

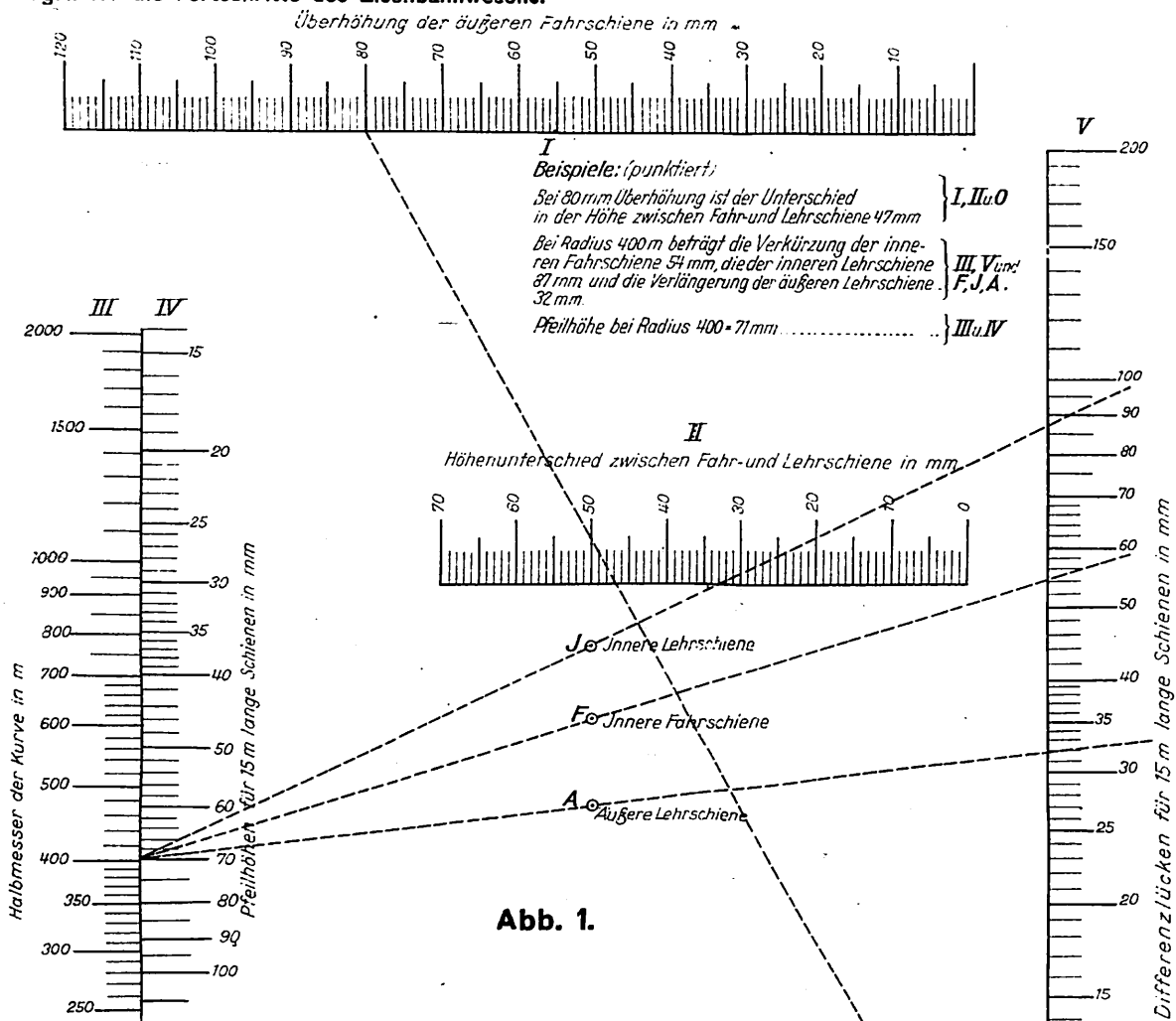


Abb. 2.

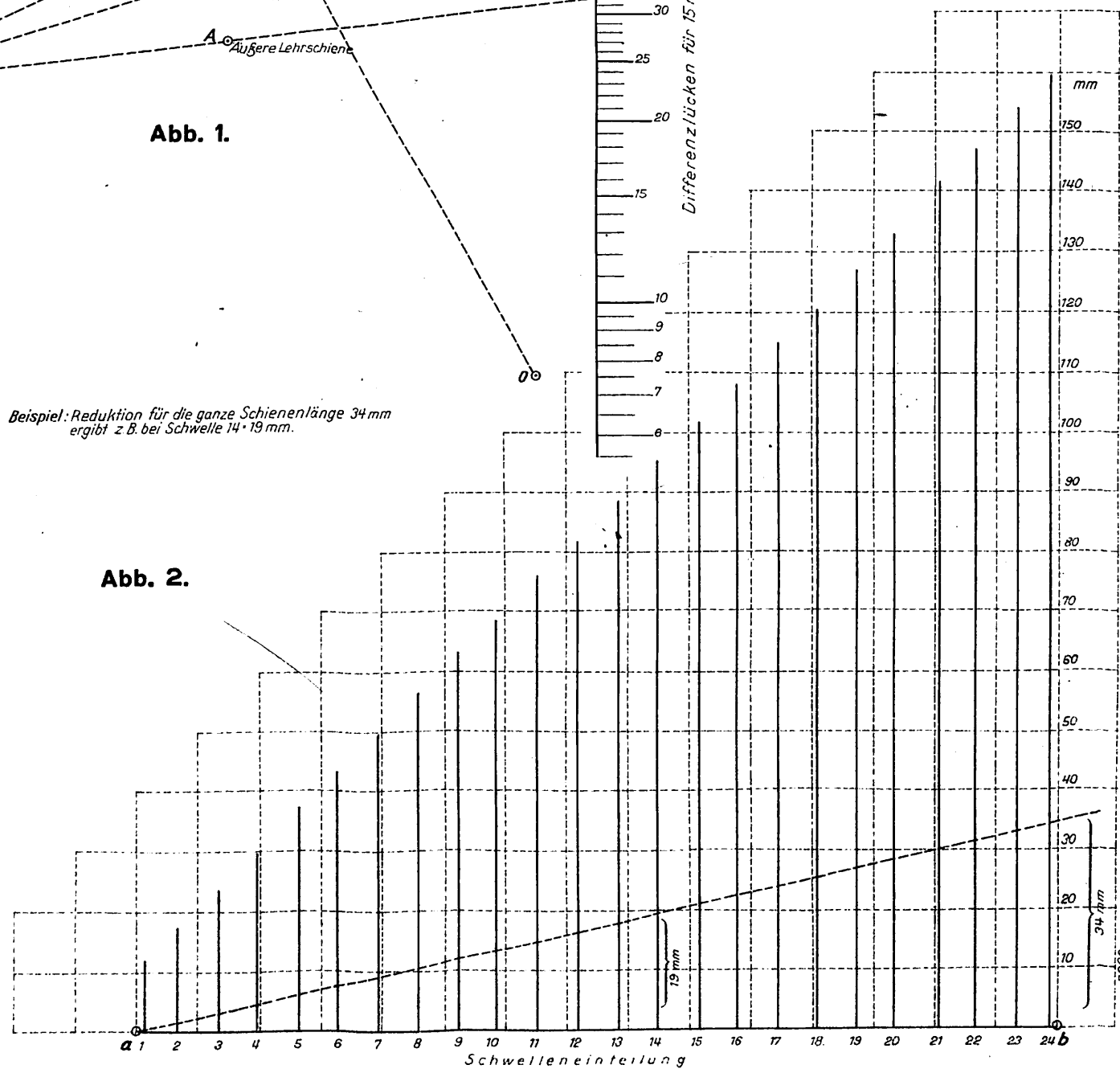


Abb. 3.

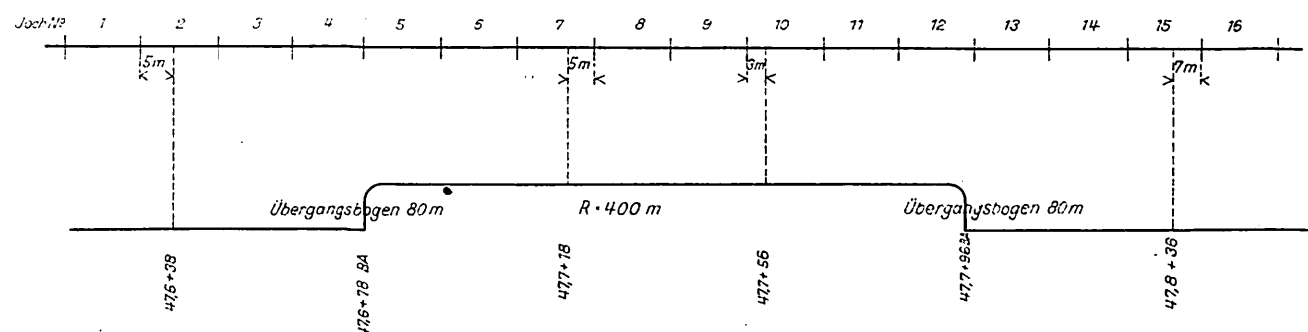


Abb. 4.

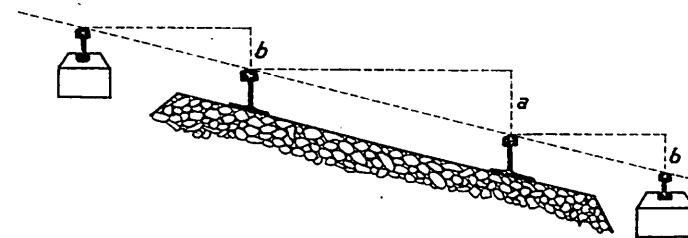
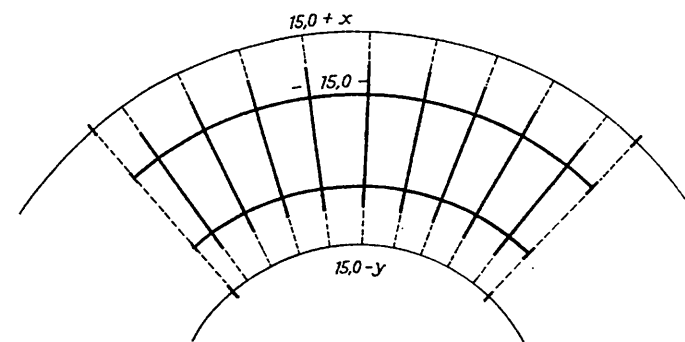


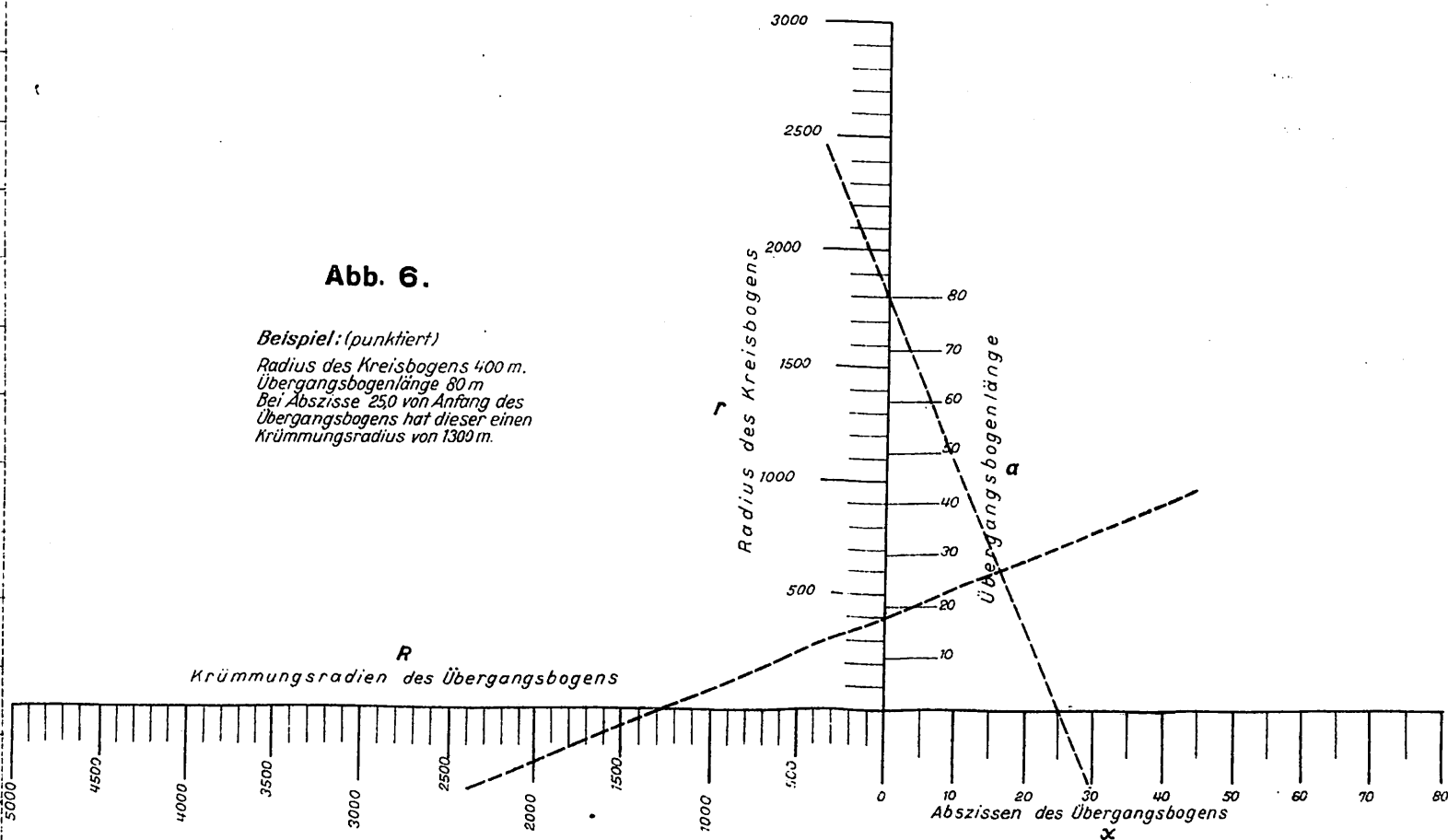
Abb. 5.



Zum Aufsatz :
Absteckungsarbeiten für den
Gleisvorbau mit maschinellen
Hilfsmitteln.

Abb. 6.

Beispiel: (punktiert)
Radius des Kreisbogens 400 m.
Übergangsbogenlänge 80 m
Bei Abszisse 250 von Anfang des
Übergangsbogens hat dieser einen
Krümmungsradius von 1300 m.



Zum Aufsatz : Der Bauzug der Reichsbahndirektion Essen.

Abb. 1. Beförderungswagen für Bettungswalzen.
Maßstab 1: 60.

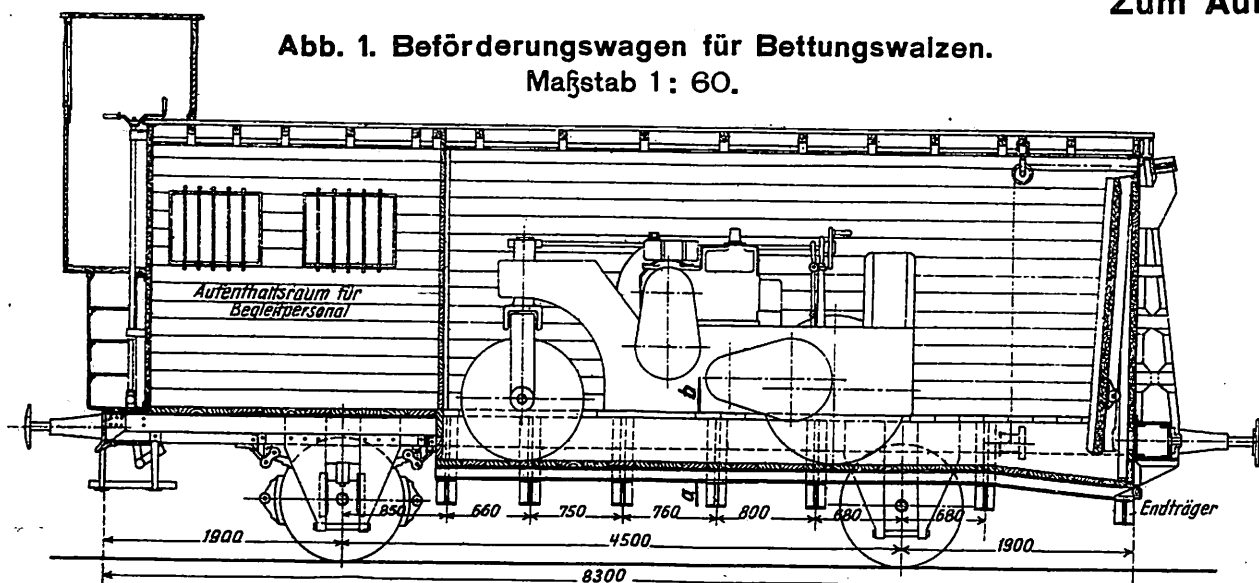


Abb. 2. Schnitt a - b.
Maßstab 1: 20.

