

Abb. 1. Alle Wagen leer, Bremsen im hintern Zugteile.

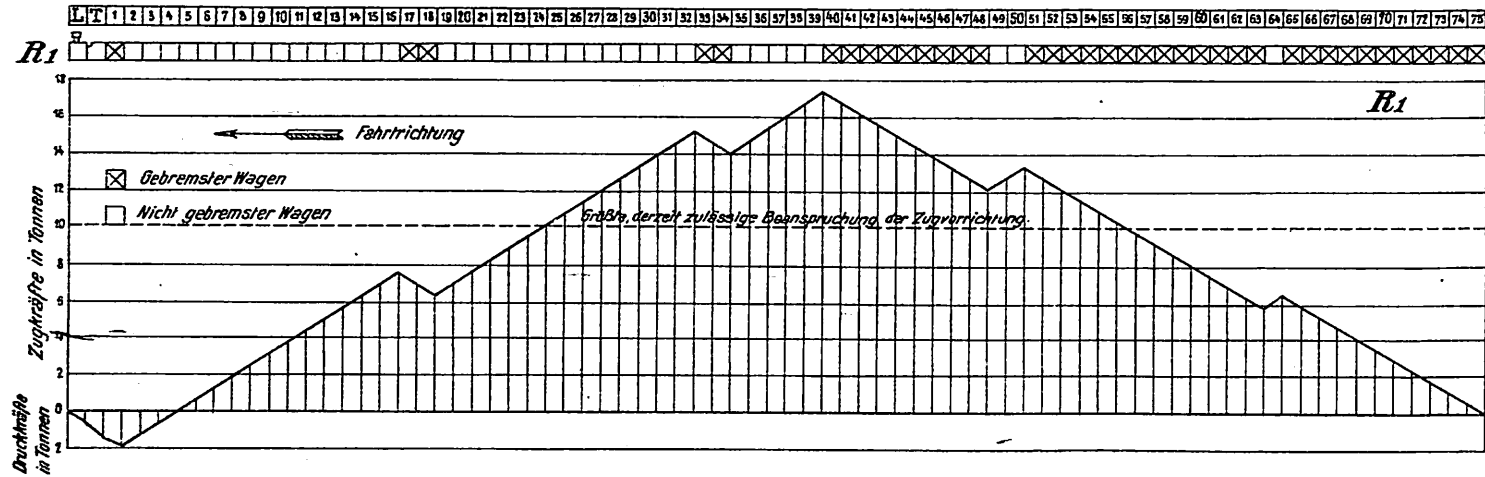


Abb. 2. Alle Wagen leer, Bremsen im vordern Zugteile.

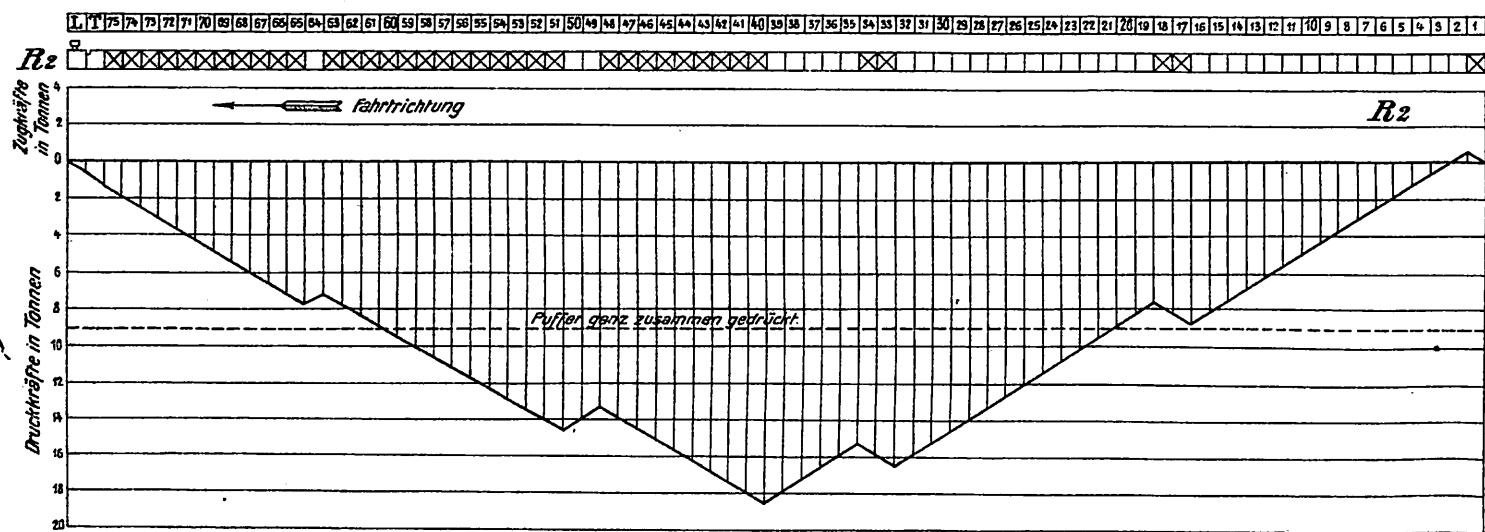


Abb. 3. Alle Wagen leer, Bremsen im vordern und hintern Zugteile.

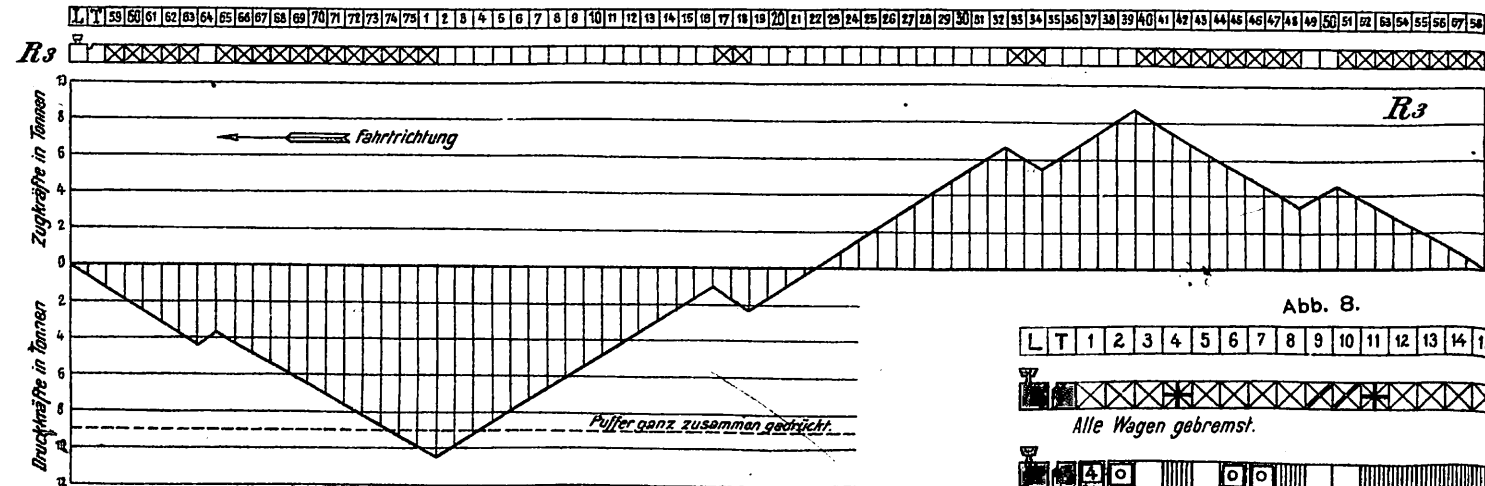


Abb. 4. Alle Wagen leer, Bremsen im ganzen Zuge gleichmäßig verteilt.

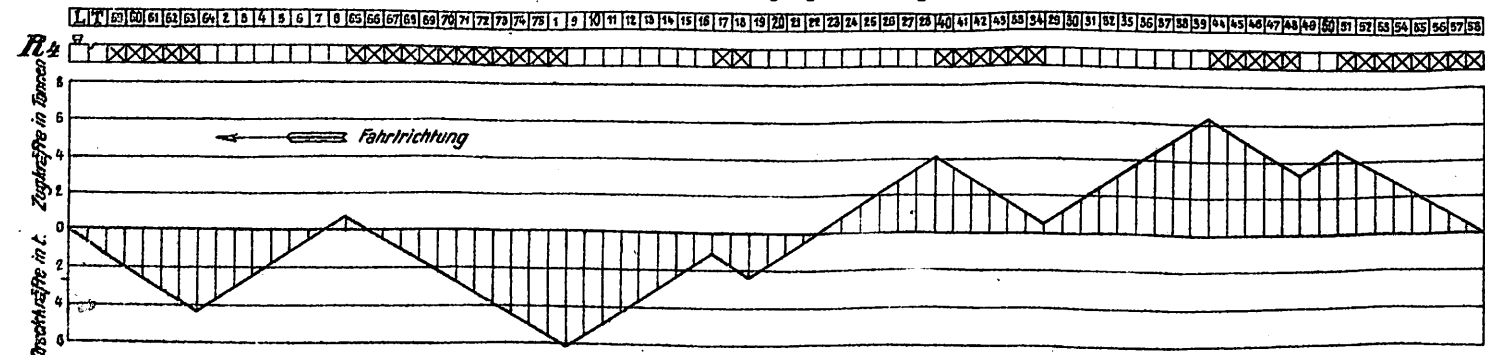


Abb. 1 bis 12.
Beiträge zur
Klärung
der Frage der
durchgehenden
Bremsung
langer Züge.

Abb. 9. Zunahme
des Druckes im
Bremszylinder.

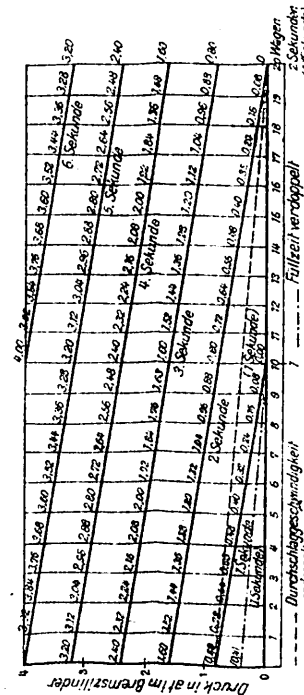


Abb. 10. Änderung der
durch die Stoßwirkung
aufzunehmenden
Kräfte von Sekunde
zu Sekunde im
ganzen Zuge.

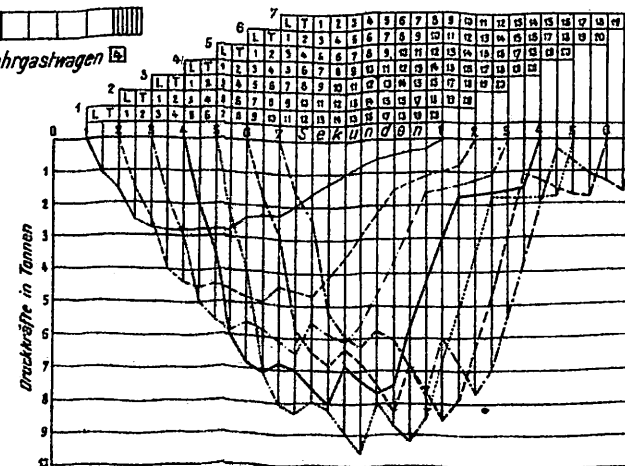


Abb. 6. Bremsen und Last gleichmäßig verteilt.

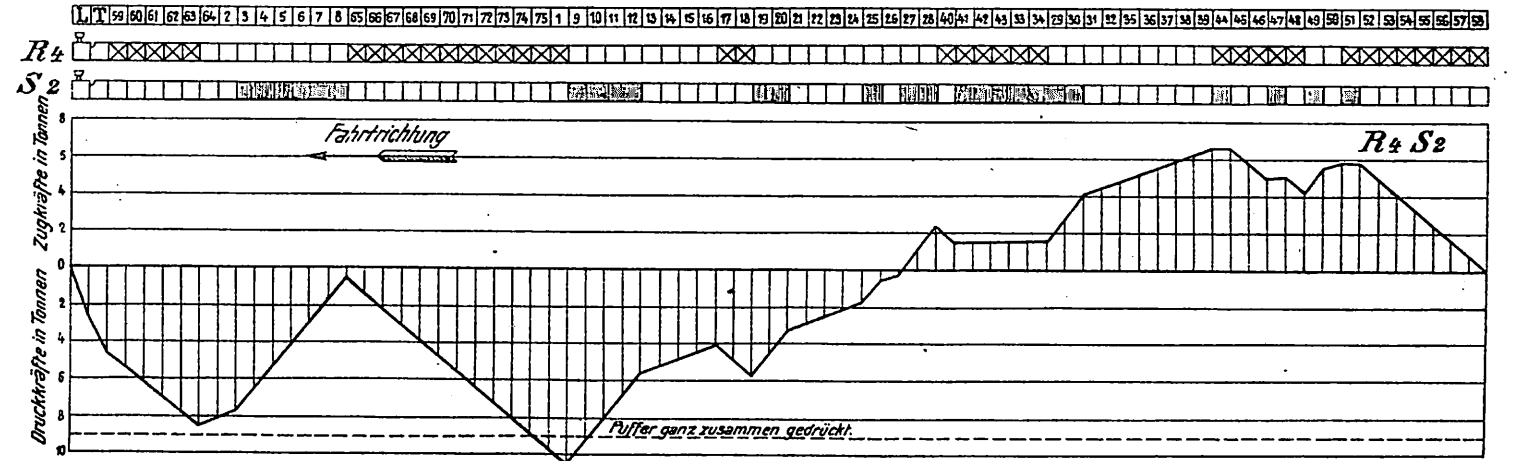


Abb. 7. Alle Wagen gebremst, Last ungleichmäßig verteilt.

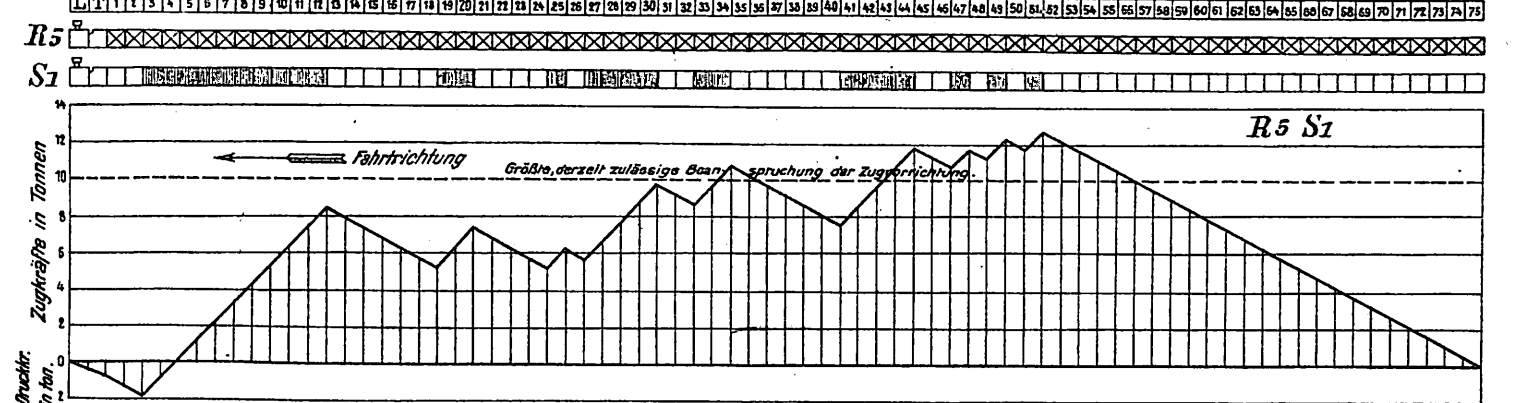


Abb. 5. Bremsen und Last ungleichmäßig verteilt.

