

Flachbahnhöfe.

Gefällbahnhöfe.

D. Überführen der Eckwagen.

C. Zugbildung unter mittelmäßigem Nachordnen und Überführen zur Ausfahrgruppe.

B. Zugbildung unter mittelmäßigem Sammeln in der Richtungsgruppe und Überführen zur Ausfahrgruppe.

A. Zerlegen der Züge über den Hauptablaufberg.

C. Zugbildung unter mittelmäßigem Nachordnen in der Stationsgruppe und Überführen zur Ausfahrgruppe.

B. Zugbildung unter mittelmäßigem Sammeln in der Richtungsgruppe und Überführen zur Ausfahrgruppe.

A. Zerlegen der Züge über den Abrollkopf.

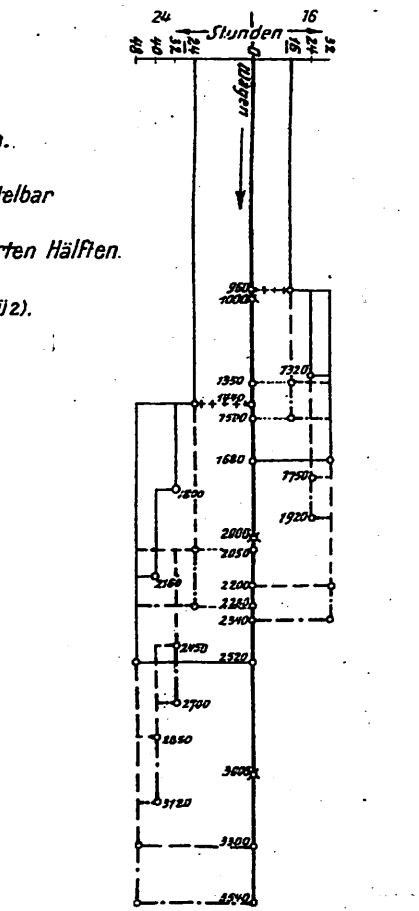
Für den Vorgang
entsprechend

bei Tagesleistungen von:

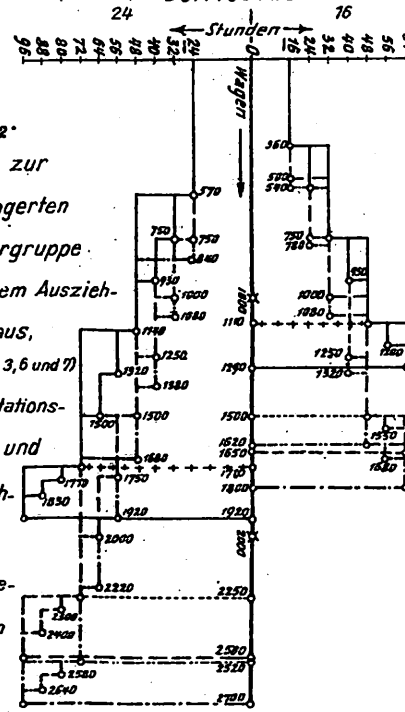
Tägliche

Arbeitsstunden der Verschieberotten und Lokomotiven bei
Betriebszeit von:Tägliche Lokomotivdienststunden bei
Betriebszeit von:Tägliche Arbeitsstunden der Verschieberotten bei
Betriebszeit von:

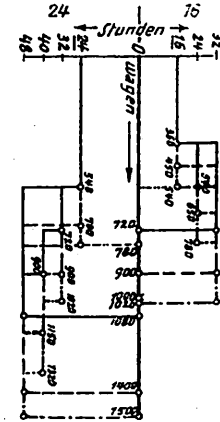
a.
bei unmittelbar
benachbarten Hälften.
(Textabb. 11. U2).



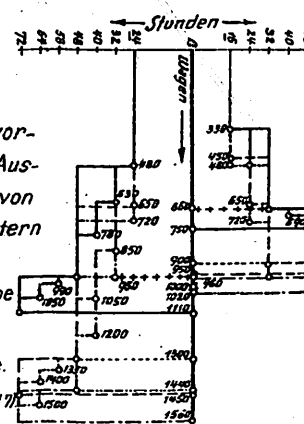
b.
Abzug zur
vorgelagerten
Ausfahrgruppe
von einem Auszieh-
gleise aus,
(Textabb. 3, 6 und 7)
wenn Stations-
gruppe und
Auszieh-
gleis in
durchge-
hendem
Gefälle
liegen.



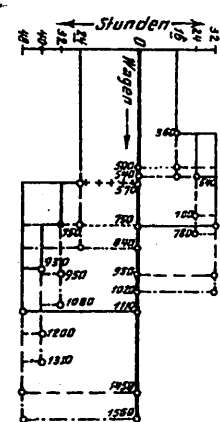
a.
Abzug zur vor-
gelagerten Aus-
fahrgruppe am
obern Ende der
Stationsgruppe.
(Textabb. 4 und 5).



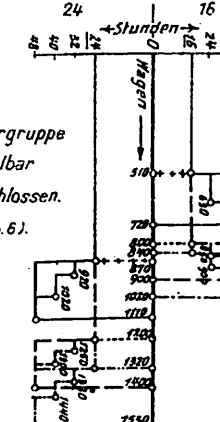
b.
Abzug zur vor-
gelagerten Aus-
fahrgruppe von
einem am untern
Ende der
Stationsgruppe
angelegten
Ausziehgleise.
(Textabb. 3, 6 und 7)



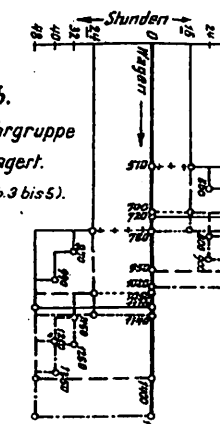
c.
Ausfahrgruppe
unmittelbar an
das untere Ende der
Stationsgruppe
angeschlossen.
(Textabb. 7).



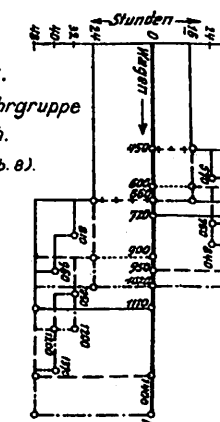
a.
Ausfahrgruppe
unmittelbar
angeschlossen.
(Textabb. 6).



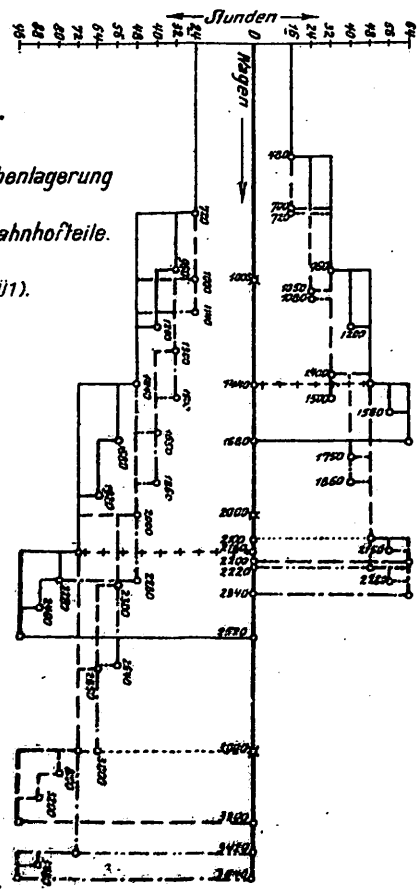
b.
Ausfahrgruppe
vorgelagert.
(Textabb. 3 bis 5).



c.
Ausfahrgruppe
seitlich.
(Textabb. 8).



b.
bei Zwischenlagerung
anderer Bahnhofsteile.
(Textabb. 11. U1).



Der Einfluß der Zugstärke
auf Leistungsfähigkeit
und Arbeitsaufwand
der Verschiebebahnhöfe.

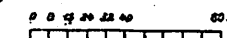
Arbeitsstunden und höchste
technische Leistung bei Zugstärken

w von 30 Wagen
w von 50 Wagen
w von 60 Wagen.

Grenzleistung mit voller Aus-
nutzung aller Arbeitskräfte bei

w = 30 Wagen.
w = 50 Wagen.
w = 60 Wagen.

Maßstab der Arbeitsstunden:



Maßstab der Tagesleistungen:

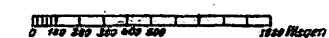


Abb. 1. Waterloo, Englands größter
Kopfbahnhof.

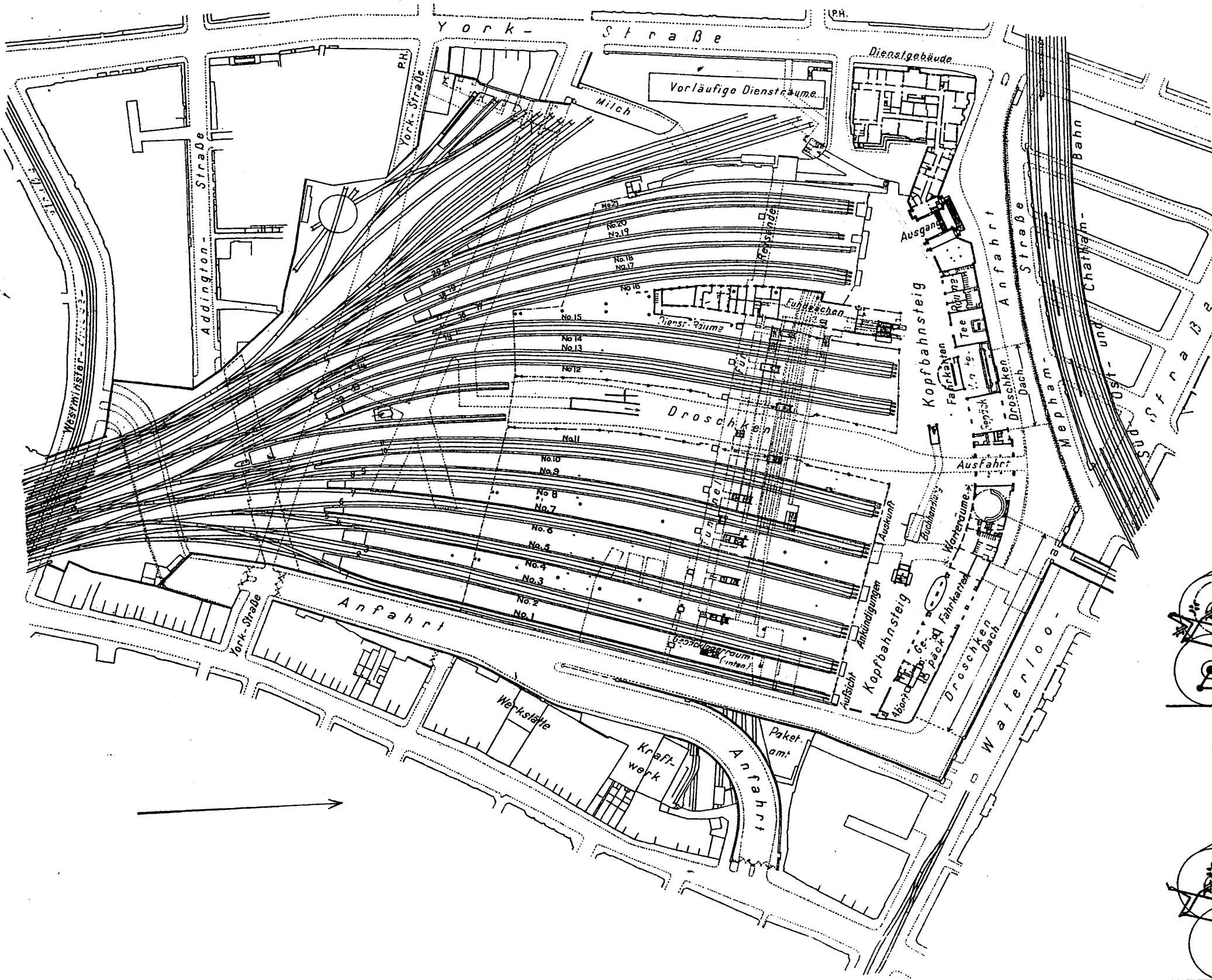


Abb. 2 bis 4. Als Selbstentlader
verwendbarer Güterwagen.

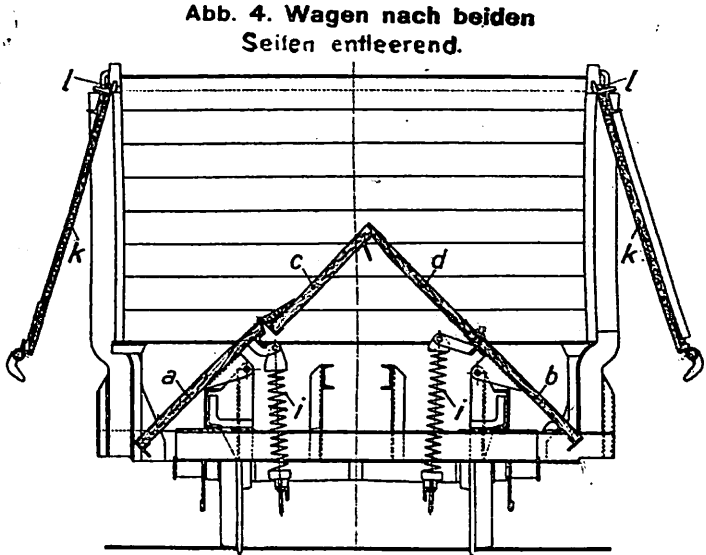
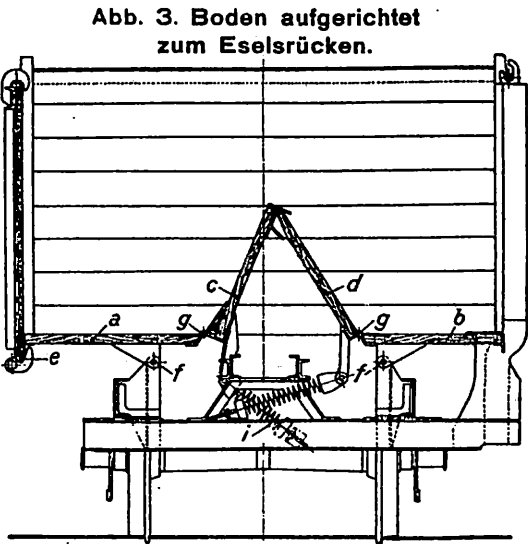
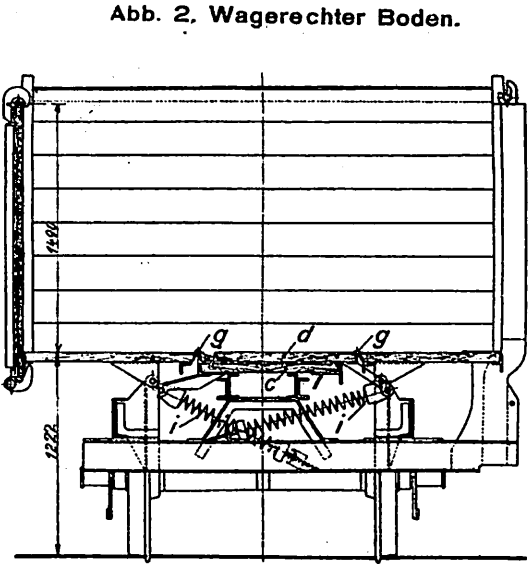


Abb. 3. Boden aufgerichtet
zum Eselsrücken.

Abb. 5 bis 9. Möglichkeiten
der Entwicklung
elektrischer Lokomotiven
für Hauptbahnen.

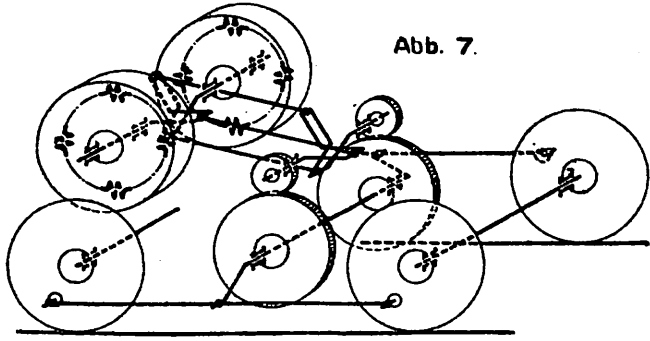


Abb. 7.

Abb. 9.
Entwurf einer elektrischen 2 D 2 S-Lokomotive.
Maßstab 1:150.

