

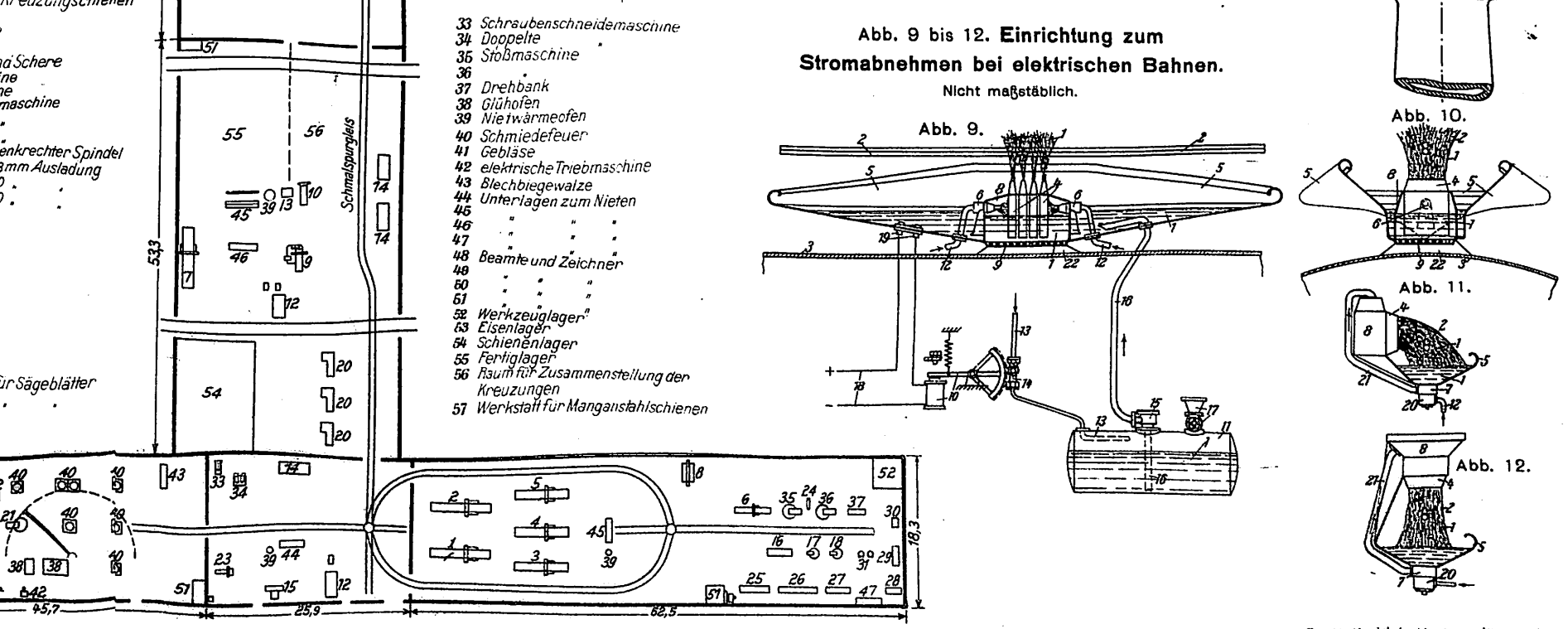
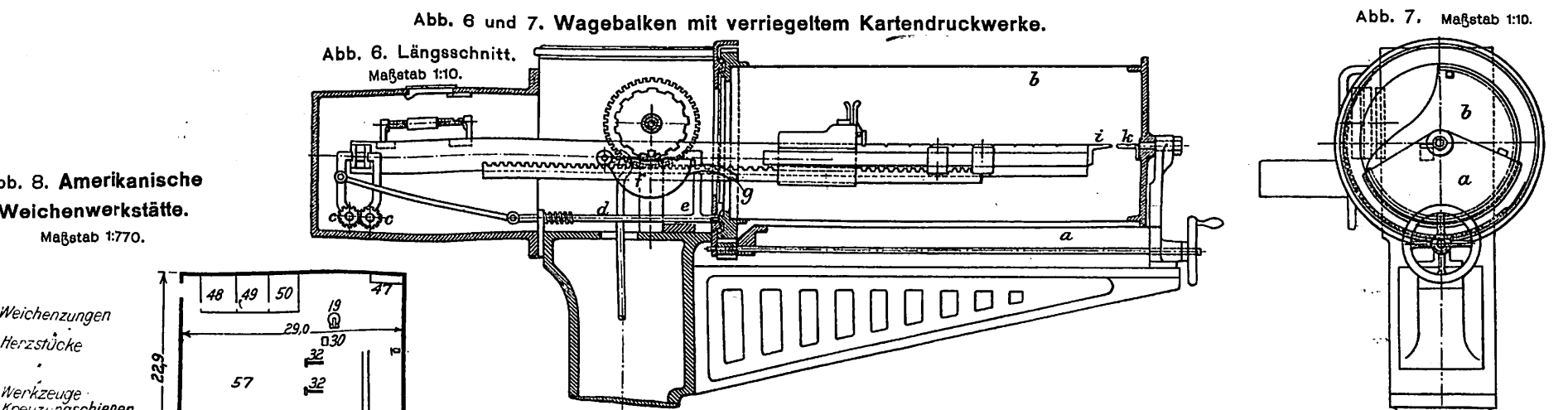
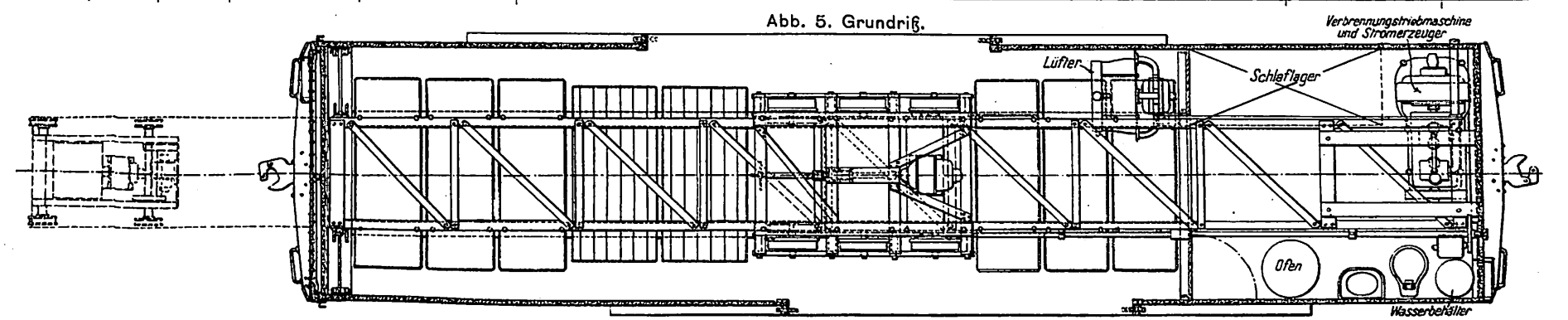
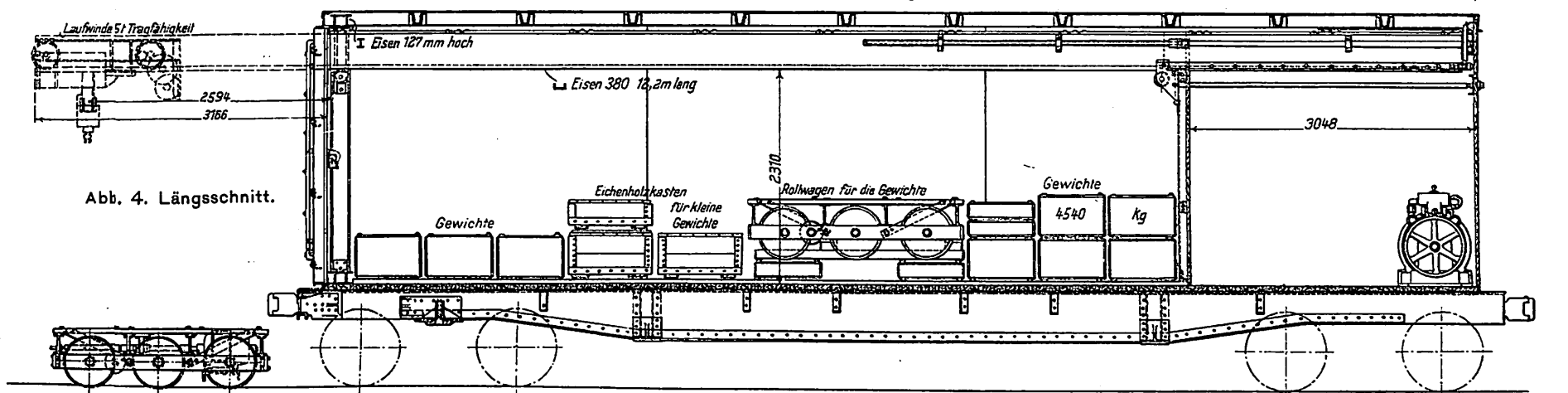
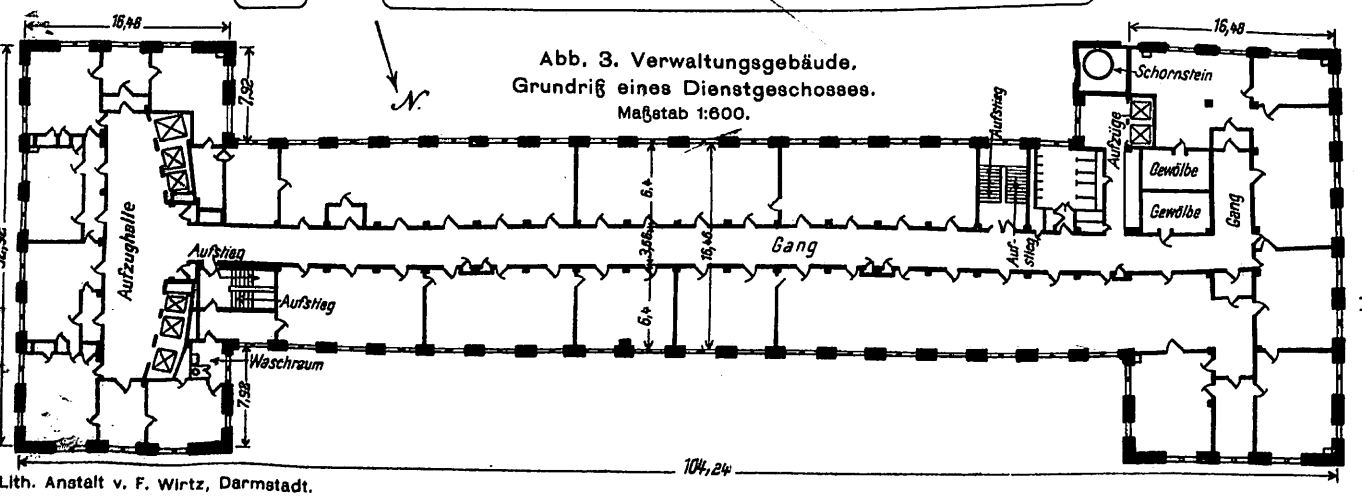
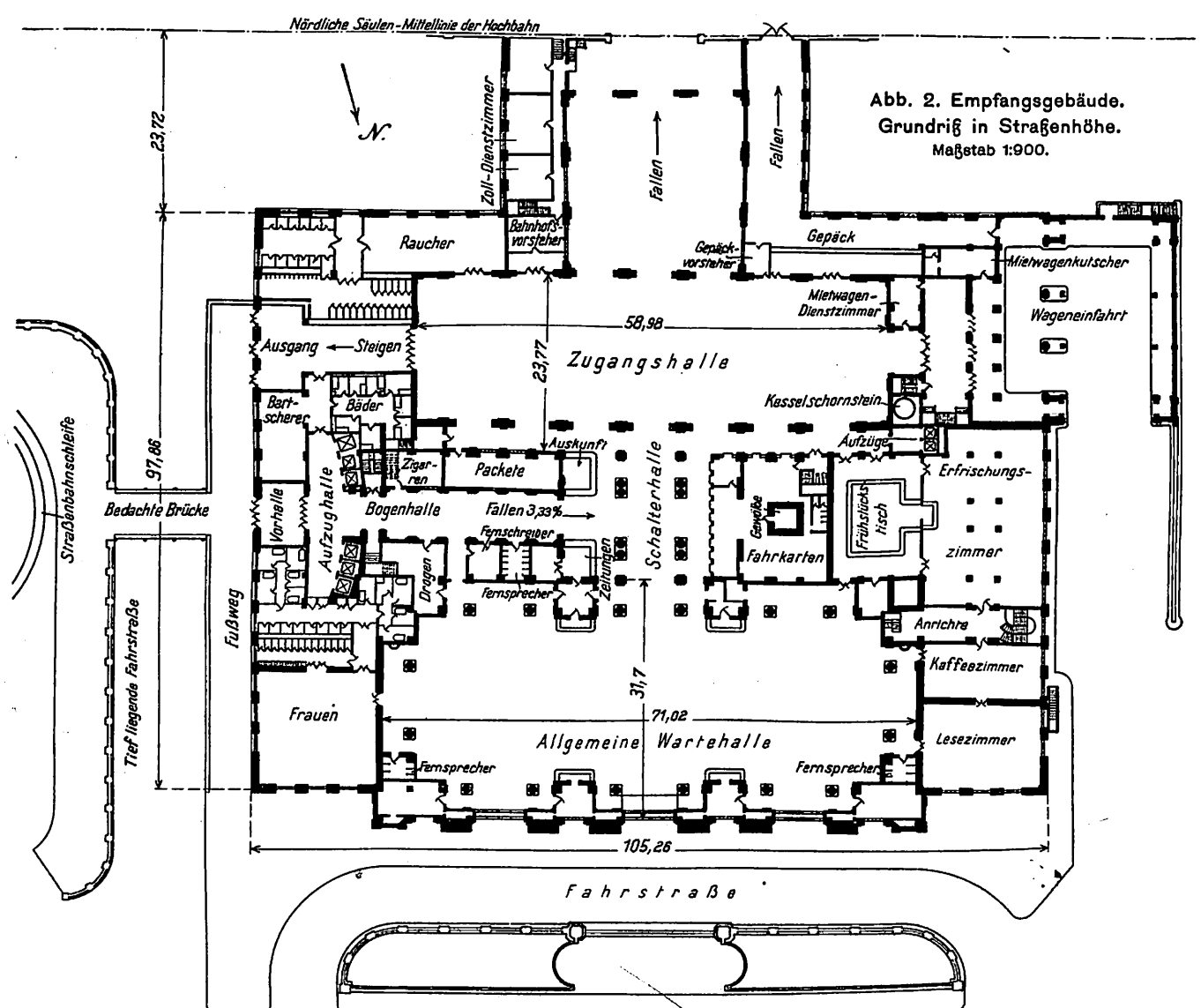
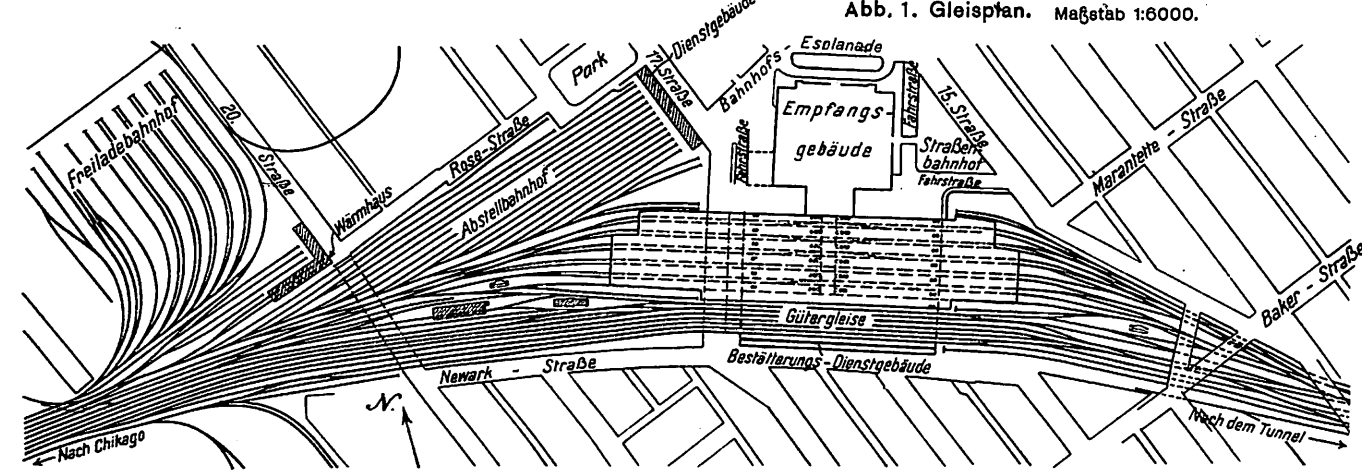


Abb. 1 bis 3. 2 C. IV. T. T. S - Lokomotive, Französische Staatsbahnen. Maßstab 1:35.

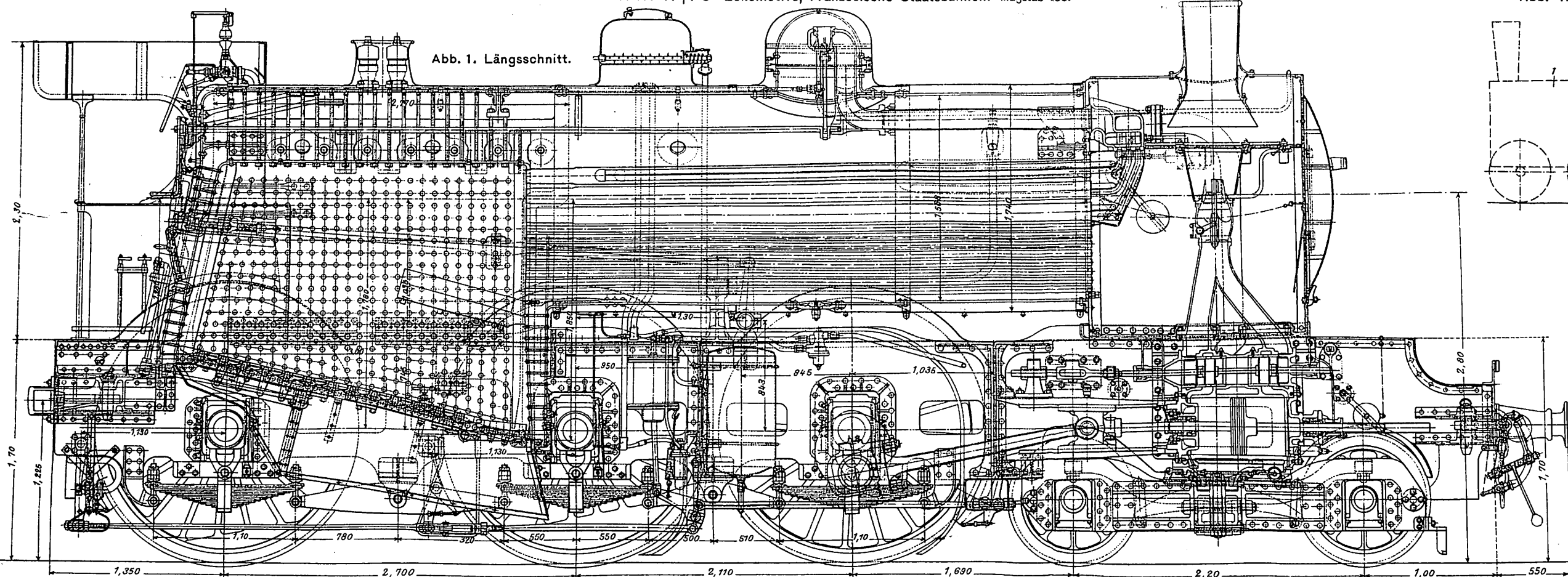


Abb. 2. Grundriß.

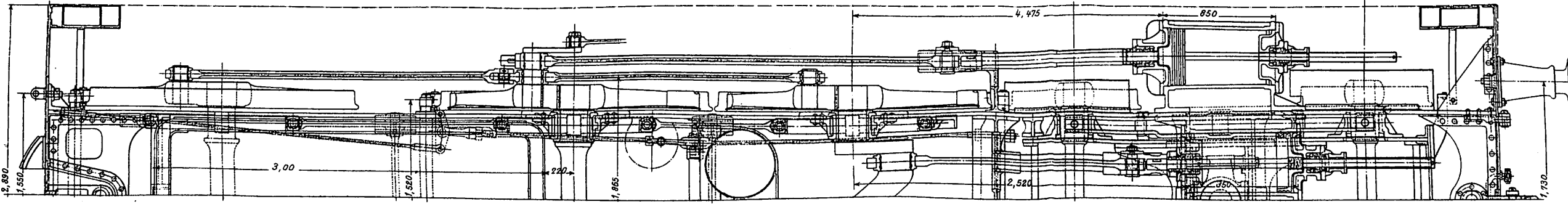


Abb. 3. Längsschnitt durch den Tender.

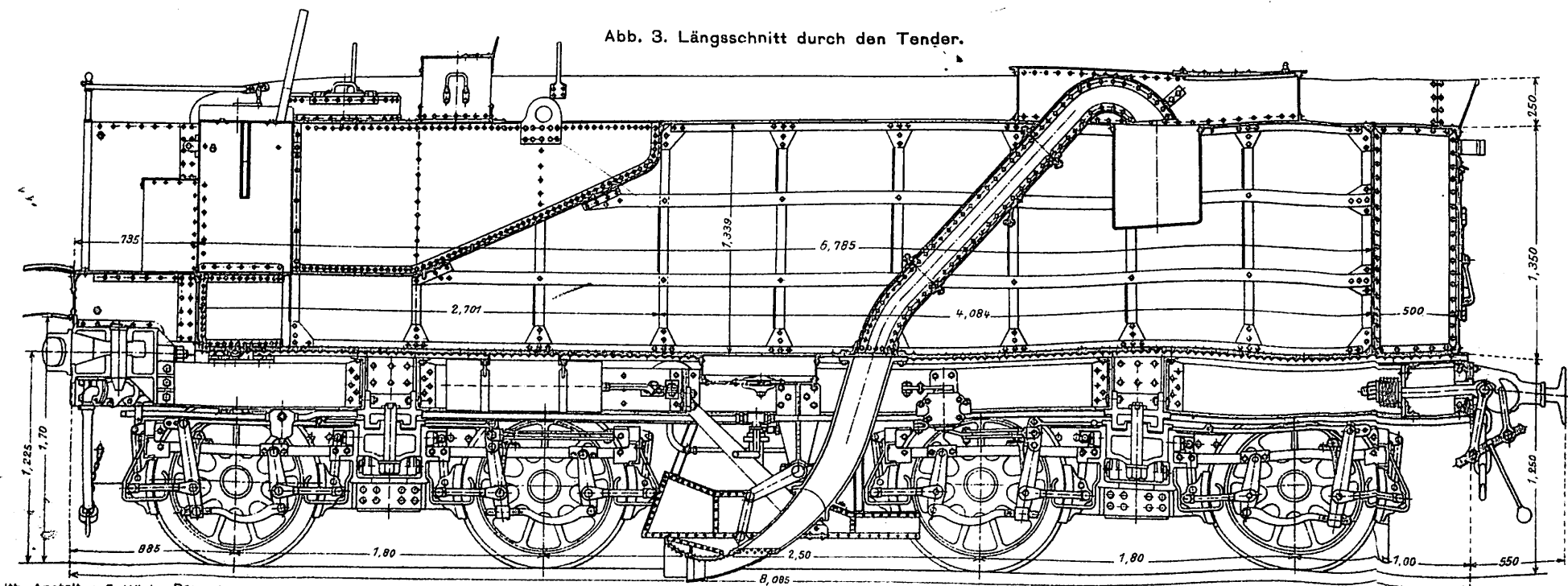


Abb. 4. Hauptleitungsauslaß als Bremsbeschleuniger. Nicht maßstäblich.

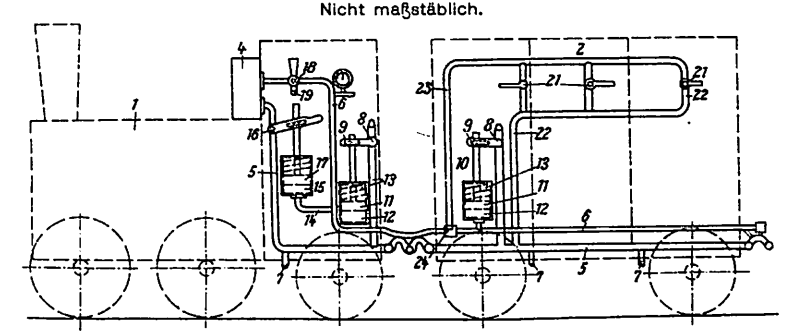


Abb. 5. Eisenbahnen in China. Lageplan.

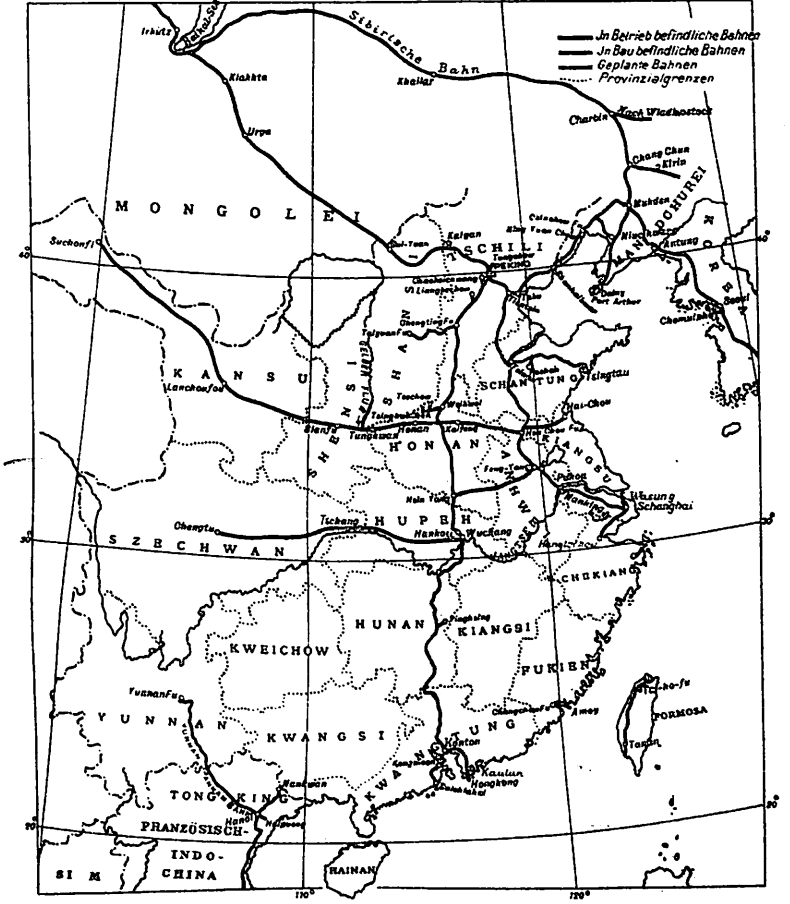


Abb. 6 und 7. Dampfspannungs-Zeichner, Indikator, von Lehmann. Nicht maßstäblich.

Abb. 6. Dampfspannungs-Zeichner A mit Außenfeder, mit Schutzhülse und Kugellager, Kolbenstange ohne Anbohrung, verstellbares Schreibgestänge.

