

Abb. 15. Schnellbahnen in Groß-Berlin.

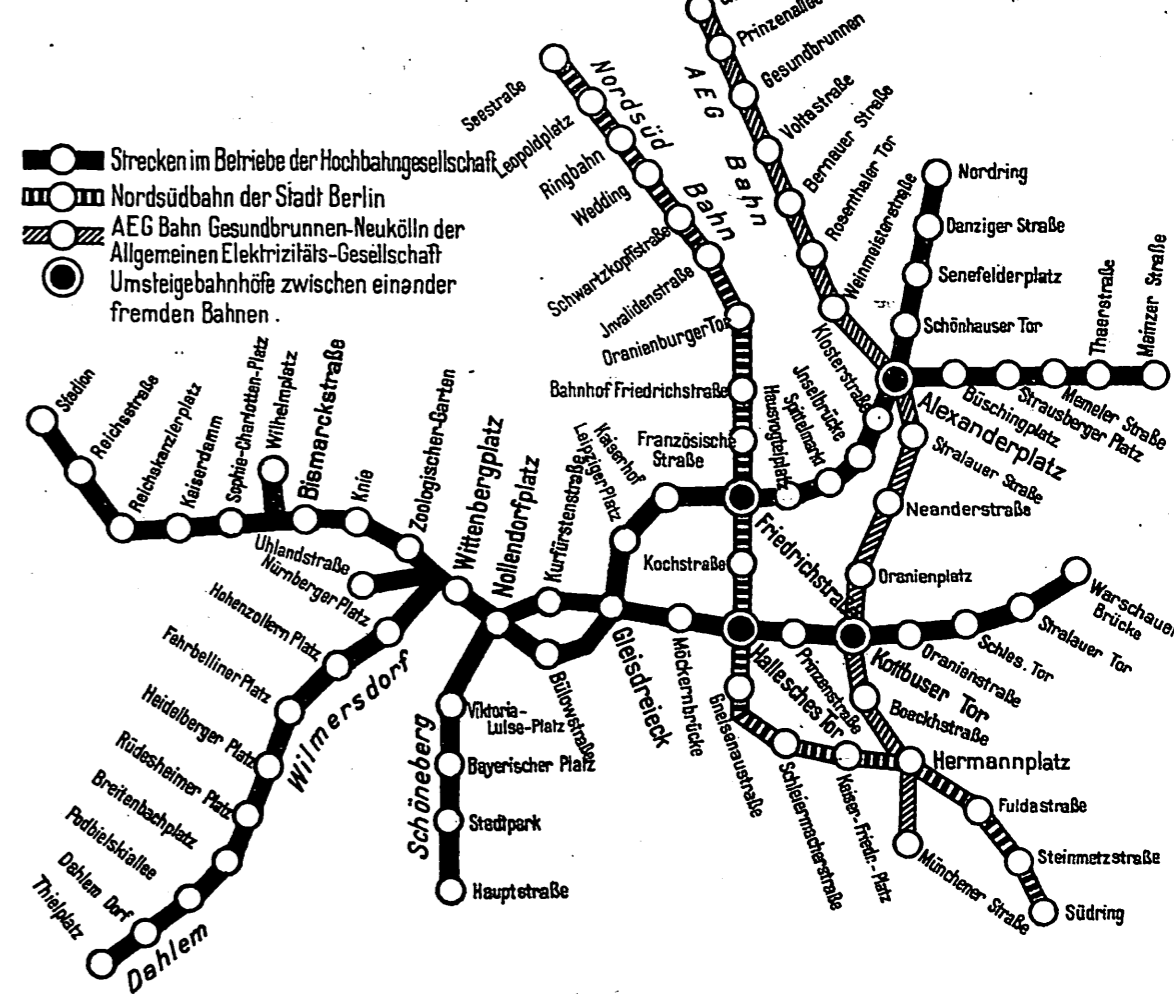
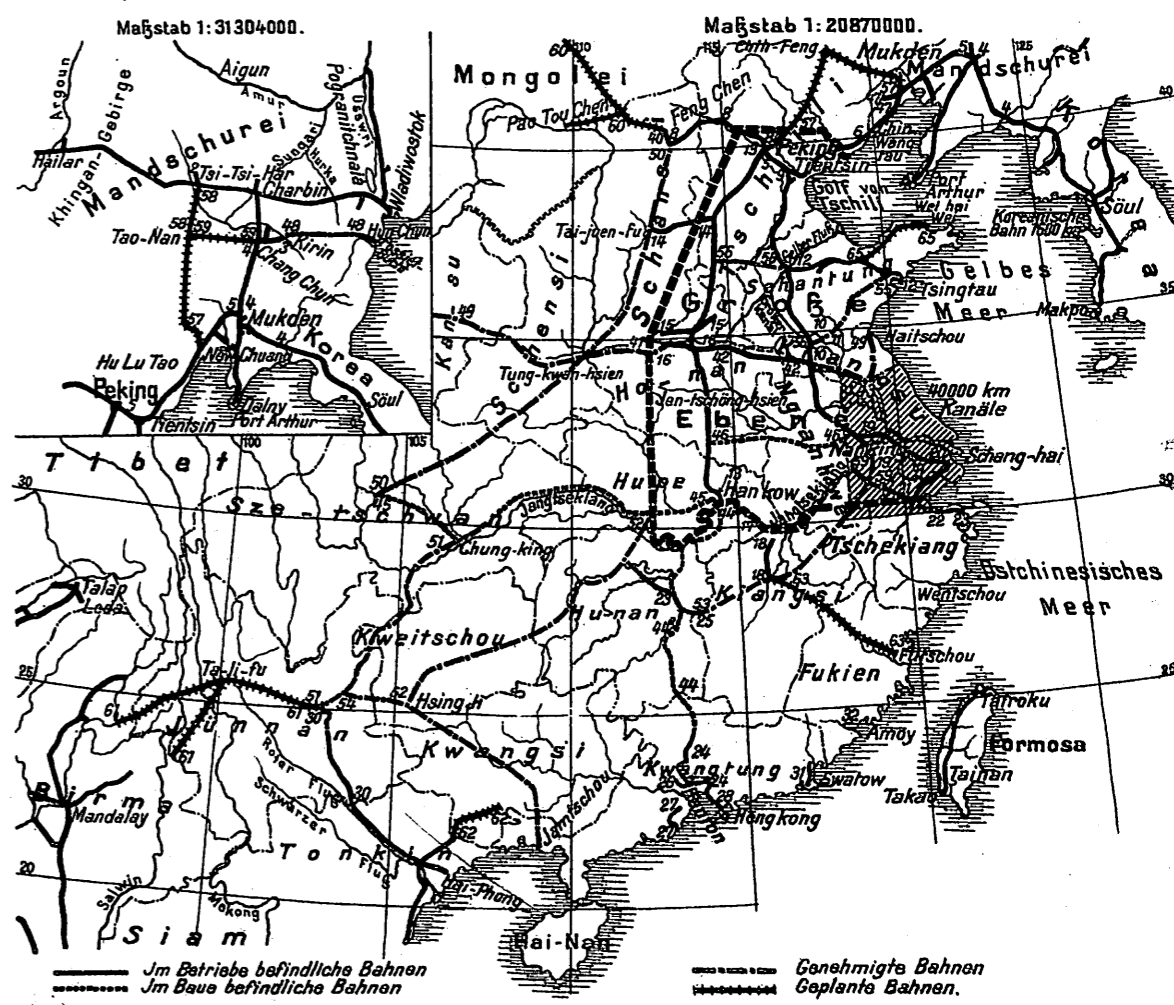


Abb. 16. Eisenbahnen in China.



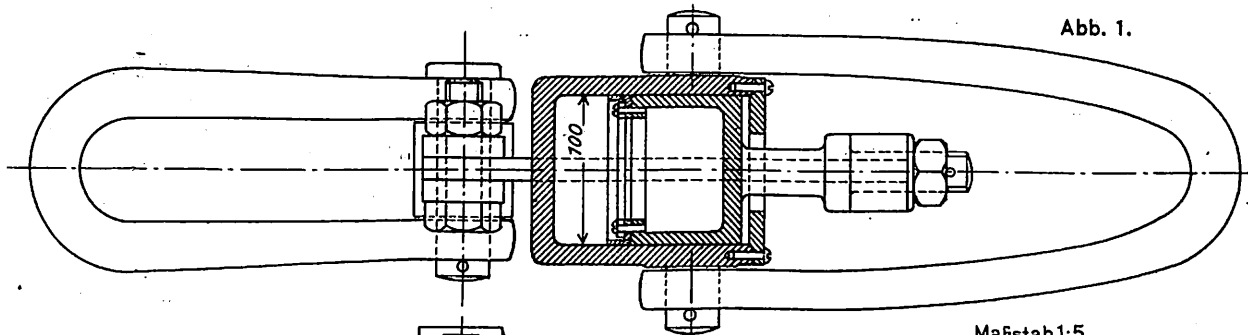
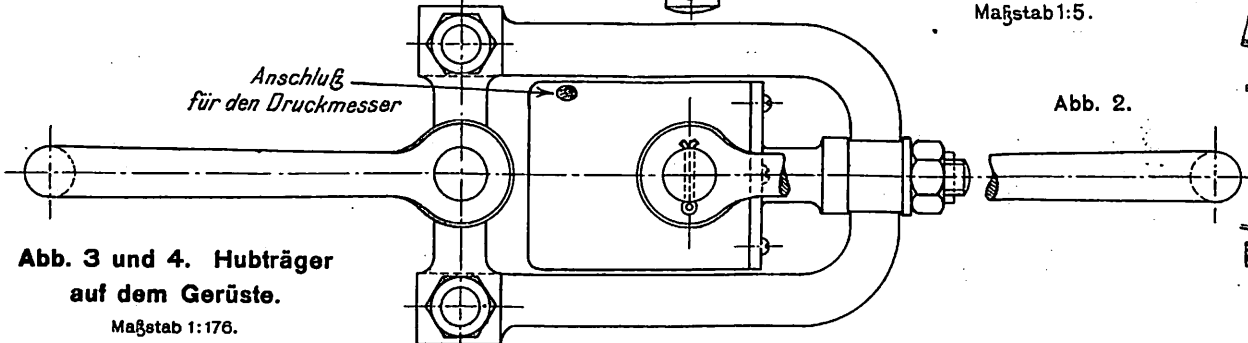


Abb. 1.

Abb. 1 und 2.
Vorrichtung zum Messen von Zugkräften.



Maßstab 1:5.

Abb. 2.

Abb. 6. Längsschnitt des Auflagers A. Maßstab 1:44.

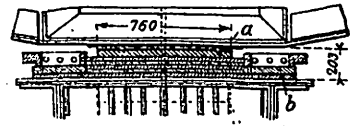


Abb. 7. Längsschnitt des Auflagers B. Maßstab 1:44.

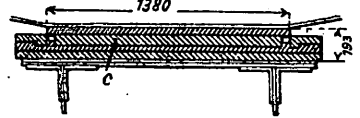


Abb. 3 und 4. Hubträger auf dem Gerüste.

Maßstab 1:176.

Abb. 3. Vorderansicht.

Abb. 4. Stirnansicht.

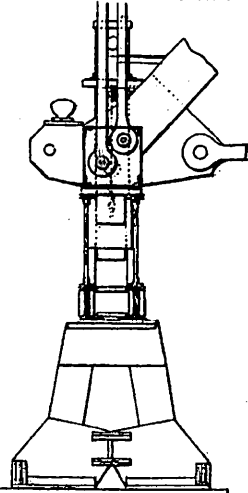
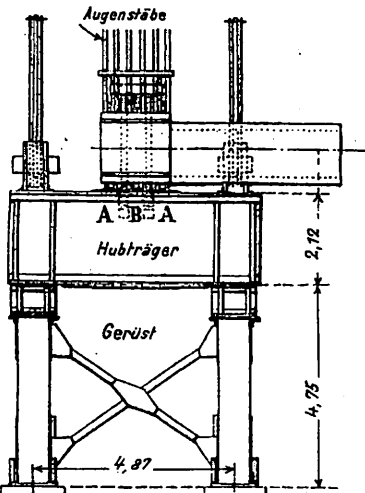
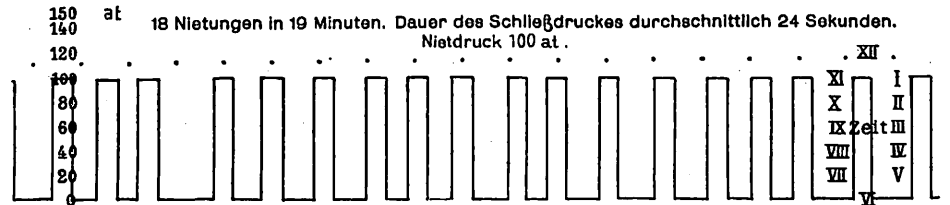


Abb. 3 bis 7. St. Lorenz-Brücke bei Quebeck.

Abb. 8. Schaubildstreifen für ausgeführte Nietung.



