

Abb. 1.

Schienenstoß aus 140 mm hohen Schienen mit 80 cm langen Winkellaschen, 6 Laschenschrauben von 24 mm Durchmesser in kreisrunden Laschenlöchern von 26 mm Durchmesser mit Unterlagsringen (normale badische Stoßanordnung für 140 mm hohen Schienen): Schaulinien a - Schienenstoß aus 138 mm hohen Schienen, Flachlaschen mit 4 Laschenschrauben von 22 mm Durchmesser ohne Federringe mit Melaun-Fußklammer und Keil; Schaulinien b.

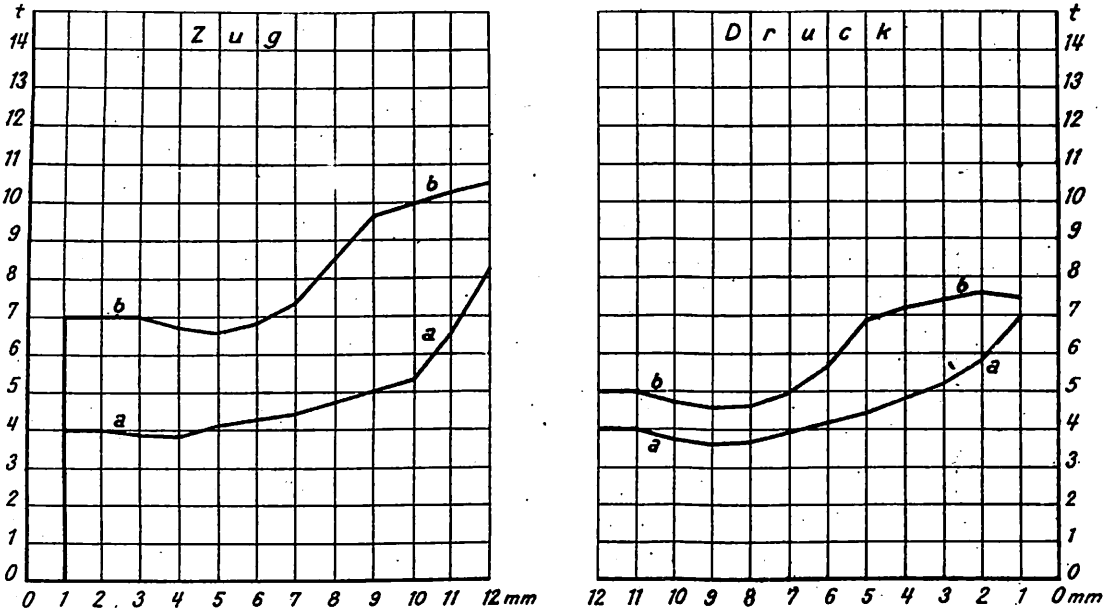


Abb. 2.

Schienenstoß A aus 138 mm hohen Schienen mit ausgeklinkten Winkellaschen und 4 Laschenschrauben mit und ohne Fußklammer und Keil.

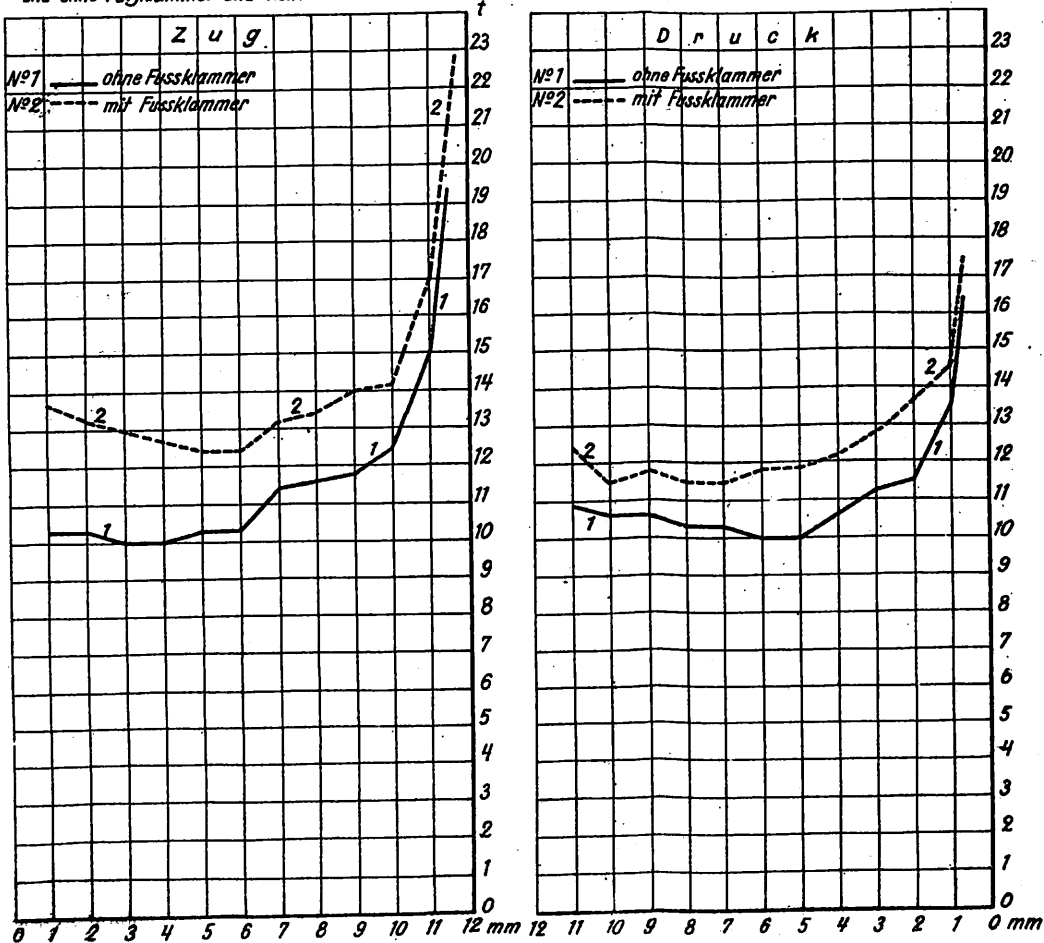


Abb. 3.

Schienenstoß B aus 138 mm hohen Schienen mit ausgeklinkten Winkellaschen und 4 Laschenschrauben mit und ohne Fußklammer und Keil.

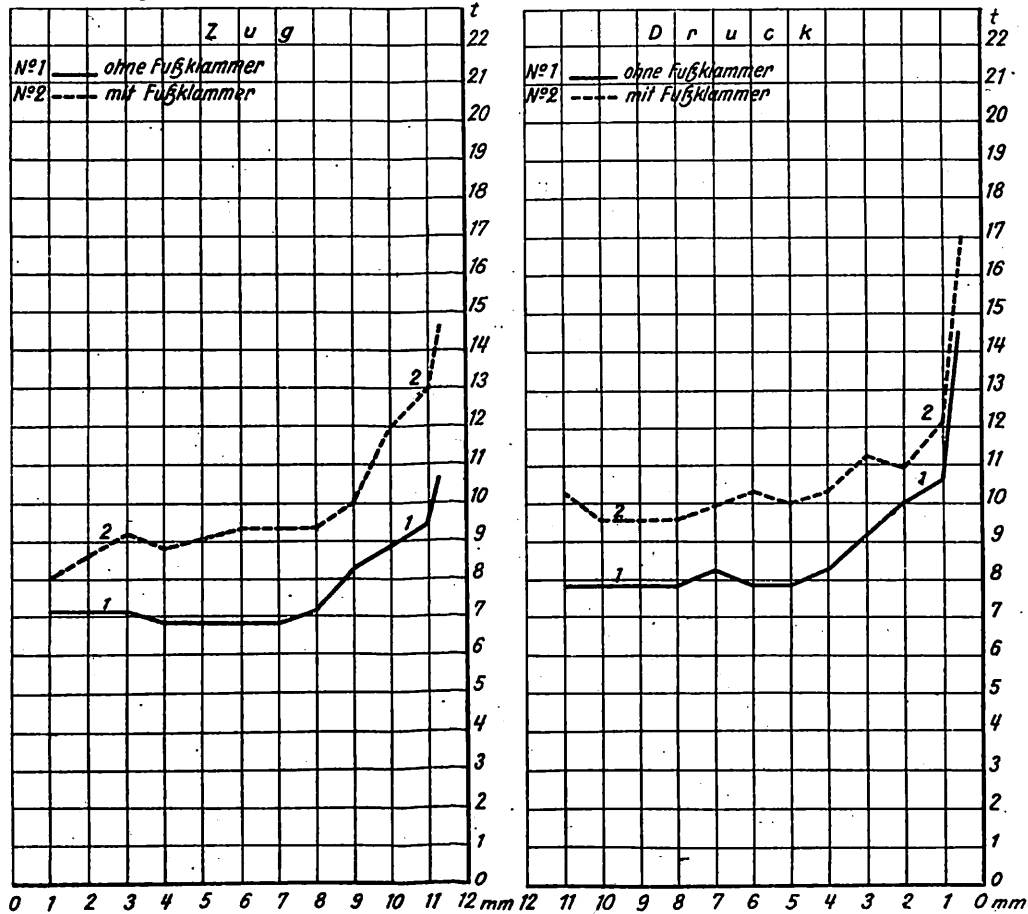


Abb. 4.

Schienenstoß aus 138 mm hohen Schienen mit ausgeklinkter Winkellasche, 4 Laschenschrauben ohne Federringe, mit und ohne Melaun-Fußklammer und Keil.

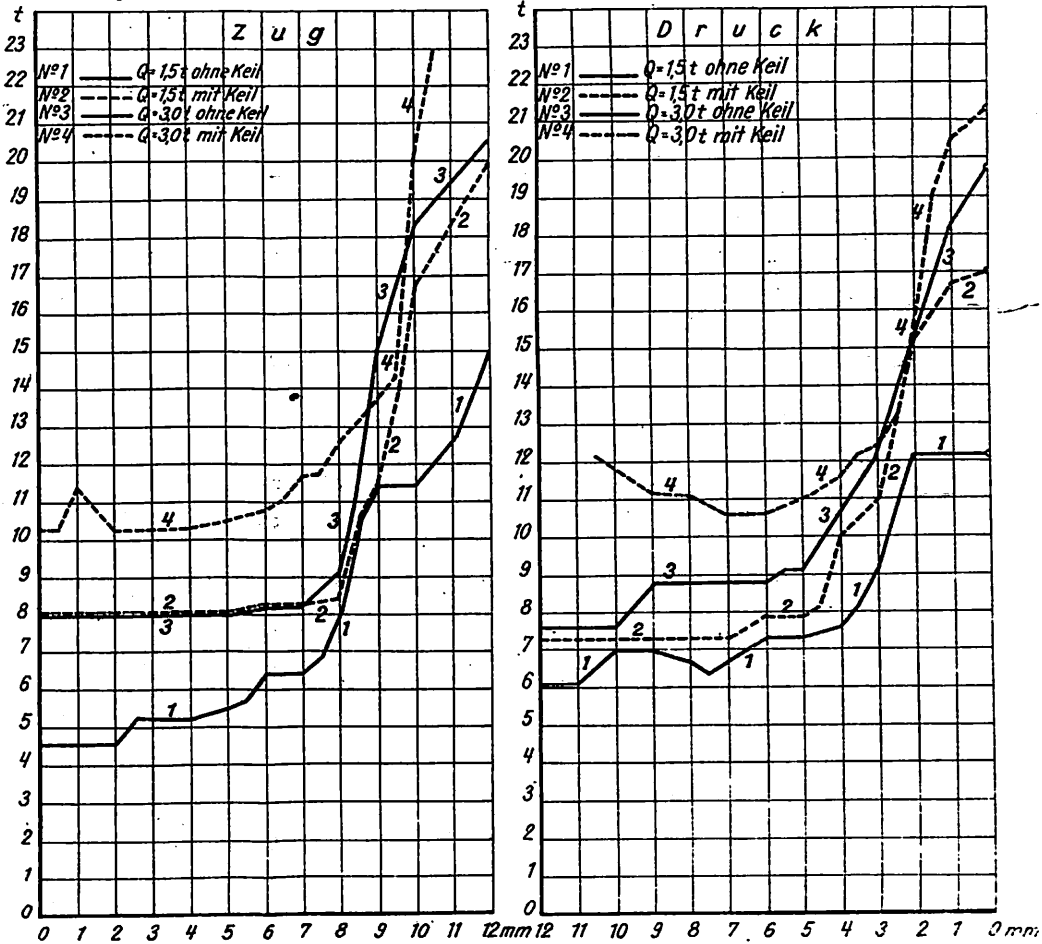
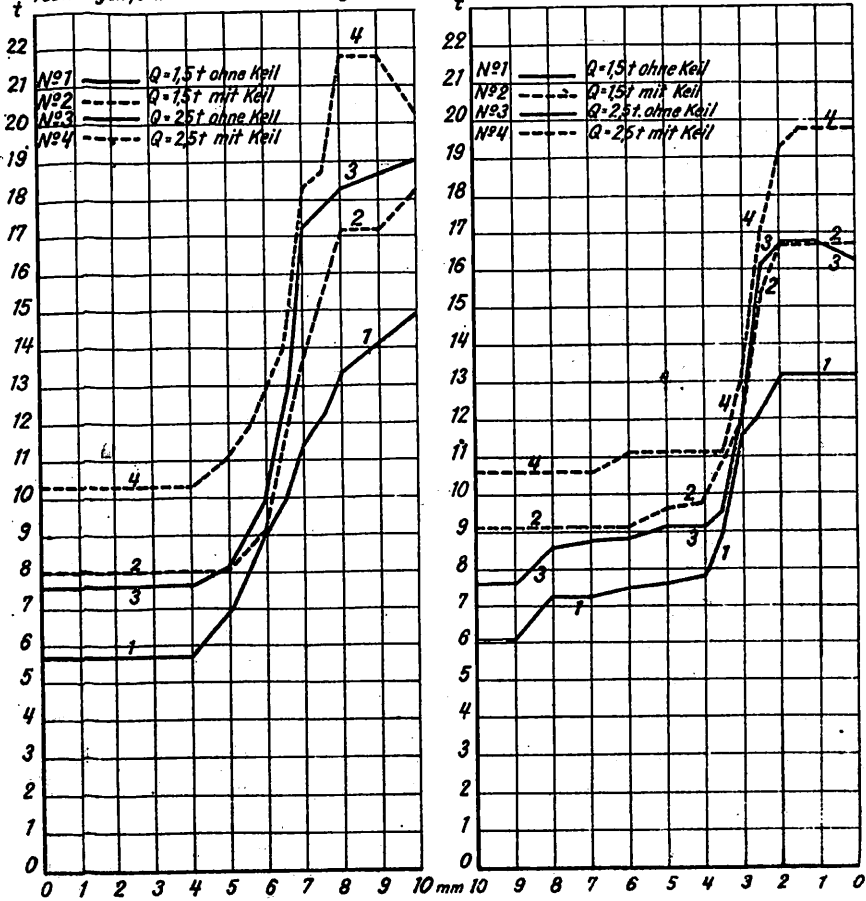


Abb. 5.

Schienenstoß aus 140 mm hohen Schienen mit Flachlaschen, 4 Laschenschrauben mit doppelten Federringen, ohne und mit Melaun-Fußklammer und Keil.



Zum Aufsatz :
Versuche über die Beweglichkeit
der Schienenenden in
Stoßverbindungen.

Abb. 1. Lageplan des Bahnhofes Dillenburg. Neuer Zustand. Maßstab 1:4000.

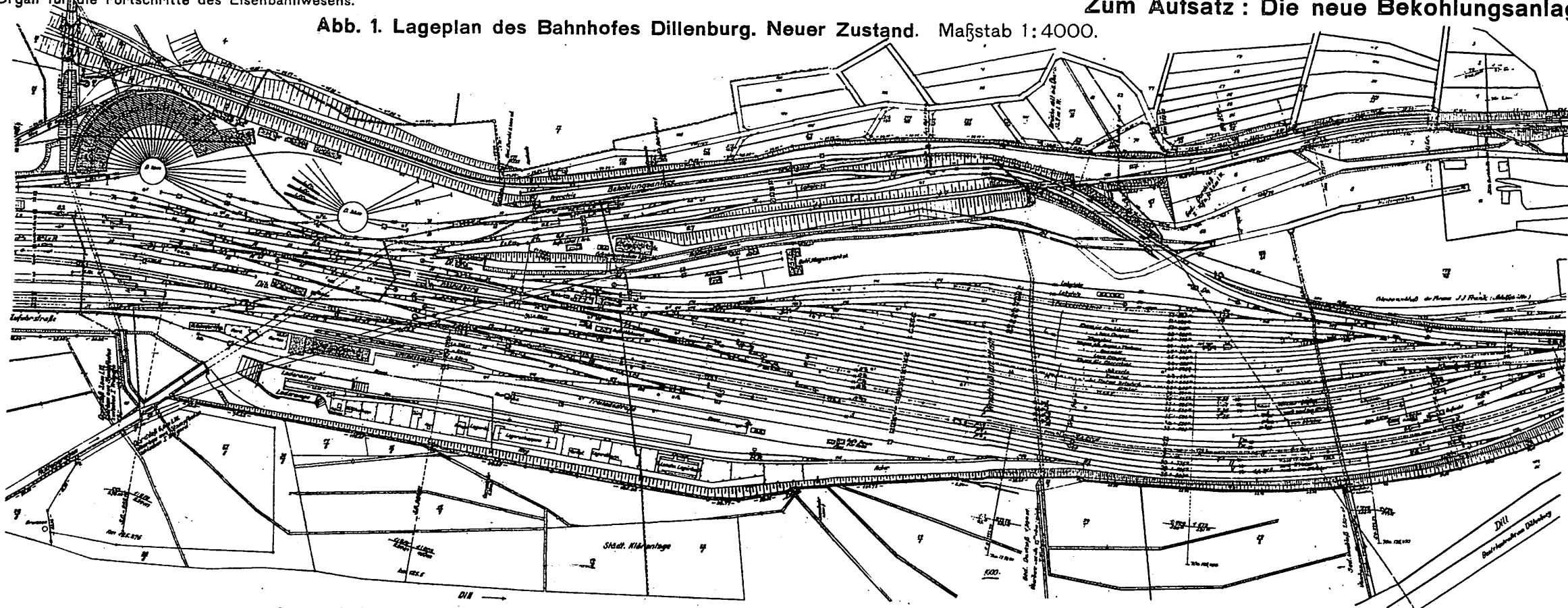
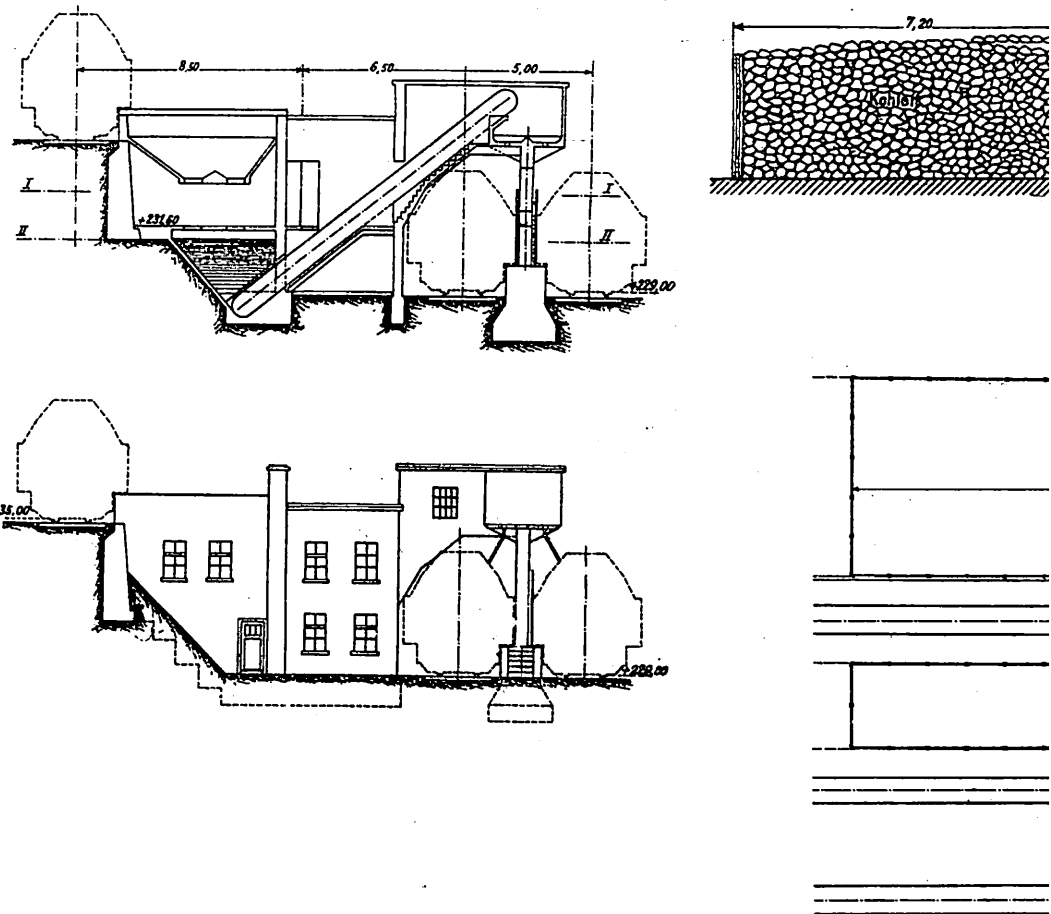


Abb. 7. Besandungsanlage. Maßstab 1:300.



