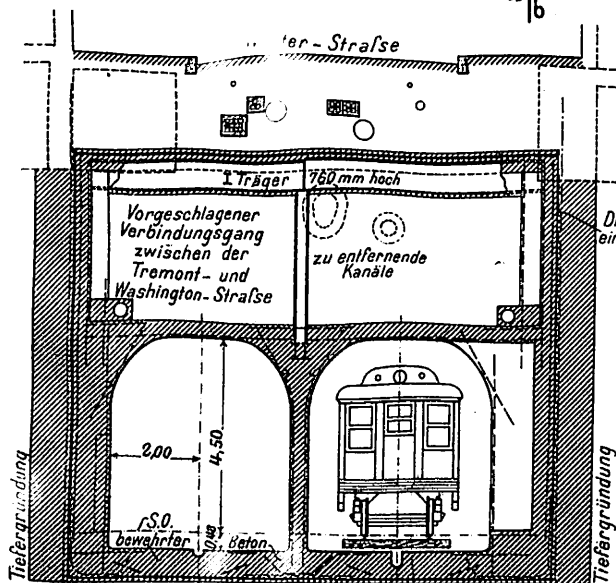
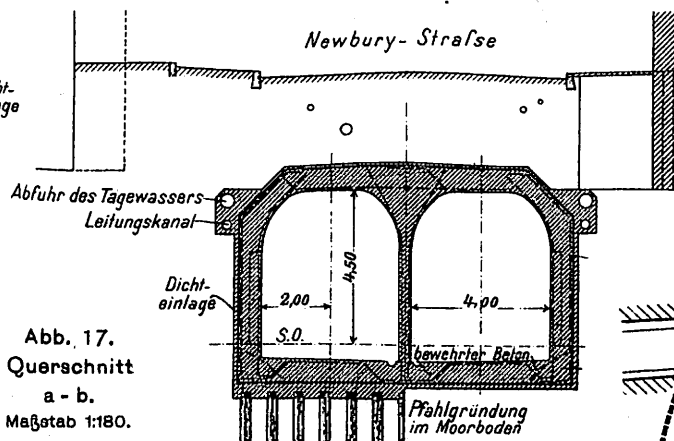


Abb. 17.
Querschnitt
a - b.
Maßstab 1:180.



**Abb. 15 bis 18.
Die elektrischen
Stadtschnellbahnen
der Vereinigten Staaten
von Nordamerika.**

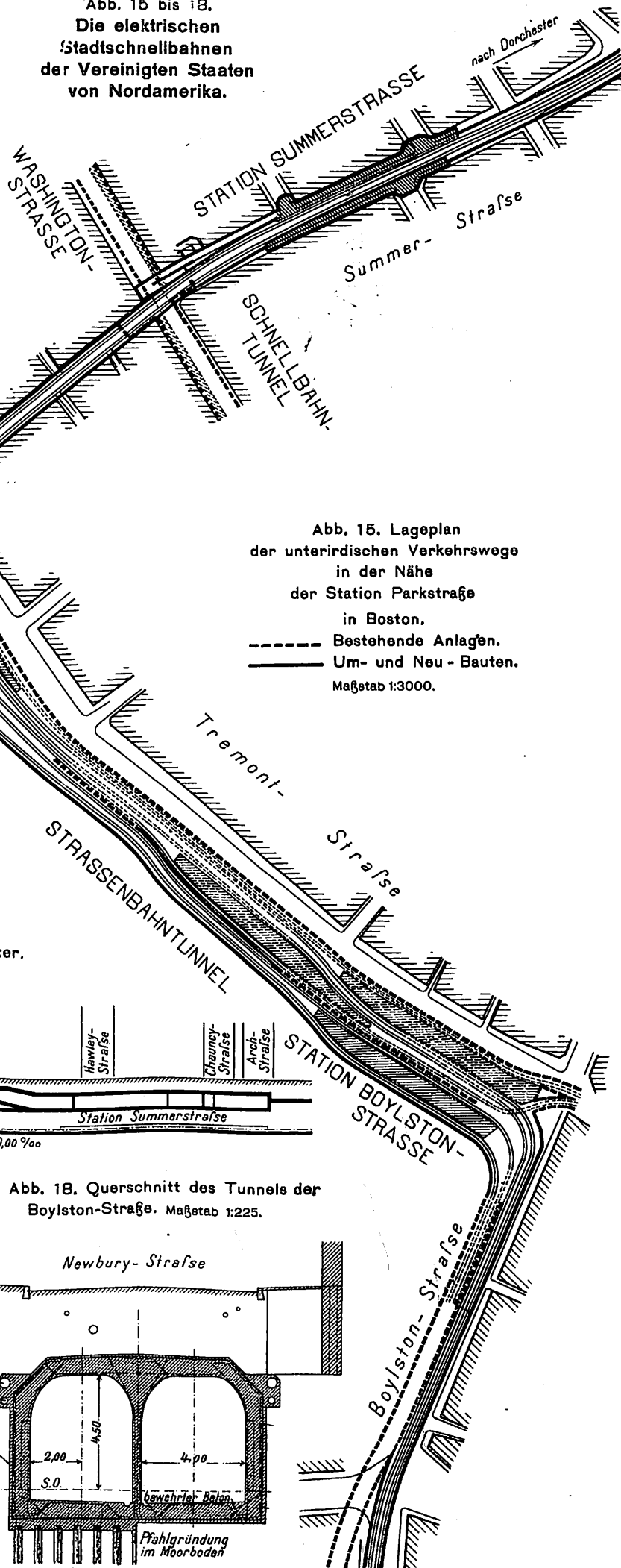
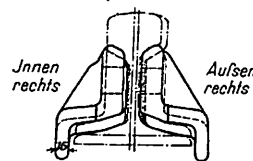
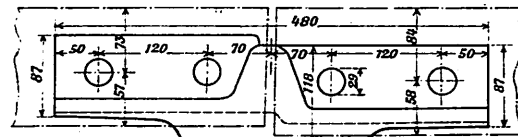


Abb. 105. Rechte äußere Verbindungslasche.
Schweißstahl. Maßstab 1:8.

Kopfansicht.

Abb. 105 und 106. Laschen-
verbindung für Breitfußschienen.
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Seitenansicht.



Aufsicht.

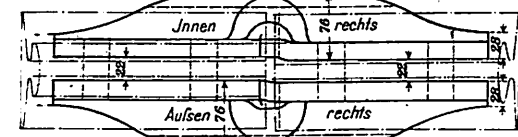


Abb. 107. Aufsicht.