18 Nietungen in 19 Minuten. Dauer des Schließdruckes durchschnittlich 24 Sekunden. Nietdruck 100 at.

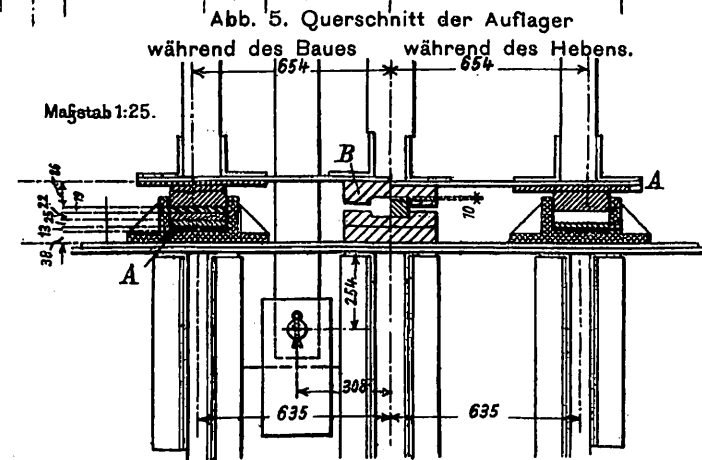


Abb. 5. Querschnitt der Auflager während des Baues während des Hebens.

Maßstab 1:25.

Abb. 9.

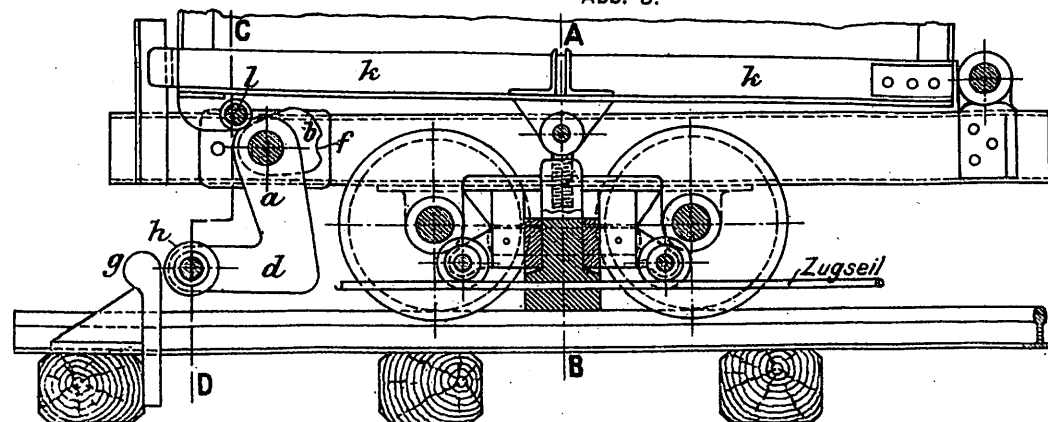


Abb. 11. Schnitt C-D.

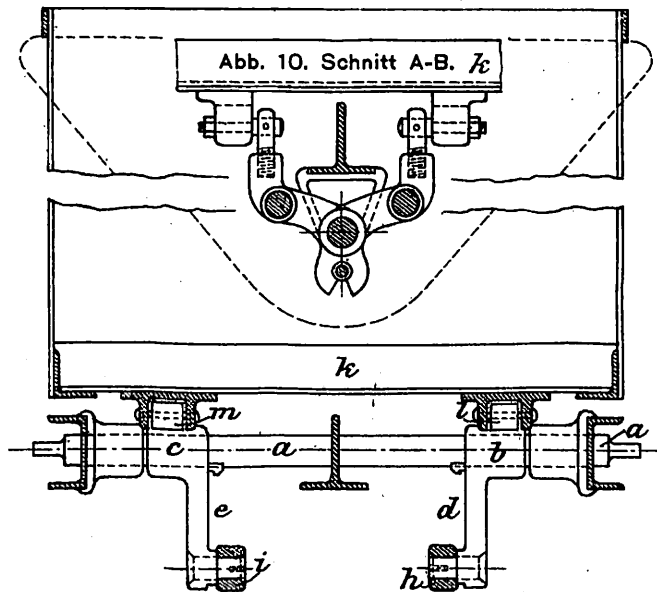


Abb. 10. Schnitt A-B. k

Abb. 12.

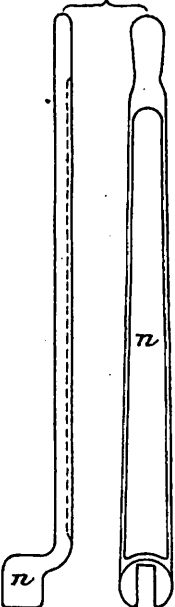


Abb. 9 bis 12.
Durch das Gewicht des Wagens gesteuerte Seilklemme.

Nicht maßstäblich.

Abb. 1 und 2. Einsatzhärterei. Maßstab 1:100.

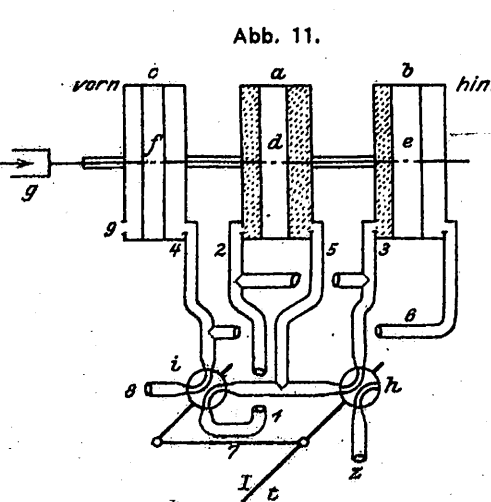
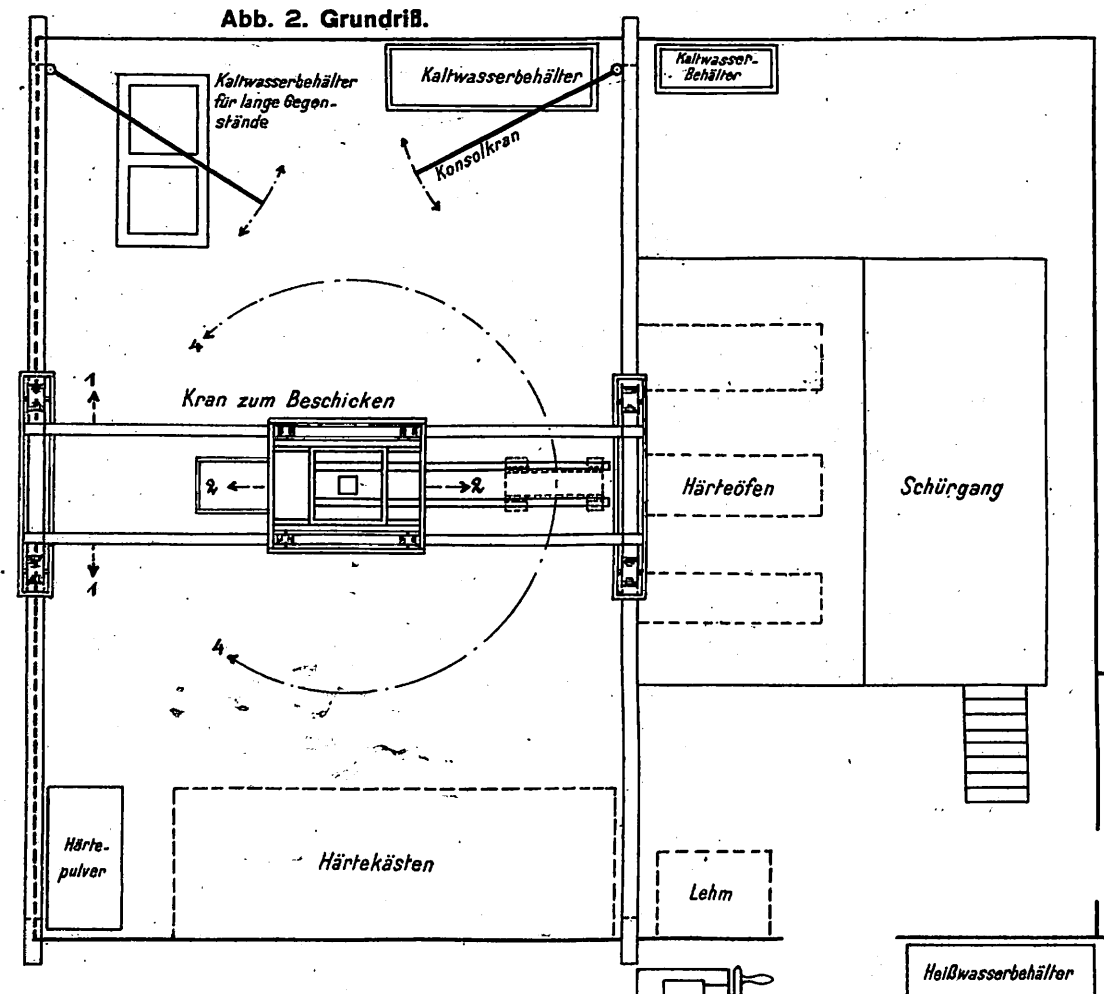
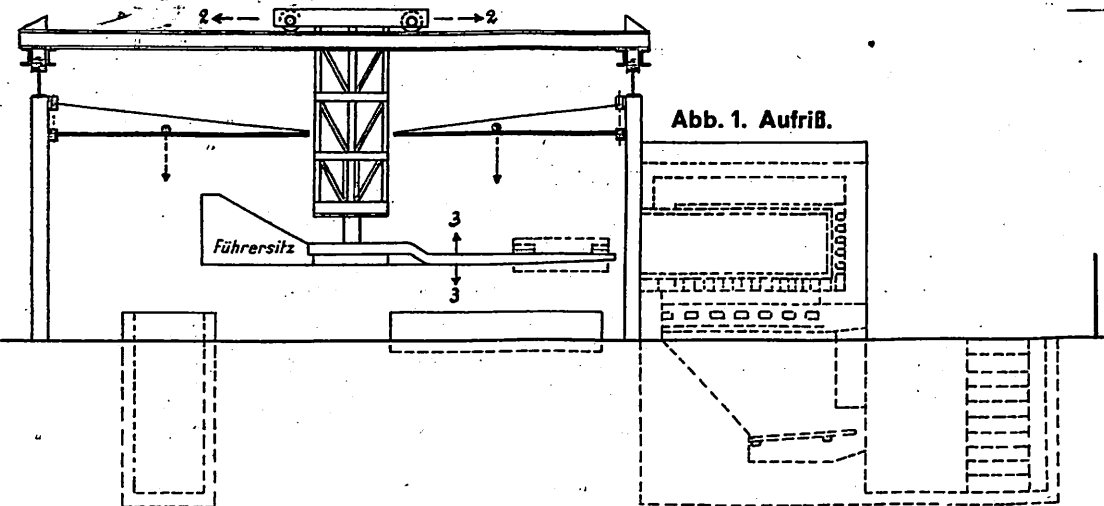


Abb. 11 und 12. Arbeitsvorgang.

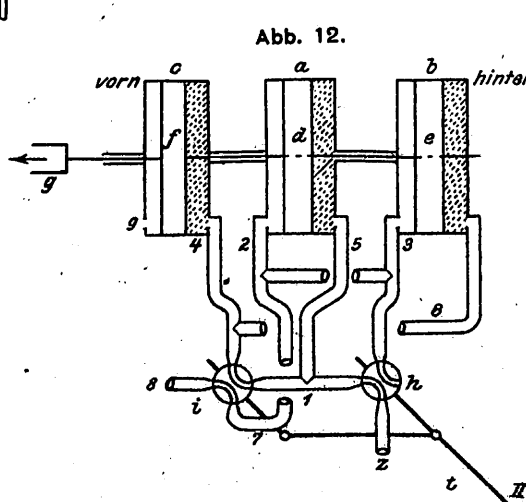


Abb. 3. Schnitt g-h.

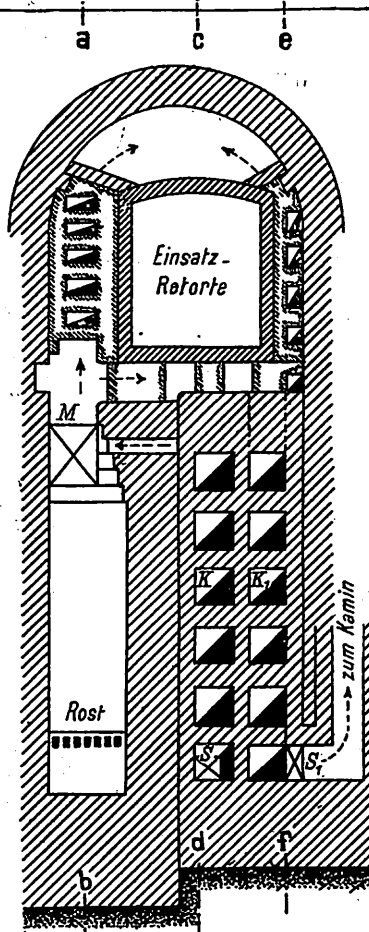


Abb. 4. Schnitt a-b.