Querschnitt.

Abb. 4. Schlackensümpfe.

Längsschnitt.

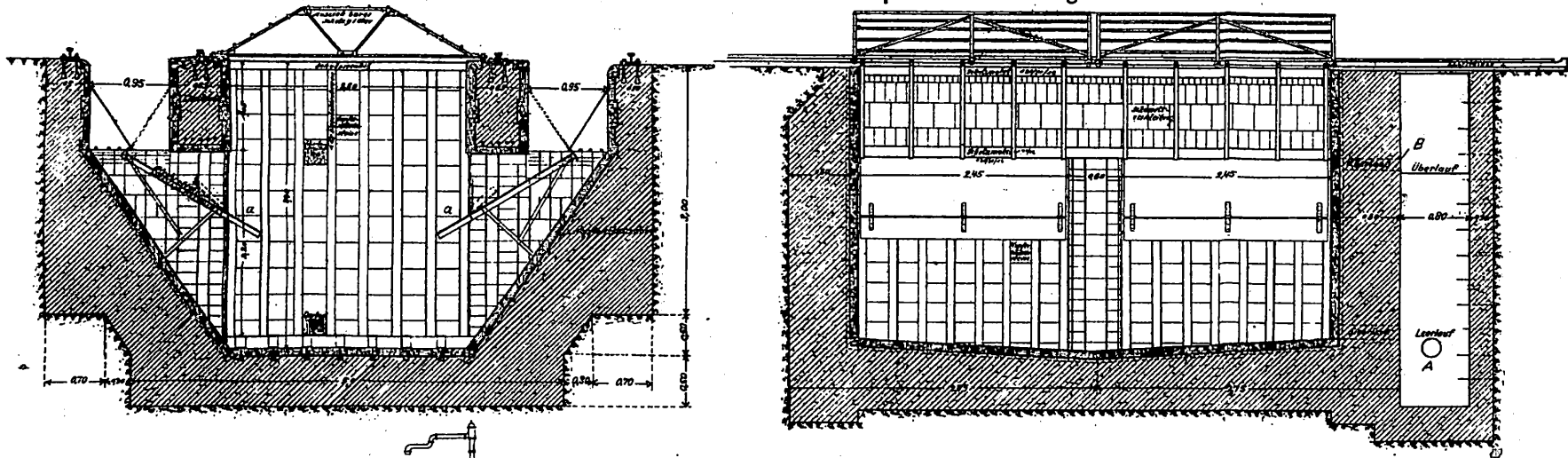


Abb. 3. Reinigungsgrube. Längsschnitt.



Abb. 2. Grundriß des Bansen und der Entschlackungsanlage. Maßstab 1:400.

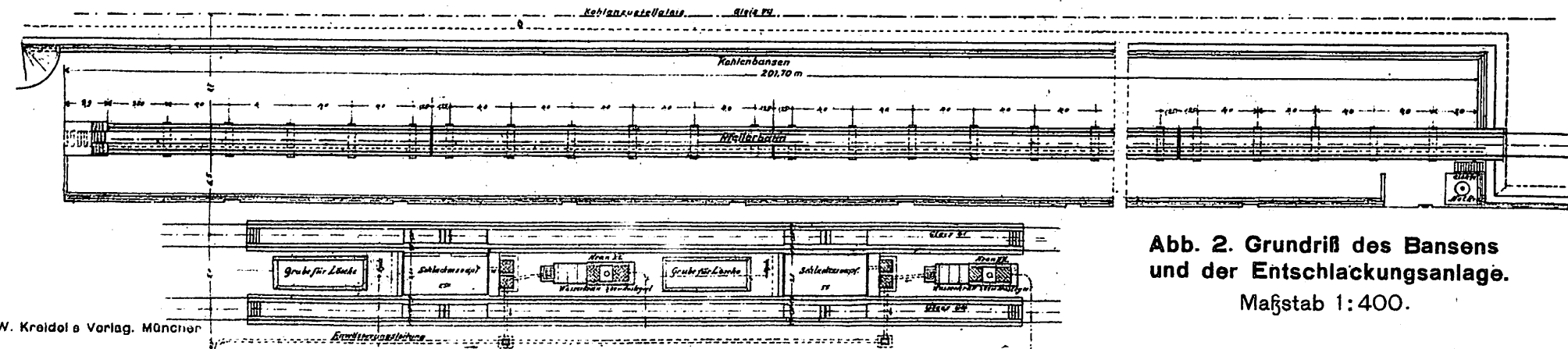
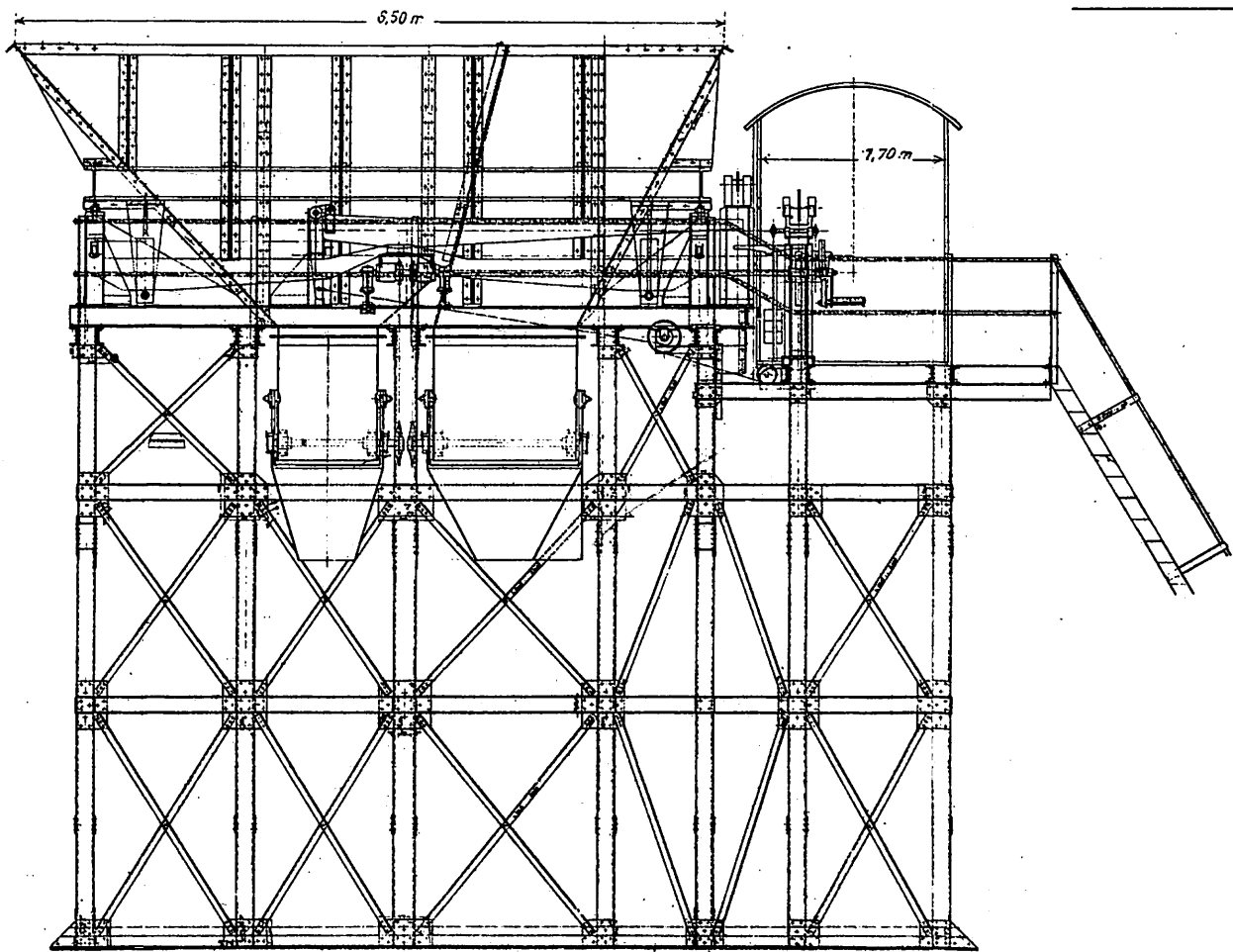


Abb. 5. Kohlenbunker. Längsansicht. Maßstab 1:70.



Bekohlungsanlage des Bahnhofes Dillenburg.

Abb. 7. Besandungsanlage.

Maßstab 1:300.

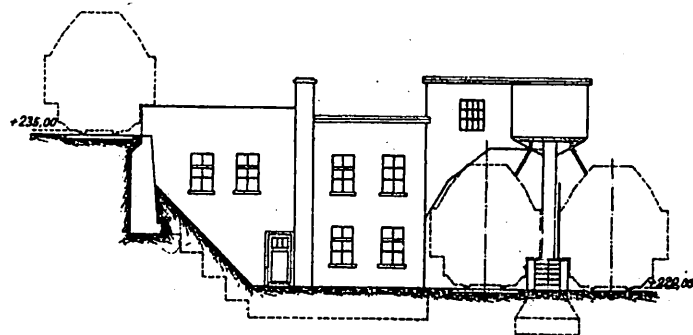
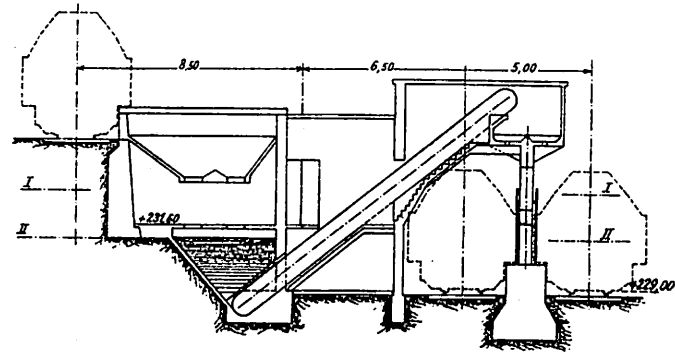
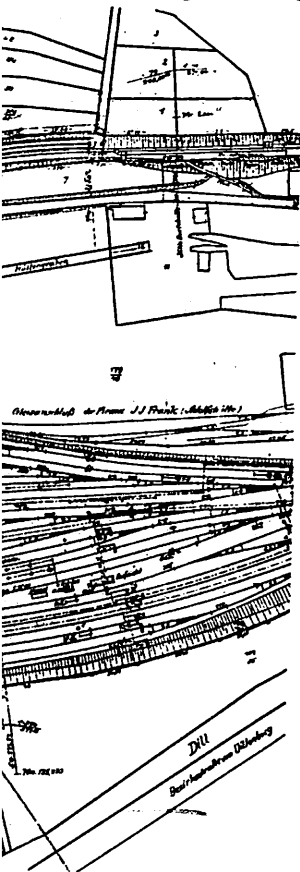
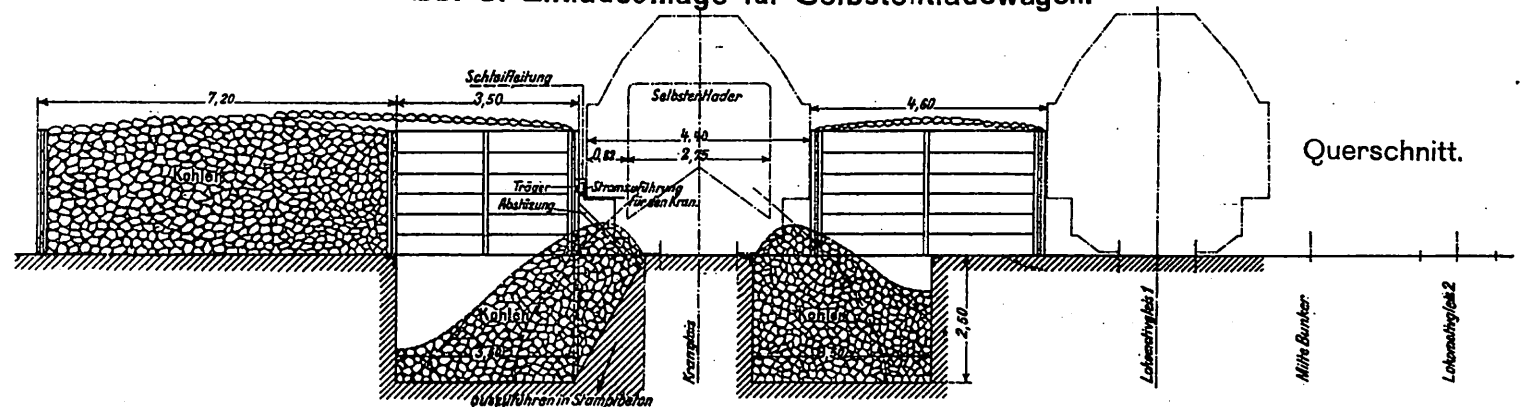
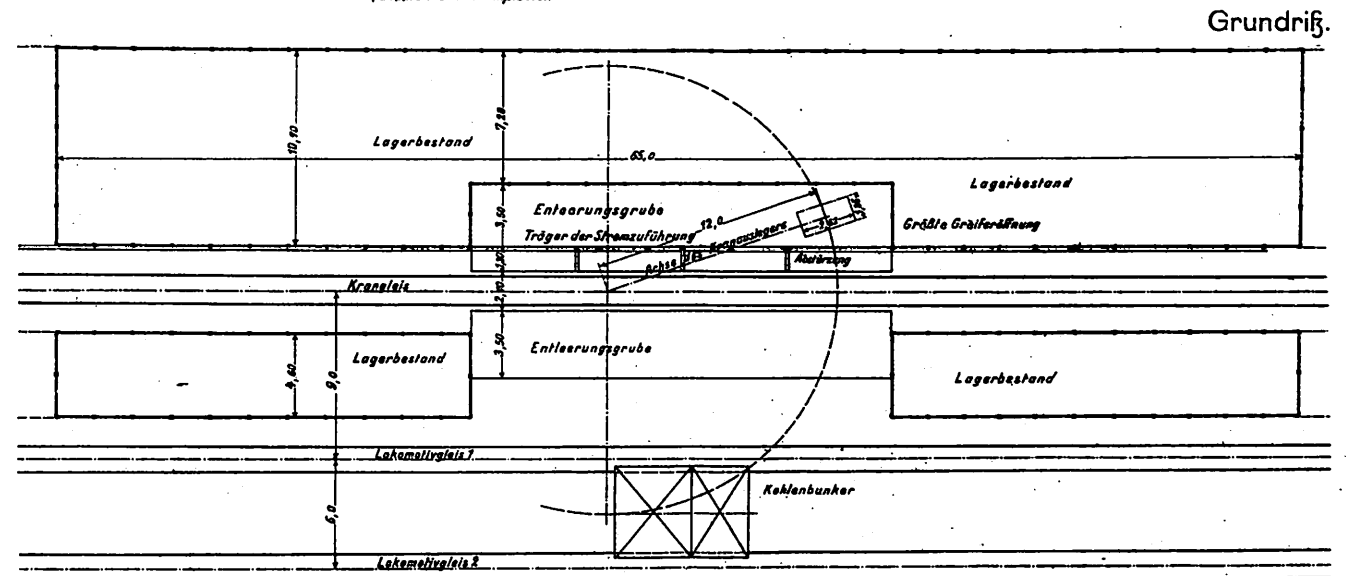


Abb. 8. Entladeanlage für Selbstentladewagen.

1927, Taf. 14.



Querschnitt.



Grundriß.

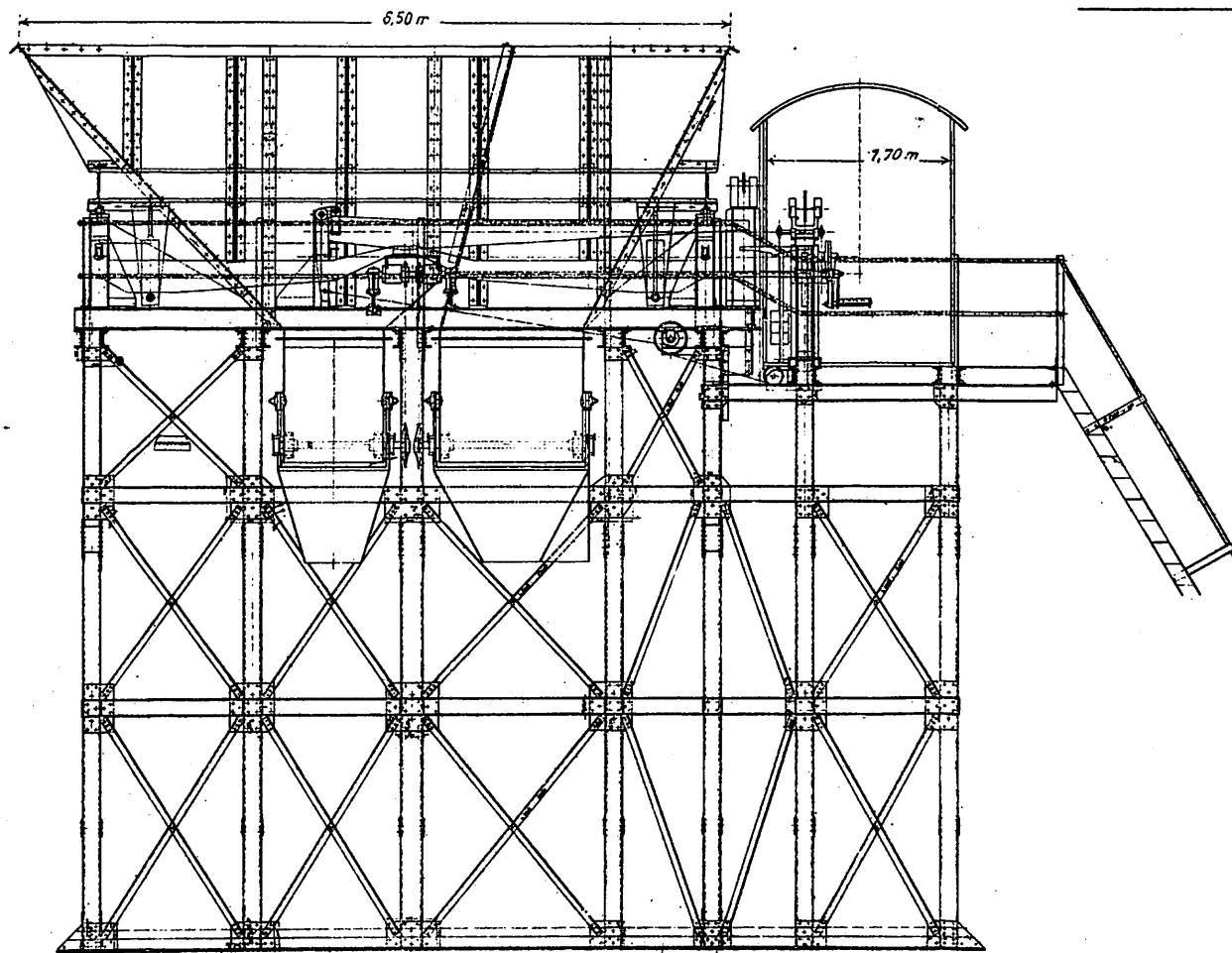


Abb. 5. Kohlenbunker. Längsansicht. Maßstab 1:70.