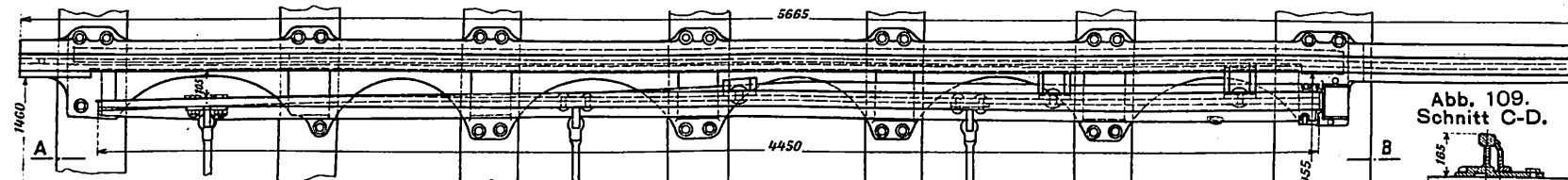
Abb. 107 bis 111. Zungenvorrichtung der einfachen
Weiche 1:7,7 aus Manganflußstahl.
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Maßstab 1:25.

Abb. 108. Schnitt A-B.

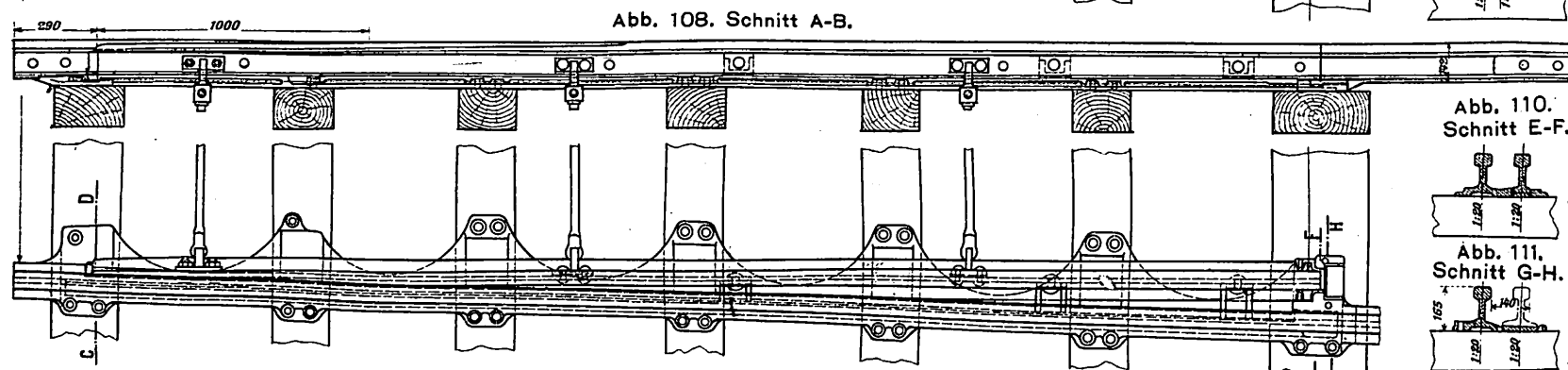
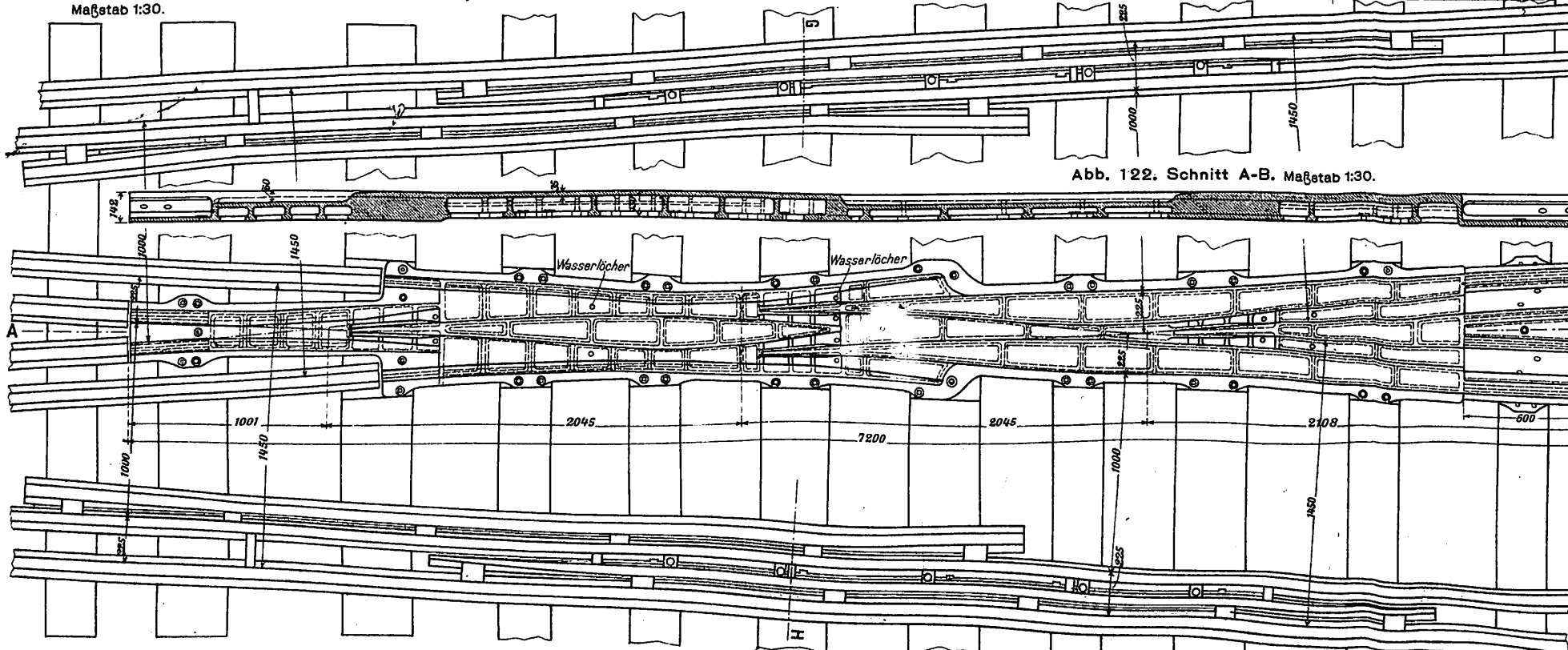
Abb. 121 bis 124. Einfache Weiche 11:100 mit Herzstück
aus Manganflußstahl für zwei Spuren mit vier Strängen.
Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.Abb. 121 Aufsicht.
Maßstab 1:30.

Abb. 122. Schnitt A-B. Maßstab 1:30.