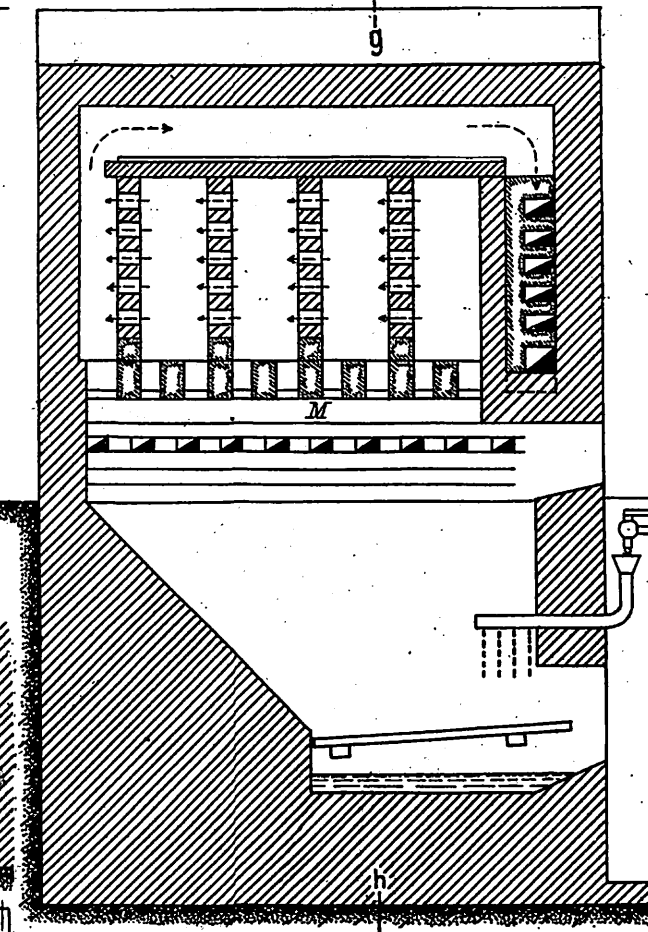


Abb. 5. Schnitt c-d.

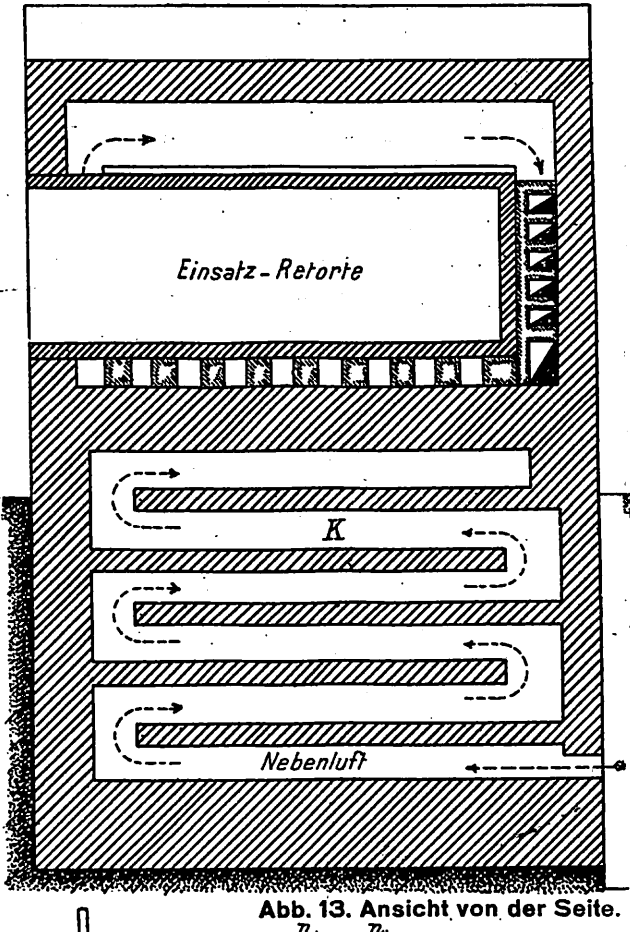


Abb. 6. Schnitt e-f.

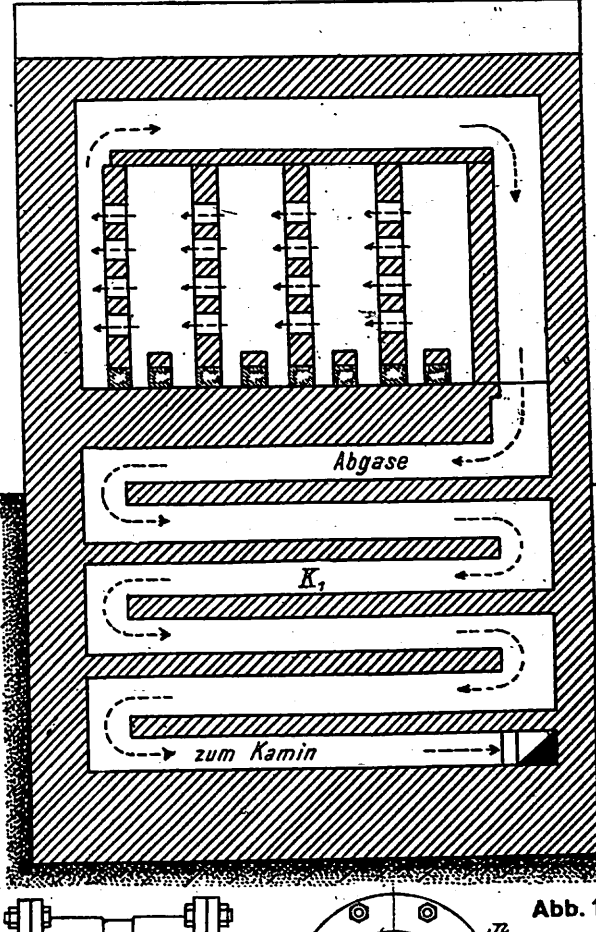


Abb. 7. Ansicht von der Seite.

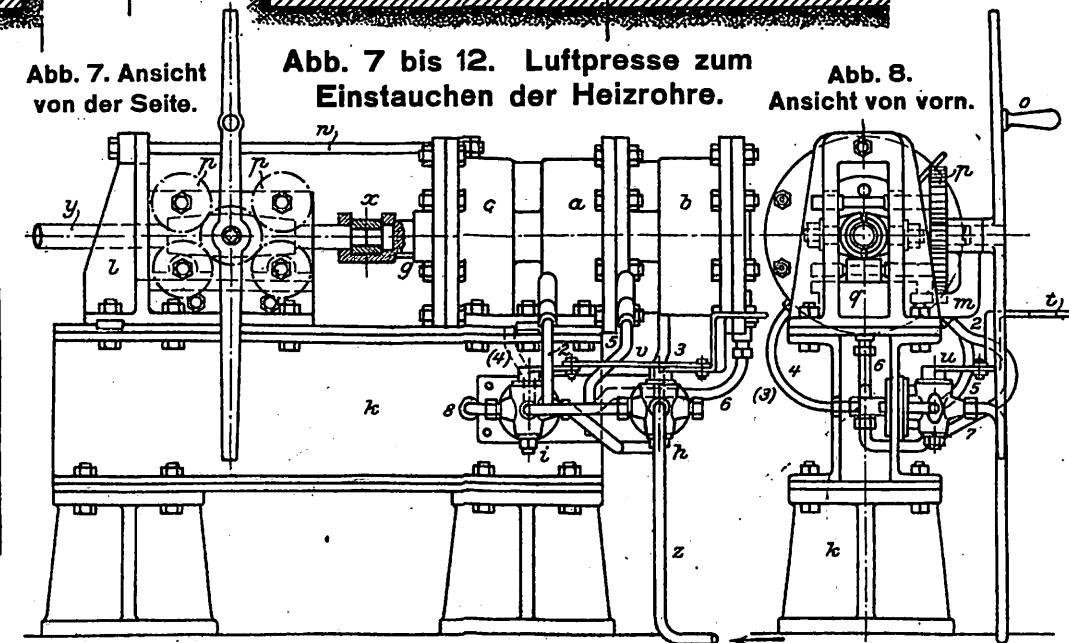


Abb. 7 bis 12. Luftpresse zum Eintauchen der Heizrohre.

Abb. 8. Ansicht von vorn.

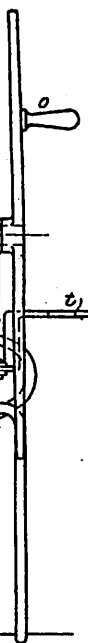


Abb. 10. Längsschnitt durch die Zylinder.

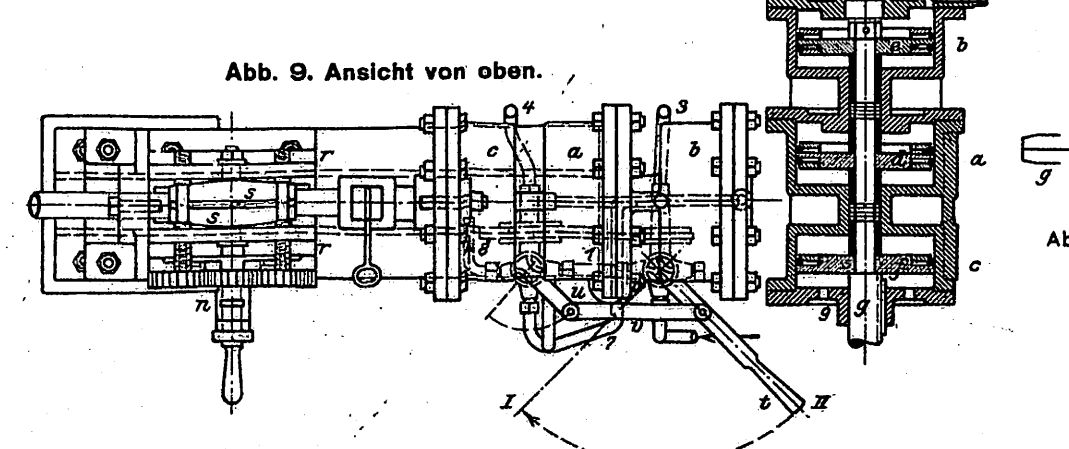


Abb. 13. Ansicht von der Seite.

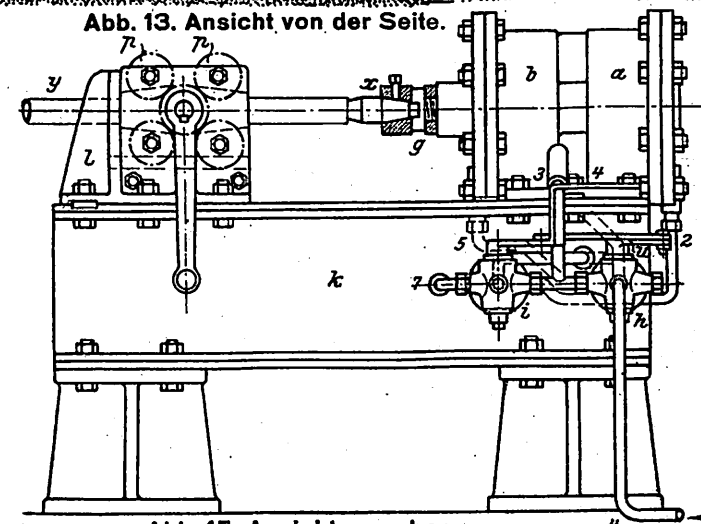


Abb. 14. Ansicht von vorn.

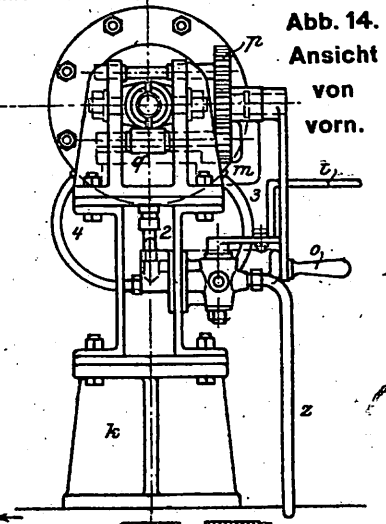


Abb. 15. Ansicht von oben.

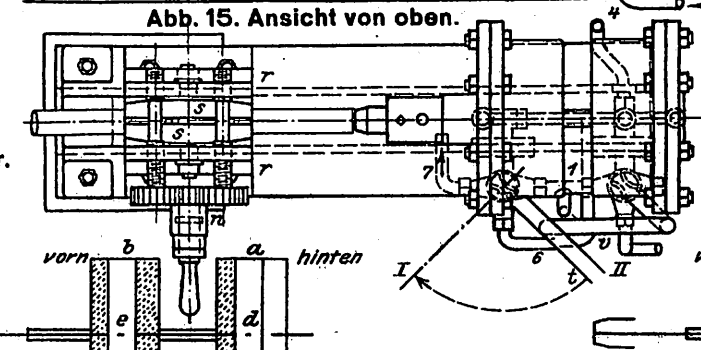


Abb. 16. Längsschnitt durch die Zylinder.

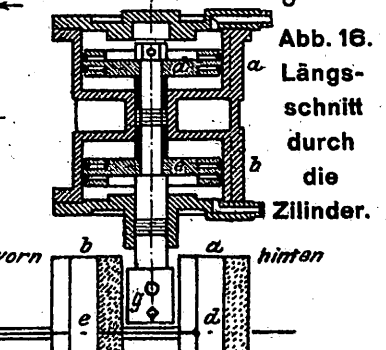


Abb. 13 bis 18. Luftpresse zum Weiten der Heizrohre.

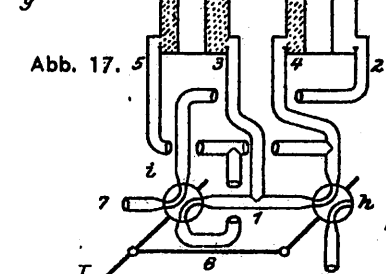


Abb. 17 und 18. Arbeitsvorgang.

