

Abb. 1. Längsschnitt.

Maßstab 1:18.

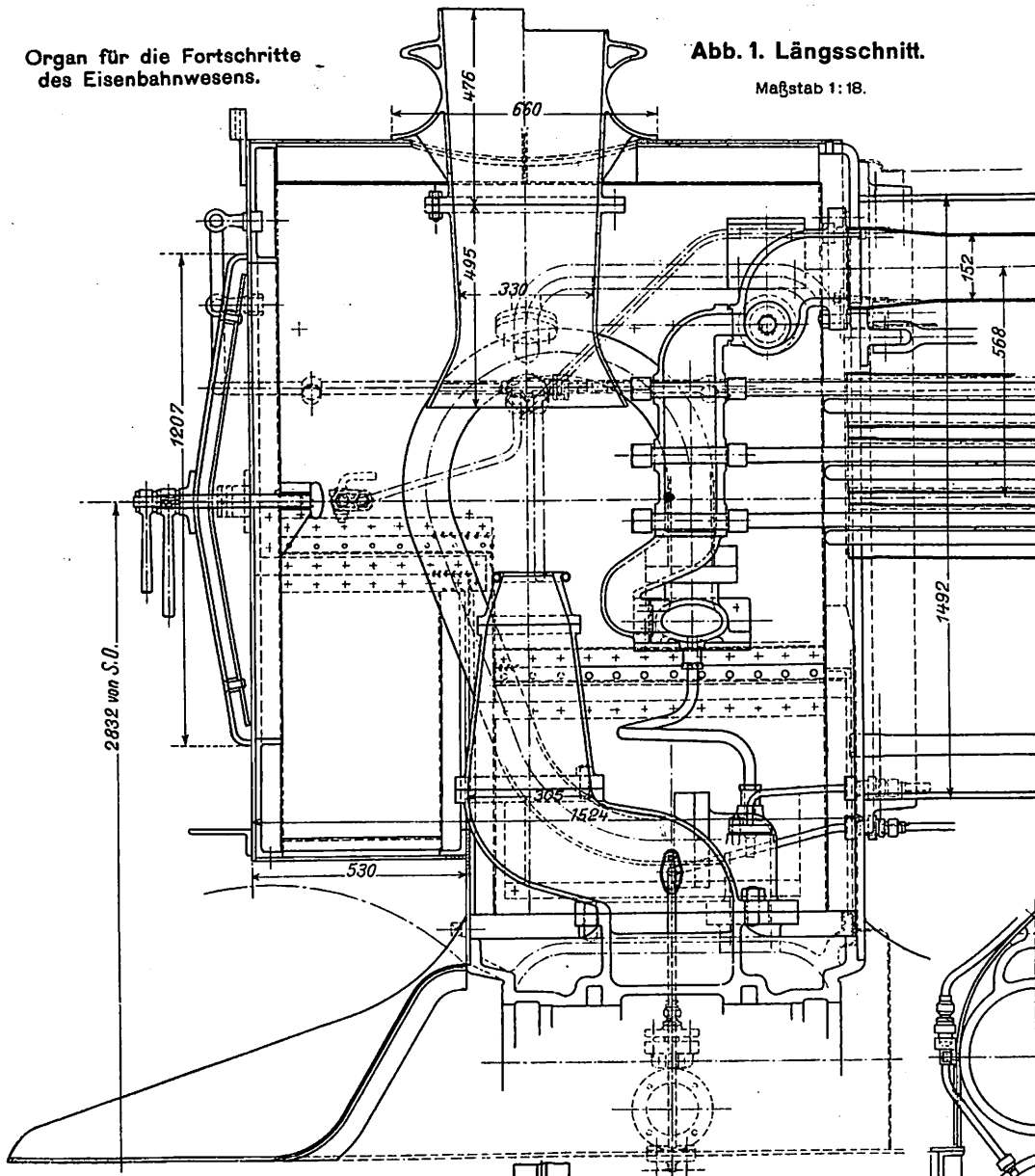


Abb. 2.
Querschnitt durch
die Rauchkammer.
Maßstab 1:18.

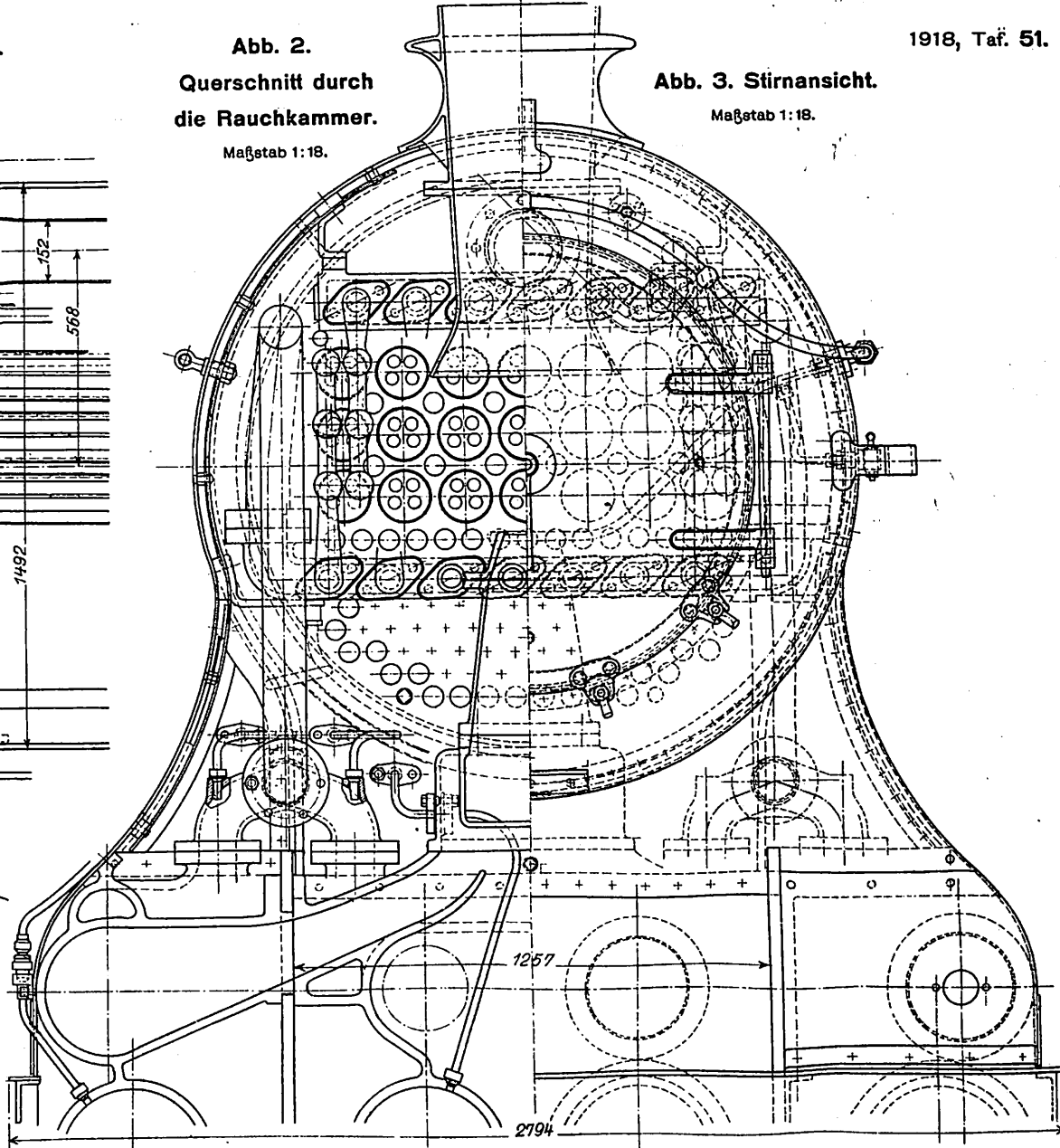


Abb. 3. Stirnansicht.
Maßstab 1:18.

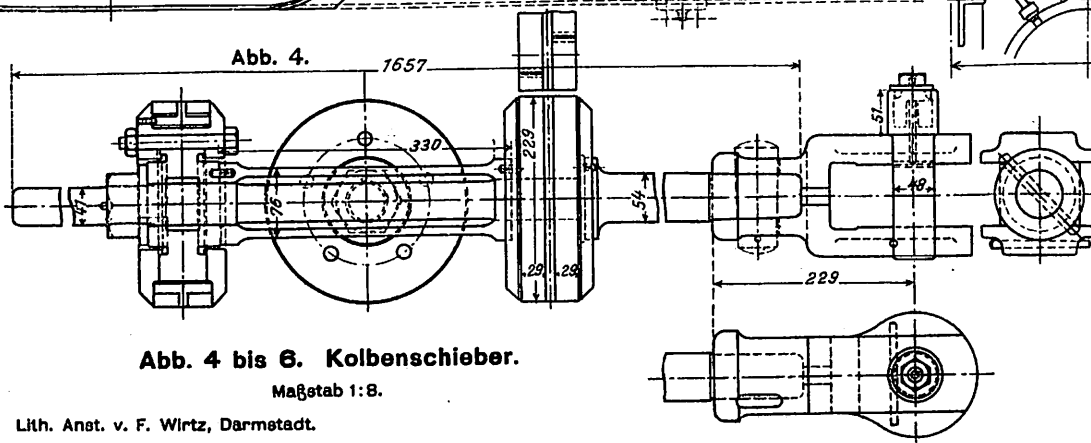


Abb. 4 bis 6. Kolbenschieber.
Maßstab 1:8.

Abb. 5.

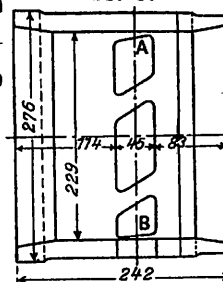


Abb. 6. Schnitt A-B.

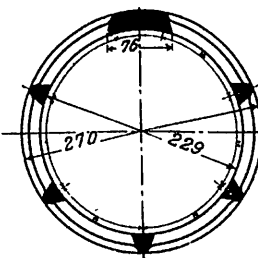


Abb. 1 bis 6.
2 C. IV. T. F. S.
Lokomotive
der London und
Südwestbahn.

Abb. 2. Querschnitt.

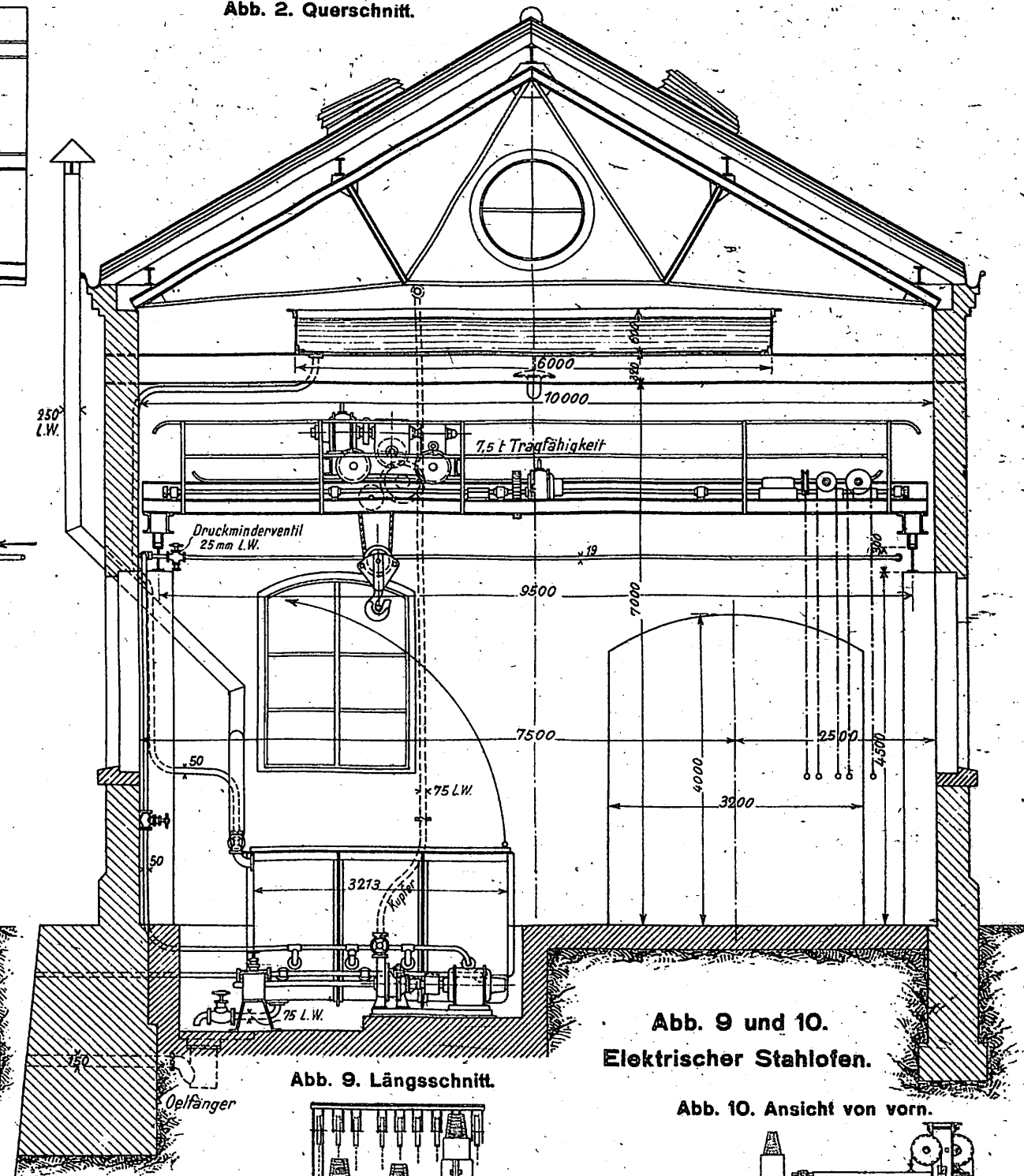


Abb. 9 und 10.
Elektrischer Stahlofen.

Abb. 9. Längsschnitt.

Abb. 10. Ansicht von vorn.

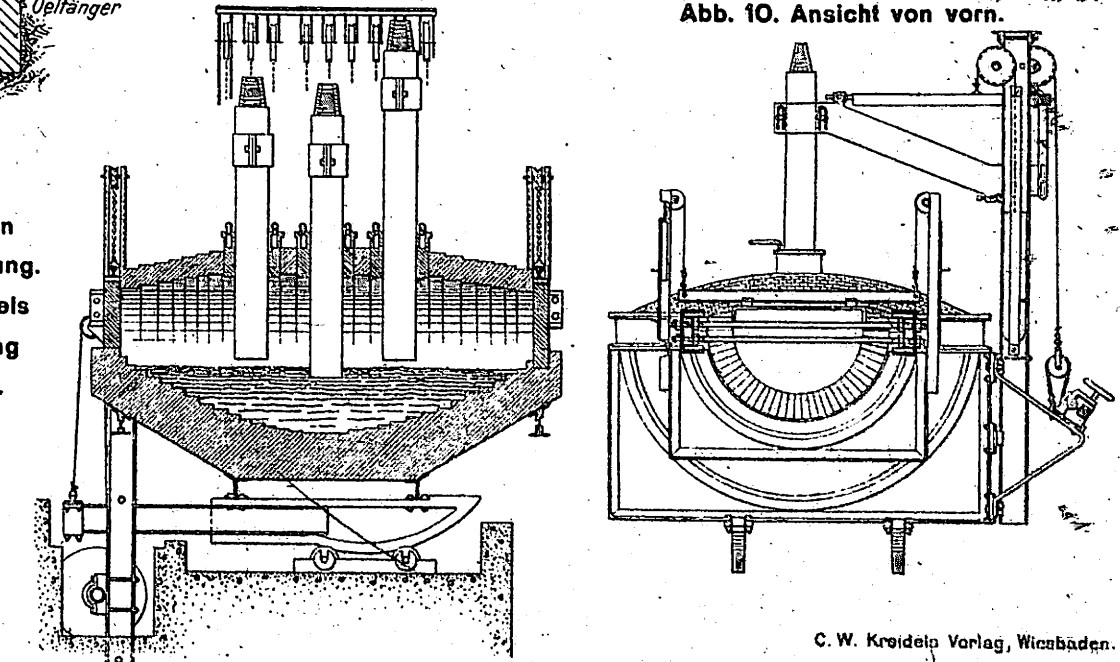


Abb. 1. Wagerechter Längsschnitt. Maßstab 1:75.

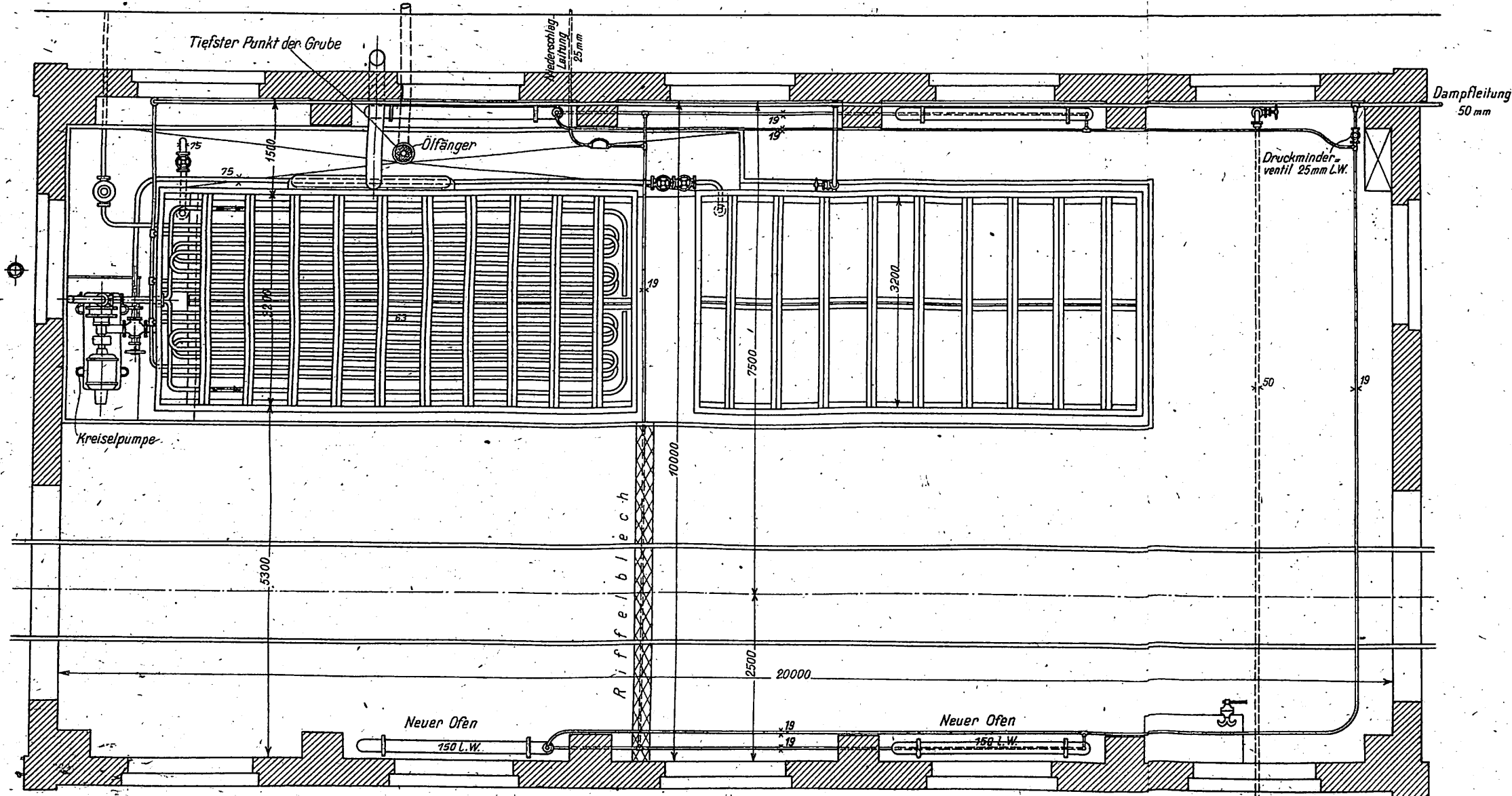


Abb. 5. Bremse los.

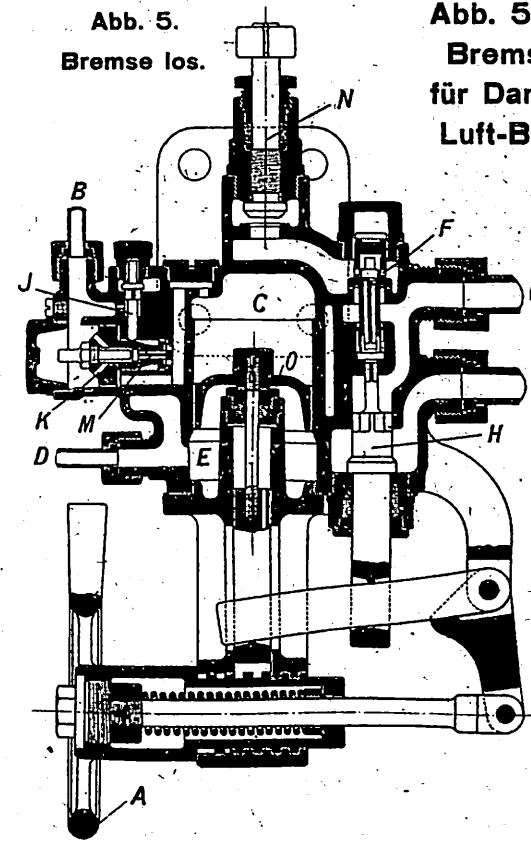


Abb. 5 und 6. Bremsventil für Dampf- und Luft-Bremse.

Abb. 6. Bremse fest.

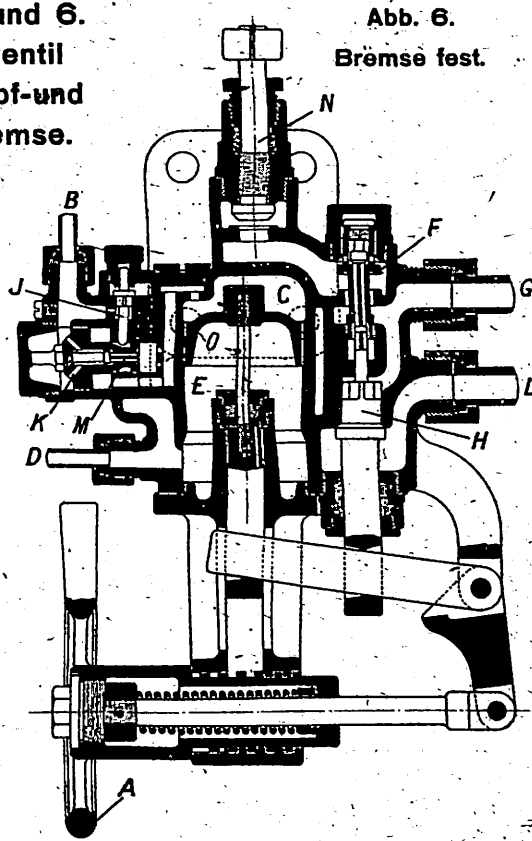


Abb. 4. Grundriß.