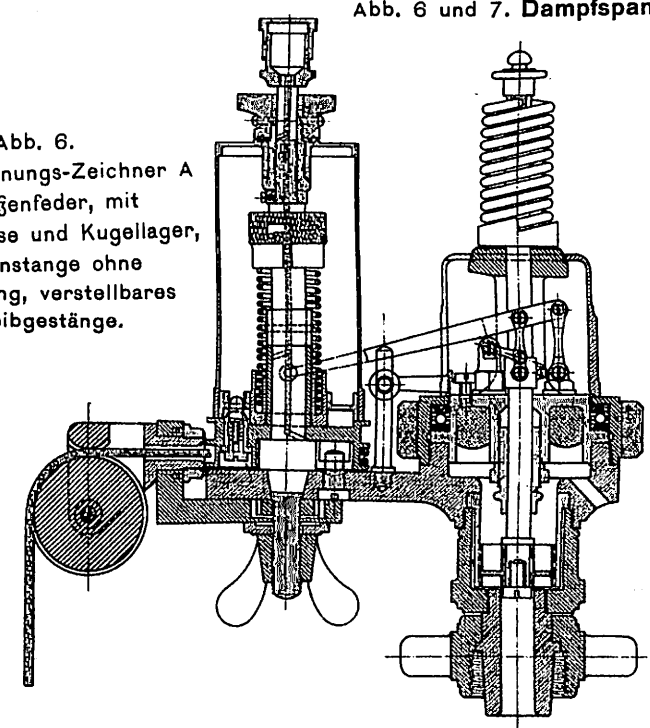


Abb. 7. Dampfspannungs-Zeichner B mit Außenfeder, ohne Schutzhülse und Kugellager, mit Kolbenstange ohne Anbohrung, verstellbares Schreibgestänge.

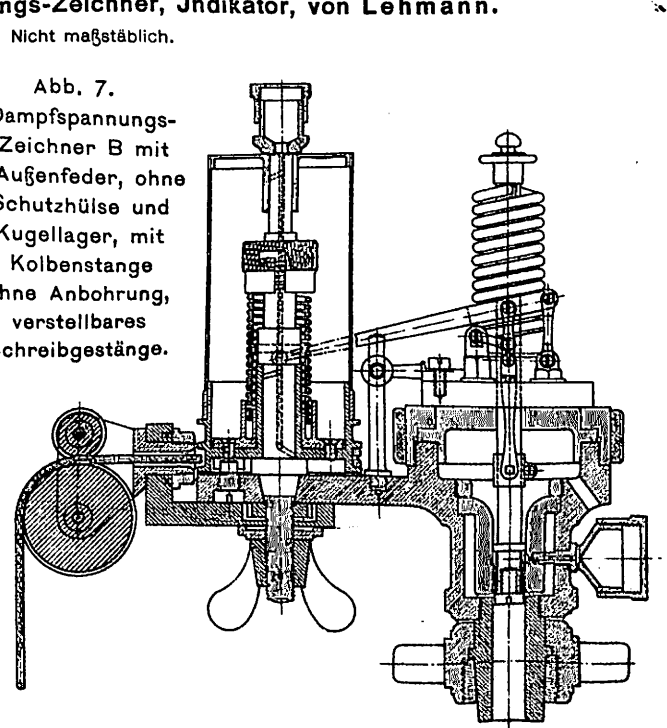


Abb. 1. 2 C 2. IV. t. F. P-Tenderlokomotive der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.
Maßstab 1:75.

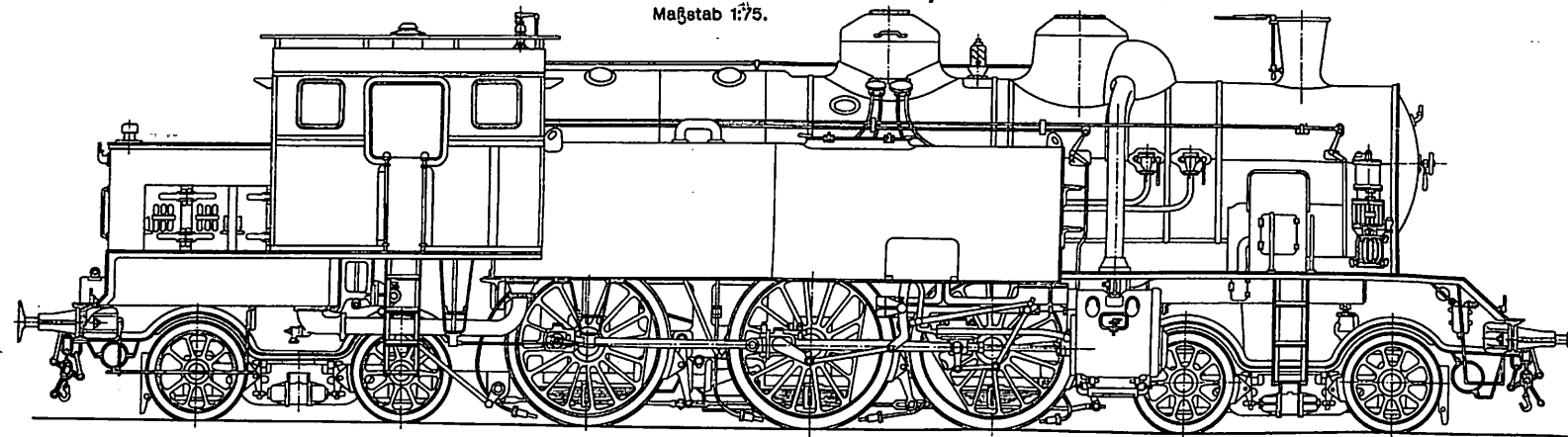


Abb. 2. 2 C 2. IV. t. F. P-Tenderlokomotive der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.
Maßstab 1:75.

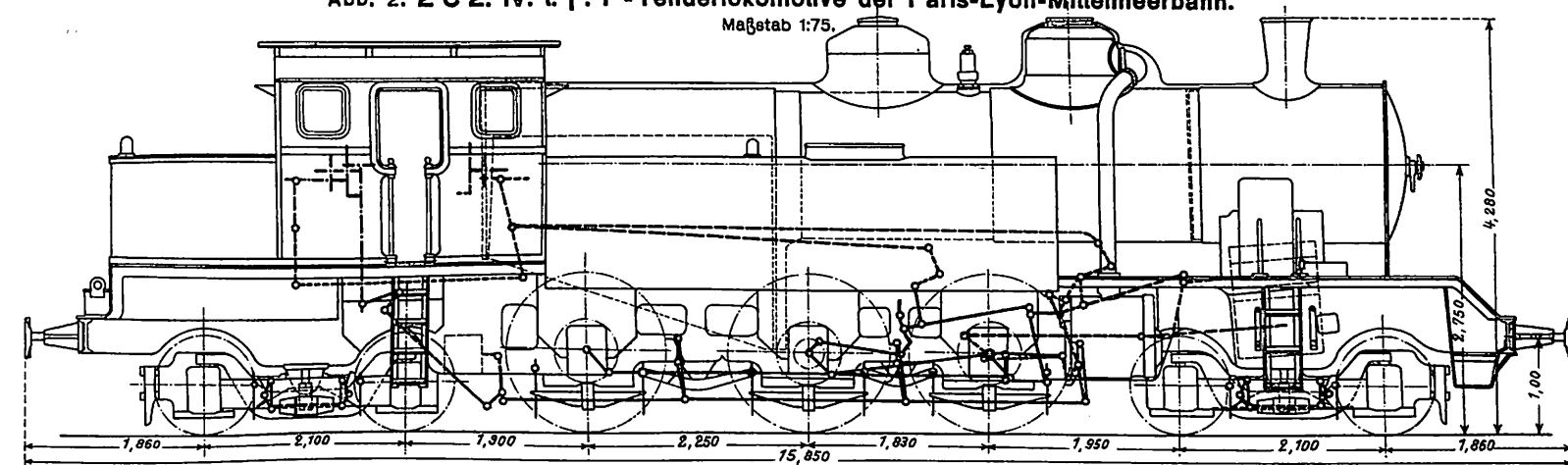


Abb. 3 bis 7. 1 D 1. II. T. F. P-Tenderlokomotive der französischen Ostbahn.

Abb. 3. Längsansicht. Maßstab 1:75.

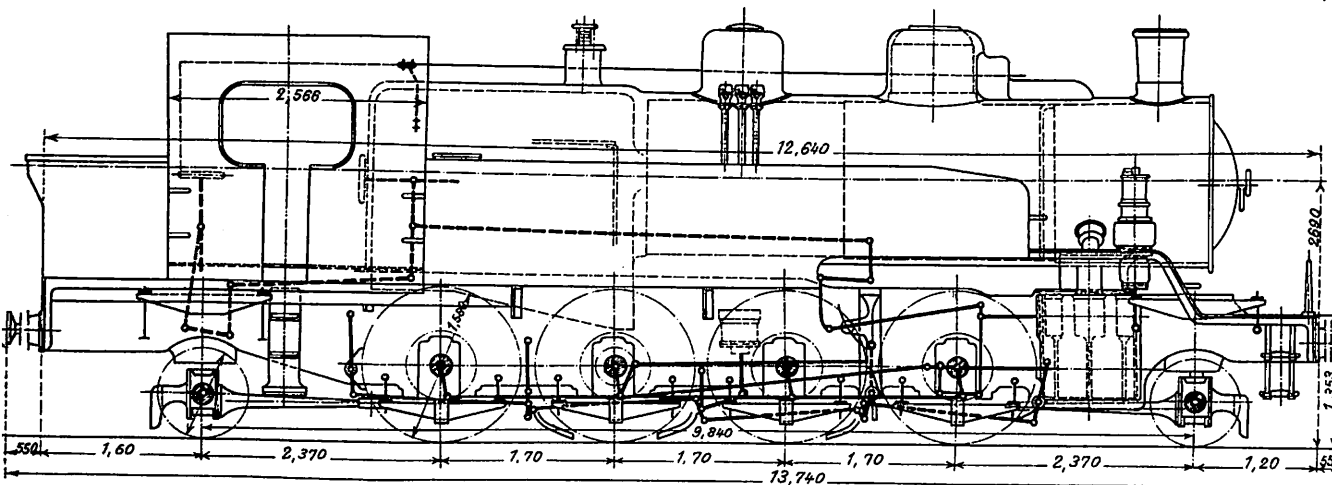


Abb. 4. Vorderansicht. Maßstab 1:75.

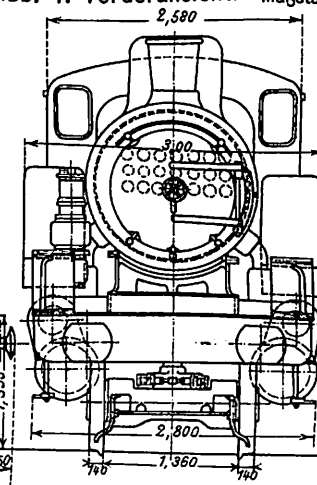


Abb. 5. Querschnitt. Maßstab 1:5.

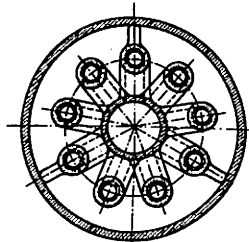


Abb. 5 bis 7. Überhitzer von Mestre.

Abb. 6. Längsansicht. Maßstab 1:5.

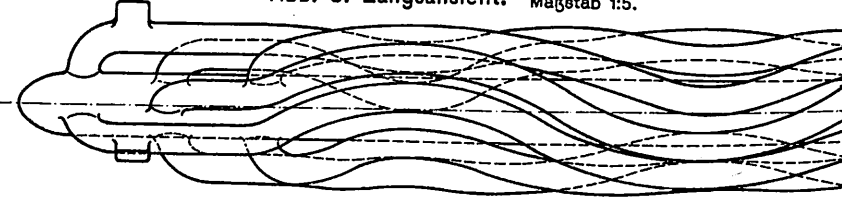


Abb. 7. Längsansicht. Maßstab 1:25.



Abb. 10. 2 D. II. T. F. G-Tenderlokomotive der französischen Südbahn.
Maßstab 1:75.

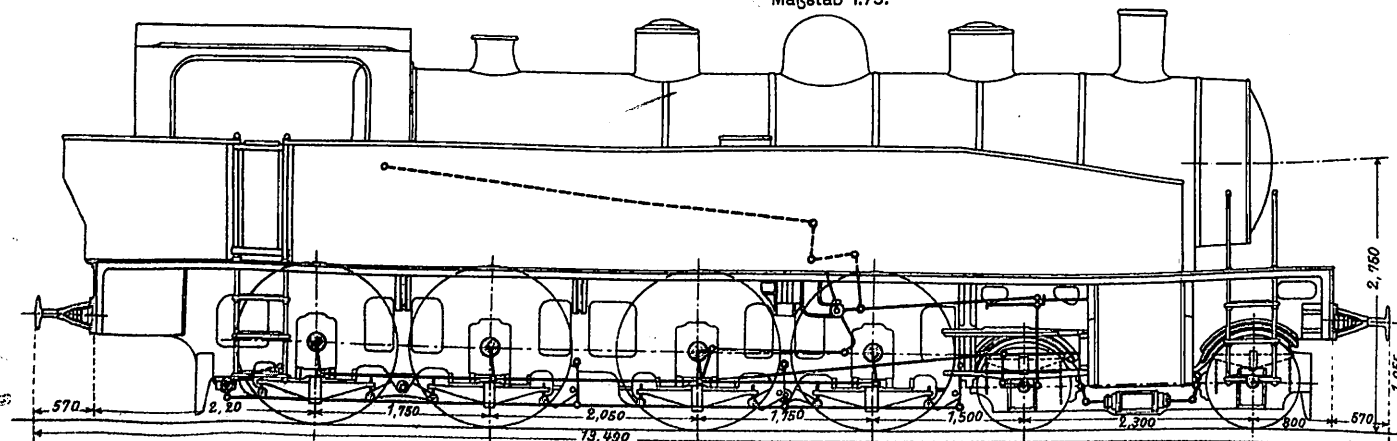


Abb. 8 und 9. 1 D. IV. T. F. G-Lokomotive der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Abb. 8. Längsschnitt. Maßstab 1:50.

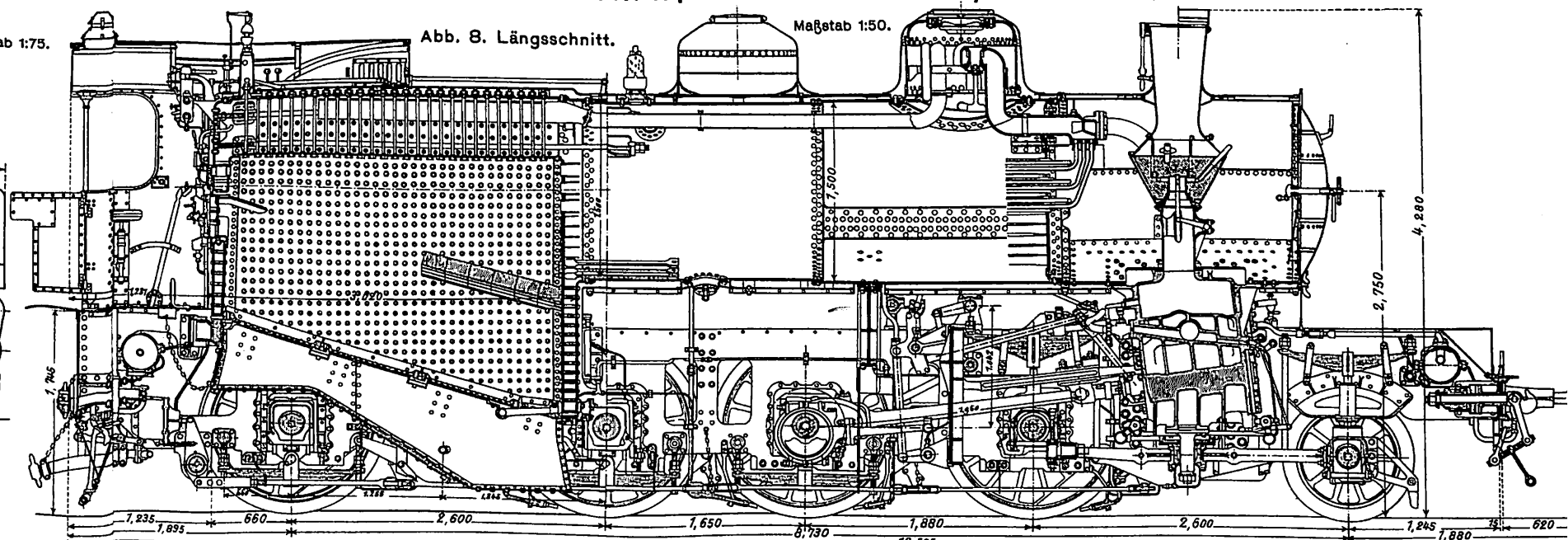


Abb. 9. Grundriß.

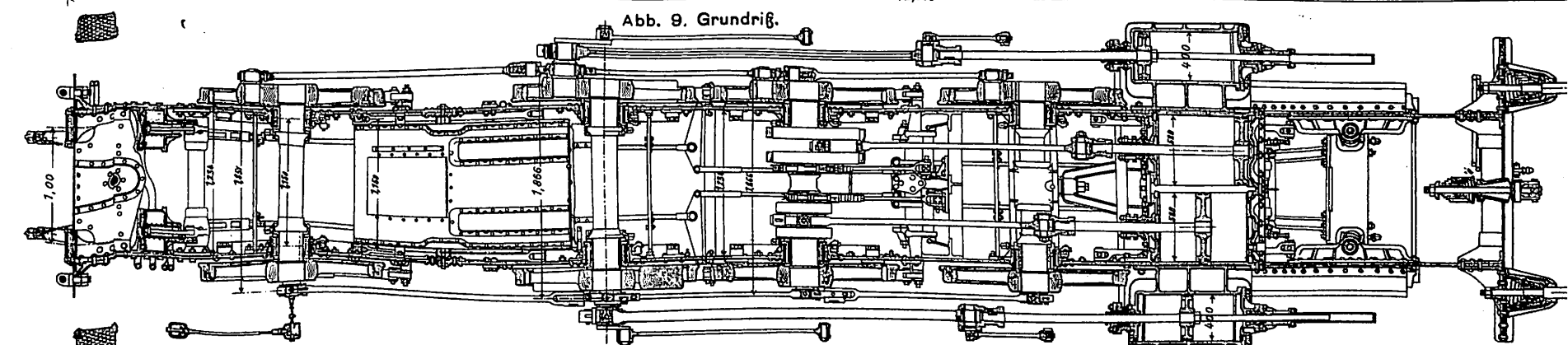


Abb. 11. 1 E 1. II. T. F. G-Tenderlokomotive der französischen Ostbahn. Maßstab 1:75.

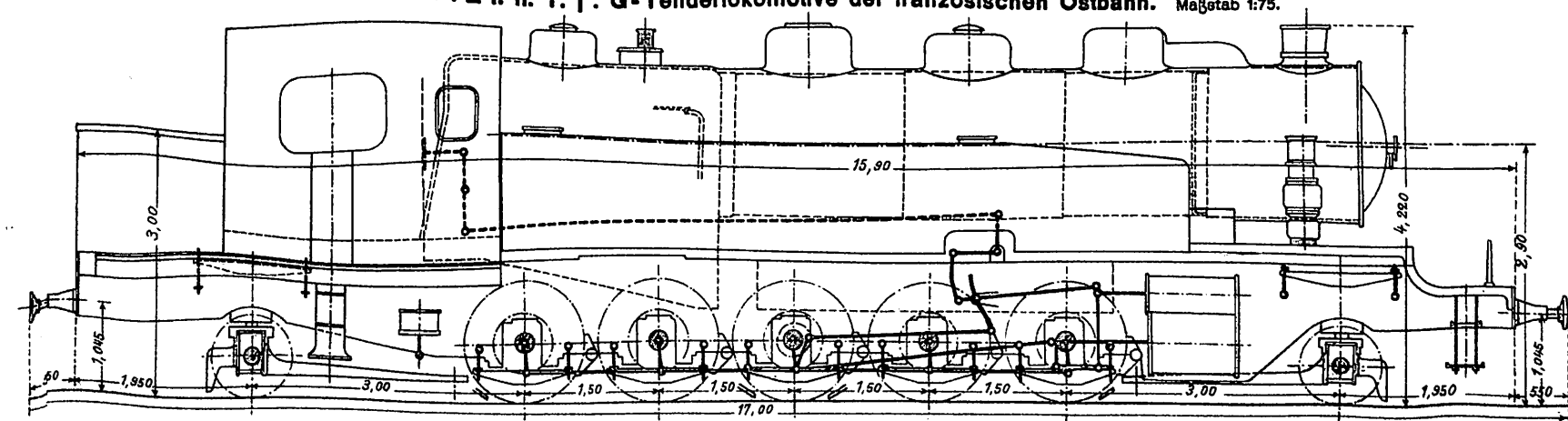


Abb. 1 und 2.
Wasserkran von Spitzner.

Abb. 1. Aufstellung des
Kranes zwischen den Gleisen.
Maßstab 1:100.

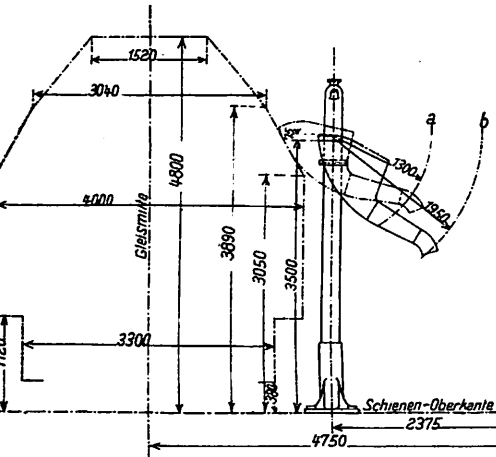


Abb. 2. Schnitt.
Maßstab 1:25.

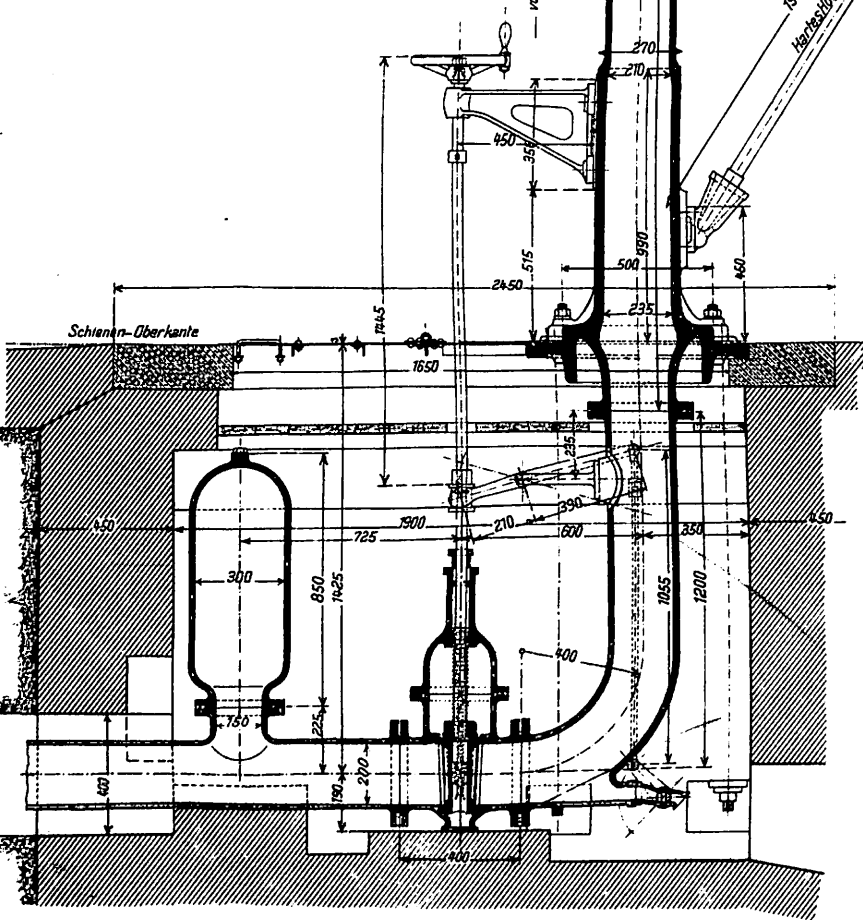


Abb. 3 bis 5.
Blocksicherung für elektrische Bahnen.

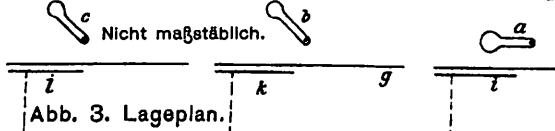


Abb. 4 und 5. Vorrichtung
zum Einschalten der
Sicherungstromschließer.

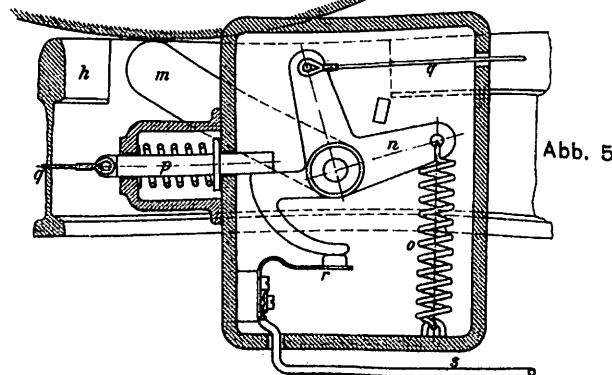
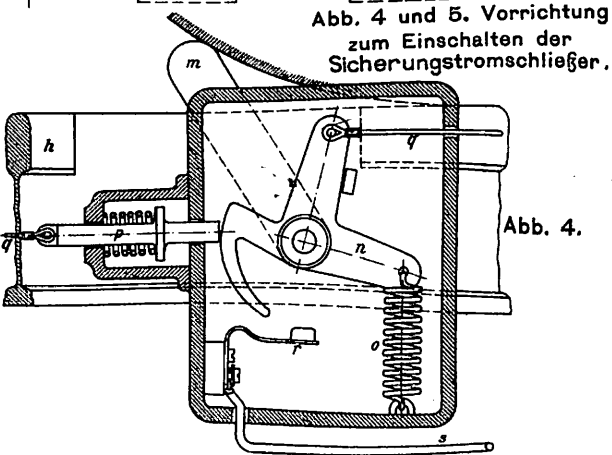


Abb. 6. Grundriß des Empfangsgebäudes.
Maßstab 1:800.