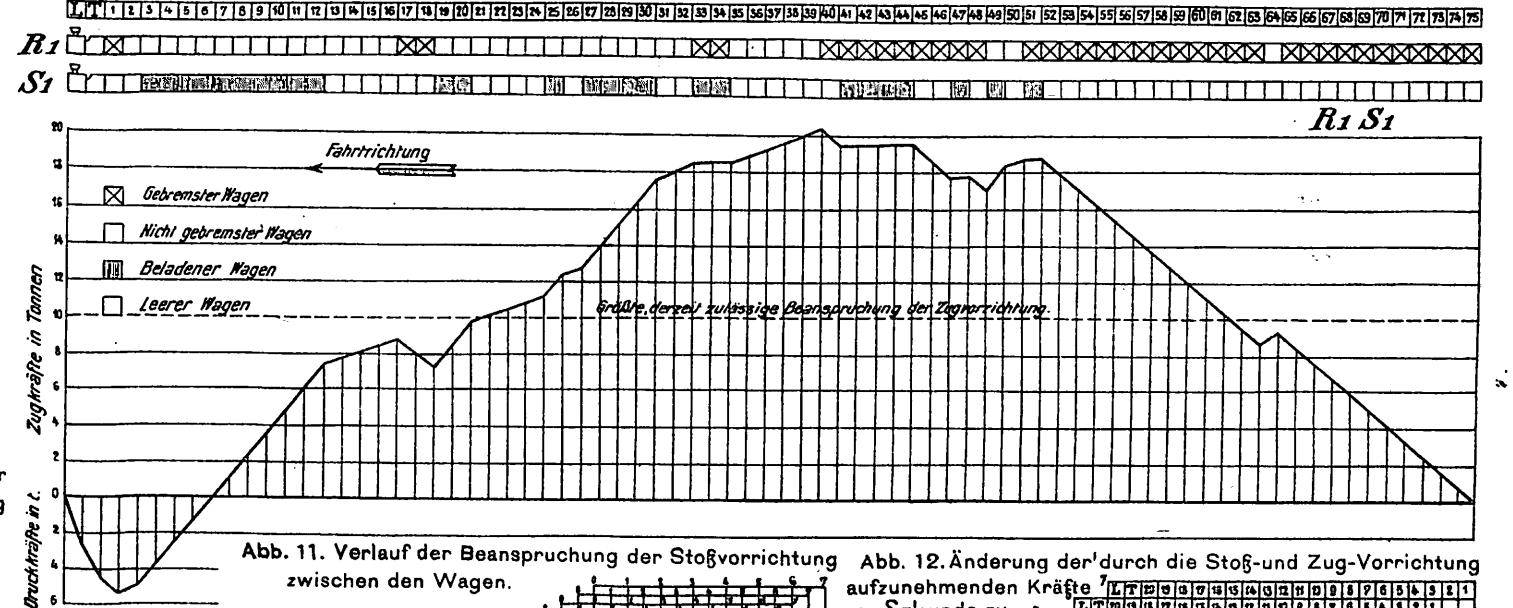


Abb. 11. Verlauf der Beanspruchung der Stoßvorrichtung
zwischen den Wagen.

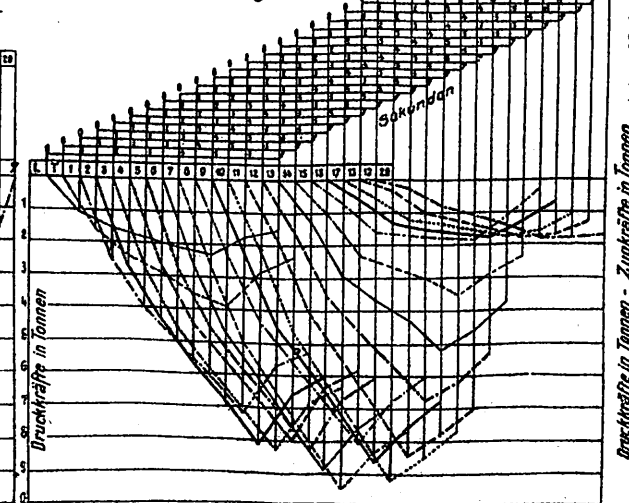
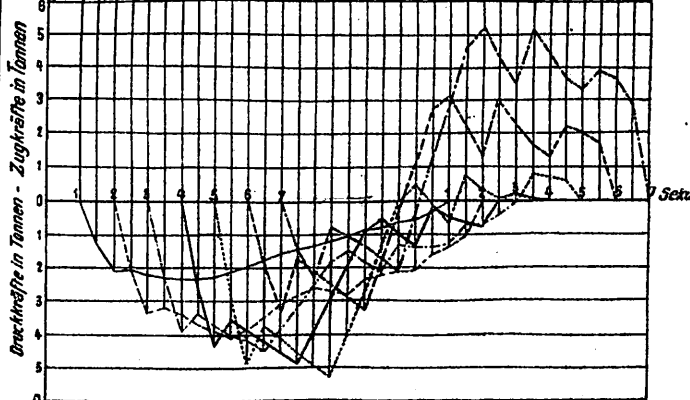
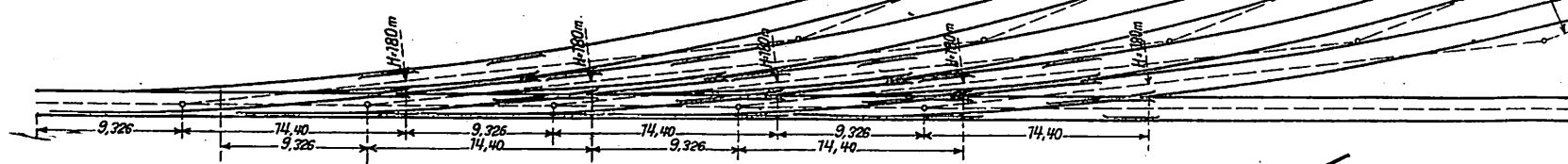


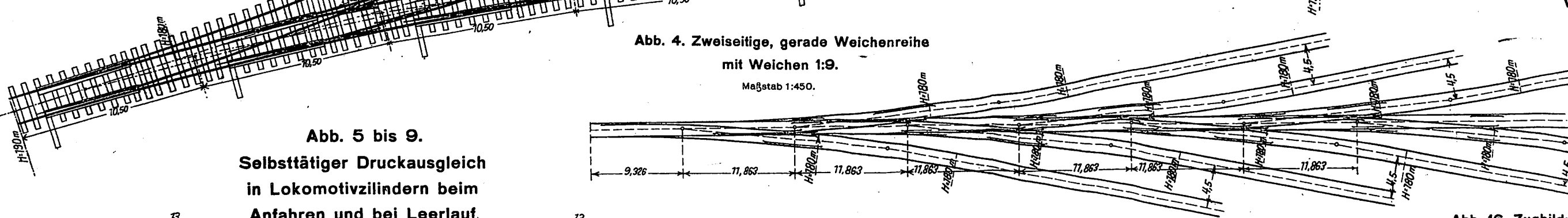
Abb. 12. Änderung der durch die Stoß- und Zug-Vorrichtung
aufzunehmenden Kräfte
von Sekunde zu Sekunde im
ganzen Zuge.



Maßstab 1:450.



Maßstab 1:225.



Maßstab 1:450.

Abb. 5.

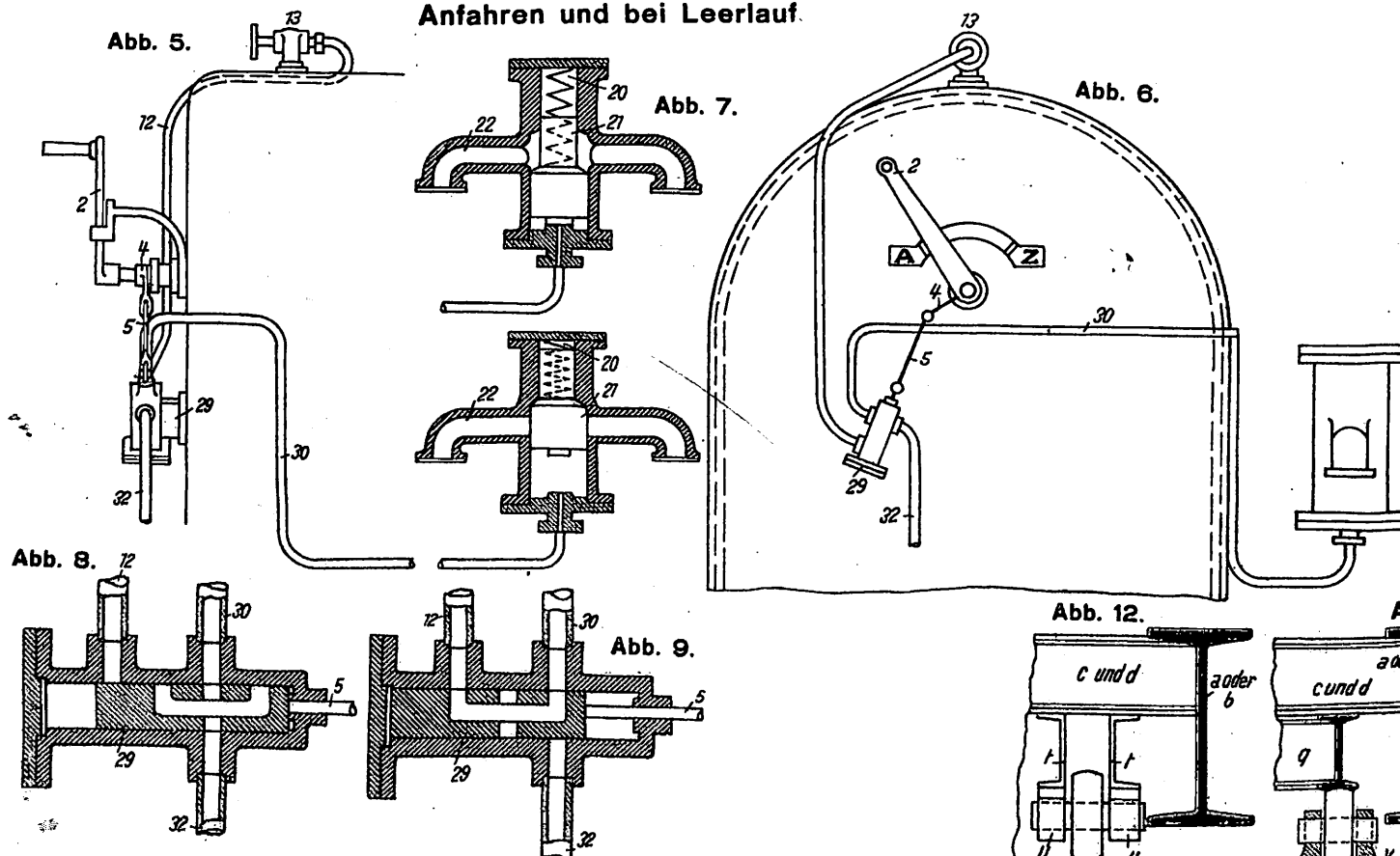


Abb. 8.

Abb. 9.

Abb. 12.

Abb. 13.

Abb. 10.

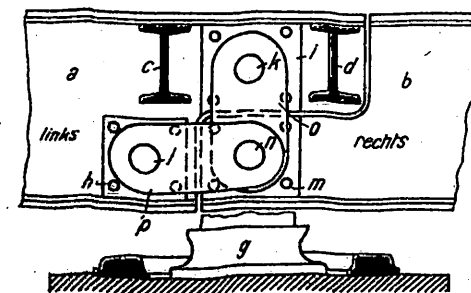
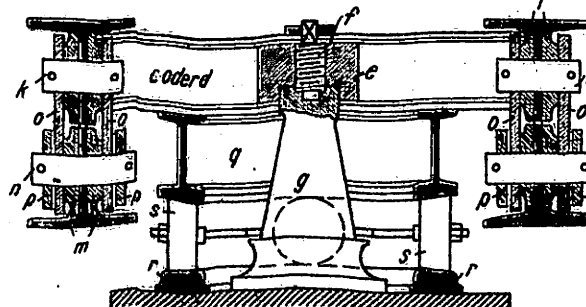


Abb. 11.



Maßstab 1:375.

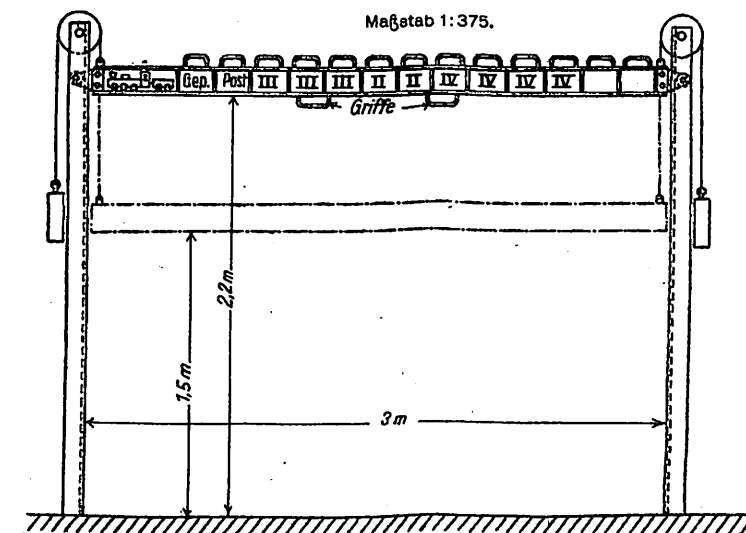
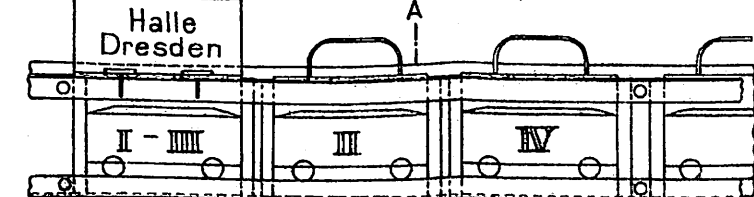


Abb. 17. Ansicht.



Personenzug

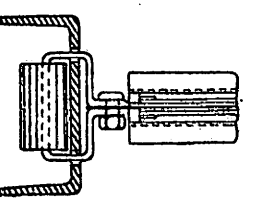
Dresden

Wagen der Klasse	II	mitten
	III	vorn
	IV	hinten

235

The diagram shows a train on tracks. Above the train is a signal post with a red light (R) and a blue light (B). To the right of the train is a platform labeled "Bahnsteig".

Abb. 19. Grundriß.



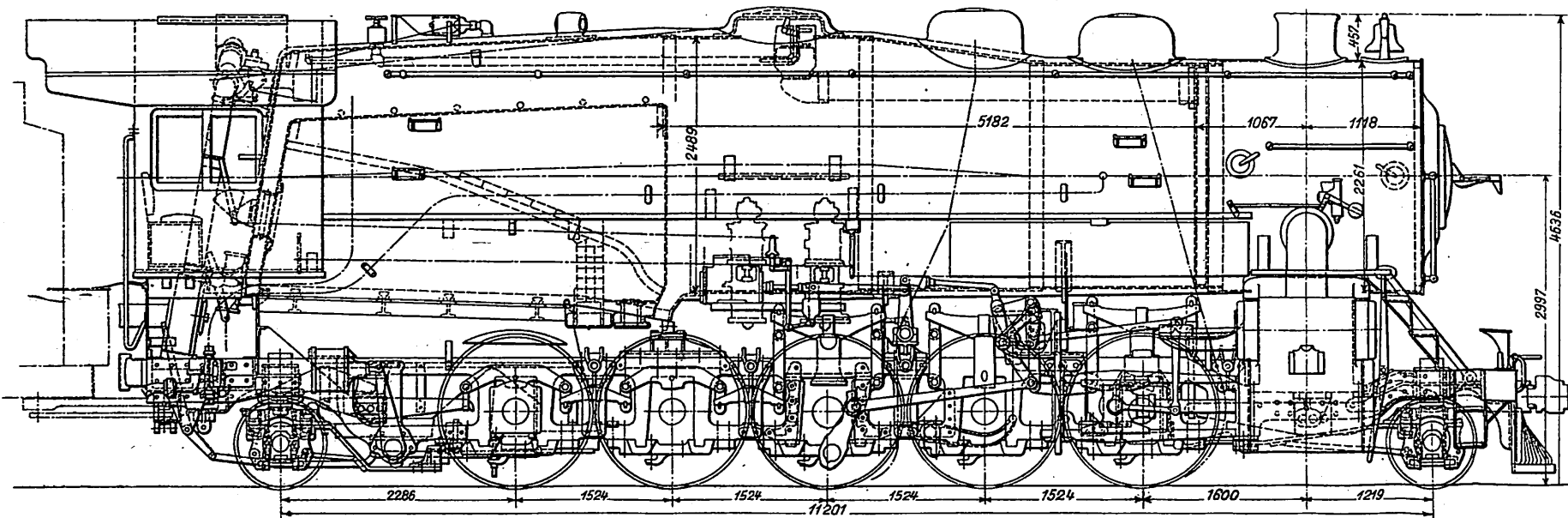


Abb. 1. Längsansicht.

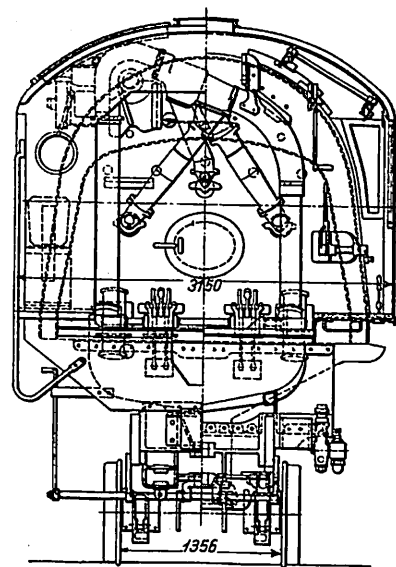


Abb. 2. Hinteransicht.

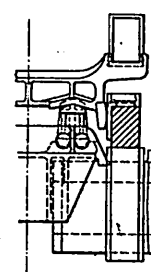


Abb. 3.

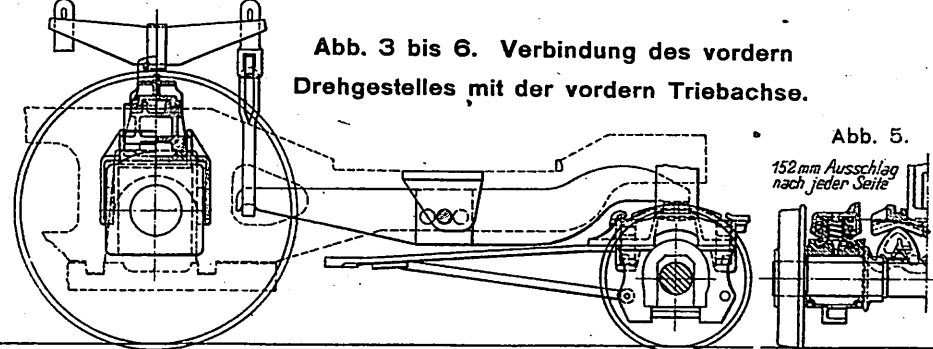


Abb. 4.

