

Abb. 1. Amerikanischer Oberbau.

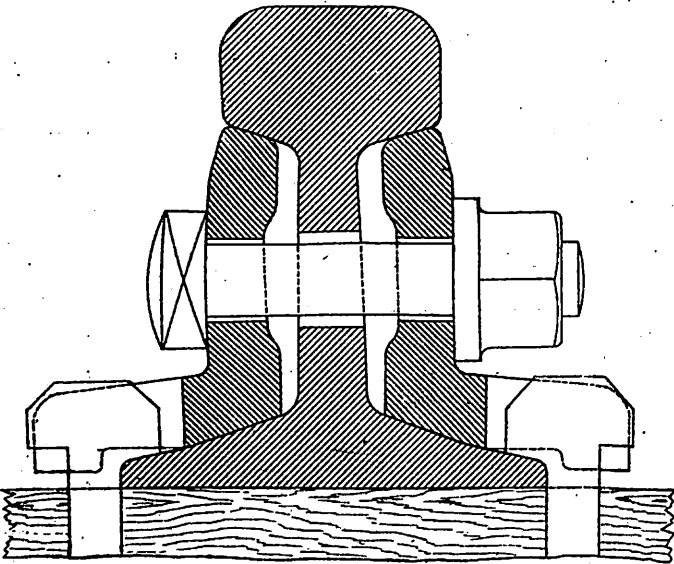


Abb. 2. Französischer Oberbau.

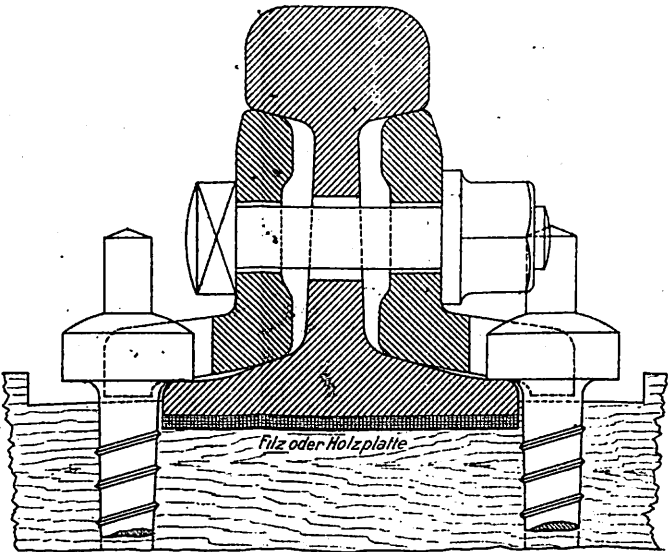


Abb. 9.

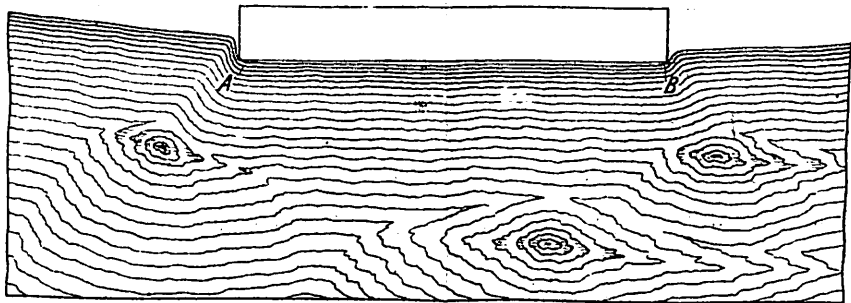


Abb. 10.

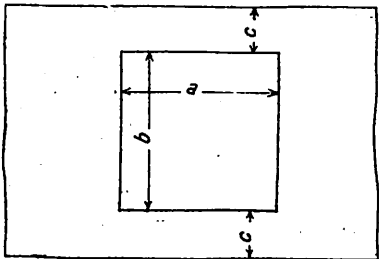


Abb. 4. Älterer deutscher Oberbau für Weichholzschwellen.

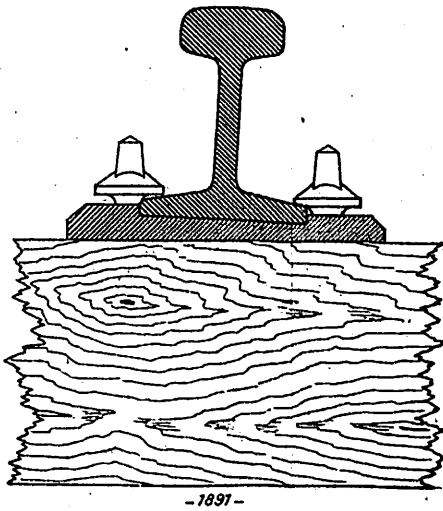


Abb. 5. Preußischer Oberbau mit Hakenplatten.

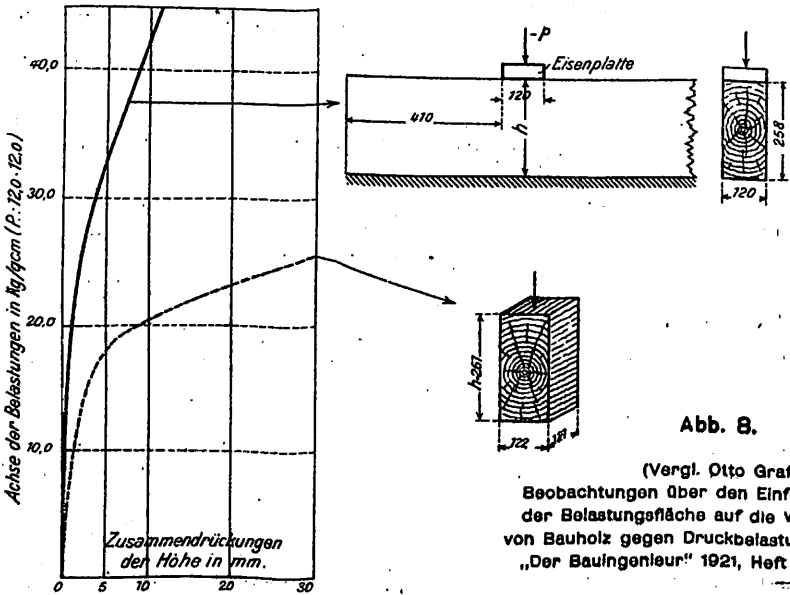
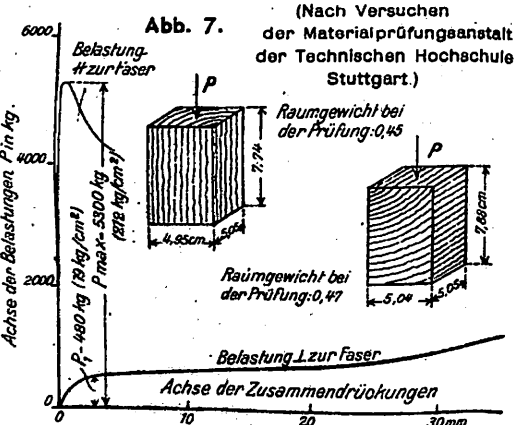
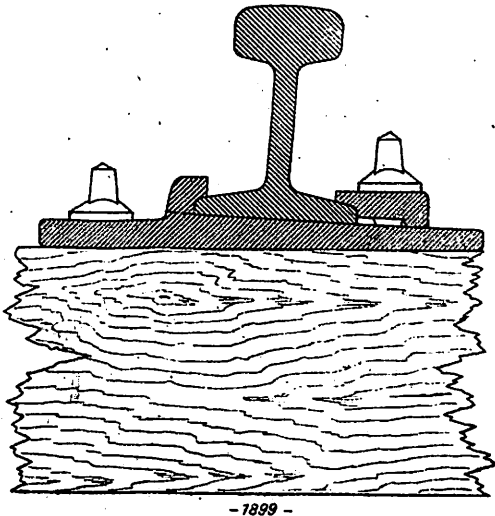


Abb. 3. Kraftübertragung auf den Schlenennagel.

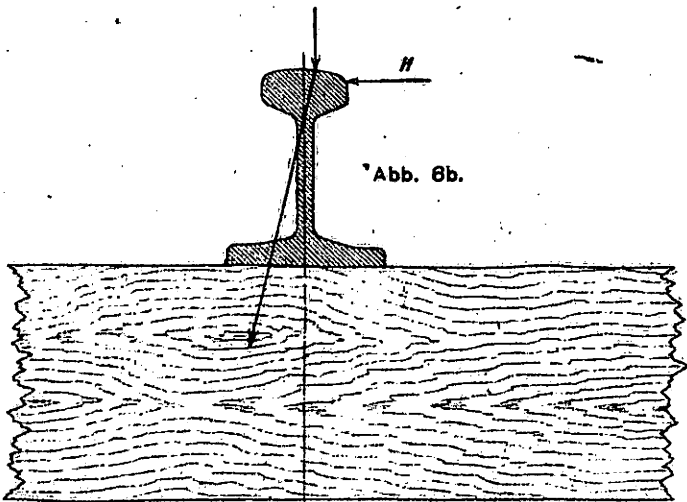
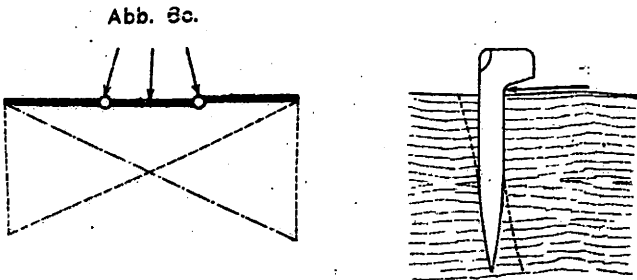


Abb. 6a.

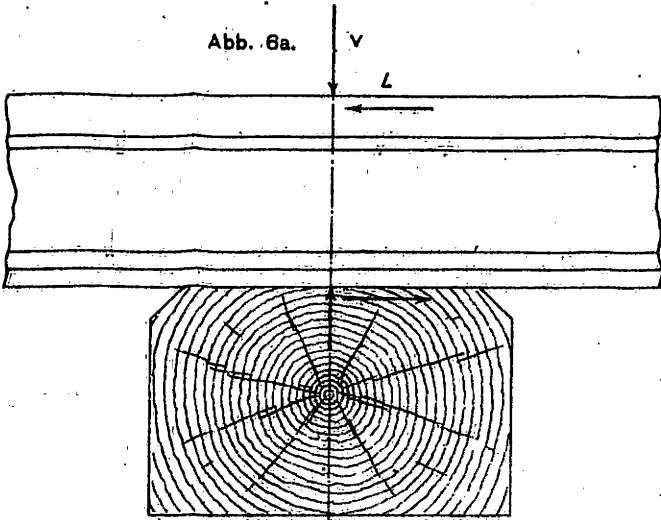
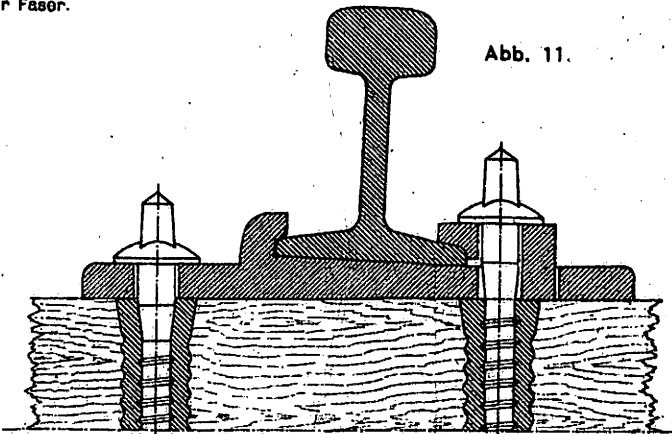


Abb. 11.



Längenschnitt.

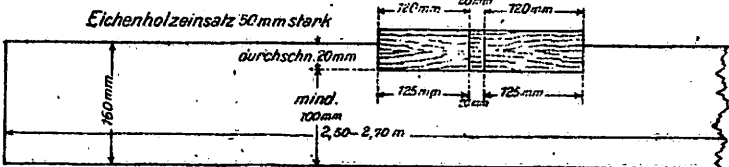


Abb. 12. Rambacher - Einsätze.

Draufsicht.

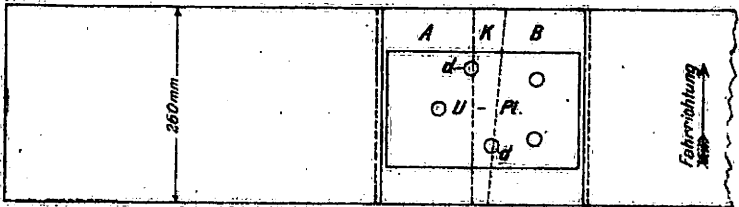


Abb. 13. Unterlagsplatte mit gerippter Unterfläche.

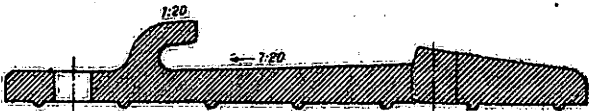


Abb. 1. Oberbau mit Härtholzsattel für schweren Verkehr.

Abb. 1a.

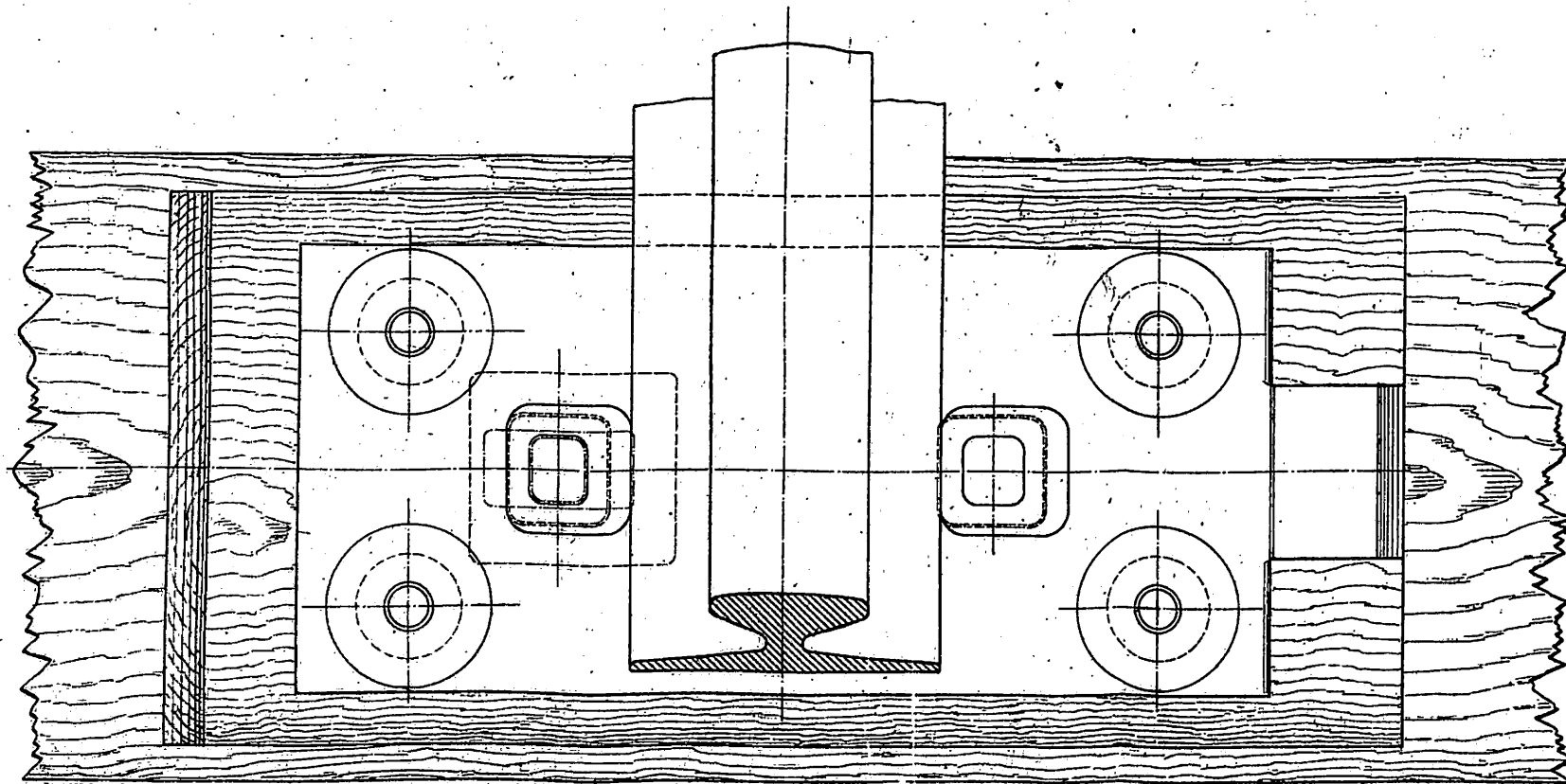
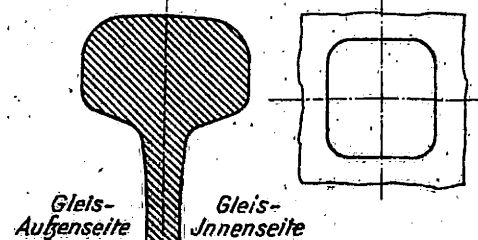


Abb. 1b.