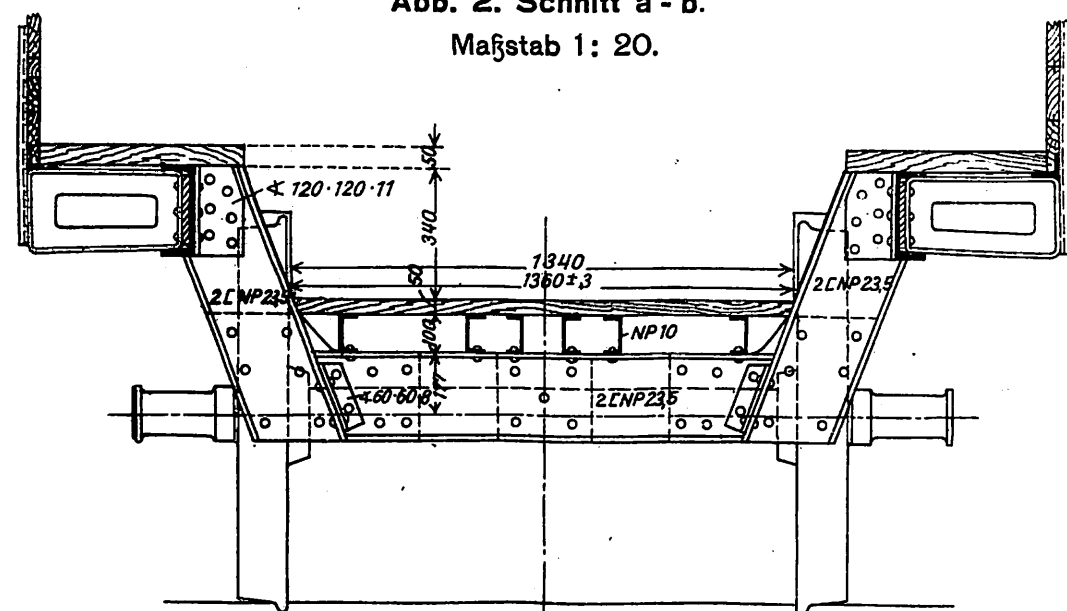
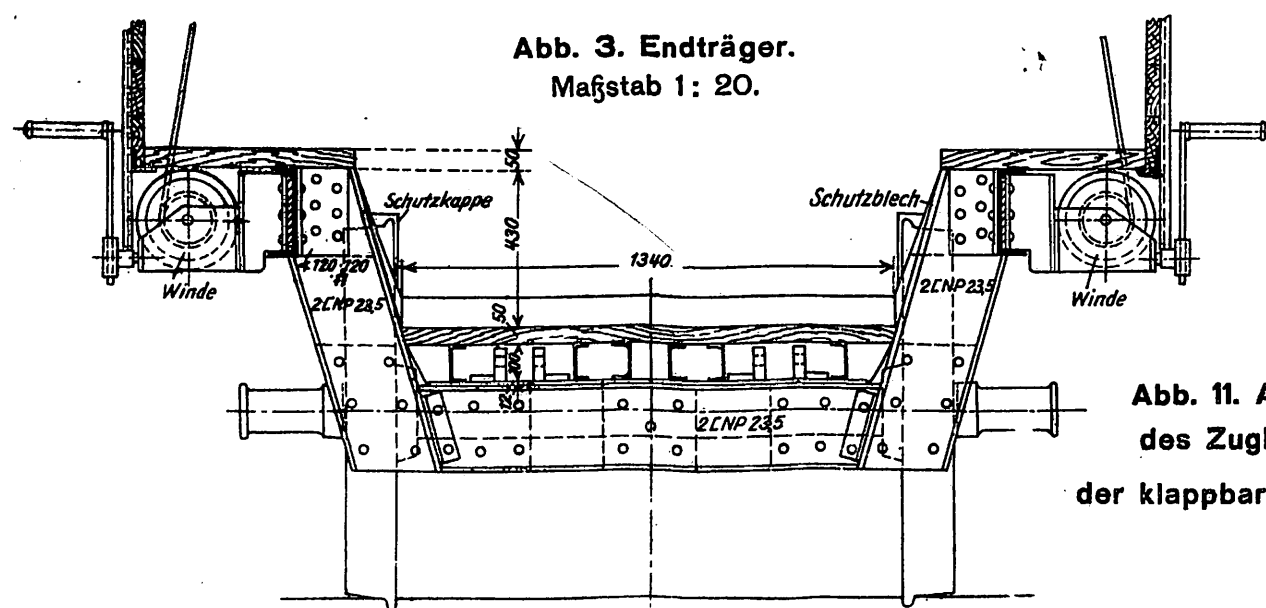
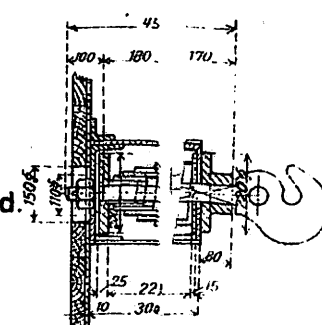


Abb. 3. Endträger.
Maßstab 1: 20.



**Abb. 11. Anordnung
des Zughakens an
der klappbaren Kopfwand**



**Abb. 4. Auffahrrampe für die Bettungswalze
(umgeklappte Stirnwand mit Verlängerungsstück und Holzvorlage).
Maßstab 1: 30.**

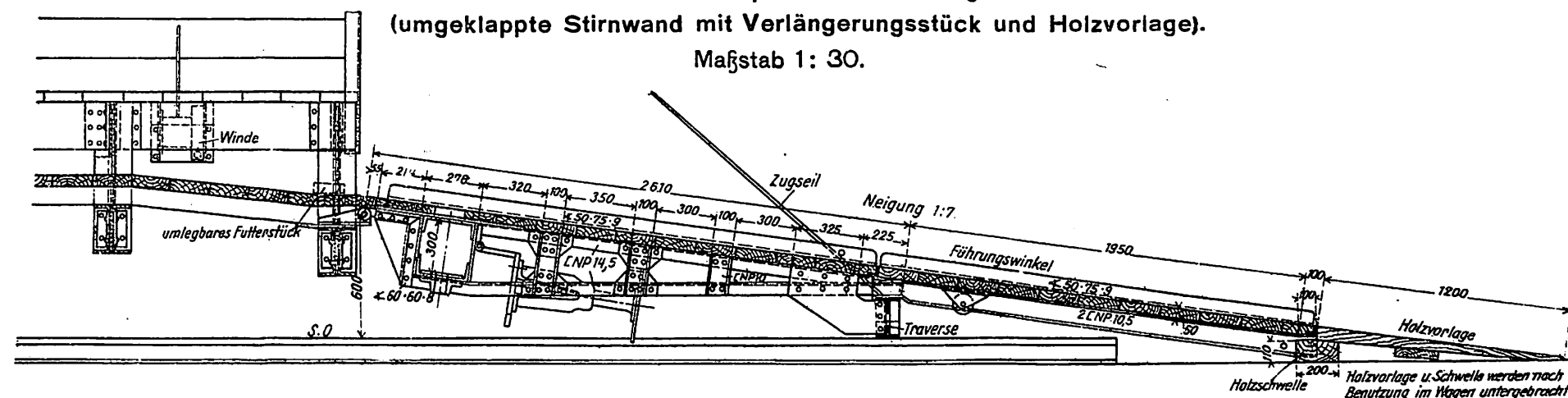


Abb. 5. Wagen für den Bahnmeister.

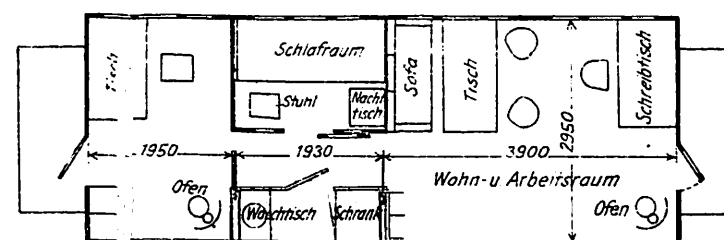


Abb. 6. Wagen für Arbeiter.

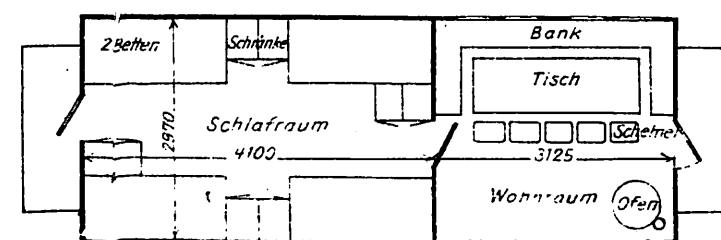


Abb. 7. Wagen für Rottenführer.

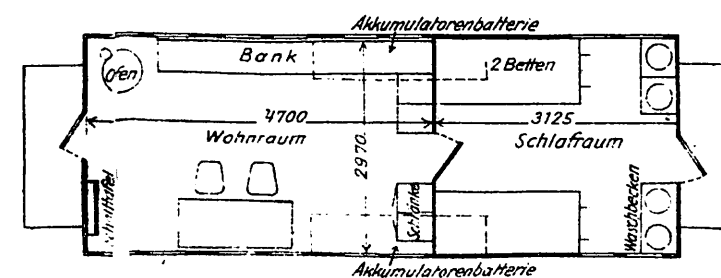


Abb. 12. Anordnung der klappbaren Puffer.

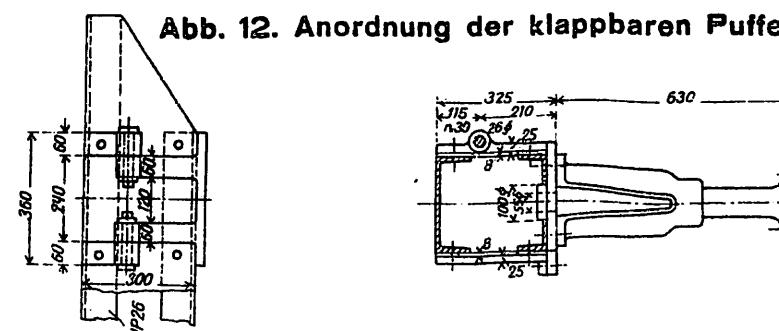


Abb. 8. Küchenwagen.

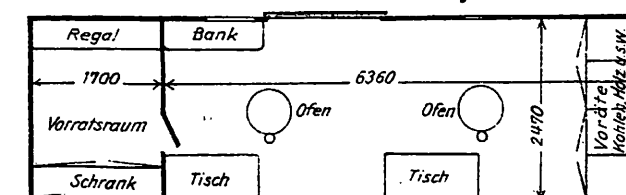


Abb. 9. Geräte- und Maschinenwagen.

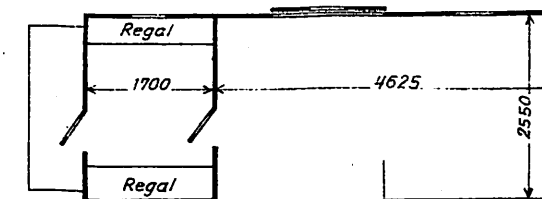


Abb. 10. Waschwagen.

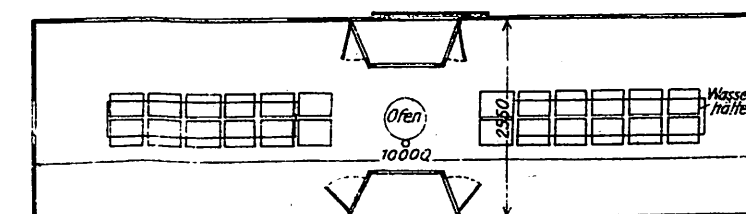


Abb. 7.

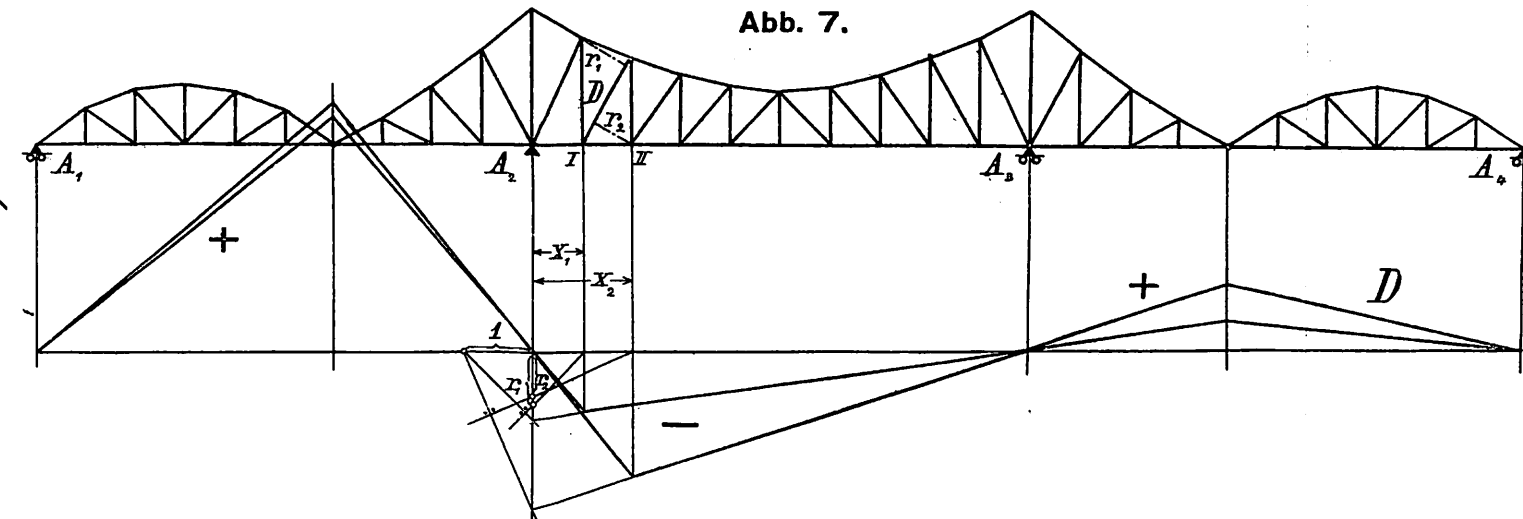
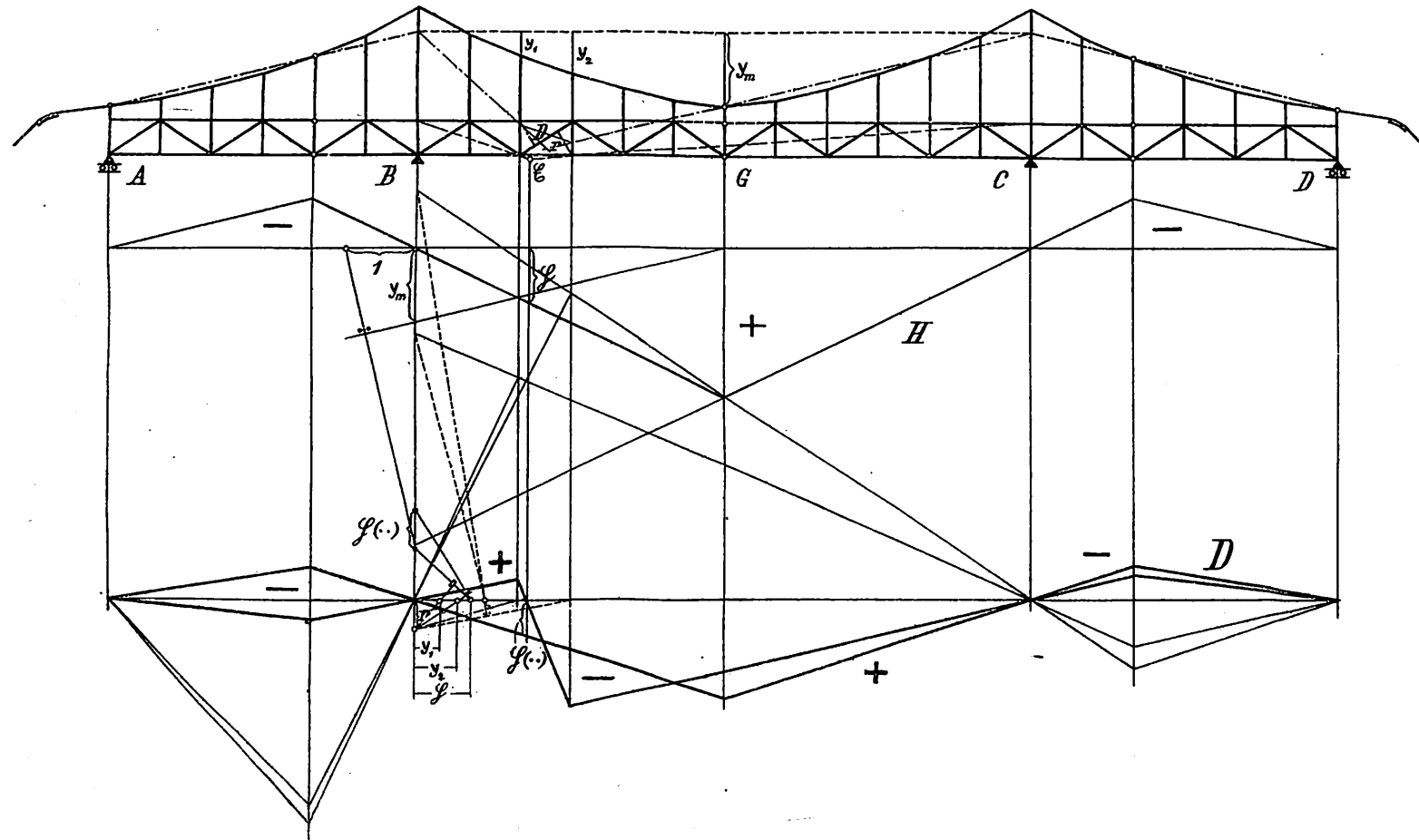