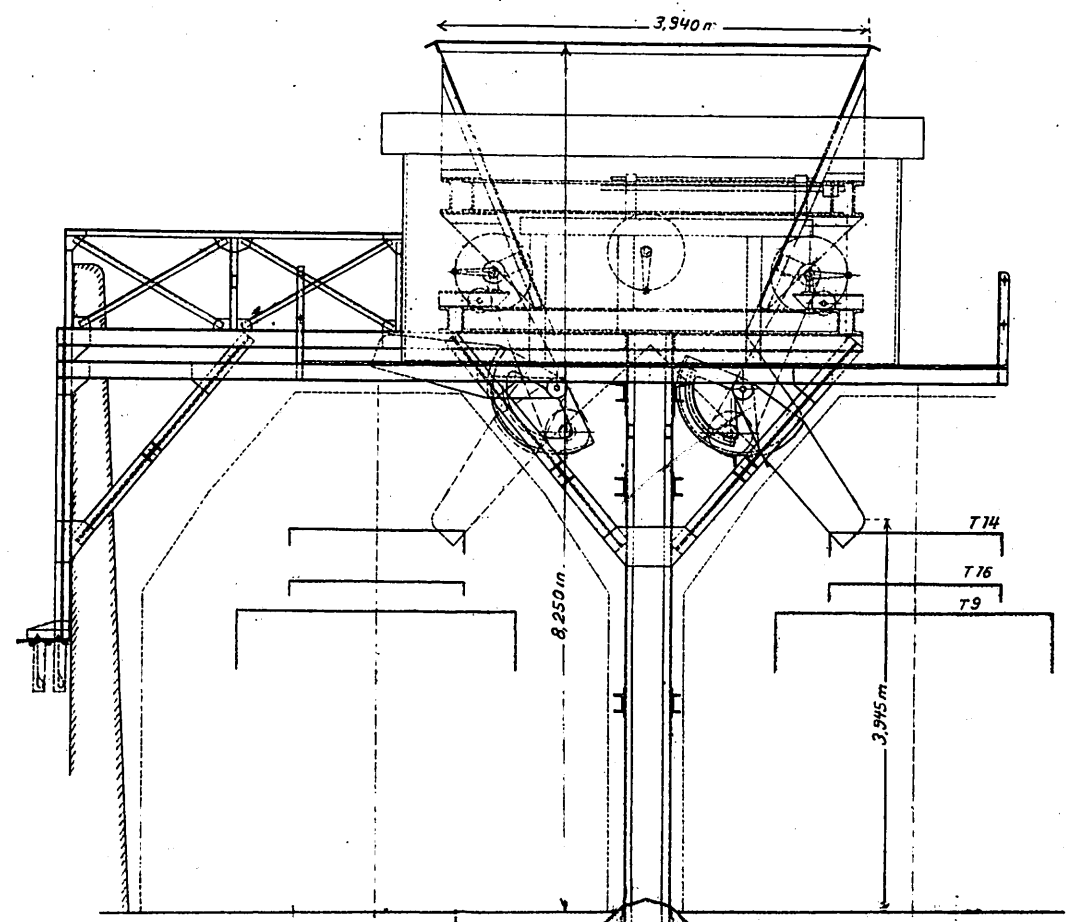


Abb. 6. Kohlenbunker. Stirnansicht. Maßstab 1:70.

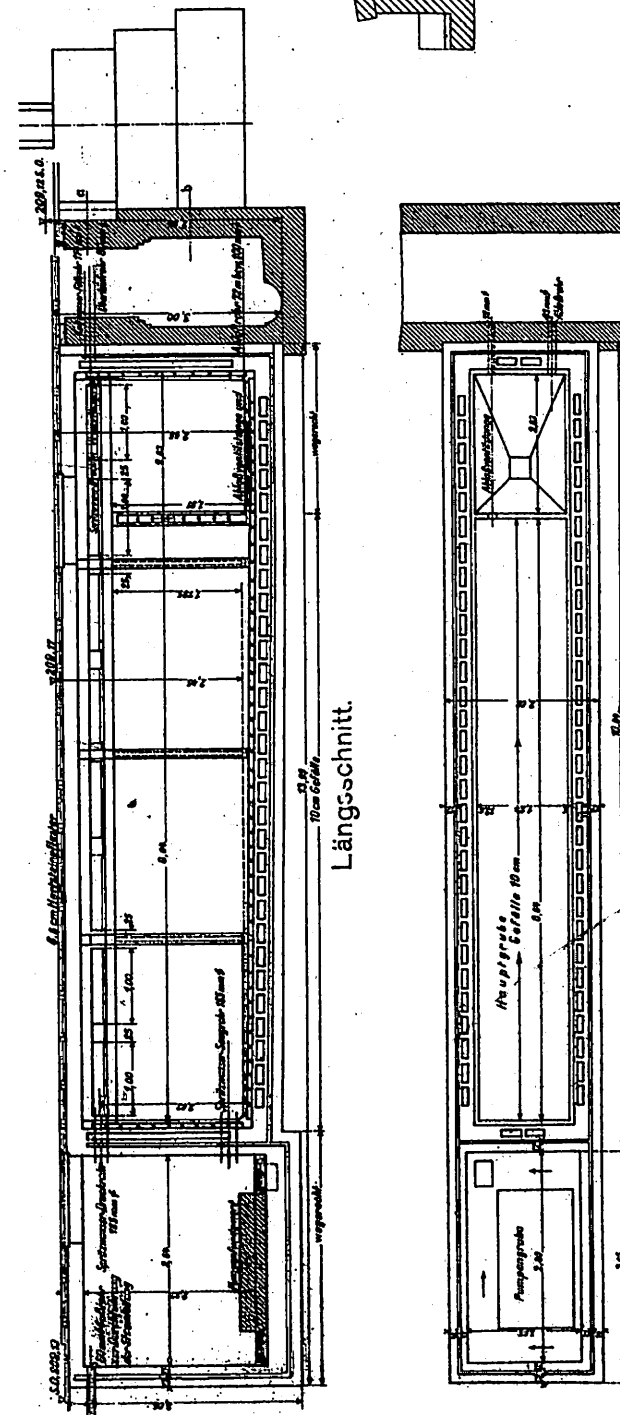


Abb. 3. Wasserbehälter für die Auswaschanlage.
Maßstab 1:100.

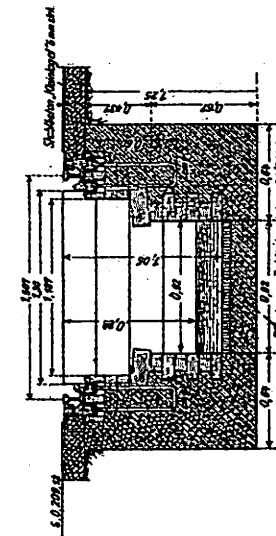


Abb. 6. Behälter der Spritzwassergrube.
(Maßstab 1:50.)

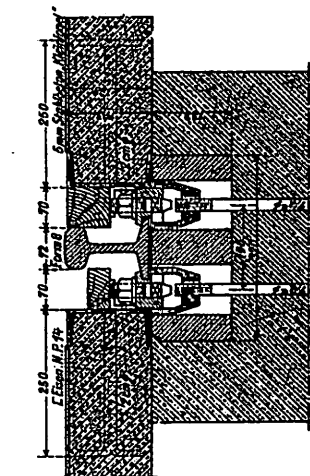


Abb. 4. Schienenbefestigung für die Schiebebühne.

Zum Aufsatz : Versuche mit einer Kesselspeisewasser-Vorwärmpumpe Bauart „Dabeg“.

Abb. 1. GröÖte Liefermengen bei grÖÖter Spannung der Feder F des Rückschlagventiles R v.

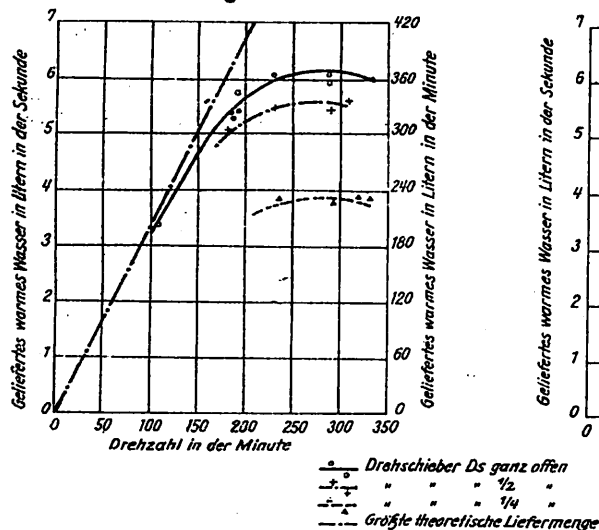


Abb. 2. Arbeitsbedarf in PS für den Betrieb der Pumpe bei verschiedenen Liefermengen.

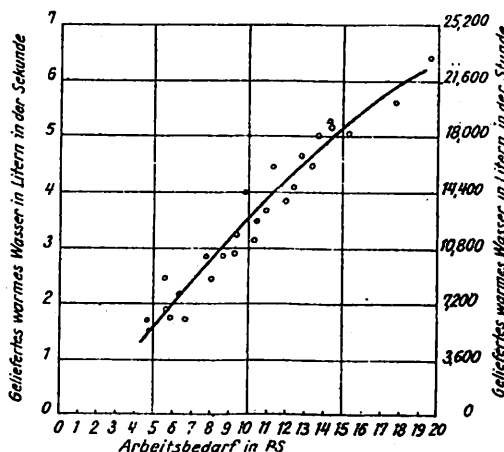


Abb. 3. Liefermengen für verschiedene Stellungen des Drehschiebers und der Drehzahlen 100, 150, 300.

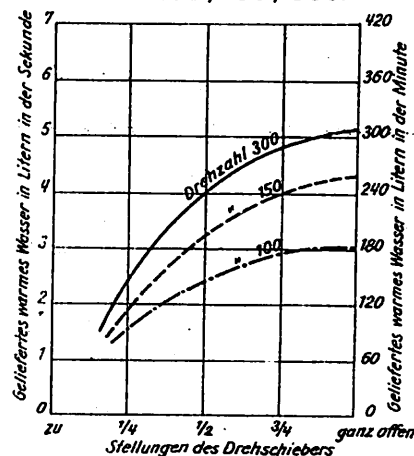


Abb. 4. Liefermengen bei mittlerer Spannung der Feder F des Rückschlagventiles R v.

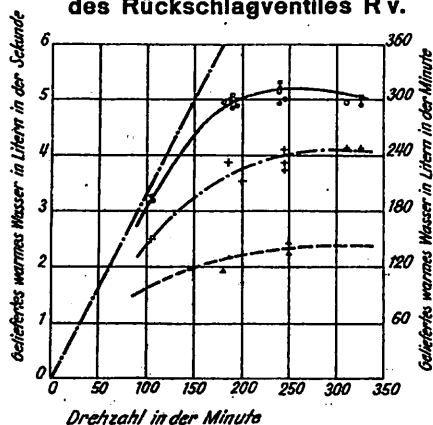


Abb. 5. Arbeitsbedarf für die leerlaufende Pumpe.

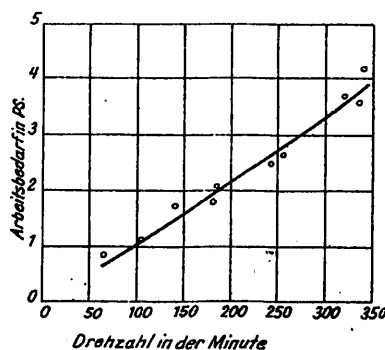


Abb. 6. Schaulinien für Dampfverbrauch und mittleren indizierten Dampfdruck.

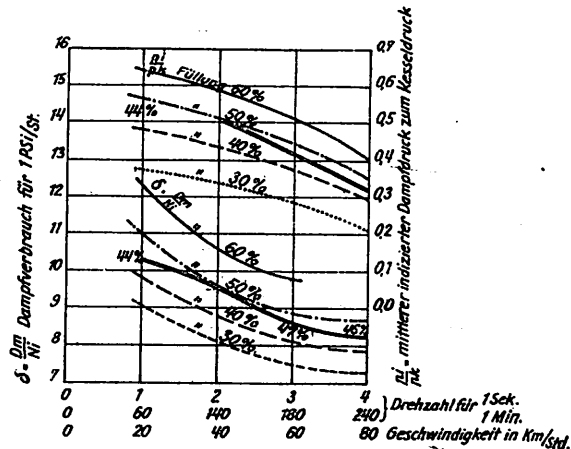


Abb. 7. Gesamtwasserverbrauch und Wasserlieferung durch die Pumpe.

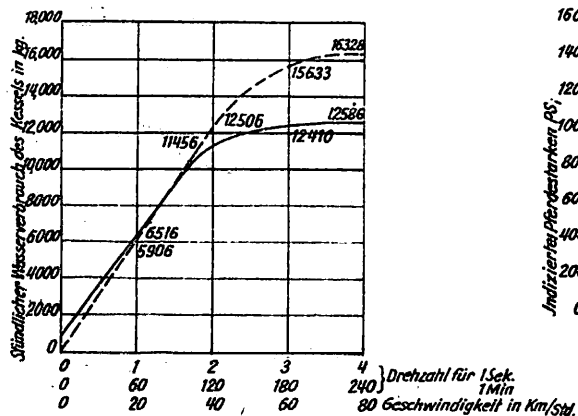


Abb. 8. Leistung der Lokomotive und Arbeitsbedarf der Pumpe in PS i.

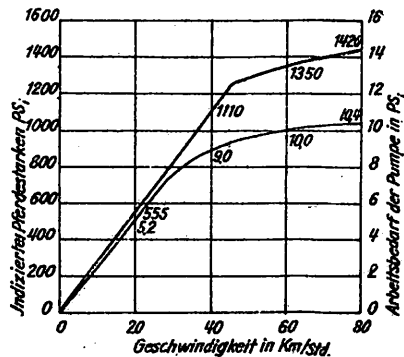


Abb. 9. Dampfverbrauch der Lokomotiv-Dampfmaschine für die Pumpe.

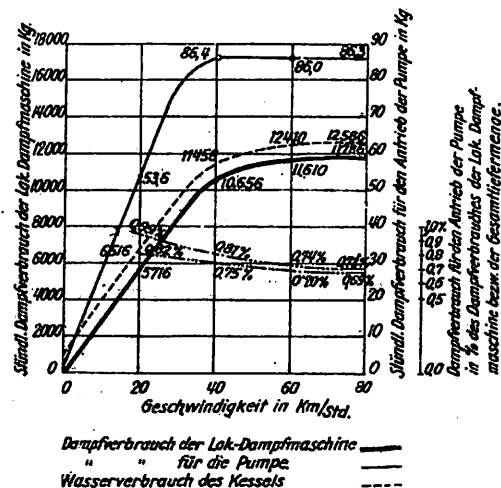


Abb. 3. Ausführungsbeispiele.

Betriebsform	Verkehrsform				Bemerkungen
	I	II	III	IV	
I					
C					
D					
II					
B					
C					
D					

Abb. 5. Ausführungsbeispiele.

Betriebsform	Verkehrsform				Bemerkungen
	I	II	III	IV	
I					
II					
III					
IV					

Zum Aufsatz:
Einteilung
der
Personenbahnhöfe.

Abb. 4. Ausführungsbeispiele.

Betriebsform	Verkehrsform				Bemerkungen
	I	II	III	IV	
I					
C					
D					
II					
B					
C					
D					

Abb. 2.

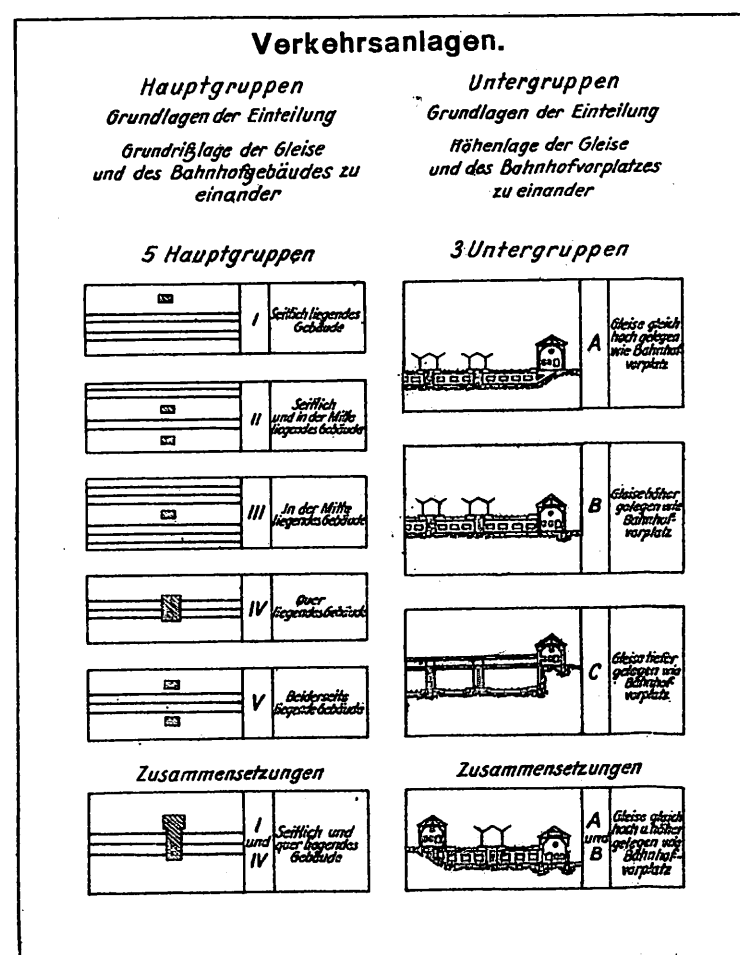
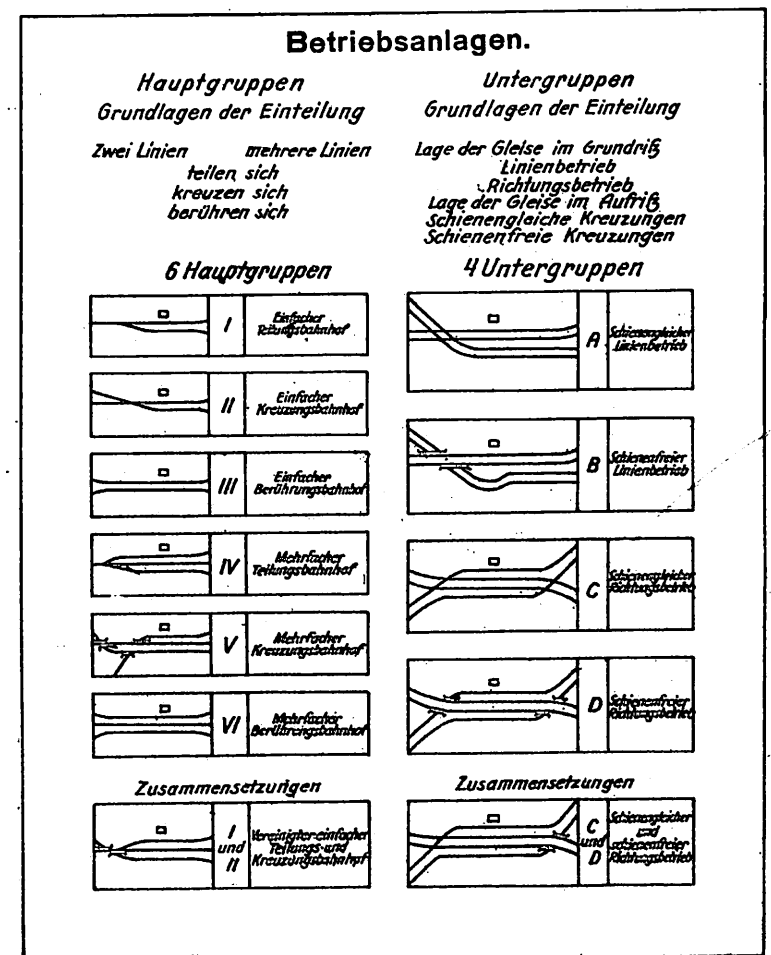


Abb. 1.