Gleis-
Außenseite

Gleis-
Innenseite

Neigung 1:20

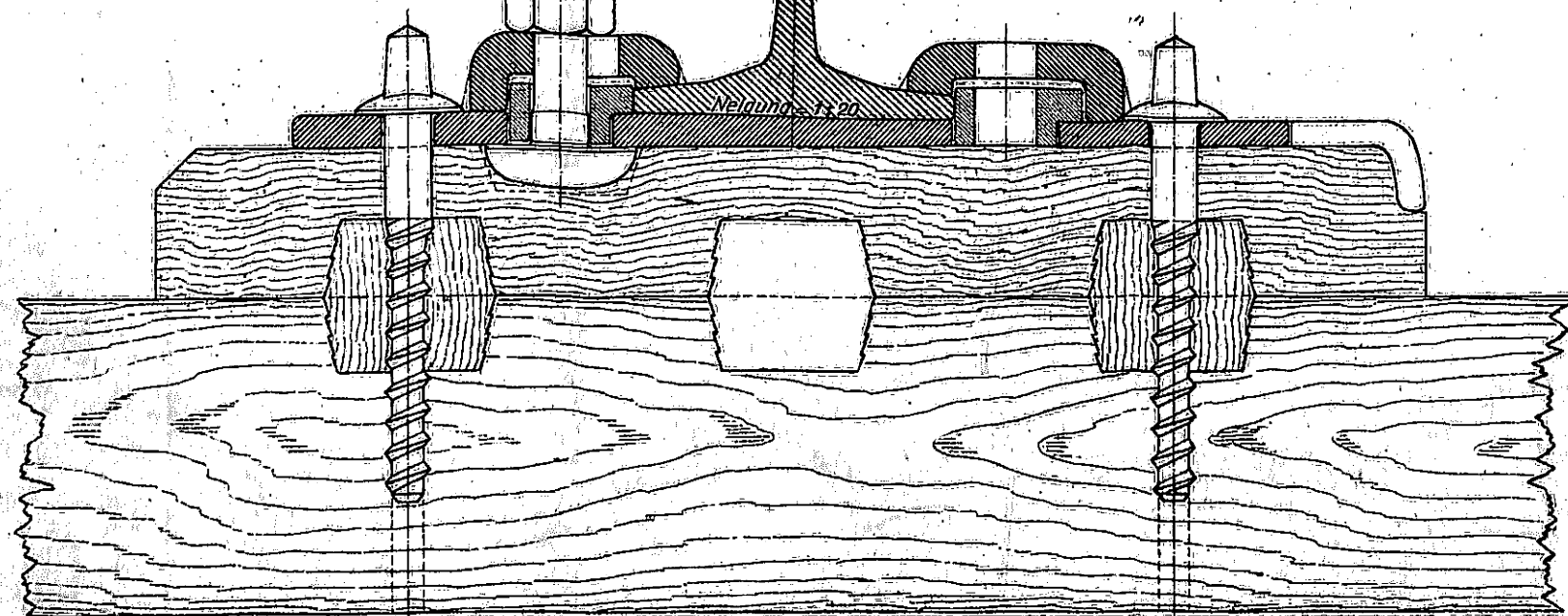


Abb. 2. Verstärkung durch Härtholzsattel.

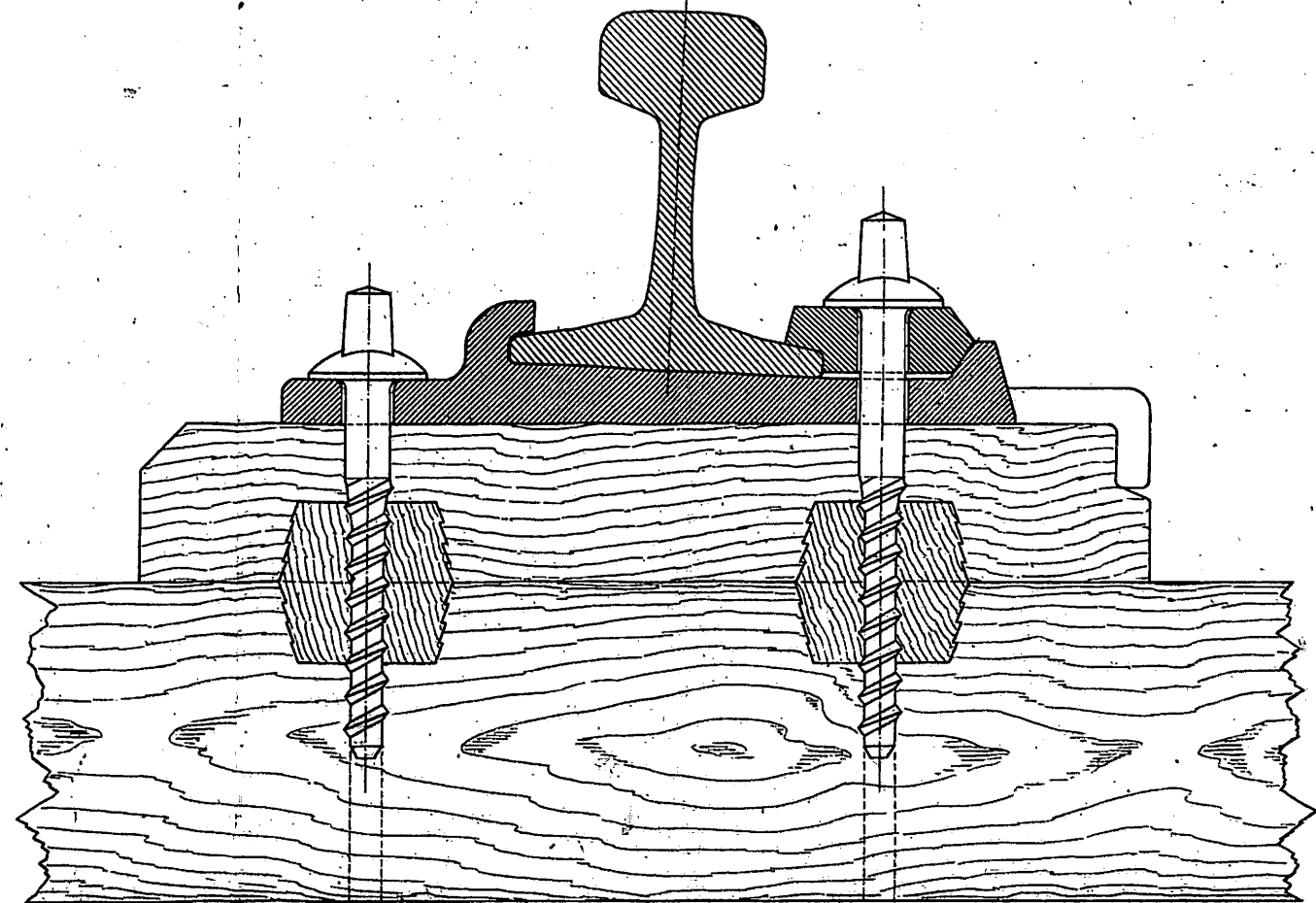
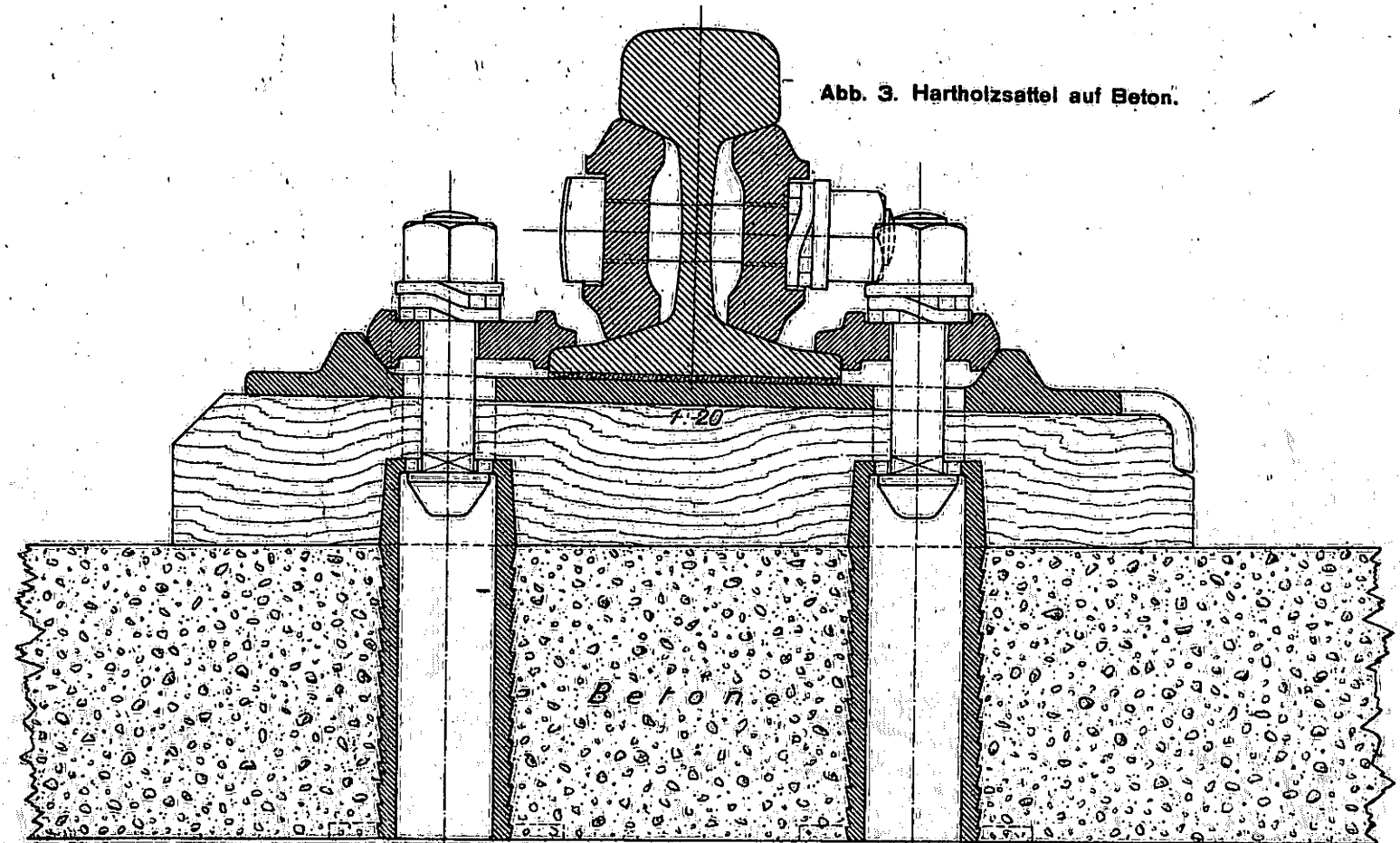


Abb. 3. Härtholzsattel auf Beton.



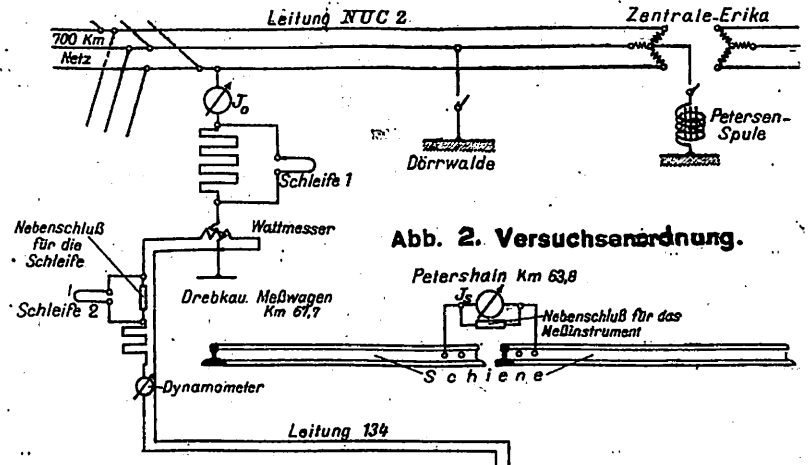
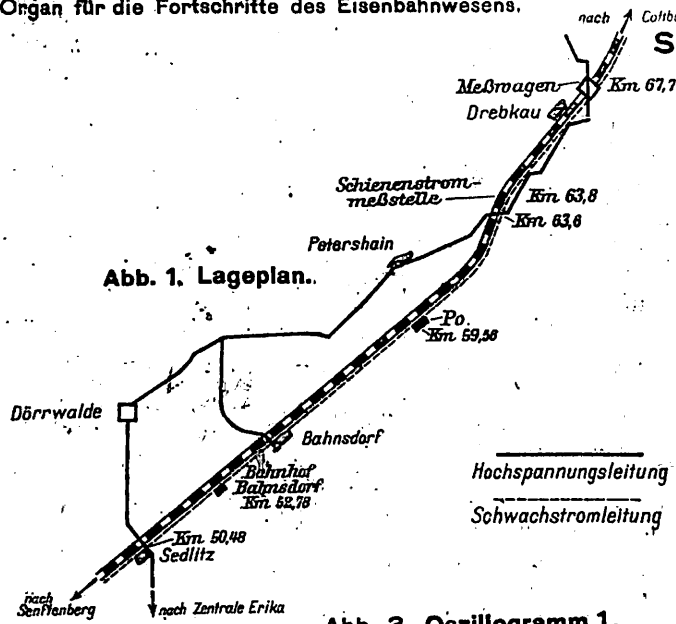


Abb. 3. Oszillogramm 1.

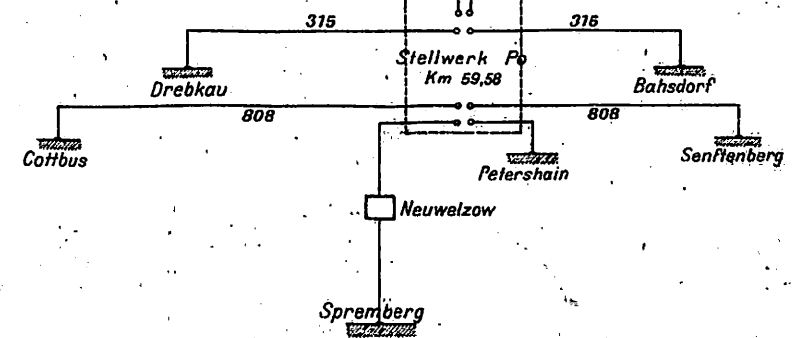
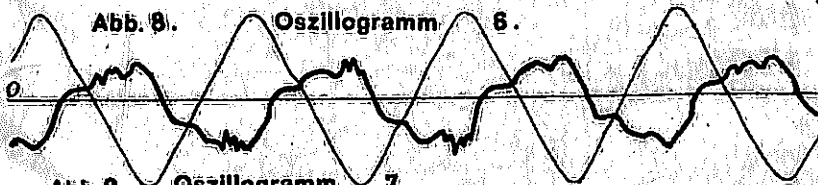
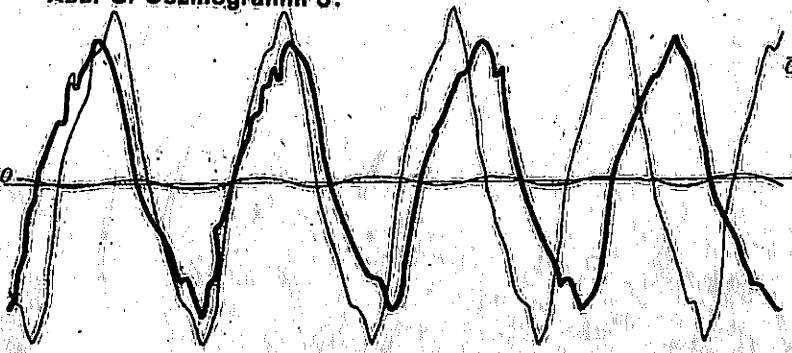
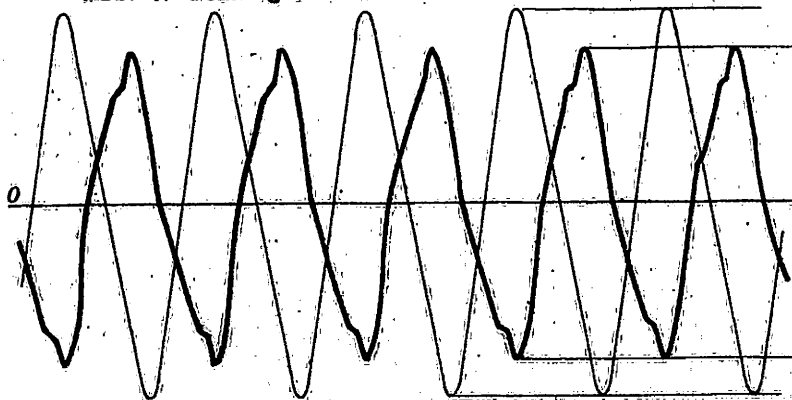
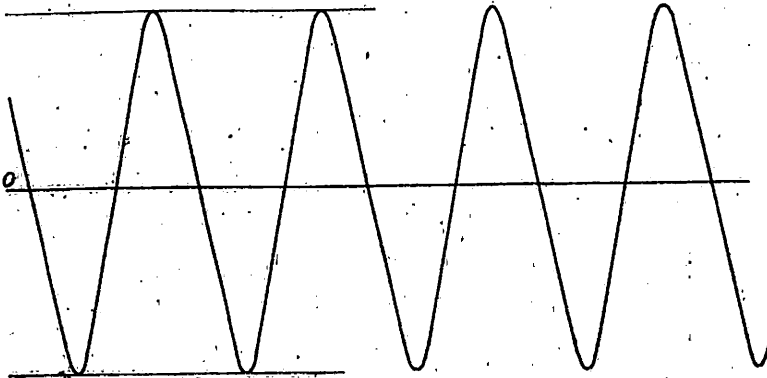


Abb. 6. Oszillogramm 4.

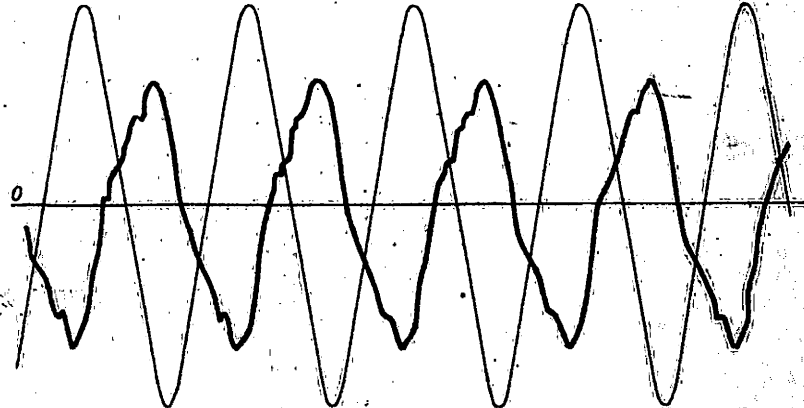


Abb. 7. Oszillogramm 5.

