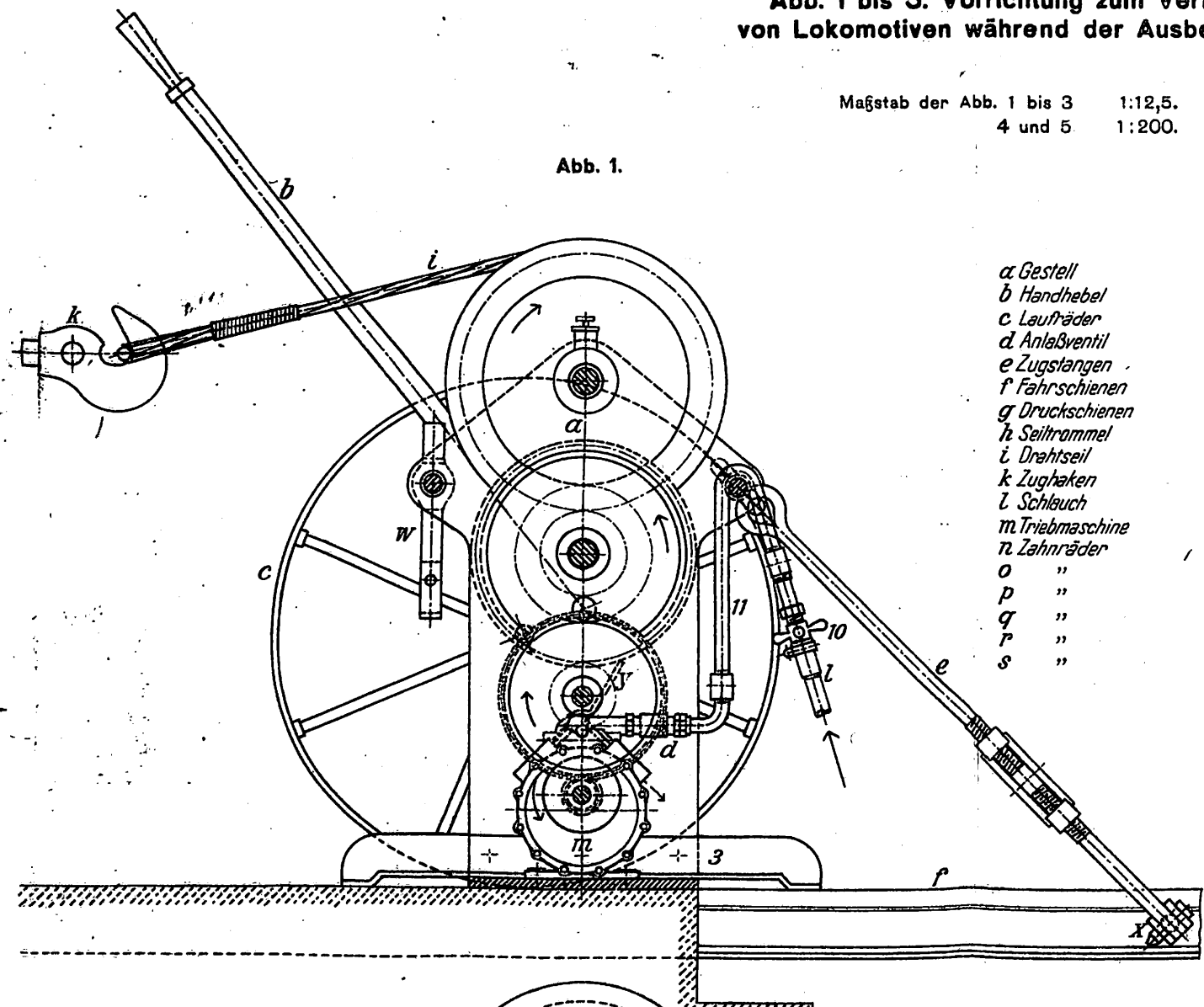


Abb. 1 bis 5. Vorrichtung zum Verfahren von Lokomotiven während der Ausbesserung.

Maßstab der Abb. 1 bis 3	1:12,5.
4 und 5	1:200.



- | | |
|------------------------|-------------------------------|
| <i>α</i> Gestell | <i>t</i> Zahnräder |
| <i>β</i> Handhebel | <i>u</i> " |
| <i>c</i> Laufträder | <i>v</i> Sperrhaken |
| <i>d</i> Anlaßventil | <i>w</i> Halter |
| <i>e</i> Zugslangen | <i>x</i> Einsteckbolzen |
| <i>f</i> Fahrschienen | <i>y</i> kleiner Handhebel |
| <i>g</i> Druckschienen | <i>z</i> Stellstift |
| <i>h</i> Seiltrummel | <i>1</i> Seitenplatten |
| <i>i</i> Drahtseil | <i>2</i> Grundplatte |
| <i>k</i> Zughaken | <i>3</i> Winkeleisen |
| <i>l</i> Schlauch | <i>4</i> Verbindungstange |
| <i>m</i> Triebmaschine | <i>5</i> " |
| <i>n</i> Zahnräder | <i>6</i> Welle |
| <i>o</i> " | <i>7</i> " |
| <i>p</i> " | <i>8</i> " |
| <i>q</i> " | <i>9</i> Kloben |
| <i>r</i> " | <i>10</i> Ueberwurfskuppelung |
| <i>s</i> " | <i>11</i> Leitungsröhr |
| | <i>12</i> Anschlagstift |

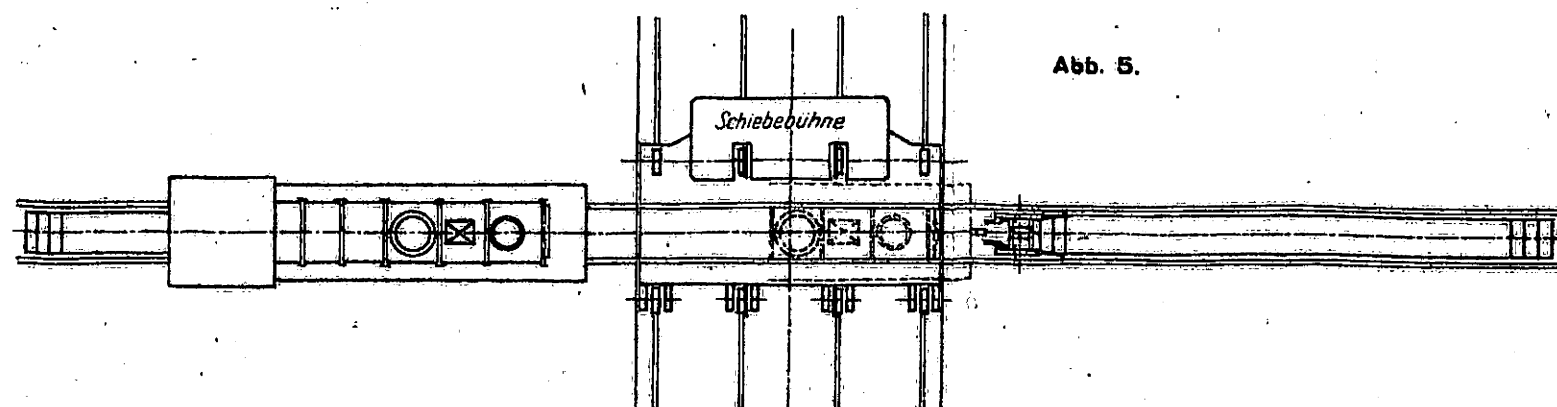
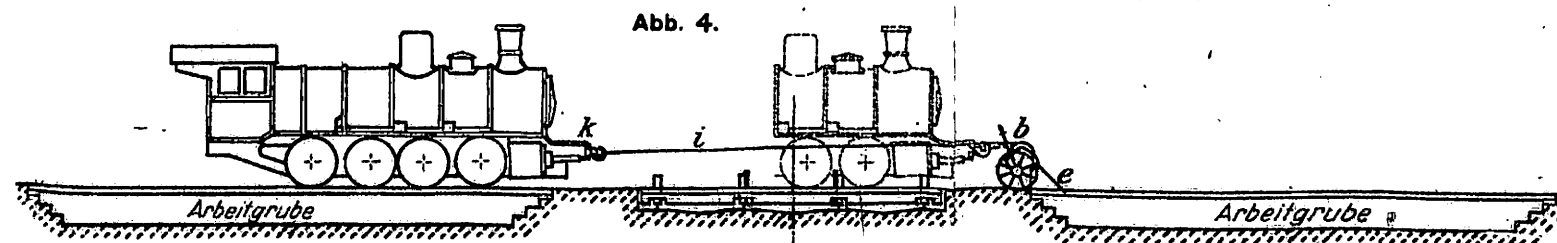
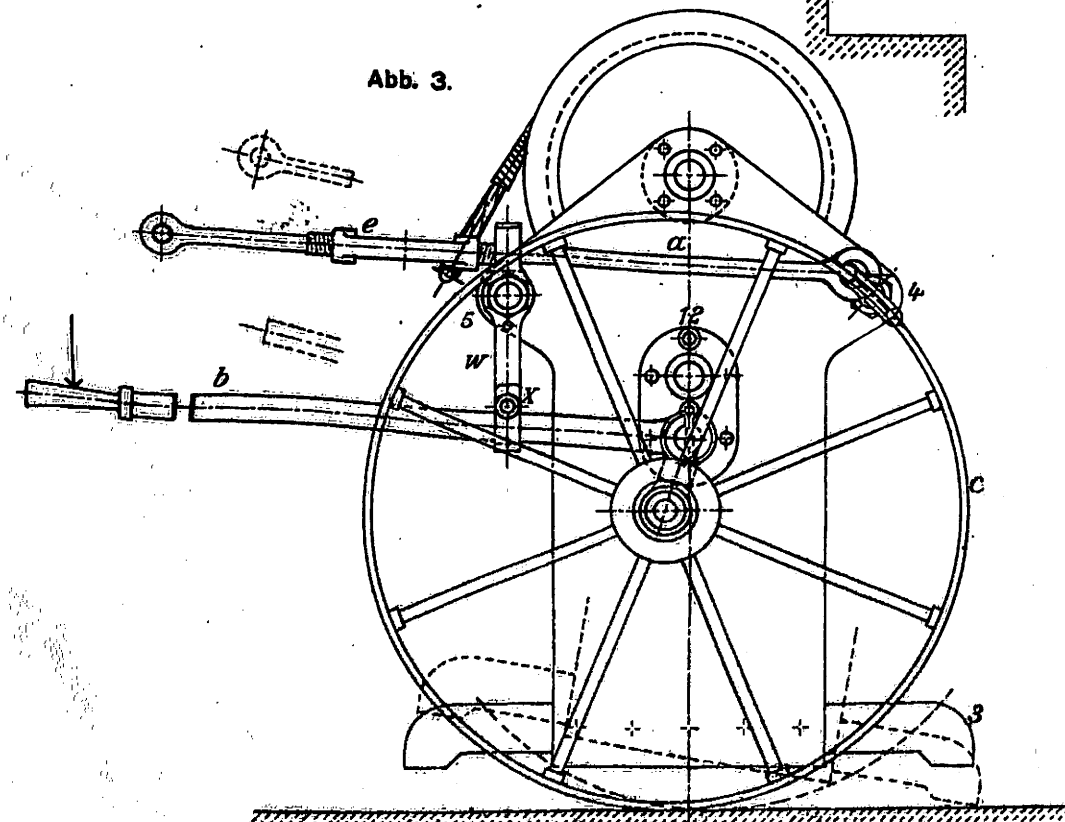
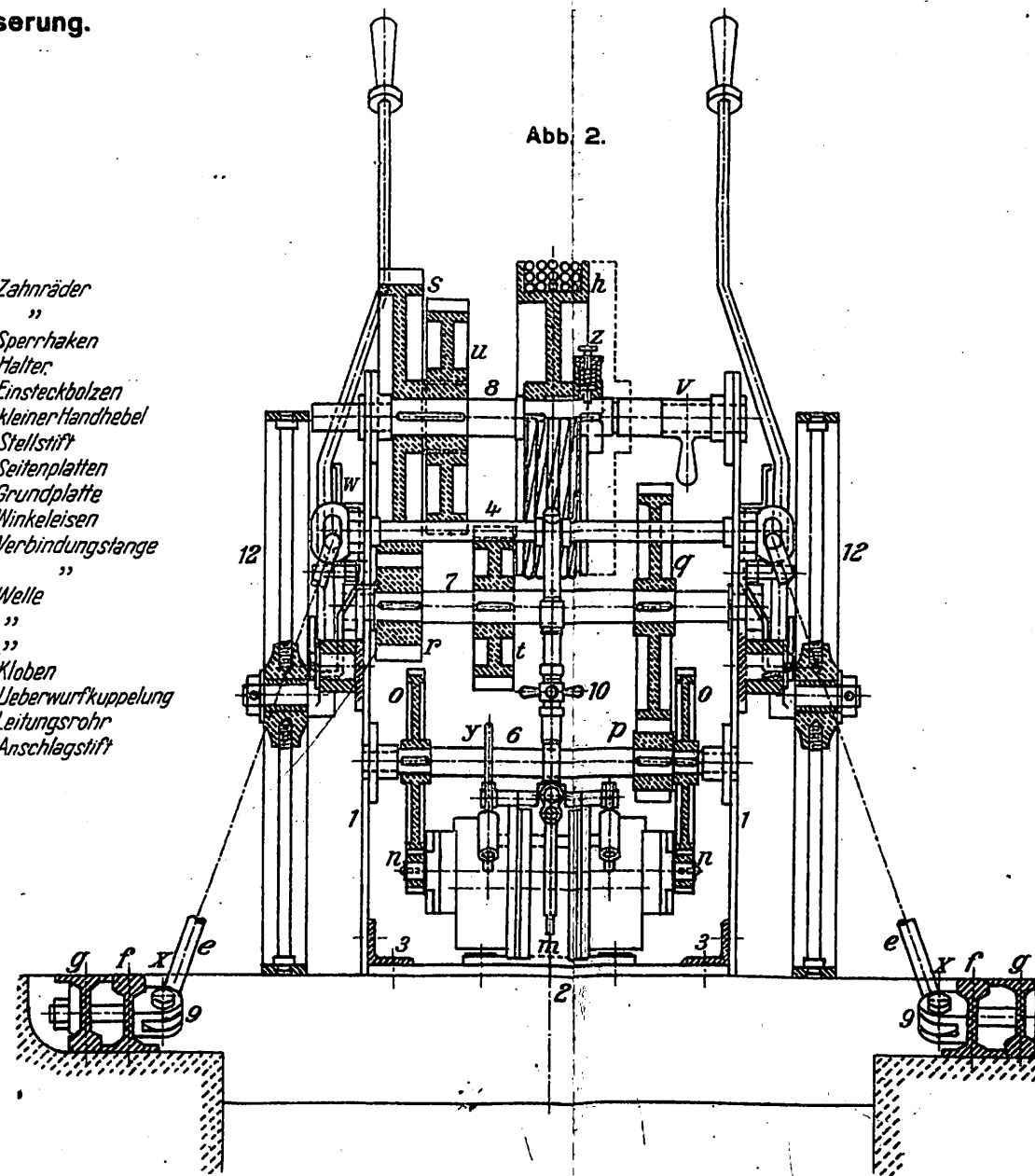


Abb. 6 bis 14. Grundrisse von Schnellbahnwagen.

Abb. 6. Hochbahn Boston, Cambridge - Untergrundlinie.

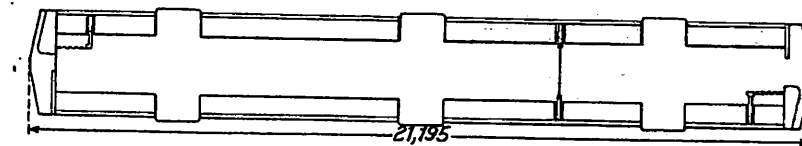


Abb. 7. Städtische Schnellbahnen Neuyork.

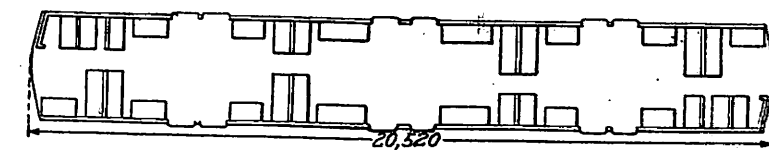


Abb. 8. Stadt- und Ring-Bahn, III. Klasse. Berlin

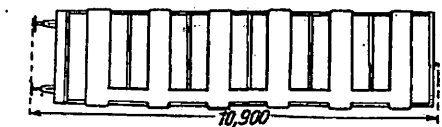


Abb. 9. Schnellbahn Brooklyn.

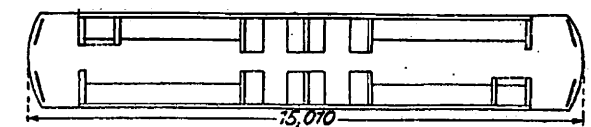


Abb.10. „Interborough“- Schnellbahnen Newyork.

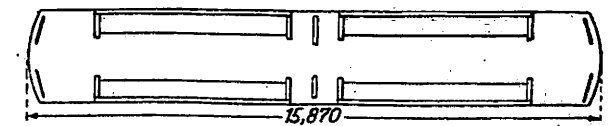


Abb. 11. Hudson und Manhattan Bahn Newyork.

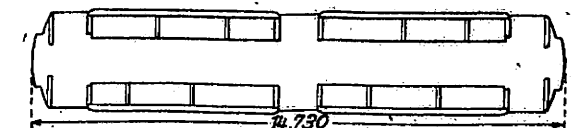


Abb. 12. Hoch - und Untergrund - Bahn Berlin.

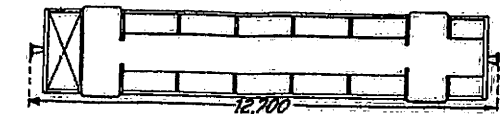


Abb. 13. Hochbahn Hamburg.

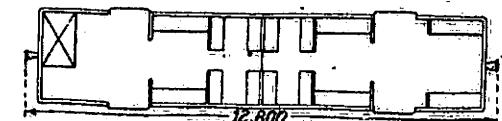


Abb. 14. A E G - Schnellbahn Berlin.

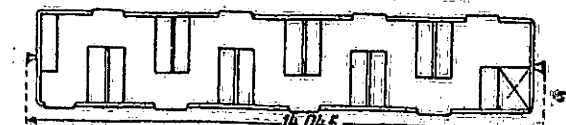


Abb. 1 bis 3. Zweiteilige Heizkuppelung der ungarischen Staatsbahnen.

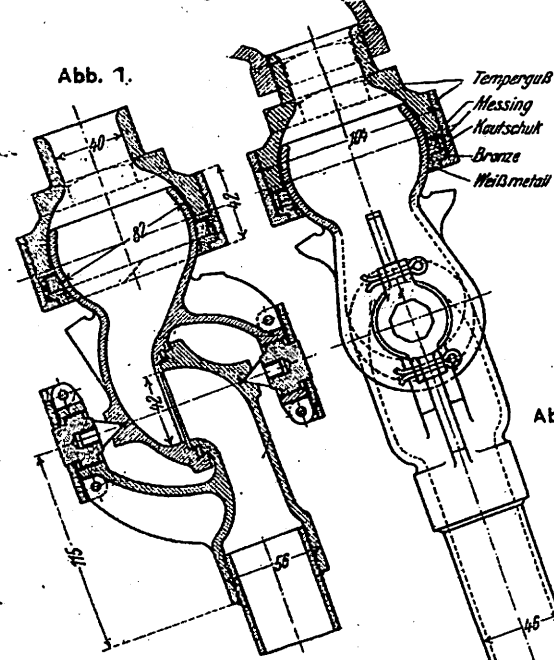


Abb. 4. Metallgelenk-Röhrenkuppelung für Dampfheizleitungen. Maßstab 1:8.

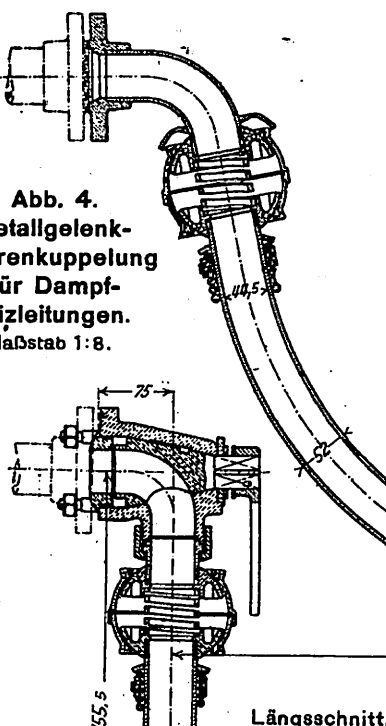


Abb. 6 Spannungsabfall in der Hauptleitung vom 1.-6.-12. Wagen. Spannungsabfall in der Hauptleitung vom 1.-6.-12. Wagen

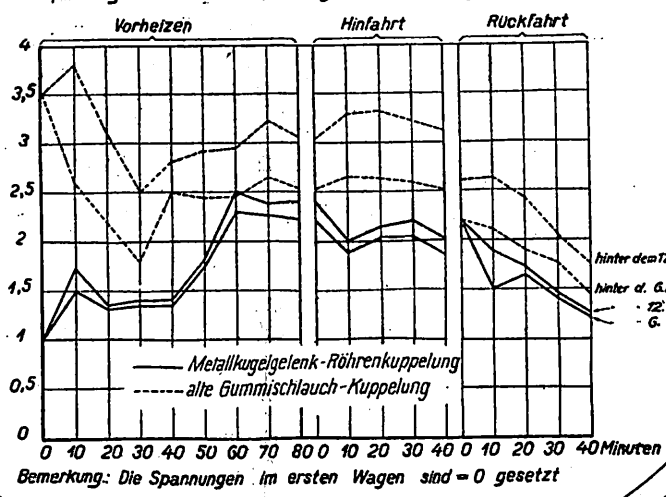


Abb. 7. Teilbare Metallgelenk-Röhrenkuppelung mit Absperrhähnen. Maßstab 1:7,5

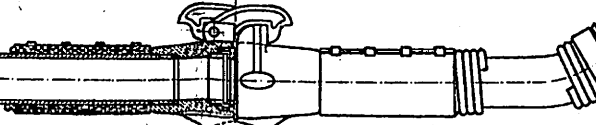


Abb. 5. Metallgelenk-Röhrenkuppelung. Maßstab 1:4.