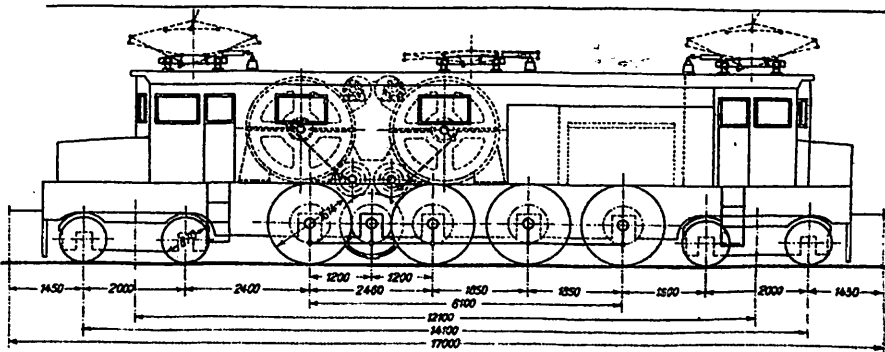


Abb. 8. Entwurf einer E-Lokomotive. Maßstab 1:150.

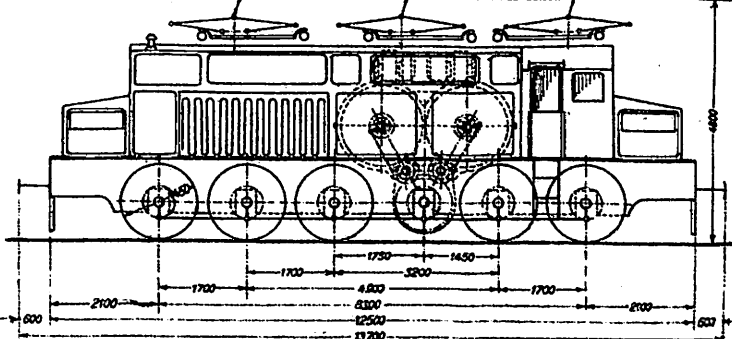


Abb. 5.

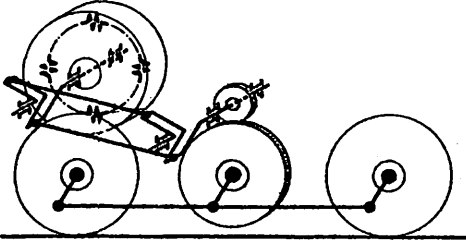
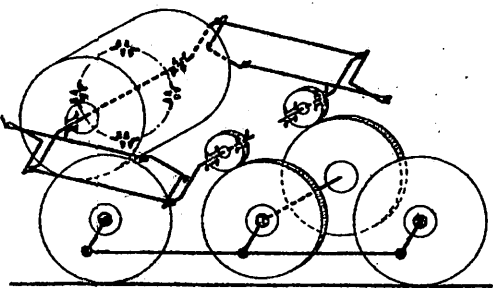


Abb. 6.



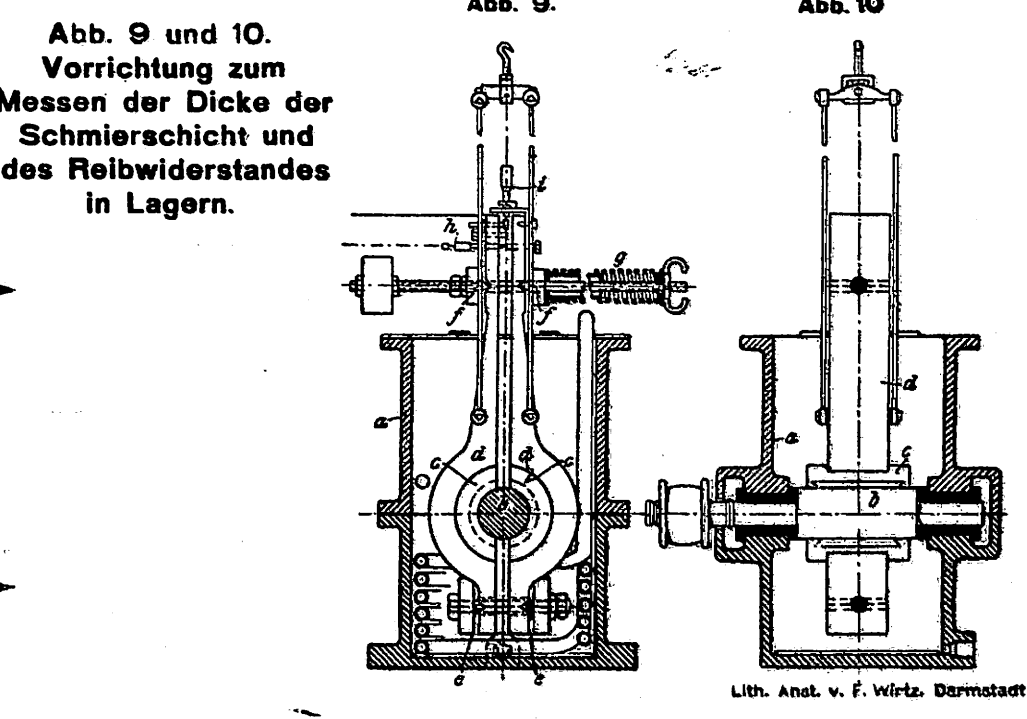
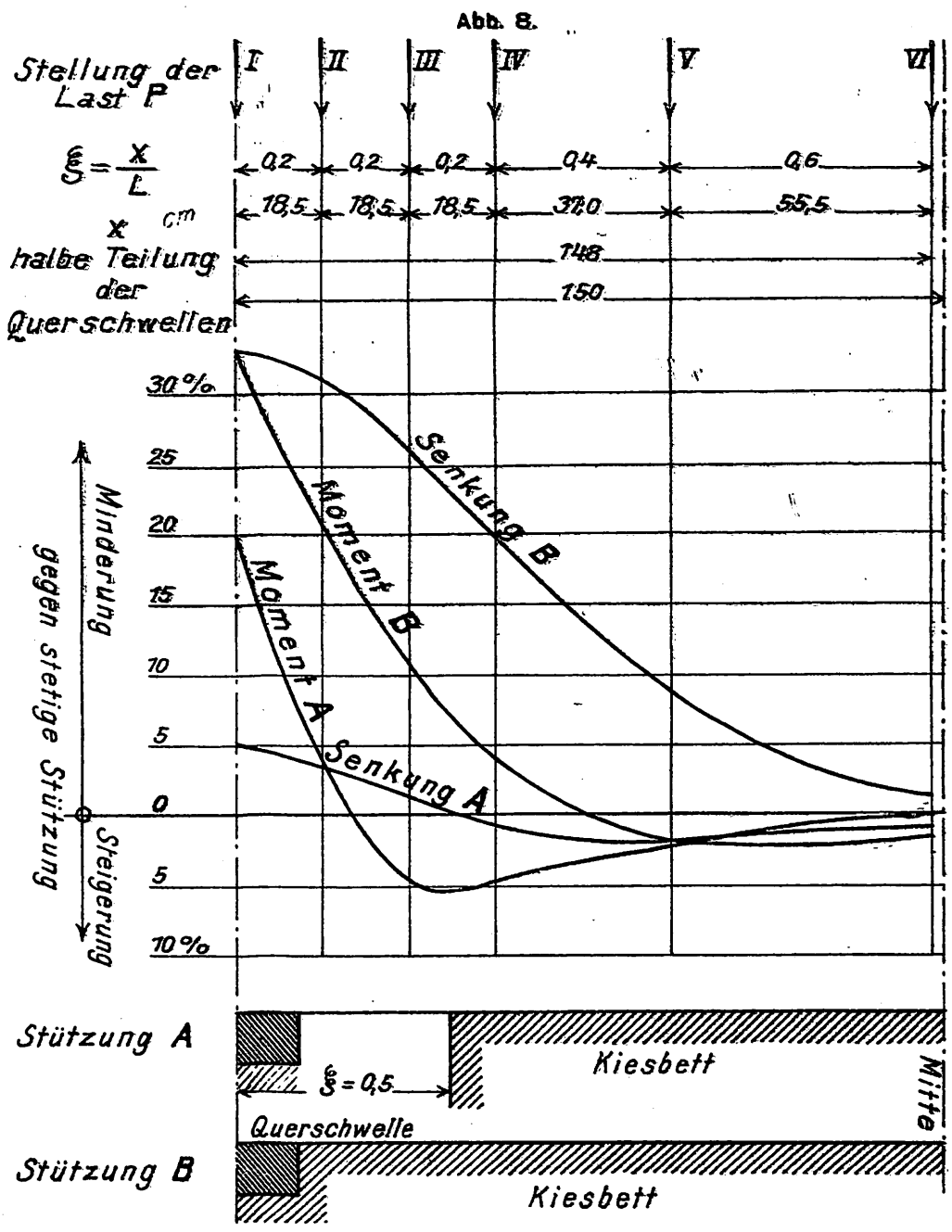
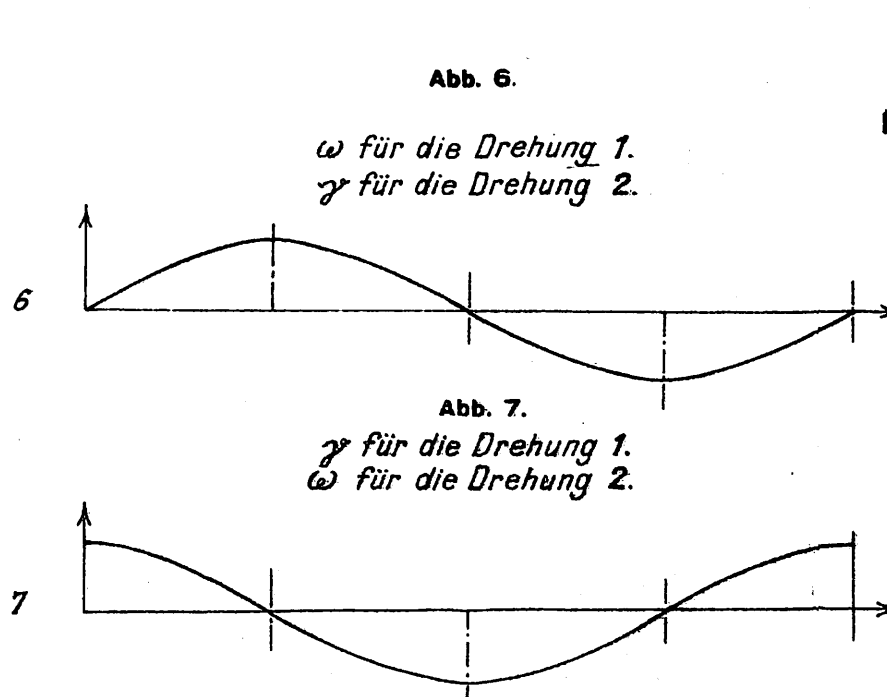
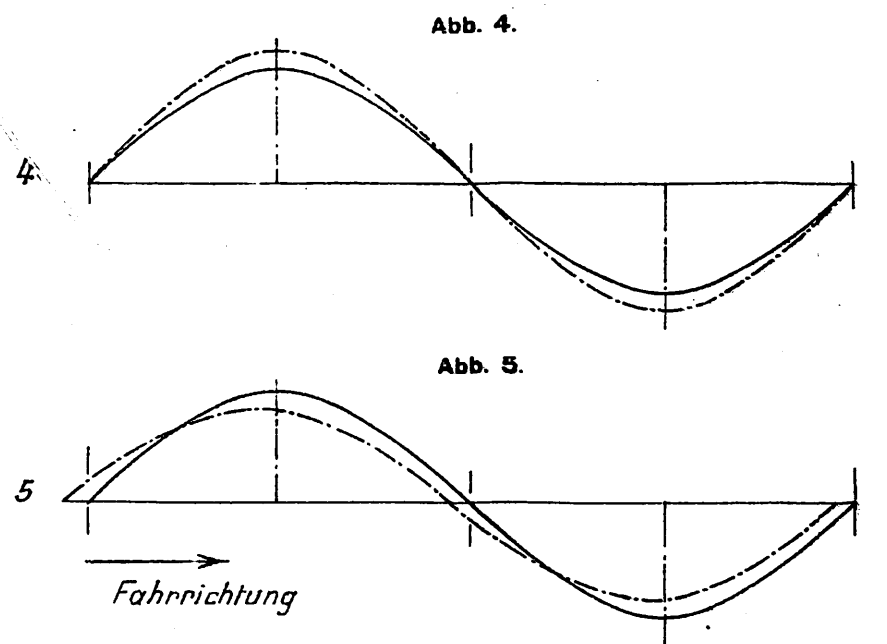
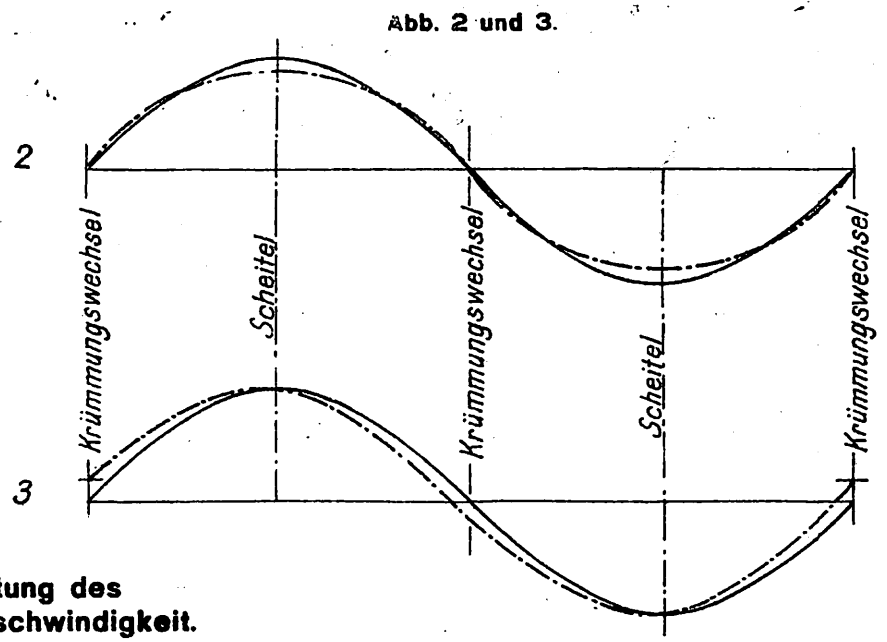
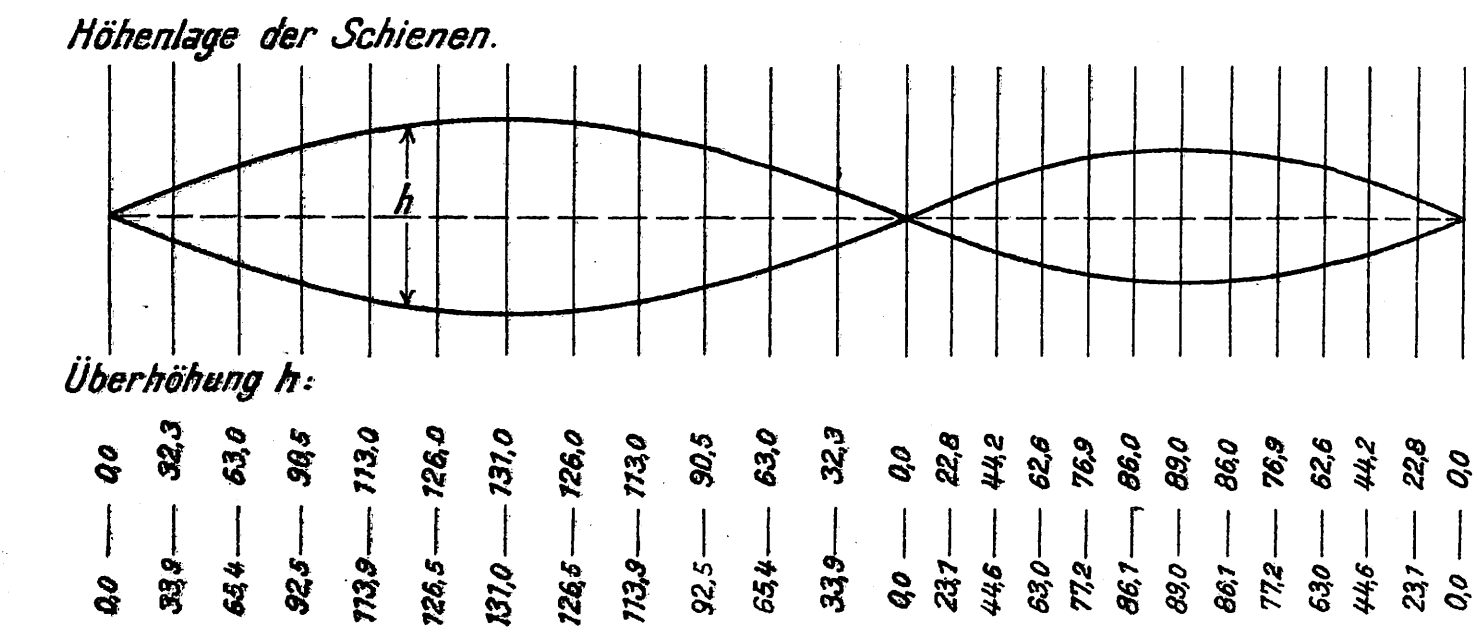
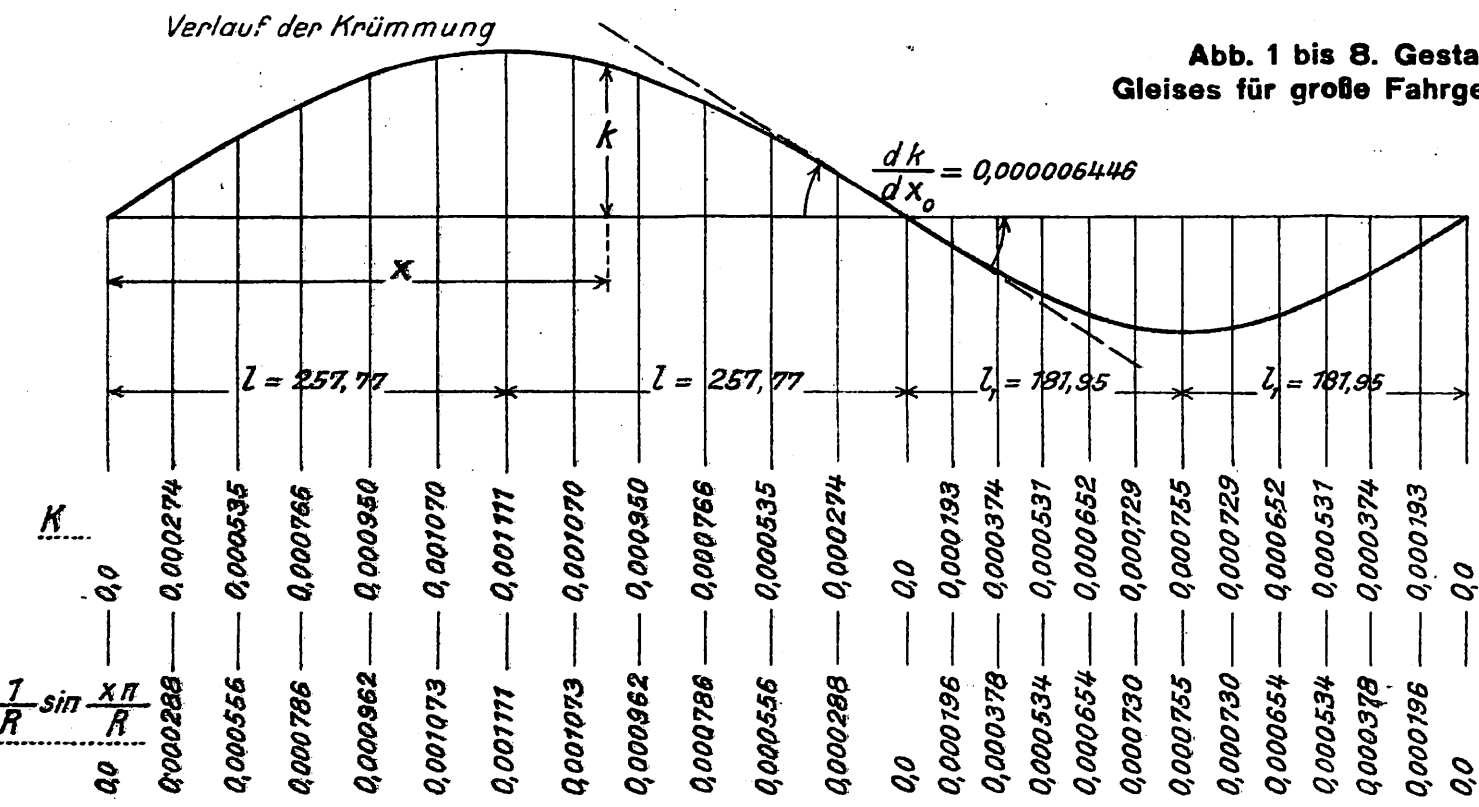
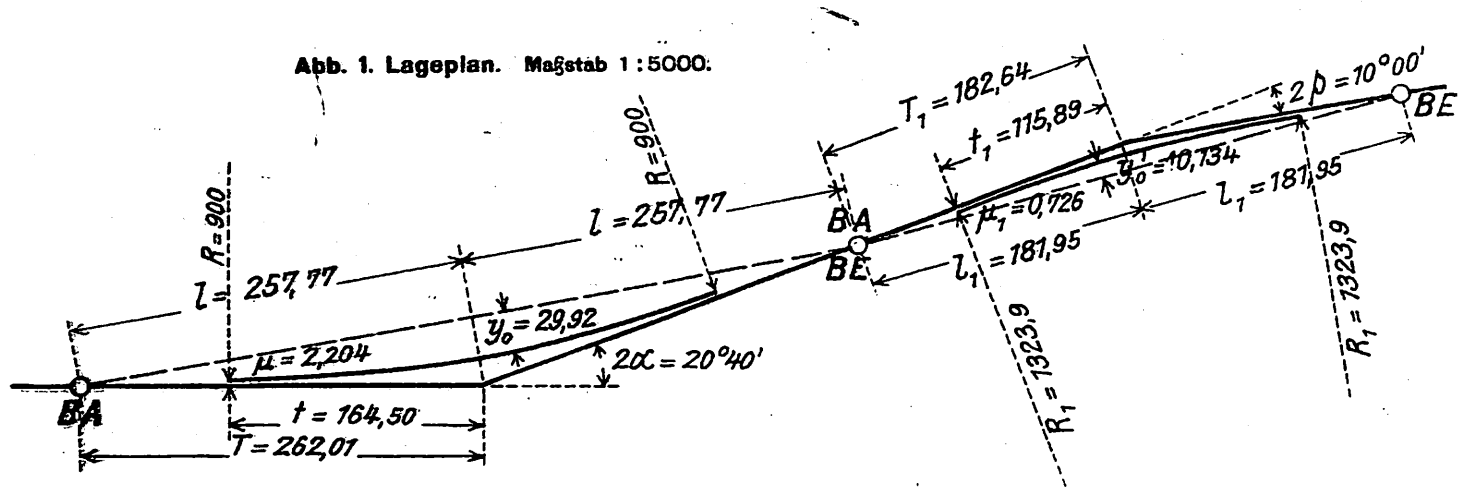