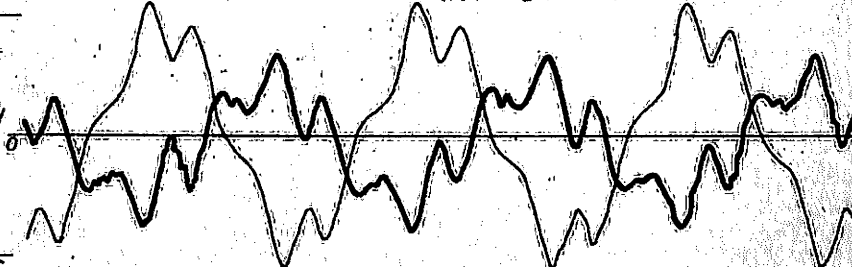


Abb. 10. Oszillogramm 8.

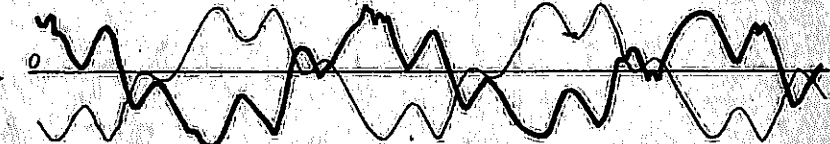


Abb. 11. Oszillogramm 9.

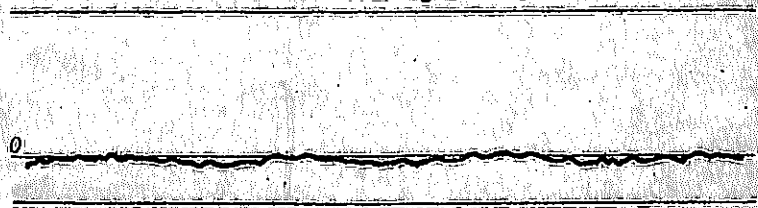
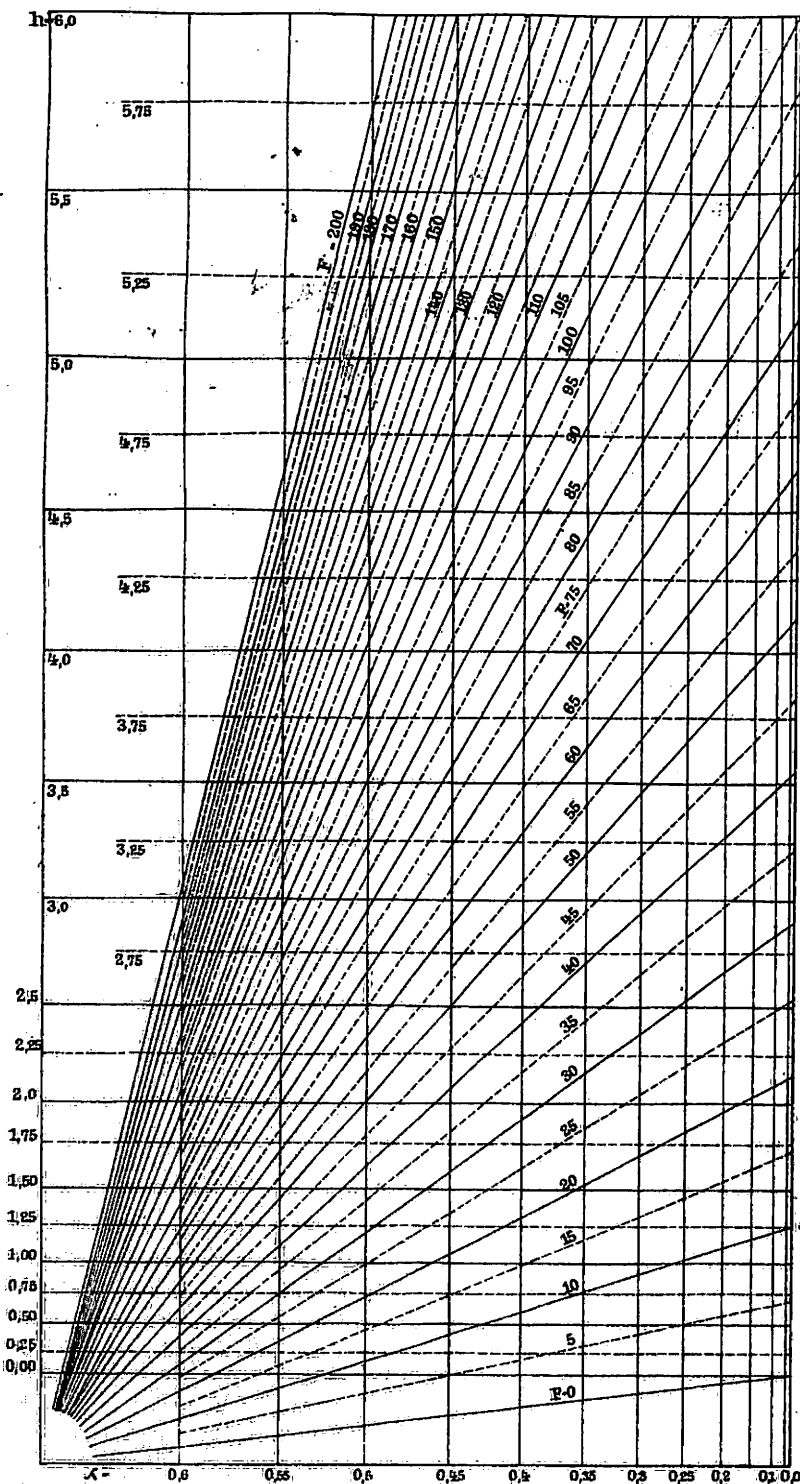


Abb. 1. Strahlentafel der Querschnittsflächen.



Zum Aufsatz:
Der Gebrauch von Nomogrammen
zur Flächen- und Massenberechnung.

Abb. 2. Cartesisches Nomogramm der Querschnittsflächen.

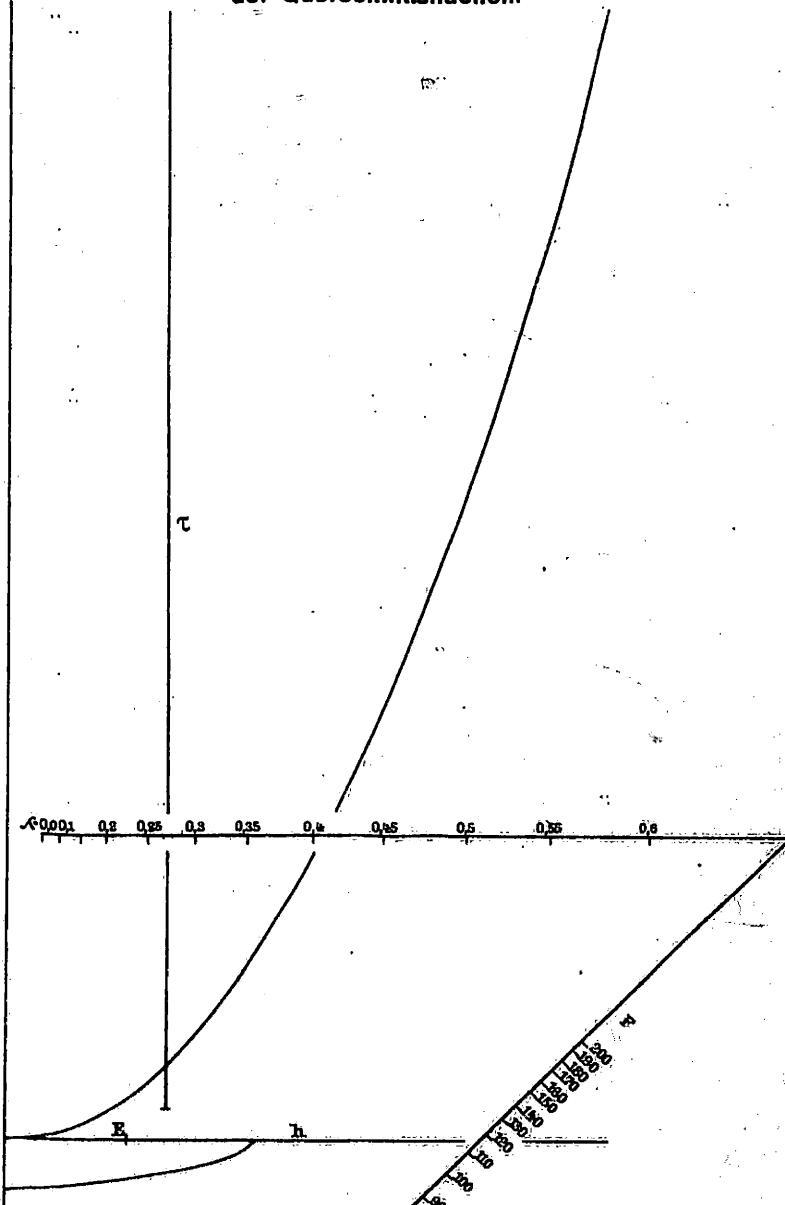


Abb. 3. Parallelen-Nomogramm der Querschnittsflächen.

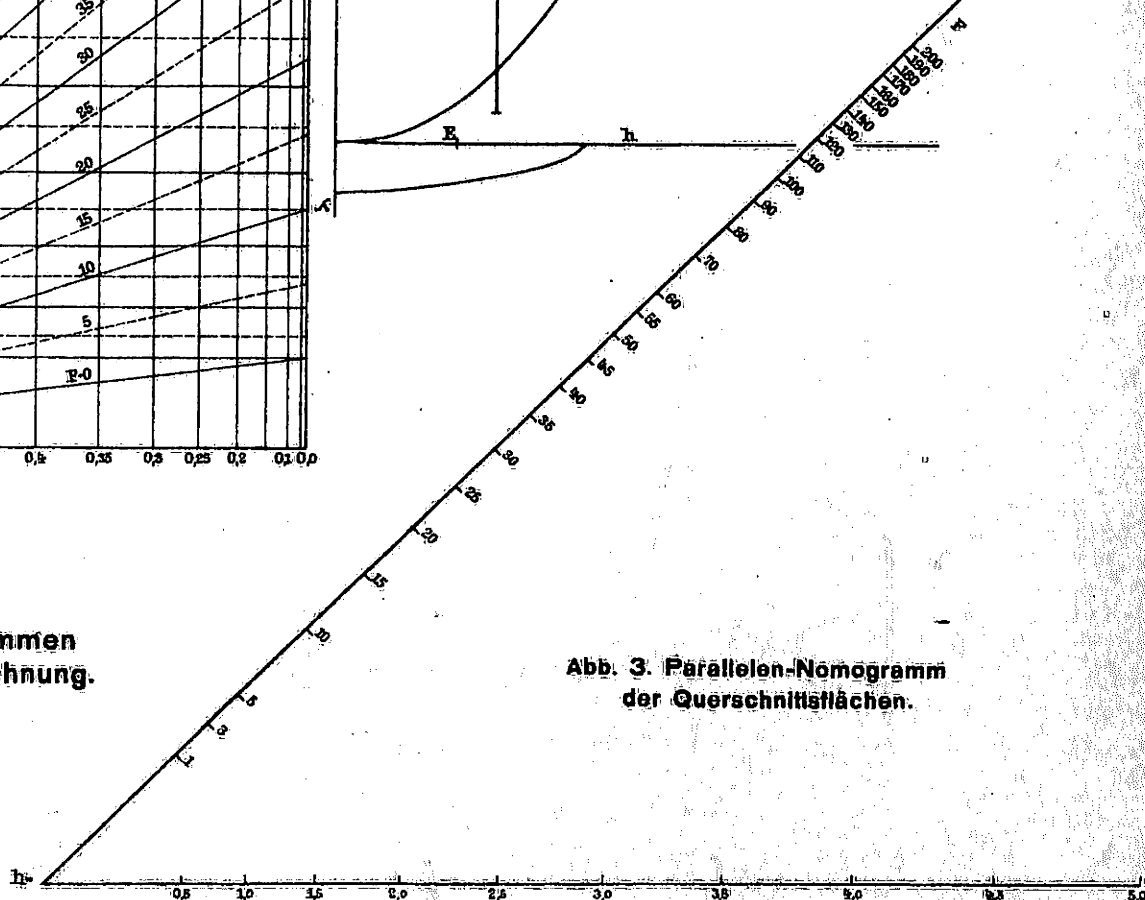


Abb. 1 und 2. Längenschnitt der Ablauframpe und Geschwindigkeitshöhenlinien.

Abb. 1. Früherer Zustand.

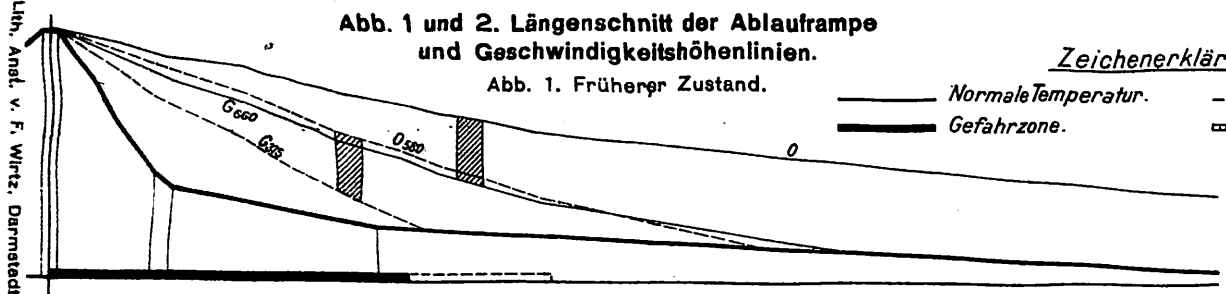
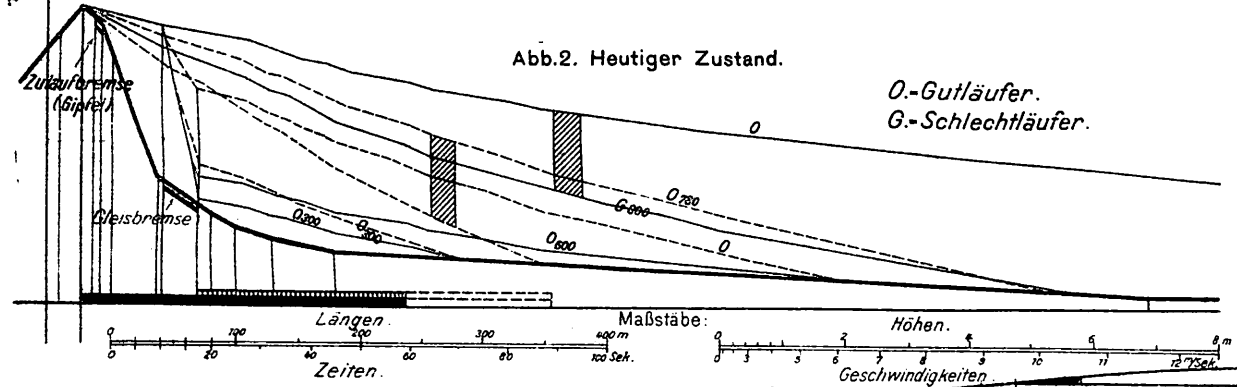


Abb. 2. Heutiger Zustand.



Zeichenerklärung:

- Normale Temperatur.
- - - Tiefe Temperatur.
- Gefahrzone.
- ▨ Bremszone.

Abb. 5 bis 6. Laufzeitunterschiede. (Δt Werte.)

Früherer Zustand.

Abb. 6. Tiefe Temperatur.

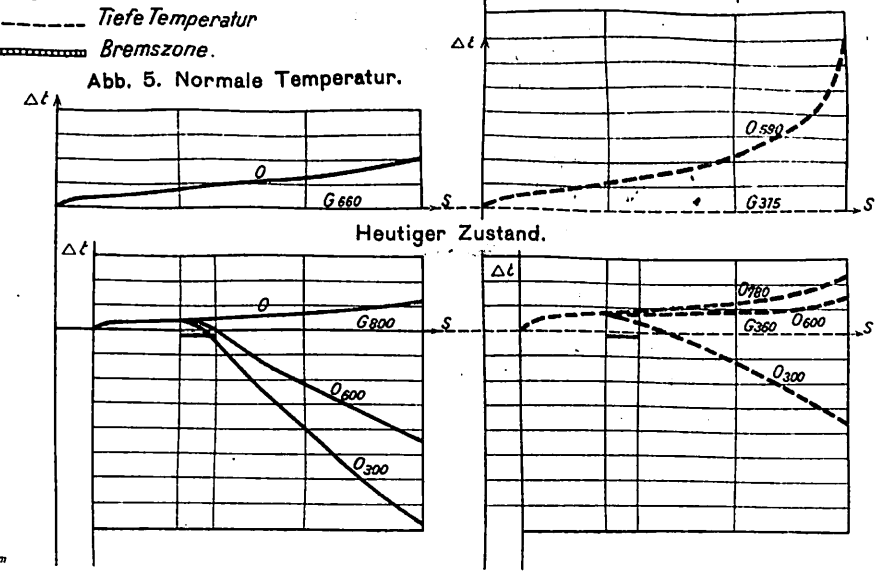


Abb. 3. Lageplan der Süd-Nordgruppe.

Früherer Zustand.

