

Abb. 1 bis 4. Prätzenwinde der österreichischen Staatsbahnen. Regelzeichnung 1895.

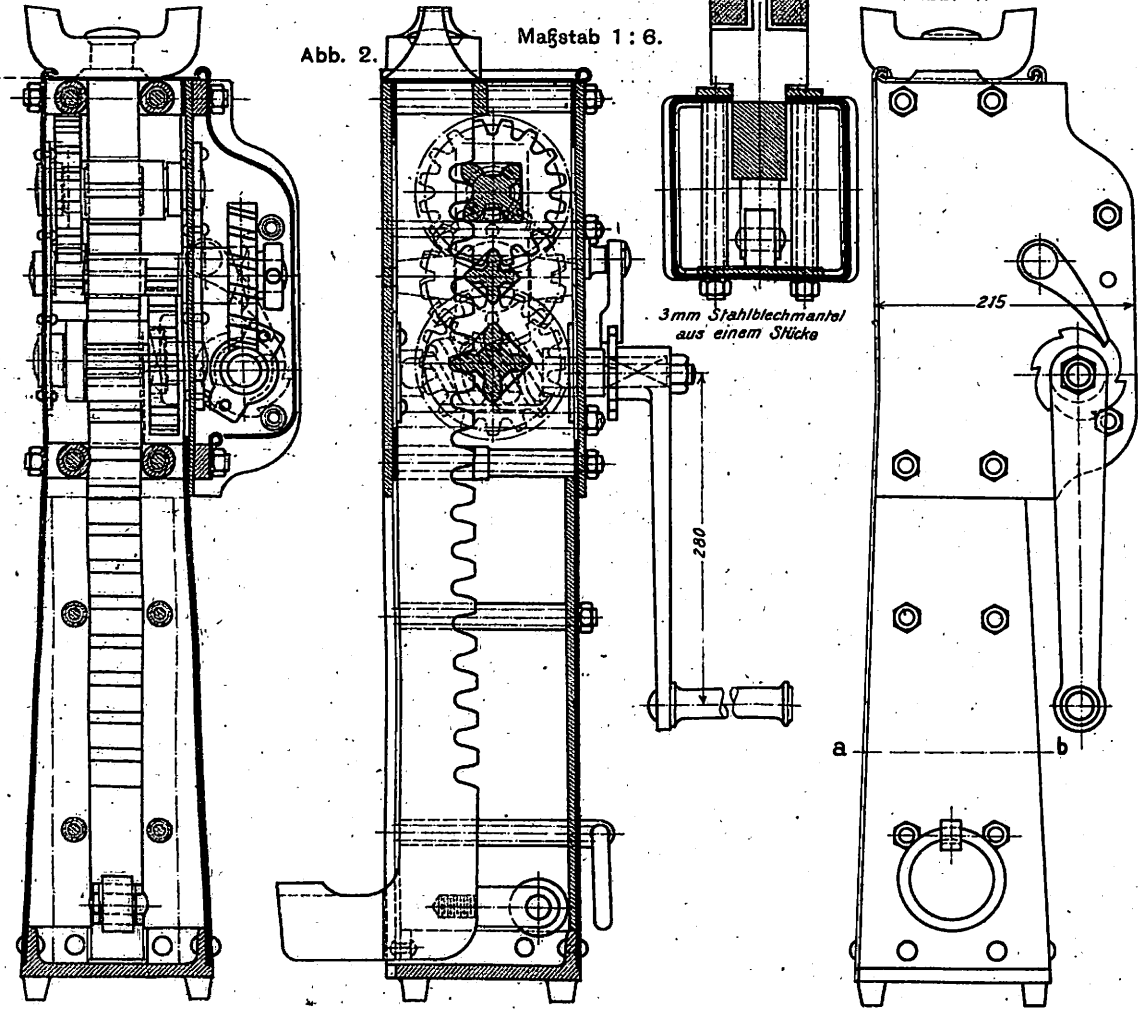
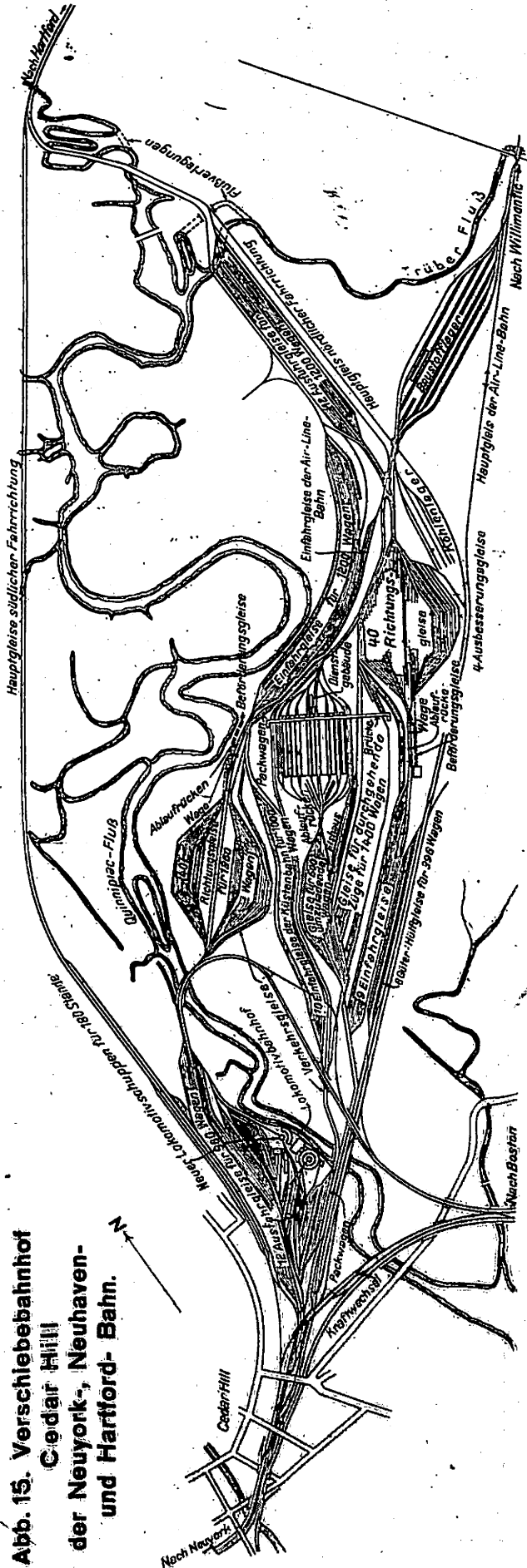
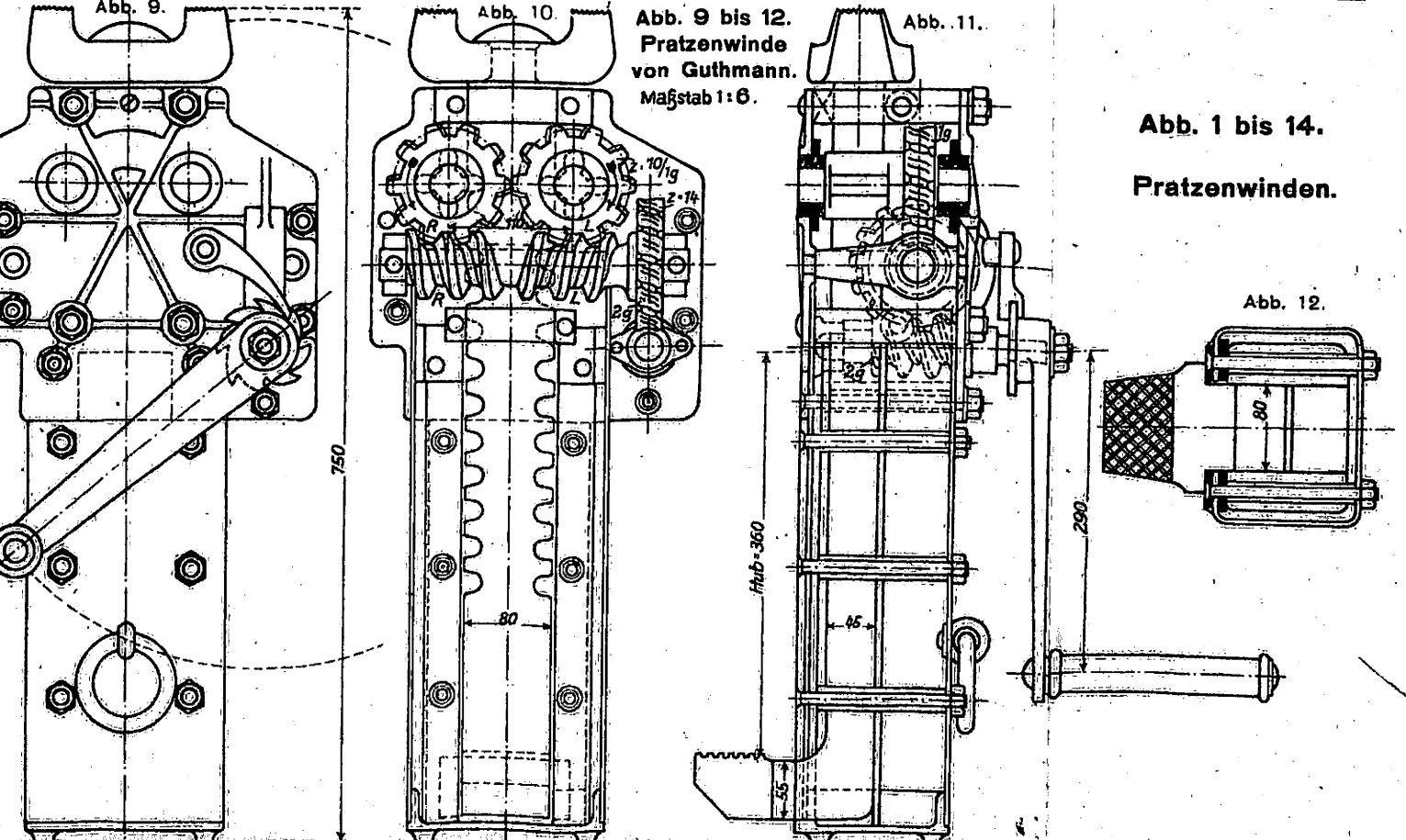
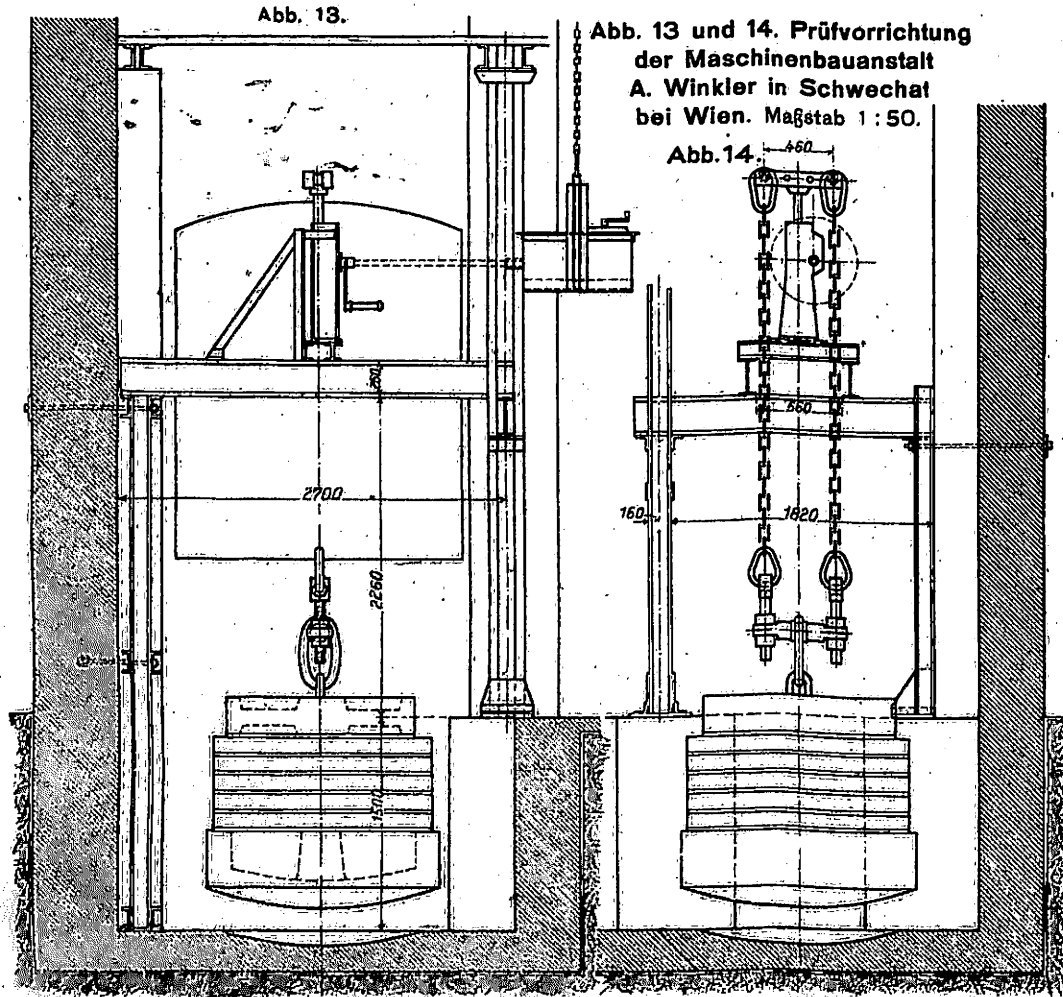
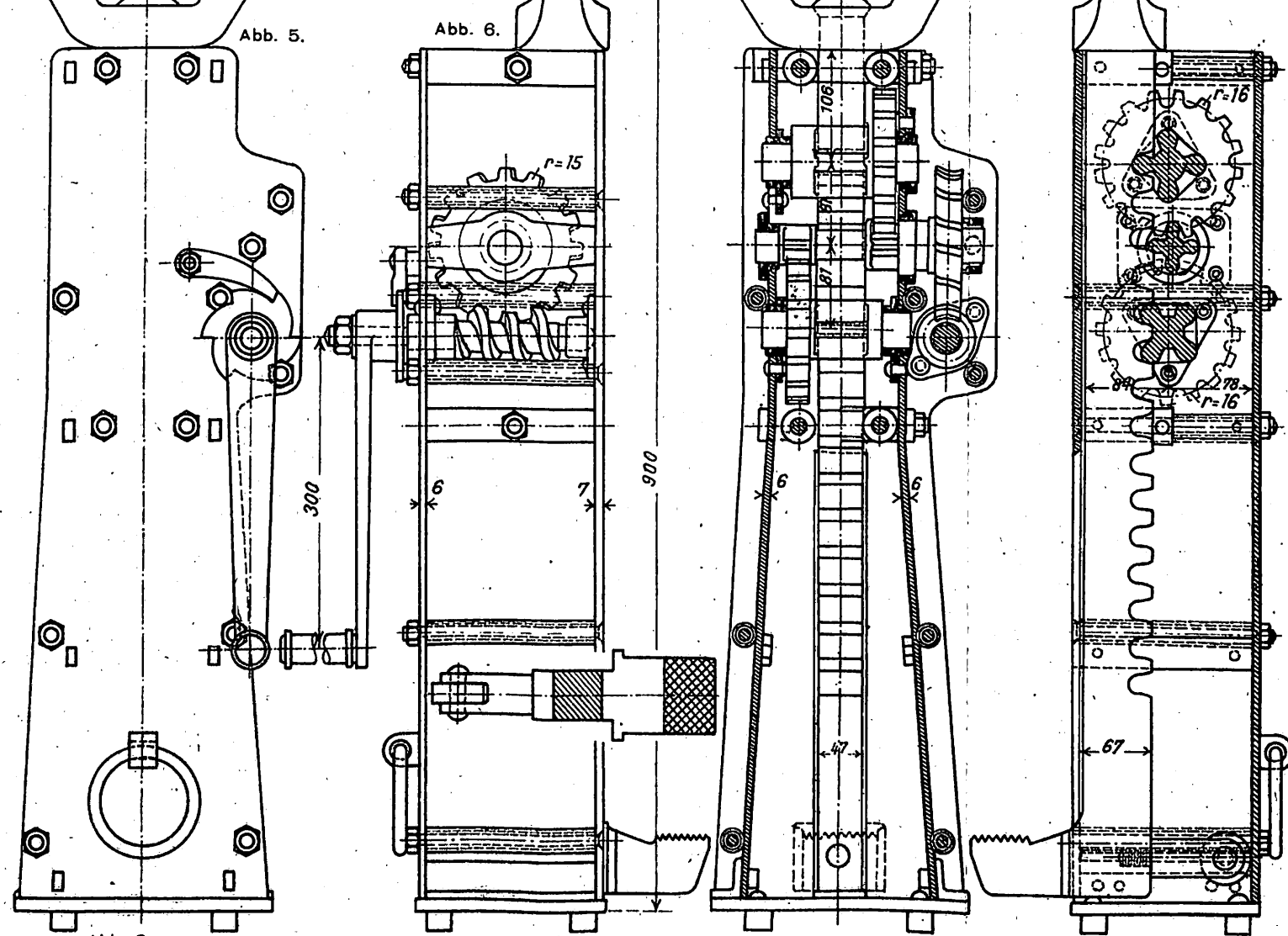


Abb. 5 bis 8. Prätzenwinde der österreichischen Staatsbahnen. Regelzeichnung 1904. Maßstab 1:6.



Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.
Abb. 1 und 2. Prüfvorrichtung der Maschinen-, Achsen- und Winden-Fabrik J. Köstler in Wien.