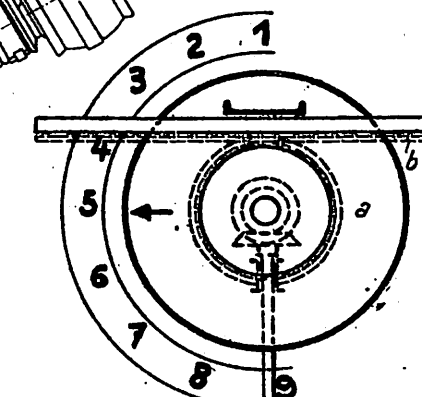
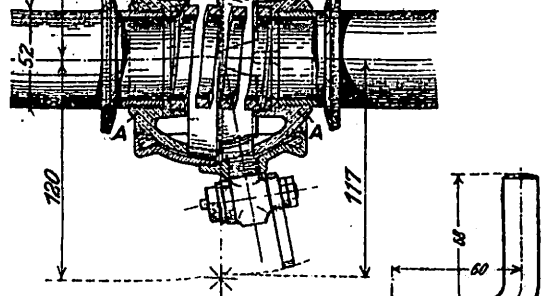


Abb. 21. Druckmittelsteuerung, besonders für die Fahrschalter elektrischer Wagen.

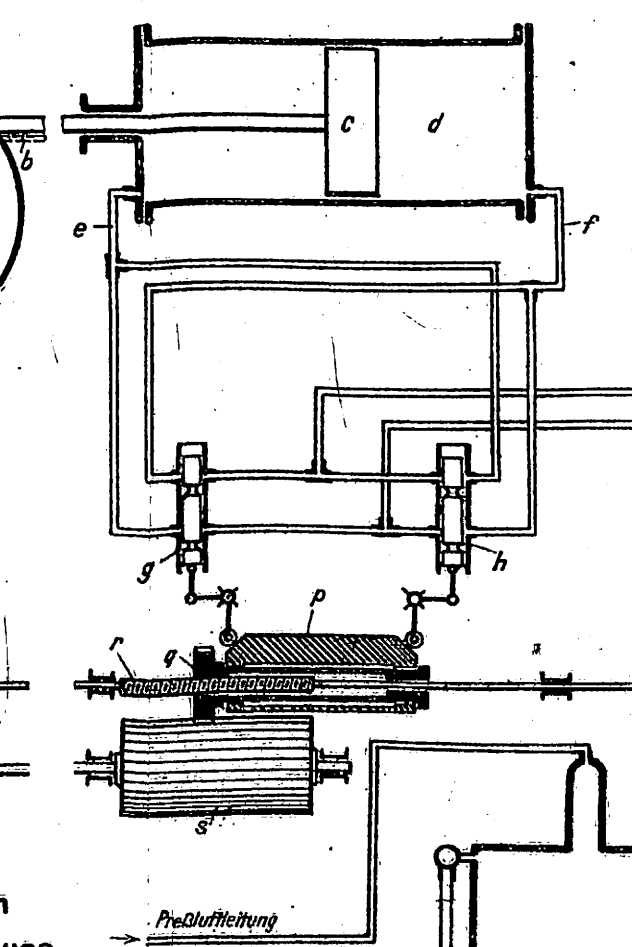


Abb. 1 bis 20. Heizkuppelungen für Eisenbahnfahrzeuge.

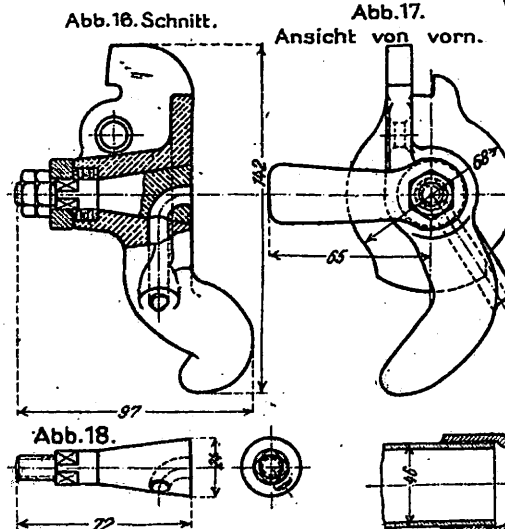


Abb. 16 bis 18. Schlußhahn für die Metallgelenk-Röhrenkuppelung. Maßstab 1:3

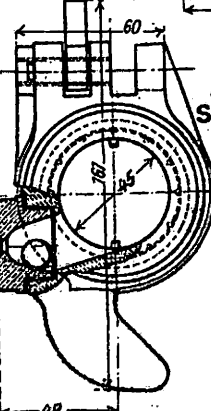
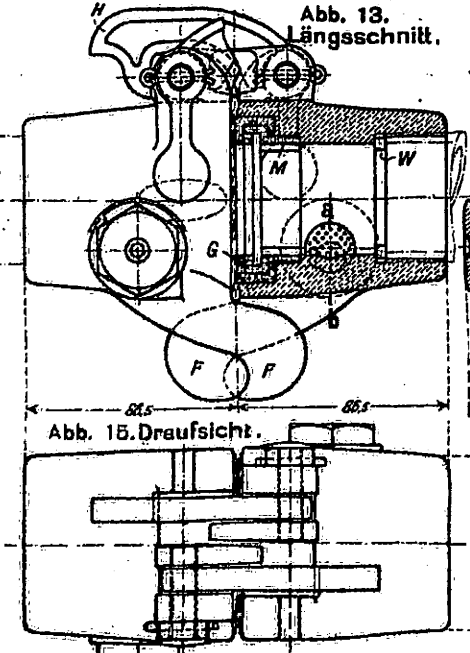


Abb. 13 bis 15. Teilbares Mittelstück für die Metallgelenk-Röhrenkuppelung.

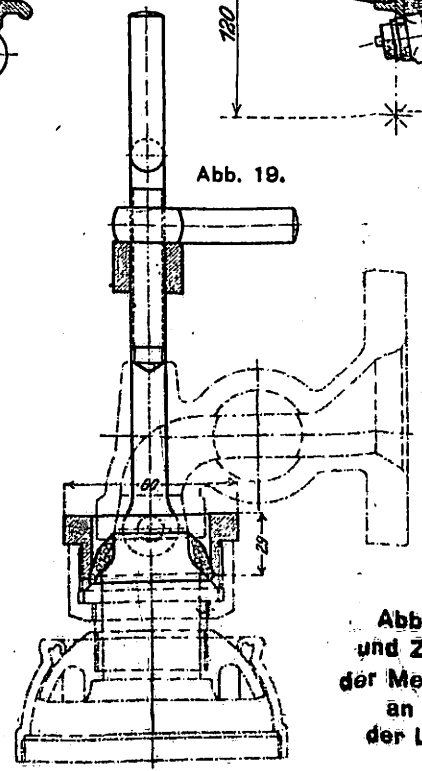


Abb. 19 und 20. Bügel mit Ring und Zwischenstück zum Anschlusse der Metallgelenk-Röhrenkuppelungen an vorhandene Absperrhähne der Leitungen zur Dampfheizung. Maßstab 1:3,5

Abb. 8. Ansicht von vorn.

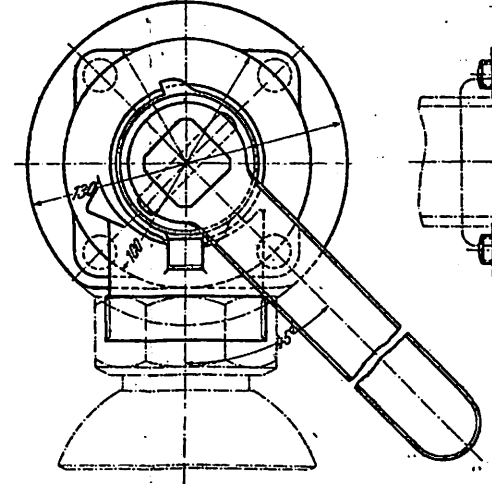


Abb. 8 bis 12. Absperrhahn mit 45 mm lichtem Durchmesser für Dampfheizleitungen. Maßstab 1:3.

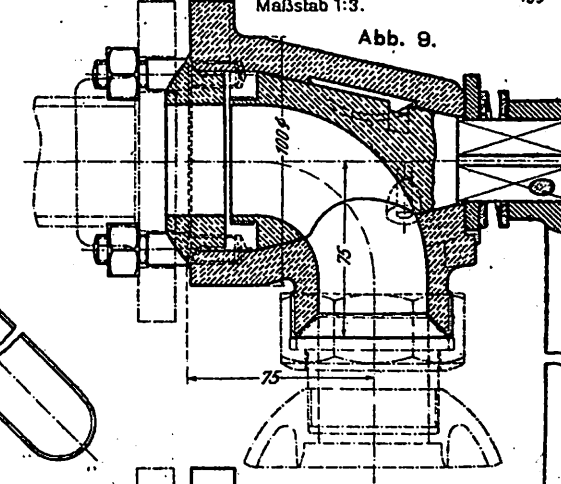


Abb. 9.

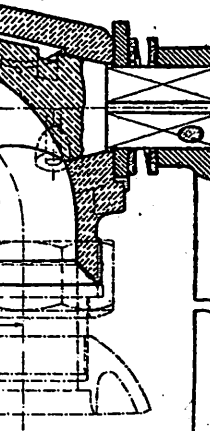


Abb. 12. Ansicht von der Seite.

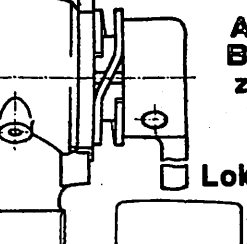


Abb. 22 bis 24. Bolzen-Einsätze zur Befestigung von Schienen in einem Lokomotivschuppen. Maßstab 1:4.

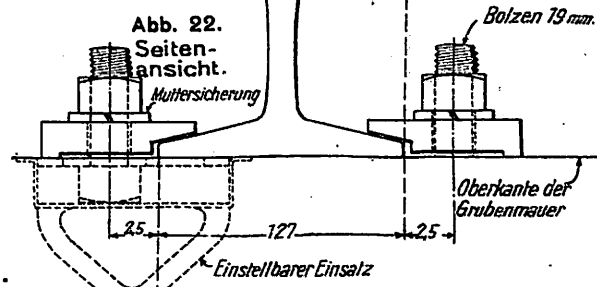


Abb. 23. Grundriß.

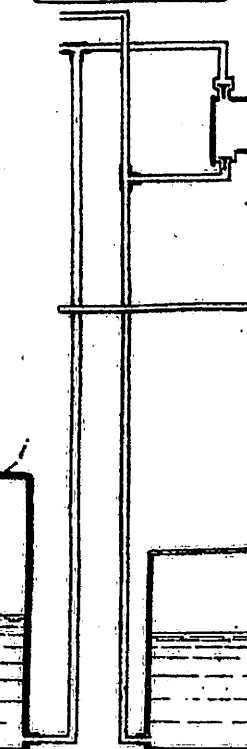


Abb. 24. Stirnansicht.

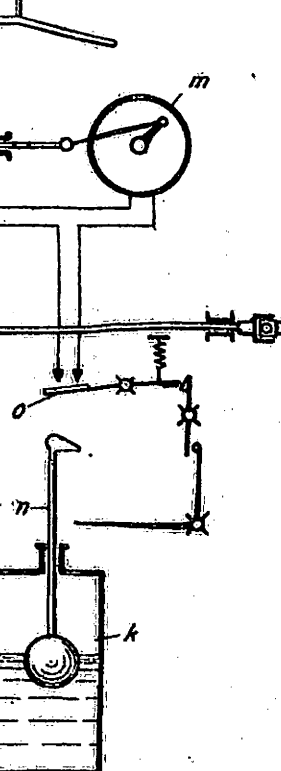


Abb. 1 bis 3. Der Umbau des Bahnhofes Offenburg.

Abb. 1. Verschiebe-Bahnhof Offenburg ab September 1913.

Maßstäbe. Längen 1:5250.

Breiten 1:2625.

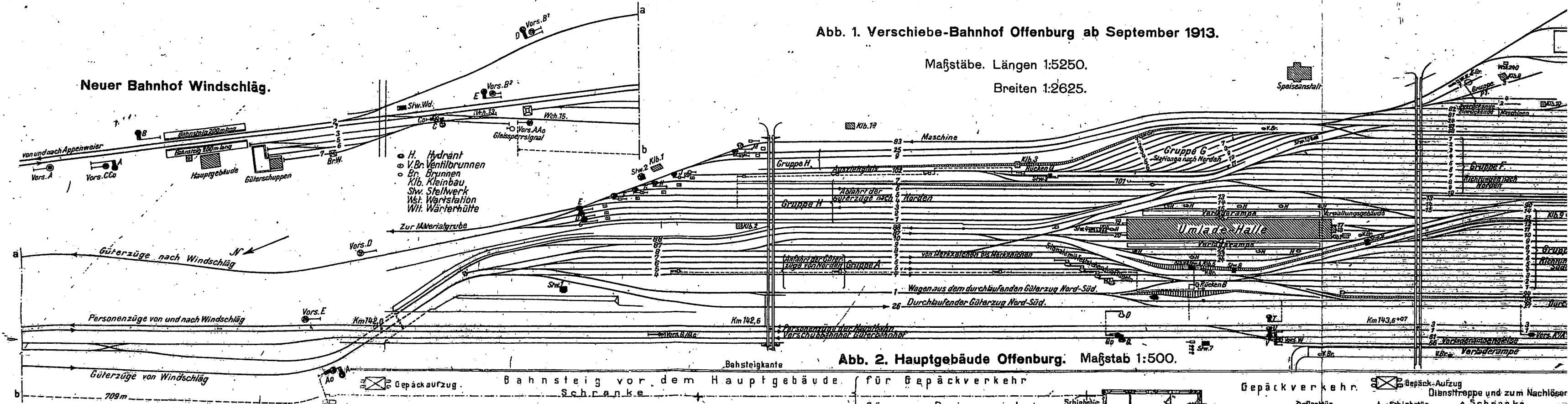


Abb. 2. Hauptgebäude Offenburg. Maßstab 1:500.

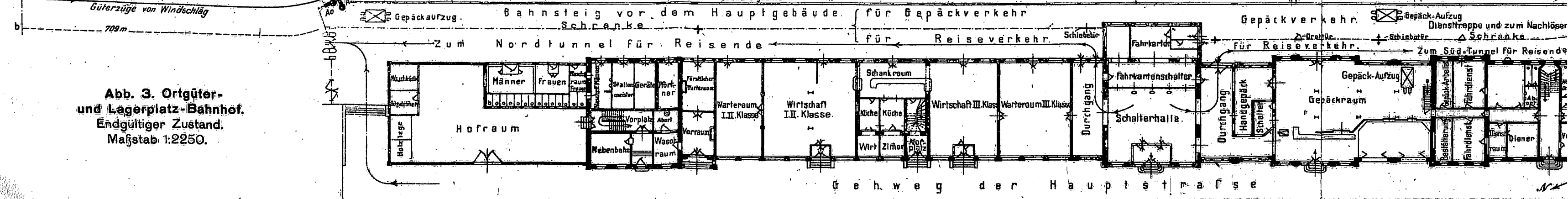


Abb. 3. Ortsgüter- und Lagerplatz-Bahnhof. Endgültiger Zustand. Maßstab 1:2250.

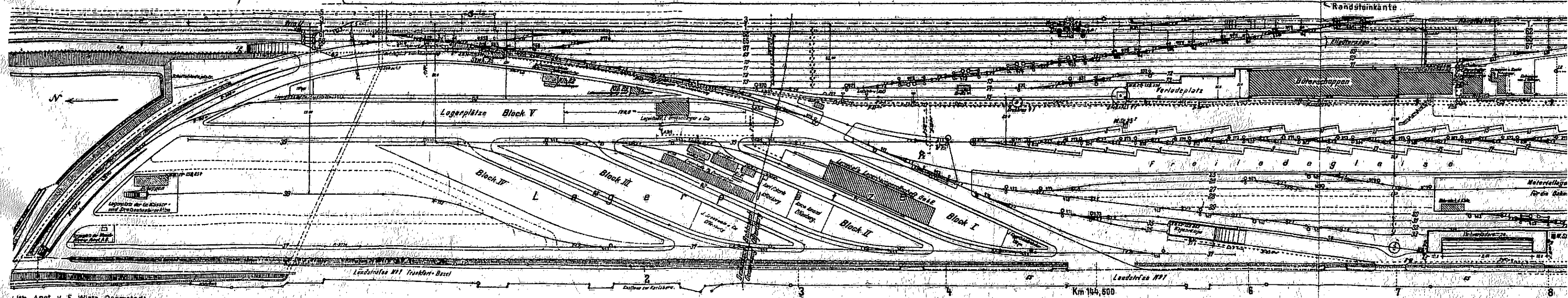


Abb. 1 bis 3. Der Umbau des Bahnhofes Offenburg.

Abb. 1. Verschiebe-Bahnhof Offenburg ab September 1913.

Maßstäbe. Längen 1:5250.

Breiten 1:2625.

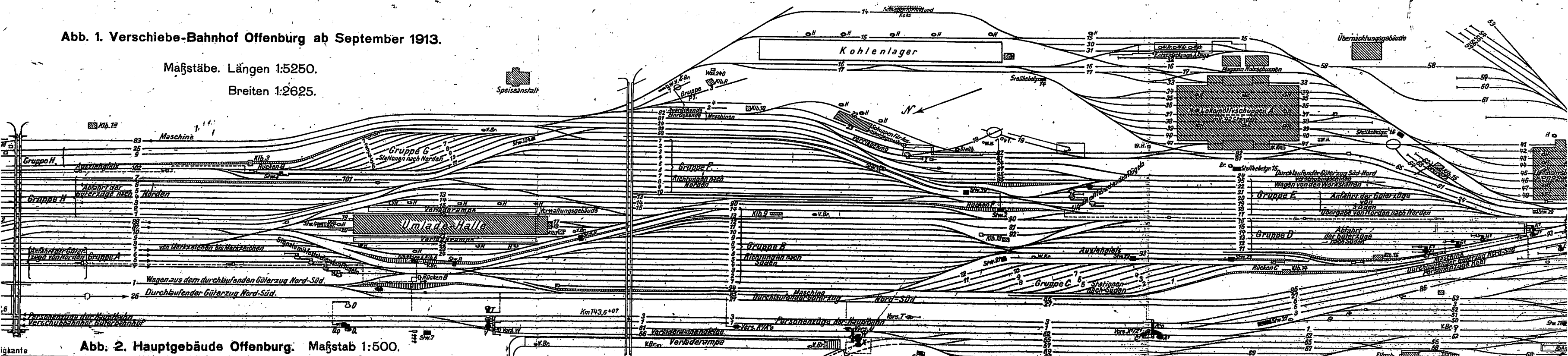


Abb. 2. Hauptgebäude Offenburg. Maßstab 1:500.

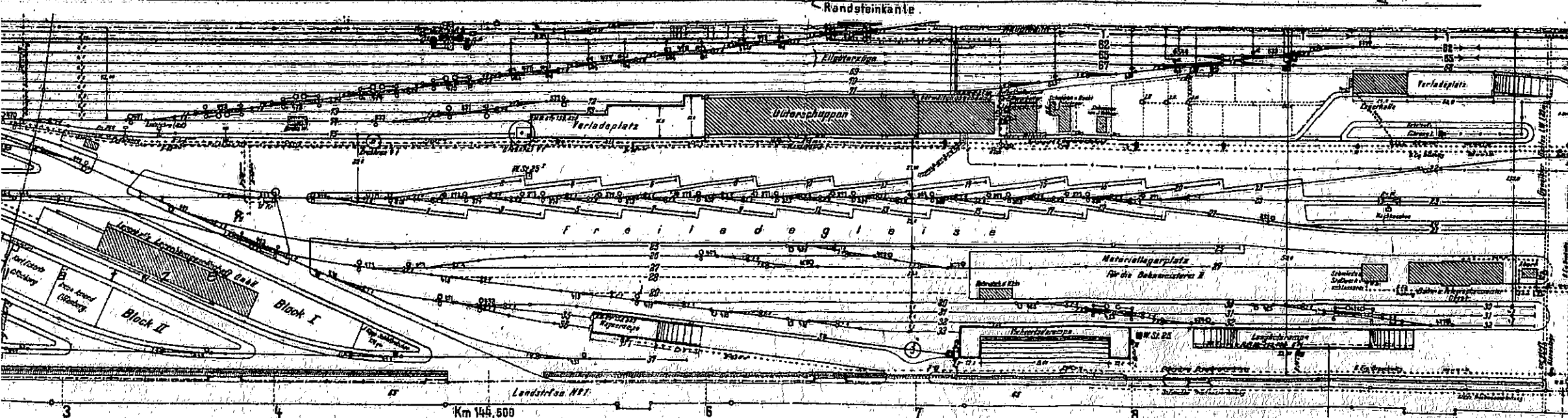
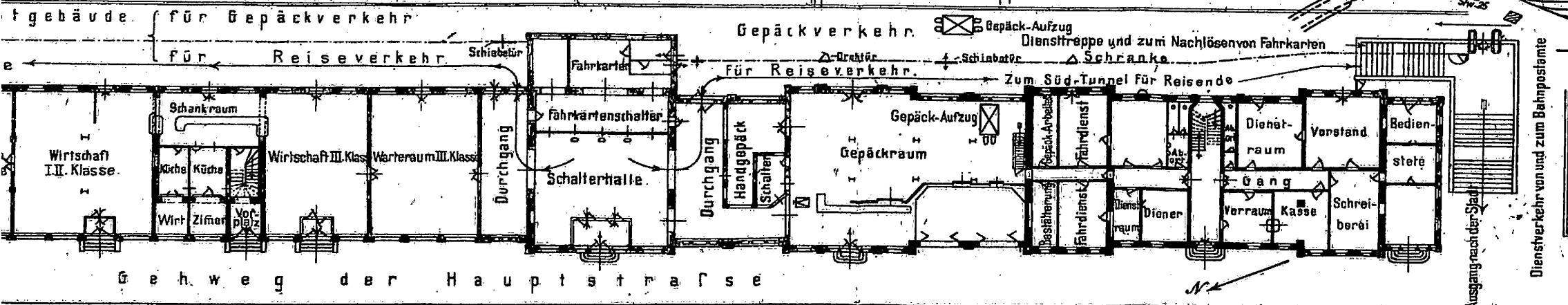
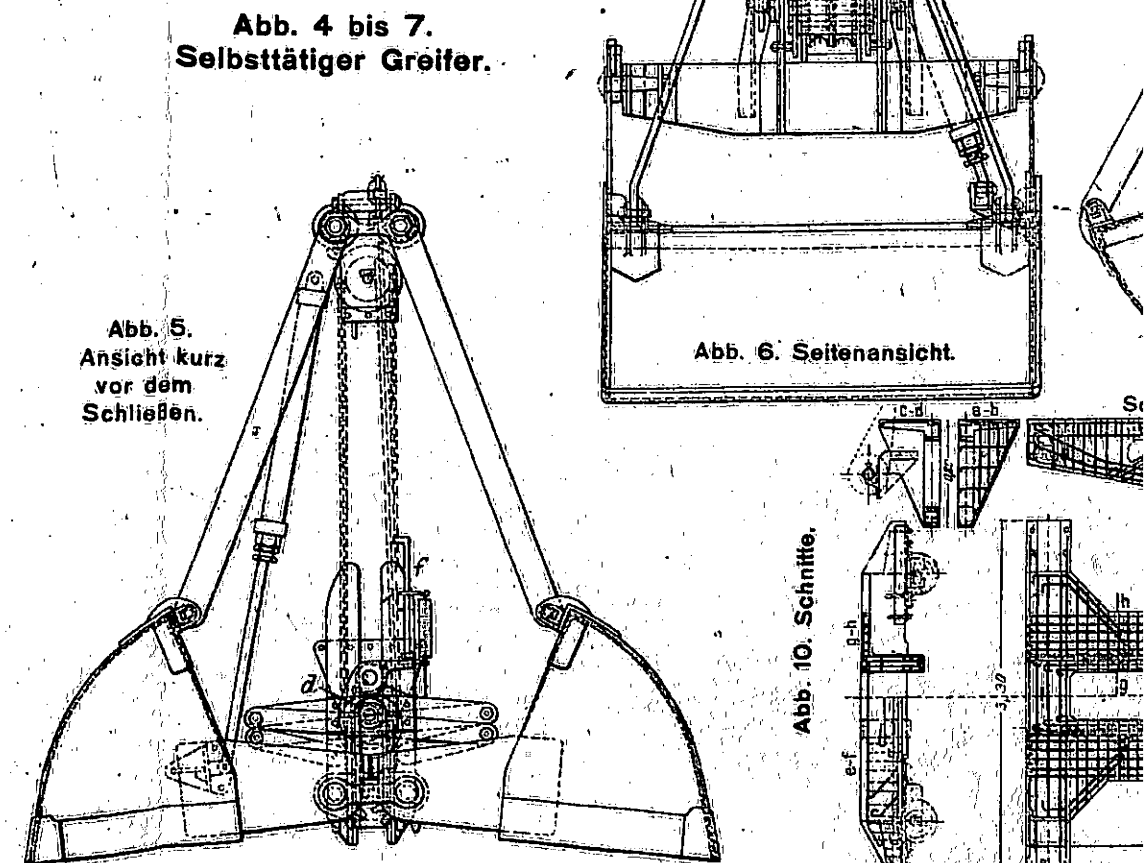


Abb. 4 bis 7. Selbsttätiger Greifer.