Abb. 1 bis 8. Schwellenschiene.

Abb. 1. Querschnitte der Schwellenschiene und Stuhllasche. Maßstab 1:5.

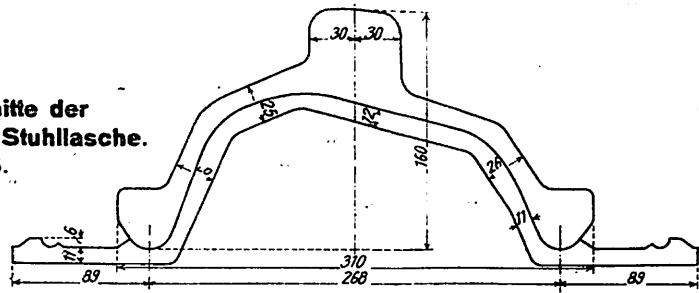


Abb. 3. Befestigung der Schwellenschiene auf einer Mittelschwelle. Maßstab 1:5.

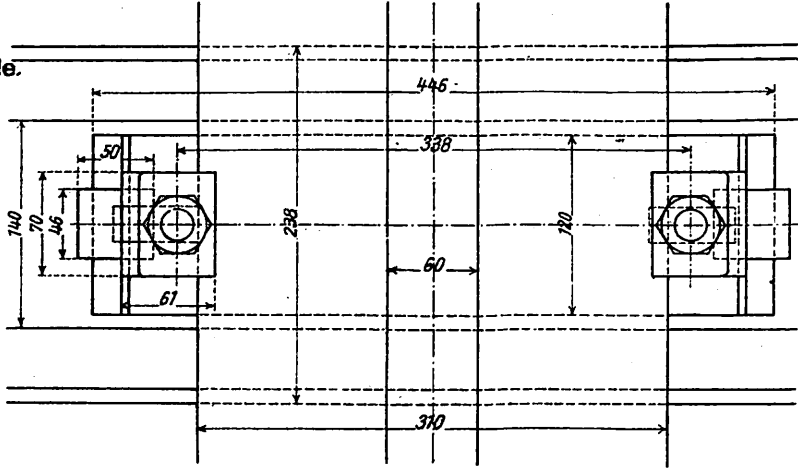
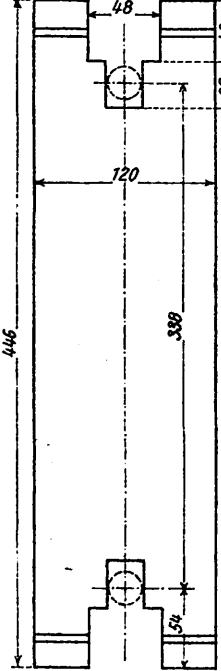


Abb. 2. Stuhllasche auf einer Mittelschwelle. Grundriß. Maßstab 1:5.



Bedarf für 9 m Gleis.

Gegenstand	Stück	Gewicht einzel, kg	zusammen, kg
Schwellenschienen 75 kg/m	2	675,00	1350,00
Stoß-Stuhllaschen	2	23,20	46,4
Mittel-Stuhllaschen	4	5,80	23,2
Beilagen für Spurerweiterung	12	0,27	3,2
Klemmplatten	12	0,55	6,6
Querschwellen	3	75,00	225,0
Schwellenschrauben	12	0,62	7,4
Laschenschrauben	26	0,40	10,4
Spannringe	26	0,05	1,3
Summe			1673,5
			= 185,9 kg/m

Abb. 4. Querschnitt der Stoßverbindung auf Querschwellenmitte. Maßstab 1:5

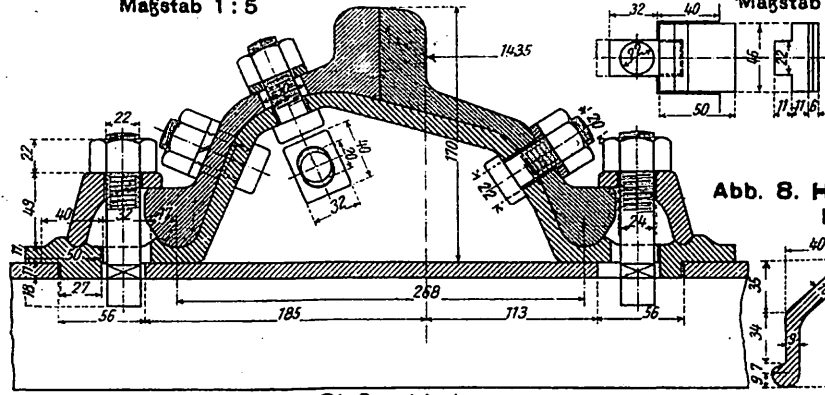


Abb. 7. Grundriß der Befestigung und Kreuzriß der Beilage ohne Klemmplatten. Maßstab 1:5.

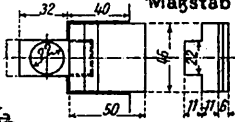


Abb. 8. Halbe Querschwelle. Maßstab 1:5.

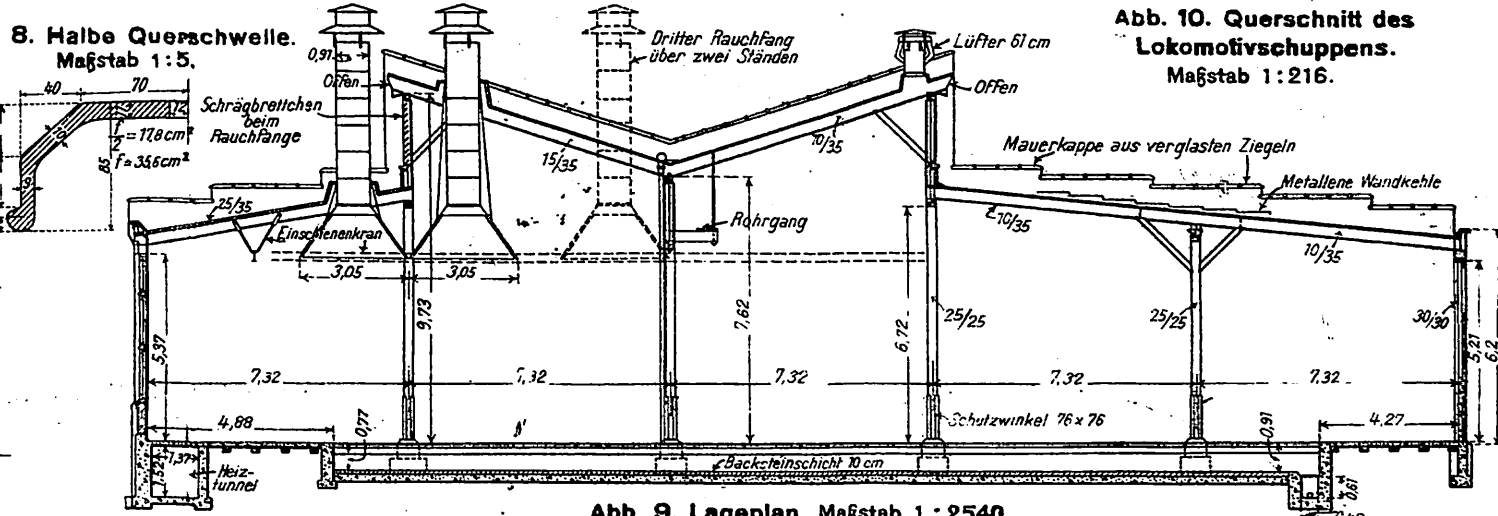


Abb. 5. Grundriß der Stoßverbindung. Maßstab 1:5

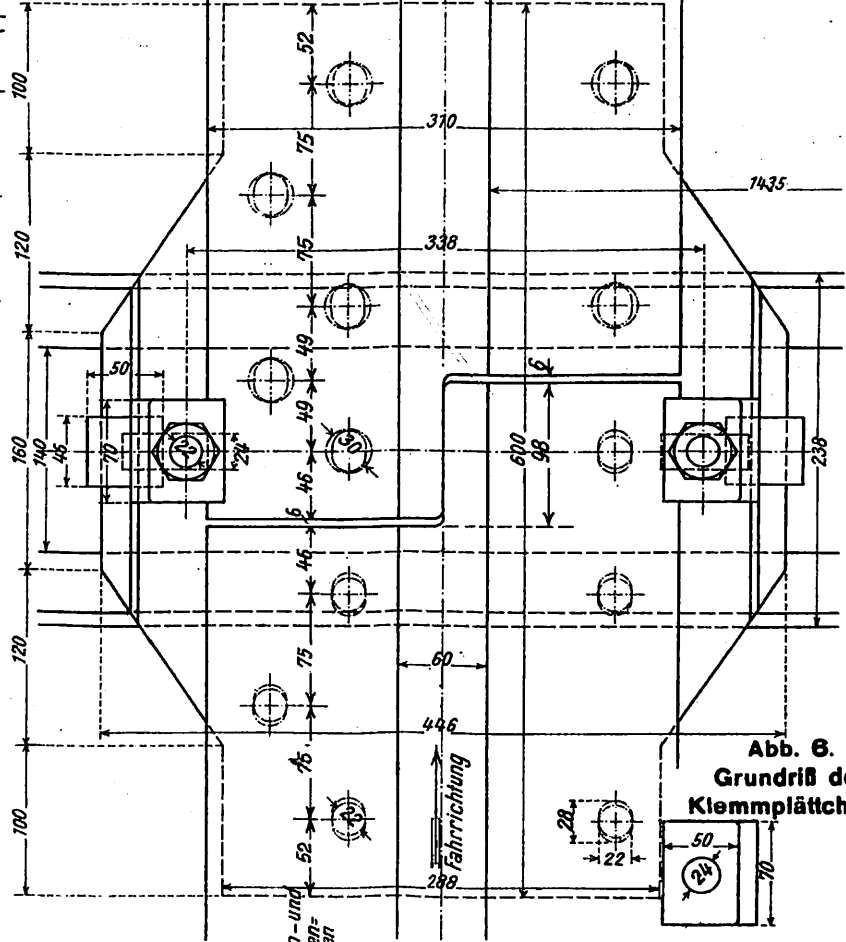


Abb. 6. Grundriß des Klemmplättchens.