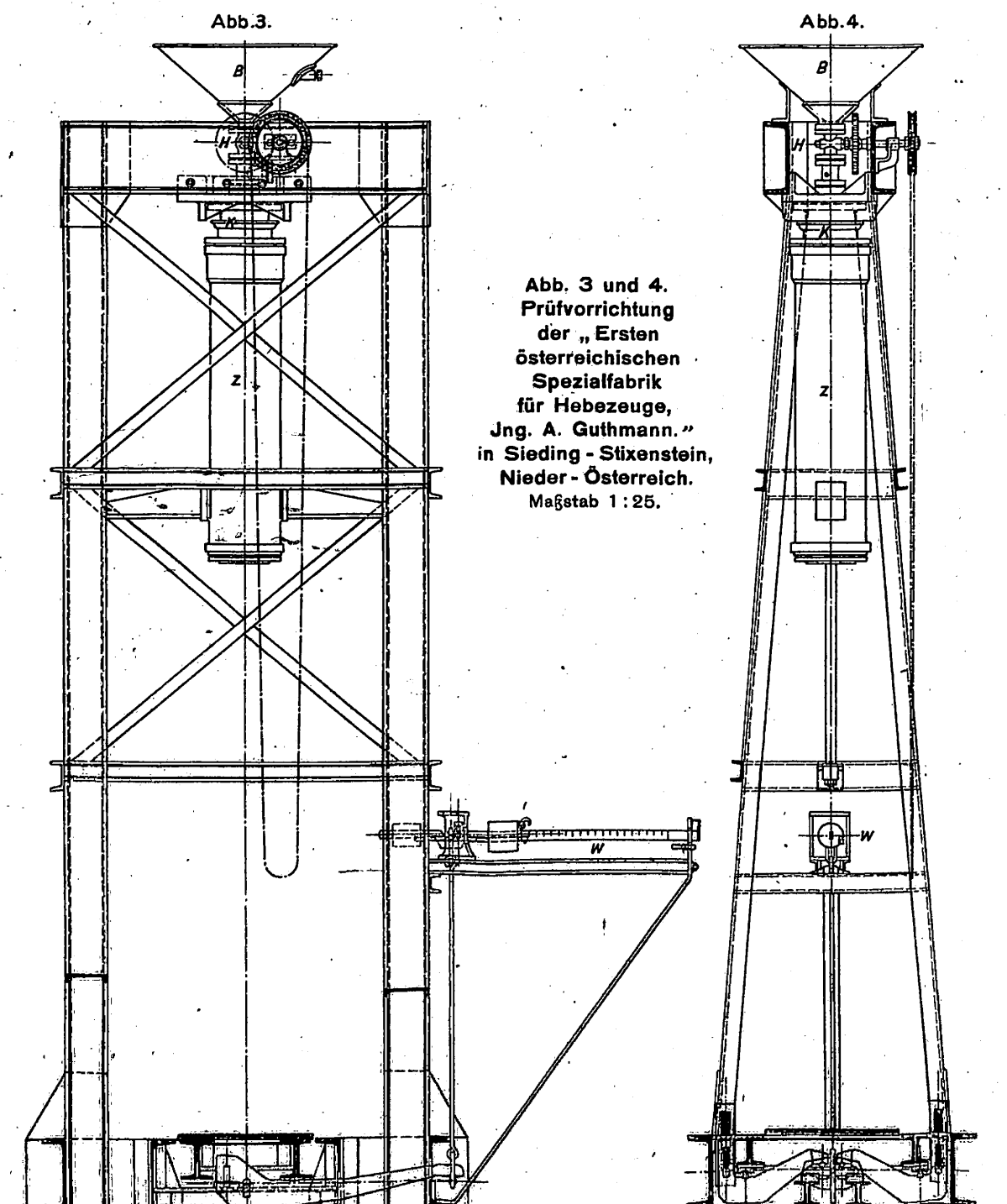
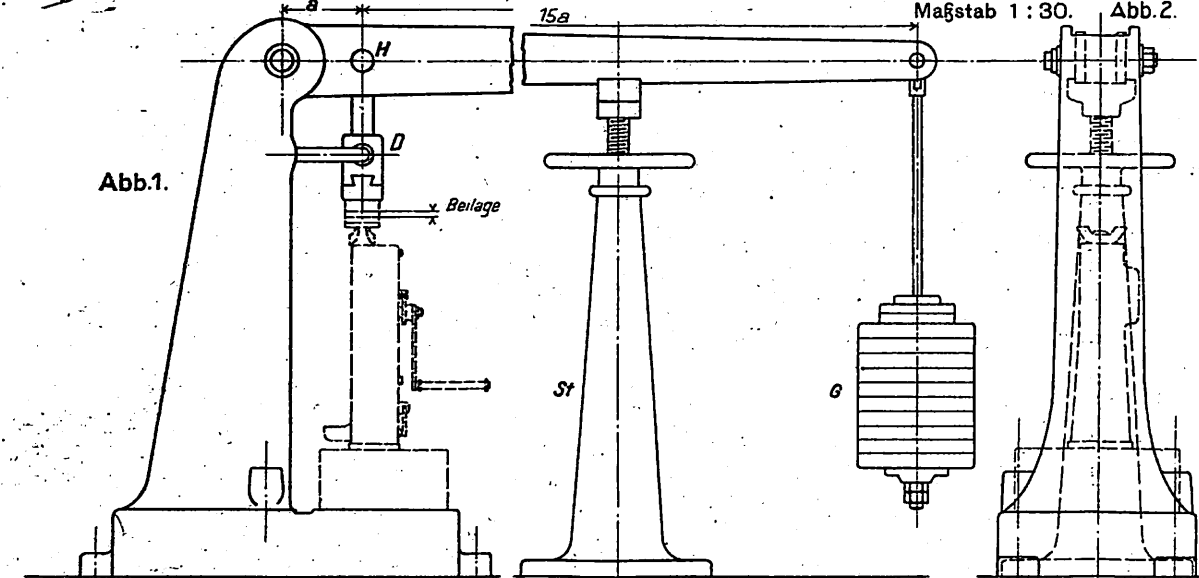


Abb. 3 und 4.
Prüfvorrichtung
der „Ersten
österreichischen
Spezialfabrik
für Hebezeuge,
Jng. A. Guthmann.“
in Sieding - Stixenstein,
Nieder - Österreich.
Maßstab 1:25.

Abb. 1 bis 5. Prätzenwinden.

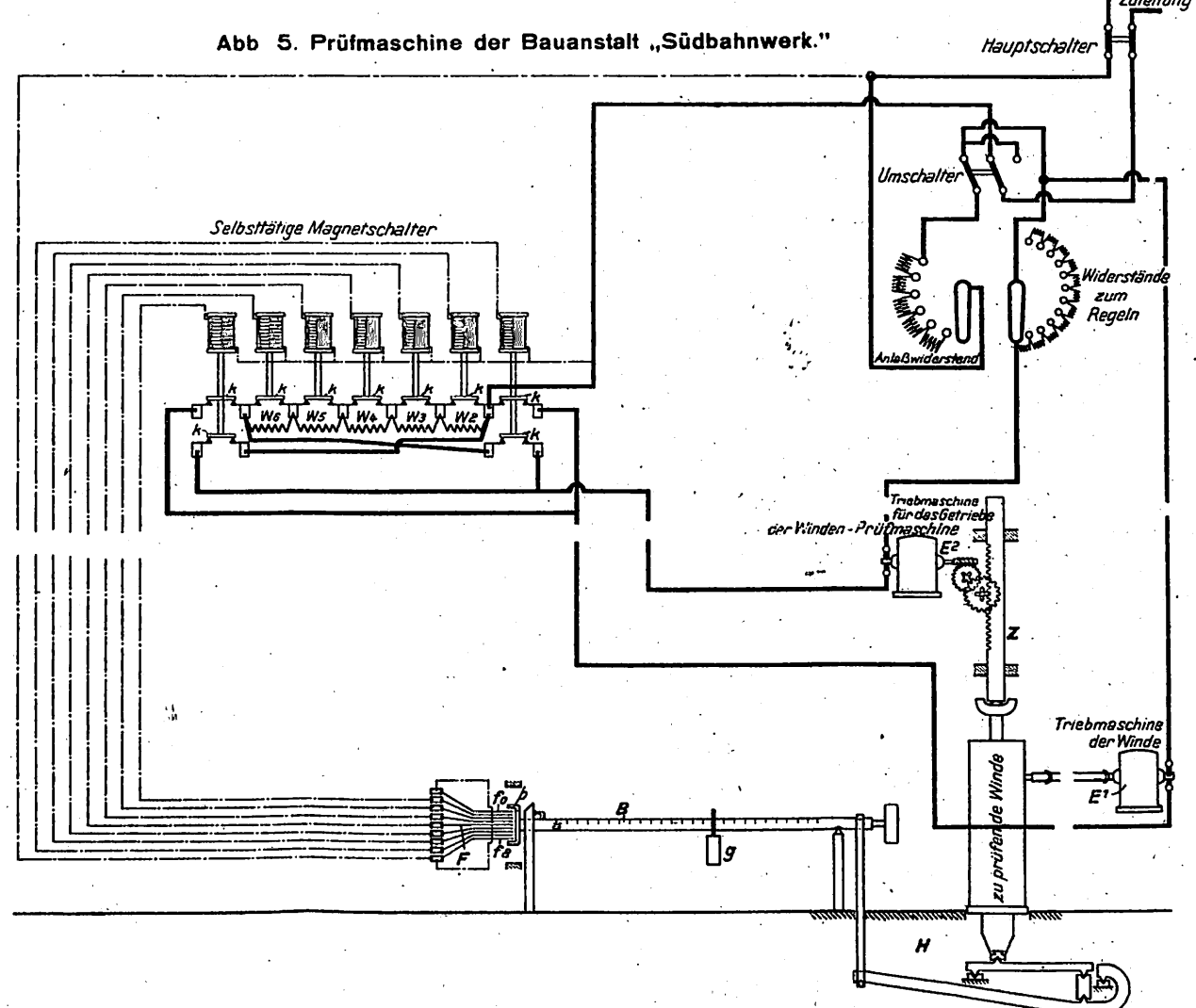


Abb. 6 bis 9.
„Unikum“, Kuppelung
für zweiteilige
Dampfheizschläuche.

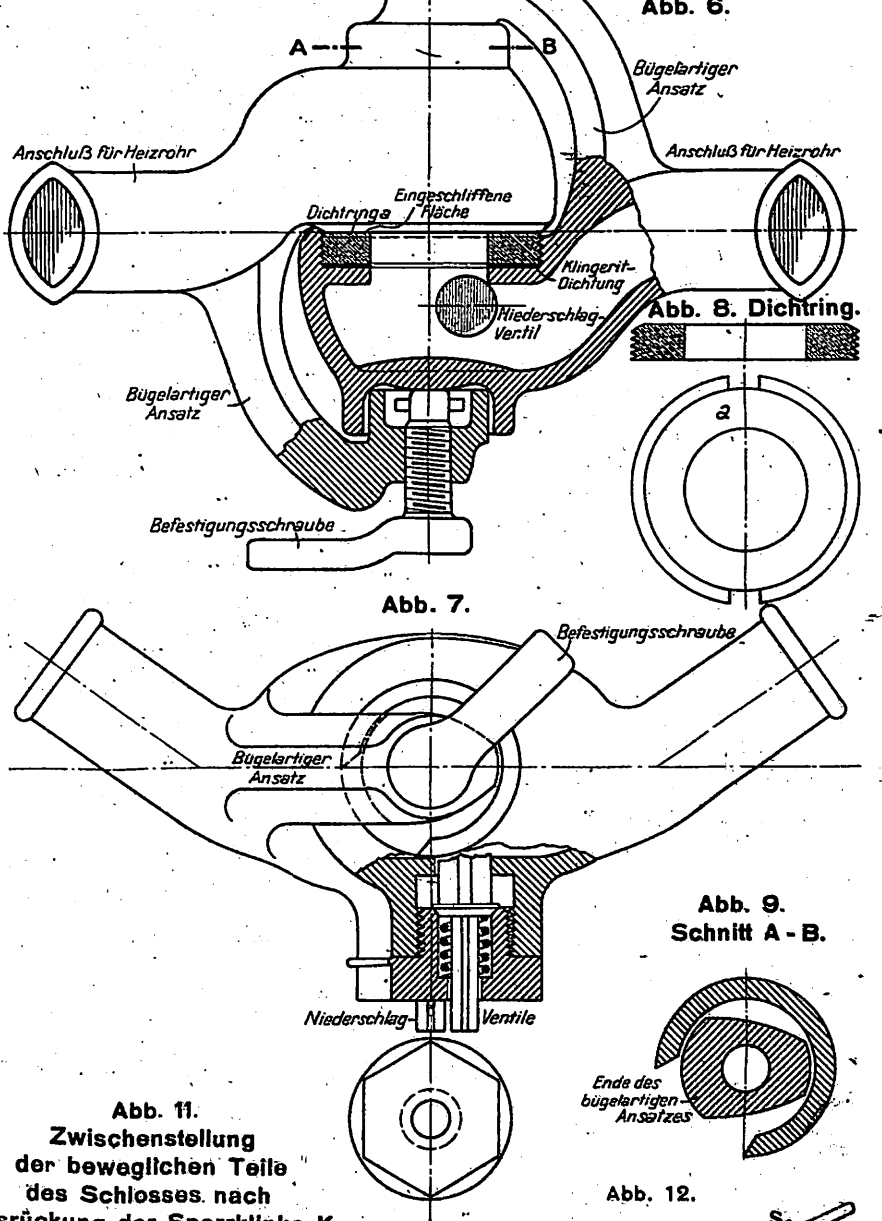


Abb. 10 bis 12.
Lokomotivsignal von
Augereau.

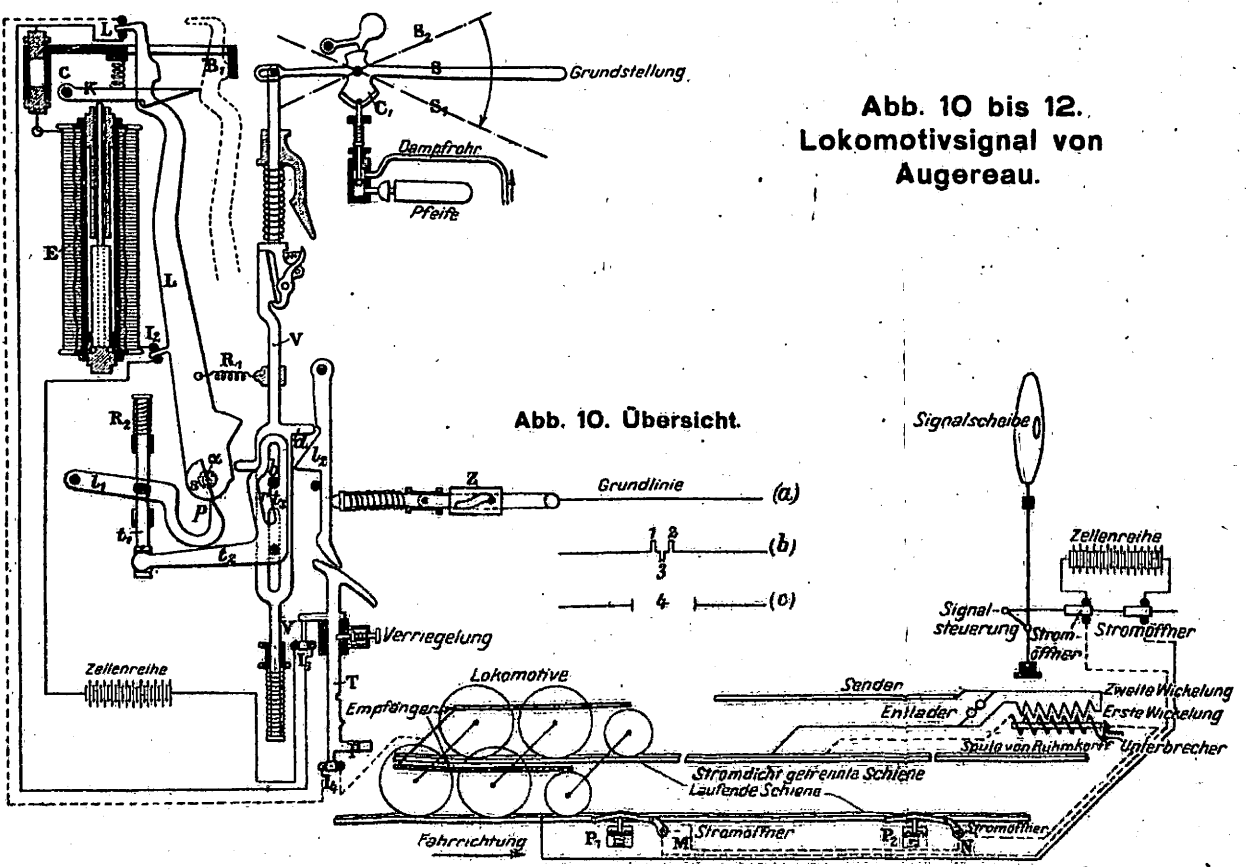


Abb. 11.
Zwischenstellung
der beweglichen Teile
des Schlosses nach
Ausrückung der Sperrklinke K.

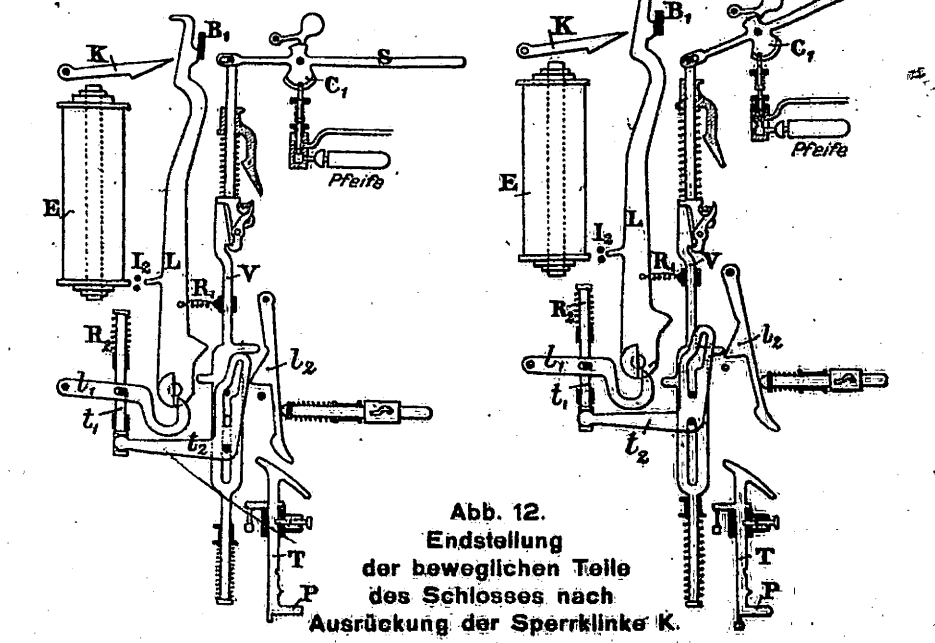
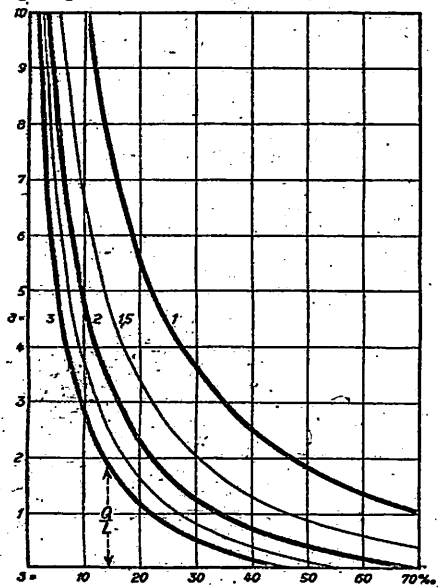
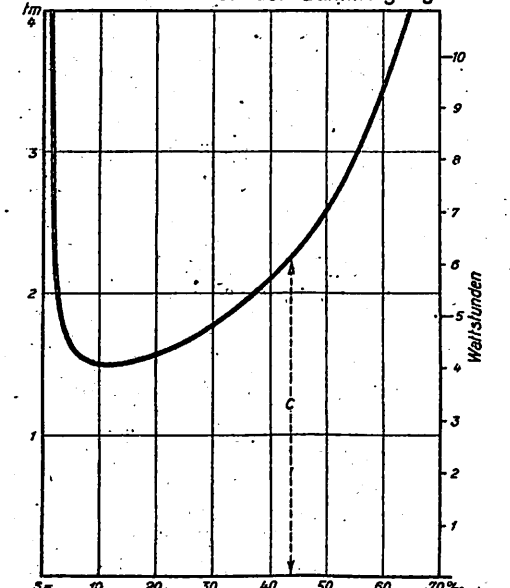


Abb. 2. Abhängigkeit der Zuglänge von der Bahnneigung und vom Werte $a=L:La$, gültig für $f=150 \text{ kg/t}$, $w=3 \text{ kg/t}$, $a=1$ bis 3 .



