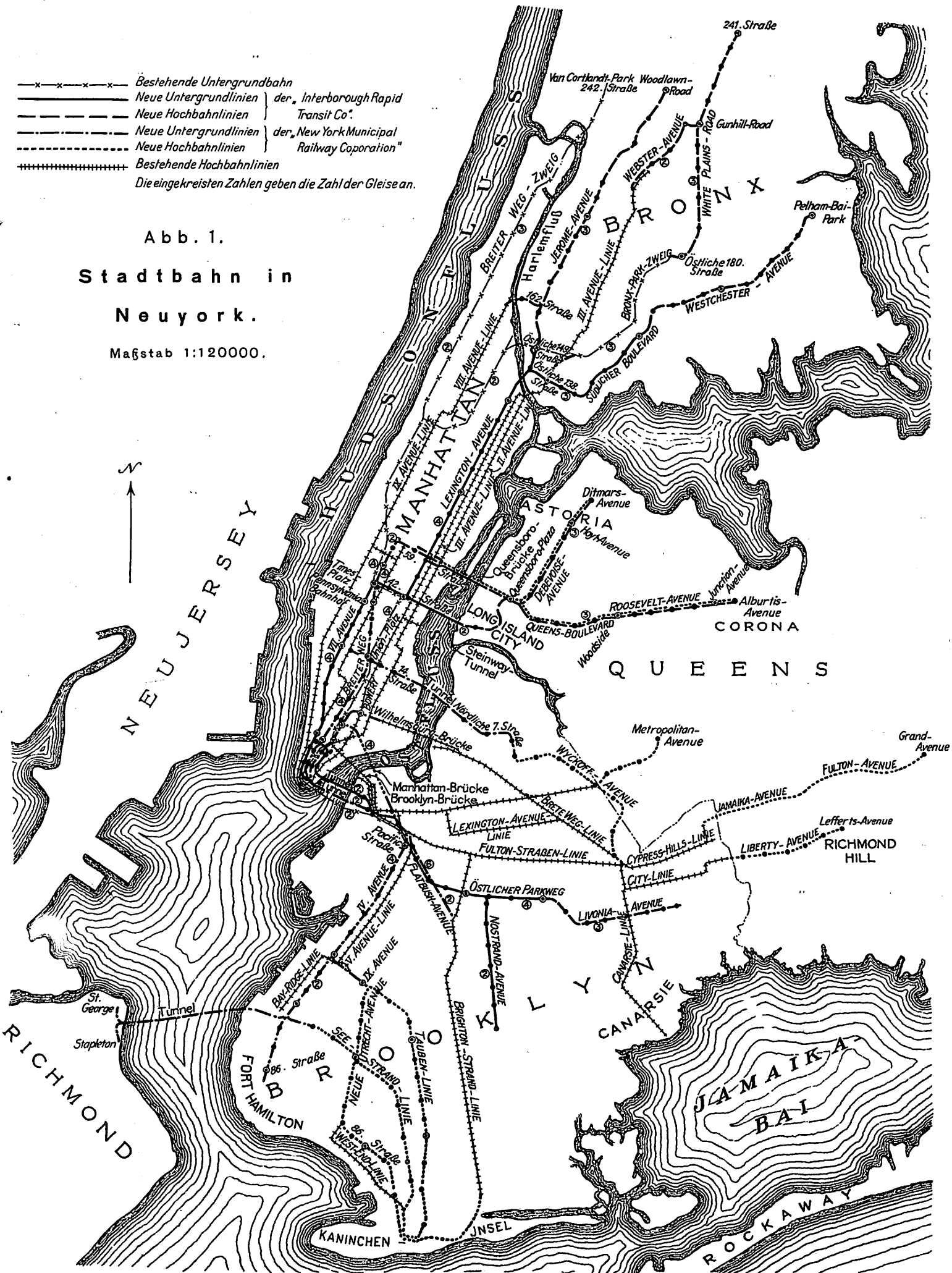


- x—x—x—x— Bestehende Untergrundbahn
  - — — — — Neue Untergrundlinien } der „Interborough Rapid Transit Co.“
  - · — · — · — · — Neue Hochbahnlinien } der „New York Municipal Railway Corporation“
  - · — · — · — · — Neue Untergrundlinien } der „New York Municipal Railway Corporation“
  - · — · — · — · — Neue Hochbahnlinien } der „New York Municipal Railway Corporation“
  - +++++ Bestehende Hochbahnlinien
- Die eingekreisten Zahlen geben die Zahl der Gleise an.

Abb. 1.

# Stadtbahn in Neuyork.

Maßstab 1:120000.



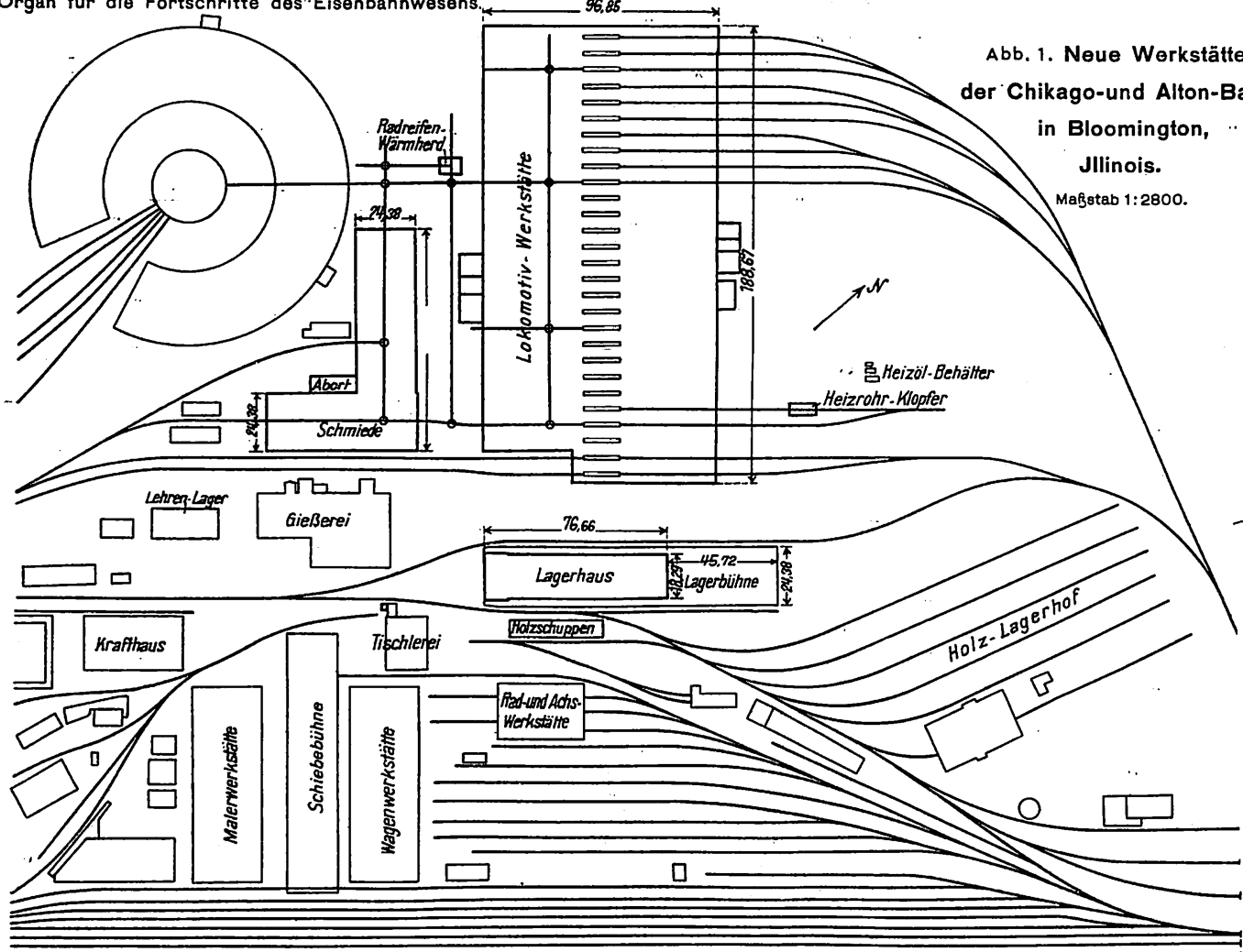


Abb. 1. Neue Werkstätten  
der Chicago- und Alton-Bahn  
in Bloomington,  
Illinois.  
Maßstab 1:2800.

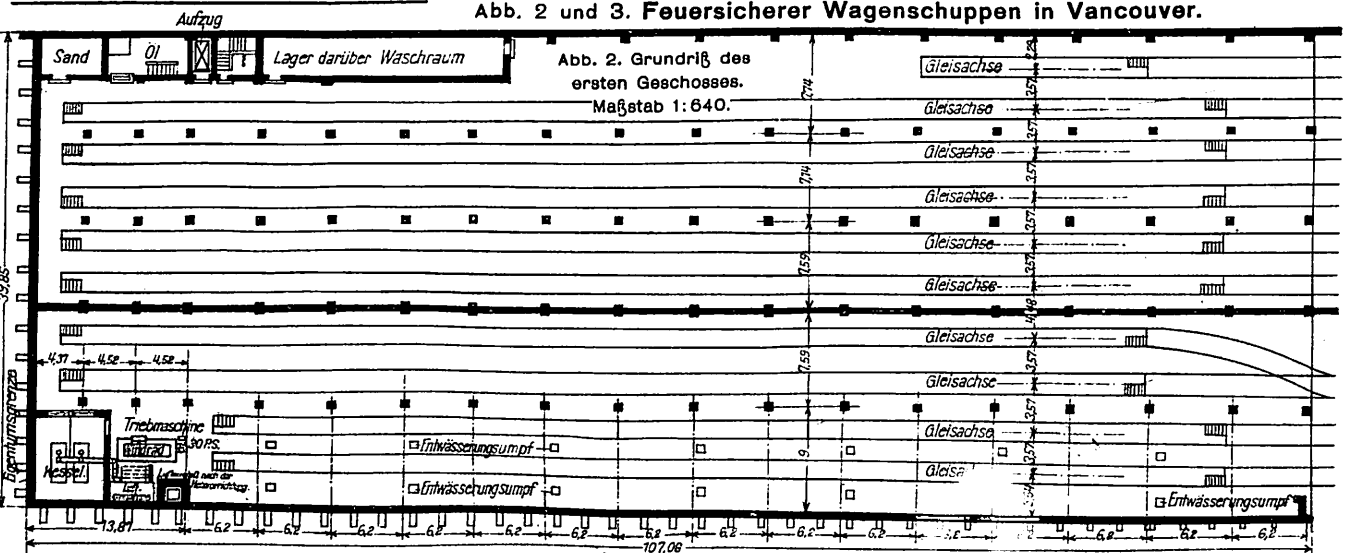


Abb. 2 und 3. Feuersicherer Wagenschuppen in Vancouver.

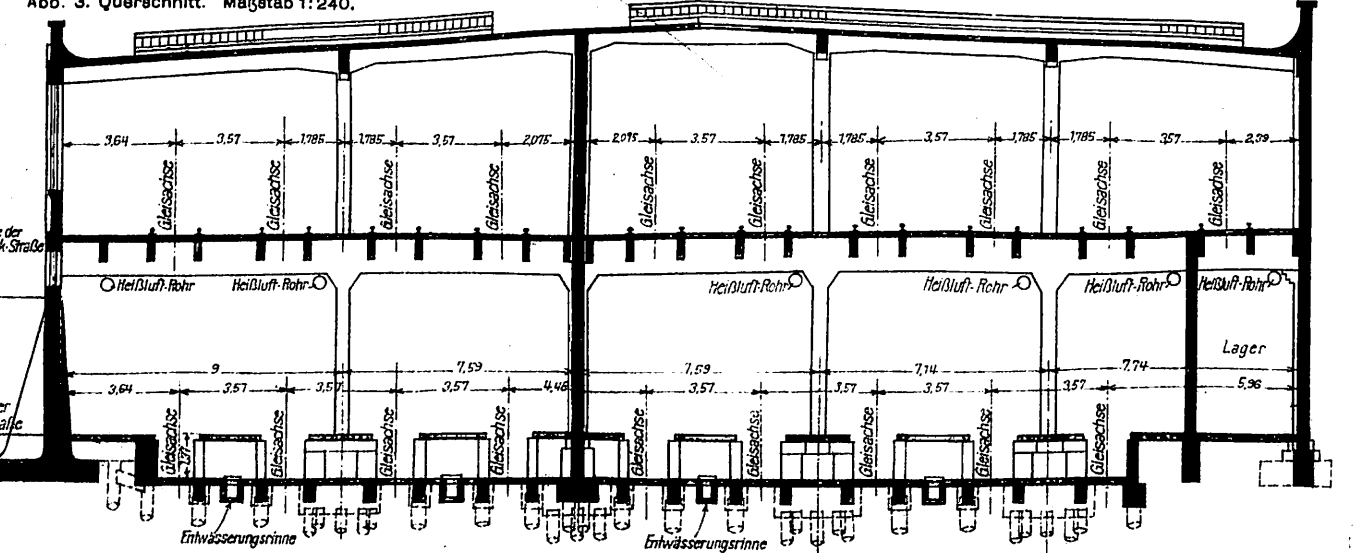


Abb. 3. Querschnitt. Maßstab 1:240.

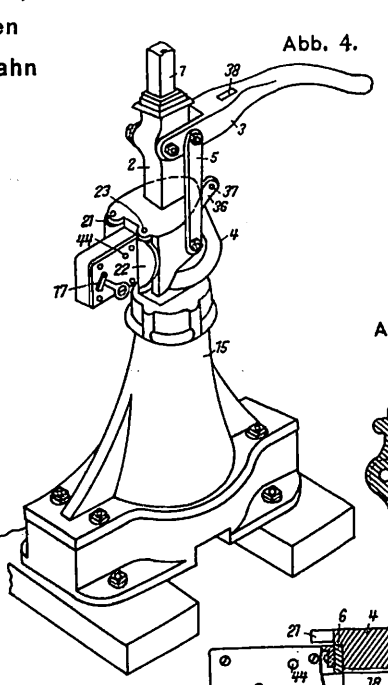


Abb. 4 bis 11.  
Sicherung für Signal-  
und Weichen-Stellhebel.  
Nicht maßstäblich.