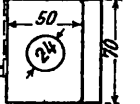


Abb. 9 und 10. Neue Lokomotivanlagen in Clifton Forge, Virginien.

Abb. 10. Querschnitt des Lokomotivschuppens. Maßstab 1:216.

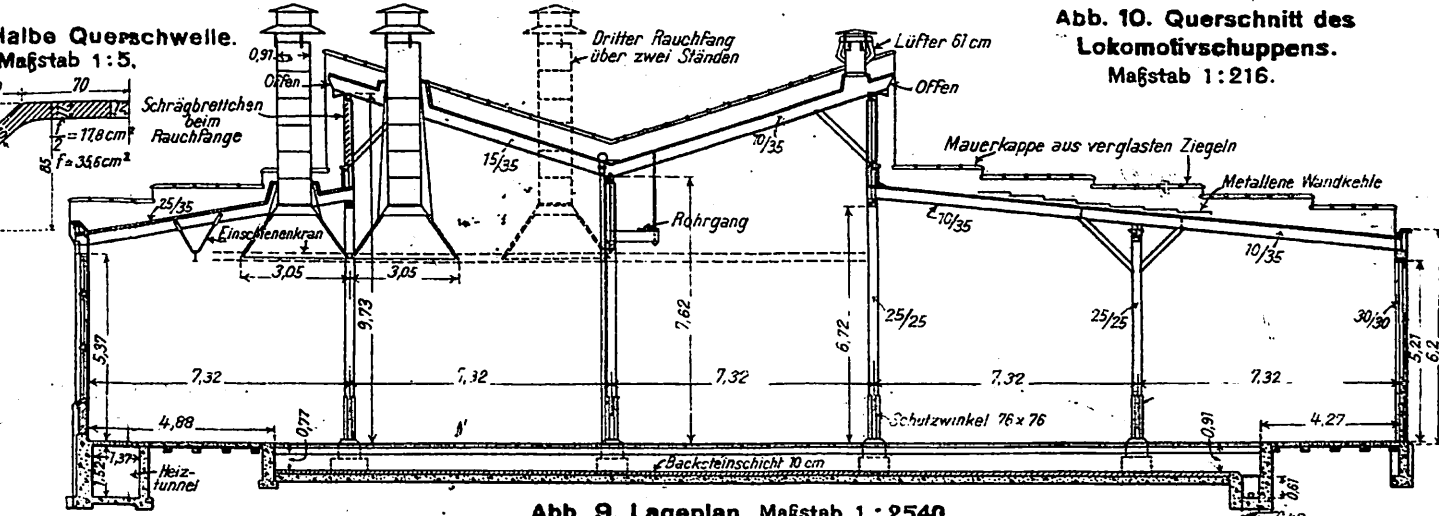


Abb. 9. Lageplan. Maßstab 1:2540.

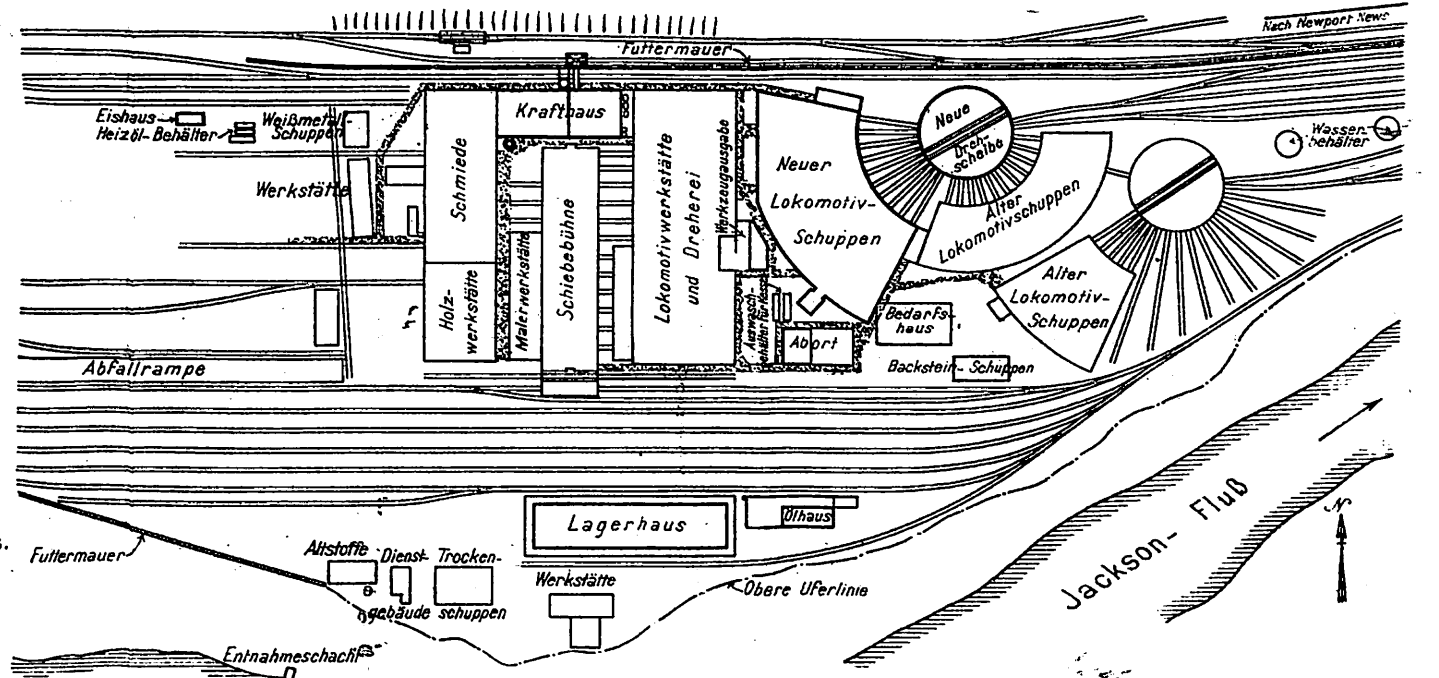


Abb. 12. Querschnitt. Maßstab 1:680.

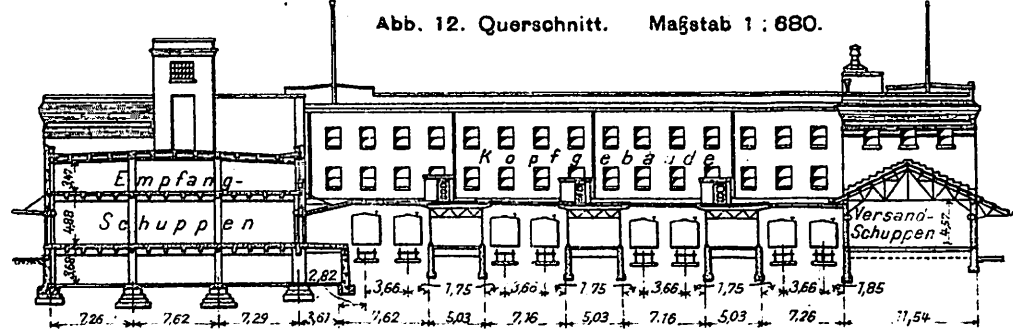


Abb. 11 und 12. Güterschuppen der Neuyork-Zentralbahn in Cleveland.

Abb. 11. Grundriß. Maßstab 1:2600.

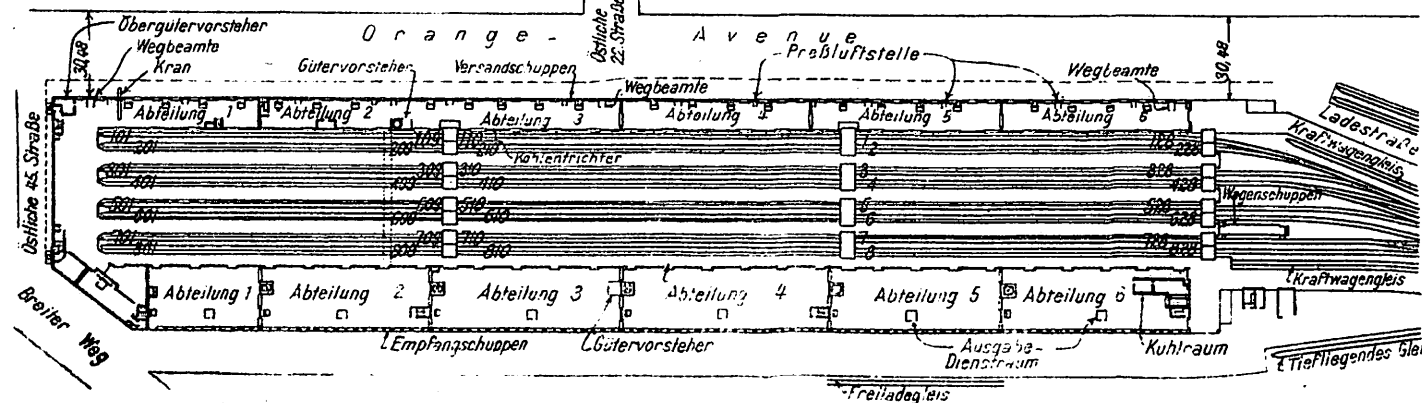
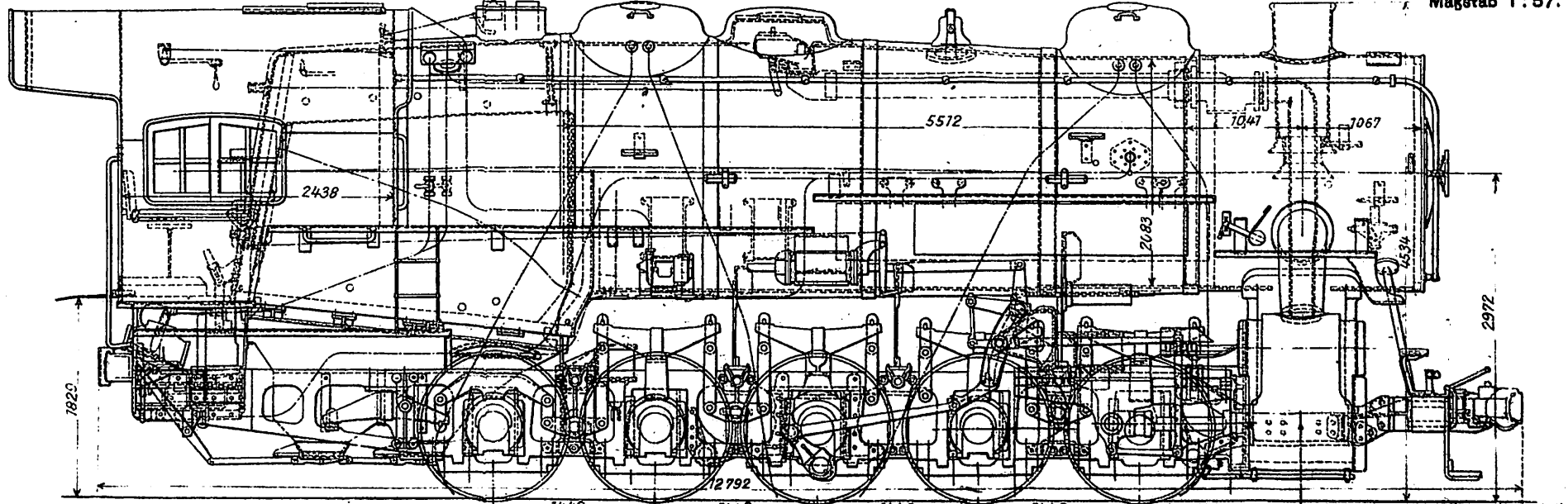


Abb. 13. E. II. T. F.-Verschiebelokomotive der Chesapeake- und Ohio-Bahn. Maßstab 1:57.



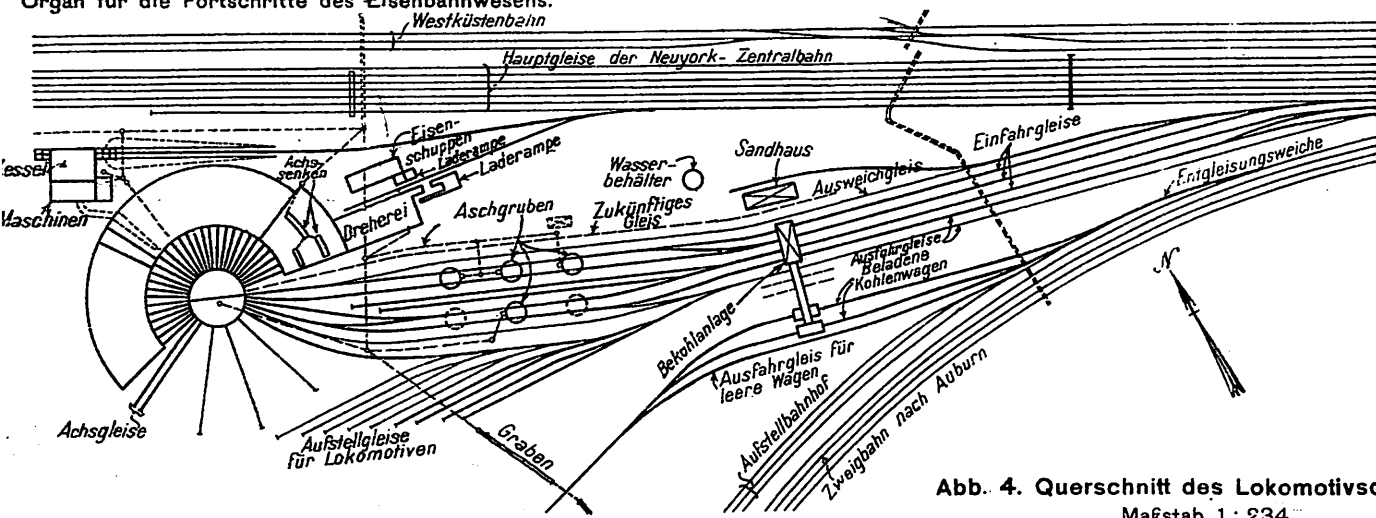


Abb. 1. Lageplan.

Maßstab 1: 410.

Abb. 1 bis 4. Lokomotivbahnhof Solvay der New York-Zentralbahn.

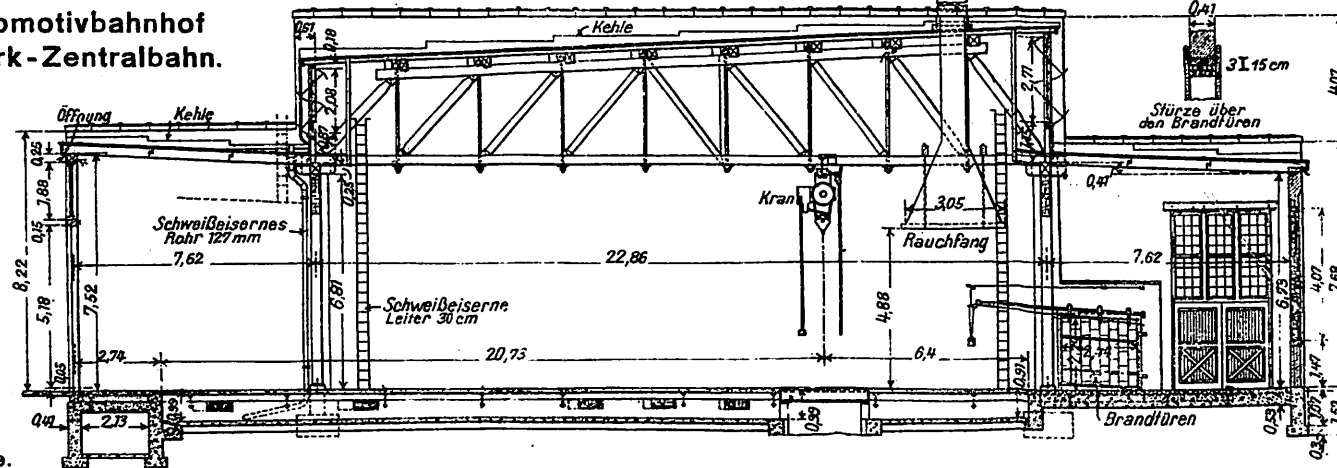


Abb. 2 und 3. Aschgrube. Maßstab 1: 160.