L = Gewicht der Lokomotive mit Tender,
 Q = Gewicht des angehängten Wagenzuges.

Abb. 3. Abhängigkeit der von der Lokomotive zur Förderung von $Q=1 \text{ t}$ über die Neigung $s\%$ auf $h=1 \text{ m}$ am Triebbradumfang aufzuwendenden Arbeit $c \text{ tkm}$ von der Bahnneigung s .



Gültig für $f=150 \text{ kg/t}$; $a=1,5$; $wl=10 \text{ kg/t}$;
 $wq=2 \text{ kg/t}$.

Abb. 4 und 5. Einfluß einer Änderung des Fahrwiderstandes w auf den Wert c , gültig für: $f=150 \text{ kg/t}$, $a=1,5$, $w=2$ bis 6 kg/t .

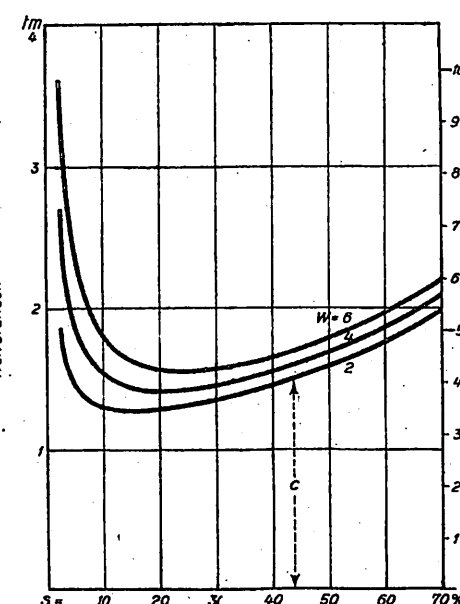
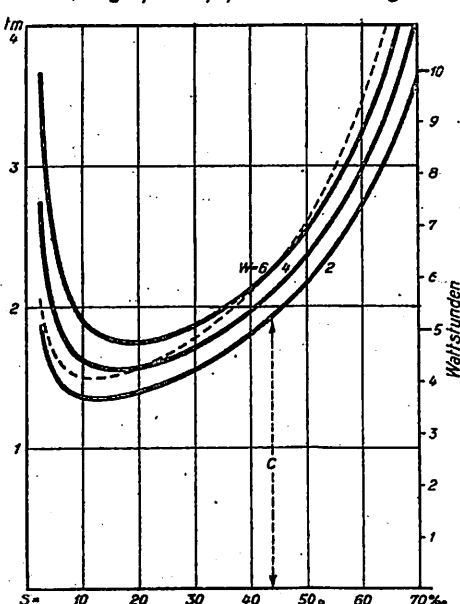
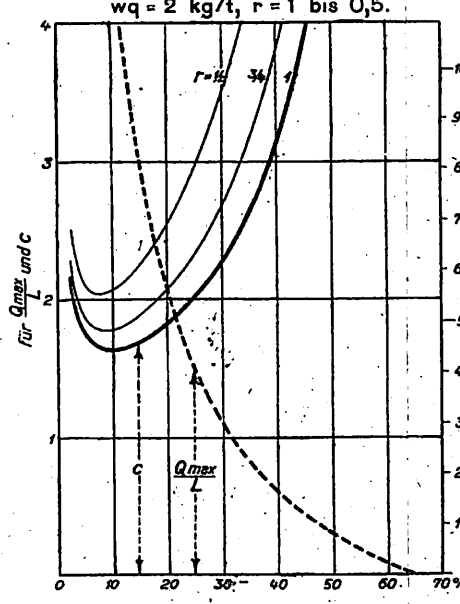
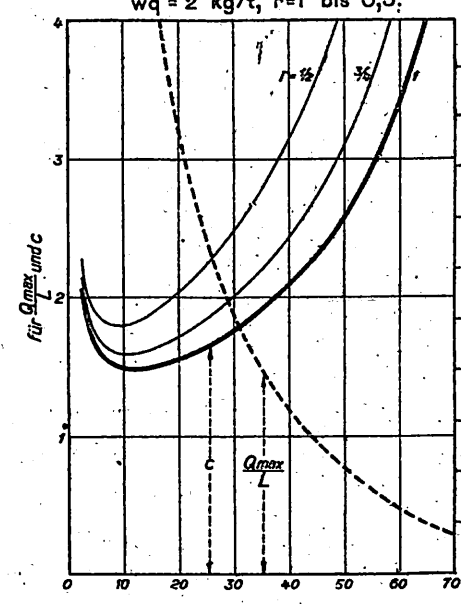


Abb. 10 bis 12. Einfluß einer Änderung des angehängten Wagenzuggewichtes $Q=r \cdot Q_{\text{max}}$ auf den Wert c , gültig für: Durchschnitt der schweizerischen Güterzuglokomotiven $f=150 \text{ kg/t}$, $a=2,0$, $wl=10 \text{ kg/t}$, $wq=2 \text{ kg/t}$, $r=1$ bis $0,5$.



Günstigste Dampflokomotive mit Schlepptender $f=150 \text{ kg/t}$, $a=1,5$, $wl=10 \text{ kg/t}$, $wq=2 \text{ kg/t}$, $r=1$ bis $0,5$.



Günstigste elektrische Lokomotive $f=180 \text{ kg/t}$, $a=1,0$, $wl=10 \text{ kg/t}$, $wq=2 \text{ kg/t}$, $r=1$ bis $0,5$.

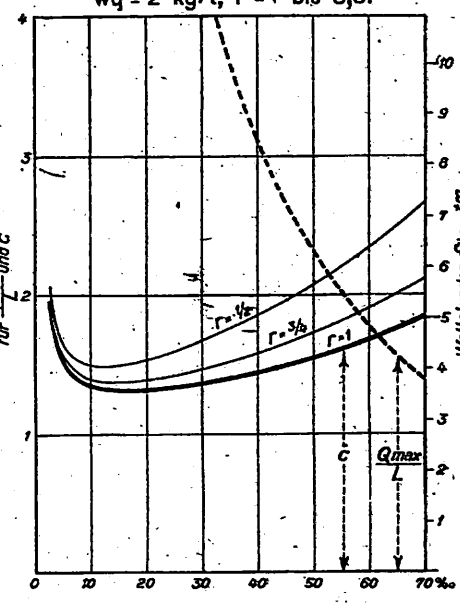


Abb. 2 bis 12. Zweckmäßigste Neigung der Eisenbahn.

Abb. 13 und 14. Sicherung des Betriebes bei Hängebahnen.

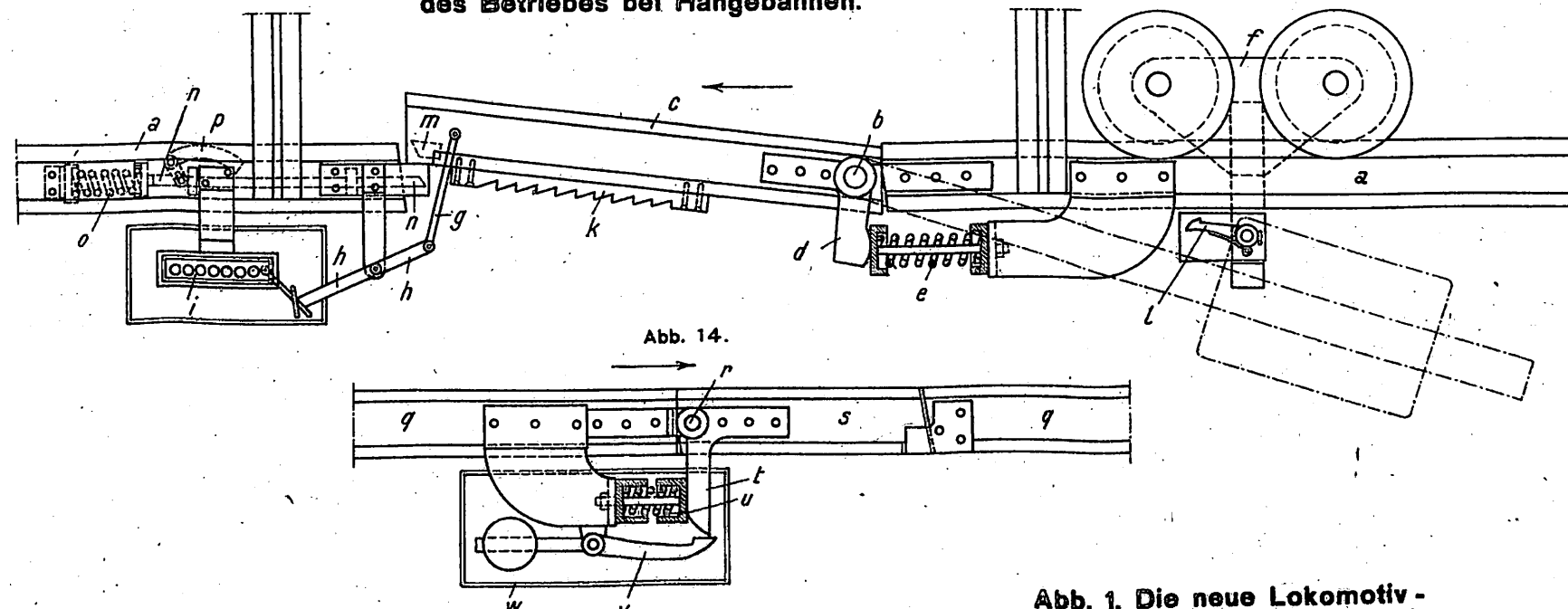


Abb. 1. Die neue Lokomotivwerkstätte Nied. Außenschiebebühne, Schnitt. Maßstab 1:30.

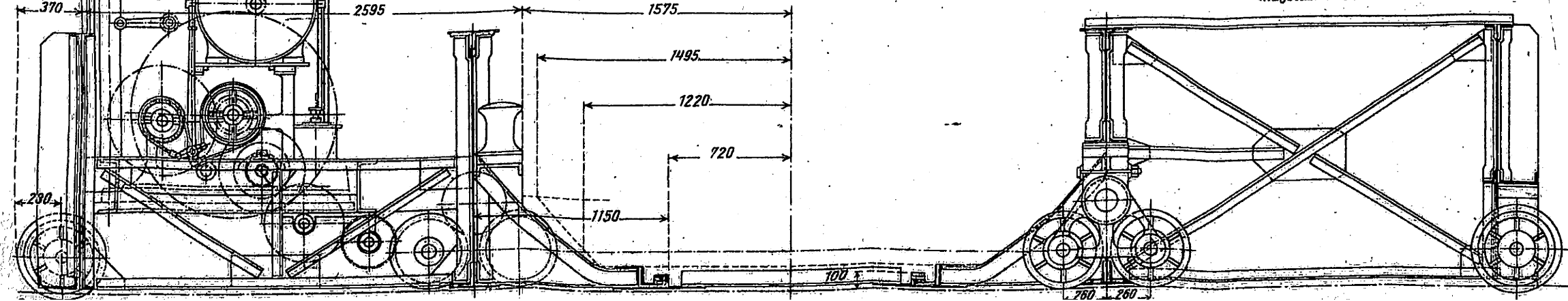


Abb. 6 und 7. Einfluß einer Änderung des Wertes $a=L:La$ auf den Wert c , gültig für $f=150 \text{ kg/t}$, $w=5 \text{ kg/t}$, $a=1$ bis 3 .

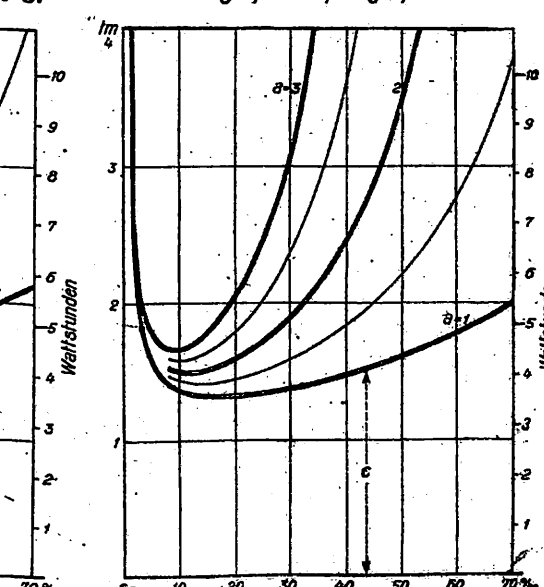
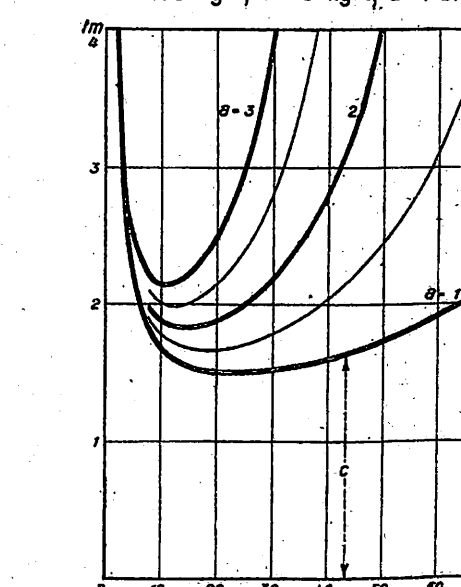


Abb. 8. Einfluß einer Änderung des Reibungswertes f auf den Wert c , gültig für $w=5 \text{ kg/t}$, $a=1$, $f=60$ bis 180 kg/t .

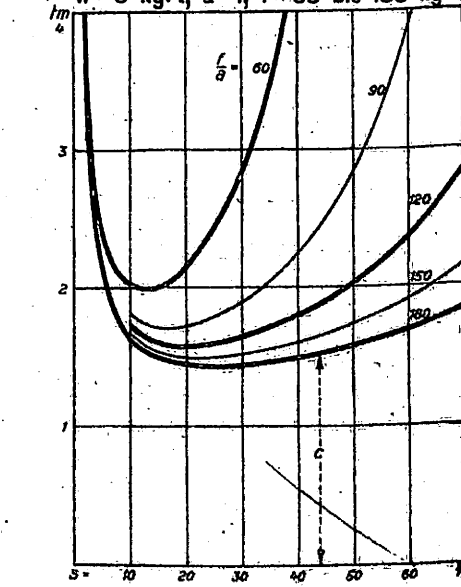
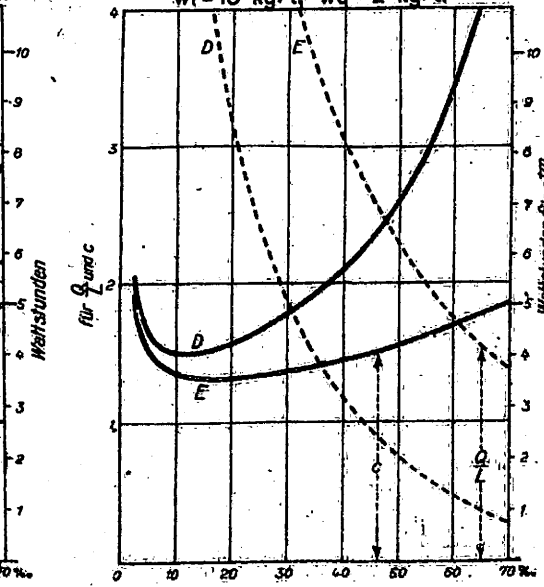


Abb. 9. Günstigste Dampflokomotive (D) mit $f=150 \text{ kg/t}$, $a=1,5$ und elektrische Lokomotive (E) mit 180 kg/t , $a=1$, gültig für $wl=10 \text{ kg/t}$, $wq=2 \text{ kg/t}$.



Regelverkehr 10. VI. 1916. Abb. 1. Stärkster Verkehr 17. IX. 1916.

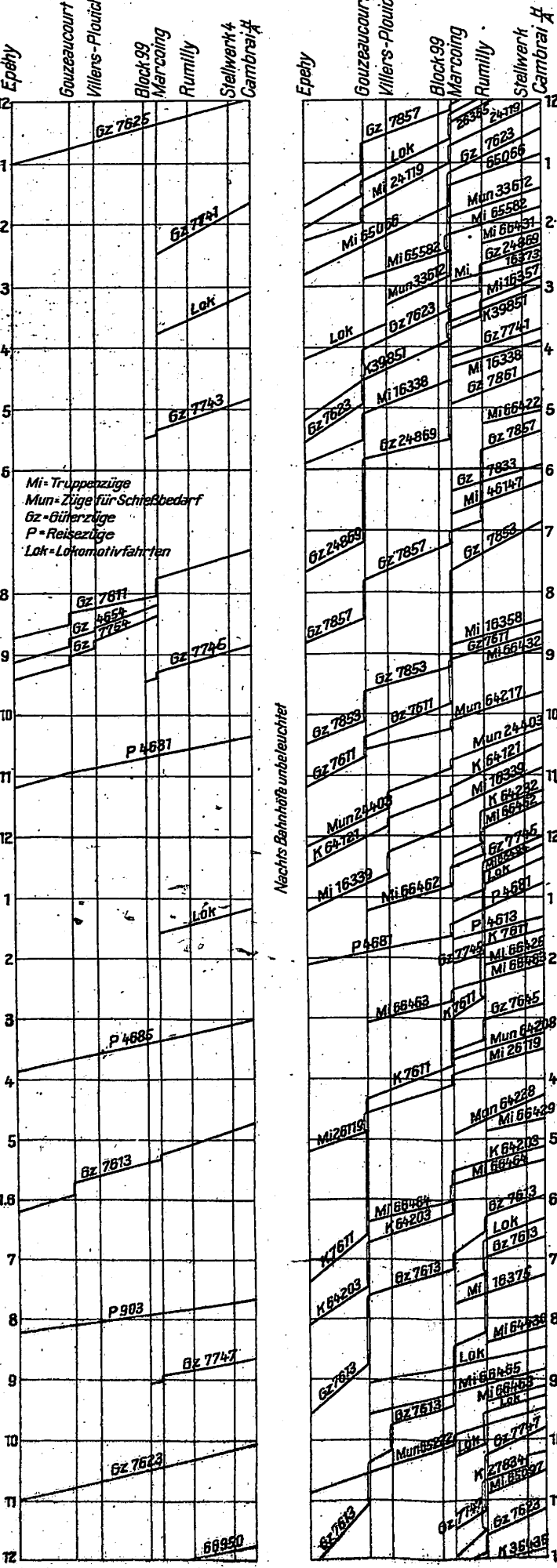


Abb. 1. Verkehr nach den Zugmeldebüchern Cambrai H/A - Marcoing - Epéhy.