Zum Aufsatz: Die Donaubrücke bei Mariaort.

Abb. 1. Übersicht über die Bauform der neuen Brücke.

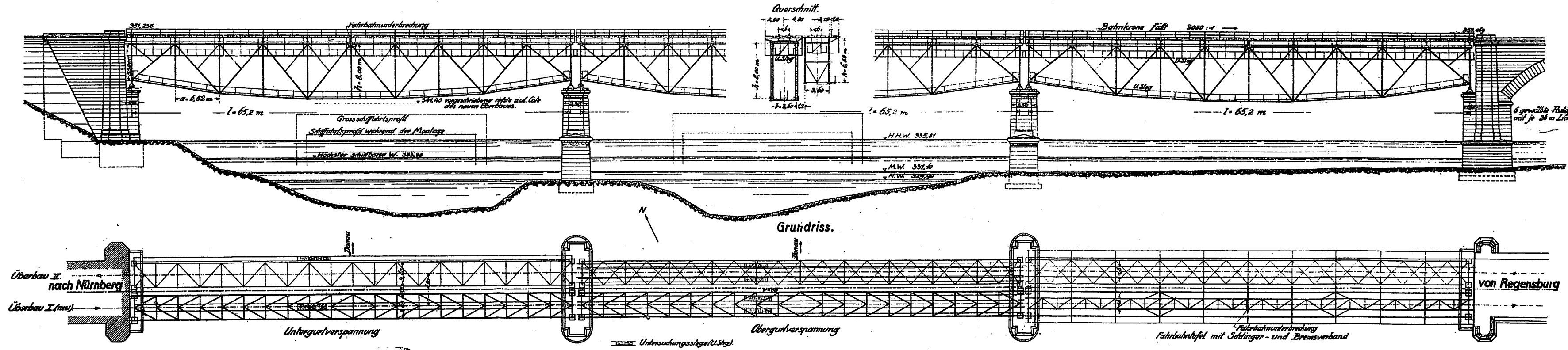


Abb. 2. Teilansicht der Hauptträger.

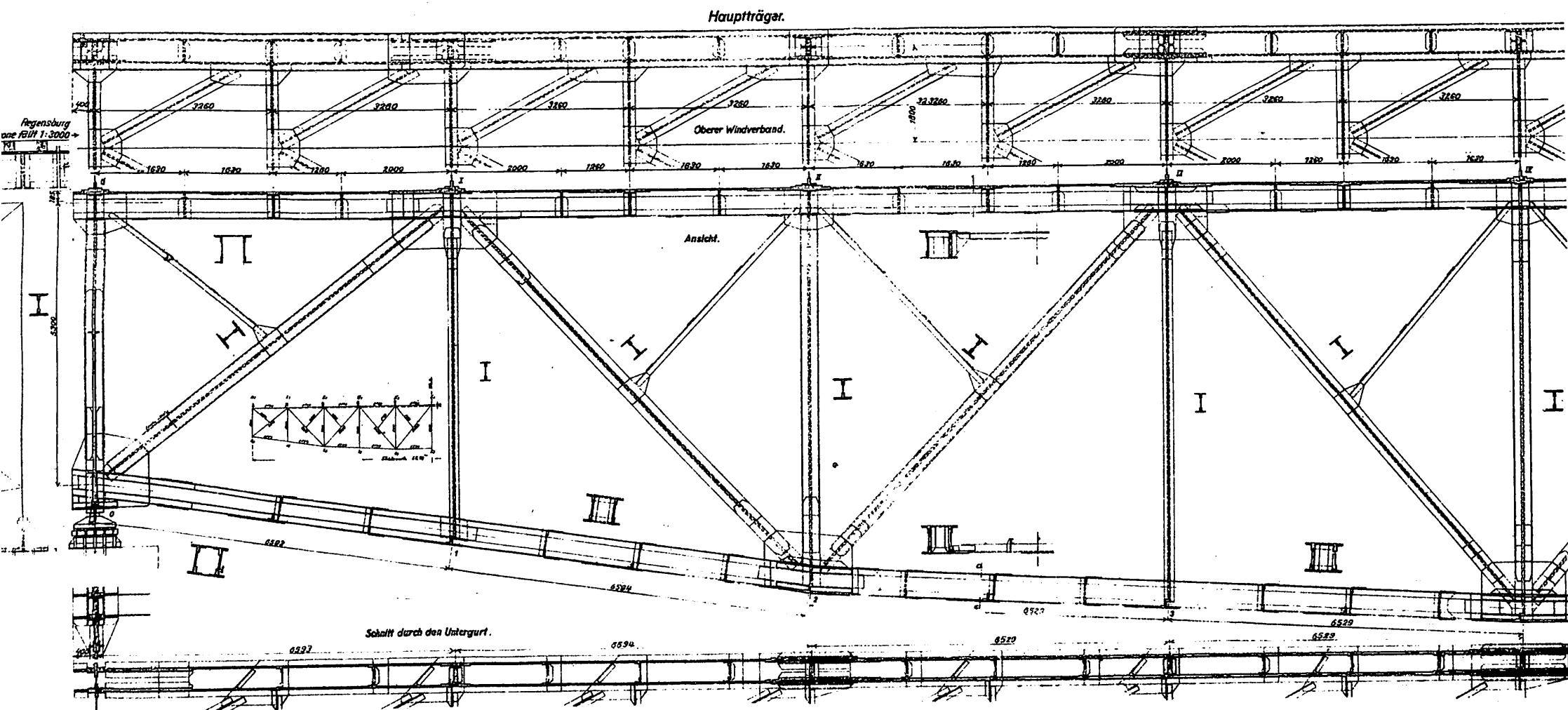


Abb. 3.

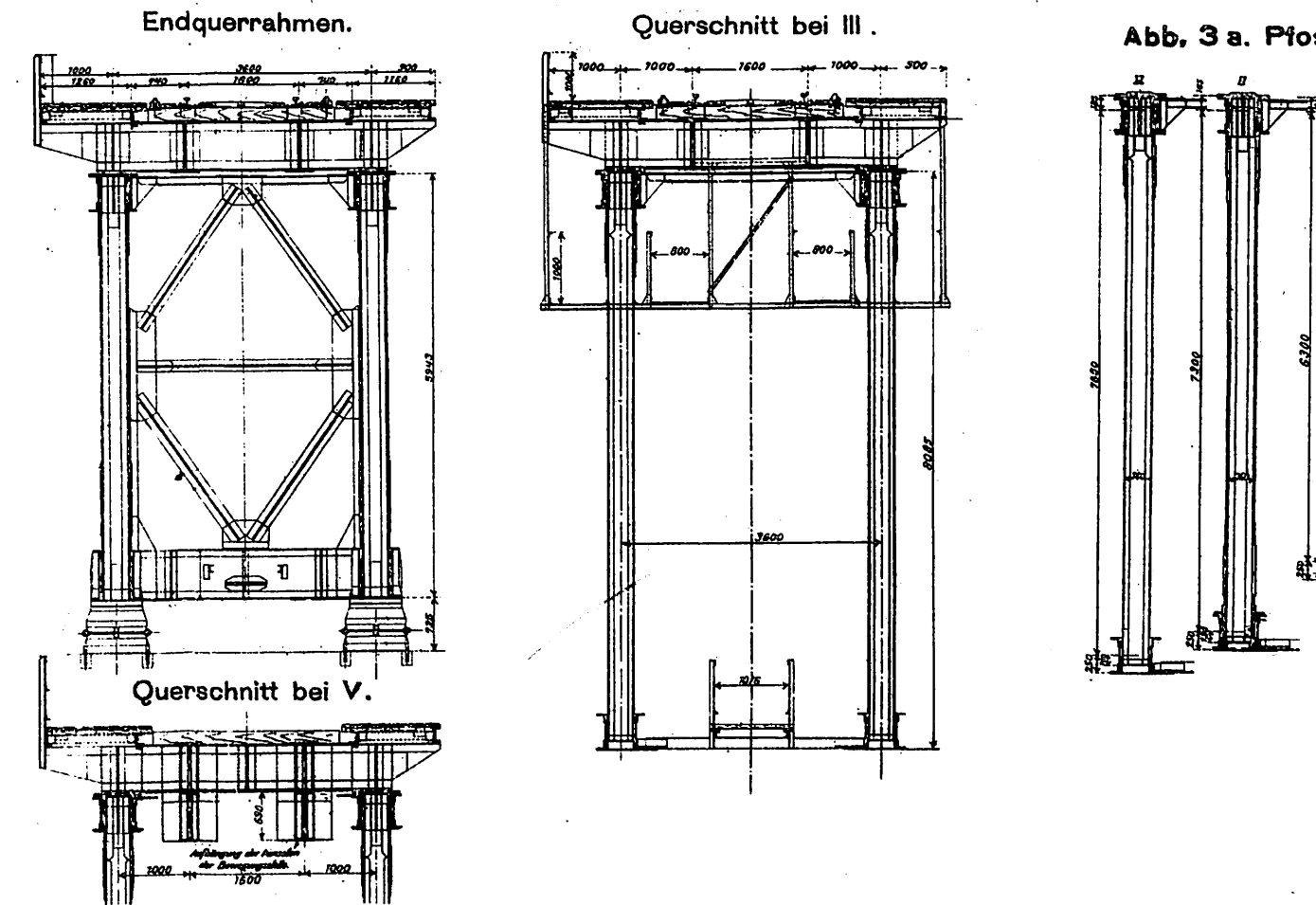


Abb. 3 a. Pfeiler

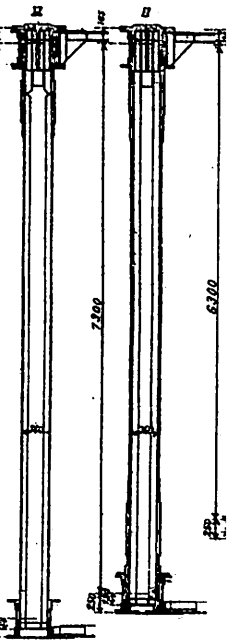


Abb. 2. Seitenverschiebung der alten Brücke.

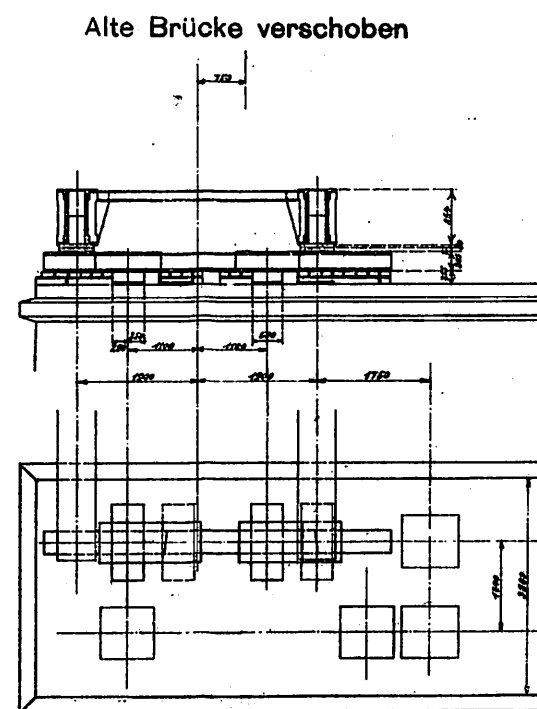
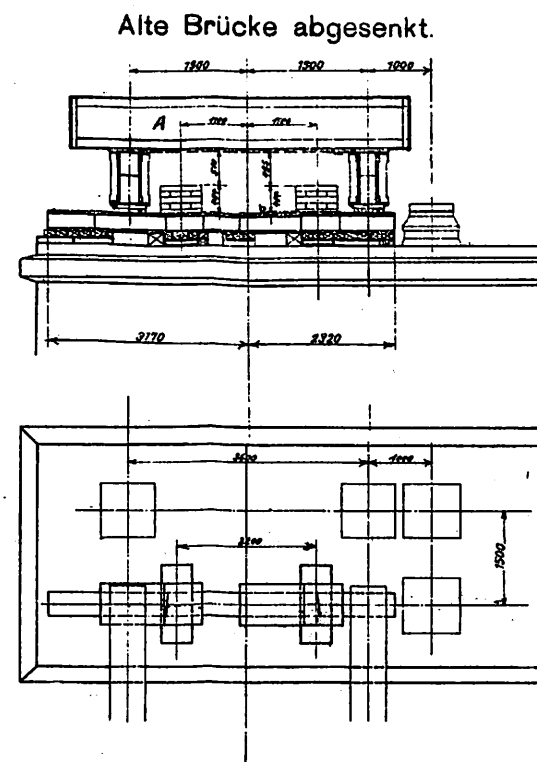
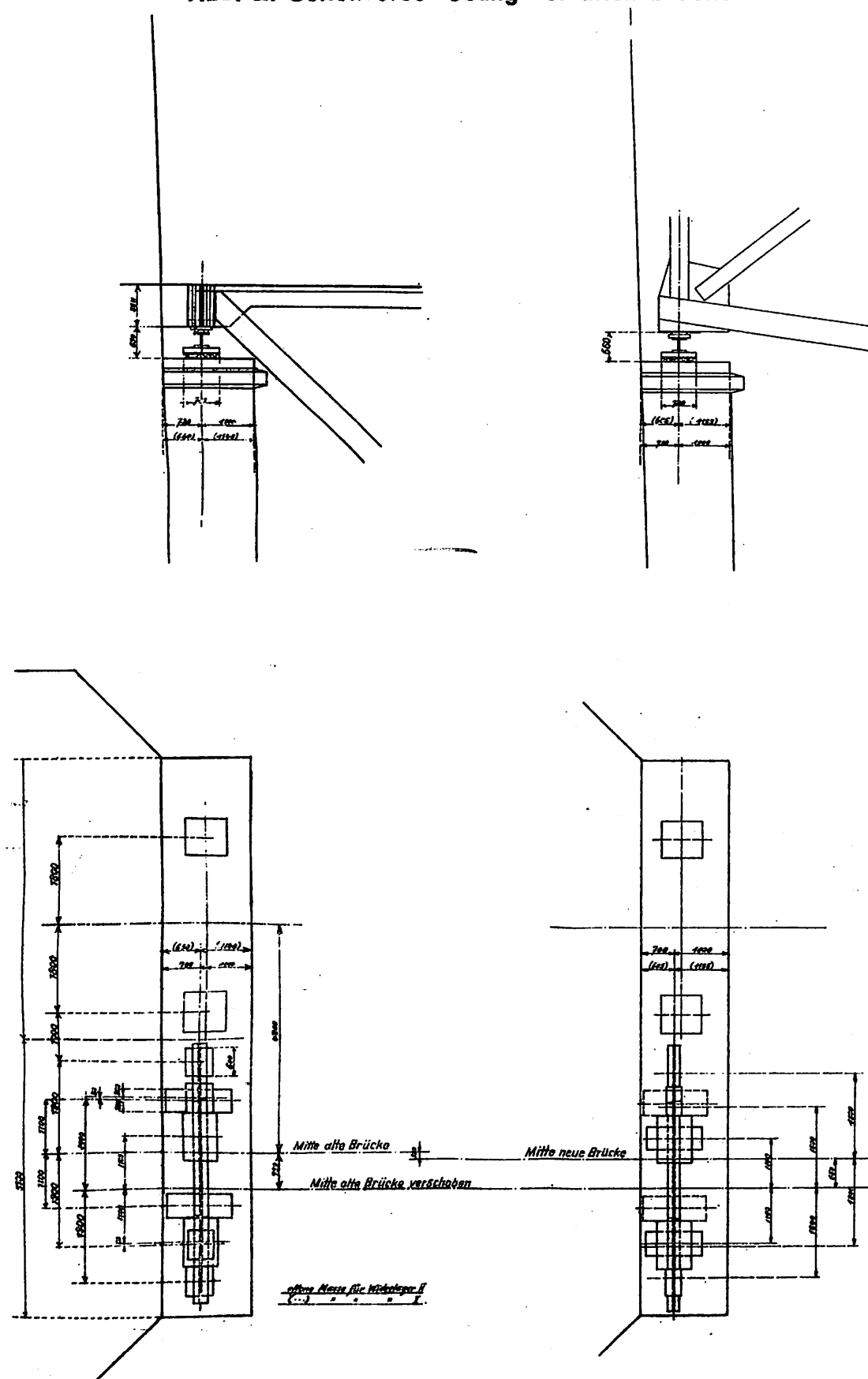
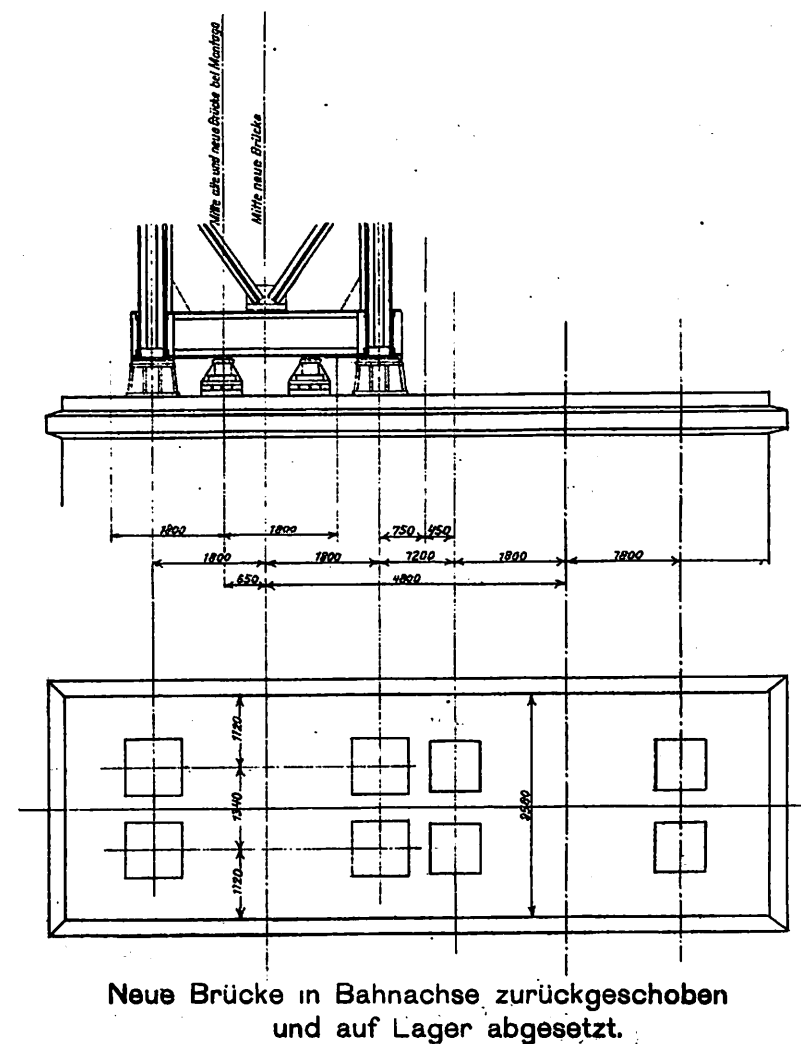
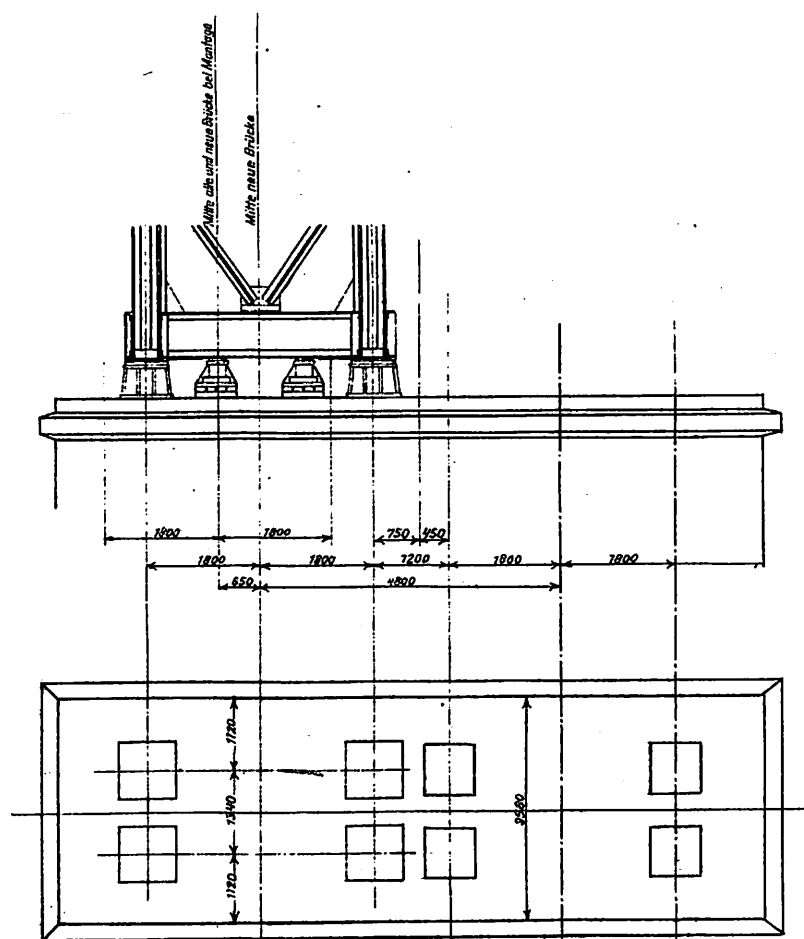