Abb. 10.

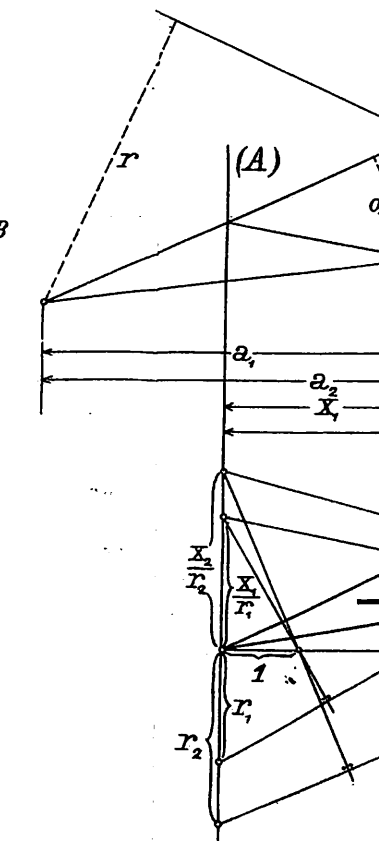
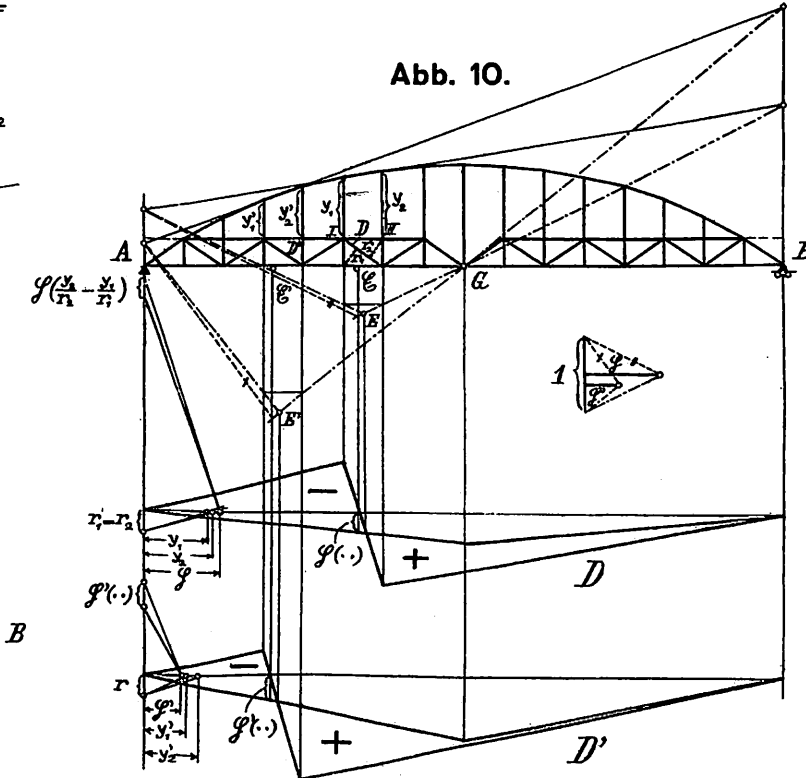
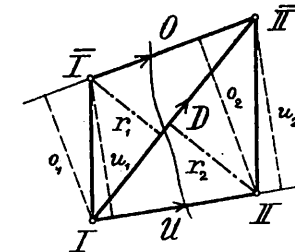


Abb. 9.