Abb. 3 bis 6. Verbindung des vordern Drehgestelles mit der vordern Triebachse.

Abb. 5.

152 mm Ausschlag nach jeder Seite

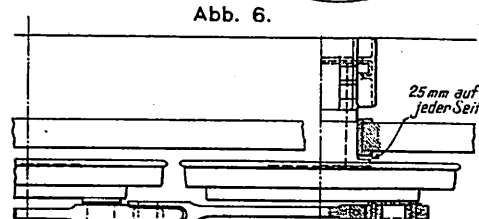


Abb. 6.

25 mm auf jeder Seite

Abb. 1 bis 6.
1 E 1. II. T. F. G-Lokomotive der
Neuyork, Ontario-und Westbahn.

Abb. 19.

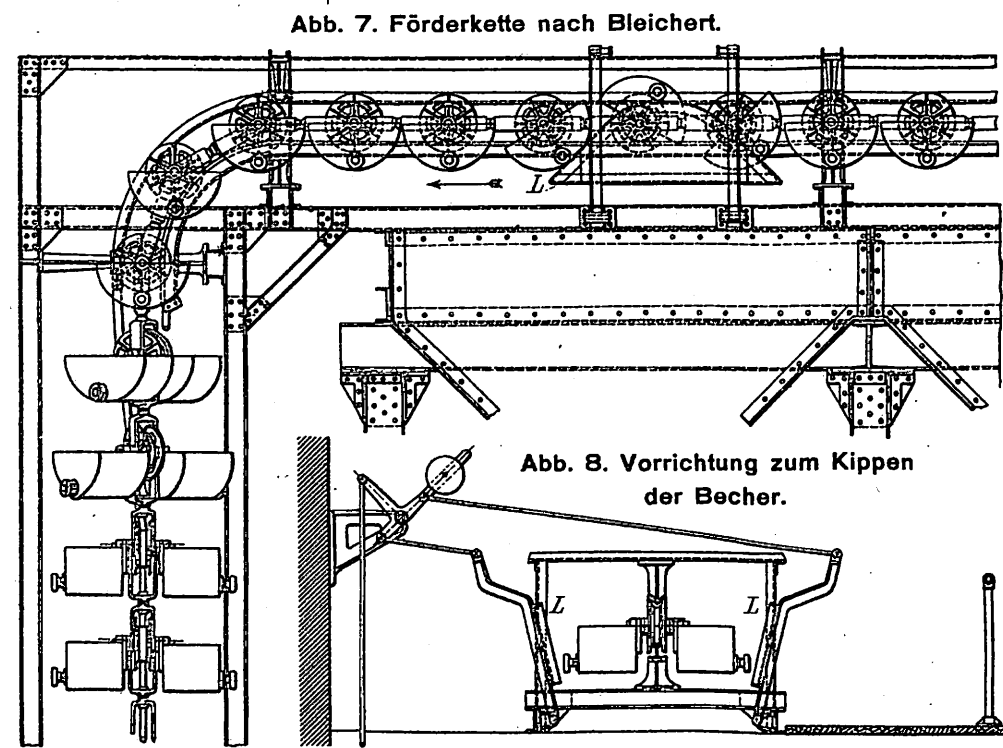


Abb. 7. Förderkette nach Bleichert.

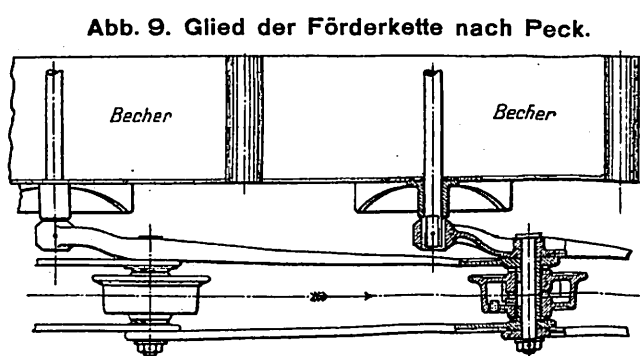


Abb. 9. Glied der Förderkette nach Peck.

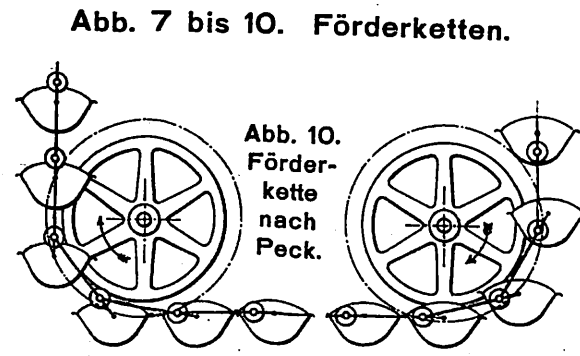


Abb. 10.
Förder-
kette
nach
Peck.

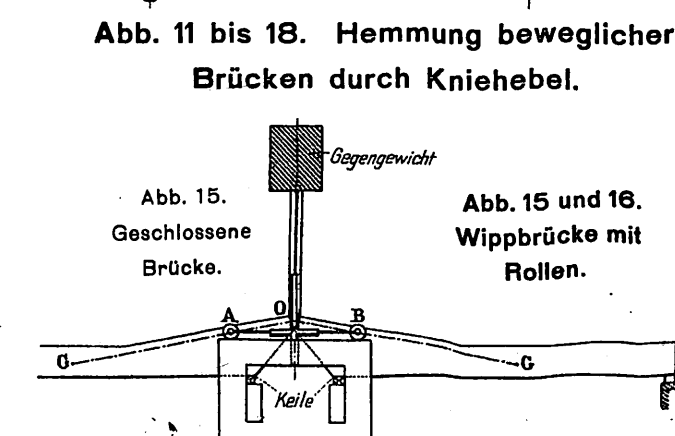


Abb. 11 bis 18. Hemmung beweglicher
Brücken durch Kniehebel.

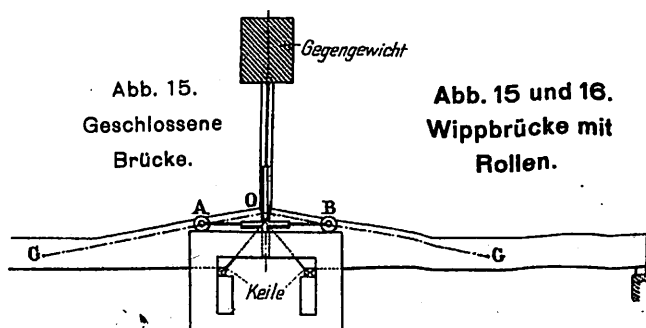


Abb. 15.
Geschlossene
Brücke.

Abb. 15 und 16.
Wippbrücke mit
Rollen.

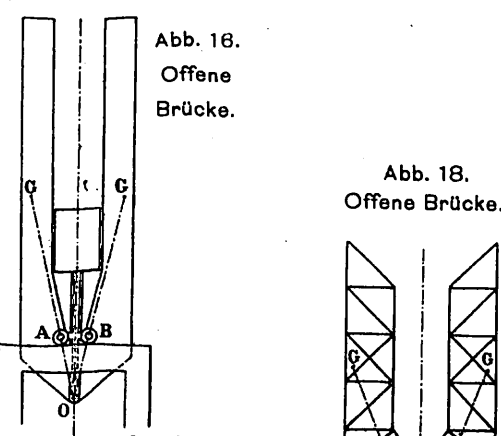


Abb. 18.
Offene Brücke.

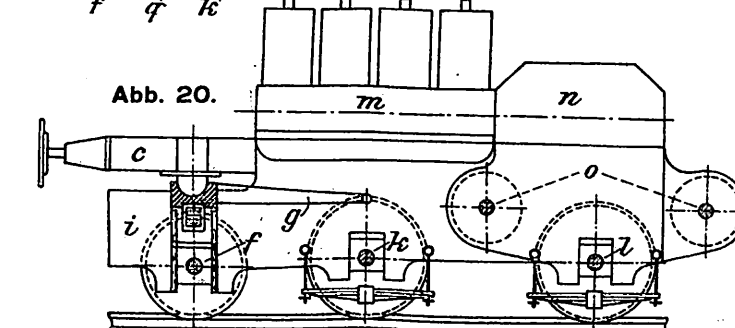
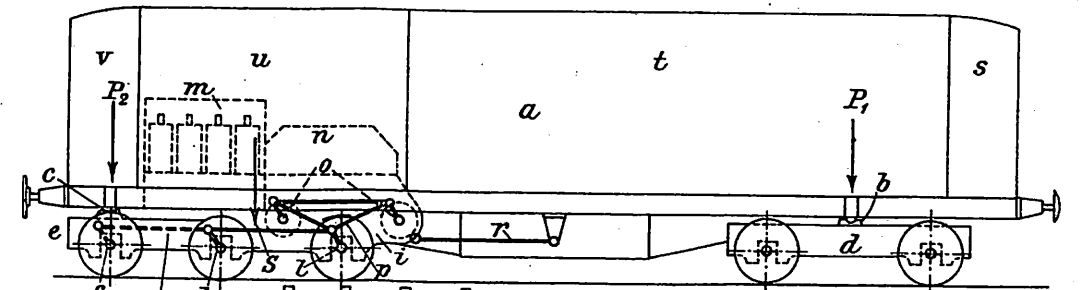


Abb. 20.

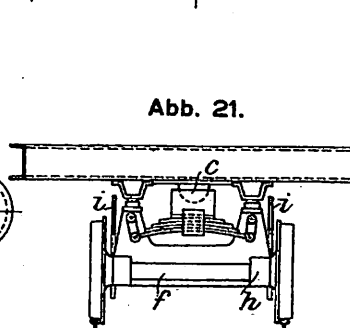


Abb. 21.

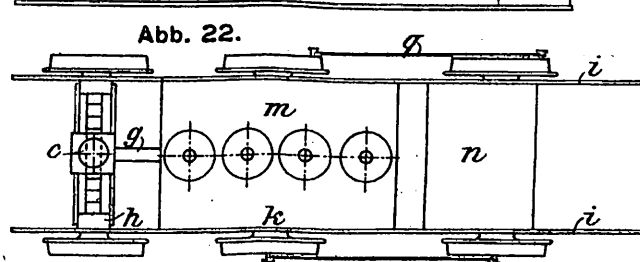


Abb. 22.

Abb. 19 bis 22.
Kraftmaschinenanlage
von Triebwagen mit
Drehgestellen.

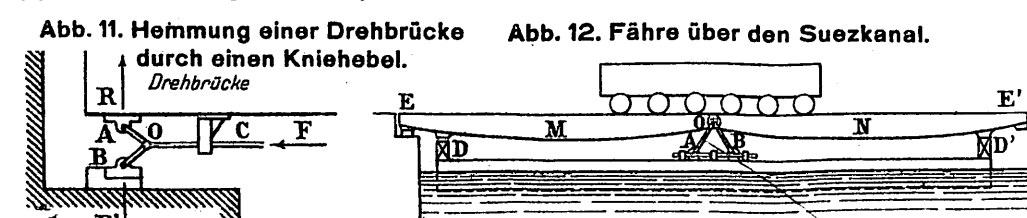


Abb. 11. Hemmung einer Drehbrücke
durch einen Kniehebel.

Abb. 12. Fähre über den Suezkanal.

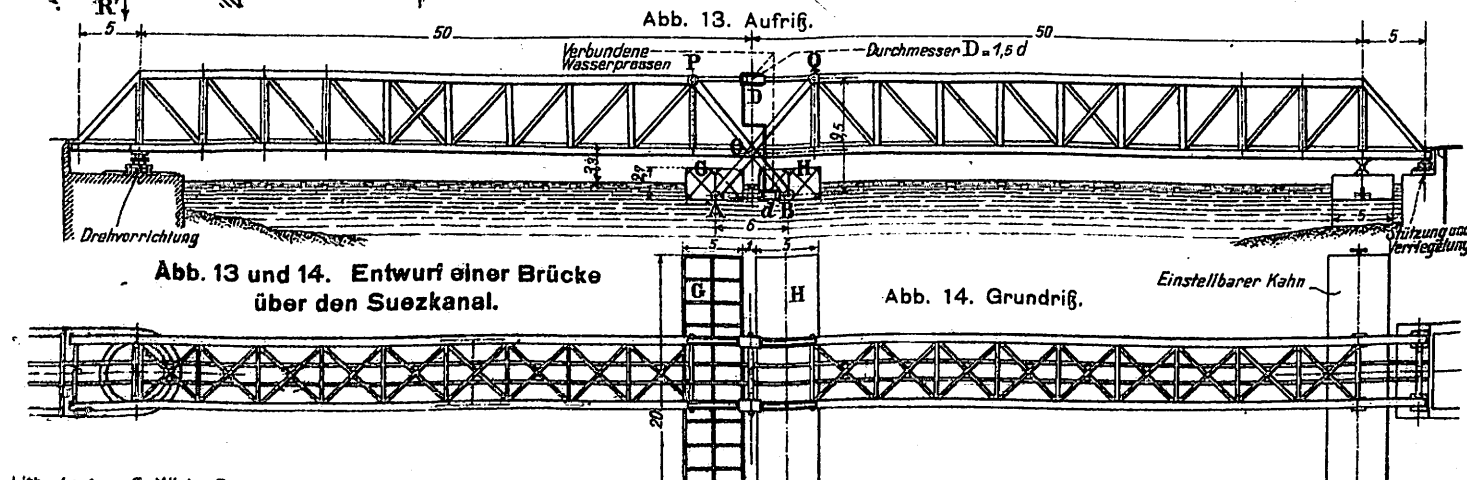


Abb. 13 und 14. Entwurf einer Brücke
über den Suezkanal.

Abb. 14. Grundriß.

Einstellbarer Kahn

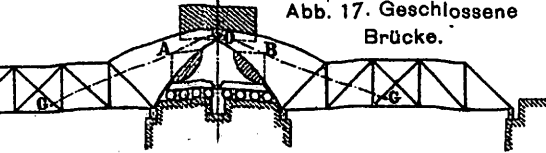


Abb. 17 und 18.
Wippbrücke mit Walzstücken
auf Rollwagen.

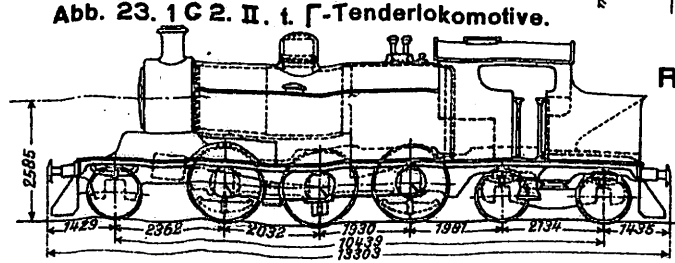


Abb. 23. 1 C 2. II. t. F-Tenderlokomotive.

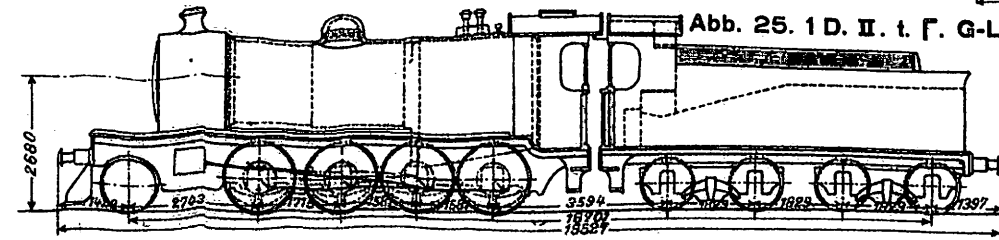


Abb. 25. 1 D. II. t. F. G-Lokomotive.

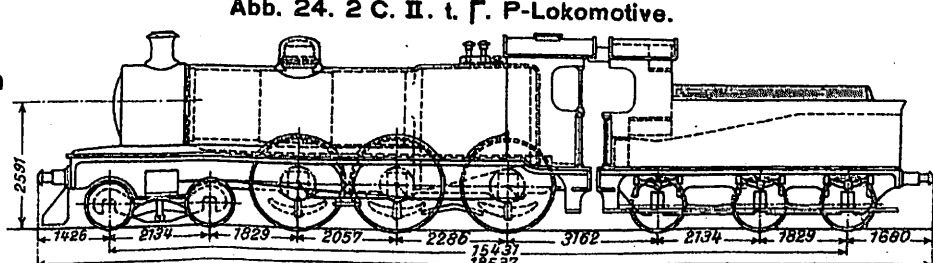


Abb. 24. 2 C. II. t. F. P-Lokomotive.