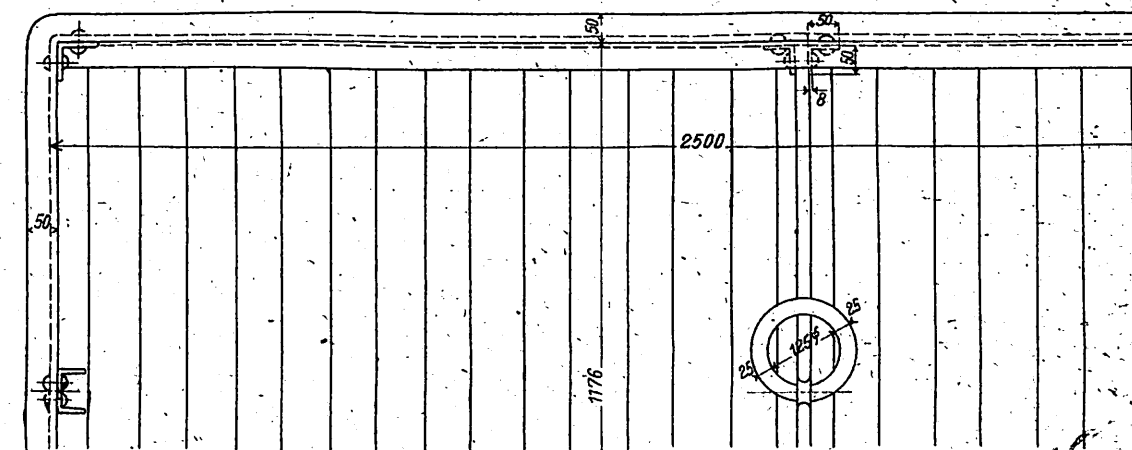


Abb. 7 bis 9. Feueranzünder für Lokomotiven und Maschinen zu ihrer Herstellung.

Abb. 3. Querschnitt.

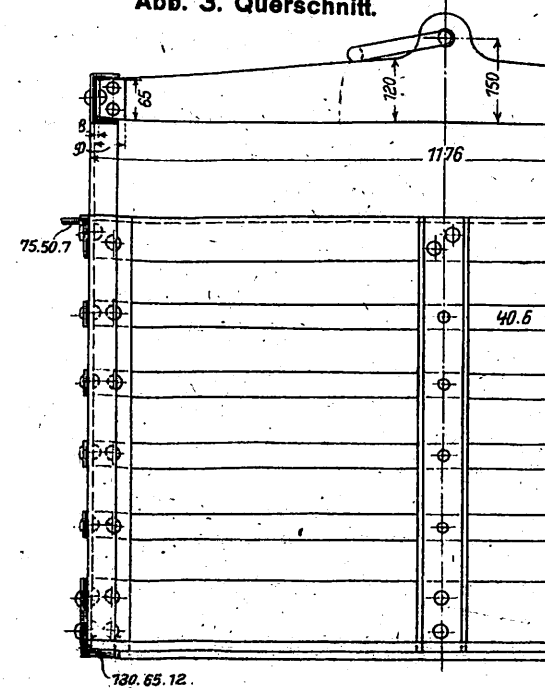


Abb. 8. Spaltmaschine.

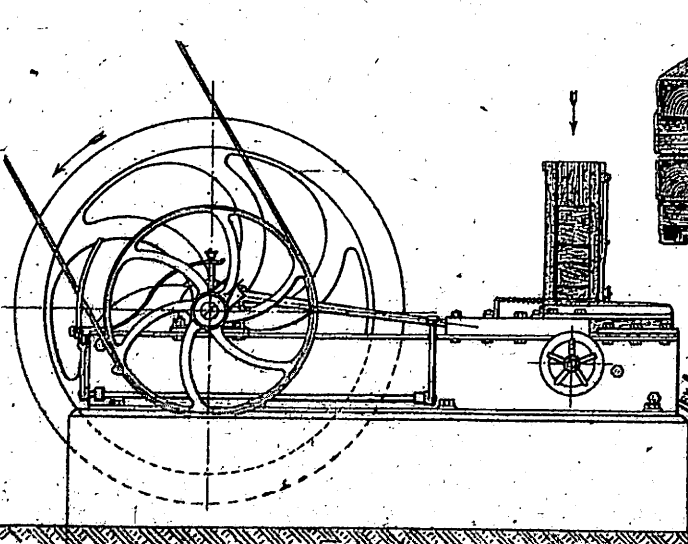


Abb. 7. Feueranzünder.

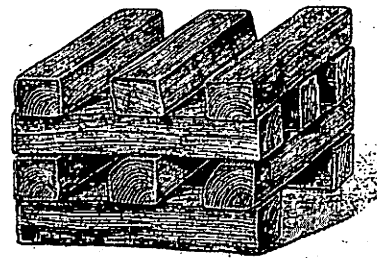


Abb. 9. Spaltmaschine.

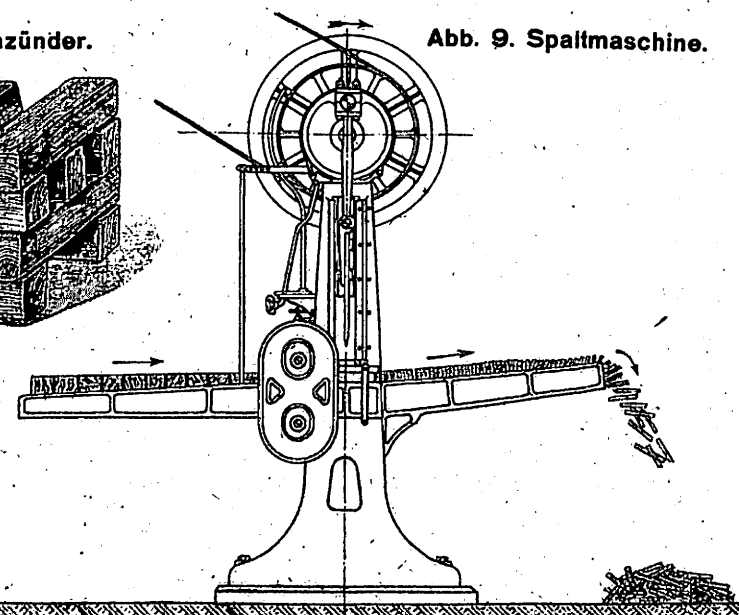


Abb 2 bis 4. Einsatzkorb. Maßstab 2:25.

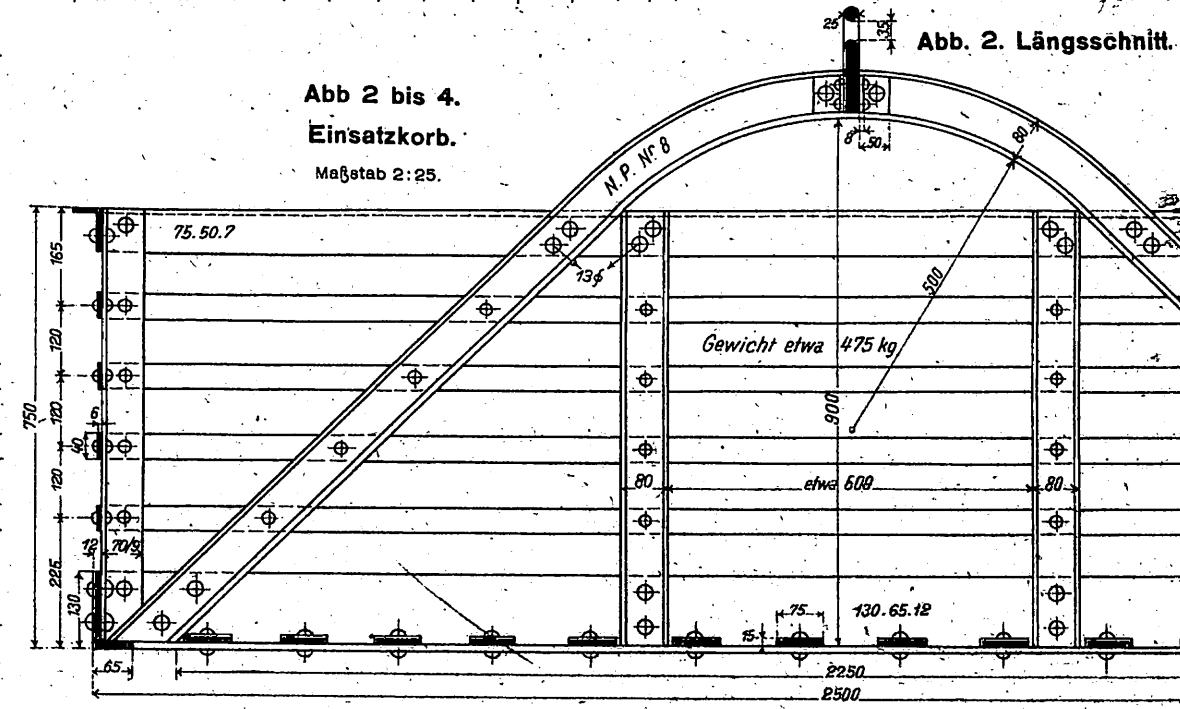


Abb. 2. Längsschnitt.

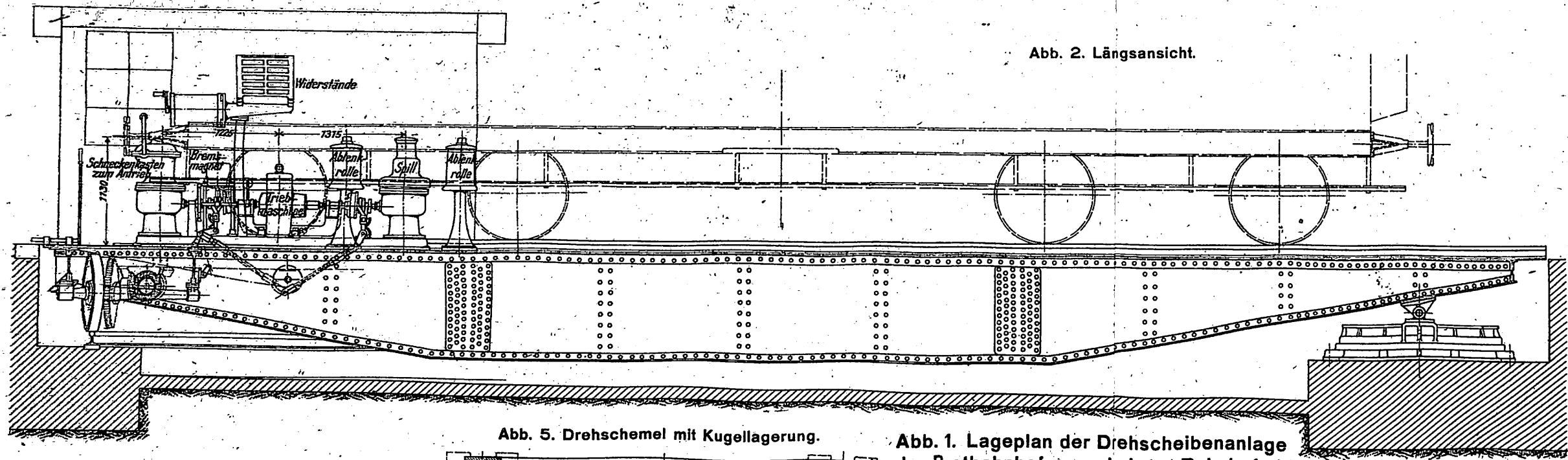


Abb. 2. Längsansicht.

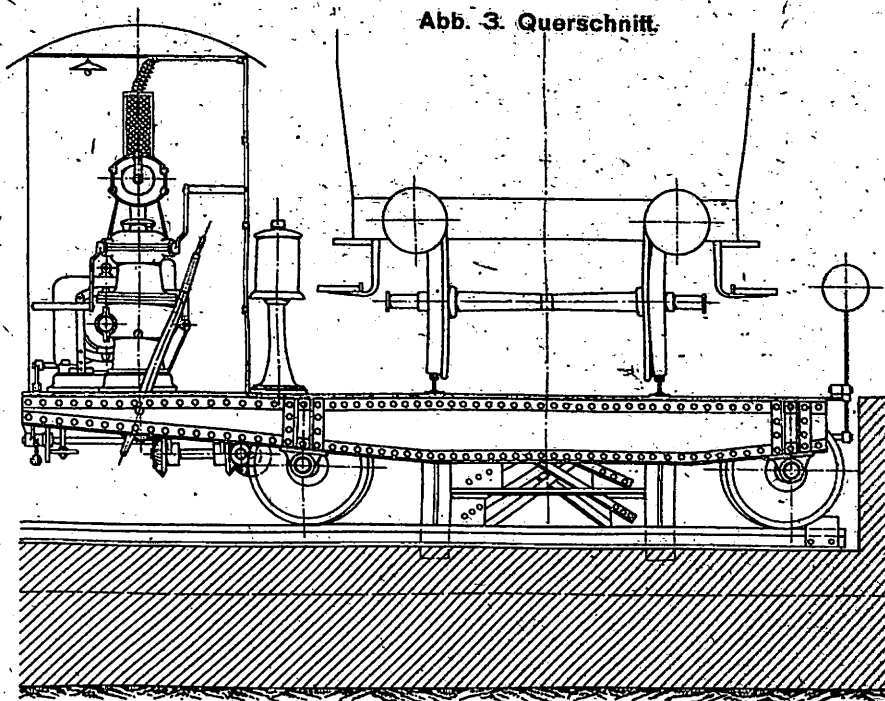


Abb. 3. Querschnitt.

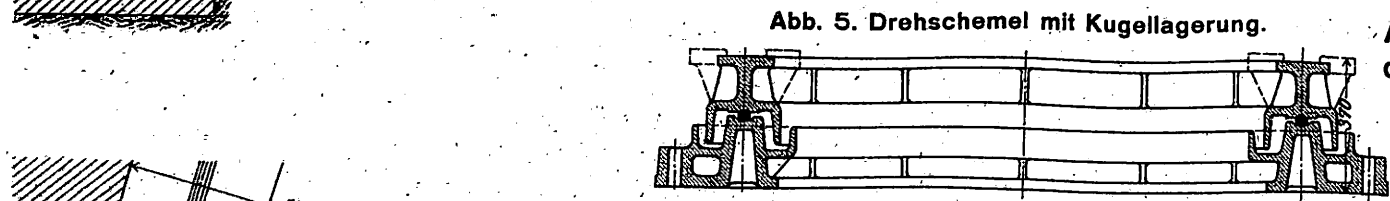


Abb. 5. Drehschemel mit Kugellagerung.

Abb. 1. Lageplan der Drehscheibenanlage des Postbahnhofs am Lehrter Bahnhof in Berlin.

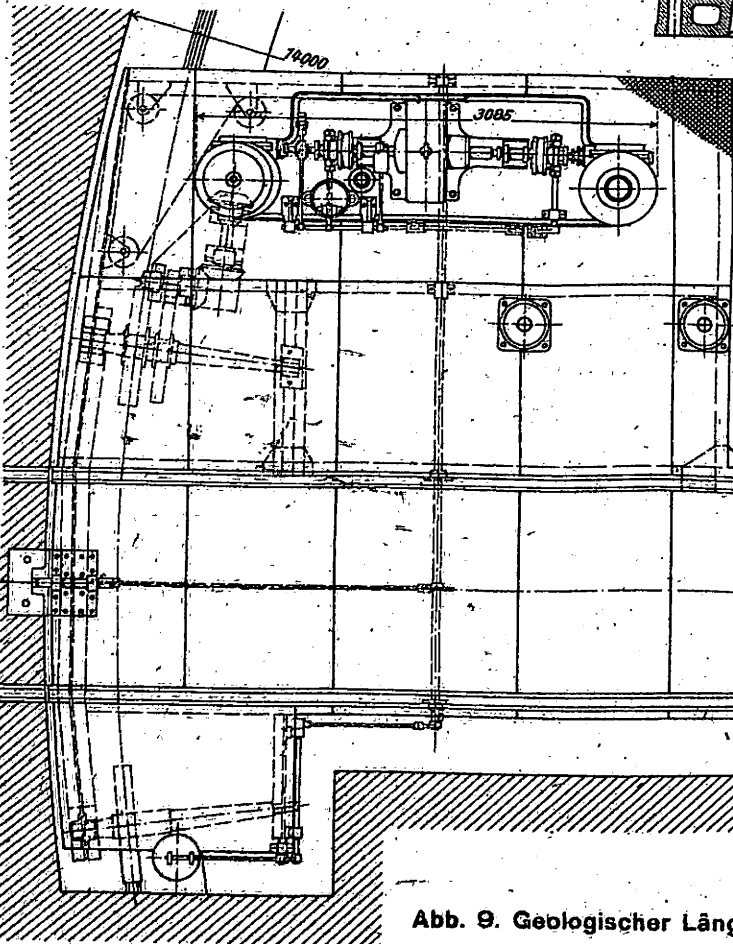
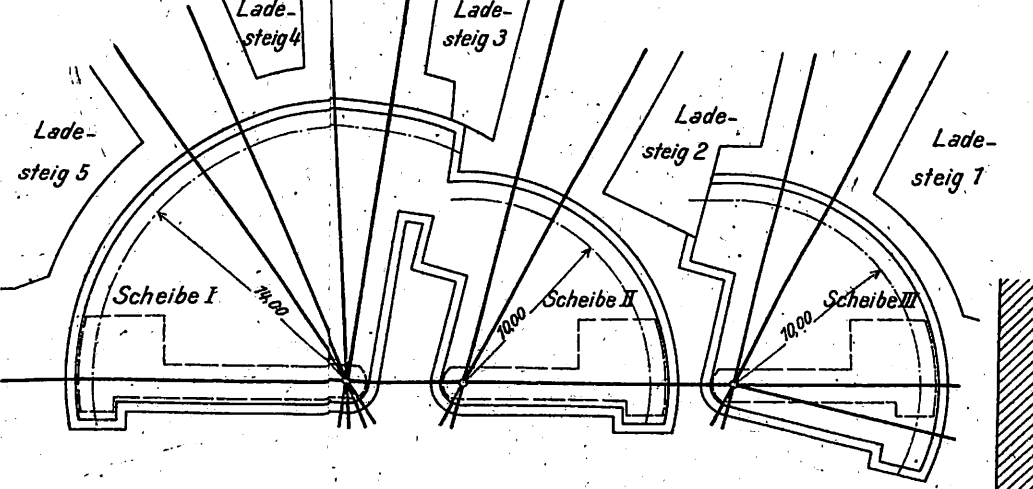


Abb. 10. Längsriß des Endes des Anstichstollens.

Maßstab 1:300.

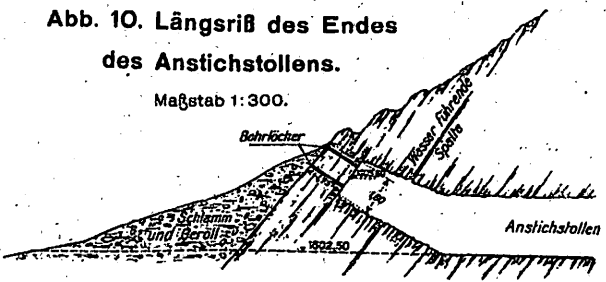


Abb. 4. Grundriß.

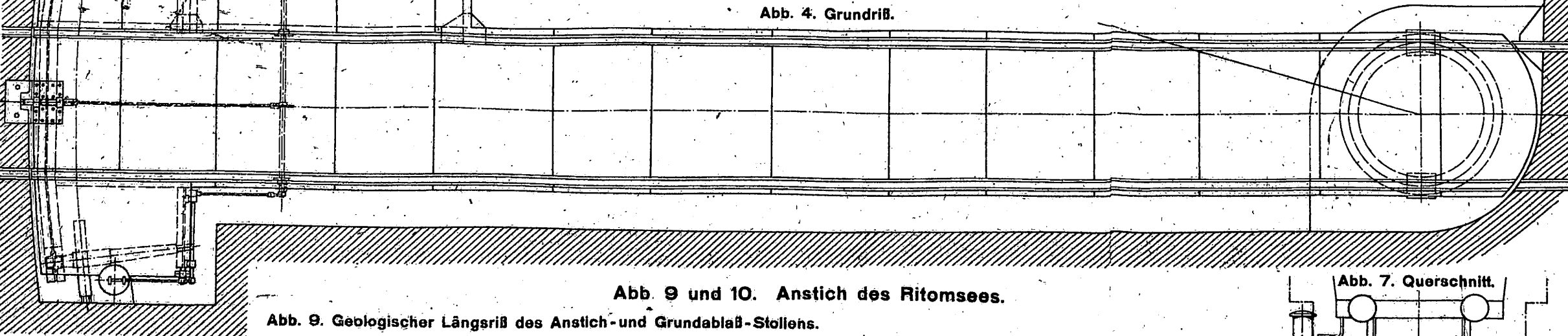


Abb. 9 und 10. Anstich des Ritomsees.

Abb. 9. Geologischer Längsriß des Anstich- und Grundablaß-Stollens.

Maßstab 1:3000.

Richtung des Anstichstollens ungefähr Süd-Nord, Winkel der beiden Stollenrichtungen im Grundrisse etwa 130°.

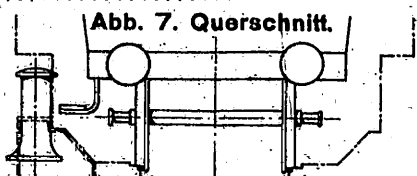
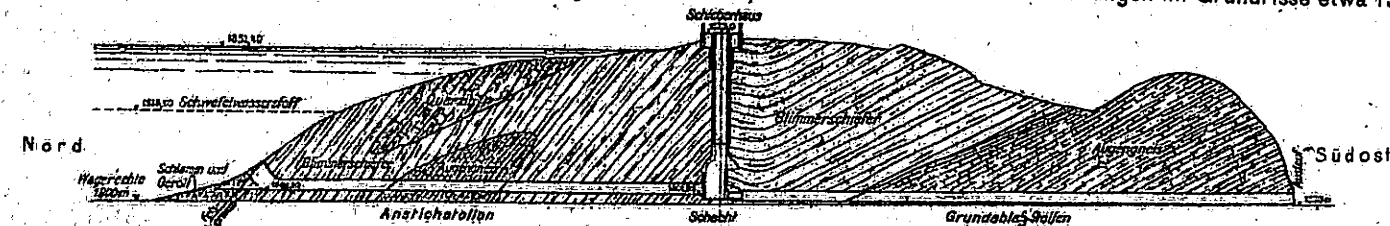


Abb. 7. Querschnitt.