Abb. 2. Wageneingang auf den Frontbahnhöfen im Sommebecken ohne Truppen-, Lazaret-, und Reise-Züge am 5. Februar 1916 : 256 Wagen am 14. August 1916 : 1208 Wagen.

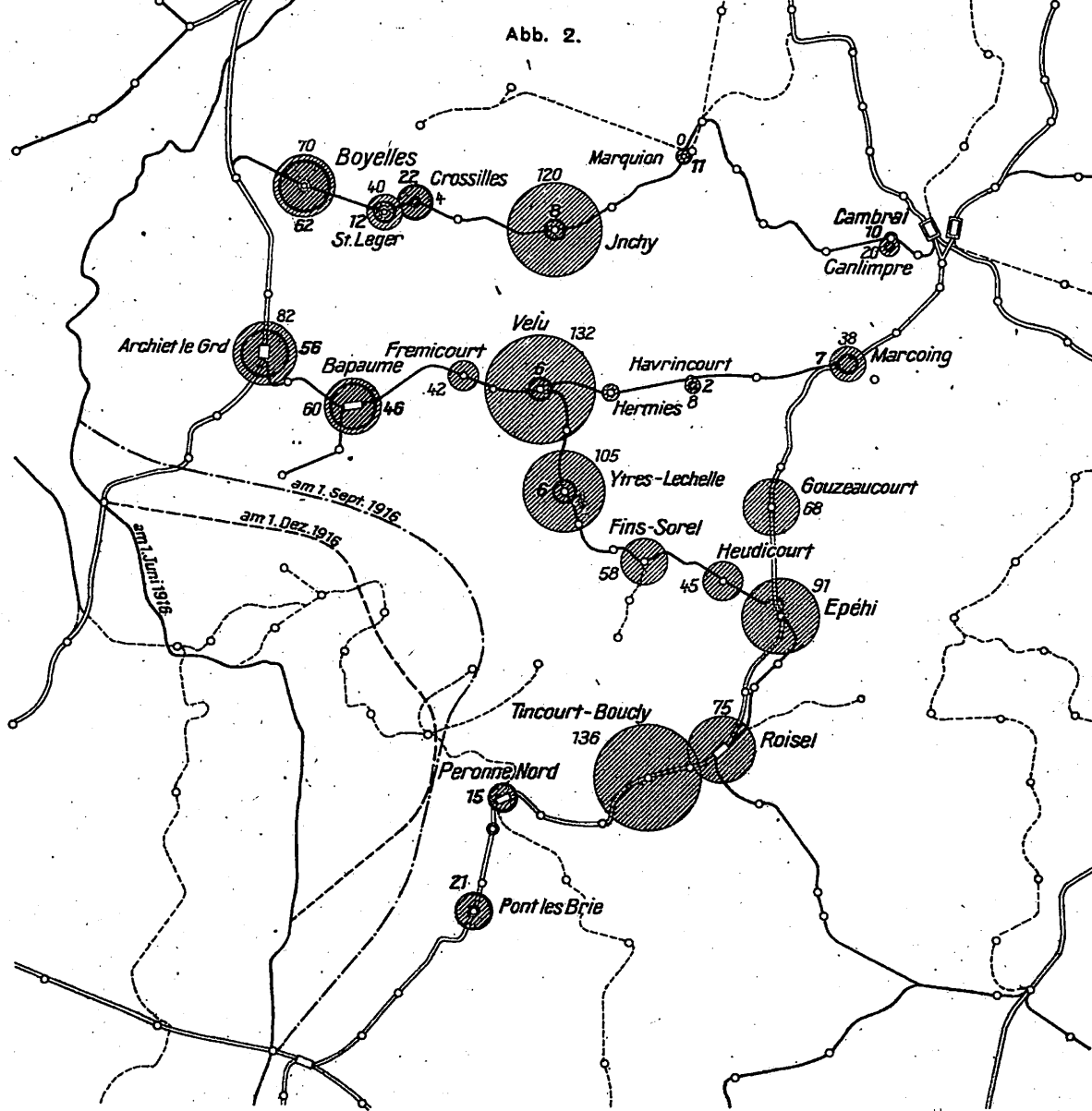


Abb. 3. Grundriß. Maßstab 1:710.

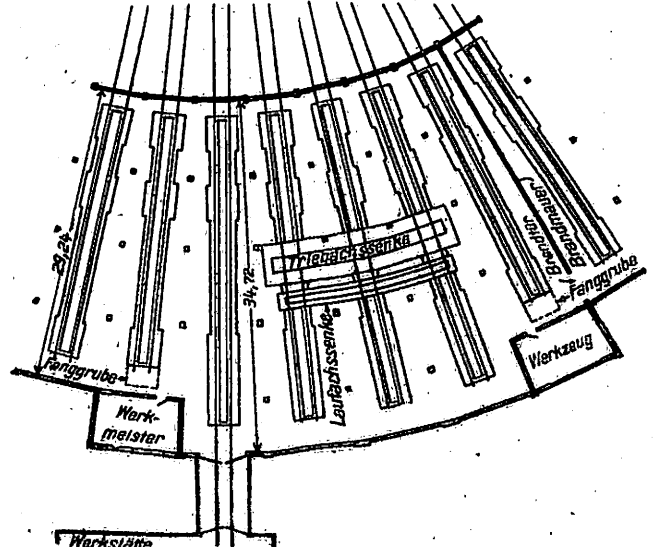


Abb. 3 bis 6. Lokomotivschuppen der Union - Pazifikbahn in Council - Bluffs.

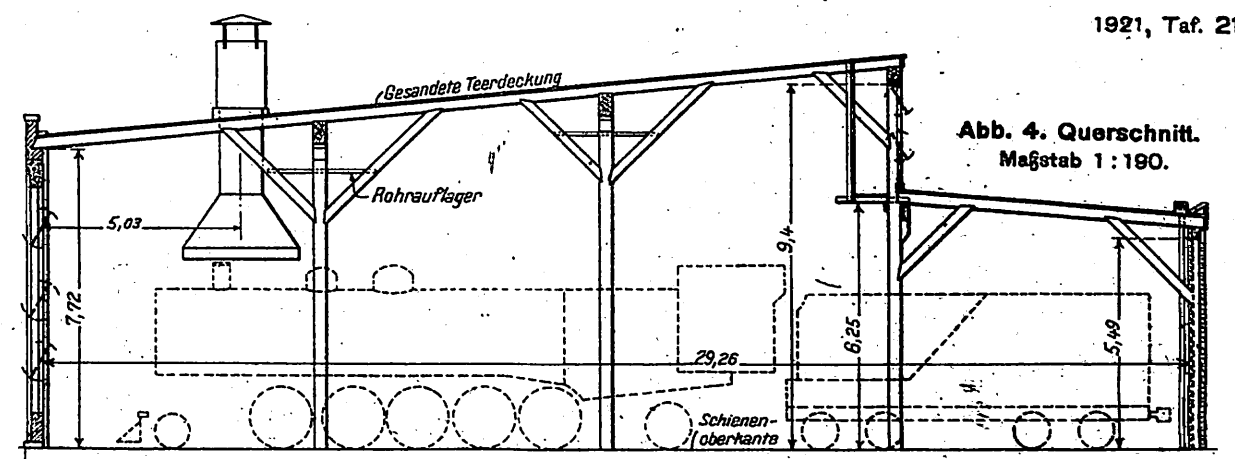


Abb. 4. Querschnitt. Maßstab 1:190.

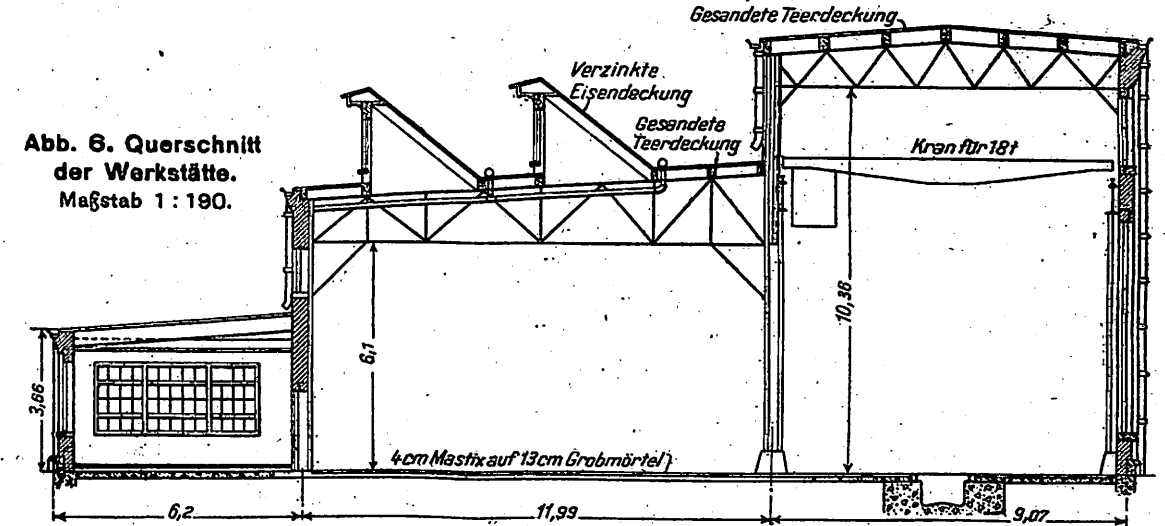


Abb. 6. Querschnitt der Werkstätte. Maßstab 1:190.

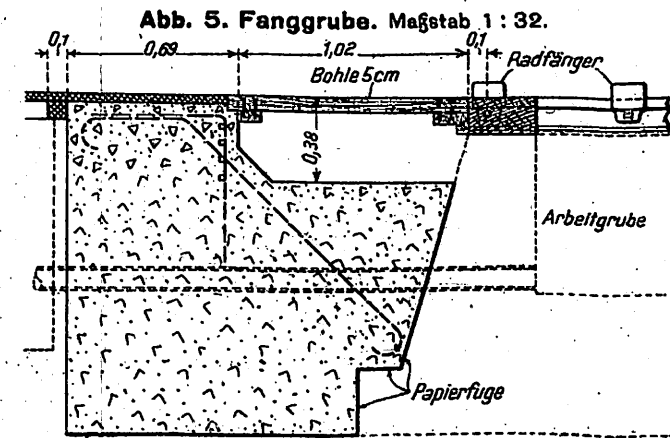


Abb. 5. Fanggrube. Maßstab 1:32.

Abb. 7 und 8. Kappen für Überhitzerrohre.

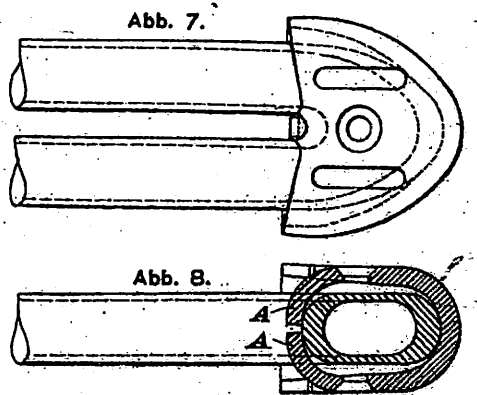


Abb. 9. Lokomotivwerkstätte der Union - Pazifikbahn in Ohama. Maßstab 1:264.

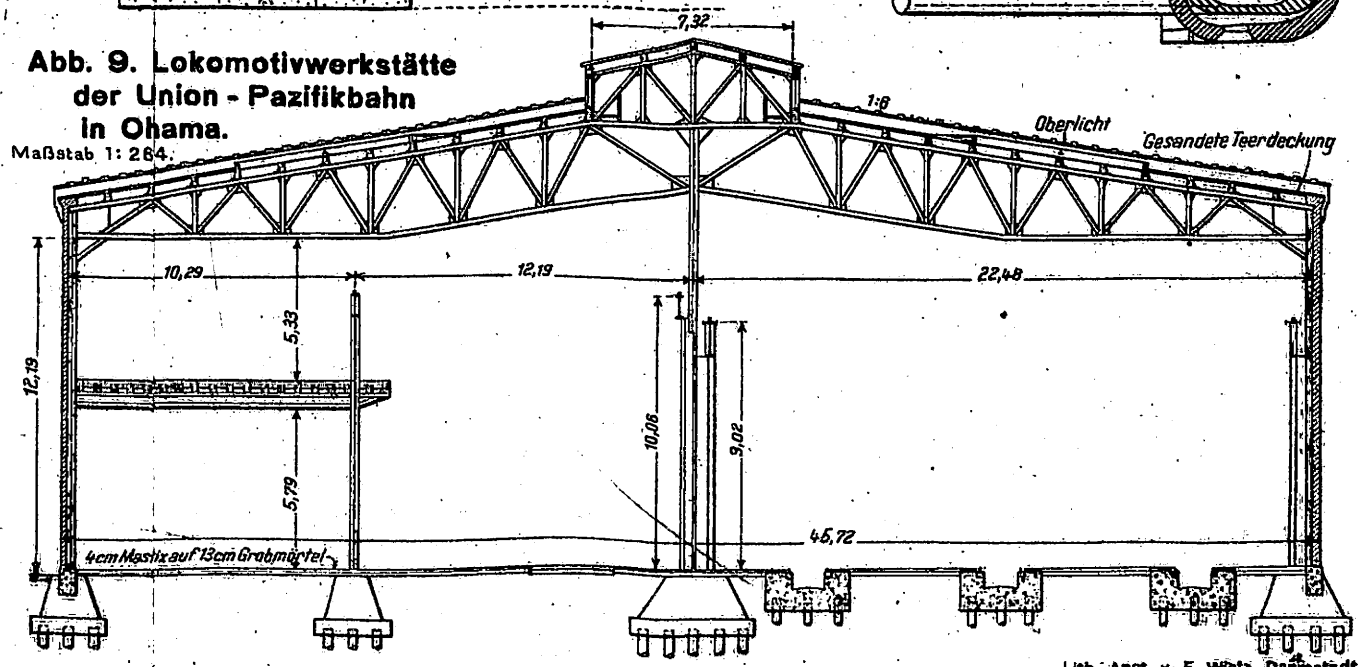


Abb. 1. Belastung der Strecke Cambrai- Marcoing.

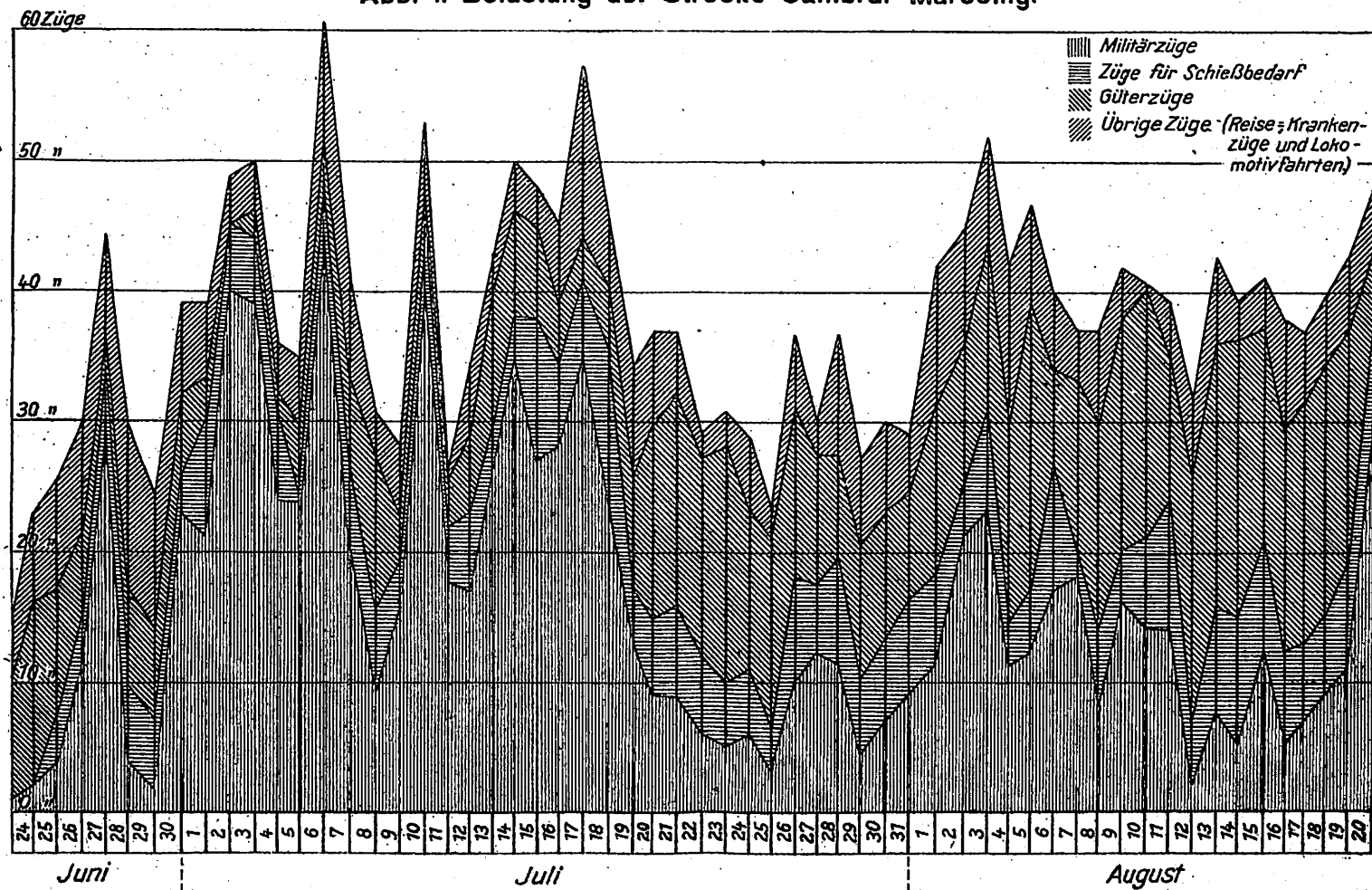
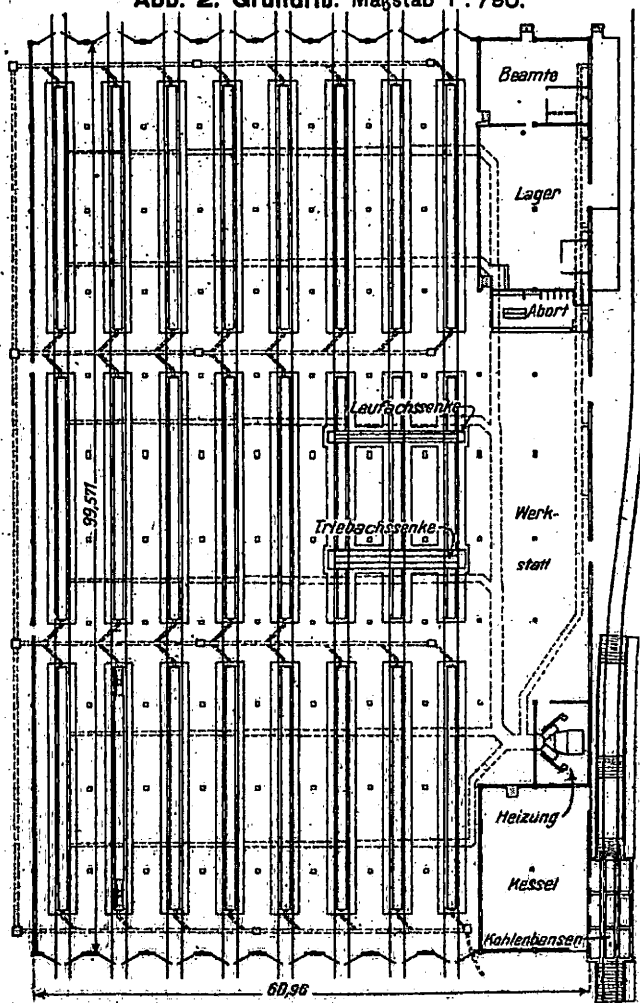


Abb. 2. Grundriß. Maßstab 1 : 790.