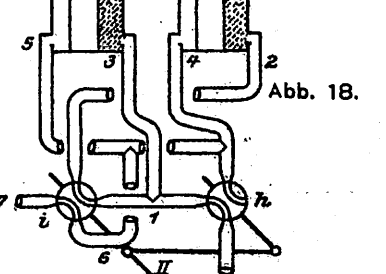


Abb. 9. Schnitt c-d.

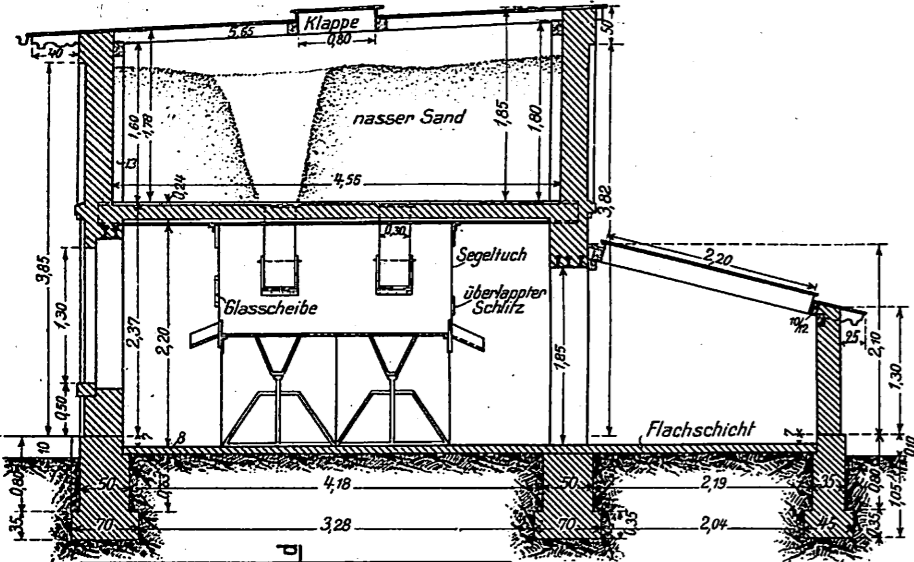


Abb. 8 bis 10. Gebäude zum Trocknen von Sand.

Maßstab 1:75.

Abb. 10. Obergeschoß.

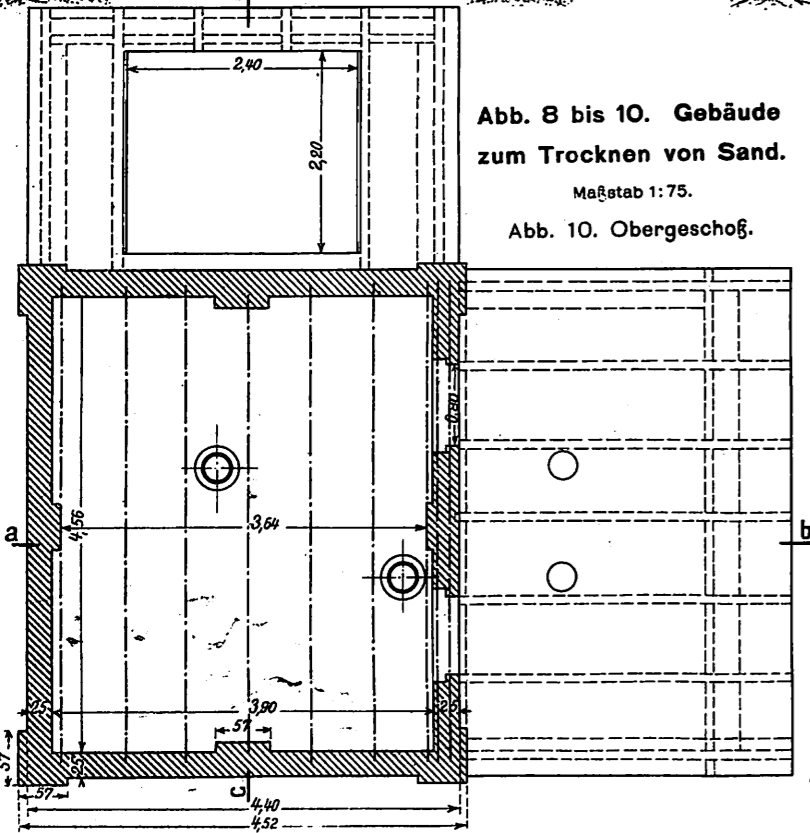


Abb. 8. Schnitt a-b.

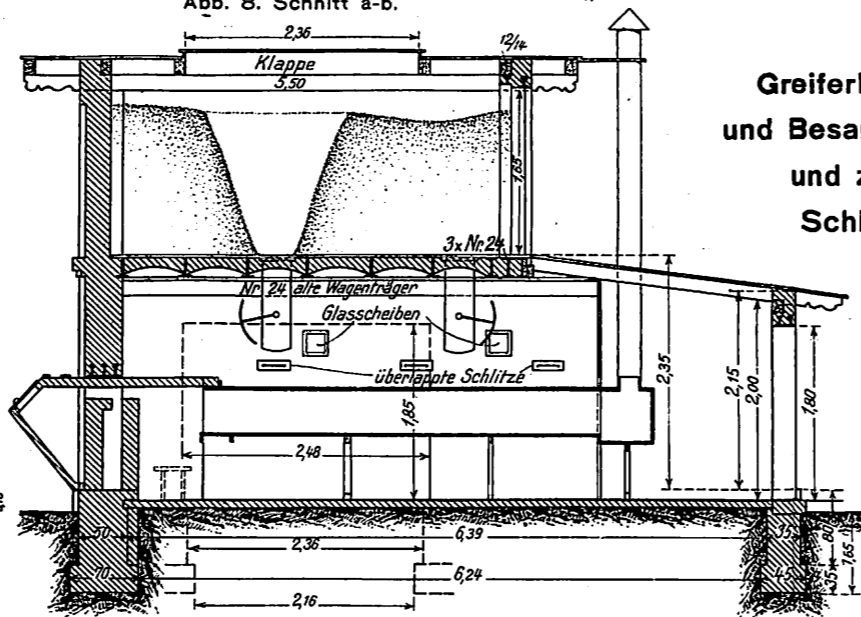


Abb. 1 bis 10. Greiferkräne zum Bekohlen und Besanden von Lokomotiven und zum Verladen von Schlacke und Asche.

Abb. 1 bis 3. Anlage zum Bekohlen in Osterfeld-Süd.

Maßstab 1:75.

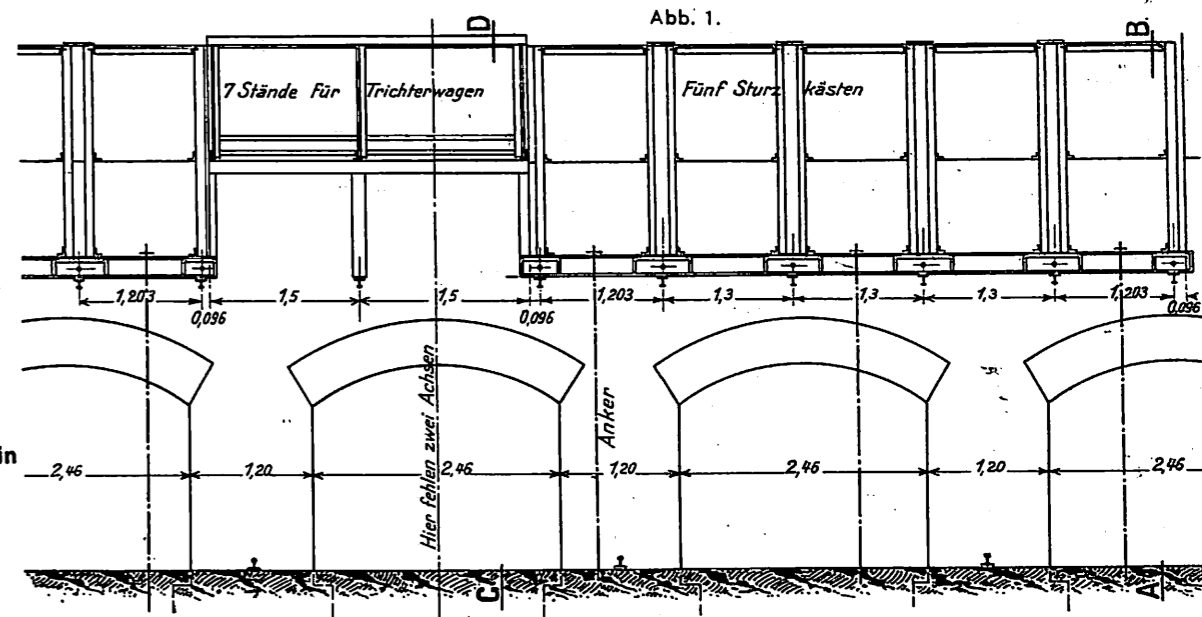
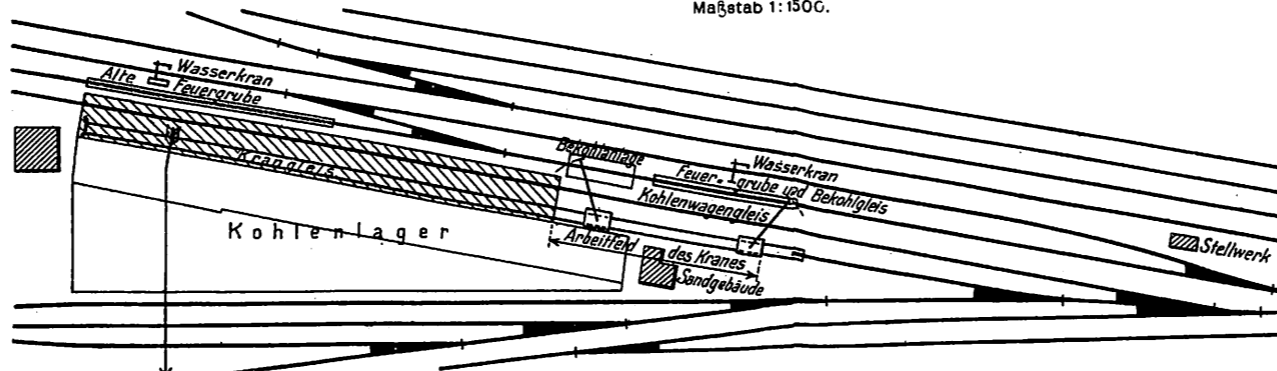


Abb. 4. Lageplan der Anlage zum Bekohlen auf Bahnhof Frintrop.

Maßstab 1:1500.



Anmerkung: Bei starker Zufuhr wird auch der überstrichelte Teil der Fläche für das Kira- und Kohlenwagen-Gleis als Lager benutzt.

Abb. 2. Schnitt A-B.

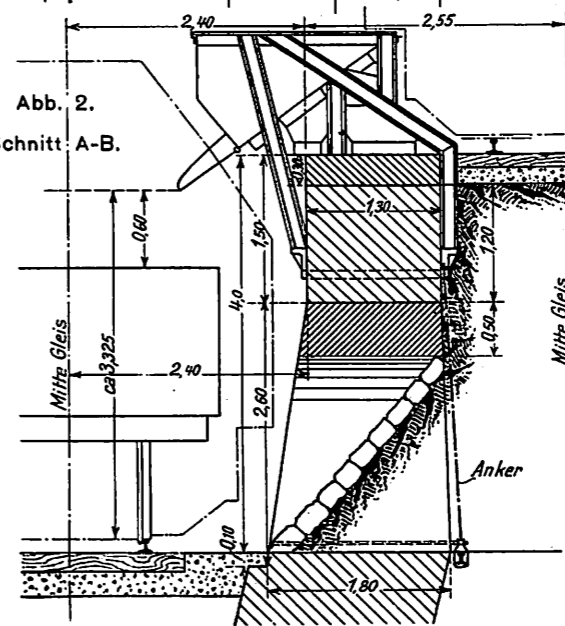


Abb. 3. Schnitt C-D.

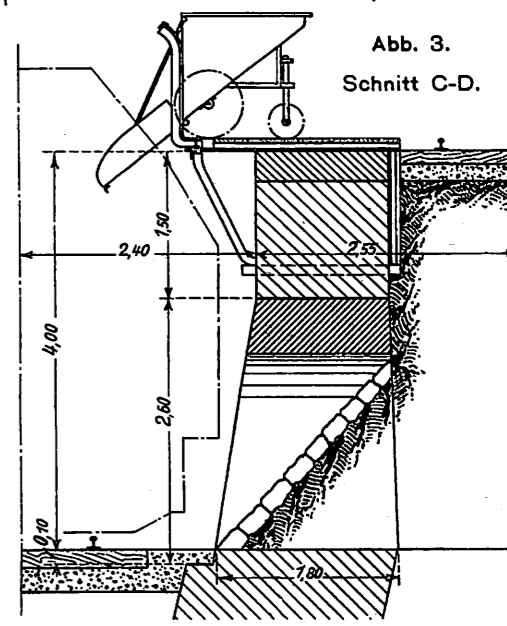


Abb. 11. Lentz-Stopfbüchse der Kolbenstange.