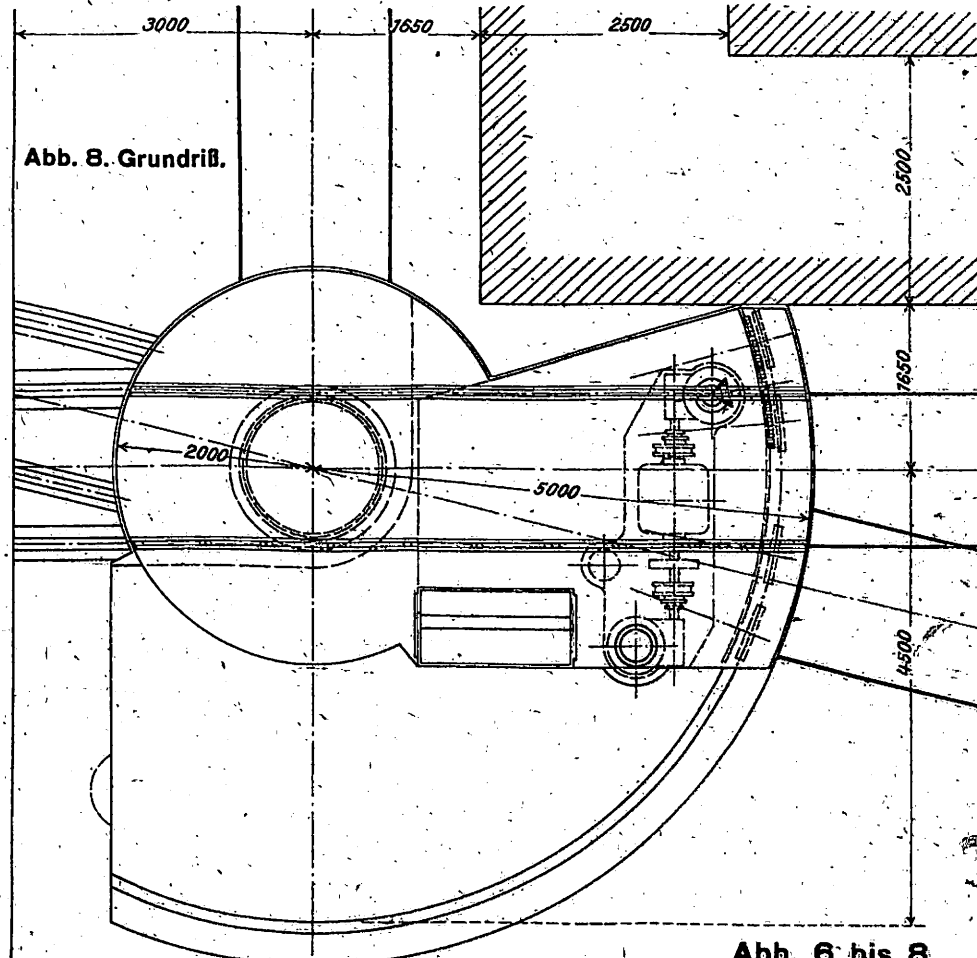


Abb. 8. Grundriß.

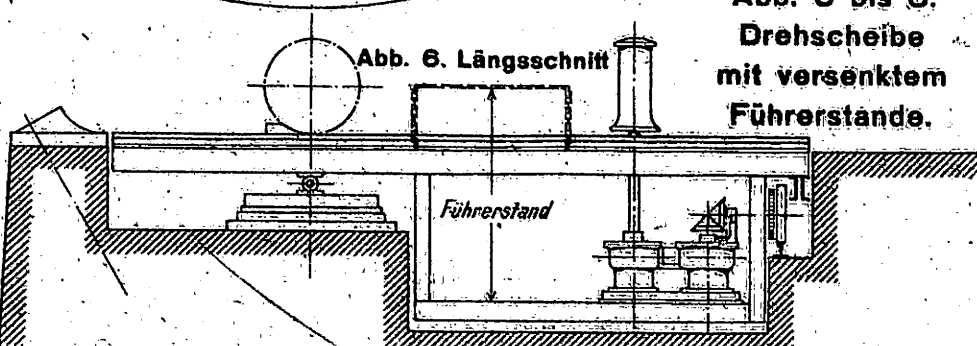


Abb. 6 bis 8. Drehscheibe mit versenktem Führerstand.

Abb. 6. Längsschnitt

Führerstand

Abb. 1. Ansicht und senkrechter Schnitt.

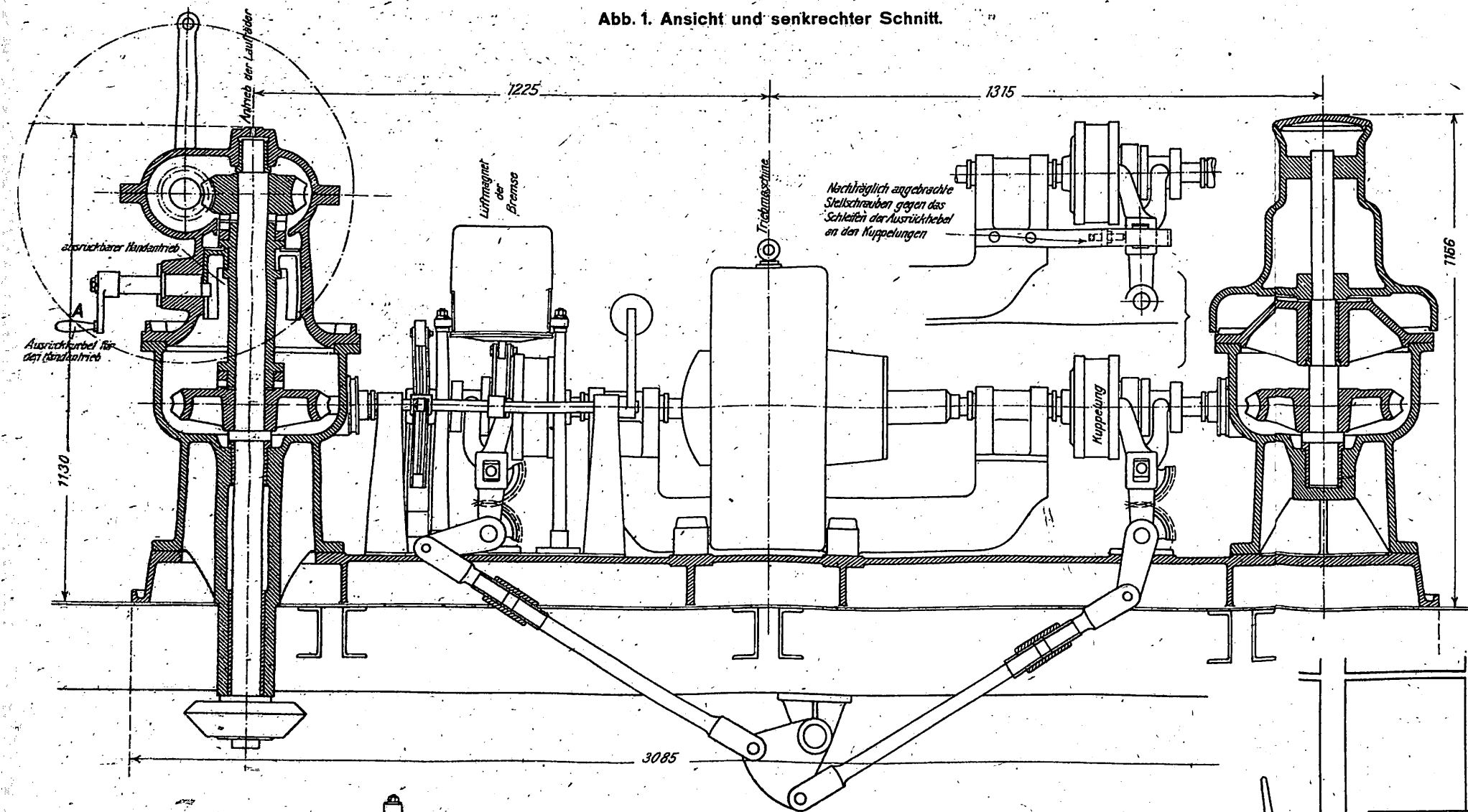


Abb. 2. Grundriß.

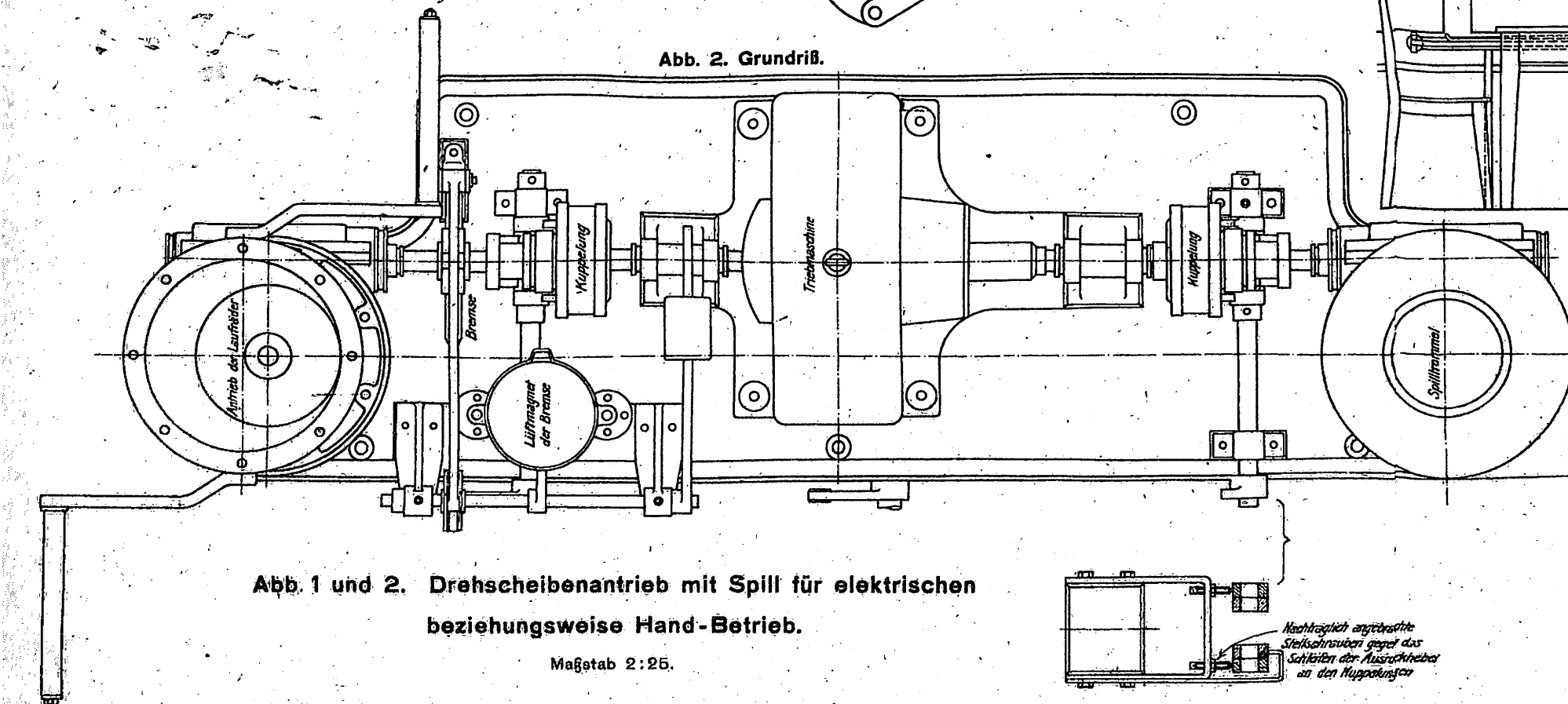


Abb. 1 und 2. Drehscheibenantrieb mit Spill für elektrischen beziehungsweise Hand-Betrieb.

Maßstab 2:25.

Abb. 9 und 10. Fahrgastwagen der australischen Viktoria-Bahn. Maßstab 1:144.

Abb. 9. Ansicht.

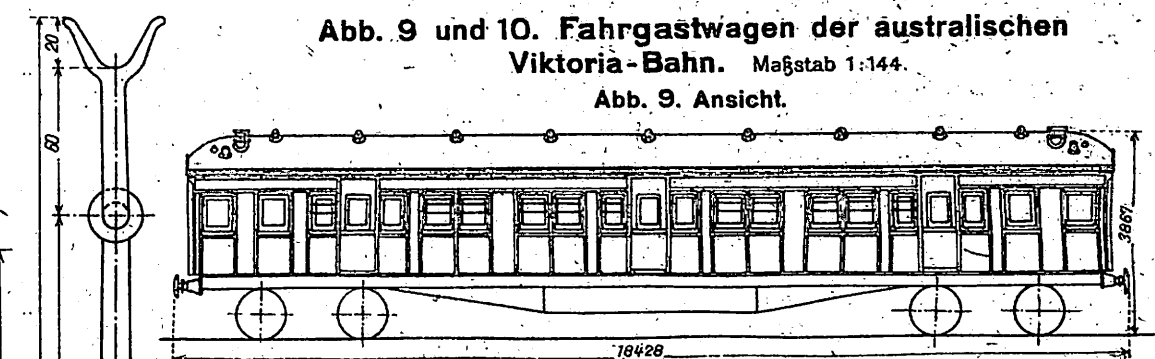


Abb. 10. Grundriß.

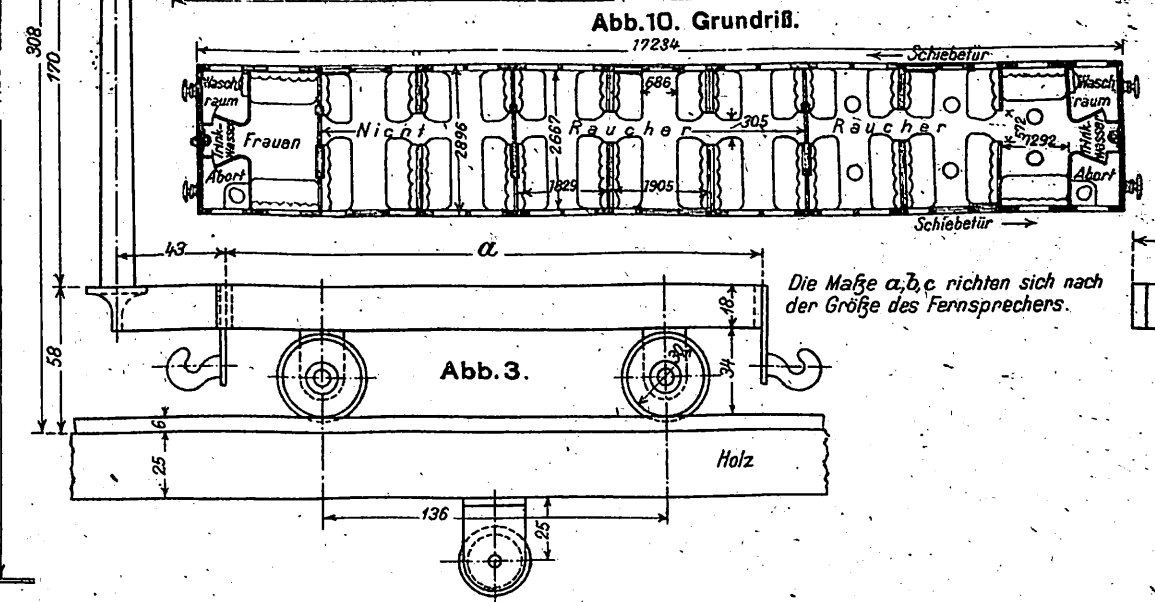


Abb. 4.

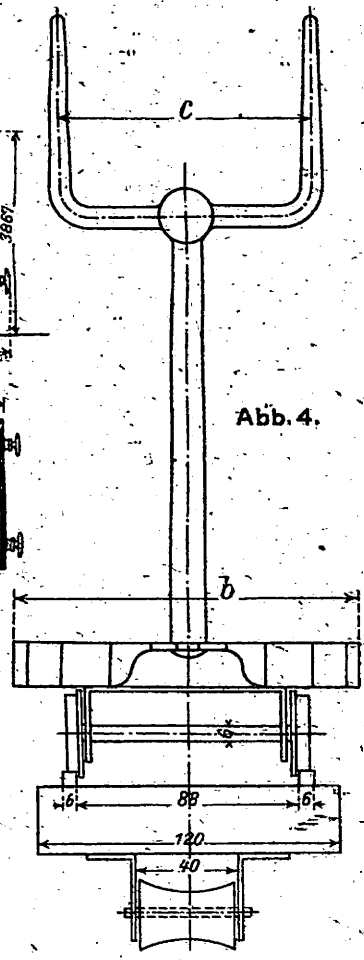


Abb. 8.

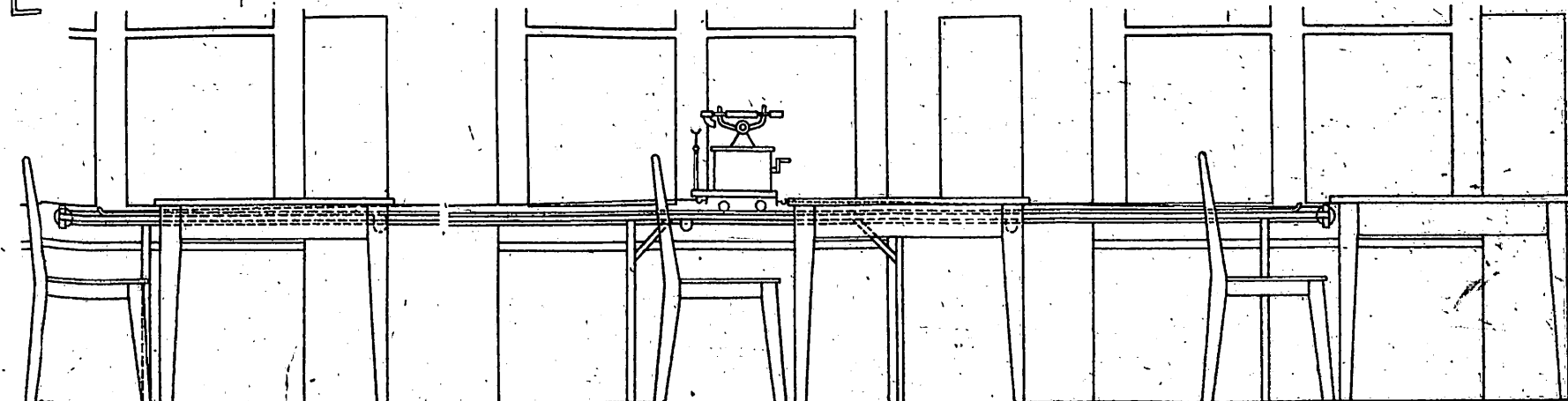


Abb. 3 bis 8. Fernsprecher-Wagen.

Abb. 5.

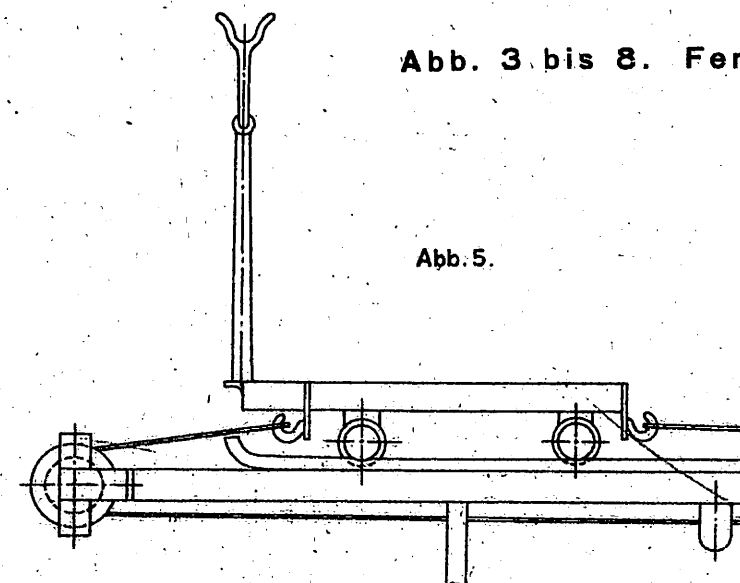


Abb. 6.

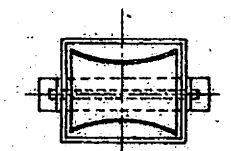


Abb. 7.

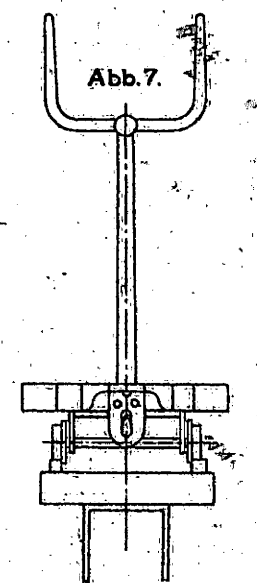


Abb. 1. Grundriß.

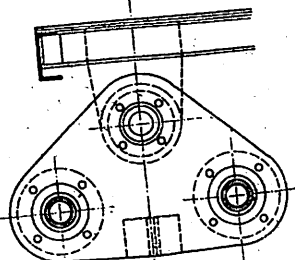


Abb. 4. Ansicht und Querschnitt des Antriebes.

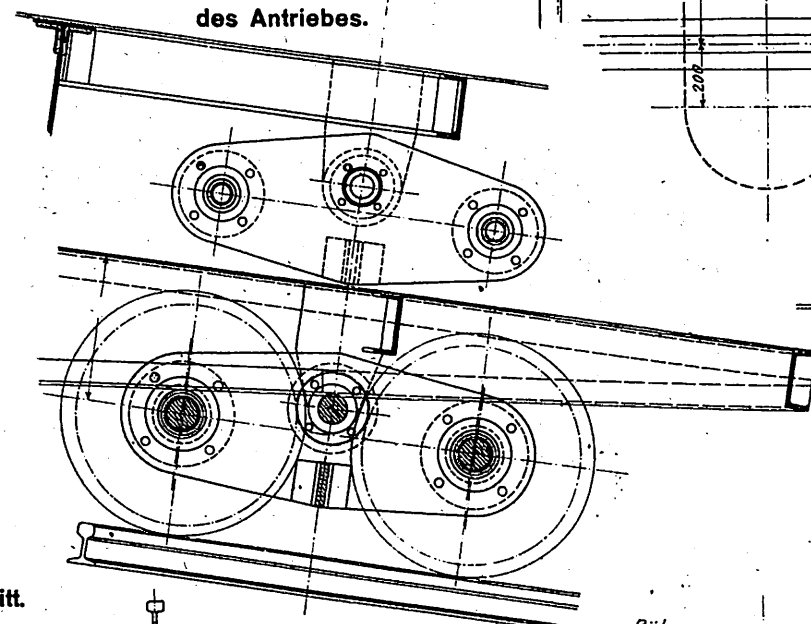


Abb. 3. Schnitt.

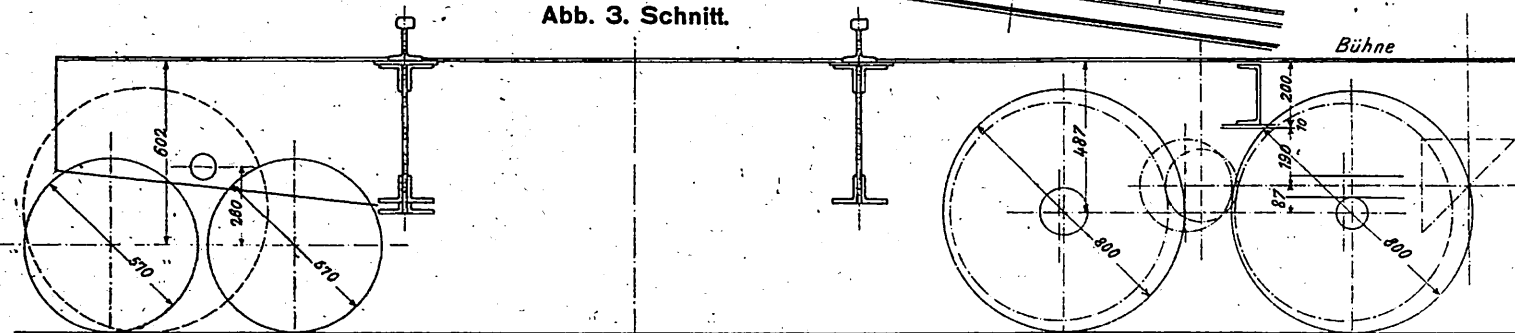


Abb. 5. Ansicht der Triebmaschine.