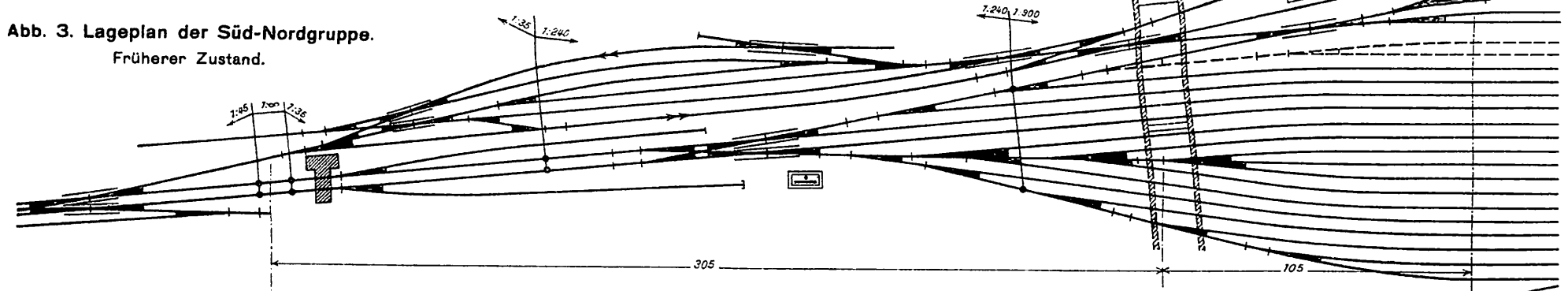


Abb. 4. Lageplan der Süd-Nordgruppe.

Heutiger Zustand mit Gleisbremse Thyssenhütte.

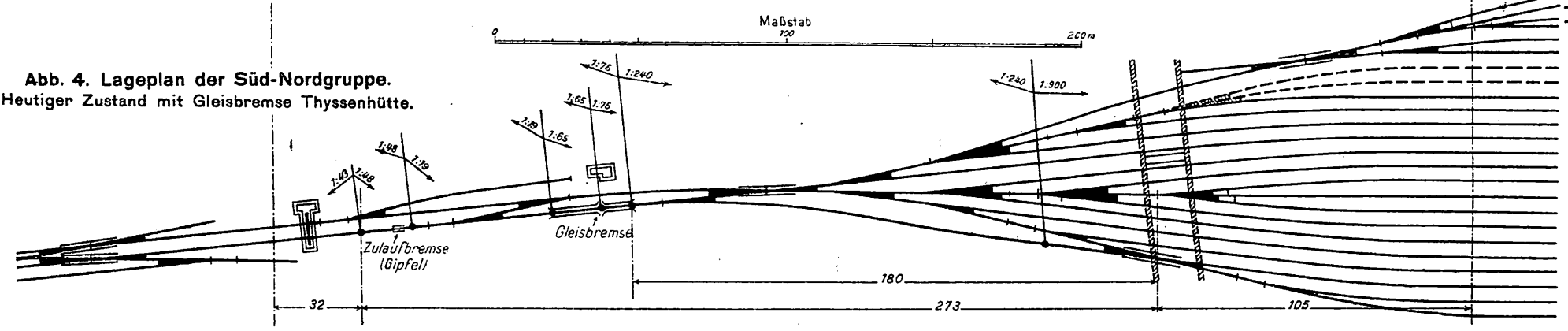


Abb. 5 bis 9. Dieselelektrische Lokomotive für Tunis.



Abb. 6. Rückansicht.

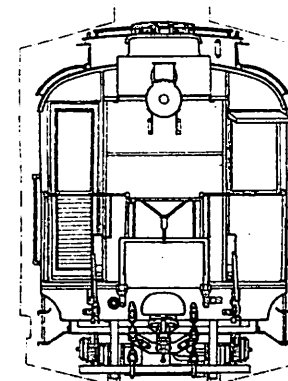


Abb.1. Gesamtlageplan.

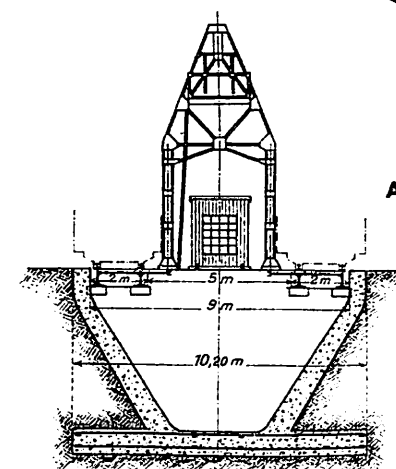
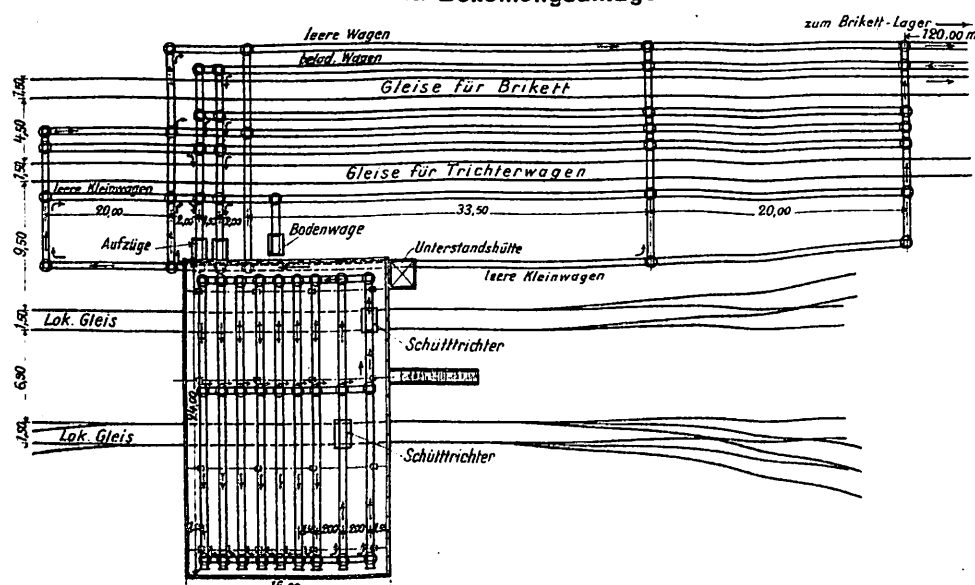


Abb. 2. Bekohlungsanlage.



**Abb. 10 und 11. Neues Maschinenhaus
der Richmond, Fredericksburg und Potomac-Eisenbahn in Richmond.**

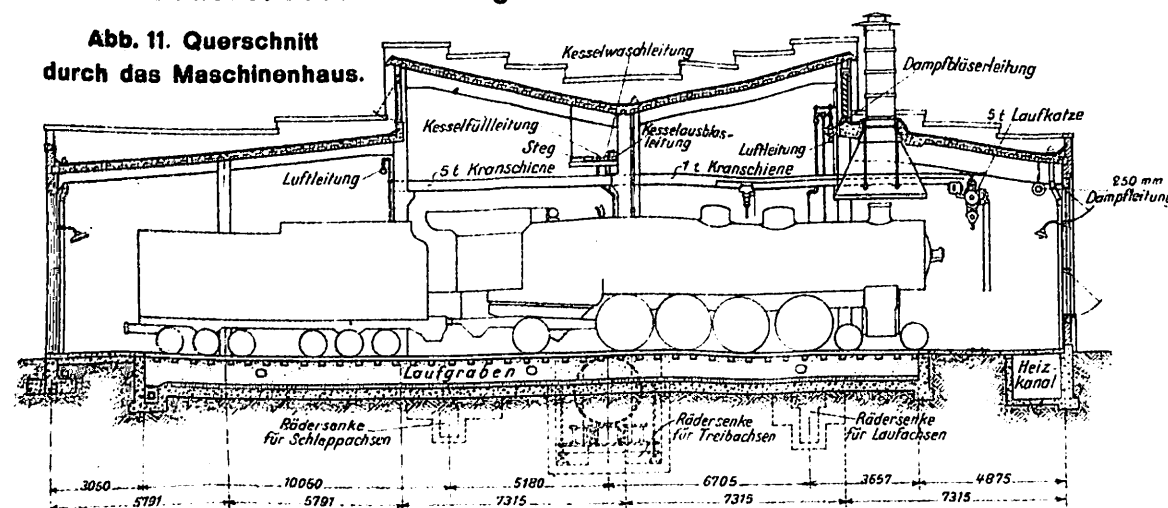


Abb. 3. Längsschnitt durch den Ascherkanal und Draufsicht.

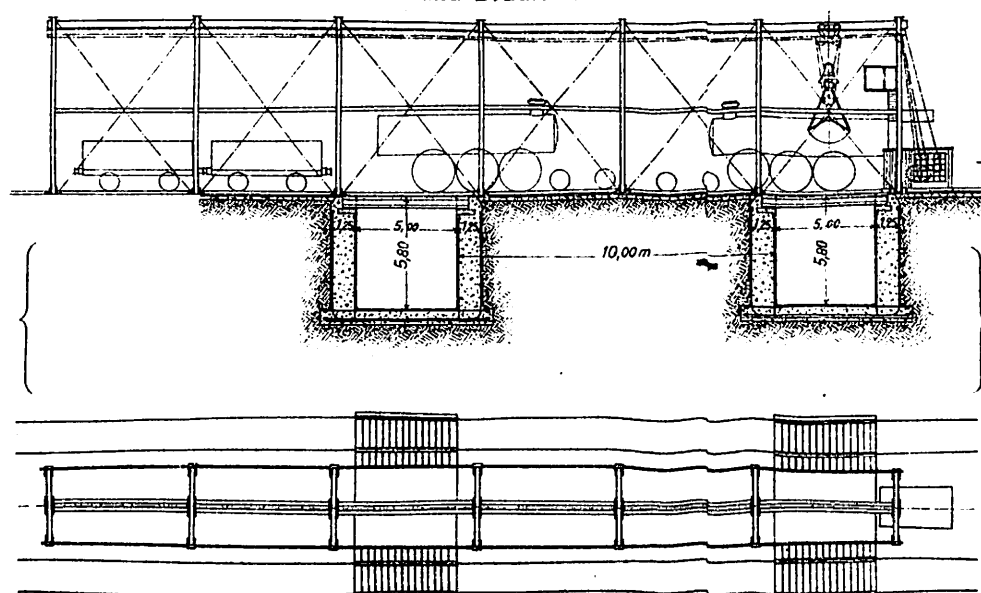
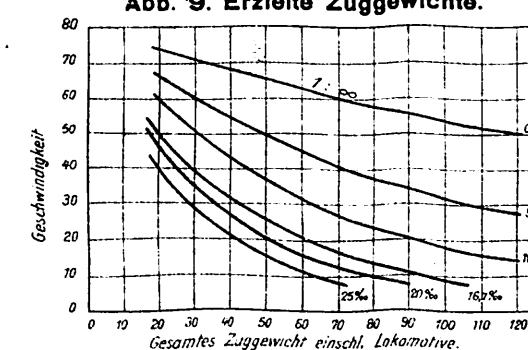


Abb. 9. Erzielte Zuggewichte.



**Abb. 12 und 13. Selbstaufzeichnende Vorrichtung „Rossignol“
für schnelle Prüfung des
Gleiszustandes.**

b. 12.  Abb. 13. 

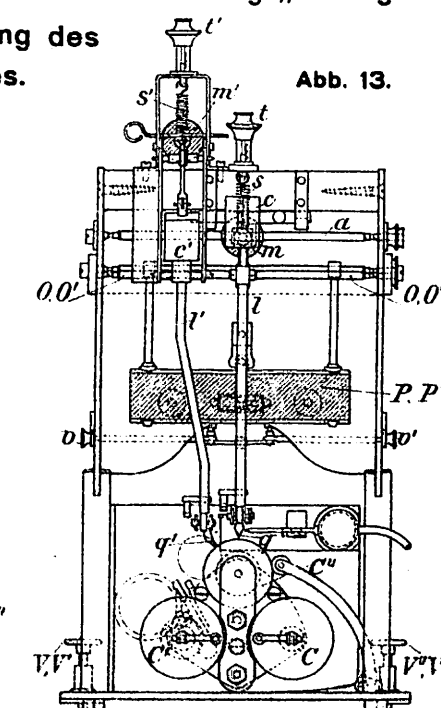
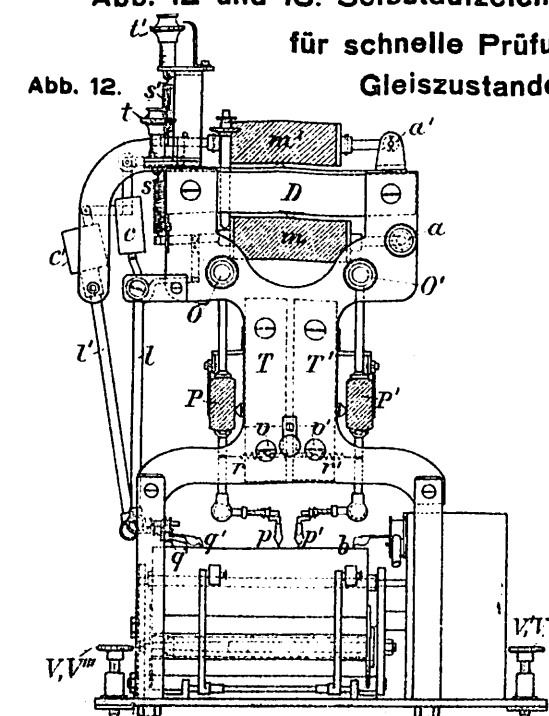
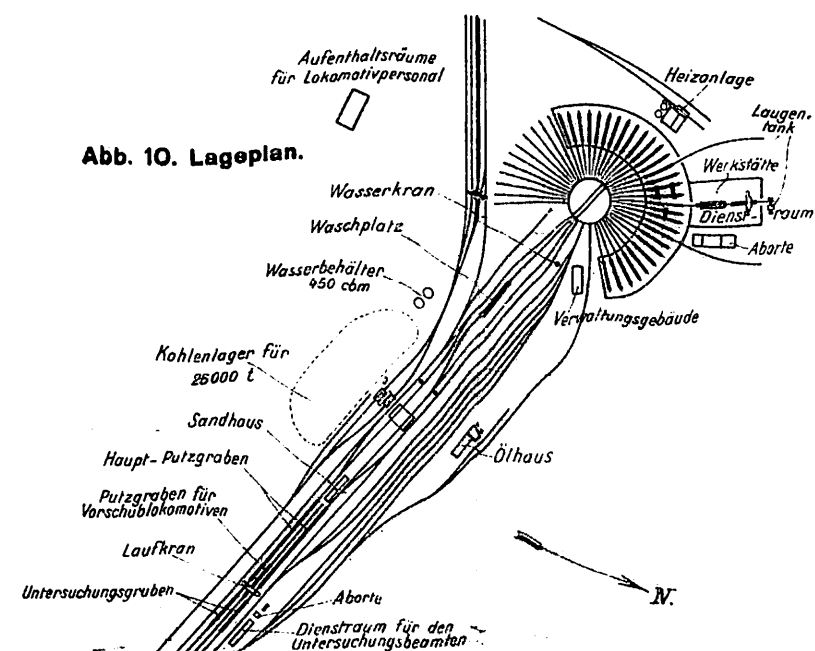


Abb. 10. Lageplan.



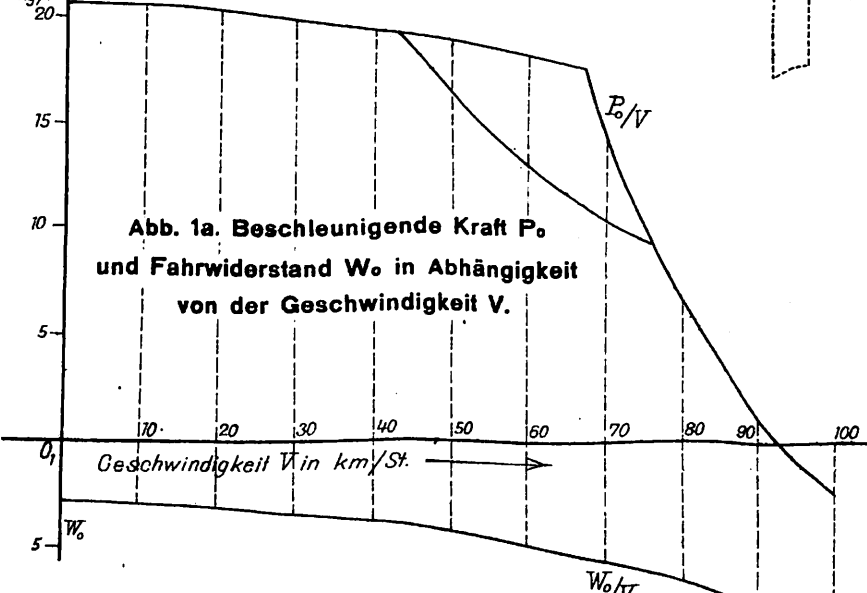
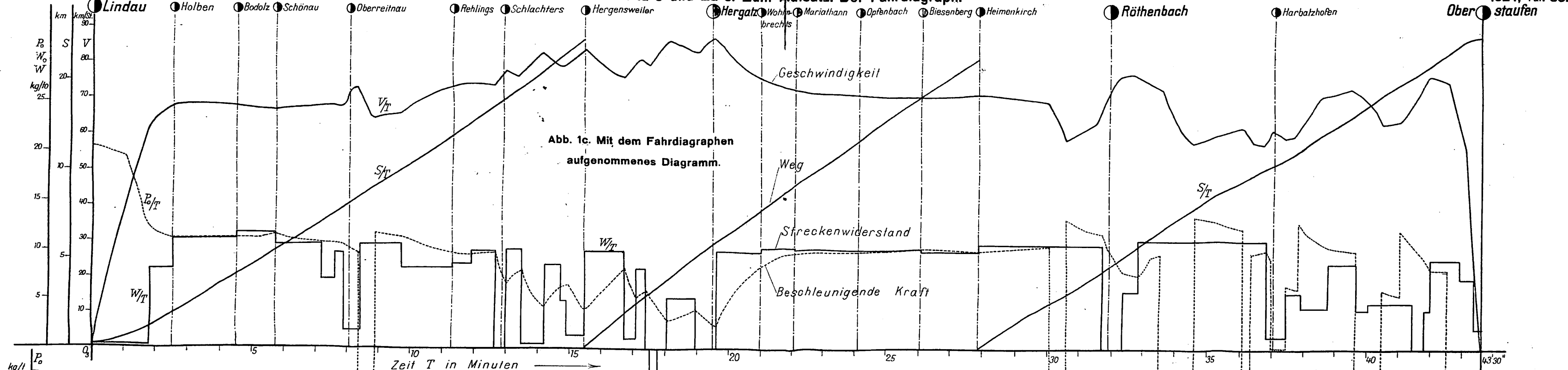


Abb. 1. Untersuchung des Bewegungsvorganges eines elektrisch angetriebenen Schnellzugs auf der Strecke Lindau-Oberstaufen mit dem Fahrdiagraphen.