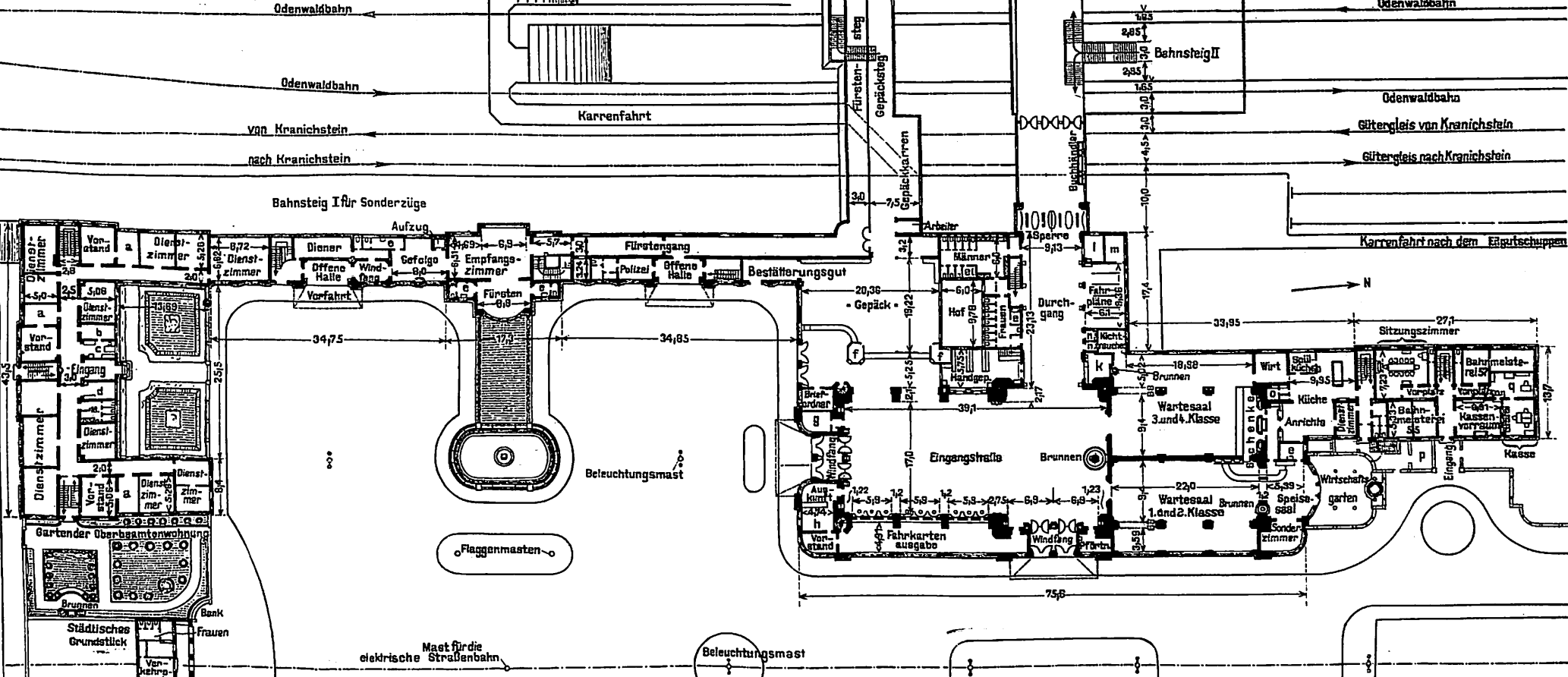
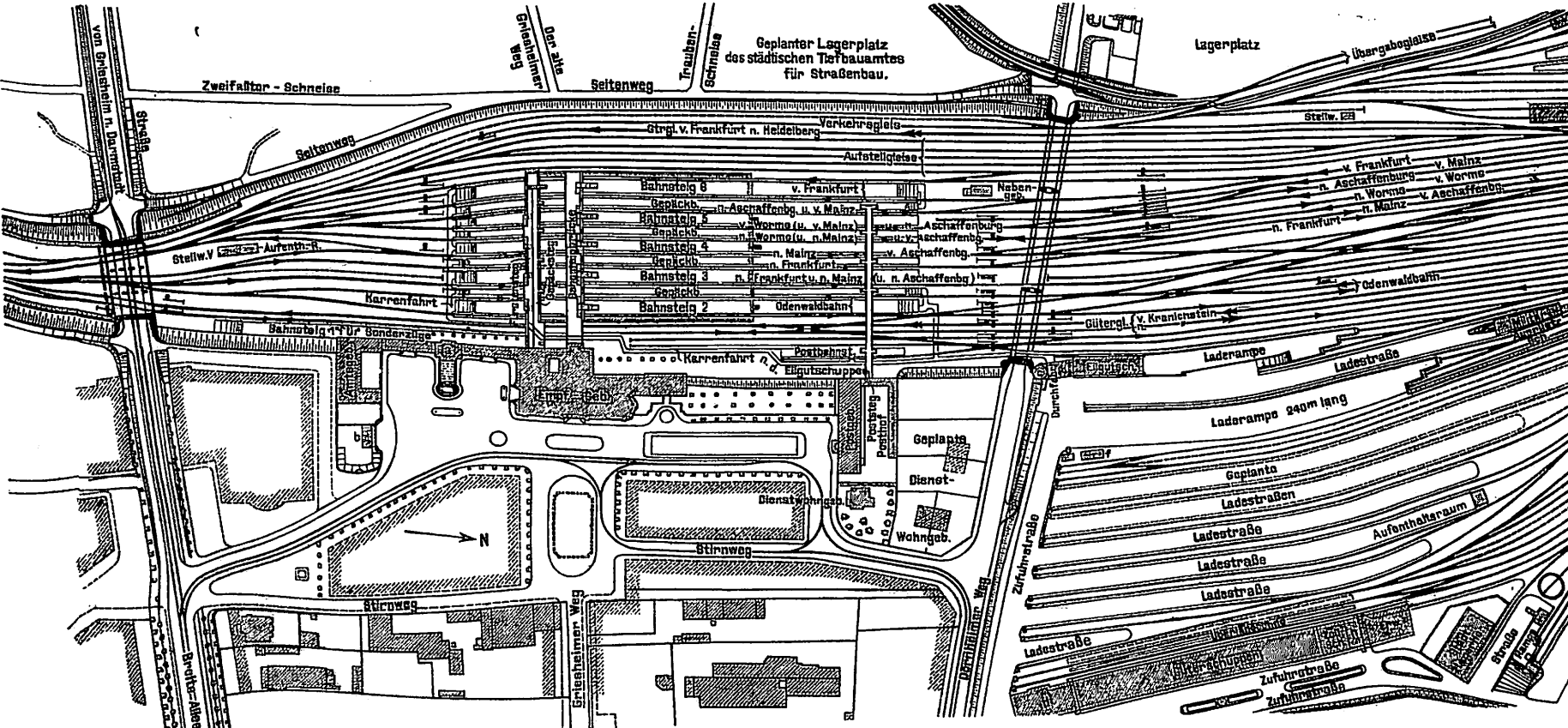


Abb. 7. Lageplan.
Maßstab 1:4000.



a Fürstenbau. b Verkehrsverein. c Wasserturm. d Abfertigung. e Abort. f Feuerleitern und Aufenthaltsraum. g Schuppen für feuergefährliche Gegenstände. h Zollabfertigung.

Abb. 1. B. I-Lokomotive der Ausstellungsbahn.
Maßstab 1:30.

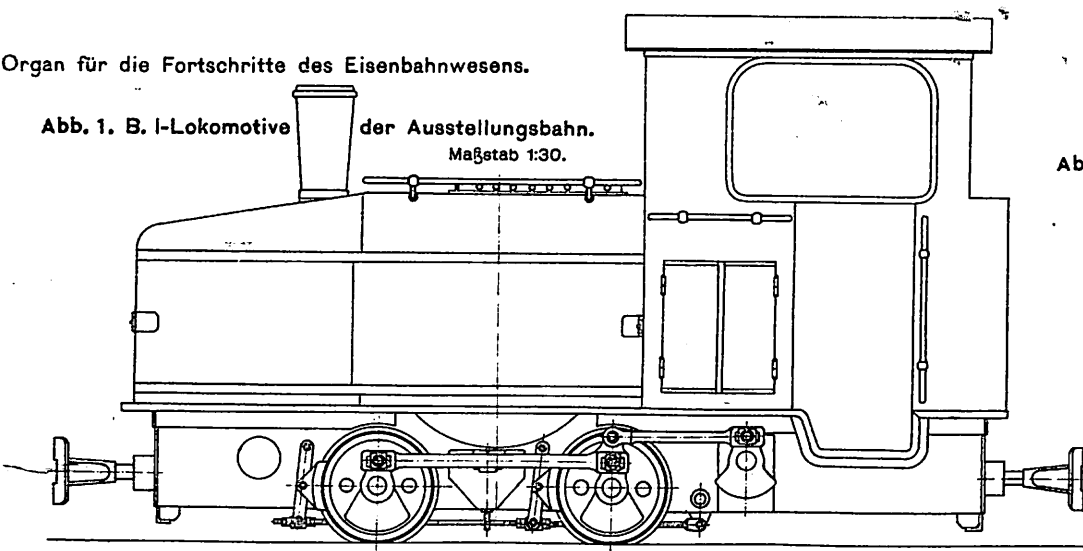


Abb. 2. 1 A 1. II. t. f. S-Lokomotive „Le Belge“ der belgischen Staatsbahnen.
Maßstab 1:75.

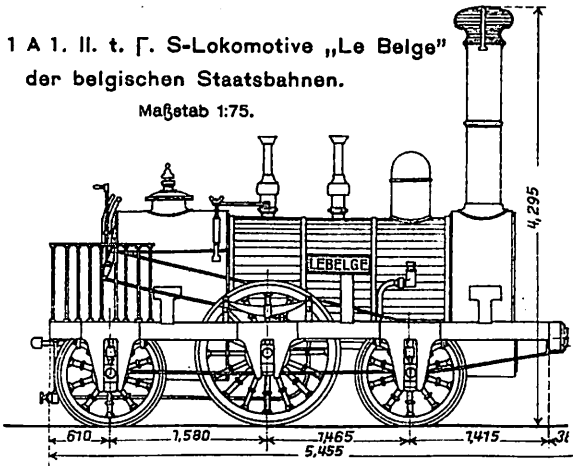


Abb. 6. Rückansicht.

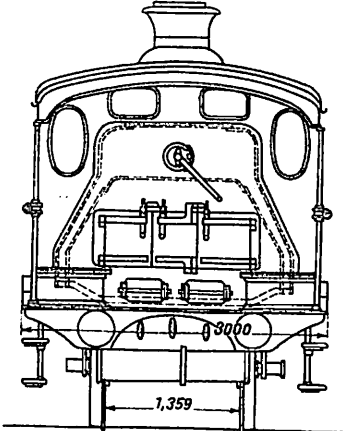


Abb. 6 und 7. 1 B 1. II. t. f. S-Lokomotive der belgischen Staatsbahnen.
Maßstab 1:75.

Abb. 7. Seitenansicht.

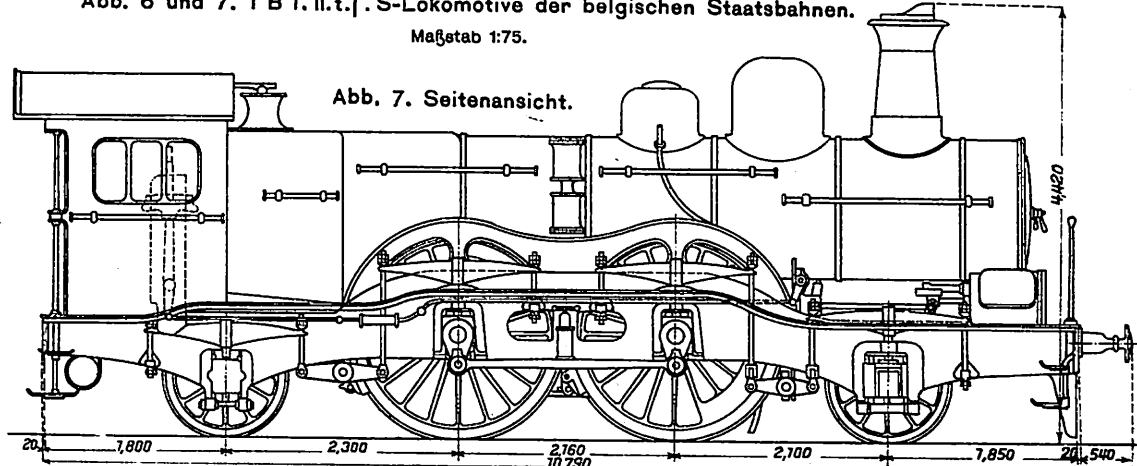


Abb. 3. 1 A 1. II. t. f. S-Lokomotive der Bahn Antwerpen-Gent.
Maßstab 1:75.

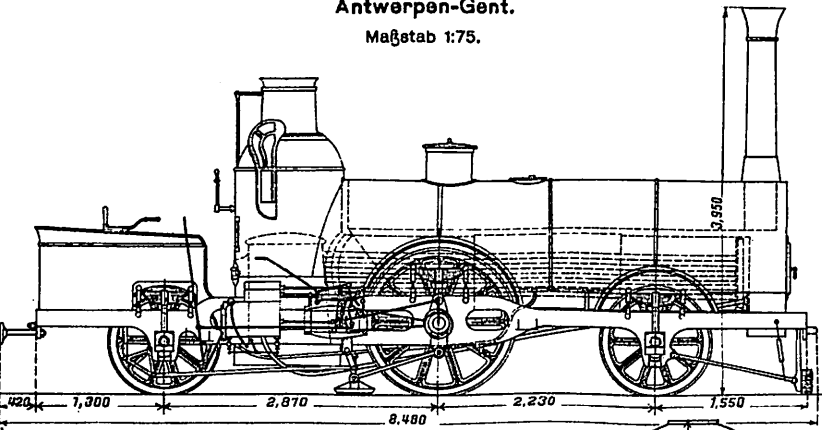


Abb. 4 und 5. 1 B. II. t. f. S-Lokomotive der belgischen Staatsbahnen.
Maßstab 1:75.

Abb. 4. Seitenansicht.

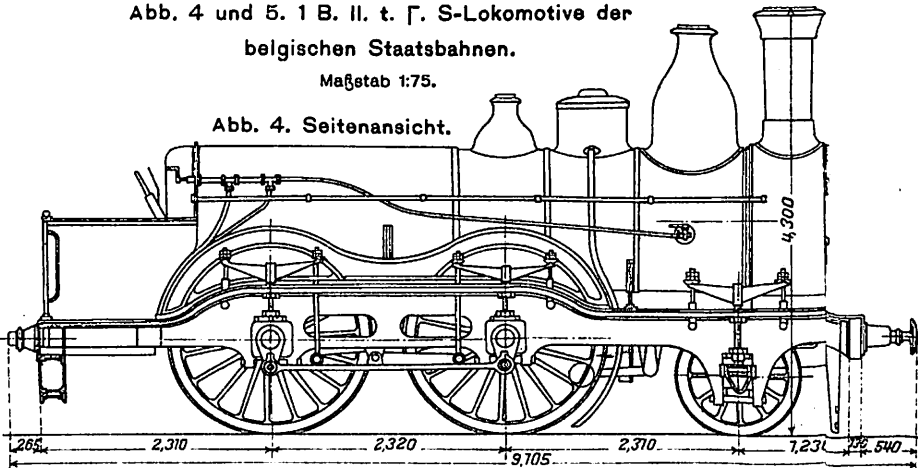
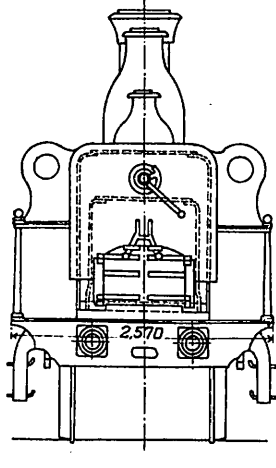


Abb. 5. Rückansicht.



Maßstab 1:75.

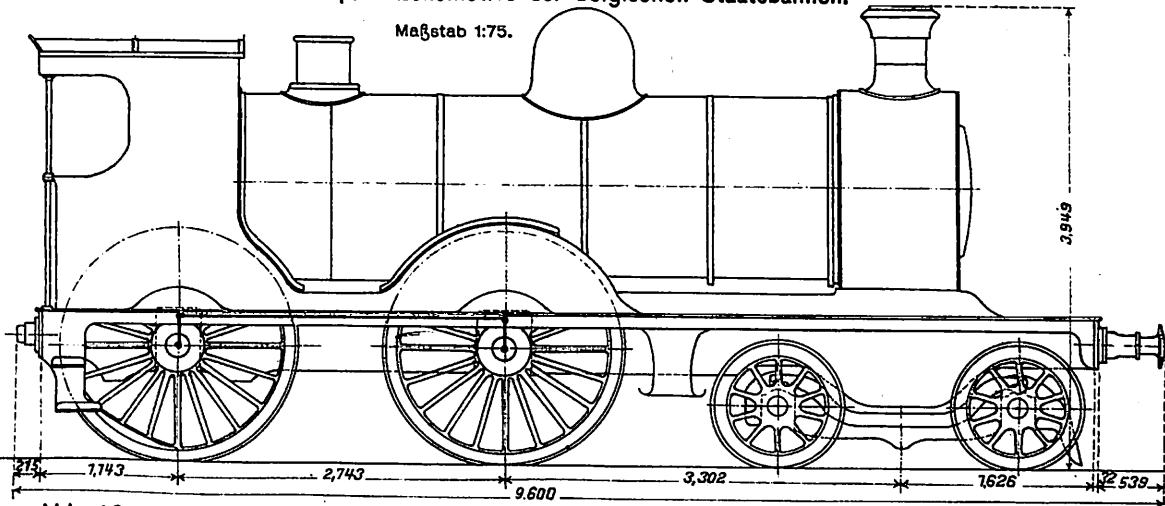


Abb. 8. 2 B. II. t. f. S-Lokomotive der belgischen Staatsbahnen.

Abb. 9. 1 B. II. t. f. G-Lokomotive „Elephant“ der belgischen Staatsbahnen.
Maßstab 1:75.

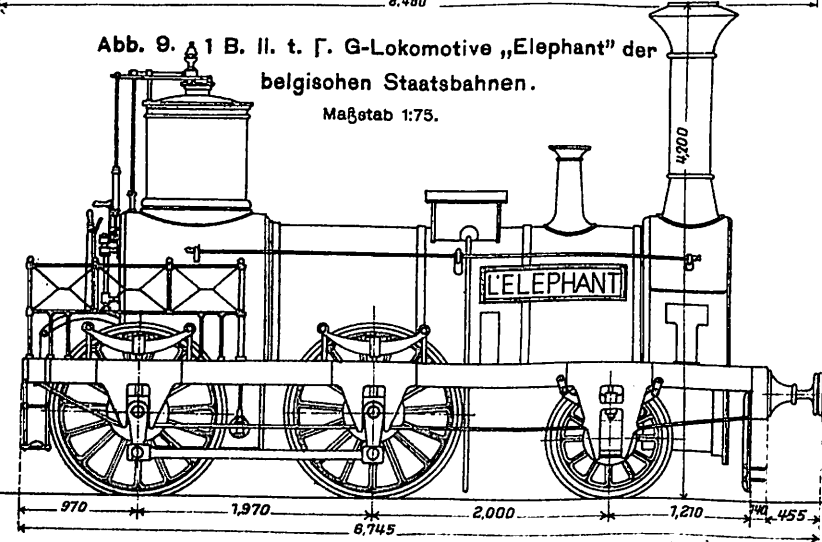


Abb. 10 und 11. C. II. t. f. G-Lokomotive der belgischen Staatsbahnen.
Maßstab 1:75.

Abb. 10. Seitenansicht.

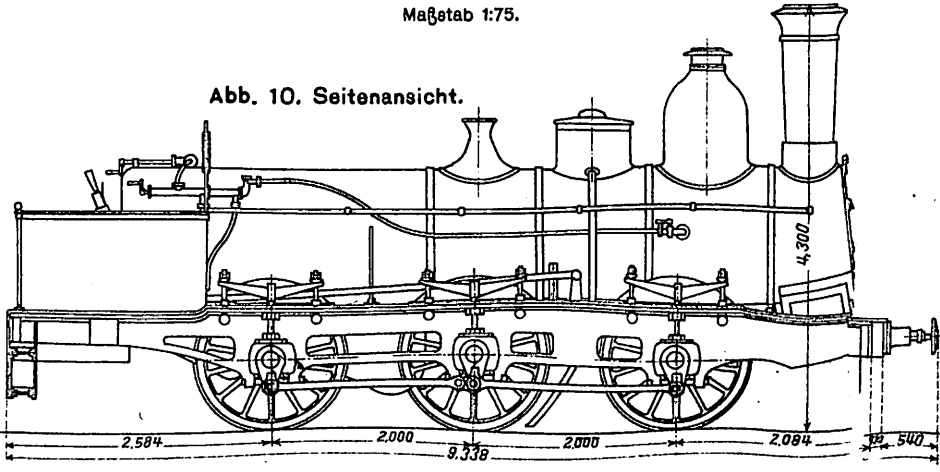


Abb. 11. Vorderansicht.

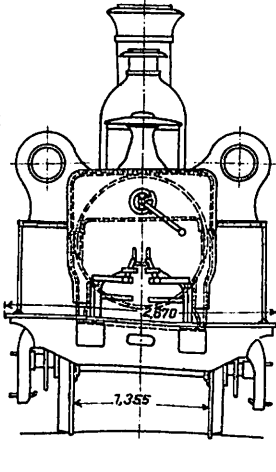


Abb. 16 und 17. C. II. t. f. G-Lokomotive der belgischen Staatsbahnen.
Maßstab 1:75.

Abb. 16. Seitenansicht.

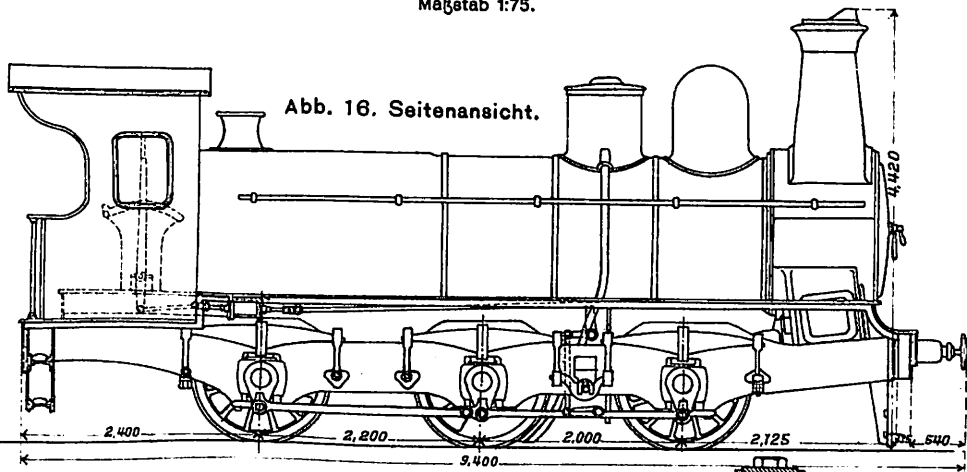


Abb. 17. Hinteransicht.

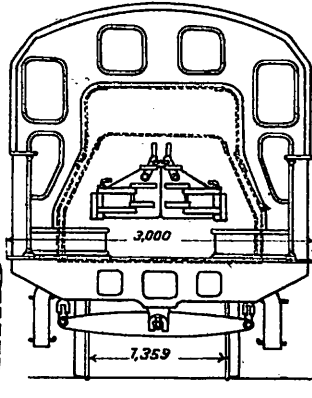


Abb. 12. C. II. t. f. G-Lokomotive der belgischen Staatsbahnen.
Maßstab 1:75.

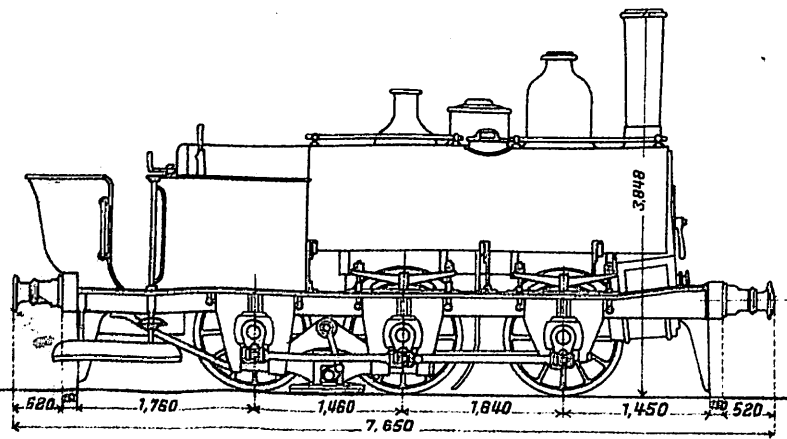


Abb. 13. Rückansicht.

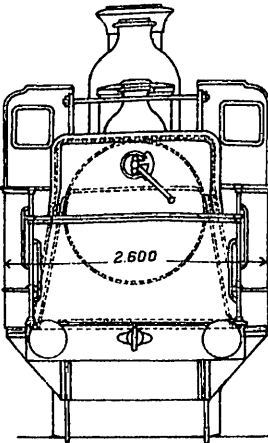


Abb. 13 bis 15. D. II. t. f. G-Lokomotive der belgischen Staatsbahnen.
Maßstab 1:75.

Abb. 14. Seitenansicht.

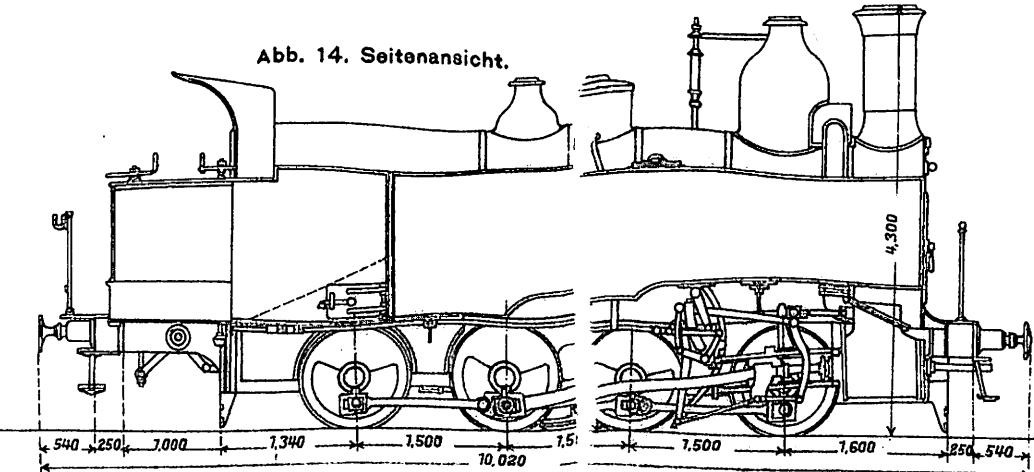


Abb. 15. Vorderansicht.

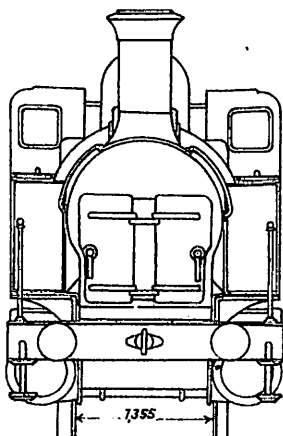


Abb. 18. Elektrisches Steuerventil, besonders für Einkammer-Luftdruckbremsen. Nicht maßstäblich.

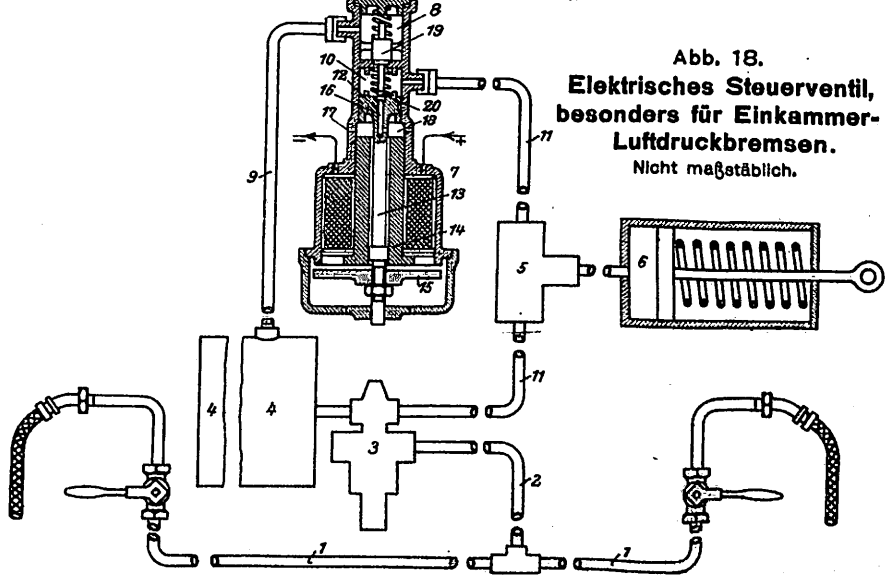


Abb. 1 bis 3. Das Eisenbahnverkehrswesen auf der Weltausstellung in Gent 1913.

Abb. 1 und 2. 2 C II. T. Γ -G-(P-)Lokomotive
der belgischen
Staatsbahnen.
Maßstab 1:75.