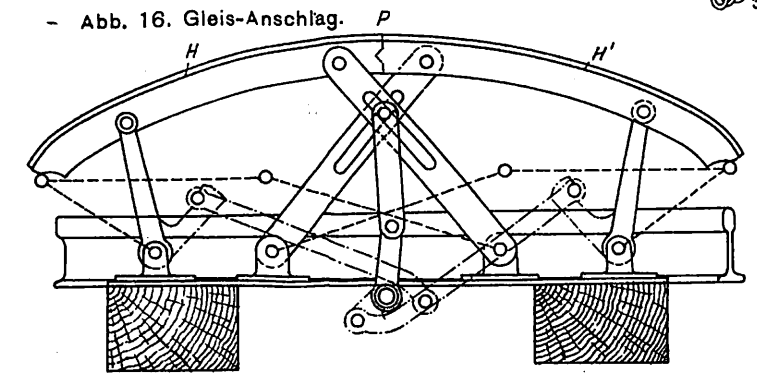
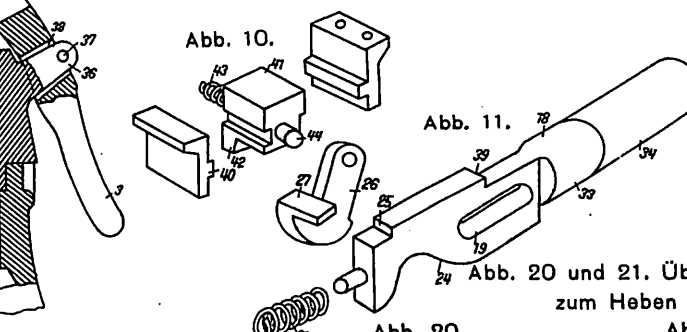
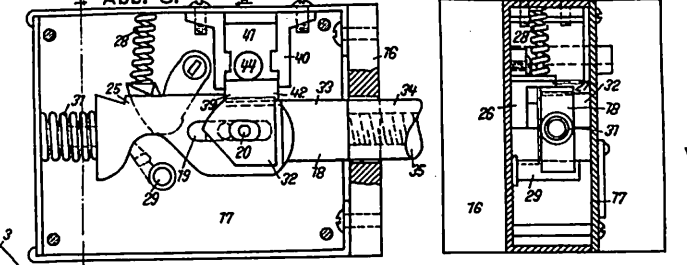
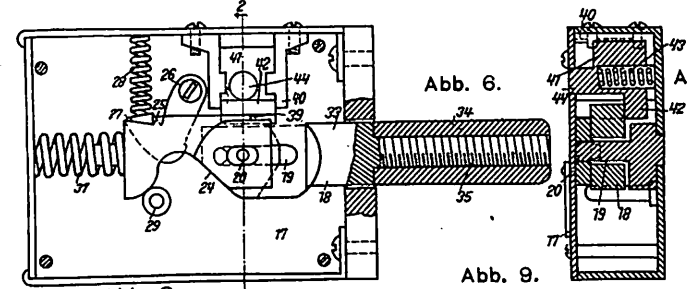


Abb. 16 bis 26. Wiederholungssignal für Lokomotiven von Sellerie.

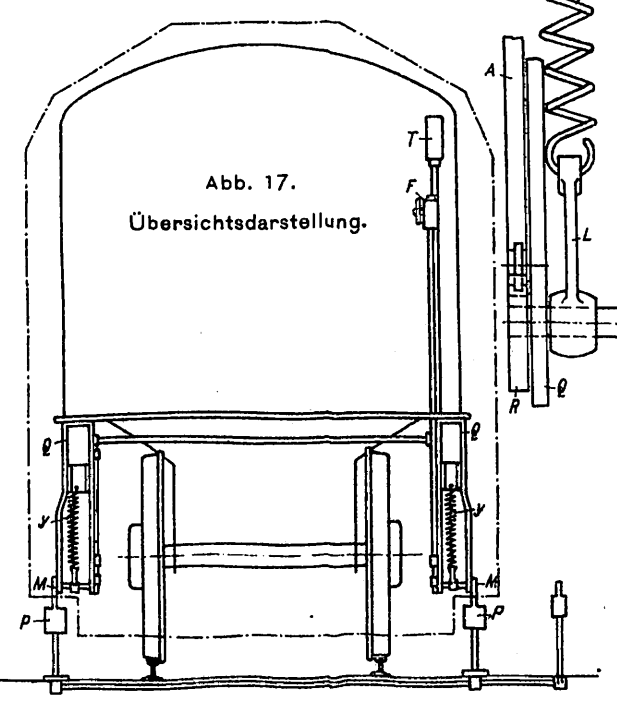


Abb. 18 und 19. Lokomotiv-Anschlag.

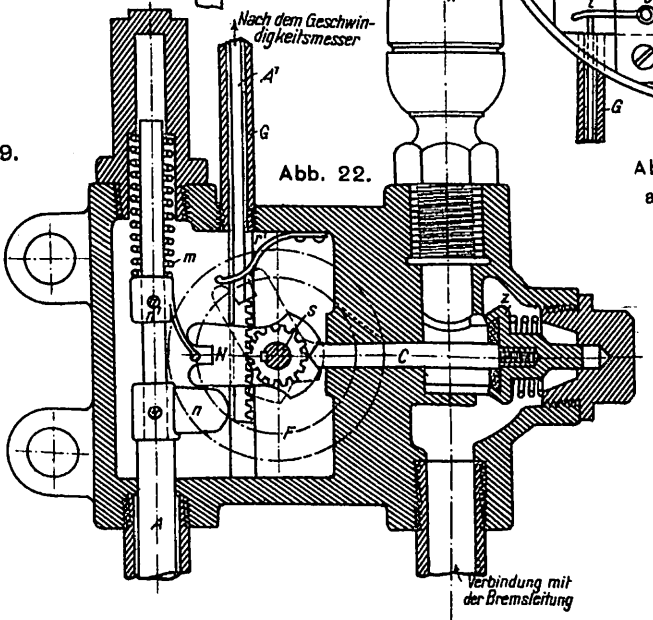


Abb. 22 und 23. Lärmvorrichtung.

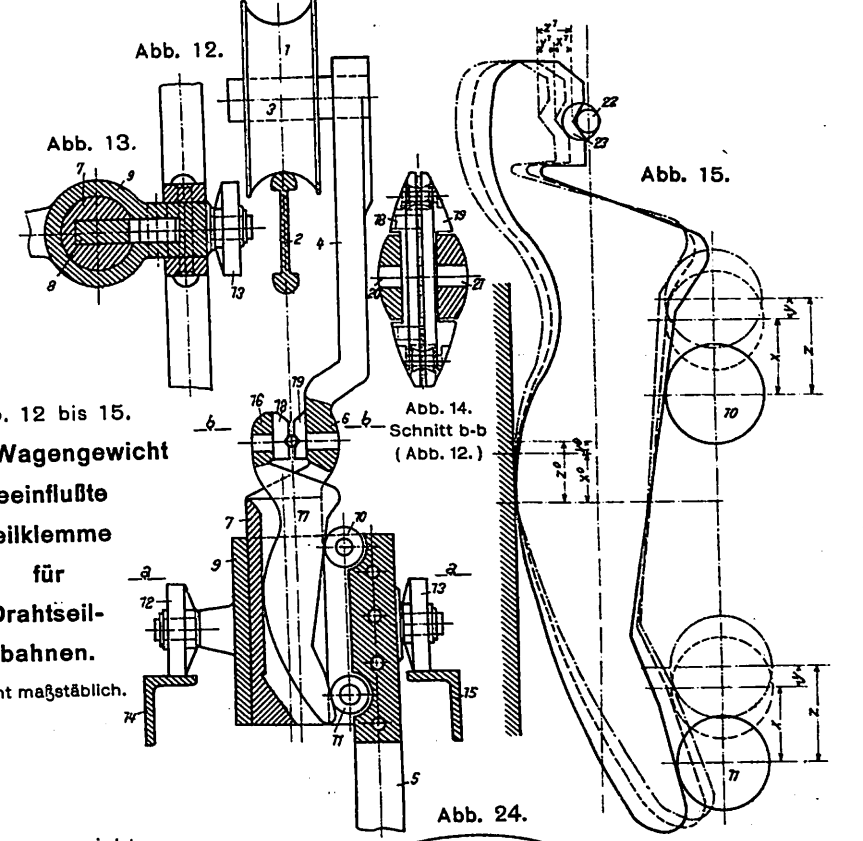


Abb. 12 bis 15.  
Vom Wagengewicht  
beeinflusste  
Seilklemme  
für  
Drahtseil-  
bahnen.  
Nicht maßstäblich.

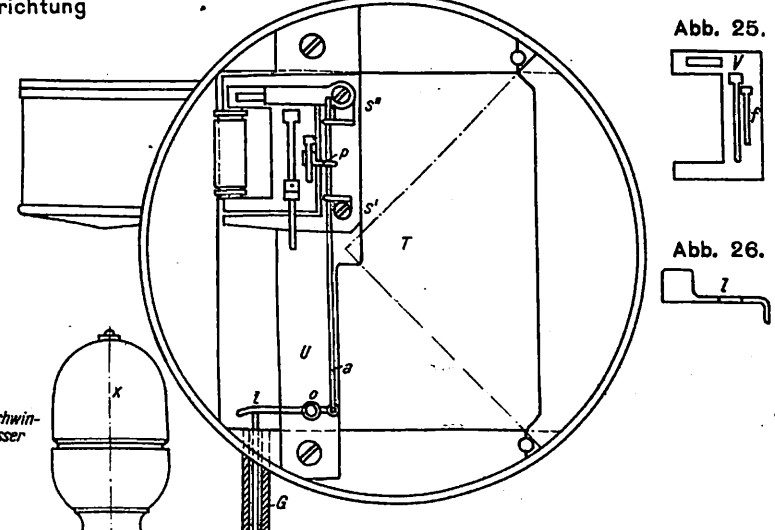


Abb. 24 bis 26. Aufzeichnungsvorrichtung  
am Geschwindigkeitsmesser von Hasler.

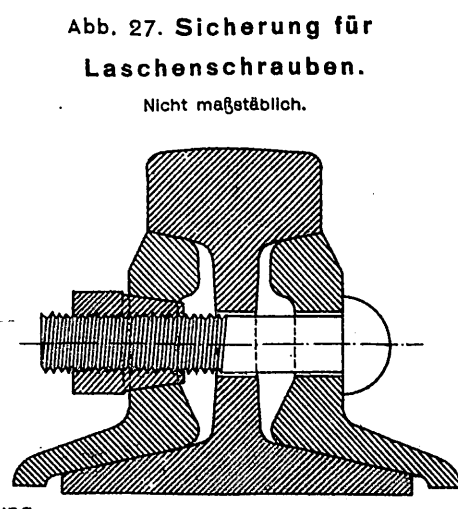


Abb. 27. Sicherung für  
Laschenschrauben.  
Nicht maßstäblich.

**Zeichnerische Darstellung der Lokomotiv-Leistung und der mit ihr zusammenhängenden Größen.**

Beispiel 1.

Abb. 1. Darstellung der Fahrt eines betriebsmäßig verkehrenden Zuges.

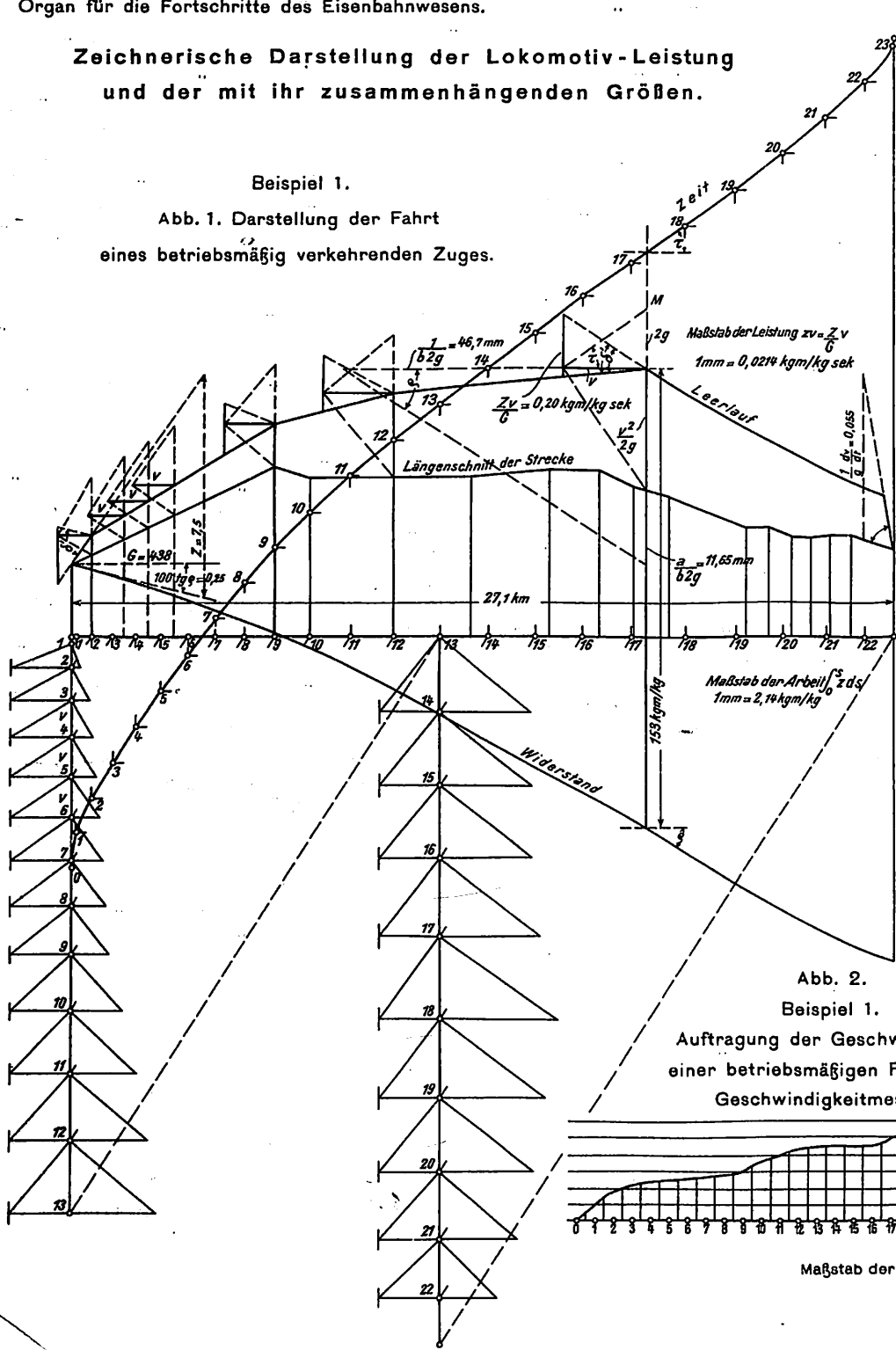
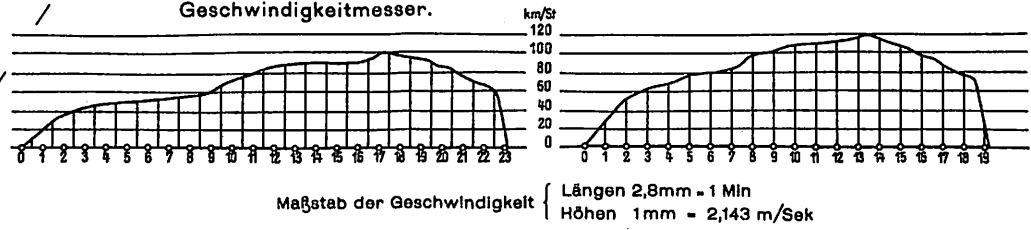


Abb. 2. Beispiel 1. Auftragung der Geschwindigkeit einer betriebsmäßigen Fahrt vom Geschwindigkeitsmesser.



Beispiel 2.

Abb. 3. Vorausbestimmung einer neuen Fahrt des Zuges vom Beispiele 1 unter voller Ausnutzung der gegebenen Lokomotive.