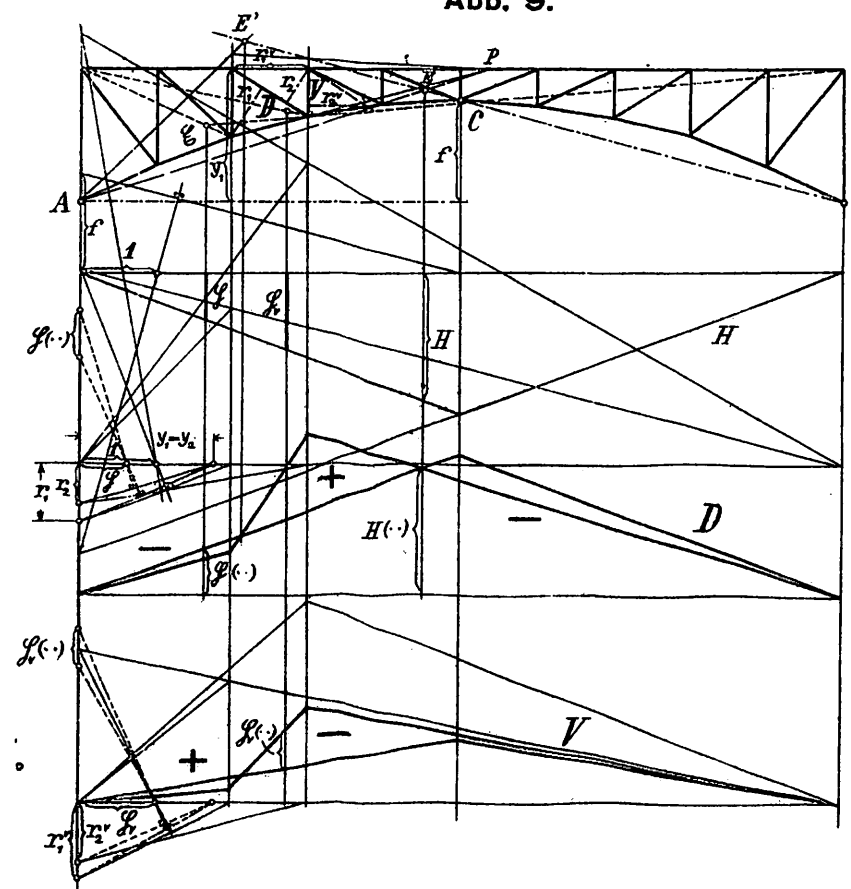
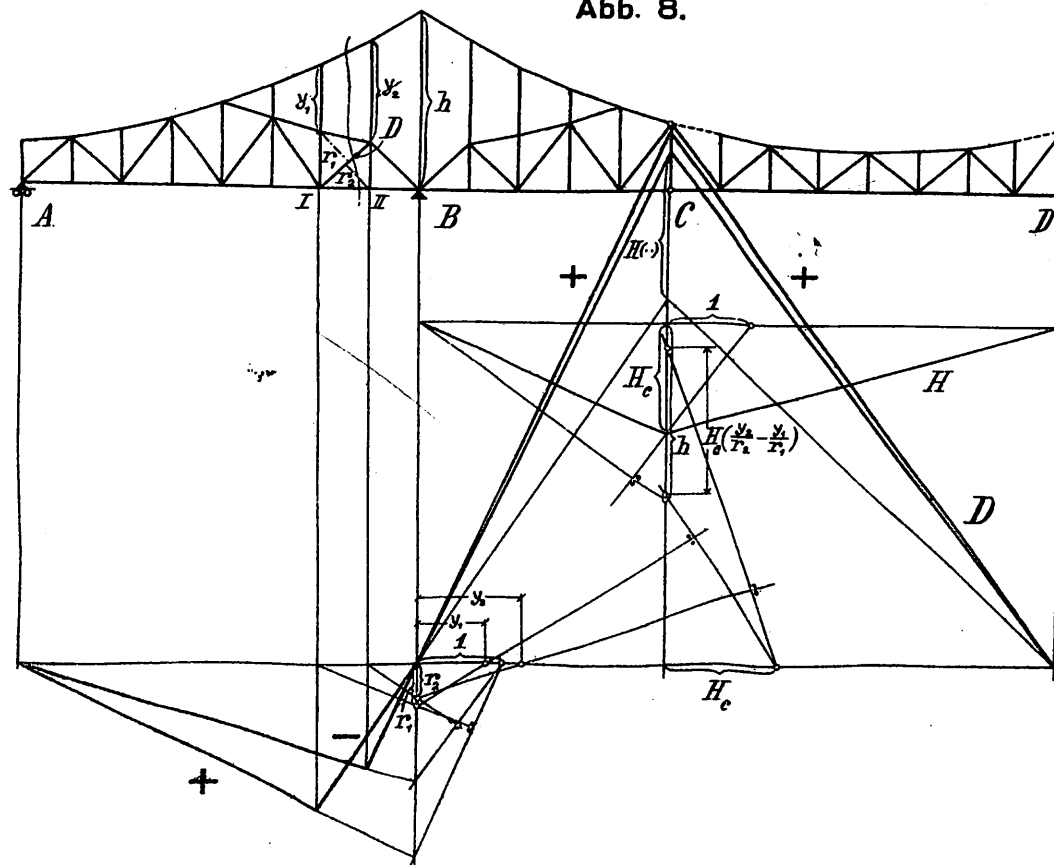
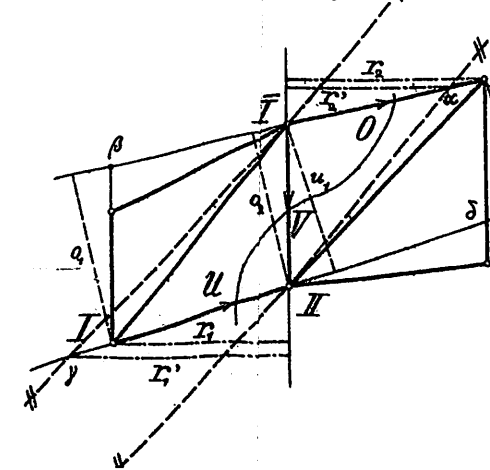
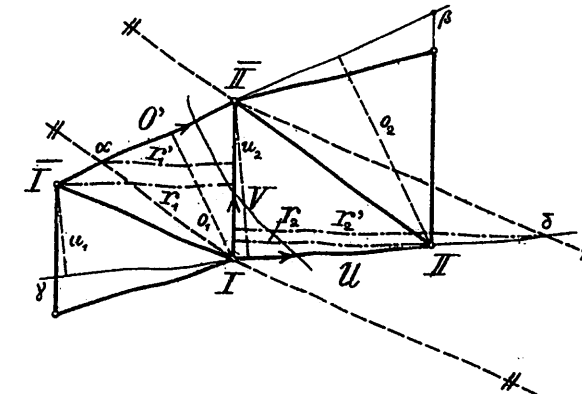
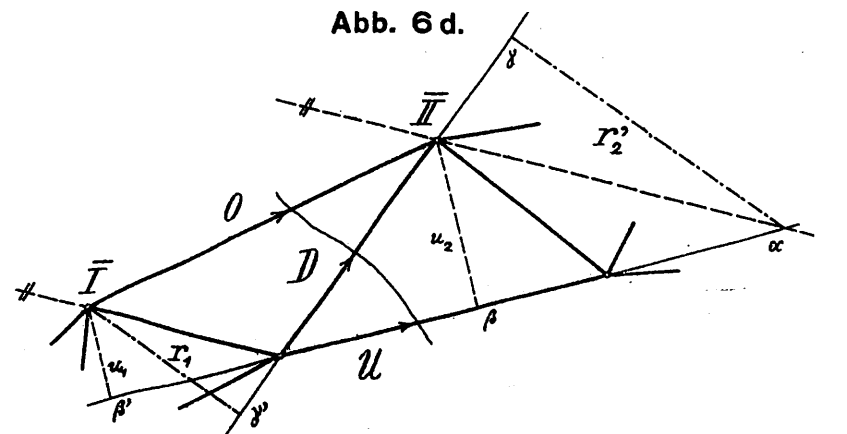
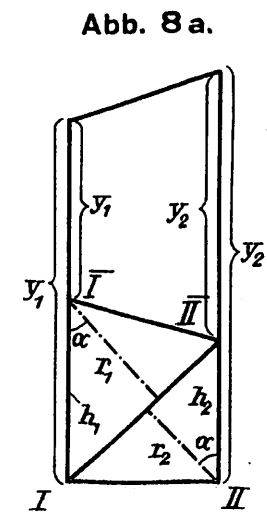
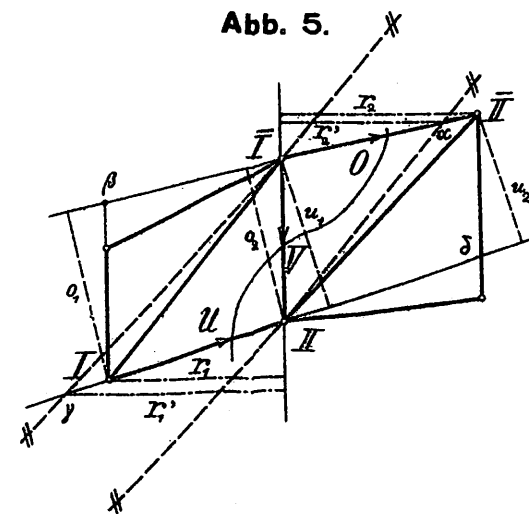
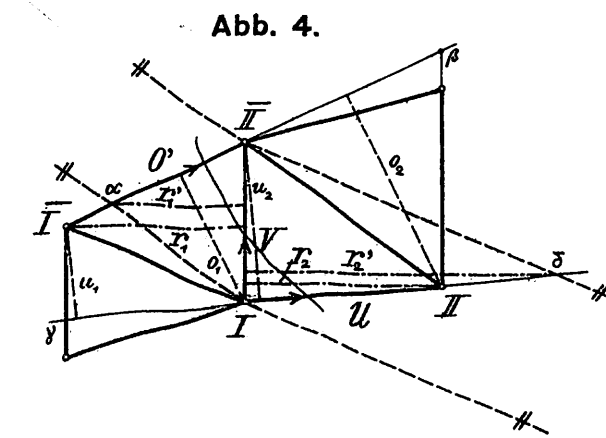
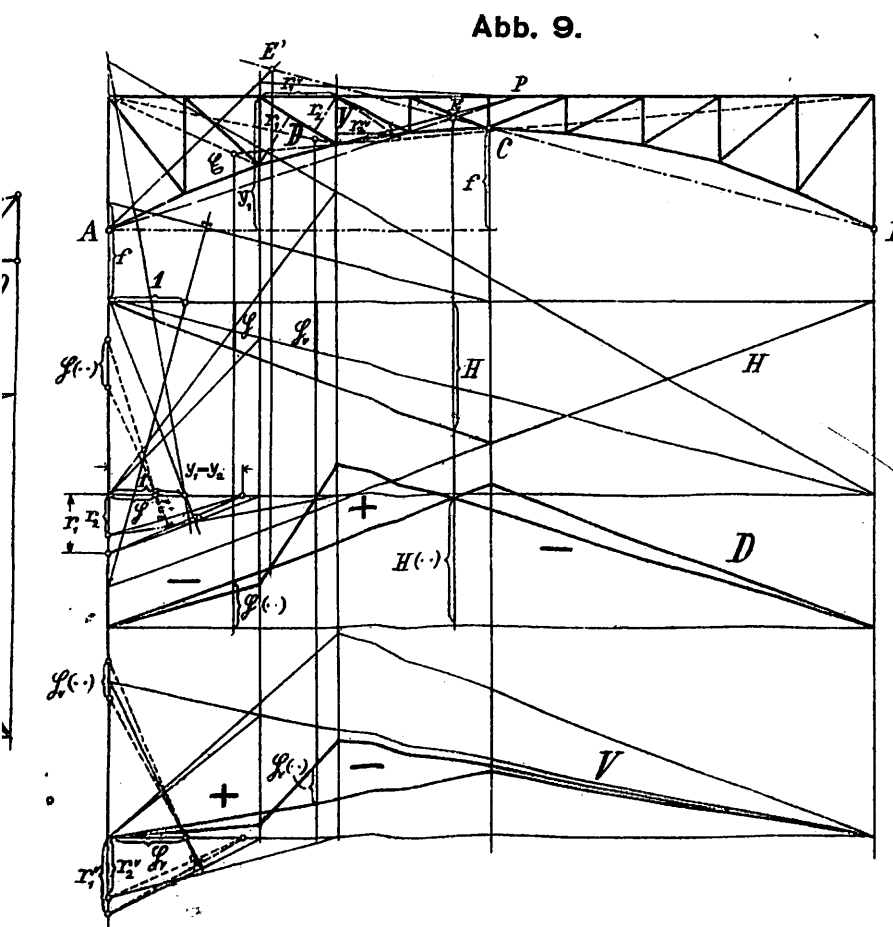
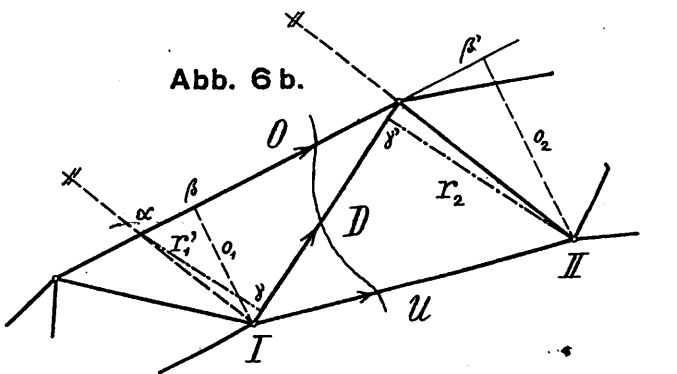
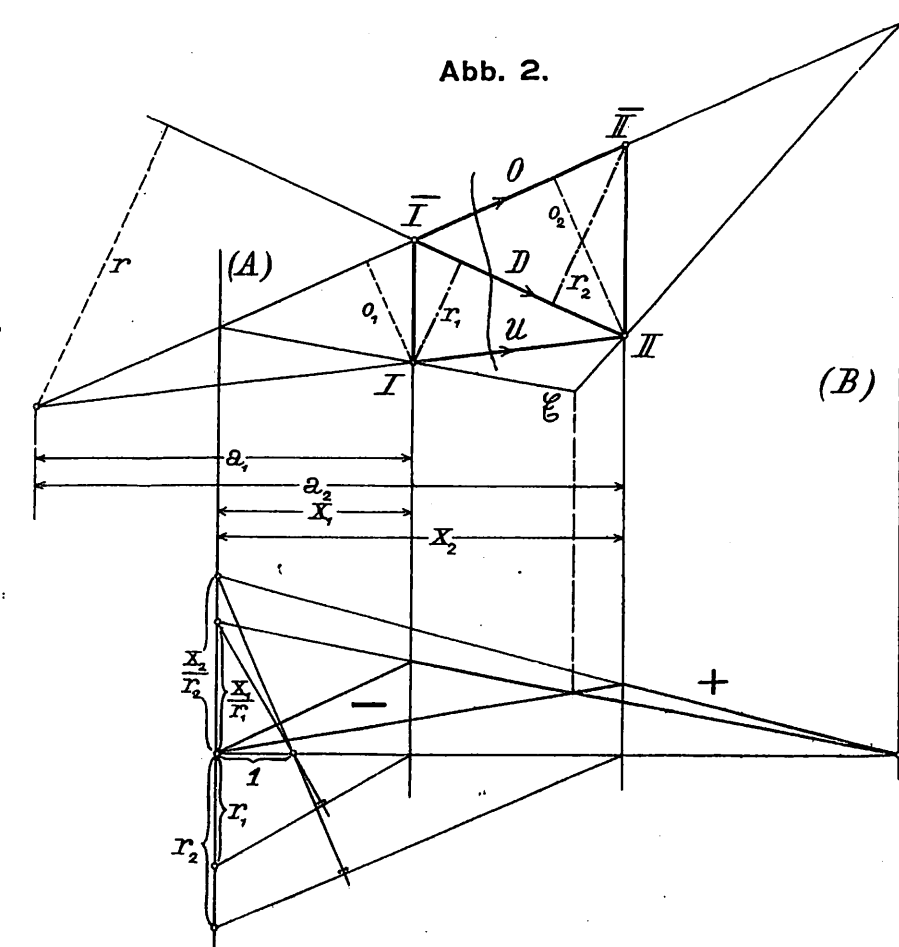
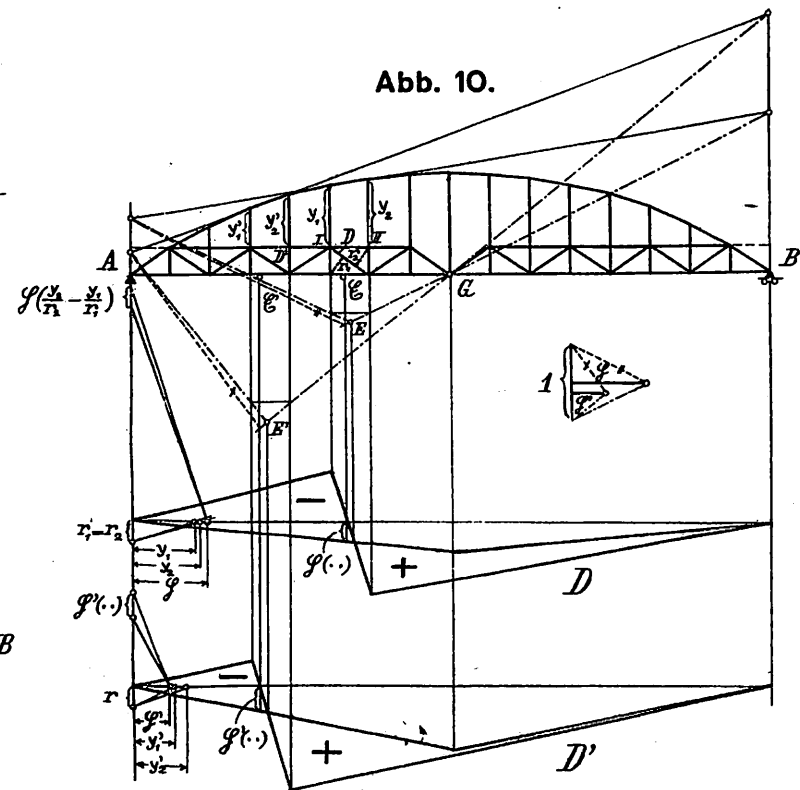
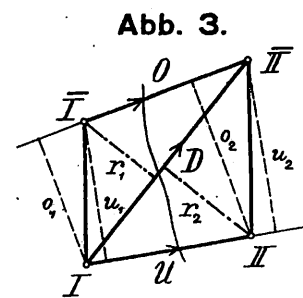
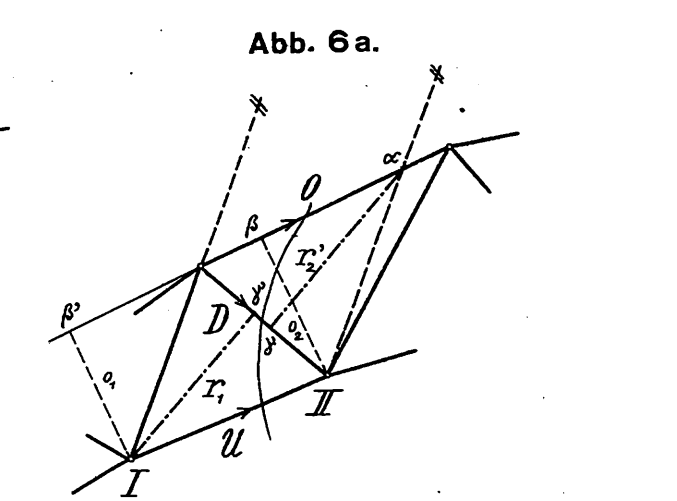
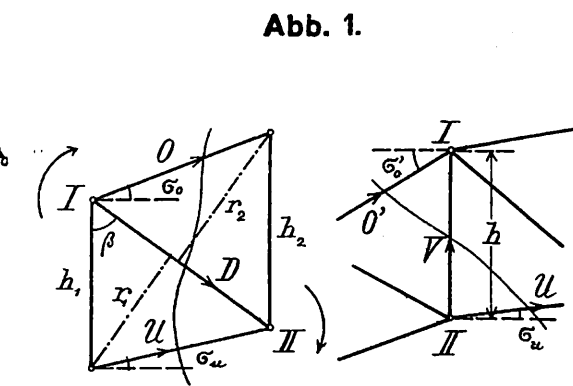
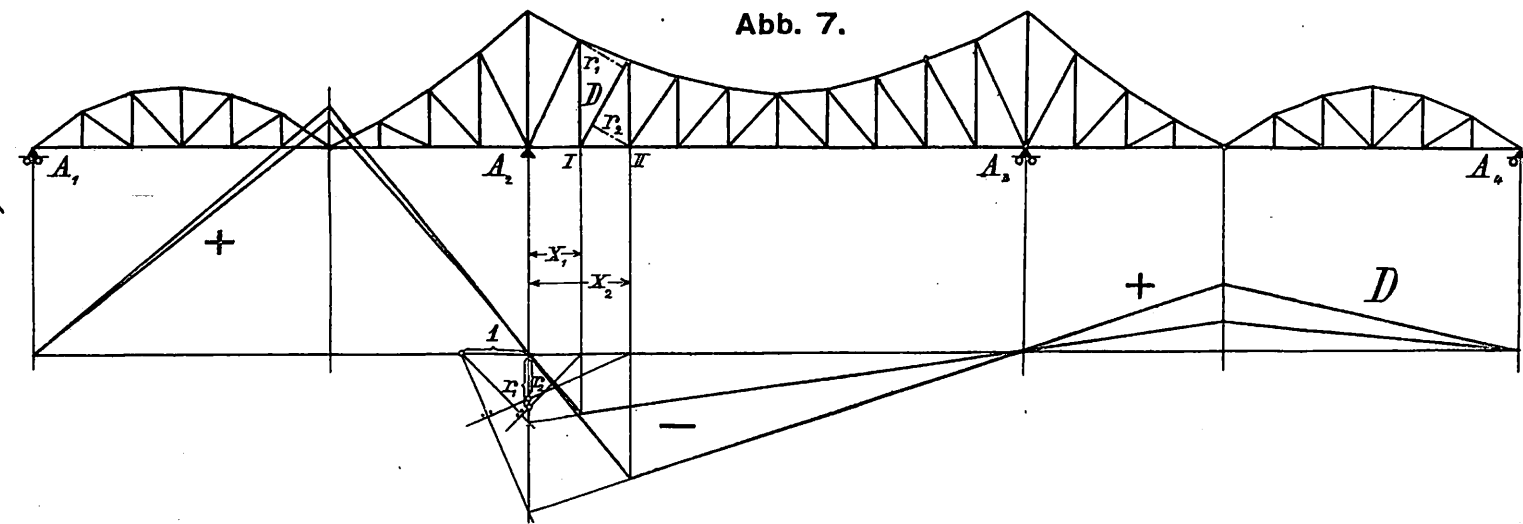
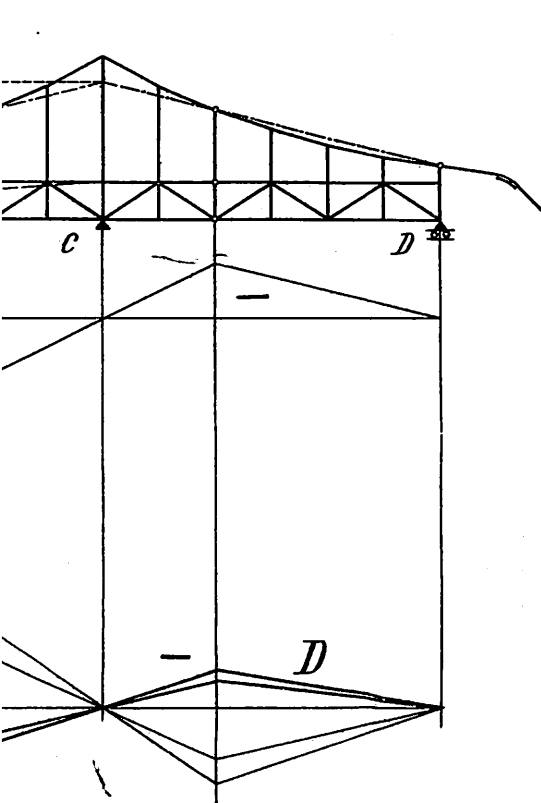
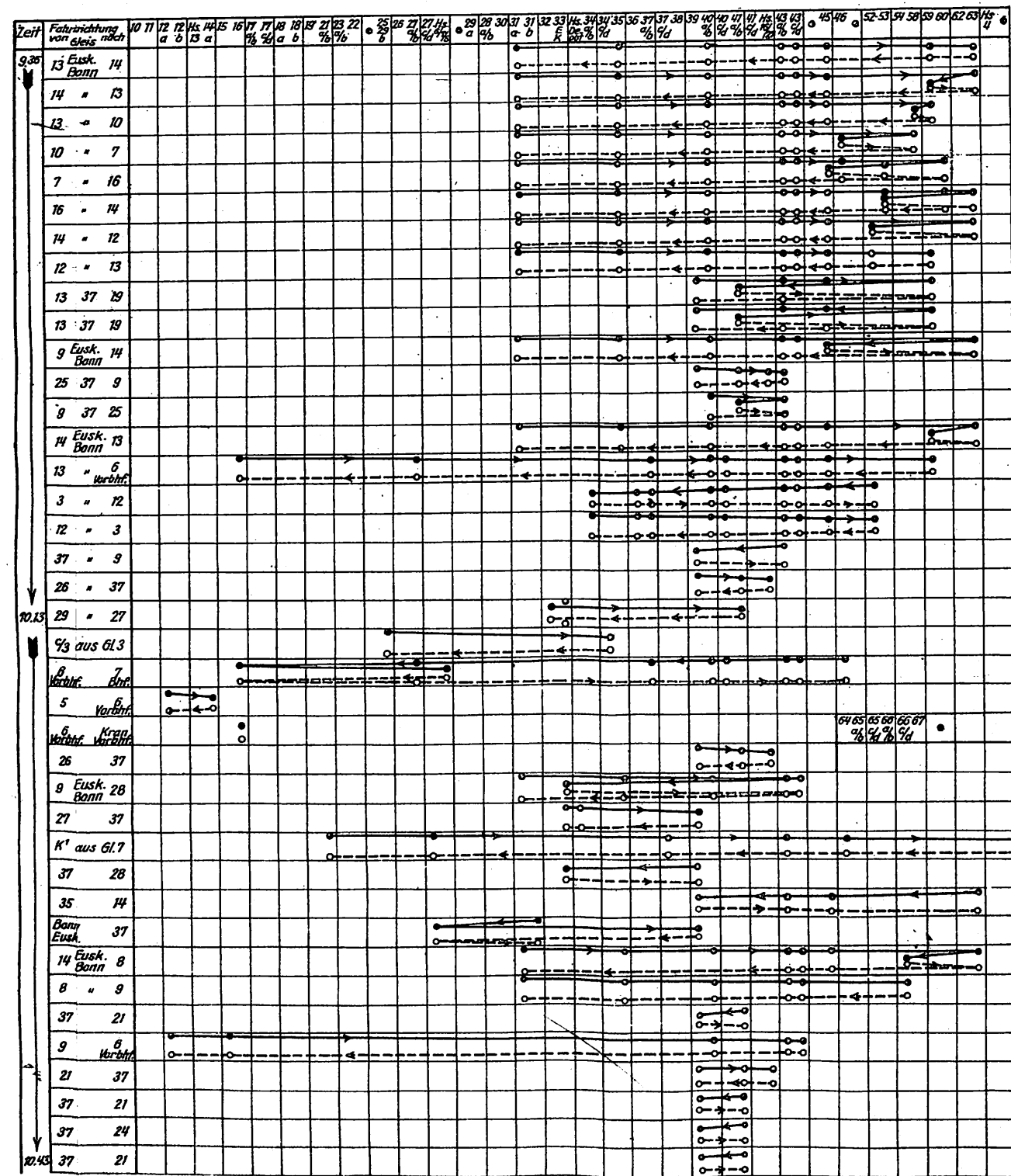


Abb. 5.