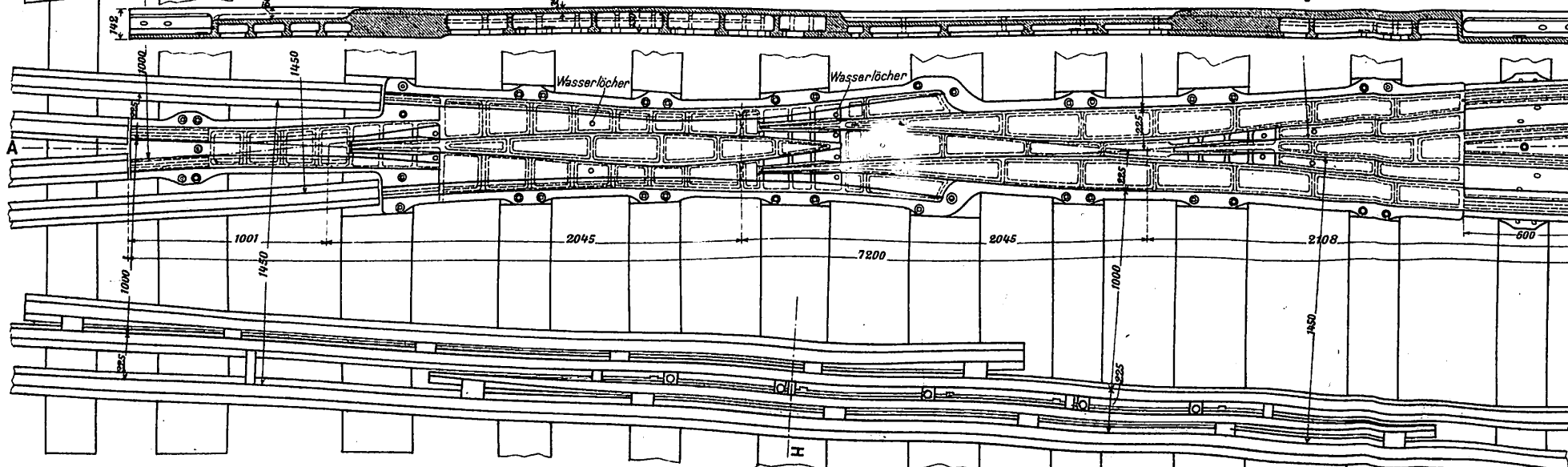
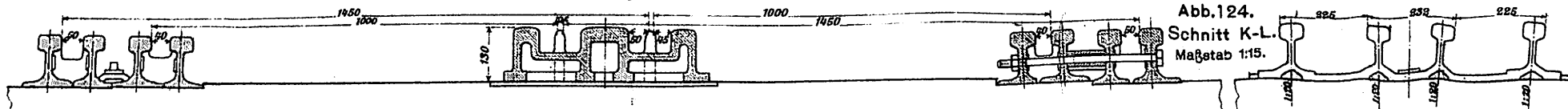
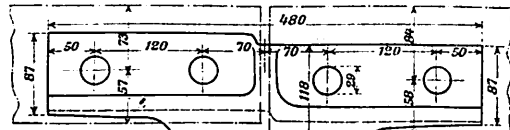


Abb. 123. Schnitt G-H. Maßstab 1:15.

Abb. 124.
Schnitt K-L.
Maßstab 1:15.Abb. 105. Rechte äußere Verbindungslasche.
Manganflußstahl. Maßstab 1:8.

Seitenansicht.



Aufsicht.

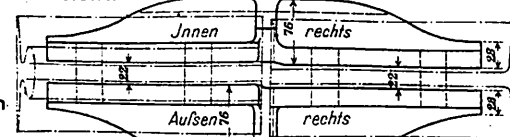
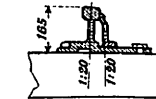
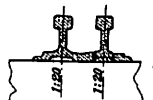
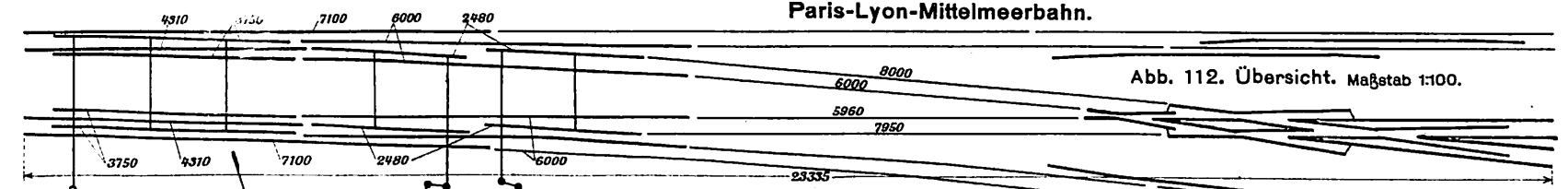
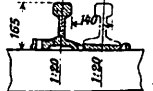
Abb. 109.
Schnitt C-D.Abb. 110.
Schnitt E-F.Abb. 111.
Schnitt G-H.

Abb. 112. Übersicht. Maßstab 1:100.

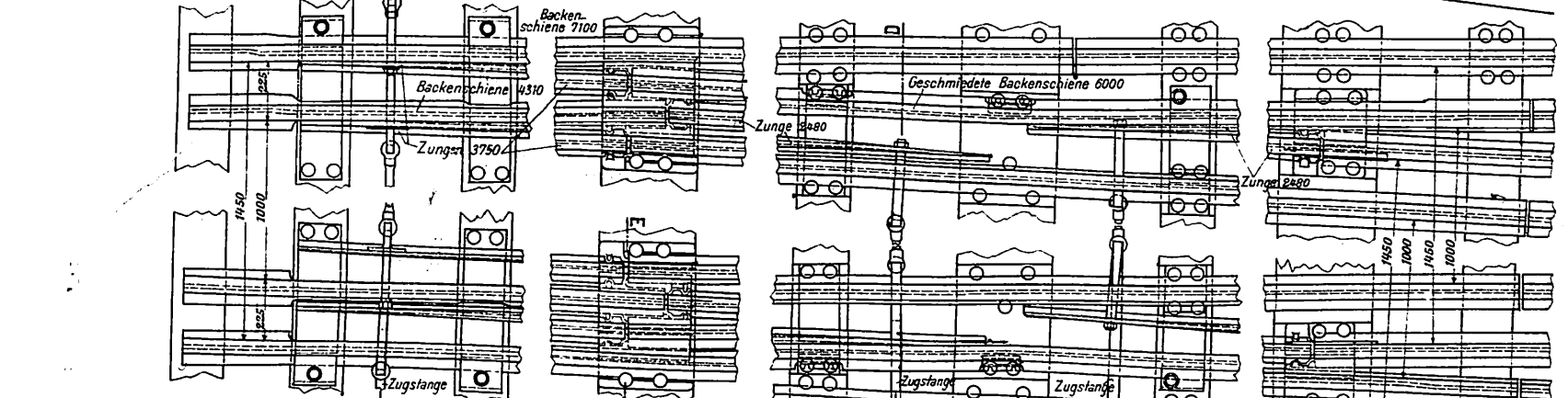
Abb. 113. Grundriß.
Abb. 113 bis 116. Maßstab 1:25.

Abb. 114. Schnitt A-B

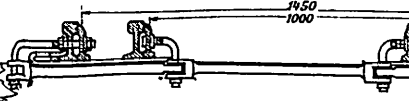
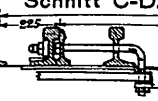
Abb. 115.
Schnitt C-D.

Abb. 117 bis 120. Herzstück 9:100 aus Manganflußstahl. Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Abb. 116.
Schnitt E-F.