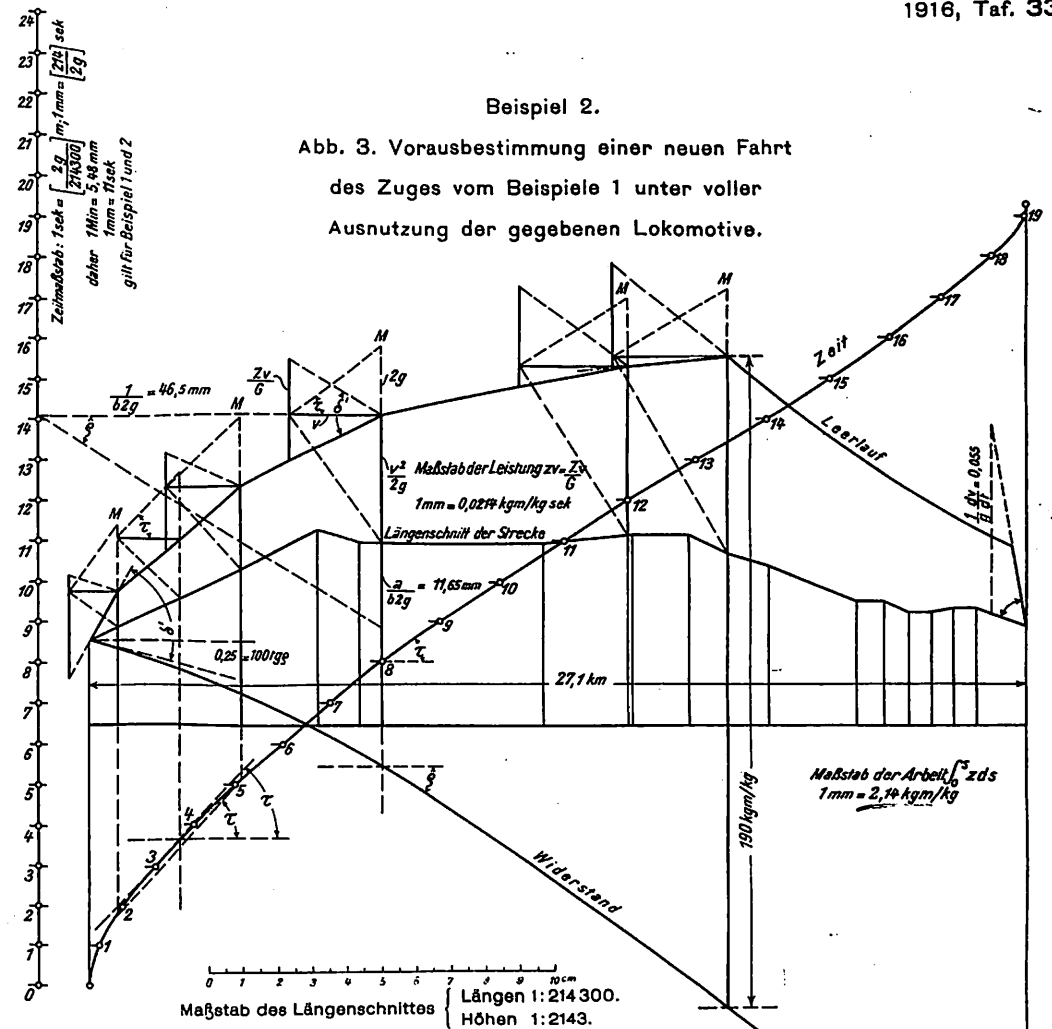


Abb. 4. Beispiel 2. Schaulinie der Geschwindigkeit der zeichnerisch ermittelten Fahrt.

Abb. 1 bis 4. Wagen aus Stahl zur Beförderung von Kraftfahrzeugen.

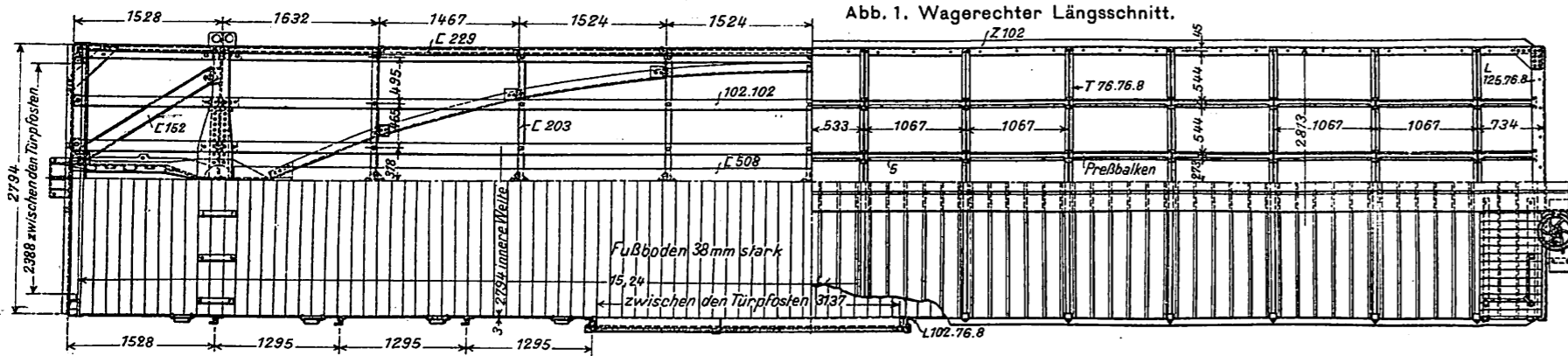


Abb. 2. Längsschnitt. Maßstab 1:88.

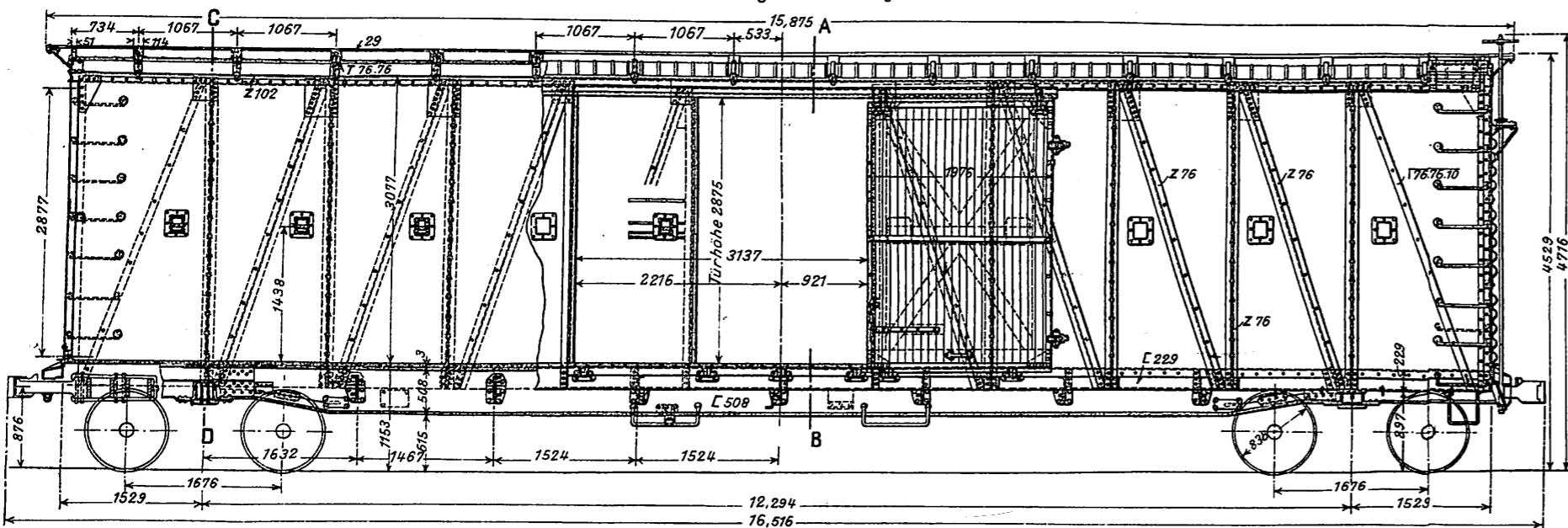


Abb. 3. Stirnansicht. Maßstab 1:40.

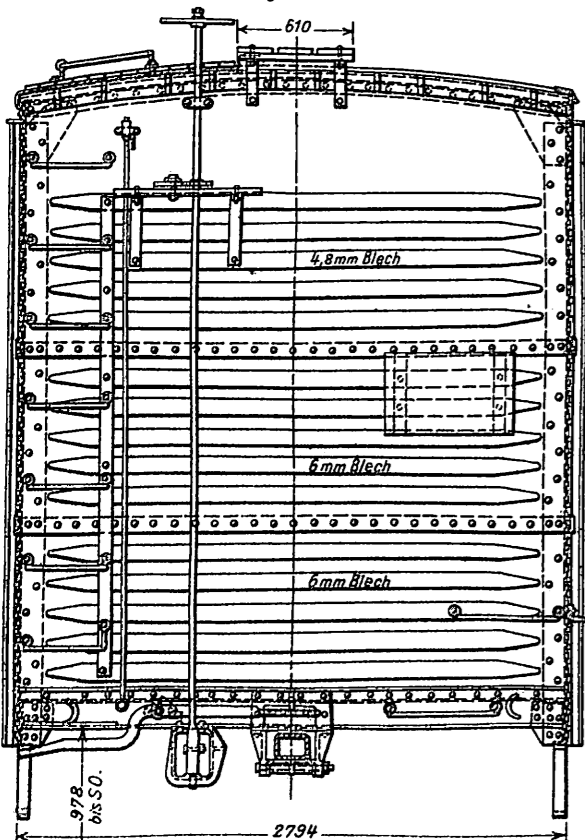


Abb. 4. Querschnitte. A-B. C-D. (Abb. 2.)

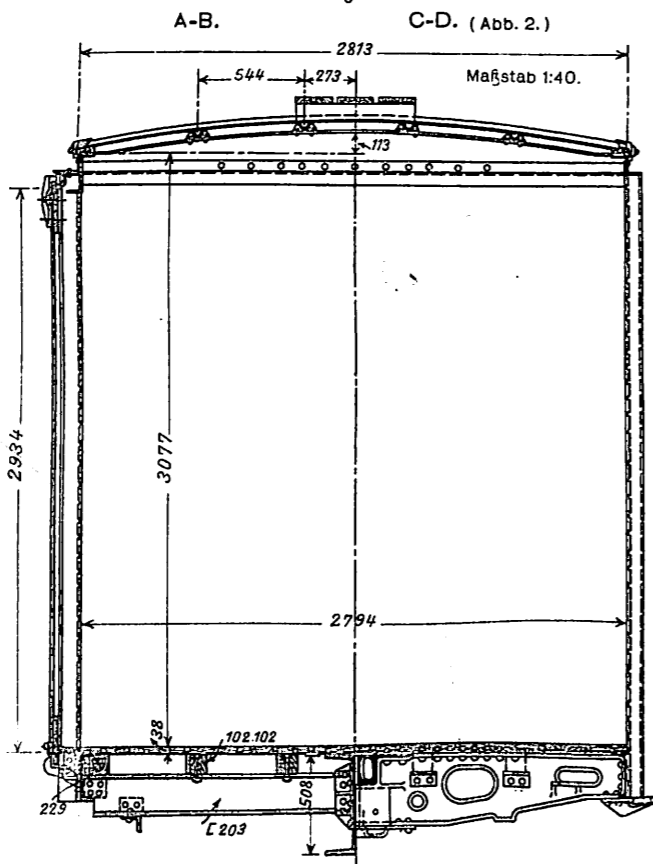


Abb. 5 und 6. Federung der Zugstangen für Eisenbahnfahrzeuge. Nicht maßstäblich.

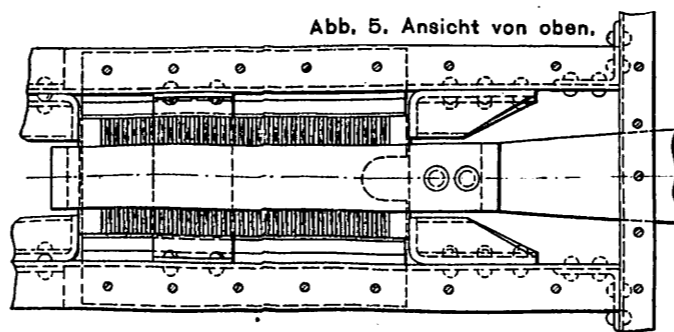


Abb. 6. Längsschnitt.

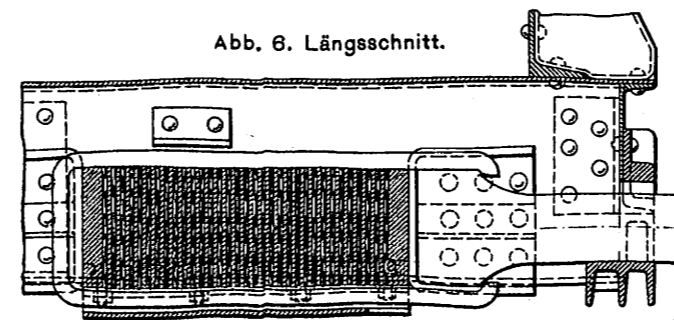


Abb. 7 und 8. Überhitzer nach Eastleigh.

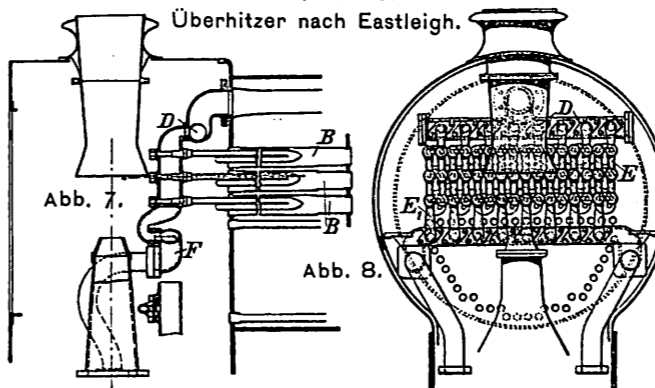


Abb. 7 bis 10. Lokomotiv-Überhitzer. Nicht maßstäblich.

Abb. 9 und 10. Überhitzer nach Gresley.

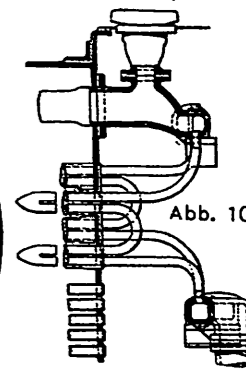
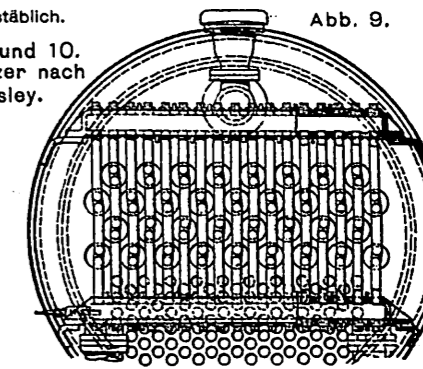


Abb. 11 und 12. Gemeinschaftsbahnhof in St. Paul, Minnesota.

Abb. 12. Empfangsgebäude. Grundriß des Hauptgeschosses. Maßstab 1:1000.

