

Abb. 1a. Type I

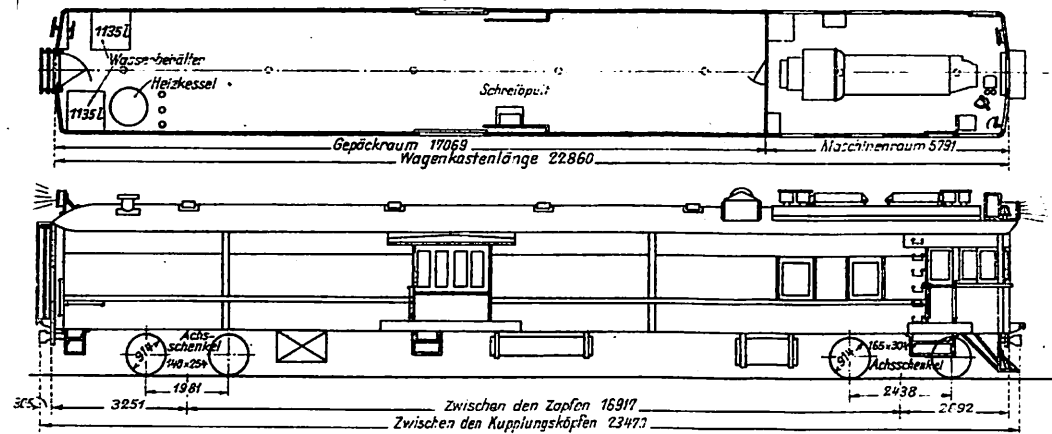


Abb. 1b. Type II

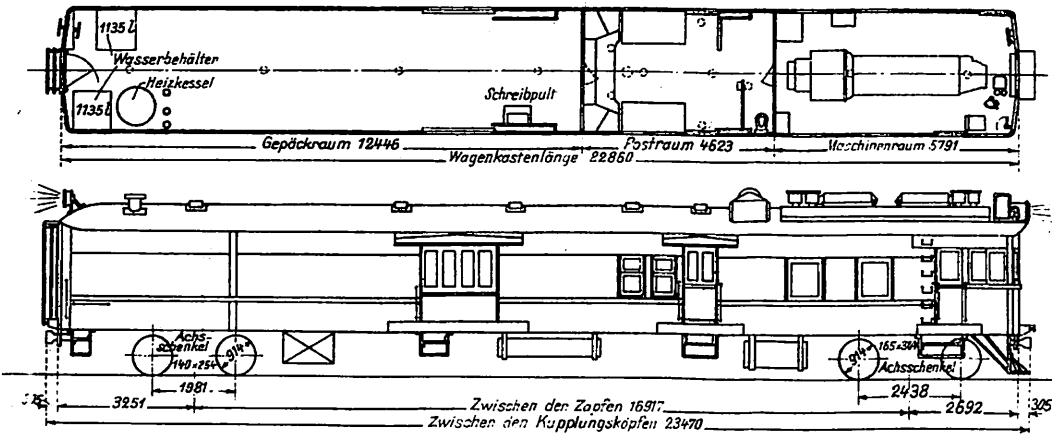
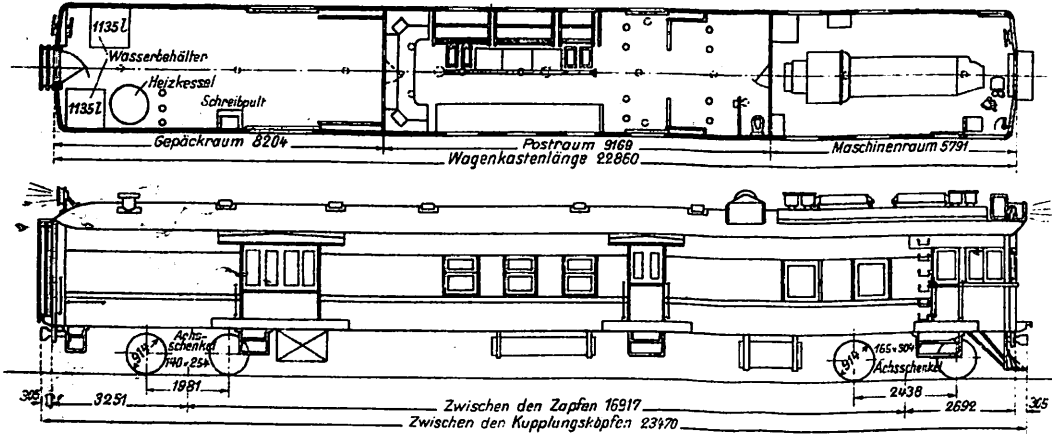


Abb. 1c. Type III



M. 1:180

Zum Aufsatz:

Die Entwicklung des Triebwagens mit eigener Kraftquelle
in den Vereinigten Staaten und Kanada.

Abb. 1a bis d und 2a bis d: Einheitsgrundrisse von Triebwagen.

Abb. 1d. Type IV

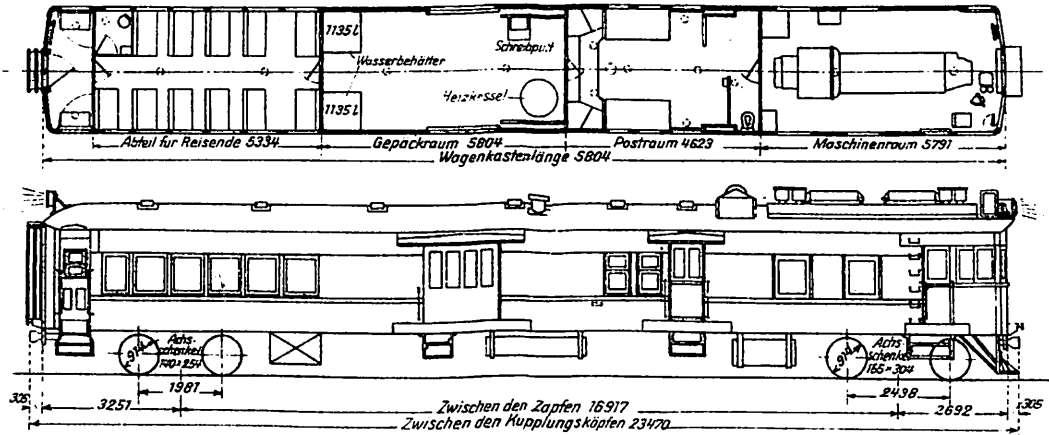
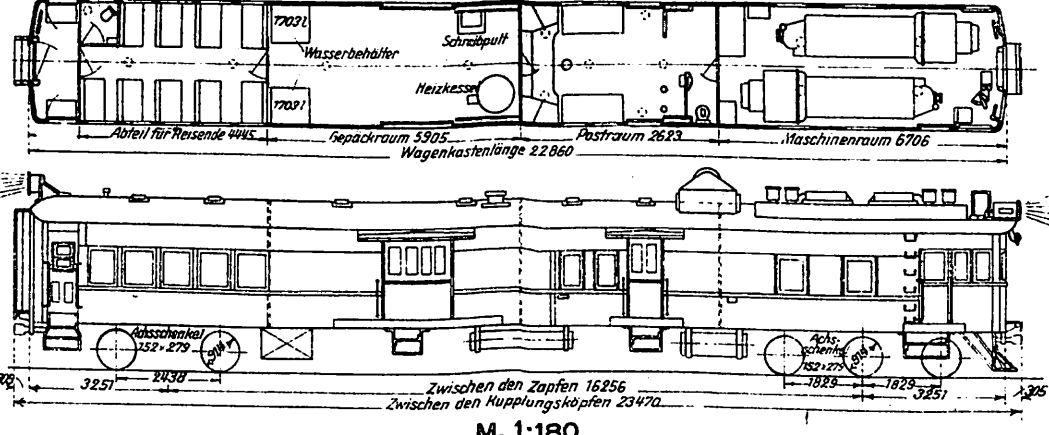


Abb. 2d. Type IV



M. 1:180

Abb. 2a. Type I

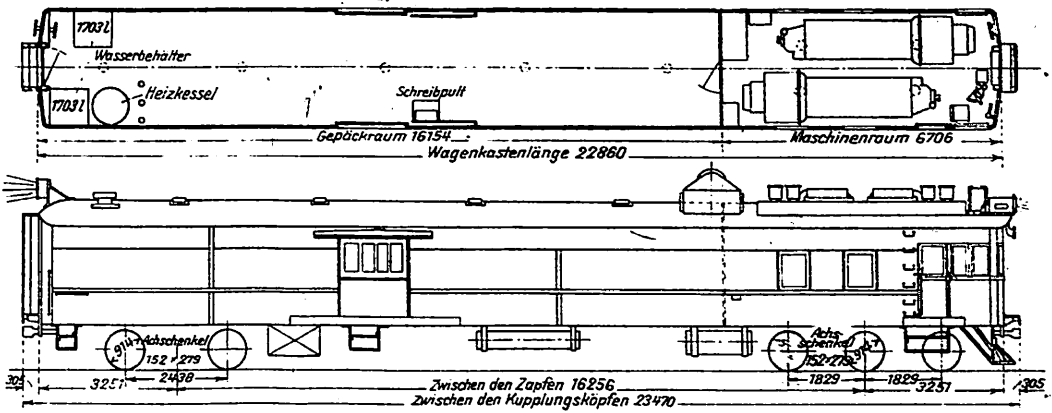


Abb. 2b. Type II

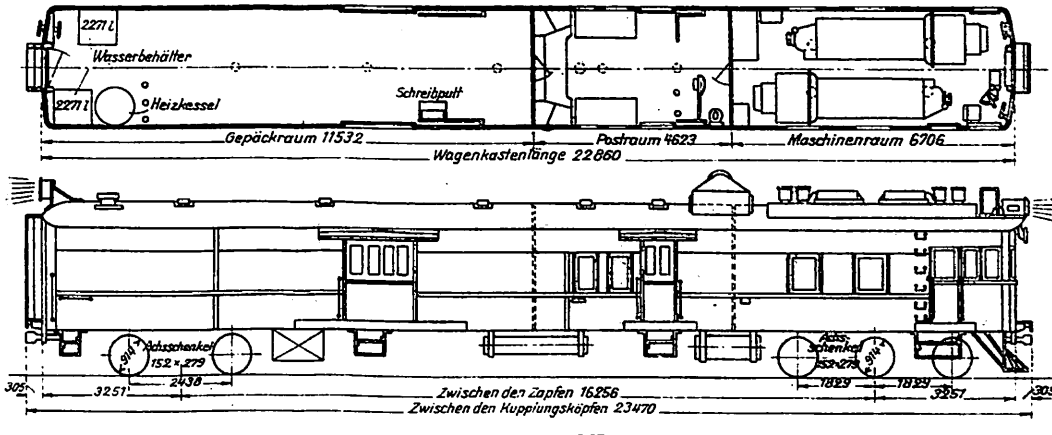
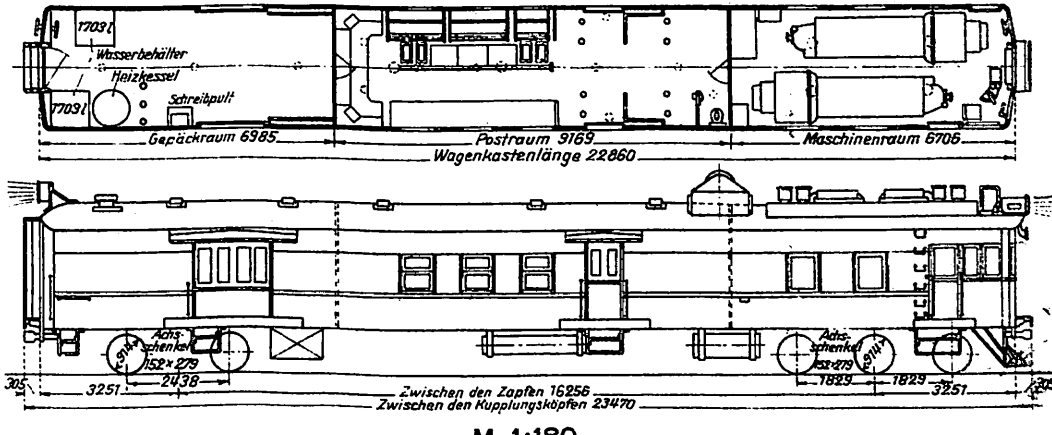
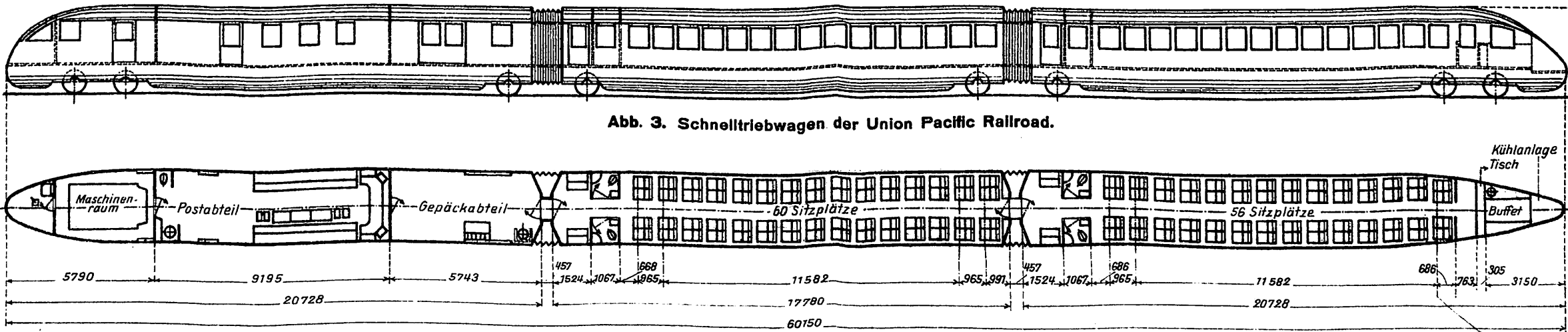


Abb. 2c. Type III

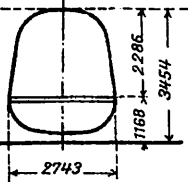


M. 1:180

Abb. 3. Schnelltriebwagen der Union Pacific Railroad.