Abb. 117. Schnitt A-B. Maßstab 1:30.

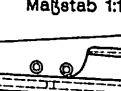
Abb. 119.
Schnitt O-P.
Maßstab 1:15.

Abb. 118. Grundriß. Maßstab 1:30.

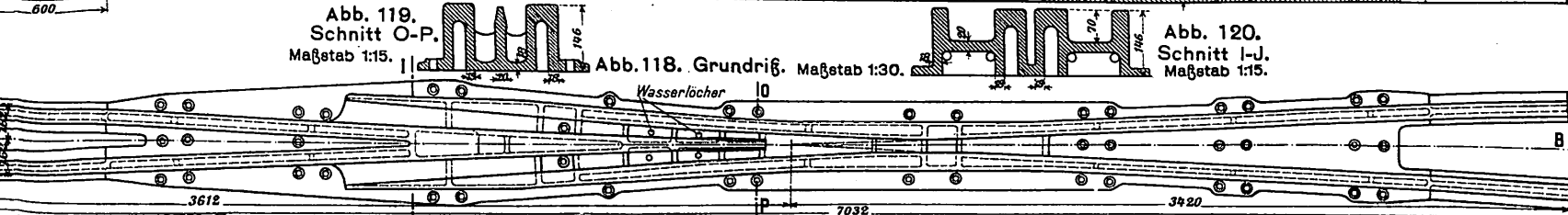
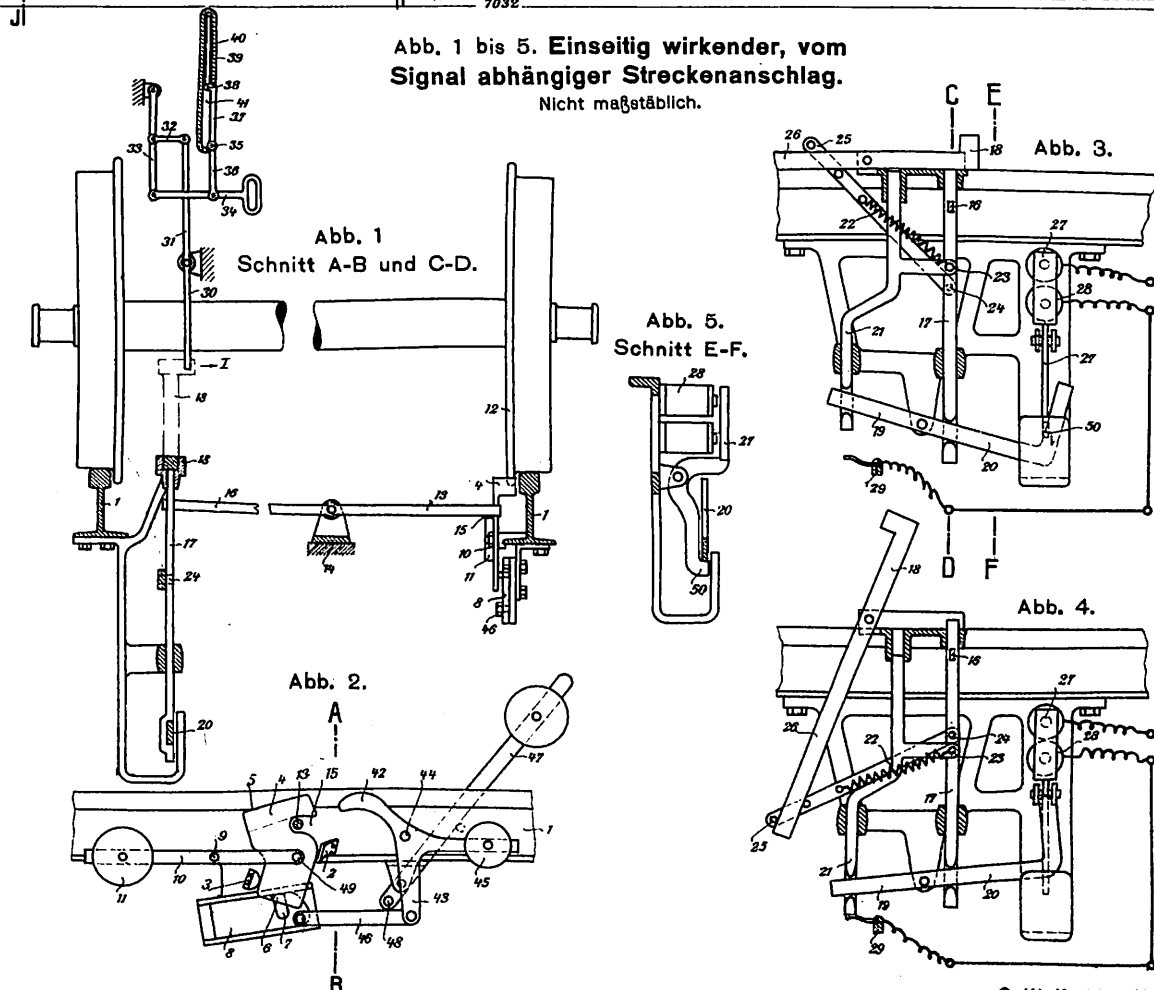
Abb. 120.
Schnitt I-J.
Maßstab 1:15.Abb. 1 bis 5. Einseitig wirkender, vom
Signal abhängiger Streckenanschlag.
Nicht maßstäblich.

Abb. 7. Kurbelantrieb, Wurfgetriebe, der Förderrinne.

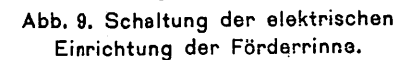


Abb. 8. Darstellung
des Schleppkurbeltriebwerkes
des Wurfgetriebes.

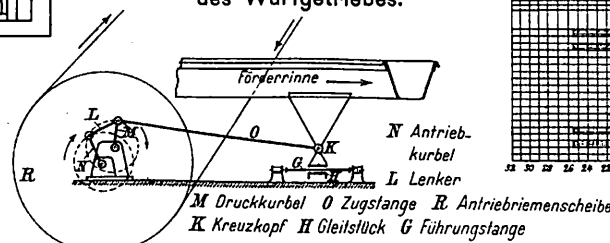


Abb. 2. Längsansicht
Maßstab 1:80.

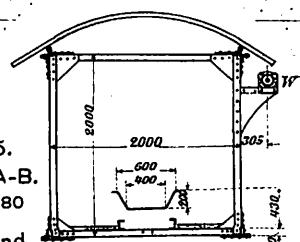


Abb. 5.
Schnitt A-B
Maßstab 1:80

Abb. 3. Grundriß und wagerechter Schnitt.