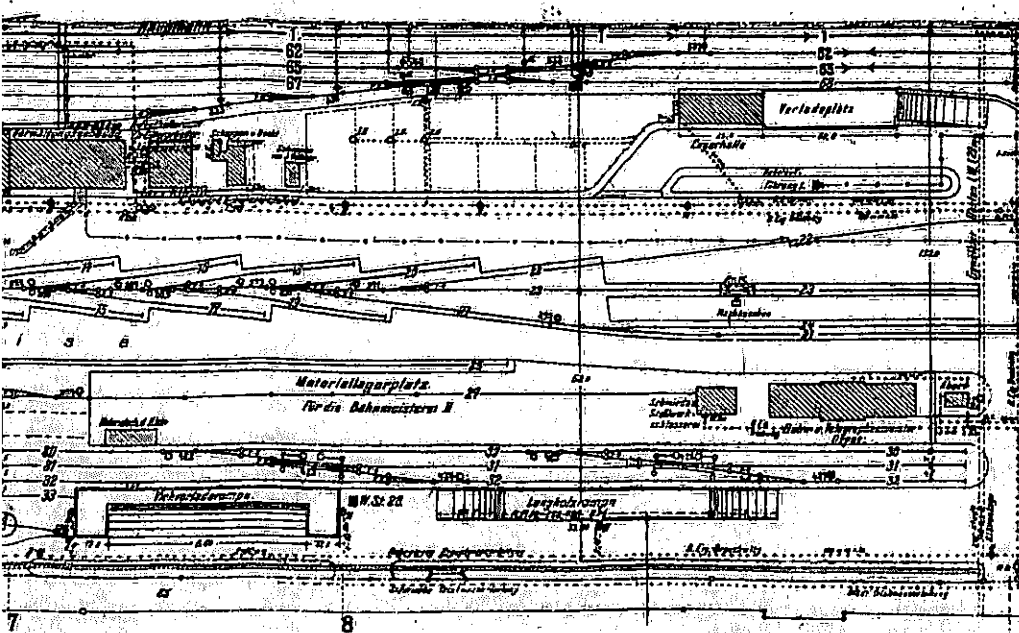
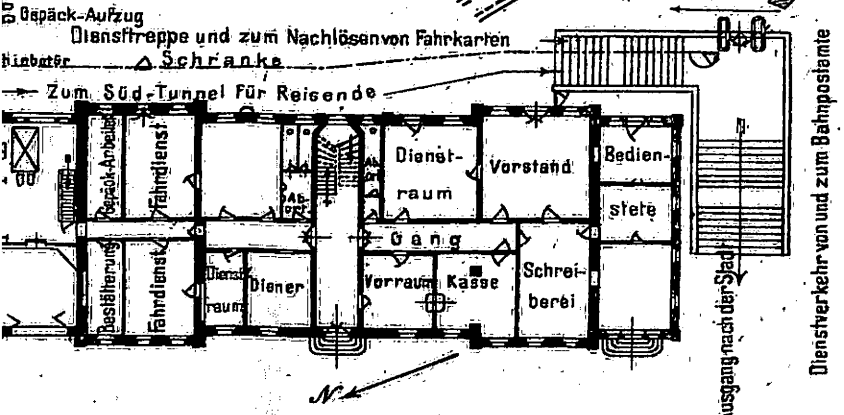
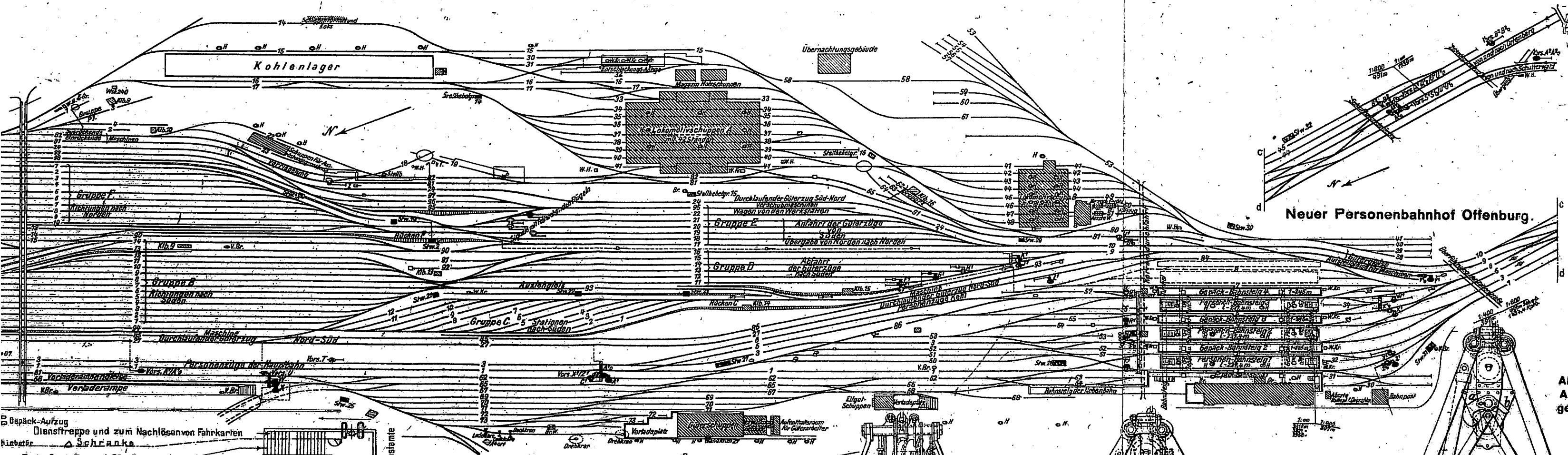


Abb. 4 bis 7.
Selbsttätiger Greifer.

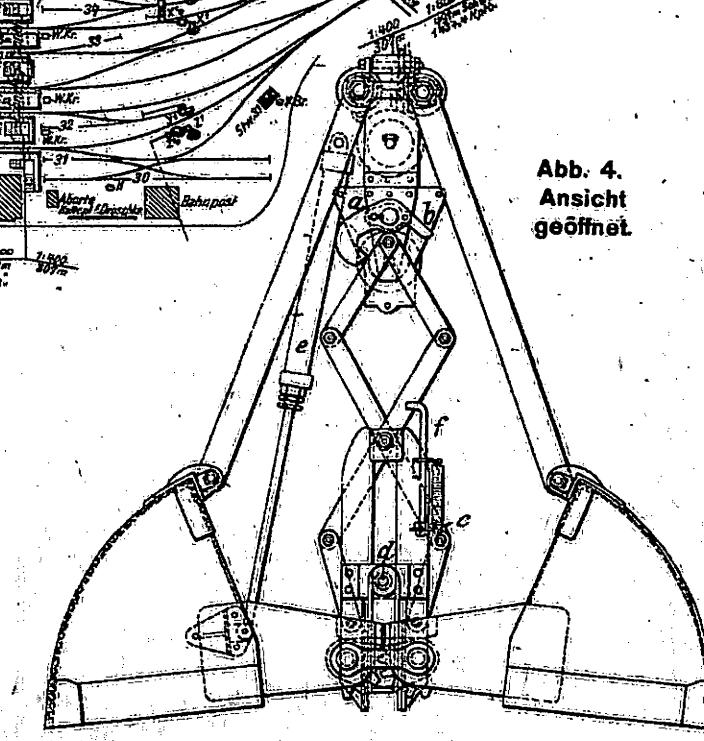
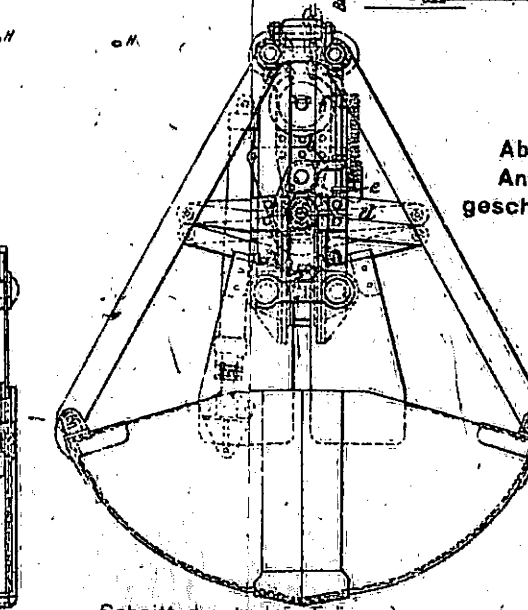
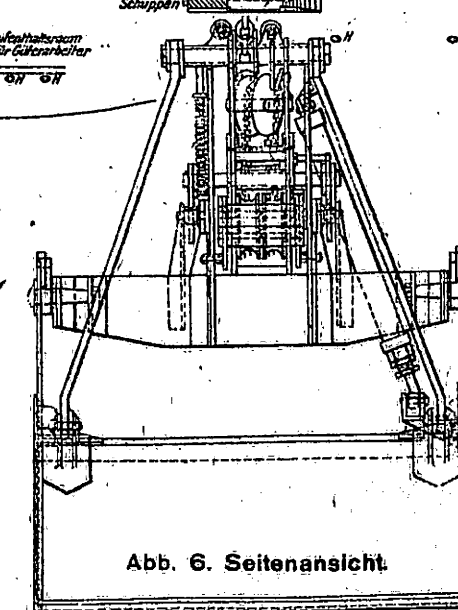
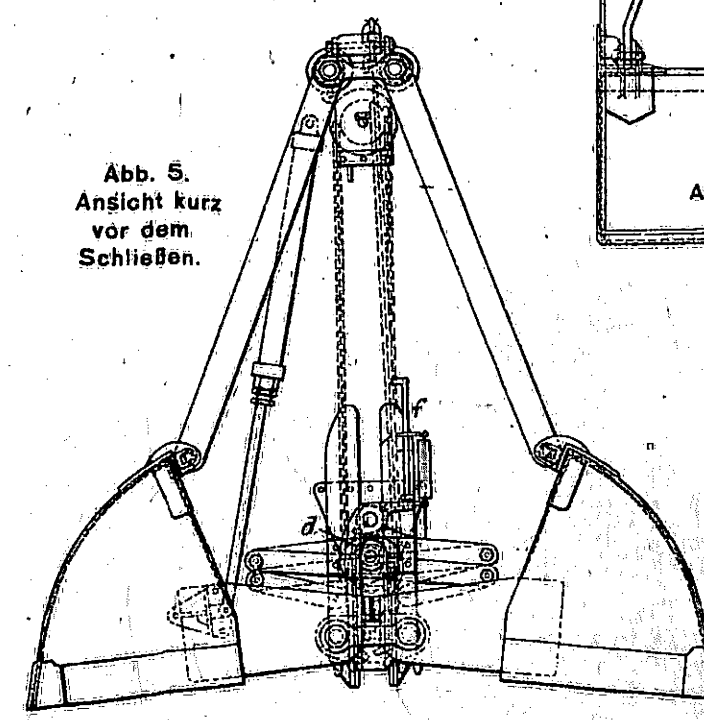


Abb. 4.
Ansicht
geöffnet.

Abb. 7.
Ansicht
geschlossen.

Abb. 8. Ansicht.

Abb. 10. Schnitte.

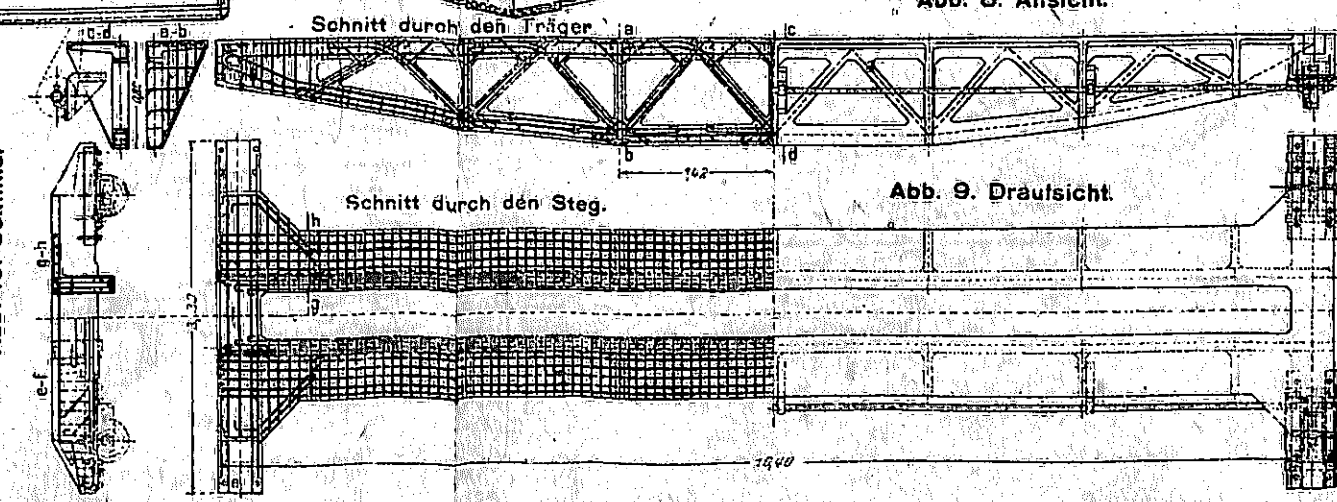


Abb. 8 bis 10.
Laufkran
aus
bewehrtem
Grobmörtel.

Abb. 1 bis 4. Der Umbau des Bahnhofes Offenburg.

Abb. 1. Bahnhof Offenburg. Zustand vor dem Umbau. Maßstab 1:2250.

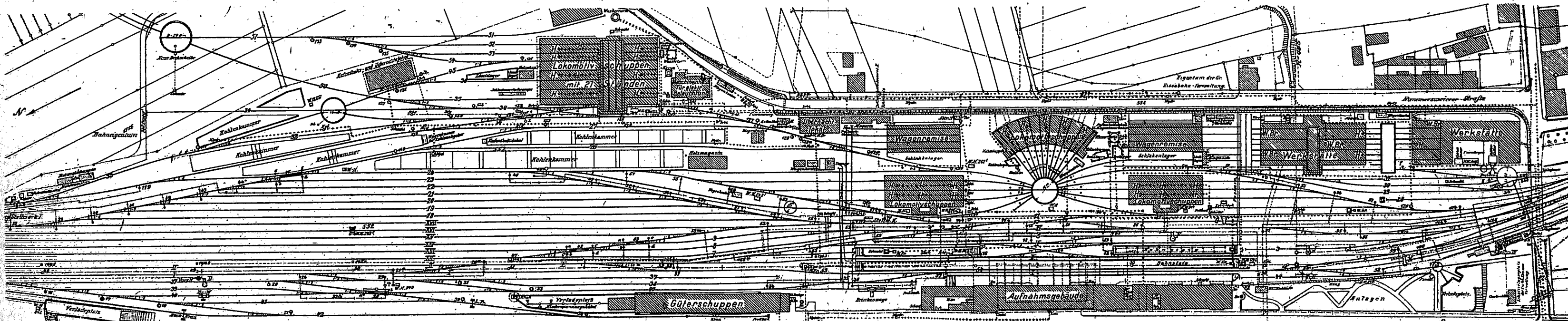


Abb. 2. Werkstätten-Bahnhof. Endgültiger Zustand. Maßstab 1:2250.

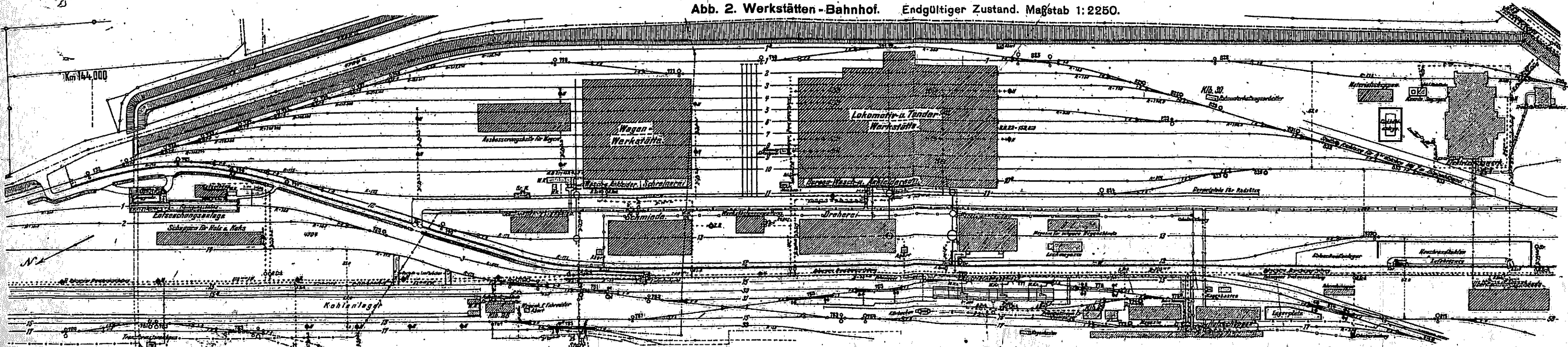


Abb. 4. Bahnhof Windschlag. Zustand vor dem Umbau. Maßstab 1:2250.

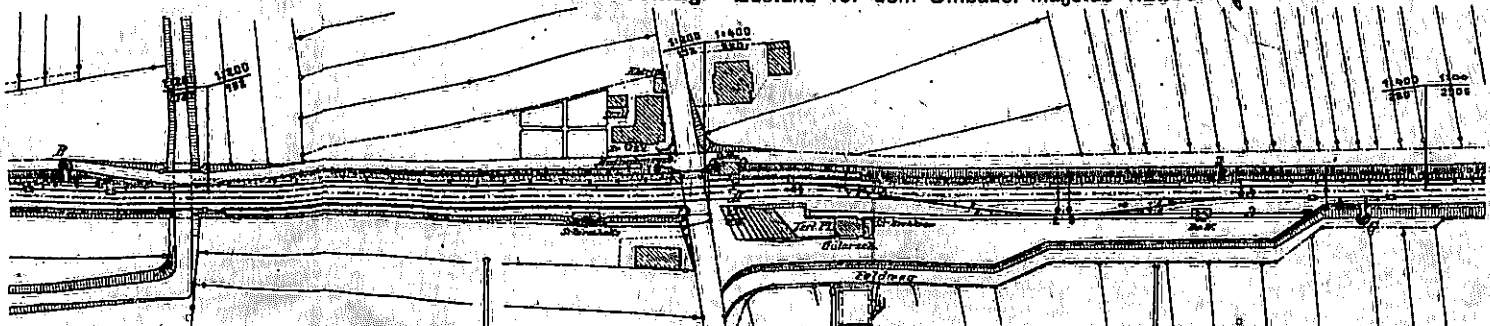


Abb. 6. Eisenbahnfähre.

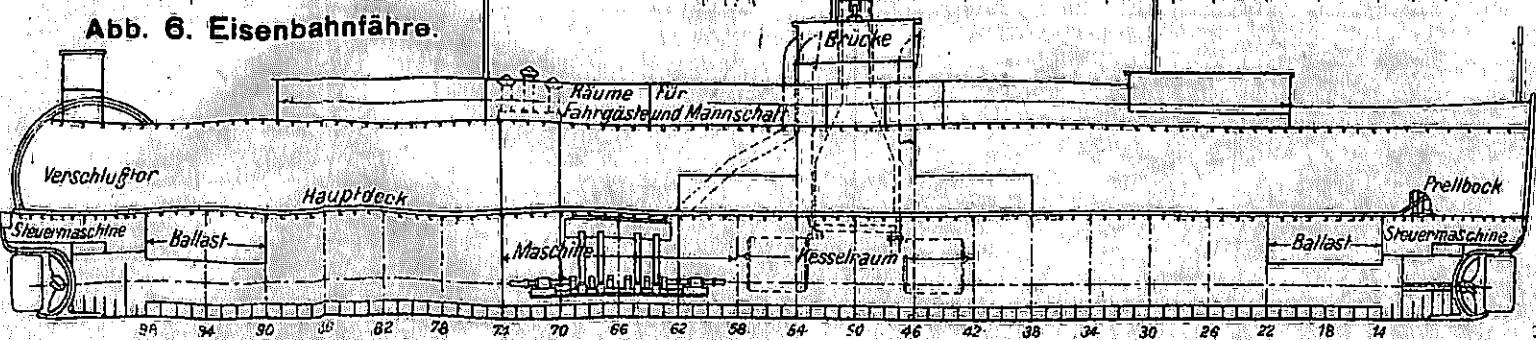


Abb. 5. Funkenfänger für Lokomotiven.