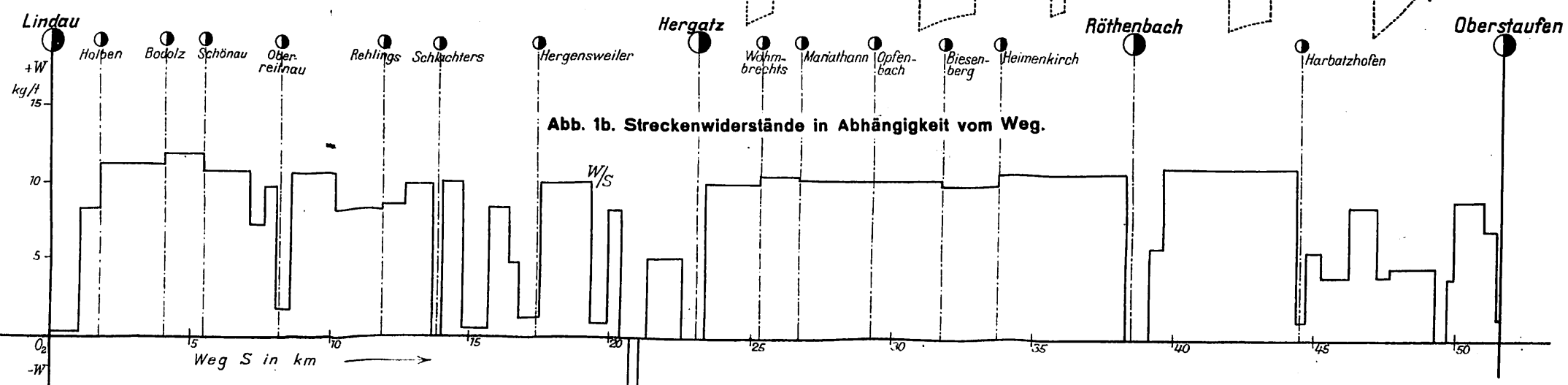


Abb. 2a-c. Fahrdiagraph während der Aufnahme eines Fahrdiagrammes.

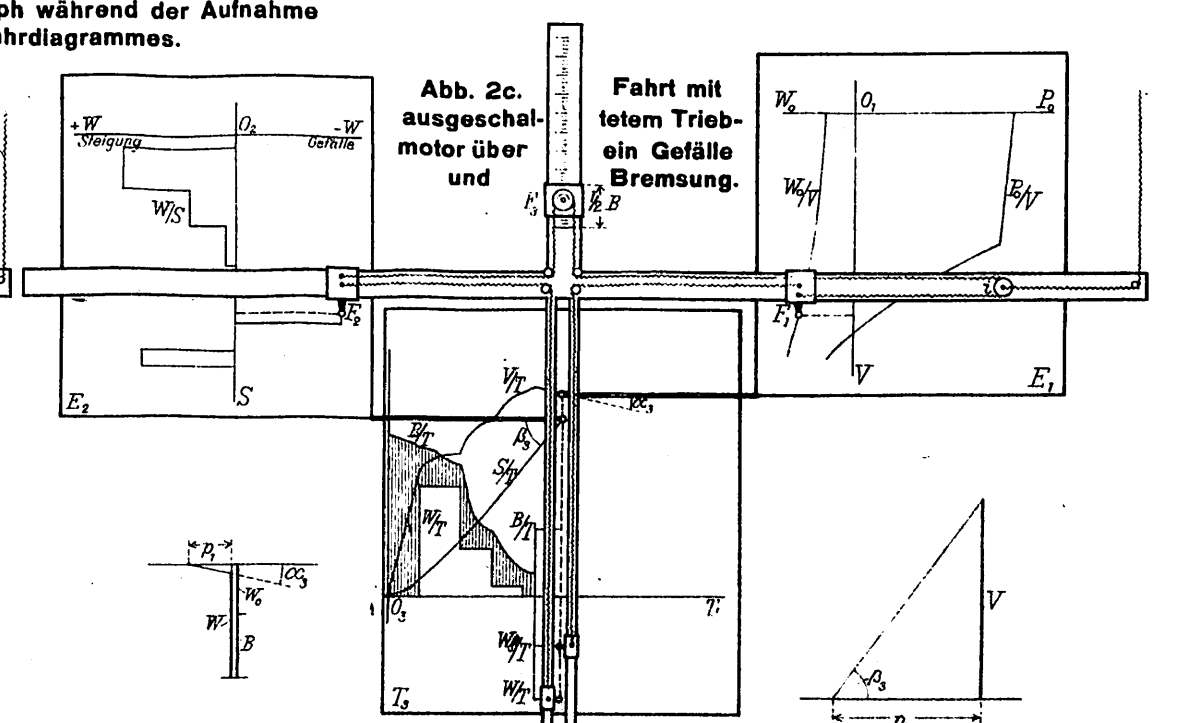
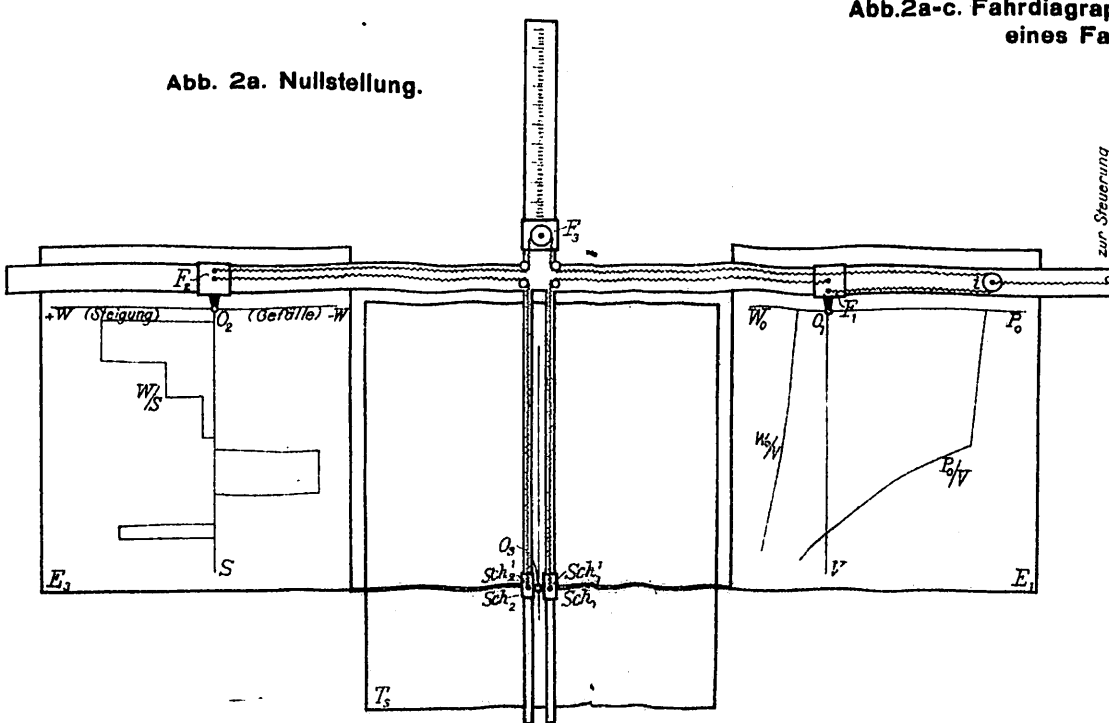
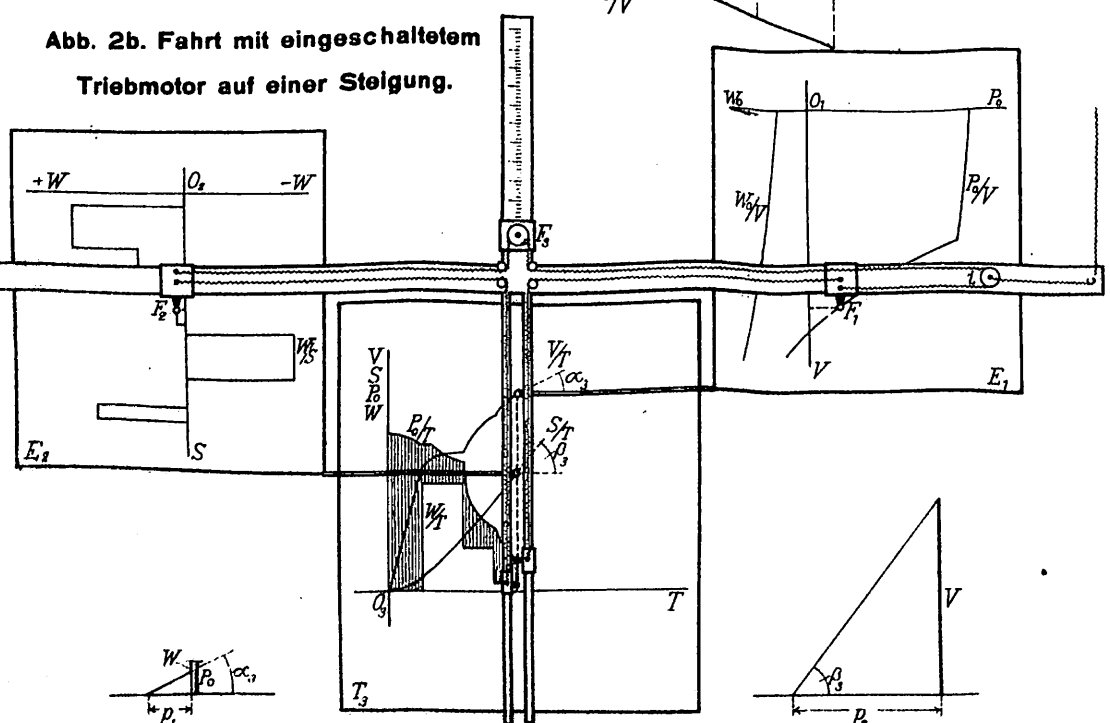


Abb. 1 bis 4. Zum Bericht: Betriebserfahrungen mit Turbolokomotiven Bauart Ljungström.

Abb. 2. Entwurf einer Turbinenlokomotive für gemischten Dienst. (Schwedische Staatsbahn.)

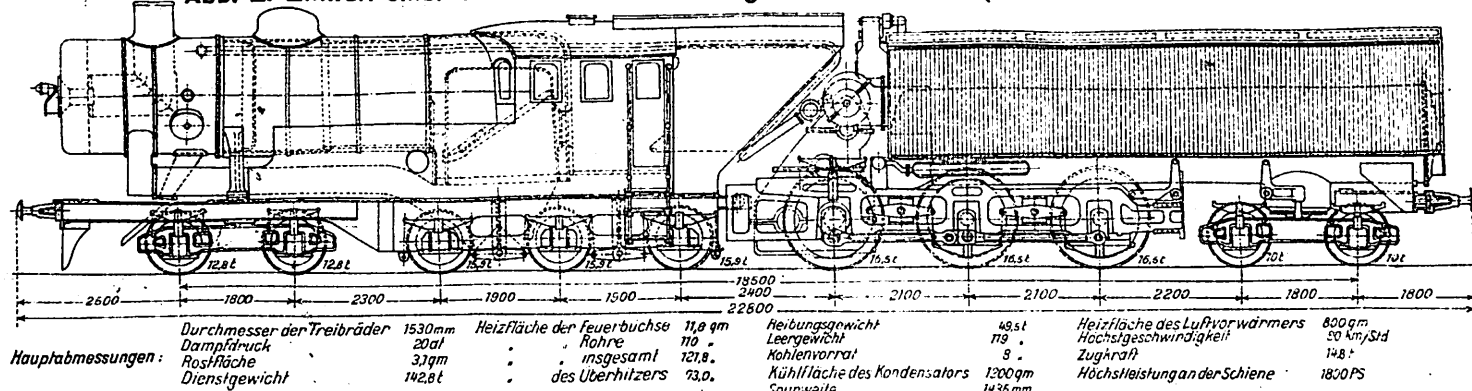


Abb. 3. Entwurf einer Turbinenlokomotive für England.

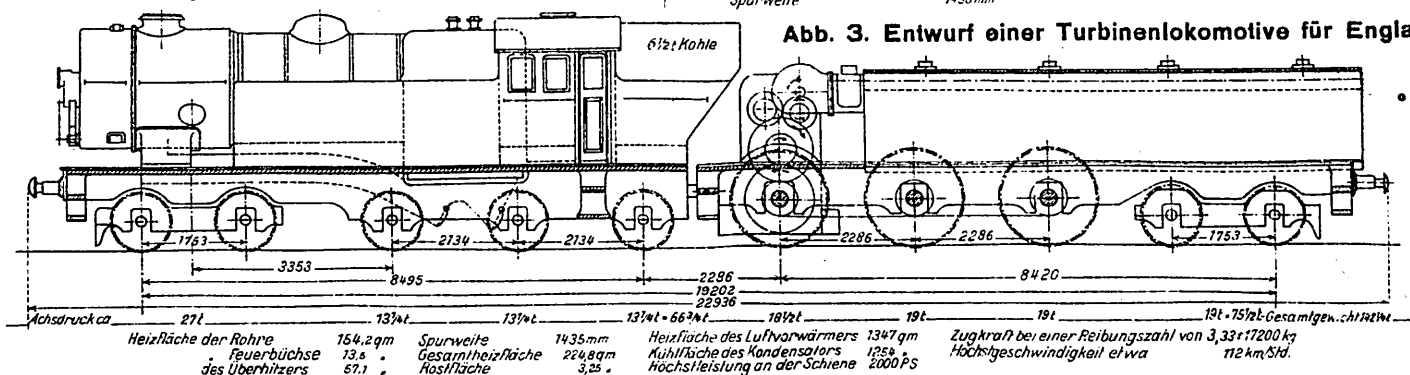


Abb. 1. Schaubild der Strecke Gothenburg-Stockholm

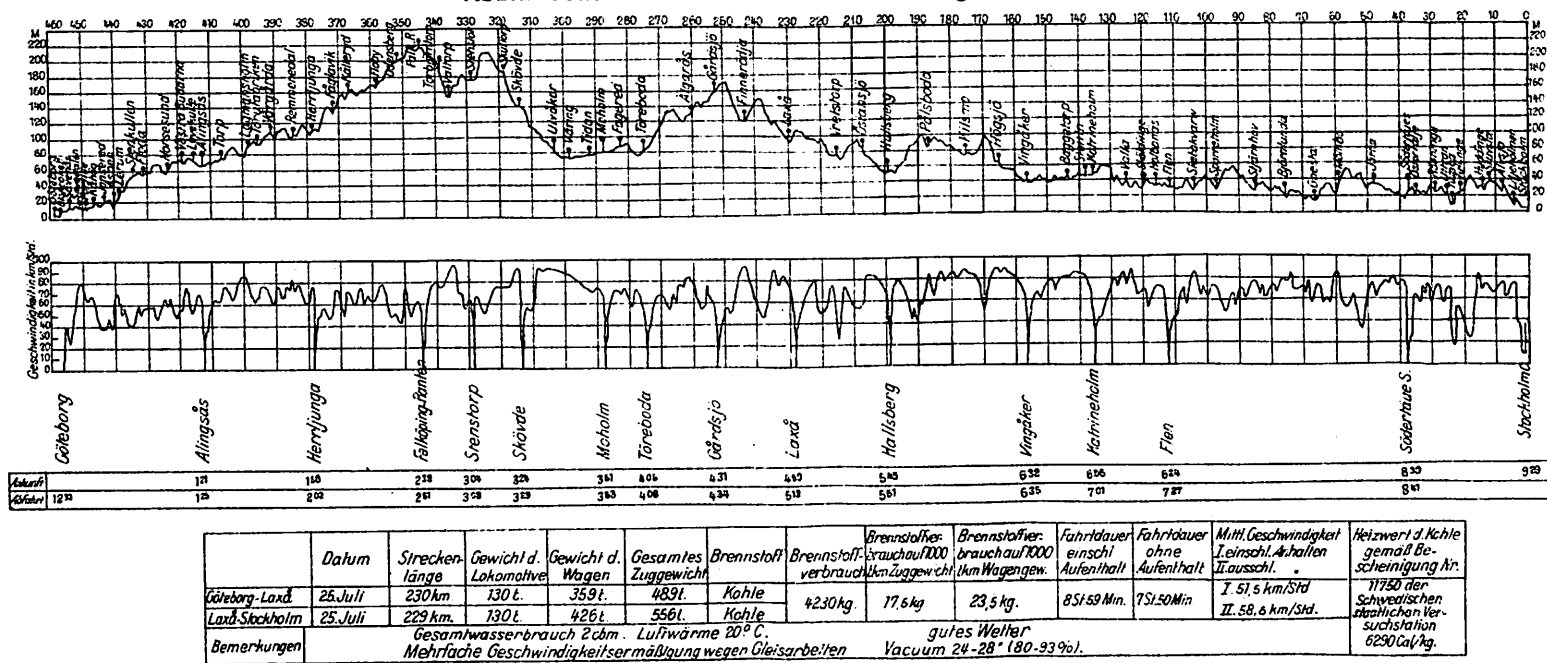


Abb. 4. Auszug aus dem Schaubild einer Versuchsfahrt mit der Ljungström-Turbolokomotive bei einem Güterzug.