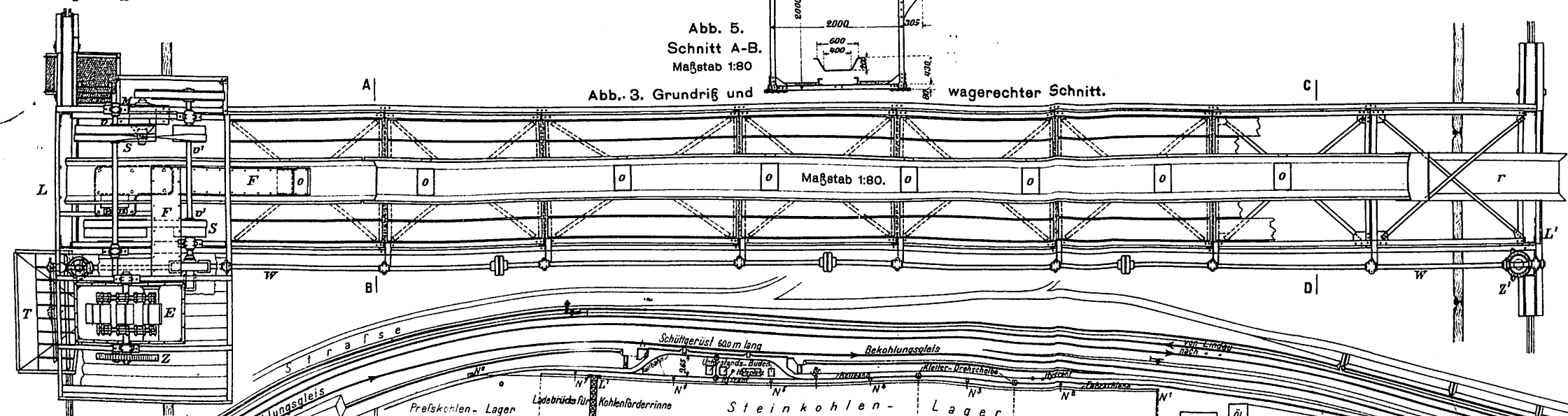


Abb. 1. Lageplan. Maßstab 1:2300

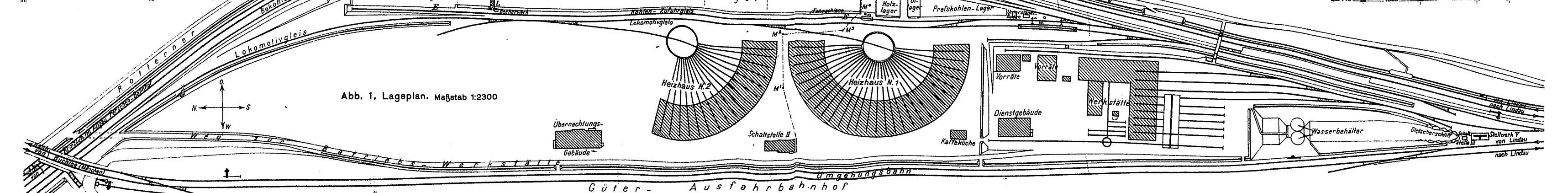


Abb. 4. Ansicht von vorn.
Maßstab 1:80.

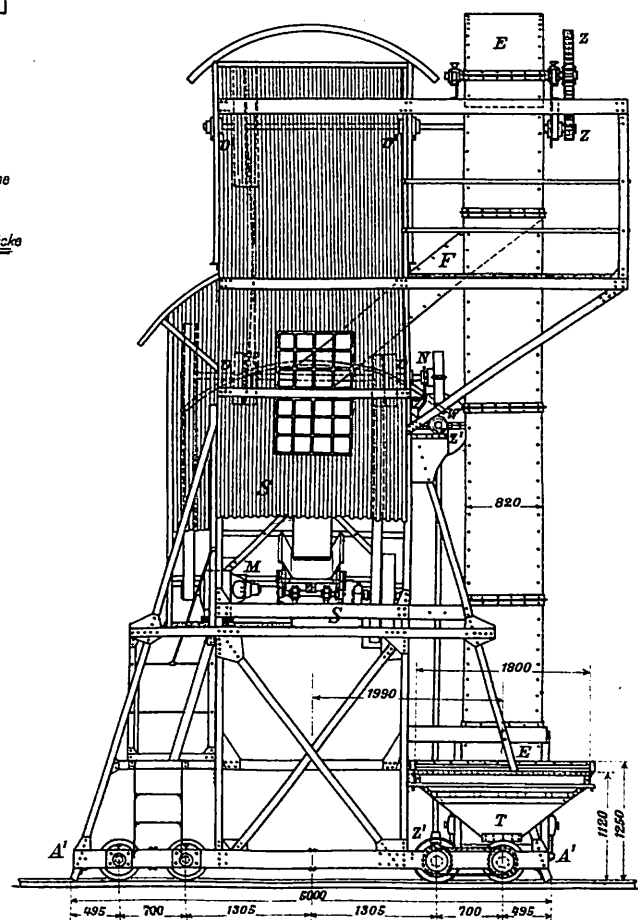
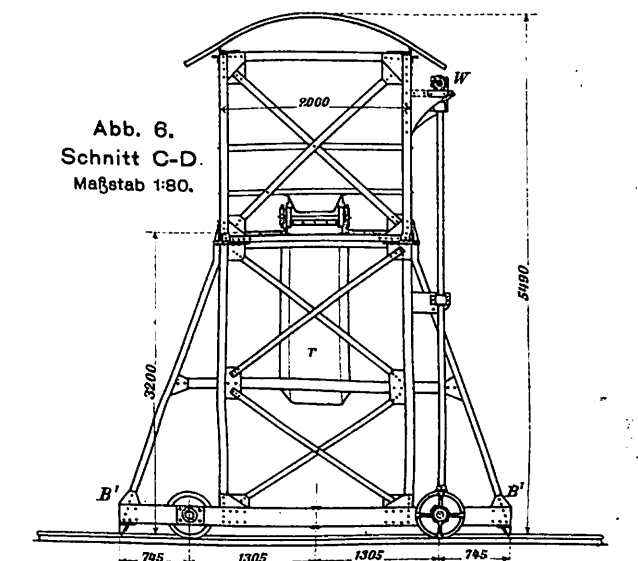
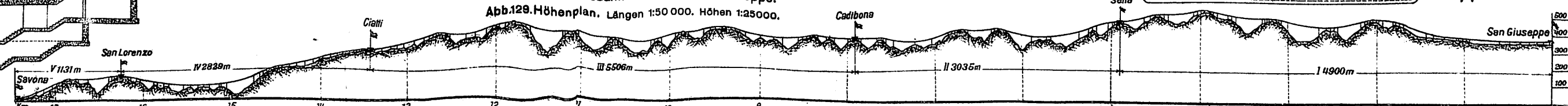
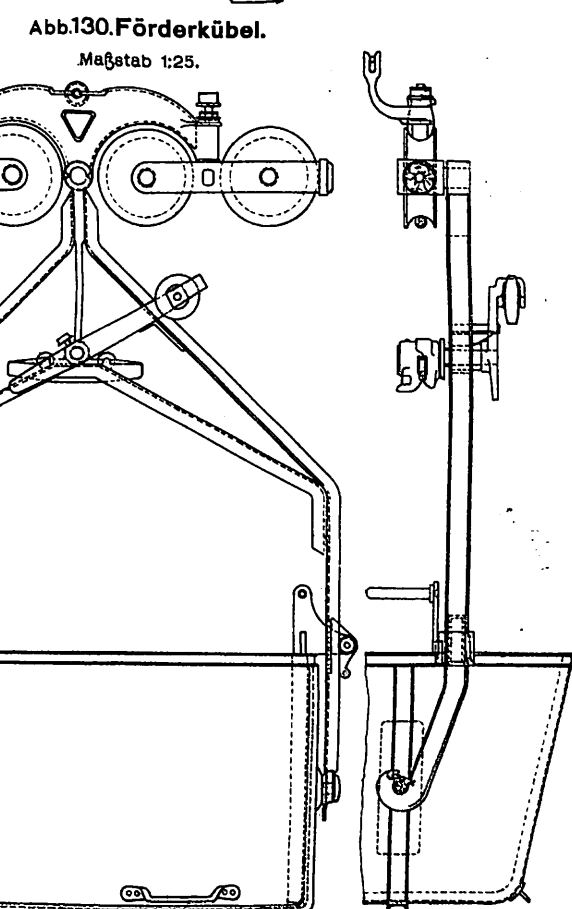
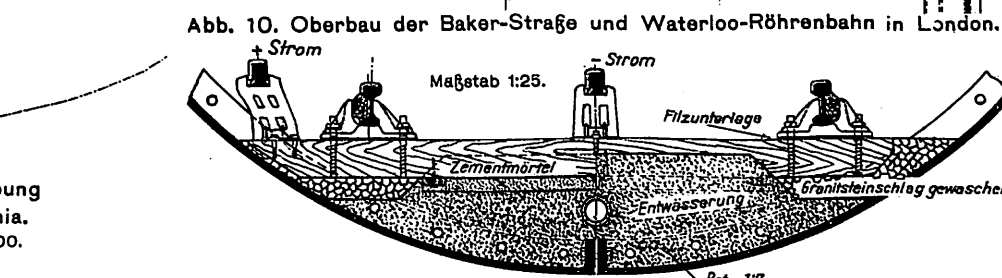
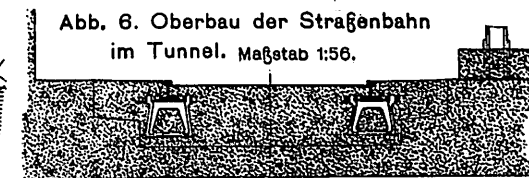
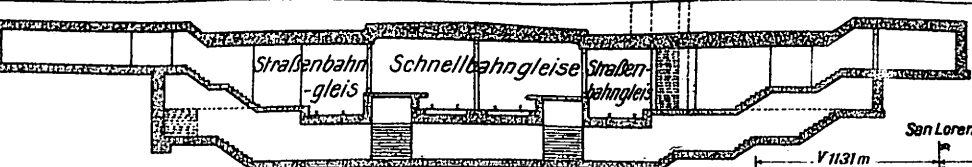