M. 1:200



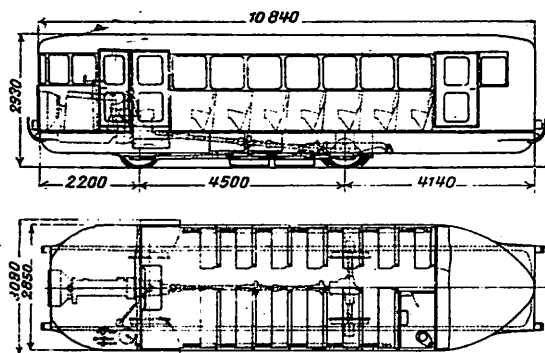


Abb. 2. Leichter Dieseltriebwagen Type VG von Renault. M 1:160

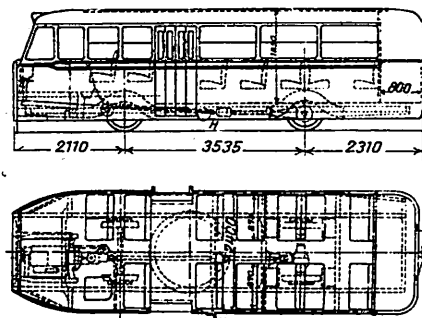


Abb. 3. Diesel-Schienenomnibus von Renault M 1:150

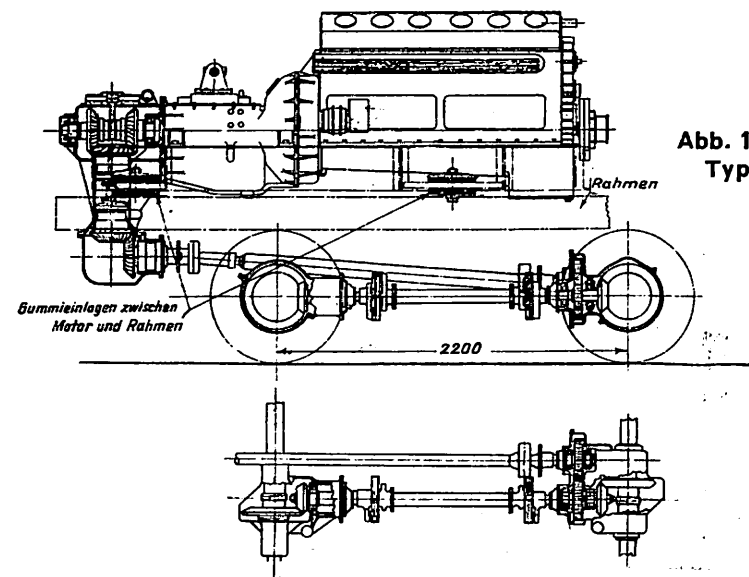


Abb. 1. Antrieb des Dieseltriebwagens Type VG von Renault. M 1:40

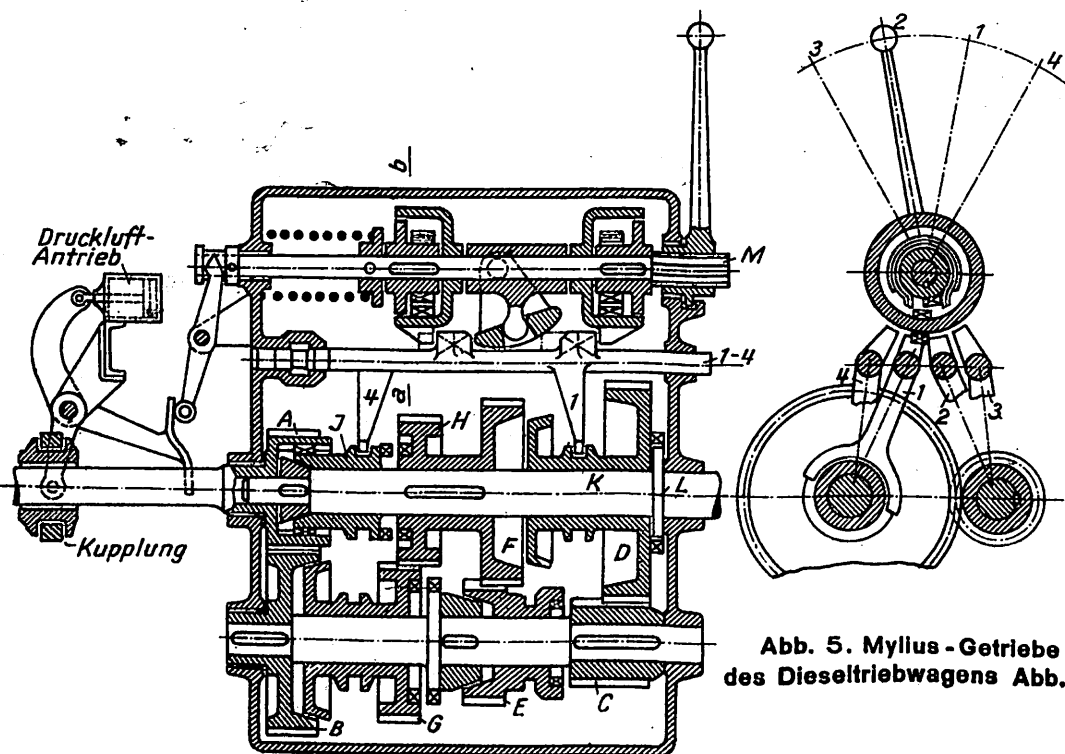


Abb. 5. Mylius-Getriebe des Dieseltriebwagens Abb. 4.

Abb. 4. Dieseltriebwagen von de Dietrich, M 1:150

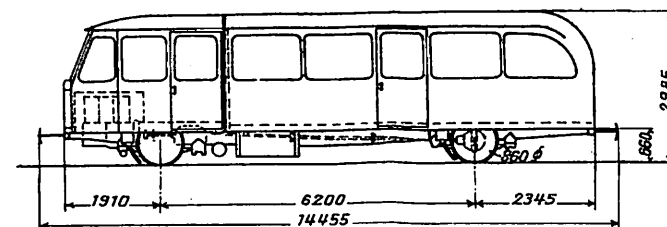
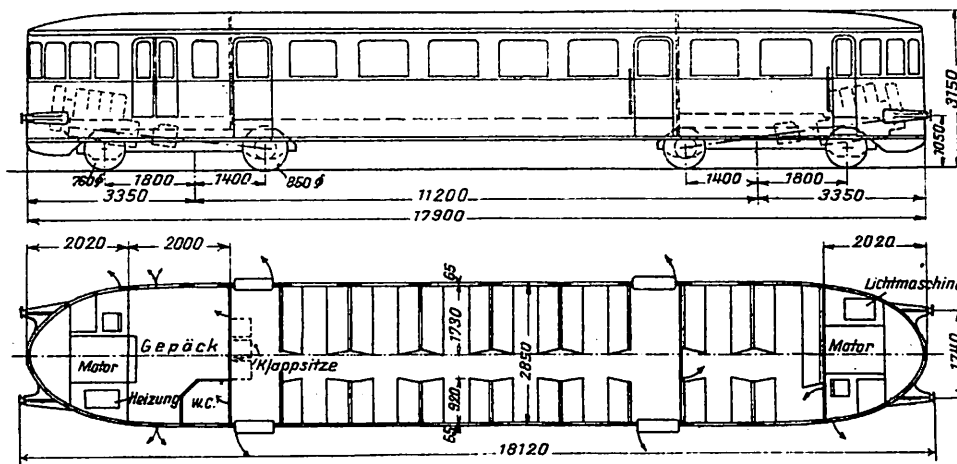


Abb. 7. Schienenomnibus von Somna. M 1:150

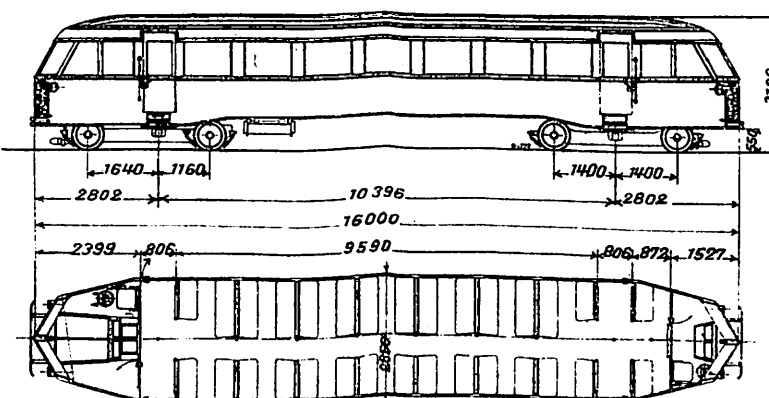
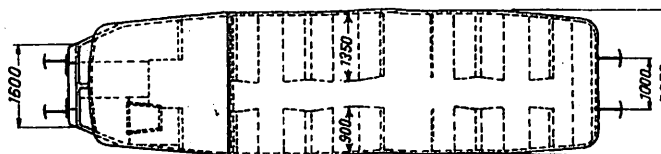


Abb. 9. Dieseltriebwagen von Breda. M 1:140

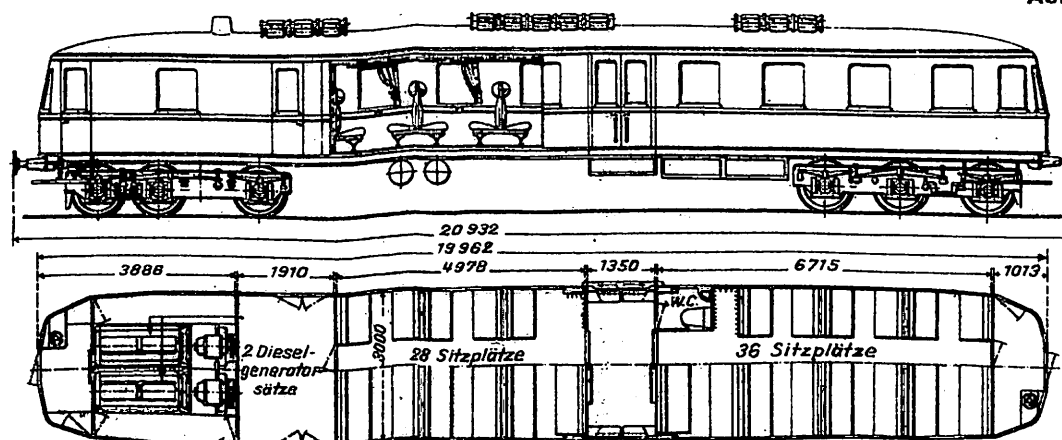


Abb. 11. Dieselelektr. Schnelltriebwagen von Frichs. M 1:150

Abb. 6 Dieseltriebwagen von Charentaise. M 1:150

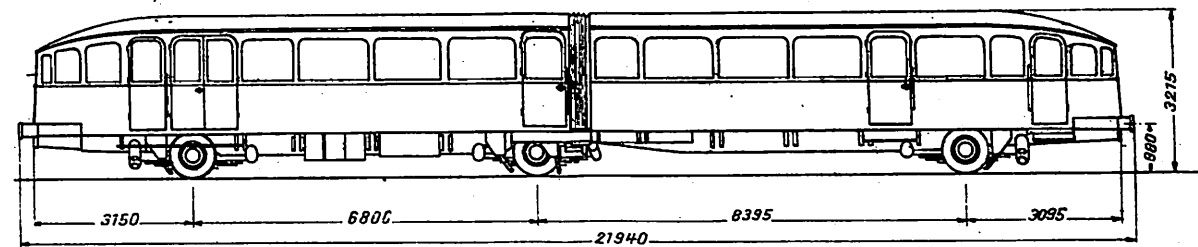
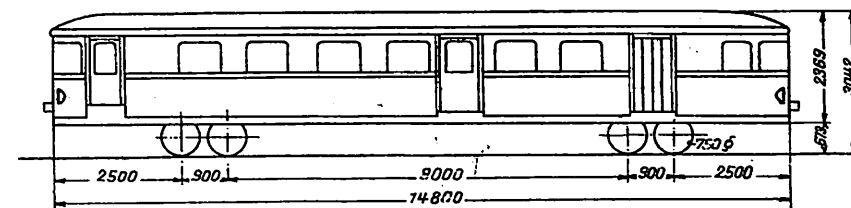


Abb. 8. Gelenktriebwagen von Somna. M 1:150

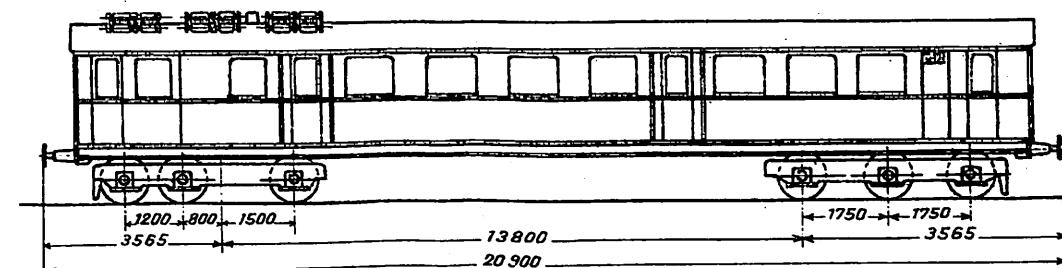
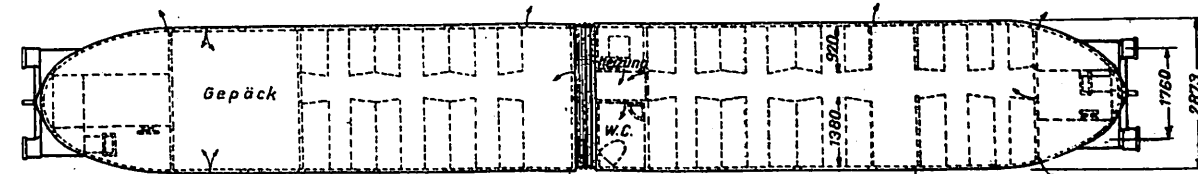
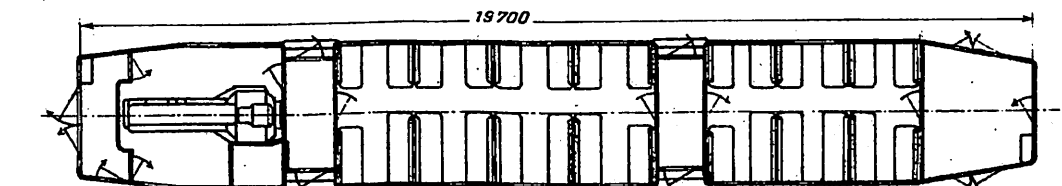


Abb. 10. Dieselelektr. Triebwagen von Frichs für die Dänische Staatsbahn. M 1:150



Zum Aufsatz:
Neue Verbrennungstriebwagen
englischer, französischer, italienischer,
belgischer und dänischer Bauart.

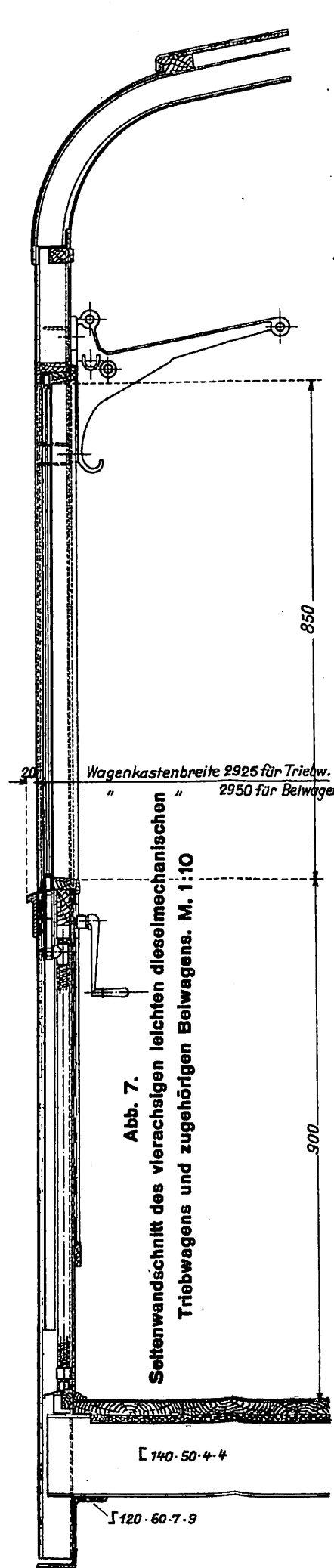


Abb. 7.
Seitenwandschnitt des vierachsigen leichten dieselmekanischen Triebwagens und zugehörigen Belwagens. M. 1:10

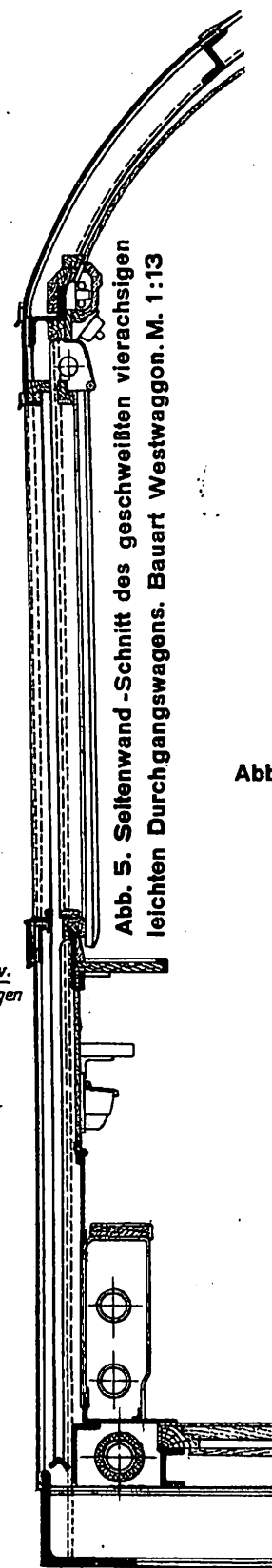


Abb. 5. Seltenwand -Schnitt des geschweißten vierachsigen leichten Durchgangswagens. Bauart Westwaggon. M. 1:13