Zum Aufsatz : Ein Beitrag zur Theorie der ebenen Fachwerke.





—○— Einstellung der Schalter
 ---○--- Rücklegung der Schalter in Grundstellung

Abb. 1.

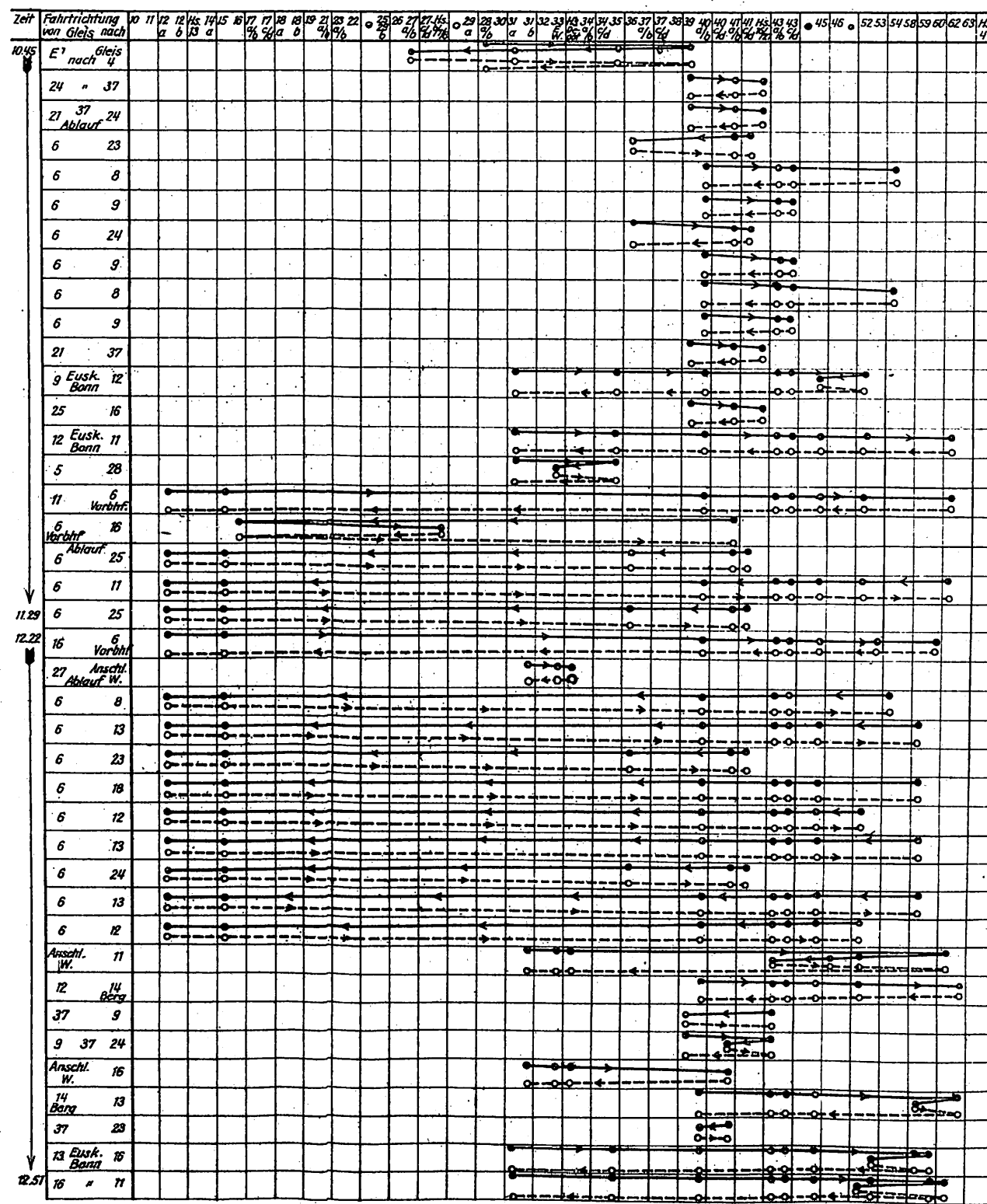


Abb. 2.

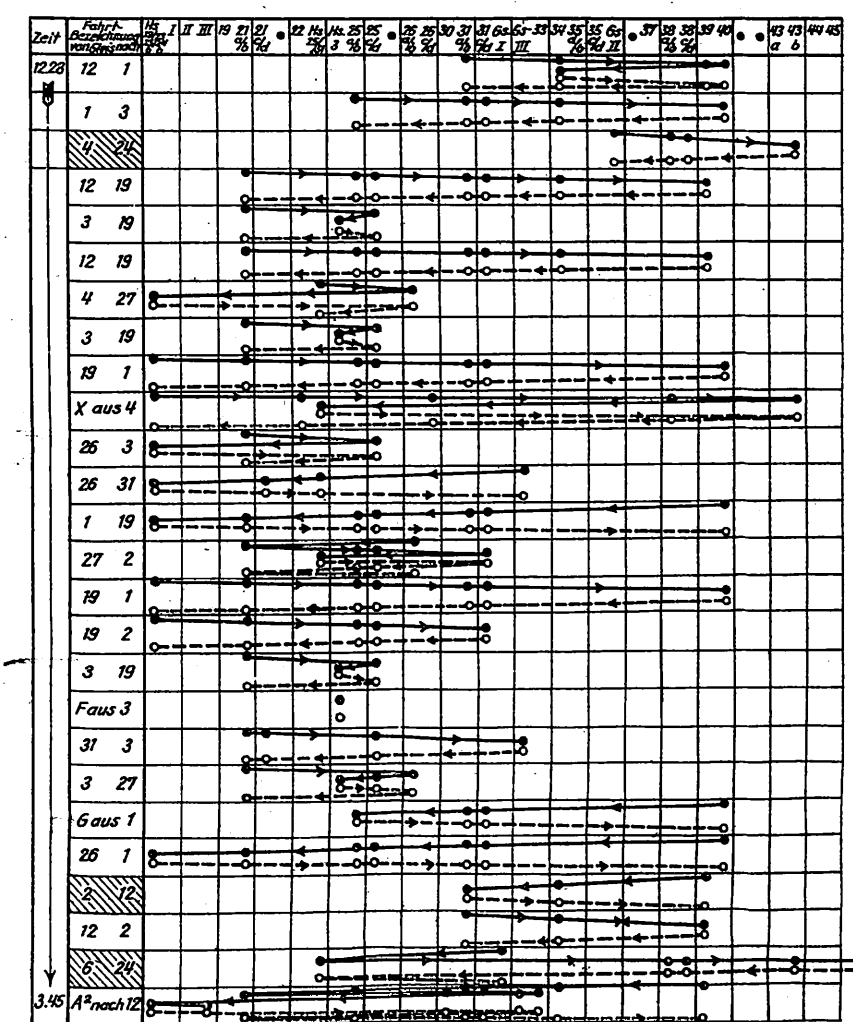


Abb. 3. Mechanisches Stellwerk M auf
 Bahnhof Koblenz A B. Reihenfolge für
 Weichen- und Haltscheiben-Schalter-
 Bedienungen am 15. 5. 1926.

Zum Aufsatz:
 Arbeitswirtschaftliche Betrachtungen
 zur Einrichtung und Bedienung von
 Stellwerken.

Abb. 1 u. 2. Elektrisches Stellwerk II Bahnhof Bonn G. Reihenfolge der Weichen- und Haltscheiben-Schalter-
 Bedienungen am 21. 5. 1926.

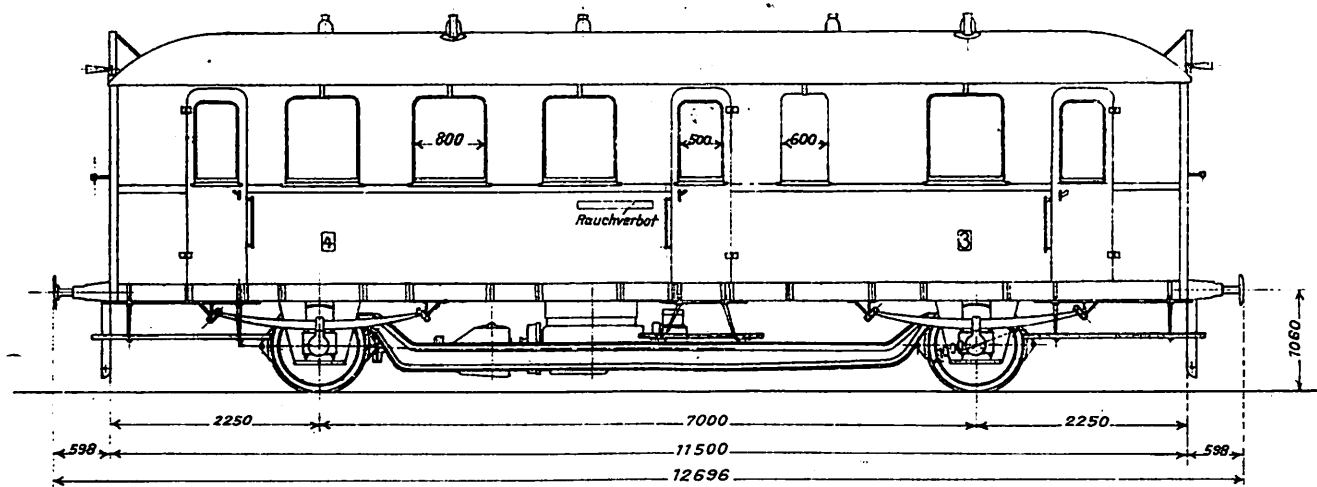


Abb. 1. Ansicht des Dieseltriebwagens.

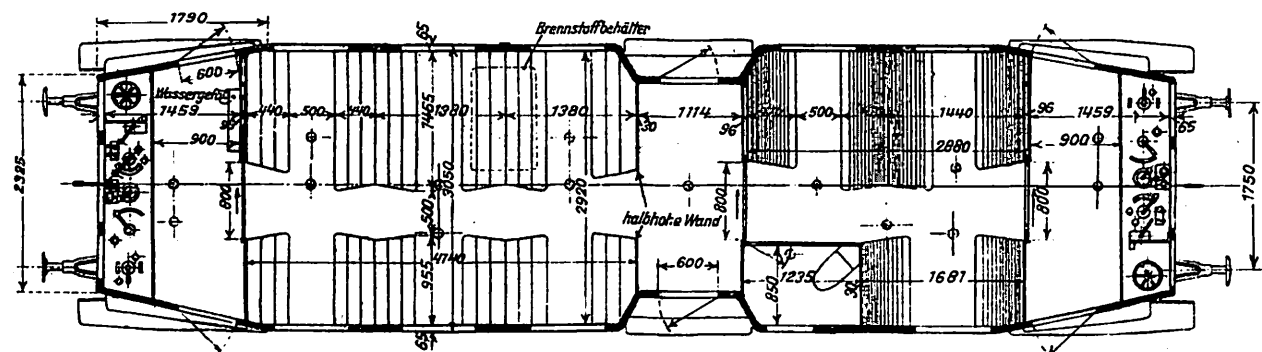


Abb. 2. Maschinengestellrahmen mit Motoraufhängung.

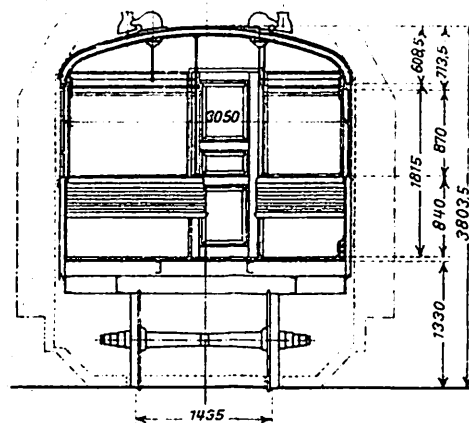


Abb. 3. Ansicht des Dieselmotors auf der Schwungradseite.

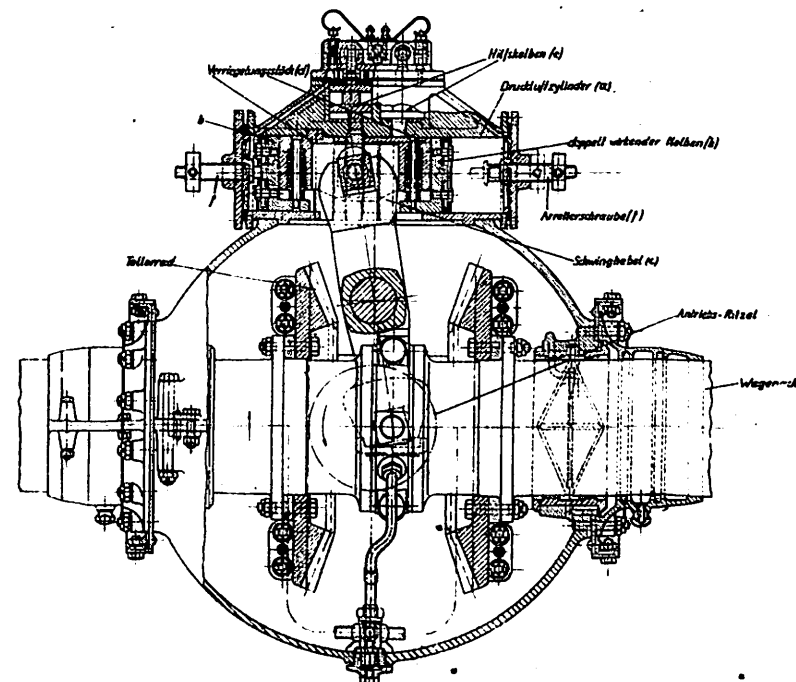


Abb. 4. Wendegetriebe (Achsantrieb) und Steuerung.

Zum Aufsatz : Eine neue Triebwagenbauart mit kompressorlosem Dieselmotor und ihre Versuchsergebnisse.

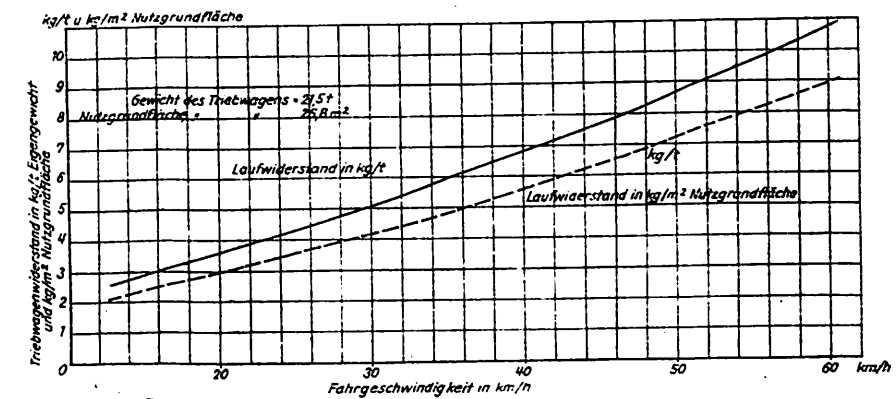


Abb. 5. Laufwiderstand des Dieseltriebwagens.