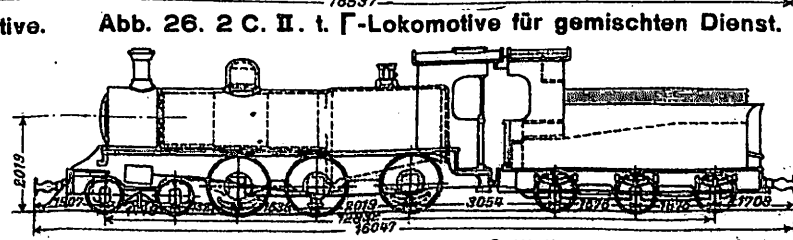


Abb. 26. 2 C. II. t. F-Lokomotive für gemischten Dienst.

Abb. 1 bis 3. Darstellung des Verlaufes der Dampfdrucke in der Hauptheizleitung des ersten und letzten, dreizehnten, Wagens eines Versuchszuges unter Verwendung der Vereinskuppelung, der ungebrochen durchgehenden Kautschukkuppelung nach Kleimenhagen (ähnlich Textabb. 6) und der Metallgelenkkuppelung nach Westinghouse (Textabb. 7). Heizdruck der Lokomotive 5 at.

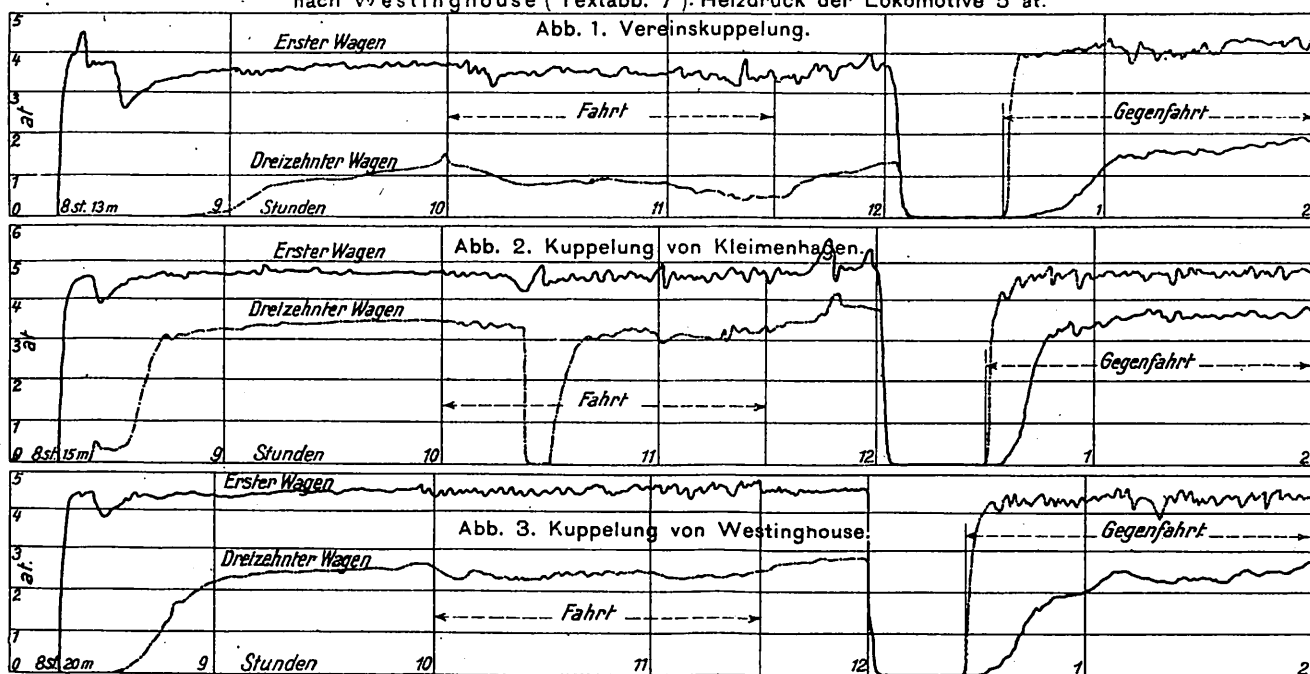


Abb. 4 bis 6. Schaulinien des Druckabfalles in der Heizleitung eines Zuges aus Lokomotive, Tender und dreizehn zweiachsigen Wagen mit der Kuppelung von Kleimenhagen bei verschiedenen Heizdrücken der Lokomotive. Die Höhen geben die Unterschiede des Druckes vom ersten und letzten Wagen an.

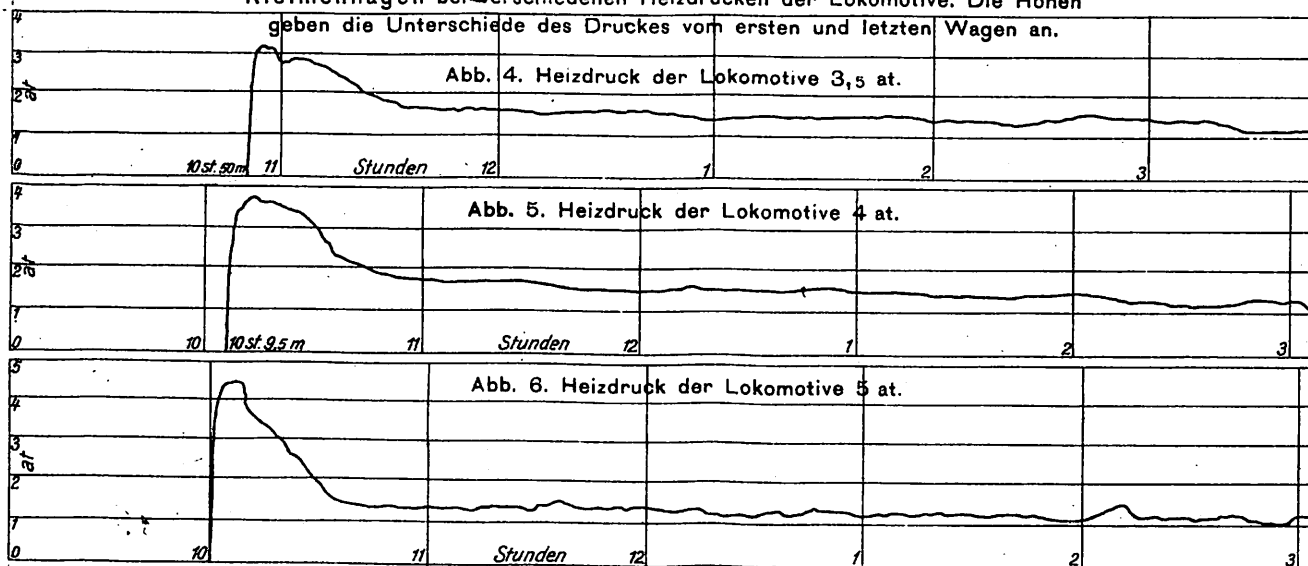


Abb. 7 bis 9. Schaulinien des Druckabfalles in der Hauptheizleitung eines Zuges aus Lokomotive, Tender und dreizehn zweiachsigen Wagen mit der Kuppelung von Westinghouse bei verschiedenen Heizdrücken der Lokomotive. Die Höhen geben die Unterschiede des Druckes am ersten und letzten Wagen an.

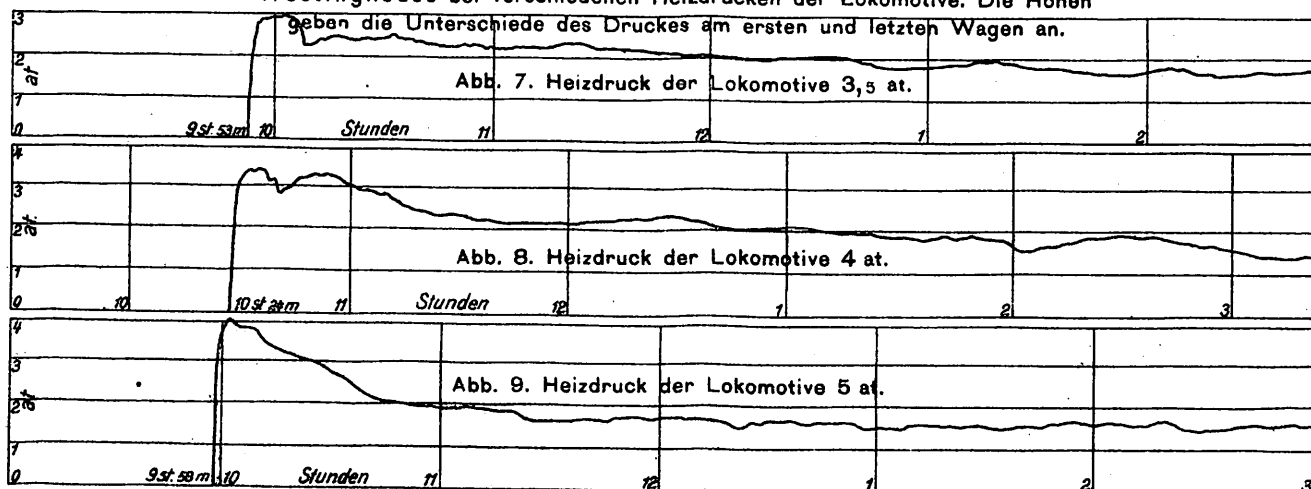
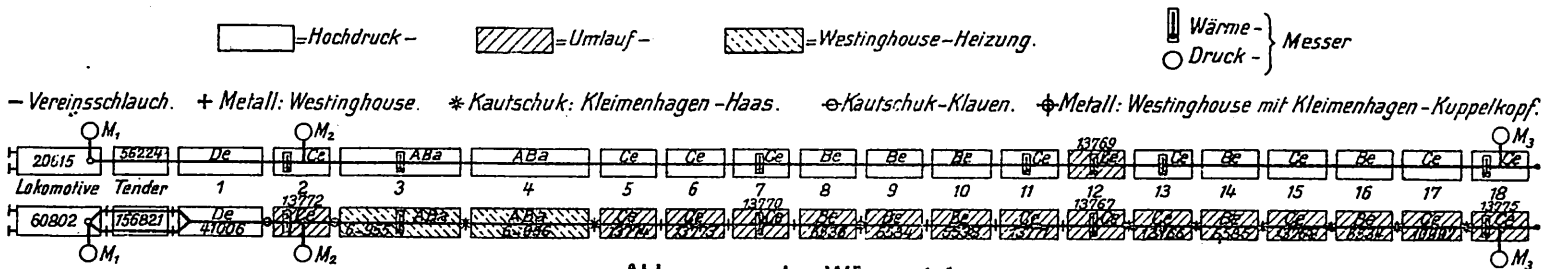


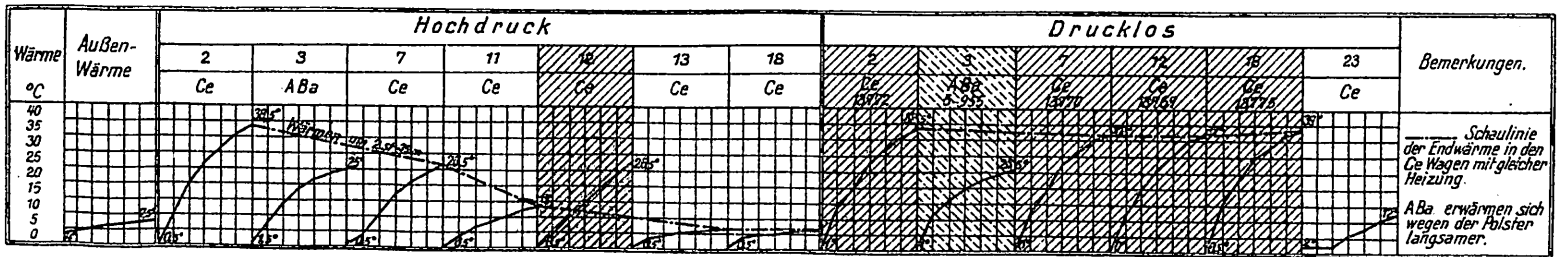
Abb. 1. Heizprobe am 17. Februar 1914.



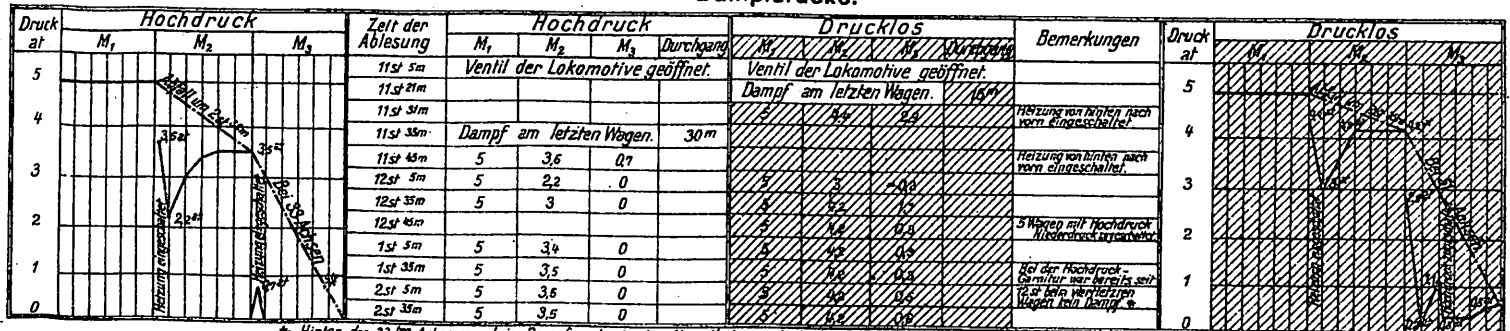
Ablesungen der Wärmestufen.

Zeit der Ablesung	Hochdruck							Drucklos							Außen-Wärme °C	Bemerkungen.
	2	3	7	11	12	13	18	2	3	7	12	13	18	23		
11st 5m	Ce	ABa	Ce	Ce	Ce	Ce	Ce	Ce	Ce	Ce	Ce	Ce	Ce	Ce	+4.0	Ventil der Lokomotive geöffnet
11st 35m	0,5	1,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1,5	1,5	0	0	0	0	0	+4,5	10m nach Dampfdurchgang
12st 5m	8	7	4	3,5	4,5	3,5	4	13	13	12	12	12	12	12	+4,5	
12st 35m	18,5	13,5	10,5	6,5	10	4	5	24,5	16	13,5	12	12	12	12	+5,0	
12st 45m																
1st 5m	27	18,5	16,5	8	15	5	5	28	28	27	27	27	27	27	+6,0	
1st 35m	32	20,5	20,5	10	19,5	5,5	5,5	30	27	27	27	27	27	27	+6,5	
2st 5m	36	23	24	12	23,5	6	6	36	24,5	24,5	24	24	24	24	+7,0	
2st 35m	38,5	25	26,5	13	26,5	6,5	6,5	38,5	25	25	25	25	25	25	+7,5	

Schaulinien der Wärmestufen.



Dampfdrucke.



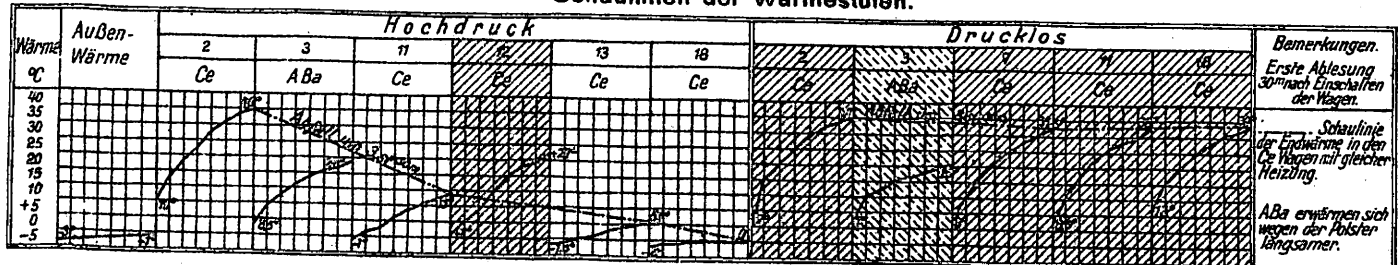
* Hinter der 33. Achse war kein Dampf mehr in der Hauptheizung, deshalb gilt die Linie des Druckabfalles nur für 33 Achsen.

Abb. 2. Heizprobe am 12. Februar 1914.

Zeit der Ablesung	Hochdruck							Drucklos							Außen-Wärme °C	Bemerkungen.
	2	3	11	12	13	18	Durchgang	2	3	7	12	13	18	Durchgang		
11st 20m	Ce	ABa	Ce	Ce	Ce	Ce	31,5m	Ce	ABa	Ce	Ce	Ce	Ce	16m	-3°	
11st 30m																
12st 5m	10	3,5	-1	1	-1,5	-2		10	3,5	8	8	8	8			10m nach Dampfdurchgang.
12st 30m	18,5	9	1,5	2	-1	-1		20	15	15	15	15	15			
1st 5m	24	12,5	3	5	0	-1		24,5	18	21,5	21,5	21,5	21,5			
1st 30m	27	16	6,5	1,5	1	-0,5		28	21	24,5	24,5	24,5	24,5			
2st 5m	32,5	19	9	2	3	0		30	24	28,5	28,5	28,5	28,5			
2st 30m	36	21	10,5	2,5	4	0		32	27	31,5	31,5	31,5	31,5			
3st 5m	38,5	22	12	3,5	5	0		34	29	34,5	34,5	34,5	34,5			
3st 30m	40	24	13	4,5	6,5	0		40	32	37,5	37,5	37,5	37,5			

Der Heizdruck der Lokomotive war 5at. Bei Hochdruck ging der Dampf nach Einschalten der Heizung in den einzelnen Wagen bis zum 14. Wagen zurück. Am letzten Niederdruckwagen war stets Überdruck wahrnehmbar.