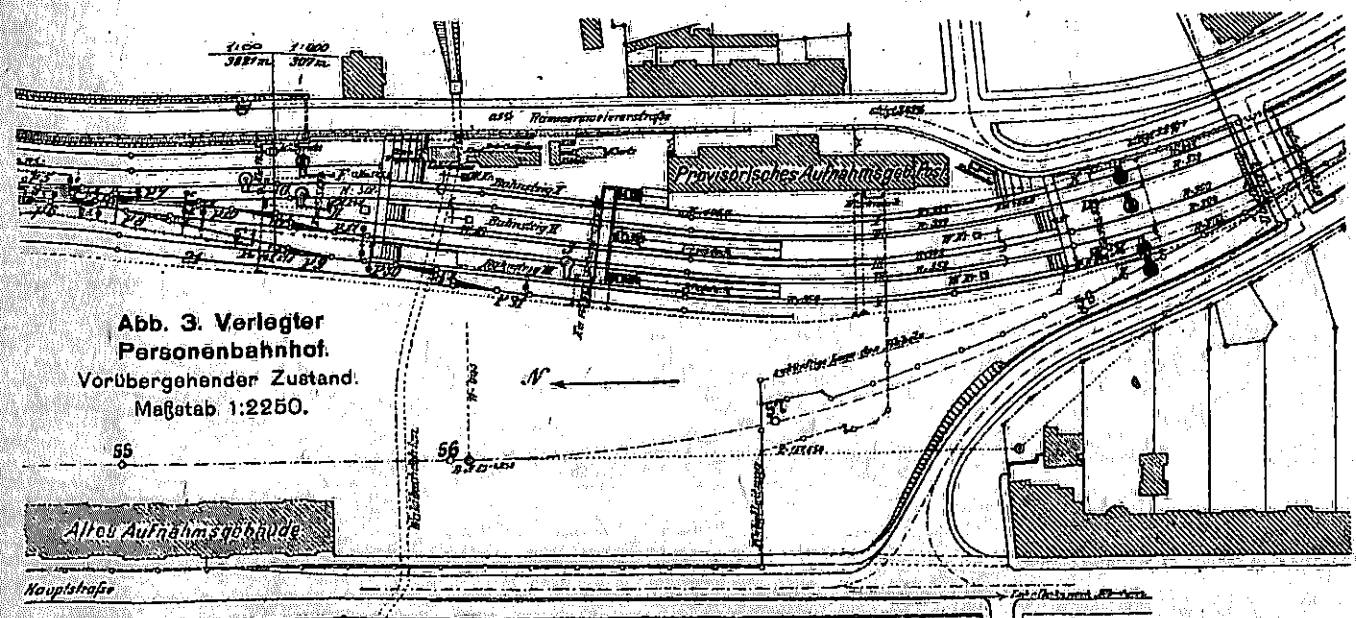
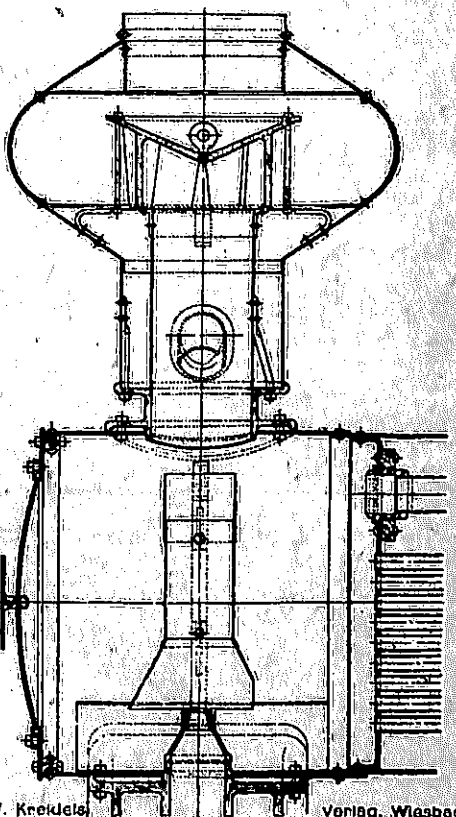


Abb. 3. Verlegter Personenbahnhof. Vorübergehender Zustand. Maßstab 1:2250.

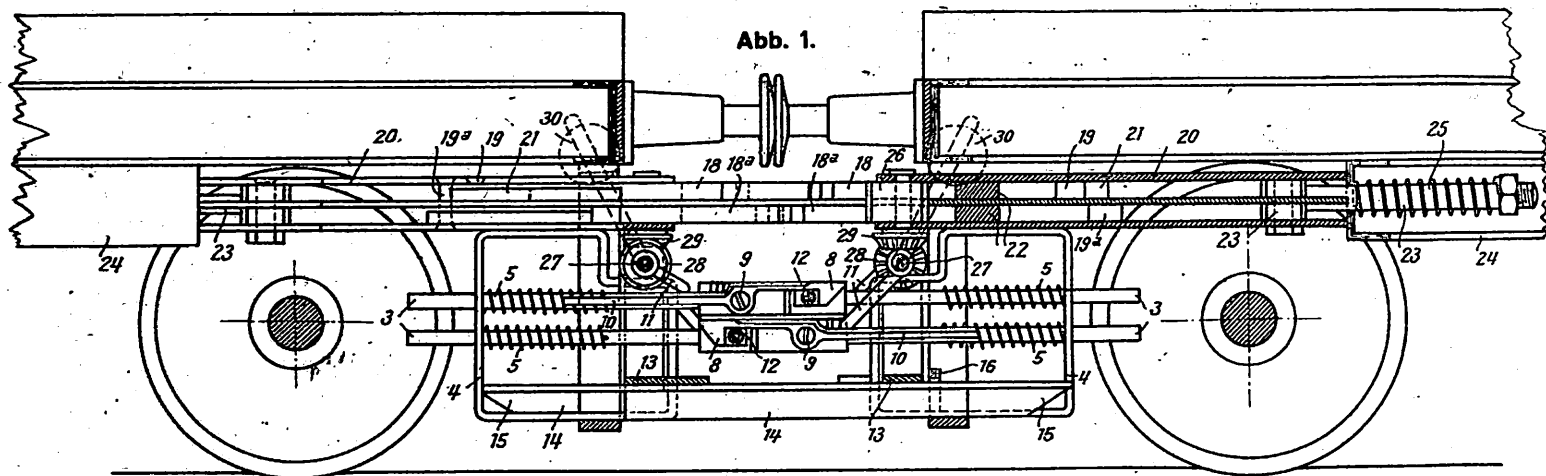


Abb. 1.

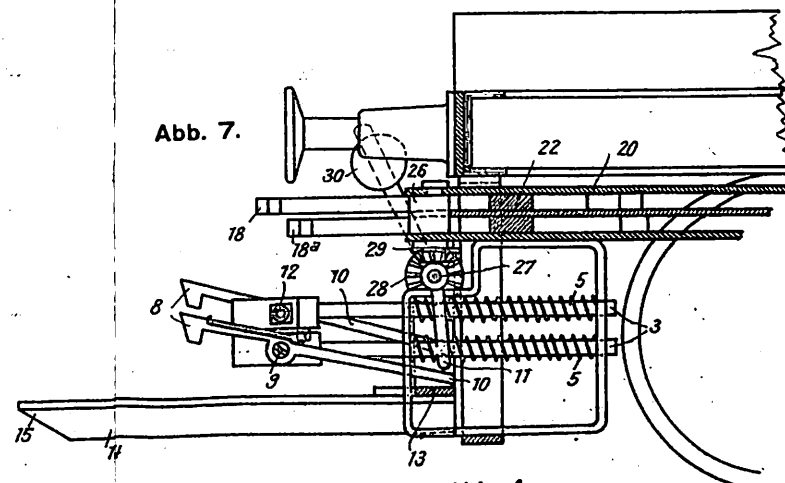


Abb. 7.

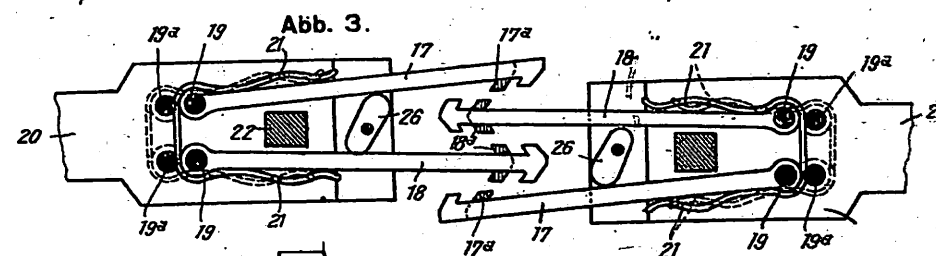


Abb. 3.

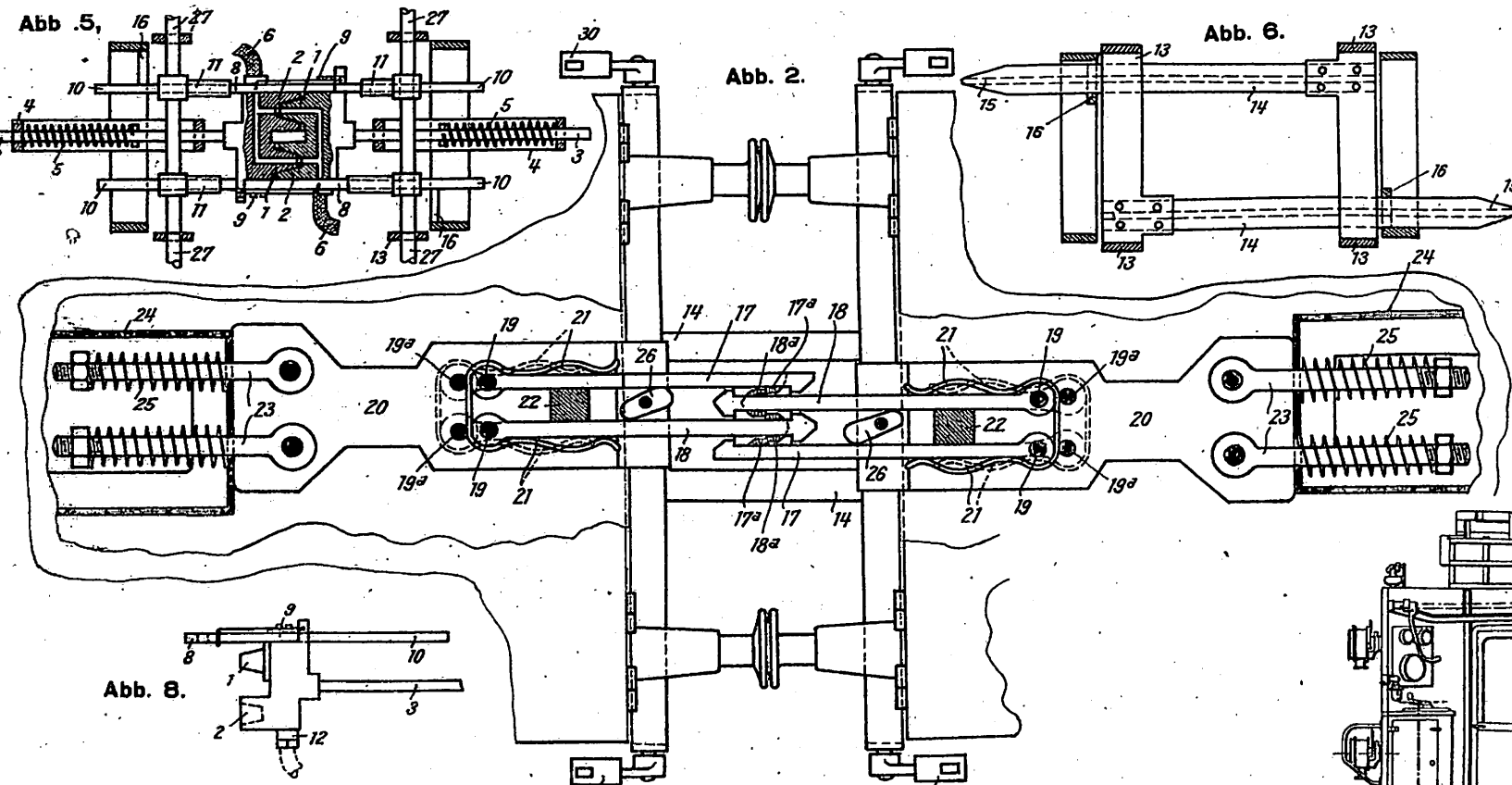


Abb. 2.

Abb. 6.

Abb. 8.

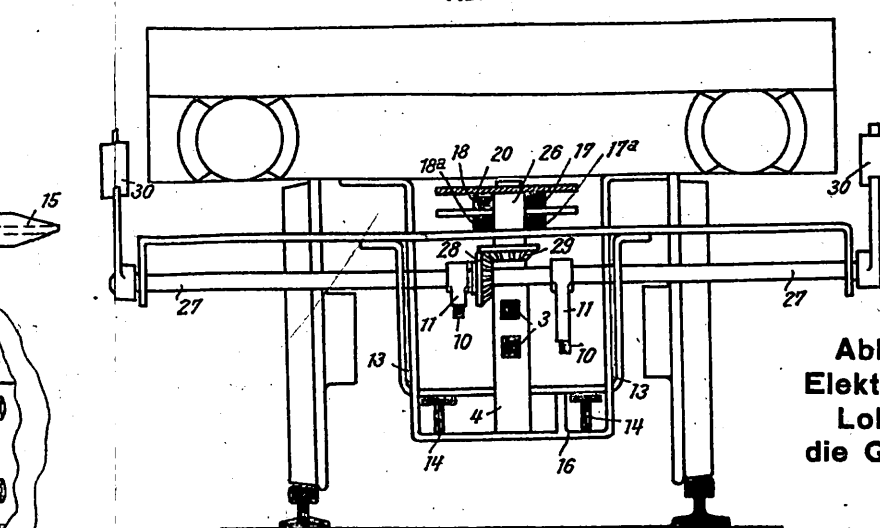


Abb. 4.

Abb. 9 und 10.
Überhitzer
für
Lokomotiven.

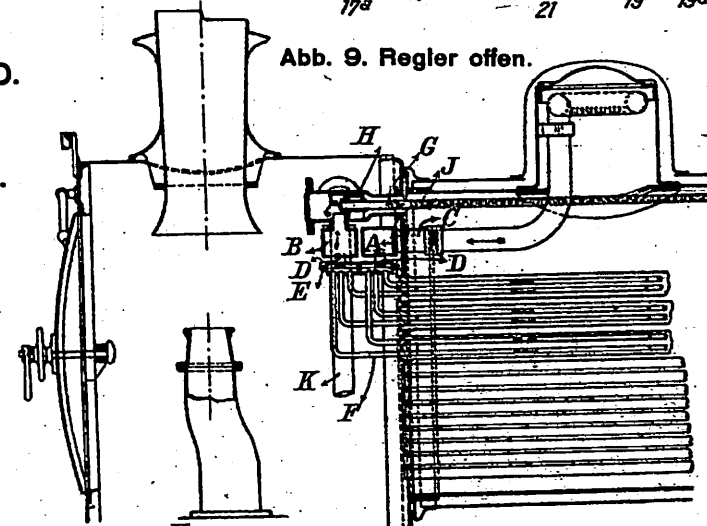


Abb. 9. Regler offen.

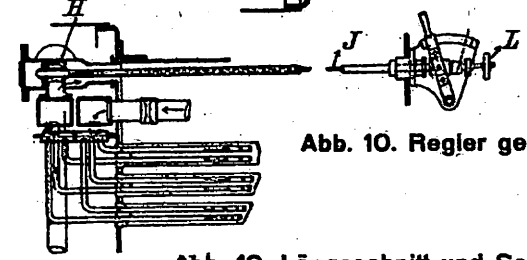


Abb. 10. Regler geschlossen.

Abb. 12 und 13.
Elektrische 1B+B1-
Lokomotive für
die Gotthard-Bahn.

Abb. 12. Längsschnitt und Seitenansicht.

Abb. 11. Neue Lokomotiv-Werkstätte der Baltimore-und-Ohio-Bahn in Glenwood, Pennsylvanien.

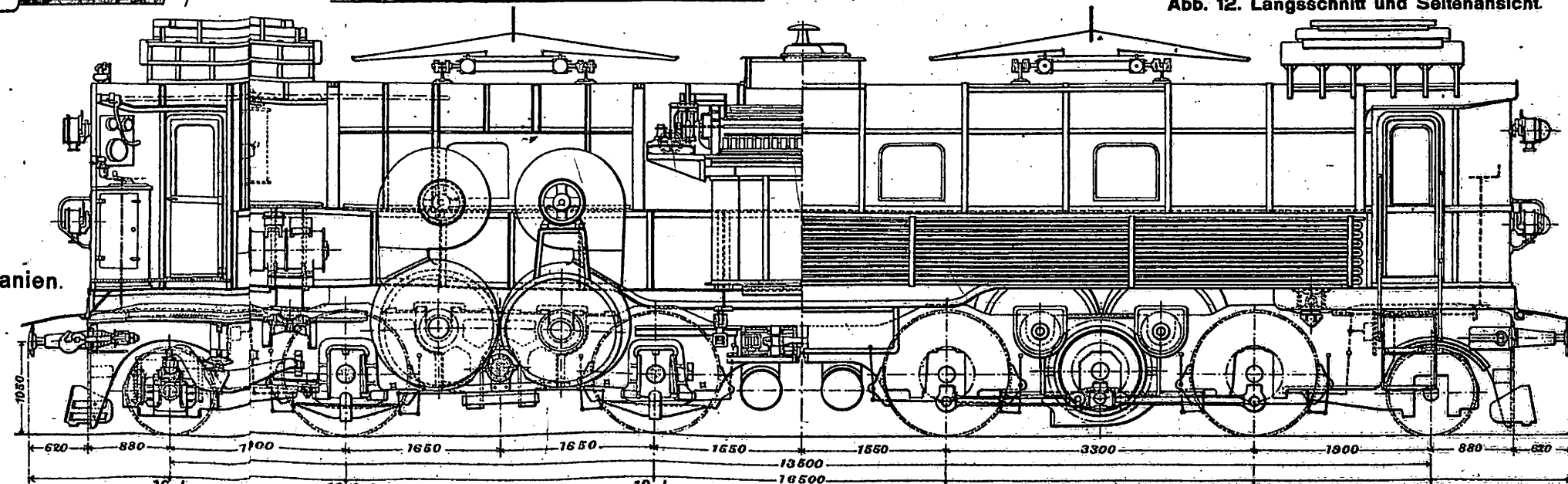
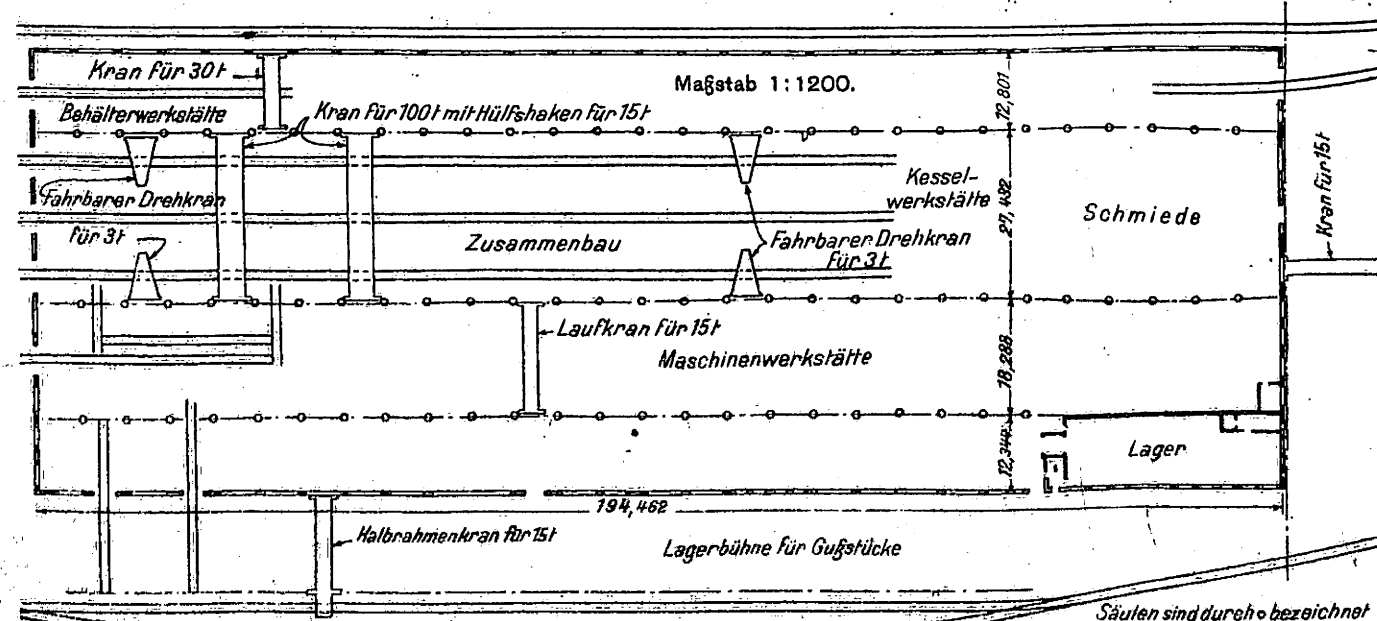


Abb. 13. Schnitt durch die Achsen und Draufsicht.

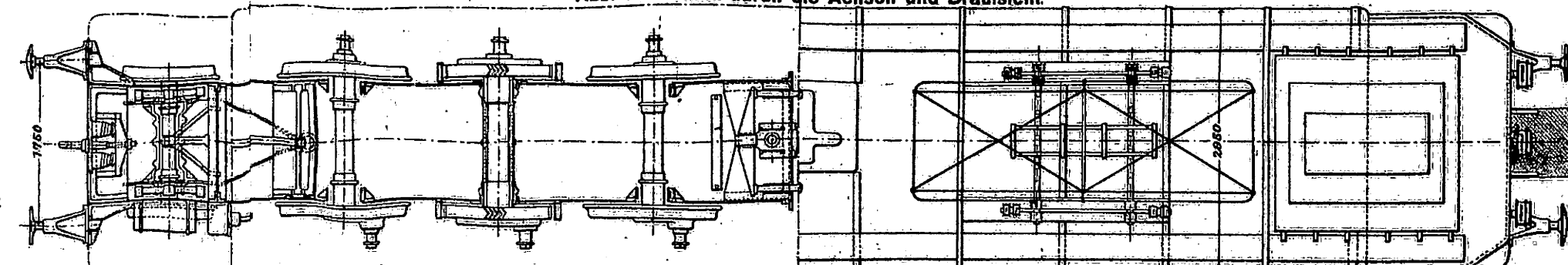


Abb. 1 bis 4. Fliehkraft-Wasserabscheider Bauart „Mees“.

Maßstab 2:15.