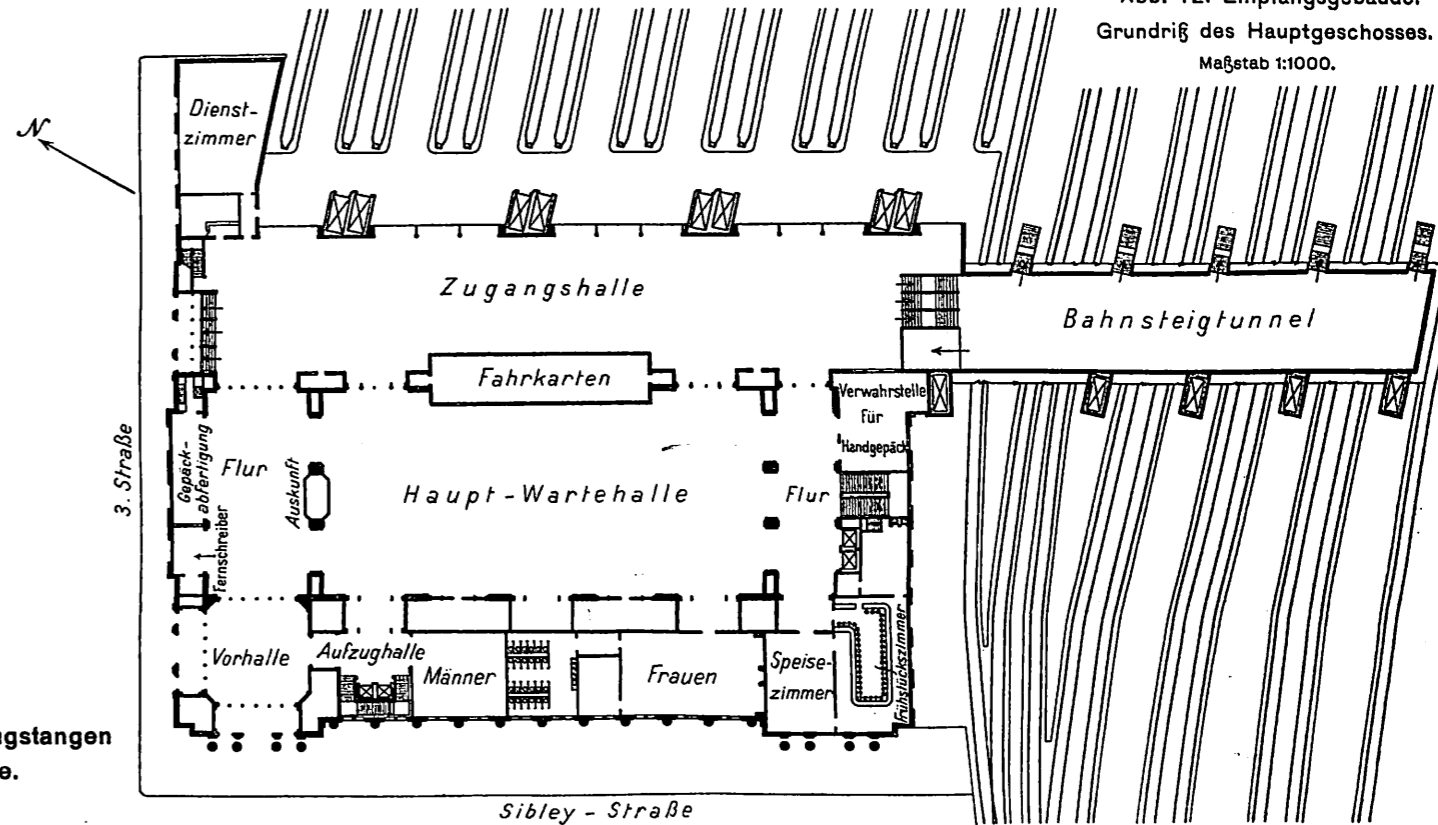


Abb. 13. Stromschiene von Aspinall. Nicht maßstäblich.

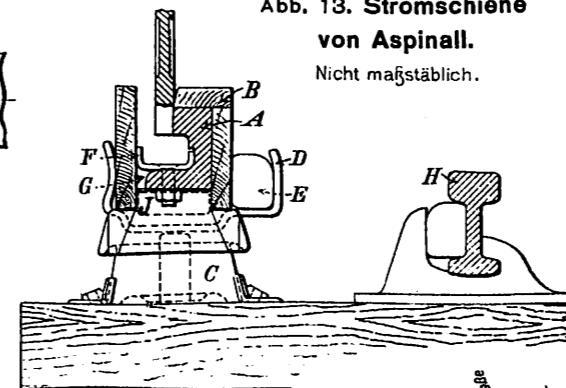


Abb. 11. Übersichtsplan. Maßstab 1:16 000.

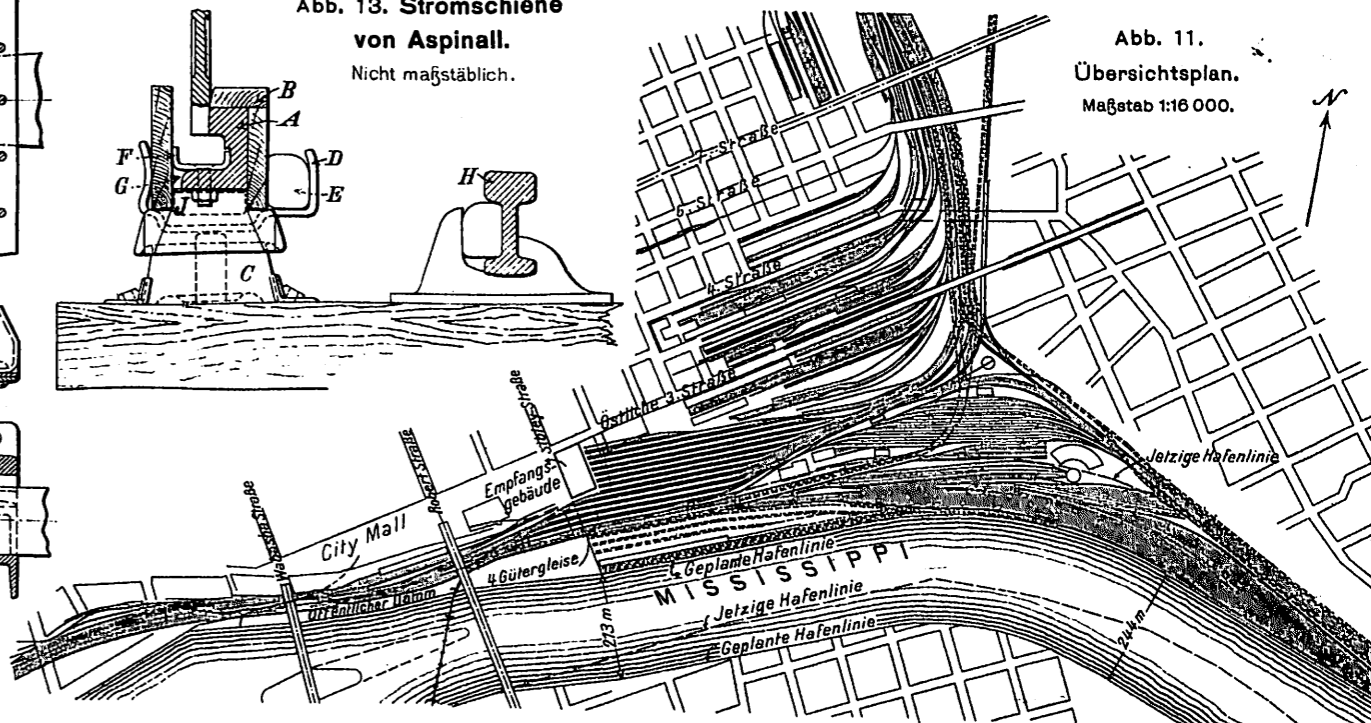


Abb. 2. Absteifung der Baugrube am Einsturze unter dem Broadway der Untergrundbahn in Neuyork. Maßstab 1:250.

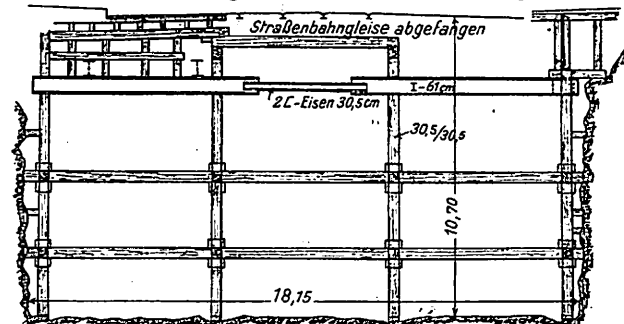


Abb. 3 und 4. Absteifung der Baugrube am Einsturze unter der VII. Avenue der Untergrundbahnen in Neuyork.

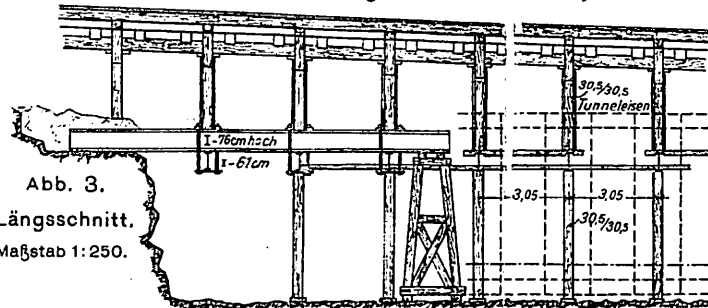


Abb. 3. Längsschnitt. Maßstab 1:250.

Abb. 4. Querschnitt zu Abb. 3.

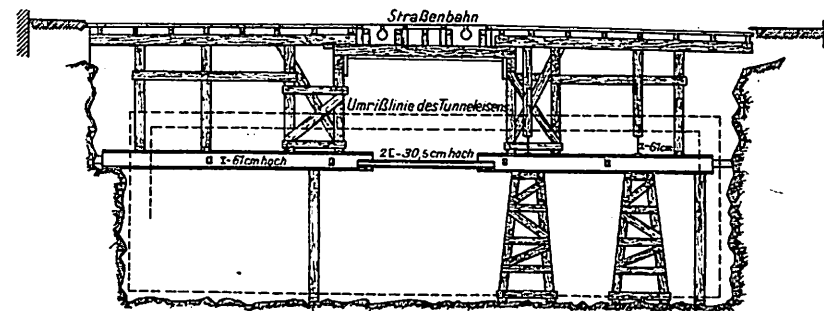


Abb. 5. Absteifung der Baugrube am Einsturze der Untergrundbahn in der IV. Avenue in Brooklyn. Maßstab 1:300.

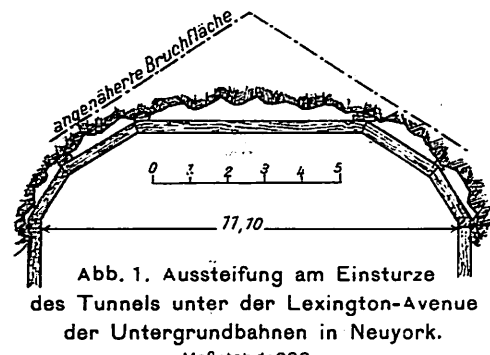
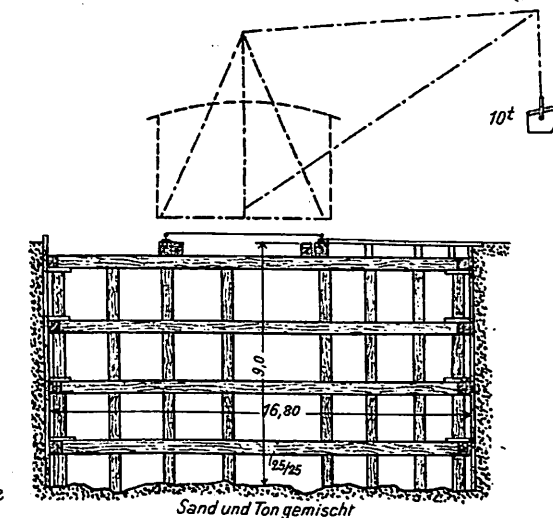


Abb. 1. Aussteifung am Einsturze des Tunnels unter der Lexington-Avenue der Untergrundbahnen in Neuyork. Maßstab 1:200.

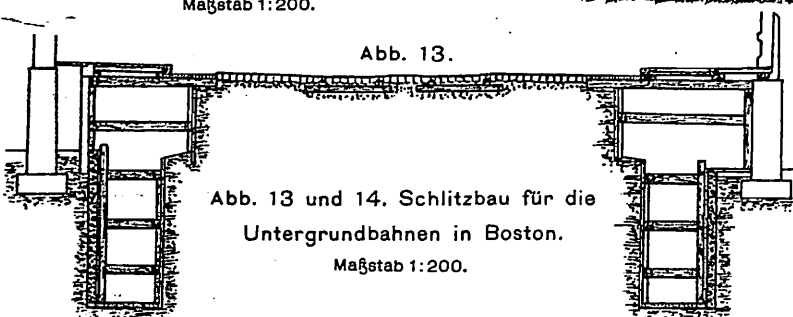


Abb. 13 und 14. Schlitzbau für die Untergrundbahnen in Boston. Maßstab 1:200.

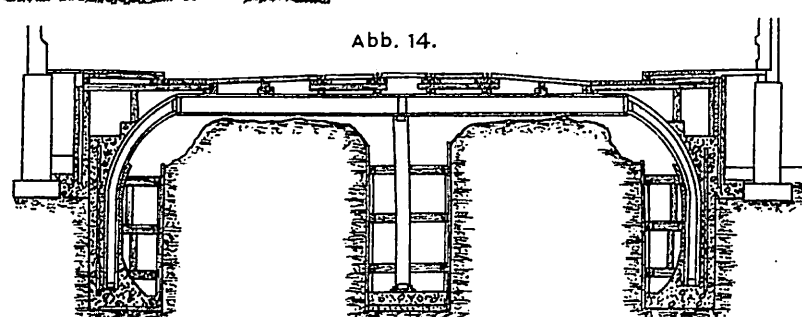


Abb. 14.

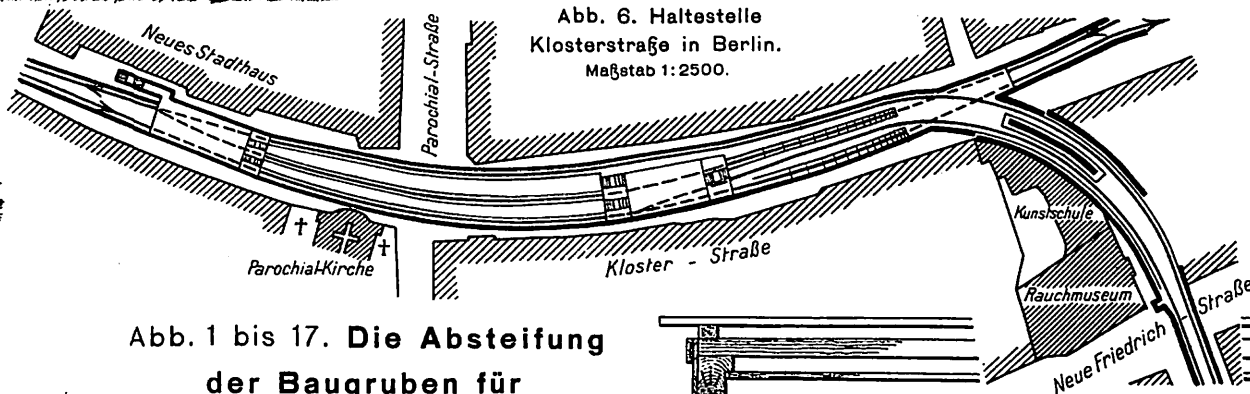


Abb. 6. Haltestelle Klosterstraße in Berlin. Maßstab 1:2500.

Abb. 1 bis 17. Die Absteifung der Baugruben für städtische Untergrundbahnen.

Abb. 7. Tiefer gegründete Pfeiler eines Geschäftshauses an der Haltestelle Summerstraße der Bostoner Untergrundbahnen. Maßstab 1:250.