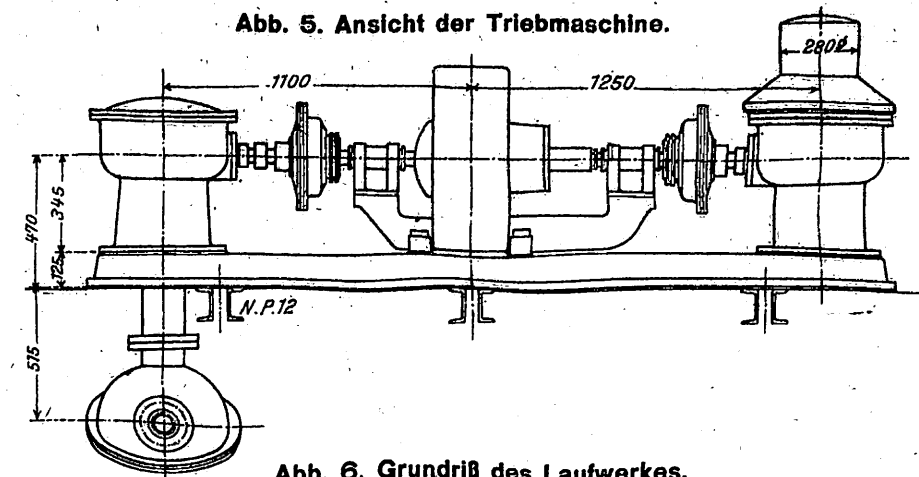


Abb. 6. Grundriß des Laufwerkes.

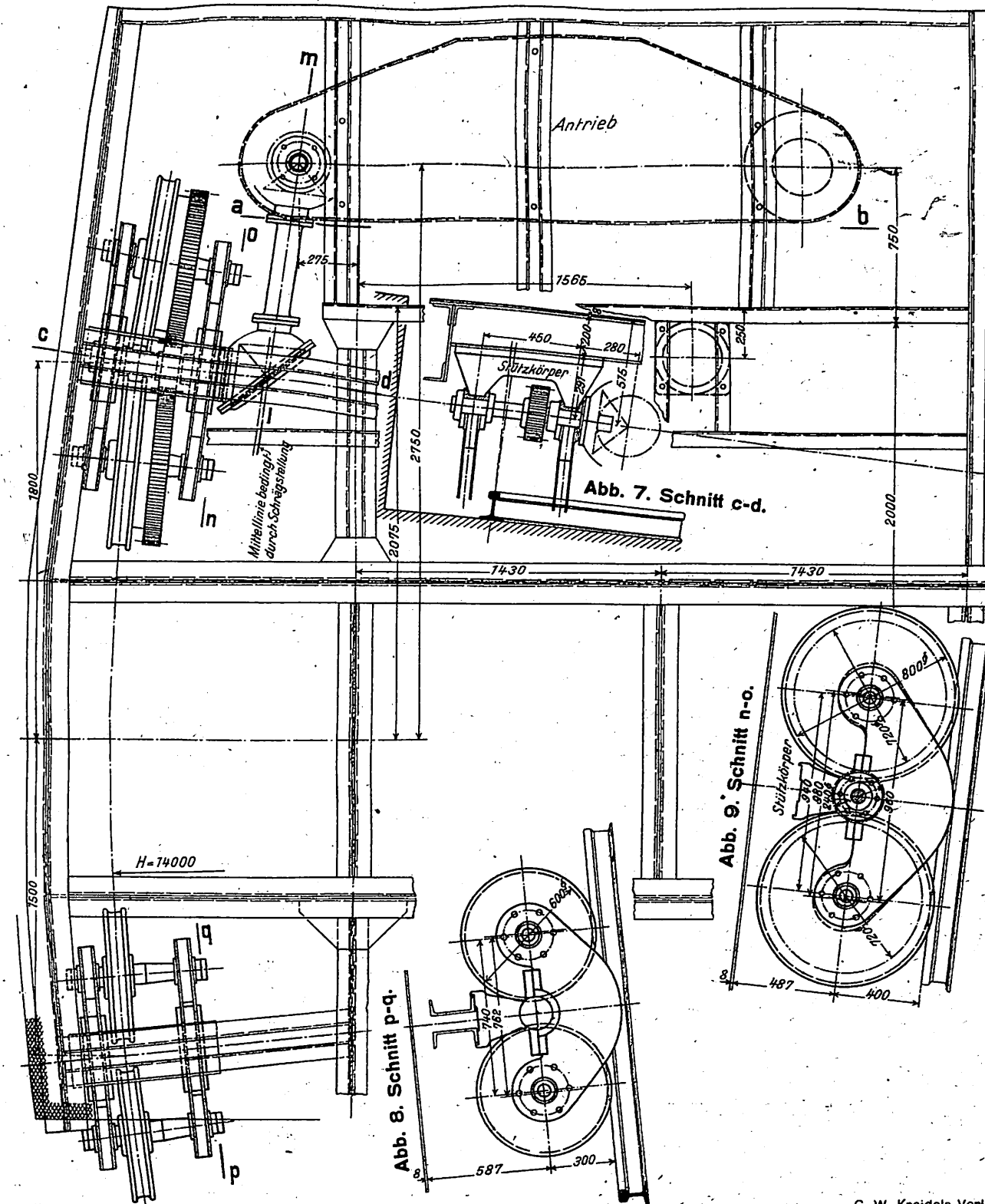


Abb. 9. Schnitt n-o.

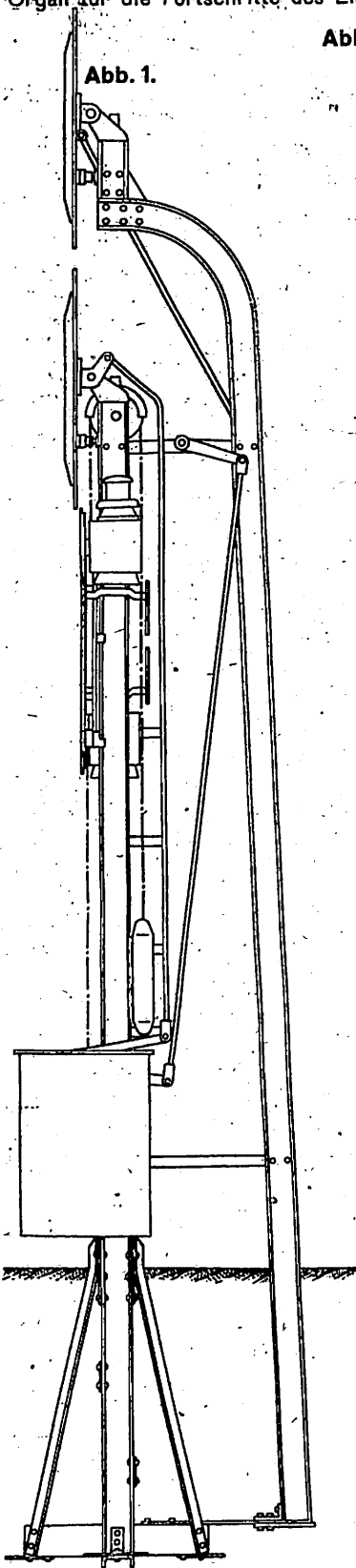


Abb. 1.

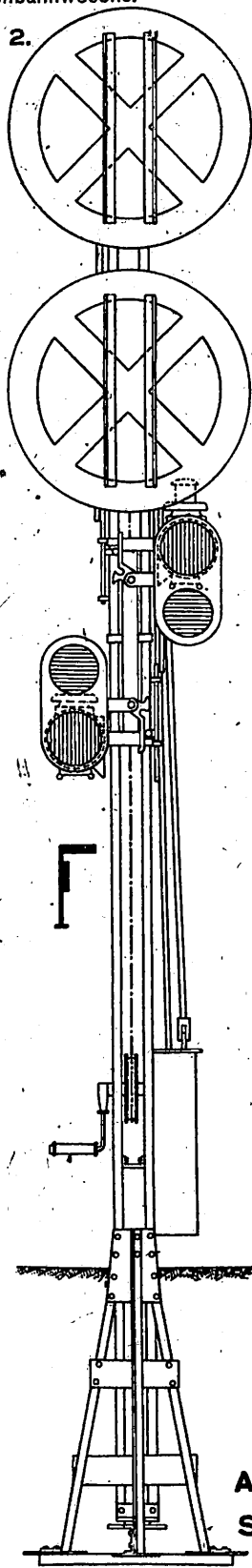


Abb. 2.

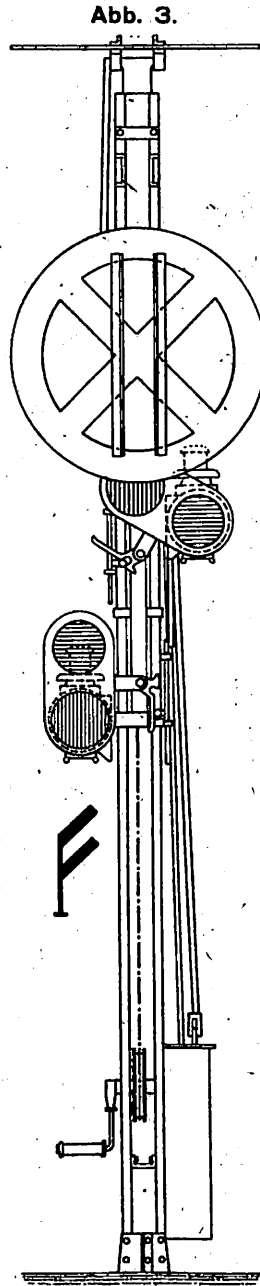


Abb. 3.

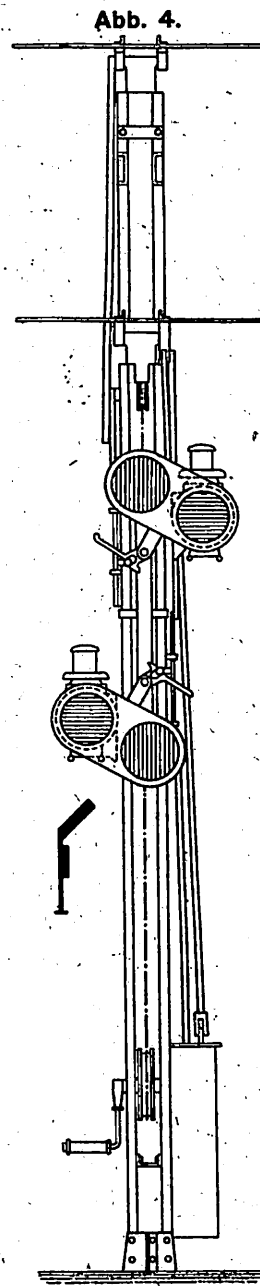


Abb. 4.

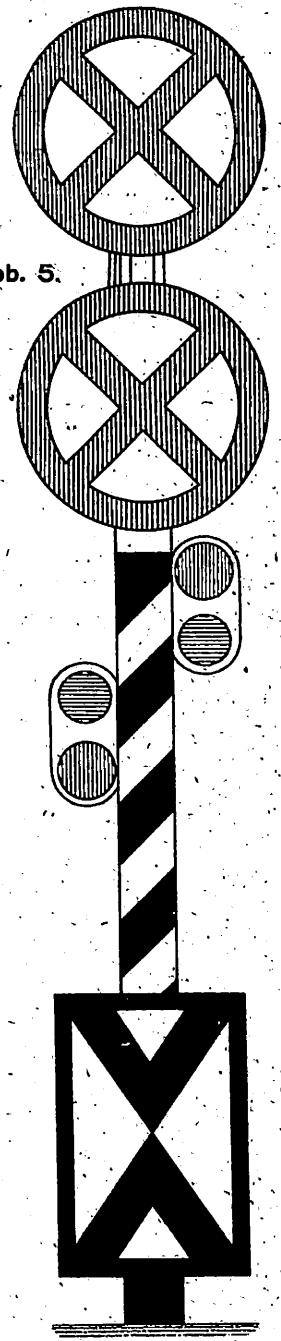


Abb. 5.

Abb. 6 und 7. Schiene der Lehightal-Bahn.
Maßstab 1:4.

Abb. 6.
Bolzen-Schaft,
Hals- und Kopf.

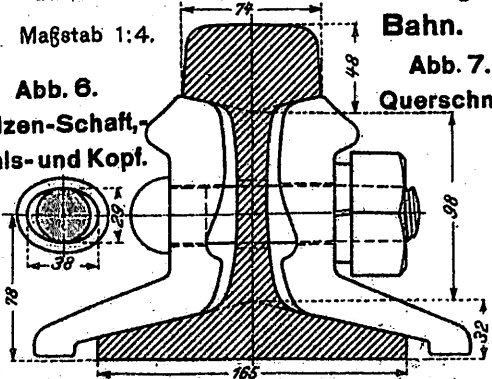


Abb. 7.
Querschnitt.

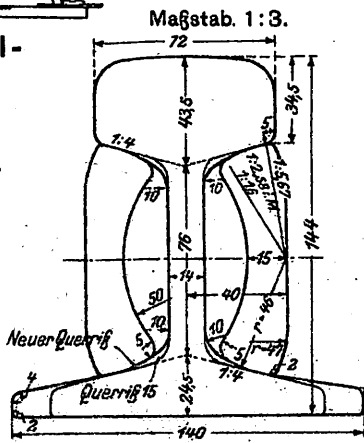


Abb. 8. Gewölbte
Schienenlaschen.
Maßstab 1:3.

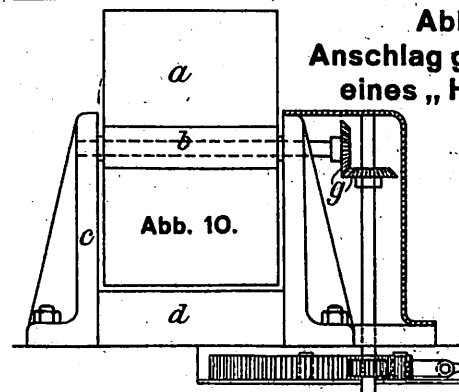


Abb. 9.

Abb. 9 bis 12.
Anschlag gegen Überfahren
eines „Halt“-Signales.

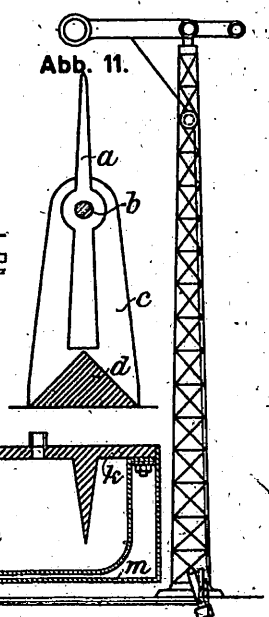
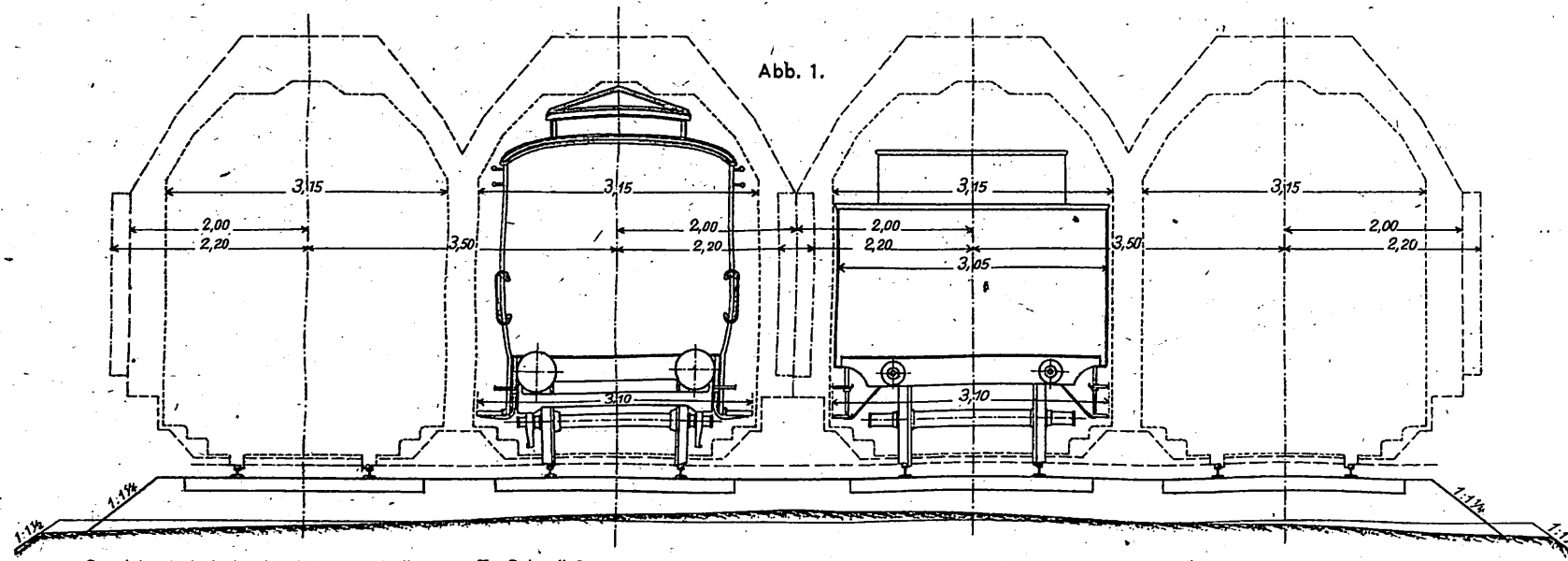


Abb. 10.

Abb. 11.

Abb. 12.

Abb. 1 bis 5. Abstand der inneren Gleise 4,0 m.



Gezeichnet sind ein viergleisiger Abteillwagen für Schnellzüge, der, abgesehen von den Wagen der Berliner Stadtbahn, in Höhe der Trittbohlen die größte vorkommende Fahrzeugbreite von 3,10 m, und ein Lokomotivtender, der in Höhe der Trittschritte ebenfalls dieses Maß hat

Abb. 6 bis 16. Abstand der inneren Gleise 4,5 m.

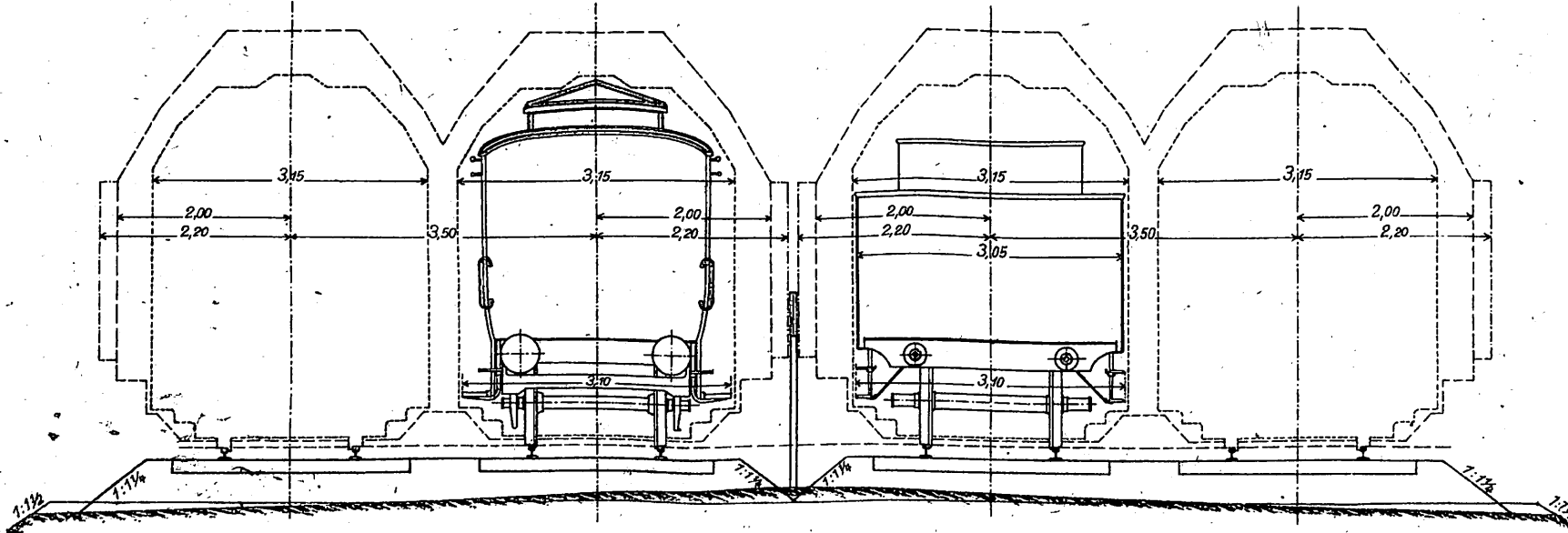


Abb. 10. Vorsignal. Schalmast.

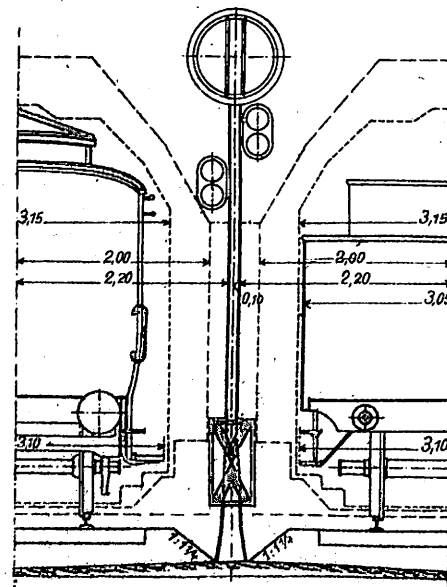


Abb. 11. Signal 35, Tafel: „Halt“ für Verschiebefahrten. Hochform.

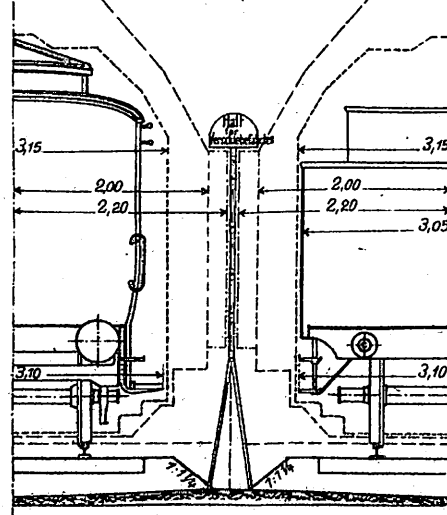


Abb. 12. Signal 36 abc, „Halt“-Tafel. Hochform.