Abb. 6.
Schnitt C-D.
Maßstab 1:80.





Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.
Abb. 1 bis 5. 1 C 1. II. T. F. S. - Lokomotive der russischen Staatsbahnen.
Drehgestell nach Zara - Krauß.

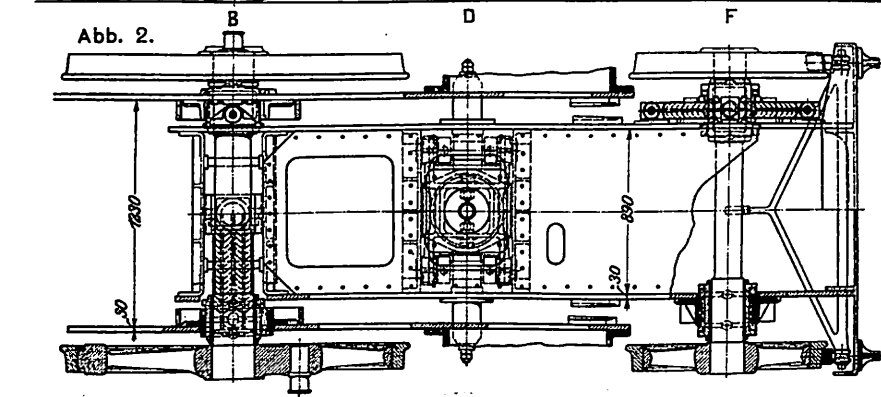
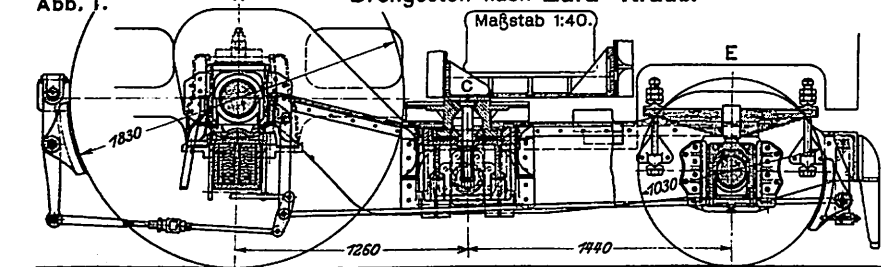


Abb. 6 bis 11. Lokomotiv - Ölfeuerung.

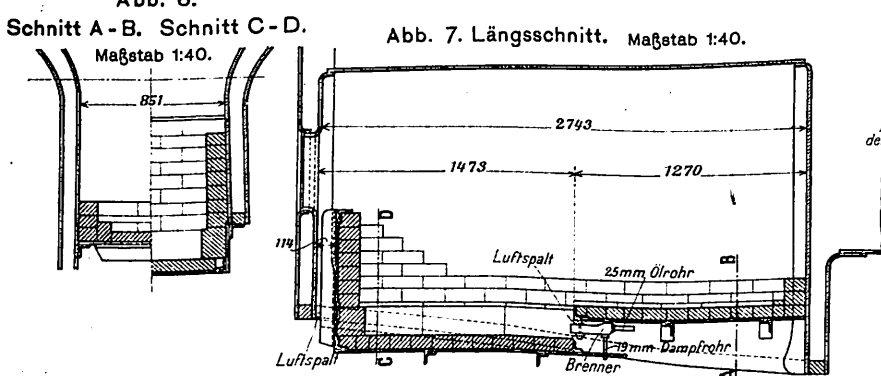


Abb. 7. Längsschnitt. Maßstab 1:40.