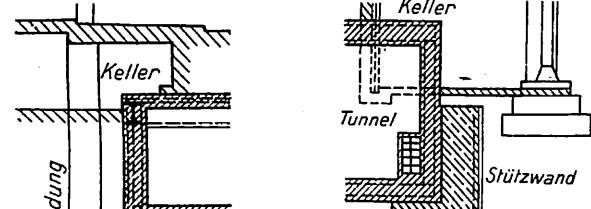


Abb. 11. Gebäudesicherung durch eine im Schachtbau hergestellte Stützwand für eine Neuyorker Untergrundbahn. Maßstab 1:250.

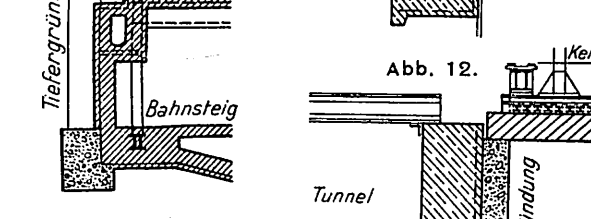


Abb. 12. Gebäudesicherung durch Stützwand und Tiefgründung für eine Neuyorker Untergrundbahn. Maßstab 1:250.

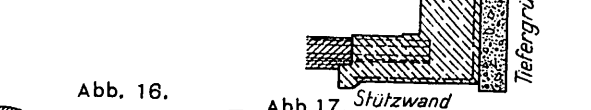


Abb. 15. Schlitzbau vor dem schiefe stehenden Turme der alten Südkirche in Boston 1913. Maßstab 1:500.

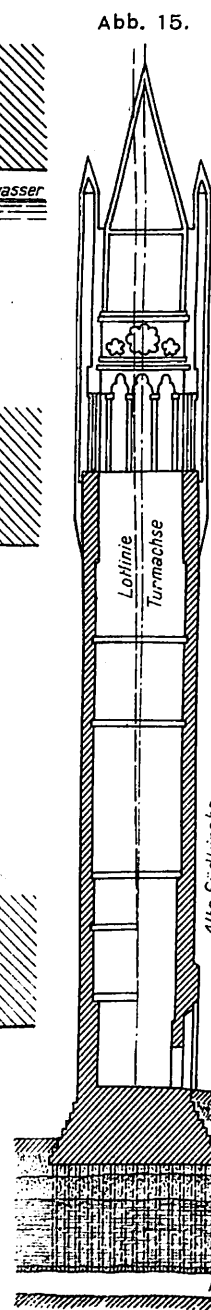


Abb. 15.

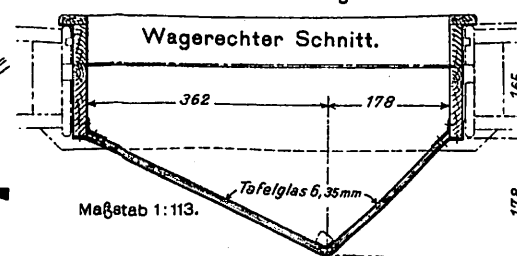
Abb. 16. Schlagen der eisernen Spundwände. Maßstab 1:200.

Abb. 16.

Abb. 17. Einbau der Widerlager in Schlitz. Maßstab 1:200.

Abb. 17. Stützwand

Abb. 20. Beobachtungsfenster.



Maßstab 1:113.

Abb. 18 bis 20. Meßwagen der nordamerikanischen Südbahn.

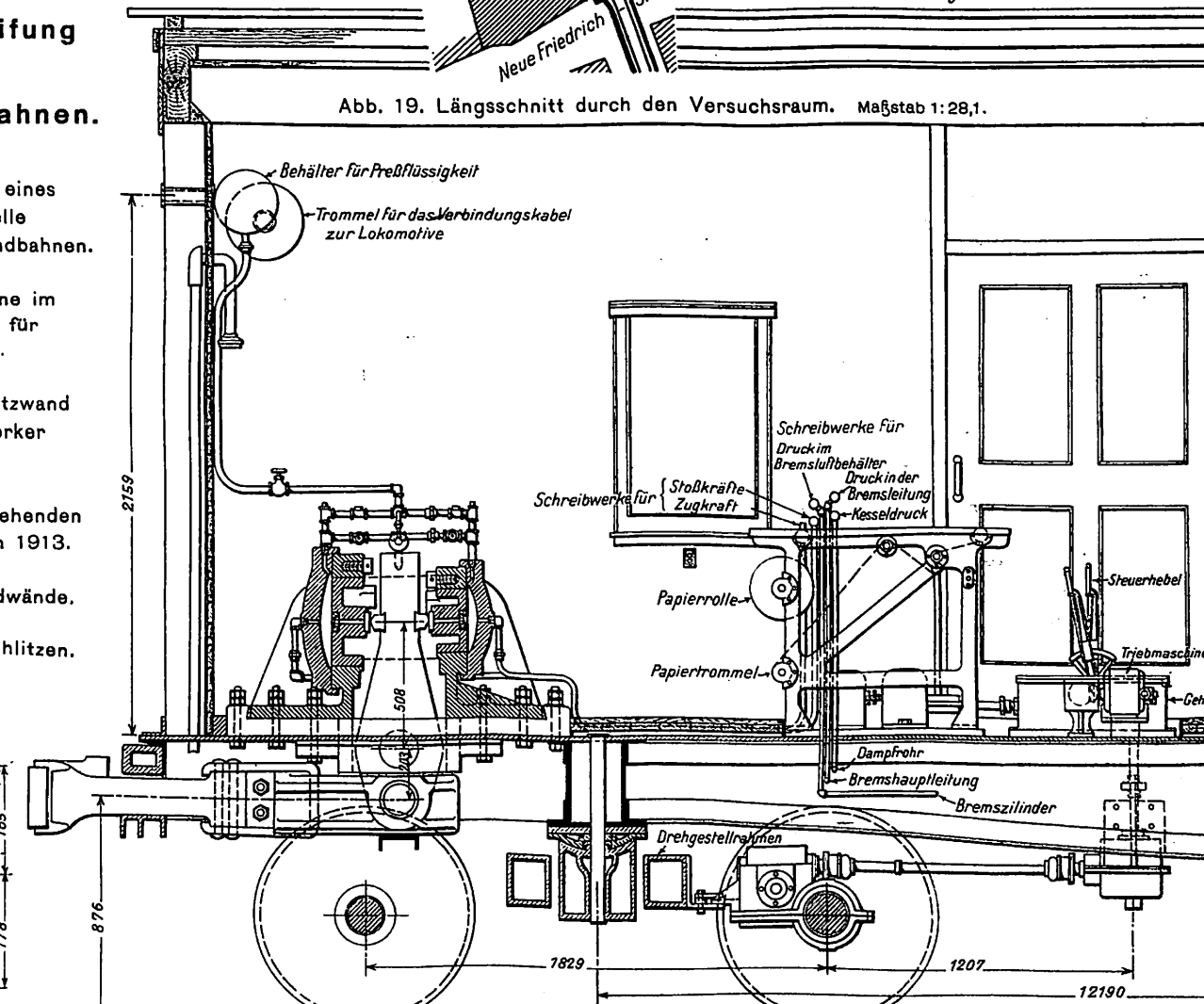


Abb. 19. Längsschnitt durch den Versuchsraum. Maßstab 1:28,1.

Abb. 18. Grundriß. Maßstab 1:87,4.

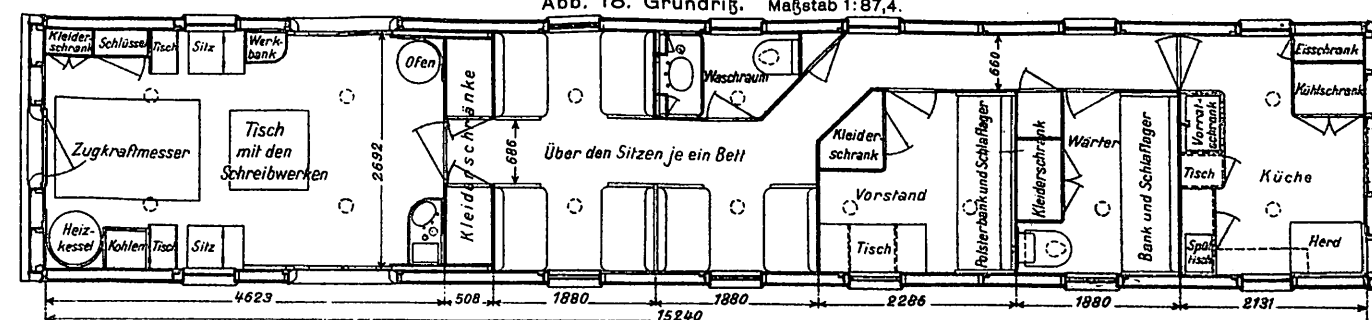


Abb. 8 bis 10. Tunnelausführungen in enger Strecke der Berliner Untergrundbahn ohne Tiefgründung der Hochbauten. Maßstab 1:250.

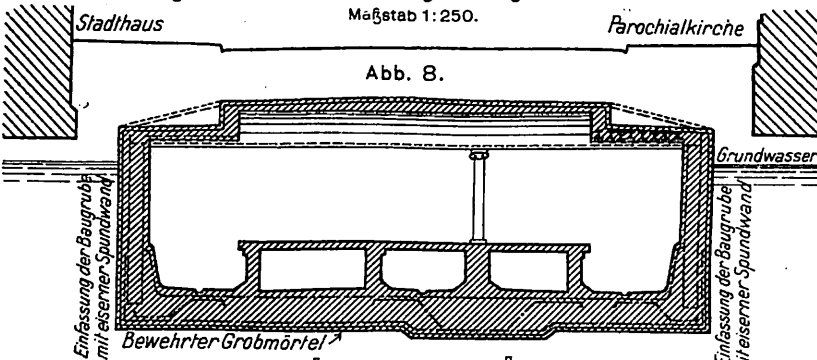


Abb. 8.

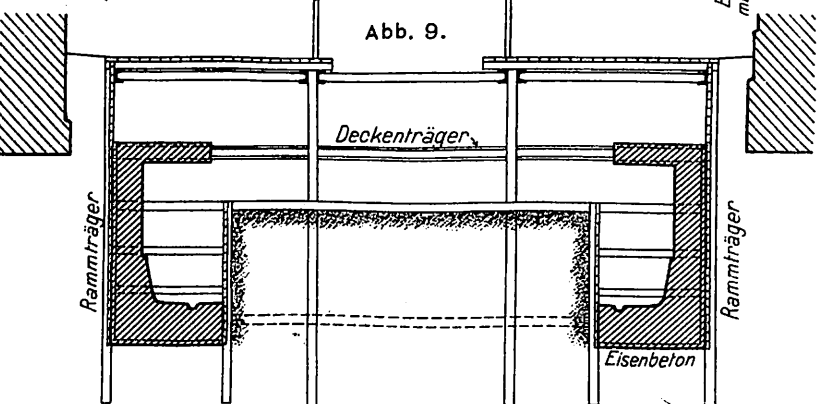


Abb. 9.

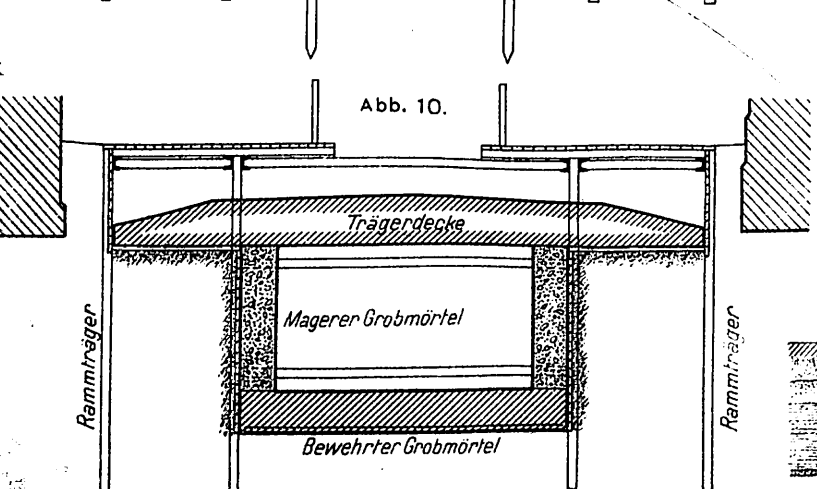


Abb. 10.

Abb. 1. Lageplan.  
Maßstab 1:1500.

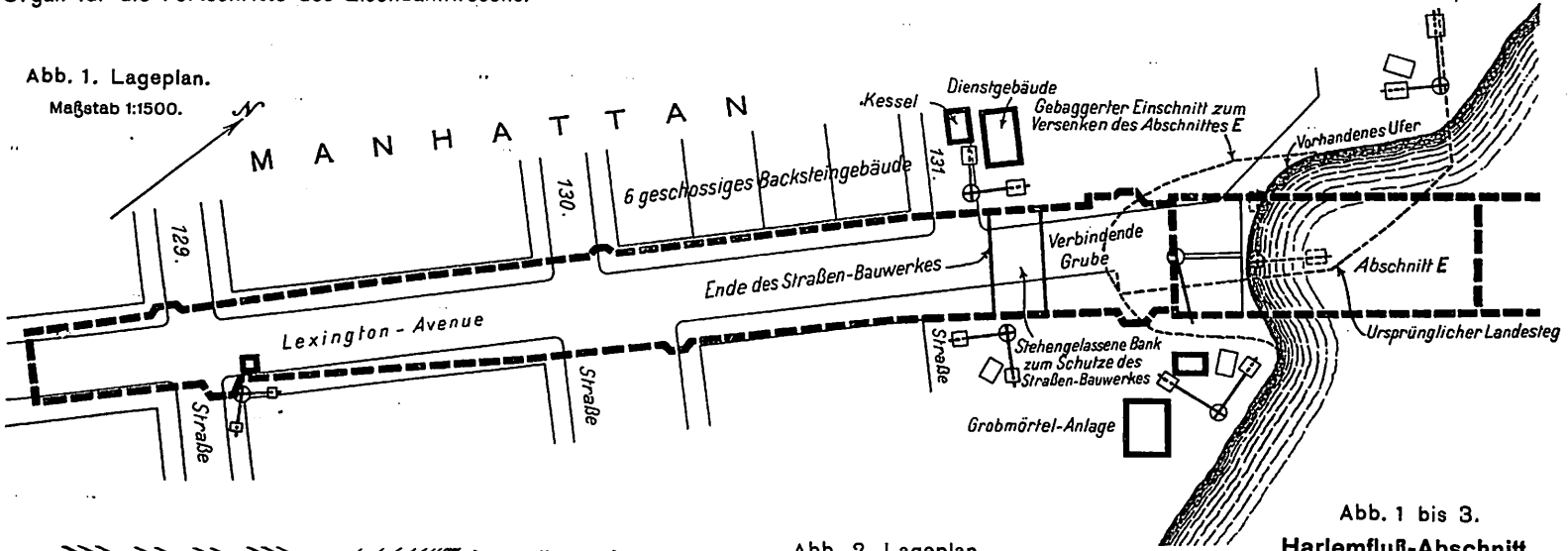


Abb. 2. Lageplan  
am Bronx-Ufer.  
Maßstab 1:1500.