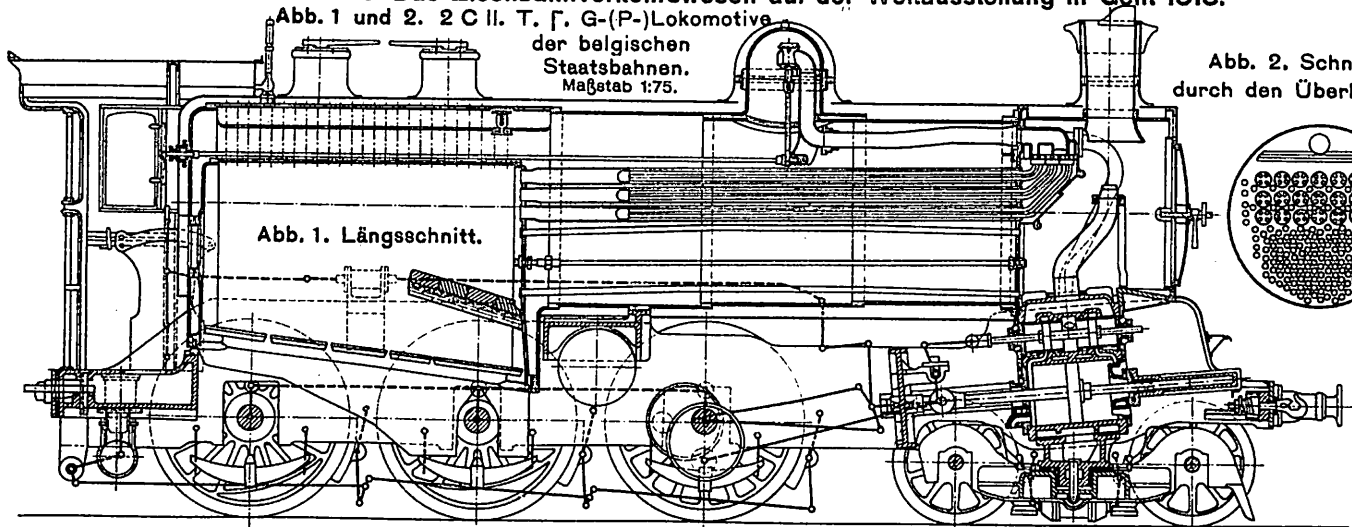


Abb. 3. D. II. t. Γ -Lokomotive der belgischen Staatsbahnen.

Maßstab 1:75.

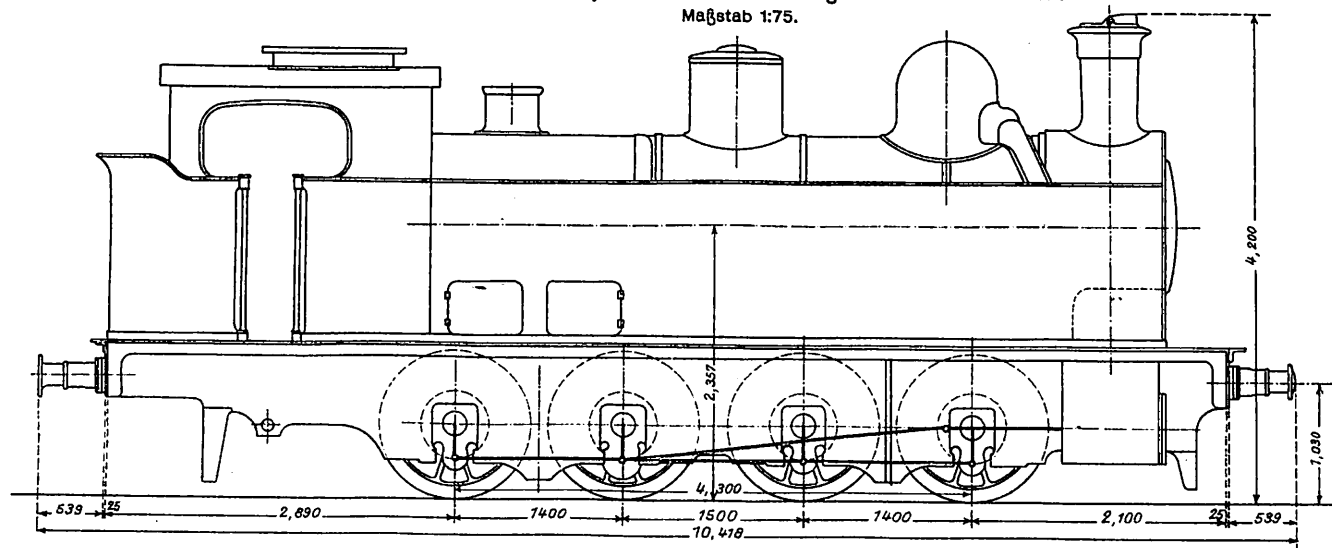


Abb. 4. Gemeinschafts-Bahnhof in Wichita.

Maßstab 1:1280.

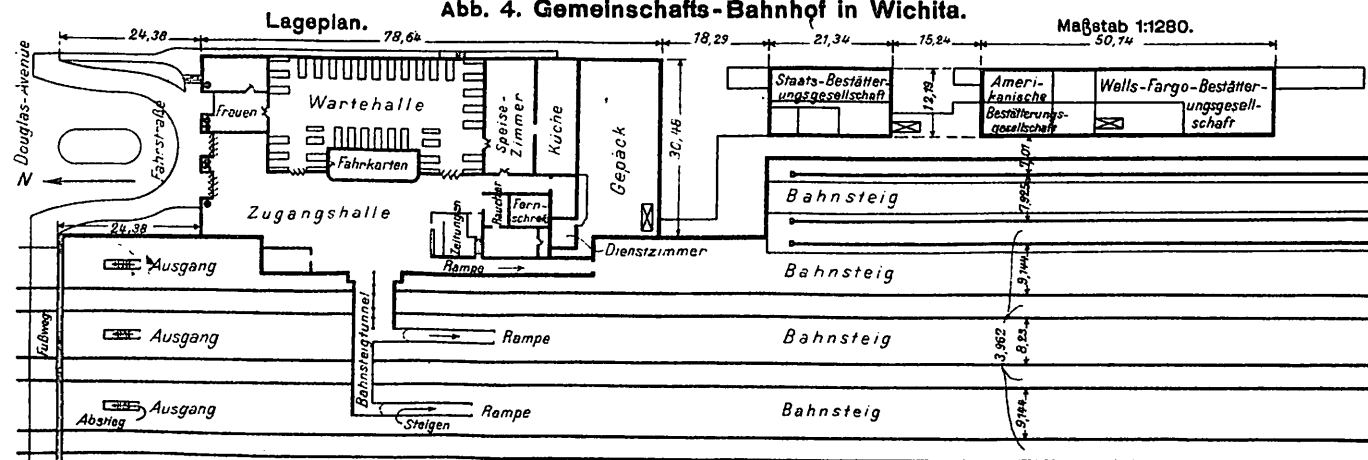


Abb. 6.

Abb. 5 bis 10. Die zu beseitigende Gegengewichts-Kabelbahn
in Providence, Rhode Island.

Nicht maßstäblich.

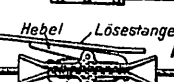
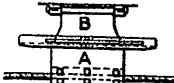
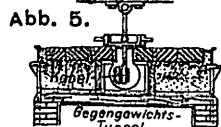
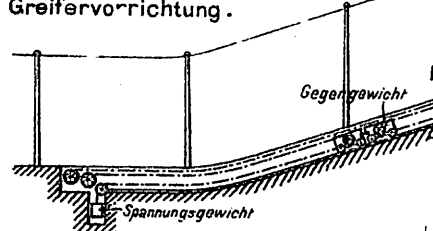


Abb. 5 bis 7.
Selbsttätige
Greifervorrichtung.



Gußeiserne Joche

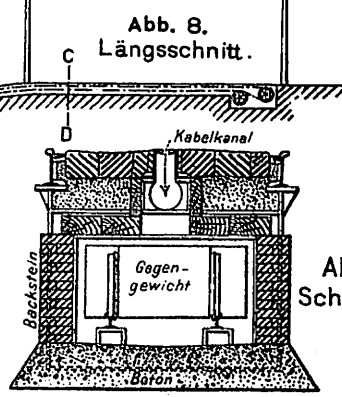
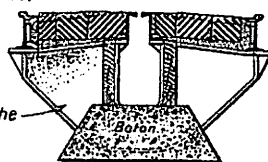


Abb. 1 und 2. Schlafwagenabteil. Englische Nordostbahn.

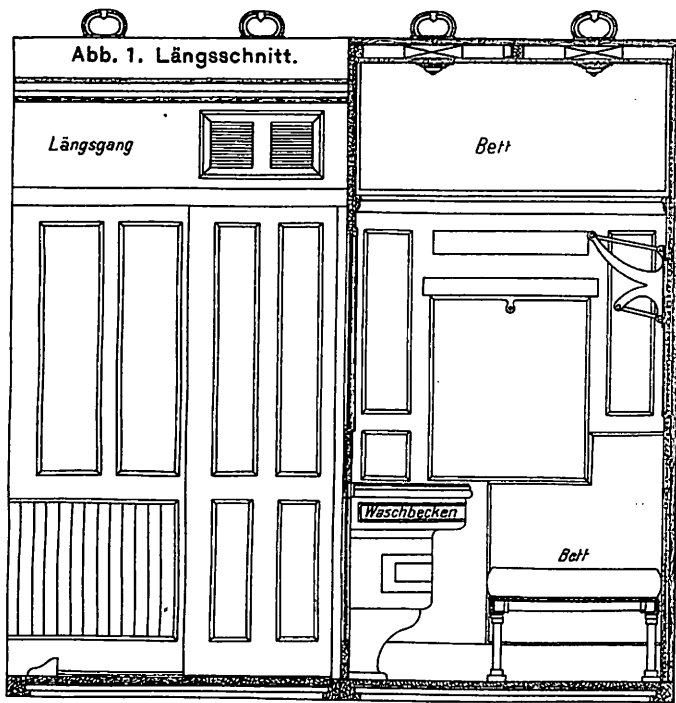


Abb. 2. Grundriß.

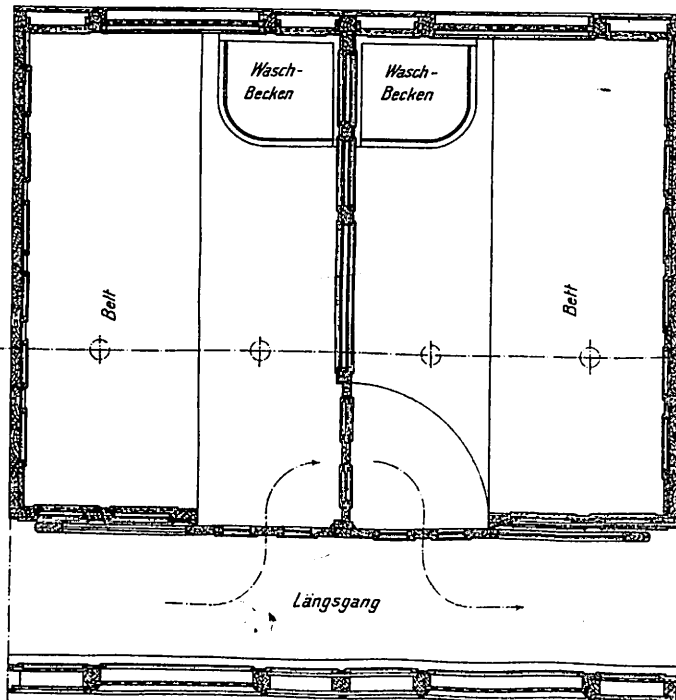


Abb. 1 bis 12. Das Eisenbahnverkehrswesen auf der Weltausstellung in Gent 1913.

Abb. 3 und 4. Fischwagen für 10t, 1906, der englischen Nordostbahn.

Abb. 3. Längsansicht. Maßstab 1:75.

Abb. 4. Kopfansicht.

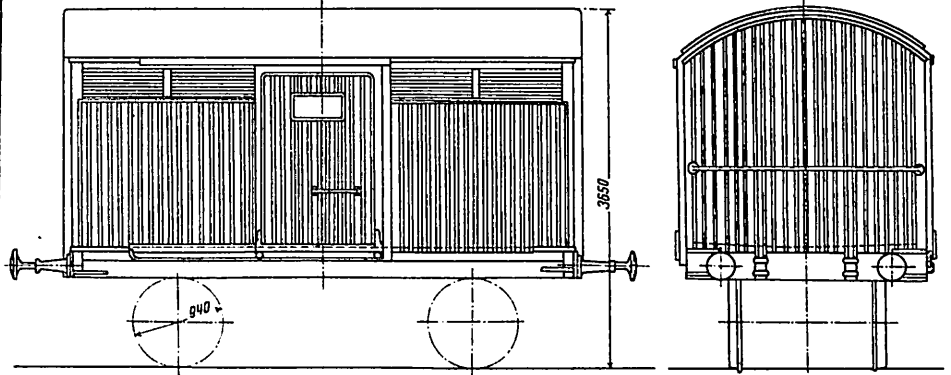


Abb. 5 bis 8. Hölzerner Kohlenwagen für 20t, der englischen Nordostbahn. Maßstab 1:75.

Abb. 5. Ansicht.

Abb. 6. Längsschnitt.

Abb. 7. Querschnitt. Abb. 8. Kopfansicht.

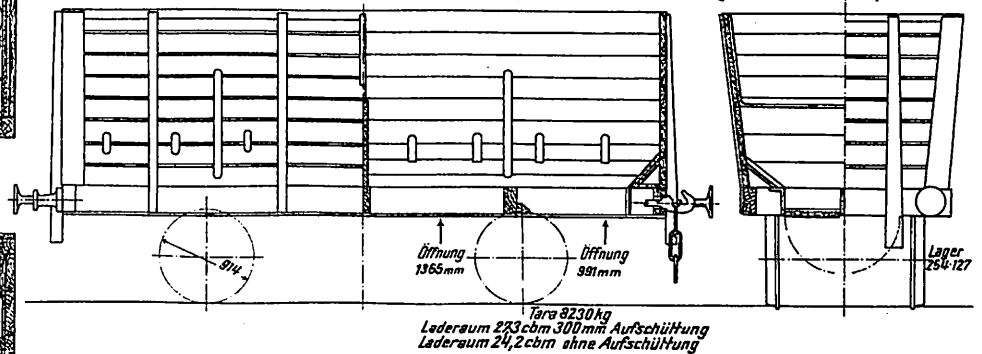


Abb. 9 bis 12. Erzwagen für 20t, der englischen Nordostbahn. Maßstab 1:75.

Abb. 9. Ansicht.

Abb. 10. Längsschnitt.

Abb. 11. Querschnitt. Abb. 12. Kopfansicht.

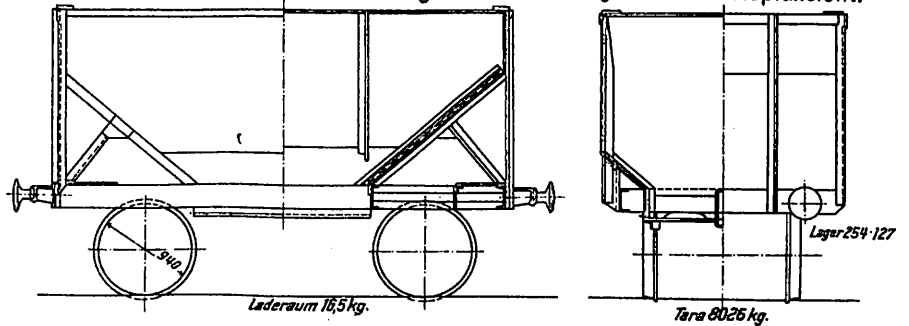
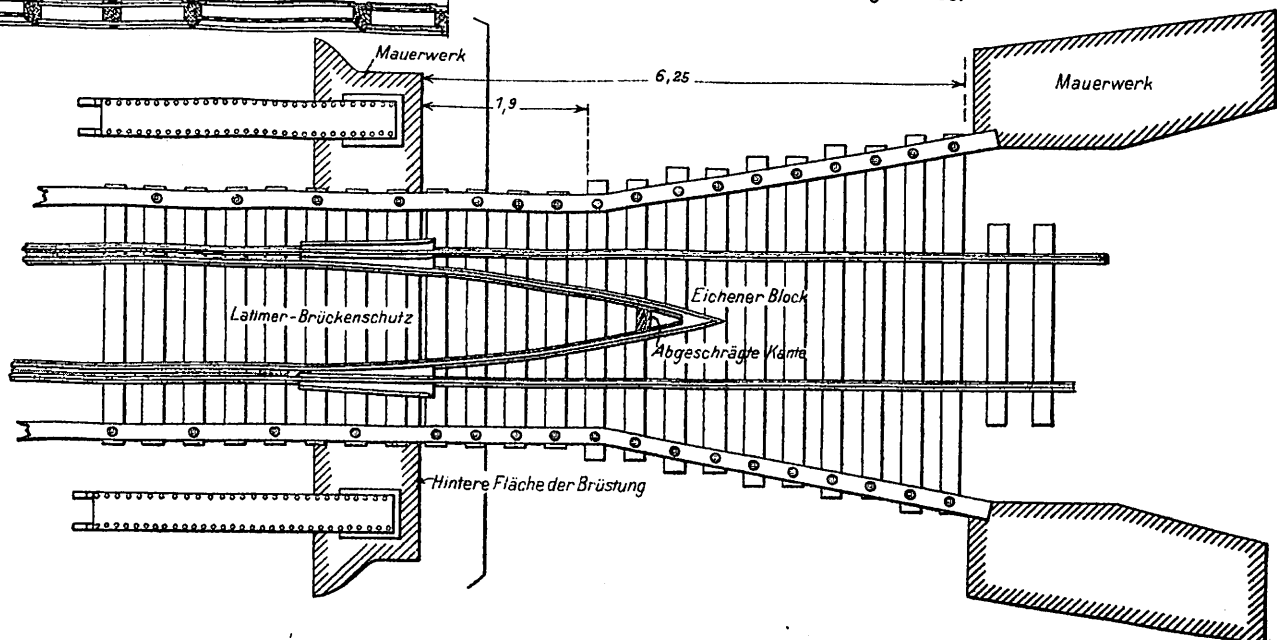


Abb. 13. Entgleisungsvorrichtung an den Enden von Brücken.

Maßstab 1:86.



Schiene 15 IV

Maststiele

Schiene 8 V

Maßstab 5:12

Schiene 15 IV

Schiene 8 V

$$\begin{array}{r} H = 37 \text{ qmm} \\ S = 16 \text{ " } \\ G = 53 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 60 \text{ qmm} \\ S = 26 \text{ " } \\ G = 86 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 54 \text{ qmm} \\ S = 30 \text{ " } \\ G = 84 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 79 \text{ qmm} \\ S = 53 \text{ " } \\ G = 132 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 26 \text{ qmm} \\ S = 8 \text{ " } \\ G = 34 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 104 \text{ qmm} \\ S = 52 \text{ " } \\ G = 156 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 65 \text{ qmm} \\ S = 20 \text{ " } \\ G = 85 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 144 \text{ qmm} \\ S = 38 \text{ " } \\ G = 182 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 35 \text{ qmm} \\ S = 18 \text{ " } \\ G = 53 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 84 \text{ qmm} \\ S = 40 \text{ " } \\ G = 124 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 55 \text{ qmm} \\ S = 30 \text{ " } \\ G = 85 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 146 \text{ qmm} \\ S = 85 \text{ " } \\ G = 211 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 60 \text{ qmm} \\ S = 34 \text{ " } \\ G = 94 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 76 \text{ qmm} \\ S = 59 \text{ " } \\ G = 135 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 75 \text{ qmm} \\ S = 56 \text{ " } \\ G = 131 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 99 \text{ qmm} \\ S = 51 \text{ " } \\ G = 150 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 53 \text{ qmm} \\ S = 50 \text{ " } \\ G = 103 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 91 \text{ qmm} \\ S = 81 \text{ " } \\ G = 152 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 73 \text{ qmm} \\ S = 51 \text{ " } \\ G = 128 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 106 \text{ qmm} \\ S = 79 \text{ " } \\ G = 185 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 51 \text{ qmm} \\ S = 32 \text{ " } \\ G = 83 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 63 \text{ qmm} \\ S = 60 \text{ " } \\ G = 143 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 77 \text{ qmm} \\ S = 43 \text{ " } \\ G = 120 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 115 \text{ qmm} \\ S = 88 \text{ " } \\ G = 181 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 55 \text{ qmm} \\ S = 54 \text{ " } \\ G = 109 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 110 \text{ qmm} \\ S = 118 \text{ " } \\ G = 187 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 70 \text{ qmm} \\ S = 42 \text{ " } \\ G = 112 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 80 \text{ qmm} \\ S = 43 \text{ " } \\ G = 133 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 51 \text{ qmm} \\ S = 44 \text{ " } \\ G = 101 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 90 \text{ qmm} \\ S = 58 \text{ " } \\ G = 148 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 83 \text{ qmm} \\ S = 54 \text{ " } \\ G = 117 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 83 \text{ qmm} \\ S = 66 \text{ " } \\ G = 149 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 66 \text{ qmm} \\ S = 35 \text{ " } \\ G = 101 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 78 \text{ qmm} \\ S = 53 \text{ " } \\ G = 131 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 82 \text{ qmm} \\ S = 45 \text{ " } \\ G = 121 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 80 \text{ qmm} \\ S = 87 \text{ " } \\ G = 171 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 38 \text{ qmm} \\ S = 36 \text{ " } \\ G = 75 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 50 \text{ qmm} \\ S = 63 \text{ " } \\ G = 113 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 90 \text{ qmm} \\ S = 81 \text{ " } \\ G = 151 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 100 \text{ qmm} \\ S = 87 \text{ " } \\ G = 187 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 60 \text{ qmm} \\ S = 31 \text{ " } \\ G = 91 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 109 \text{ qmm} \\ S = 74 \text{ " } \\ G = 183 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 89 \text{ qmm} \\ S = 47 \text{ " } \\ G = 132 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 100 \text{ qmm} \\ S = 88 \text{ " } \\ G = 168 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 74 \text{ qmm} \\ S = 22 \text{ " } \\ G = 86 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 102 \text{ qmm} \\ S = 57 \text{ " } \\ G = 159 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 78 \text{ qmm} \\ S = 44 \text{ " } \\ G = 122 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 85 \text{ qmm} \\ S = 43 \text{ " } \\ G = 138 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 65 \text{ qmm} \\ S = 44 \text{ " } \\ G = 100 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 88 \text{ qmm} \\ S = 58 \text{ " } \\ G = 144 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 92 \text{ qmm} \\ S = 41 \text{ " } \\ G = 133 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 107 \text{ qmm} \\ S = 46 \text{ " } \\ G = 153 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 77 \text{ qmm} \\ S = 43 \text{ " } \\ G = 120 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 110 \text{ qmm} \\ S = 65 \text{ " } \\ G = 155 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 90 \text{ qmm} \\ S = 60 \text{ " } \\ G = 150 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 114 \text{ qmm} \\ S = 48 \text{ " } \\ G = 182 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 81 \text{ qmm} \\ S = 53 \text{ " } \\ G = 134 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 99 \text{ qmm} \\ S = 88 \text{ " } \\ G = 185 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 84 \text{ qmm} \\ S = 30 \text{ " } \\ G = 114 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 94 \text{ qmm} \\ S = 59 \text{ " } \\ G = 153 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 84 \text{ qmm} \\ S = 34 \text{ " } \\ G = 118 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 69 \text{ qmm} \\ S = 88 \text{ " } \\ G = 135 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 89 \text{ qmm} \\ S = 25 \text{ " } \\ G = 114 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 103 \text{ qmm} \\ S = 74 \text{ " } \\ G = 177 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 74 \text{ qmm} \\ S = 51 \text{ " } \\ G = 125 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 104 \text{ qmm} \\ S = 69 \text{ " } \\ G = 173 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 103 \text{ qmm} \\ S = 26 \text{ " } \\ G = 127 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 110 \text{ qmm} \\ S = 74 \text{ " } \\ G = 184 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 84 \text{ qmm} \\ S = 50 \text{ " } \\ G = 134 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 85 \text{ qmm} \\ S = 59 \text{ " } \\ G = 144 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 83 \text{ qmm} \\ S = 38 \text{ " } \\ G = 118 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 108 \text{ qmm} \\ S = 37 \text{ " } \\ G = 185 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 73 \text{ qmm} \\ S = 33 \text{ " } \\ G = 108 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 86 \text{ qmm} \\ S = 56 \text{ " } \\ G = 142 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 88 \text{ qmm} \\ S = 32 \text{ " } \\ G = 120 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 115 \text{ qmm} \\ S = 49 \text{ " } \\ G = 184 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 80 \text{ qmm} \\ S = 27 \text{ " } \\ G = 117 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 78 \text{ qmm} \\ S = 81 \text{ " } \\ G = 137 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 83 \text{ qmm} \\ S = 23 \text{ " } \\ G = 108 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 109 \text{ qmm} \\ S = 73 \text{ " } \\ G = 186 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 104 \text{ qmm} \\ S = 40 \text{ " } \\ G = 144 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 80 \text{ qmm} \\ S = 80 \text{ " } \\ G = 140 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 80 \text{ qmm} \\ S = 34 \text{ " } \\ G = 114 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 127 \text{ qmm} \\ S = 80 \text{ " } \\ G = 207 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 83 \text{ qmm} \\ S = 34 \text{ " } \\ G = 129 \text{ qmm} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} H = 73 \text{ qmm} \\ S = 82 \text{ " } \\ G = 133 \text{ qmm} \end{array}$$

Abb. 1. Darstellung des Verschleißes im äußern Schienenstrange
der Bogen von km 120,905 bis 121,120, Strecken Halle-Leipzig und Bitterfeld-Leipzig.
Maßstab: Längen 1:200, Höhen 1:48.

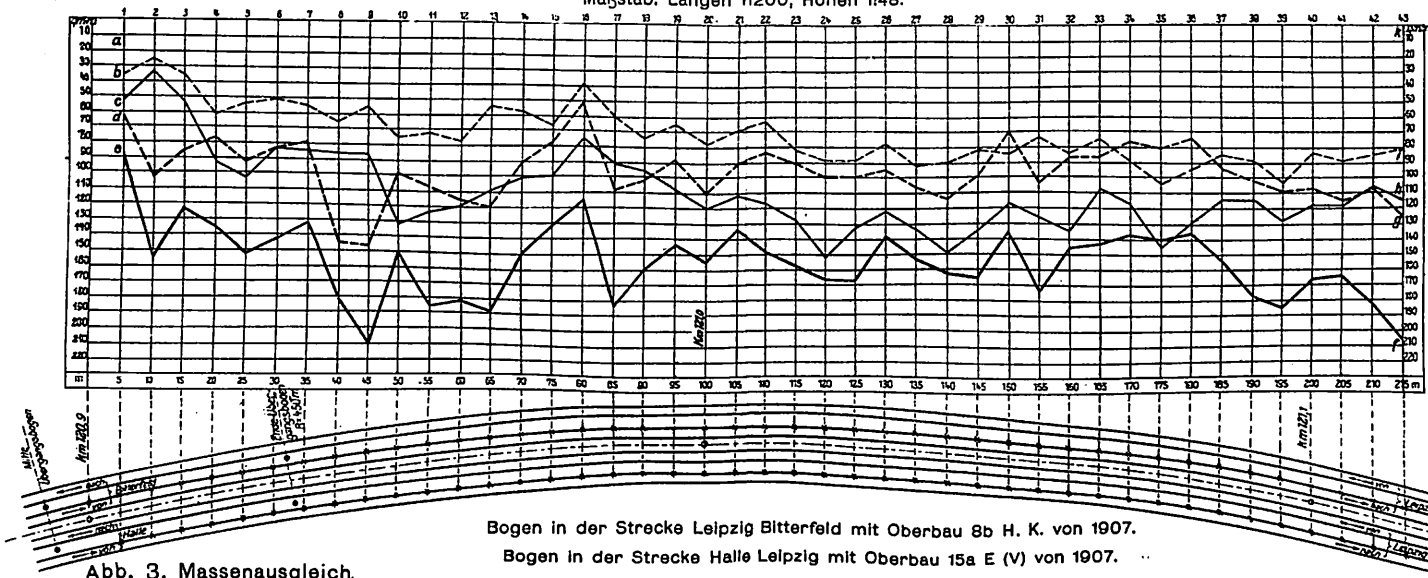
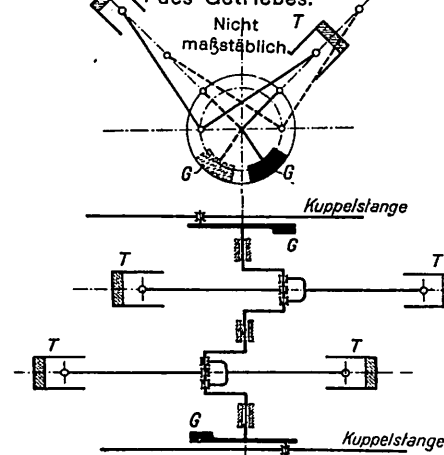


Abb. 3. Massenausgleich
des Getriebes.