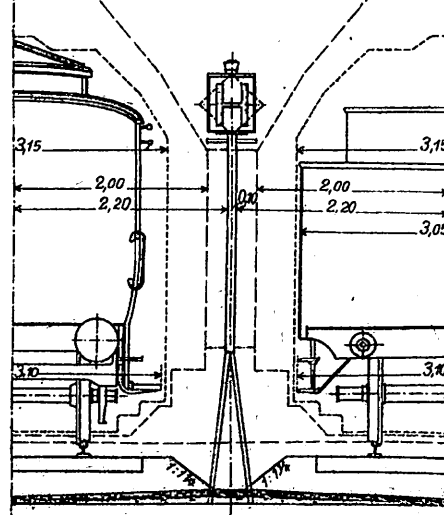


Abb. 13. Brückenträger für 18 m Lichtweite.

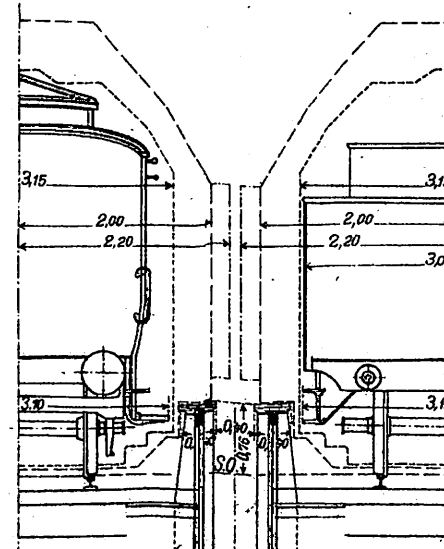


Abb. 14.

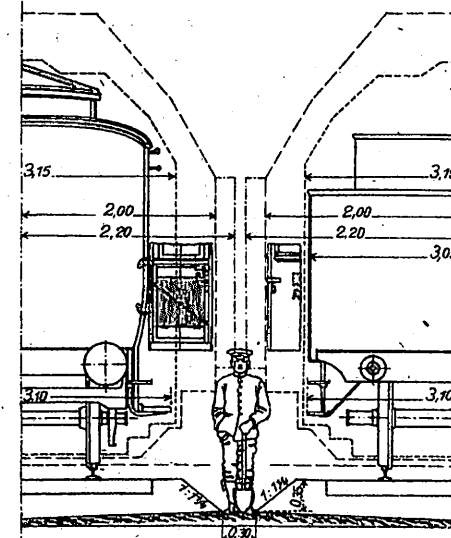


Abb. 15.

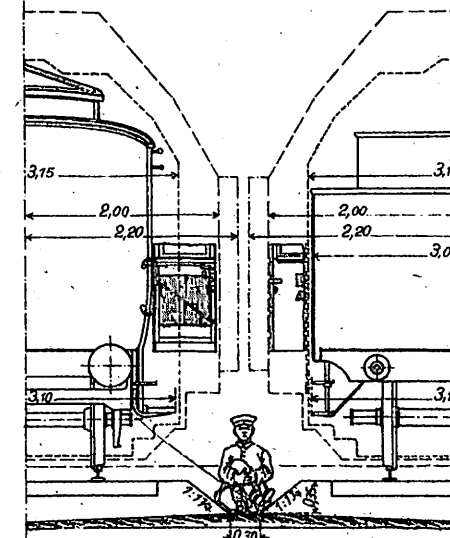


Abb. 16.

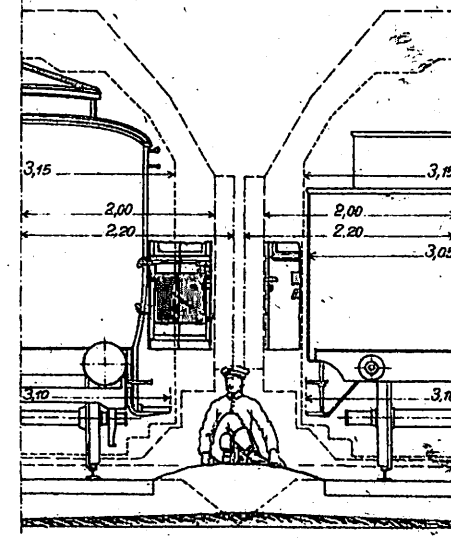


Abb. 2. Wärtersignal 5, Langsamfahrscheibe. Zwergform.

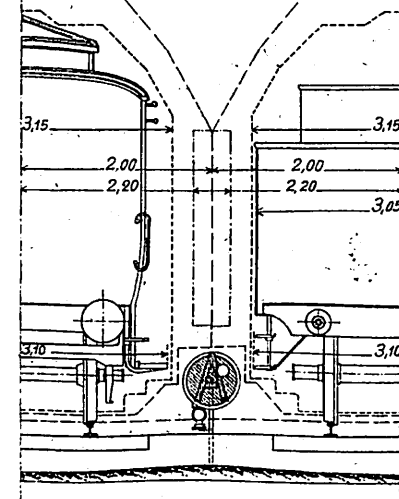


Abb. 3. Wärtersignal 6b, „Halt“-Scheibe. Zwergform.

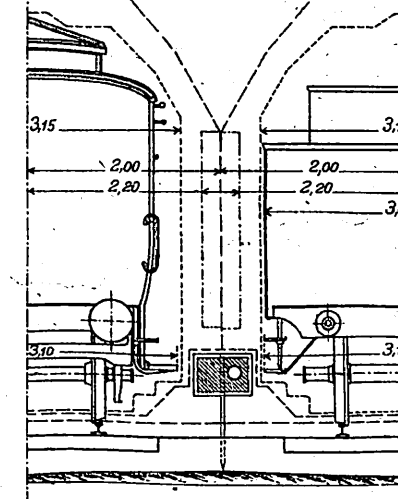


Abb. 4. Brückenträger für 14 m Lichtweite.

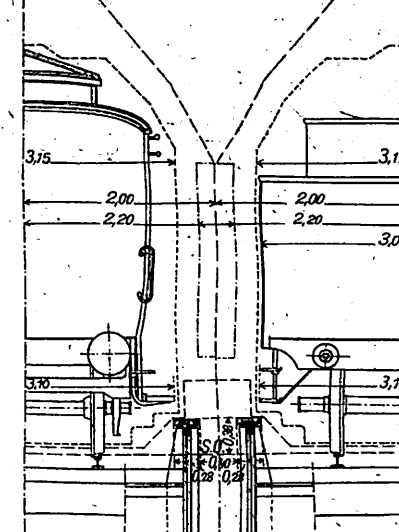


Abb. 5.

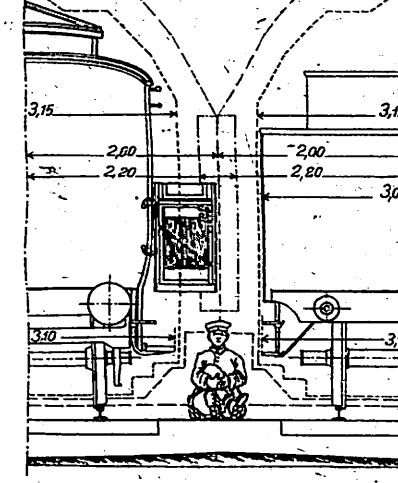


Abb. 7. Radtaster-Merkpfahl.

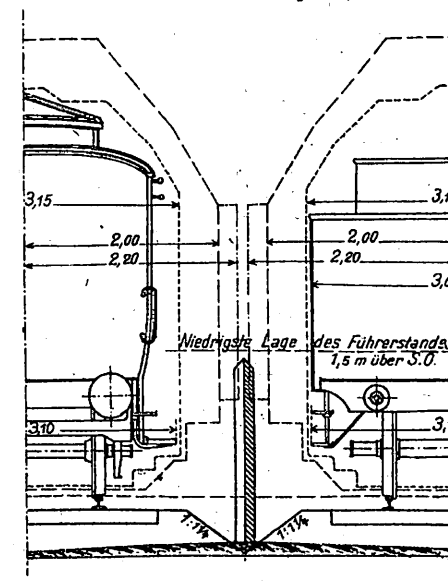


Abb. 8. Wärtersignal 5, Langsamfahrscheibe. Zwergform.

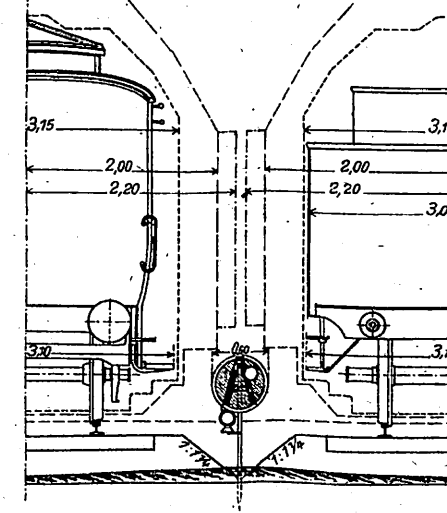


Abb. 9. Wärtersignal 6b, „Halt“-Scheibe. Zwergform.

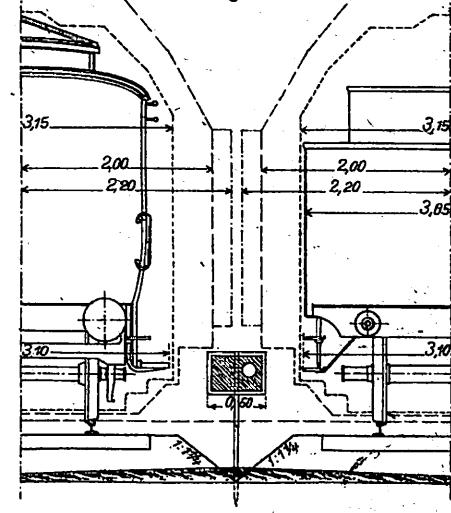


Abb. 17. Schutzraum mit Trennungsgitter.

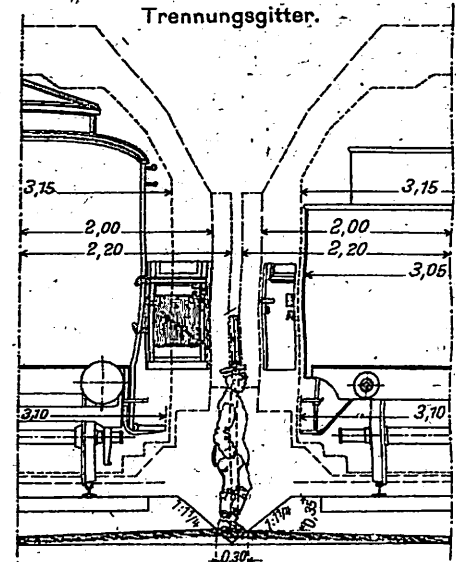


Abb. 17 und 18. Abstand der inneren Gleise 4,5 m.

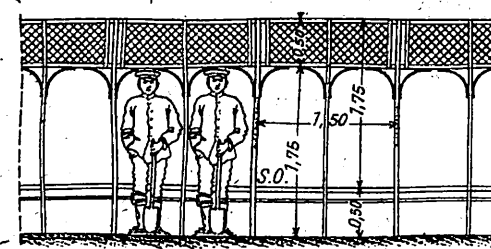


Abb. 18. Schutzraum mit Trennungsgitter.

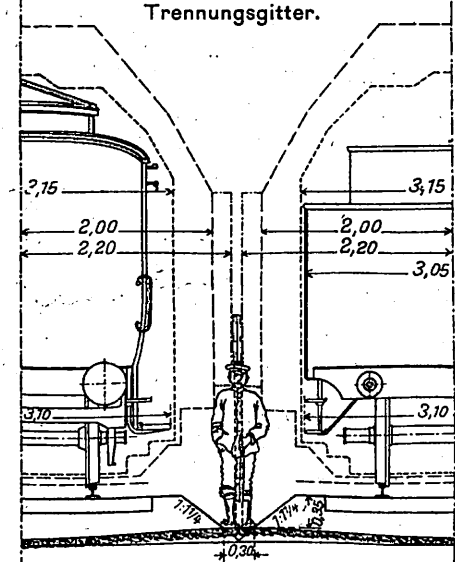


Abb. 19 bis 29. Abstand der inneren Gleise 4,75 m.

Abb. 19. Wärtersignal 5, Langsamfahrtsignal. Zwerg- oder gewöhnliche Form.

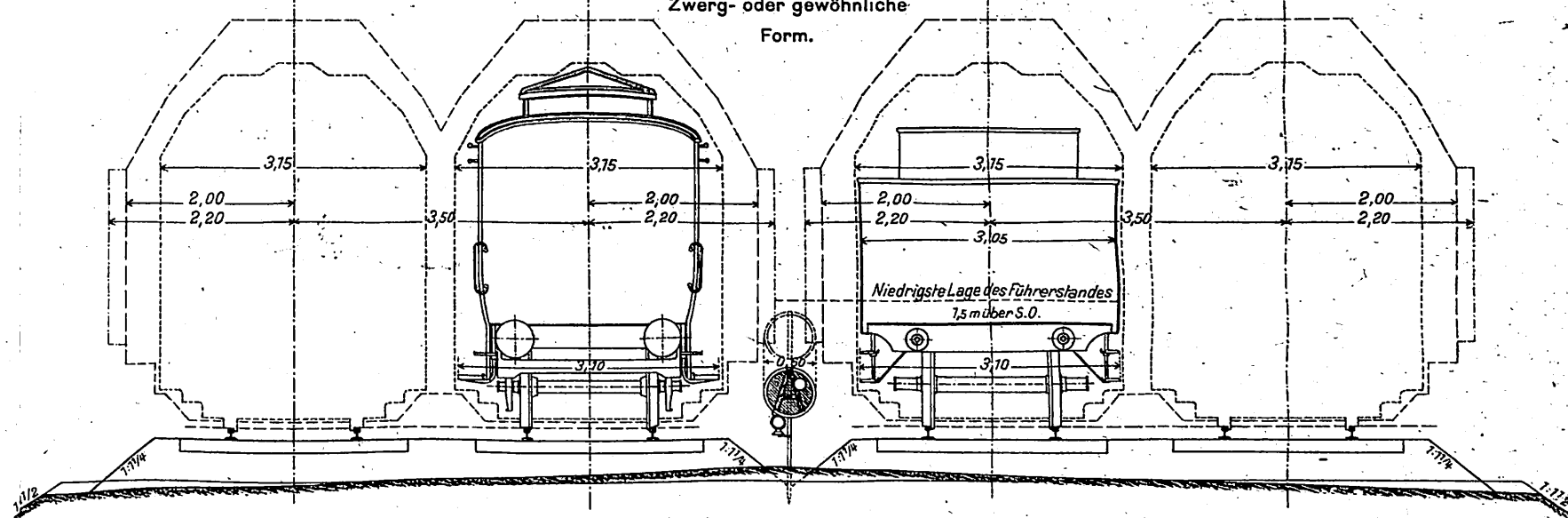


Abb. 20. Wärtersignal 6b, Haltscheibe. Gewöhnliche oder erhöhte Zwerg-Form.

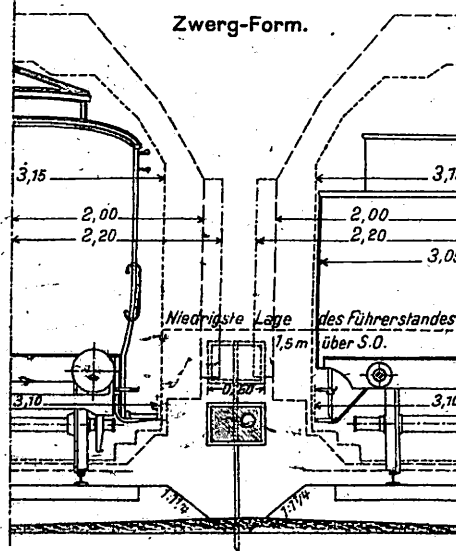


Abb. 21. Hauptsignal, Schmalmast.

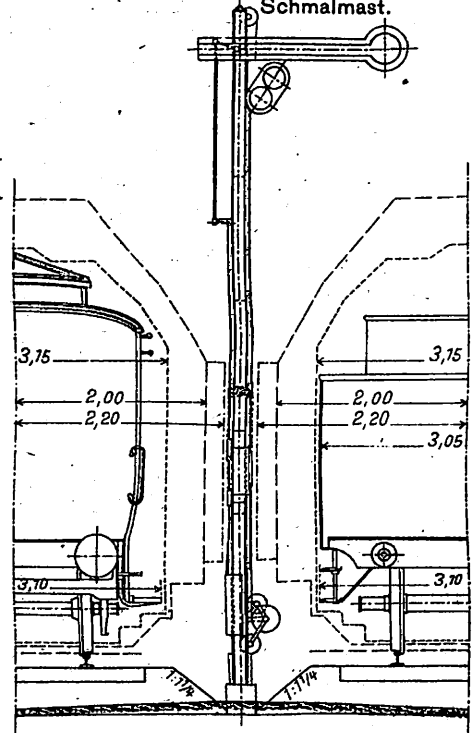


Abb. 22. Vorsignal, Hochform.

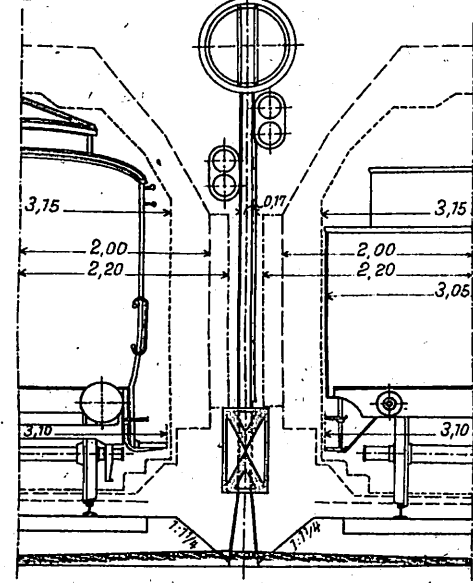


Abb. 23. Vorsignal, Schmalmast.

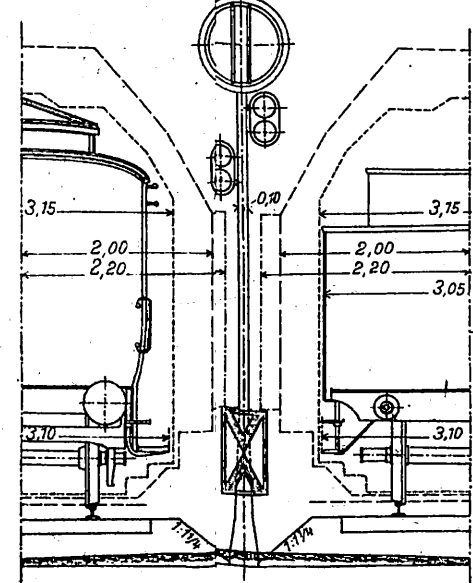


Abb. 24. Signal 35, Tafel: „Halt“ für Verschiebefahrten. Hochform.

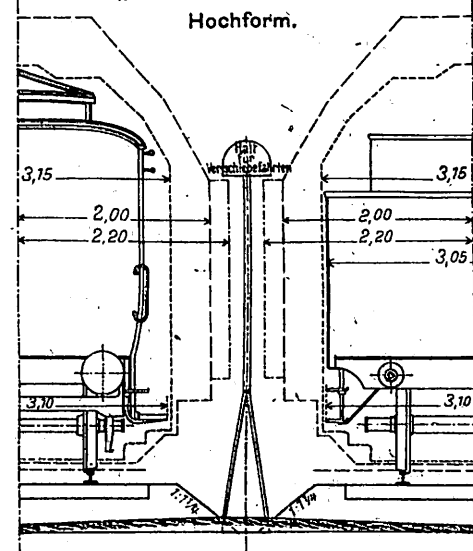


Abb. 25. Signal 36 abc, Haltscheibe. Hochform.

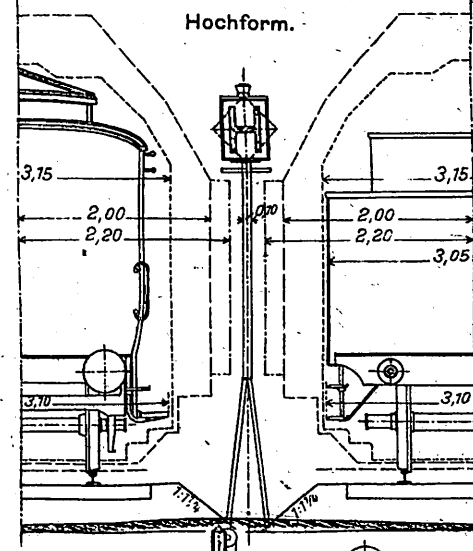


Abb. 26. Brückenträger für 18 bis 19 m Lichtweite.

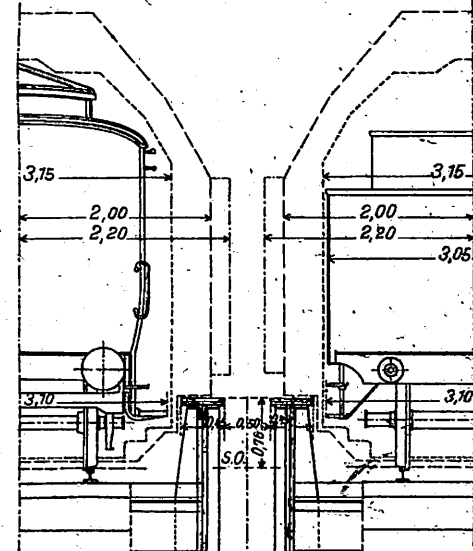


Abb. 27. Mittelstütze für Überführungen.

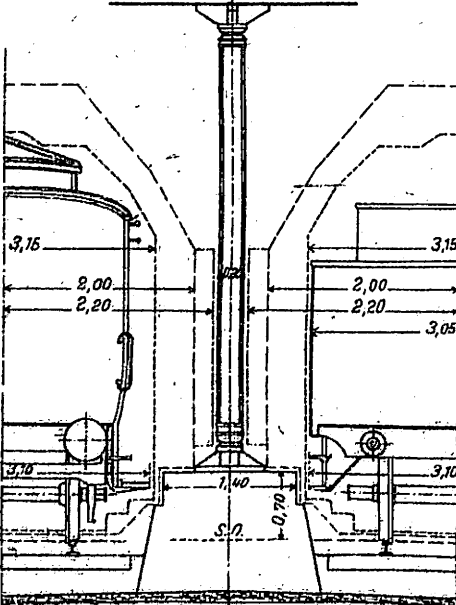


Abb. 28.

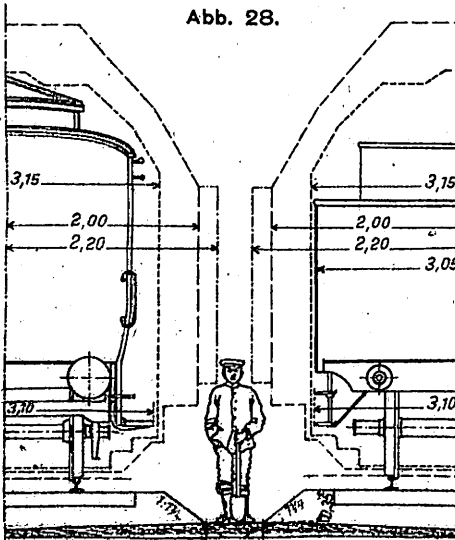


Abb. 29.