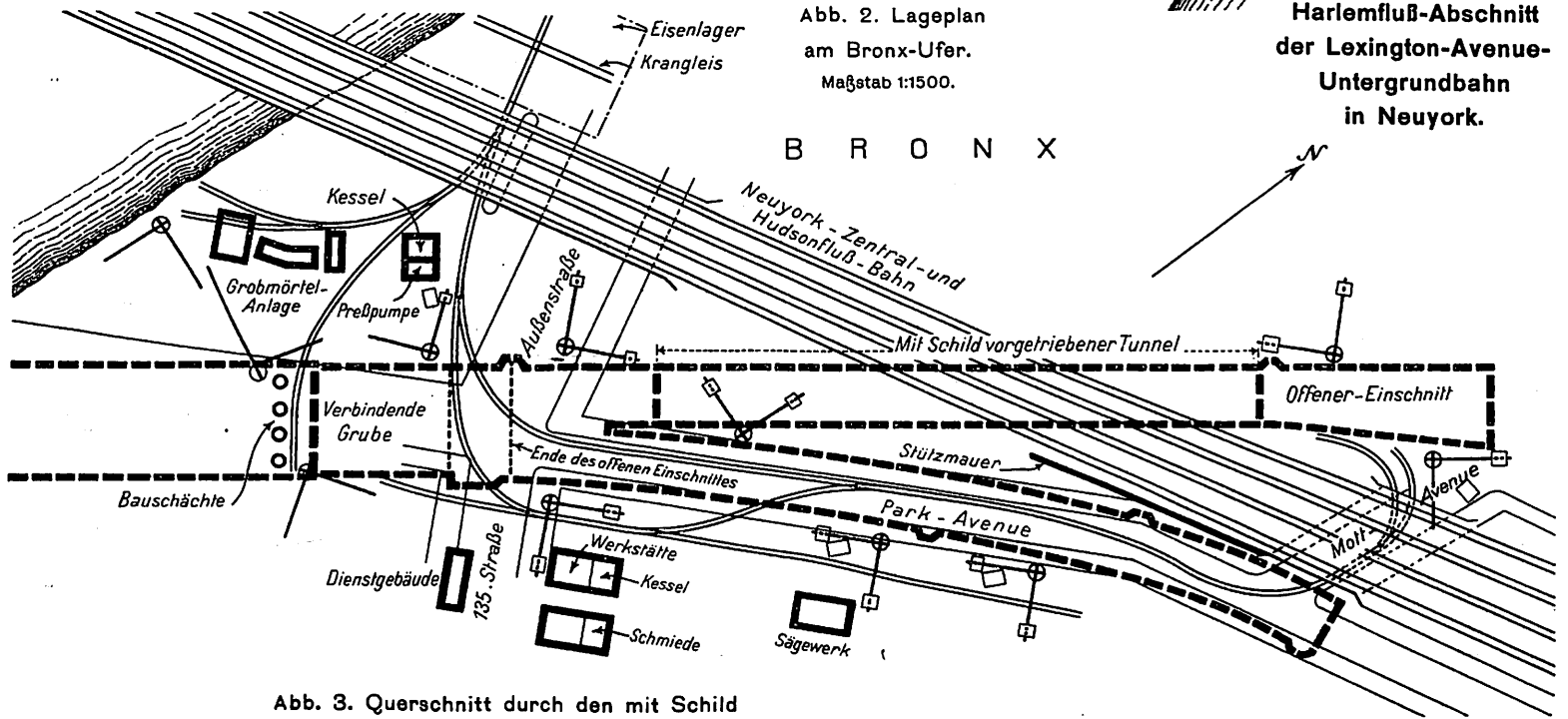


Abb. 1 bis 3.  
Harlemfluß-Abschnitt  
der Lexington-Avenue-  
Untergrundbahn  
in Neuyork.

Abb. 3. Querschnitt durch den mit Schild  
vorgetriebenen Tunnel.  
Maßstab 1:100.

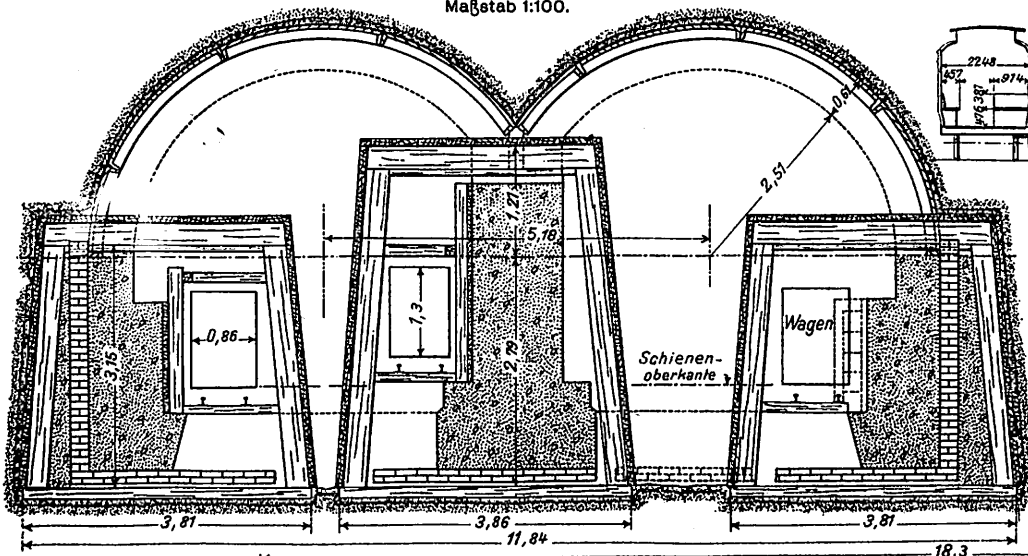


Abb. 4. Schnitt.

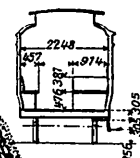


Abb. 5. Ansicht.

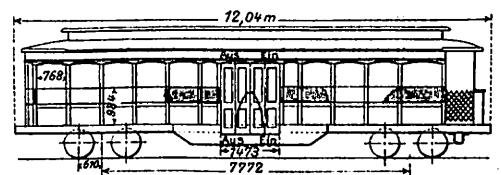


Abb. 6. Grundriß.

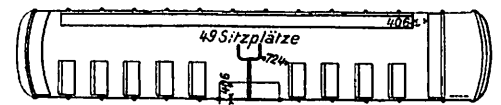
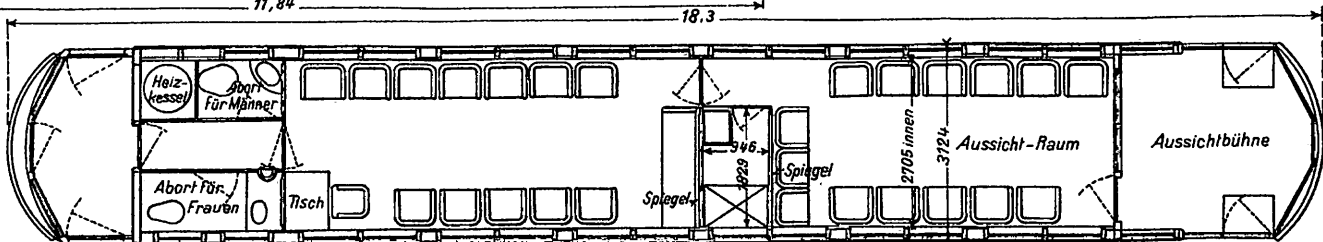


Abb. 4 bis 6. Offener  
Straßenbahn-Triebwagen.

Maßstab 1:185.

Abb. 7.  
Amerikanischer  
Aussichtswagen.

Maßstab 1:105.



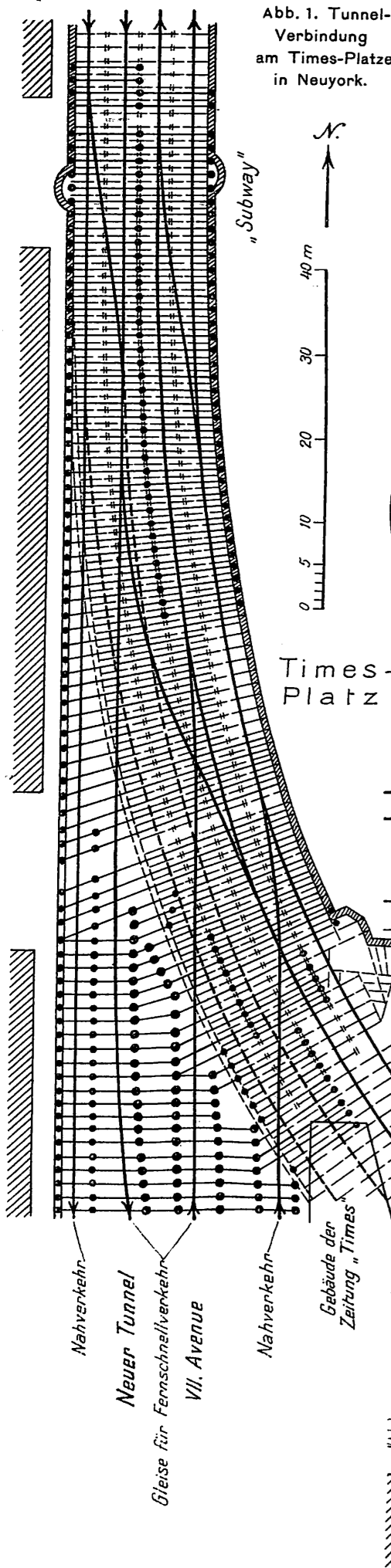


Abb. 1. Tunnel-Verbindung am Times-Platz in Neuyork.

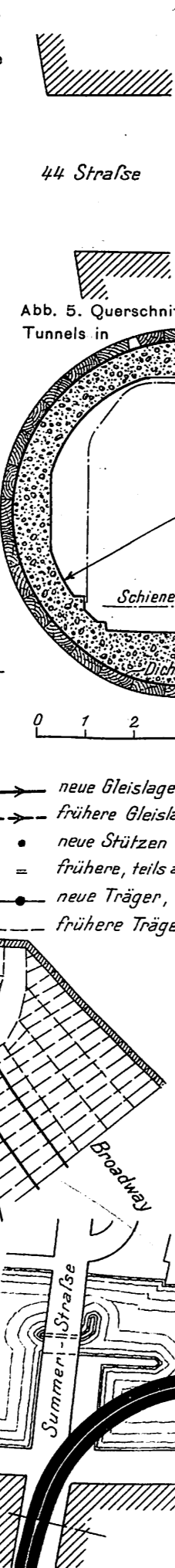
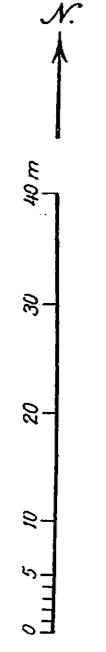


Abb. 6. Lageplan des Dorchester-Tunnels in Boston.

- neue Gleislage
- - - frühere Gleislage
- neue Stützen
- = frühere, teils abzutragende Stützen
- neue Träger,
- - - frühere Trägerlage

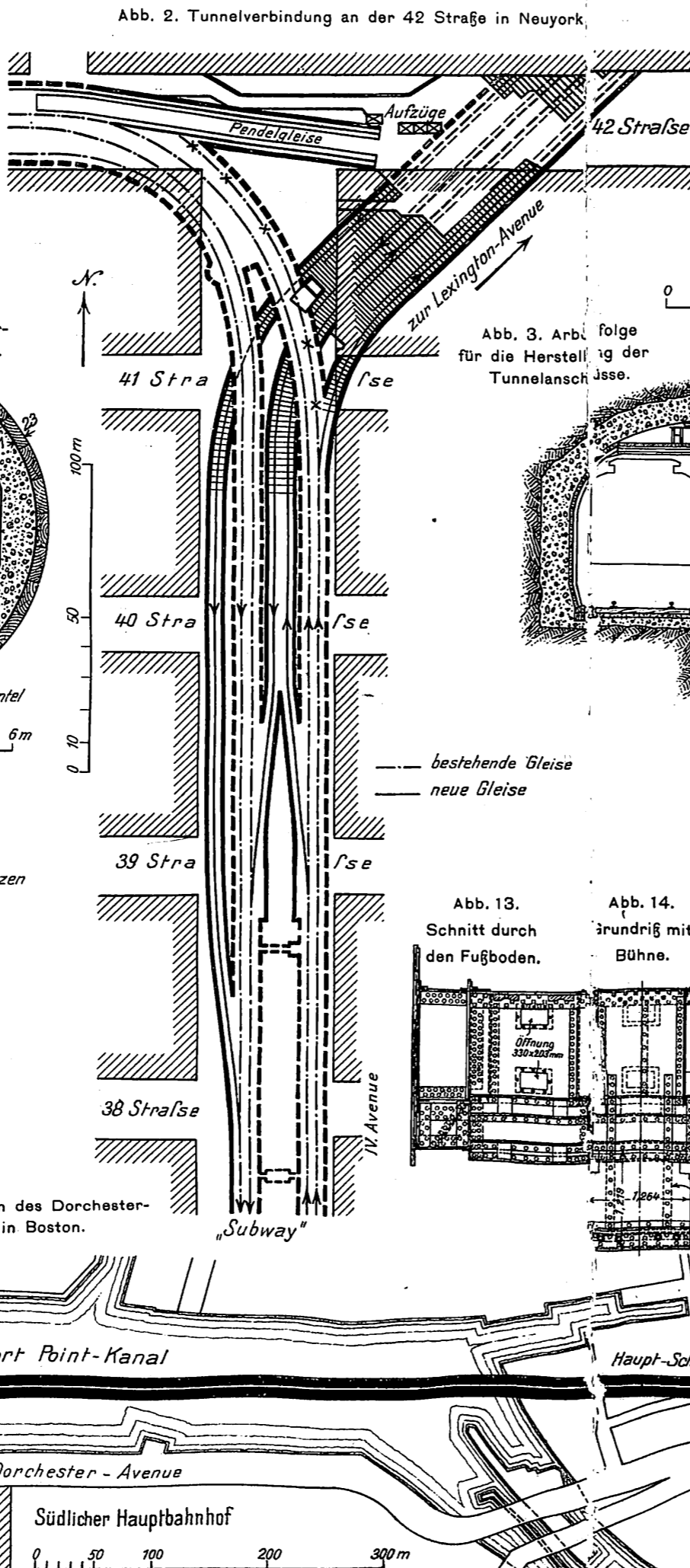


Abb. 2. Tunnelverbindung an der 42 Straße in Neuyork.

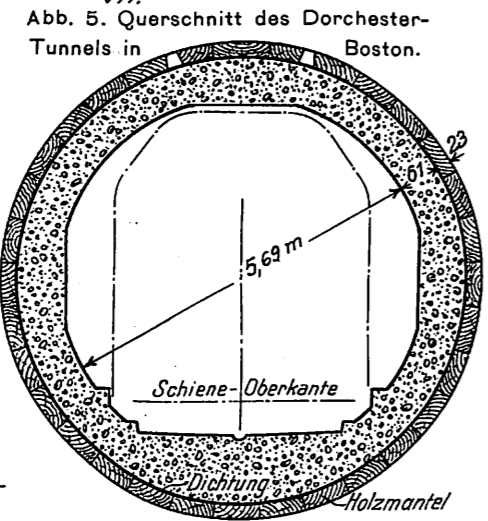
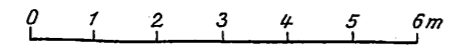


Abb. 5. Querschnitt des Dorchester-Tunnels in Boston.