C. W. Kroidatz Verlag, Berlin.

Abb. 2 bis 5. Lokomotivschuppen auf dem Verschiebebahnhofe Soldier Summit.

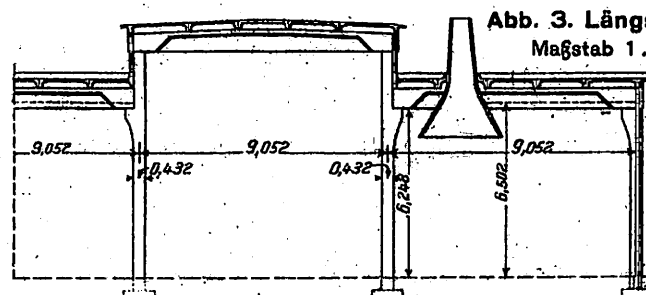
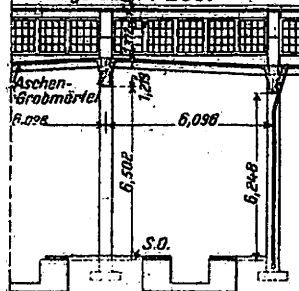
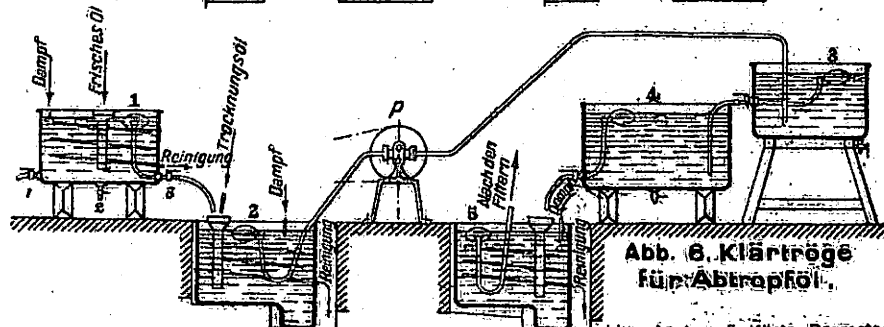
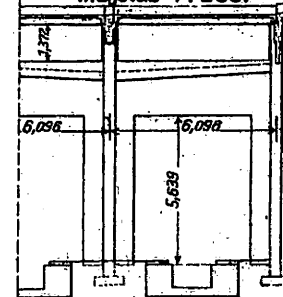
Abb. 3. Längsschnitt.
Maßstab 1 : 265.

Abb. 4. Querschnitt.

Maßstab 1 : 265.

Abb. 5. Querschnitt
durch den Dachaufbau.
Maßstab 1 : 265.Abb. 6. Klärtröge
für Abtropföl.

Ltn. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

Abb. 1. Kreuzungsbauwerk bei Visé. Längsschnitt.

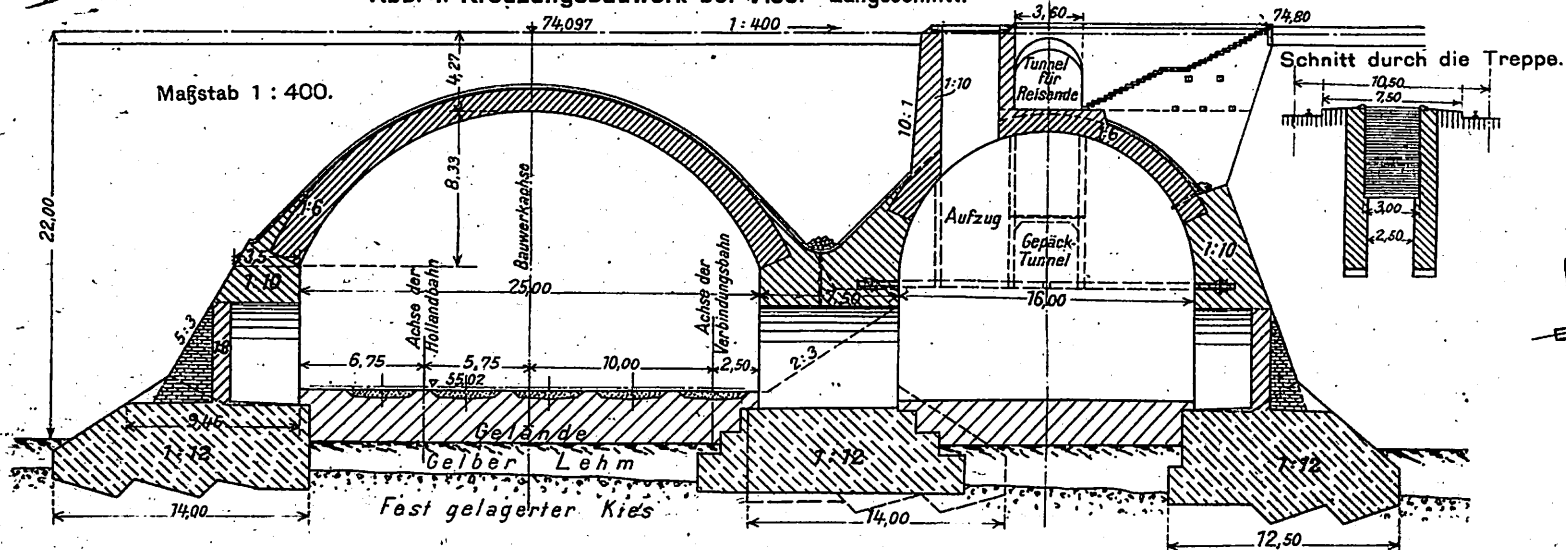
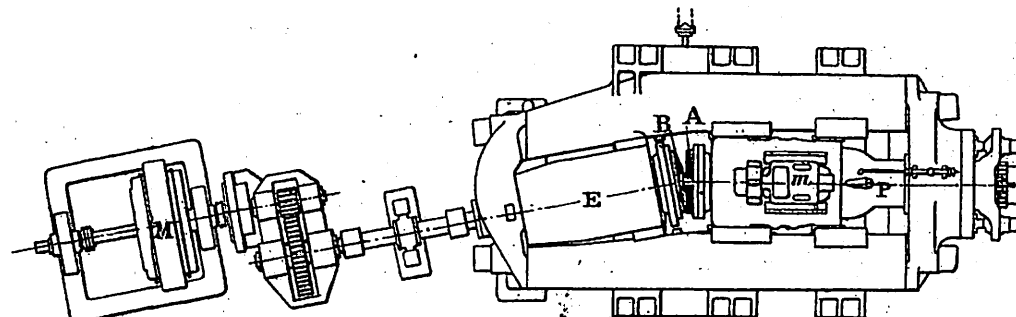


Abb. 8. Walze zur Herstellung von Scheibenrädern.



**Abb. 1 bis 7. Kreuzungsbauwerk in Visé,
Belgien, an der Kriegsbahn Tongern-Aachen.**

Abb. 9 bis 12.
Zusatz- Schiebebühnen

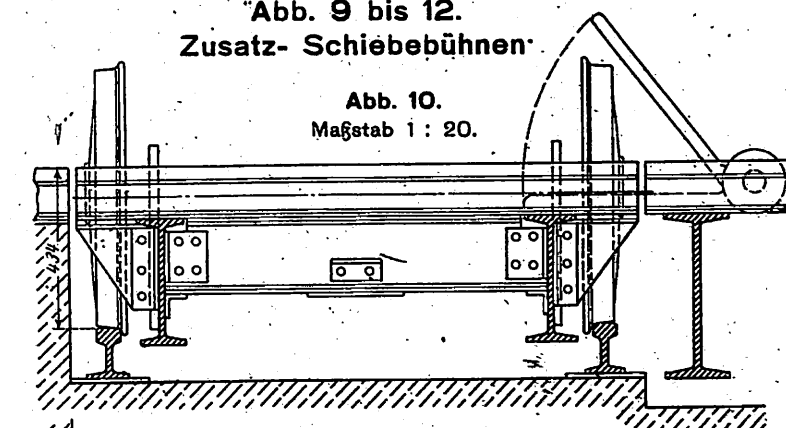
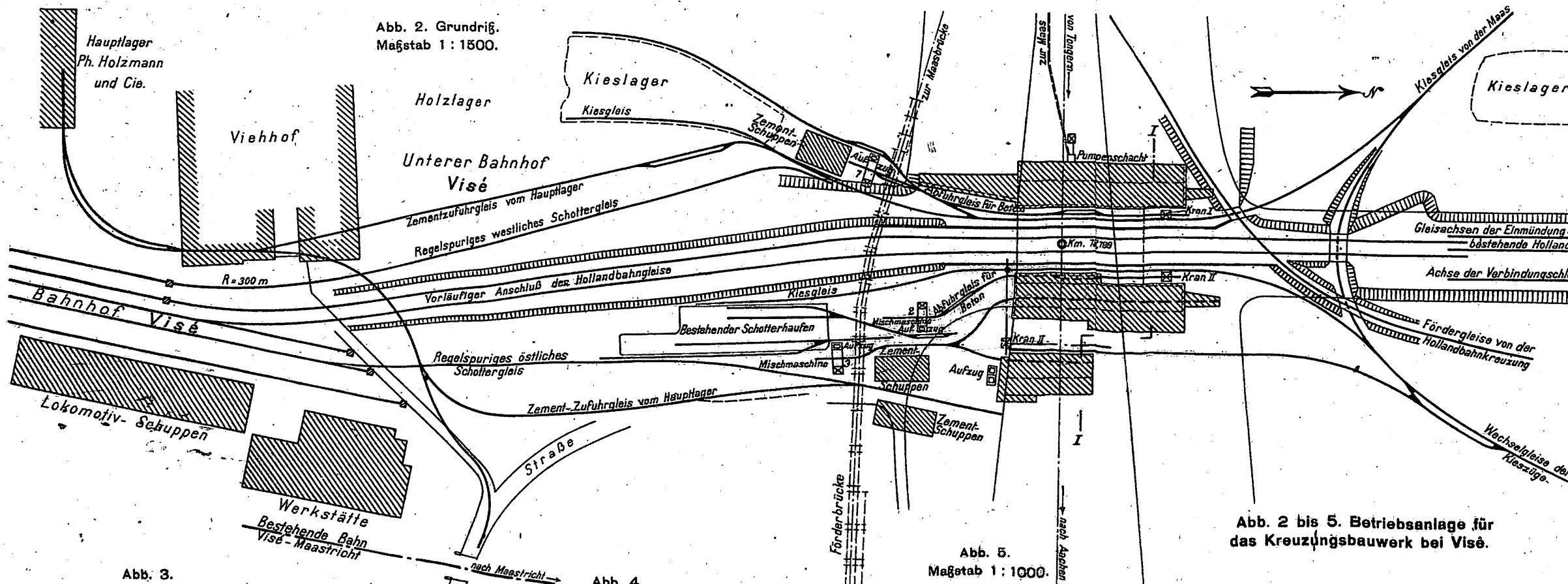


Abb. 10.
Maßstab 1 : 20.



**Abb. 2 bis 5. Betriebsanlage für
das Kreuzungsbauwerk bei Visé.**

Abb. 3.
Maßstab 1 : 1000.

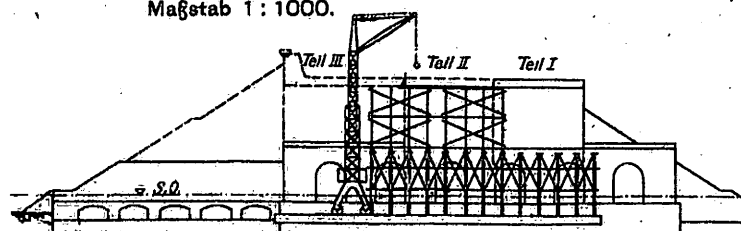


Abb. 7. Abdeckung der Gewölbefugen.
Maßstab 1 : 20.

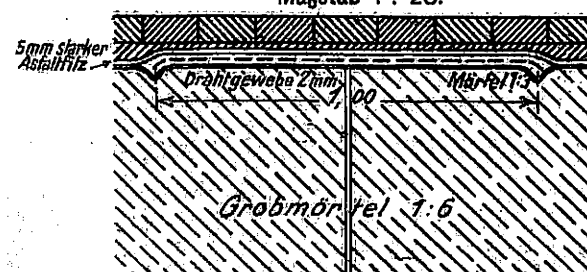


Abb. 4.
Maßstab 1 : 1000.

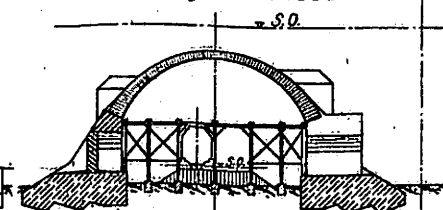


Abb. 9.
Maßstab 1 : 100.

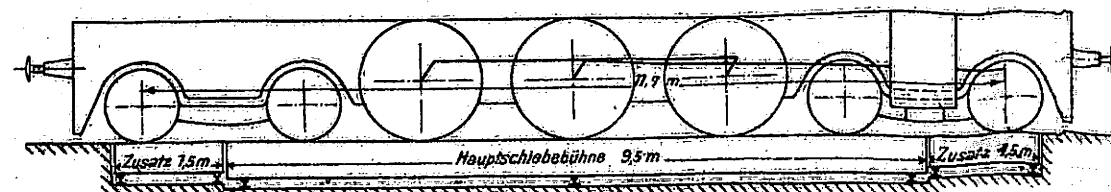
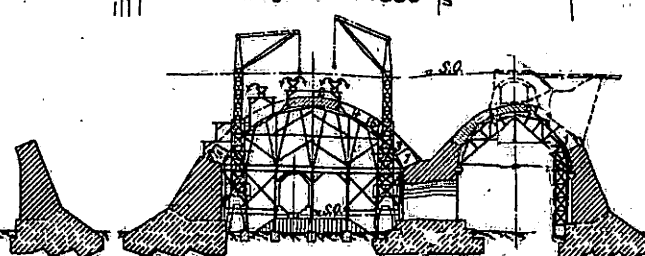


Abb. 5.
Maßstab 1 : 1000



**Abb. 6. Querschnitt
der Stützmauer.**

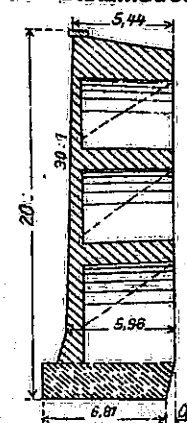


Abb. 12.
Maßstab 1 : 1000.

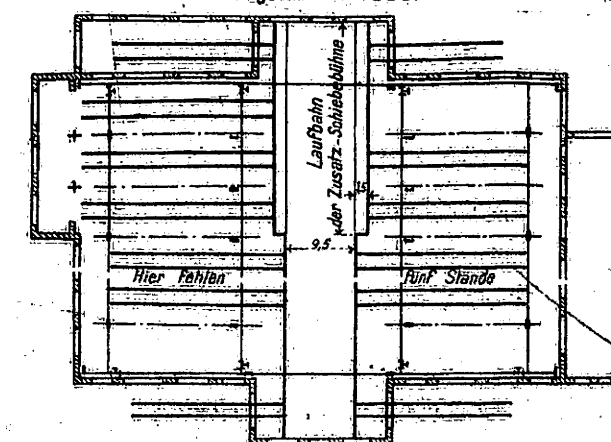


Abb. 13 bis 16. Brücke für Kuppelungen in Tragseilen.

Abb. 14.
Schnitt A-B.

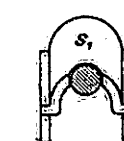


Abb. 15.
Schnitt C-D.

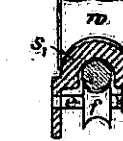


Abb. 18.
Schnitt E-F.



nwesens.

Südwestl. Westliches Mittel- Östliches Gepäck- Gewölbe
Flügel. Widenlager n. Widenlager des
Widenlager Widenlager Aufzug Tunnels
Sichtflächen der Südfront



— im Betriebe — im Baue oder geplant.
Feldbahn 60 cm. 1894 Gränze 1914.
C. W. Kreidels Verlag, Berlin.