Schaulinien der Wärmestufen.



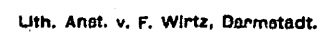


Abb. 2. Längsschnitt A-A. Maßstab 1:13,5.

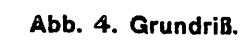


Abb. 4 bis 6. Dreifacher Pufferofen für Koksfeuerung.

Maßstab 1:30.

Abb. 4. Schnitt A-B.

Abb. 5. Schnitt C-D.

Abb. 6. Schnitt E-F.

Abb. 1. Querschnitt.

Abb. 1 bis 3. Gekoppelte Pufferöfen für Ölfeuerung.

Maßstab 1:30.

Abb. 2. Längsschnitt.

Abb. 3. Grundriß.

Abb. 7. Plan zur Aufstellung der Richtmaschine nebst Glühofen.

Maßstab 1:30.

Abb. 12 bis 15. Stromschienenhalter des Porzellanwerkes Kahla.

Abb. 16. Aufriß.

Abb. 18. Querschnitt.

Abb. 8. Längsansicht.

Abb. 8 bis 11. Stauch- und Schweiß-Maschine.

Maßstab 1:25.

Abb. 9. Seitenansicht.

Abb. 10. Grundriß.

Abb. 11. Schweißen der Puffer.

Abb. 1. Längsansicht.

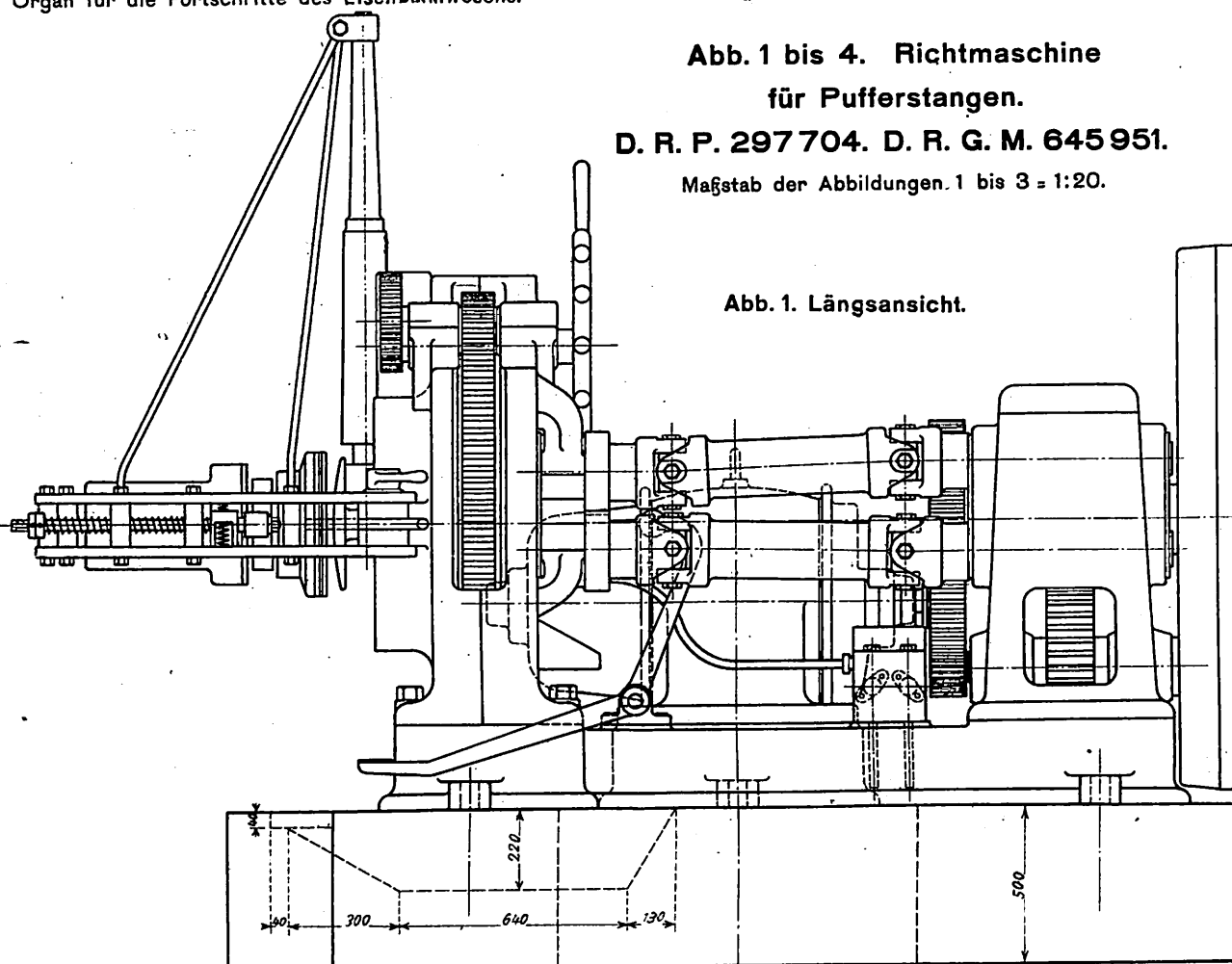


Abb. 2. Grundriß.

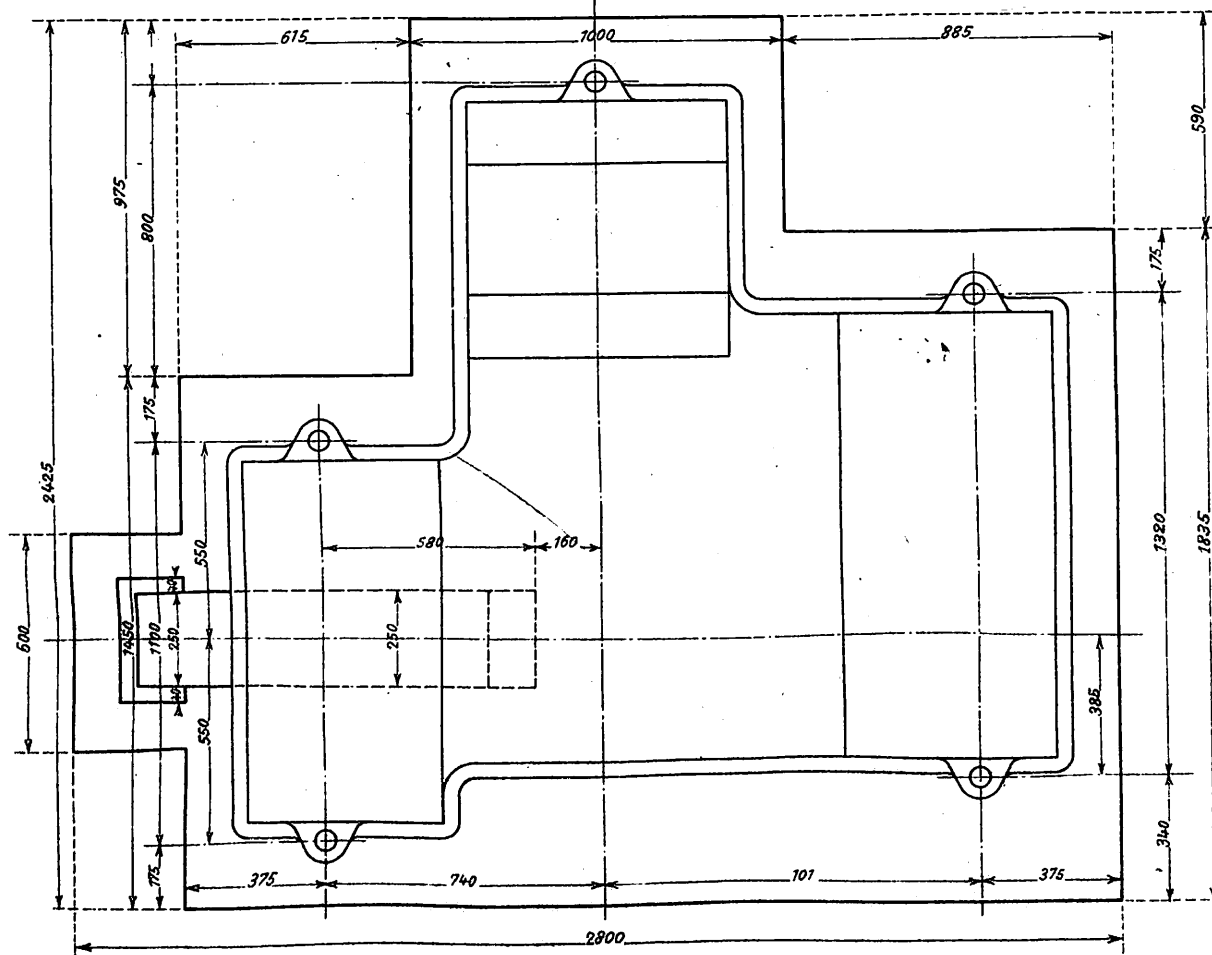


Abb. 4. Steinschraube.

Maßstab 1:5.

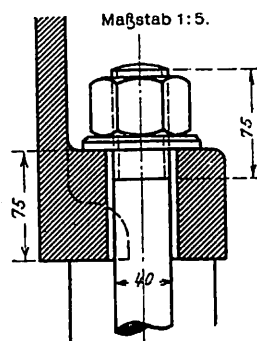


Abb. 3. Seitenansicht.

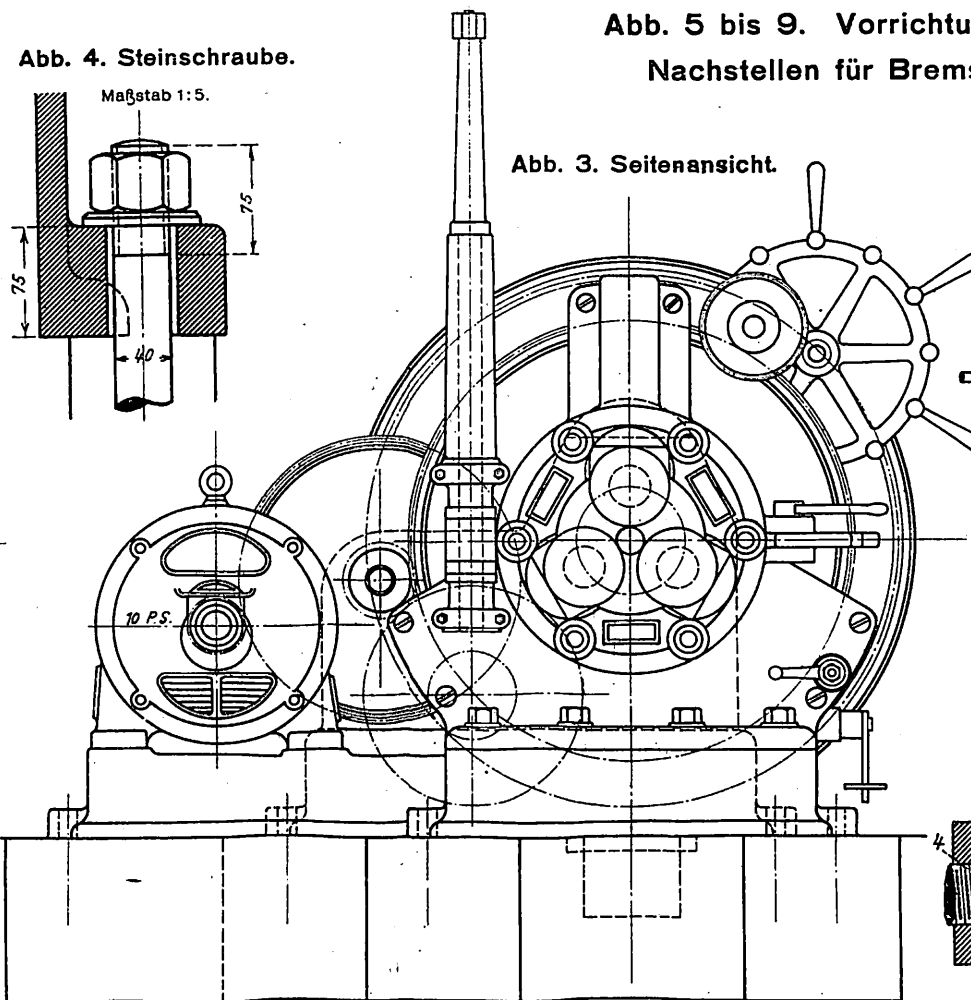


Abb. 5 bis 9. Vorrichtung zum Nachstellen für Bremsen.

Abb. 5.

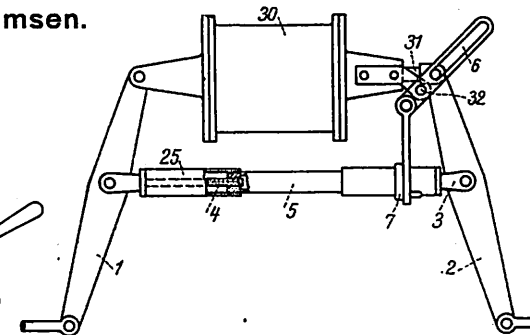
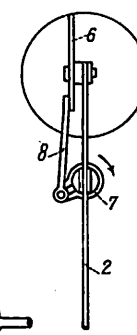


Abb. 6.



**Abb. 10 bis 14. Vorrichtung
zum Querverschieben
und Kippen von
Eisenbahnwagenkasten.**

Abb. 10.

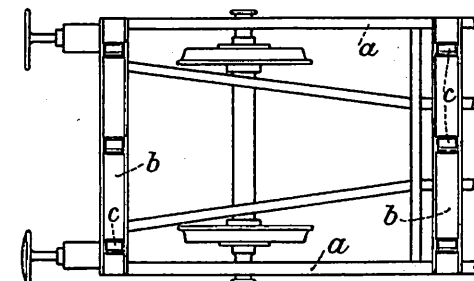


Abb. 14.

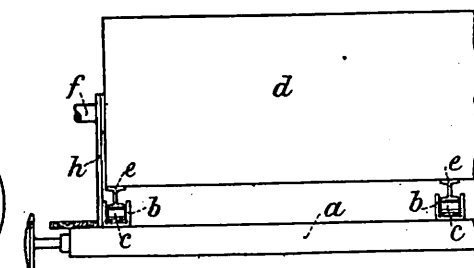


Abb. 7.

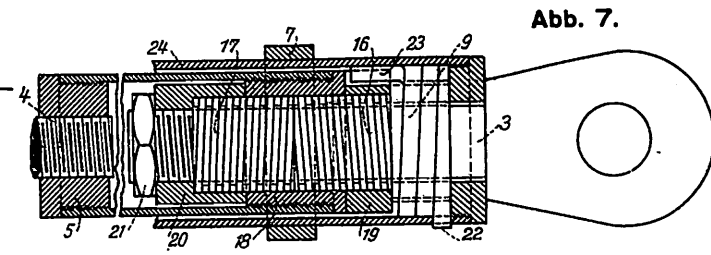


Abb. 12.

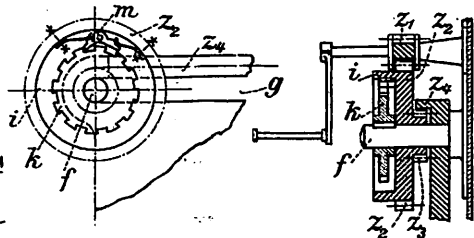


Abb. 13.

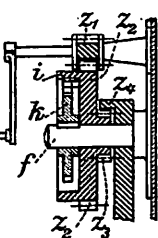


Abb. 11.

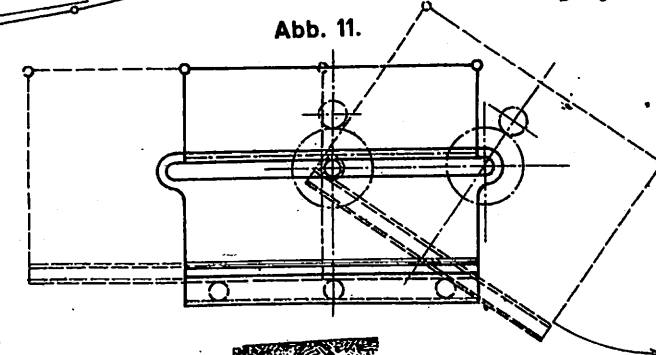


Abb. 15 bis 18. Absteifung und Entwässerung eines Einschnittes für einen Bahnhof.

Abb. 15. Lageplan.

Maßstab 1:1700.