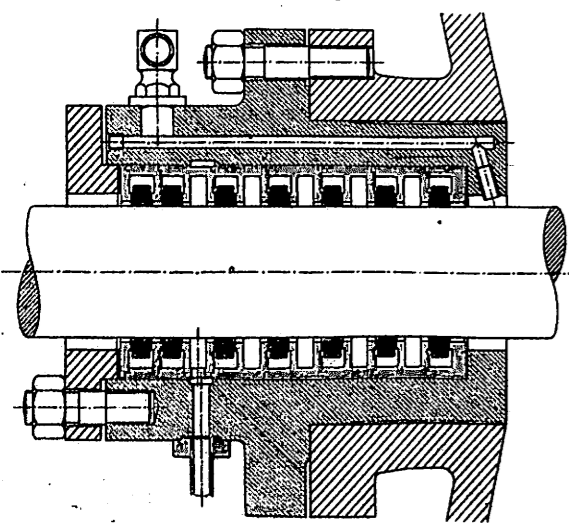


Abb. 12. Abdichtung der Einlaßventilspindel.

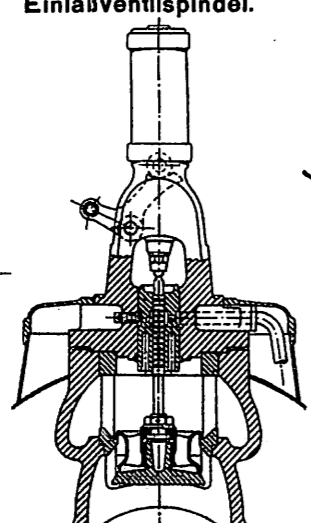


Abb. 13. Abdichtung der Auslaßventilspindel.

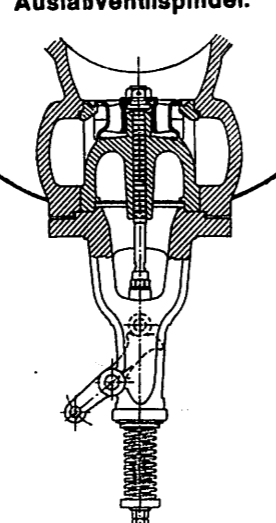


Abb. 11 bis 14. Lentz-Dichtung für Dampfmaschinen.

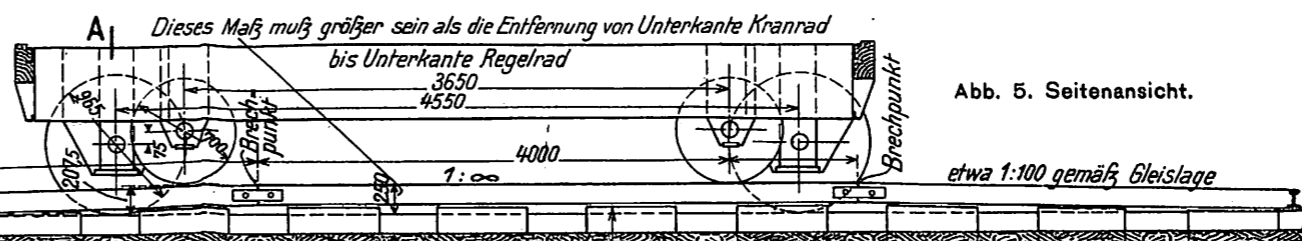


Abb. 5. Seitenansicht.

Abb. 7. Grundriß.

Abb. 5 bis 7. Gleisanlage zum Umsetzen eines breitspurigen Greiferkranes auf ein Regelgleis.

Maßstab 1:50.

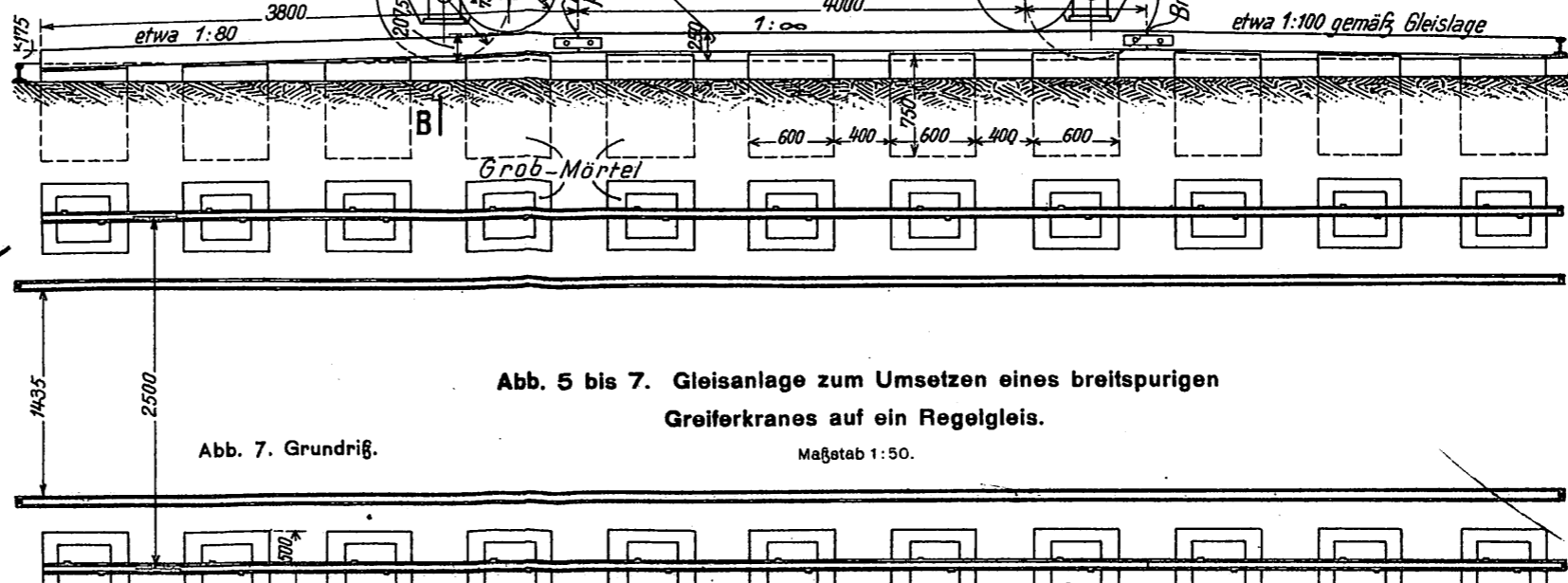


Abb. 6. Schnitt A-B und Vorderansicht.

Wird beim Untersetzen der Regelachsen entfernt.

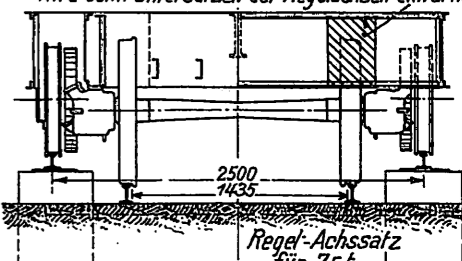


Abb. 14. Wechselventil.

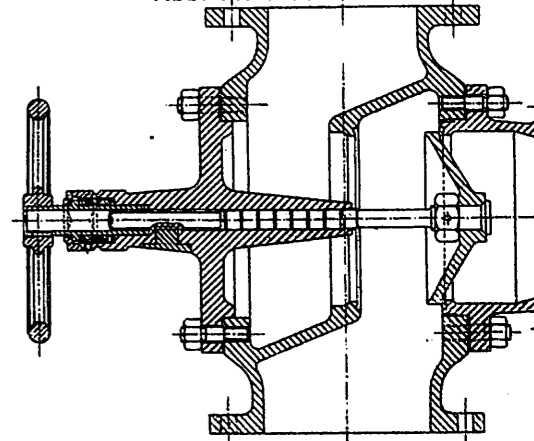


Abb. 7 und 8. Einrichtung zum Sperren von Weichenschaltern bei Kraftstellwerken.

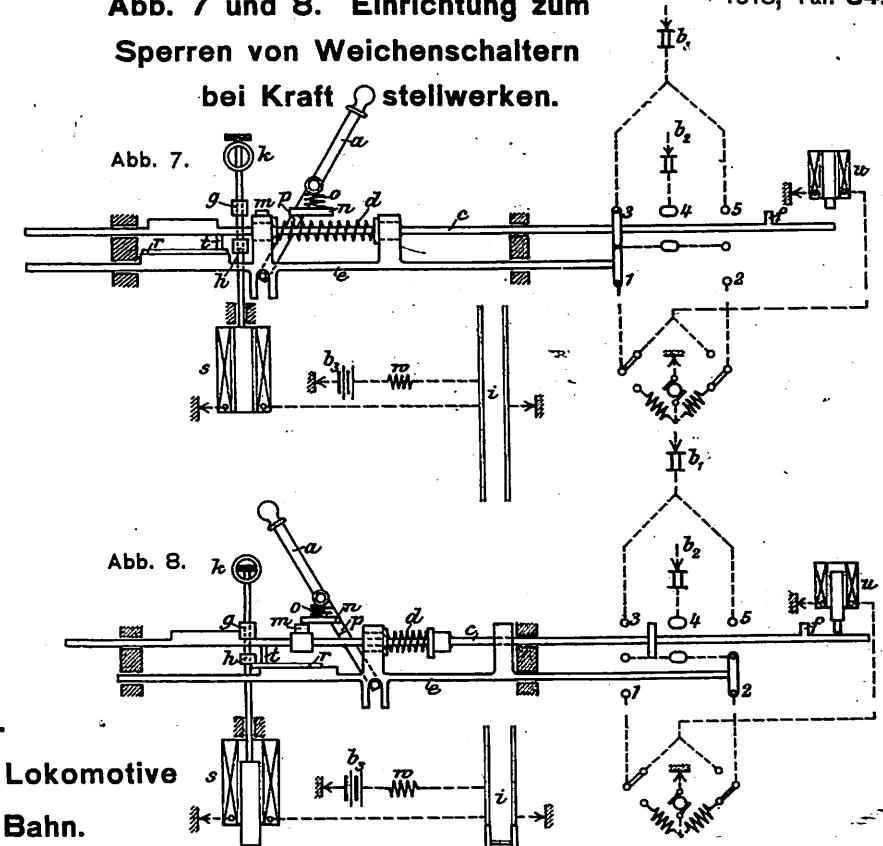


Abb. 5. Leistung der Endhaltestellen. Umsetzen der Züge vor dem Bahnsteig.

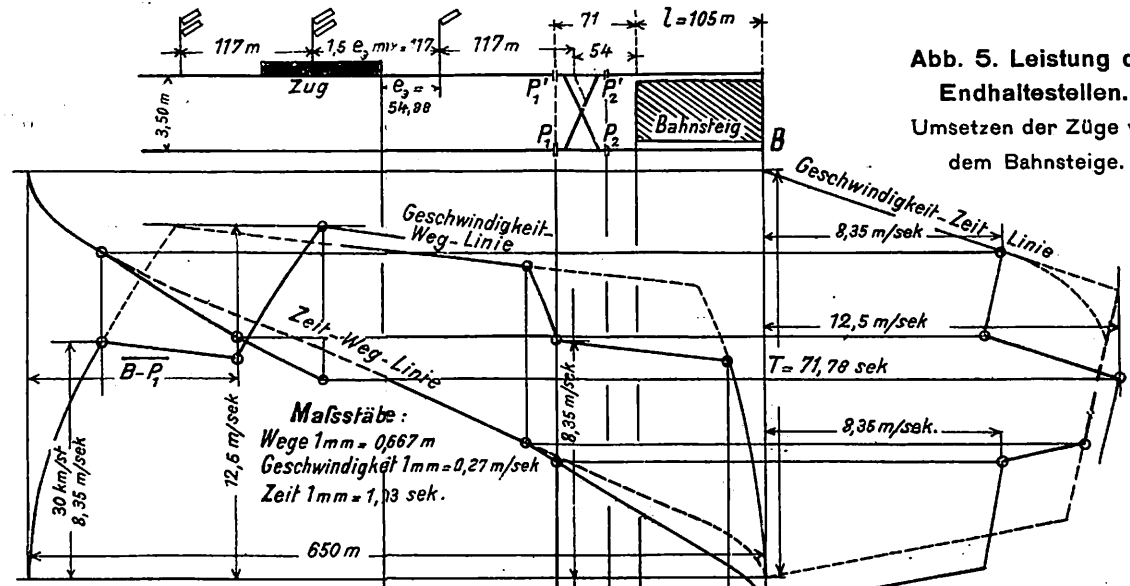


Abb. 9 bis 11. Elektrische 1 C + C 1. G-Lokomotive der Pennsylvania-Bahn.

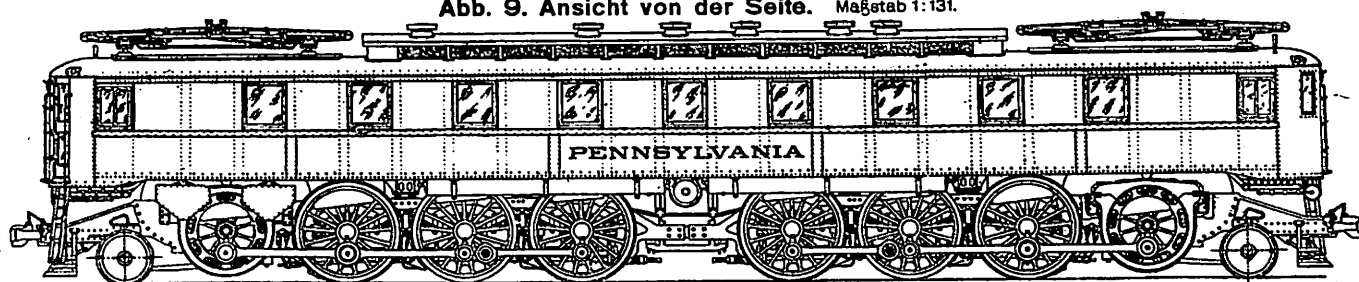


Abb. 10 und 11. Zahnrad des Vorgeleges. Abb. 10. Ansicht. Abb. 11. Querschnitt.