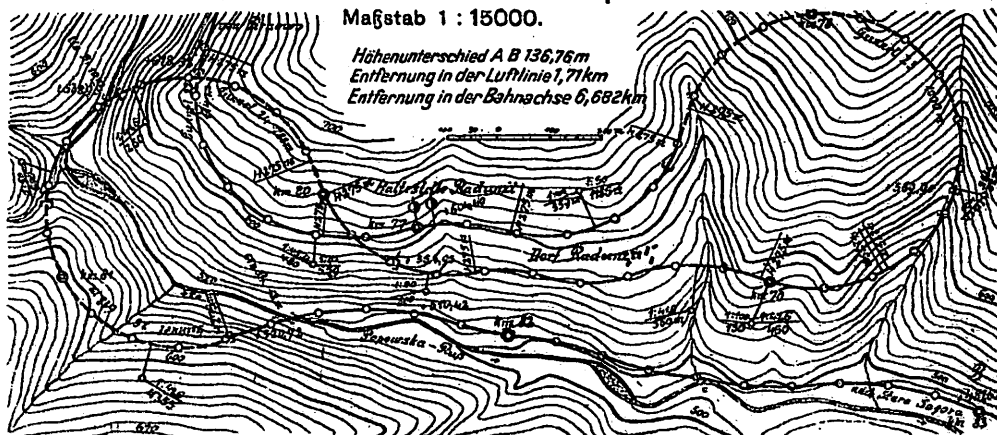


Abb. 4. Vorderansicht.

Abb. 5. Seitenansicht.

Abb. 6. Rückansicht

**Abb. 4 bis 6.
Seilklemme.**

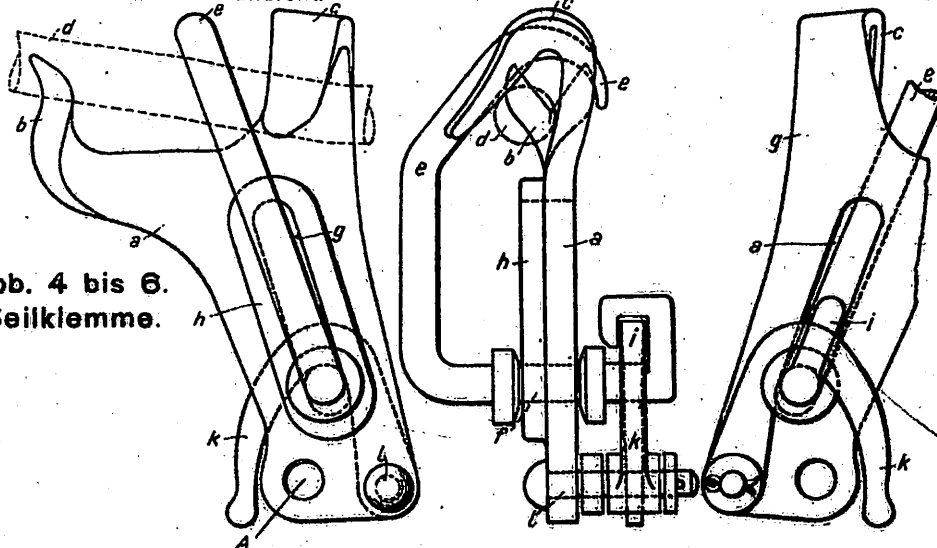


Abb. 1 und 2. Englische Bahnhöfe.

Abb. 1. Ortgüterbahnhof Willow Walk
der London, Brighton und Südküsten-
Eisenbahngesellschaft in London.
Maßstab 1:2100.

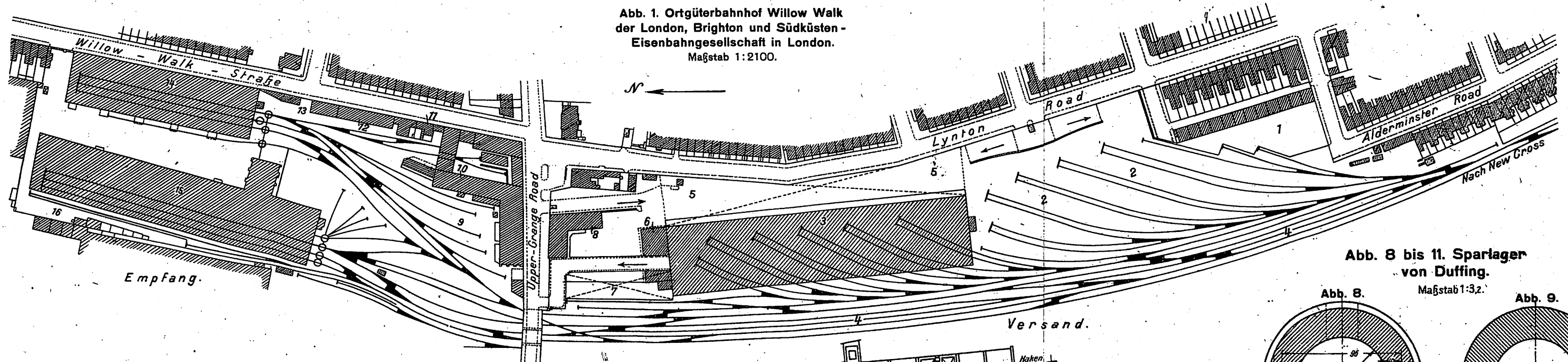


Abb. 2. Bahnhof Crewe der
London und Northwest-Eisenbahn.
Nicht maßstäblich.

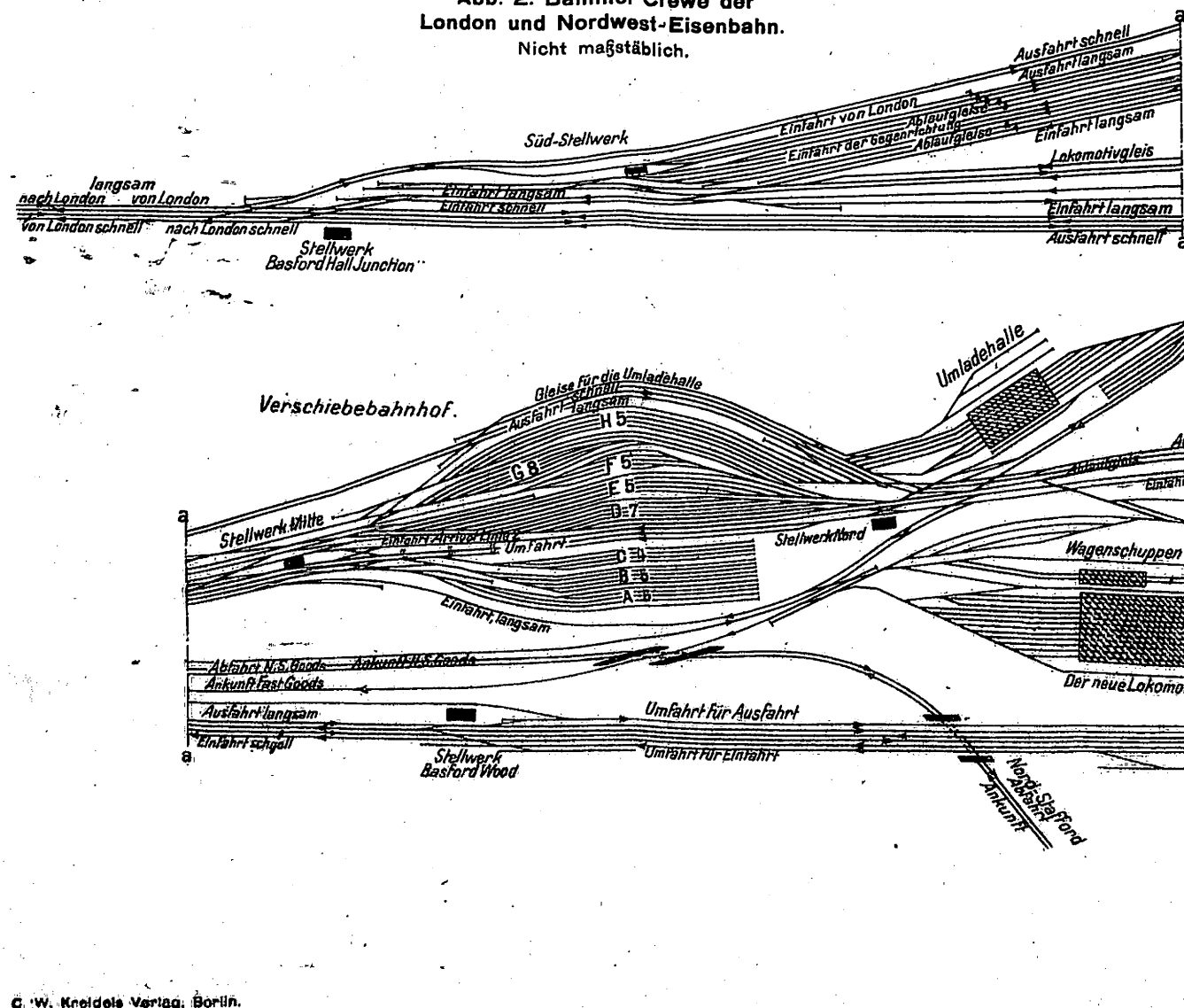


Abb. 3. Seitenansicht.
Maßstab 1:166,66.

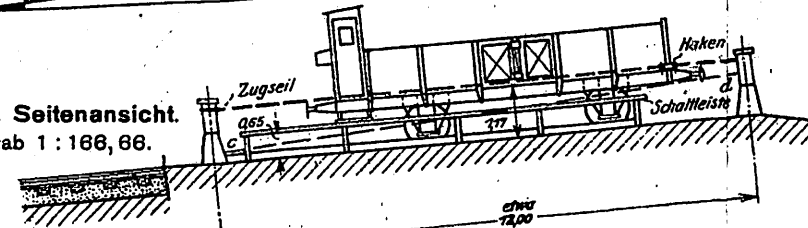


Abb. 3 bis 7.
Wagenantrieb
für
Ablaufberge.

Abb. 4. Grundriß.
Maßstab 1:166,66.

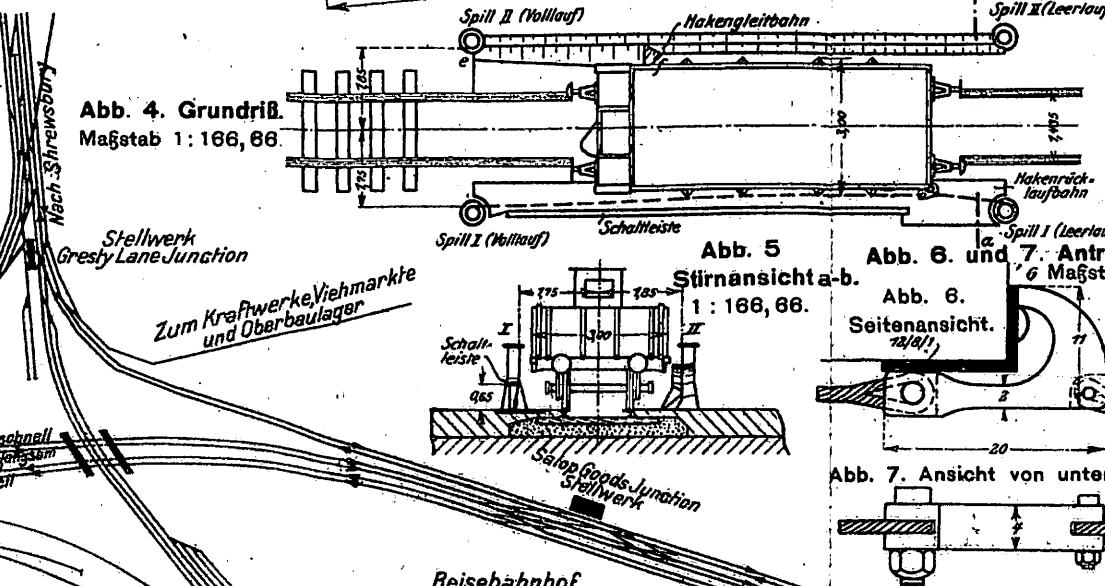


Abb. 5.
Stirnansicht a-b.
Maßstab 1:166,66.

Abb. 6. und 7. Antriebshaken.
Maßstab 1:6,66.

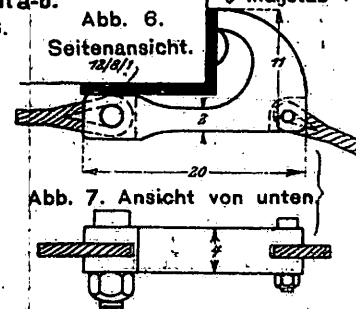


Abb. 8 bis 11. Sparrlager
von Duffing.
Maßstab 1:32.

Abb. 8.

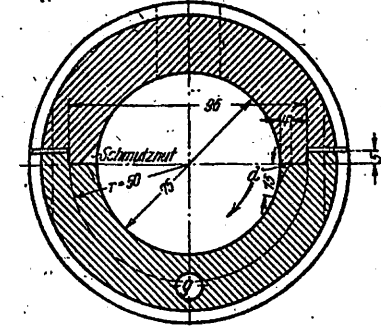


Abb. 9.

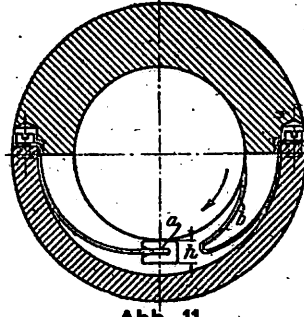
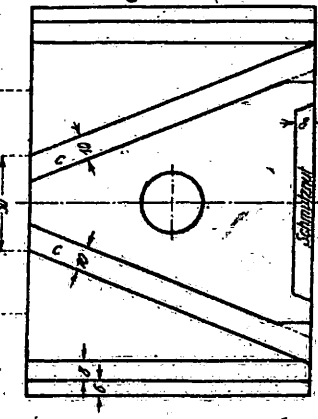
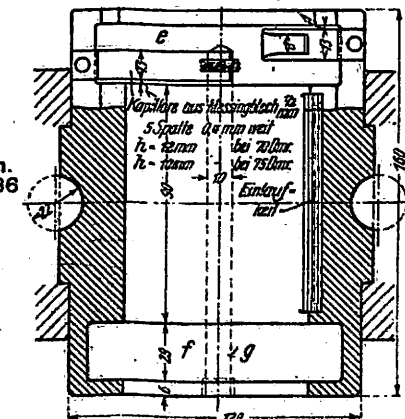


Abb. 11.
Abgewinkelte obere
Lagerschale.

Abb. 10.



a Fahrkarten
b Wartebäume, Fahrpläne, Telegraf
c Handgepäck
d Abort, unterirdisch
e Warte- und Erfrischung-Räume
f Diensträume
g Abort, Frauen
h Fahrkarten

i Rampe für Fische, Früchte, Milch
j Preßluft elektrisch
k Stellwerk

Jamaica-Straße
Glasgow-Straße
Bridge-Straße
Ectinton-Straße
Union-Straße
Droschkenstraße
Clyde-Straße
Commerce-Straße
Wallace-Straße
Oswald-Straße
Hope-Straße
Argyle-Straße

Fluß
Platz
nach Motherwell
nach Ardrossan
nach Gurock

Gasthof

Abb. 1 und 2. Englische Bahnhöfe.

Abb. 3 bis 5. Zylinder und Kolbenschieber einer 1 E.

Abb. 3. Zylinder.

Abb. 3. Zylinder.

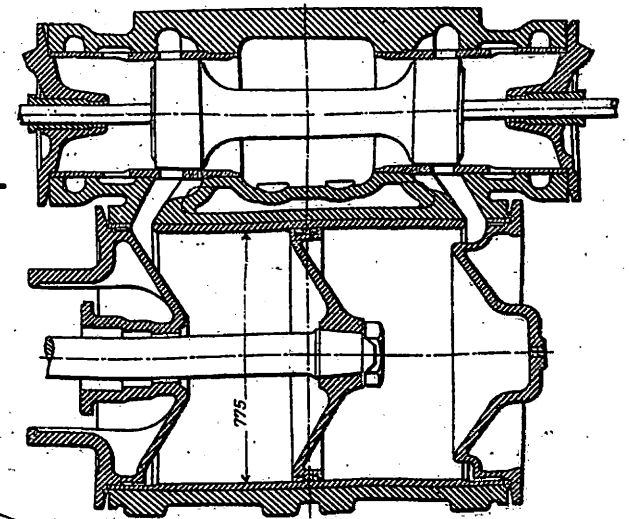


Abb. 2. Bahnhof Waverley der Nord Britischen Eisenbahn-Gesellschaft in Edinburg. Maßstab 1:3200.

Abb. 4 und 5. Kolbenschleiber. Maßstab 1:6,9.

Abb. 4. Querschnitt.

Abb. 5. Längsschnitt.

The drawing shows a cross-section of a steam locomotive engine, with labels for various parts such as 'Schweißnaht', 'a', 'b', 'c', 'd', 'e', 'f', 'g', 'h', 'i', 'j', 'k', 'l', 'm', 'n', 'o', 'p', 'q', 'r', 's', 't', 'u', 'v', 'w', 'x', 'y', 'z'. It also shows the 'Neue Markt-Straße' and the 'Cannongate' tunnel.

Abb. 4. Querschnitt.

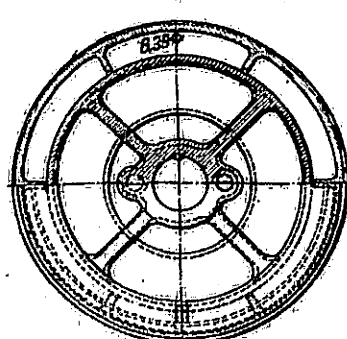


Abb. 5. Längsschnitt.

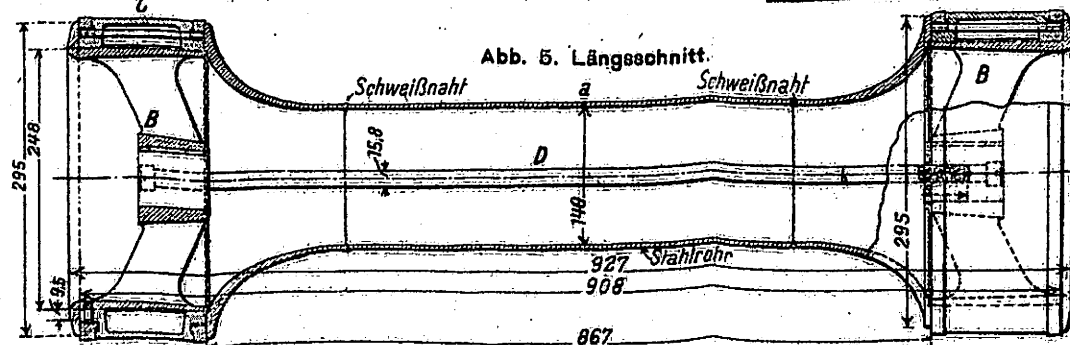


Abb. 3 bis 5. Ventilspindel außerhalb des Domes.

Abb. 3. Lotrechter Schnitt.