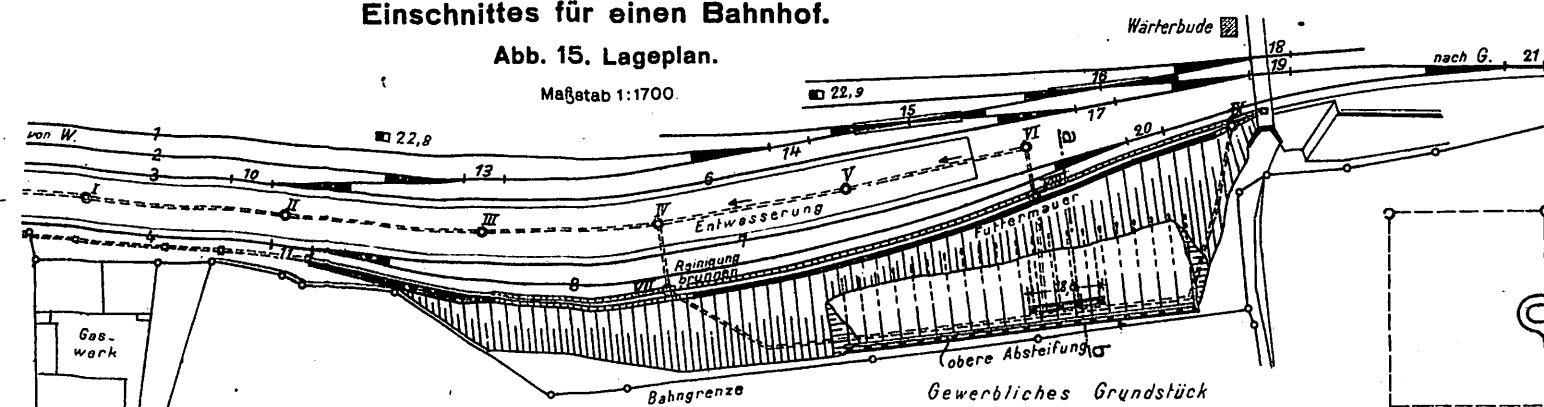


Abb. 16. Ansicht von der Ladestraße.

Maßstab 1:300.

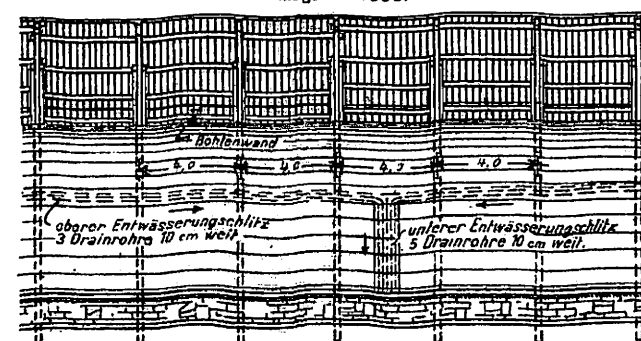


Abb. 17. Querschnitt a-b, Abb. 15.

Maßstab 1:300.

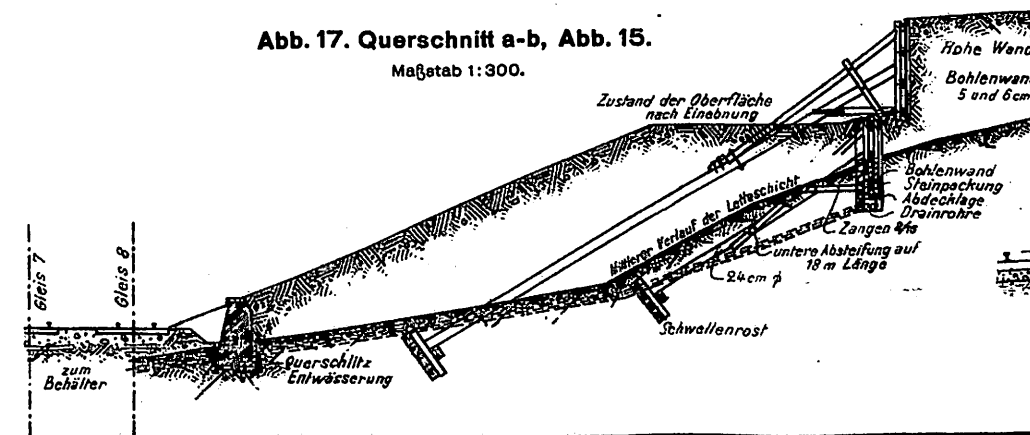


Abb. 18. Futtermauer.

Maßstab 1:100.

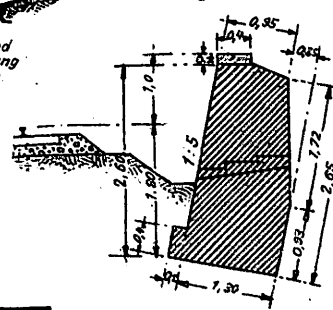


Abb. 3. Schnitt durch die Zahnstange.
Maßstab 2:15.

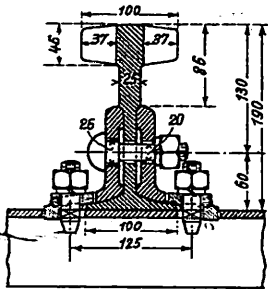


Abb. 4. Schnitt durch die Laufschiene.
Maßstab 2:15.

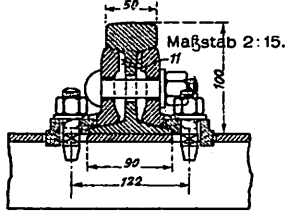


Abb. 1 bis 8. Kletterstangen-Oberbau.
Abb. 1 und 2. Stoß der Zahnstange.
Maßstab 2:15.

Abb. 1. Aufriß.

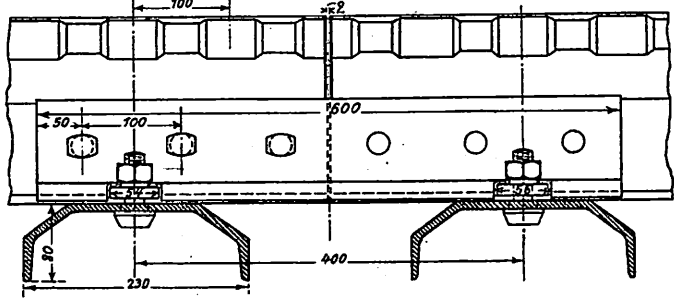


Abb. 2. Grundriß.

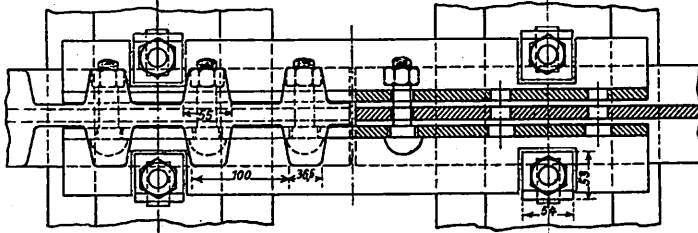


Abb. 8. Verteilung der Schwellen.
Maßstab 1:100.

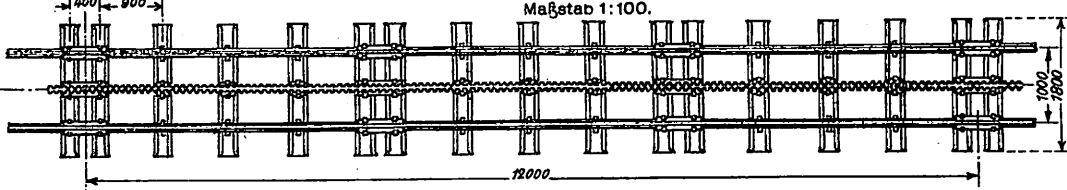


Abb. 5. Zwischenlasche.
Maßstab 2:15.

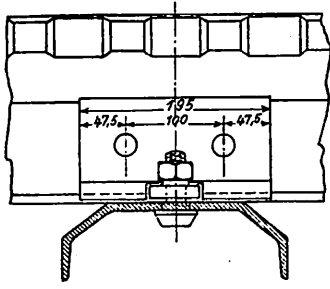


Abb. 6 und 7. Stoß der Laufschiene.
Maßstab 2:15.

Abb. 6. Aufriß.

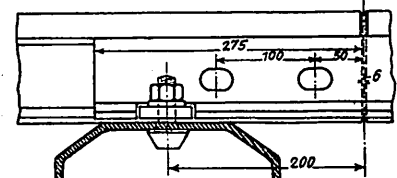


Abb. 7. Grundriß.

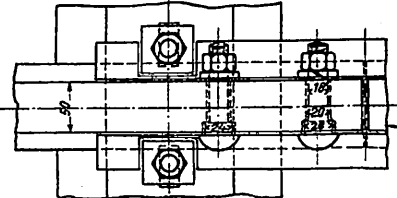


Abb. 10. Schnitt der Zahnstange.

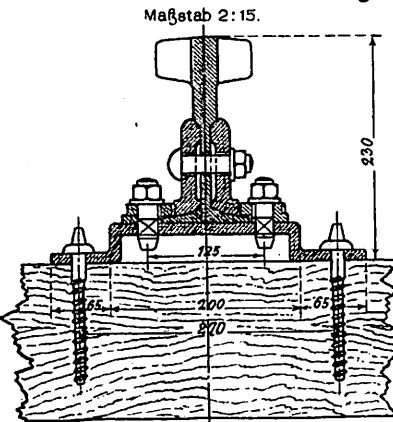


Abb. 9 bis 16. Zahnstangen-Oberbau.
Abb. 9. Stoß der Zahnstange.

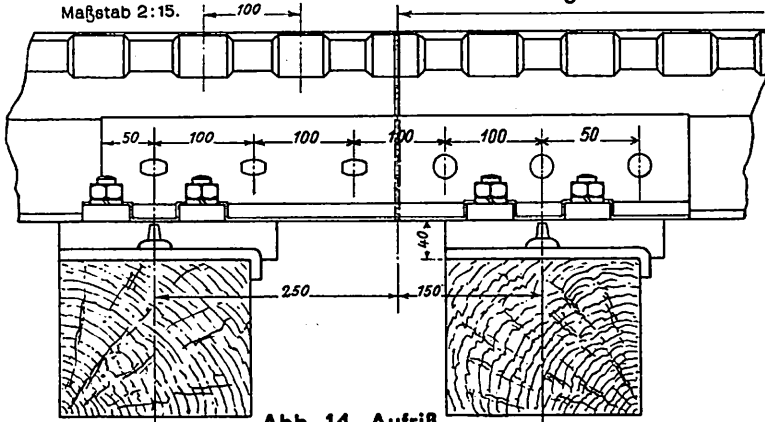


Abb. 14. Aufriß.

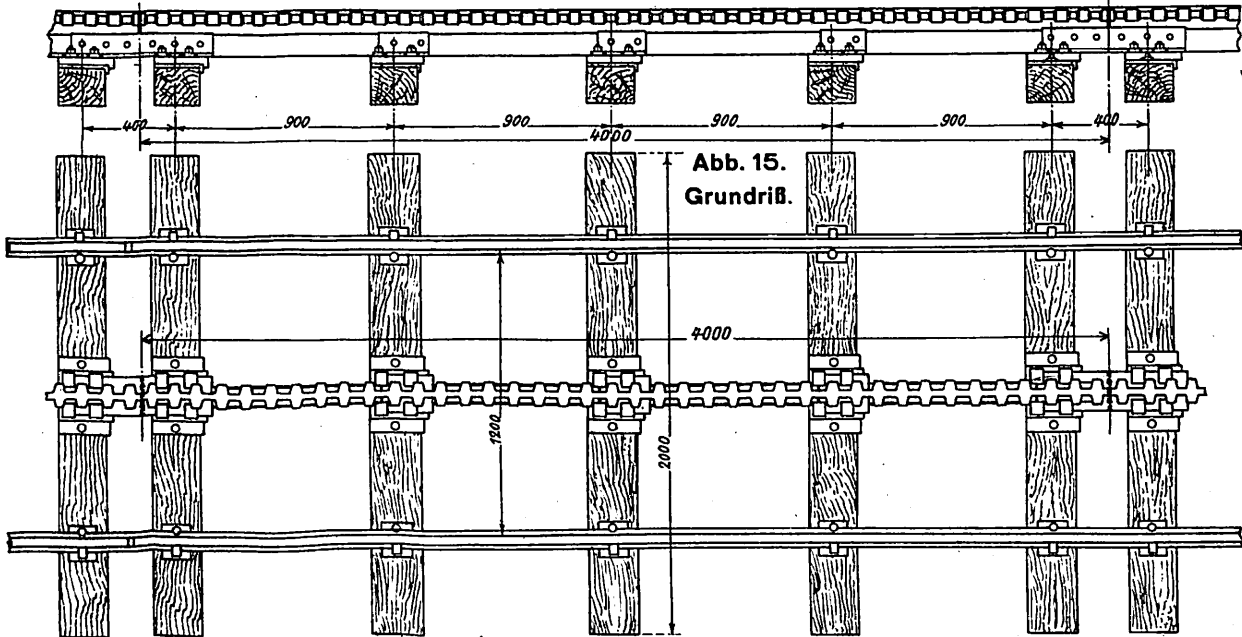


Abb. 15. Grundriß.

Abb. 11. Zwischenlasche.
Maßstab 2:15.

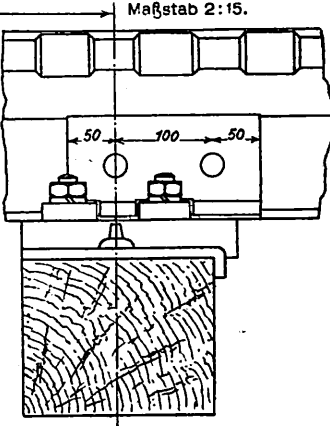


Abb. 14 und 15. Verteilung der Schwellen.
Maßstab 1:30.

Abb. 16. Querschnitt durch das Gleis.
Maßstab 1:30.

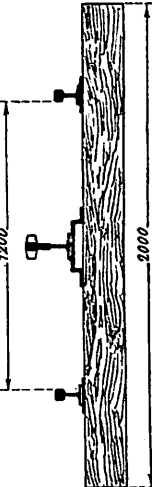


Abb. 12. Querschnitt.
Maßstab 1:3.

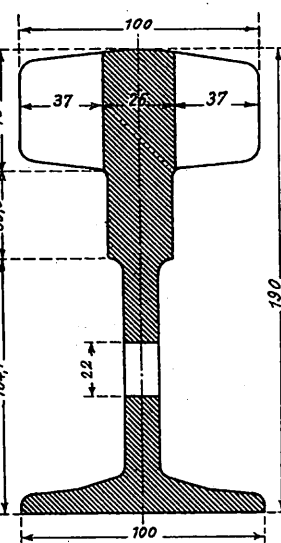


Abb. 13. Schnitt durch die Laufschiene.
Maßstab 2:15.

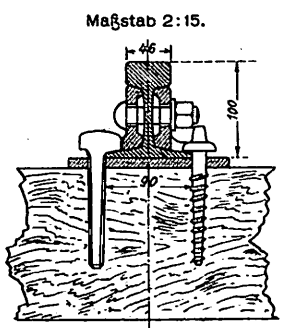


Abb. 17. Triebwagenzug für gemischten Betrieb nach Peter.
Maßstab 1:40.

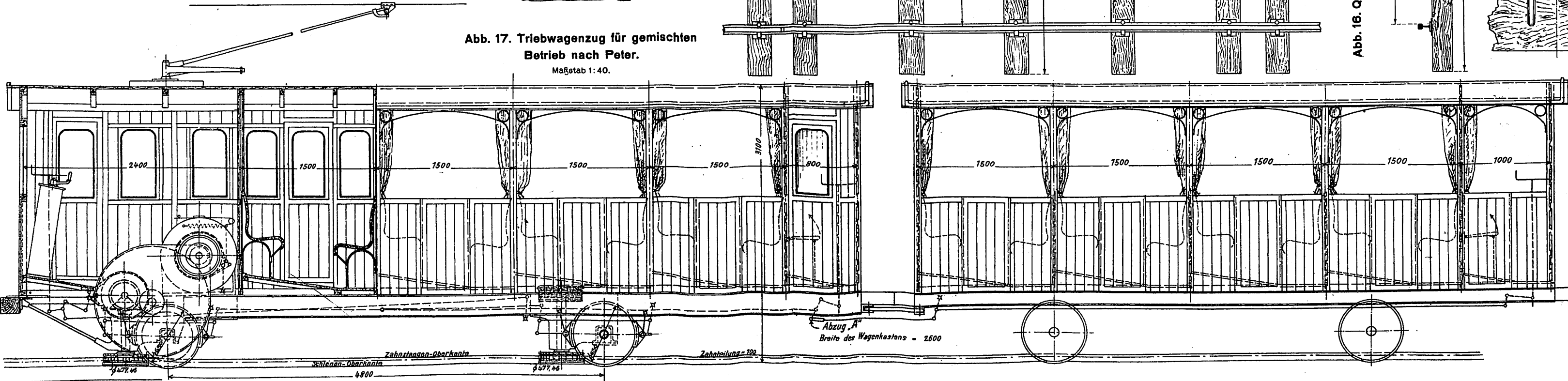


Abb. 18. Gemischter Zug auf 32 % Neigung.
Maßstab 1:100.