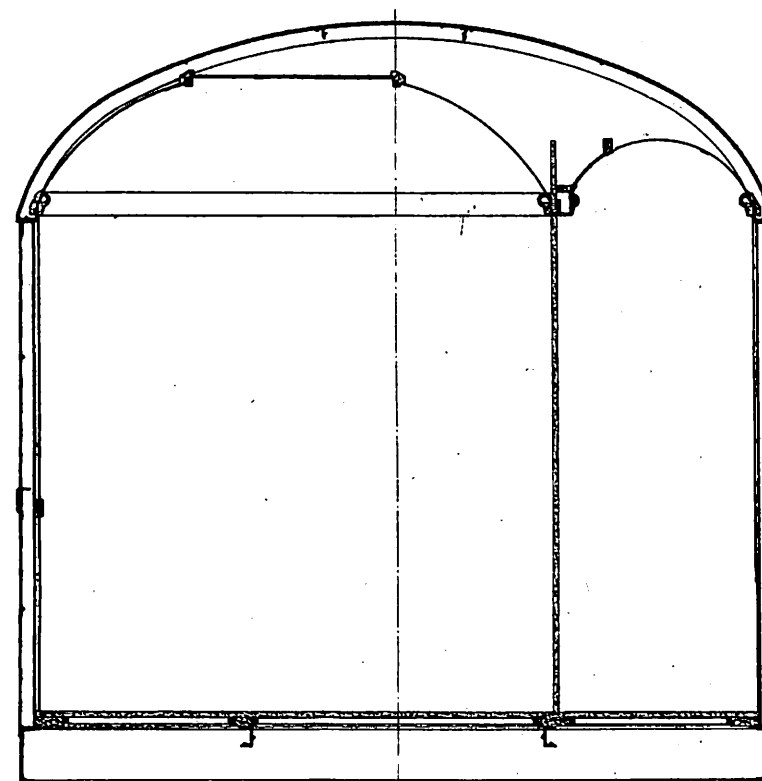


Abb. 2. Querschnitt durch geschweißten D-Zugwagen, Bauart L H B. M. 1:30

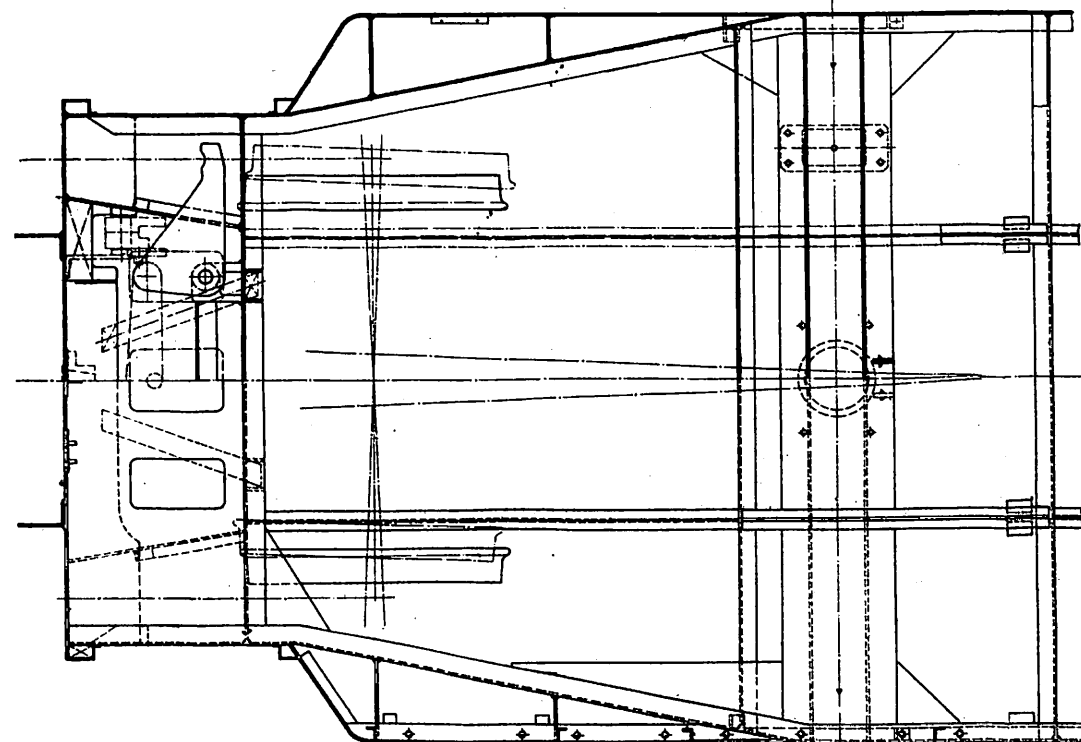
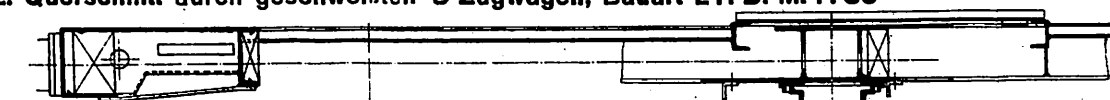


Abb. 1. Untergestellvorbau des geschweißten D-Zugwagens
Bauart Linke - Hofmann - Busch. M. 1:30

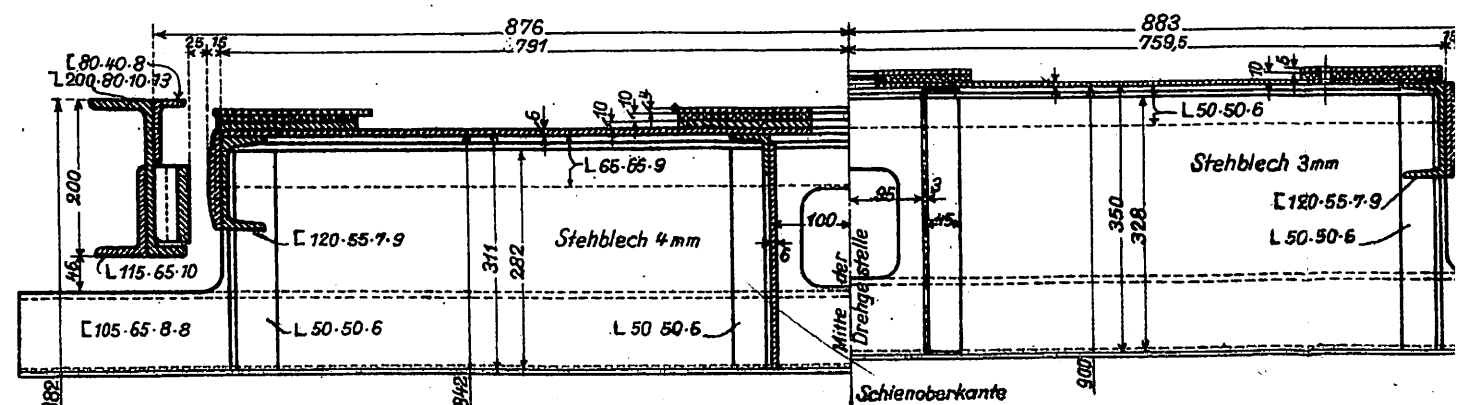


Abb. 9. Querschnitte durch Rahmen und Wiege der Görlitzer Drehgestelle III leicht genietet und IV leicht ge-

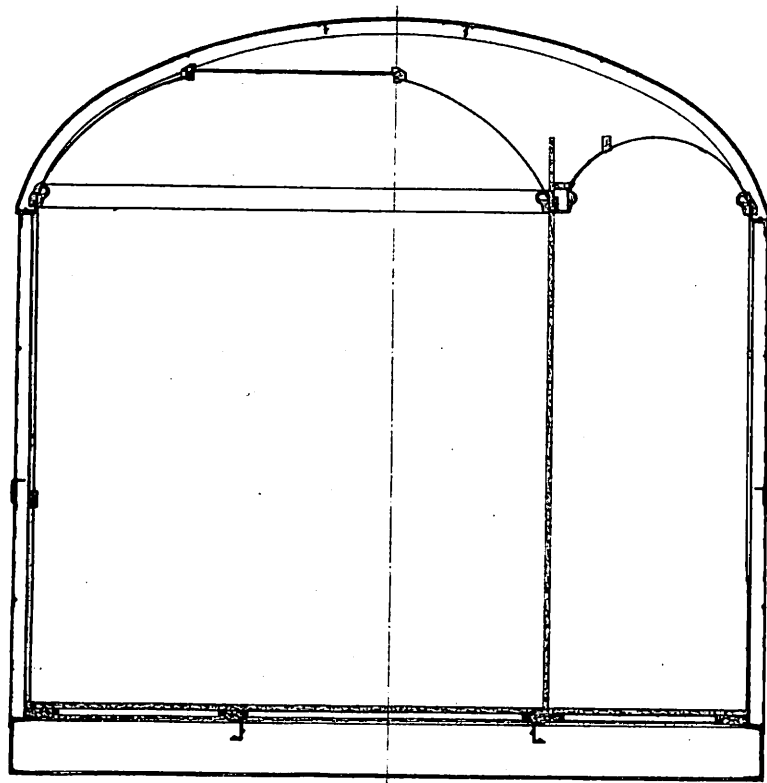
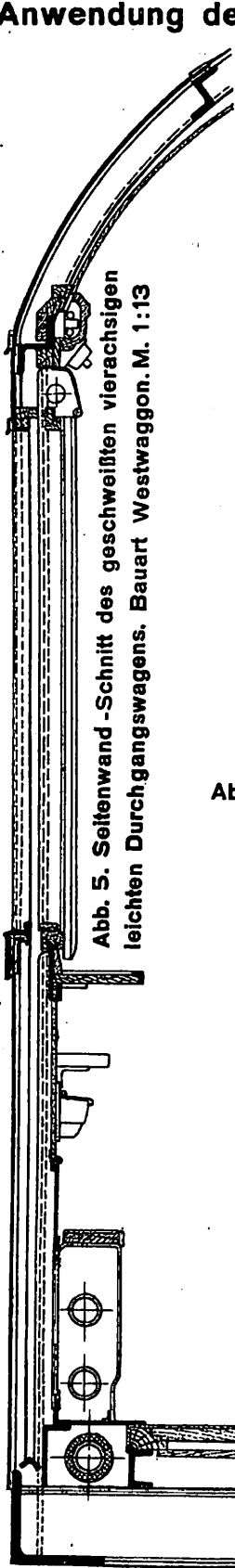
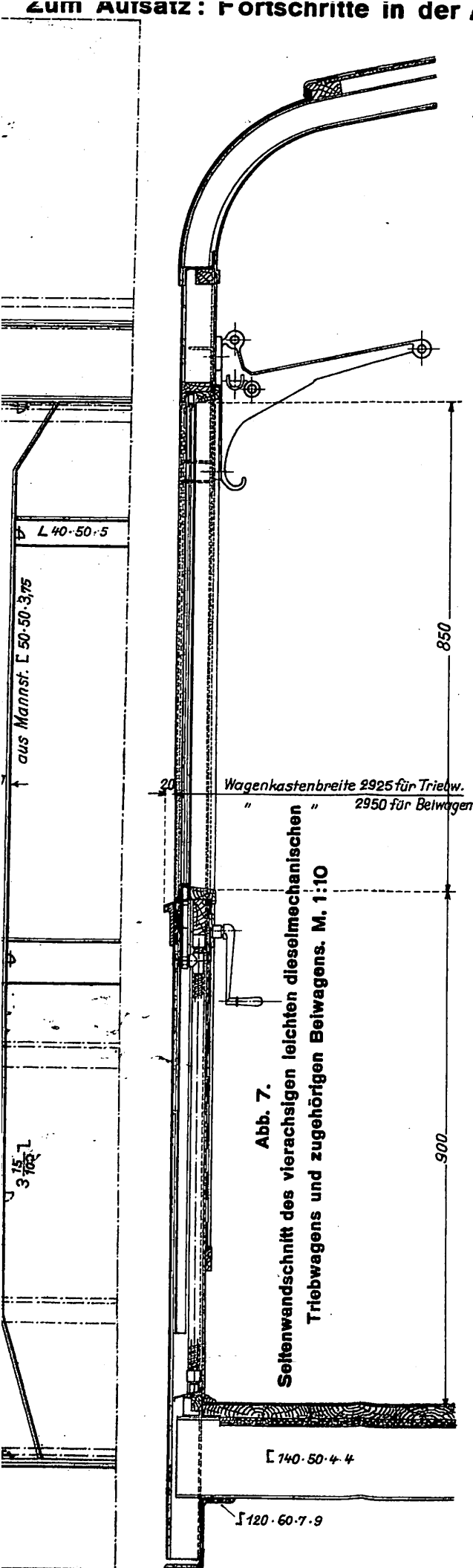


Abb. 2. Querschnitt durch geschweißten D-Zugwagen, Bauart L H B. M. 1:30

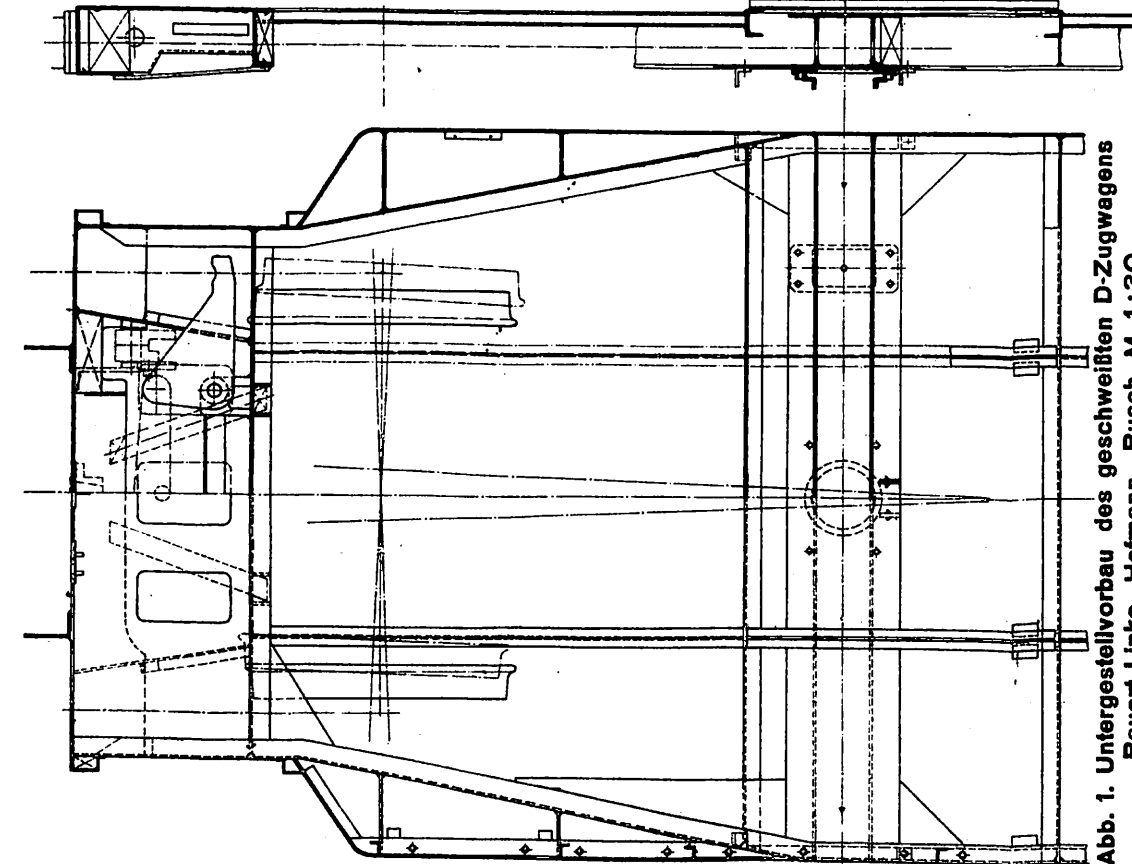


Abb. 1. Untergestellvorbau des geschweißten D-Zugwagens Bauart Linke - Hofmann - Busch. M. 1:30