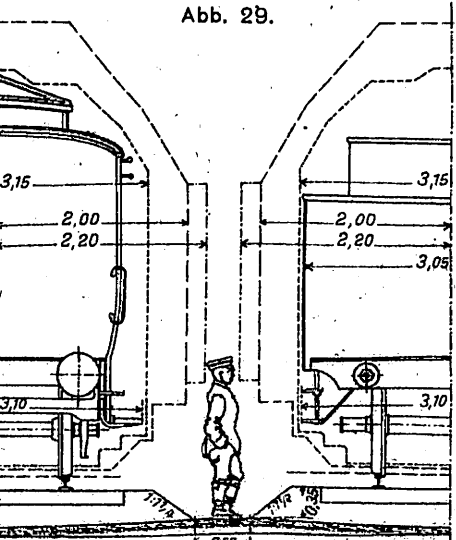


Abb. 30. Wärtersignal 5, Langsamfahrtscheibe. Zwerg- oder gewöhnliche Form.

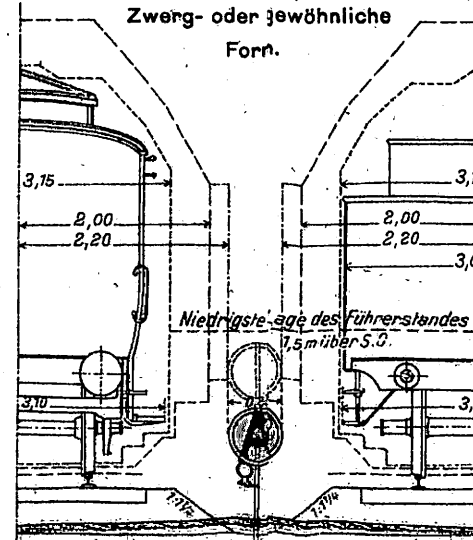


Abb. 31. Wärtersignal 6b, Haltscheibe. Gewöhnliche oder erhöhte Zwerg-Form.

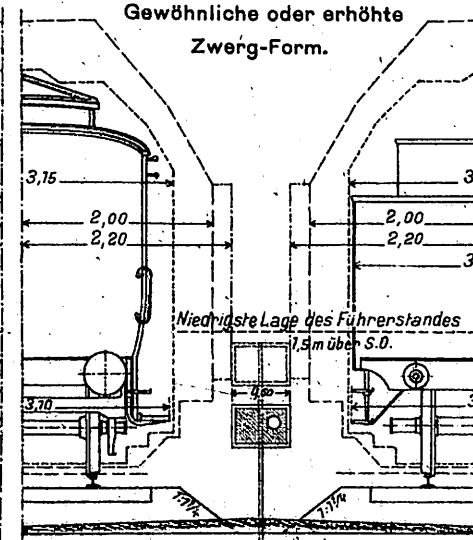


Abb. 32. Hauptsignal, Schmalmast.

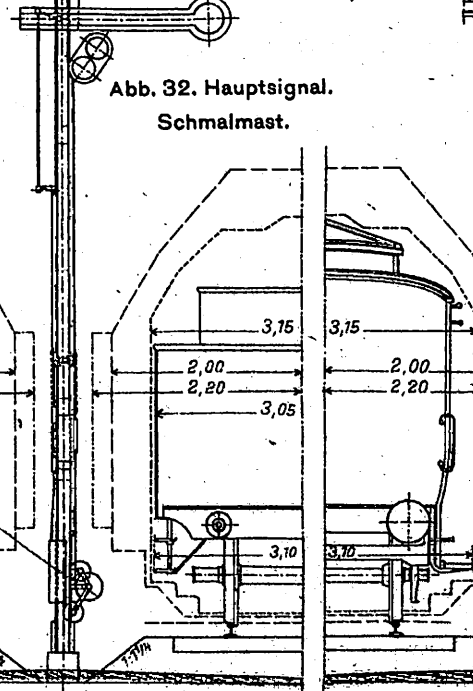


Abb. 33. Hauptsignal.

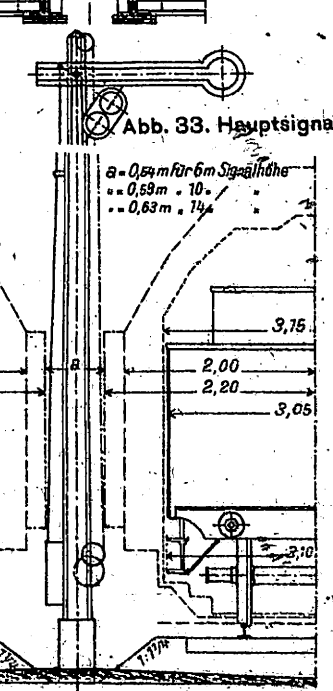


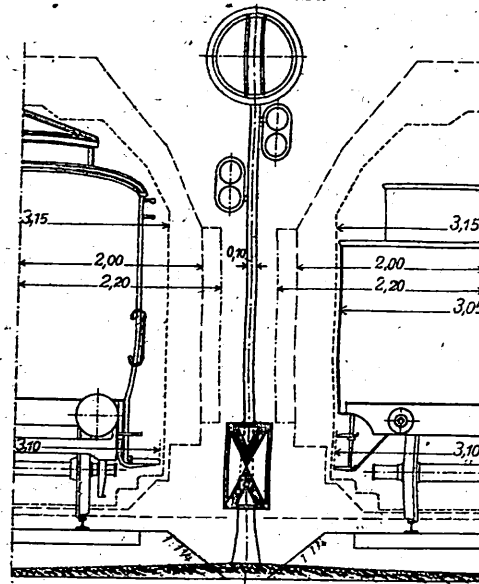
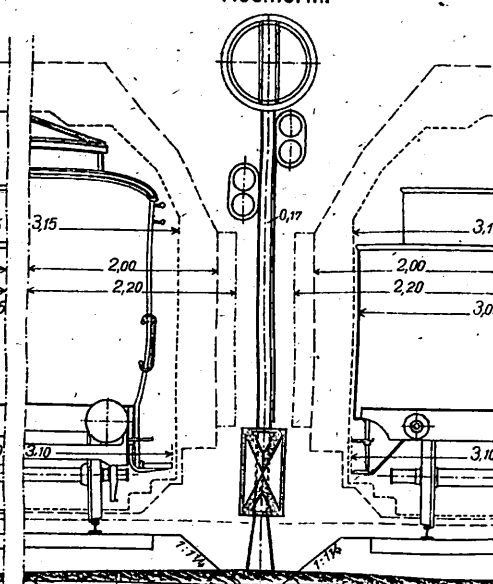
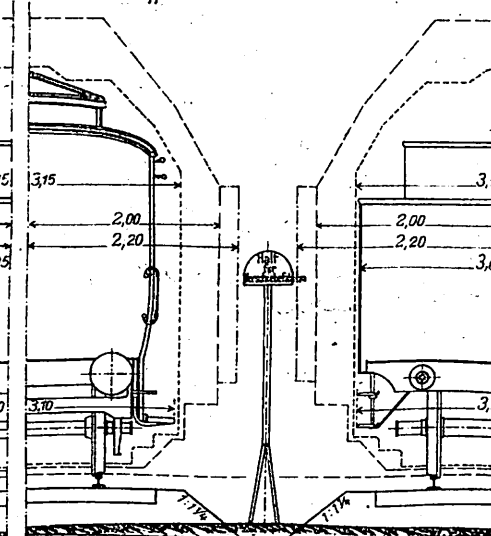
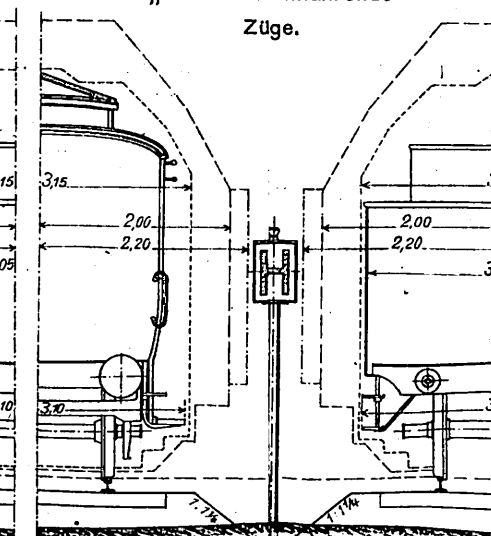
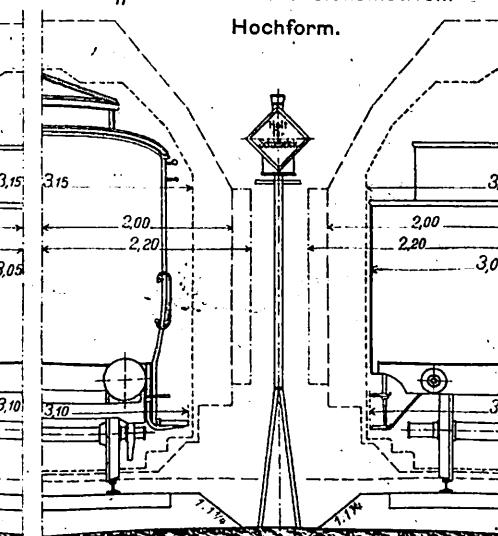
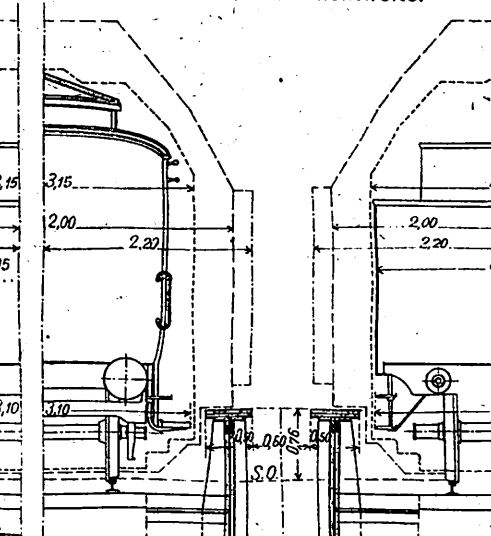
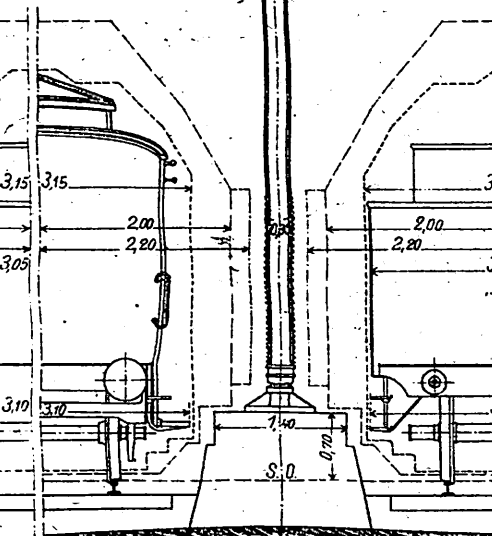
Abb. 34. Vorsignal,
Schmalmast.Abb. 35. Vorsignal,
Hochform.Abb. 36. Signal 35,
Tafel: „Halt“ für Verschiebefahrten.Abb. 37. Signal 36 a,
„Halt“ für einfahrende
Züge.Abb. 38. Signal 36 b,
„Halt“ für Schiebelokomotiven.
Hochform.Abb. 39. Brückenträger
für 19 m Lichtweite.Abb. 40. Mittelstütze für
Überführungen.

Abb. 43 bis 53. Abstand der inneren Gleise 5,3 m.

Abb. 41.

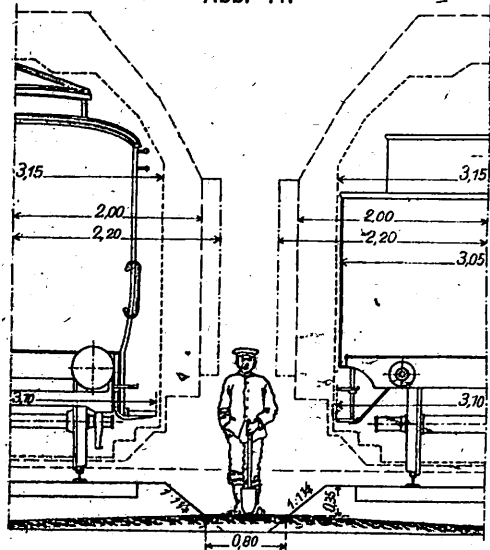


Abb. 42.

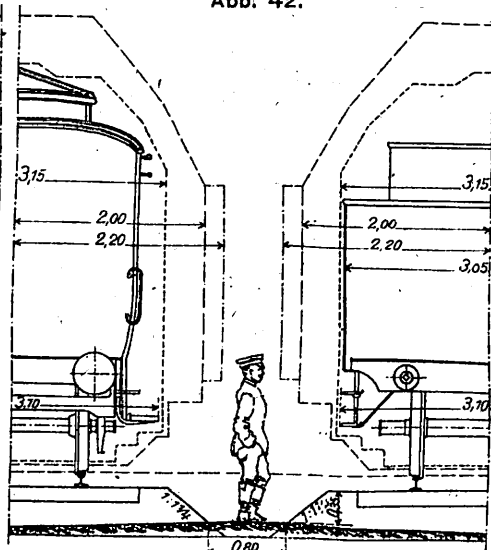
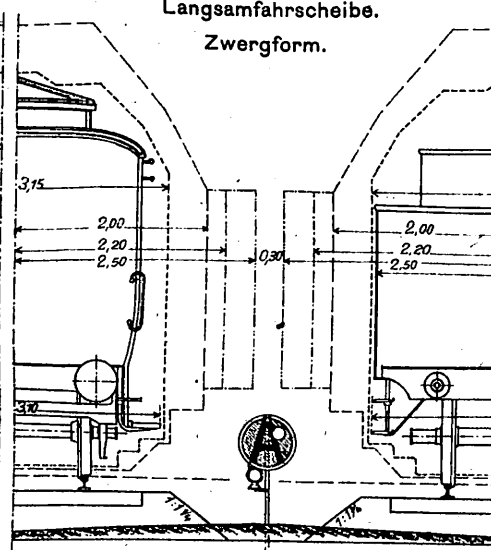
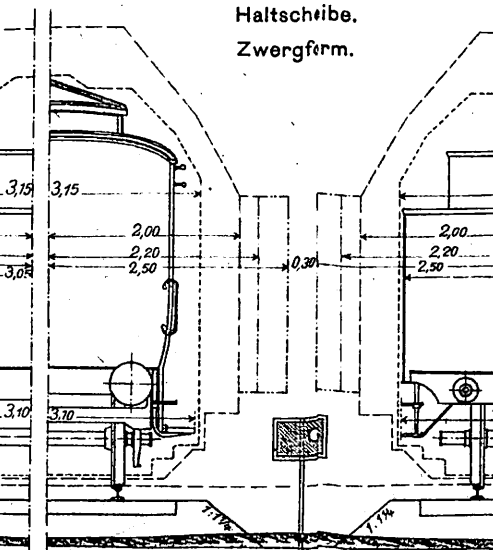
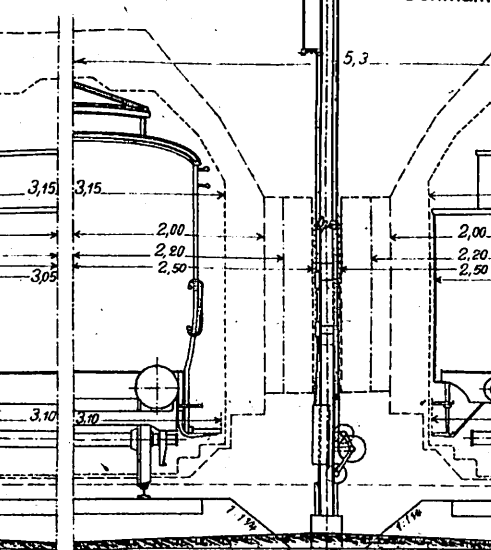
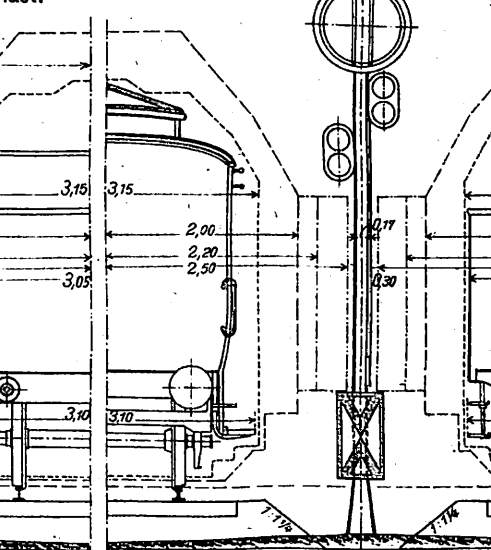
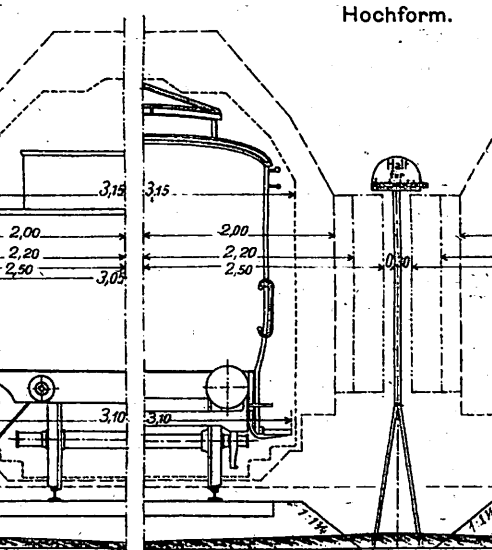
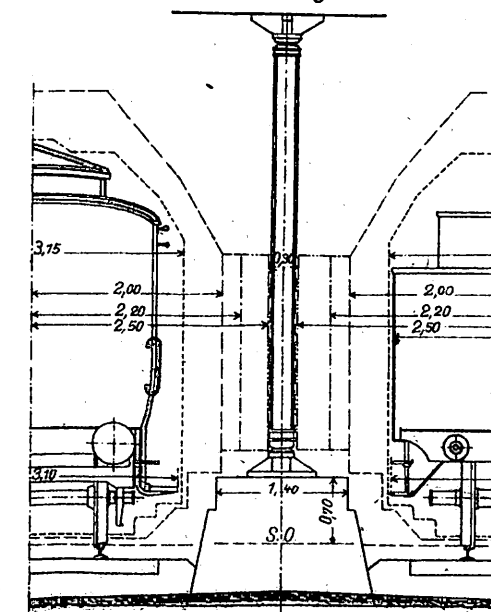
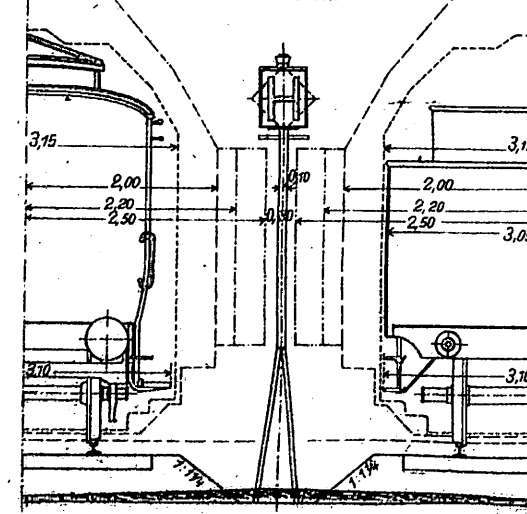
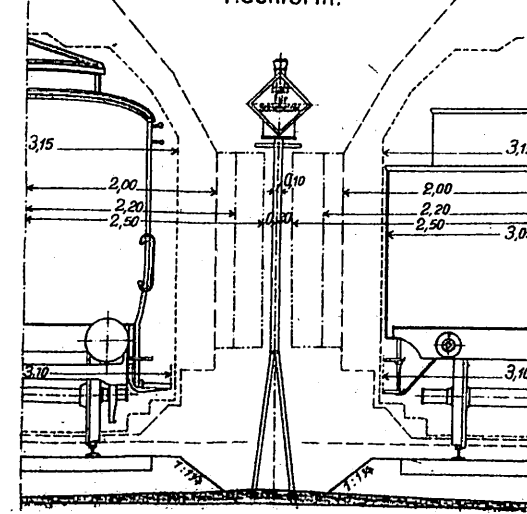
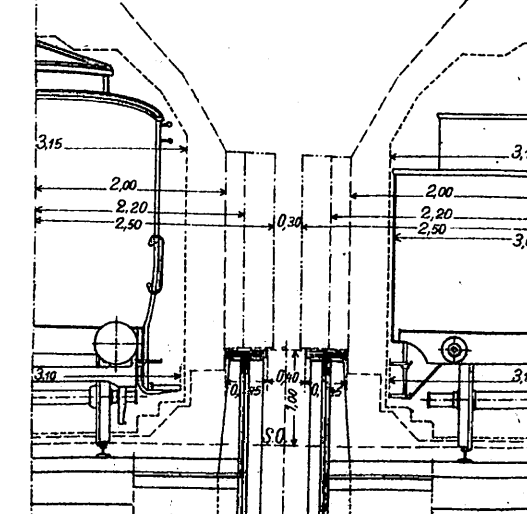
Abb. 43. Wärtersignal 5,
Langsamfahrscheibe.
Zwergform.Abb. 44. Wärtersignal 6 b,
Haltscheibe.
Zwergform.Abb. 45. Hauptsignal,
Schmalmast.Abb. 46. Vorsignal,
Hochform.Abb. 47. Signal 35,
Tafel: „Halt“ für Verschiebefahrten.
Hochform.Abb. 51. Mittelstütze für
Überführungen.Abb. 48. Signal 36 a,
„Halt“ für einfahrende Züge.
Hochform.Abb. 49. Signal 36 b,
„Halt“ für Schiebelokomotiven.
Hochform.Abb. 50. Brückenträger
für 21 m Lichtweite.

Abb. 52.

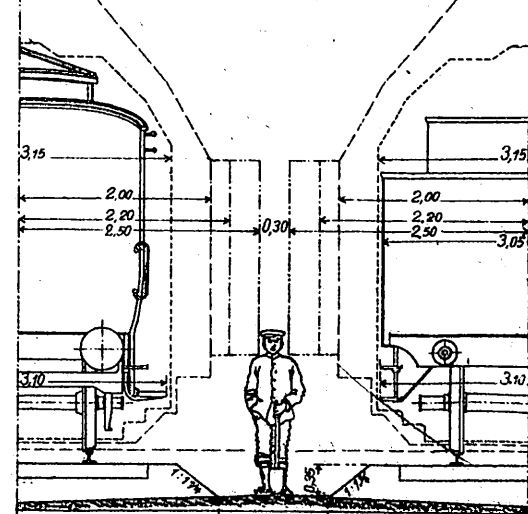
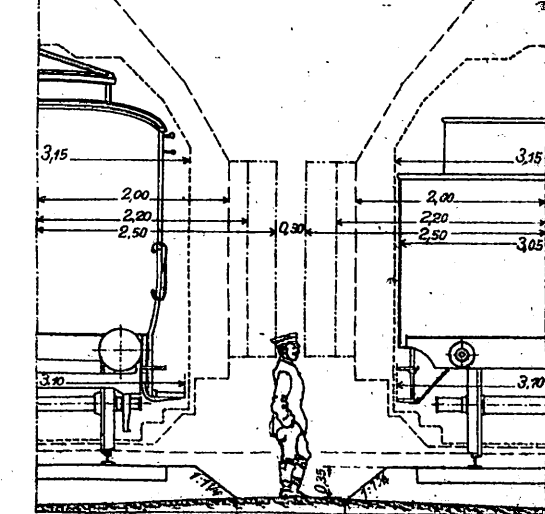


Abb. 53.