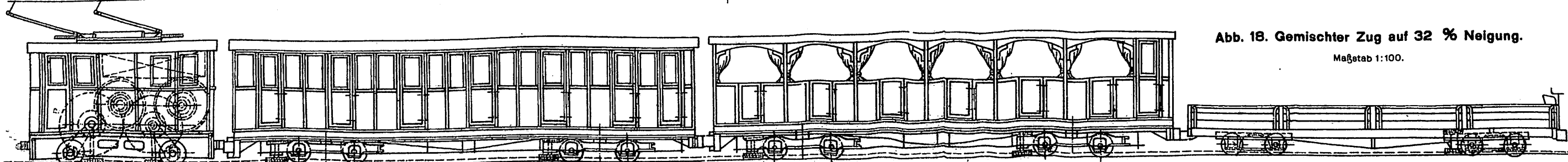


Abb. 1 bis 18.
Vereinigte Reibung-
und Zahn-Bahn
von Peter.

Abb. 1 bis 5. Vereinigte Reibung- und Zahn-Bahn von Peter.

Abb. 1.
Maßstab 1:20.

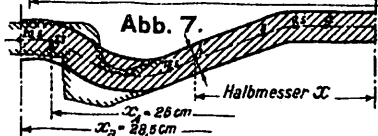
Abb. 1 bis 4. Einfahrt zur Kletterzahnstange.

Abb. 2.
Maßstab 1:20.

Abb. 3. Maßstab 1:25.

Abb. 4.
Maßstab 1:25.Abb. 5. Lokomotive.
Maßstab 1:40.Abb. 6. Querschnitt und Grundriß des
zu untersuchenden Lokomotiv-
Dampfzylinderdeckels. Maßstab 1:10.Abb. 11. Gebrochene Lokomotiv-Dampfzylinderdeckel.
Maßstab 1:20.Abb. 6 bis 12. Beanspruchung eines
Zylinderdeckels für Lokomotiven.Abb. 9. Fall II der Einspannung.
Am Rande frei aufliegend.

Abb. 12.

Abb. 10. Fall III der Einspannung.
Am Rande nachgiebig eingespannt.

Dünn ausgezogen: die wirkliche Deckelform.
Dick " " : die in Rechnung eingesetzte Form
Die Zahlen bedeuten die Länge des Halbmessers x in cm

Befestigungsschrauben
außerhalb des Auflage-Kreises.
Abb. 8. Fall I
der Einspannung.

$x = 25$ cm
 $x = 26$ cm
 $x = 23,5$ cm

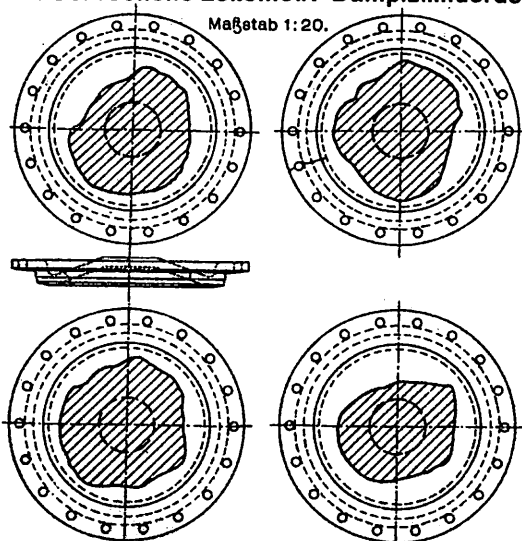
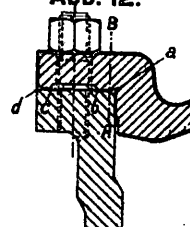


Abb. 1 und 2. Bahnhof Moorstraße der Großen West-Bahn in Birmingham.

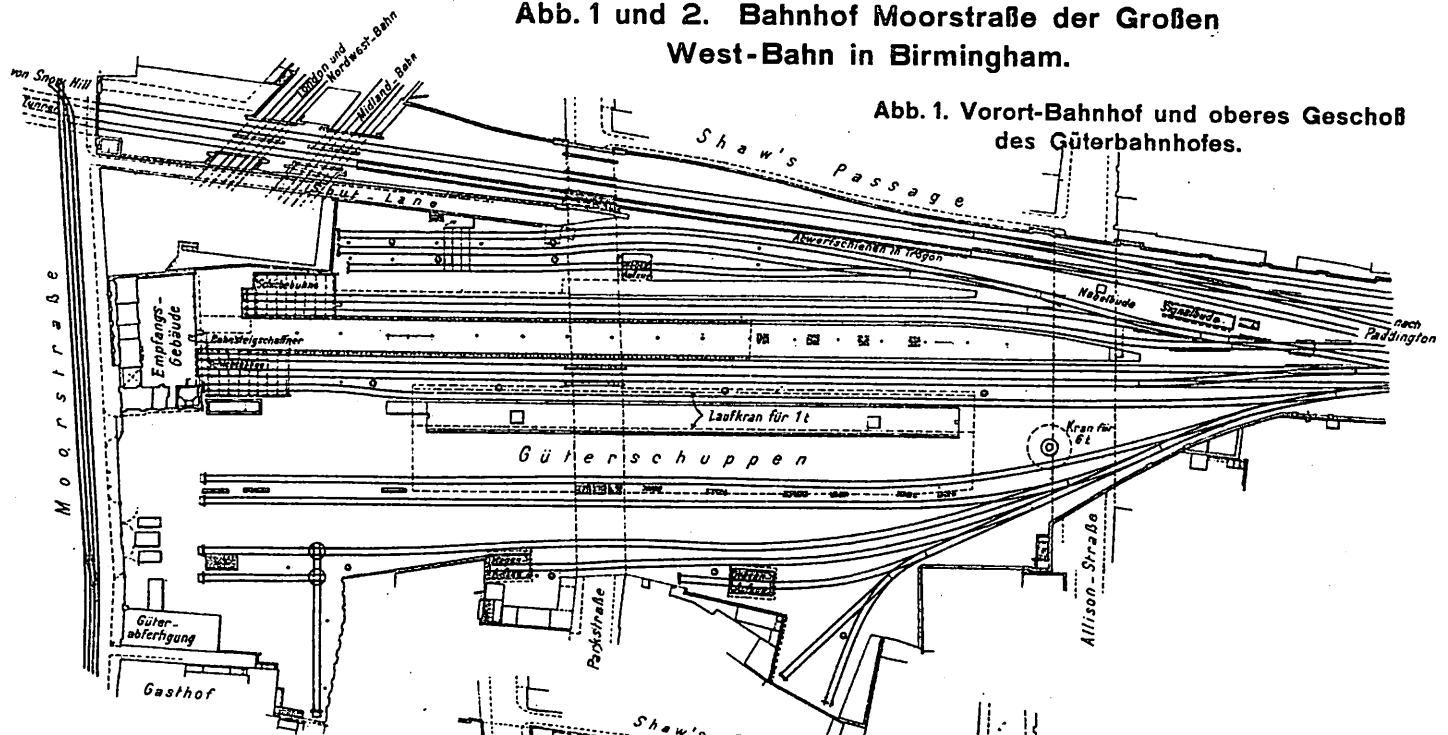


Abb. 1. Vorort-Bahnhof und oberes Geschöß des Güterbahnhofes.

Abb. 2. Unteres Geschöß des Güterbahnhofes.

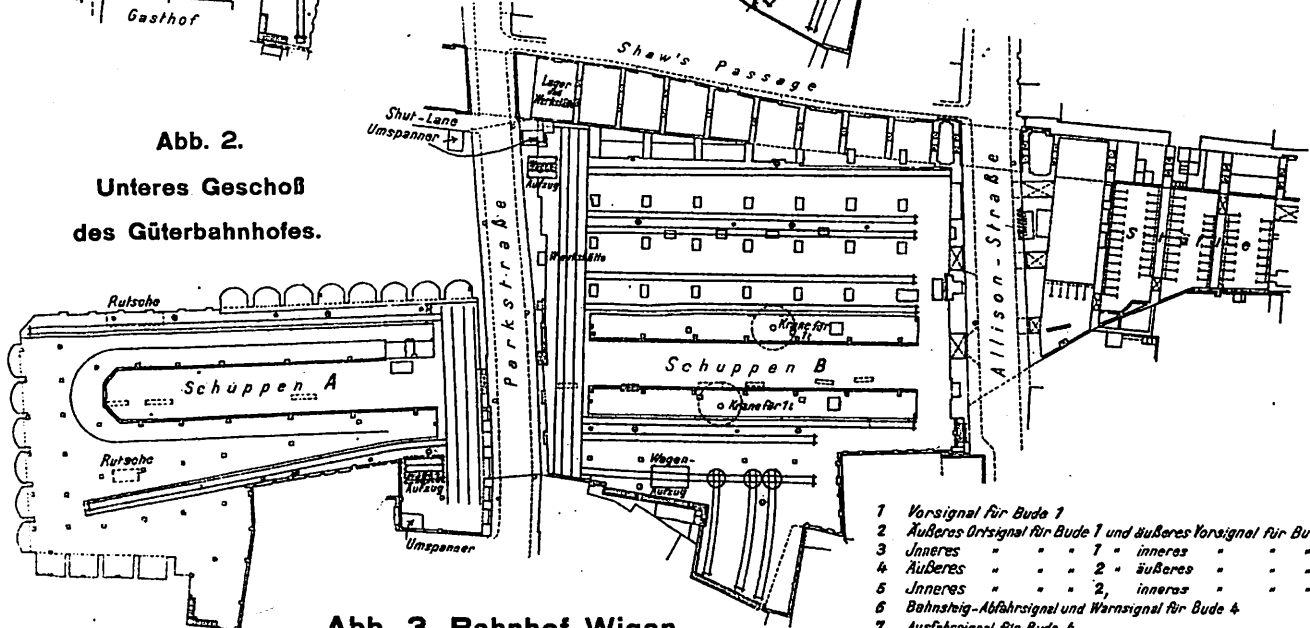


Abb. 3. Bahnhof Wigan.

- 1 Vorsignal für Bude 1
- 2 Äußeres Ortsignal für Bude 1 und äußeres Vorsignal für Bude 2
- 3 Inneres " " " 1 " inneres " " " 2
- 4 Äußeres " " " 2 " äußeres " " " 4
- 5 Inneres " " " 2, inneres " " " 4 und Warnsignal für Bude 2.
- 6 Bahnsteig-Abfahrtsignal und Warnsignal für Bude 4
- 7 Ausfahrtsignal für Bude 4

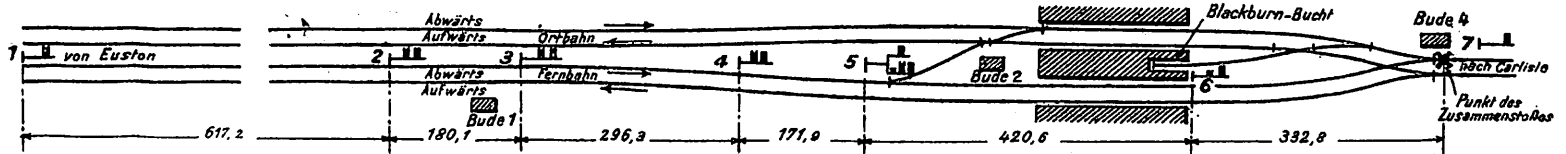
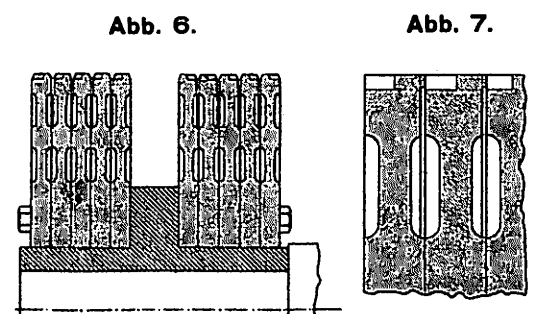
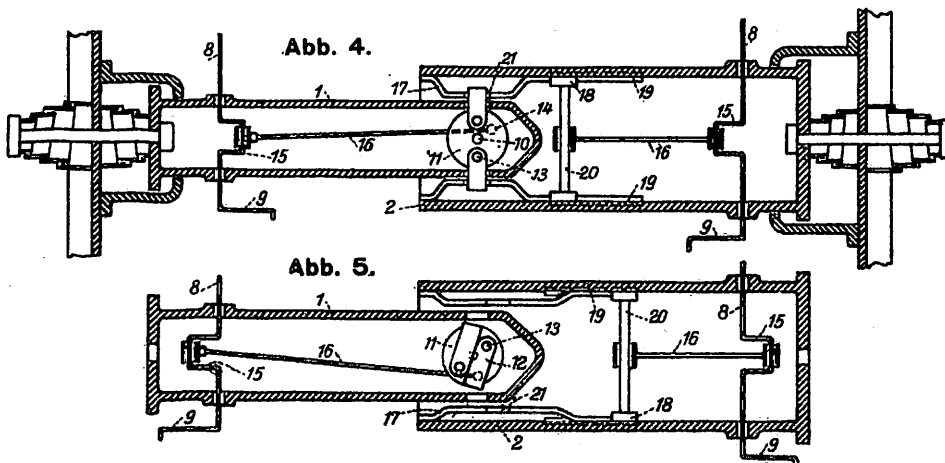
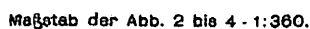
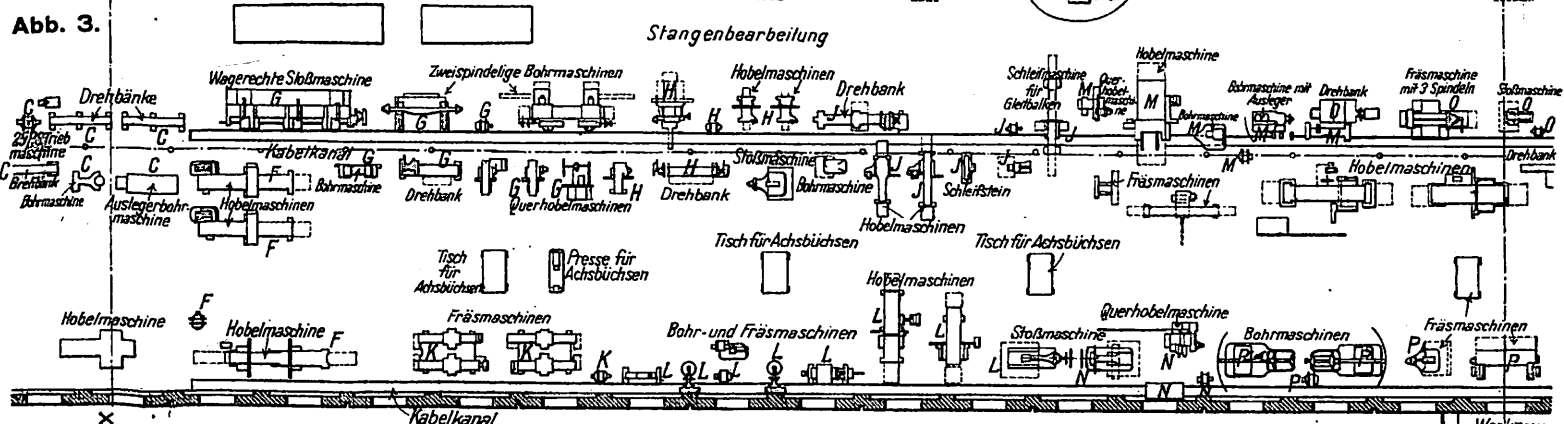
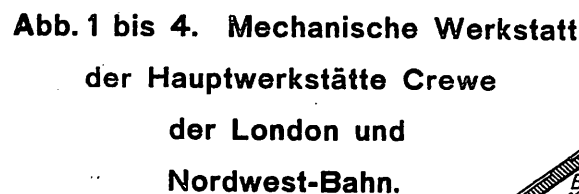


Abb. 4 und 5. Selbsttätige Wagenkuppelung.

Abb. 6 und 7. Zahnräder mit nachgiebiger Verzahnung.