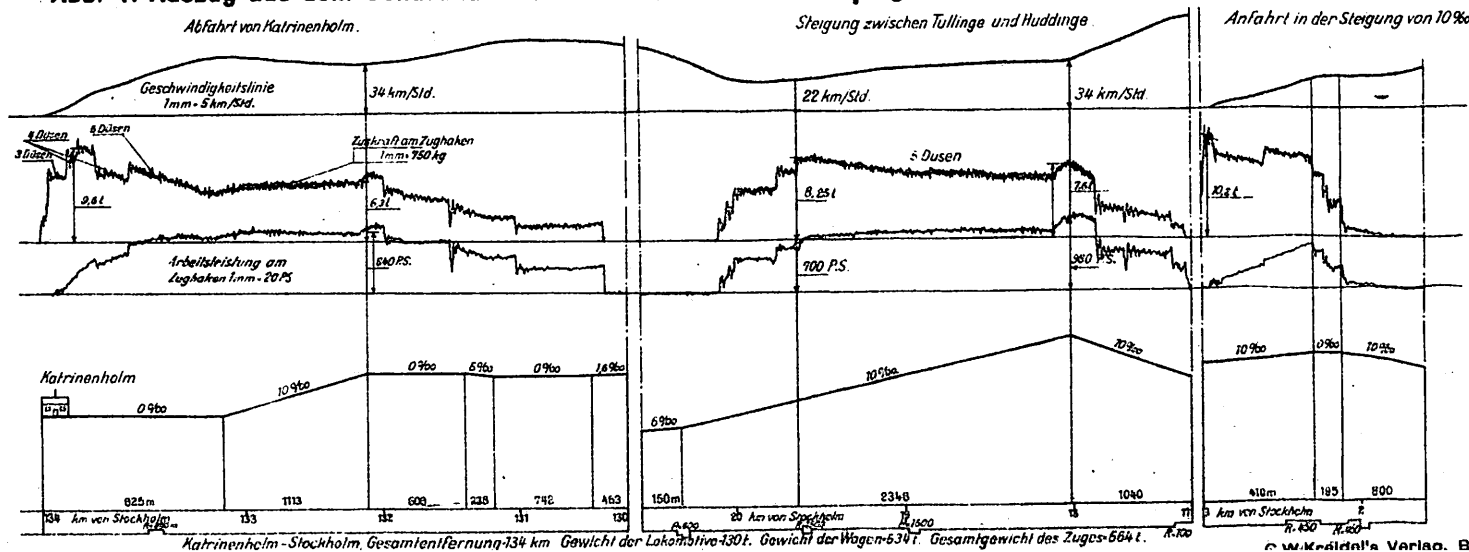


Abb. 1 bis 16. Zum Aufsatz: Die ersten Versuchsbauarten der Großgüterwagen der Deutschen Reichsbahn.

Abb. 1 bis 4. Sattelwagen Bauart Talbot.

(Mit Drehgestellen.)

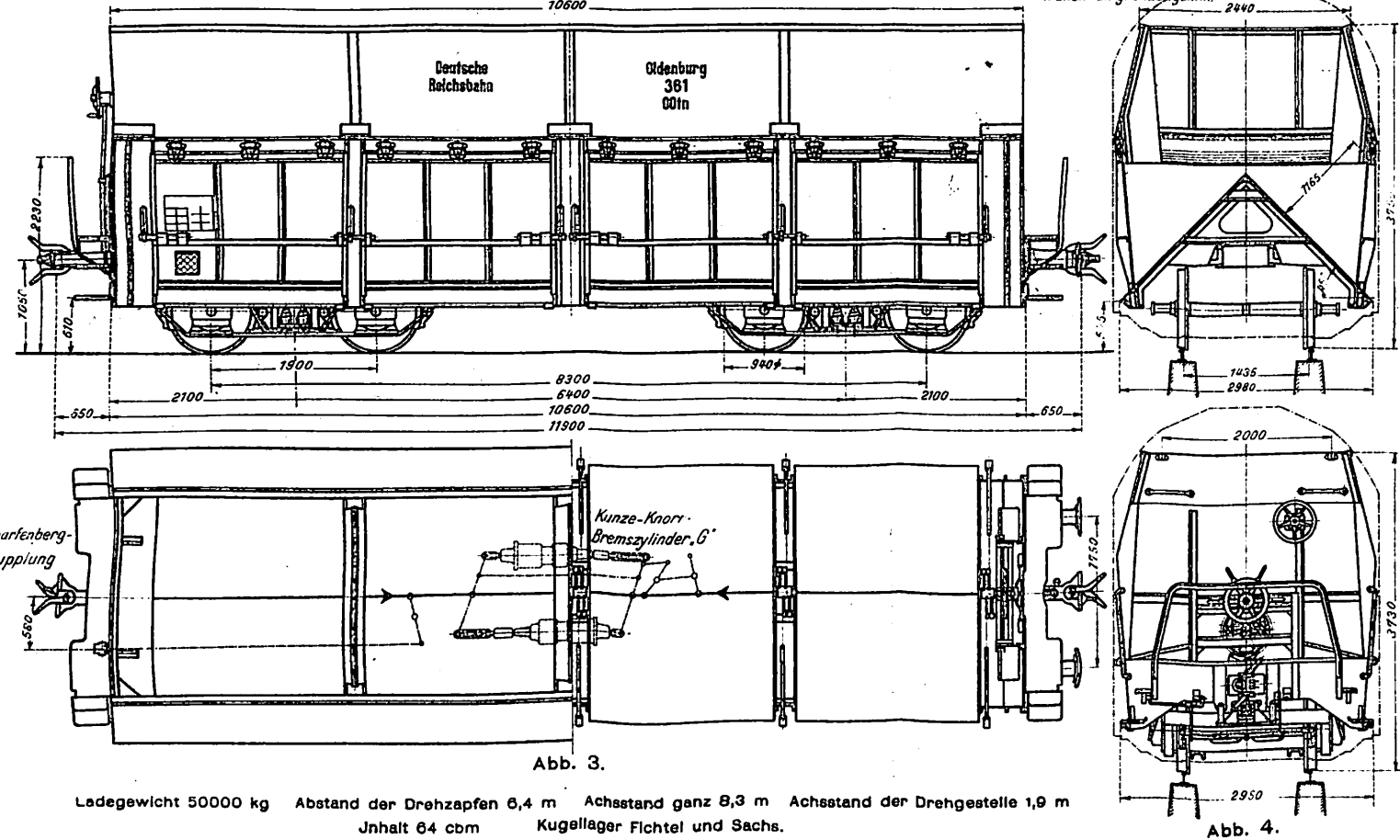


Abb. 5 bis 8. Flachboden-Selbstentlader Bauart Talbot.

(Mit Drehgestellen.)

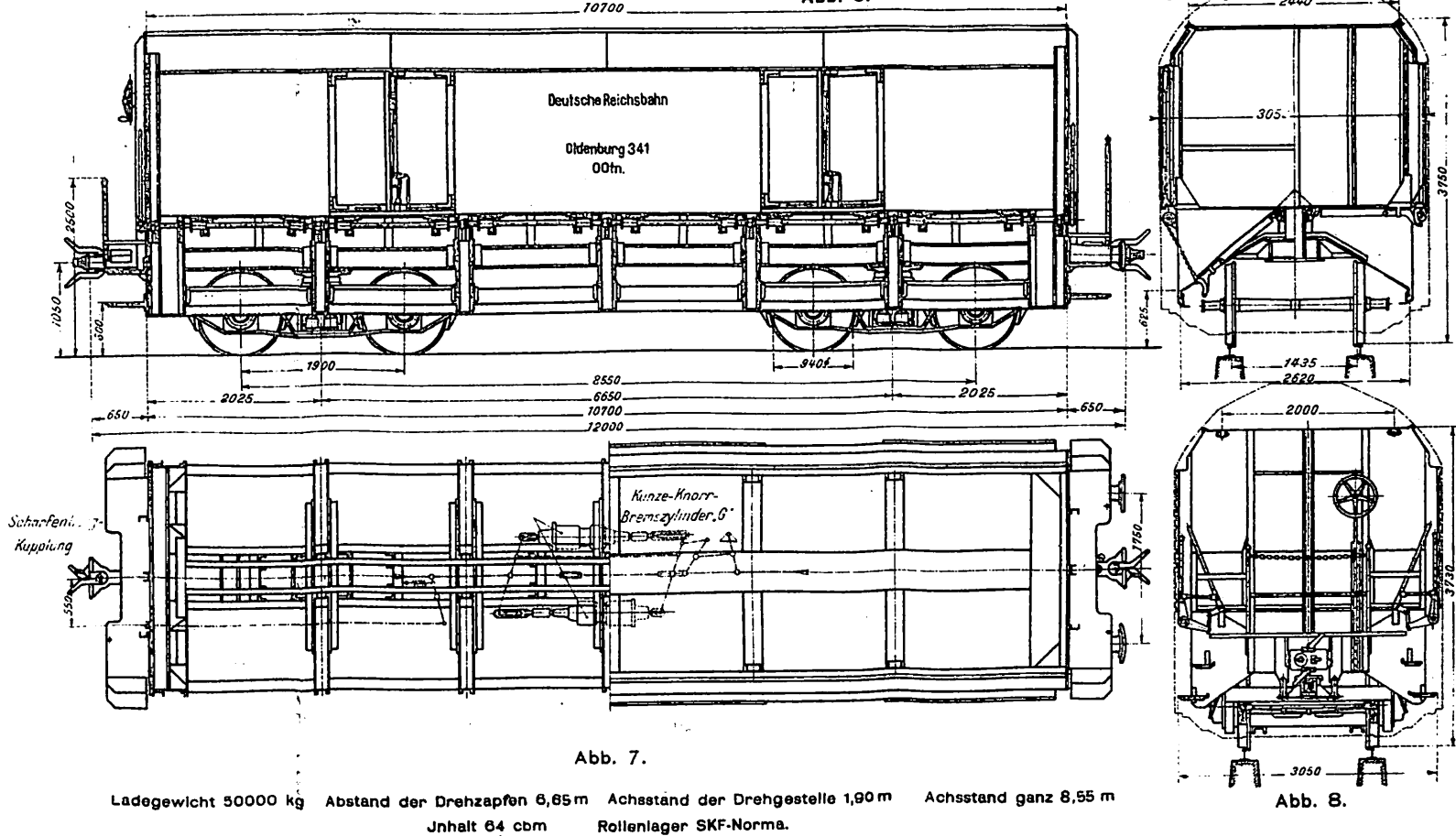


Abb. 9 bis 12. Sattelwagen Bauart Uerdingen.

(Ohne Drehgestell.)

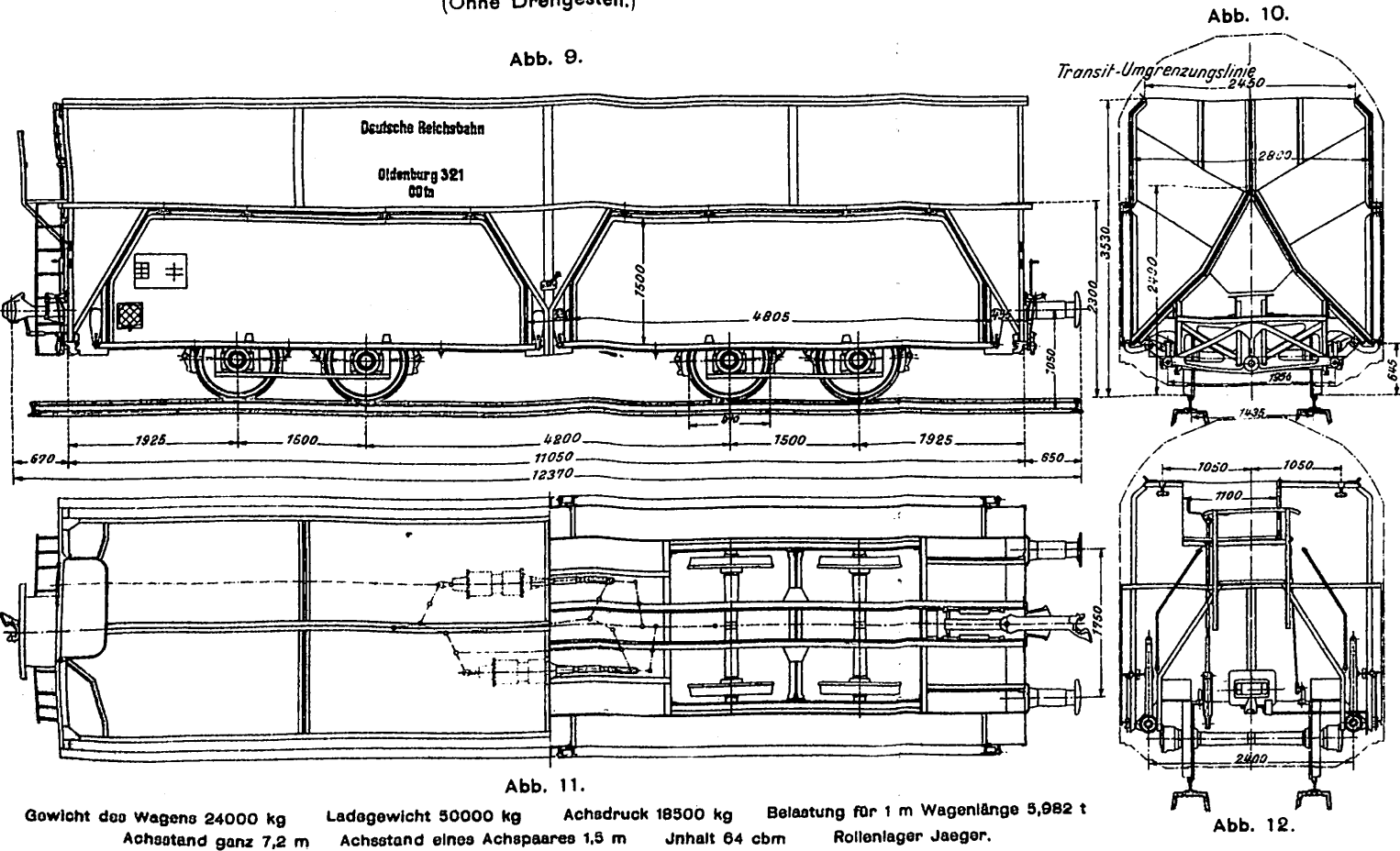


Abb. 13 bis 16. Flachboden-Selbstentlader Bauart Uerdingen.

(Ohne Drehgestell.)

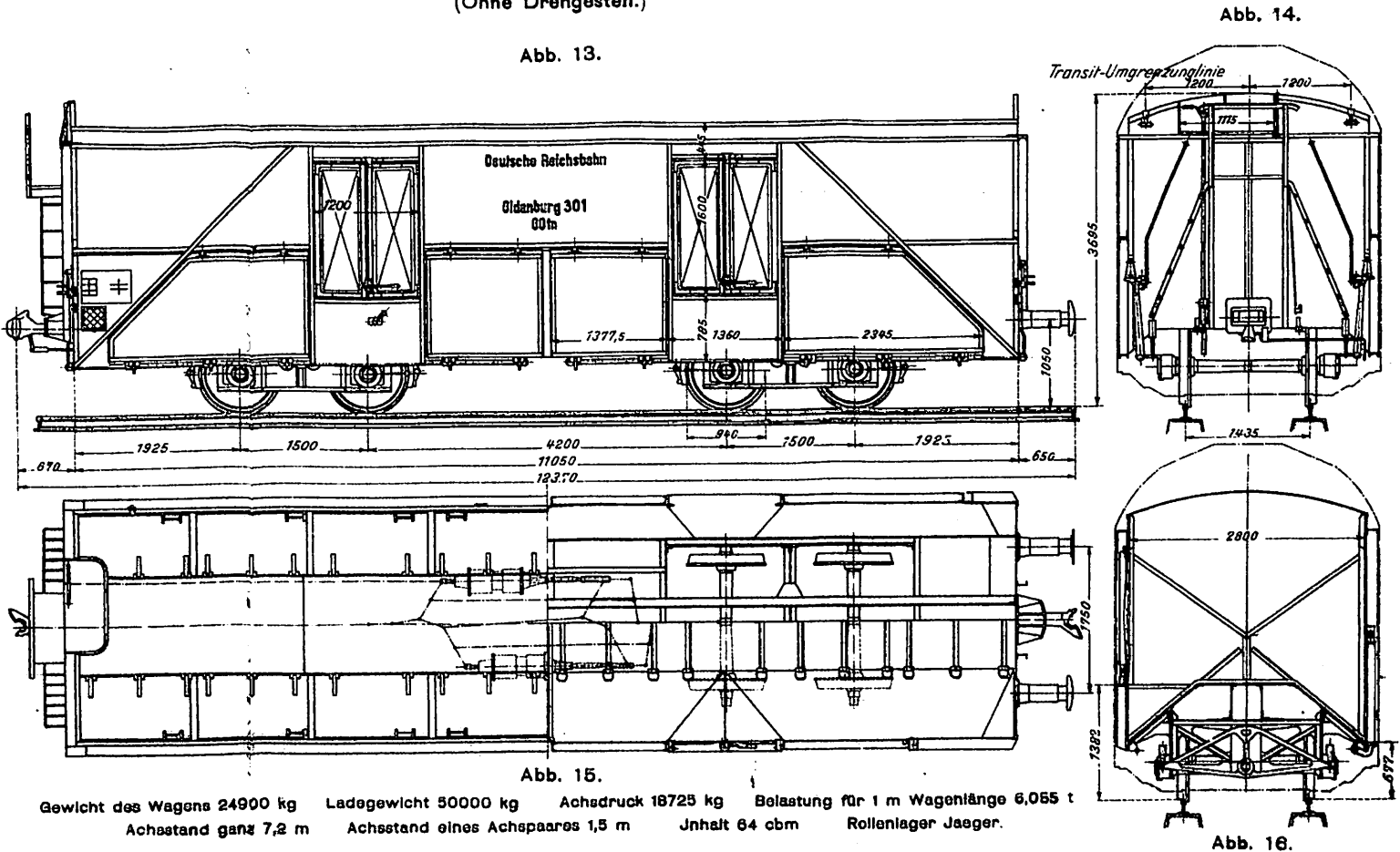


Abb. 1 bis 16. Zum Aufsatz: Die ersten Versuchsbauarten der Großgüterwagen der Deutschen Reichsbahn.