Bogen in der Strecke Leipzig Bitterfeld mit Oberbau 8b H. K. von 1907.
Bogen in der Strecke Halle Leipzig mit Oberbau 15a E (V) von 1907.

Abb. 6. Brennstoffventil-Regelung.
Maßstab 1:25.

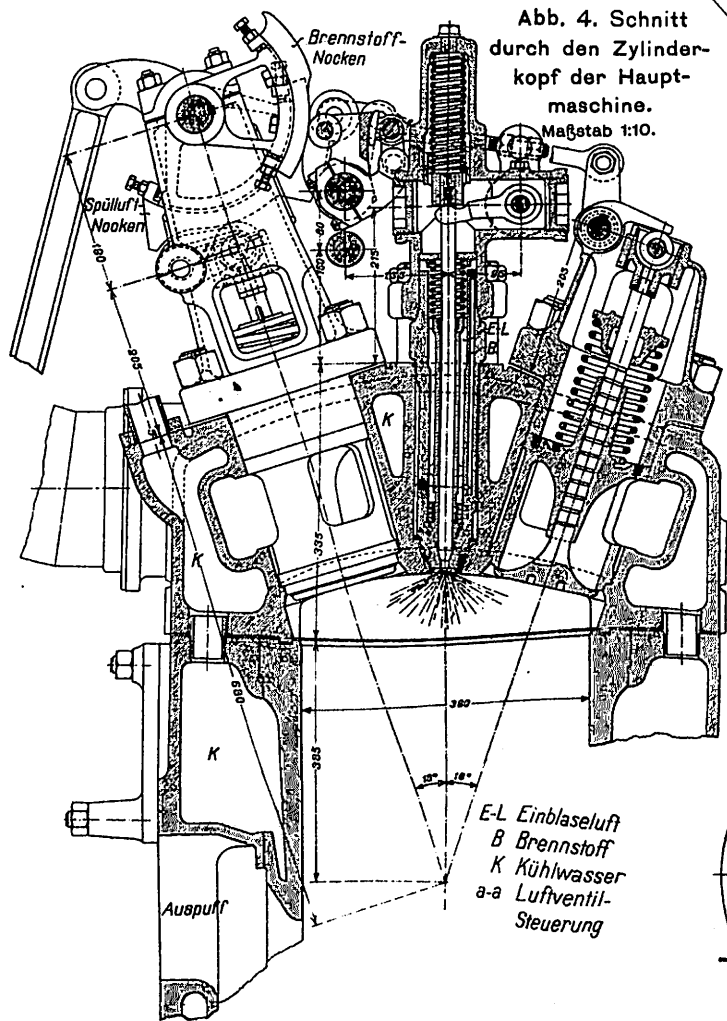


Abb. 4. Schnitt
durch den Zylinder-
kopf der Haupt-
maschine.
Maßstab 1:10.

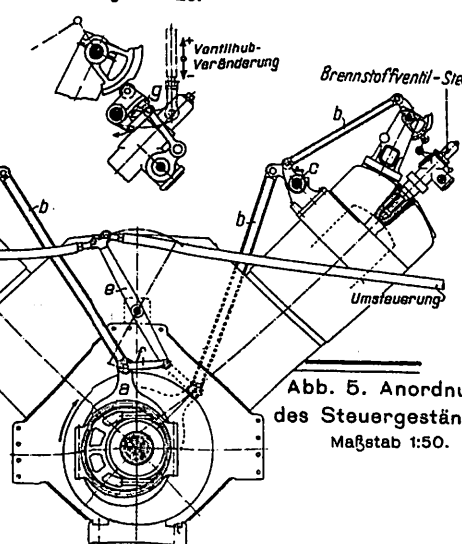


Abb. 5. Anordnung
des Steuergestänges.
Maßstab 1:50

Abb. 7 und 8. Die Hilfsmaschine.
Abb. 7. Längsschnitt.
Maßstab 1:25.

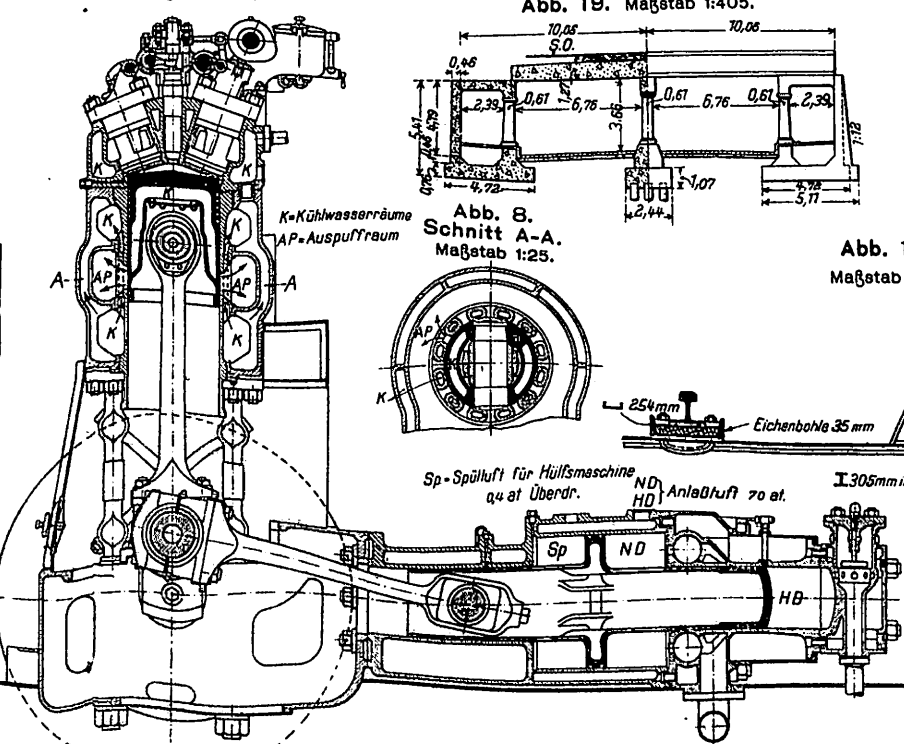


Abb. 8.
Schnitt A-A.
Maßstab 1:25.

Abb. 19. Maßstab 1:405.

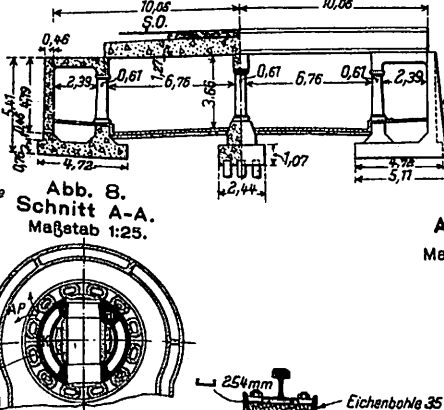


Abb. 14.
Maßstab 1:27

b. 17.

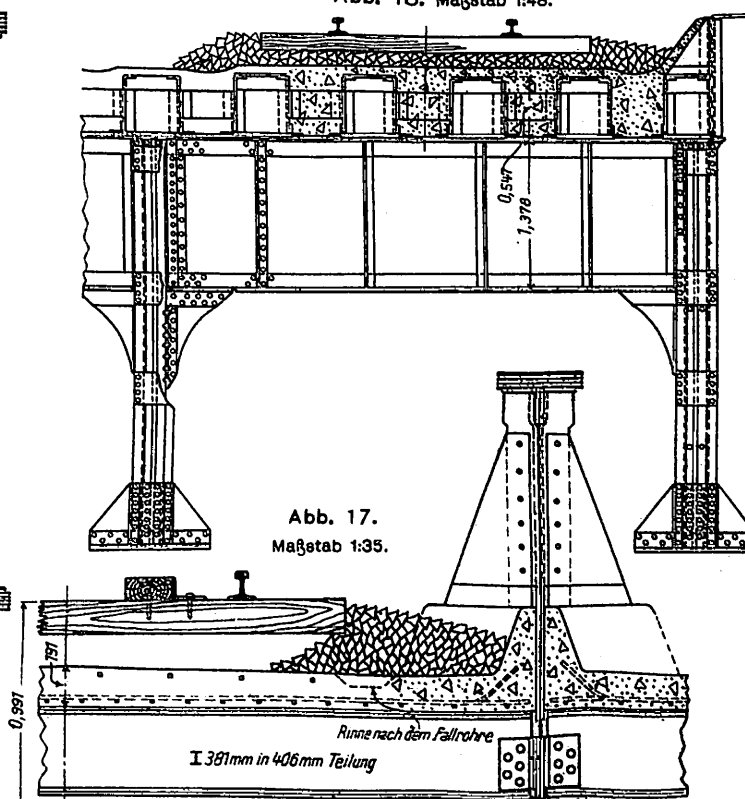


Abb. 12 bis 19.
Unterführungen in
Chikago.

Abb. 18. Maßstab 1:48.

**Abb. 9 bis 11. Stählerne Fensterrahmen im Druckerei-Gebäude
der Hill-Verlags-Gesellschaft in Newyork.** 19

1914, Taf. 47.

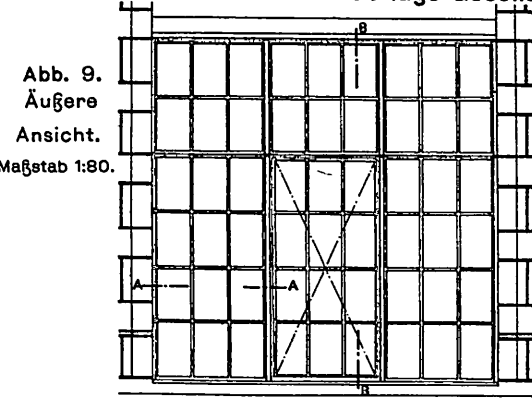


Abb. 9.
Äußere
Ansicht.
Maßstab 1:80

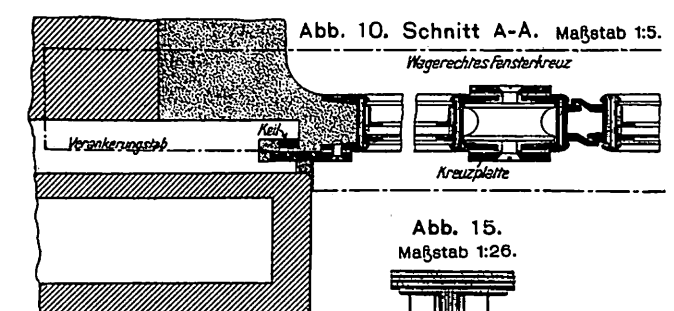


Abb. 10. Schnitt A-A. Maßstab 1:5.

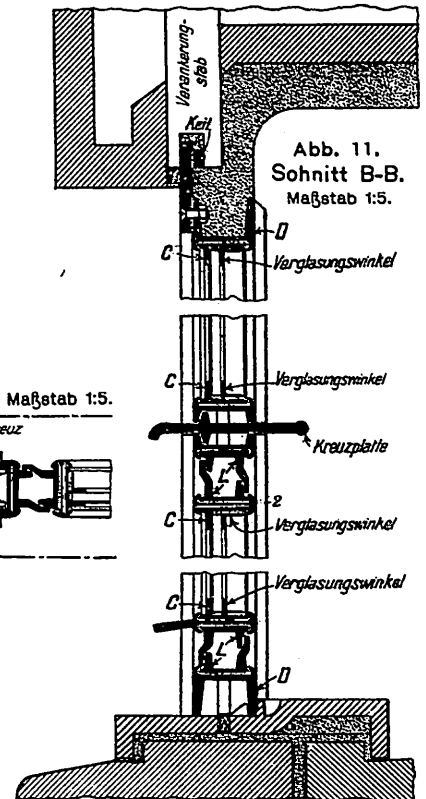


Abb. 11.
Schnitt B-B.
Maßstab 1:5.

Abb. 15.
Maßstab 1:26.

Abb. 12. Maßstab 1:42.

Abb. 13. Maßstab 1:42.

Abb. 16. Maßstab 1:28.

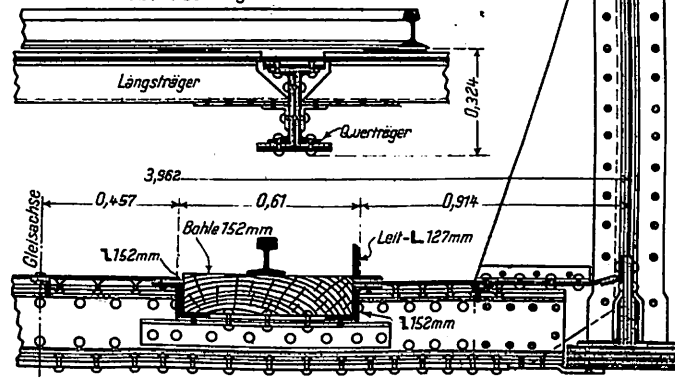


Abb. 12 bis 19.
Unterführungen in
Chikago.

Abb. 18. Maßstab 1:48.

Abb. 1 bis 3. Saalwagen Nr. 510. Maßstab 1:100.
Abb. 1. Längsansicht.

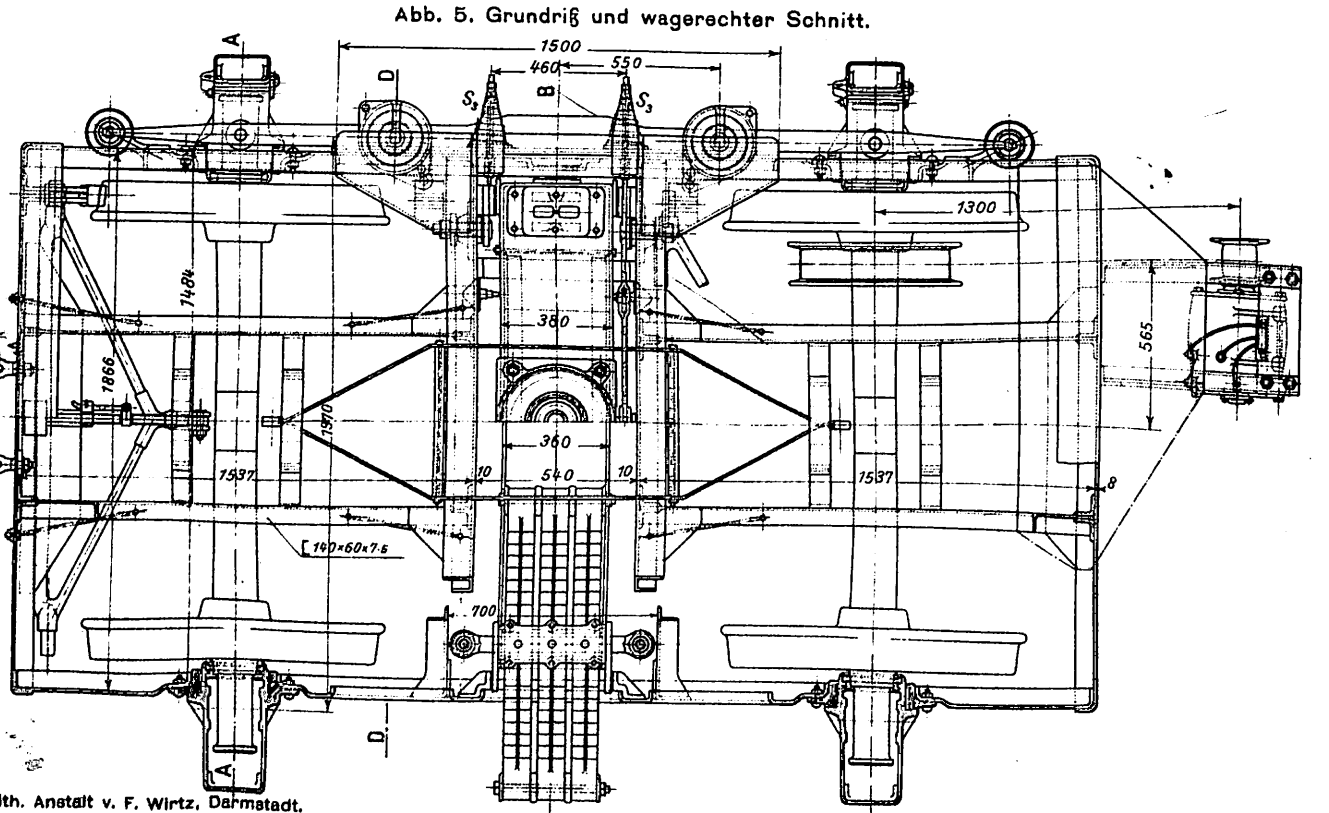
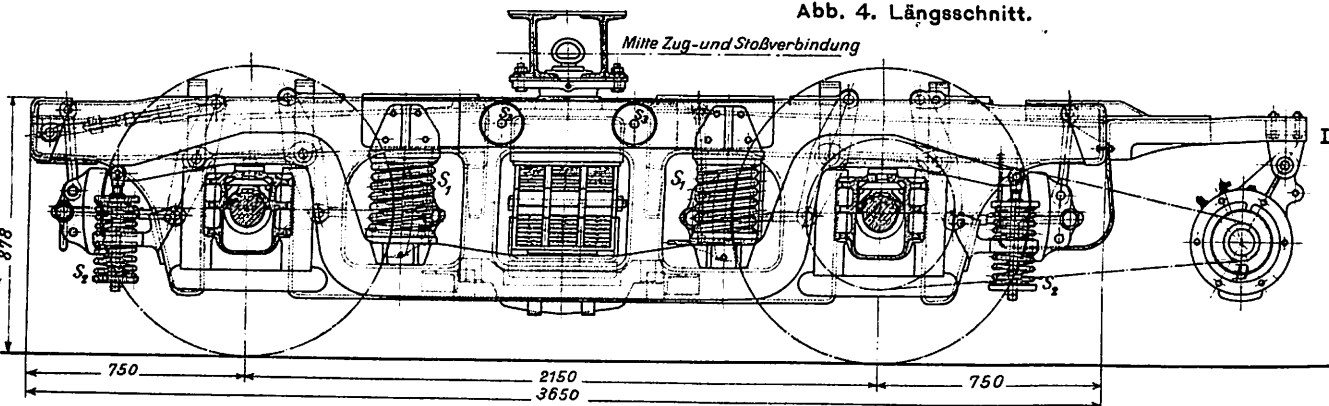
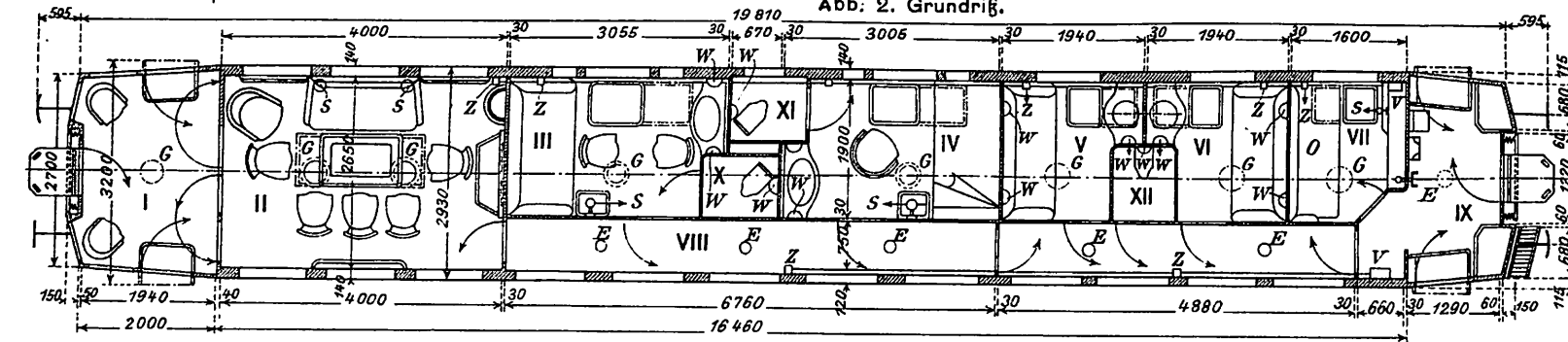
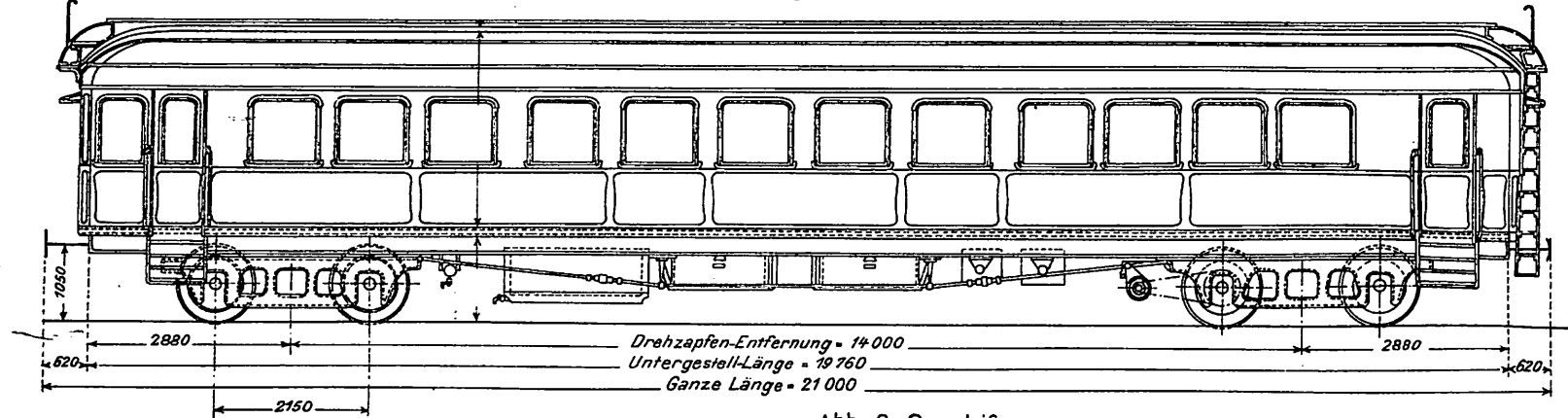


Abb. 3. Kopfansicht.

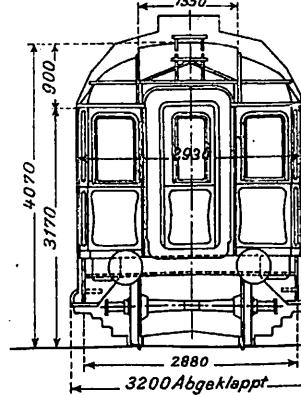
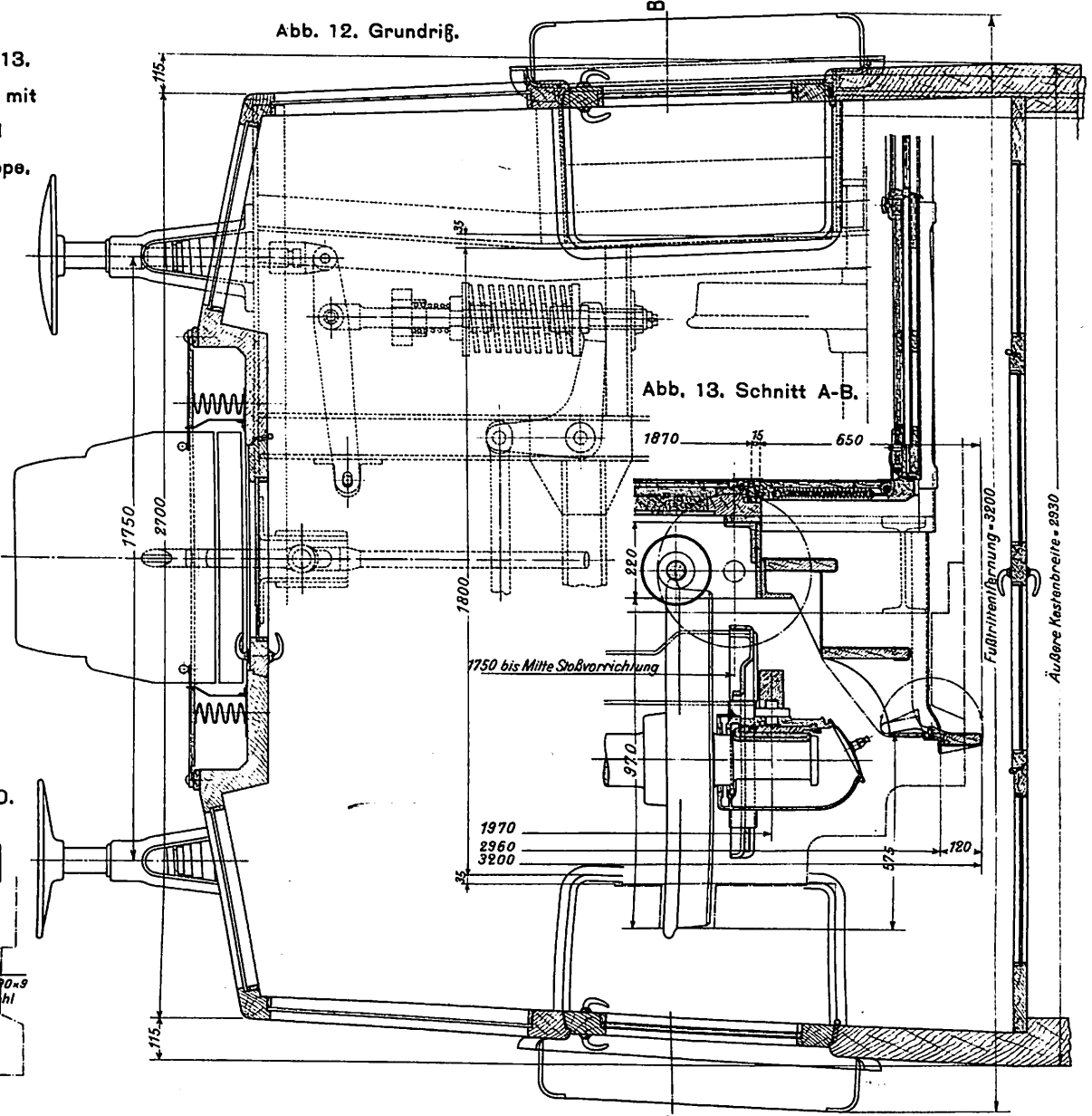


Abb. 12. und 13. Saal-Plattform mit Einstieg- und Fußboden-Klappe. Maßstab 1:20.



- O. Oberbett.
- G. Gaslampen.
- W. Elektrische Wandlampen.
- E. Elektrische Deckenlampen.
- S. Steh- und Hängelampen.
- V. Ventilkasten.
- Z. Zugkasten.

Abb. 4 bis 9. Drehgestell amerikanischer Bauart für den Saalwagen Nr. 510. Maßstab 1:25

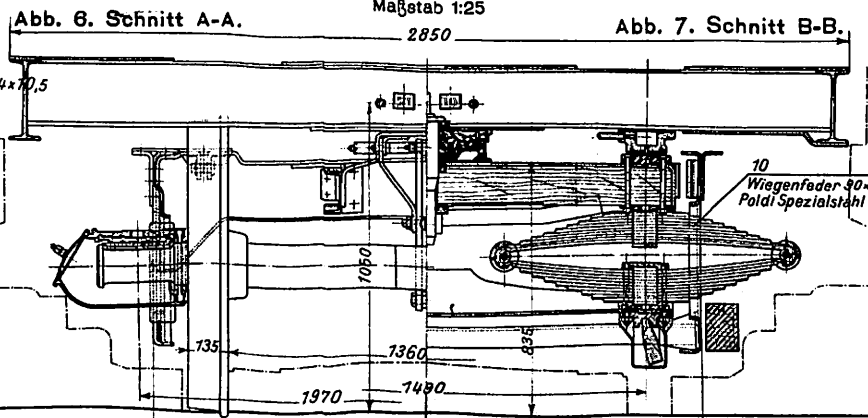


Abb. 8. Seitenansicht.

Abb. 9. Schnitt D-D.