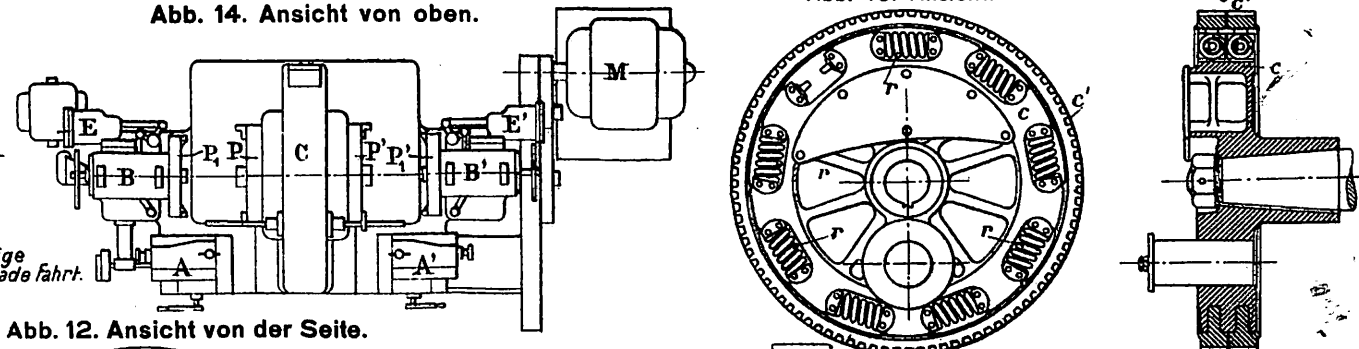


Abb. 14. Ansicht von oben.

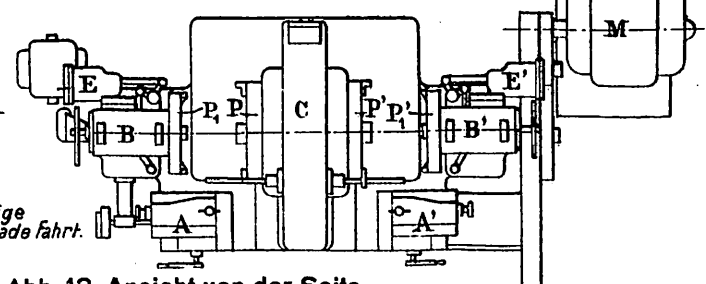


Abb. 12. Ansicht von der Seite.

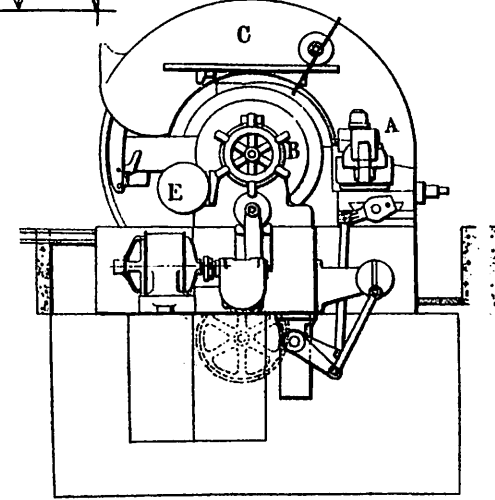


Abb. 13. Ansicht von vorn.

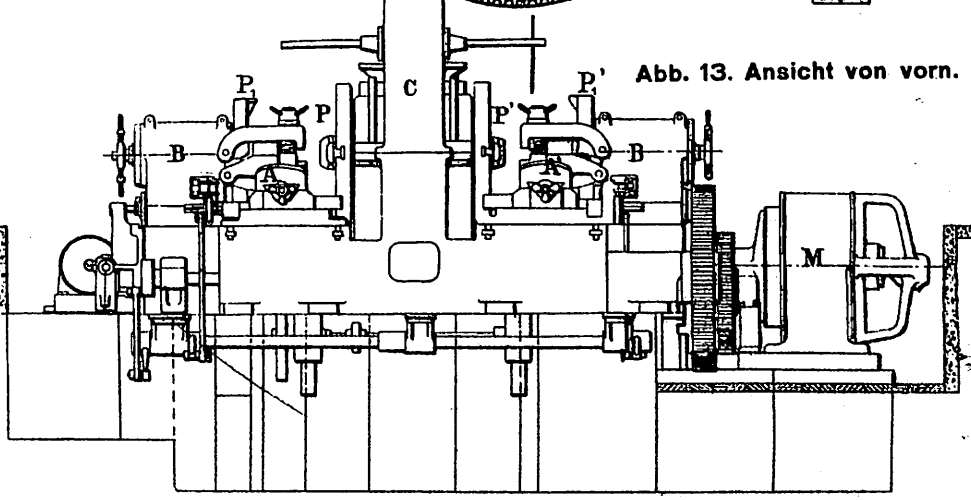


Abb. 12 bis 14. Drehbank für Achssätze.

Abb. 6. Leistung der Endhaltestellen. Einfaches Kehrgleis.

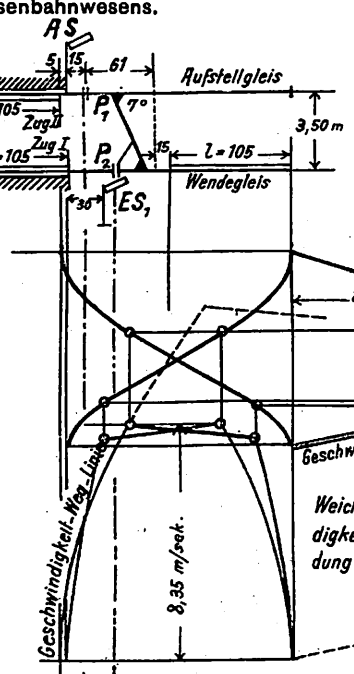


Abb. 4. Kürzeste Zugfolge bei Haltestellen und handbedienten Signalen auf wagerechter Bahn.

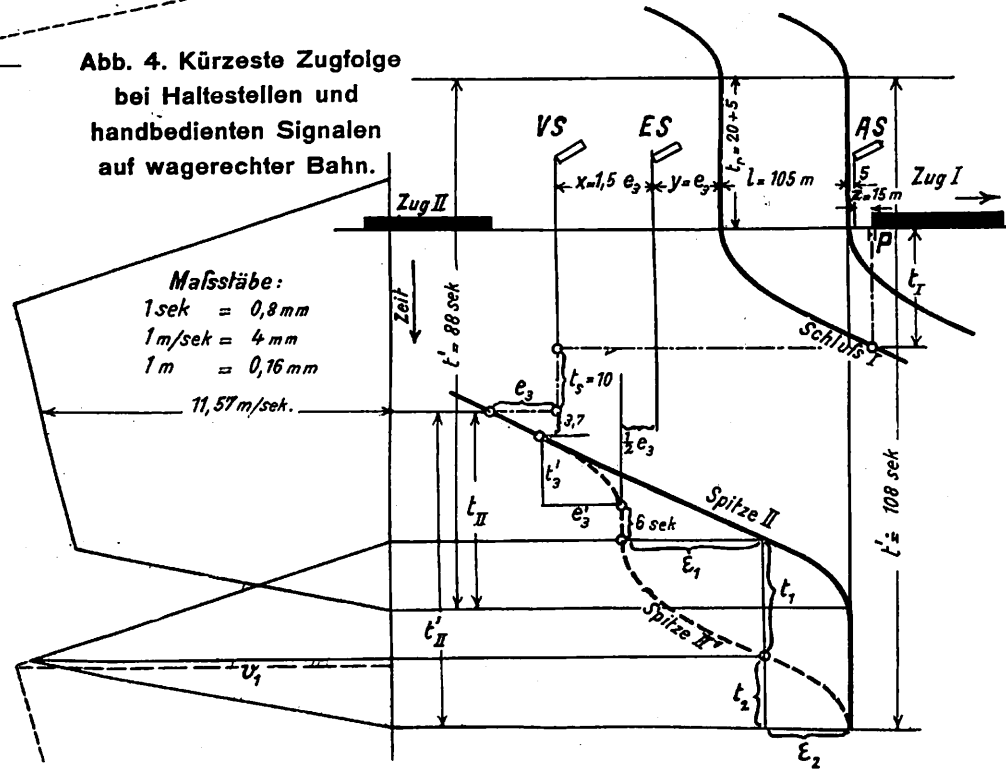


Abb. 2. Geschwindigkeit-Weg-Linie für die Spitze.

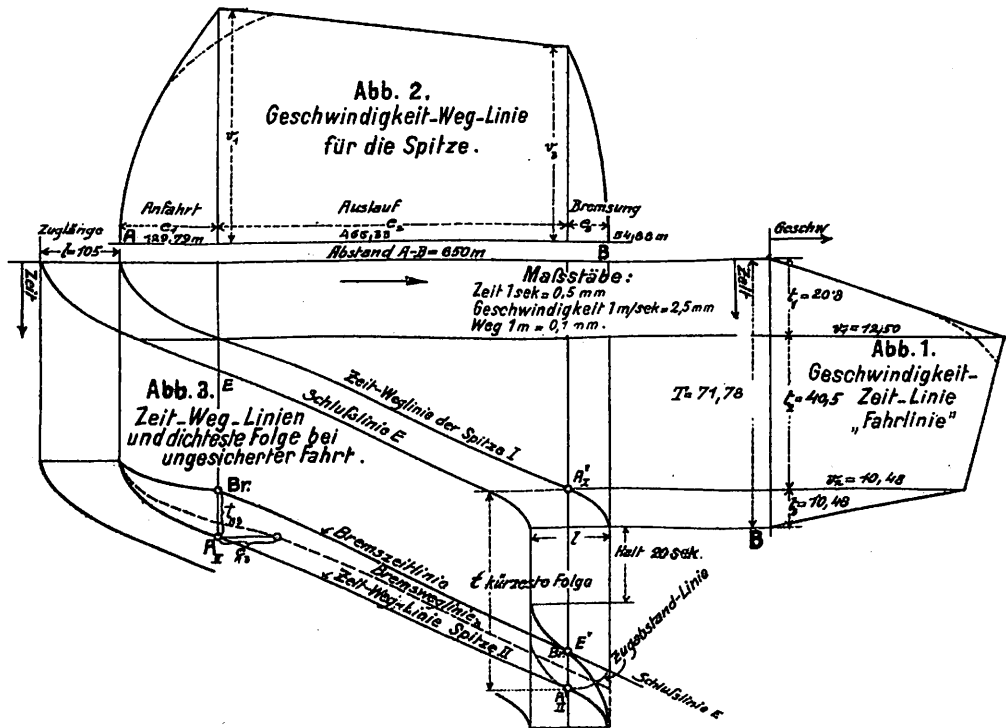


Abb. 3. Zeit-Weg-Linien und dichteste Folge bei ungesicherter Fahrt.