Abb. 2 a. Zurückschieben der neuen Brücke.



Zum Aufsatz:
Die Donaubrücke bei Mariaort.

Abb. 2 a. Zurückschieben der neuen Brücke.



Neue Brücke in Bahnachse zurückgeschoben
und auf Lager abgesetzt.

Zum Aufsatz:
Die Donaubrücke bei Mariaort.

Abb. 3. Anhängekonstruktion der alten Brücke an der neuen vor der Absenkung.

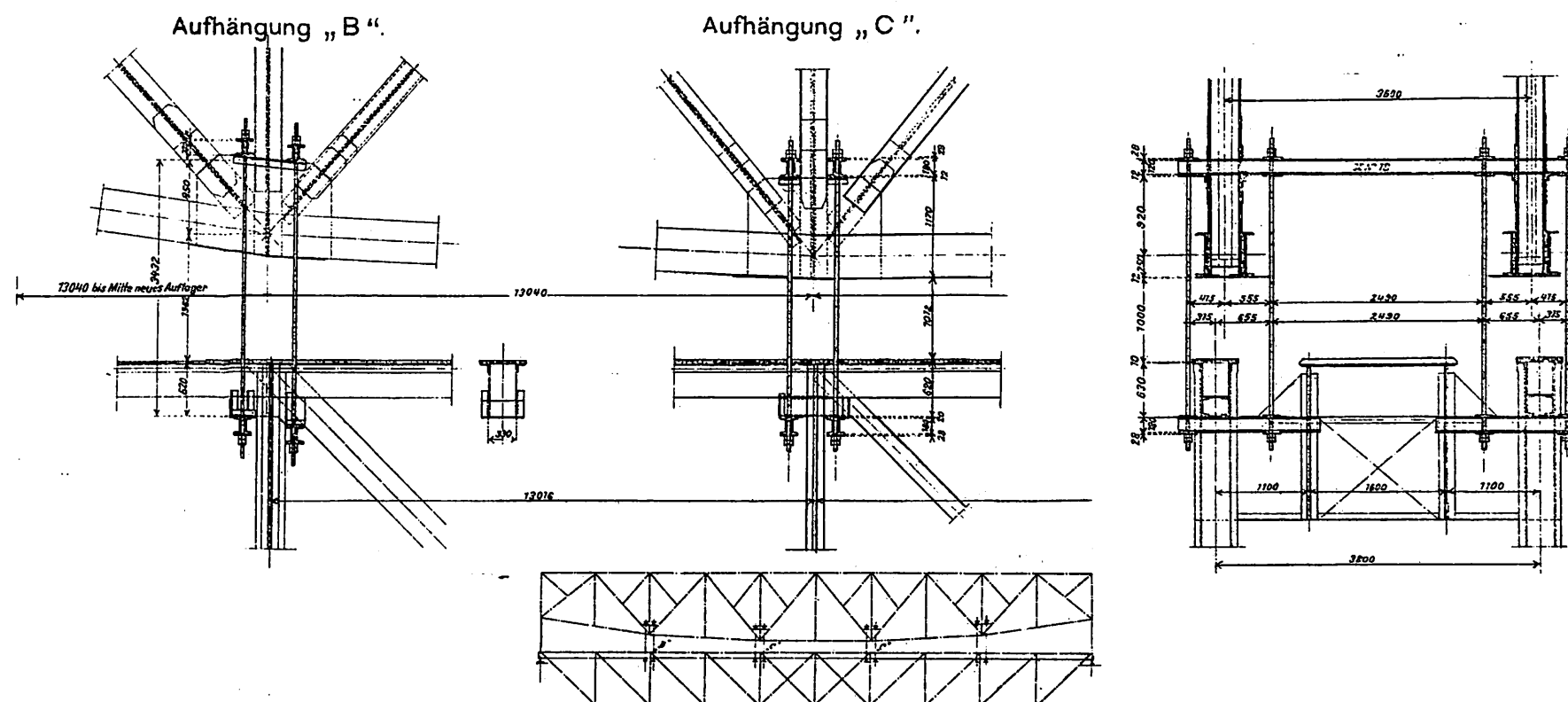
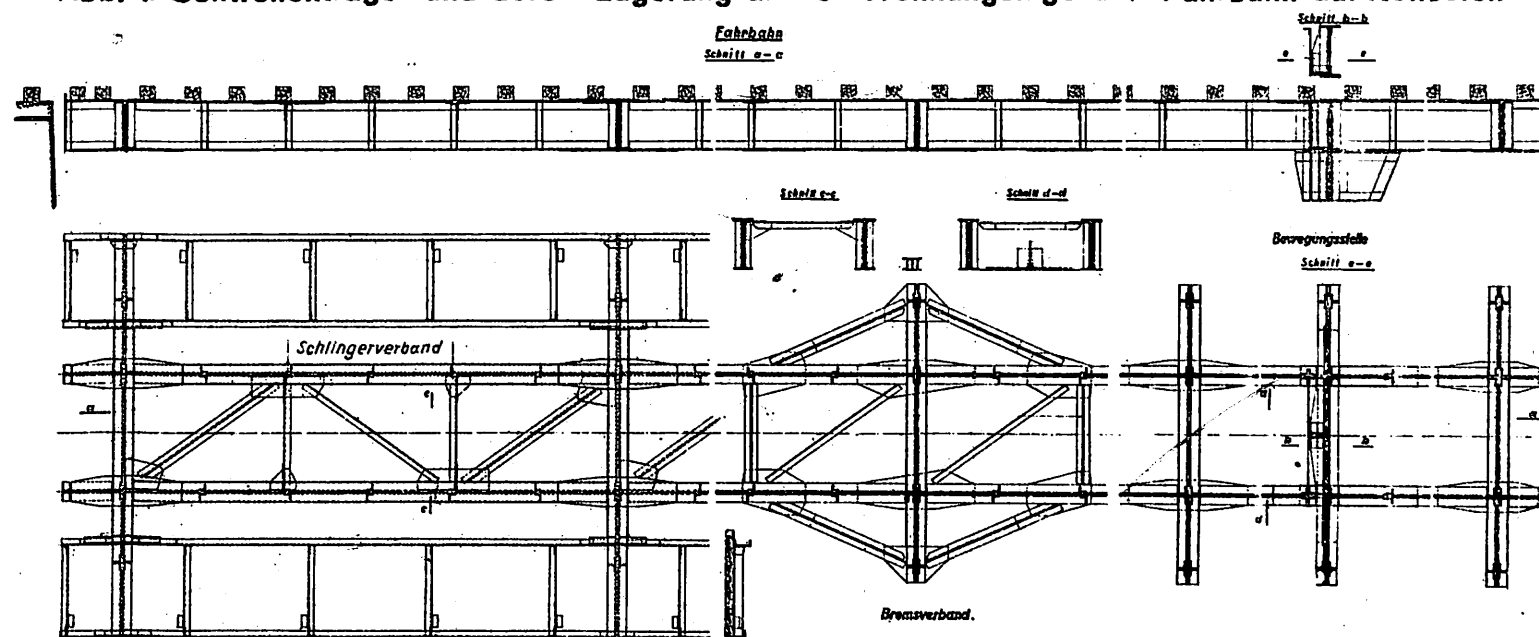
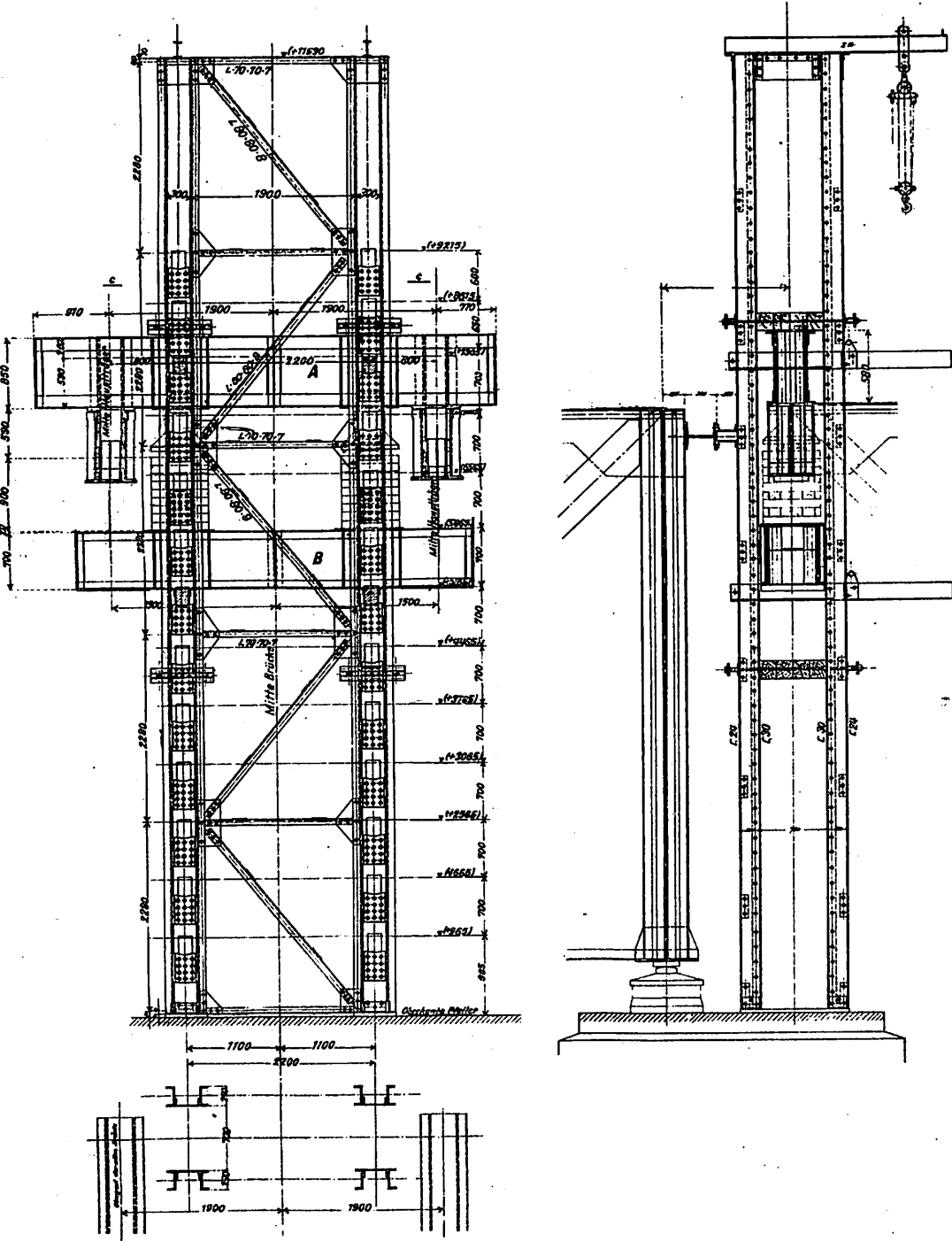


Abb. 1. Schwellenträger und deren Lagerung an der Trennungsfuge der Fahrbahn auf Konsolen.



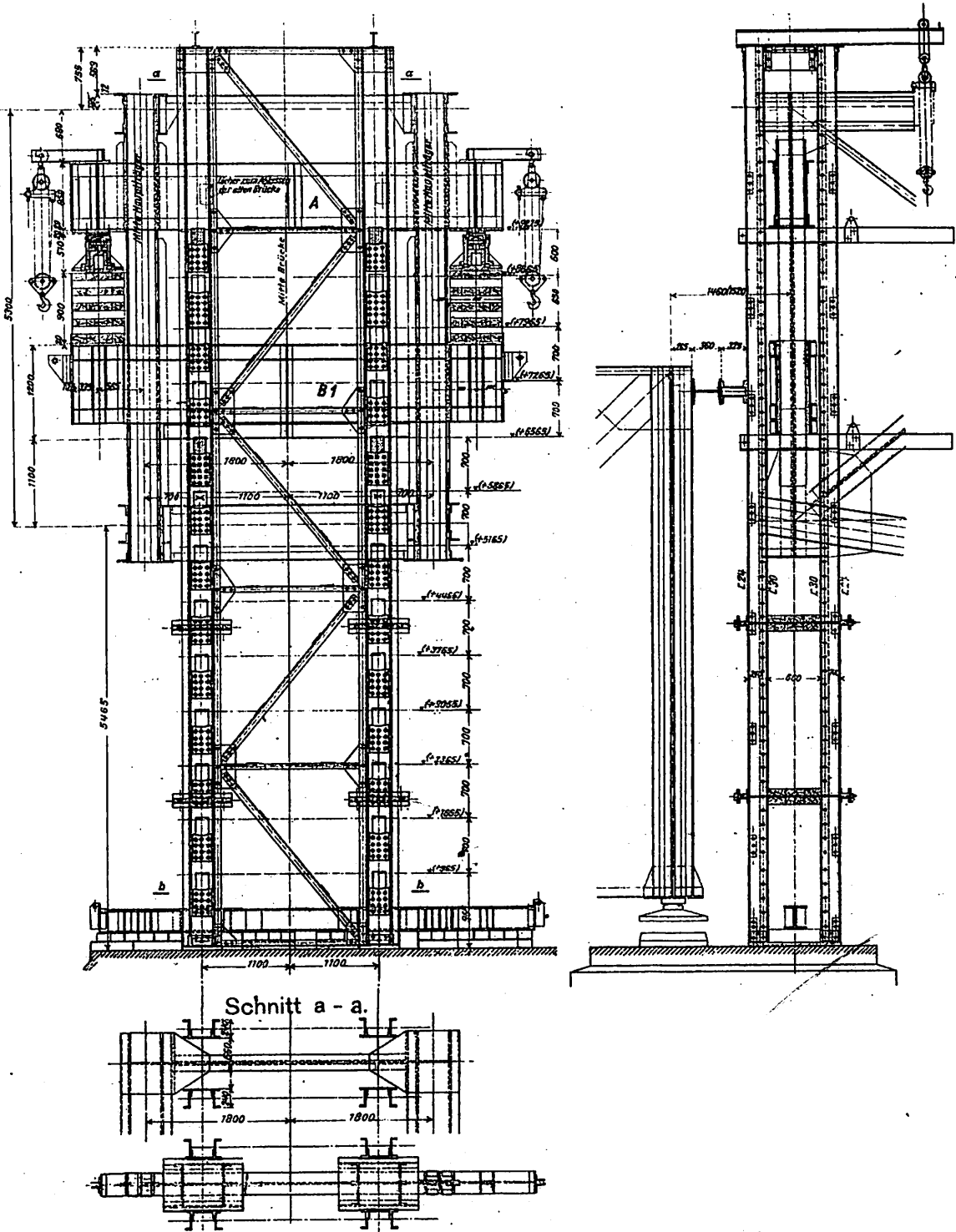
Zum Aufsatz: Die Donaubrücke bei Mariaort.

Klettergerüst beim Ablassen der alten Brücke.



Schnitt c - c.

Klettergerüst beim Ablassen der neuen Brücke.

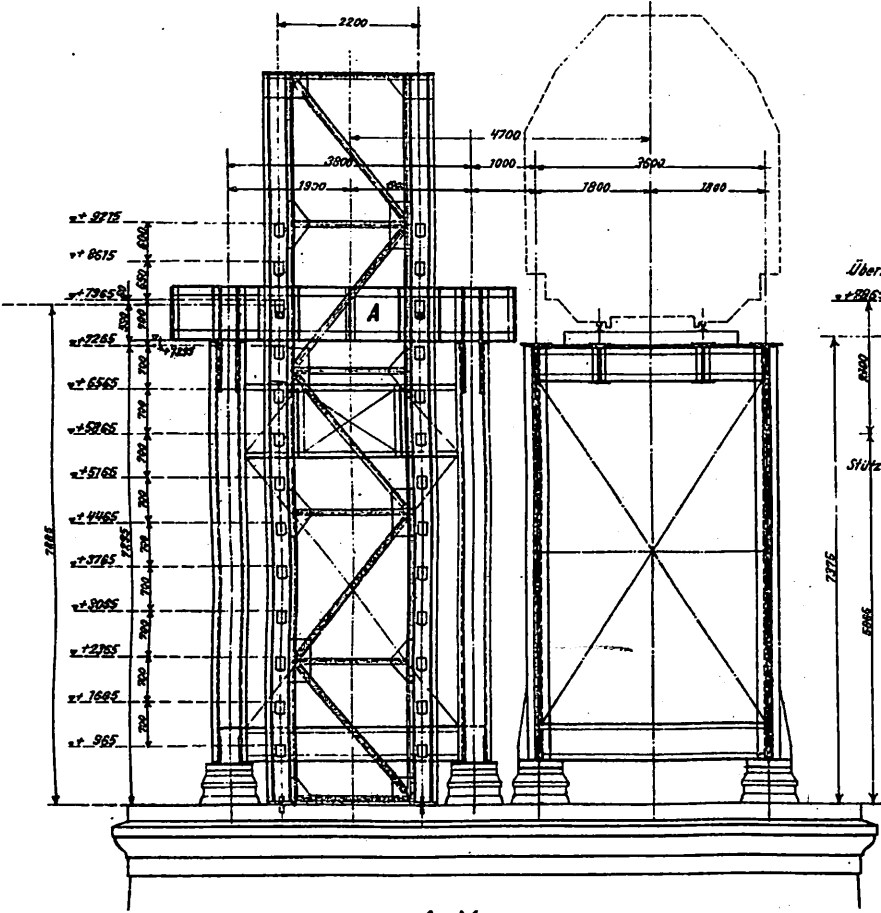


Schnitt b - b.