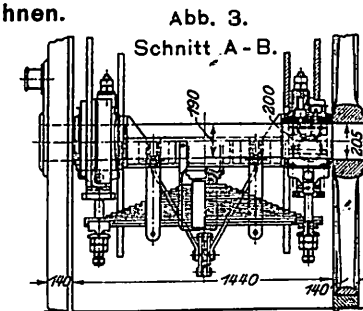
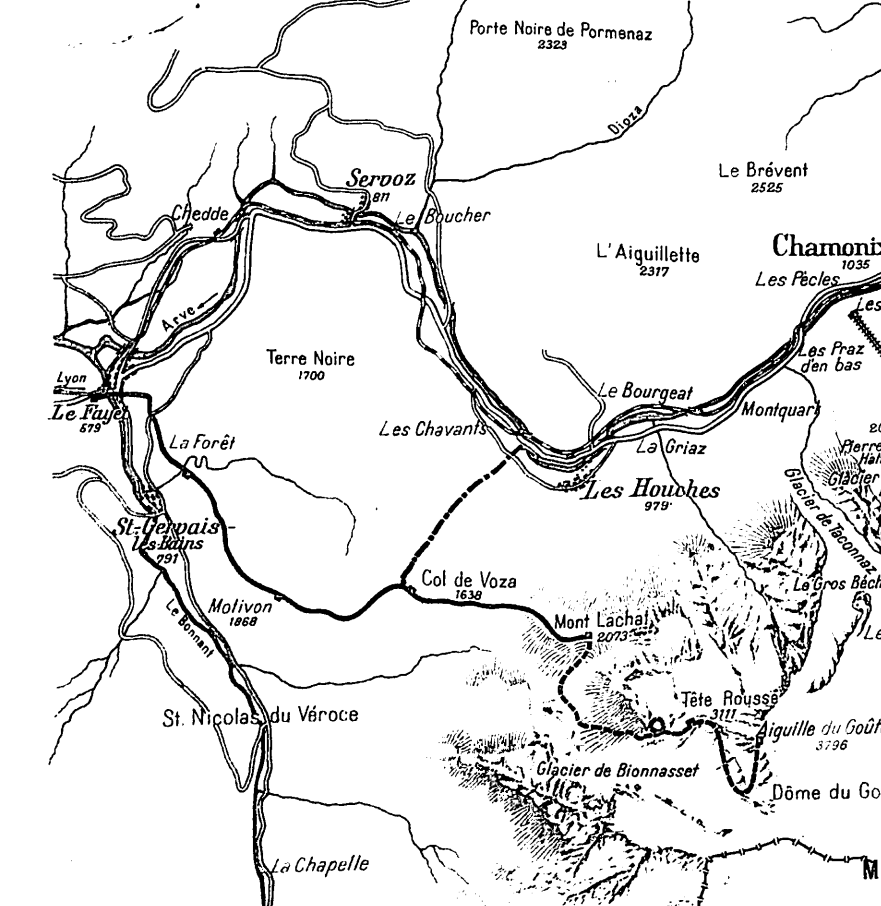


Abb. 4. Schnitt C-D.

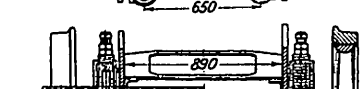
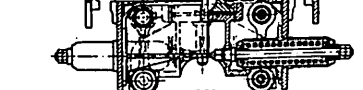


Abb. 8. Brenner für Lokomotiv - Ölfeuerung.

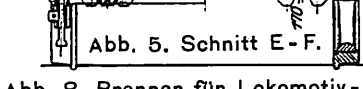


Abb. 9. Schnitt A-B.

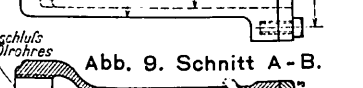
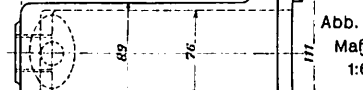


Abb. 12 bis 14. Güterförderung in Schuppen auf Hängebahnen.

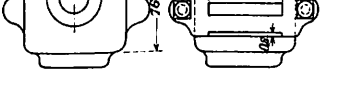


Abb. 13. Querschnitt. Maßstab 1:1550.



Abb. 12. Grundriß. Maßstab 1:3100.



Abb. 14. Umladeschuppen. Maßstab 1:3800.



Abb. 17 bis 20. Wagen für Eisbeförderung. Maßstab 1:55.

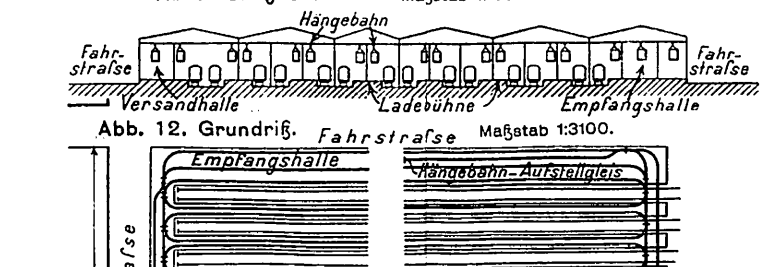


Abb. 17. Grundriß und wagerechter Schnitt.



Abb. 19. Längsschnitt und Längsansicht.



Abb. 20. Schnitt A-A.

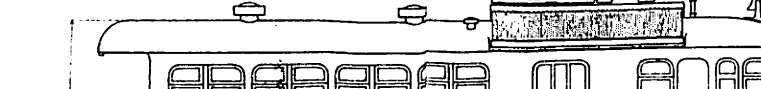


Abb. 21. 1 E 1. II. T. F. G. - Lokomotive der Chicago - Burlington und Quinci - Bahn.

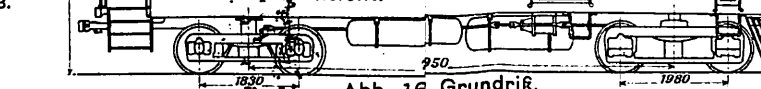


Abb. 24. Oberer Teil der Montblancbahn.

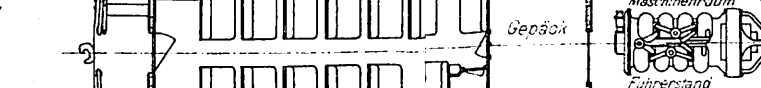


Abb. 25. Längsschnitt der Montblancbahn.



Abb. 23. Längsschnitt der Montenversbahn.



Abb. 22 bis 25. Bahnen des Montblancstockes.



Abb. 23. Längsschnitt der Montenversbahn.

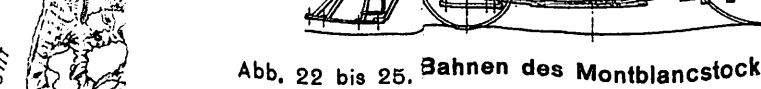


Abb. 24. Oberer Teil der Montblancbahn.

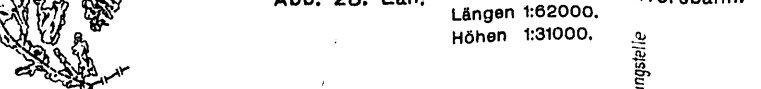


Abb. 25. Längsschnitt der Montblancbahn.



Abb. 22 bis 25. Bahnen des Montblancstockes.