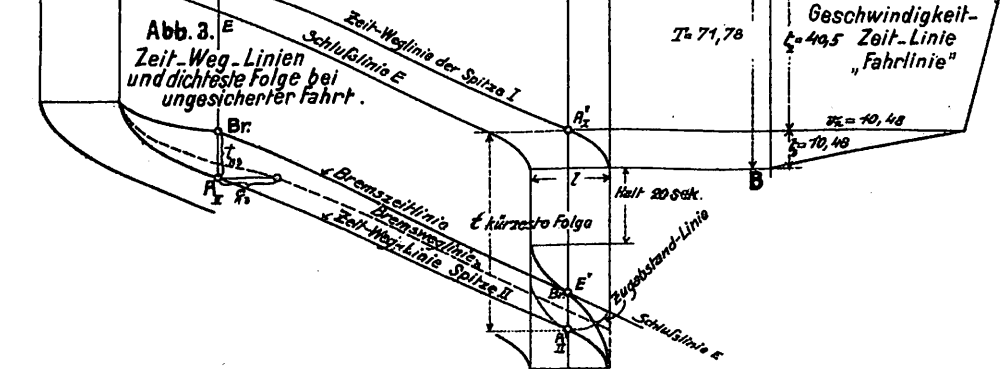
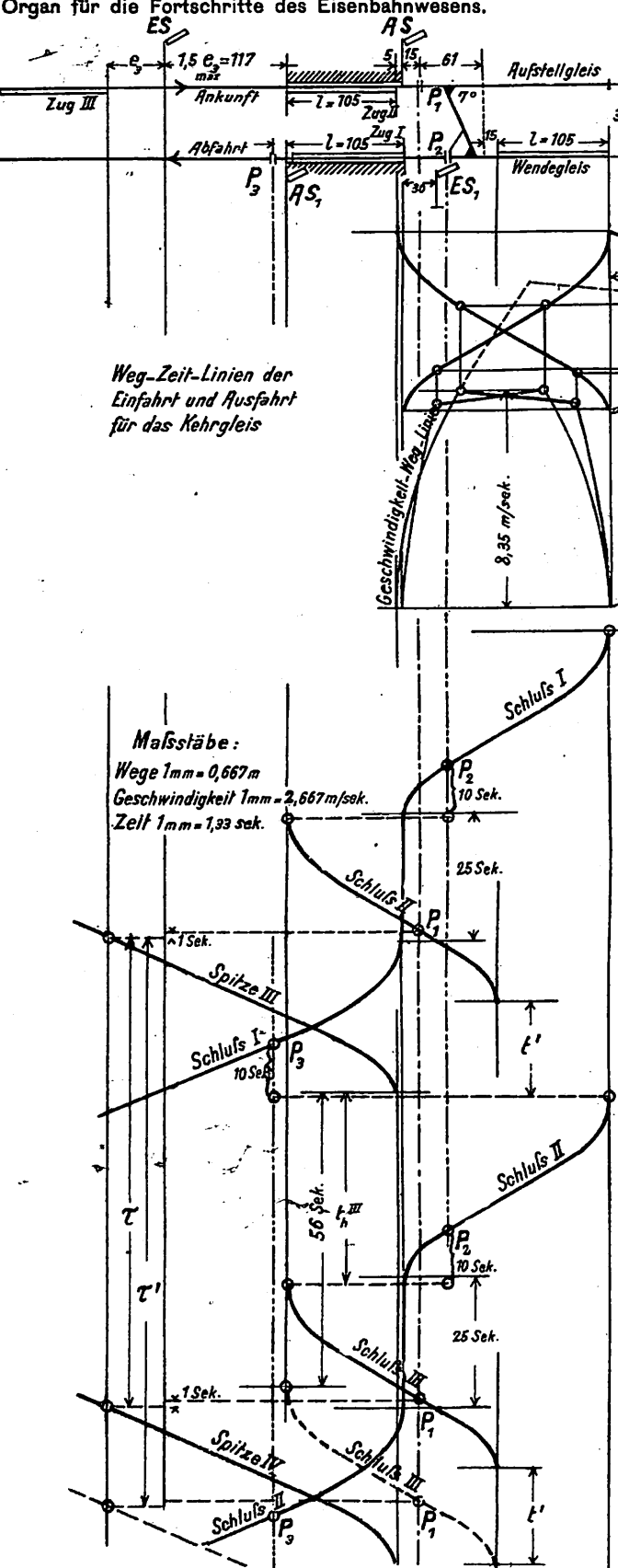


Abb. 1 bis 6. Die Leistungsfähigkeit der städtischen Schnellbahnen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.



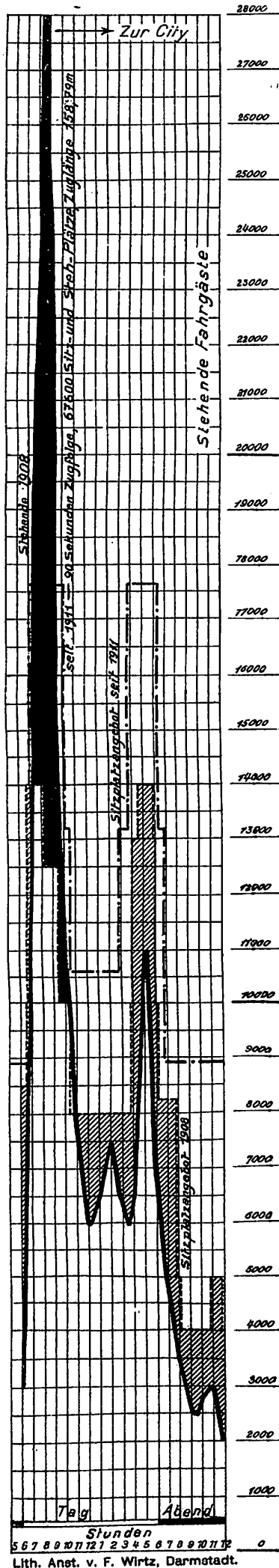


Abb. 1.
 Fahrgäste auf den Schnellgleisen
 des „Subway“ in Neuyork an einem
 Wochentage im Dezember 1908
 an der Haltestelle der 14. Straße.

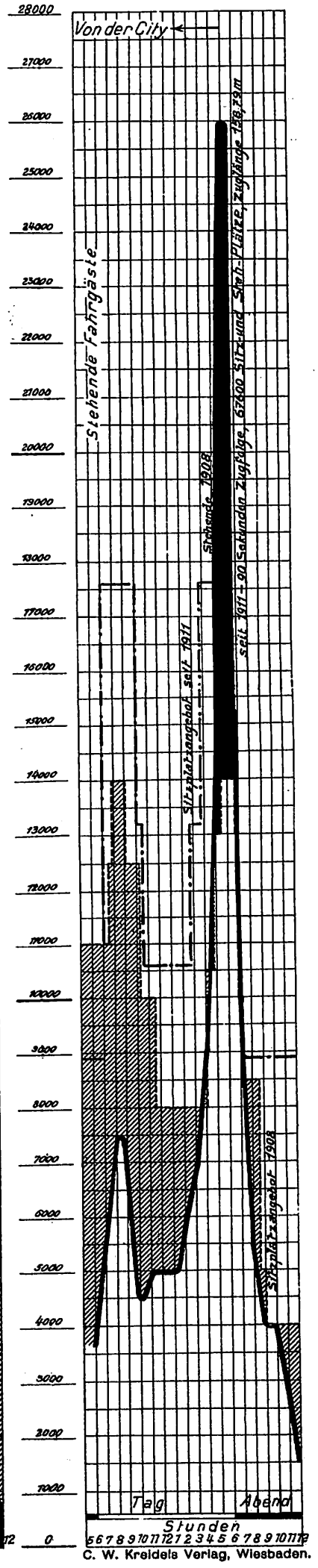


Abb. 2.
 Fahrgäste der Stadtbahn in Wien
 am Sonntage den 25. Juni 1911
 zwischen den Haltestellen
 Hietzing und Schönbrunn.

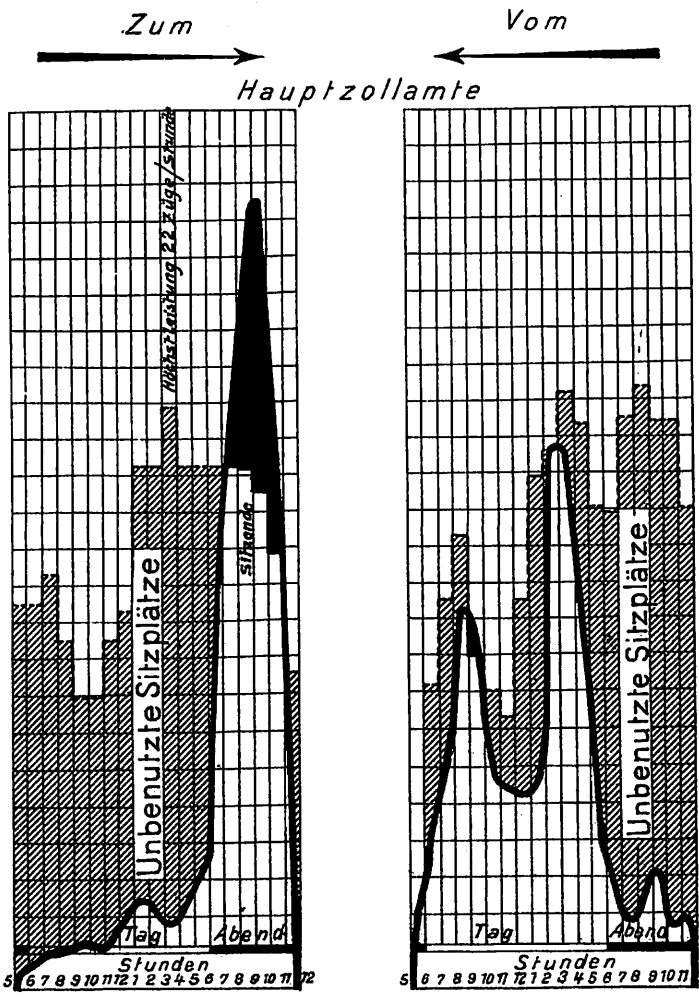


Abb. 1 und 2. Fahrbares elektrisches Kraftwerk. Maßstab 1:40.

Abb. 1. Senkrechter Längsschnitt.

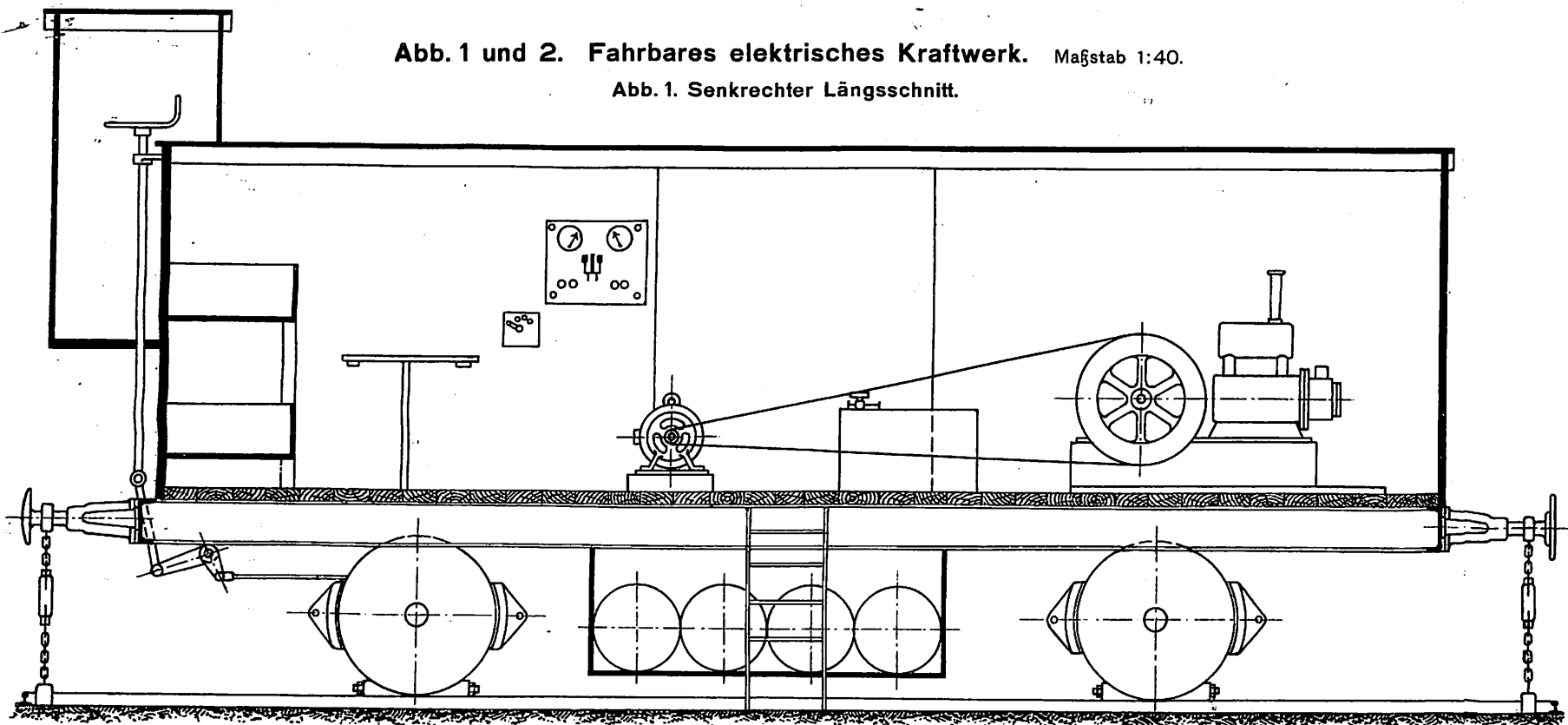


Abb. 2. Wagerechter Längsschnitt.