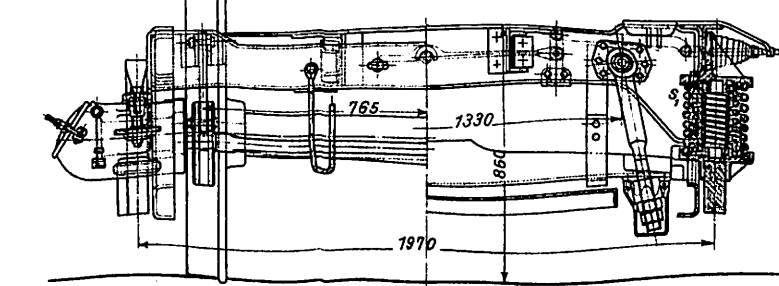
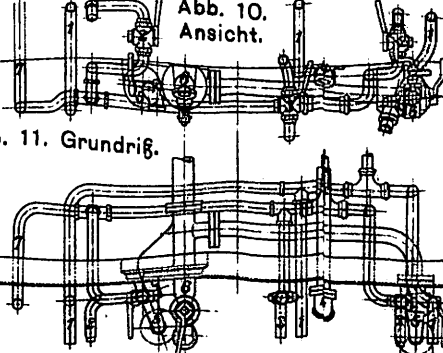
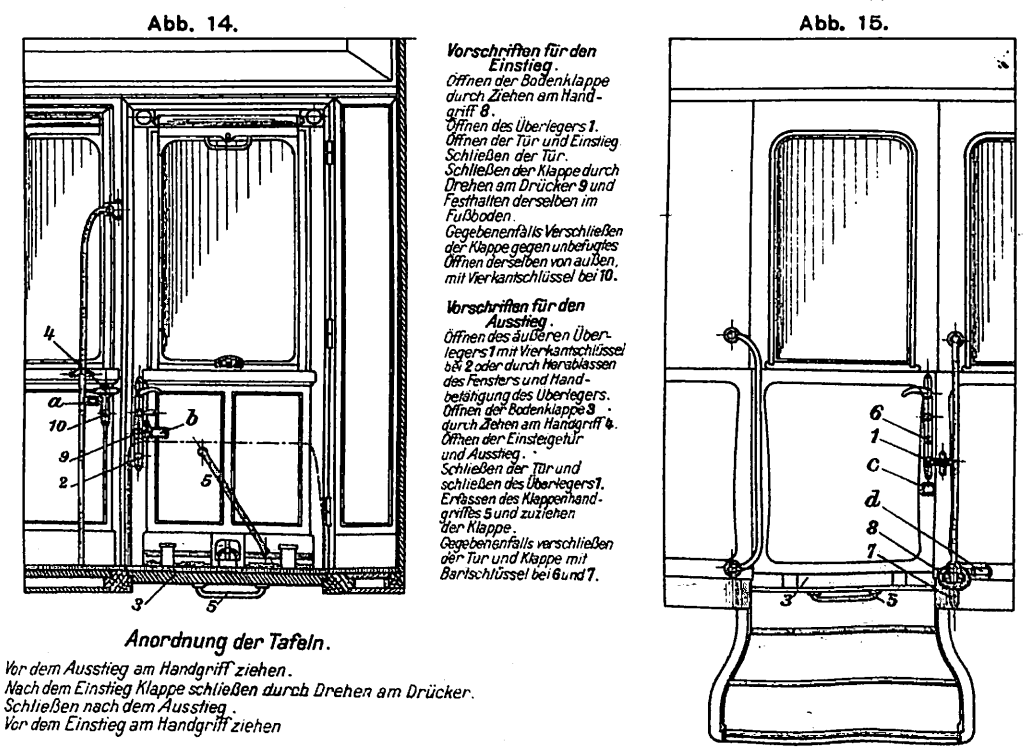


Abb. 10 und 11. Kuppelungen an der Wagenbrust.



- 1. Einfache Westinghouse-Bremse für die Schweiz und Deutschland.
- 2. Selbsttätige Westinghouse-Bremse, Verein.
- 3. Selbsttätige Westinghouse-Bremse, Frankreich.
- 4. Luftbremse.
- 5. Heizhahn, Verein.
- 6. Heizhahn, Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn.
- 7. Notsignalleitung.

Abb. 14 und 15. Betätigung der Fußbodenklappe an der Einsteigtür.



- Vorschriften für den Einstieg.
- Öffnen der Bodenklappe durch Ziehen am Handgriff 8.
 - Öffnen des Überlegers 1.
 - Öffnen der Tür und Einstieg.
 - Schließen der Klappe durch Drehen am Drücker 9 und Festhalten derselben im Fußboden.
 - Gegebenenfalls Verschieben der Klappe gegen unbefugtes Öffnen derselben von außen, mit Verriegelungsschlüssel bei 10.
- Vorschriften für den Ausstieg.
- Öffnen des äußeren Überlegers 1 mit Verriegelungsschlüssel bei 2 oder durch Herablassen des Fensters und Handbetätigung des Überlegers.
 - Öffnen der Bodenklappe 3 durch Ziehen am Handgriff 8.
 - Öffnen der Einsteigtür und Ausstieg.
 - Schließen der Tür und Schließen des Überlegers 1.
 - Erlassen des Klappenhandgriffes 5 und Zuziehen der Klappe.
 - Gegebenenfalls Verschieben der Tür und Klappe mit Bartischlüssel bei 6 und 7.

Anordnung der Tafeln.

- a. Vor dem Ausstieg am Handgriff ziehen.
- b. Nach dem Einstieg Klappe schließen durch Drehen am Drücker.
- c. Schließen nach dem Ausstieg.
- d. Vor dem Einstieg am Handgriff ziehen.

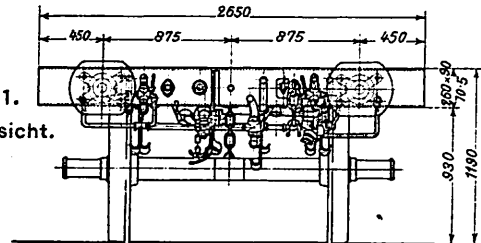
Abb. 1.
Brustansicht.

Abb. 2. Schnitt A-B.

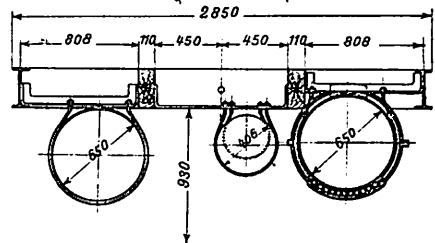


Abb. 1 bis 13. Der Saalwagen Nr. 510 der Österreichischen Staatsbahnen.

Wagengewicht . . . 57,8 t.
Spindelbremse.
Umschaltluftleerschnellbremse.
Westinghouse, selbsttätig.
Henry-Bremse.
Dampfheizung.
Beleuchtung-Dynamo-Speicher-Gasbeleuchtung.

Abb. 3. Schnitt C-D.

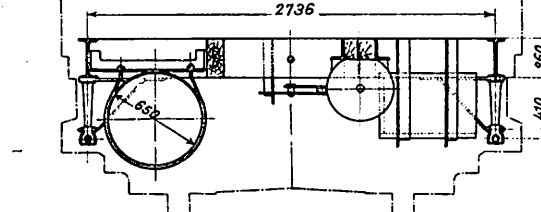


Abb. 4. Schnitt E-F.

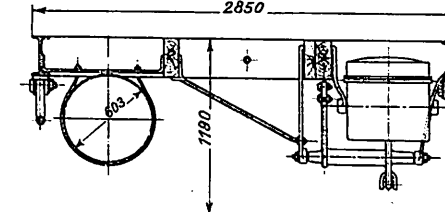


Abb. 1 bis 6.

Untergestell.

Maßstab 1:25.

Abb. 5. Längsschnitt.

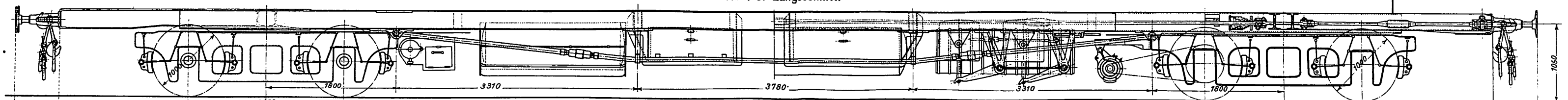


Abb. 6. Grundriß.

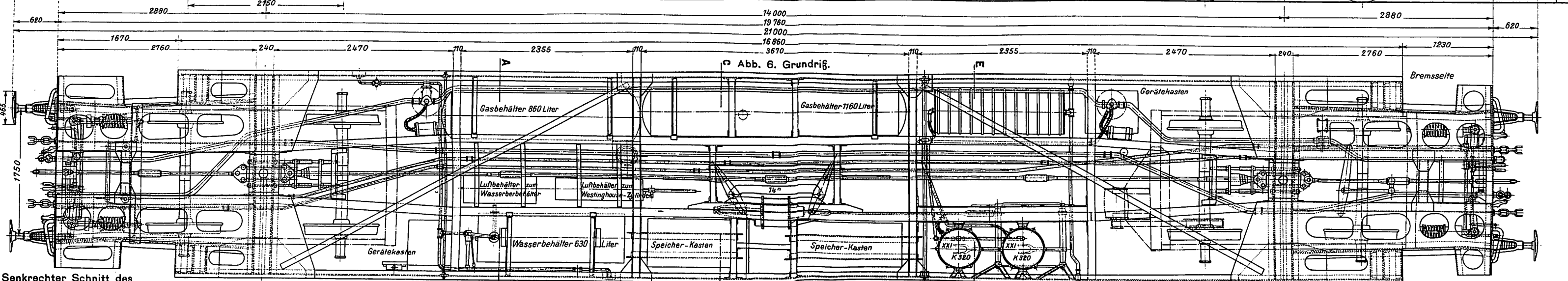


Abb. 11. Senkrechter Schnitt des oberen Fensters mit Gewichtsausgleich. Maßstab 1:6.

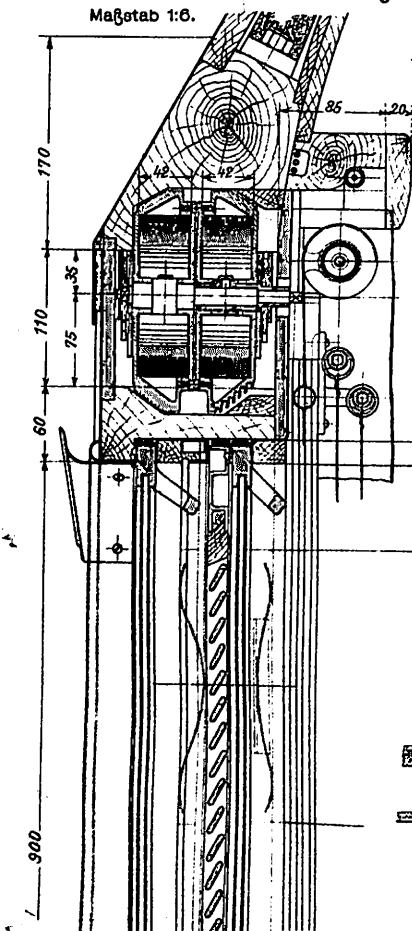


Abb. 7 bis 12. Doppelfenster mit Holzfenster-laden der Wagen-Seitenwände. Doppelfenster mit Gewichtsausgleich.

Abb. 7. Ansicht eines Seitenwandfensters.

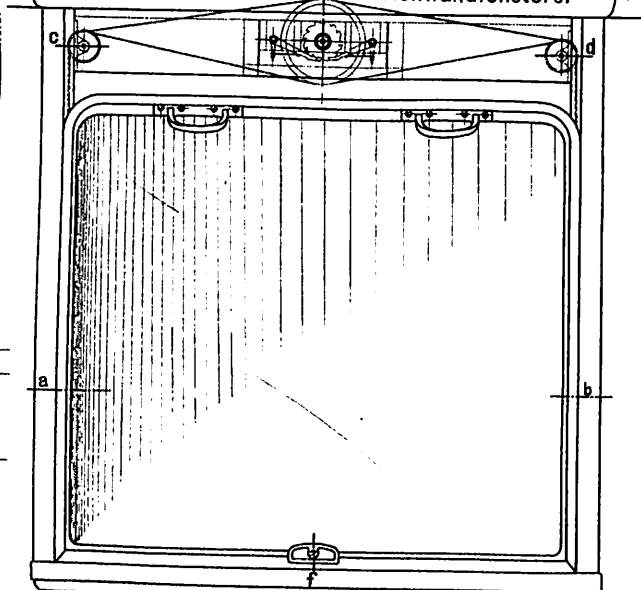


Abb. 9. Schnitt a-b. Maßstab 1:15.

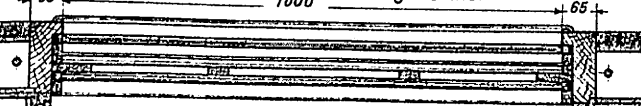


Abb. 10. Schnitt c-d. Maßstab 1:15.

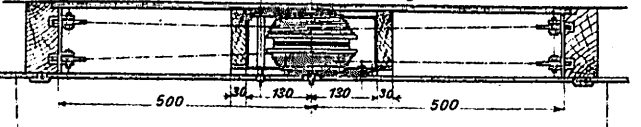


Abb. 8. Schnitt e-f. Maßstab 1:15.

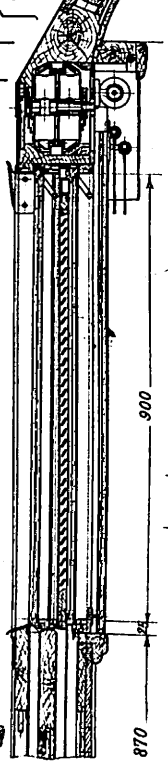
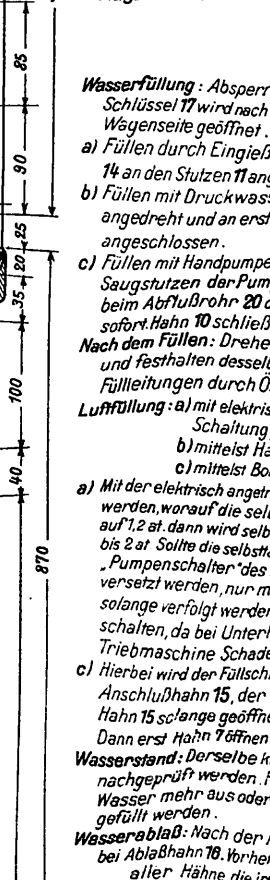


Abb. 12. Senkrechter Schnitt in Brüstleiste höhe. Maßstab 1:6.



Wasserfüllung: Absperrhahn 7 schließen. Schlüssel 17 wird nach abwärts gedreht und Hahn 10 der betreffenden Wagen-seite geöffnet.

a) Füllen durch Eingießen mit Wasserkannen, hierbei wird Trichter 14 an den Stutzen 11 gedreht.

b) Füllen mit Druckwasser: Füllschlauch 12 wird an Stutzen 11 angedreht und an ersteren der Wasserleitungsschlauch 13 (Verein) angeschlossen.

c) Füllen mit Handpumpe: hierbei wird der Saugschlauch an den Saugstutzen der Pumpe 24 angedreht. Gefüllt wird solange, bis beim Ablaufrohr 20 des 5weghahnes Wasser abfließt, dann sofort Hahn 10 schließen.

Nach dem Füllen: Drehen des Schlüssels 17 in die wagrechte Stellung und festhalten desselben im Kettengliede. Wasserablaß aus den Füllleitungen durch Öffnen der Hähne 19 und 10; nachher 10 schließen.

Luftfüllung: a) mit elektrisch angetriebenem Vermittler mit selbsttätiger Schaltung, bis 2 at.

b) mittelst Handpumpe (Reservepumpe im Dienerraum, bis 3 at.

c) mittelst Borsig-Preßluftanlage, bis 4 at.

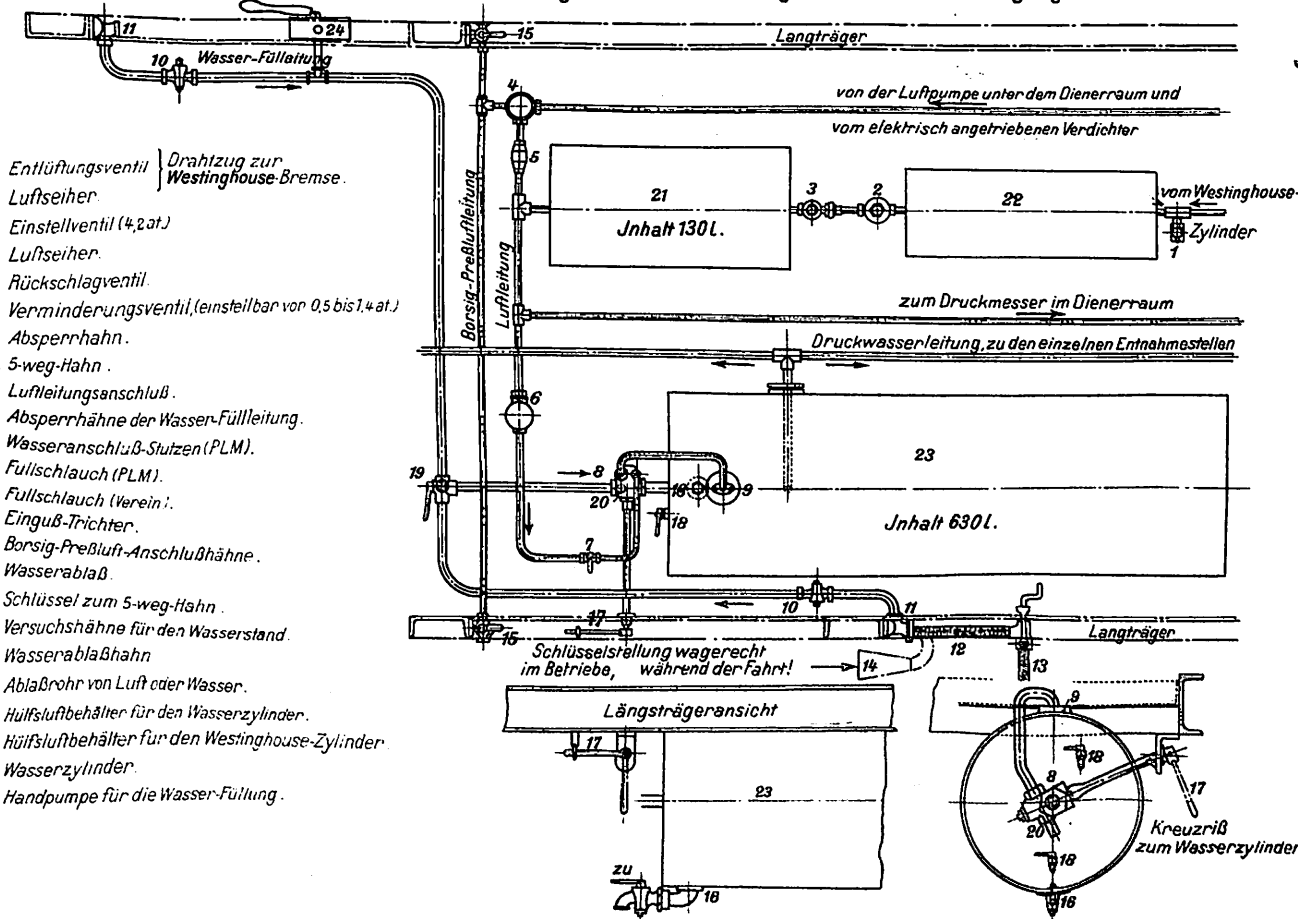
a) Mit der elektrisch angetriebenen Pumpe kann ein Druck von 2 at. erreicht werden, worauf die selbsttätige Schaltung abstellt. Fällt der Druck bis auf 1,2 at. dann wird selbsttätig eingeschaltet und die Pumpe arbeitet wieder bis 2 at. Sollte die selbsttätige Schaltung versagen, dann kann mit dem „Pumpenschalter“ des Dienerraumes die Pumpe trotzdem in Tätigkeit versetzt werden, nur muß dann der Druck auf dem Druckmesser solange verfolgt werden, bis derselbe 2 at. zeigt. Hierauf sofort ausschalten, da bei Unterlassung der rechtzeitigen Abstellung die Triebmaschine Schaden leiden kann.

c) Hierbei wird der Füllschlauch der Station mit dem Kuppelstück an Anschlußhahn 15, der betreffender, Wagen-seite geschraubt und Hahn 15 solange geöffnet, bis der Druckmesser 4 zeigt. Dann erst Hahn 7 öffnen und darauf Hahn 15 schließen.

Wasserstand: Derselbe kann jederzeit durch die Versuchs-Hähne 18 nachgeprüft werden. Fließt beim Öffnen des unteren Hahnes kein Wasser mehr aus oder nur tropfenweise, dann muß sofort nachgefüllt werden.

Wasserablaß: Nach der Fahrt, besonders im Winter wegen Einfrieren, bei Ablaufhahn 18, vorher jedoch Hahn 7 schließen. Die Schlüssel aller Hähne, die irgendwie in Tätigkeit treten, sind rot gestrichen.

Abb. 13. Anordnung der Luftdruckanlage und Wasserversorgung.