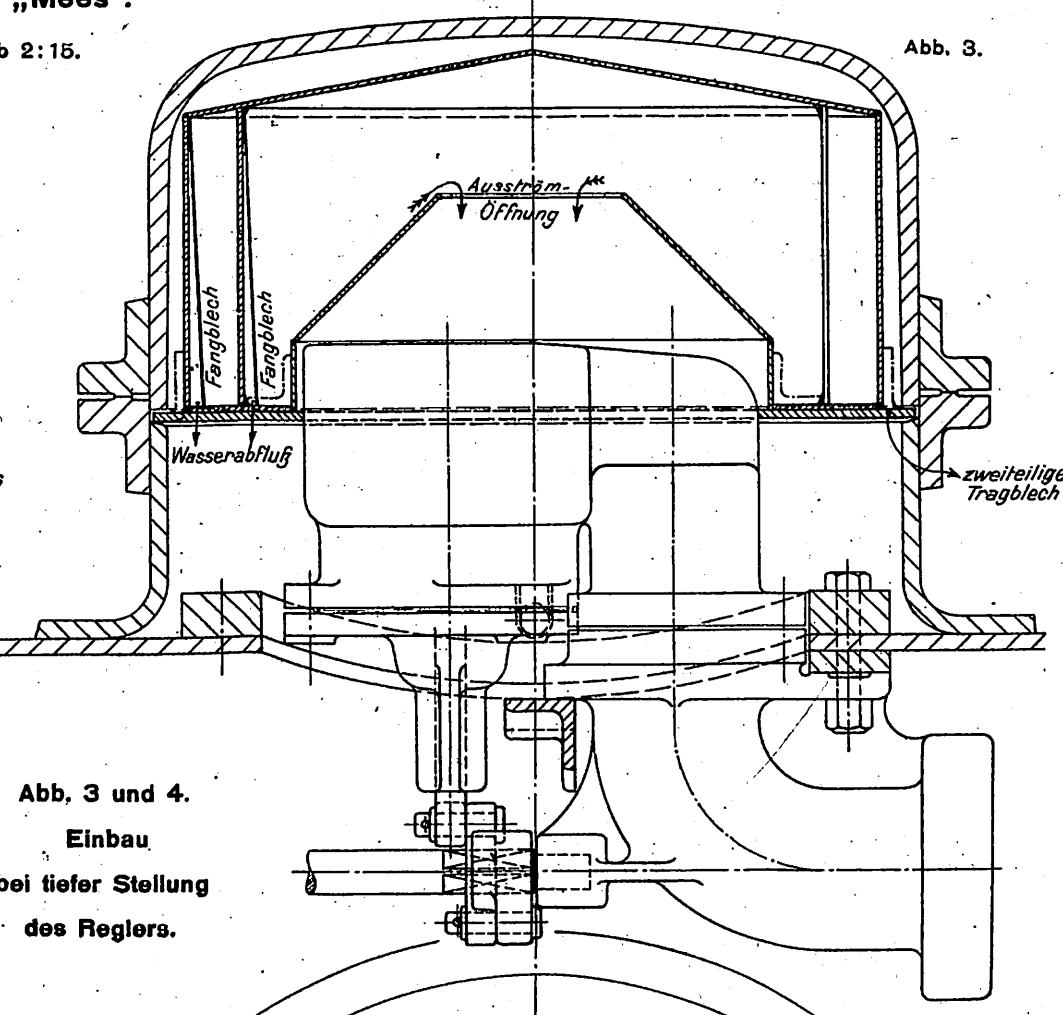
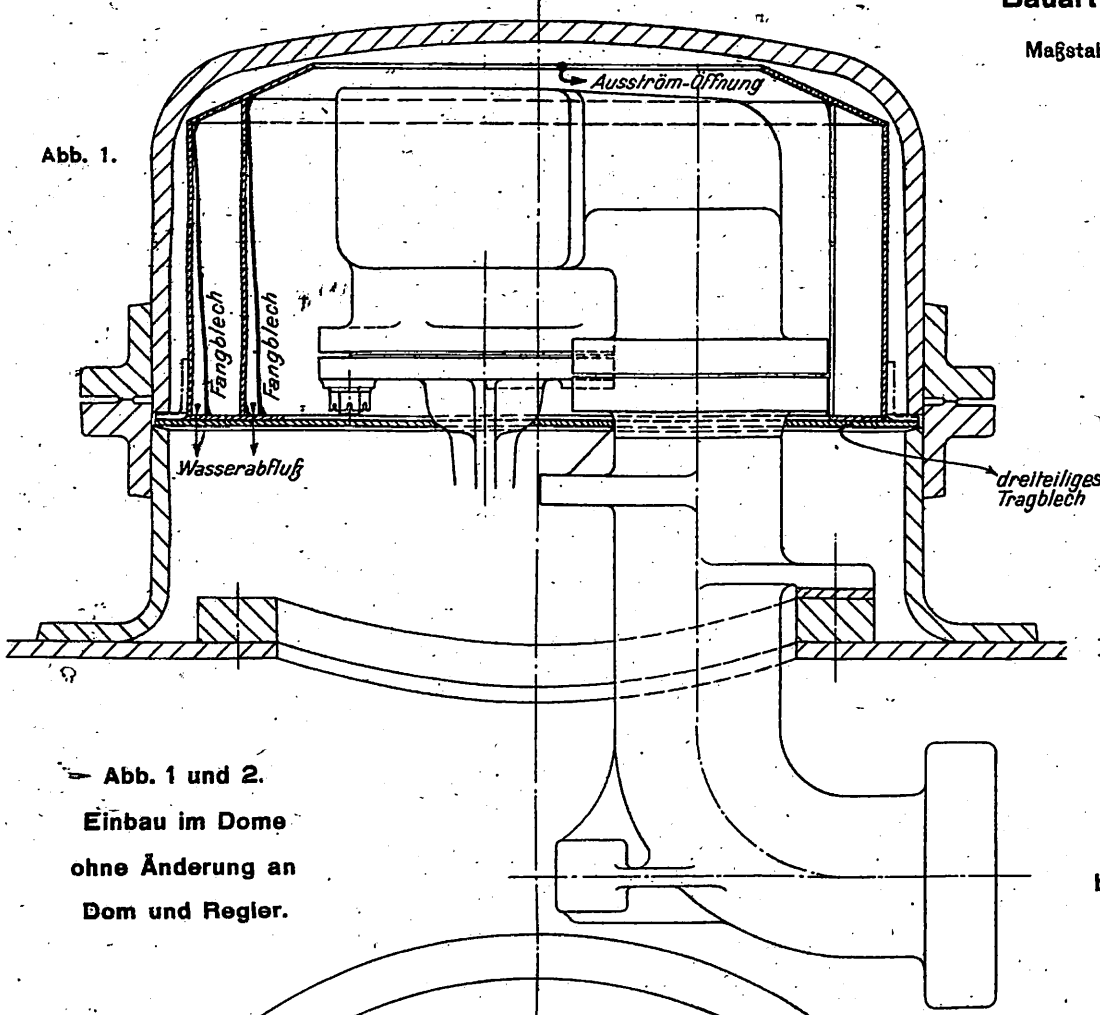


Abb. 1 und 2.
Einbau im Dome
ohne Änderung an
Dom und Regler.

Abb. 3 und 4.
Einbau
bei tiefer Stellung
des Reglers.

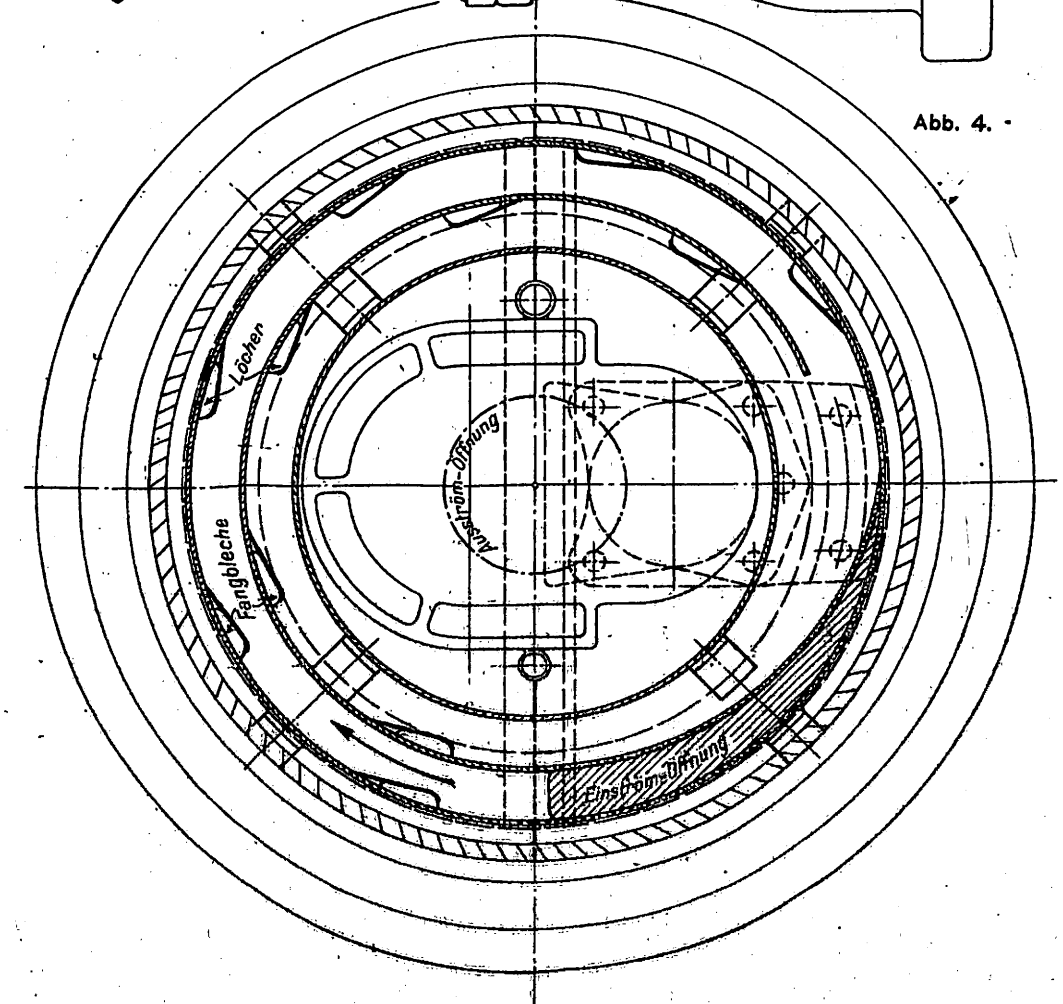
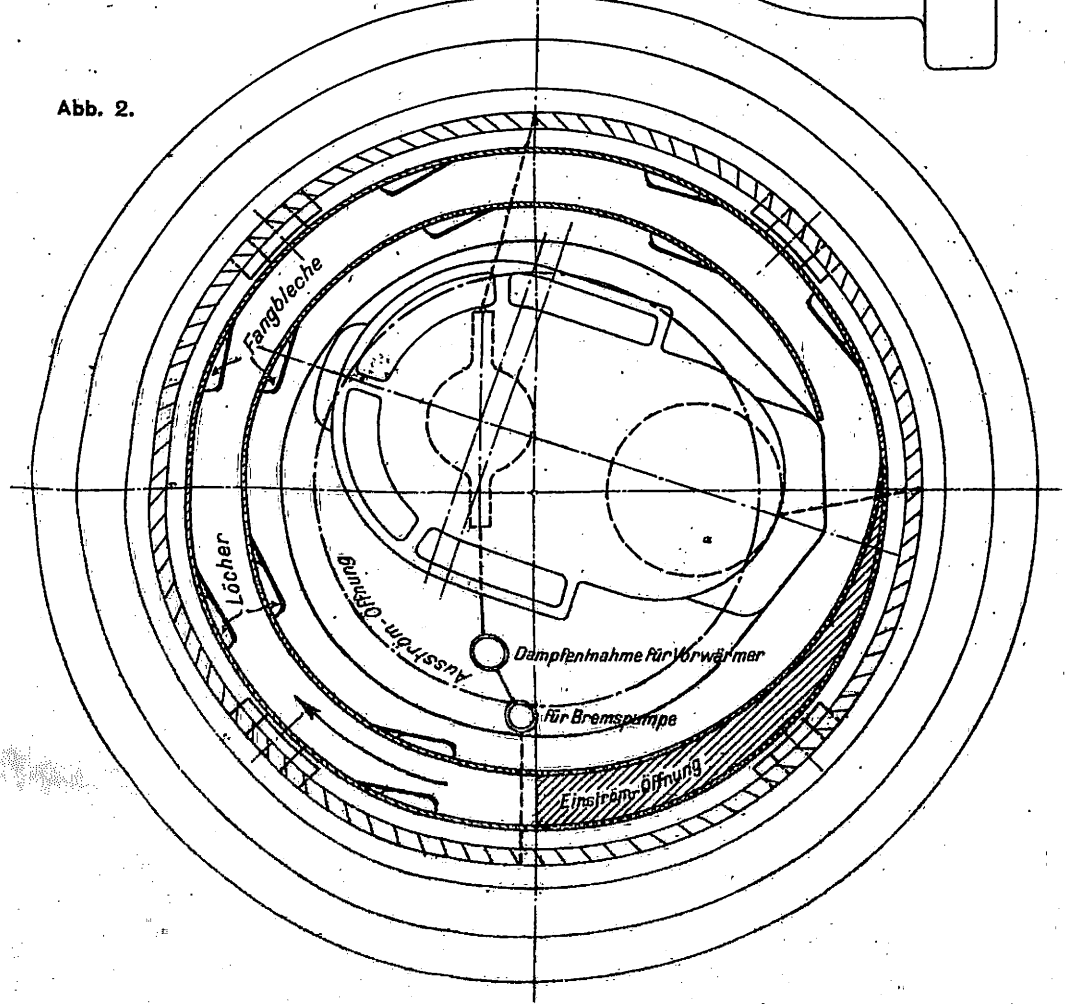


Abb. 5 bis 11. Umbau des Hauptbahnhofes Zürich.

Abb. 5. Übersicht der
drei sich in Zürich
kreuzenden Durchgangslinien.

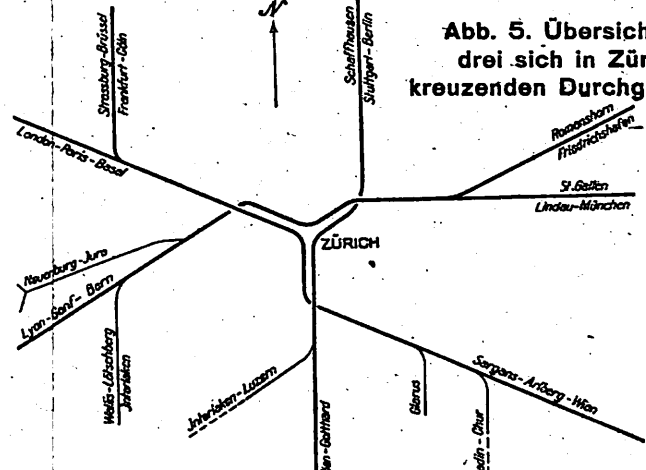


Abb. 6. Gegenwärtige
Linienführung.

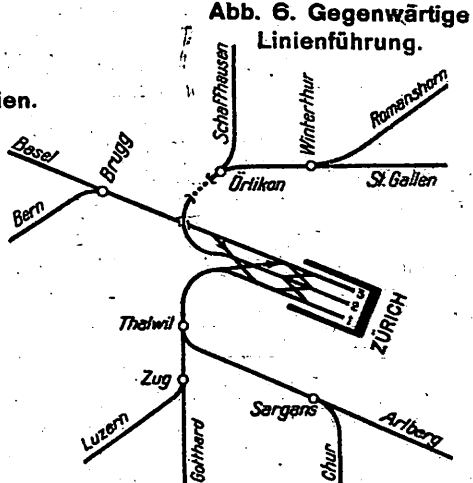


Abb. 8 bis 10. Anordnungen der Linienführung
für einen Durchgangsbahnhof.

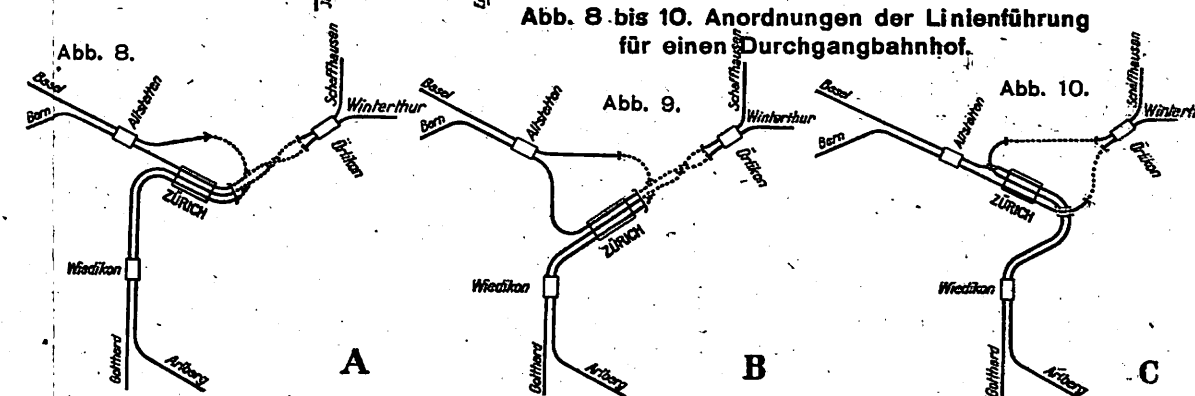


Abb. 11. Entwurf von H. Sommer 1899/1902.
Maßstab 1:50 000.

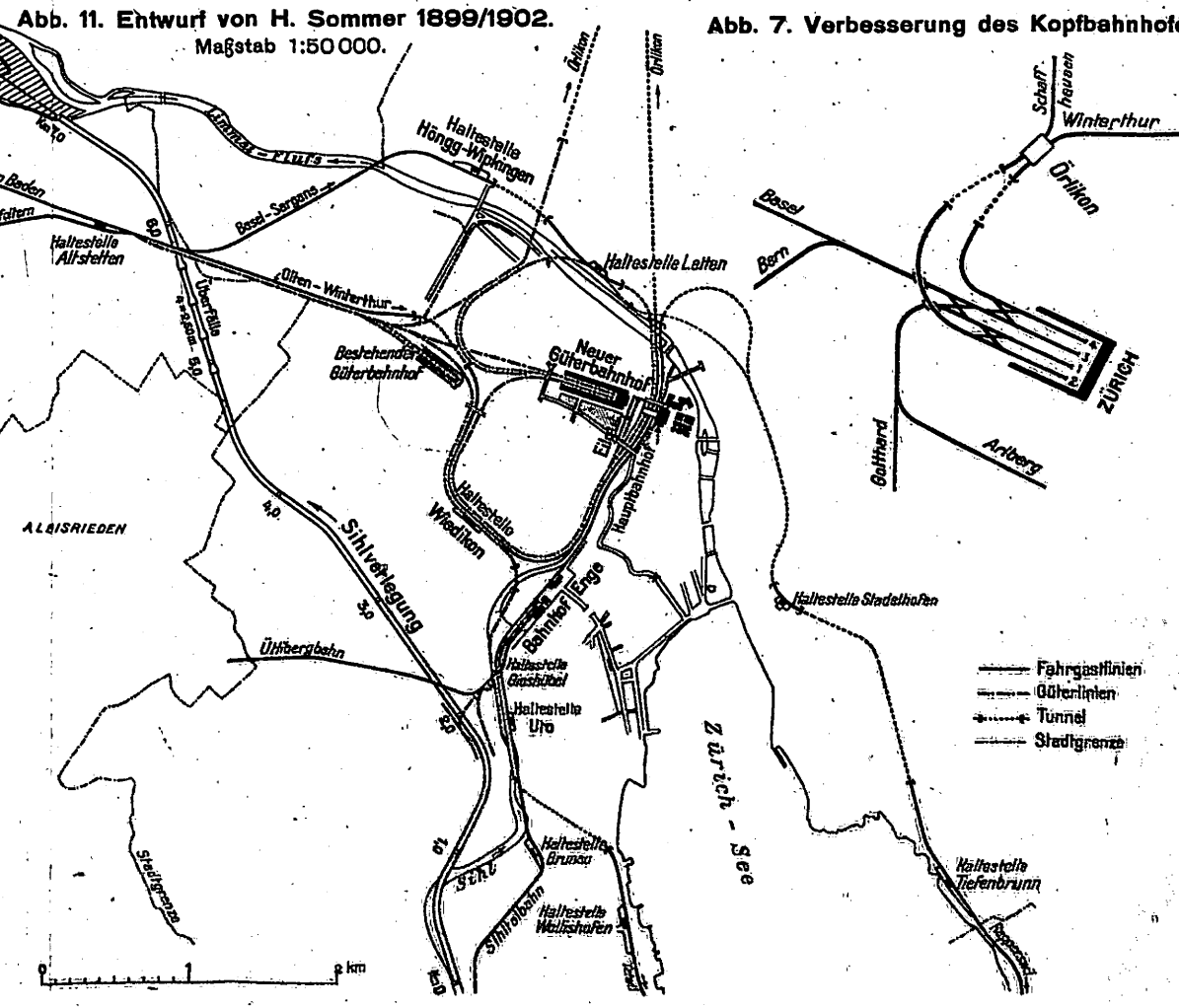
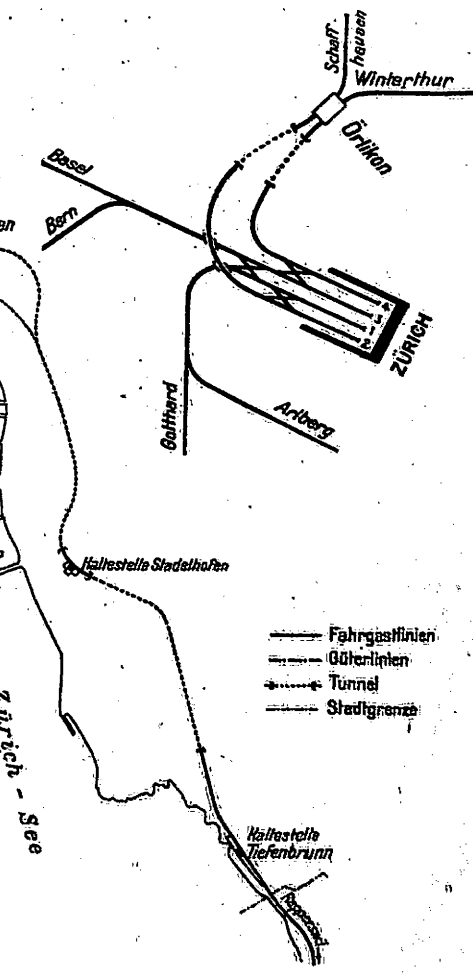


Abb. 7. Verbesserung des Kopfbahnhofes.