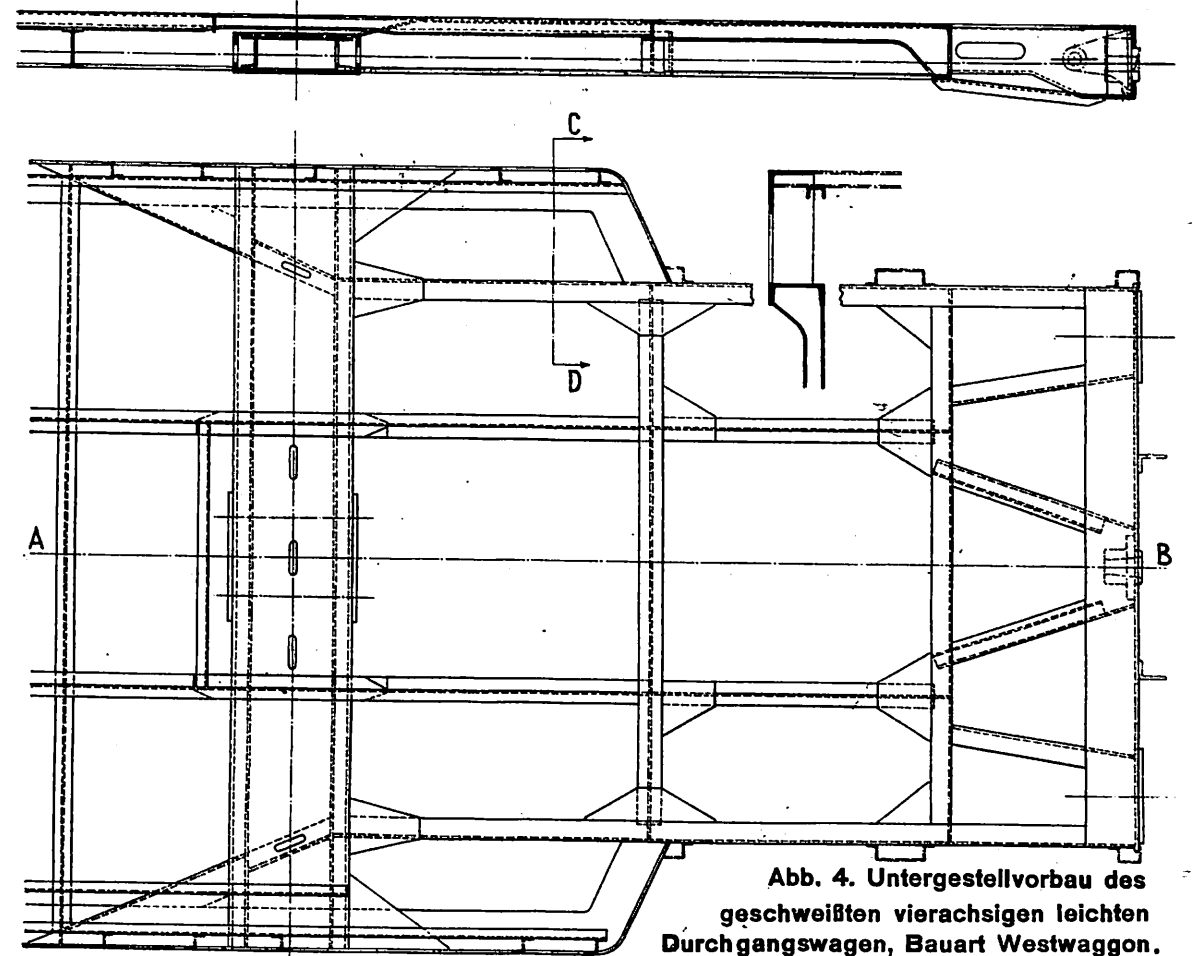


Abb. 4. Untergestellvorbau des geschweißten vierachsigen leichten Durchgangswagens, Bauart Westwaggon. M. 1:30

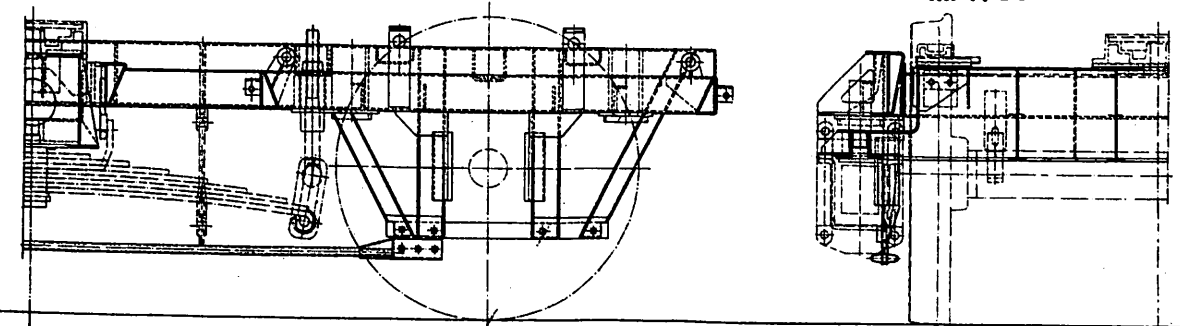


Abb. 6. Längs- und Querschnitt durch geschweißtes Drehgestell der Sonderbauart Westwaggon (System Görlitzer Bauart III leicht) M. 1:25

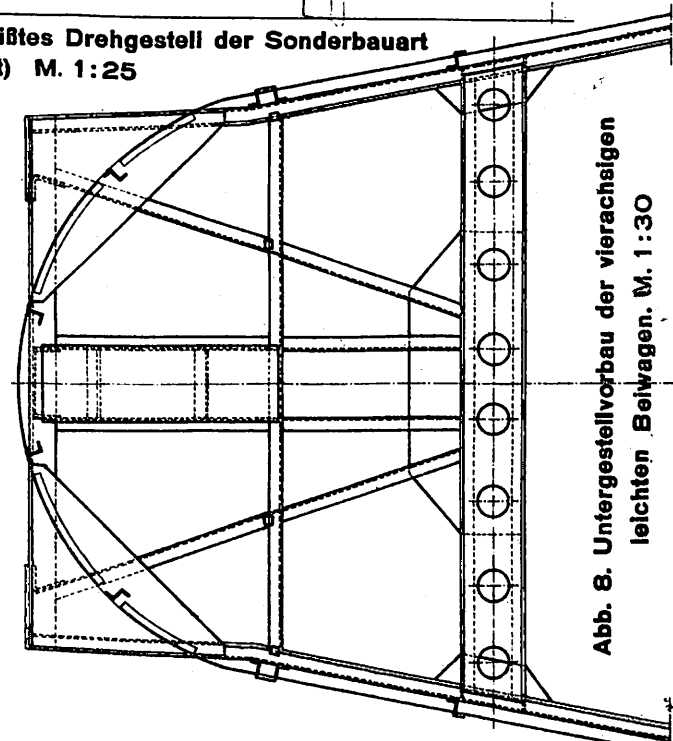


Abb. 8. Untergestellvorbau der vierachsigen leichten Beiwagen. M. 1:30

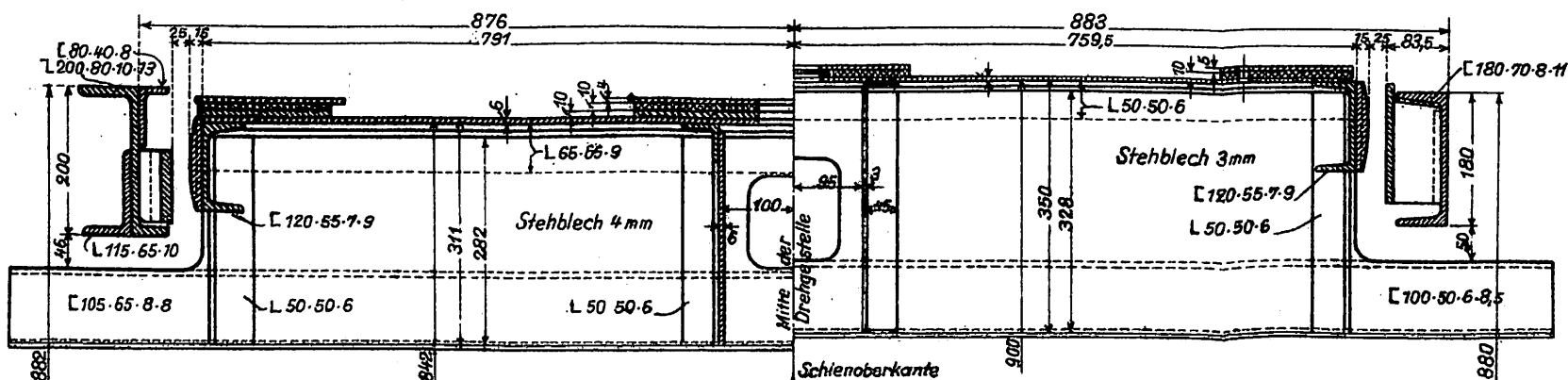


Abb. 9. Querschnitte durch Rahmen und Wiege der Görlitzer Drehgestelle III leicht gelenkt und IV leicht gelenkt.

Fahrkraftlinien
Lokgattung: G 56.16

Abb. 2b

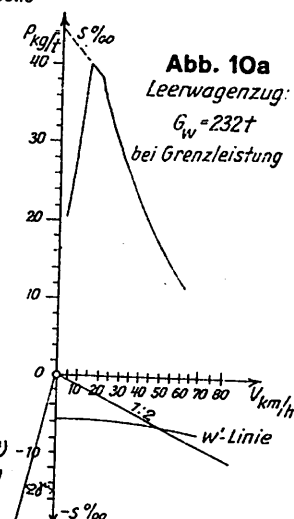
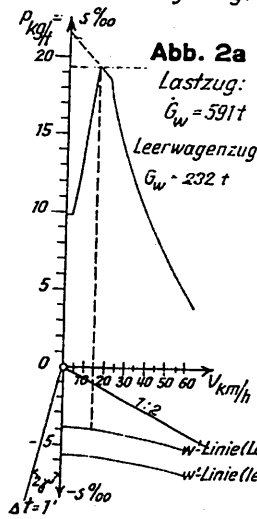
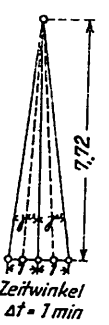


Abb. 3a

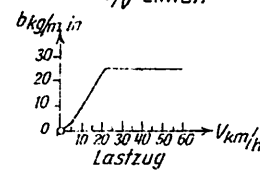


Abb. 6a

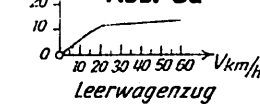


Abb. 4a

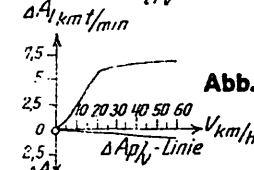
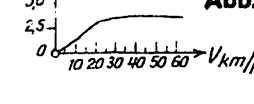
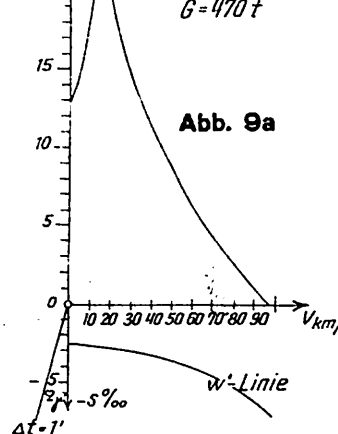


Abb. 7a



Fahrkraftlinie
Lokgattung: P 35.17
Zuggewicht:
 $G = 470 t$



Maßstäbe bei 2,5-facher Vergrößerung:
 $V = 1 \text{ km/h} = 0,667 \text{ mm}$
 bei $\Delta t = 1 \text{ min}$ u. $l = 1 \text{ km} = 40 \text{ mm}$,
 $p \text{ kgf} = 5 \text{ mm} = w \text{ kgf} = 1 \text{ mm} = 5 \text{ mm}$,
 $b = 10 \text{ kg/min} = 8 \text{ mm}$, $\Delta A = 25 \text{ km/min} = 8 \text{ mm}$.
 *) in Abb. 10a ist
 $p \text{ kgf} = 5 \text{ mm} = w \text{ kgf} = 1 \text{ mm} = 2,5 \text{ mm}$.

Abb. 7b

Lokomotivarbeit

Abb. 6b

Kohlenverbrauch

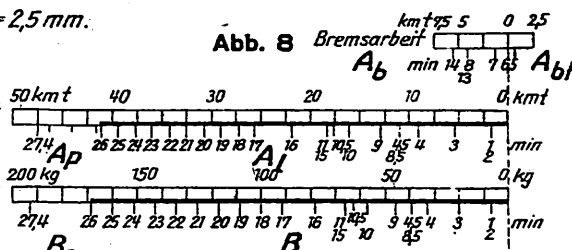


Abb. 2c

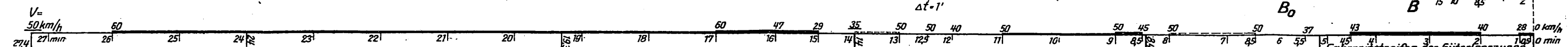


Abb. 1

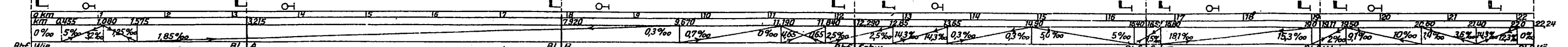


Abb. 2c

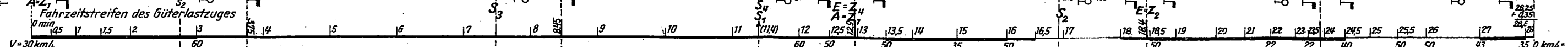


Abb. 9b

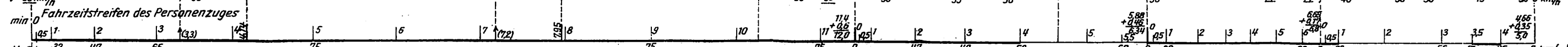


Abb. 3b

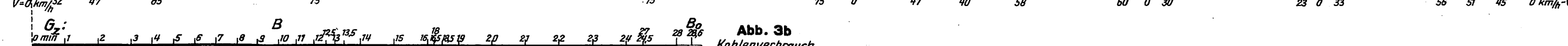


Abb. 4b

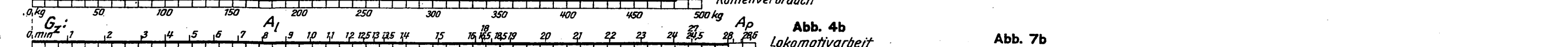


Abb. 3b

Kohlenverbrauch

Abb. 4b

Lokomotivarbeit

Abb. 7b

Lokomotivarbeit

Abb. 6b

Kohlenverbrauch

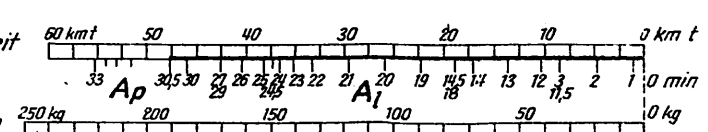


Abb. 10b

Fahrzeitstreifen zur

Langsamfahrstrecke

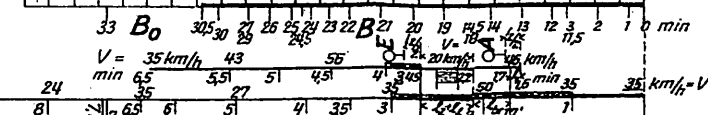


Abb. 2a

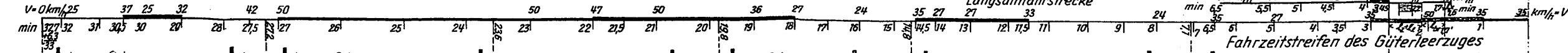


Abb. 1

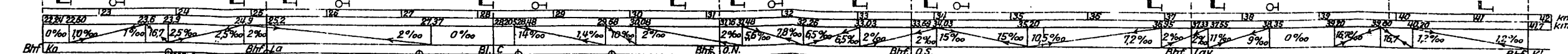


Abb. 2c

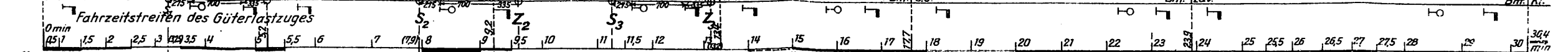


Abb. 9b

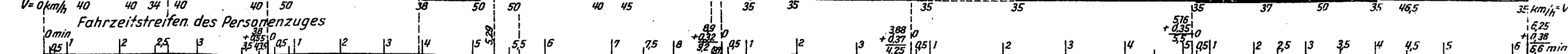


Abb. 3b

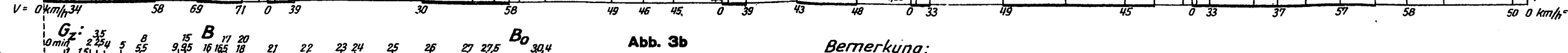
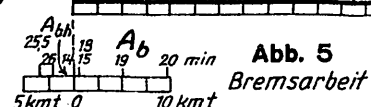


Abb. 4b



Abb. 5

Bremsarbeit



Bemerkung:

— Fahrt mit Dampf, volle Zugkraft — Fahrt ohne Dampf

— " " " , vermind. " — Bremsfahrt

Bremszeitzuschlag: $t_{b/2} = \frac{V_e}{2 \cdot 36 \cdot 60 \cdot br}$

Unterstrichene Geschwindigkeitszahl = vorgeschrieb. Einschränkung von V.