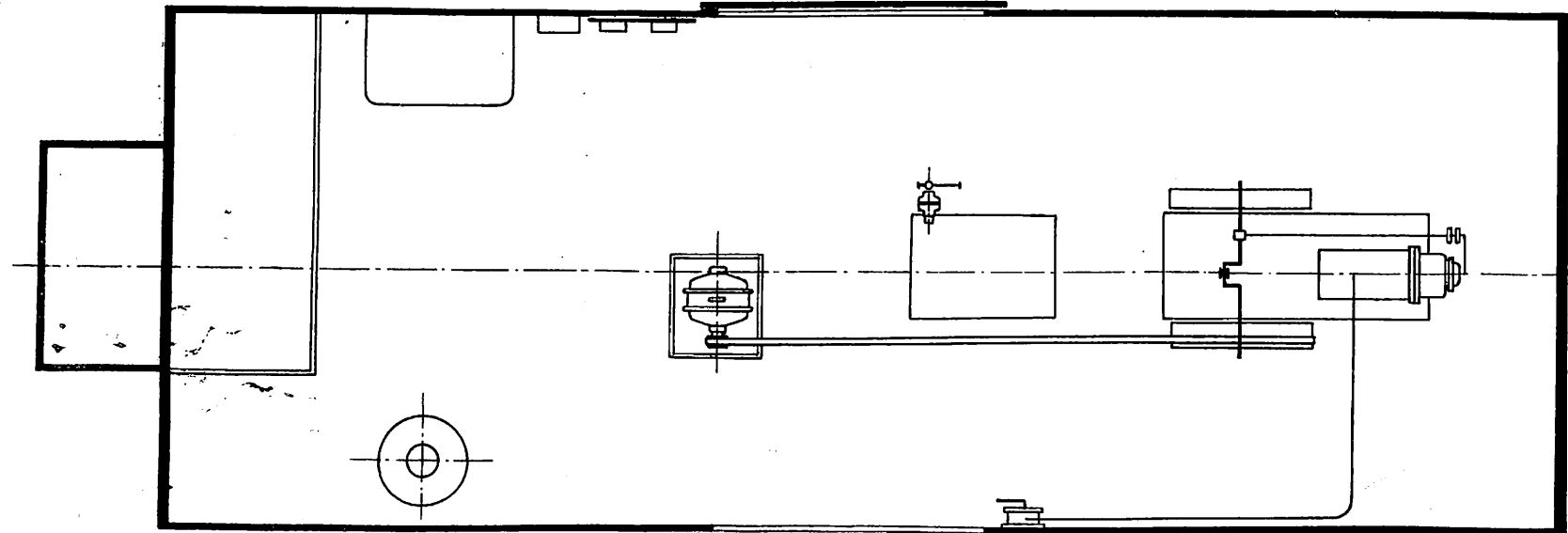


Abb. 3 bis 11. D. II. T. Γ-Tenderlokomotive der schweizerischen Bundesbahnen.

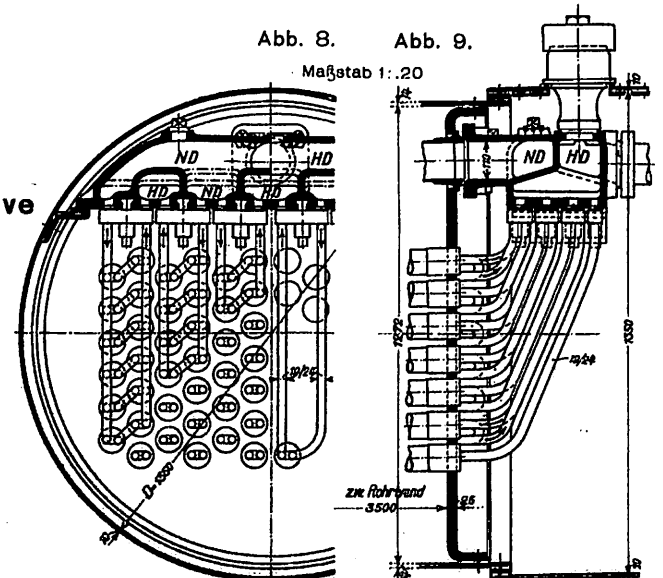


Abb. 3. Querschnitte durch Rauchkammer und Feuerbüchse. Maßstab 1:35.

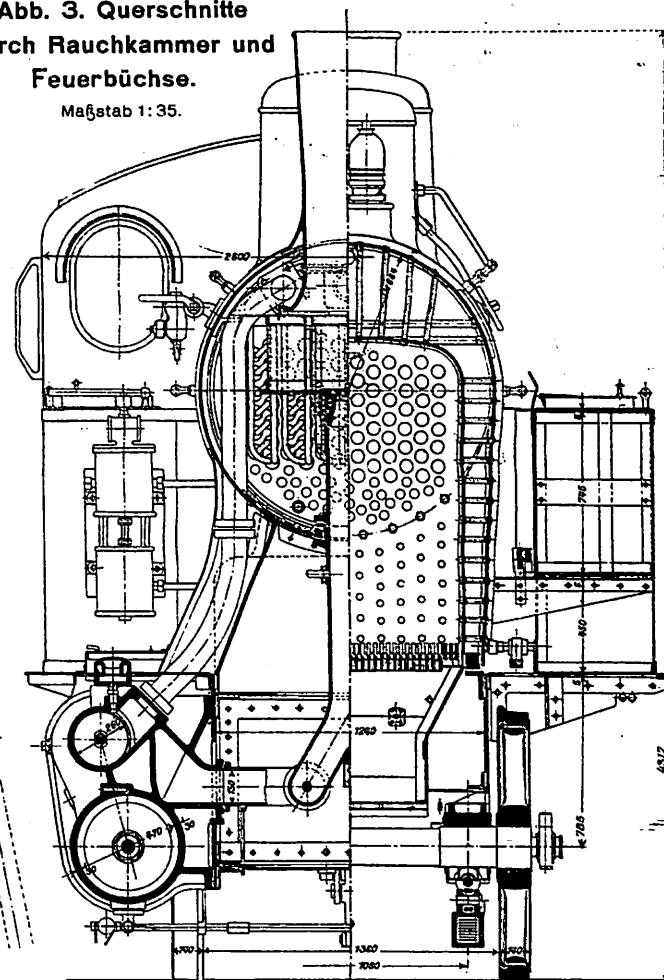


Abb. 4 bis 7. Ansicht und Schnitte des Überhitzers der Lokomotiven Nr 8851 bis 8853.

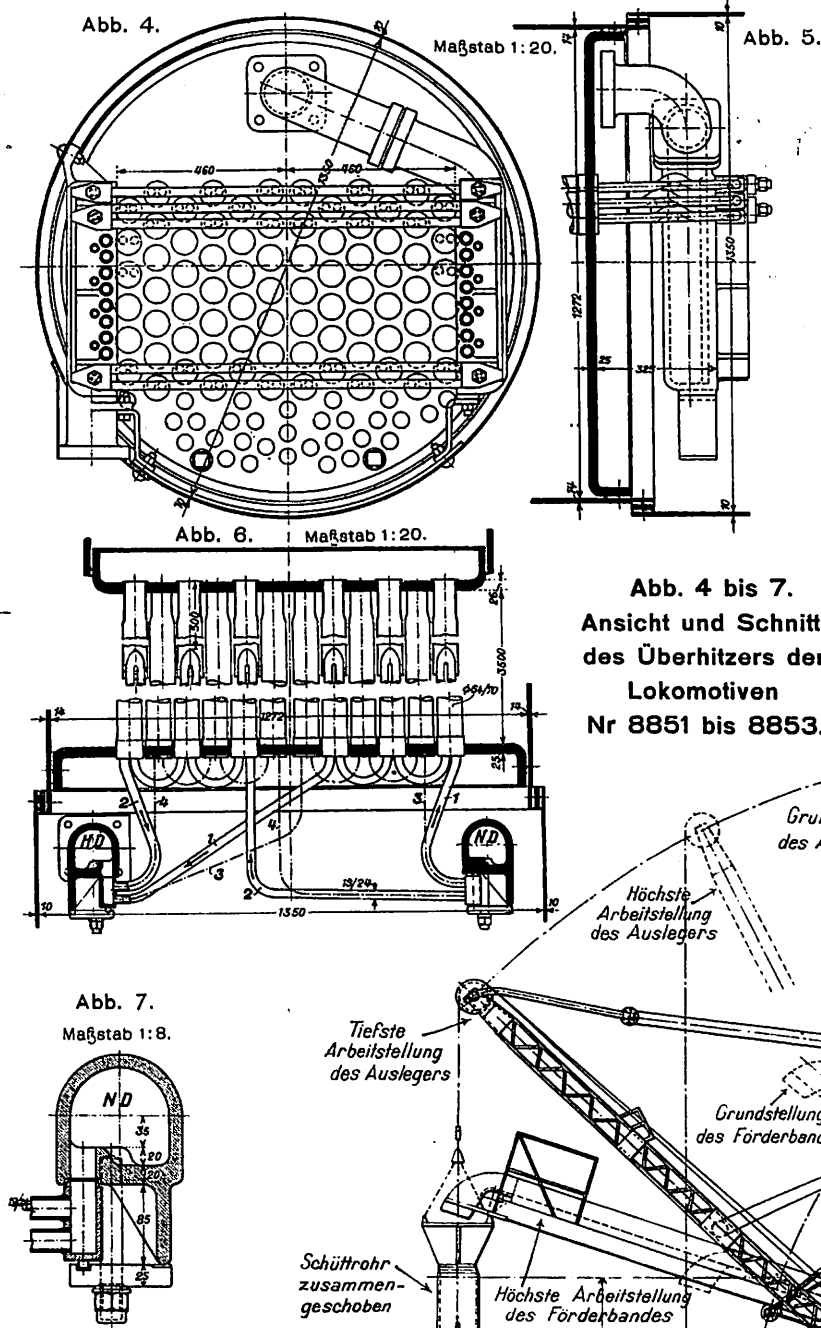


Abb. 8 bis 11. Schnitte durch den Überhitzer der Lokomotiven Nr 8854 bis 8856.

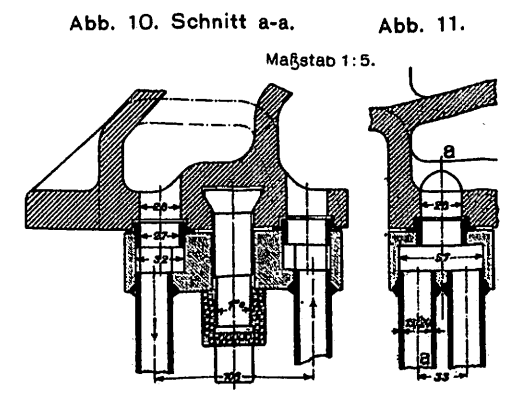
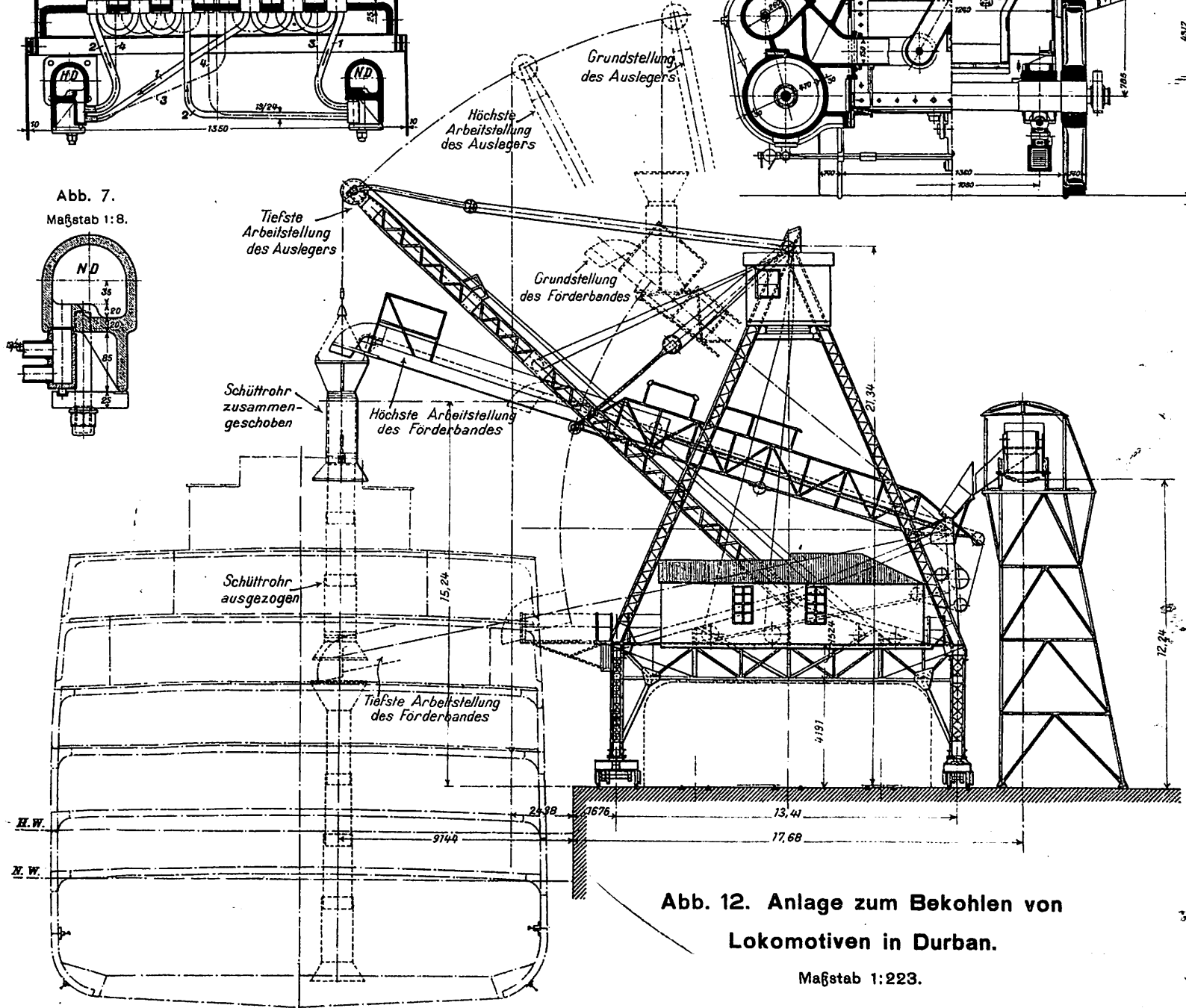


Abb. 12. Anlage zum Bekohlen von Lokomotiven in Durban.



Maßstab 1:223.

Darstellung der mittlern Förderweite der Schienen bei Neulagen.