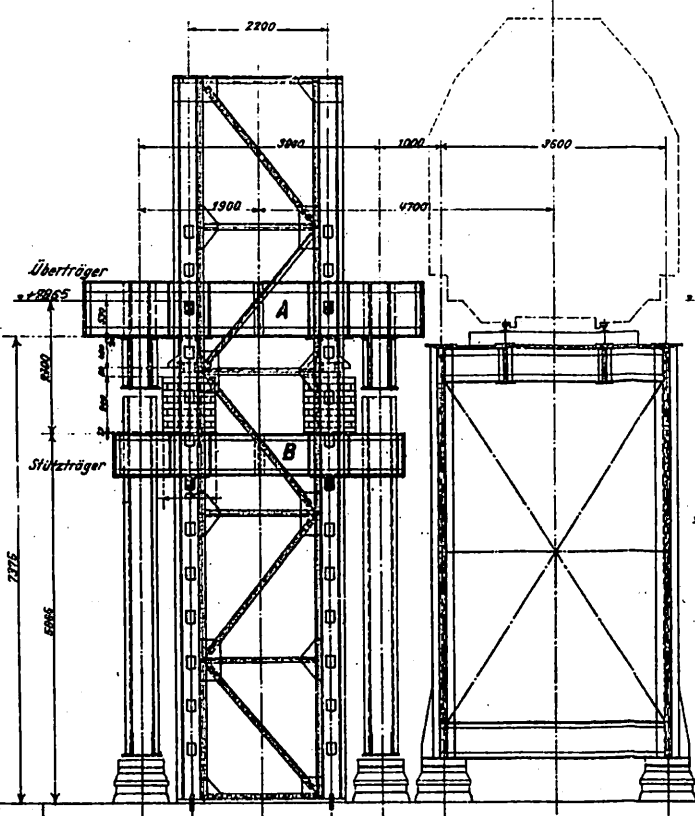
Gerüststellungen beim Ablassen der alten Brücken.

Gerüststellungen bei
9. Vorgang.

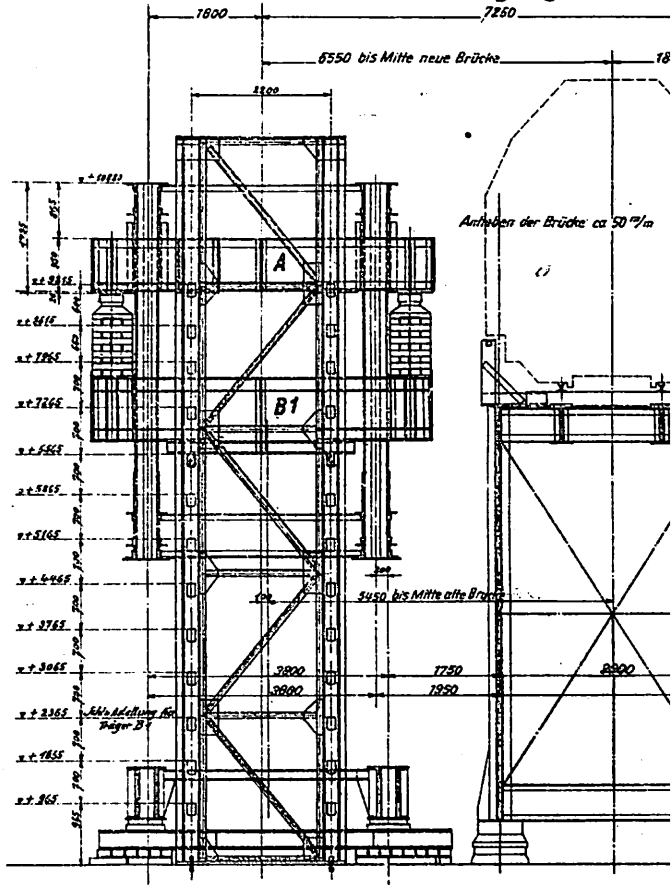
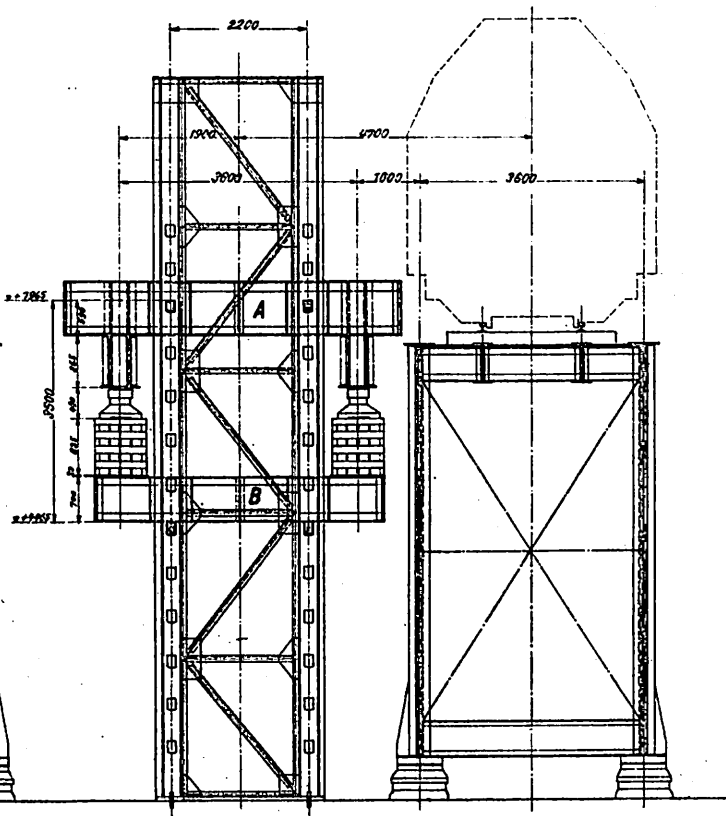
1. Vorgang.



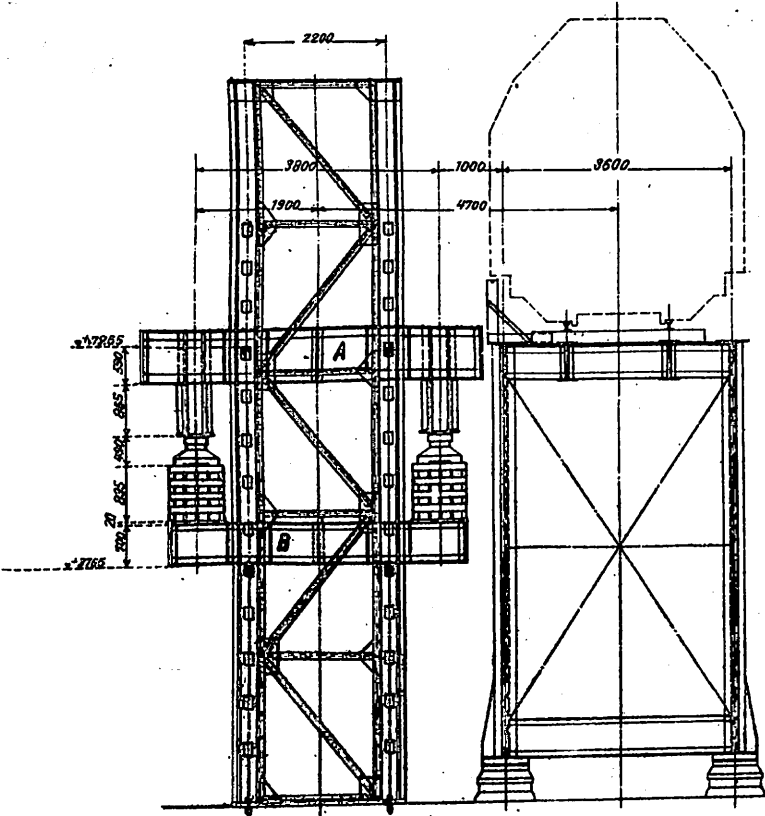
2. Vorgang.



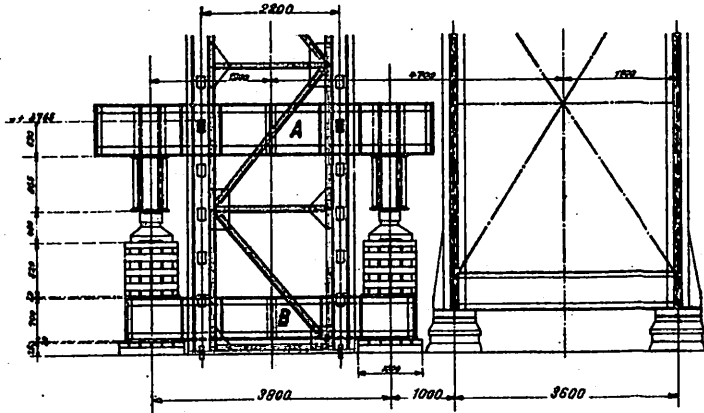
3. Vorgang.



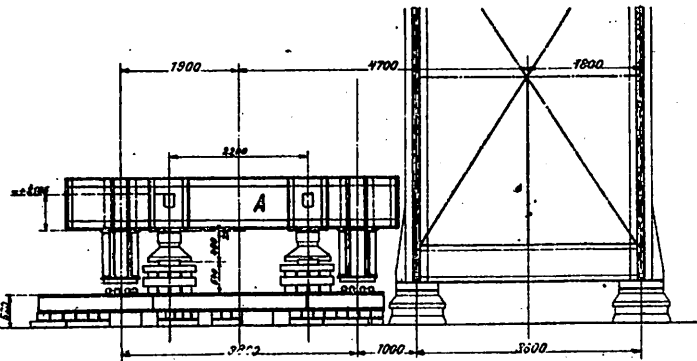
4. Vorgang.



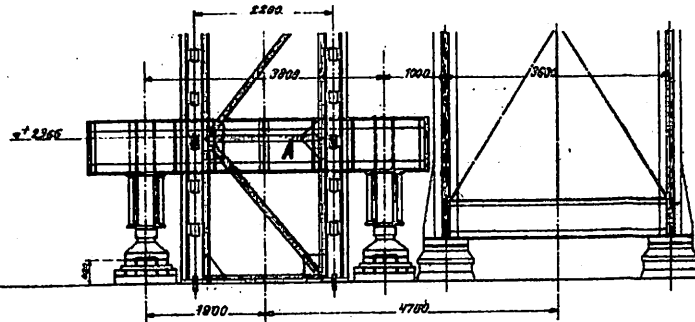
5. Vorgang.



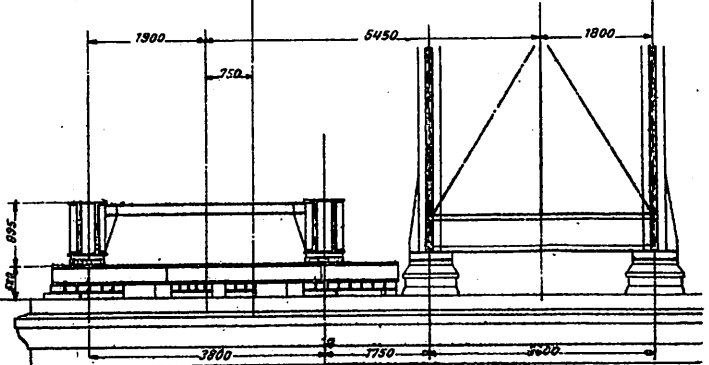
7. Vorgang.



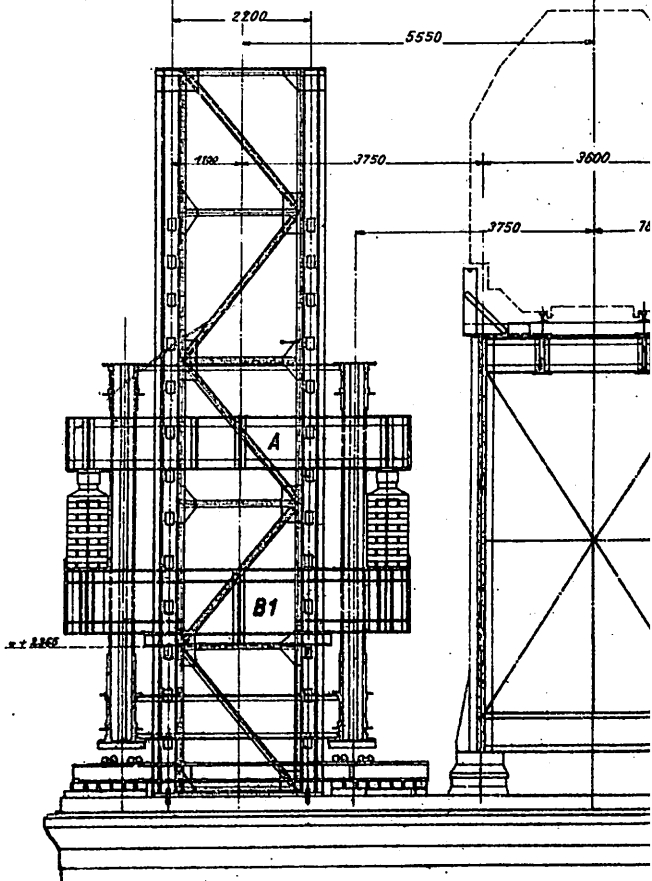
6. Vorgang.



8. Vorgang.



11. Vorgang.

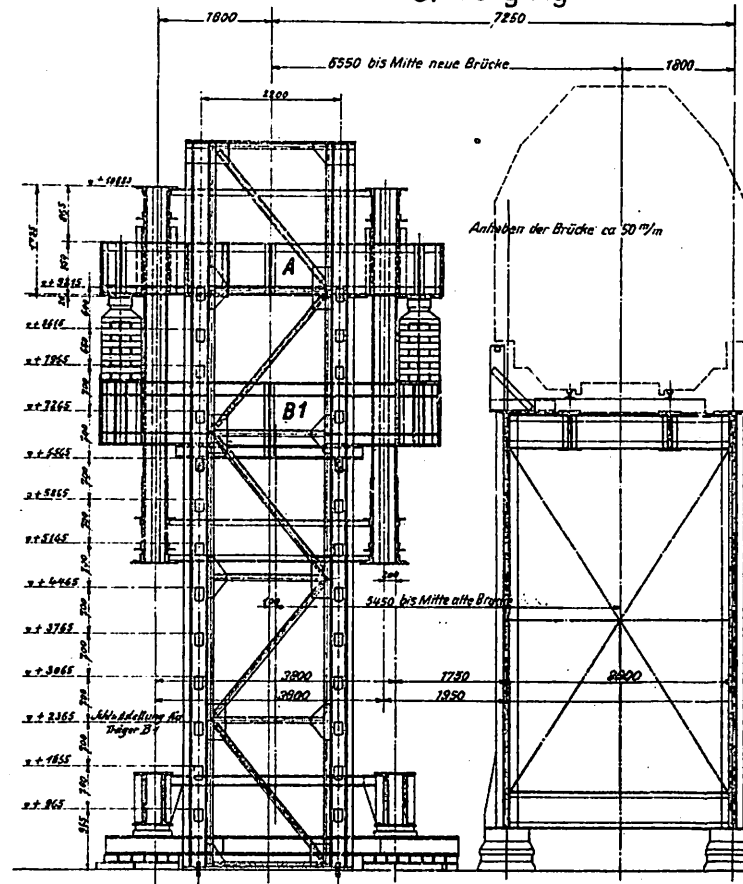


Zum Aufsatz: Die Donaubrücke bei Mariaort.

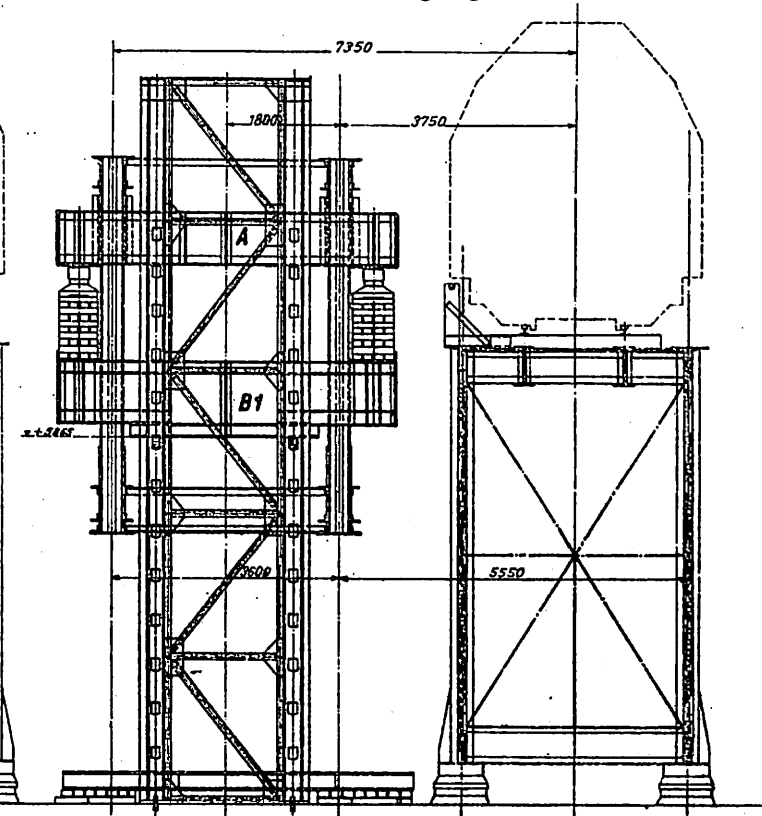
en.

Gerüststellungen beim Ablassen der neuen Brücken.

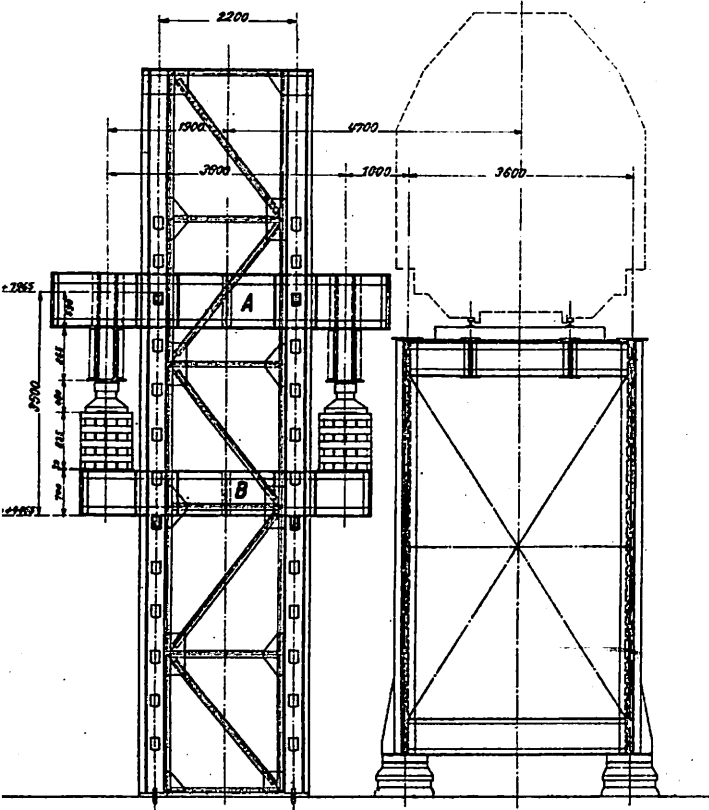
9. Vorgang.