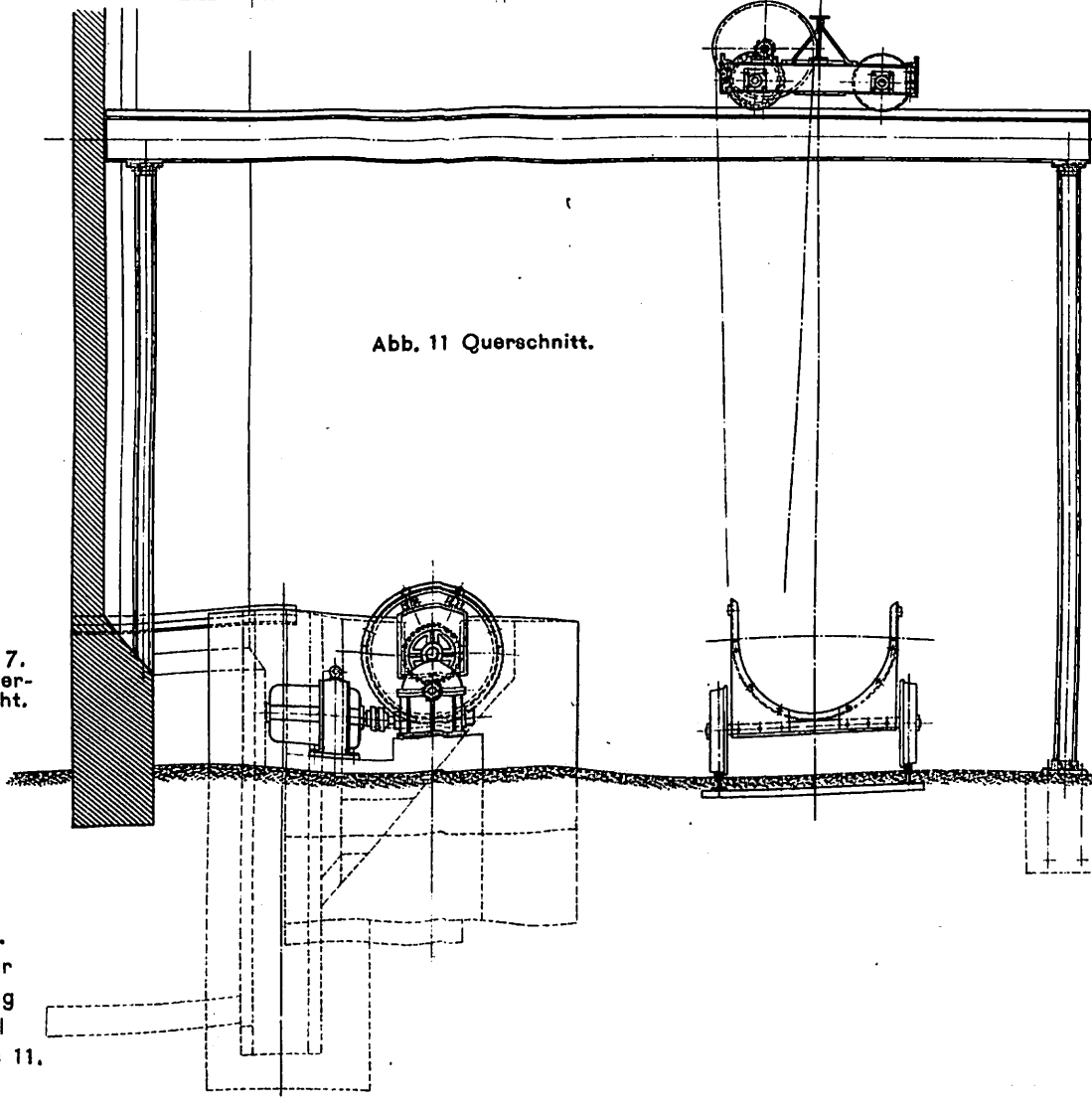
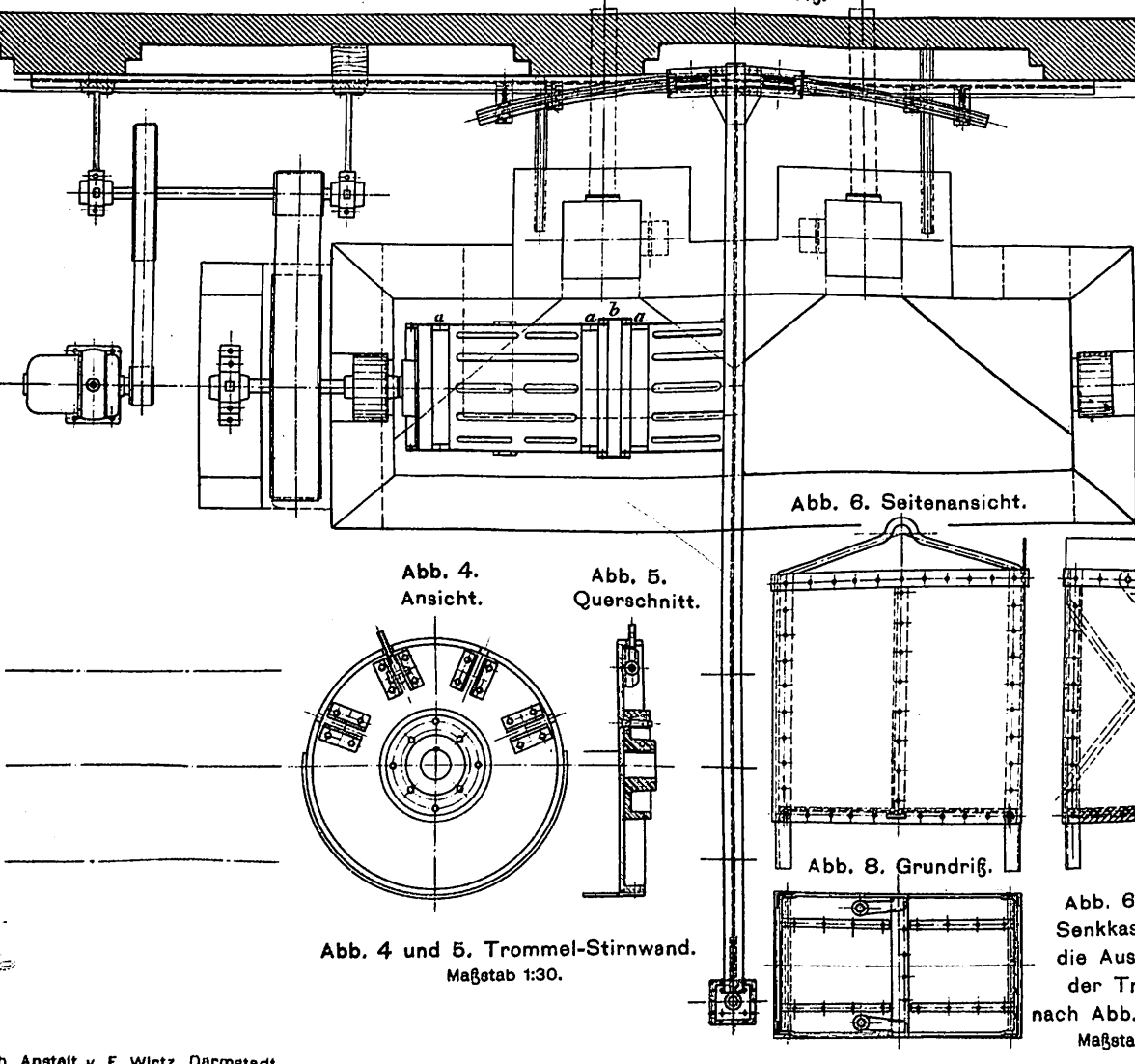
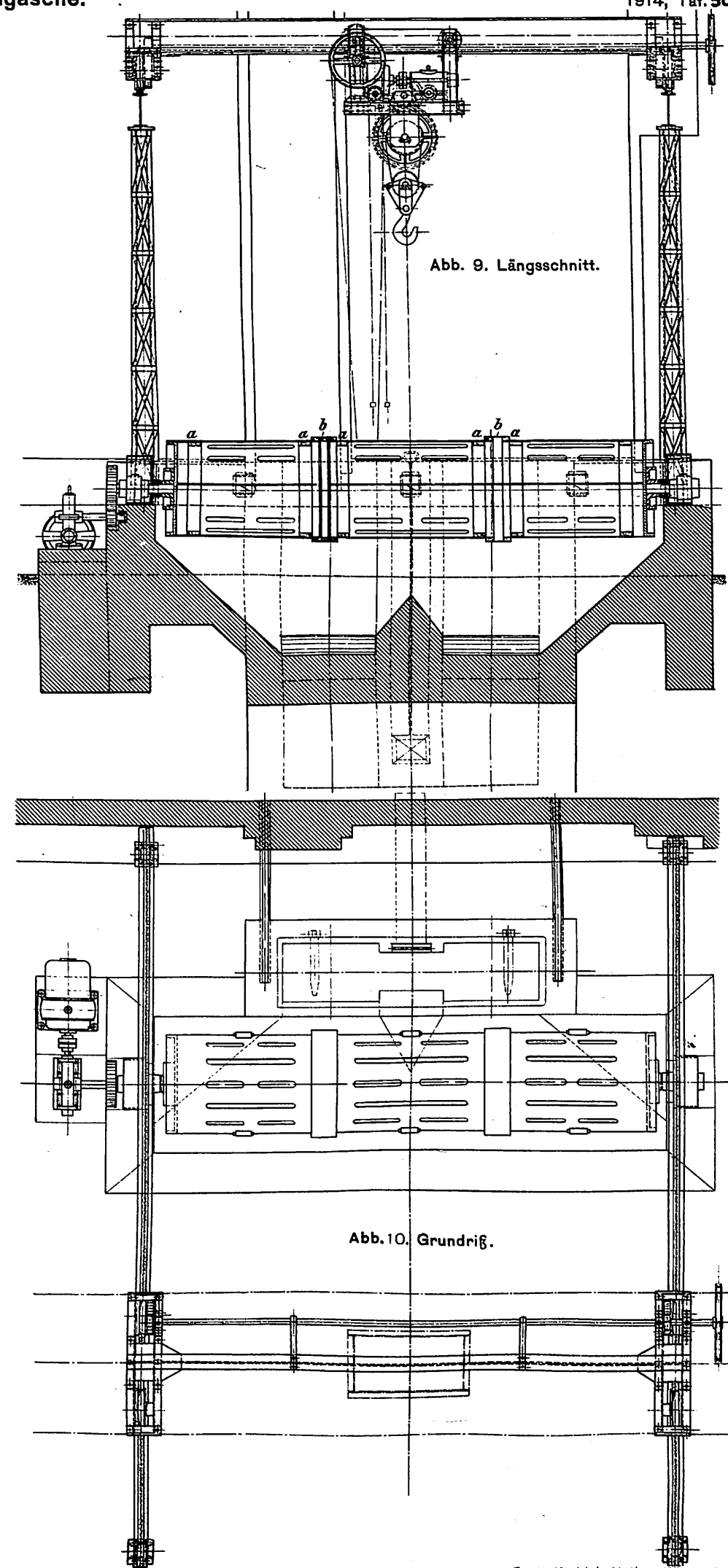
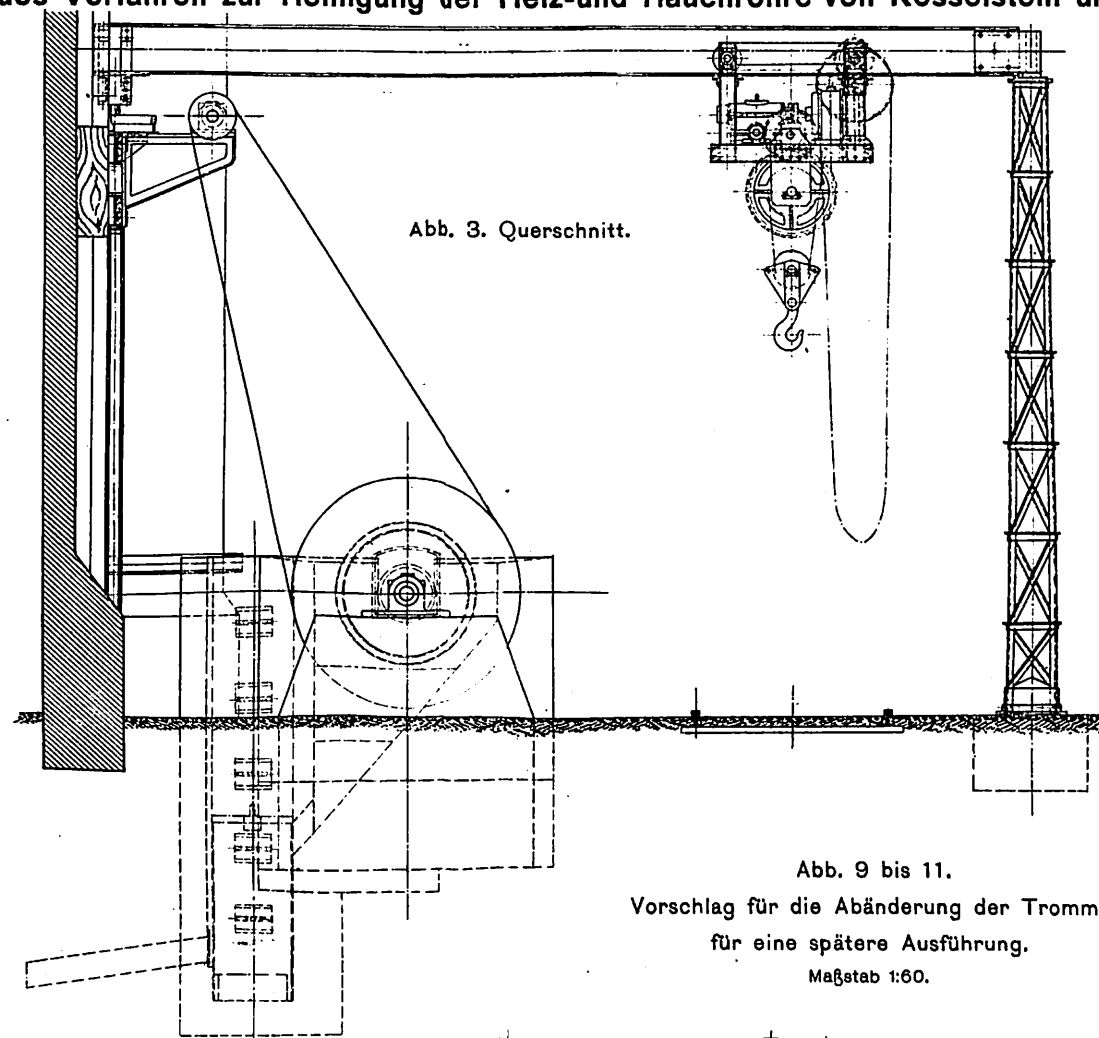
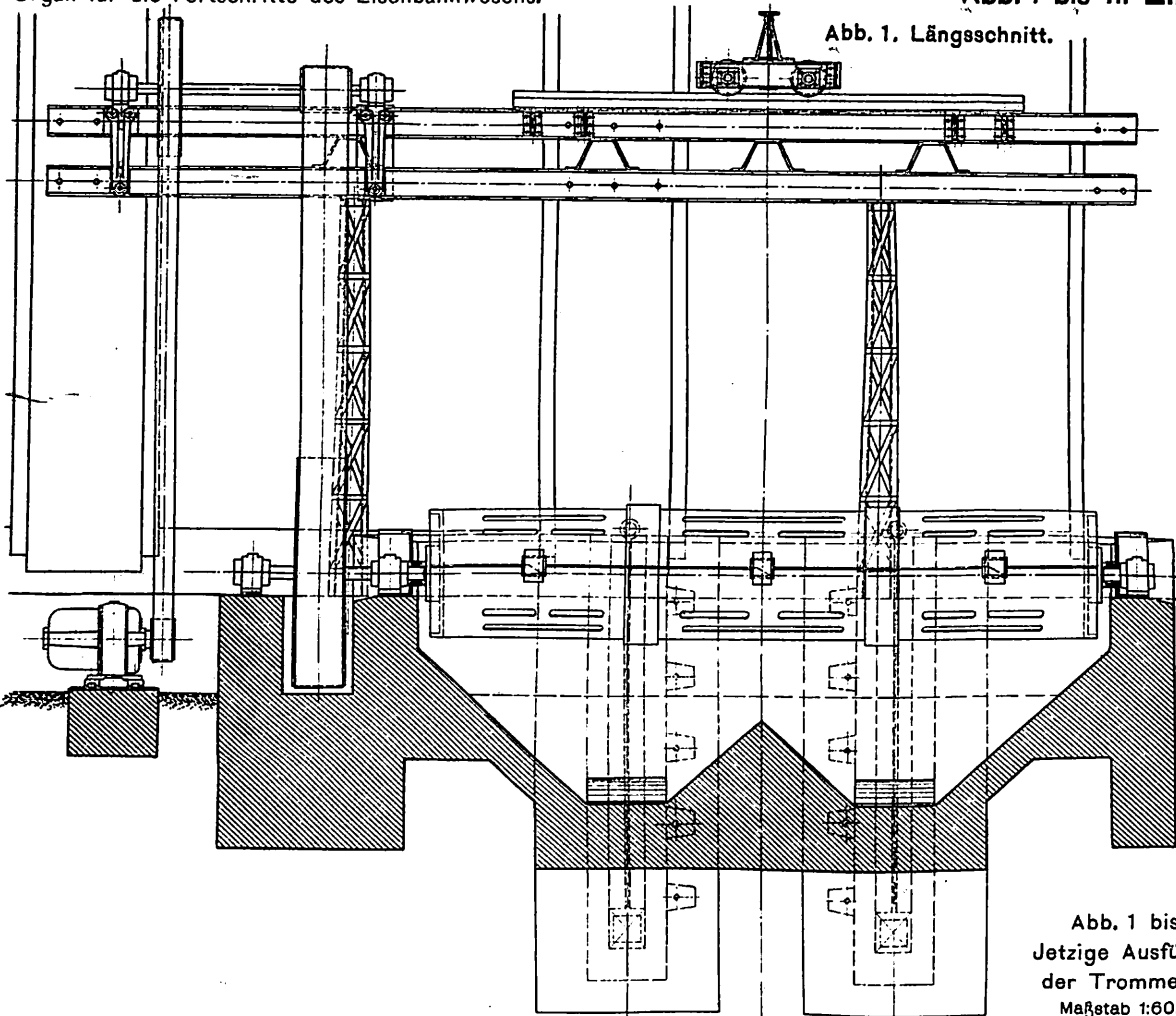


Abb. 2. Belastung der elektrischen Anlage am 24. XI. 1913.

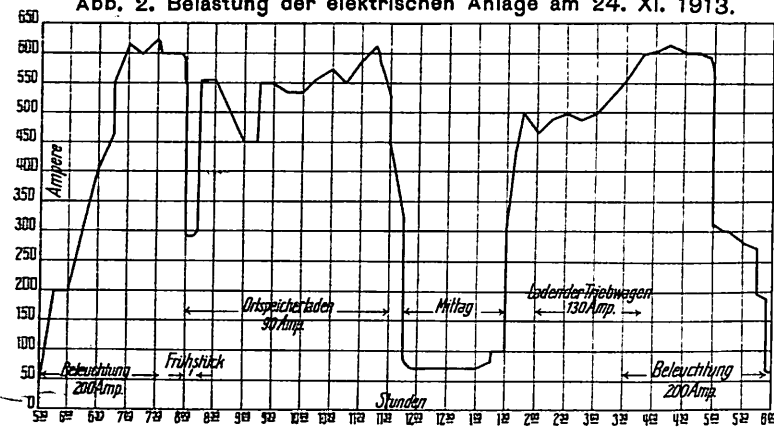


Abb. 3. Belastung der elektrischen Anlage am 25. XI. 1913.

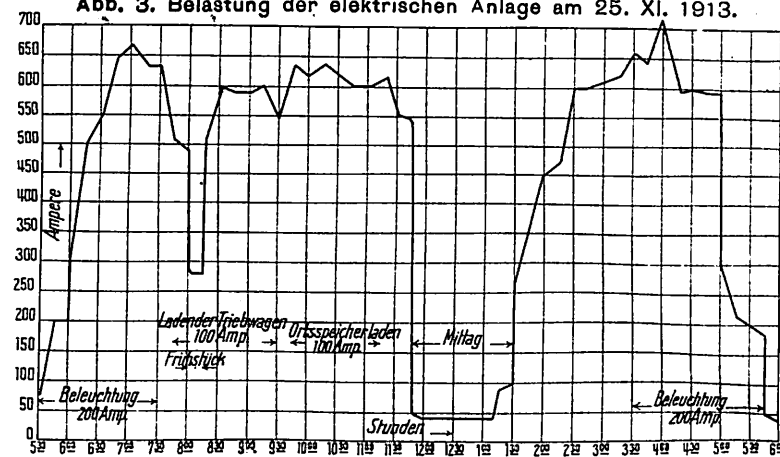


Abb. 1 bis 6. Der elektrische Kraft- und Licht-Betrieb in der Hauptwerkstätte Danzig.

- 1 Ampere messer für Stromerzeuger mit Turbine bis 850 Amp.
- 2 Voltmeter
- 3 Ausschalter
- 4 Ausschalter für Mittelteil
- 5 Selbstschalter für Stromerzeuger mit Turbine
- 6 Ampere messer für Erregerstromerzeuger
- 7 Ampere messer Anschluss für Erregerstromerzeuger
- 8 Ampere messer Umschalter
- 9 Voltmeter
- 10 Ausschalter
- 11 Nebenschlussregler
- 12 Magnetregler
- 13 Stromerzeuger mit Turbine
- 14 Erregerstromerzeuger
- 15 Ampere messer für Zusatztriebmaschine
- 16 Ausschalter
- 17 Sicherungen
- 18 Umlaufregler
- 19 Anlasser
- 20 Zusatzstromerzeuger
- 21 Ampere messer für Zusatzstromerzeuger
- 22 Schalthebel

Lichtverteilung

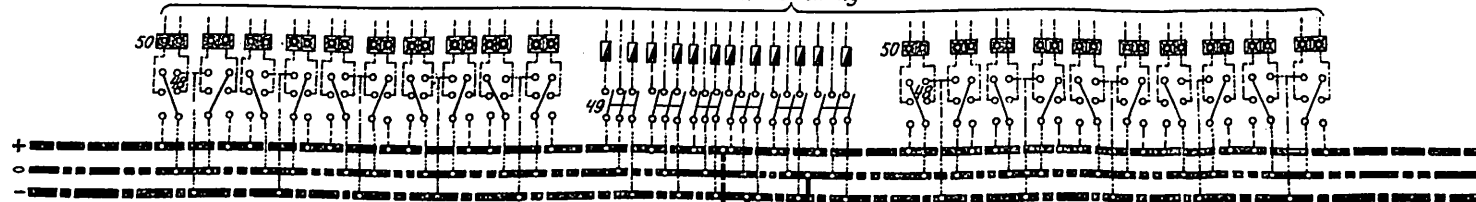


Abb. 6. Schaltung des Kraftwerkes.

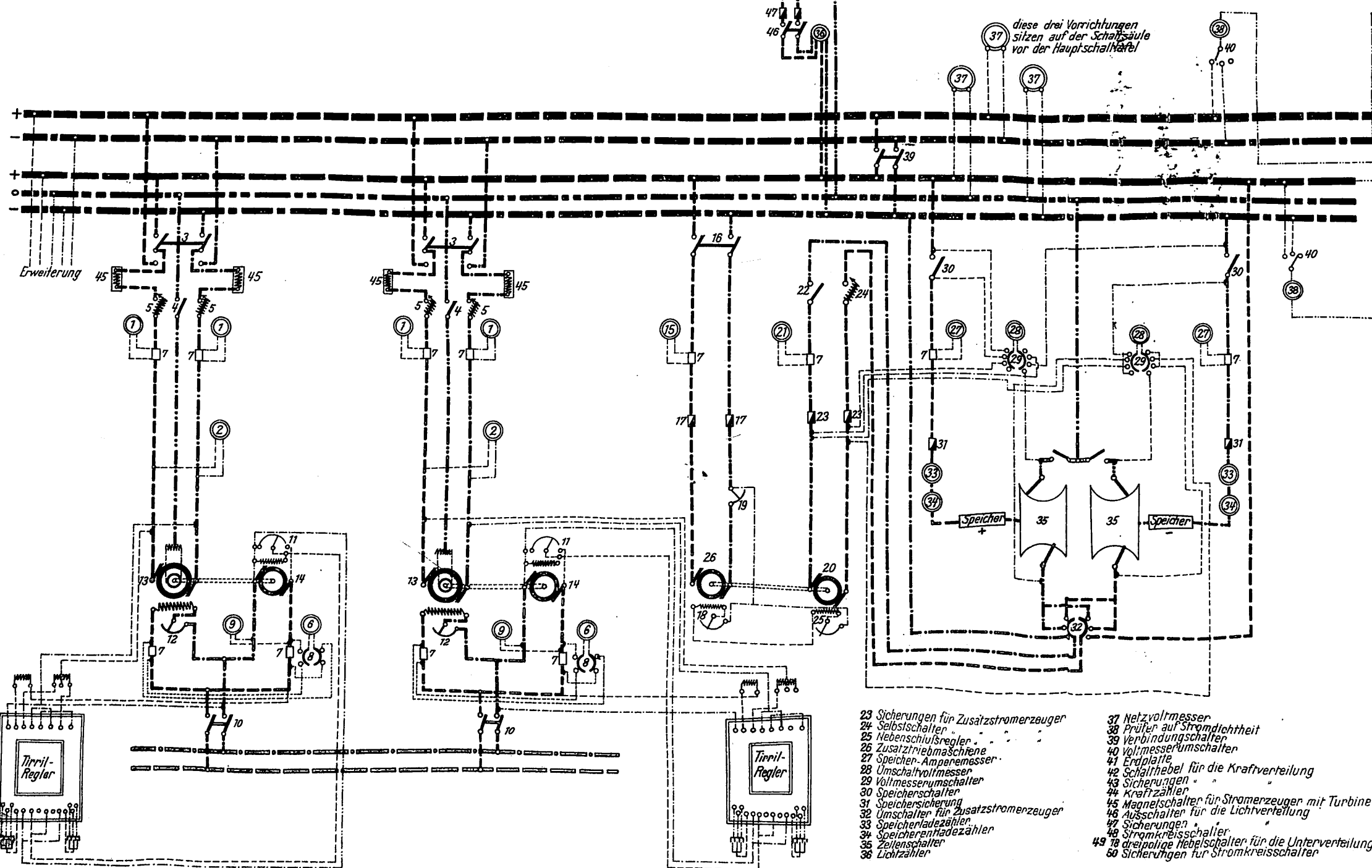


Abb. 4. Grundriß in Fensterhöhe.

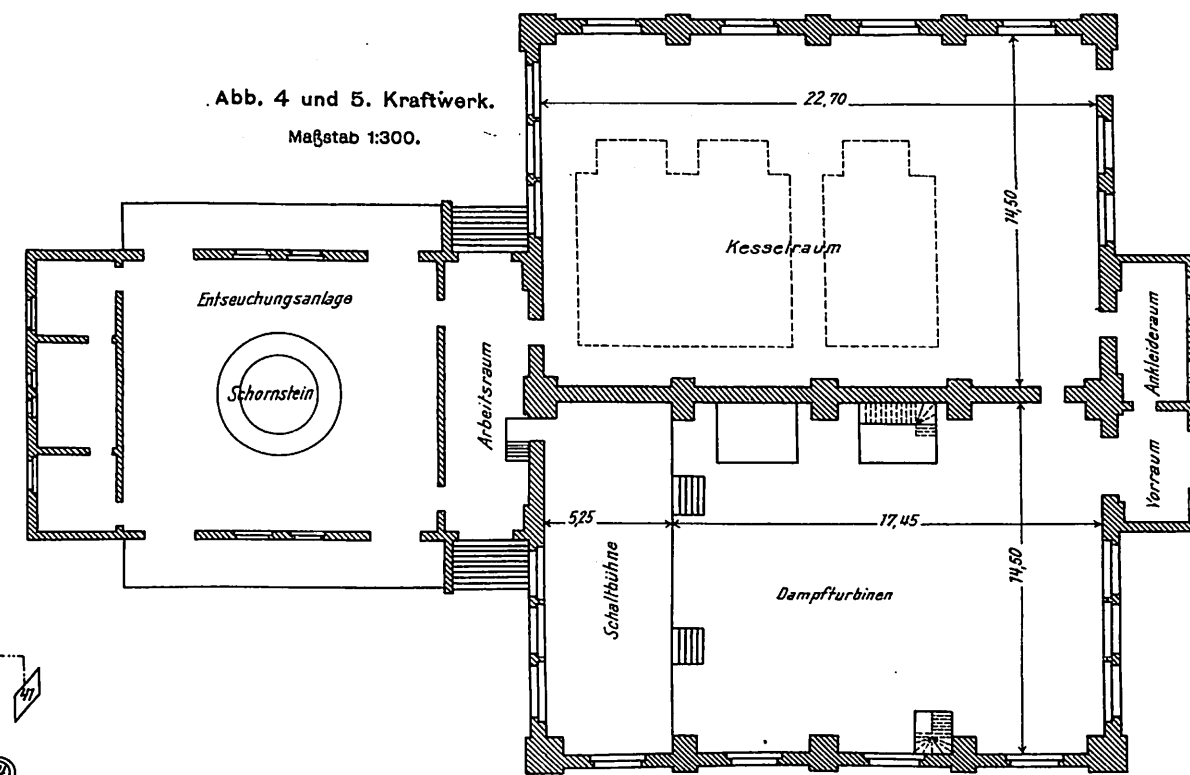


Abb. 4 und 5. Kraftwerk.

Maßstab 1:300.

Abb. 5. Kellergrundriß.