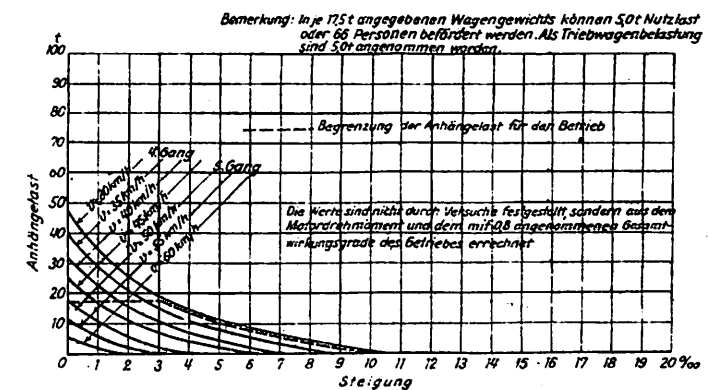


Abb. 6. s - V Schaulinien des Dieseltriebwagens.

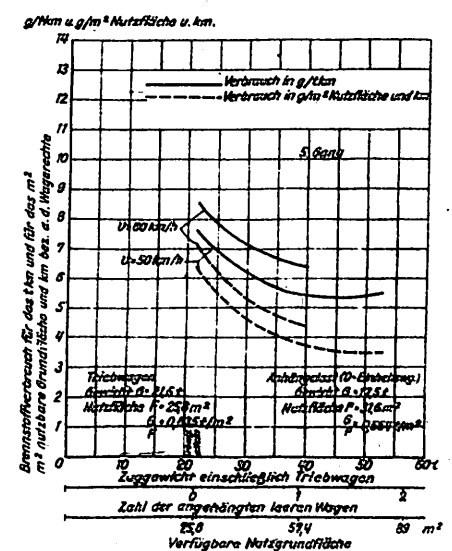
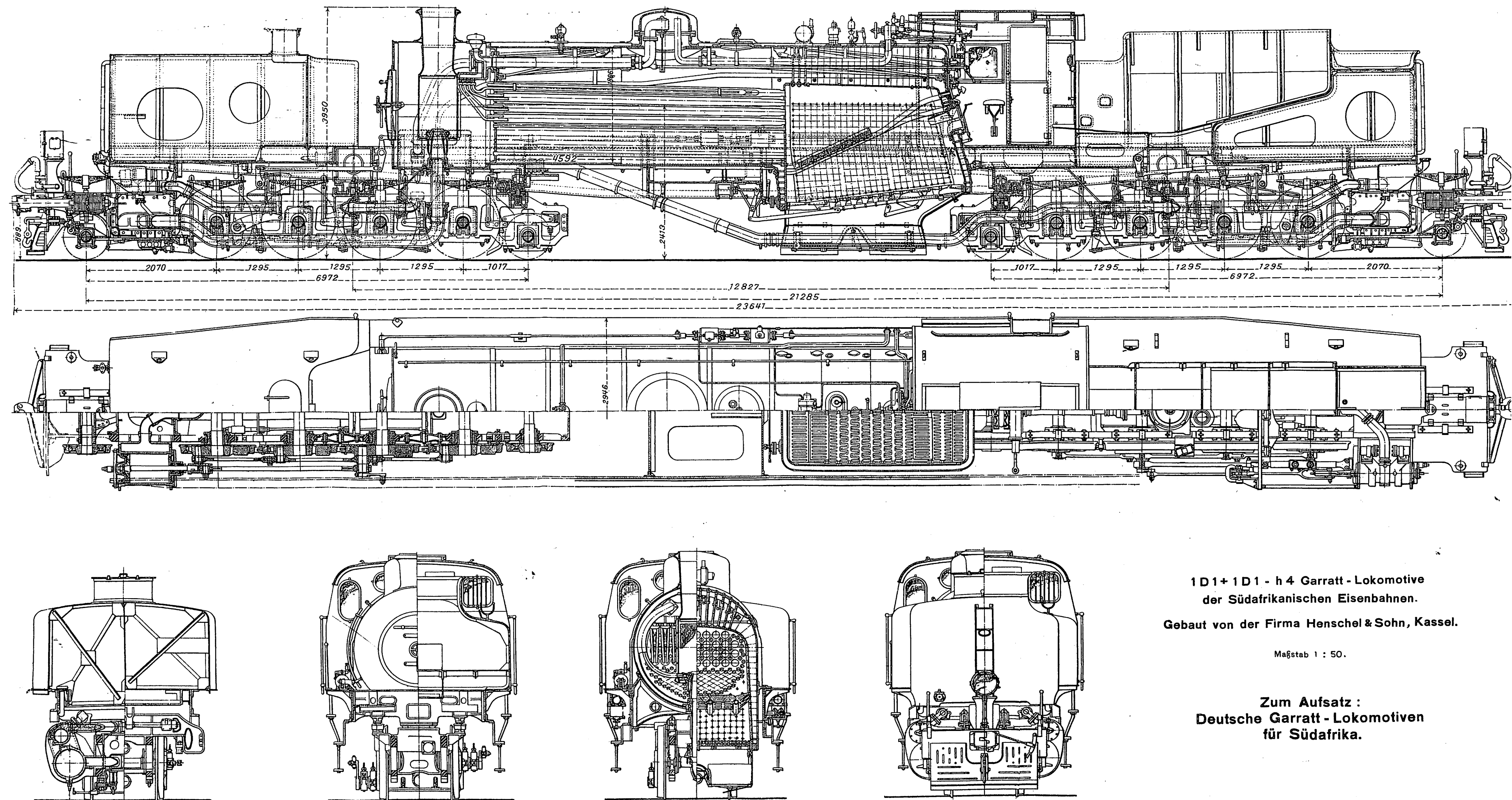
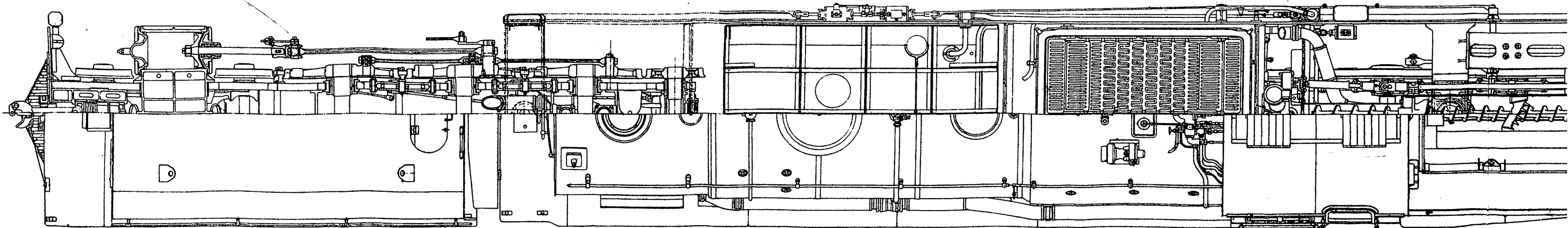
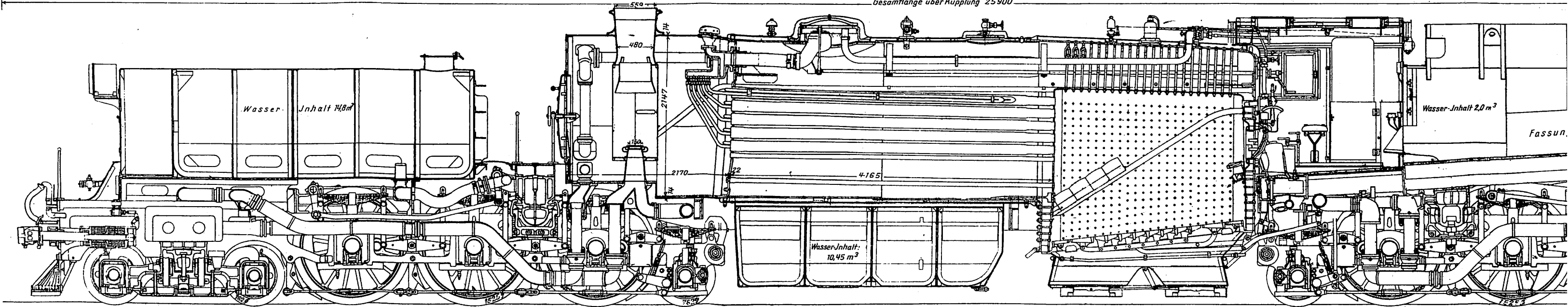
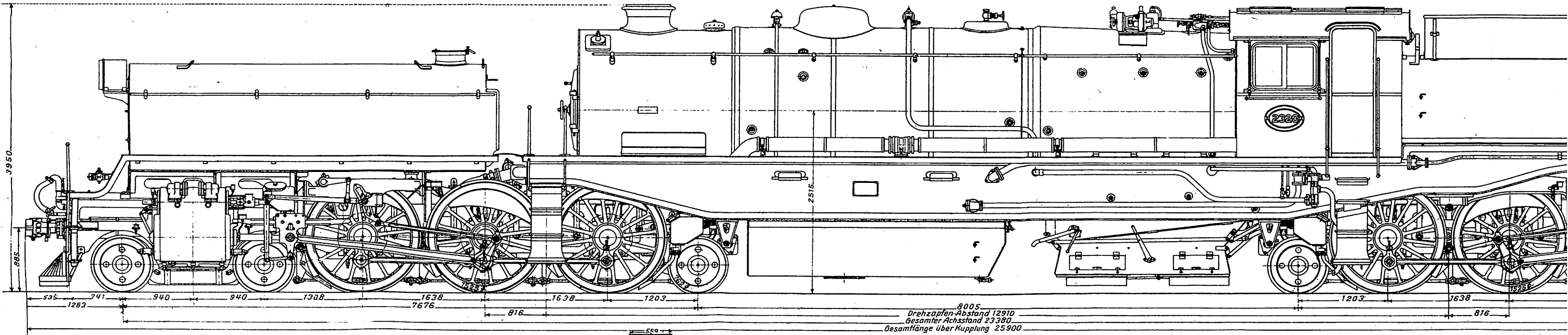


Abb. 7. Brennstoffverbrauch des Dieseltriebwagens in g/tkm. und g/m² Nutzfläche und km.

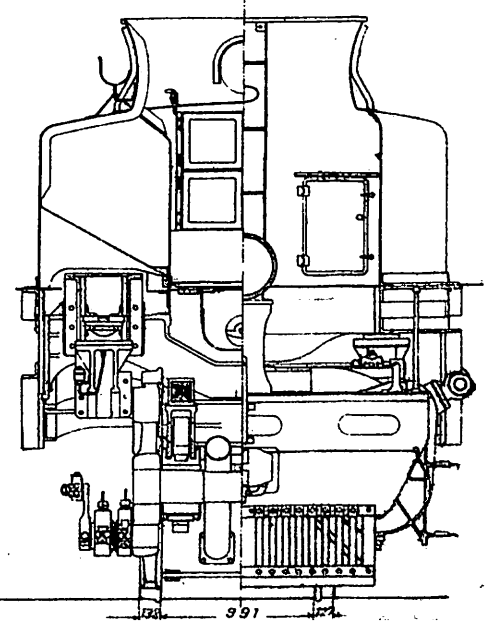
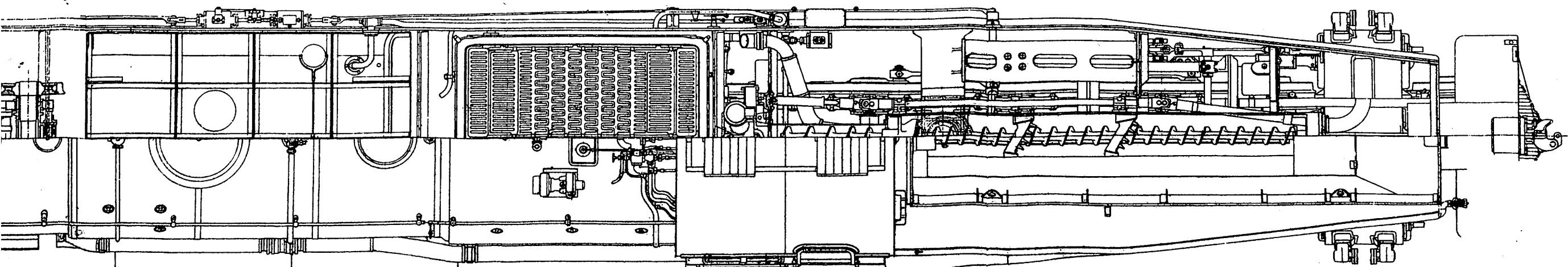
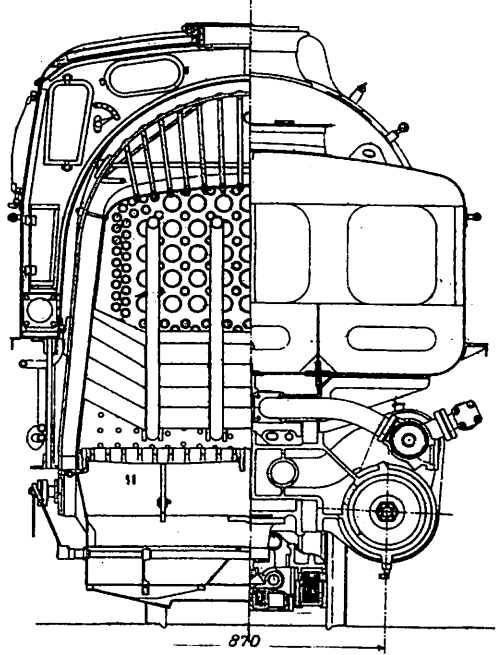
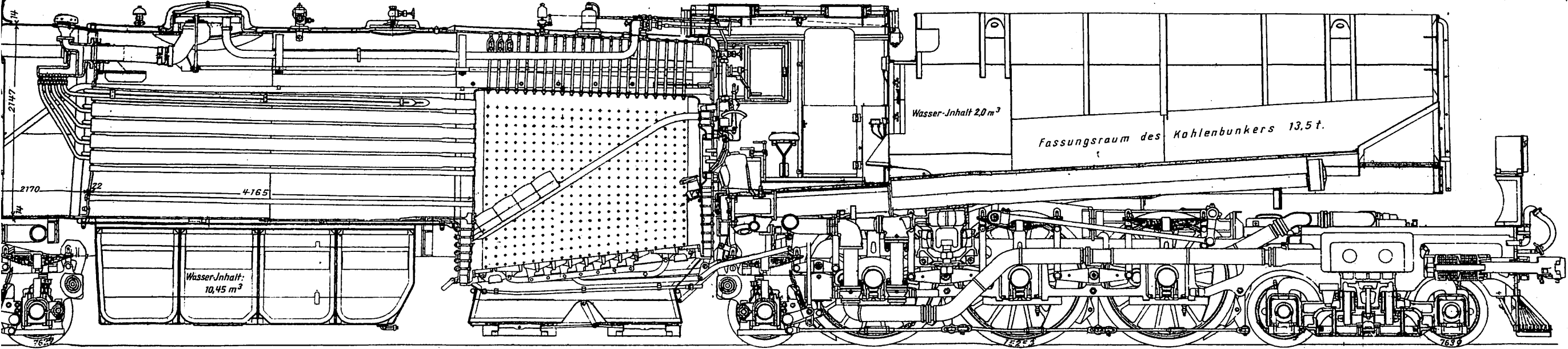
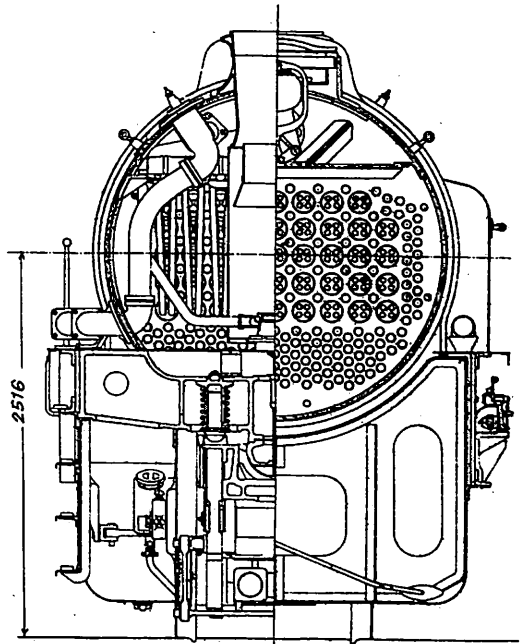
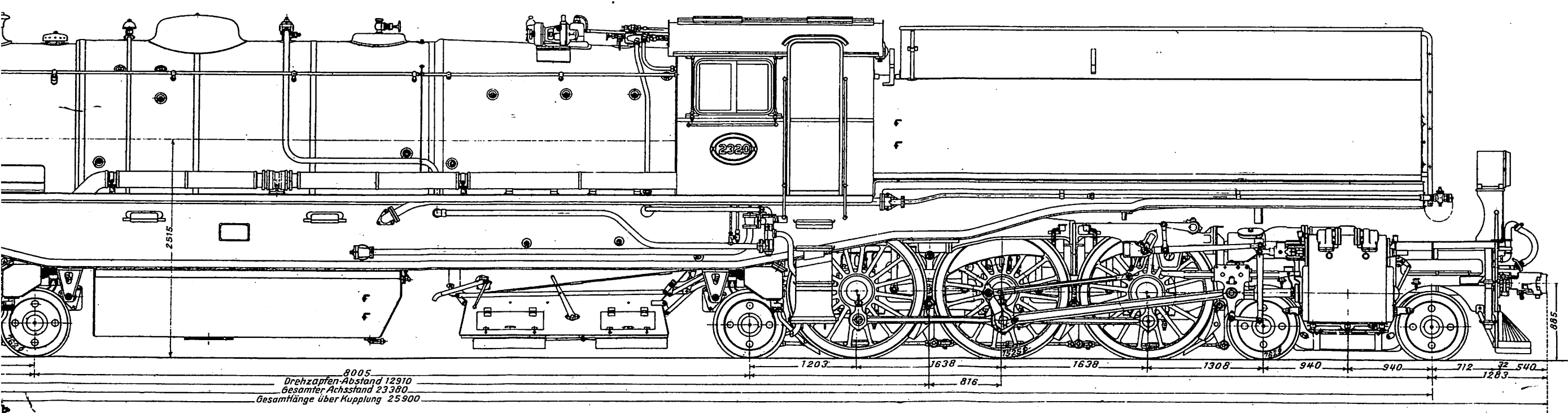