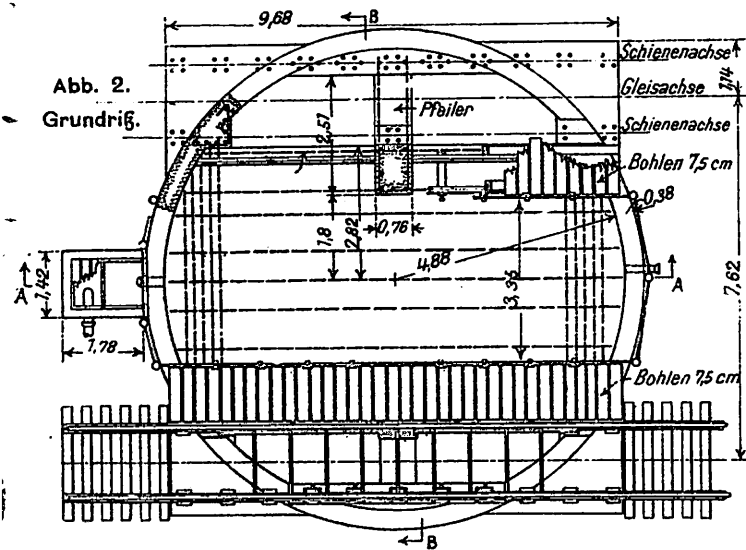


Abb. 3. Querschnitt. B-B.

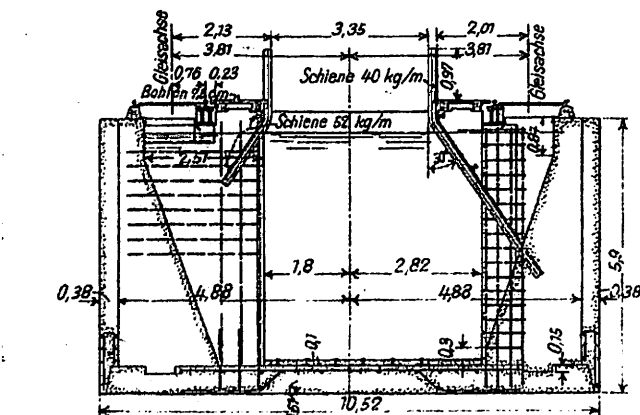


Abb. 5. Ergänzung der Untergrundbahn in London.

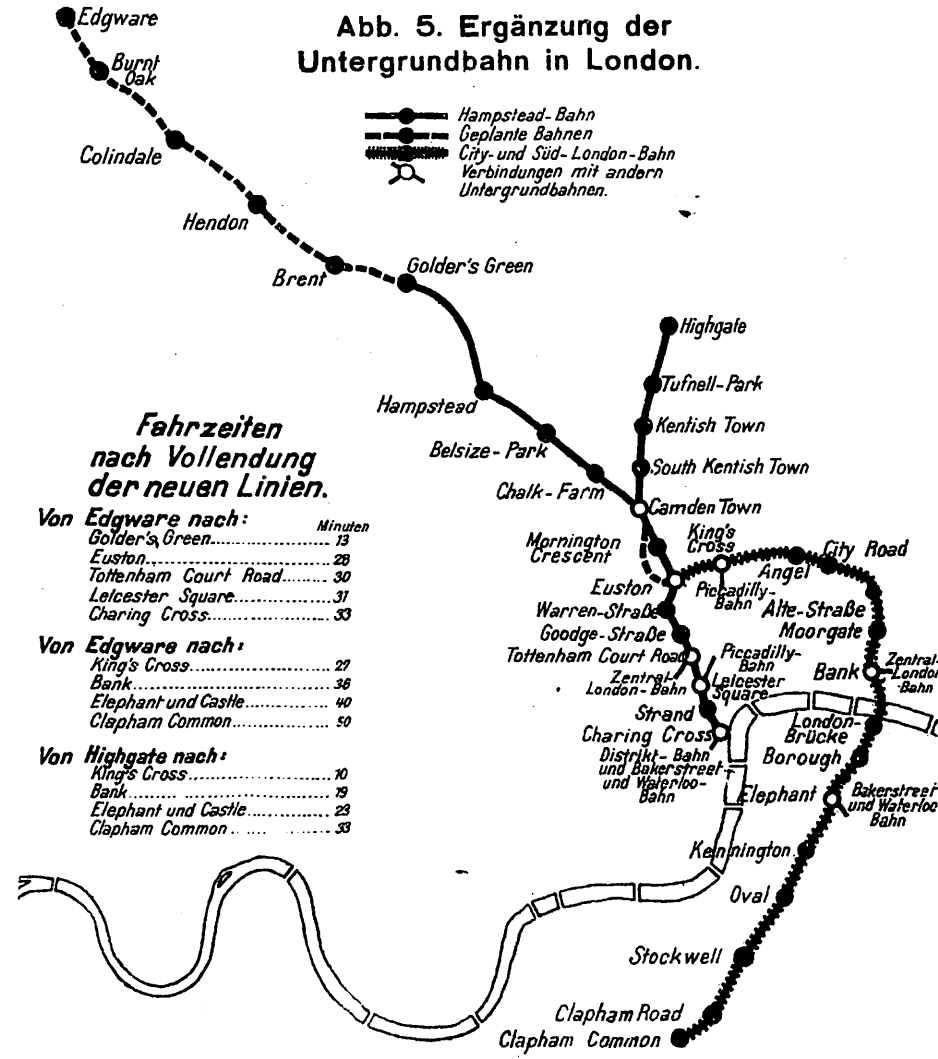


Abb. 1. und 2. Bekohlanlage.

Abb. 1. Querschnitt. Maßstab 1:125.

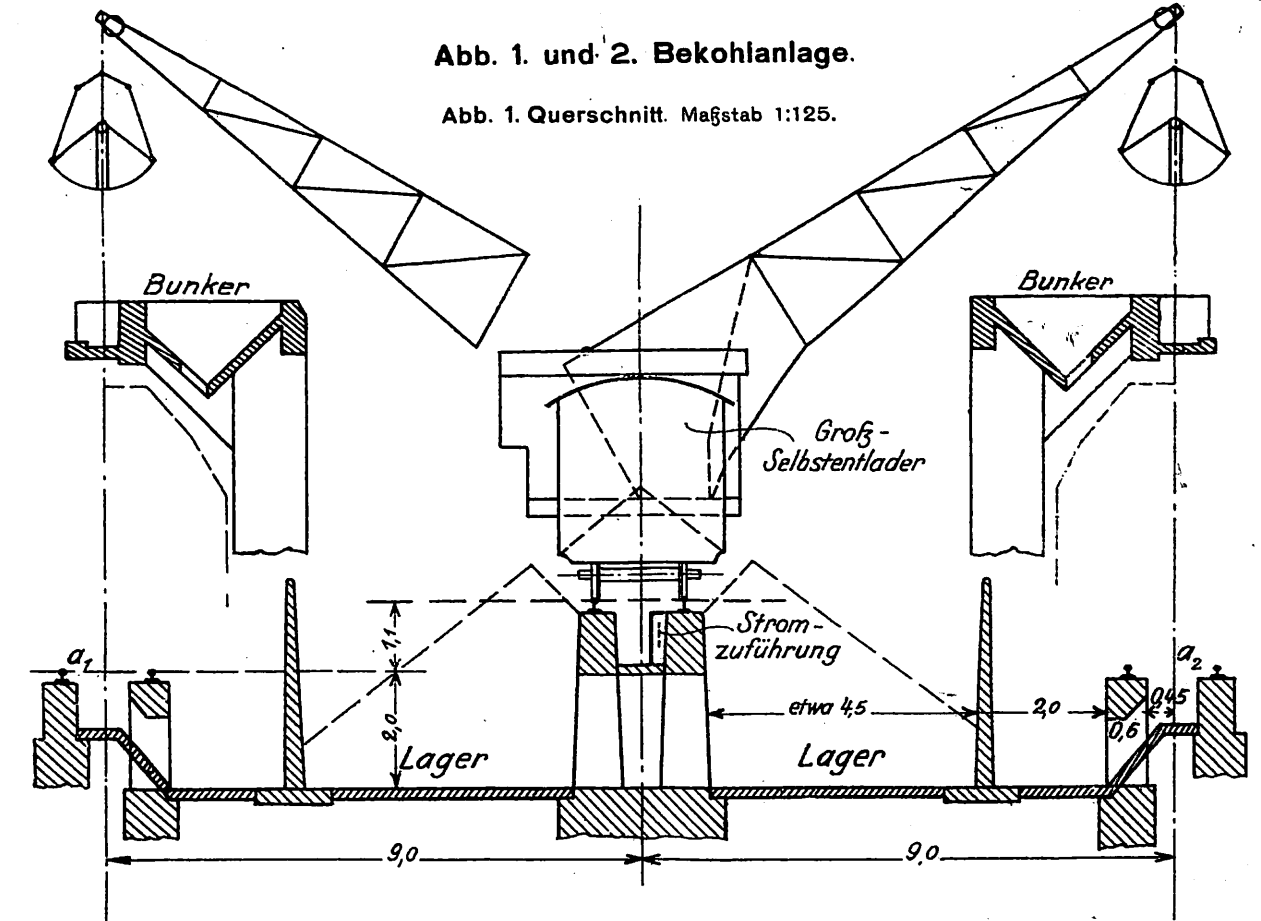


Abb. 2. Lageplan. Maßstab 1: 1000.

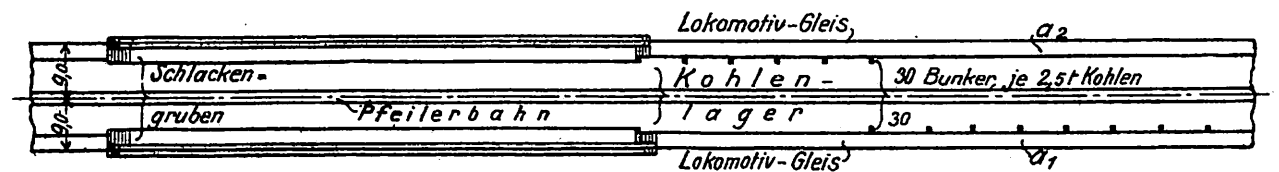
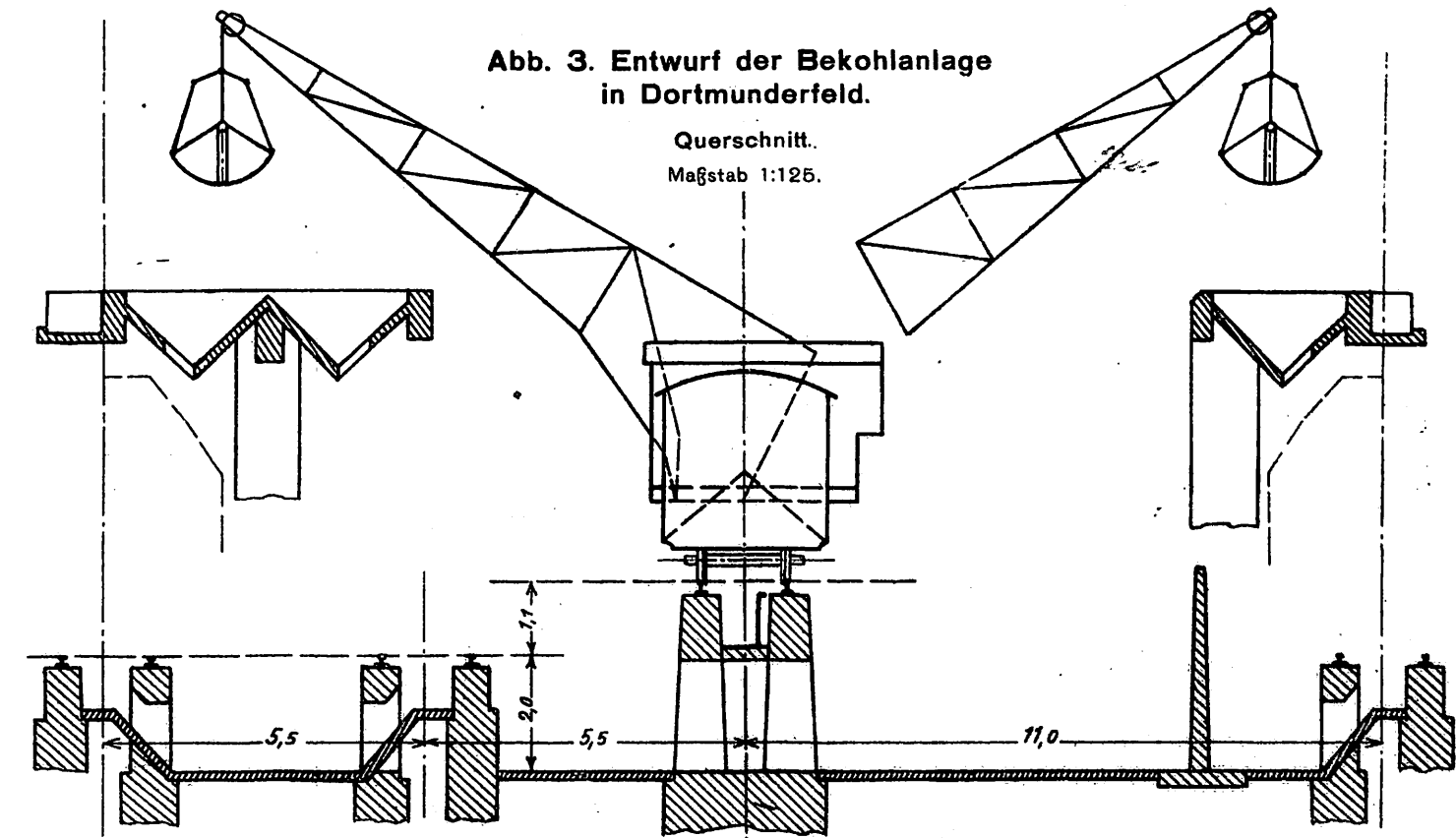


Abb. 3. Entwurf der Bekohlanlage in Dortmunderfeld.

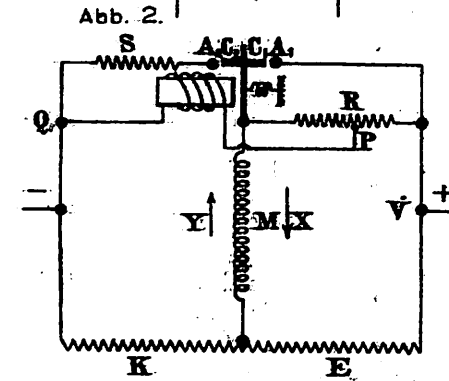
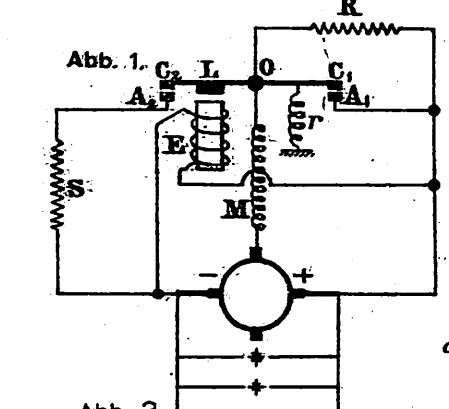
Querschnitt. Maßstab 1:125.



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

C.W.Kreidels Verlag, Berlin.

Abb. 1. und 2. Grundsätzliche Schaltübersichten.



Zu Abb. 3.
 A Stromerzeuger
 B Stromspeicher
 C Ausschalter
 L Lampen
 a Hauptstrom-Spule des Elektromagneten
 b Nebenschluß-Spule des Elektromagneten
 c, d, e, f feste Stromschließer
 m, n bewegliche Stromschließer
 r Anker
 r' Feder

Abb. 3. Schaltübersicht des Verbinders.

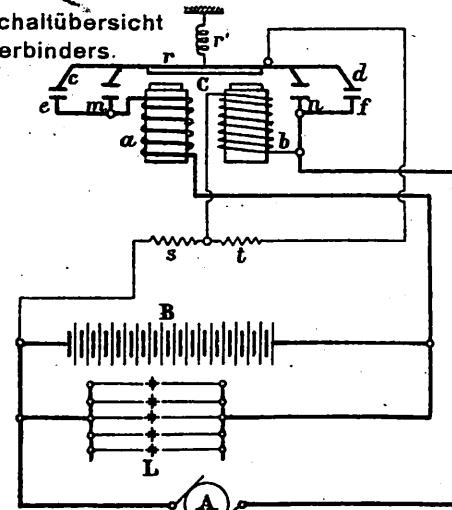


Abb. 10. Querschnitt A-A. Maßstab 1:400.