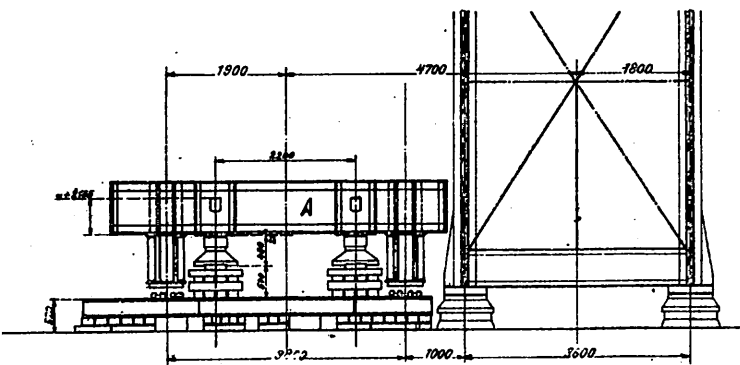
10. Vorgang.



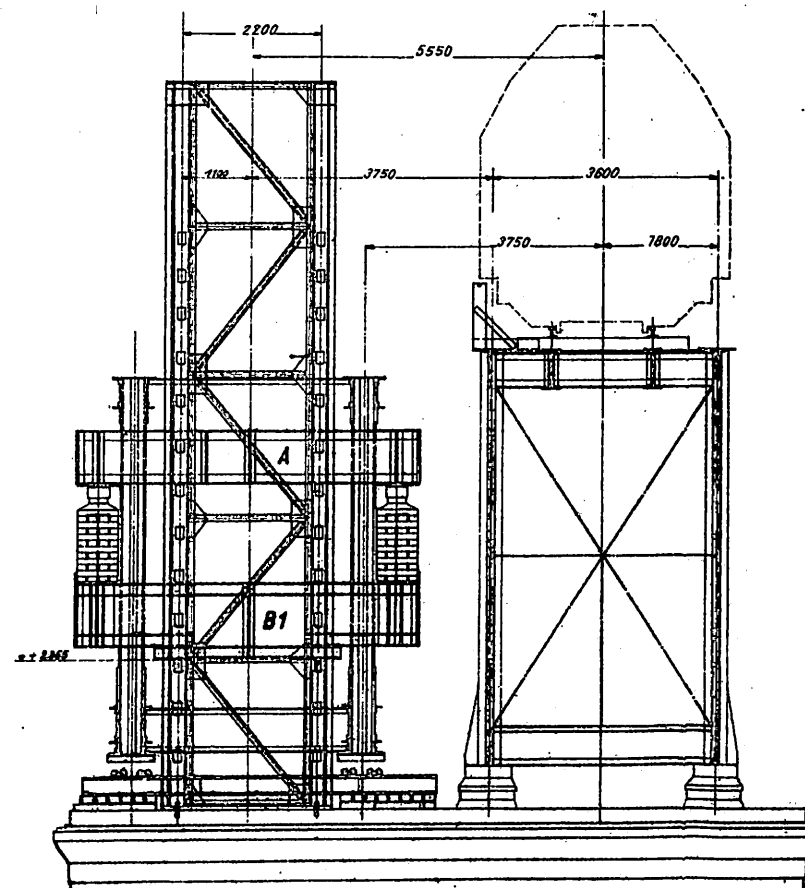
3. Vorgang.



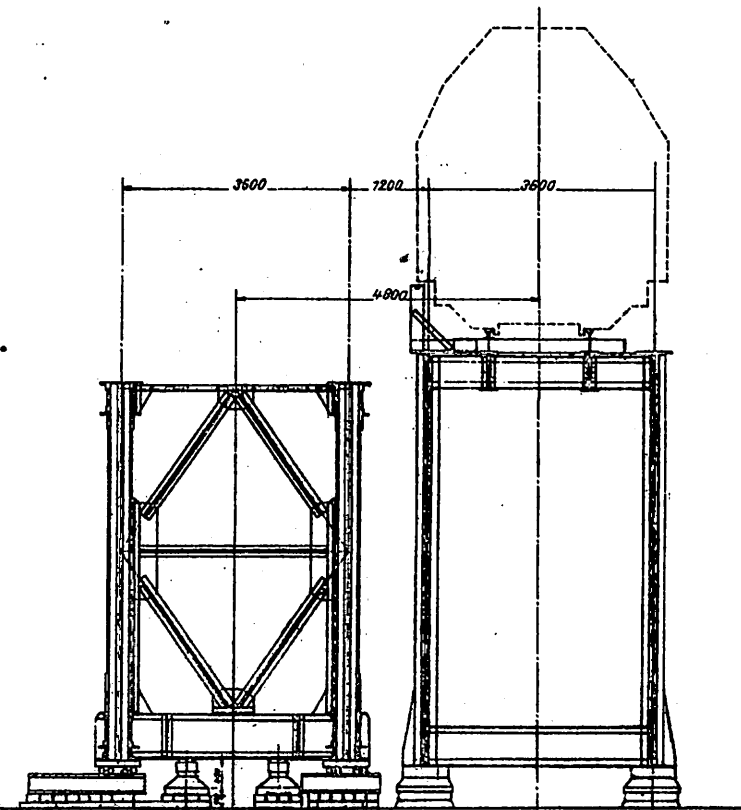
7. Vorgang.



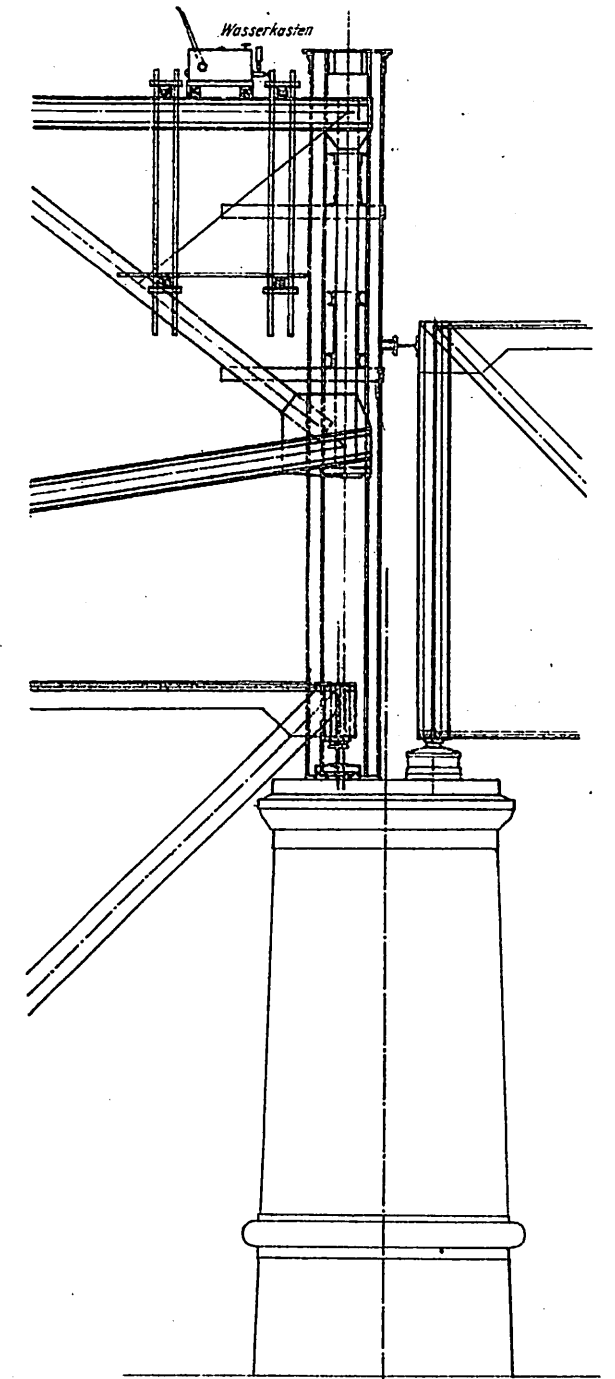
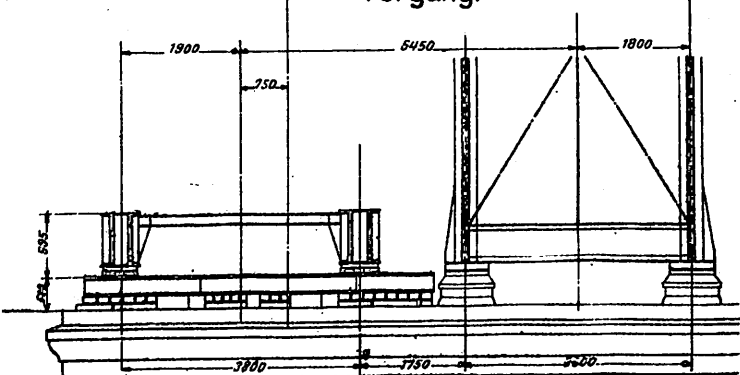
11. Vorgang.



12. Vorgang.



8. Vorgang.



Zum Bericht: Personenwagen der französischen Südbahn aus Stahl.

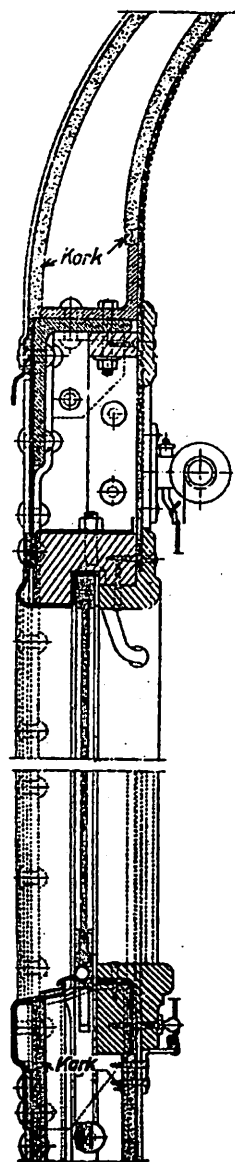
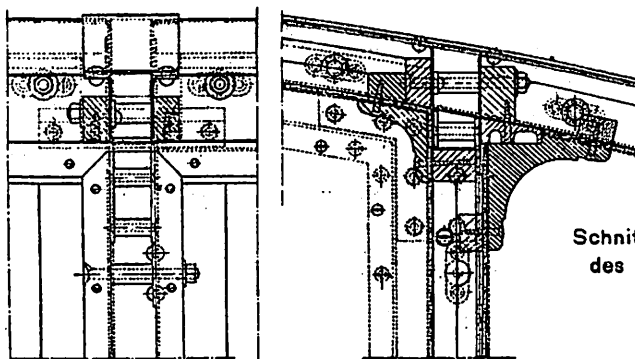
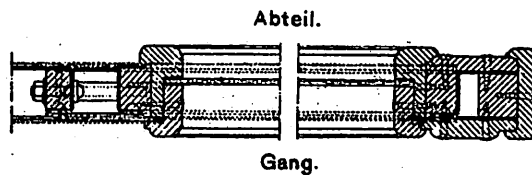
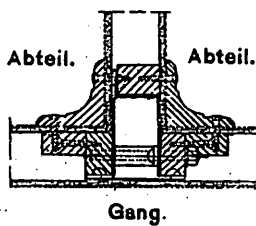


Abb. 1 . Schnitt durch die Außenwand.

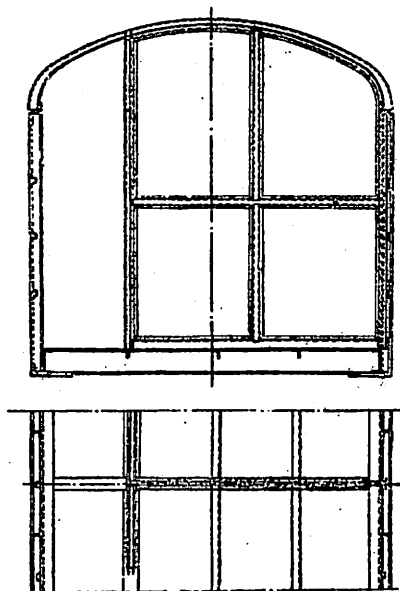


Schnitt durch die Verbindungen des Ganges und der Abteile.

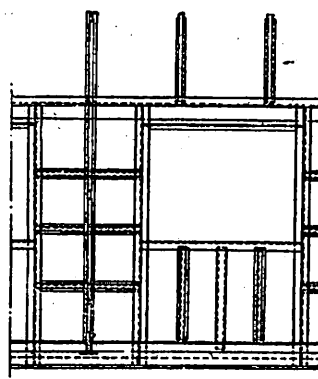
Abb. 2.



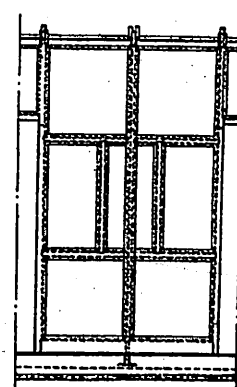
Eingang zum Abteil.



Querschnitt.



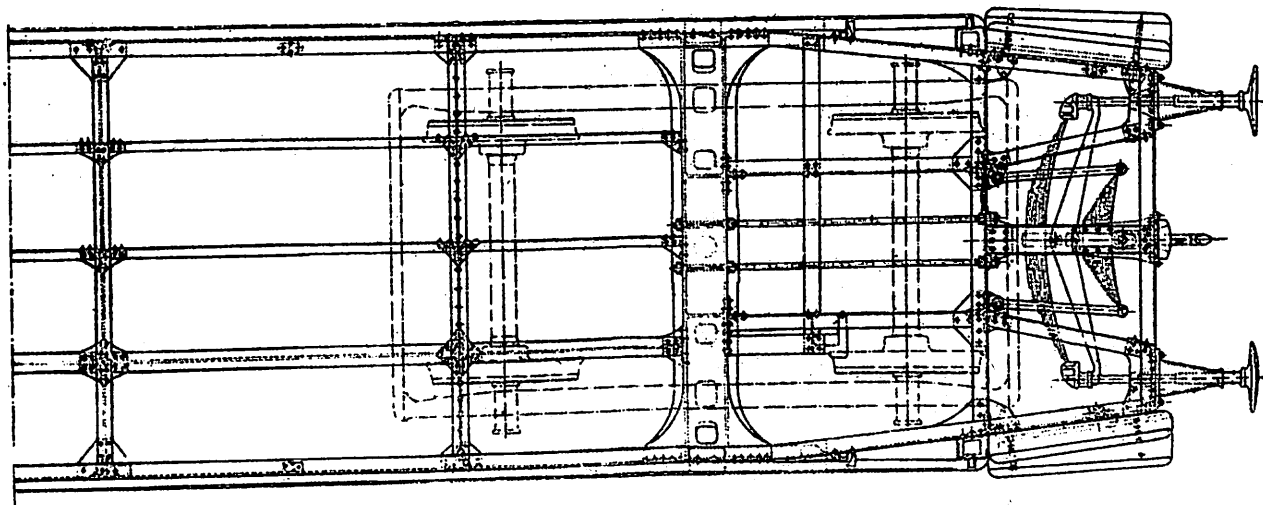
Längsschnitt.



Verbindungen am Seitengang.

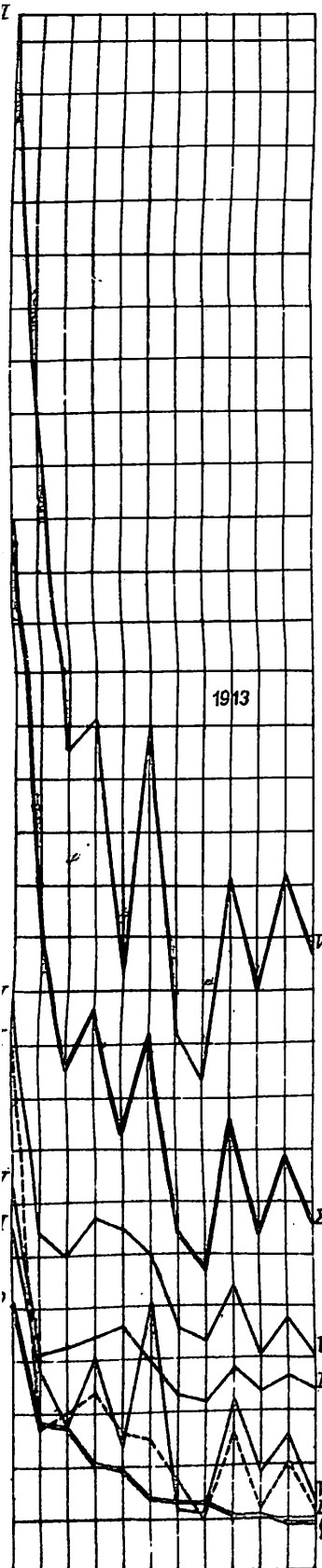
Abb. 3.

4. Grundriß des Rahmens.



Zu Abb. 3 bis 12:
1 cm = 133 Kronen.
Bei der Linie der
Gesamtausgaben Σ
ist 1 cm = 400 Kronen.

Abb. 3.



Bk.Bj.A. M. Z. K. Sze.D.P. T. Szo.

Abb. 2.