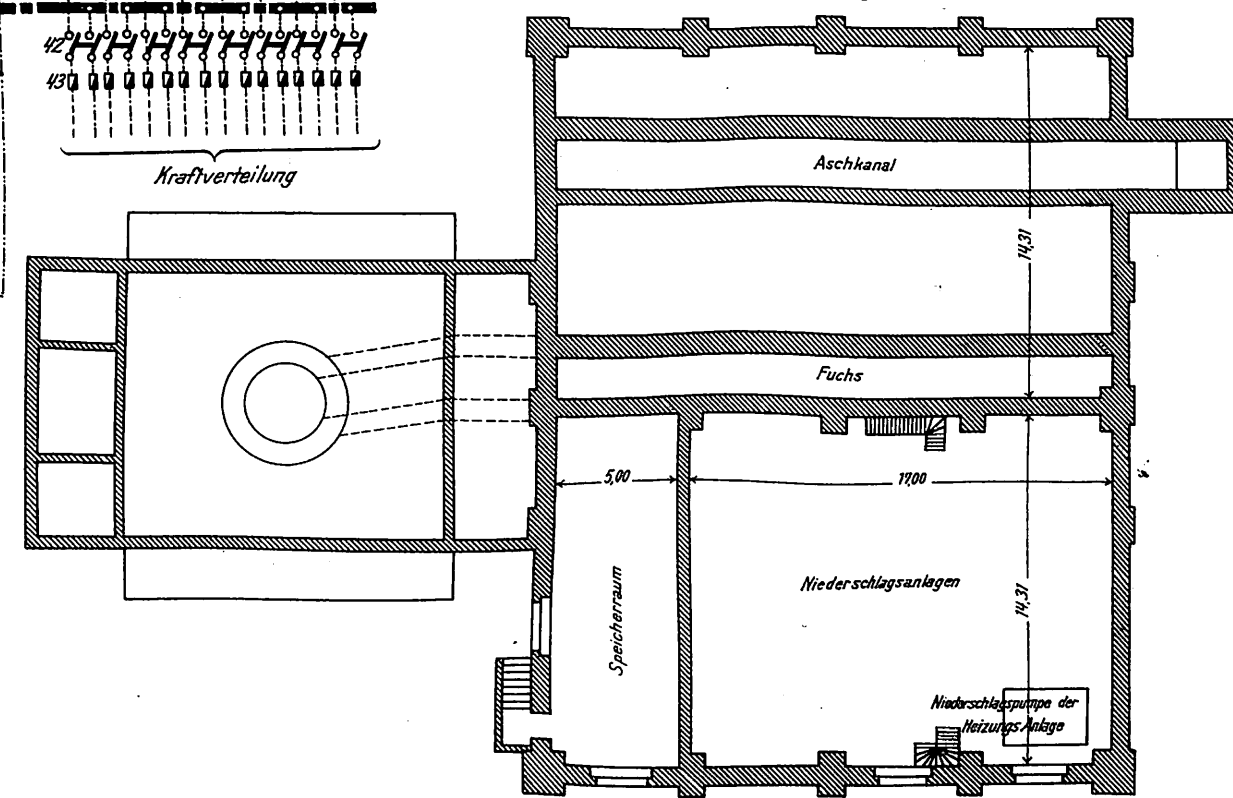
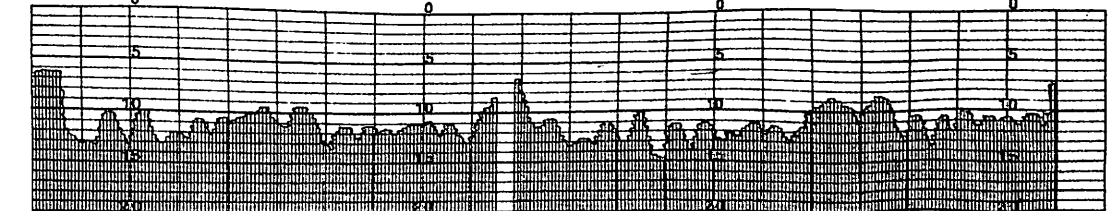
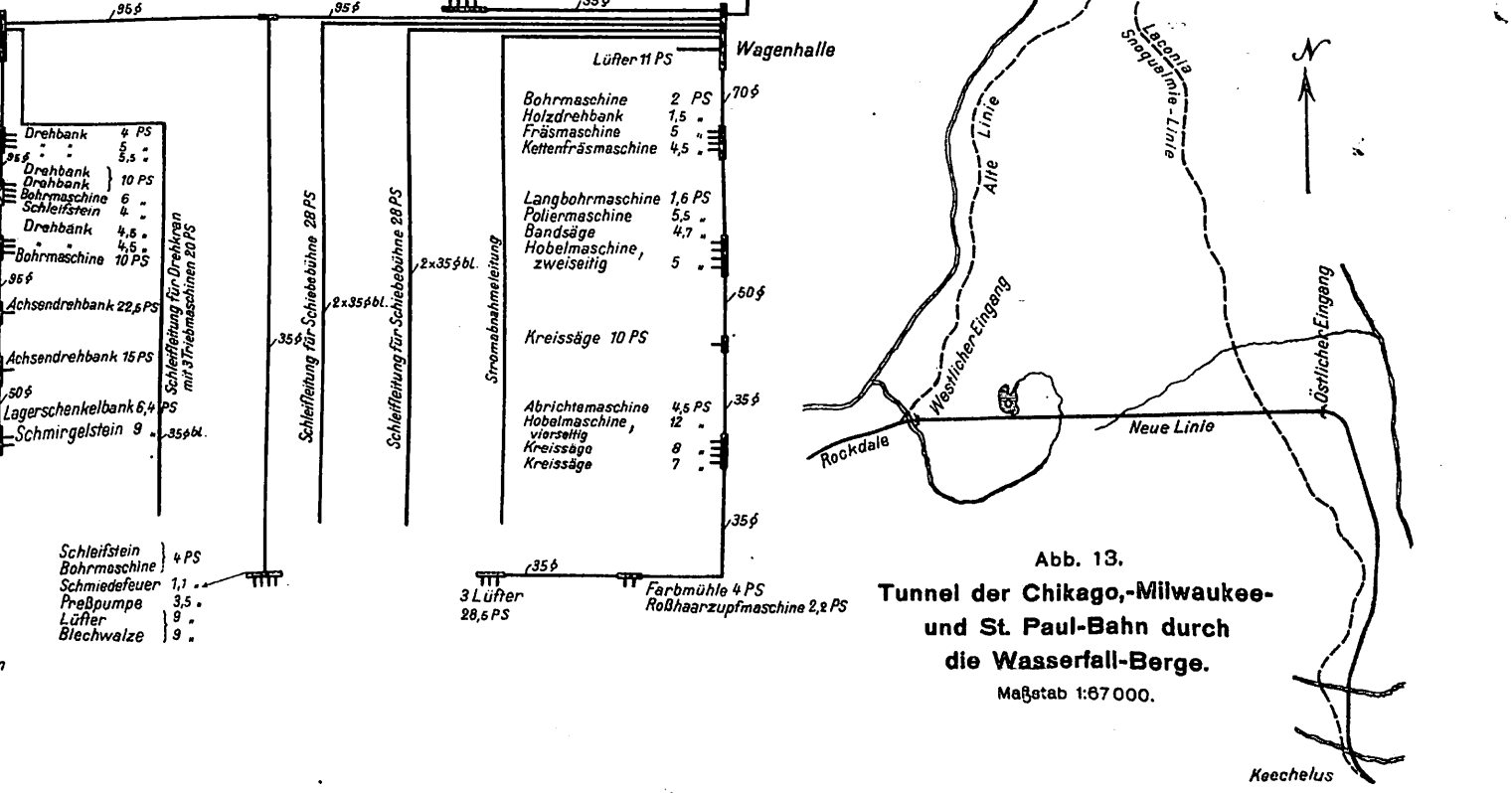
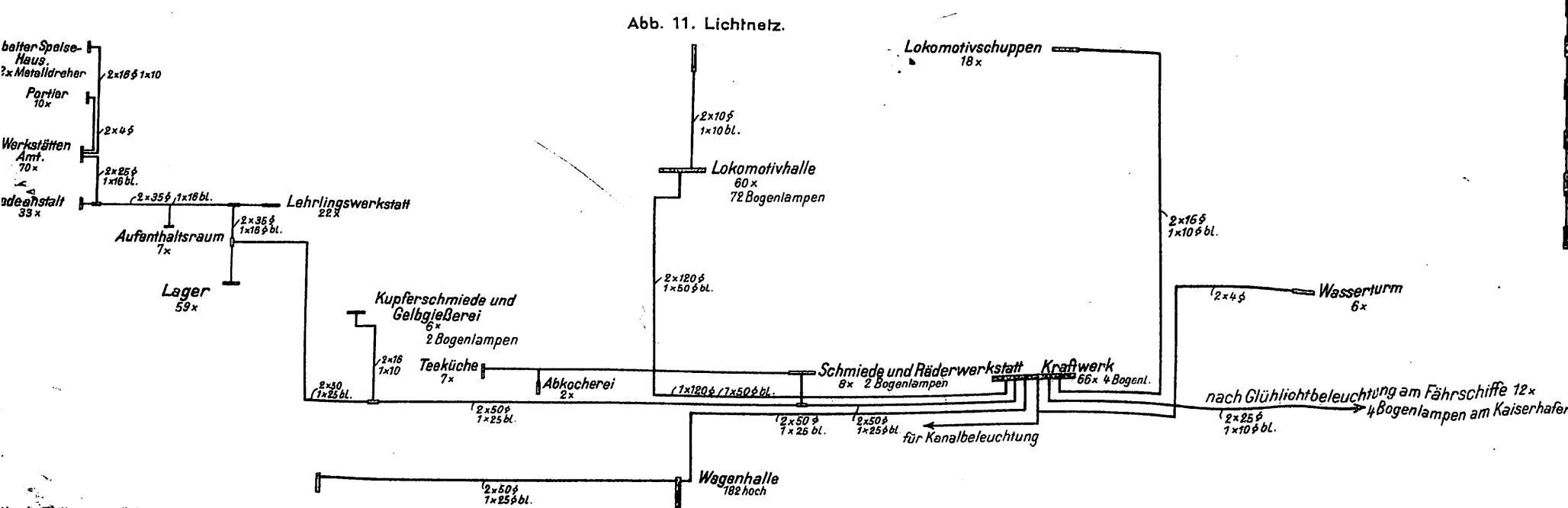
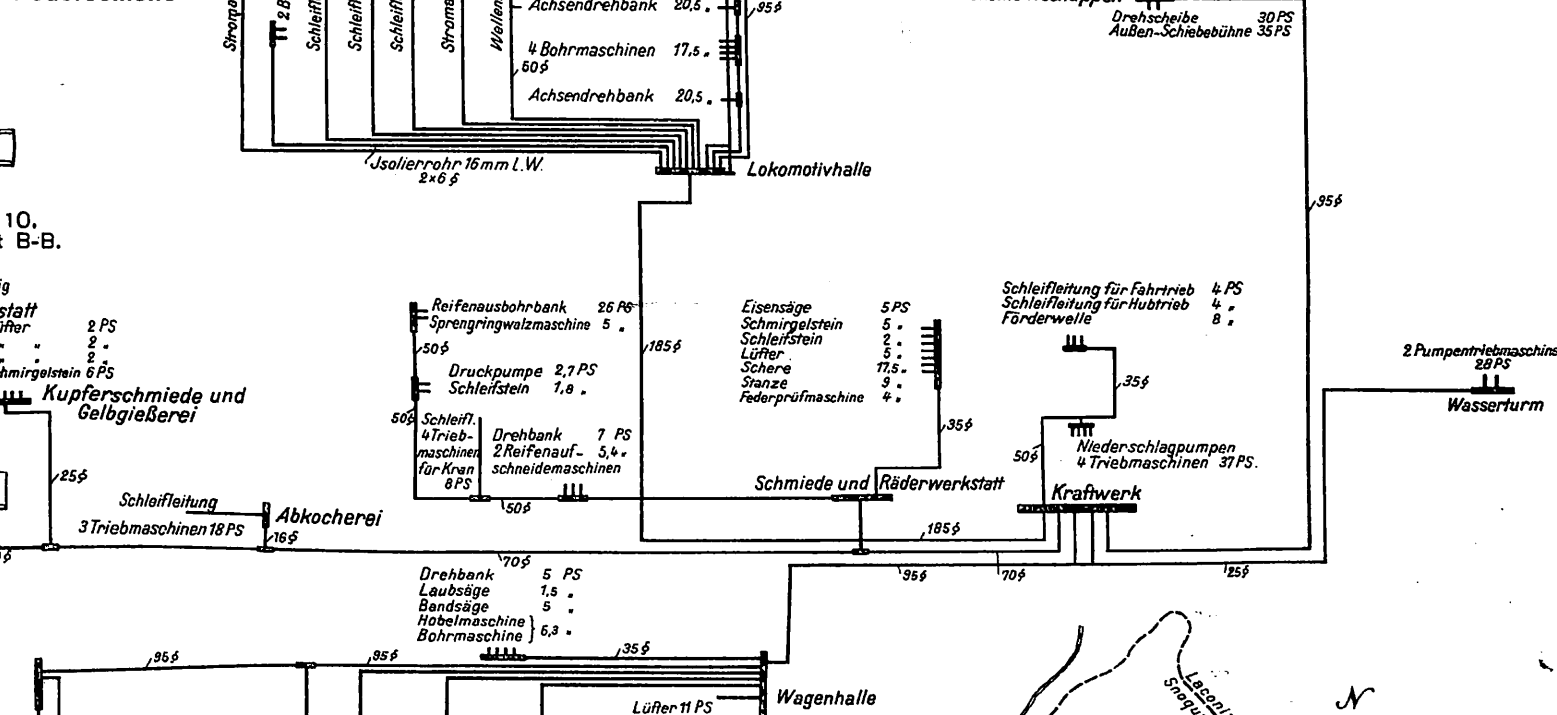
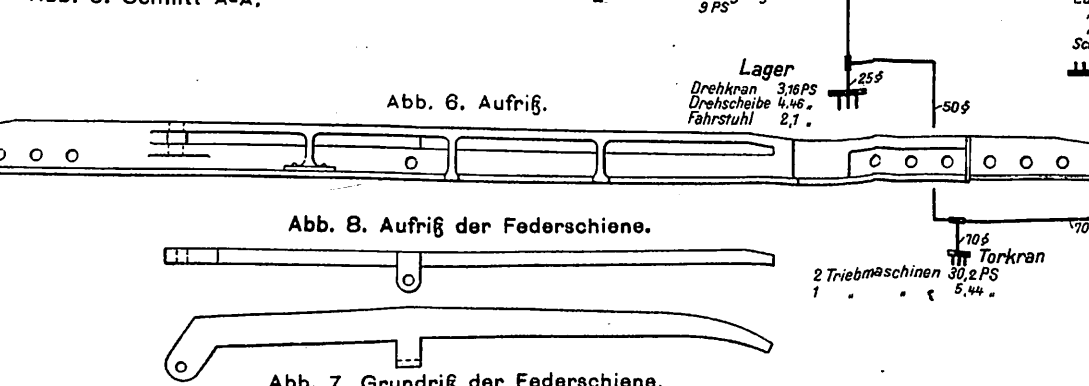
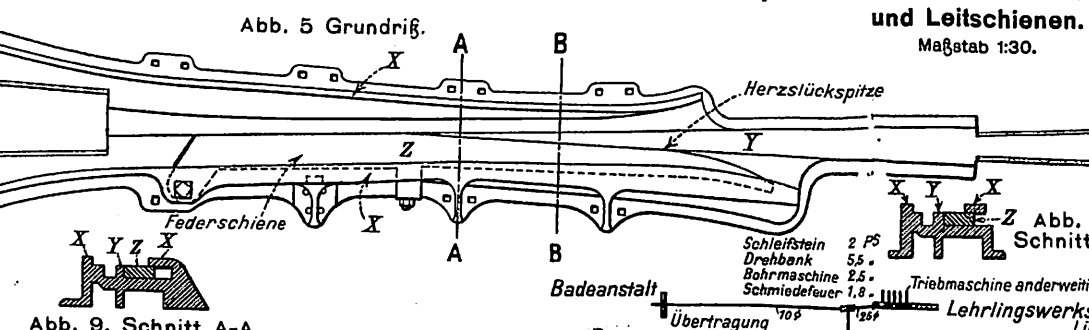
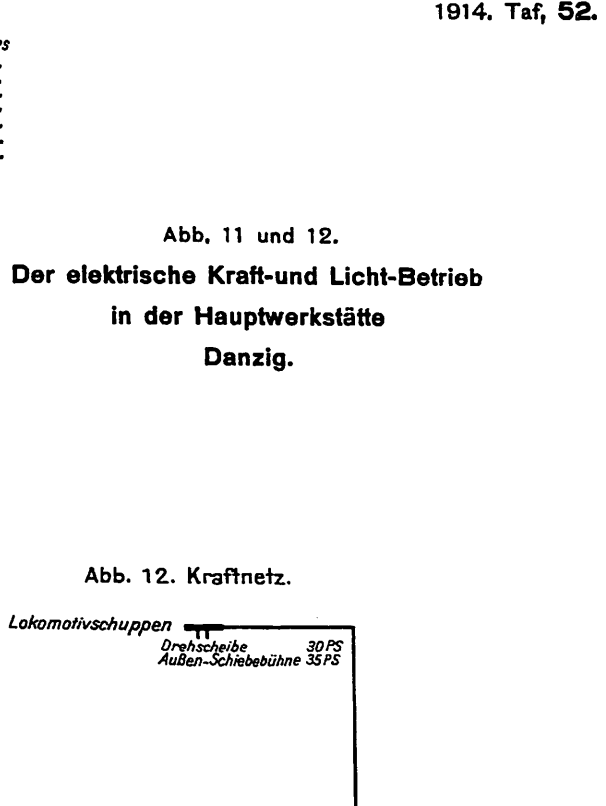
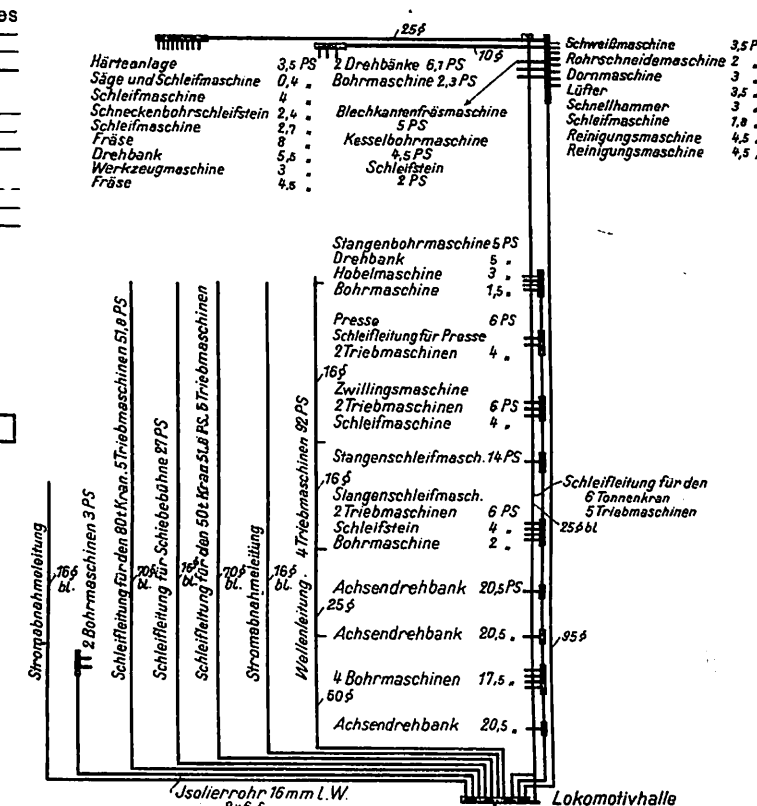
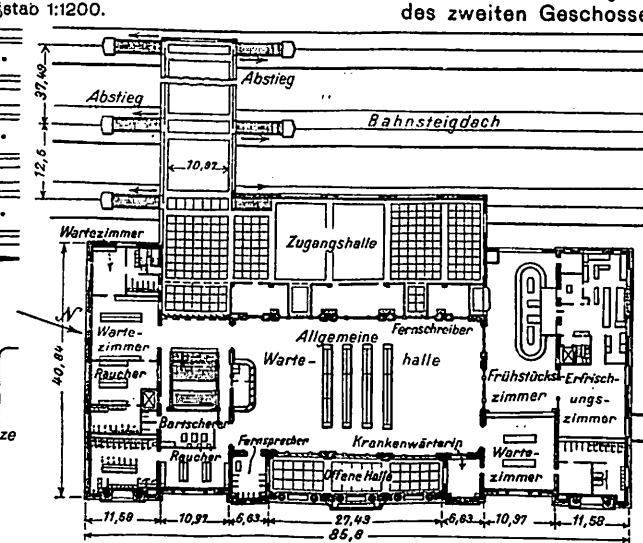
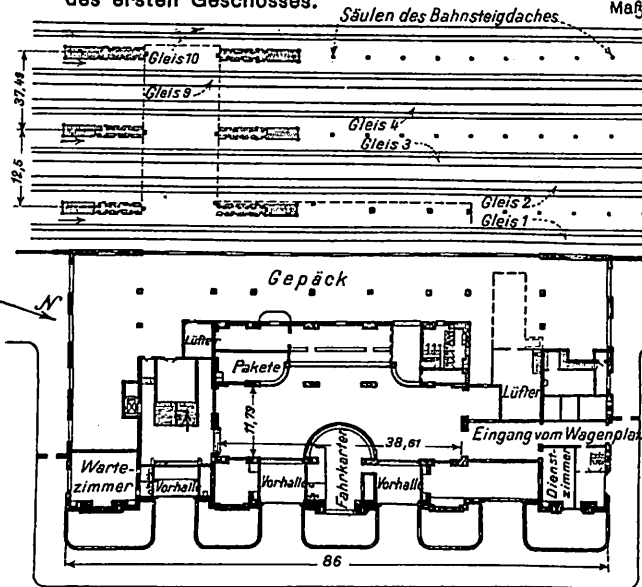
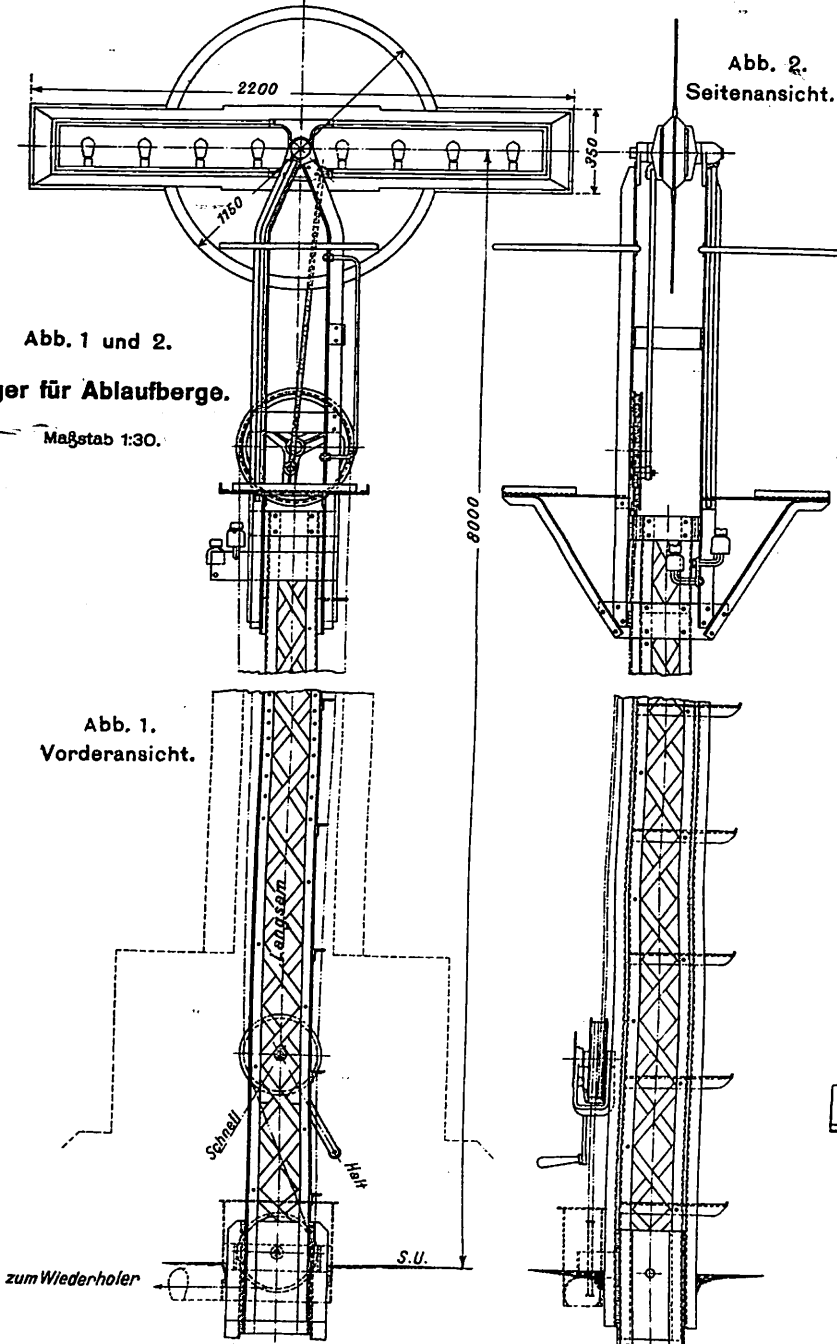


Abb. 1. Rauchgasaufnahme nach Ados.

Tagessicht, den 25 Juli 1913 71% CO₂ im Mittel. Tagessicht, den 26 Juli 1913 71% CO₂ im Mittel

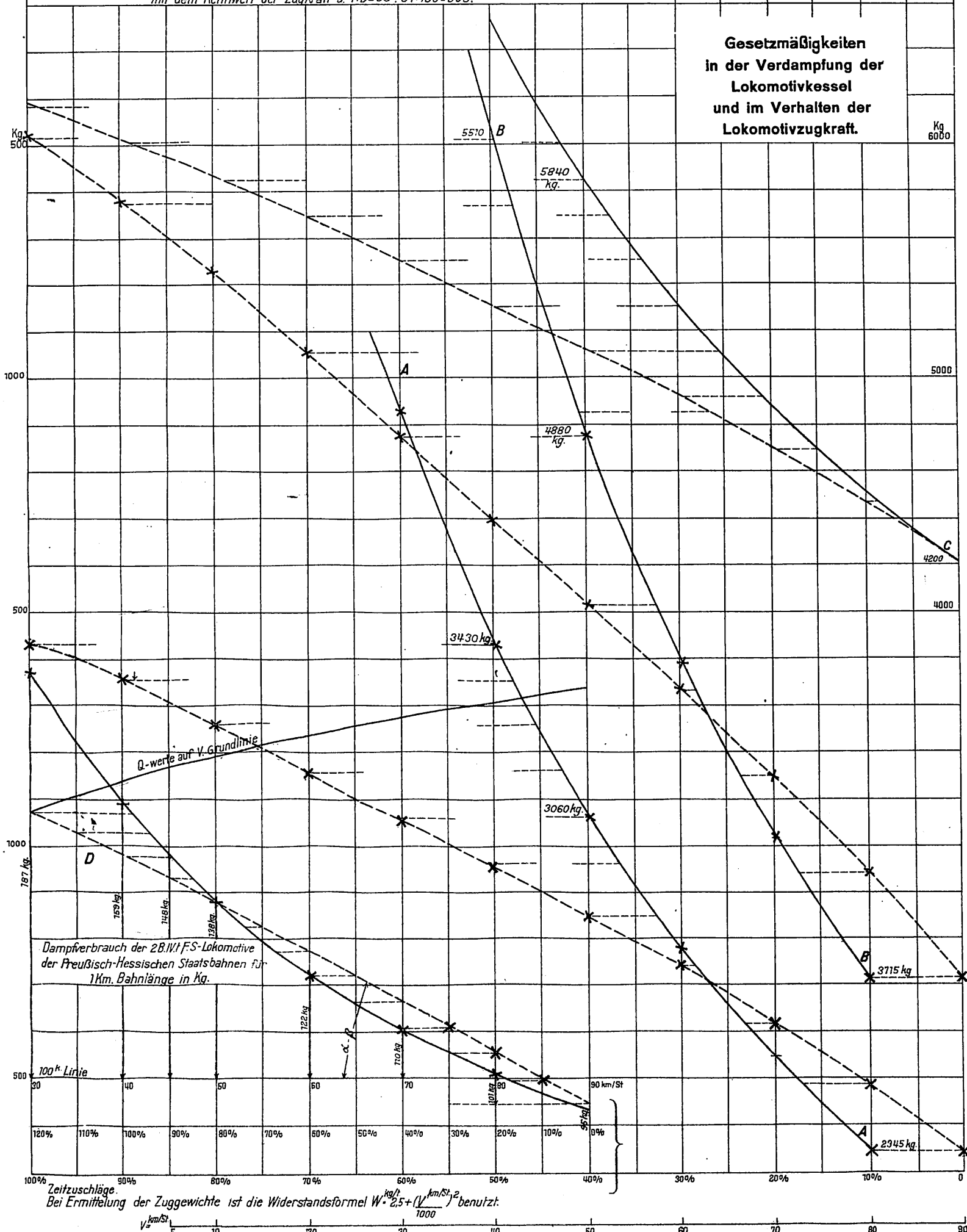


Kessel № 2 Heizer Ferlentin Heizer Ferlentin
Bemerkung:

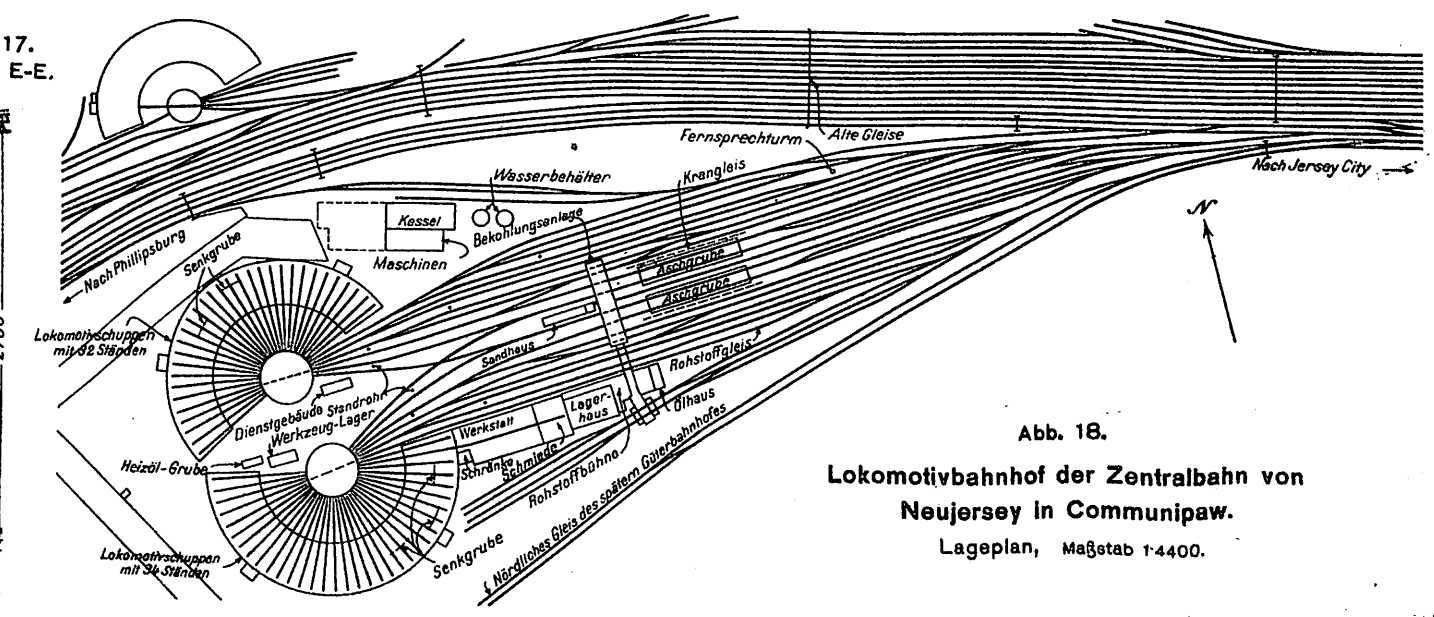


A 2.B.F.S.=Lokomotive der preußisch-hessischen Staatsbahnen d²¹.D.= 43² 60:196-565,0
B 2.C.IV.F.S.=Lokomotive der bayerischen Staatsbahnen d²¹.D.= 61² 64:187-1273
C 2.C.IV.F.S.=Lokomotive der bayerischen Staatsbahnen d²¹.D.= 57² 64:187-1112
D Dampfverbrauch der 2.B.IV.F.S.=Lokomotive der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit dem Kennwert der Zugkraft d²¹.D.= 53² 64:198-908.

**Kg
6000**



401 Milwaukee Avenue in Chicago. Maglab I.O.



Zu Abb. 2.

h x Entwässerungshähne.
i x Hahn in der Sodaleitung.
D gemauerter Schacht zur Aufnahme des Tiefbehälters.
E Schächte für Entnahmestellen.

C. W. Kreidels Verlag, Wiesbaden.