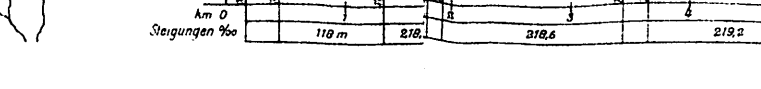


Abb. 17 bis 20. Wagen für Eisbeförderung. Maßstab 1:55.

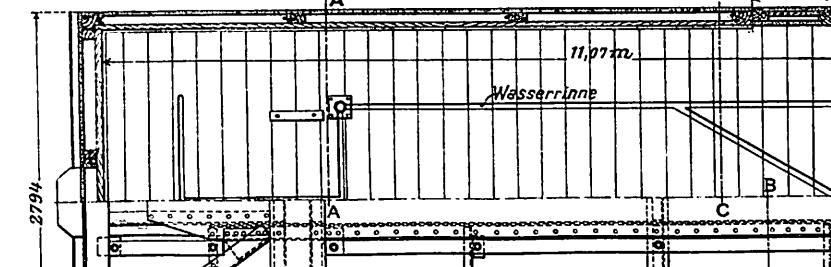


Abb. 17. Grundriß und wagerechter Schnitt.

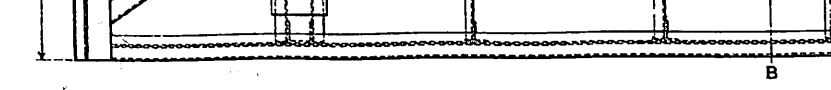


Abb. 19. Längsschnitt und Längsansicht.

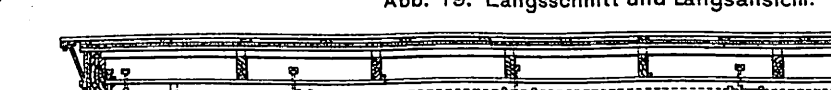


Abb. 20. Schnitt A-A.

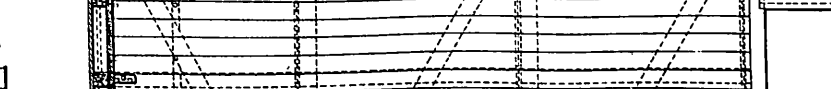


Abb. 21. 1 E 1. II. T. F. G. - Lokomotive der Chicago - Burlington und Quinci - Bahn.

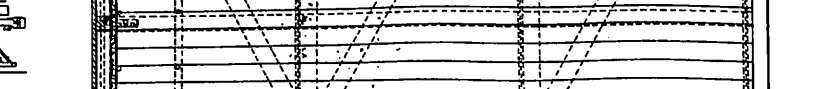


Abb. 24. Oberer Teil der Montblancbahn.



Abb. 25. Längsschnitt der Montblancbahn.

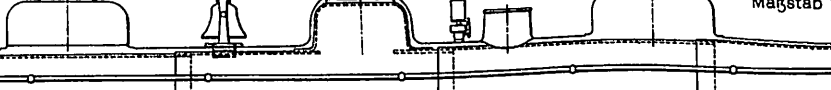


Abb. 23. Längsschnitt der Montenversbahn.

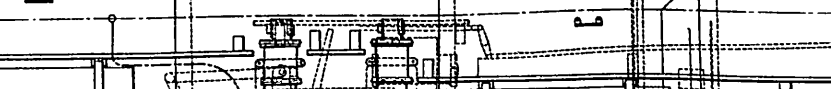


Abb. 22 bis 25. Bahnen des Montblancstockes.

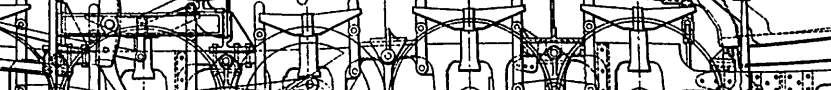


Abb. 23. Längsschnitt der Montenversbahn.

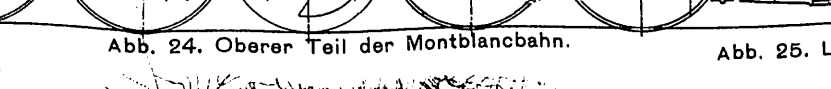


Abb. 24. Oberer Teil der Montblancbahn.



Abb. 25. Längsschnitt der Montblancbahn.

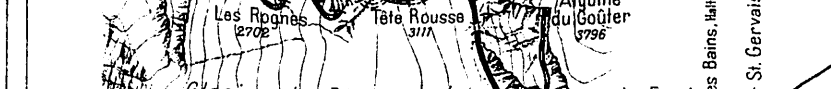


Abb. 22 bis 25. Bahnen des Montblancstockes.



Abb. 18. 1913, Taf. 20.

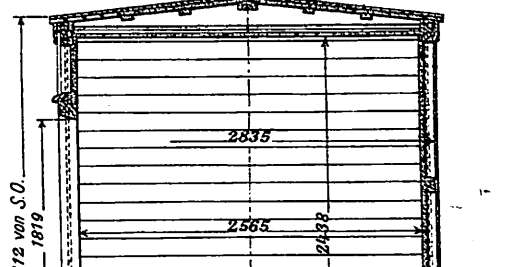


Abb. 17. Grundriß und wagerechter Schnitt.

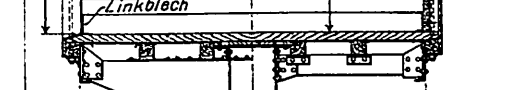


Abb. 19. Längsschnitt und Längsansicht.



Abb. 20. Schnitt A-A.



Abb. 21. 1 E 1. II. T. F. G. - Lokomotive der Chicago - Burlington und Quinci - Bahn.



Abb. 24. Oberer Teil der Montblancbahn.



Abb. 25. Längsschnitt der Montblancbahn.

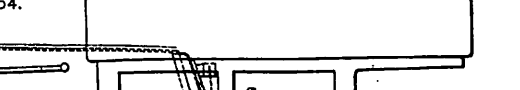


Abb. 23. Längsschnitt der Montenversbahn.



Abb. 22 bis 25. Bahnen des Montblancstockes.

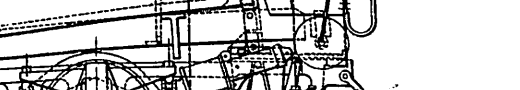


Abb. 23. Längsschnitt der Montenversbahn.

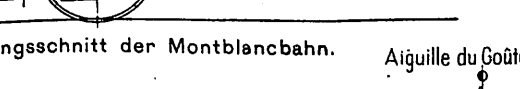


Abb. 24. Oberer Teil der Montblancbahn.

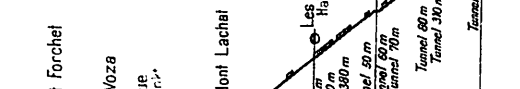


Abb. 25. Längsschnitt der Montblancbahn.

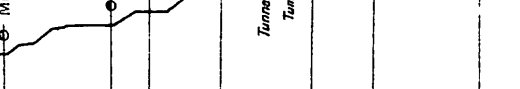


Abb. 22 bis 25. Bahnen des Montblancstockes.