Zum Aufsatz : Deutsche Garratt - Lokomotiven für Südafrika.



2 C1+1 C2 - h 4 Garratt - Lokomotive der Südafrikanischen Eisenbahnen. Gebaut von der Firma Maffei, München. Maß

Zum Aufsatz : Deutsche Garratt - Lokomotiven für Südafrika.



1 C 2 - h 4 Garratt- Lokomotive der Südafrikanischen Eisenbahnen. Gebaut von der Firma Maffei, München. Maßstab 1 : 50.

[illegible]

Abb. 2.

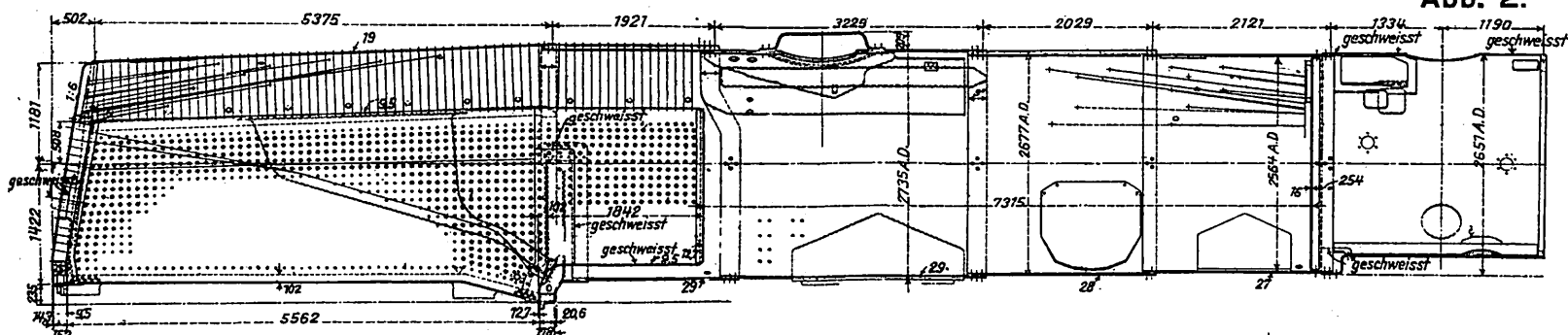


Abb. 3.

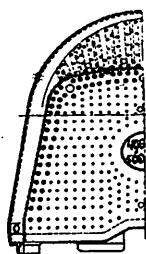


Abb. 4.

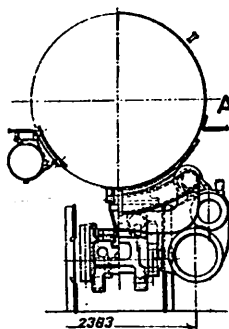


Abb. 5.

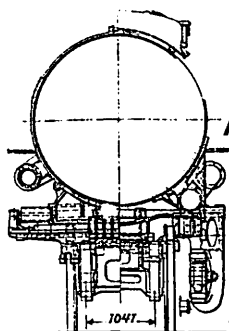
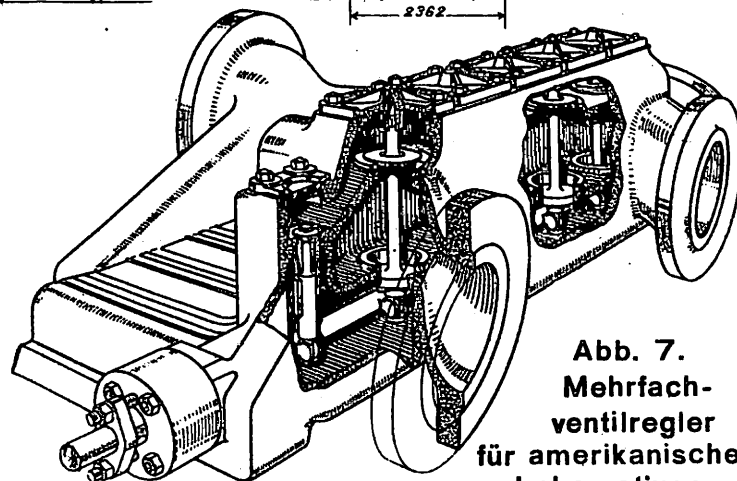
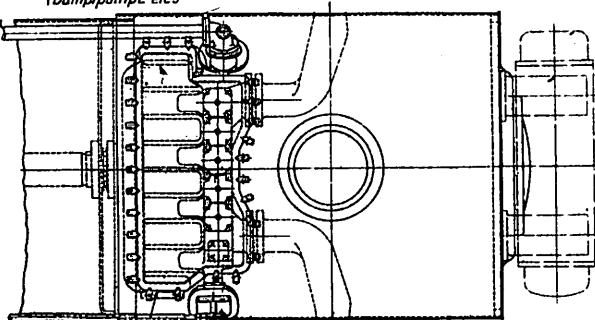
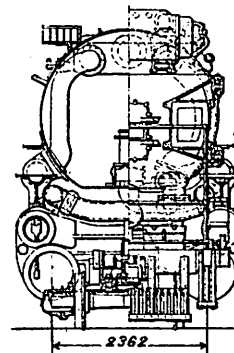
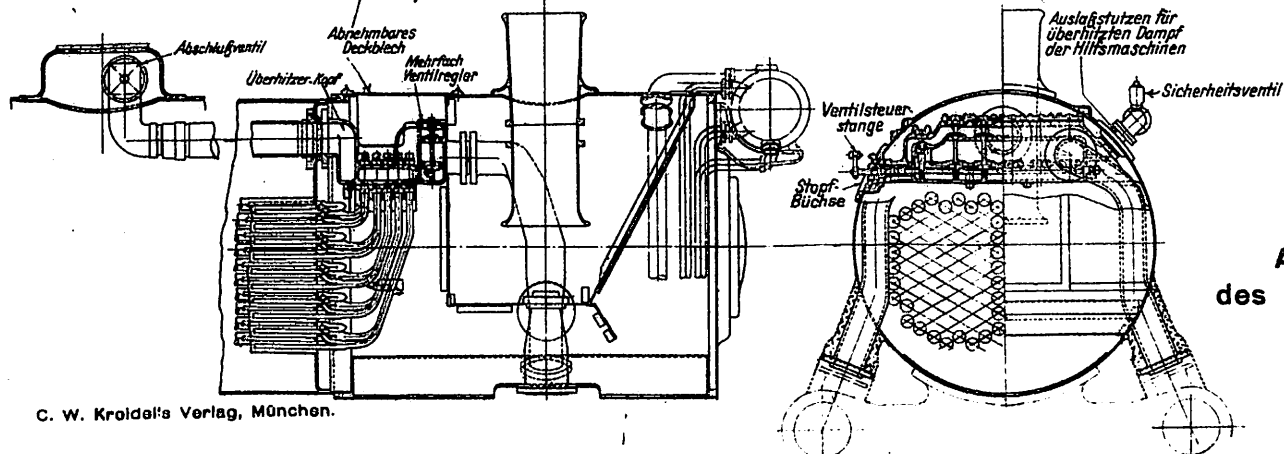


Abb. 6.



**Abb. 7.
Mehrfach-
ventilregler
für amerikanische
Lokomotiven.**



**Abb. 8. Einbau
des Mehrfachventilreglers.**

Zum Aufsatz: Über die Wärmedehnung der Eisenbahnschienen.

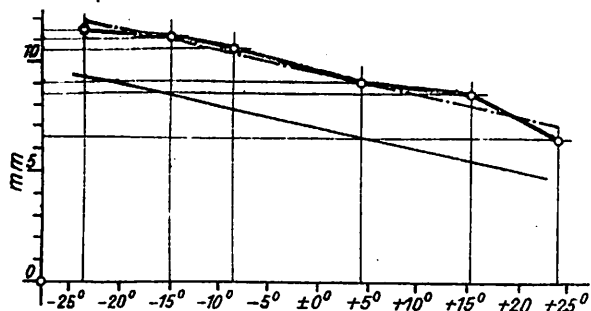


Abb. 1. Schienen: 20 kg/m zu 8,0 m auf 11 Schwellen, genagelt.

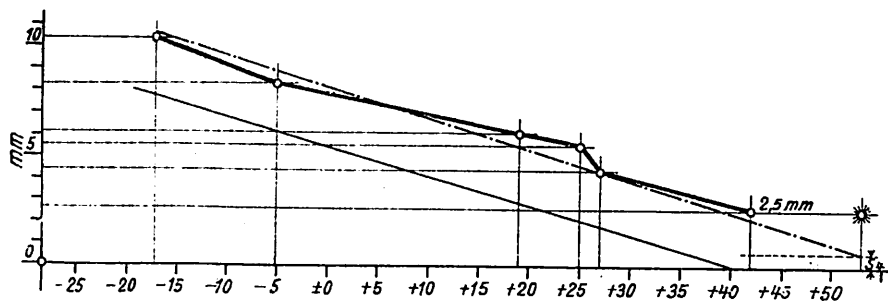


Abb. 6. Schienen: 42,8 kg/m zu 12,0 m auf 14 Schwellen, geschraubt.

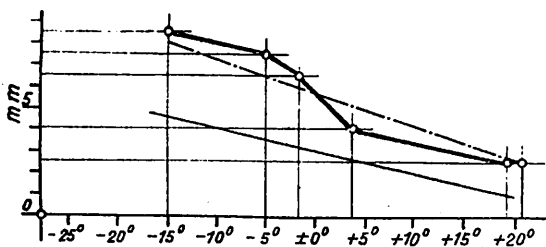


Abb. 2. Schienen: 23,6 kg/m zu 9,0 m auf 13 Schwellen, genagelt.

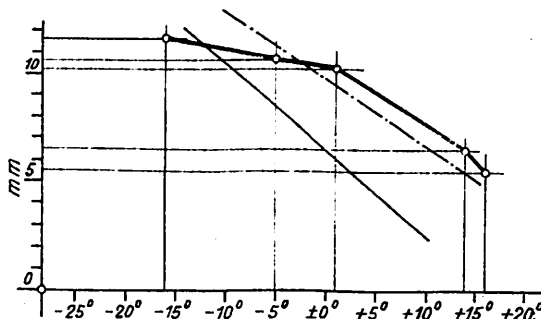


Abb. 7. Schienen: 42,8 kg/m zu 35,0 m auf 39 Schwellen, geschraubt.

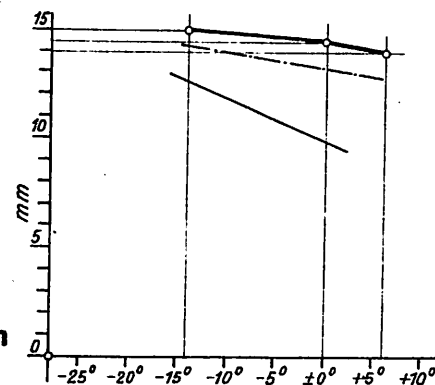


Abb. 8. Schienen: 42,8 kg/m zu 16,0 m auf 24 Schwellen, geschraubt. Spannplatte angewendet.

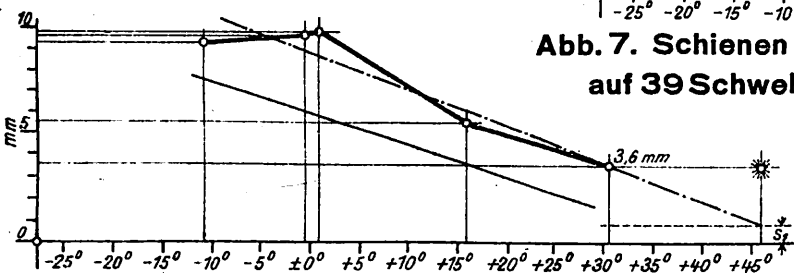


Abb. 3. Schienen: 23,6 kg/m zu 12,0 m auf 17 Schwellen, genagelt.

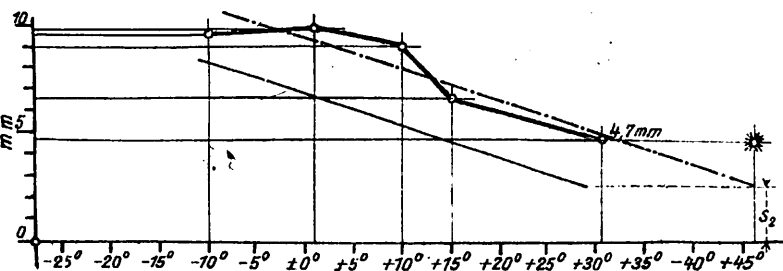


Abb. 4. Schienen: 34,5 kg/m zu 12,0 m auf 14 Schwellen, geschraubt.

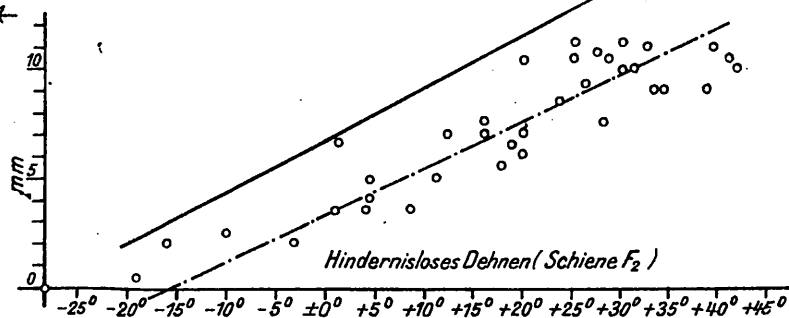


Abb. 9.