- - - bestehende Gleise
- neue Gleise

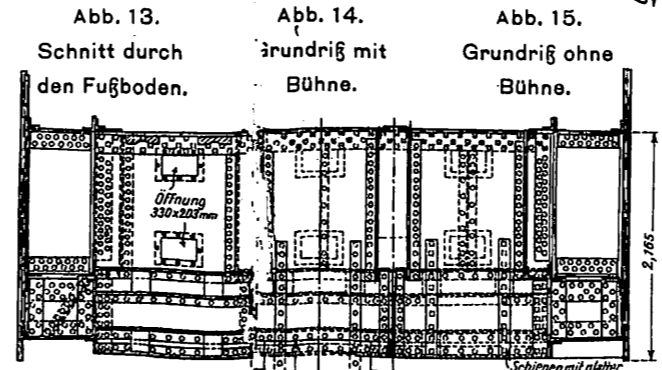


Abb. 13. Schnitt durch den Fußboden. Abb. 14. Grundriß mit Bühne. Abb. 15. Grundriß ohne Bühne.

Abb. 1 bis 8.  
Die elektrischen Stadtschnellbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

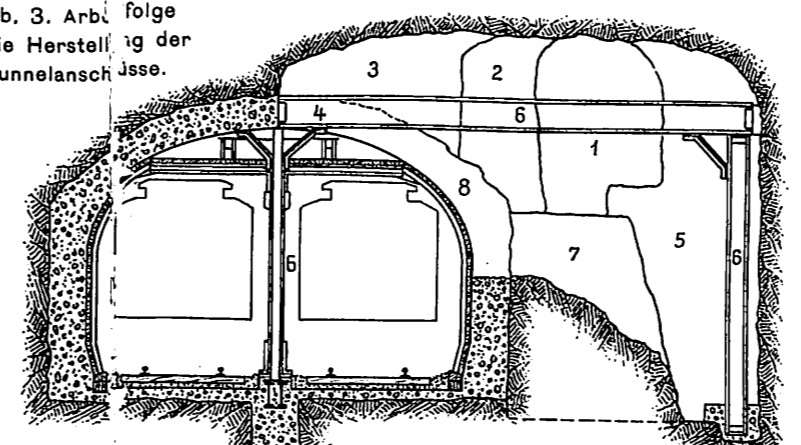


Abb. 3. Anbau für die Herstellung der Tunnelanschlüsse.

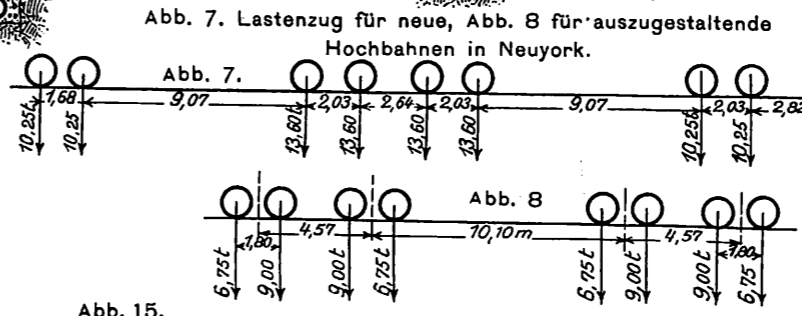
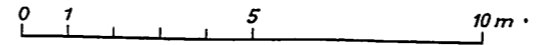


Abb. 7. Lastenzug für neue Hochbahnen in Neuyork. Abb. 8 für auszugestaltende Hochbahnen in Neuyork.

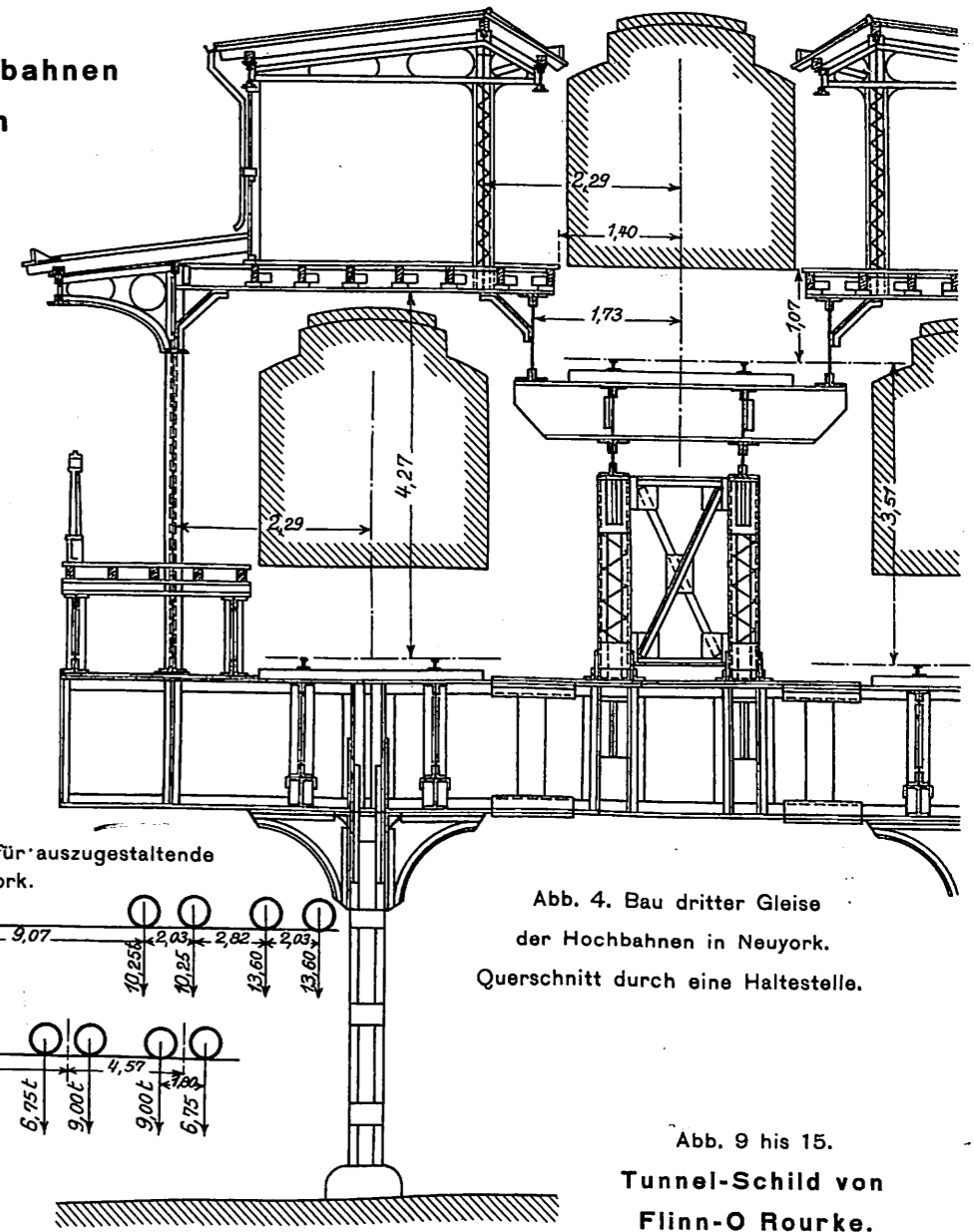


Abb. 4. Bau dritter Gleise der Hochbahnen in Neuyork. Querschnitt durch eine Haltestelle.

Abb. 9 bis 15. Tunnel-Schild von Flinn-O Rourke. Maßstab 1:68.

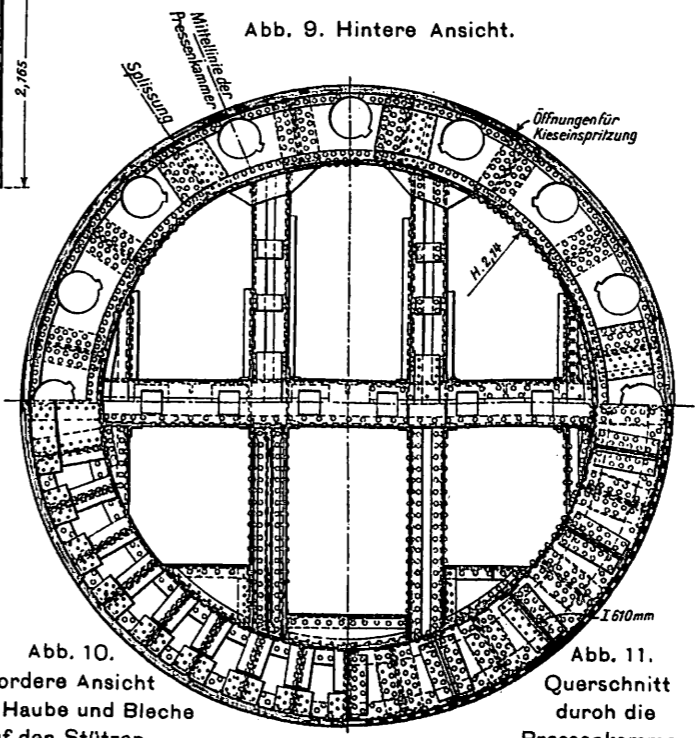


Abb. 9. Hintere Ansicht. Abb. 10. Vordere Ansicht ohne Haube und Bleche auf den Stützen. Abb. 11. Querschnitt durch die Pressenkammer.

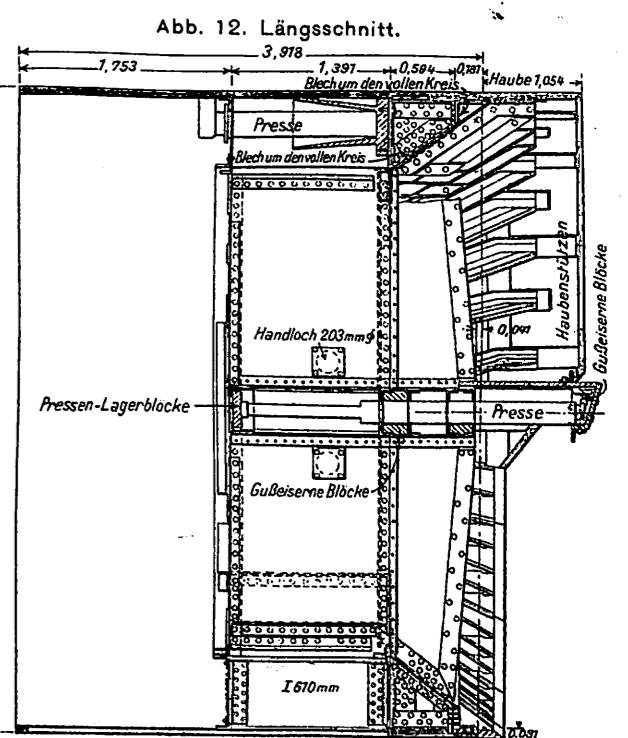


Abb. 12. Längsschnitt.

Abb. 1 und 2.  
Kipper der  
amerikanischen  
Südbahn für Kohlen-  
wagen in Charleston,  
Südkarolina.

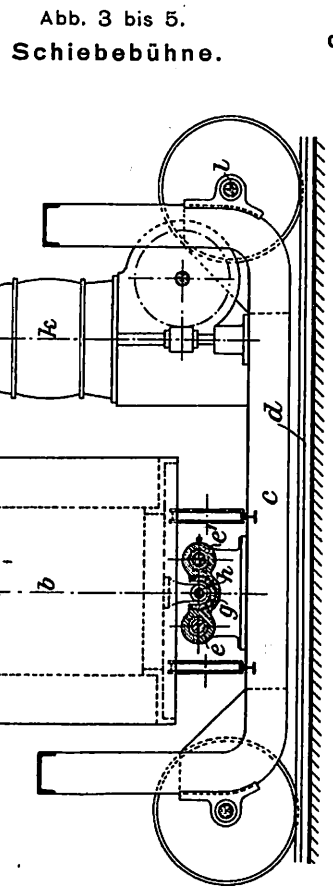
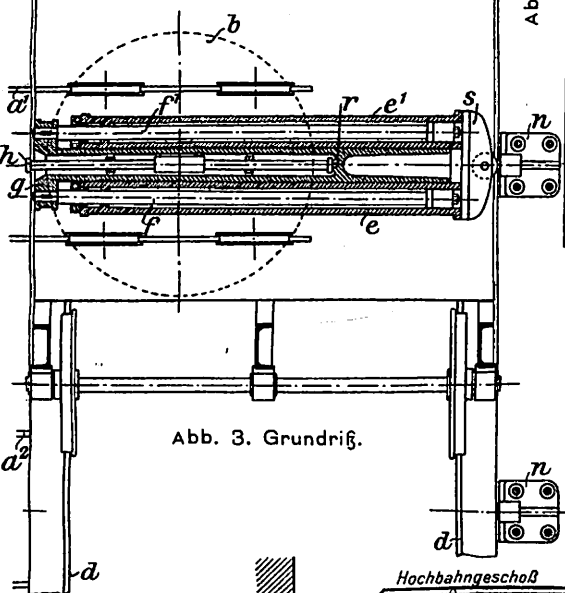
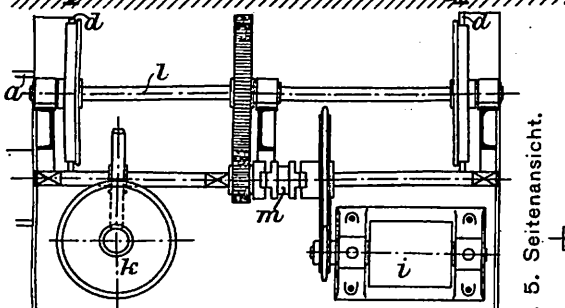
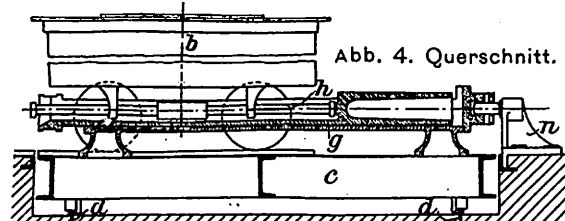
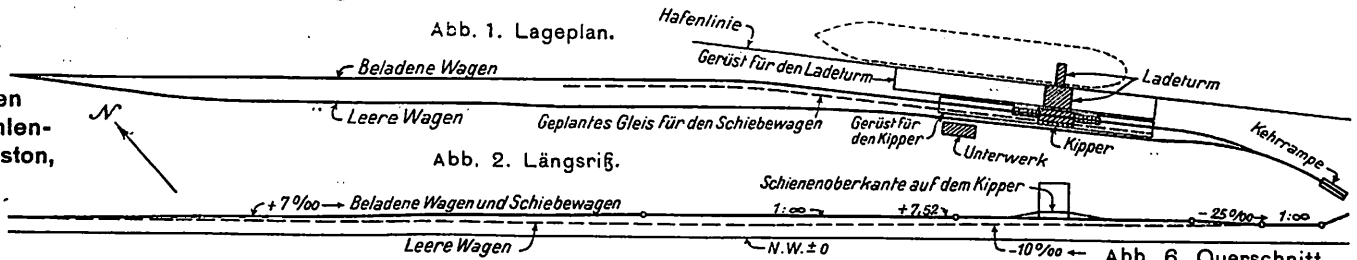


Abb. 6 bis 10.  
Oberbau  
der russischen  
Staatsbahnen.

Maßstab  
zu Abb. 6 = 1:3  
" " 7 = 1:10  
zu Abb. 8 bis 10 = 1:5.