Abb. 1a. Schnitt A-B

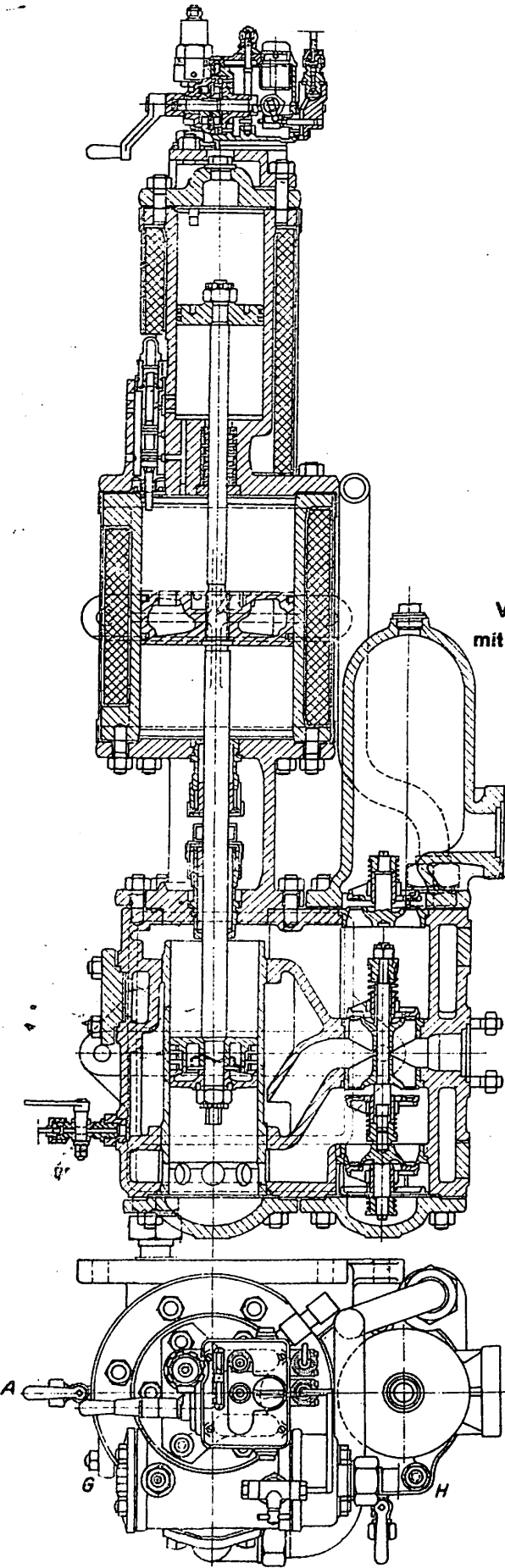


Abb. 1b. Schnitt G-H

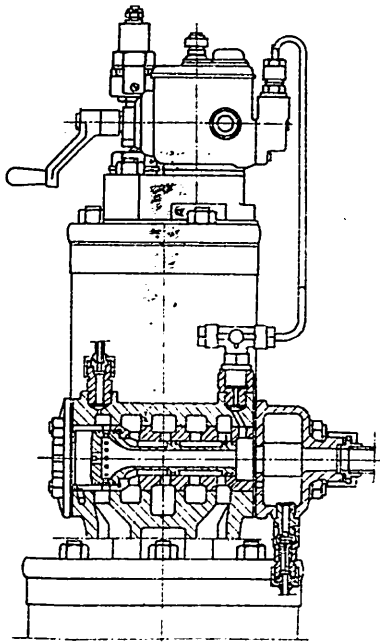


Abb. 1a u. b.
Verbund-Speisepumpe 250 l/Min.
mit De Simon-Fluhme Schmierpumpe.
M.1:8,3

Abb. 2a u. b.
Verbund-Speisepumpe 250 l/Min.
Bauart Knorr- Tolkien mit
Hochdruckdämpfung
M.1:8,3

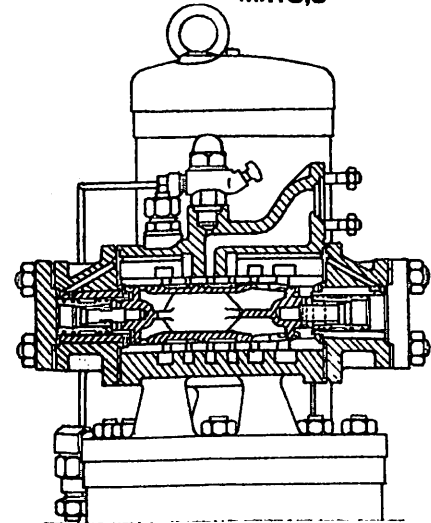
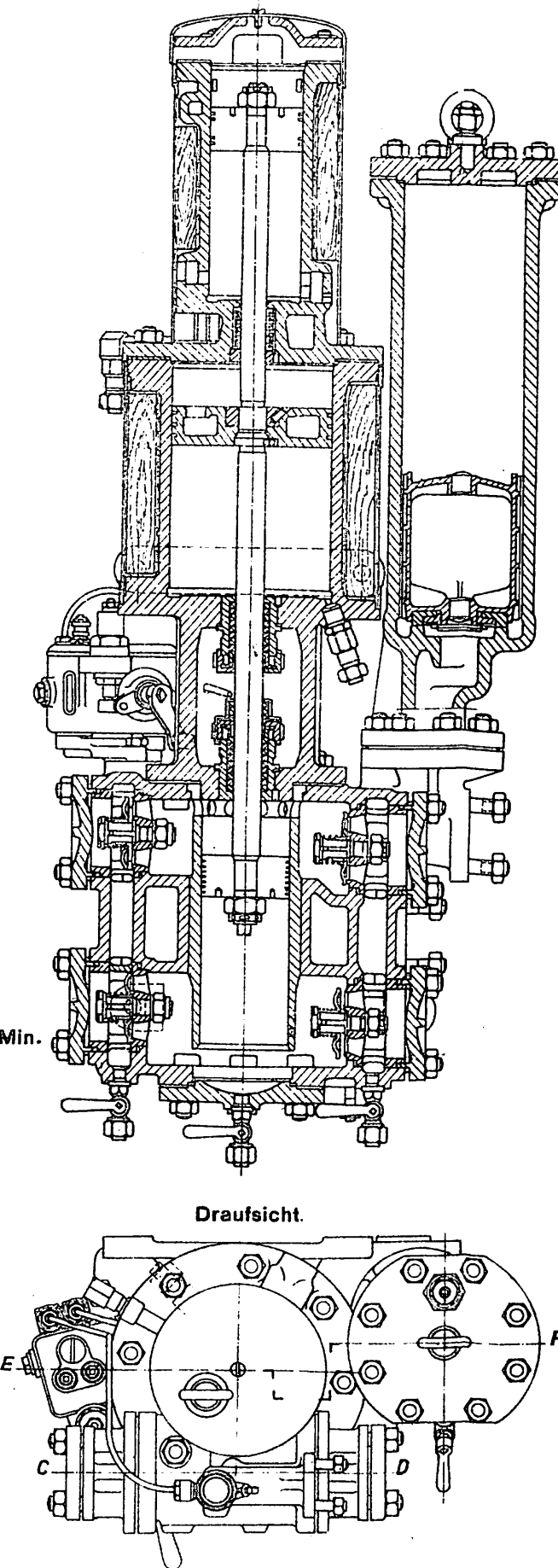


Abb. 2b. Schnitt C-D

Abb. 2a. Schnitt E-F.



Draufsicht.

Abb. 3. Schema der Tolkien-Steuerung.

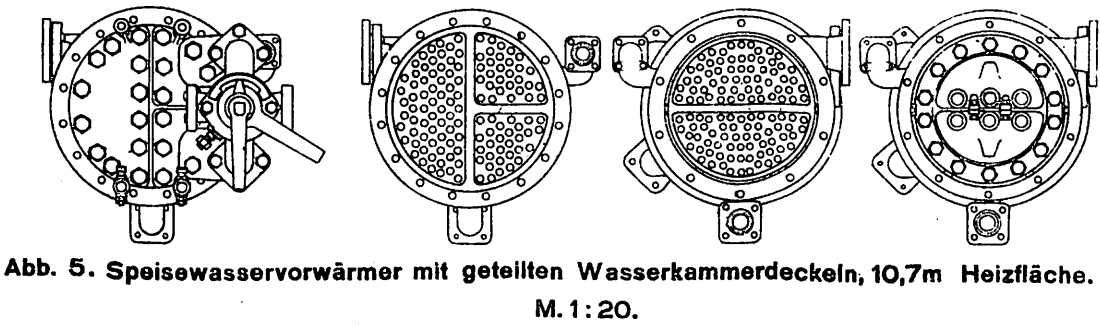
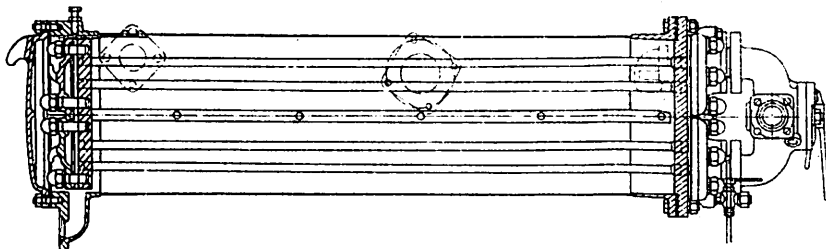
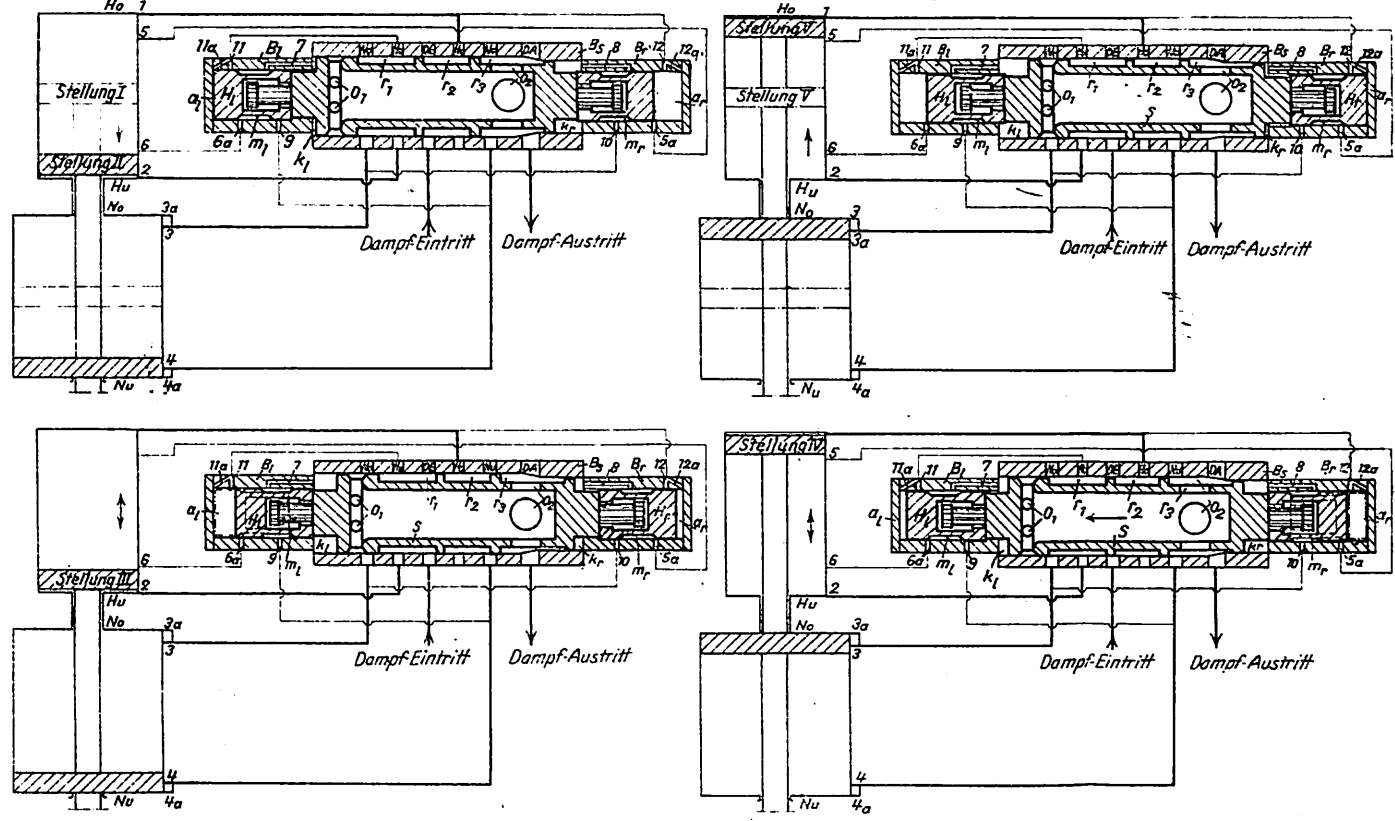


Abb. 5. Speisewasservorwärmer mit geteilten Wasserkammerdeckeln, 10,7m Heizfläche.
M. 1: 20.

Zum Aufsatz:
Über Verbesserungen in der Lokomotivkesselspeisung
bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

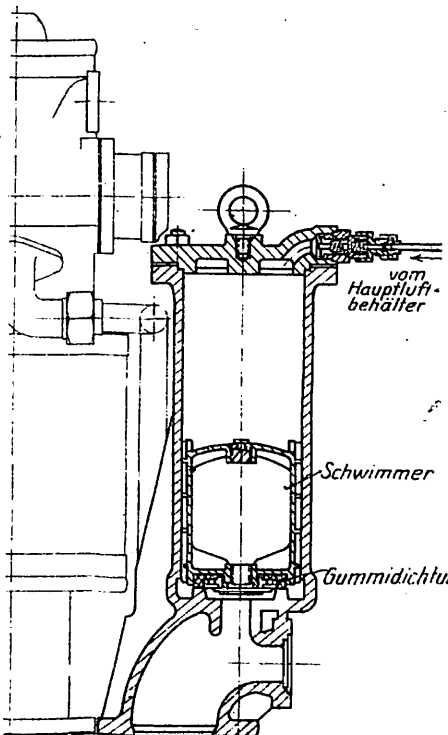
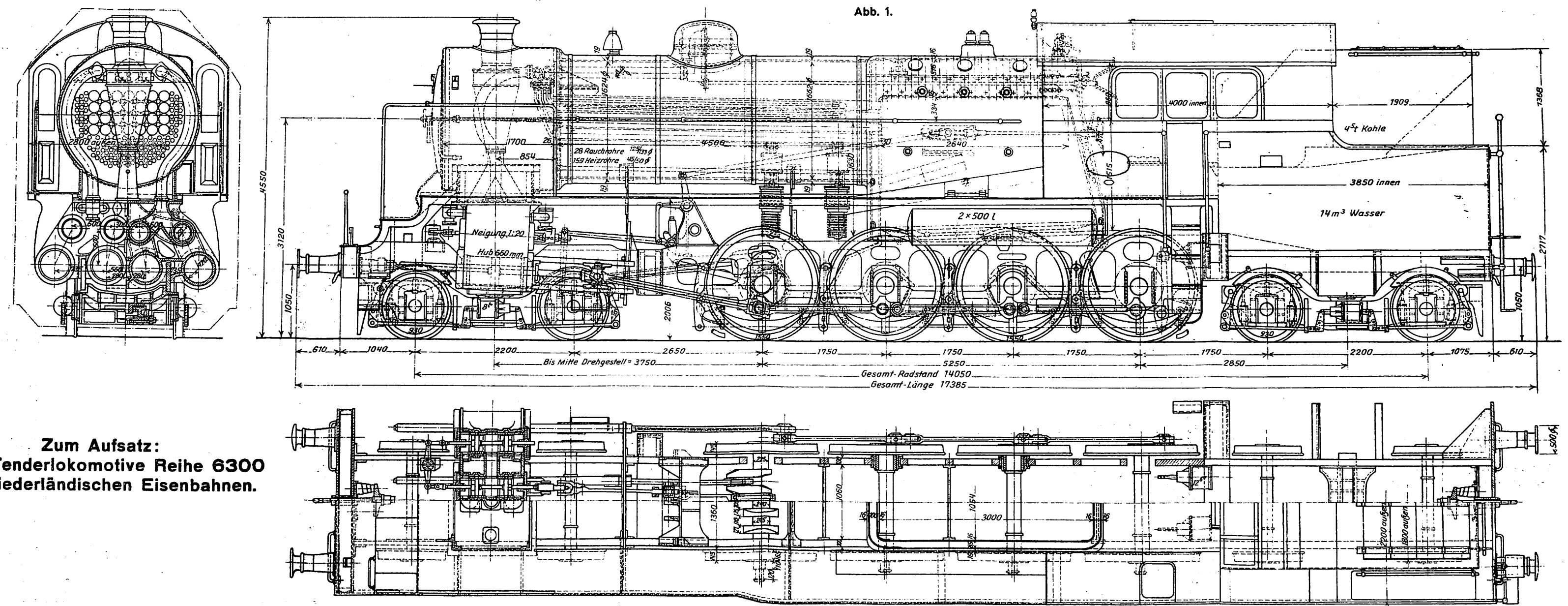


Abb. 4. Anordnung des
Stoßdämpfers mit Schwimmer
an der
Verbund-Speisepumpe 250 l/Min
Bauart Nielebock-Knorr.