Abb. 1 bis 4. Flachboden-Selbstentlader Bauart Malcher.
(Mit Lenkachsen.)

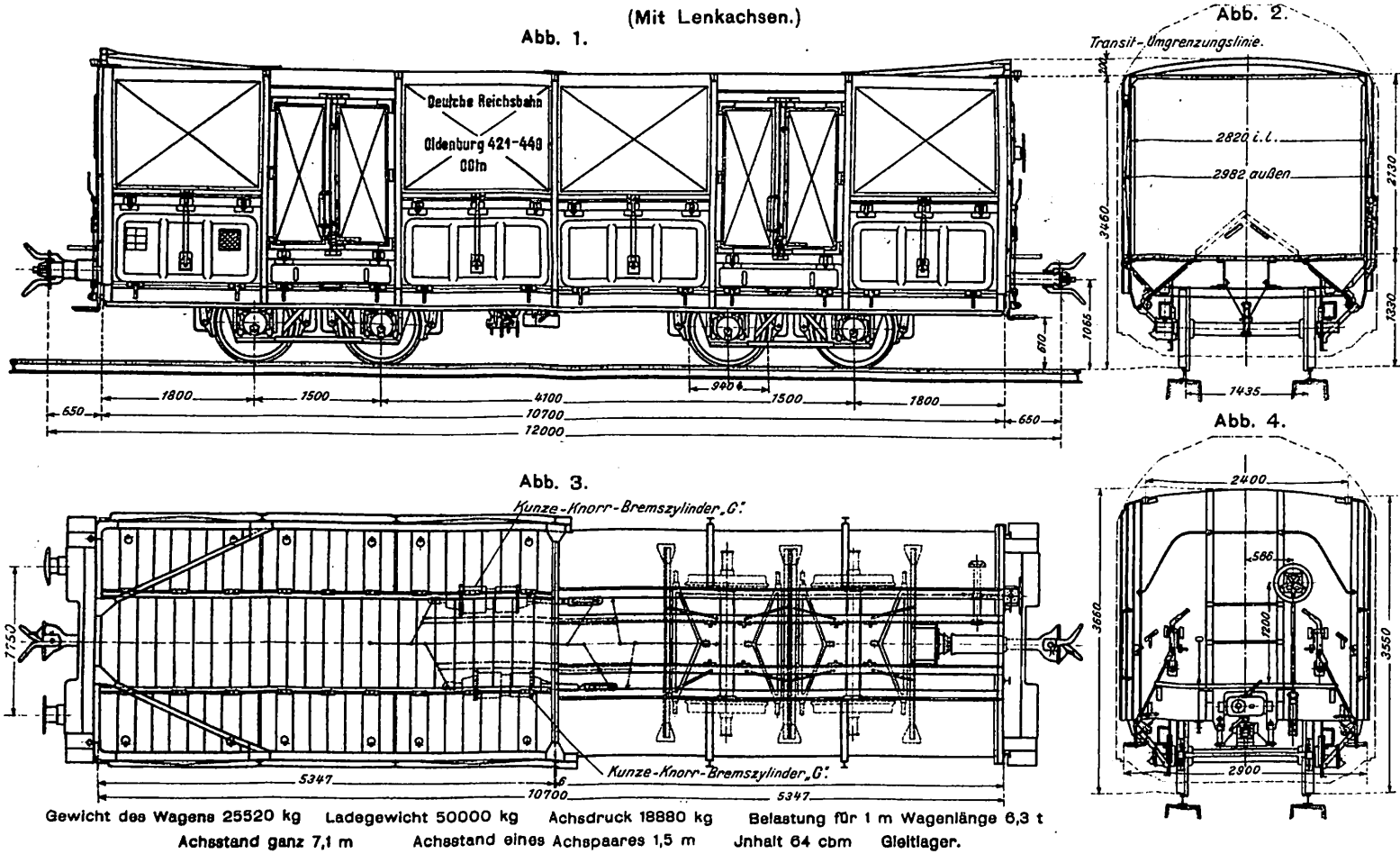


Abb. 5 bis 8. Flachboden-Selbstentlader Bauart Steinfurt.
(Mit Lenkgestellen.)

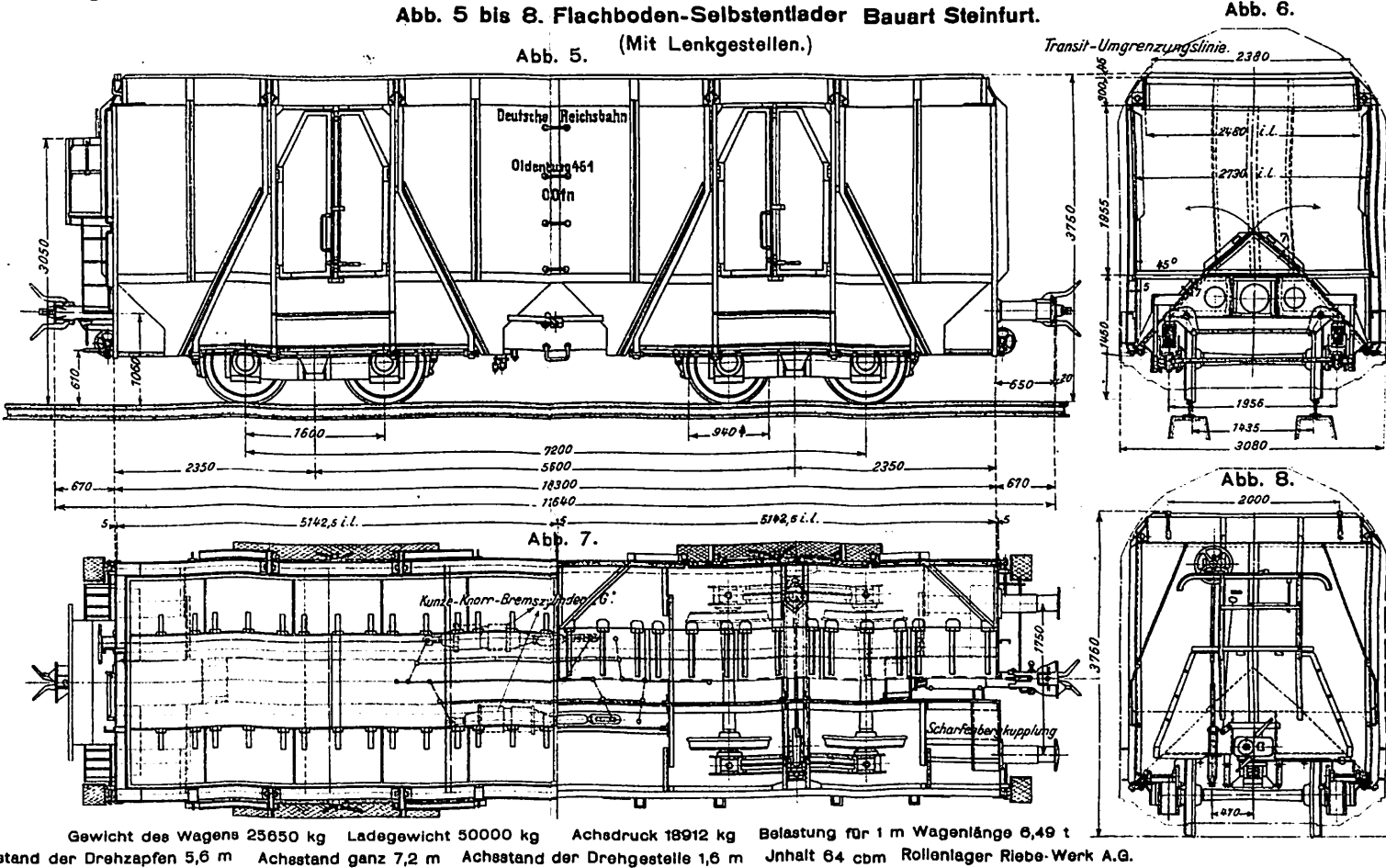


Abb. 9 bis 12. Flachboden-Selbstentlader Bauart Krupp.
(Mit Lenkachsen.)

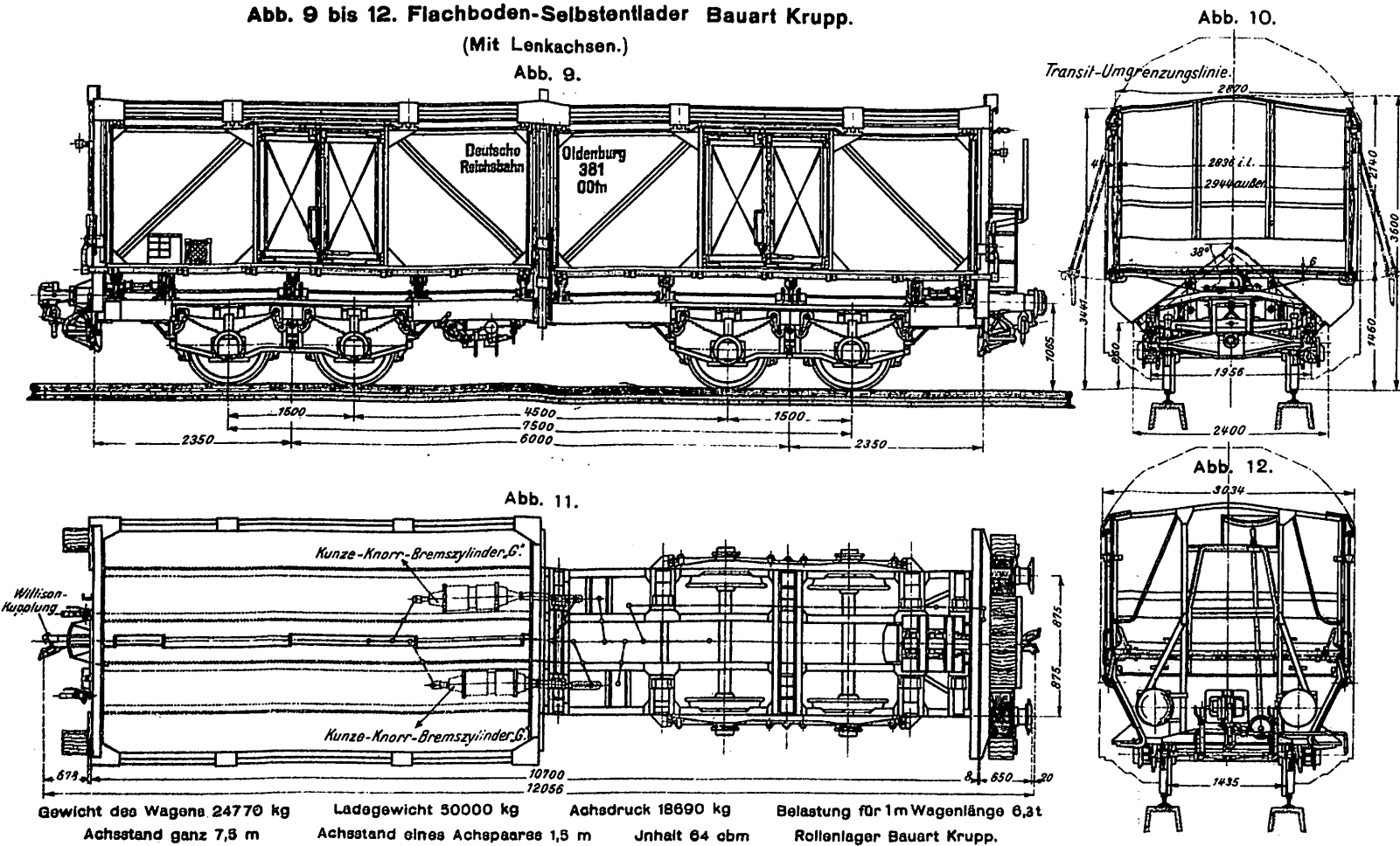


Abb. 13 bis 16. Flachboden-Selbstentlader Bauart Linke-Hofmann-Lauchhammer.
(Mit Drehgestellen.)

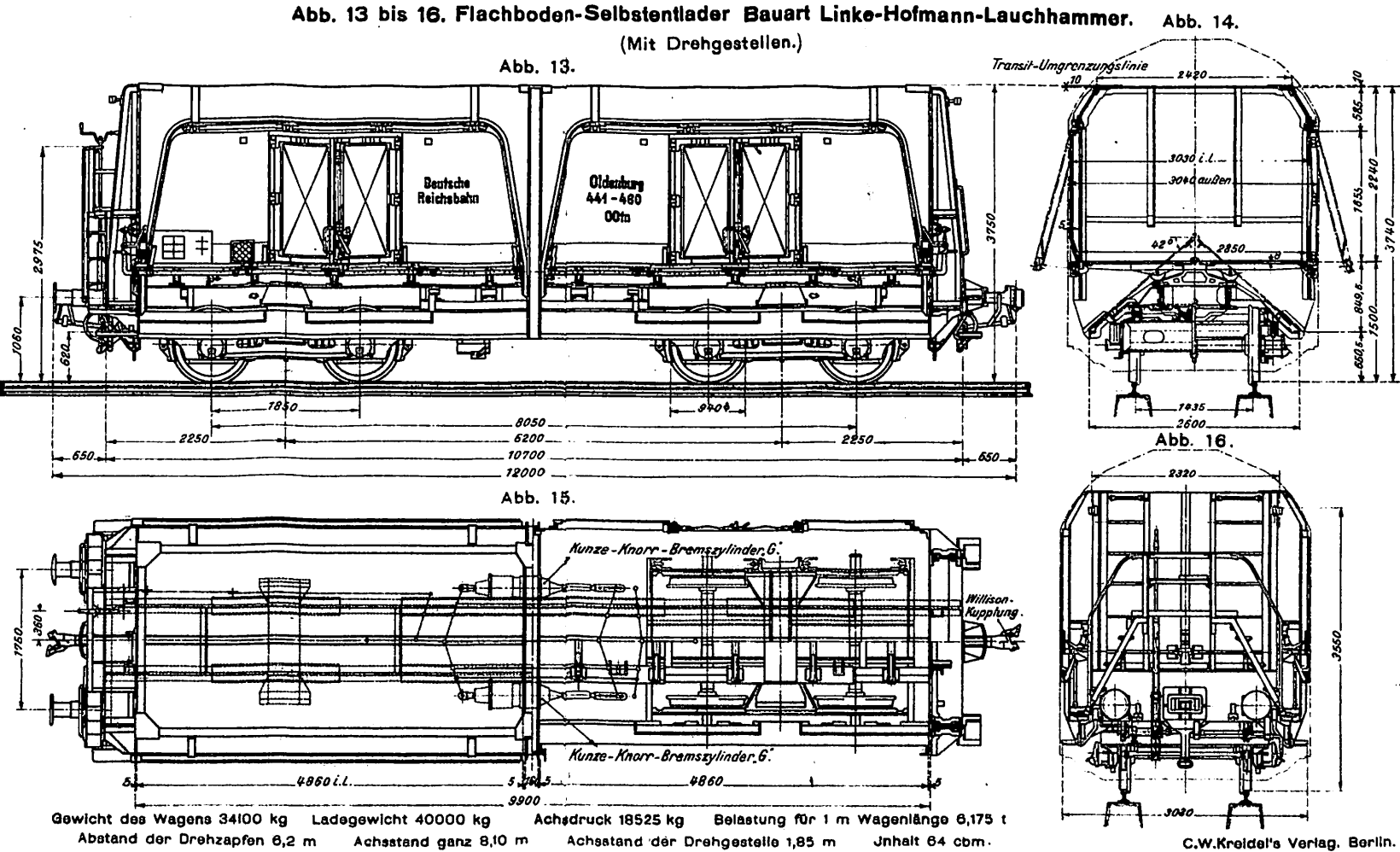


Abb. 1 bis 22. Zum Aufsatz: Die ersten Versuchsbauarten der Großgüterwagen der Deutschen Reichsbahn.

Abb. 1 bis 4. Flachboden-Selbstentlader Bauart Orenstein & Koppel A.G.

(Mit Drehgestellen.)