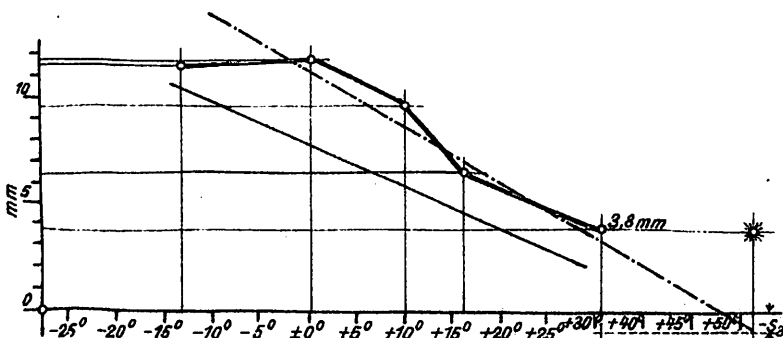


Abb. 5. Schienen: 34,5 kg/m zu 16,0 m auf 22 Schwellen, geschraubt.

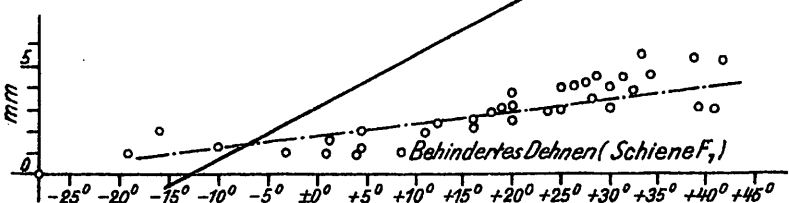


Abb. 10.

Beladeversuch I

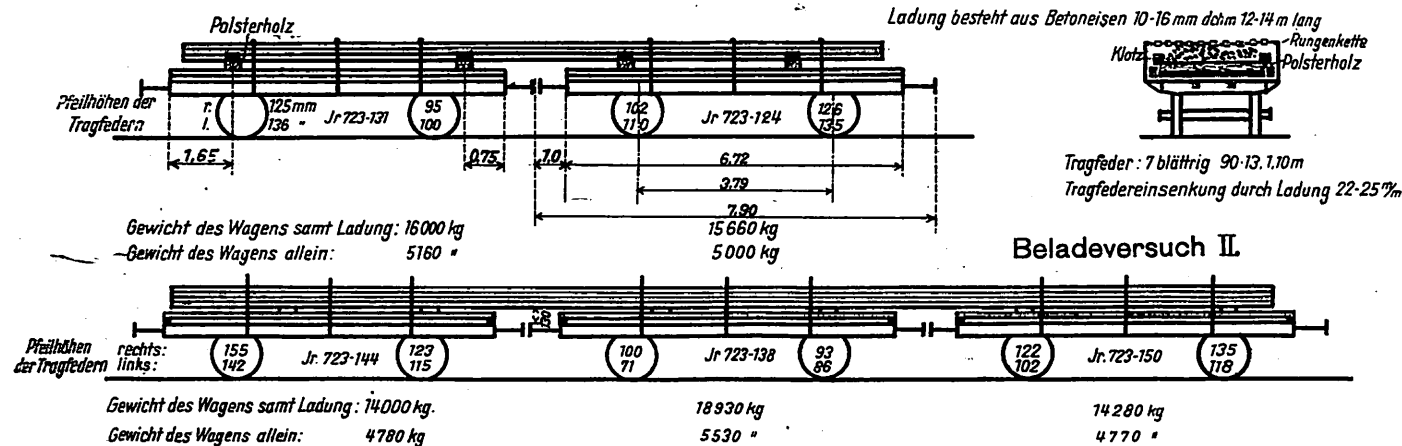


Abb. 1. Verladung von Betonrundeisen.

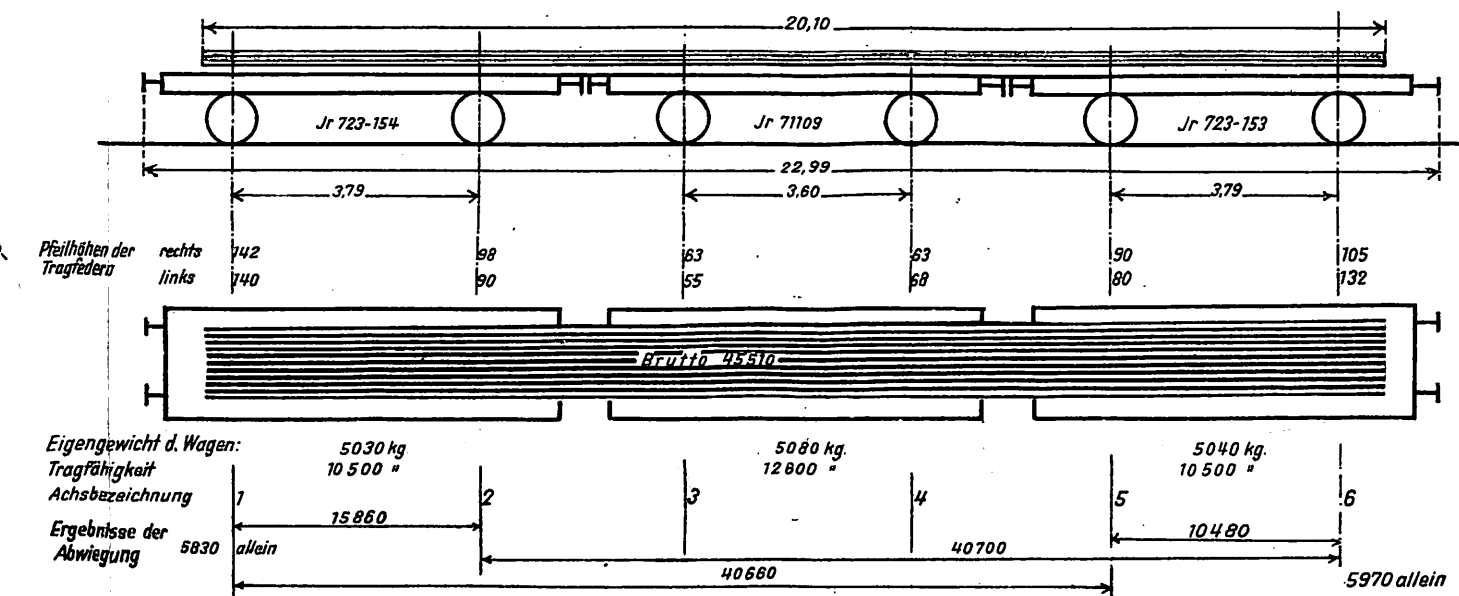


Abb. 2. Verladung von Betonrundeisen bei der Probefahrt.

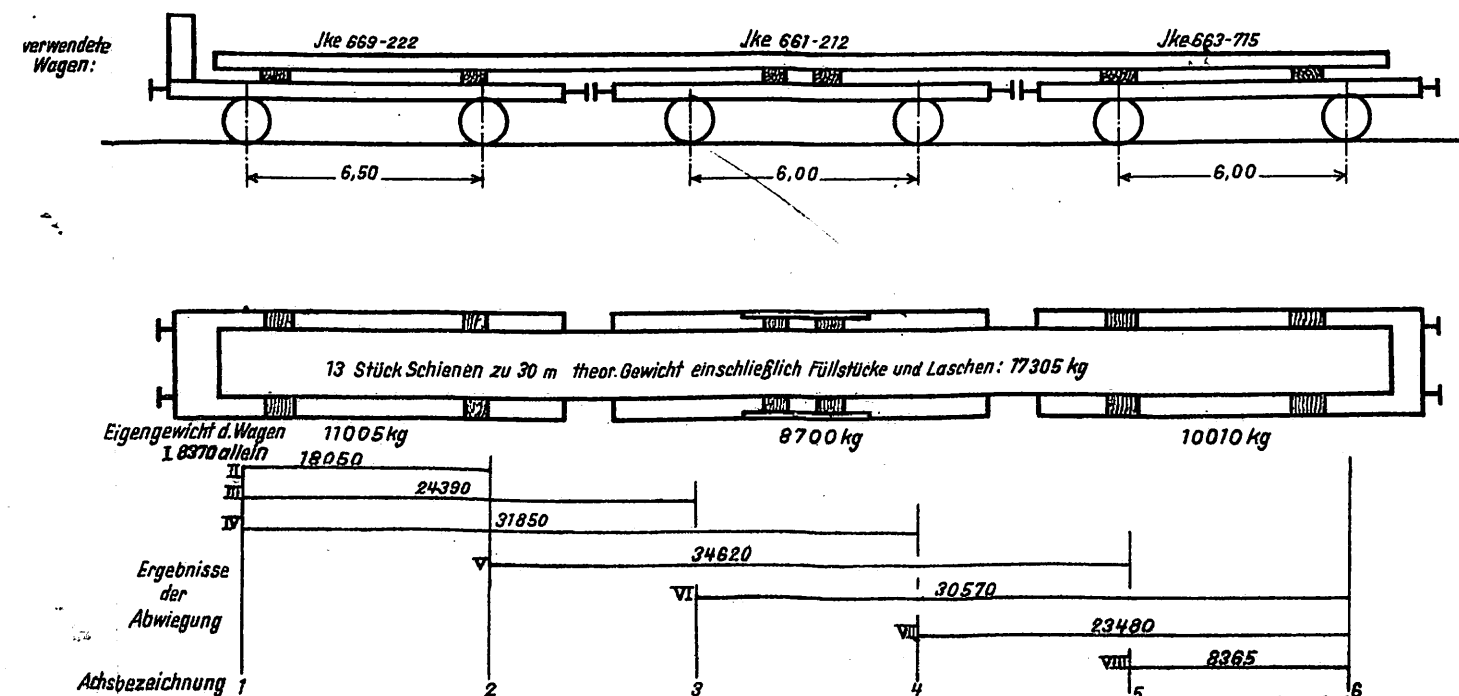


Abb. 3. Verladung von 30 m langen Schienen Form A.

Abb. 4. Beladeversuch mit 45 m langen Eisenbahnschienen, hergestellt durch Verlaschung 15 m langer Schienen.

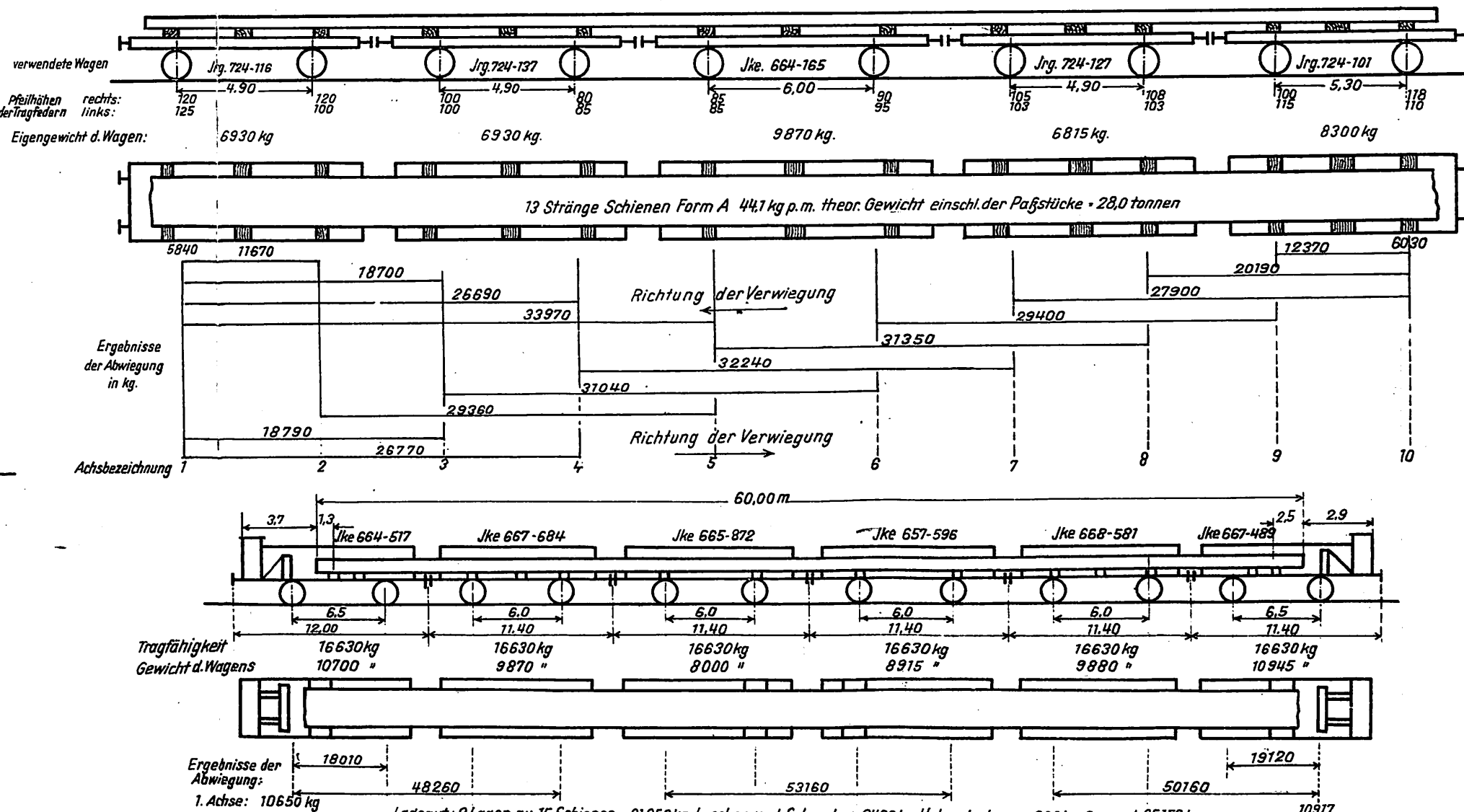
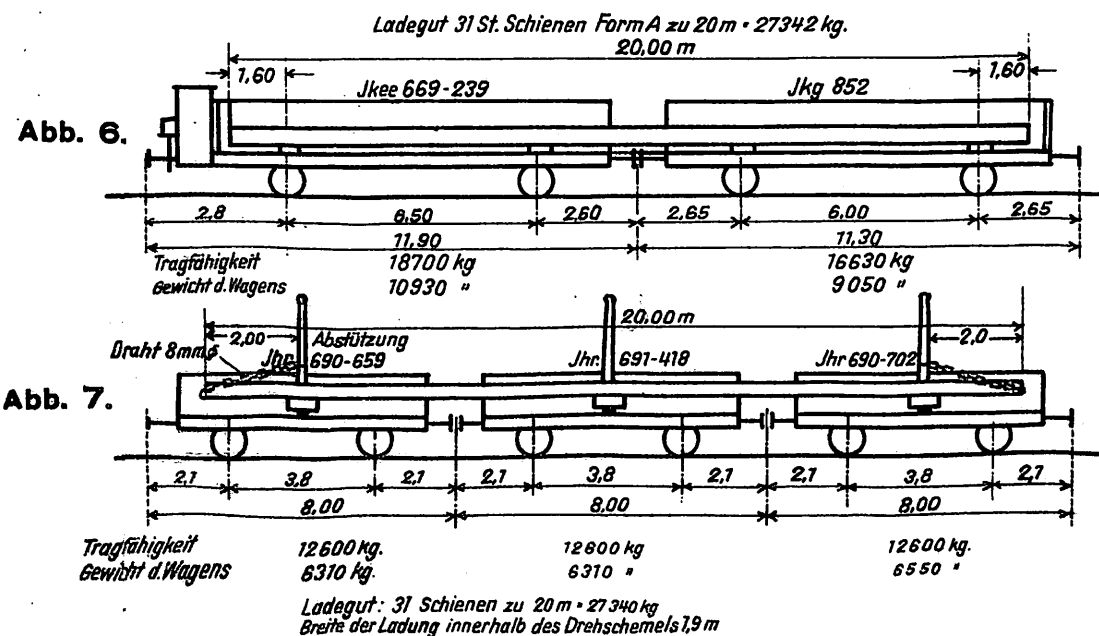


Abb. 5. Beladeversuch mit 60 m langen Eisenbahnschienen Form A.



Zum Aufsatz:
Neue Verladearten
für langes Betonrundeisen
und lange Schienen.

Zum Aufsatz : Die Vollendung der Stellwerkanlage auf dem neuen Hauptbahnhof Stuttgart.