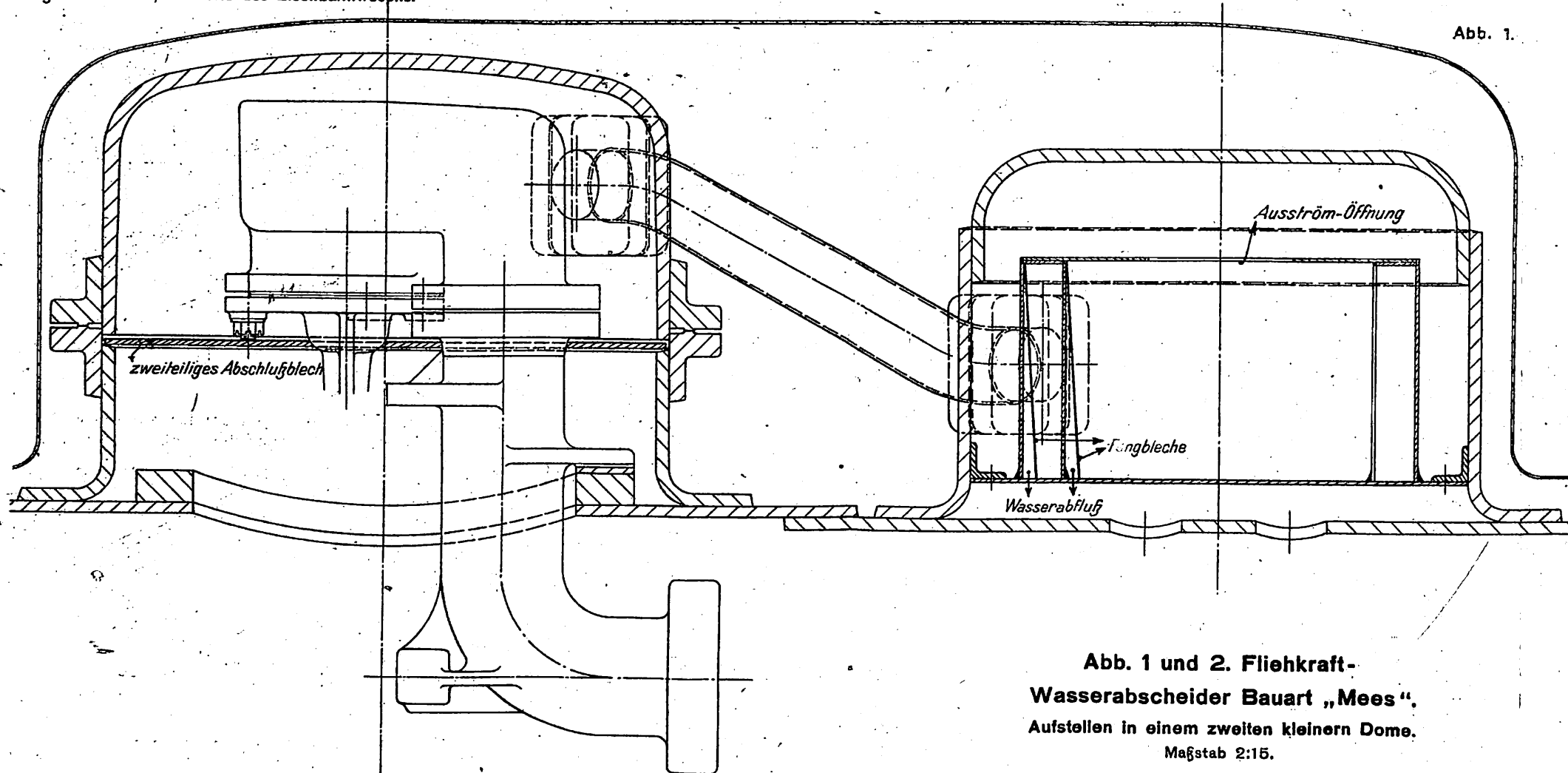


Abb. 1.

Abb. 1 und 2. Fliehkraft-Wasserabscheider Bauart „Mees“.
Aufstellen in einem zweiten kleinern Dome.
Maßstab 2:15.

Abb. 2.

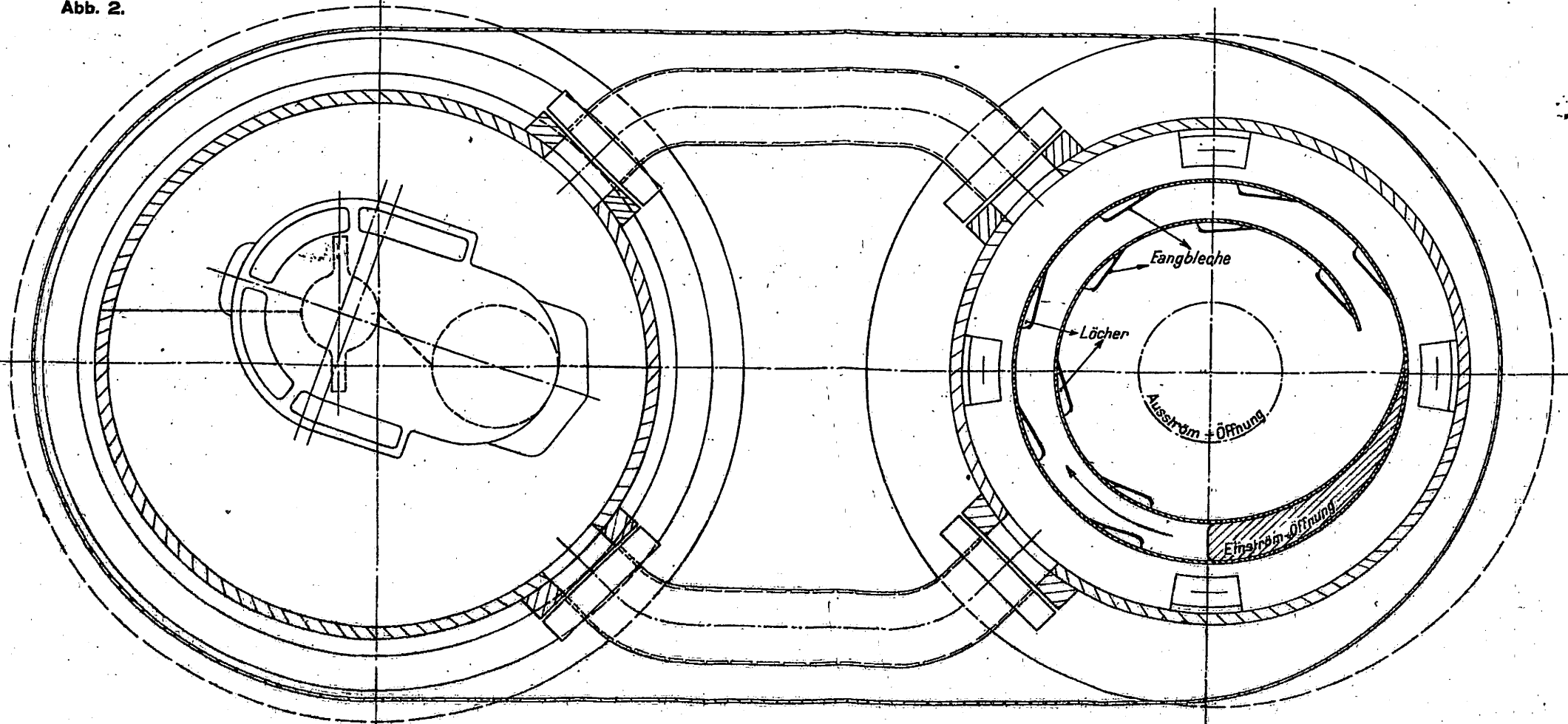


Abb. 3. Lageplan
der Lüftanlage.
Maßstab 1:800.

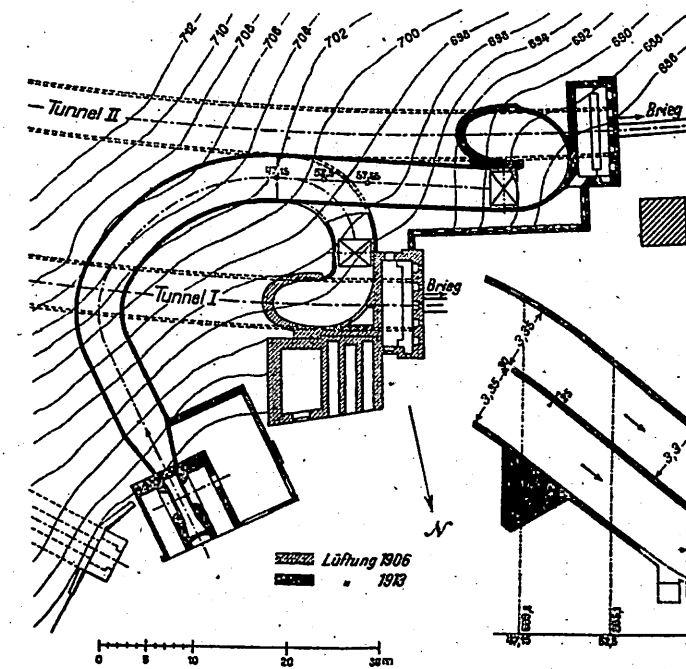


Abb. 3 bis 10. Lüftanlage
des Simplontunnels.

Abb. 5.
Querriß 52,5.
Maßstab 1:400.

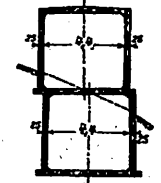


Abb. 6.
Querriß 57,55.
Maßstab 1:400.

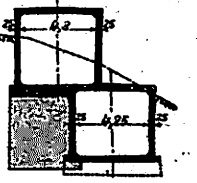


Abb. 4. Verzweigung
der Luftkanäle.
Maßstab 1:400.

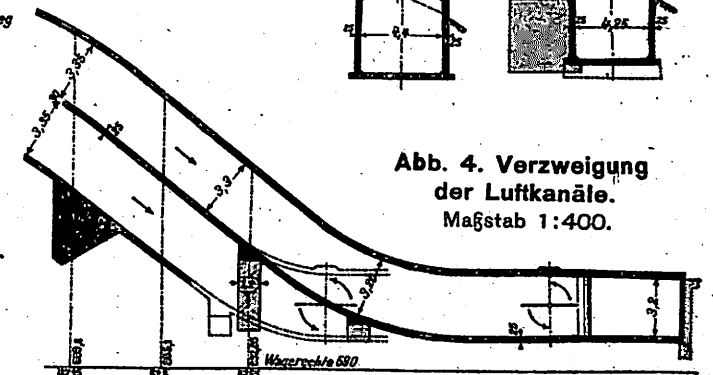


Abb. 7. Senkrechter Schnitt
durch die Mitte der Lüfter.
Maßstab 1:300.

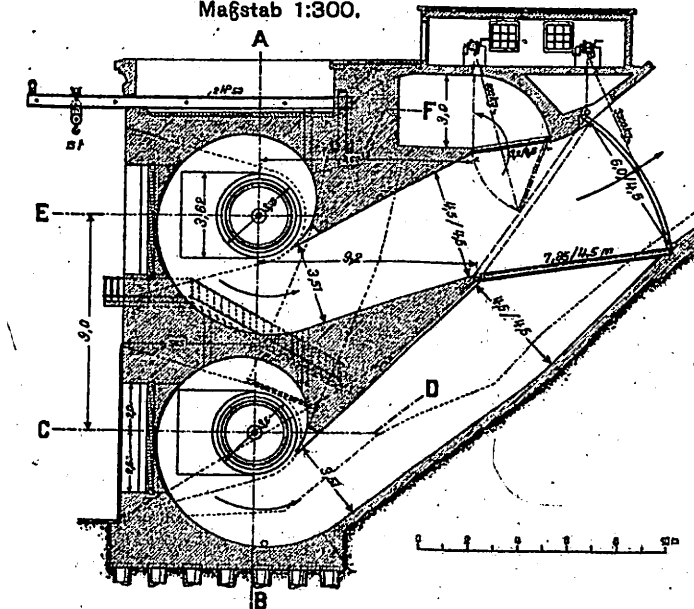


Abb. 8. Senkrechter Schnitt A-B.

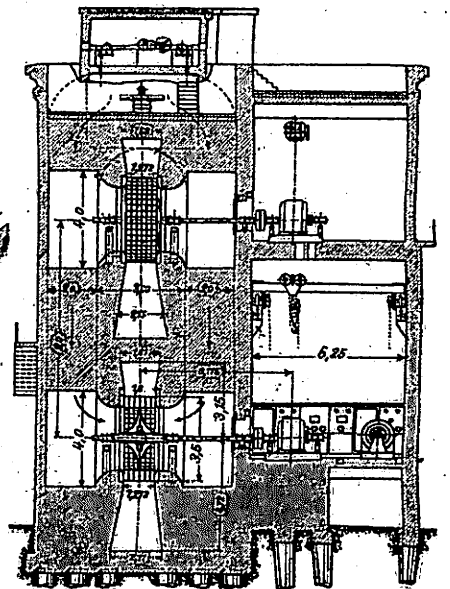


Abb. 9. Wagerechter Schnitt C-D.

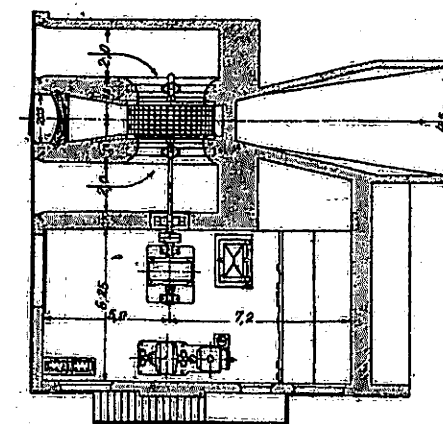


Abb. 10. Wagerechter Schnitt E-F.

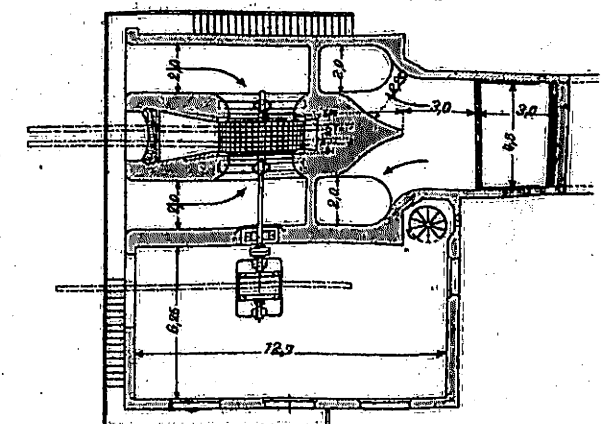


Abb. 4. Querschnitt bei km II, 2 + 44,8.
Maßstab 1:320.

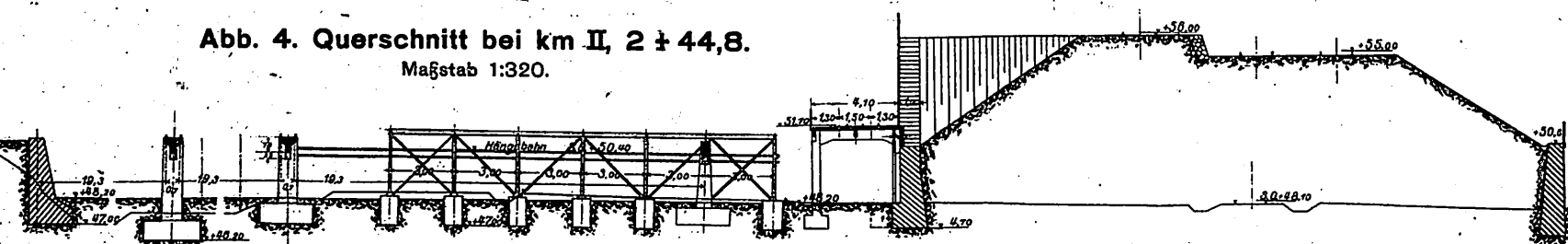


Abb. 1 bis 4. Beseitigung
der Kreuzungen in
Schienenhöhe an der
Blockstelle Großkreuz
und Durchführung des
Richtungbetriebes in Köln.

Abb. 2. Anordnung
der Zuführungslinien
zum Hauptbahnhof
vor dem
Umbau im Linienbetriebe.
Maßstab 1:10 800.

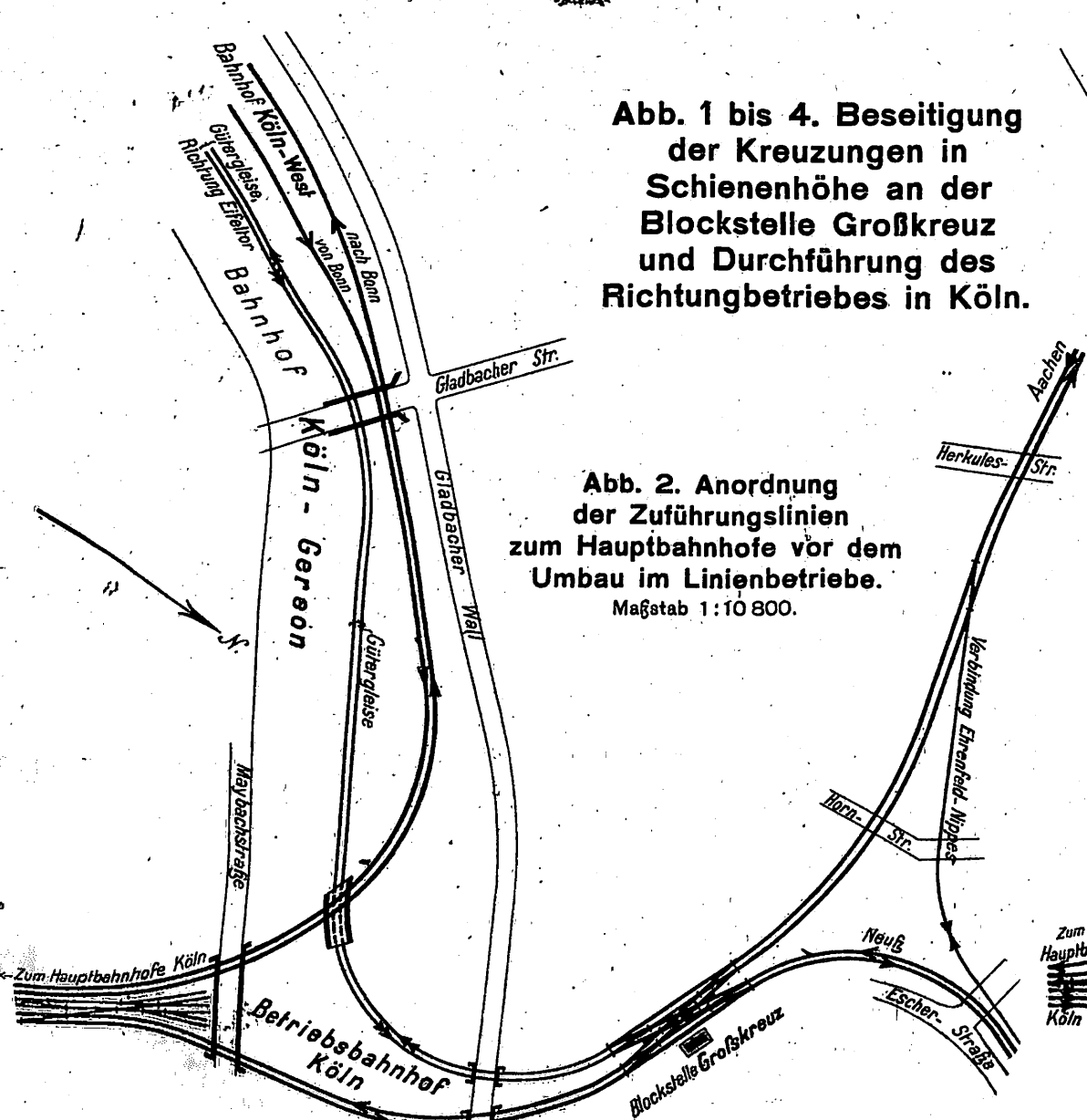


Abb. 3. Anordnung
der Zuführungslinien
zum Hauptbahnhof
nach dem Umbau
im Richtungbetriebe.
Maßstab 1:10 800.

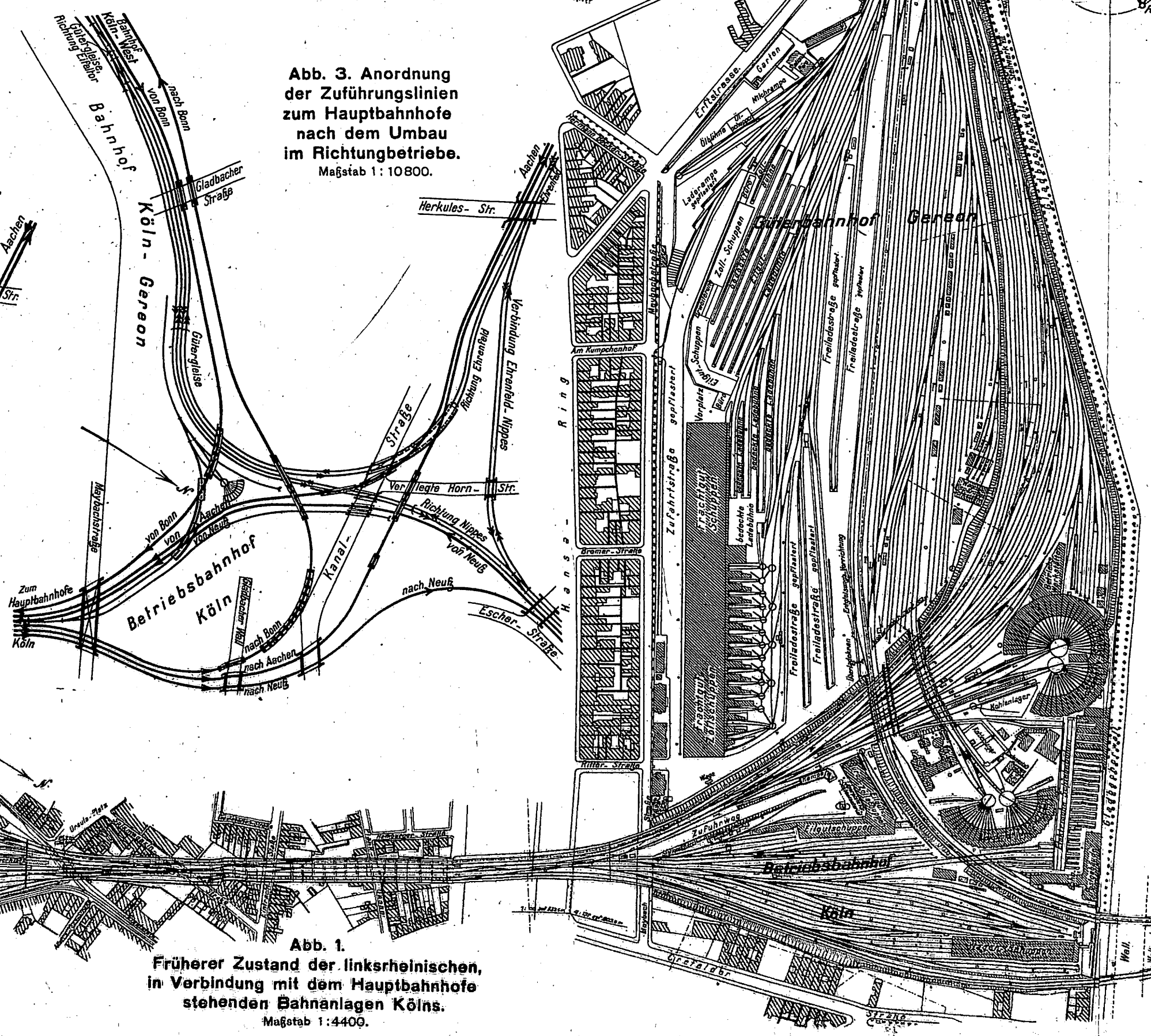
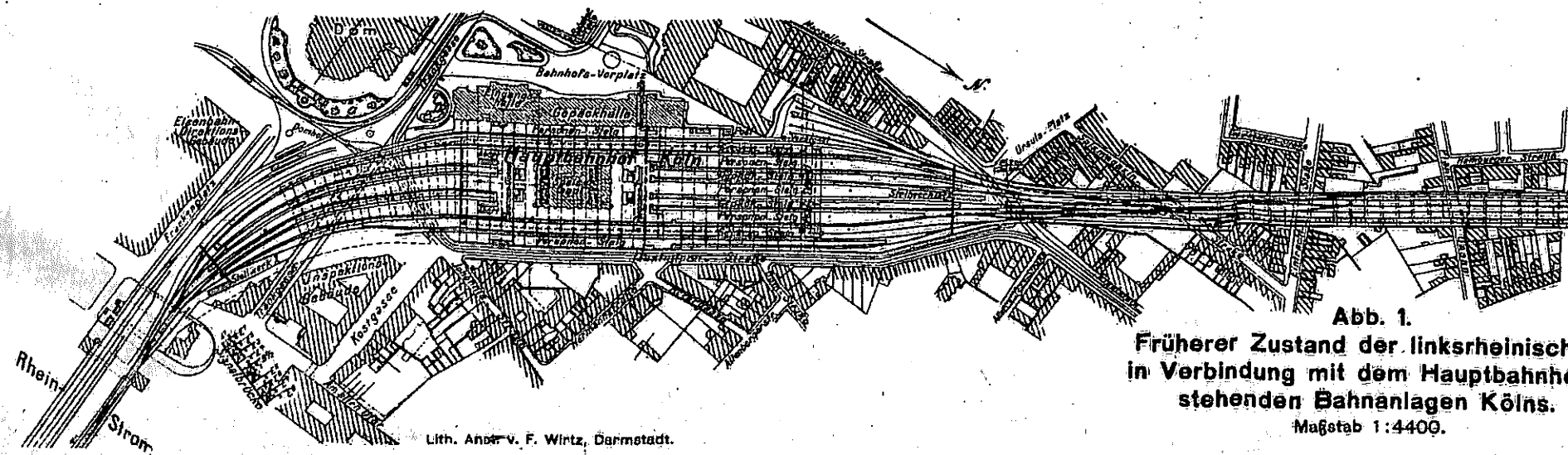


Abb. 1.
Früherer Zustand der linksrheinischen,
in Verbindung mit dem Hauptbahnhof
stehenden Bahnanlagen Kölns.
Maßstab 1:4400.