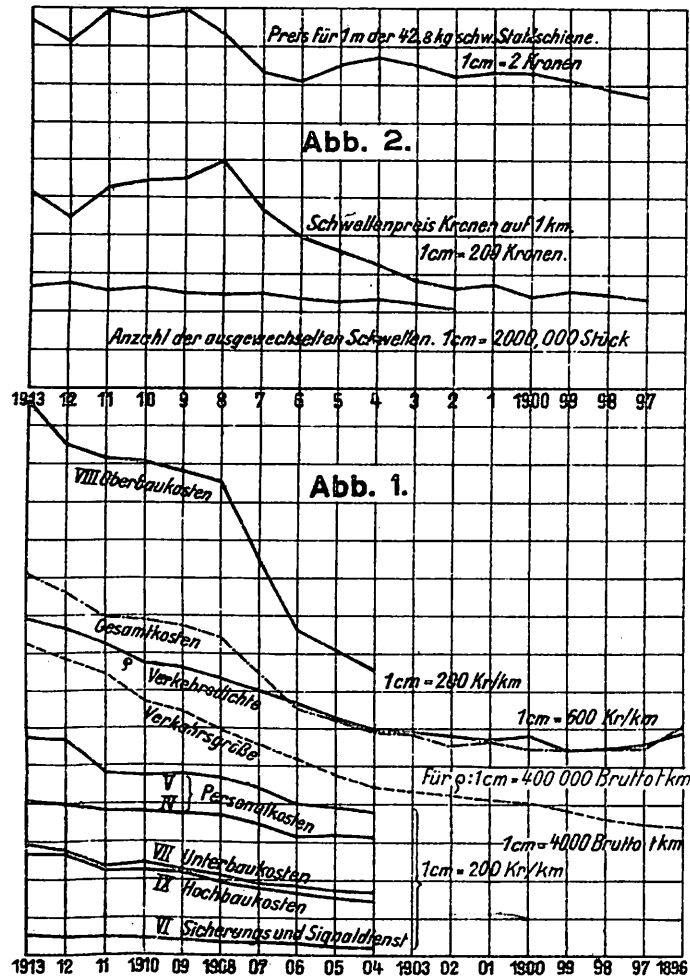
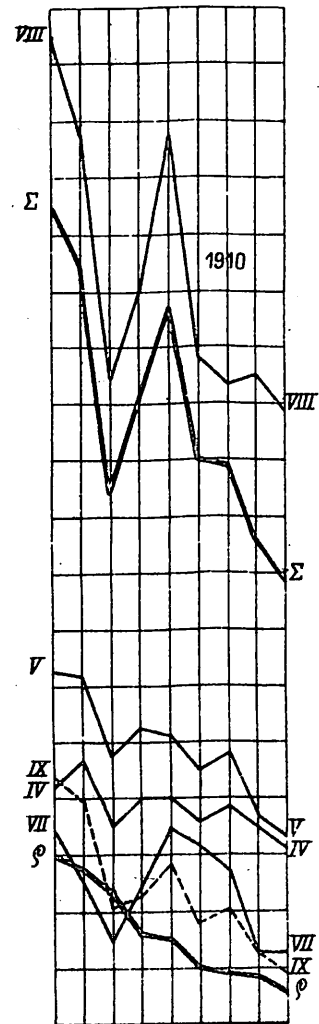
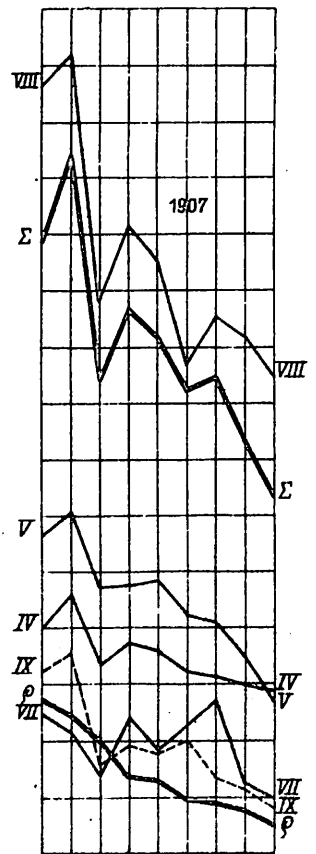


Abb. 6.



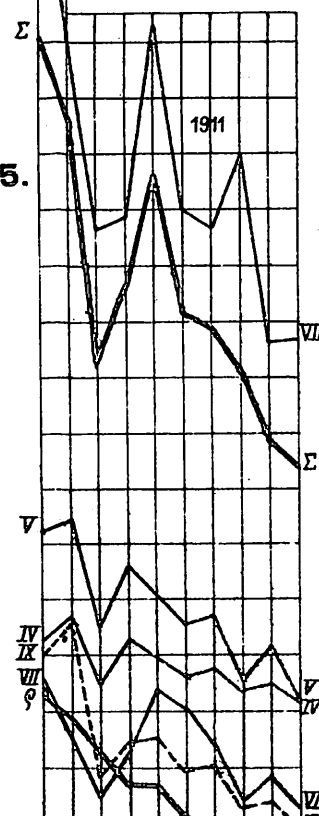
Bb.Bj.A. Z. M. K. D. Sze.Szo.

Abb. 9.



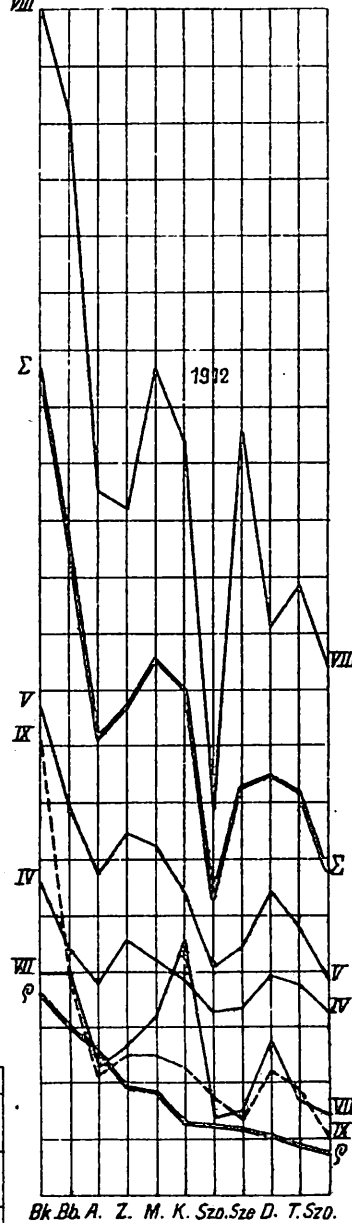
Bb.Bj.A. M. Z. D. K. Sze.Szo.

Abb. 5.



Bb.Bj.A. Z. M. K. D. Sze.T. Szo.

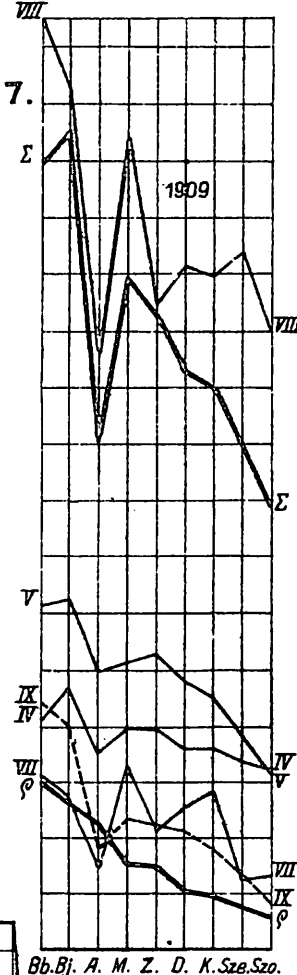
Abb. 4.



Bk.Bj.A. Z. M. K. Sze.Sze D. T. Szo.

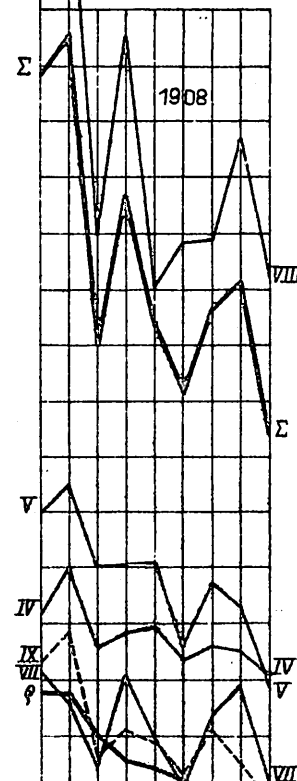
Abb. 3. bis 12. Nach Posten
getrennte Bahnunterhaltungskosten
der einzelnen Betriebsleitungen
der Ungar. St.E.B. 1913 bis 1904.
(Die Betriebsleitungen sind nach der
Verkehrsdichte geordnet.)

Abb. 7.



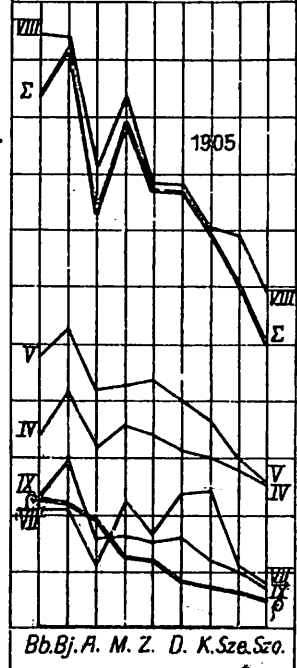
Bb.Bj. A. M. Z. D. K. Sze.Szo.

Abb. 8.



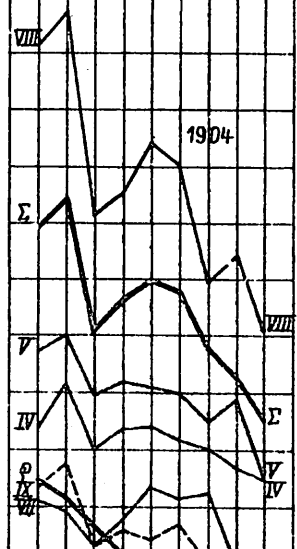
Bb.Bj. A. M. Z. Sze.D. K. Szo.

Abb. 11.



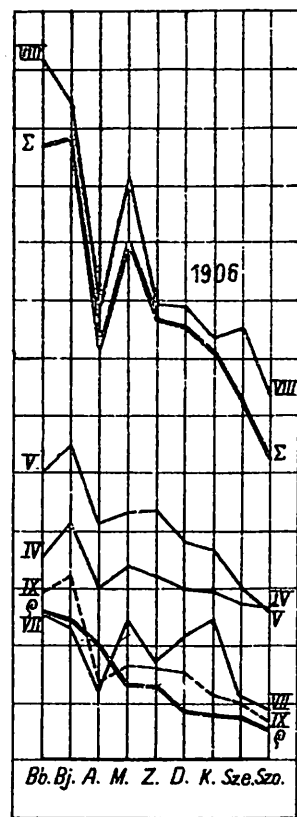
Bb.Bj. A. M. Z. D. K. Sze.Szo.

Abb. 12.



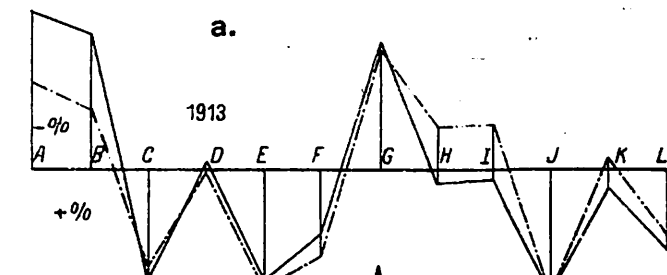
Bb. Bj. A. Z. M. D. K. Sze.Szo.

Abb. 10.

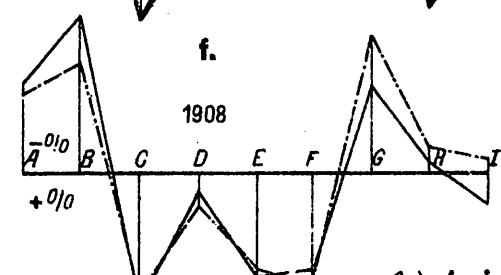
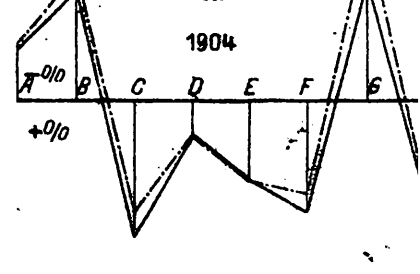
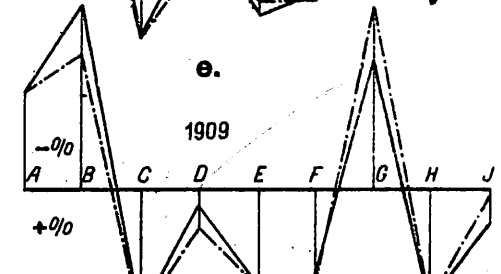
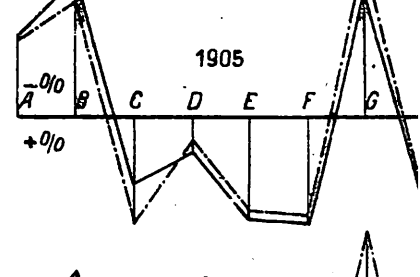
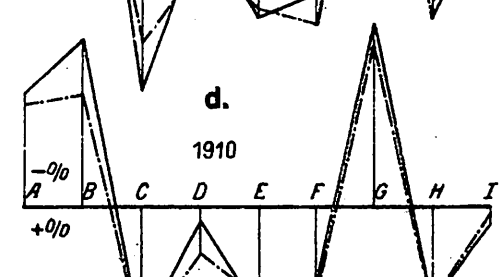
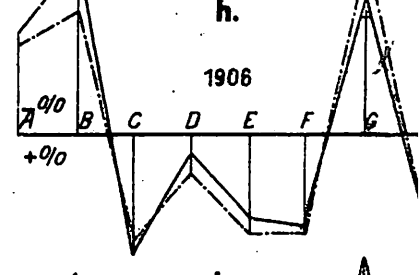
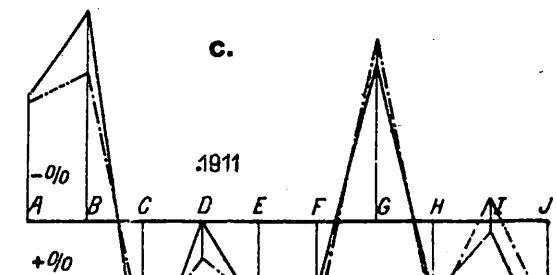
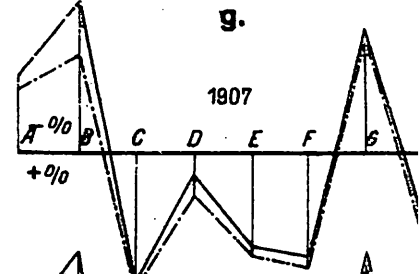
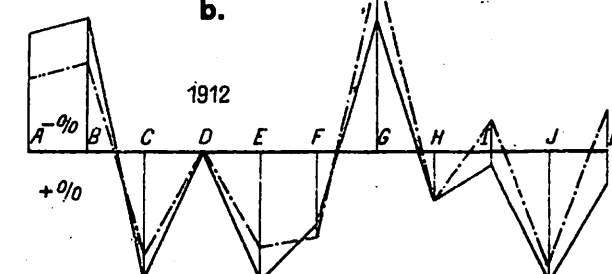


Zum Aufsatz:

Die statistische Behandlung der
Bahnunterhaltungskosten.



1 cm = 26,7%



Anmerkung: Die mit A, B, C u.s.w. bezeichneten
Betriebsleitungen haben in den Abbildungen
dieselbe Reihenfolge wie in den statistischen
Jahresberichten der Ungar. St.E.B. ihre Benennung
können also auch jenen Berichten entnommen
werden.

Abb. 13a bis k.
Abweichungen der errechneten Ausgaben
von den tatsächlichen und zwar:

- 1.) bei den Bahnerhaltungspersonalkosten (IV + V)
- 2.) bei den Gesamtkosten der Bahnunterhaltung

Abb. 1.

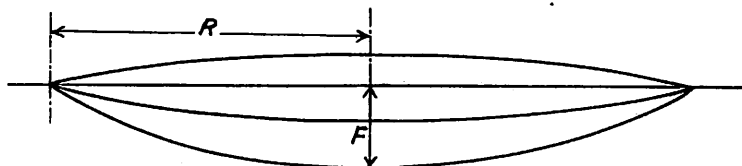


Abb. 7.

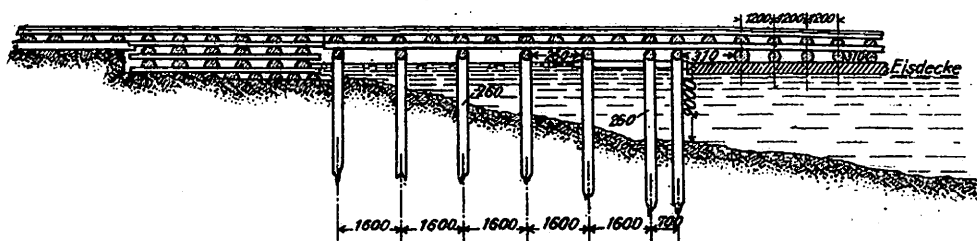


Abb. 2.

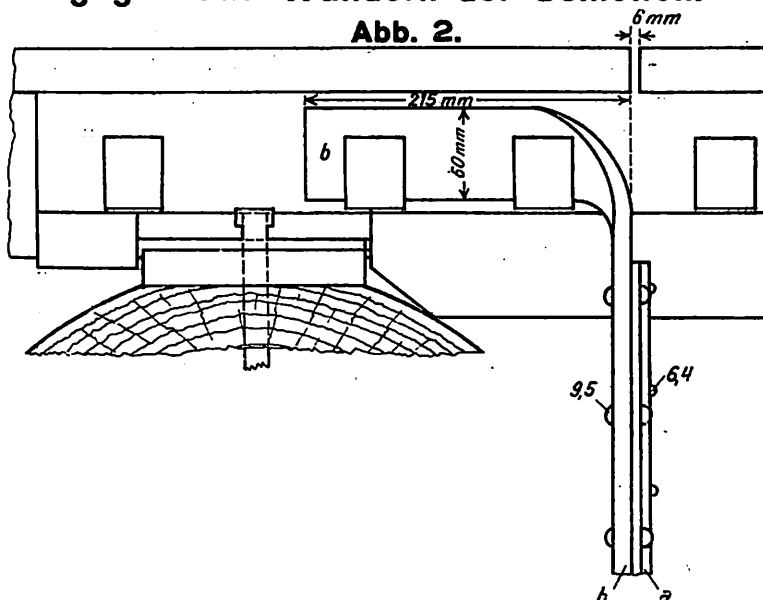


Abb. 4.

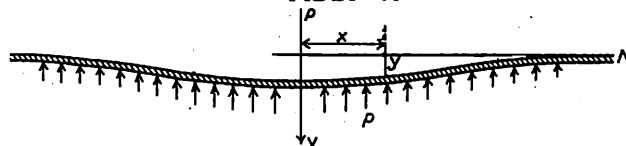


Abb. 5.

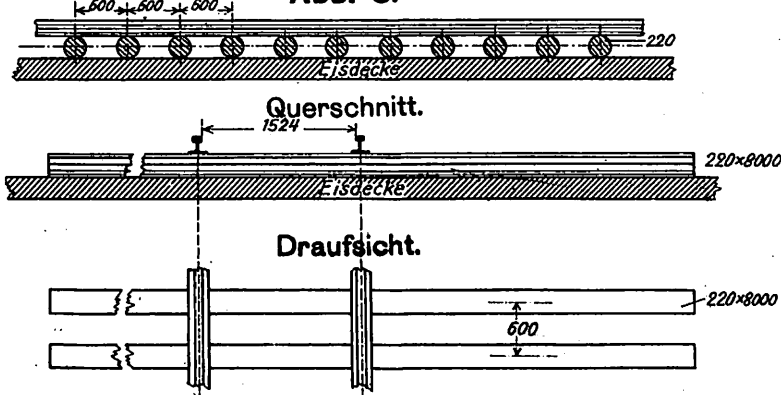
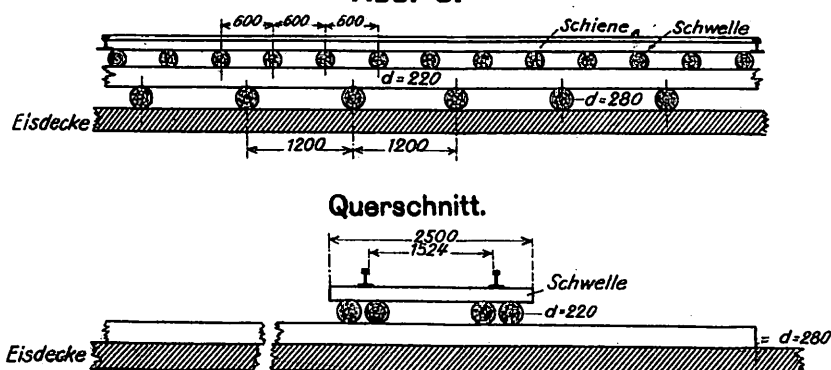


Abb. 6.



**Abb. 3 bis 7 zum Aufsatz :
Gleisbau auf gefrorenen
Flüssen und Seen.**