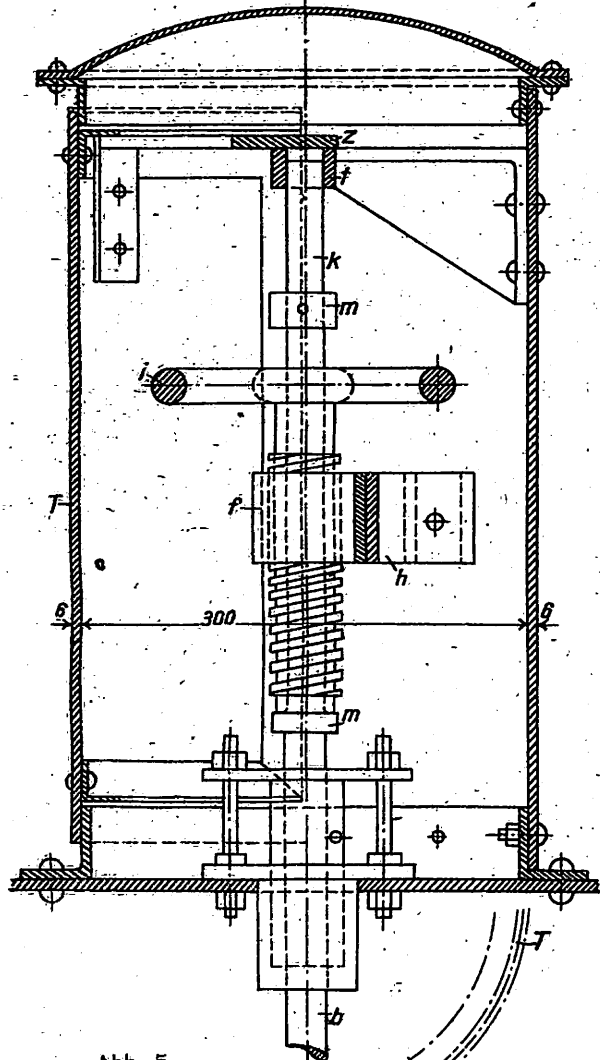


Abb. 4. Ansicht.

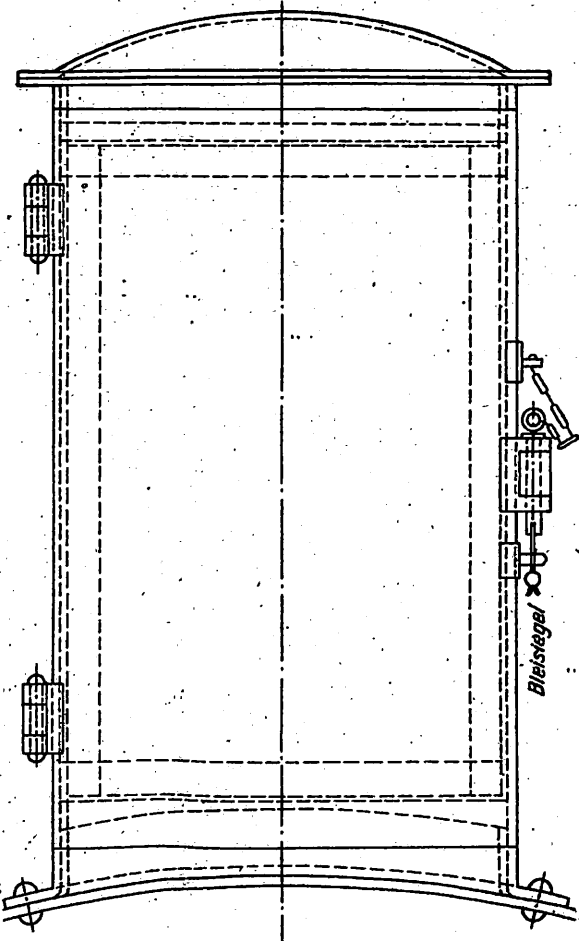


Abb. 5. Grundriß.

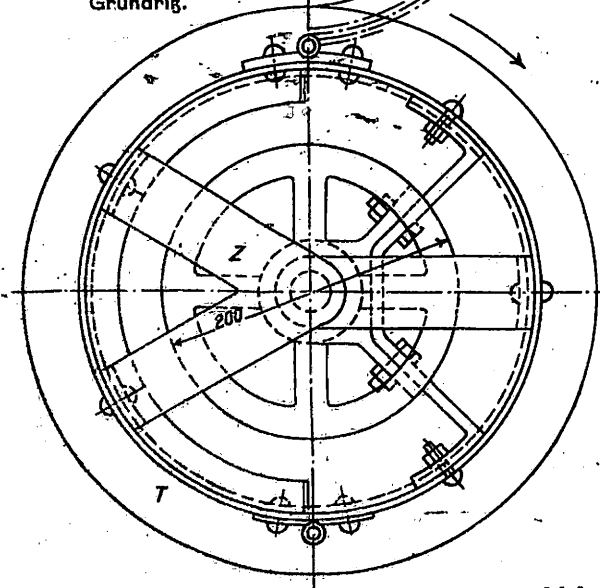


Abb. 1/ bis 5. Einrichtung an Kesselwagen zum Schließen des Ventiles zur Entleerung und der Öffnung zum Füllen.

Abb. 6.

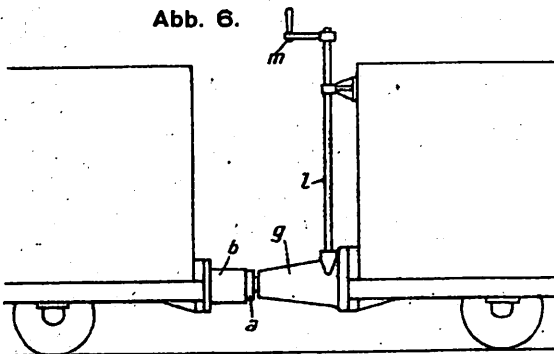


Abb. 7.

Abb. 6 bis 10. Während der Fahrt lösbare Kuppelung.

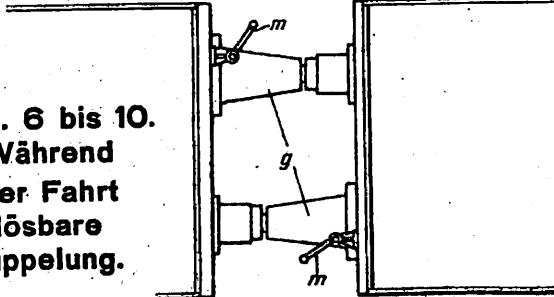


Abb. 8.

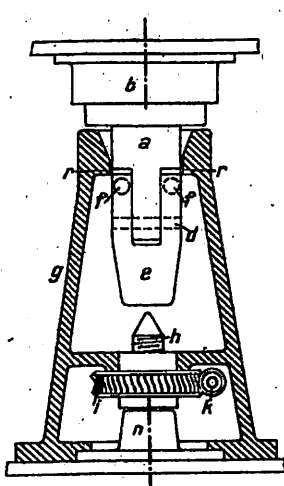


Abb. 9.

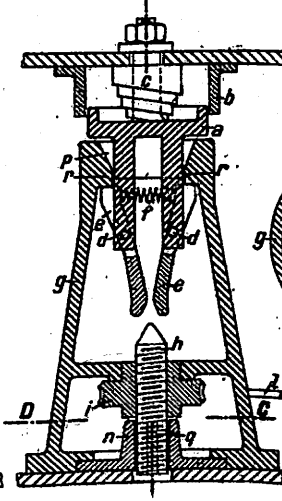


Abb. 10.

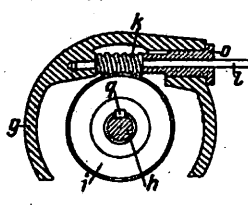


Abb. 13.

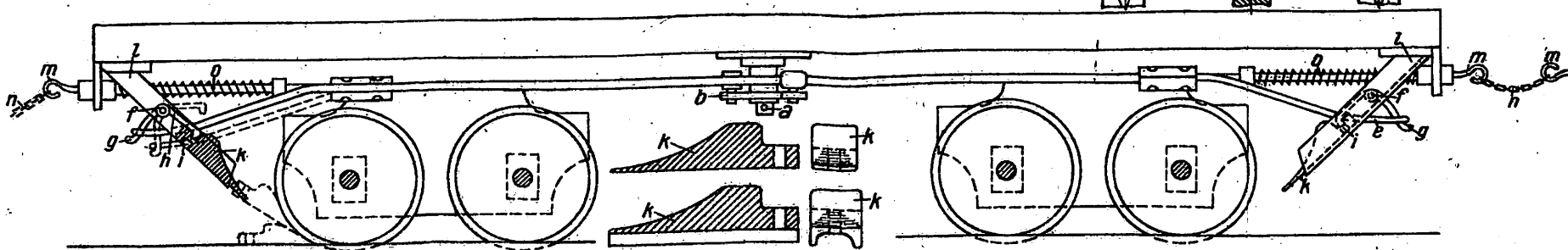


Abb. 14.

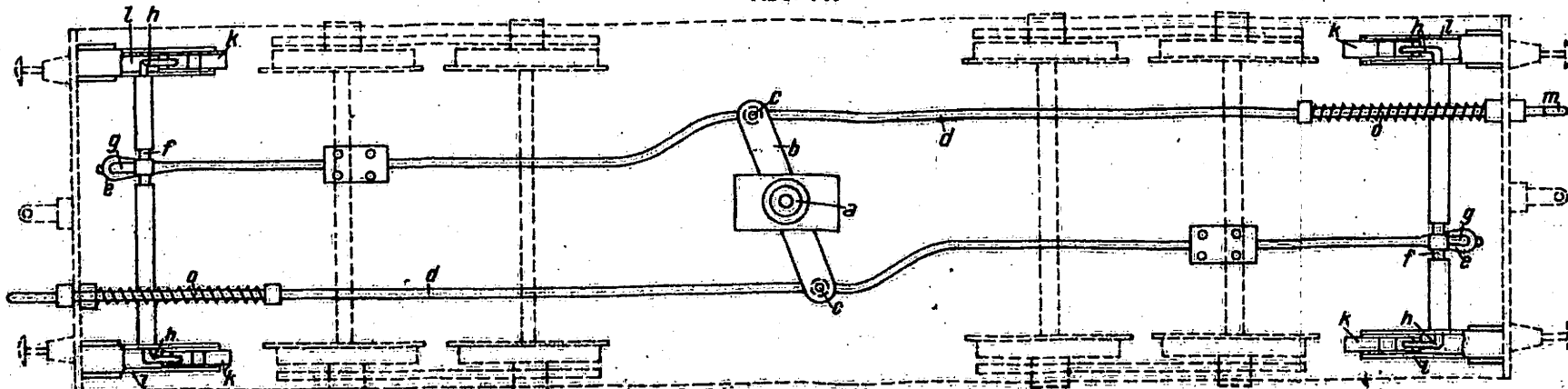


Abb. 1. Ventil geschlossen, Deckel noch nicht verschließbar.

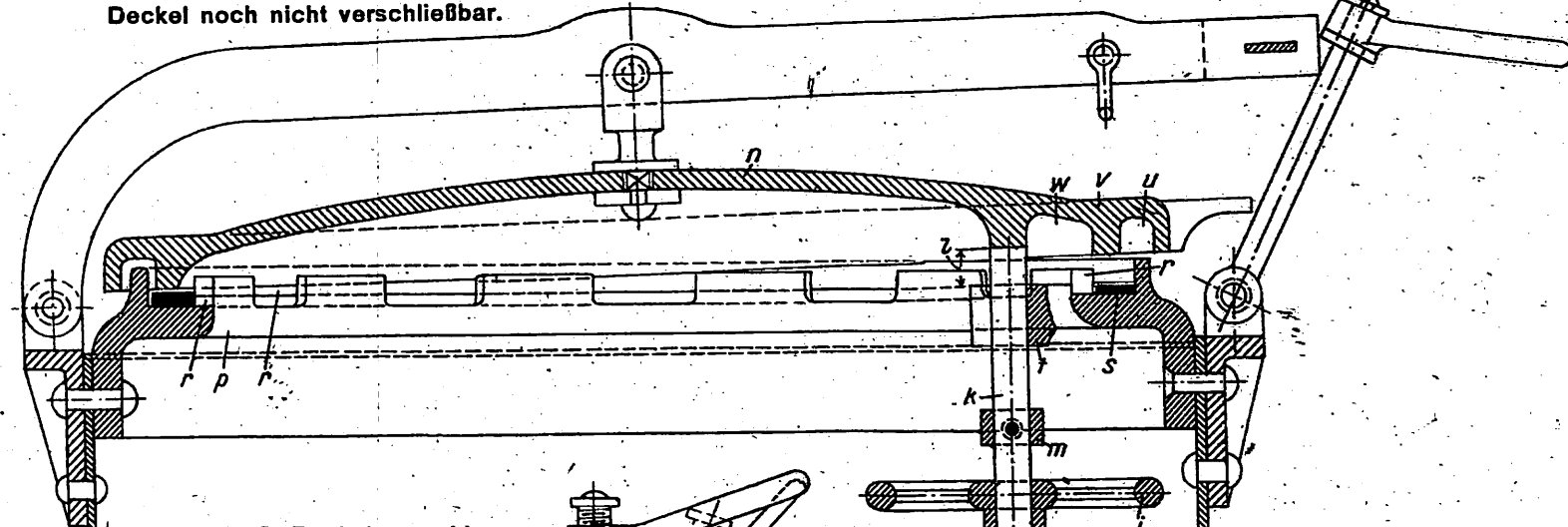


Abb. 2. Deckel verschlossen.

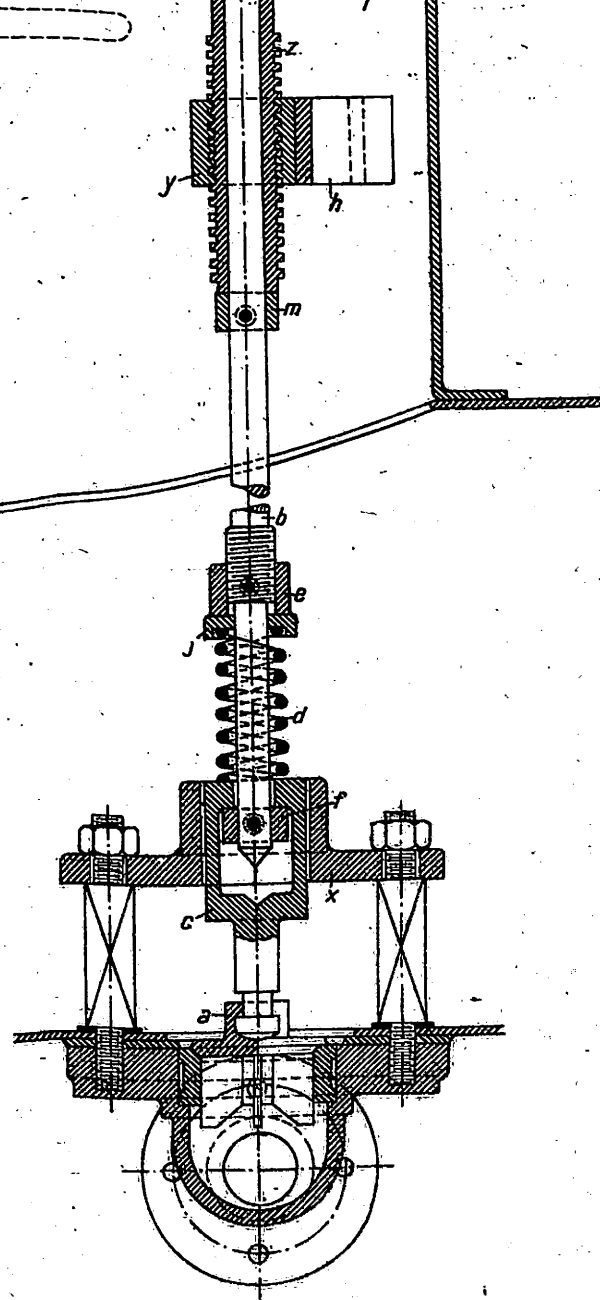
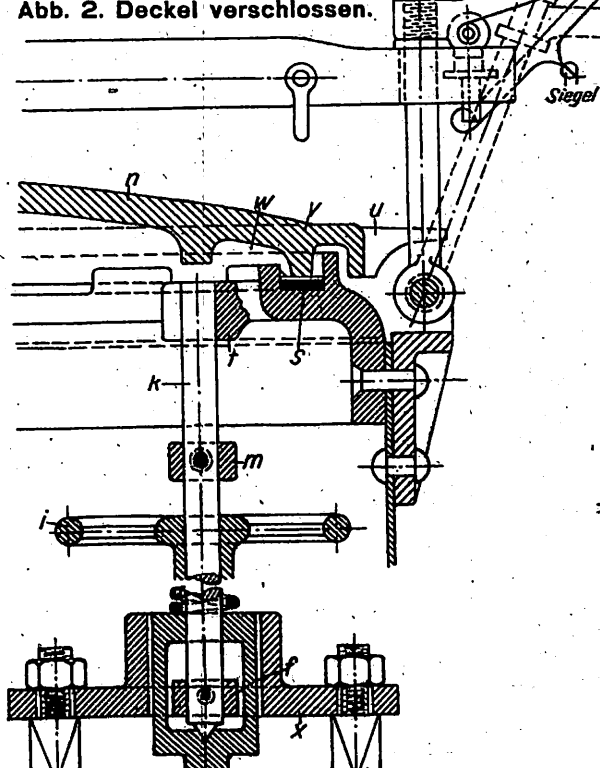
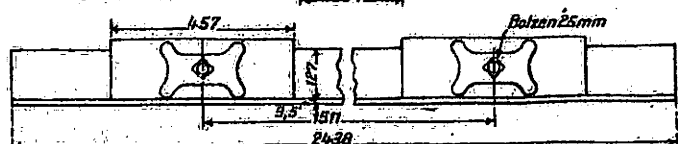


Abb. 13 und 14. Selbsttätige Legung von Hemmschuhen bei Brüchen der Kuppelungen.

Abb. 11 und 12. Eiserne Schwellen. Maßstab 1:19.

Abb. 12. Stirnansicht.

Abb. 11. Seitenansicht.



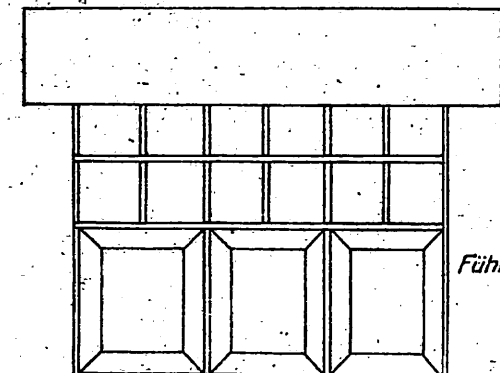


Abb. 1 bis 3.
Elektrischer
Antrieb für
Drehscheiben.
Bauart A. E. G.-Union
Elektrizitäts-Gesellschaft in Wien.
Maßstab 1:150.