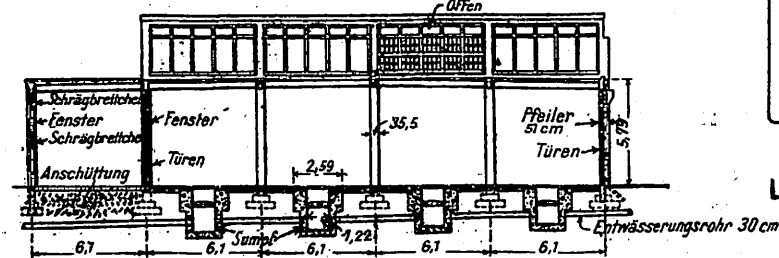


Abb. 8. Grundriß. Maßstab 1:410.

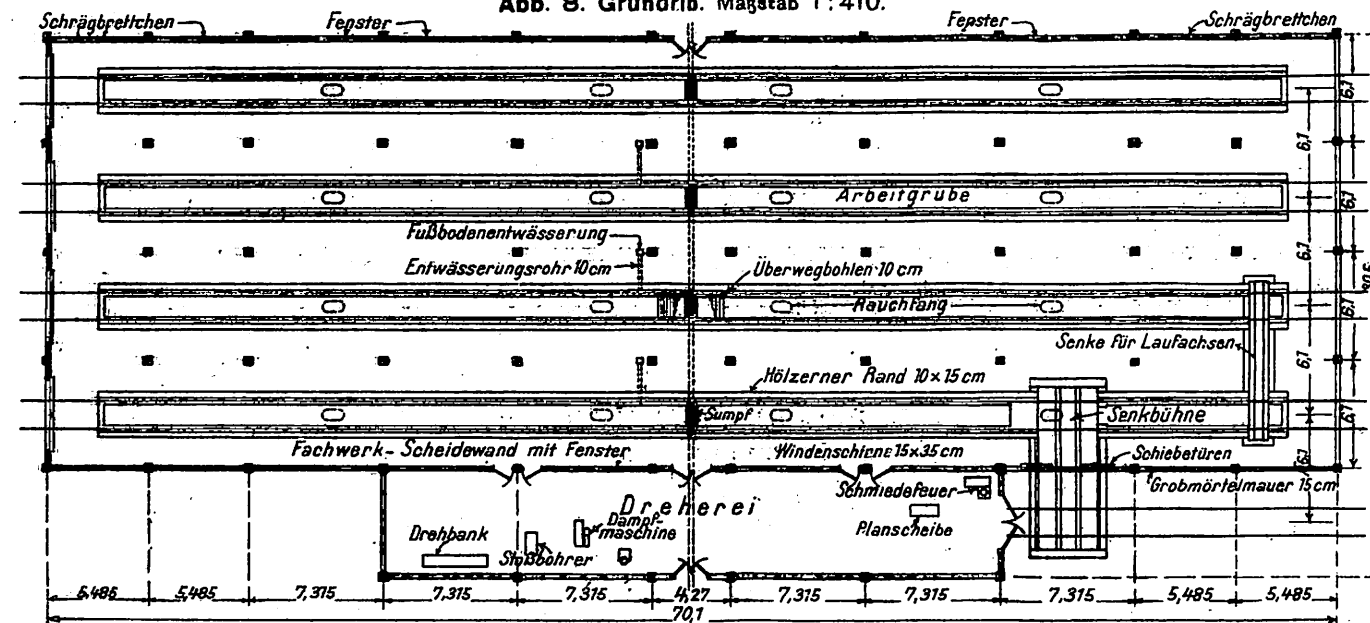


Abb. 9. Längsschnitt. Maßstab 1:400.

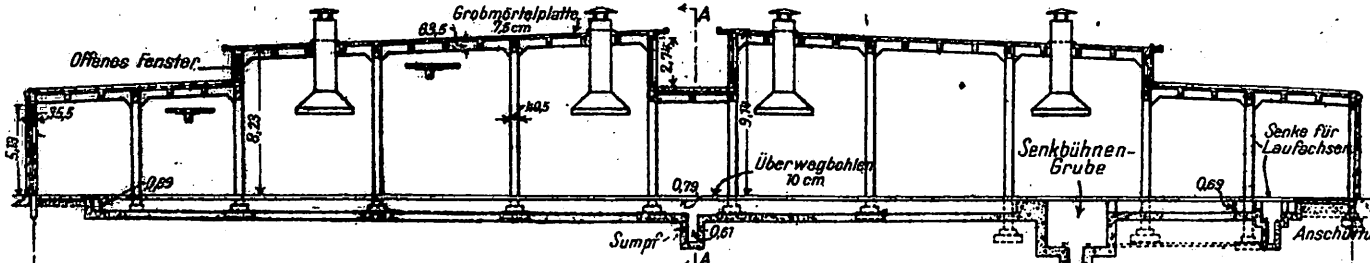


Abb. 17. Schaltübersicht für die Deckung der von A abfahrenden Züge.

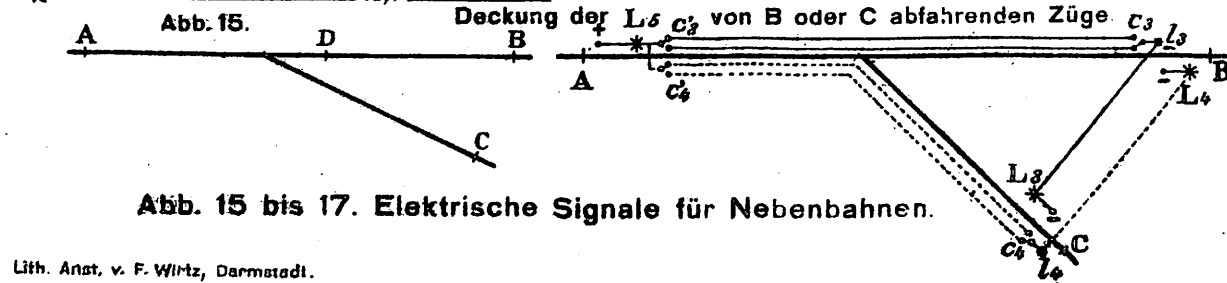


Abb. 1. bis 4. Elektrische Zugbeleuchtung der französischen Staatsbahnen.

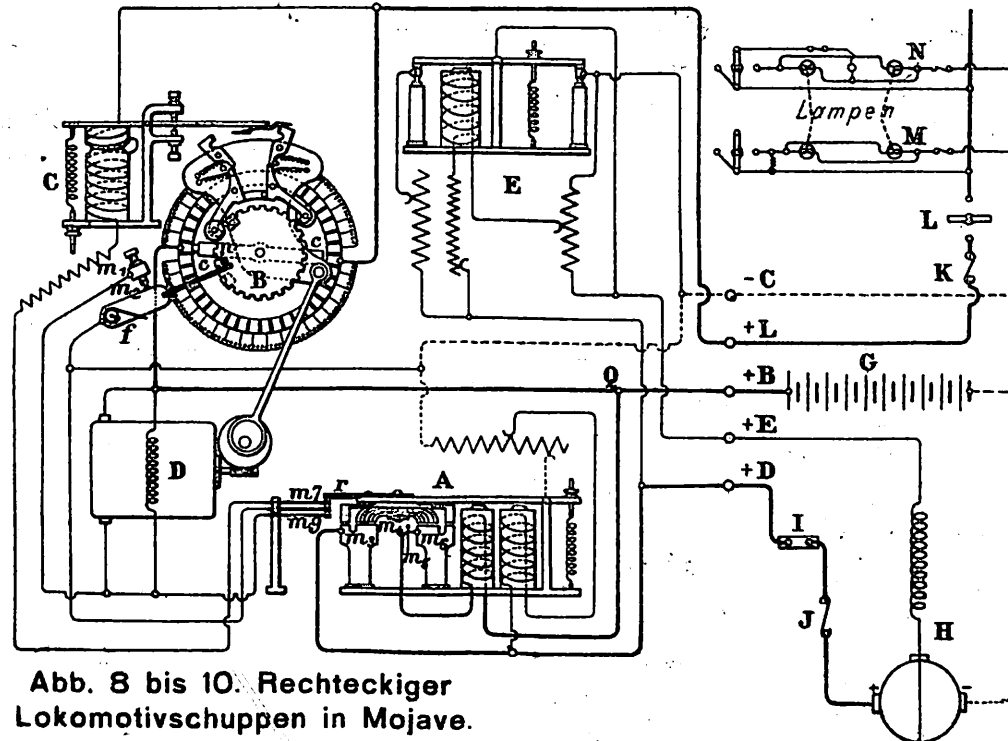


Abb. 8 bis 10. Rechteckiger Lokomotivschuppen in Mojave.

Abb. 11 und 12. Feuerkiste mit Saugrohren nach Nicholson.

Abb. 11. Längsschnitt.

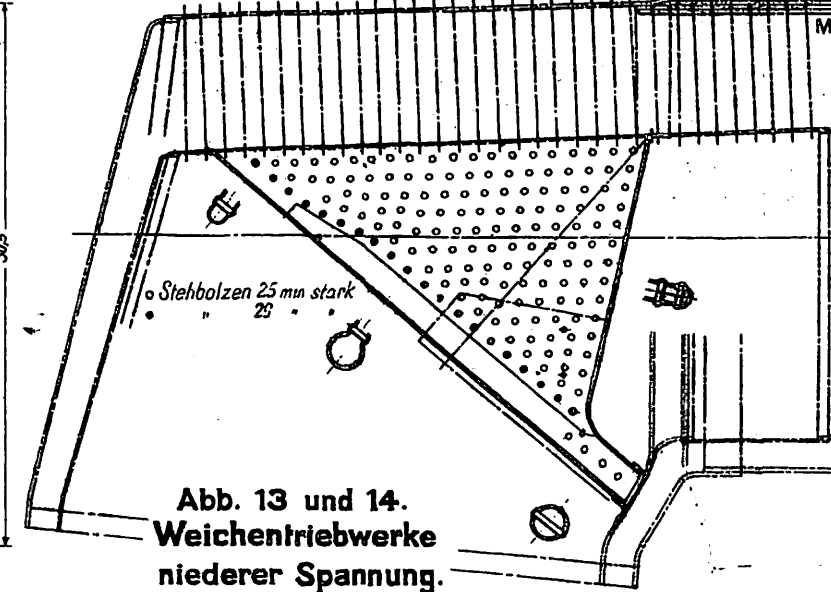


Abb. 12. Querschnitt.

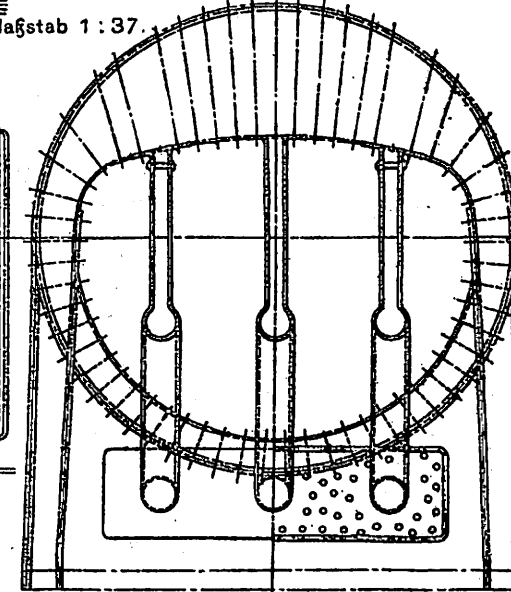


Abb. 13 und 14. Weichentriebwerke niederer Spannung.

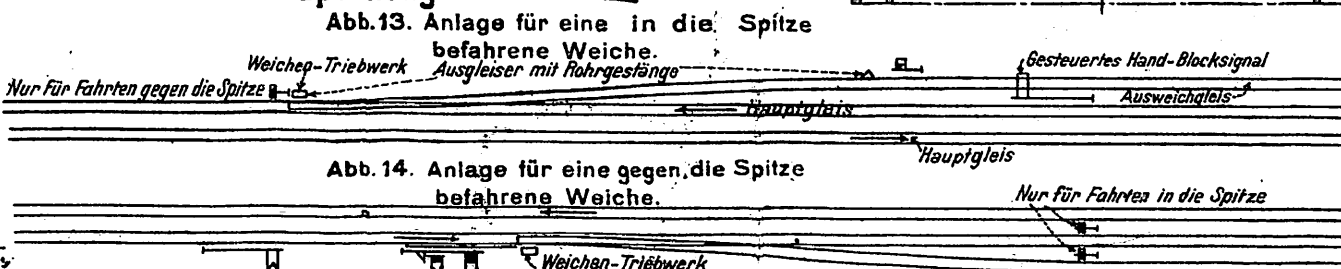


Abb. 16. Schaltübersicht für die Deckung der von A abfahrenden Züge.

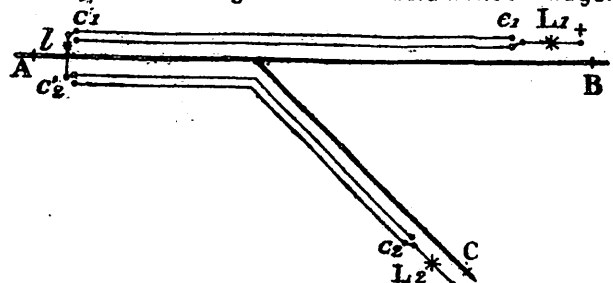


Abb. 5 bis 7. Elektrische Zugbeleuchtung nach Stone-Lilliput.

Abb. 4. Allgemeine Schaltübersicht.
 A Verbinder mit seinem Widerstand für Steuerung der Stromabnehmer des Hülfsstreifers,
 B Widerstand der Lampen,
 C Reglerwage des Widerstandes der Lampen,
 D Hülfsstreiber für Steuerung des Gesperres des Widerstandes der Lampen,
 E Schwingen
 F Stromschließer zum Halten des Hülfsstreifers am Stromspeicher bis zur Rückkehr des Widerstandes der Lampen auf Null,
 G Stromspeicher aus 10 Zellen für 150 Ast,
 H Stromerzeuger,
 I Nebenschluß für Einschaltung eines Strommessers,
 J, K Sicherungen
 L Offner des Stromkreises der Lampen,
 M Anordnung der Lampen mit Einstellung als Nachtlampe,
 N Anordnung der Lampen mit blauer Lampe.

Abb. 5. Schaltübersicht des Stromerzeugers.

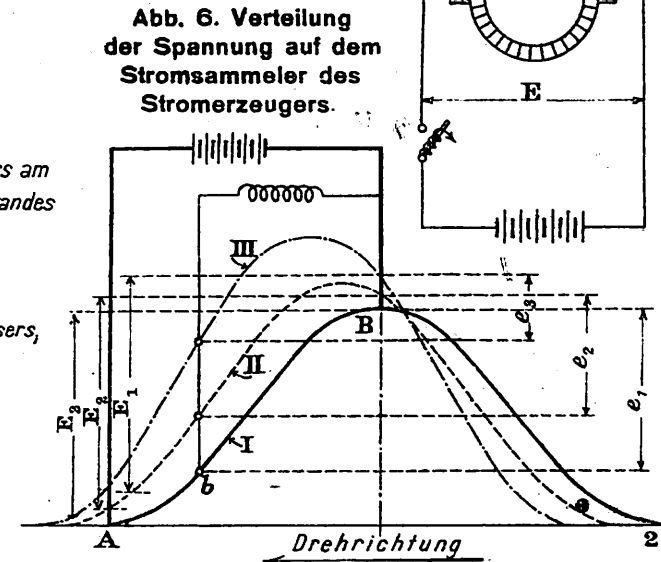


Abb. 6. Verteilung der Spannung auf dem Stromsammelr des Stromerzeugers.

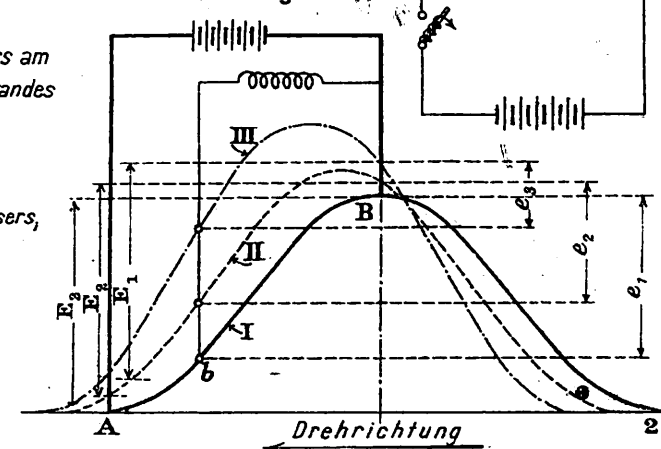


Abb. 7. Allgemeine Schaltübersicht.