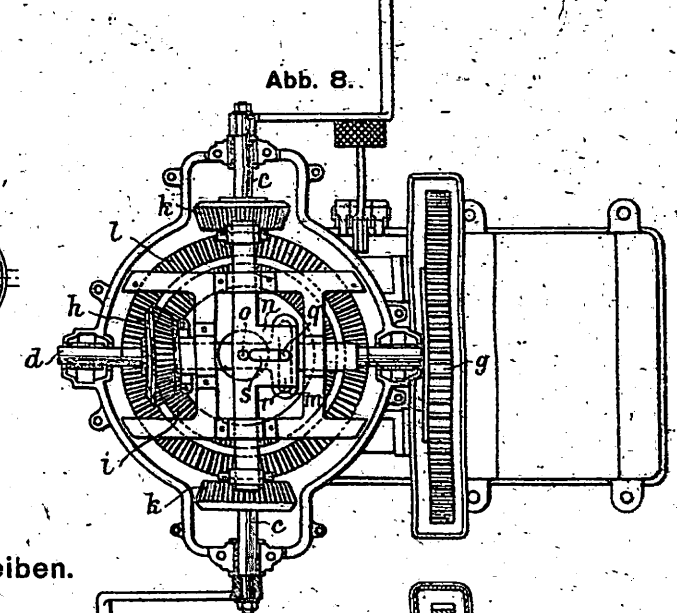


Abb. 6 bis 8.
Antrieb für Drehscheiben.

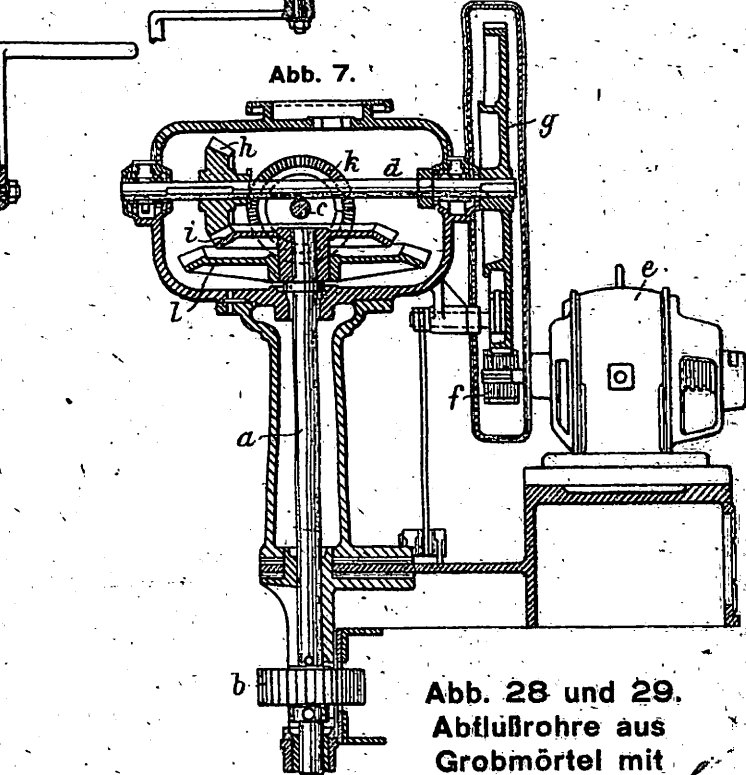


Abb. 28 und 29.
Abflußrohre aus
Grobmörtel mit
nachgiebigen Stößen.

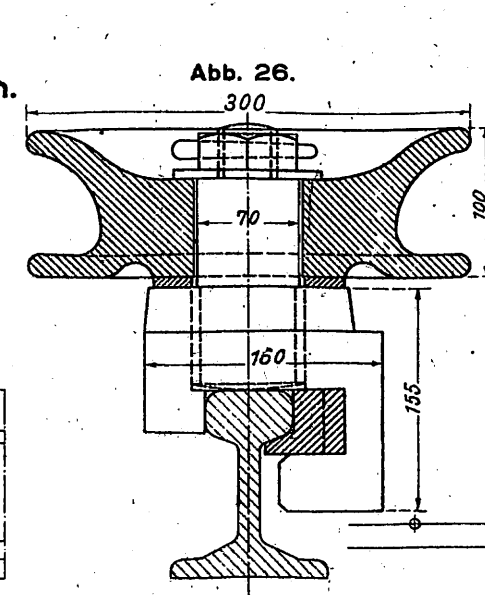


Abb. 24 bis 27.
Versetzbare
Umlenkrolle.

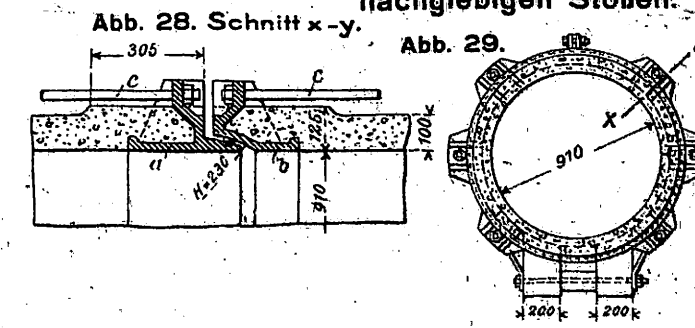


Abb. 24. Maßstab 1:500.

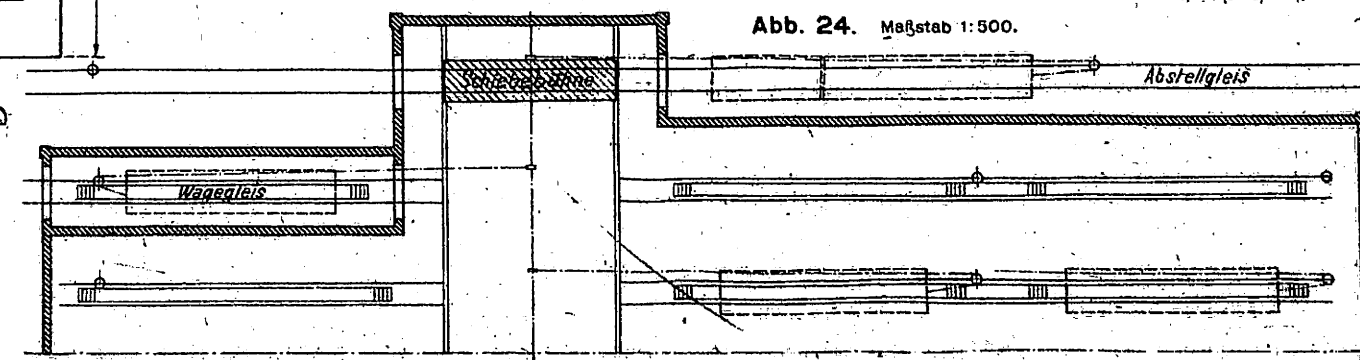
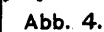


Abb. 1. Zeitplan für den Bauleiter.



**Abb. 3 und 4.
Anlage zur
Förderung
von Kohle.**



**Abb. 5 und 6.
Kipper für
Eisenbahn-
wagen.**

Abb. 7 und 8. Kipper für Eisenbahnwagen.

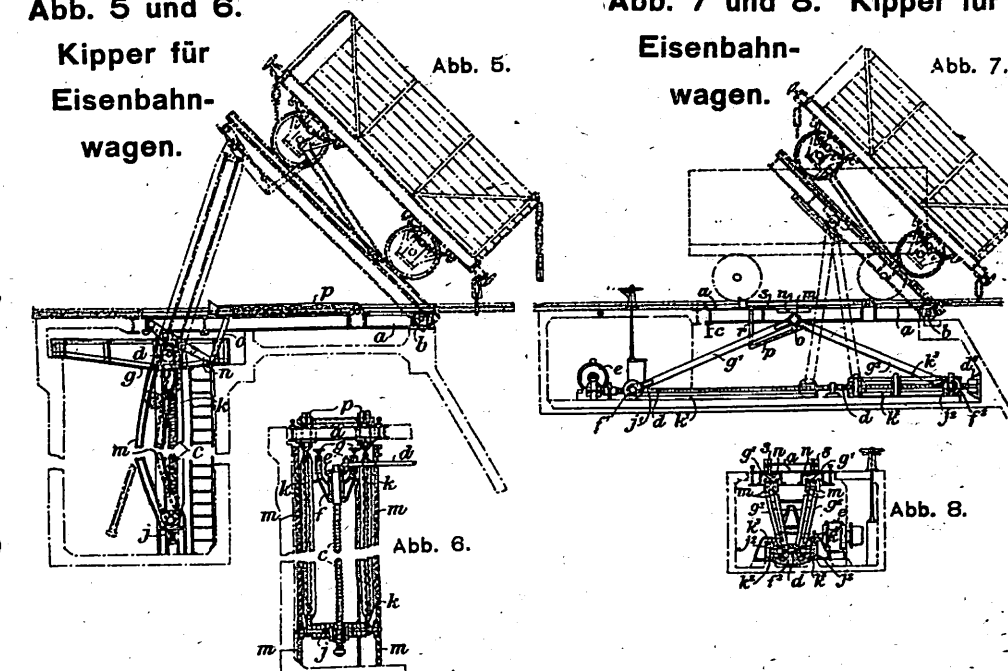


Abb. 9 bis 12. Selbsttätige Kuppelung.

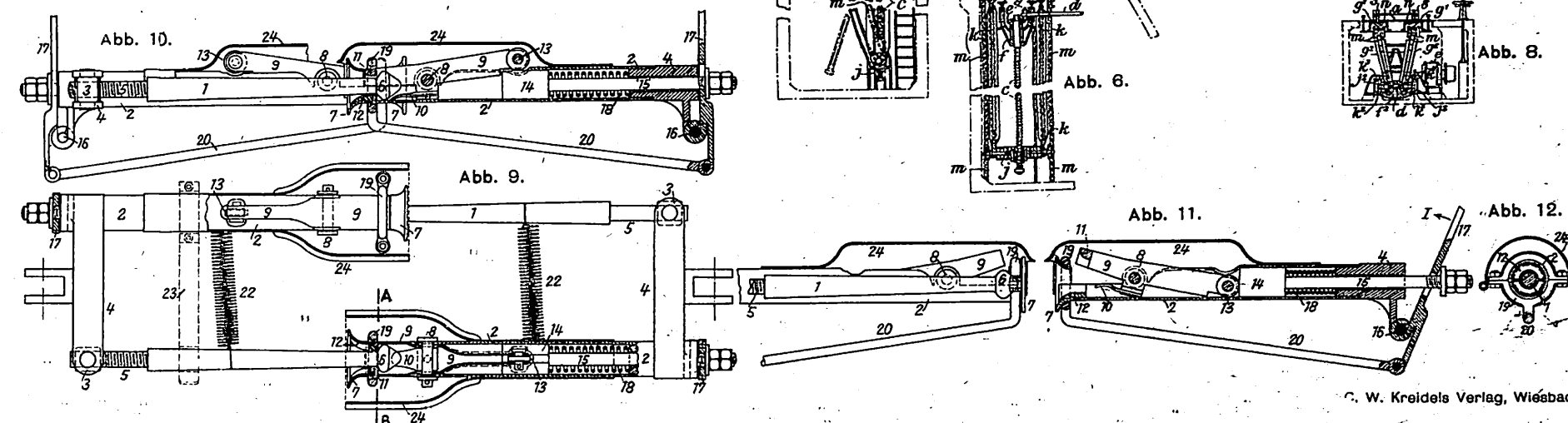


Abb. 1. Schaulinien einer Gleichstrom-Triebmaschine für 1000 V mit 150 PS.

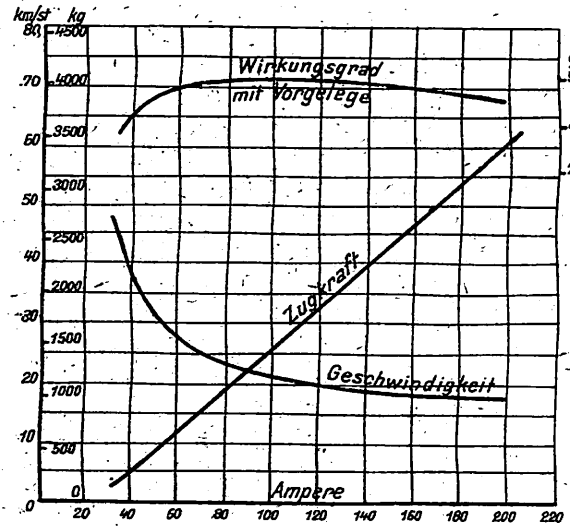


Abb. 2. Abhängigkeit der Geschwindigkeit von der Zugkraft einer Verschiebelokomotive mit vier Gleichstrom-Triebmaschinen für 1000 V mit 150 PS.

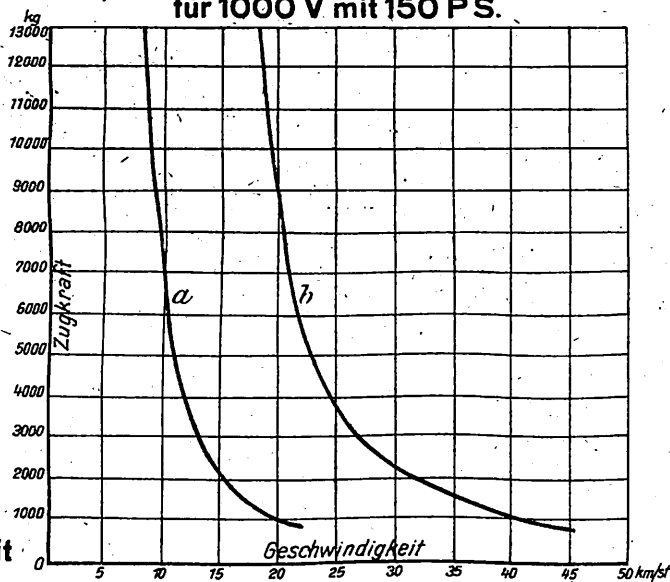


Abb. 3. Abhängigkeit der Geschwindigkeit von der Zugkraft einer Verschiebelokomotive mit vier Gleichstrom-Triebmaschinen für 750 V mit 140 PS.

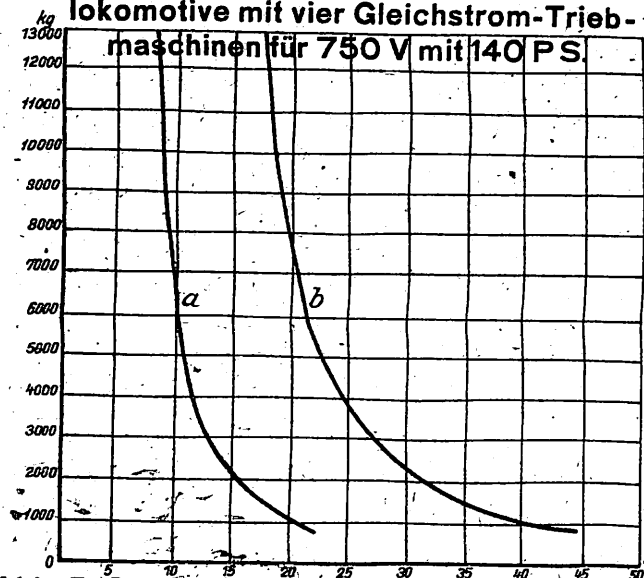


Abb. 4. Schaulinien einer Gleichstrom-Triebmaschine für 2000 V mit 350 PS.

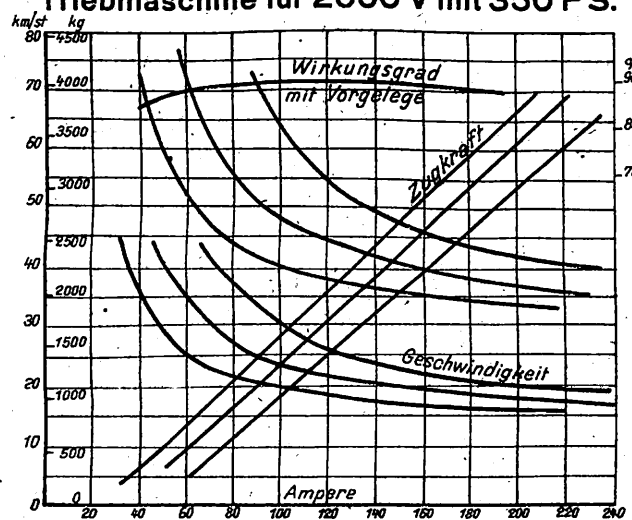


Abb. 5. Geschwindigkeit-Zugkraft-Linien einer Güterlokomotive mit vier Gleichstrom-Triebmaschinen für 2000 V mit 350 PS.

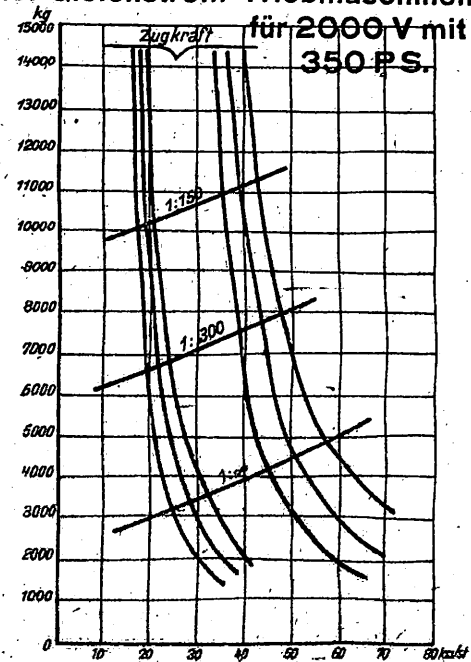


Abb. 6. Schaulinien einer Schnellzuglokomotive mit vier Paaren von Gleichstrom-Triebmaschinen für 2000 V bei 350 PS und 4000 V Streckenspannung. Zuggewicht 525 t, Wagengewicht 425 t.

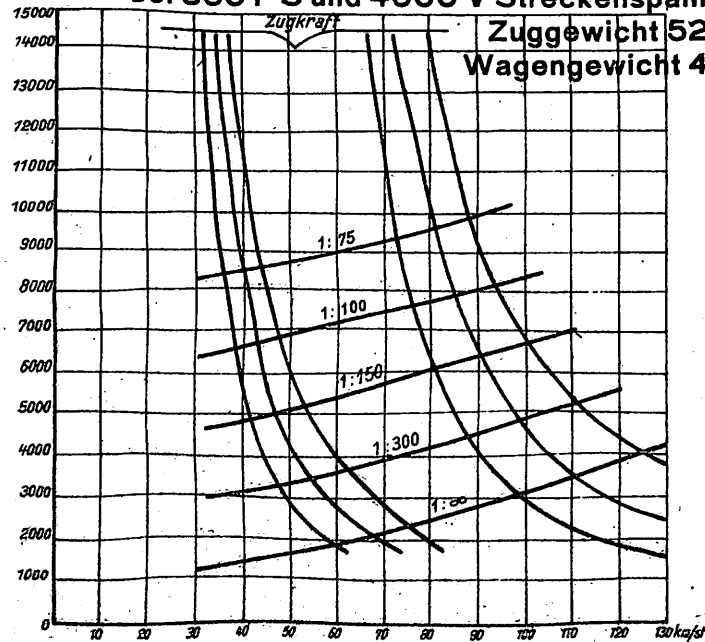
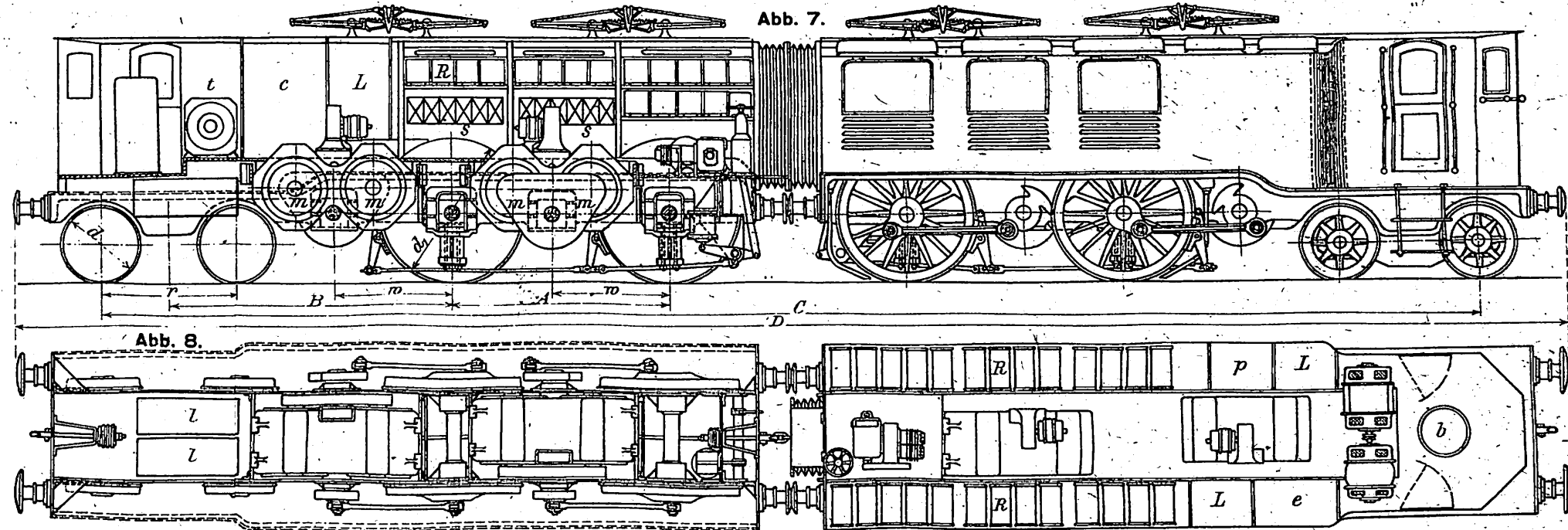
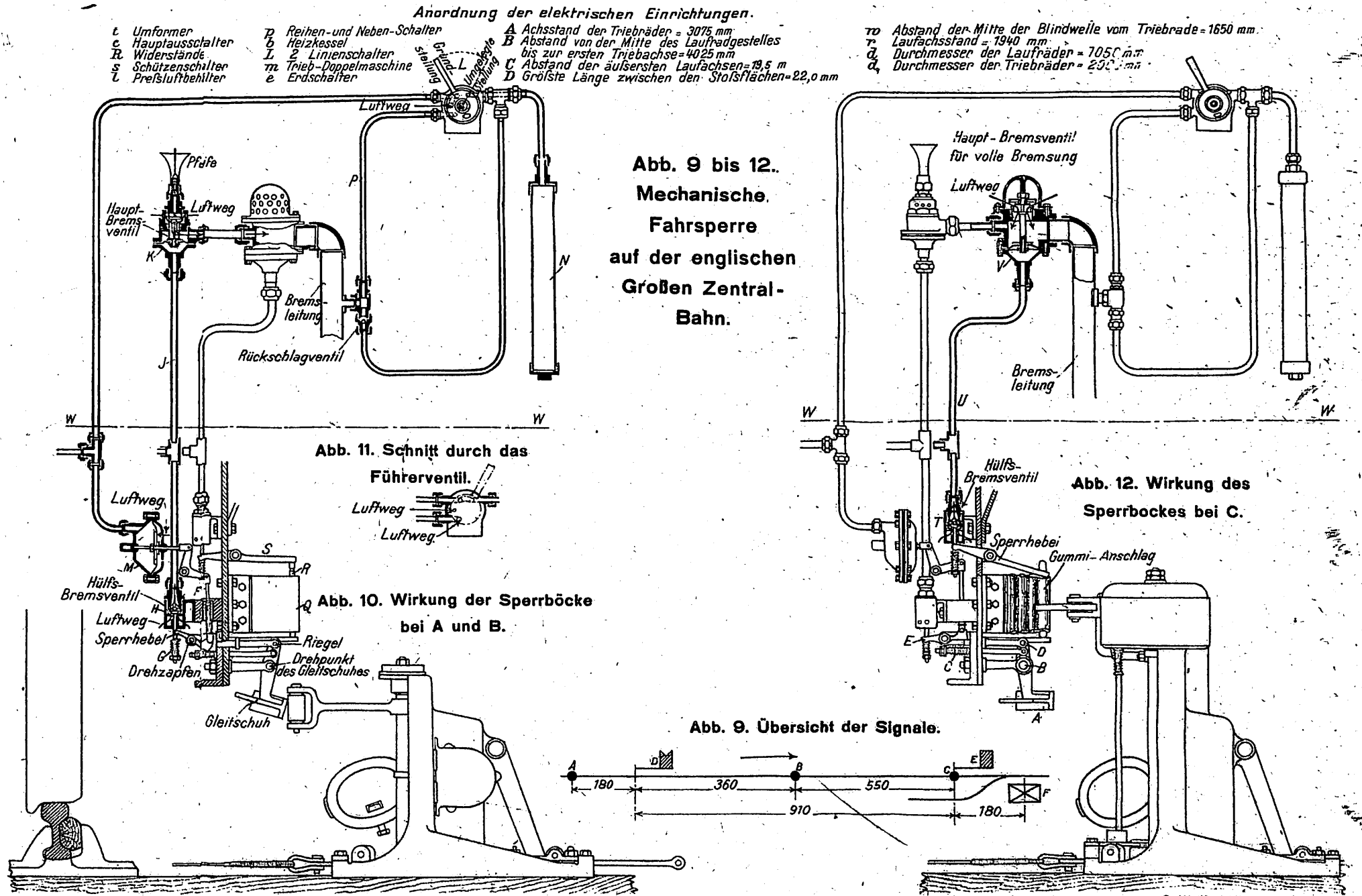


Abb. 7 und 8. 2 B+B2-Schnellzuglokomotive für 4000 V.