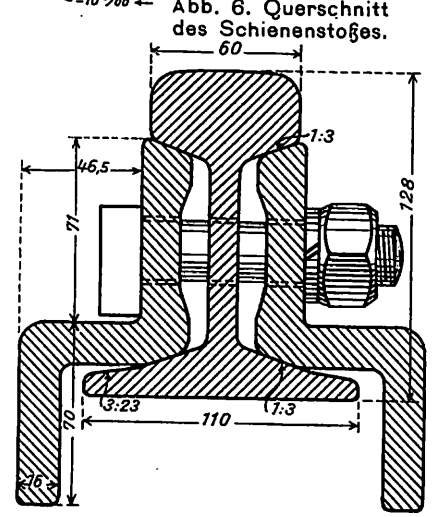


Abb. 8. Laschenbolzen.

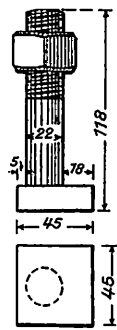


Abb. 9. Hakennagel.

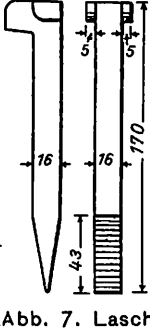


Abb. 10. Unterlegplatte.

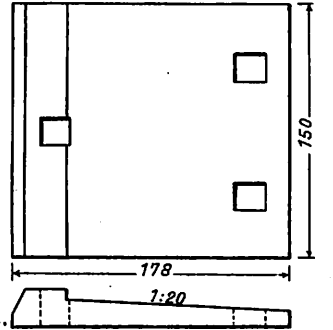


Abb. 7. Lasche.

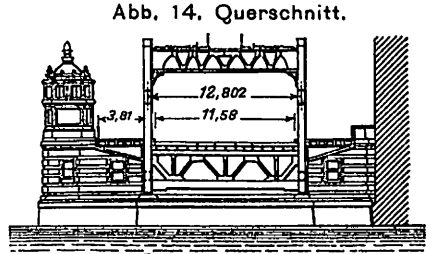
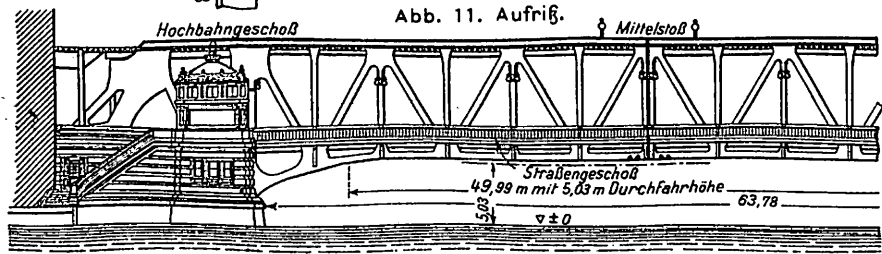
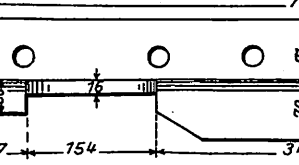
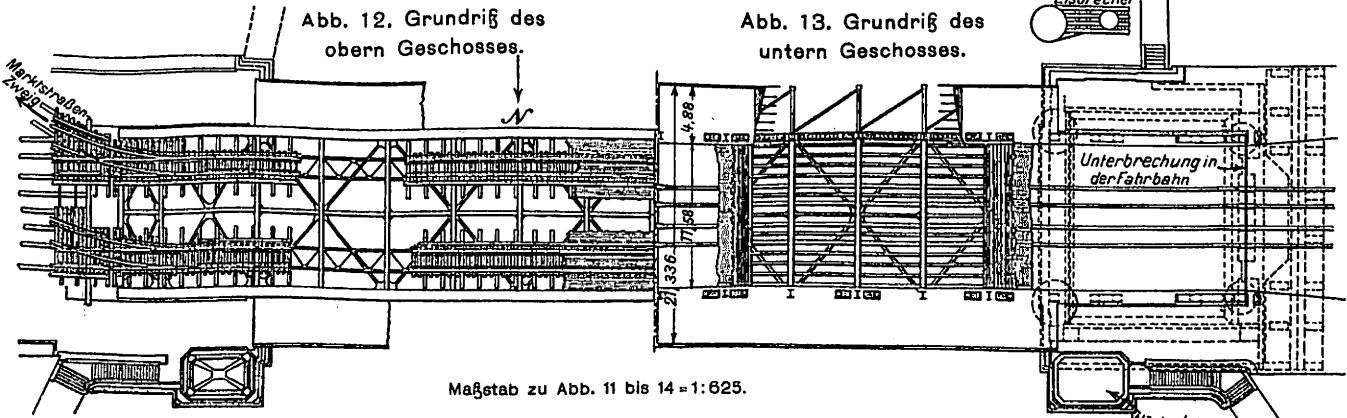


Abb. 11 bis 14.

Zwei-  
geschossige  
Klapp-  
brücke  
über den  
Chicago-  
Fluß.



Maßstab zu Abb. 11 bis 14 = 1:625.



Abb. 1. Übersichtsplan  
Maßstab 1:12700.

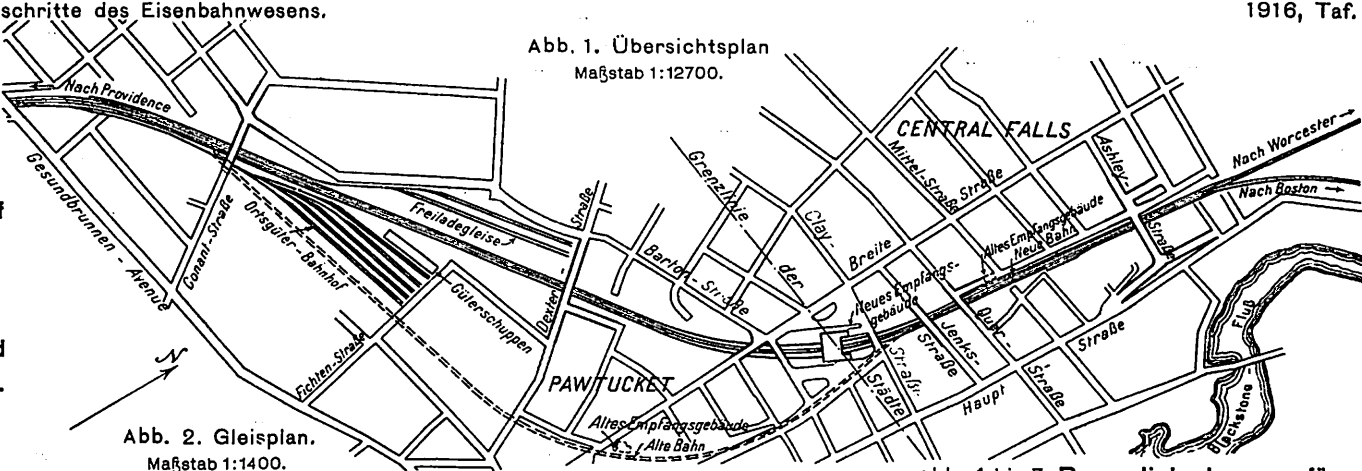


Abb. 1 bis 3.  
Hauptbahnhof  
Pawtucket-  
Central-Falls  
der Neuyork,  
Neuhaven und  
Hartford-Bahn.

Abb. 2. Gleisplan.  
Maßstab 1:1400.

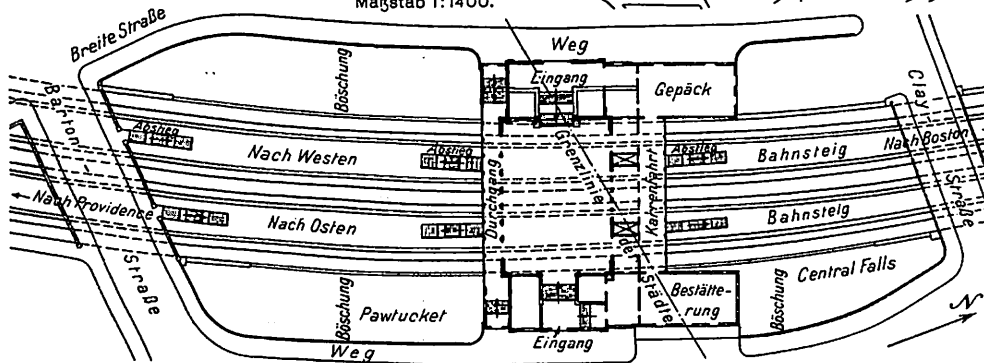


Abb. 4 bis 7. Bewegliche Lampen für  
Werkstätten. Nicht maßstäblich.

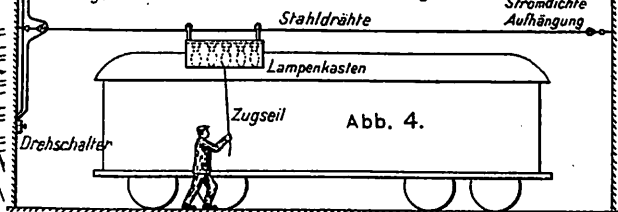


Abb. 4.

Abb. 5. Längsansicht. Abb. 6. Querschnitt.

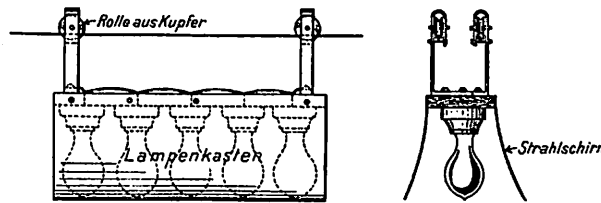


Abb. 7. Ansicht  
von oben.

Abb. 8. Amerikanischer Tür-  
verschuß für  
gedeckte  
Güterwagen.  
Nicht maßstäblich.

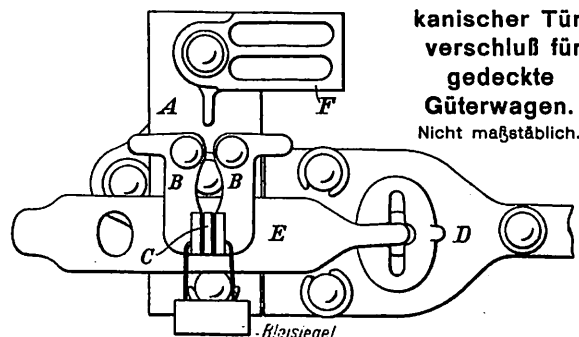


Abb. 13. Aufriß.

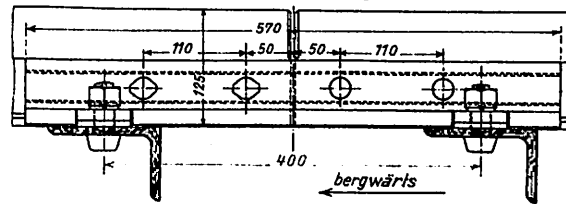


Abb. 9 bis 15. Oberbau der elektrischen Seilbahn  
Sieders-Montana-Vermla.

Abb. 13 und 14. Stoß der Schiene auf Winkeleisen-Schwellen.  
Maßstab 1:8.

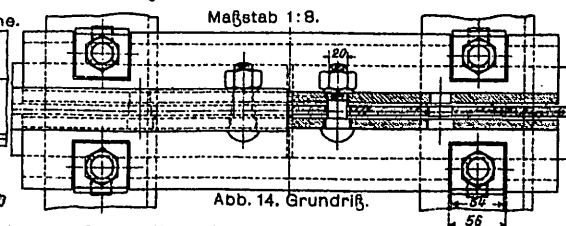


Abb. 15. Schwellenteilung.

Abb. 3. Grundriß des Hauptgeschosses  
des Empfangsgebäudes.  
Maßstab 1:400.

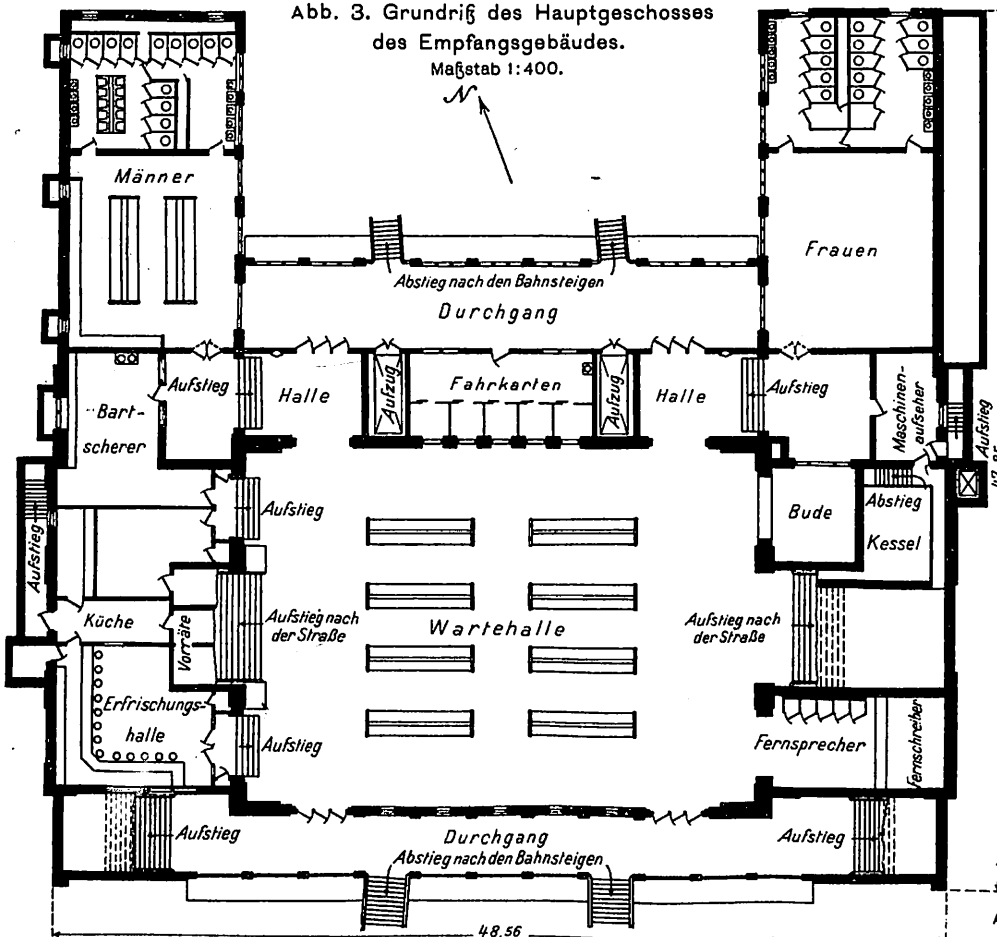


Abb. 9.  
Querschnitt.

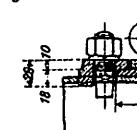


Abb. 9 bis 12.  
Oberbau  
mit  
Trog-  
schwellen.  
Maßstab 1:8.

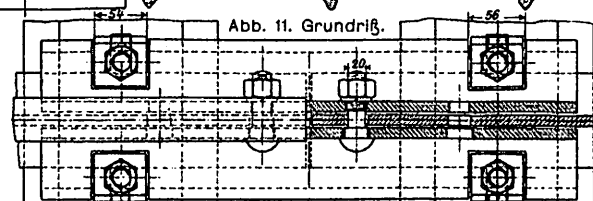


Abb. 12. Zwischenlasche.

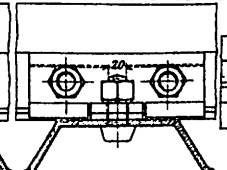
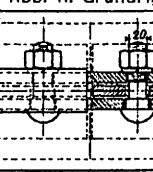


Abb. 11. Grundriß.



10000