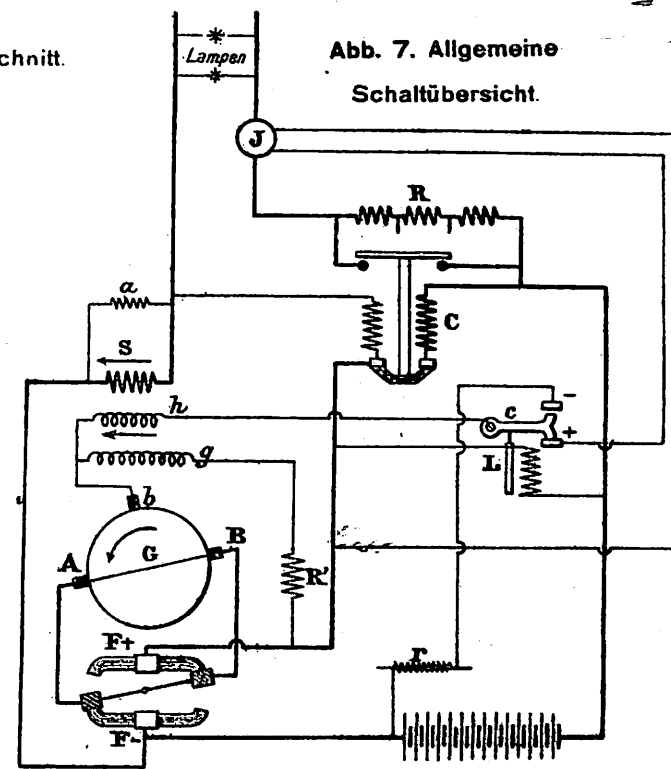


Abb. 18 und 19. Kran für elektrische Lokomotiven. Maßstab 1:170.

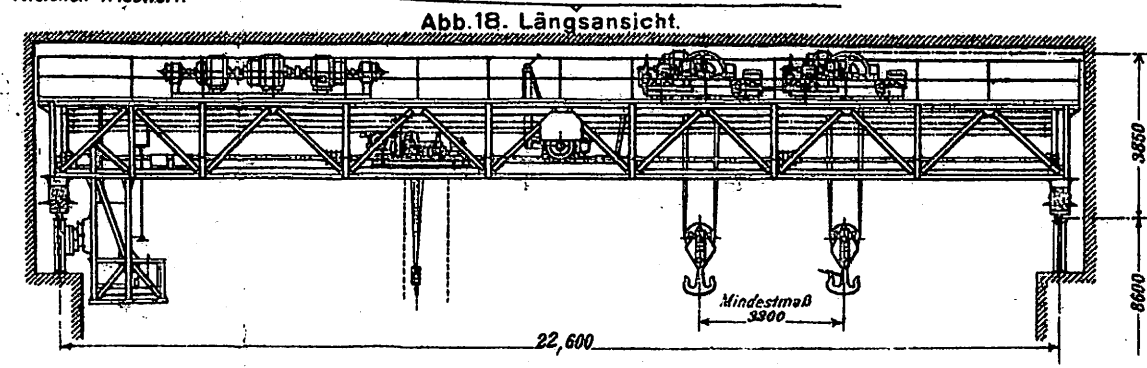


Abb. 19. Querschnitt.

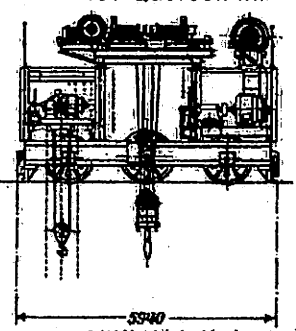


Abb. 3.

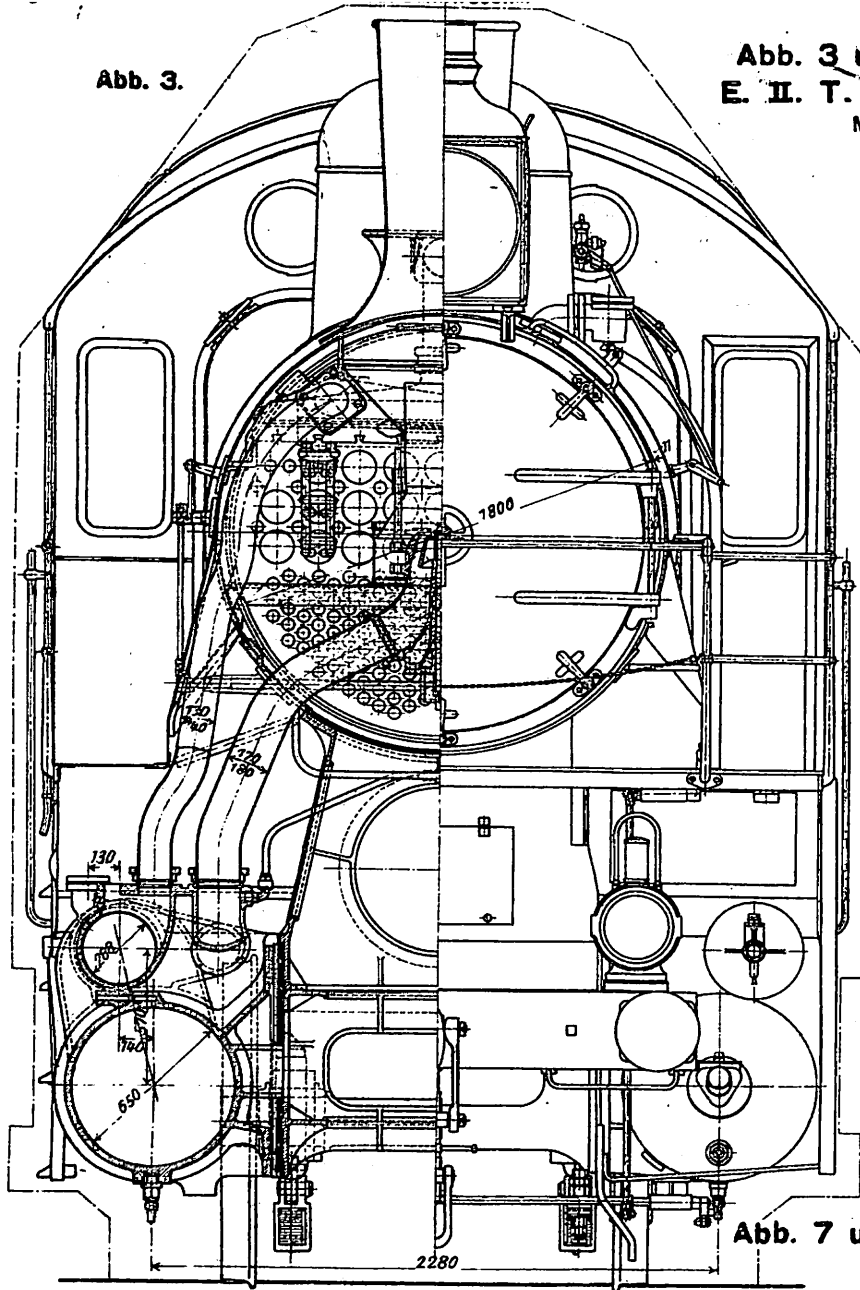


Abb. 3 und 4. Russische
E. II. T. F. G-Lokomotive.
Maßstab 1 : 30.

Abb. 4.

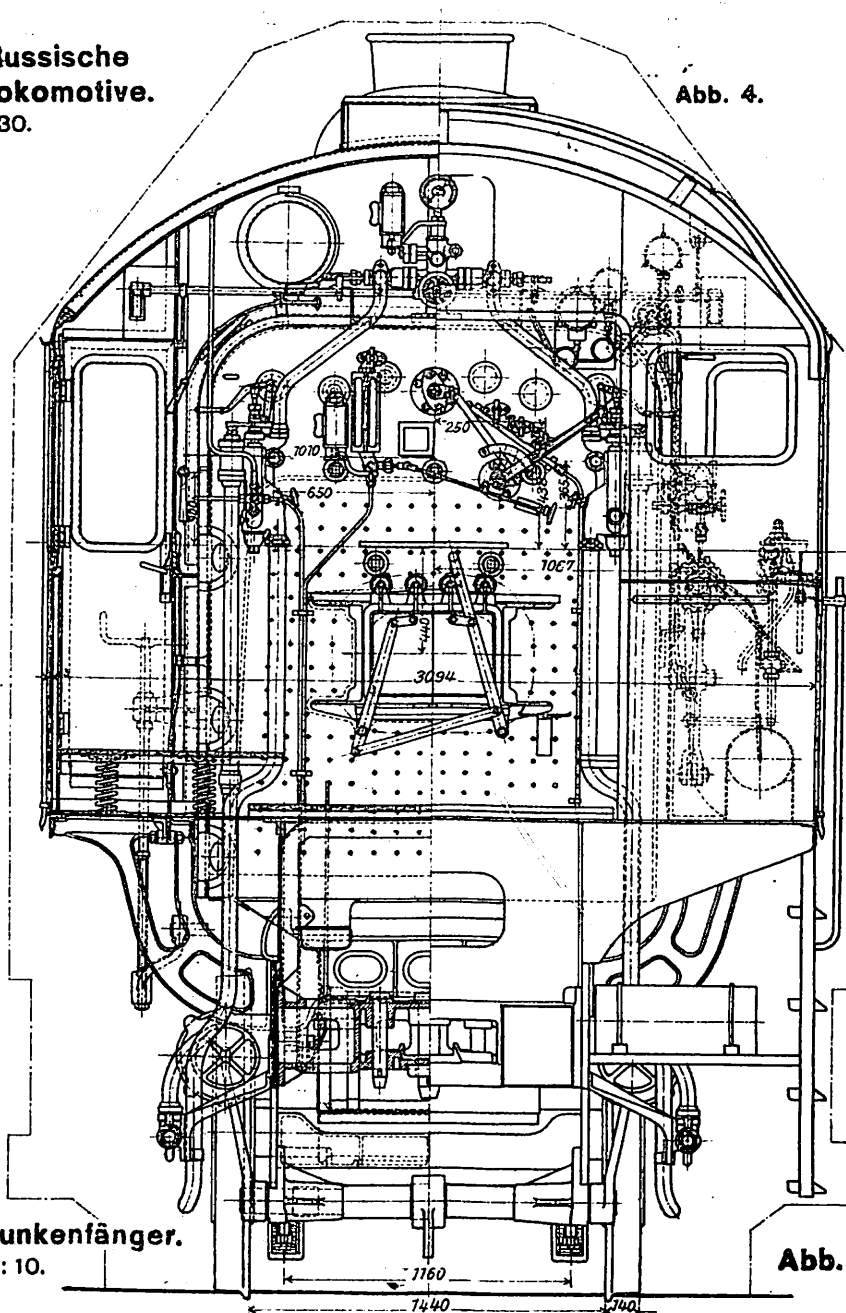


Abb. 7 und 8. Funkenfänger.
Maßstab 1 : 10.

Abb. 7.

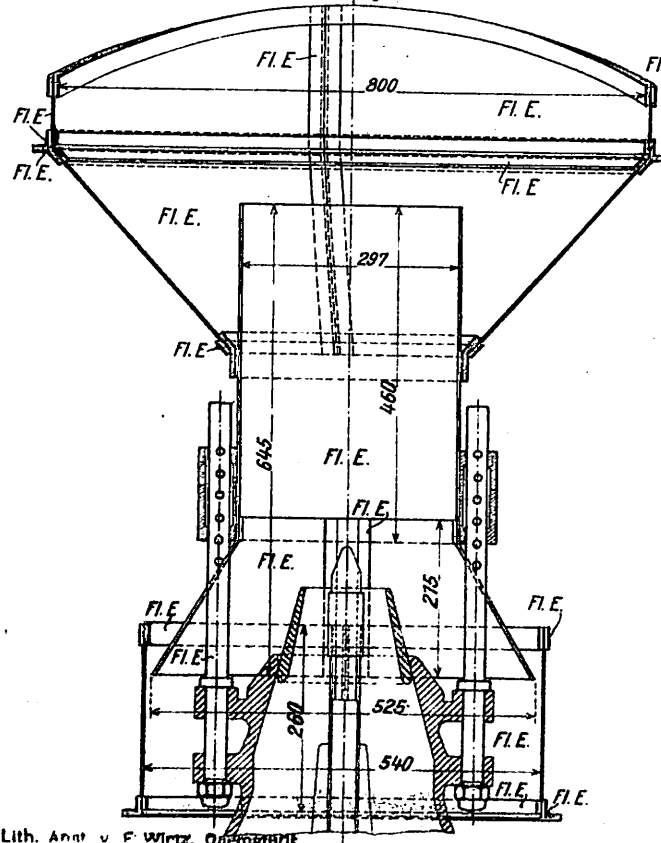


Abb. 8.

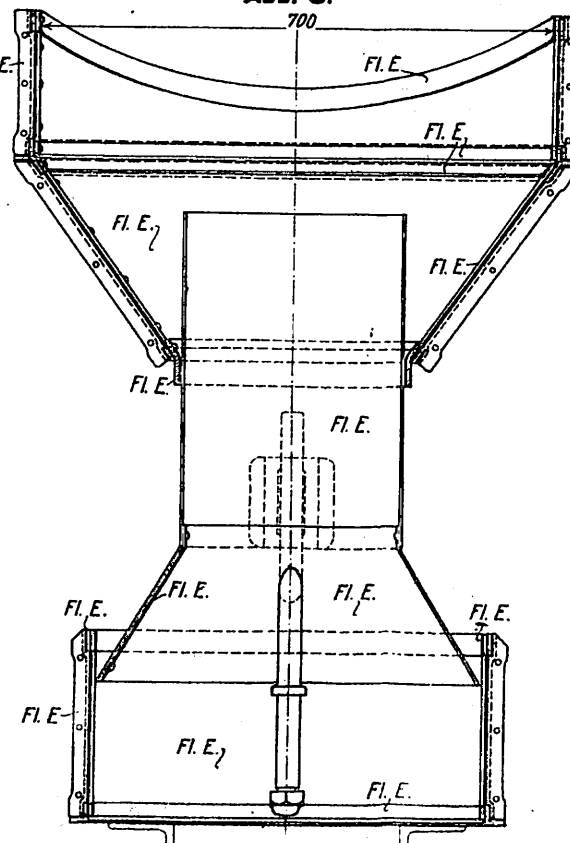


Abb. 9.

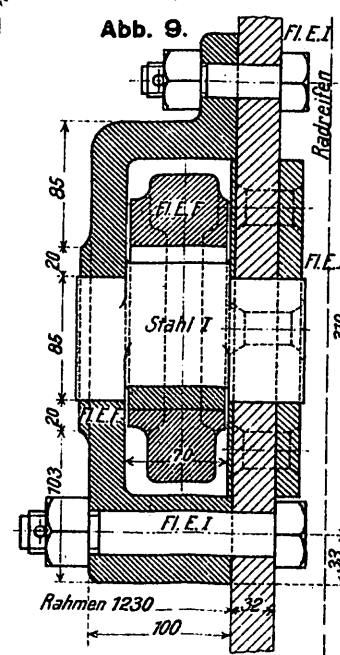


Abb. 9 bis 11. Längsausgleichhebel
und Träger.
Maßstab 1 : 5.

Abb. 10.