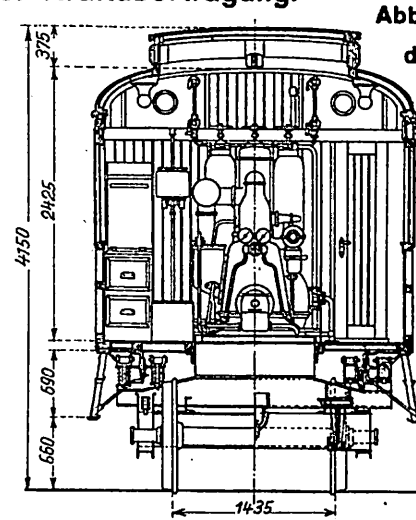
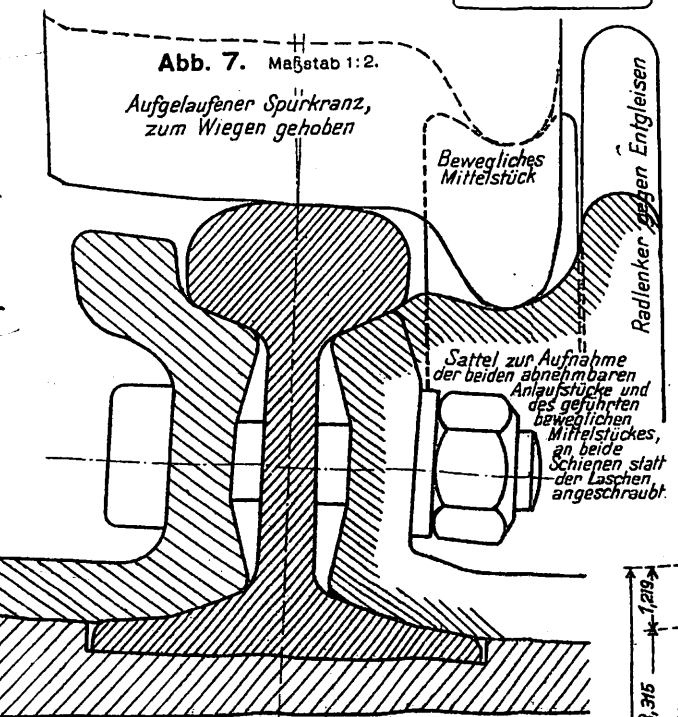
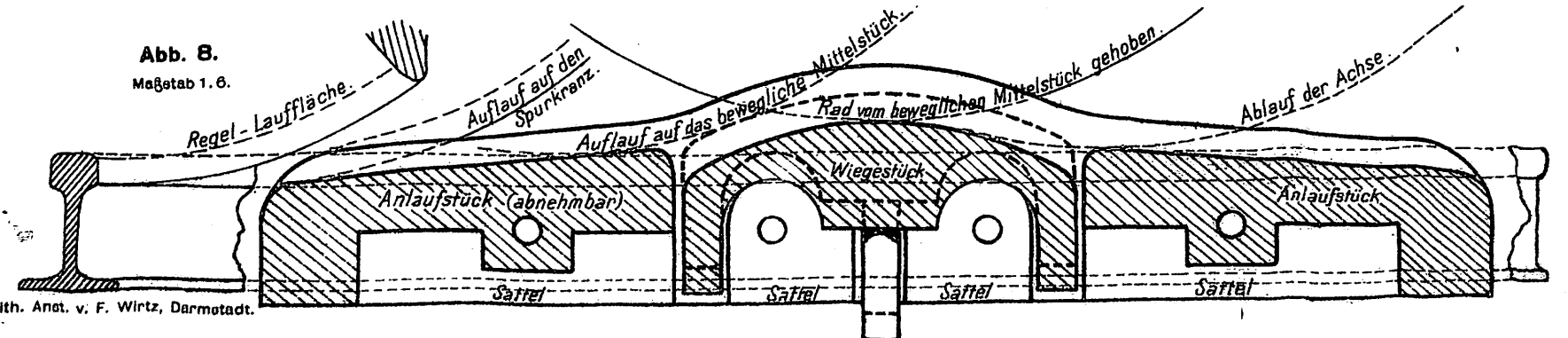
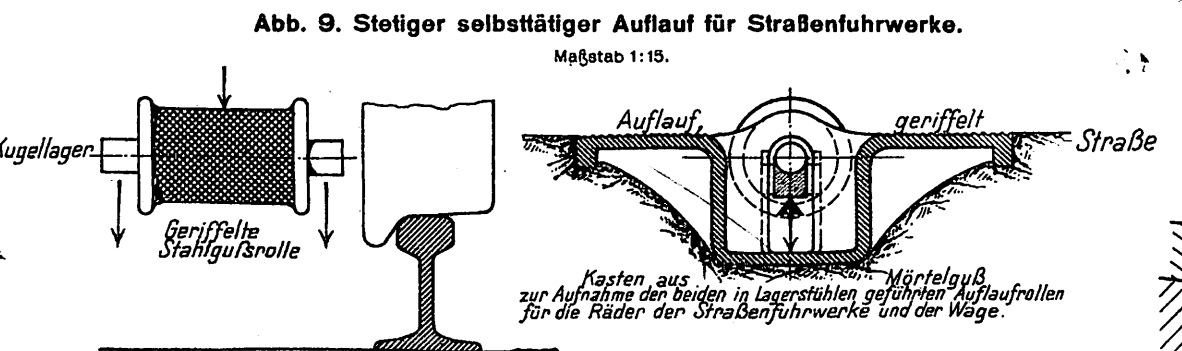
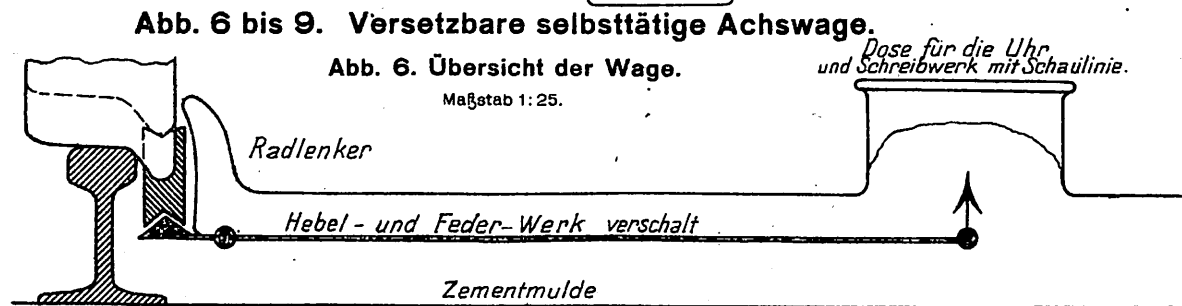
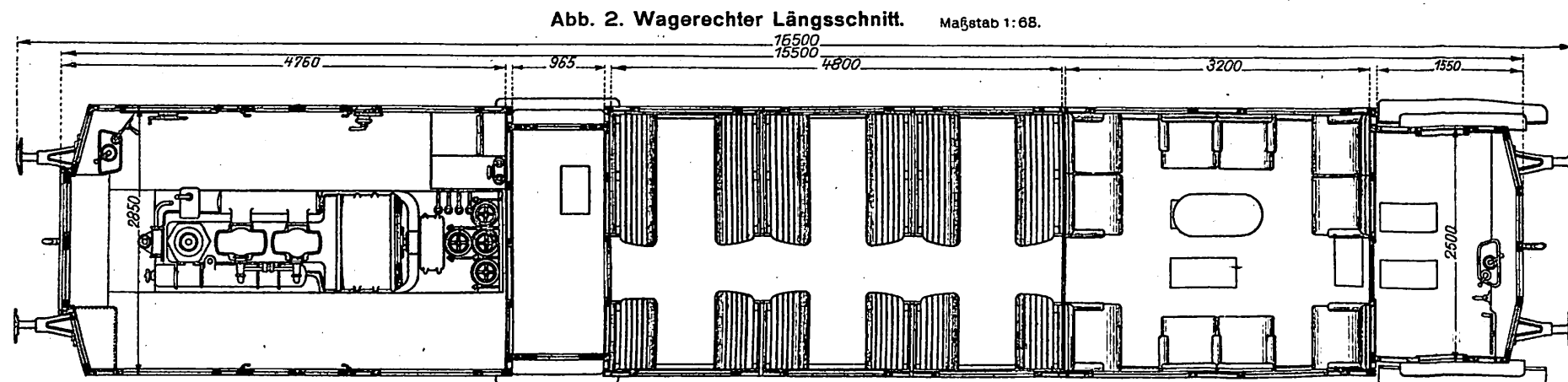
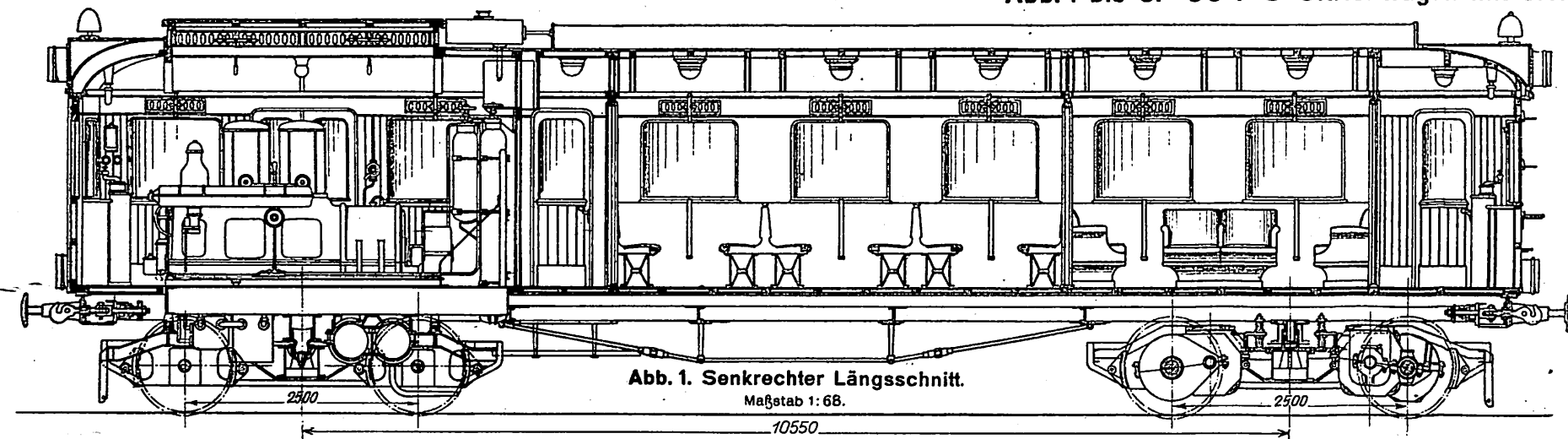


Abb. 4. Arbeitsweise der Ölmaschine.

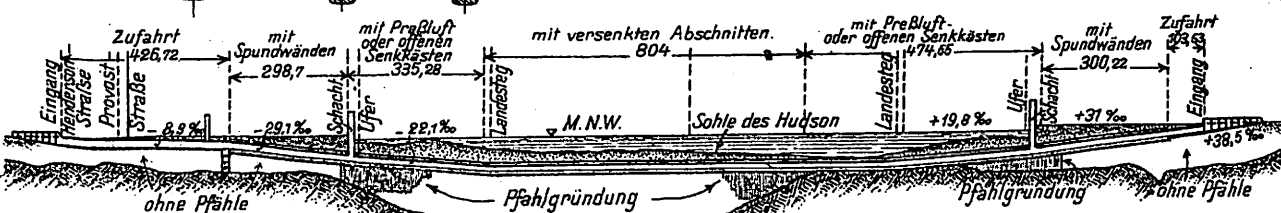
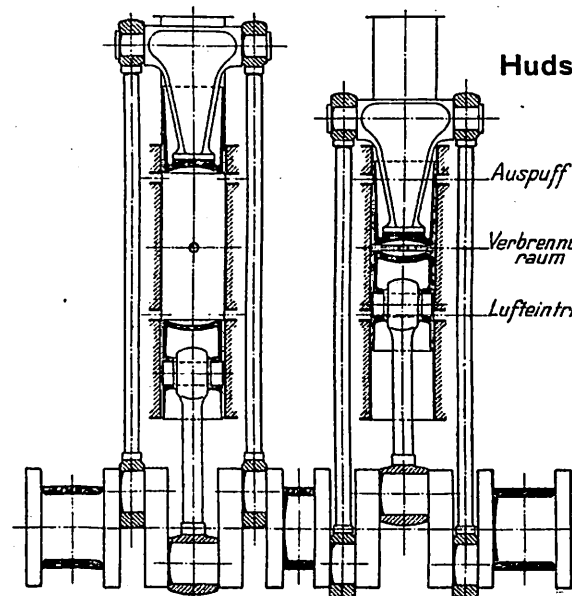


Abb. 12. Längsschnitt. Maßstab 1:140. A longitudinal section of the Hudson Tunnel, showing the internal structure and the layout of the tunnel. It includes dimensions for the length and height of the tunnel."/>

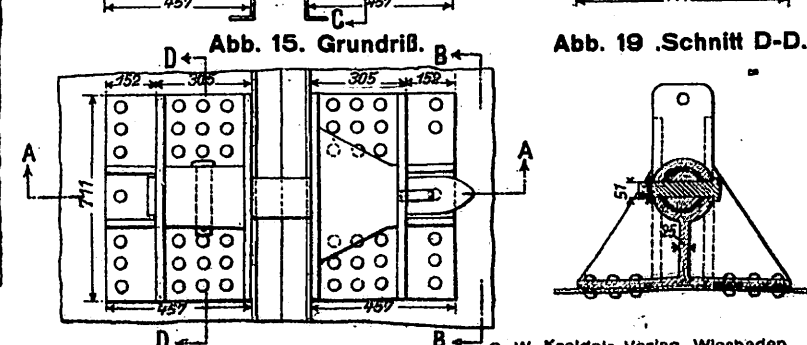
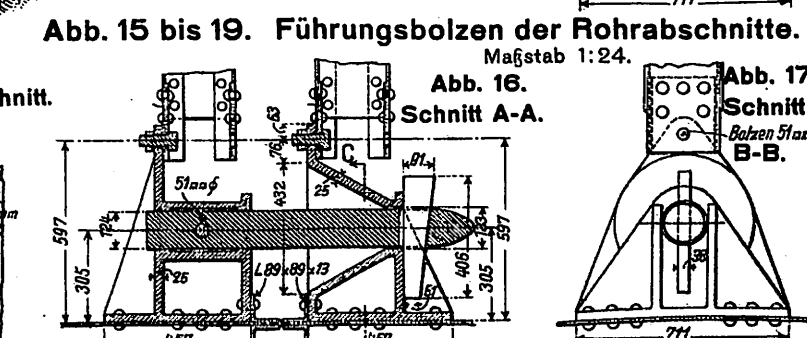
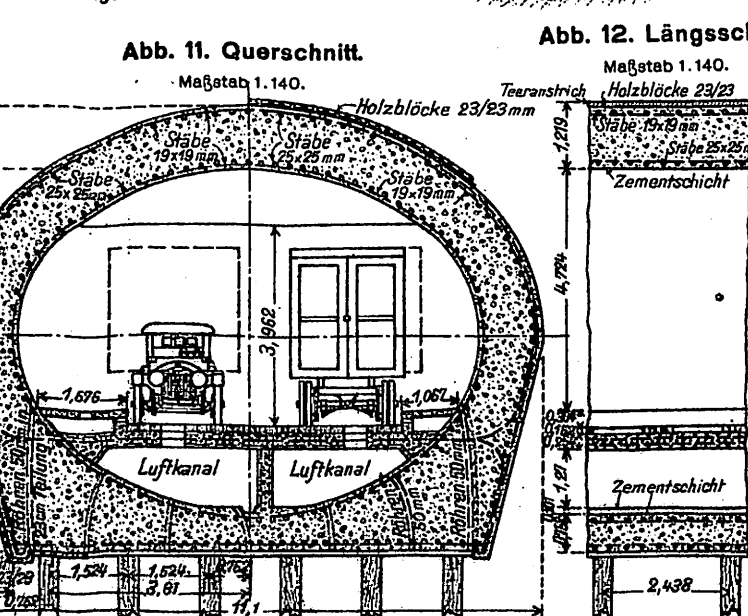


Abb. 5. Schaltung.

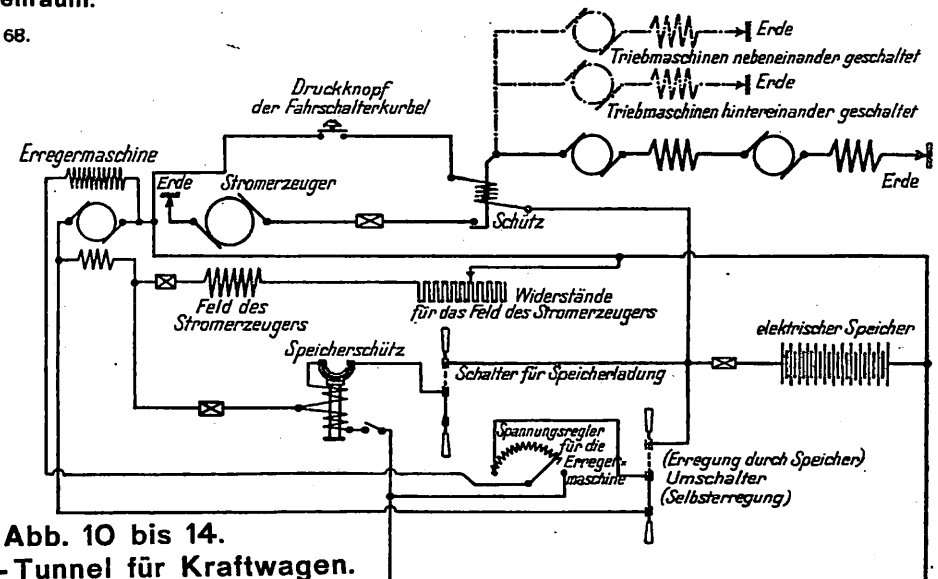


Abb. 10 bis 14. Hudson-Tunnel für Kraftwagen.

Abb. 13 und 14. Versenkung der einzelnen Abschnitte.

Abb. 13. Querschnitt.

Abb. 14. Längsschnitt.

Maßstab 1:490.

Abb. 18. Schnitt C-C.

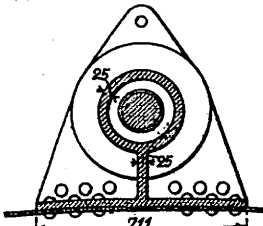


Abb. 15 bis 19. Führungsbolzen der Rohrabchnitte.

Maßstab 1:24.

Abb. 16. Schnitt A-A.

Abb. 17. Schnitt B-B.

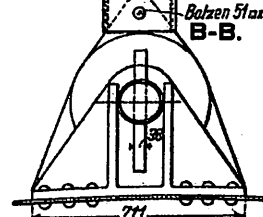


Abb. 19. Schnitt D-D.