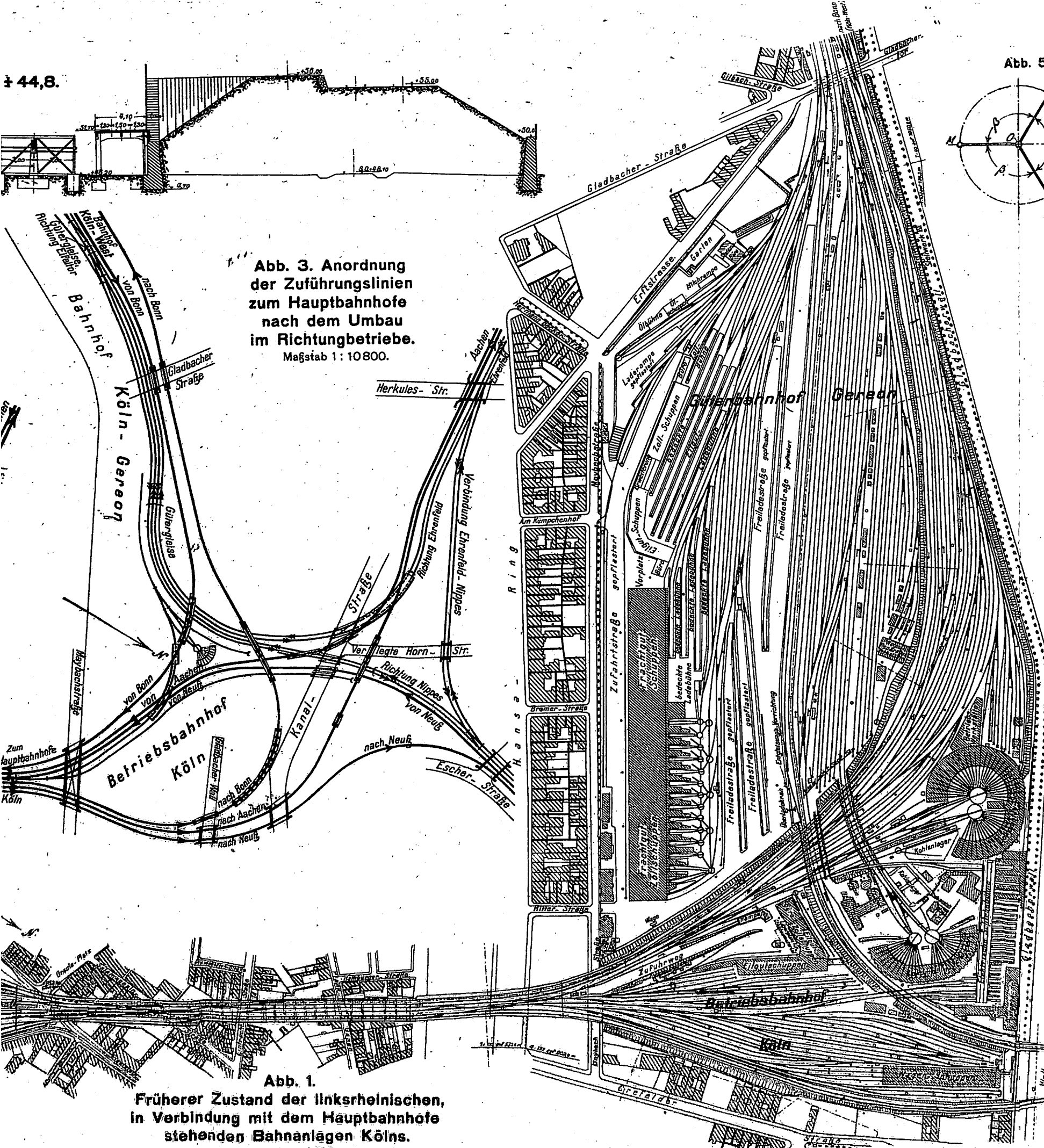


Abb. 3. Anordnung der Zuführungslinien zum Hauptbahnhof nach dem Umbau im Richtungsbetriebe.
Maßstab 1:10800.

Abb. 1. Früherer Zustand der linksrheinischen, in Verbindung mit dem Hauptbahnhof stehenden Bahnanlagen Kölns.
Maßstab 1:4400.

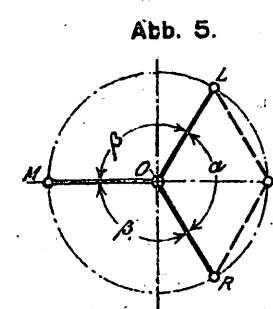


Abb. 5.

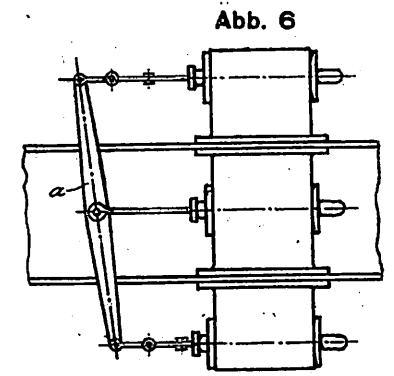


Abb. 6.

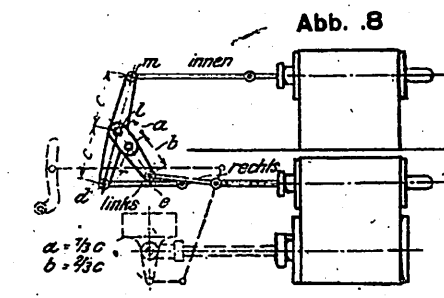


Abb. 8.

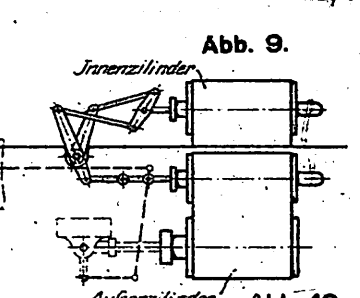


Abb. 9.

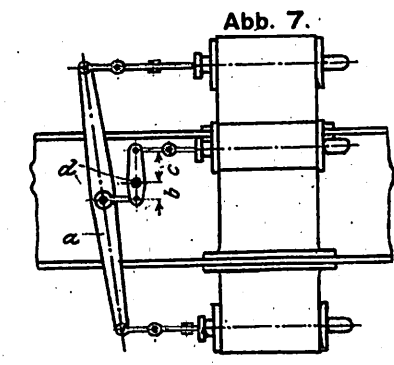


Abb. 7.

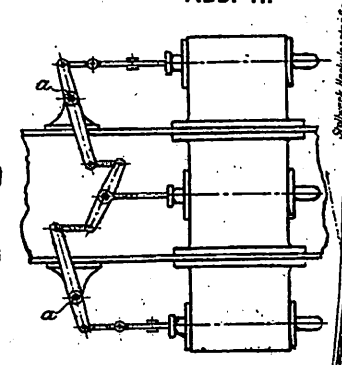


Abb. 11.

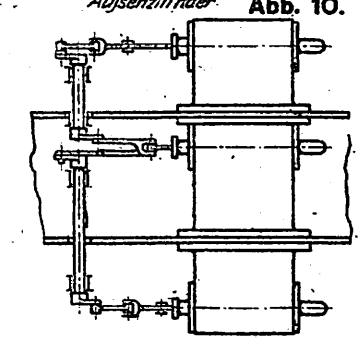


Abb. 10.

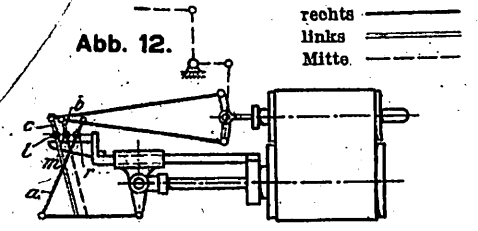


Abb. 12.

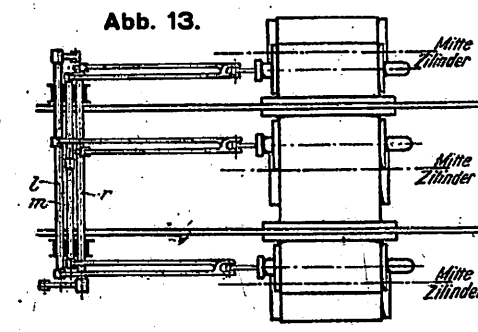


Abb. 13.

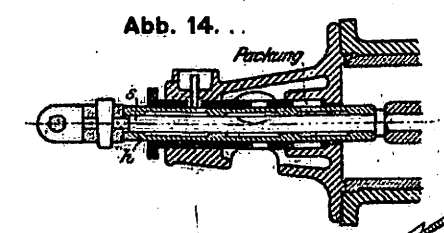


Abb. 14.

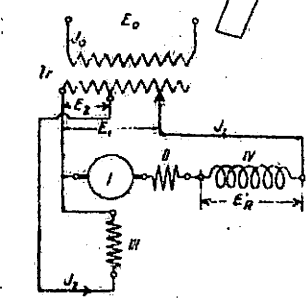
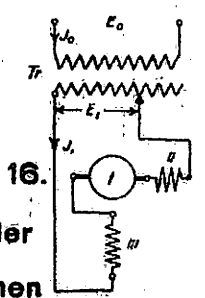
Abb. 5 bis 14.
Die Steuerungen der III-Lokomotiven.

Abb. 15 und 16.

Schaltung der

Triebmaschinen

für Fahrt und Bremsung.



- Tr Abspanner.
- I Läufer.
- II Kompensation- und Hilfspol-Wicklung.
- III Magnetwicklung.
- IV Drosselspule.

Abb. 1 und 2. Überführung des Personengleises von Köln nach Bingen.

Maßstab 1:600.

Abb. 1. Längsschnitt.

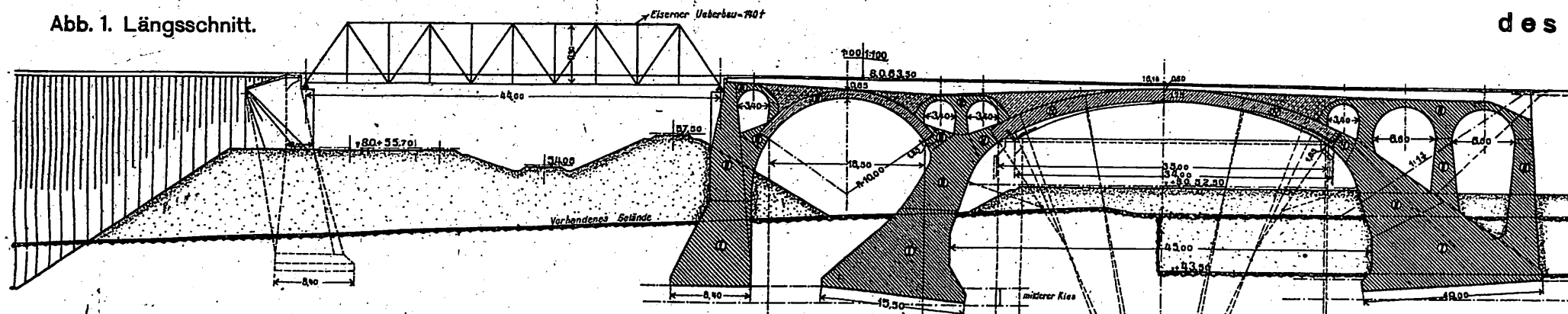


Abb. 2. Grundriß.

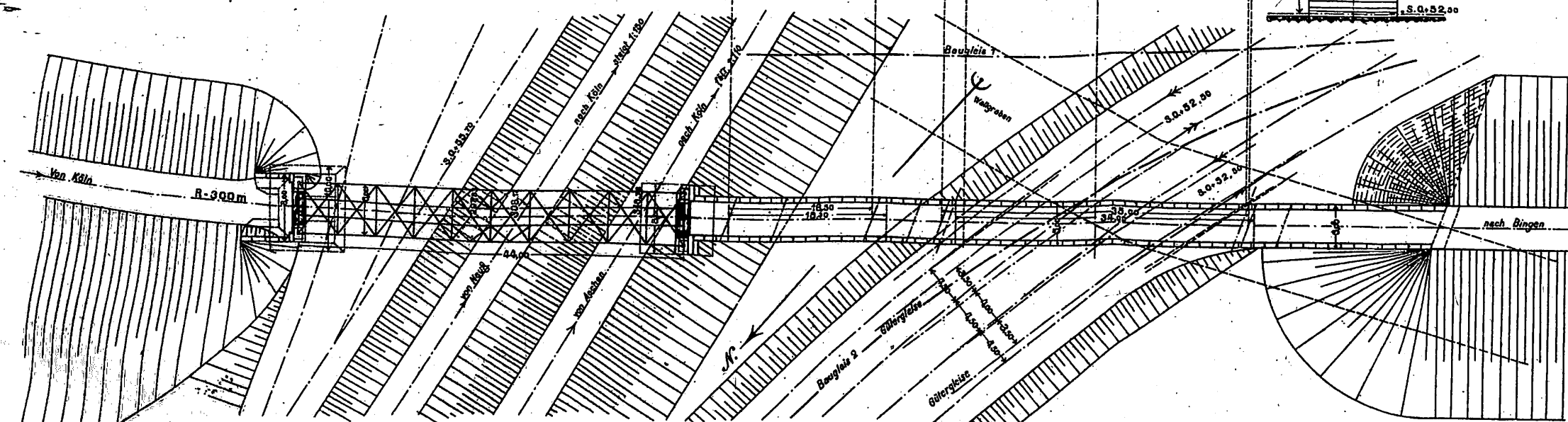
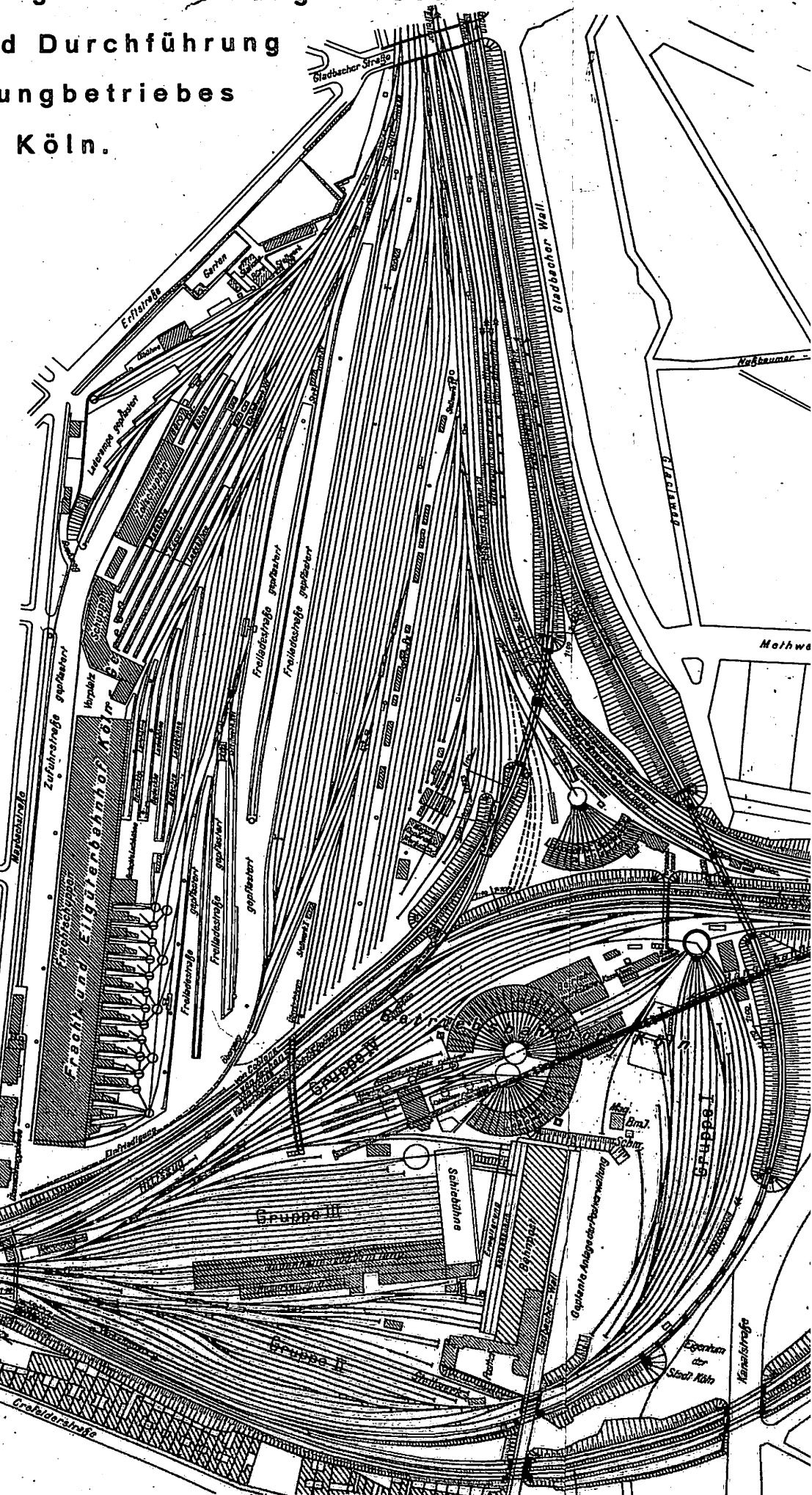


Abb. 1 bis 3. Beseitigung der Kreuzung in Schienenhöhe an der B

Großkreuz und Durchführung

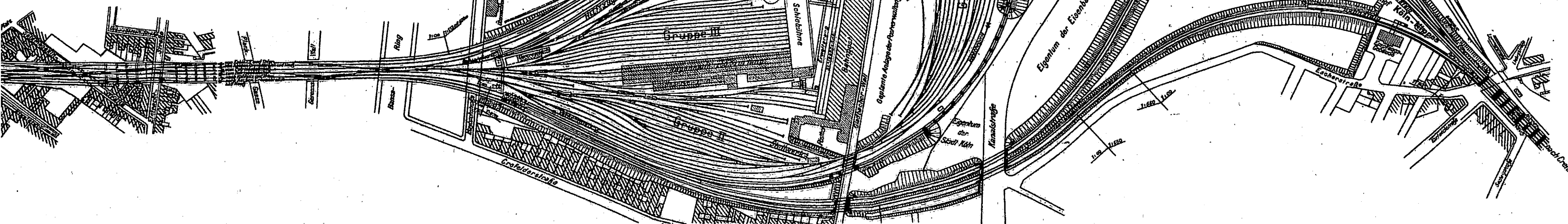
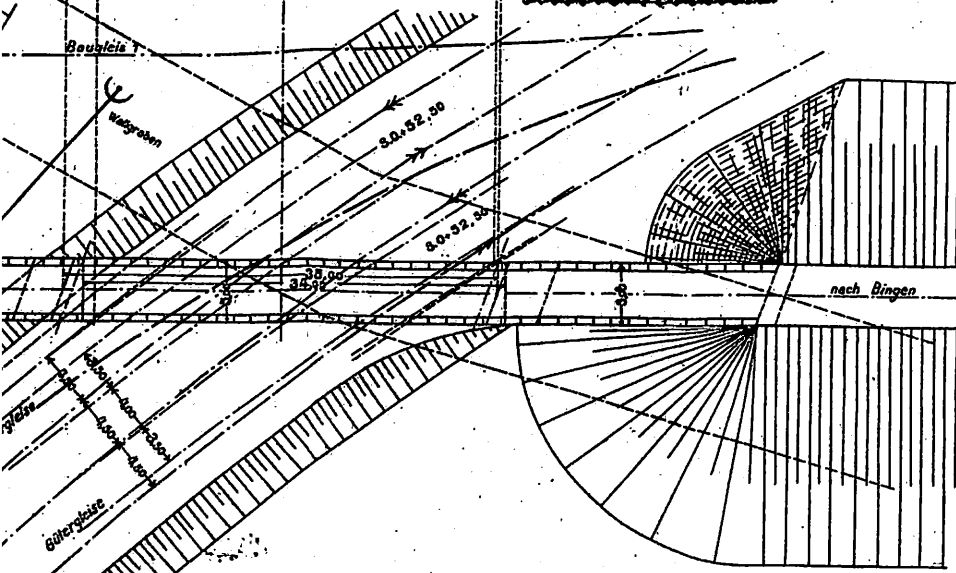
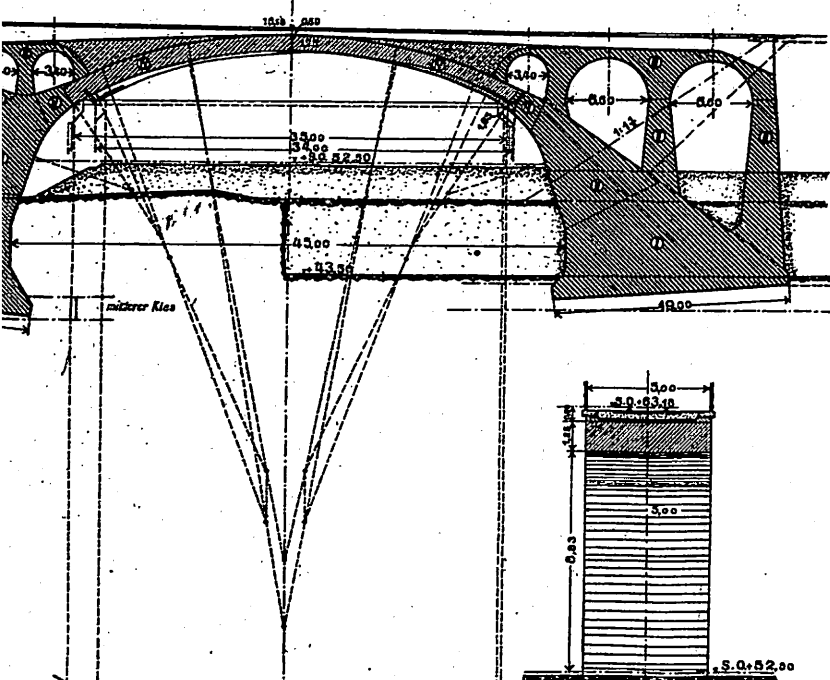
des Richtungbetriebes

in Köln.