Abb. 1.



Zum Aufsatz:
2D2 Tenderlokomotive Reihe 6300
der Niederländischen Eisenbahnen.

Abb. 2. Einstellung in Gleisbögen bei Vorwärtsfahrt.

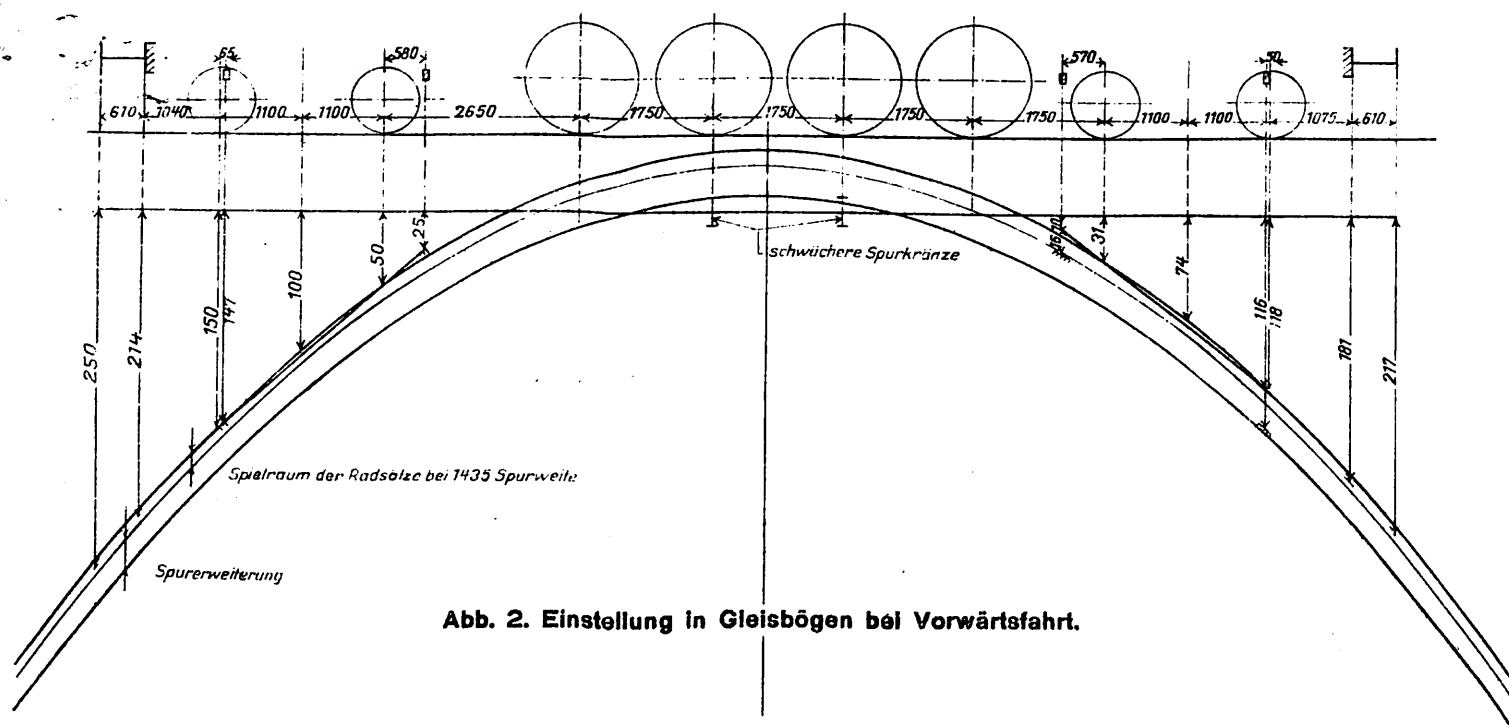


Abb. 3.
Einstellung in Gleisbögen bei Rückwärtsfahrt.

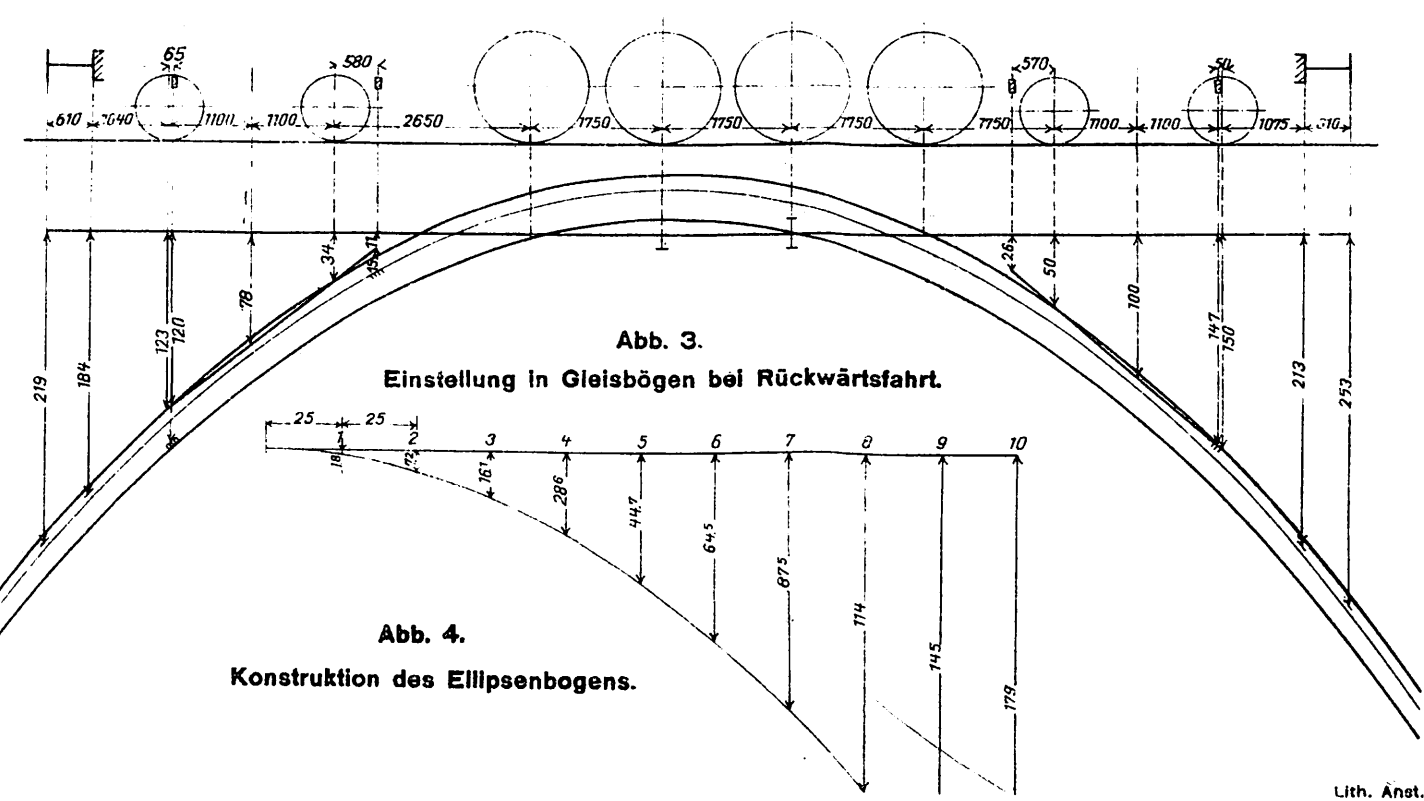
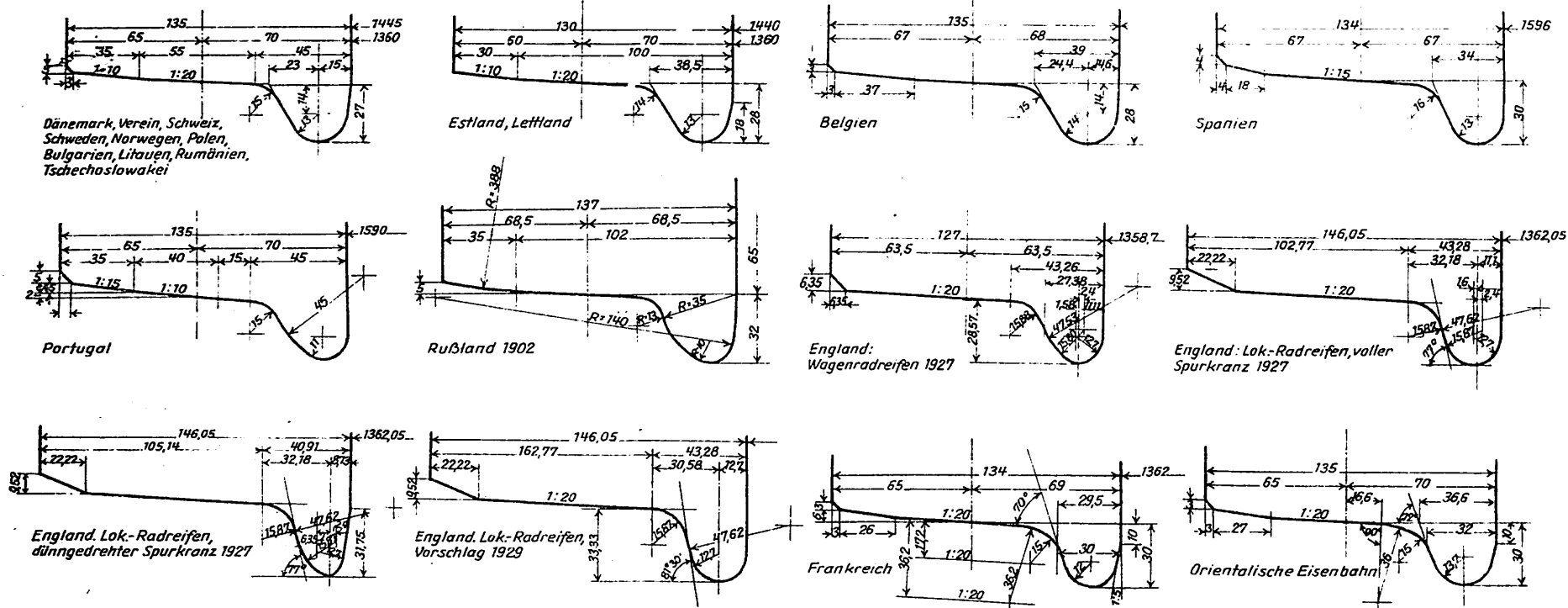


Abb. 4.
Konstruktion des Ellipsenbogens.

Abb. 1 Verschiedene Radreifen-Umrisse.



zu Abb. 8

Zum Aufsatz: Theoretische Untersuchungen zur Entwicklung einer verbesserten Umrisslinie für Radreifen.

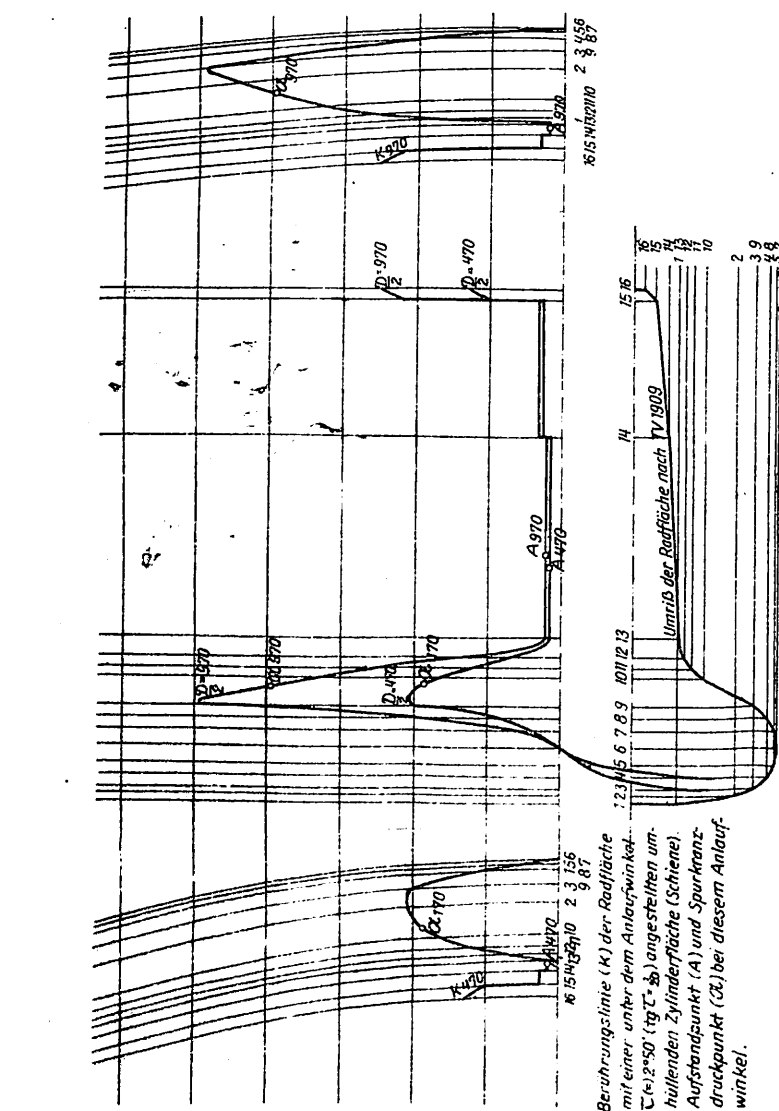


Abb. 8

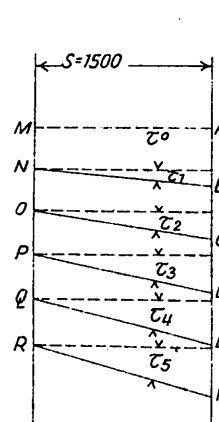


Abb. 6d

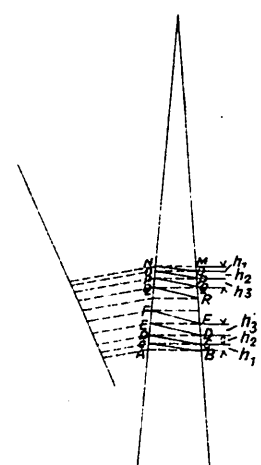


Abb. 6c

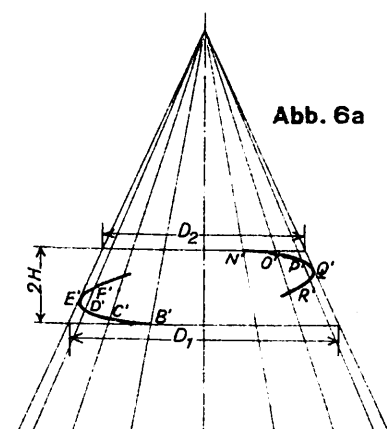


Abb. 6a

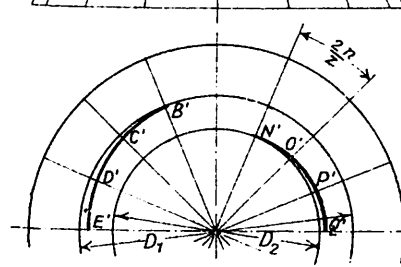


Abb. 6b

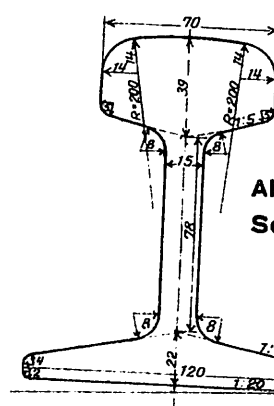


Abb. 7

Schienenumriss der Kön. Ungar. Staatsbahnen.