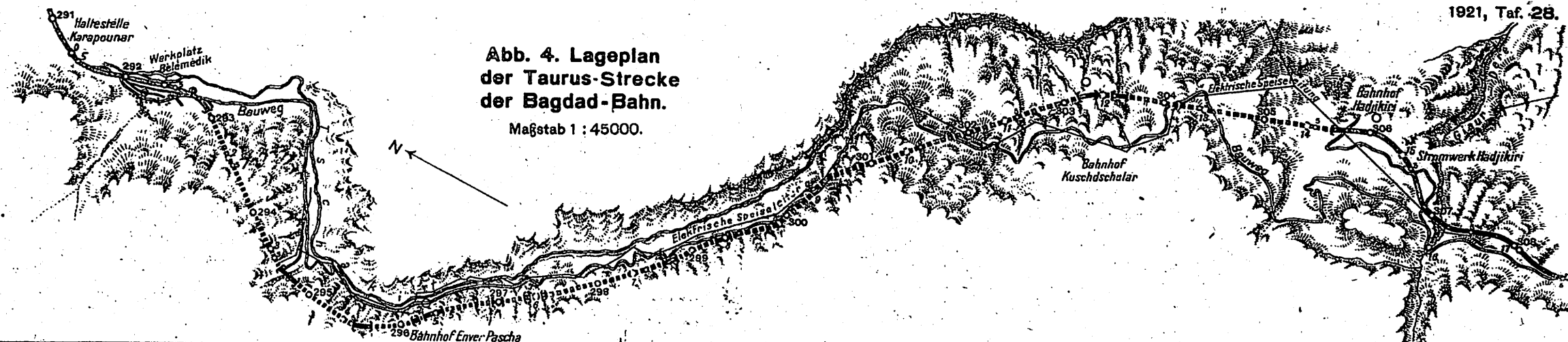


Abb. 4. Lageplan
der Taurus-Strecke
der Bagdad-Bahn.
Maßstab 1:45000.

Abb. 1. Längsschnitt.

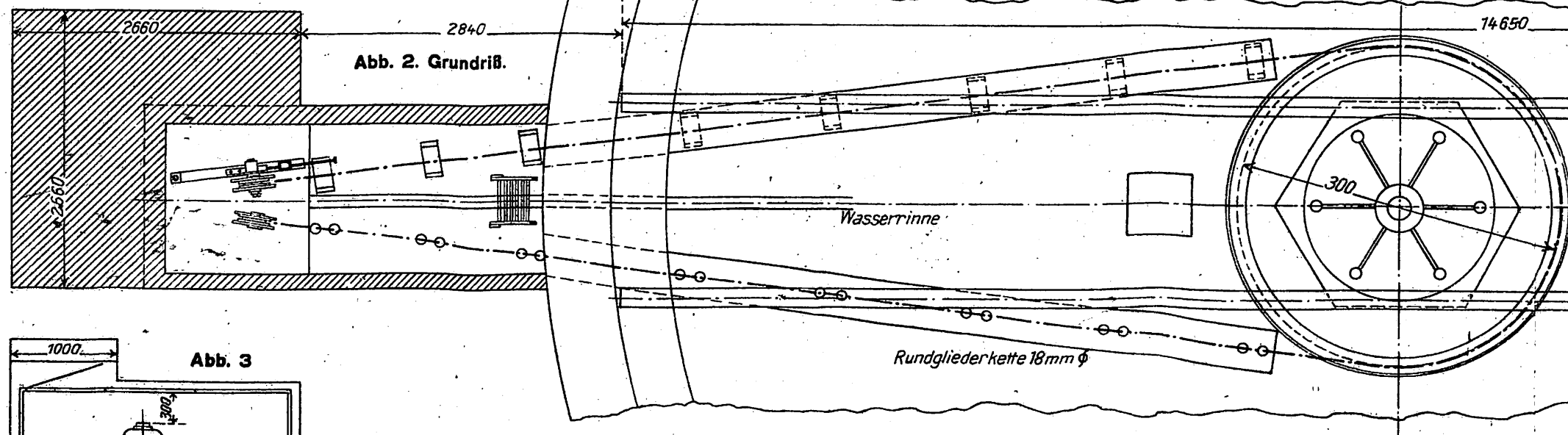
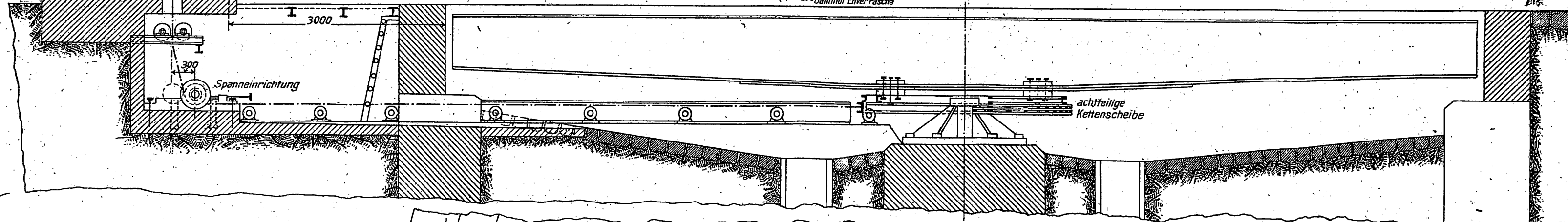


Abb. 2. Grundriß.

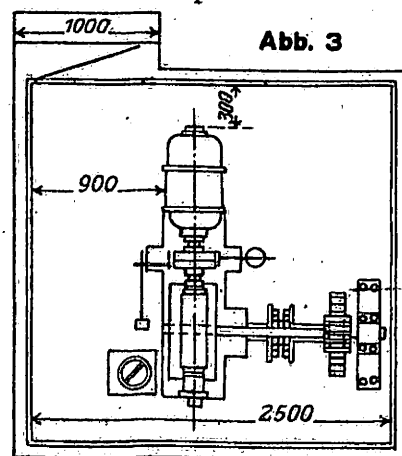


Abb. 3.

Abb. 5. Lageplan.

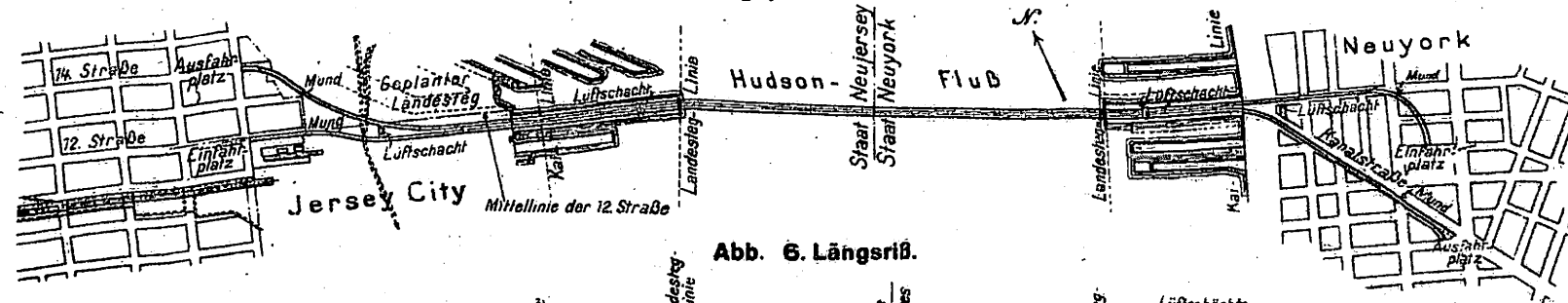


Abb. 6. Längsriß.

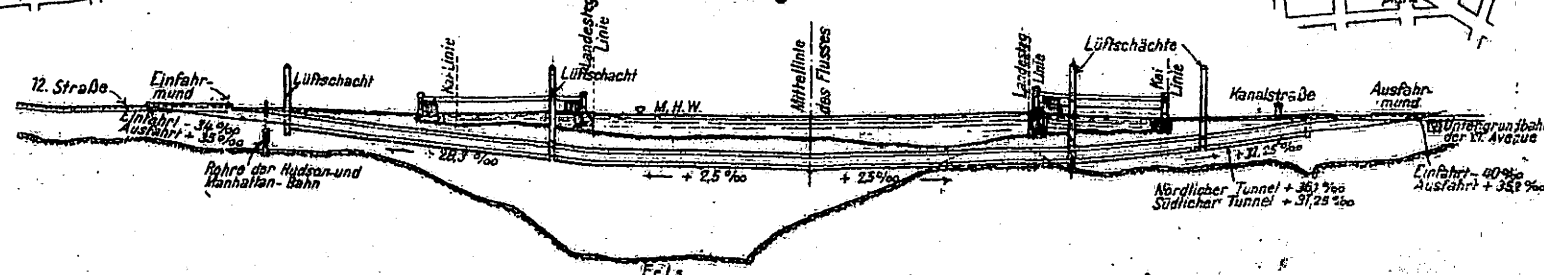


Abb. 8 und 9. Luftschacht.
Abb. 8 Senkrechter Schnitt A-A.

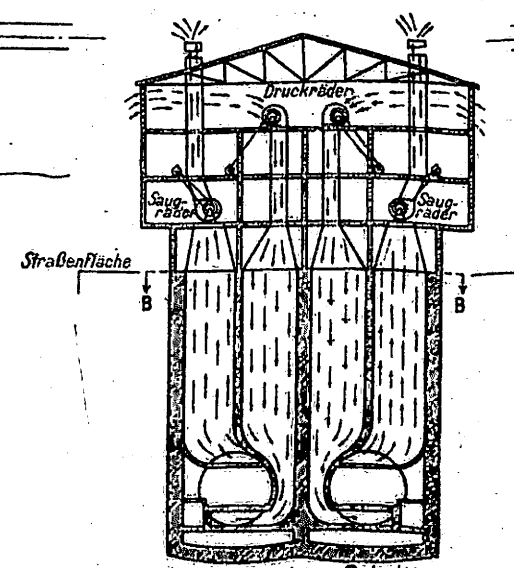


Abb. 9. Wagerechter Schnitt B-B.

Abb. 7. Grundriß.
Maßstab 1:157.

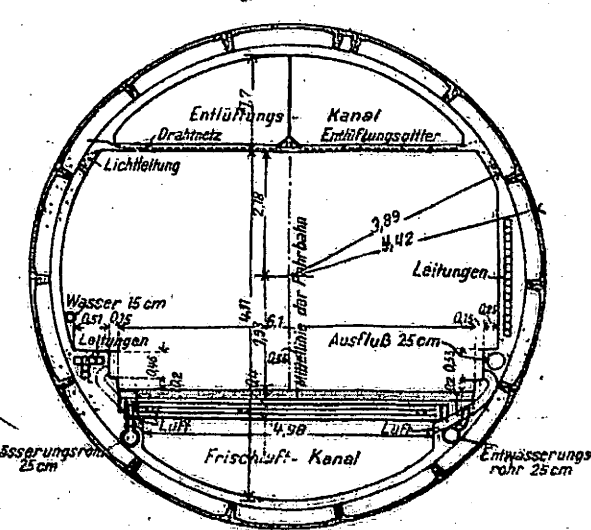


Abb. 5 bis 9.
Straßentunnel
unter dem Hudsonflusse.

Abb. 1. Fernsprechanlage mit Selbstanschluß. Schaltung.

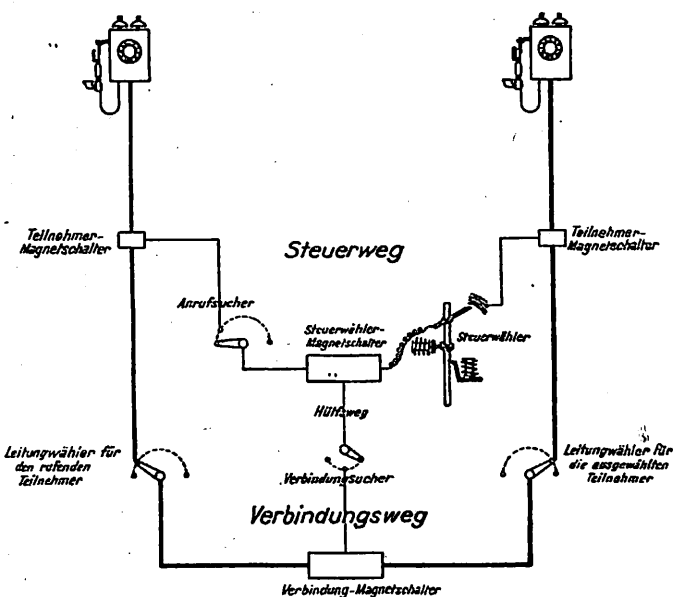


Abb. 2. Schaltung für Drehstrom mit Höchststrom- und Nullspannung-Auslösung.

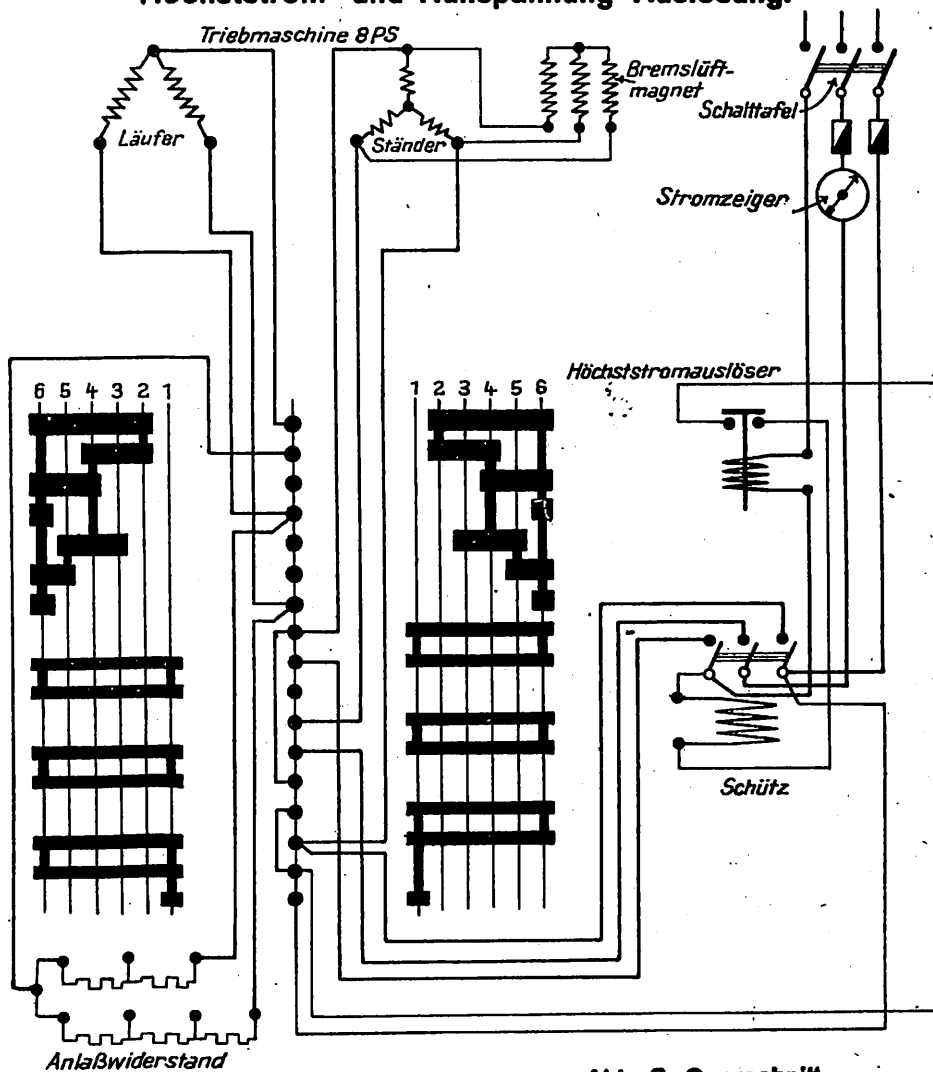


Abb. 3 und 4. Krananlage zum Befördern von Schwellen.
L. Stuckenholz, A.-G. Wetter a.d. Ruhr.

Abb. 3. Querschnitt.
Maßstab 1 : 200.

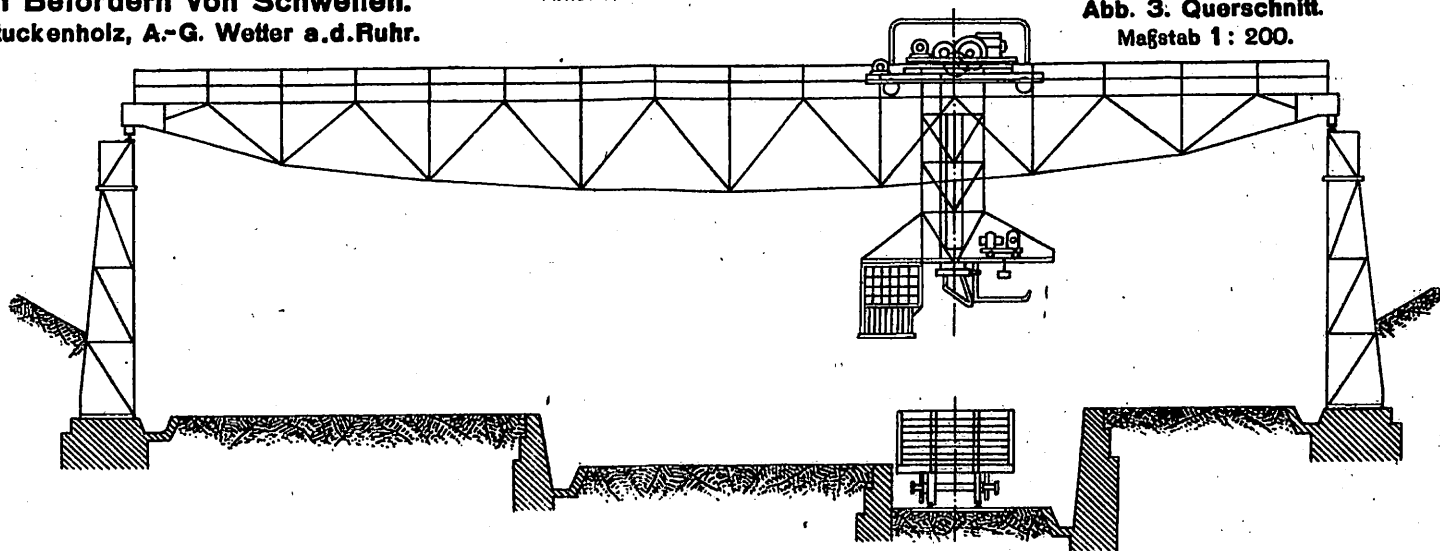


Abb. 4. Lageplan.
Maßstab 1 : 1500.