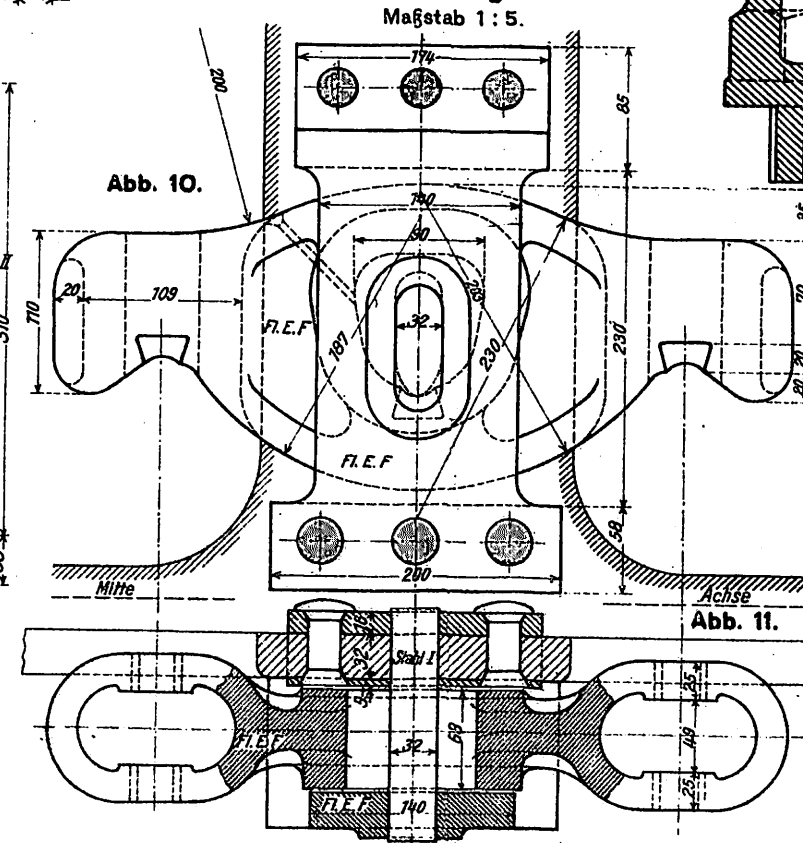


Abb. 11.

Abb. 5.

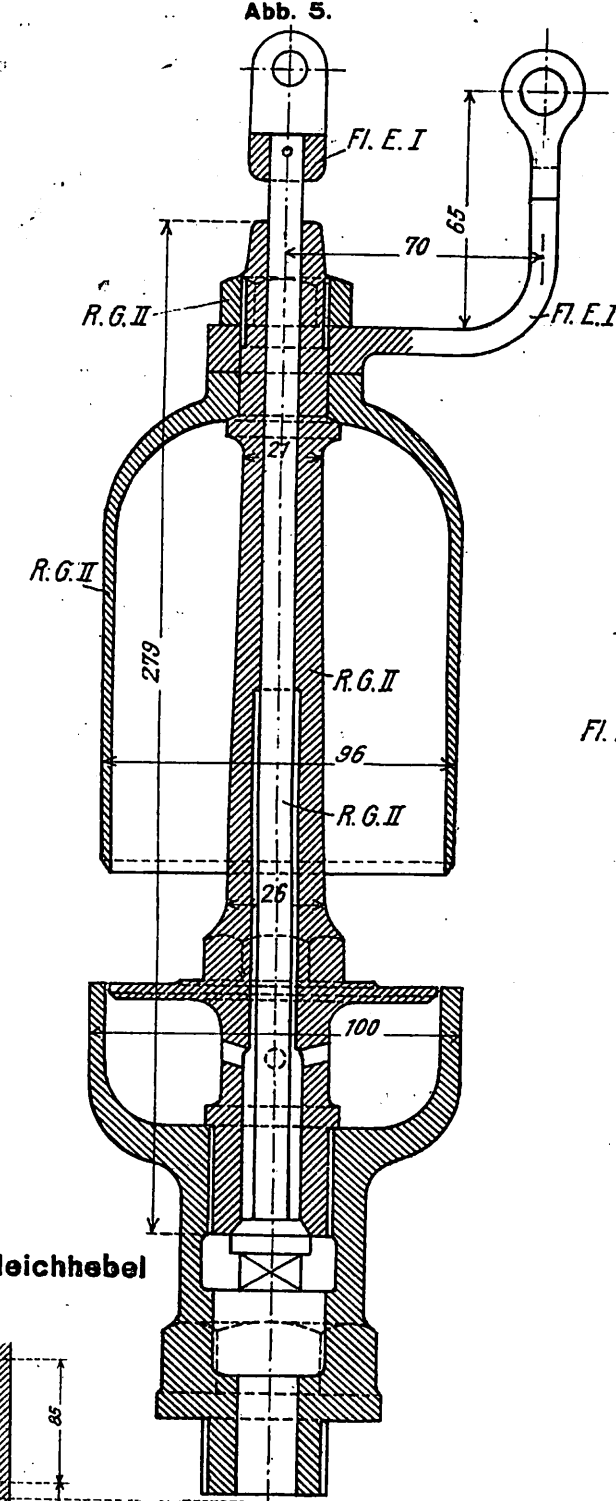


Abb. 5 und 6. Dampfpipe.
Maßstab 1 : 2.

Abb. 6.

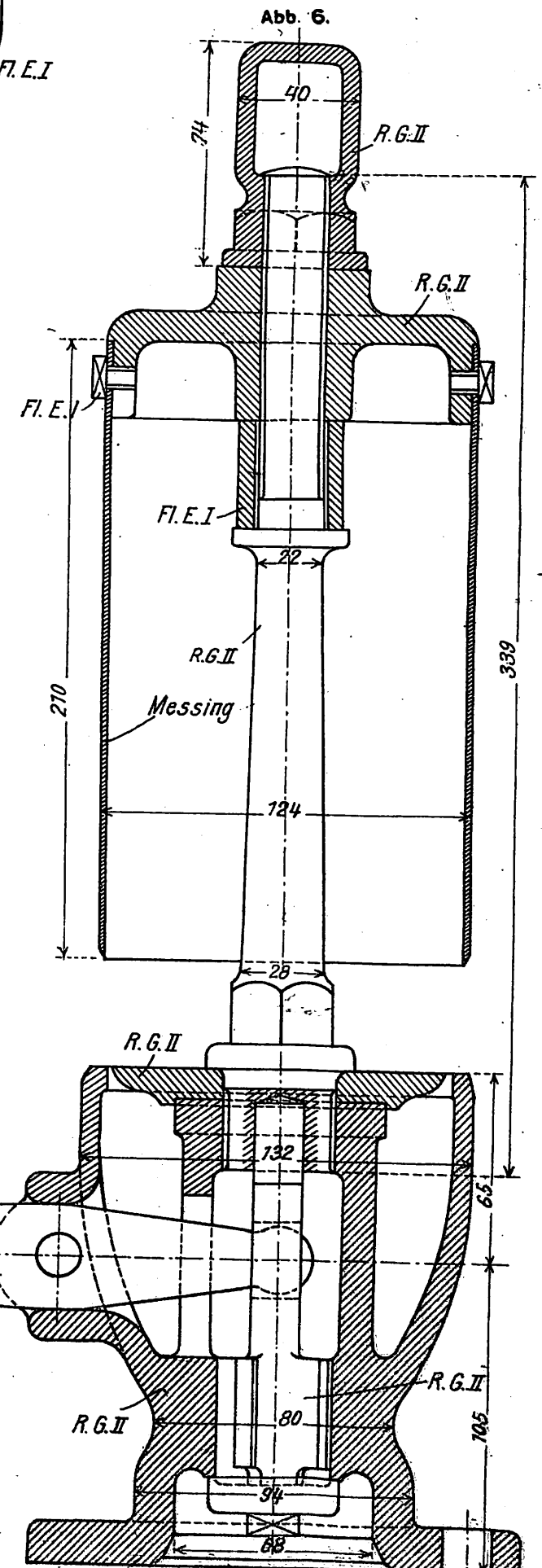


Abb. 12 bis 15. Tender der russischen E. II. T. Г. G-Lokomotive.

Abb. 12.

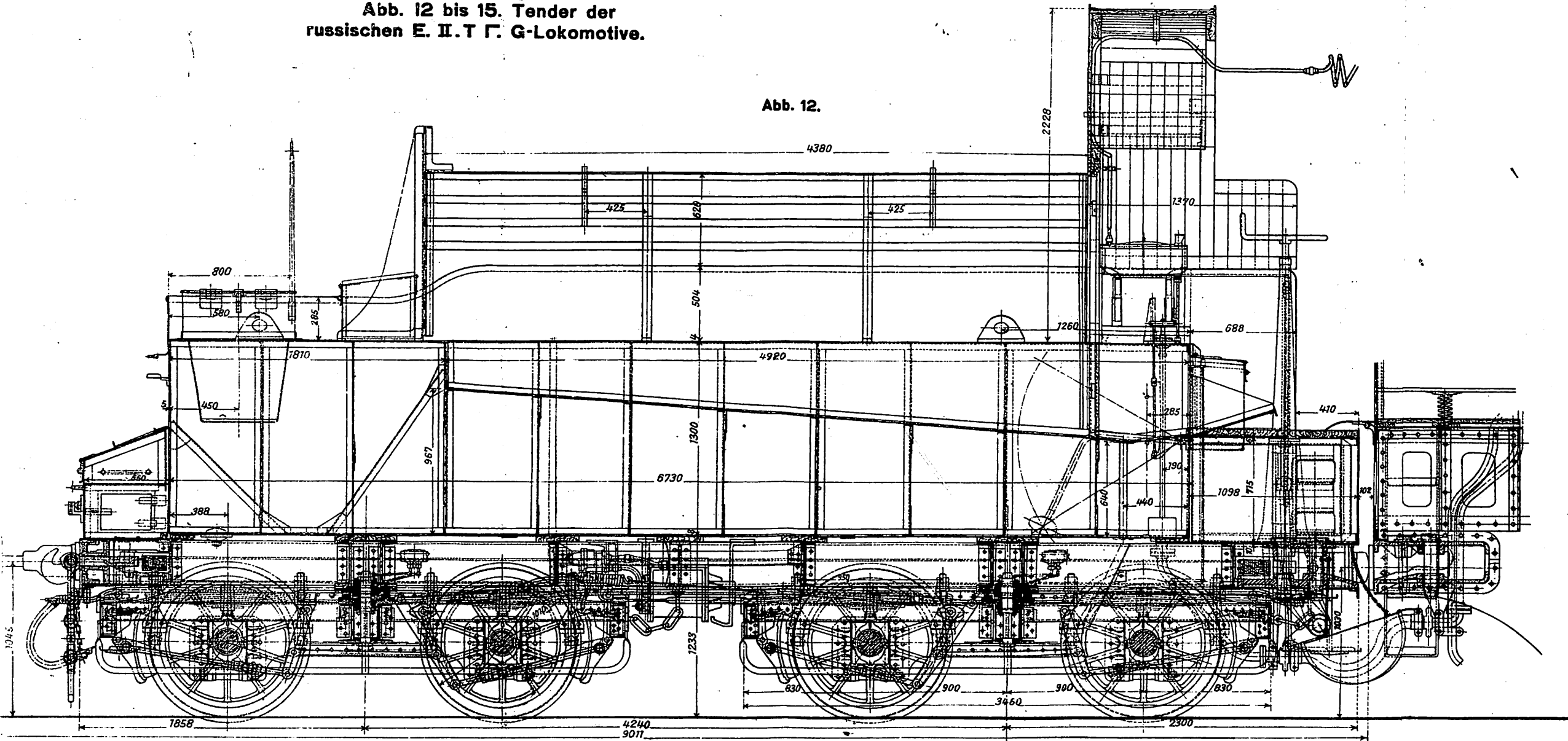


Abb. 14.

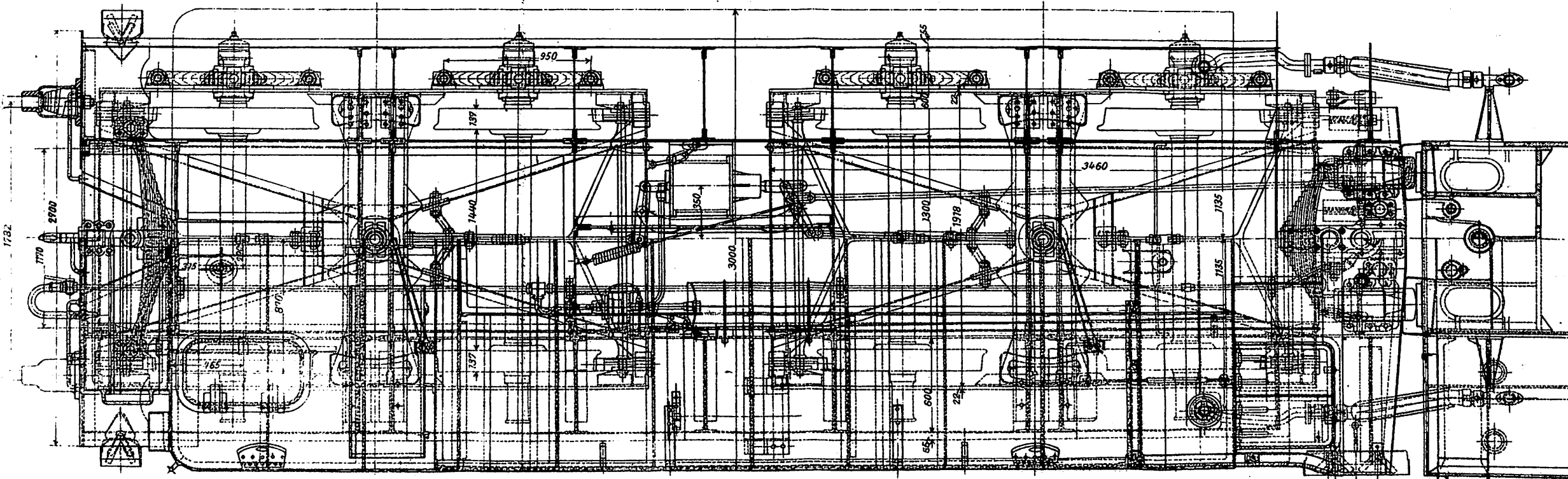


Abb. 13.

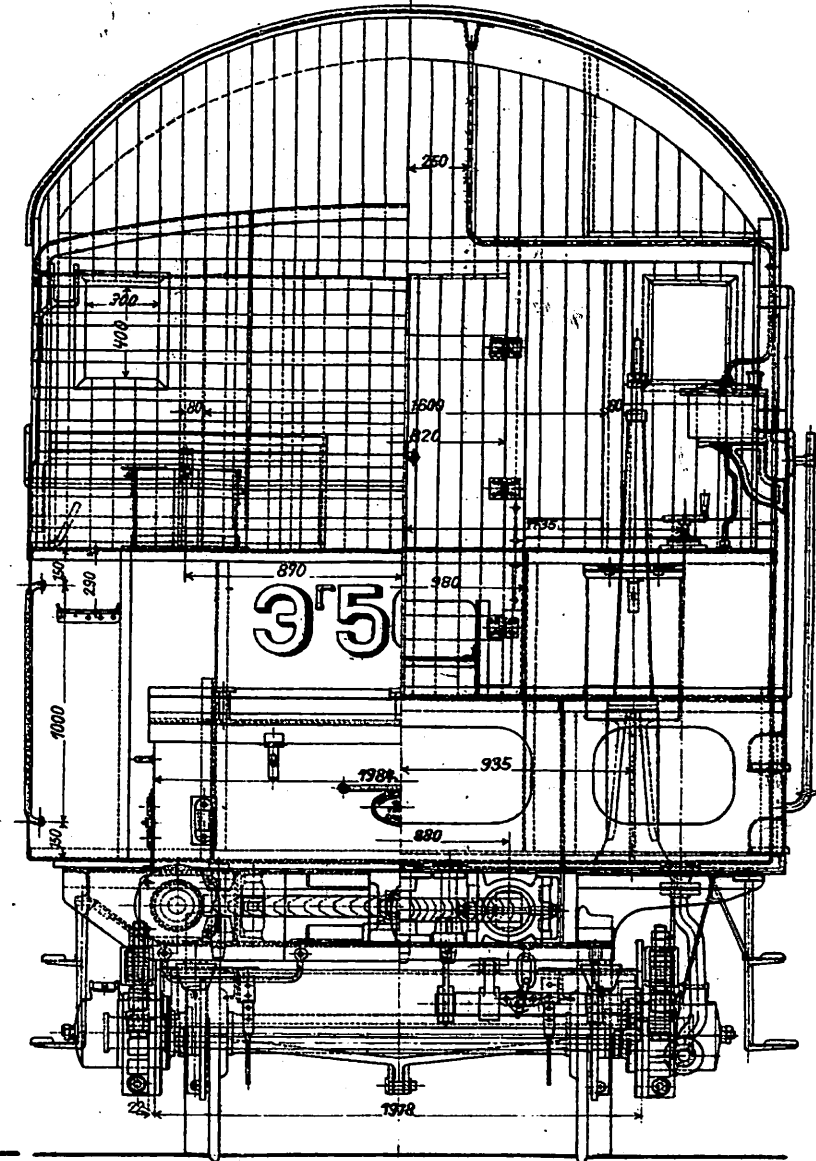


Abb. 15.