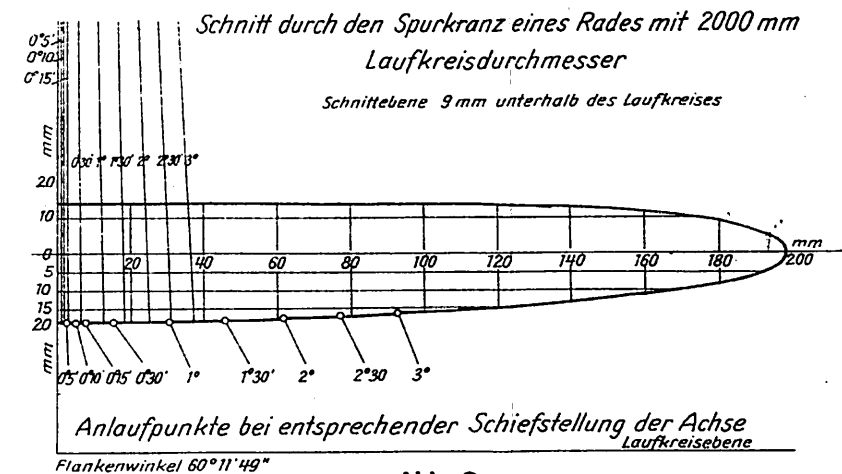


Abb. 2

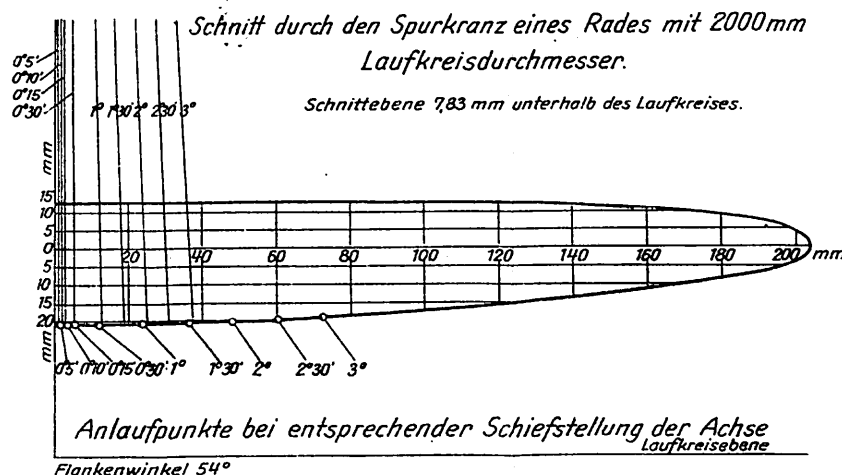


Abb. 3

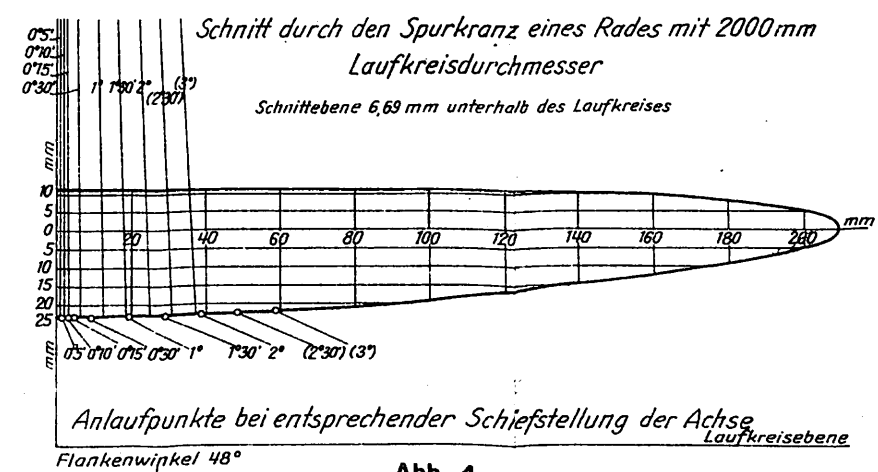


Abb. 4

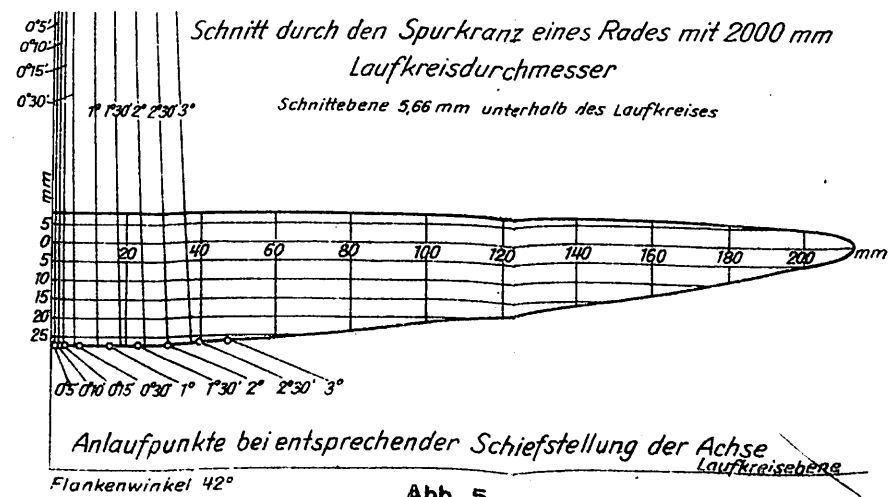


Abb. 5

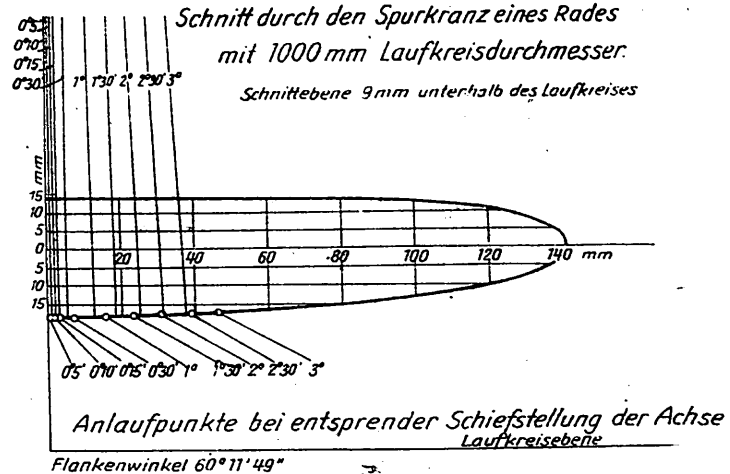


Abb. 2a

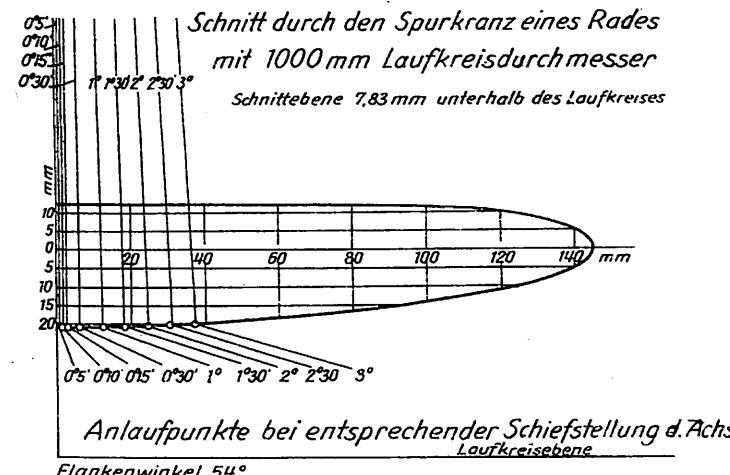


Abb. 3a

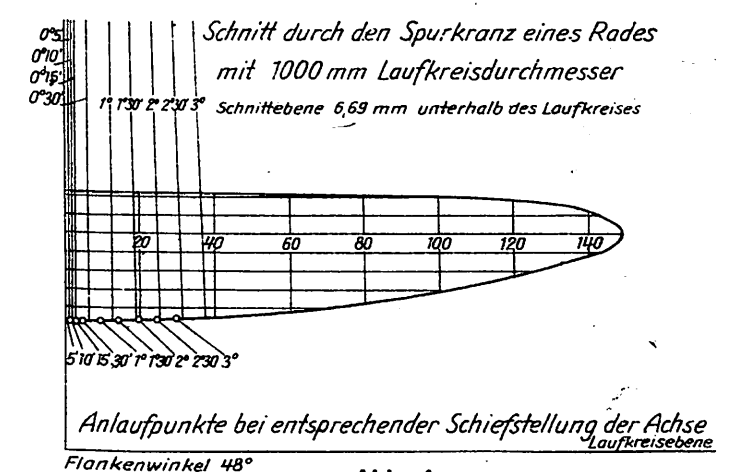


Abb. 4a

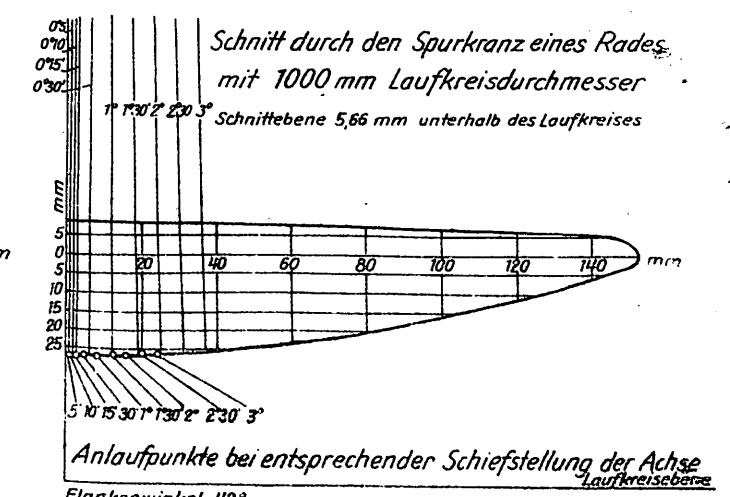


Abb. 5a

Abb. 3a
Schiene S 49a
1:20 geneigt.

Abb. 3a u. 3b.
Entwurf des Radreifenumrisses
DII mit 54° Flankenwinkel und
stetigem Übergang von
Laufkegelneigung 1:10 auf 1:20

Abb. 3b.
Schiene 1:20
geneigt.

Abb. 3c. Rolleigenschaften des Radreifenumrisses
D II nach Abb. 3a
und Abb. 3b

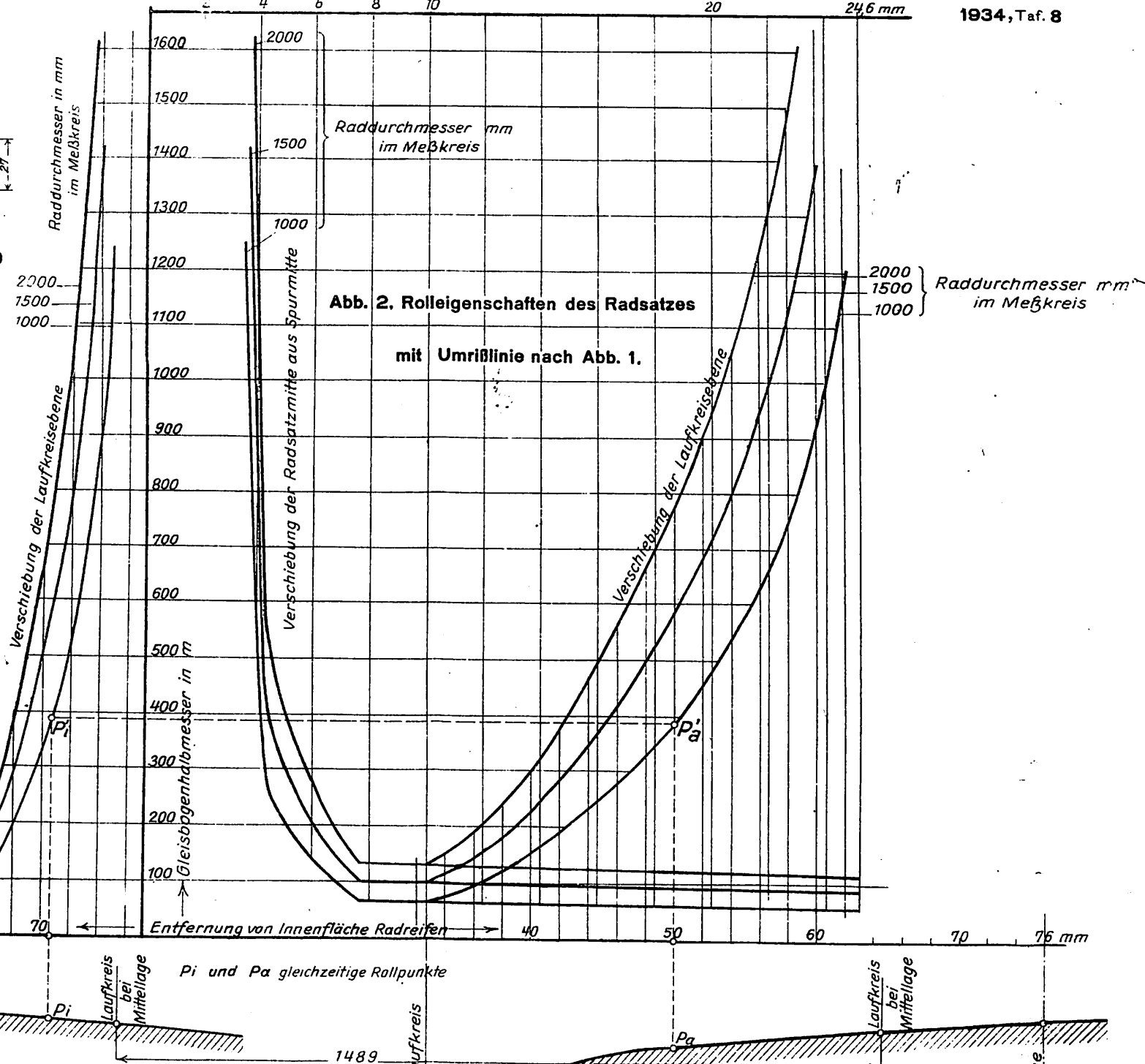
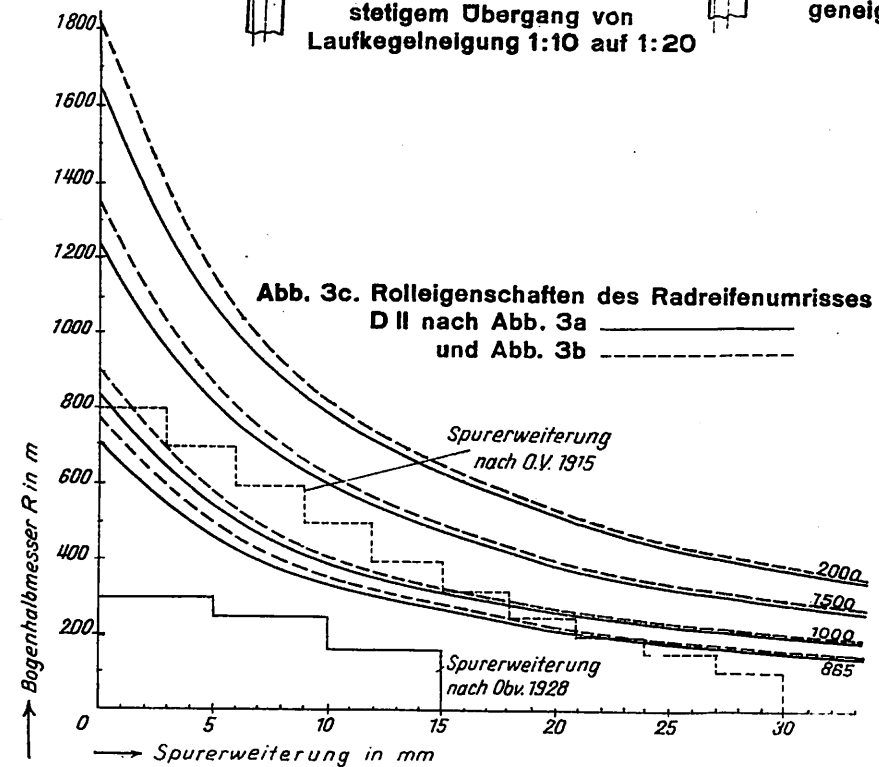


Abb. 2. Rolleigenschaften des Radsatzes

mit Umrißlinie nach Abb. 1.