**Großkreuz und Durchführung
des Richtungbetriebes
in Köln.**

Maßstab 1:4400.



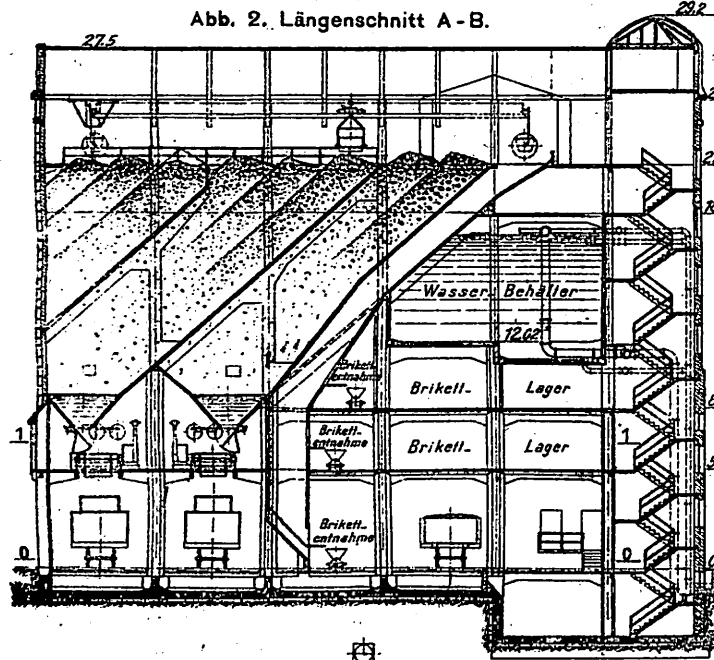


Abb. 2 bis 6. Kohlen-Schachtspeicher.

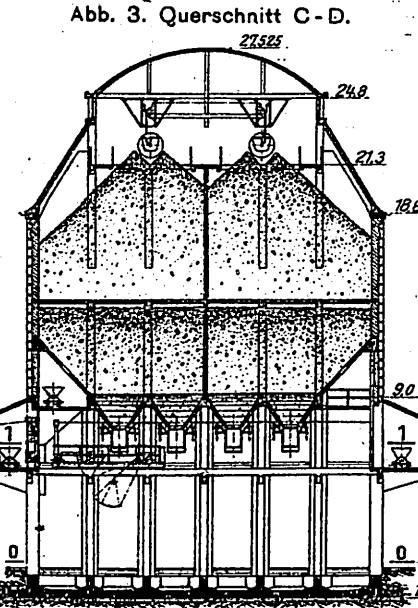


Abb. 4. Querschnitt E-F.

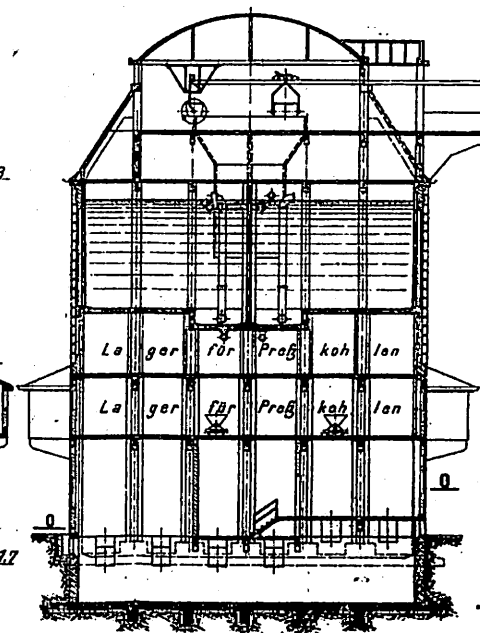


Abb. 6. Grundriß 1-1.

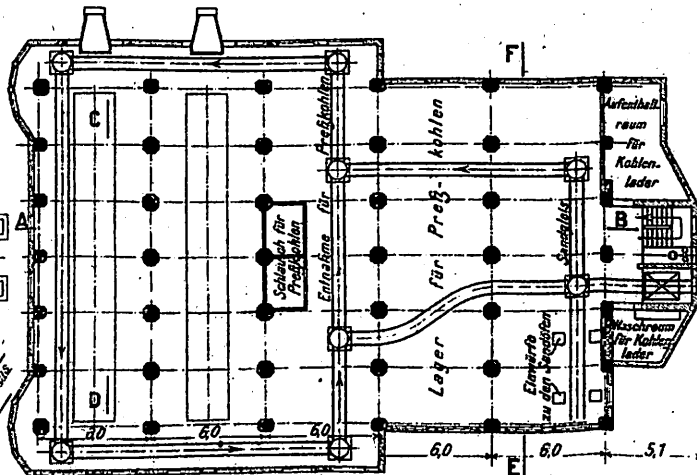


Abb. 5 Grundriß 0-0.

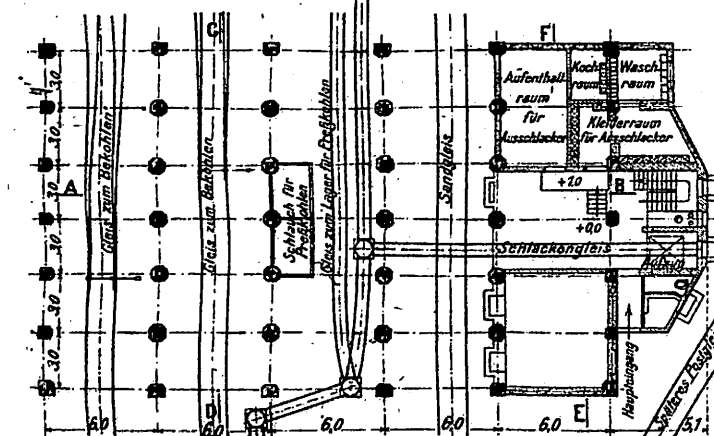


Abb. 7. B. II t. Γ-Lokomotive.

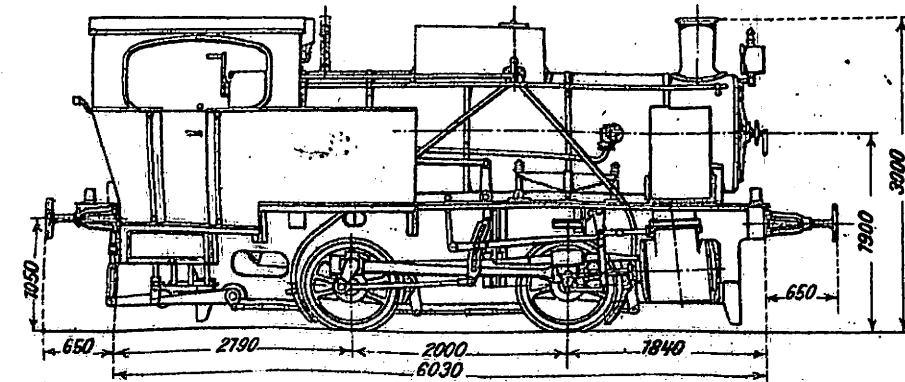
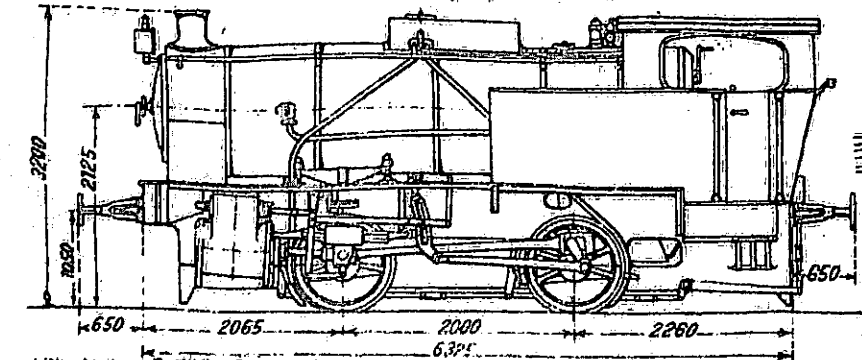


Abb. 8. B. II t. Γ-Lokomotive.



Lith. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

Abb. 10 bis 12. Roste zur Verstärkung der Gleisbettung unter den Schienenstößen.

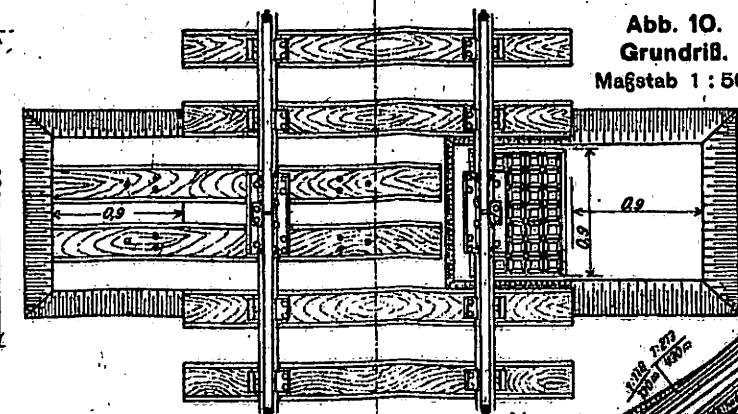


Abb. 10. Grundriß. Maßstab 1:50.

Abb. 9. C. II t. Γ-Lokomotive.

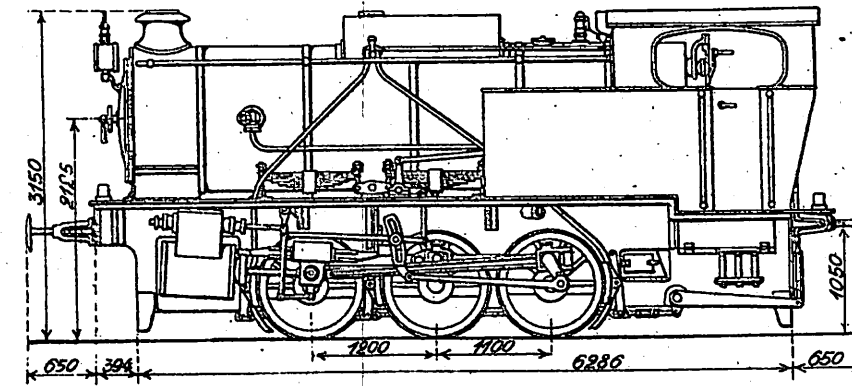


Abb. 7 bis 9. Tenderlokomotiven gedrängter Bauart.

Abb. 1. Zustand am 1. April 1915. bei Einführung des Betriebes nach Richtungen. Maßstab 1:4400.

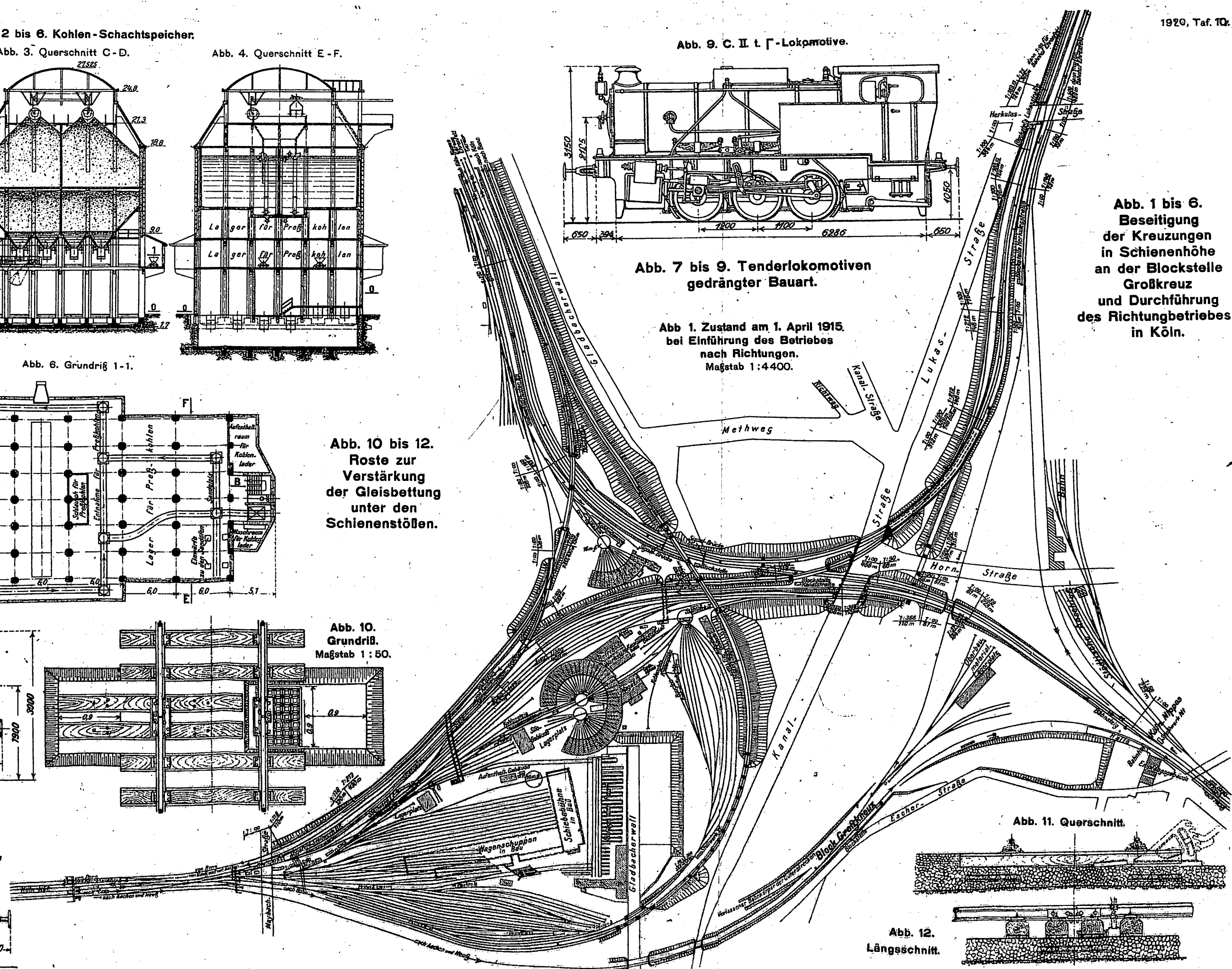


Abb. 11. Querschnitt.

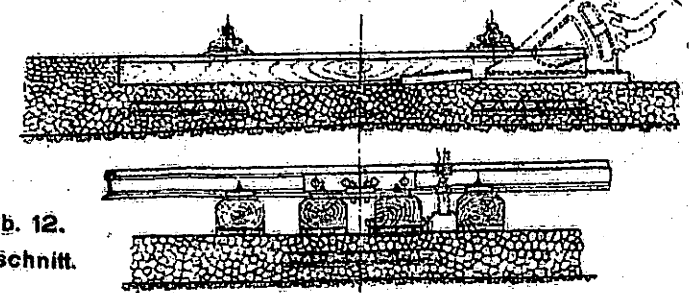
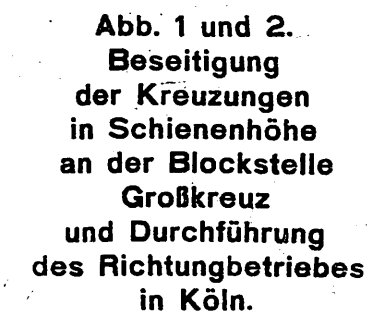


Abb. 12. Längsschnitt.

Abb. 1 bis 6. Beseitigung der Kreuzungen in Schienenhöhe an der Blockstelle Großkreuz und Durchführung des Richtungbetriebes in Köln.



**Abb. 3 und 4.
Tenderlokomotiven
gedrängter Bauart.**

Abb. 3. C. II, t. Γ - Lokomotive.

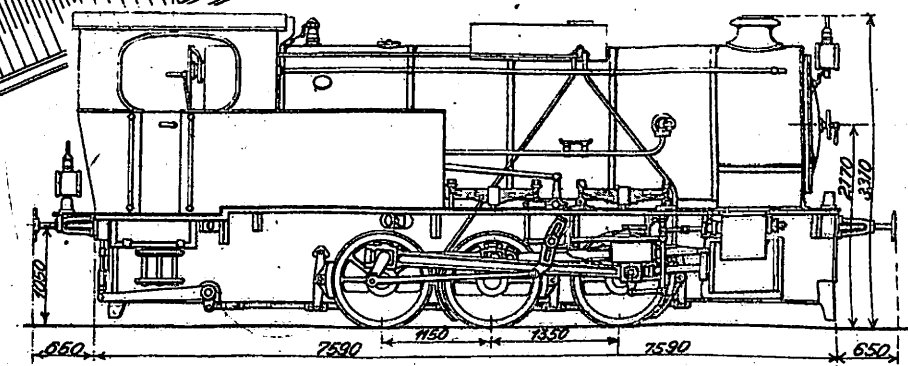


Abb. 4. D. II. t. Г - Lokomotive

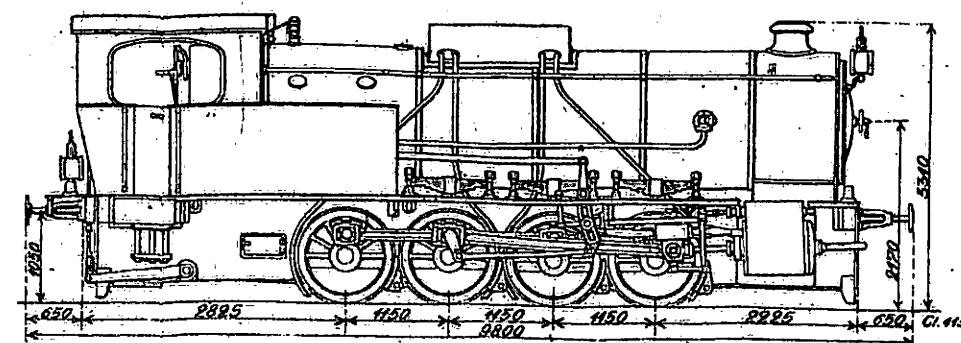


Abb. 5. Pistole zum Spritzen von Metall.

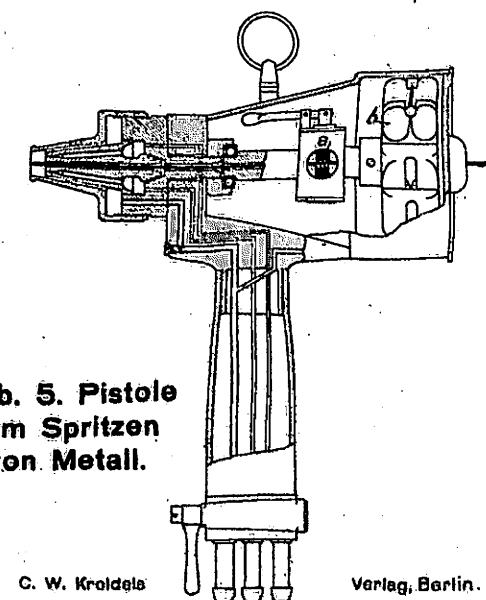


Abb. 1 Erdchoß. Maßstab 1:400.

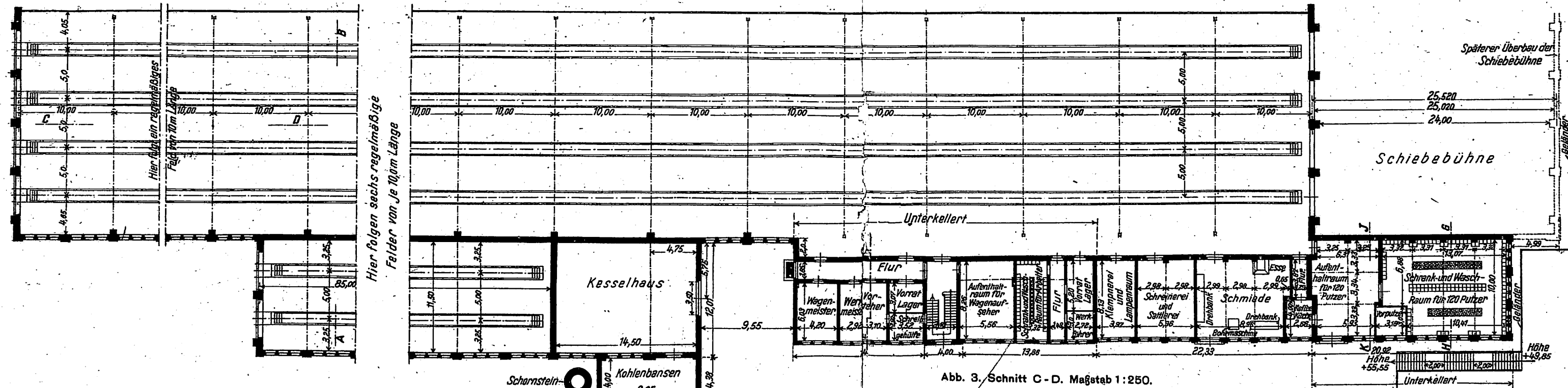


Abb. 1 bis 8. Beseitigung der Kreuzungen in Schienenhöhe an der Blockstelle Großkreuz und Durchführung des Richtungbetriebes in Köln.