- Anordnung der elektrischen Einrichtungen.
- | | | |
|--------------------|------------------------------|---|
| t Umformer | 7 Reihen- und Neben-Schalter | A Achsstand der Triebräder = 3075 mm |
| c Hauptausschalter | b Heizkessel | B Abstand von der Mitte des Laufgestelles bis zur ersten Triebachse = 4025 mm |
| R Widerstände | L 2 Linenschalter | C Abstand der äußersten Laufachsen = 19,5 m |
| s Schützenschalter | m Trieb-Doppelmachine | d Durchmesser der Laufachsen = 7050 mm |
| z Preßluftbehälter | e Erdschalter | e Durchmesser der Triebäder = 2300 mm |



Maßstab 1:30.

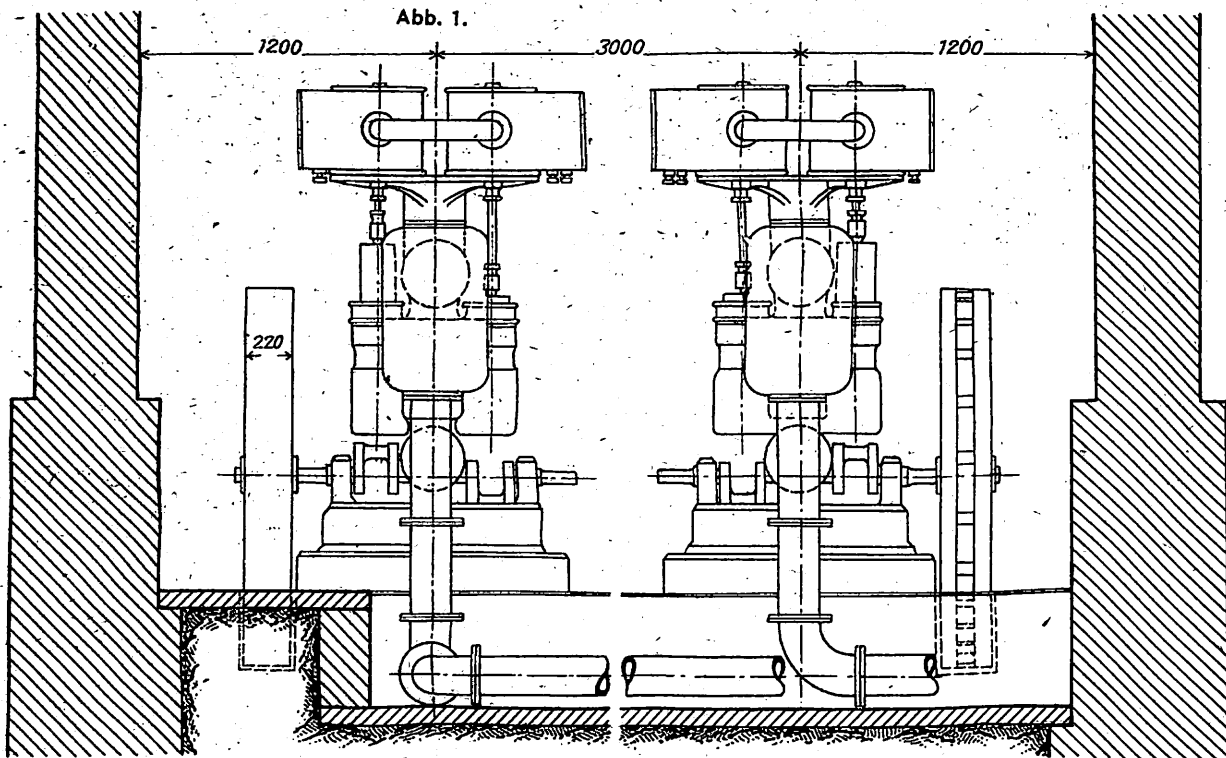


Abb. 3.

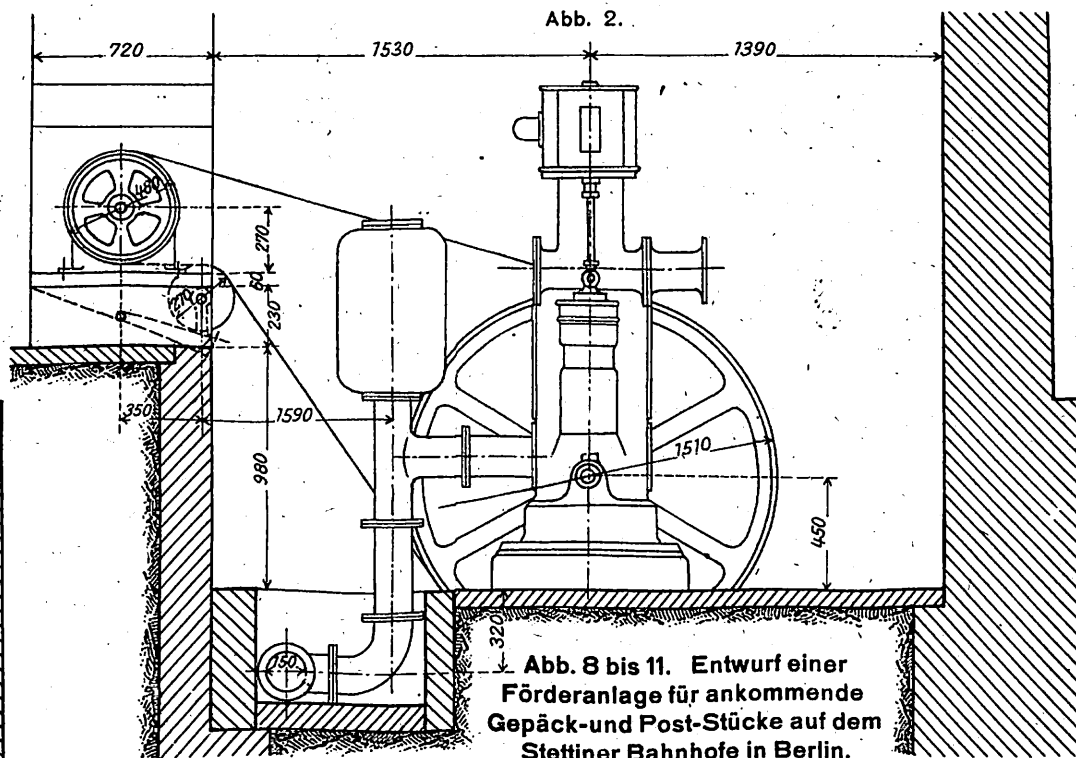
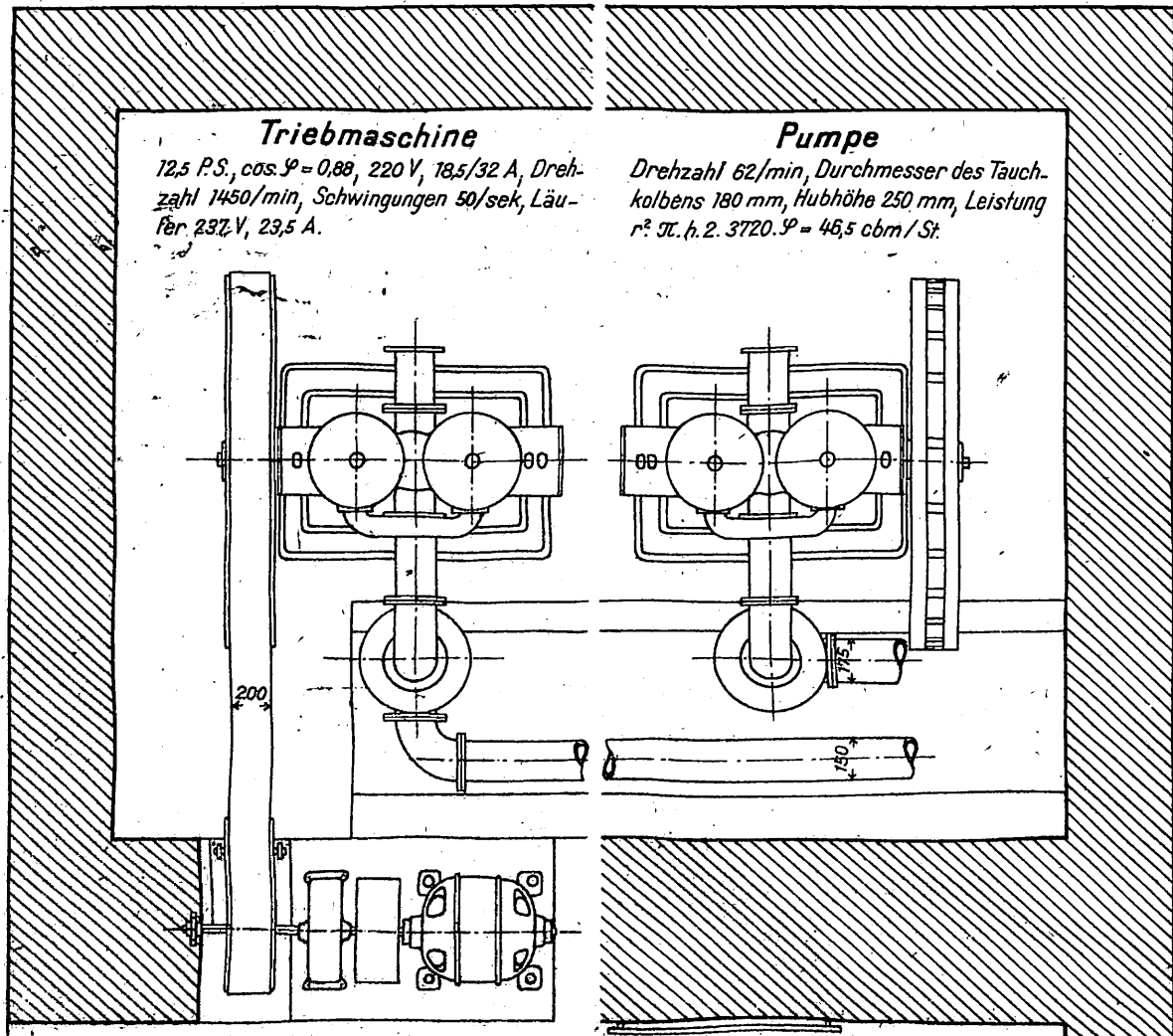


Abb. 8 bis 11. Entwurf einer Förderanlage für ankommende Gepäck- und Post-Stücke auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin.

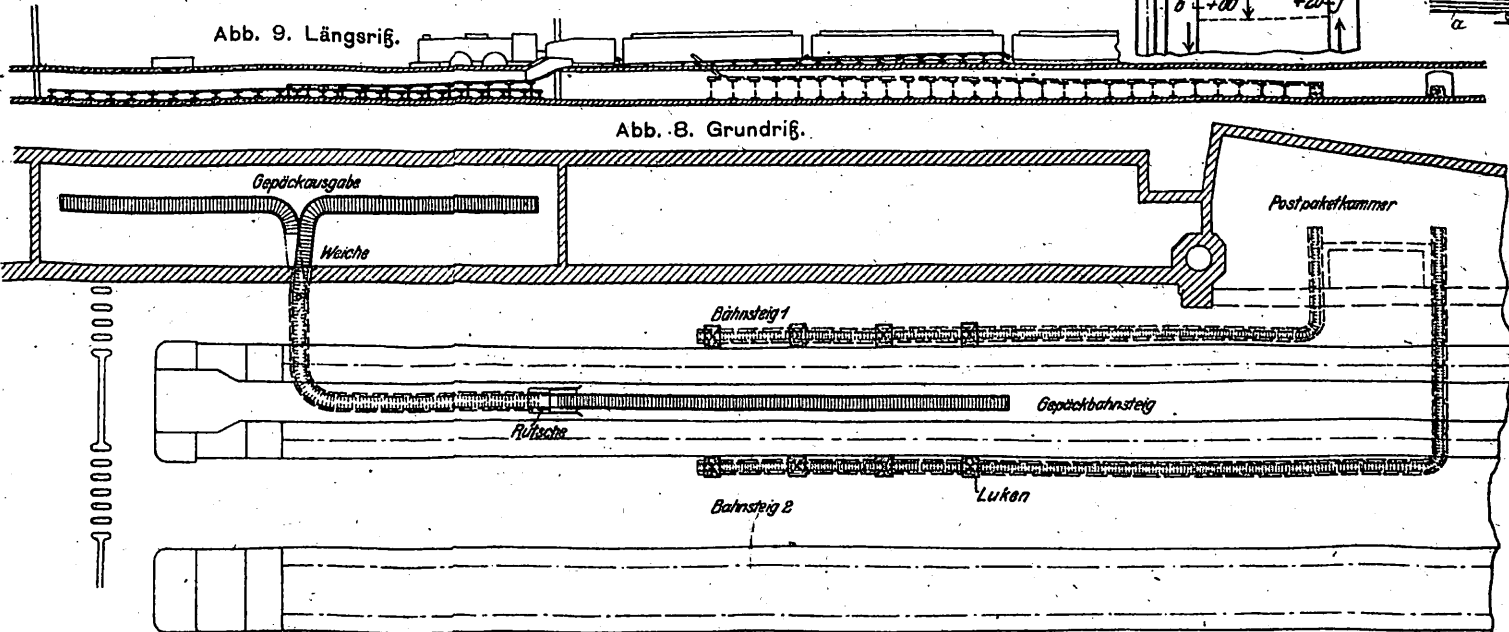


Abb. 6 und 7. Anordnung der Rollbahn in einer Umladestelle.

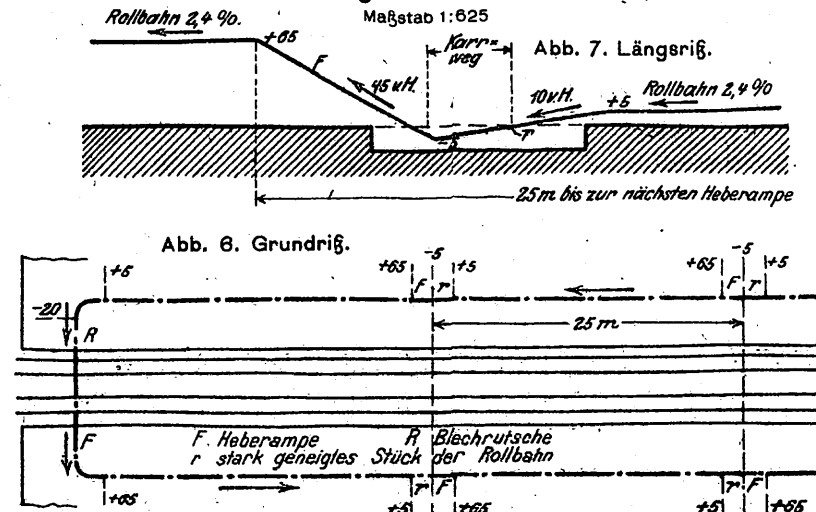


Abb. 7. Längsriß.

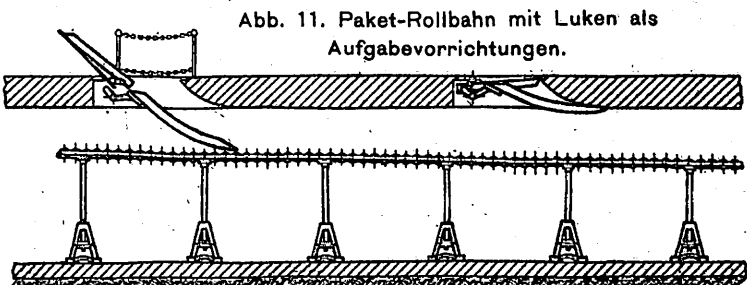


Abb. 10. Schnitt durch den Gepäckbahnsteig.

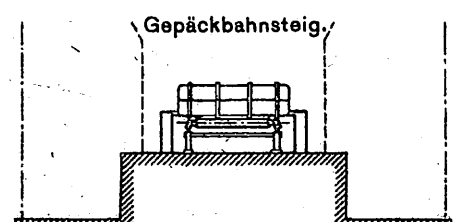


Abb. 4 bis 11. Rollbahnen für Stückgutverladung.

Abb. 13 bis 15. Schild. Maßstab 1:200.

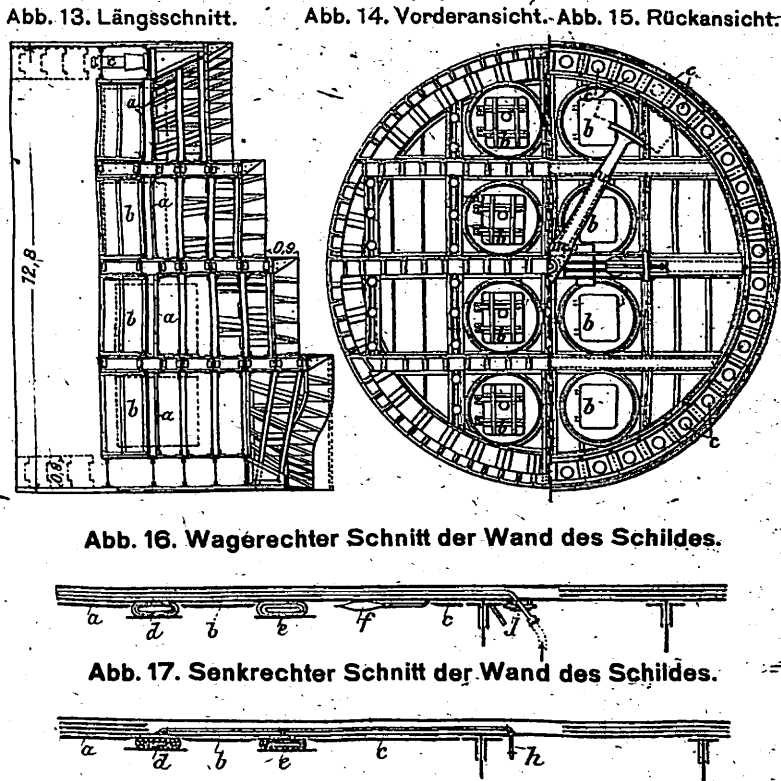


Abb. 12. Querschnitt des Tunnels.

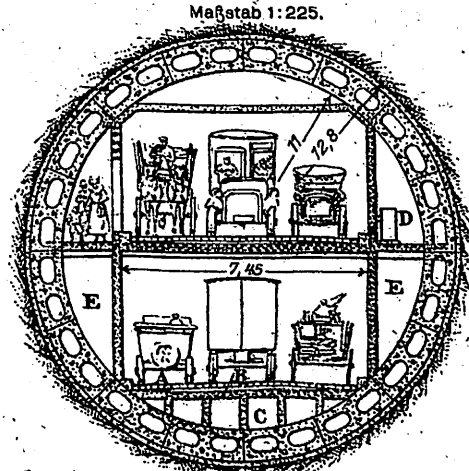


Abb. 18 und 19. Selbsttätige Vorrichtung zum Schmieren der Spurkränze.

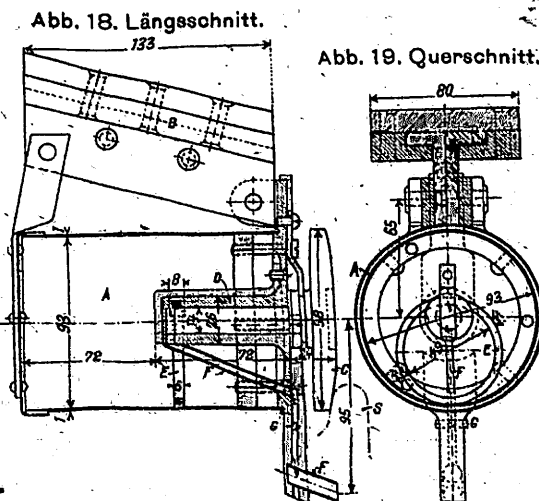


Abb. 19. Querschnitt.