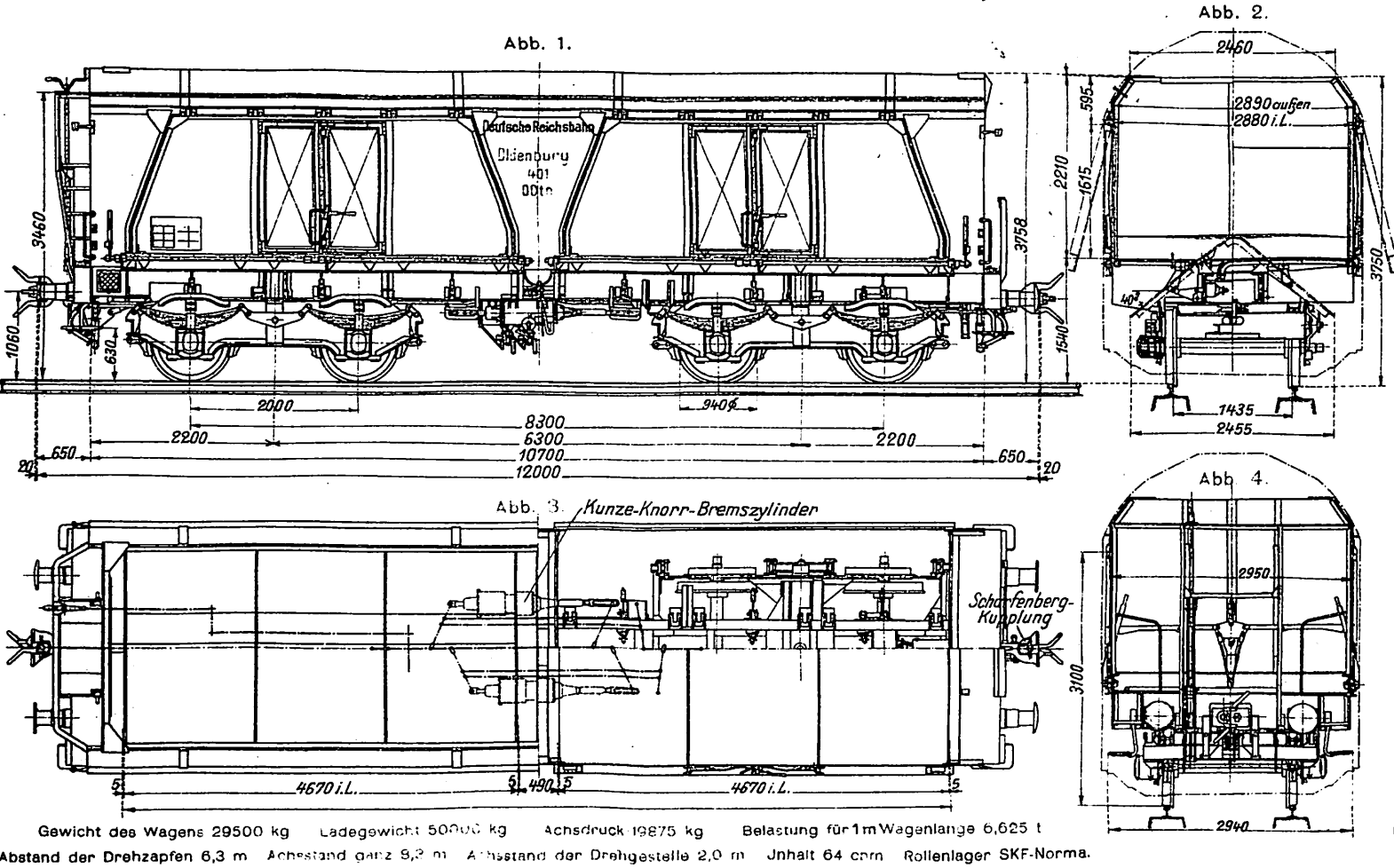


Abb. 9 bis 12. Willison-Kupplung.

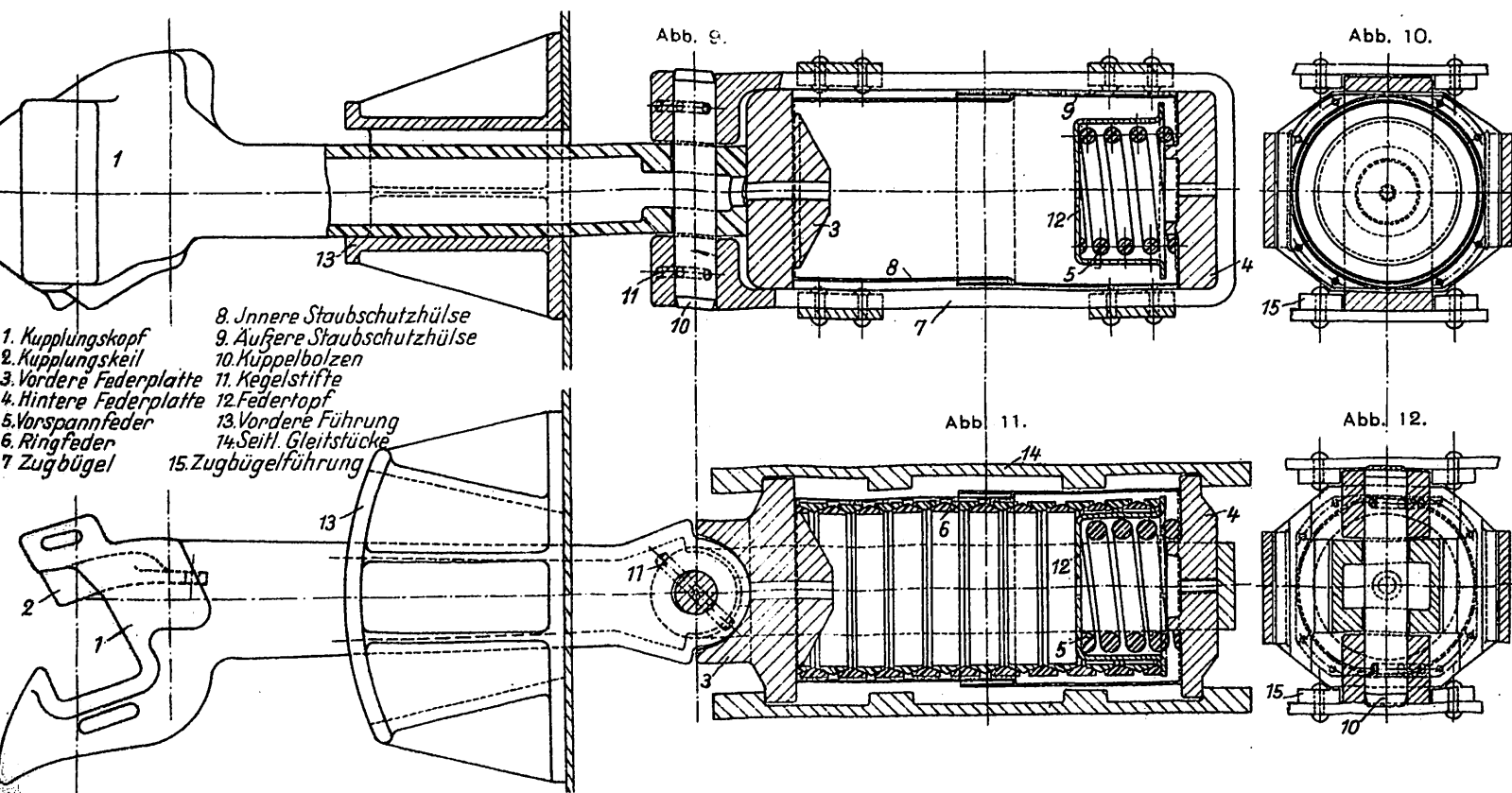


Abb. 5 bis 8. Scharfenberg-Kupplung.

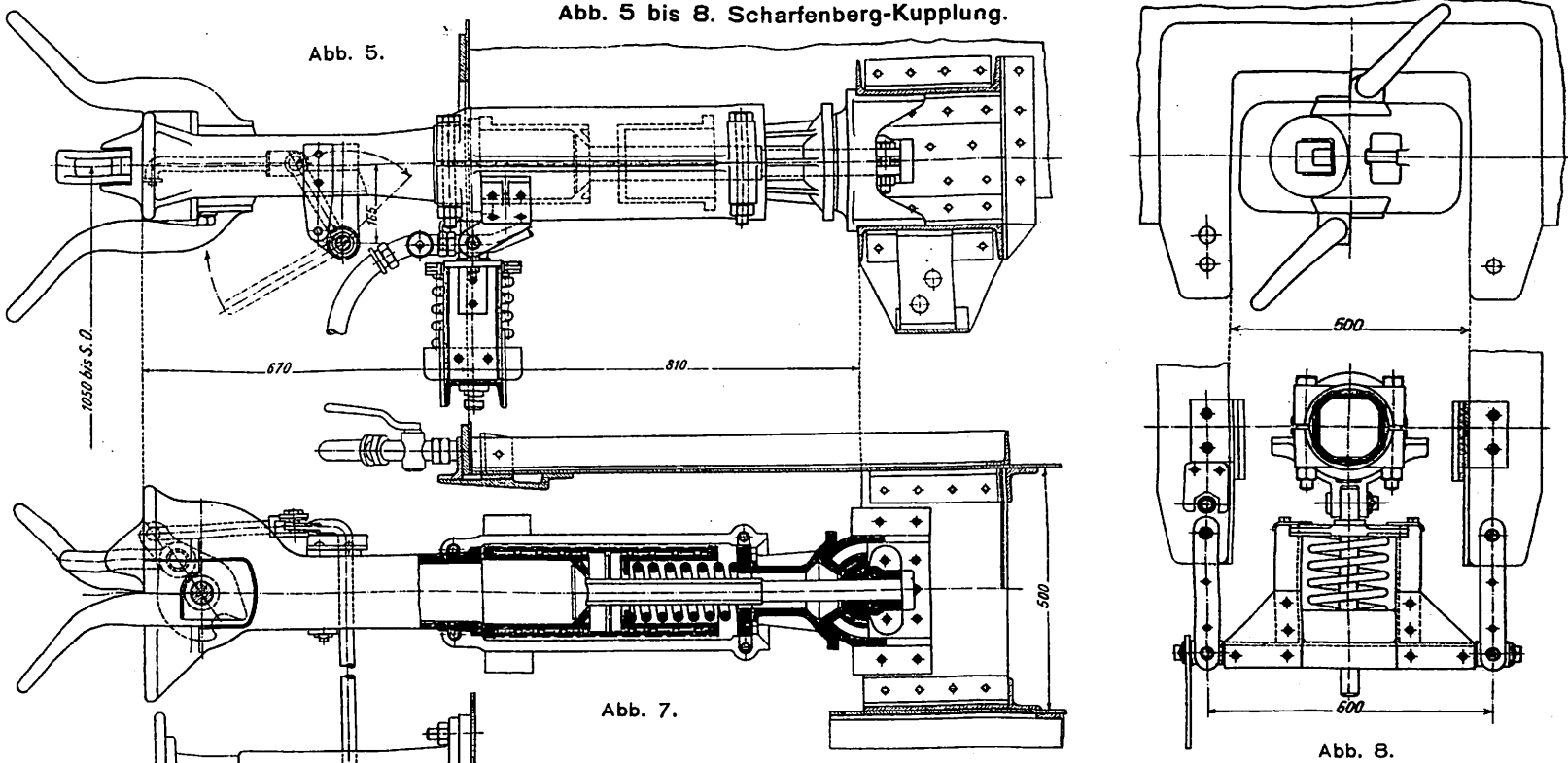


Abb. 16 bis 22. Scharfenberg-Universalkupplung mit selbsttätiger Luftkupplung.

Abb. 13 bis 15. Uerdinger-Ringfeder.

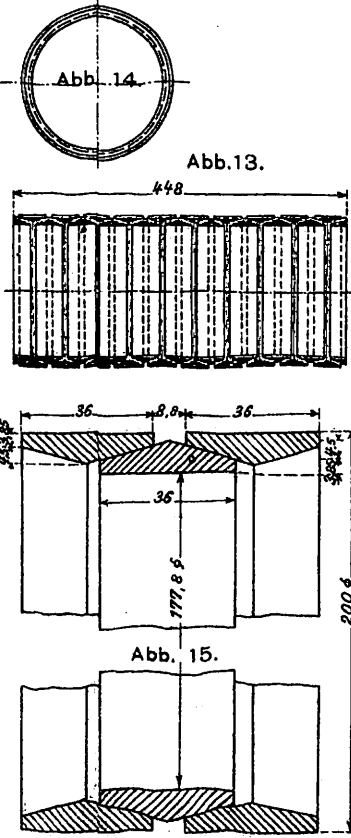


Abb. 17. Schnitt a-b.

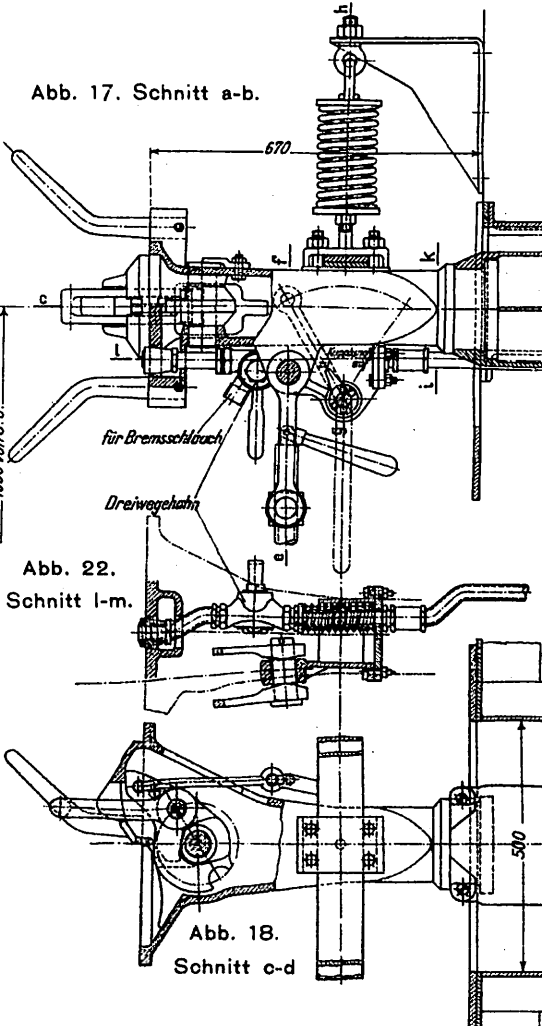


Abb. 16.

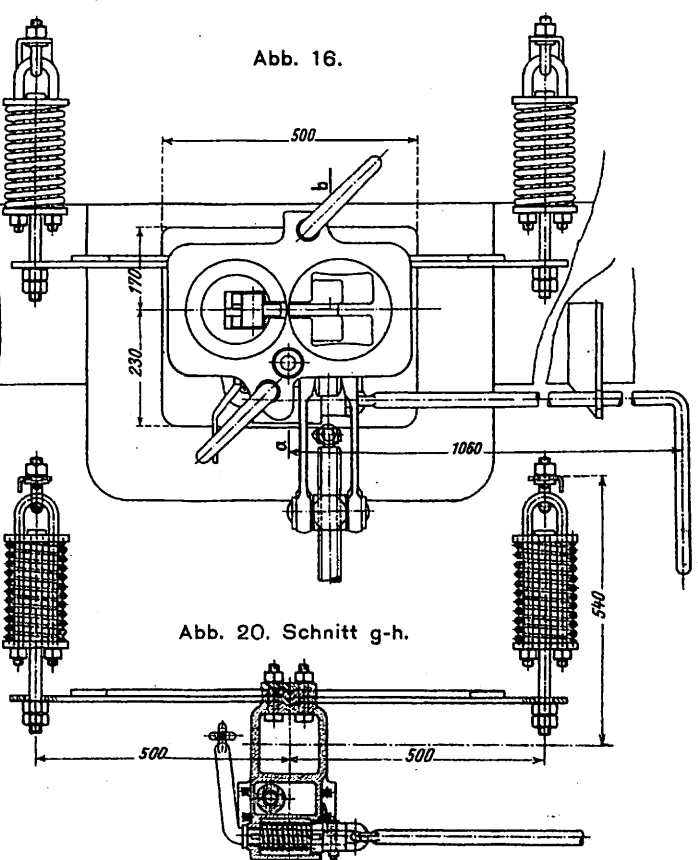


Abb. 1 und 2. Zum Aufsatz: Die Lokomotiven und Triebwagen auf der Britischen Weltausstellung in Wembley.

Abb. 1. 2 C 1-h 3 Lokomotive der London und North Eastern-Bahn.

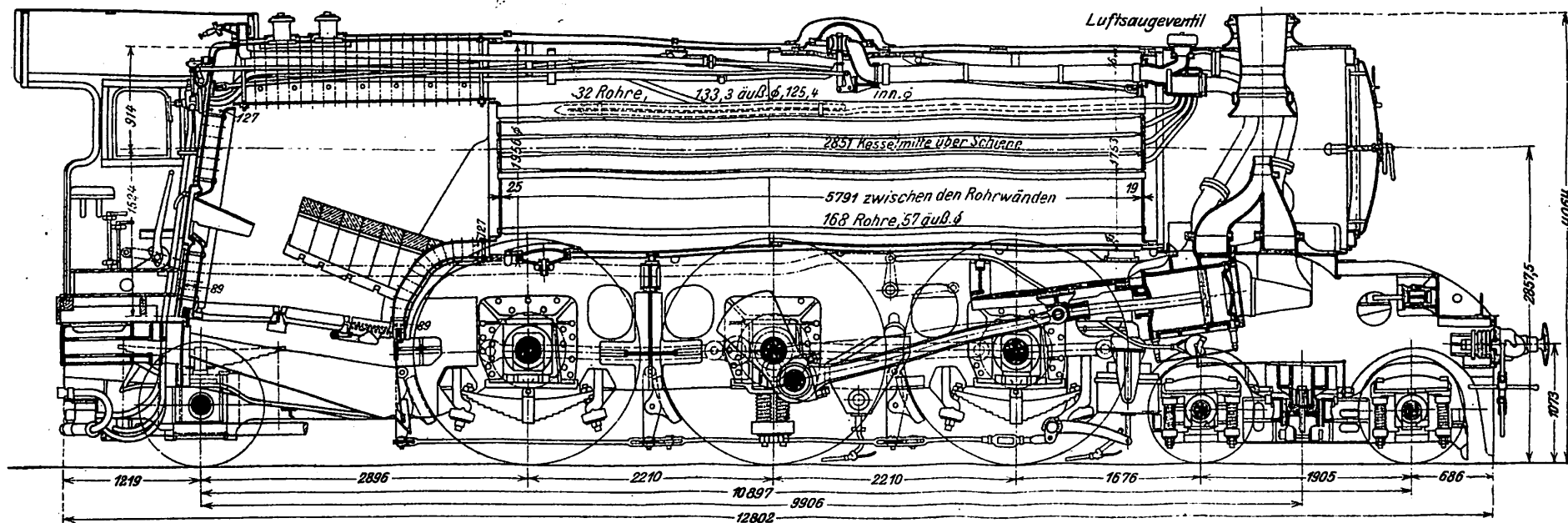


Abb. 2. Grundriß.