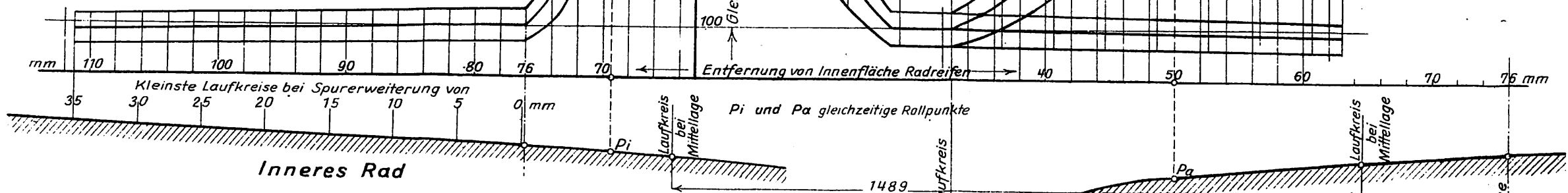
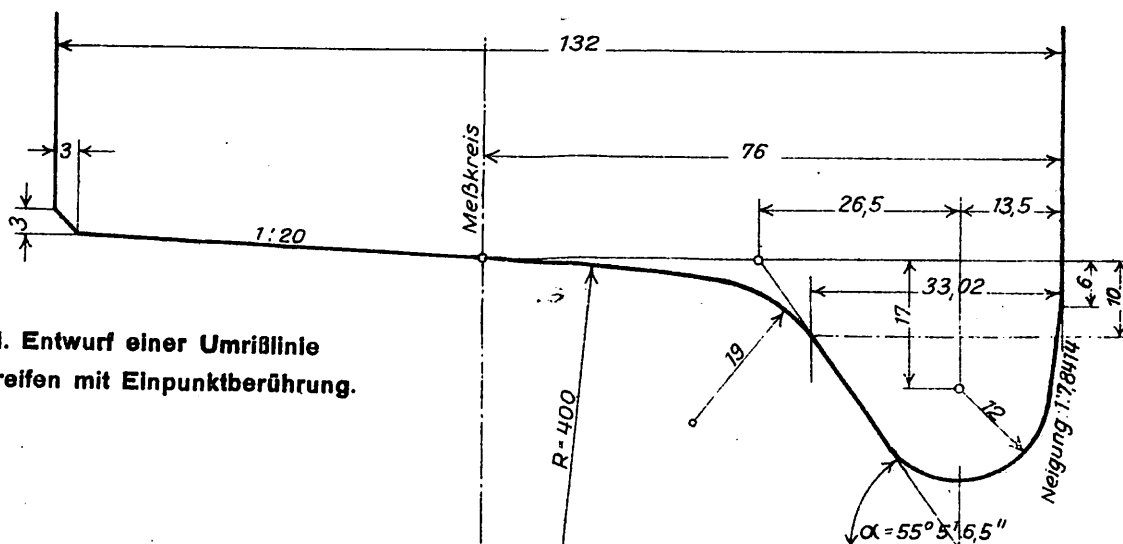
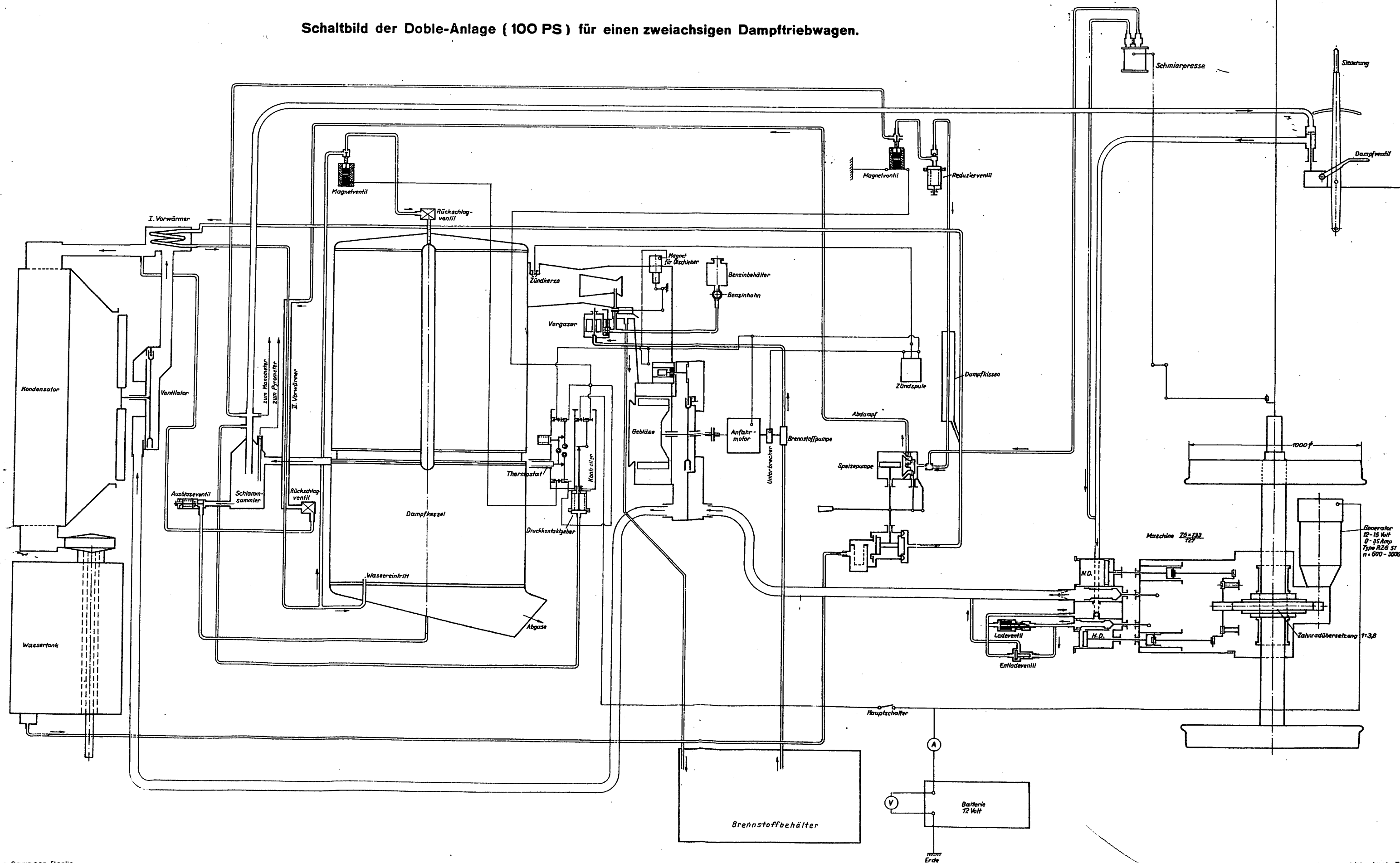


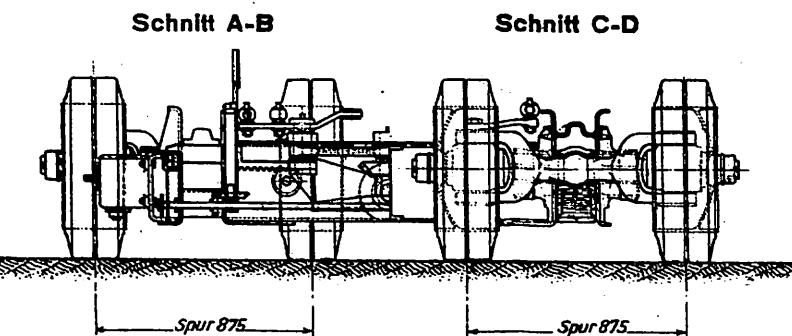
Abb. 1. Entwurf einer Umrißlinie
für Radreifen mit Einpunktberührung.



Zum Aufsatz: Theoretische Untersuchungen
zur Entwicklung einer
verbesserten Umrißlinie für Radreifen.

Kesselmanometer Pyrometer Schieberkastenmanometer Heizmanometer Bremsmanometer





Zum Aufsatz:
**Das Fahrzeug der Deutschen Reichsbahn
für die Beförderung von Eisenbahnwagen
auf der Straße.**

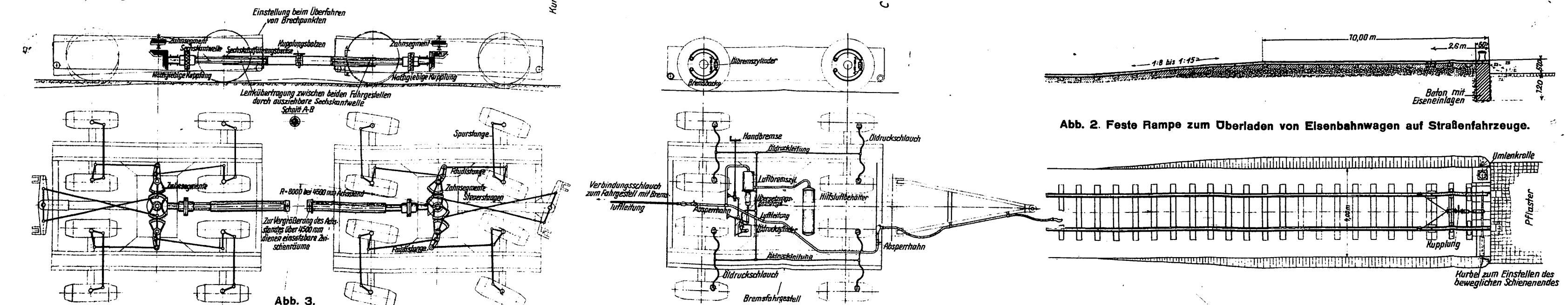


Abb. 2. Feste Rampe zum Überladen von Eisenbahnwagen auf Straßenfahrzeuge.

Abb. 3.

Abb. 4. Bremsschema.

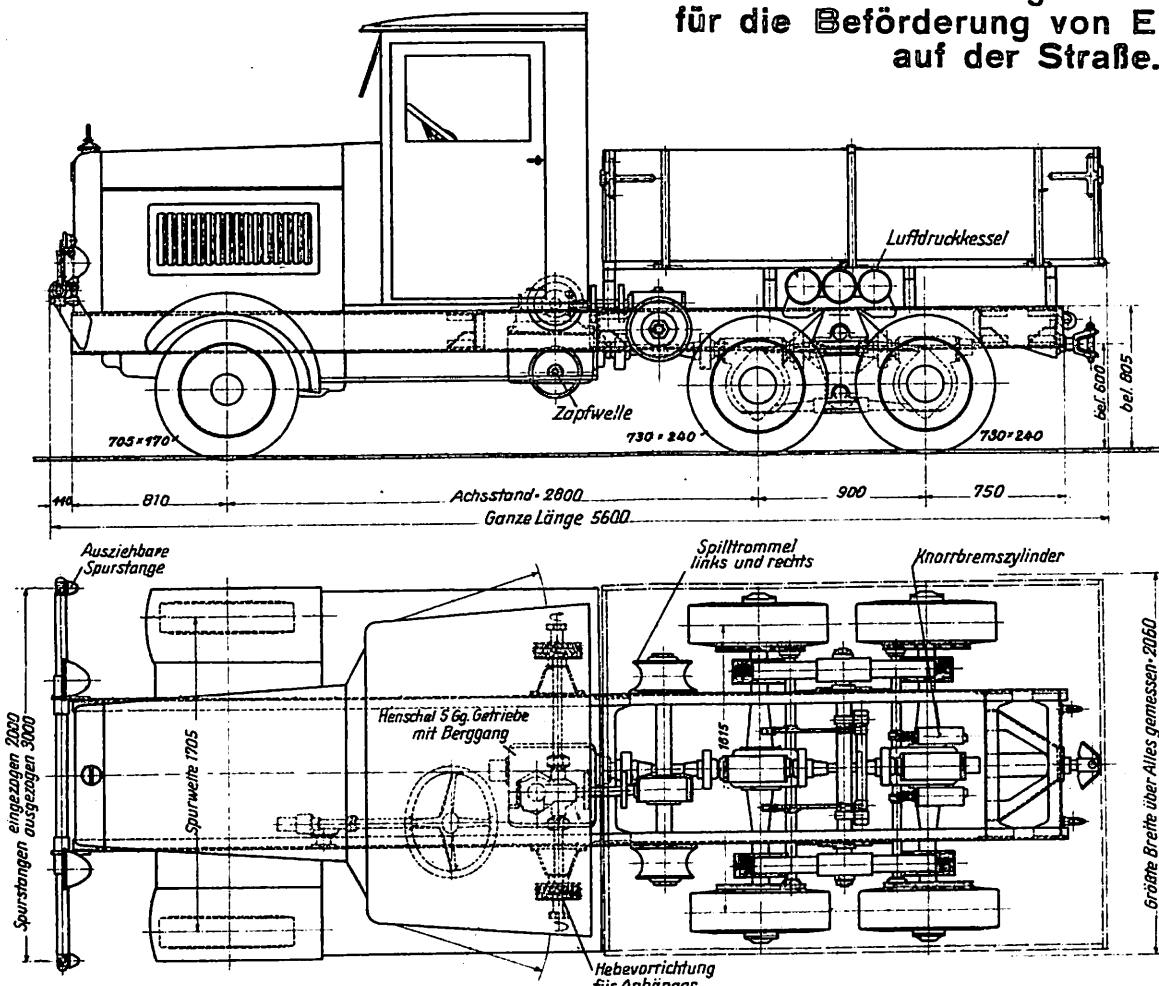


Abb. 3. Schwerlastzugmaschine mit 100 PS Vergaser Motor (Henschel u. Sohn, Kassel).

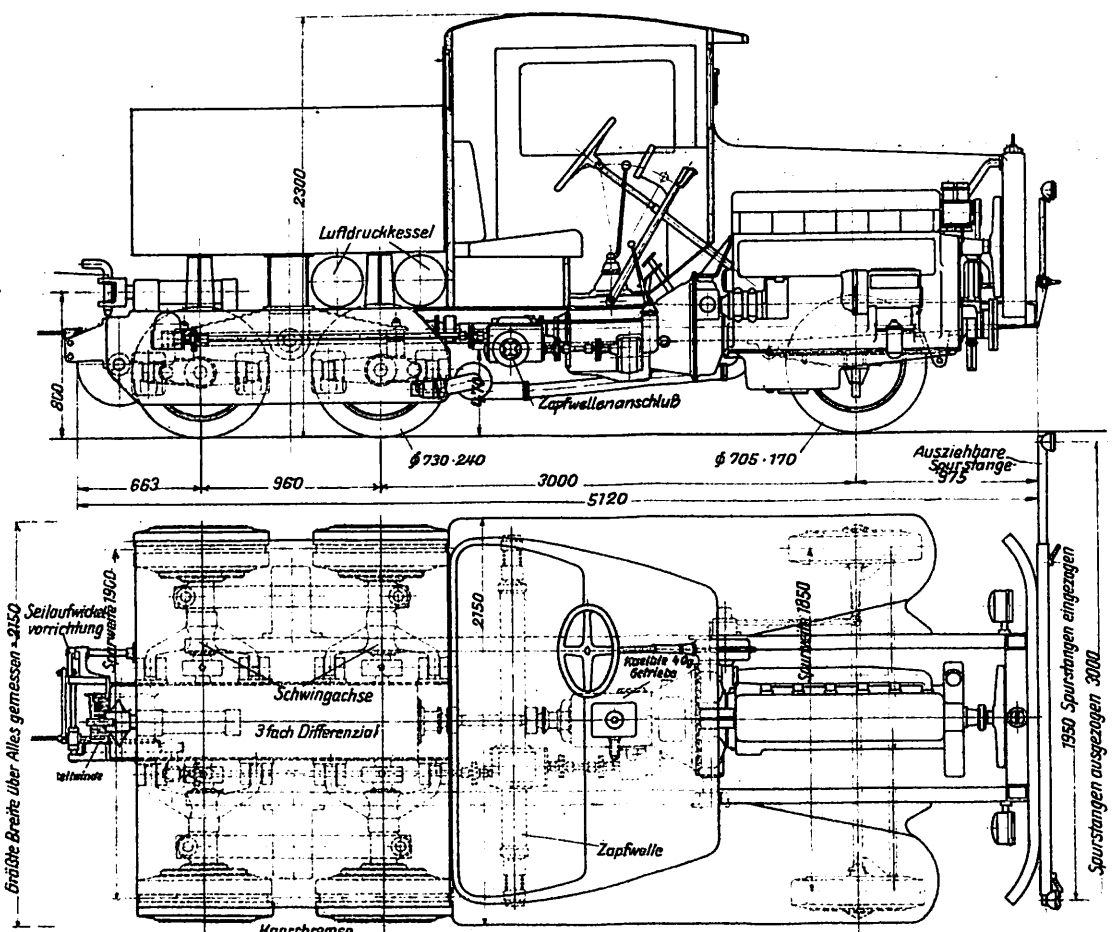


Abb. 4. Schwerlastzugmaschine mit 100 PS Dieselmotor (Kaelble, Backnang).

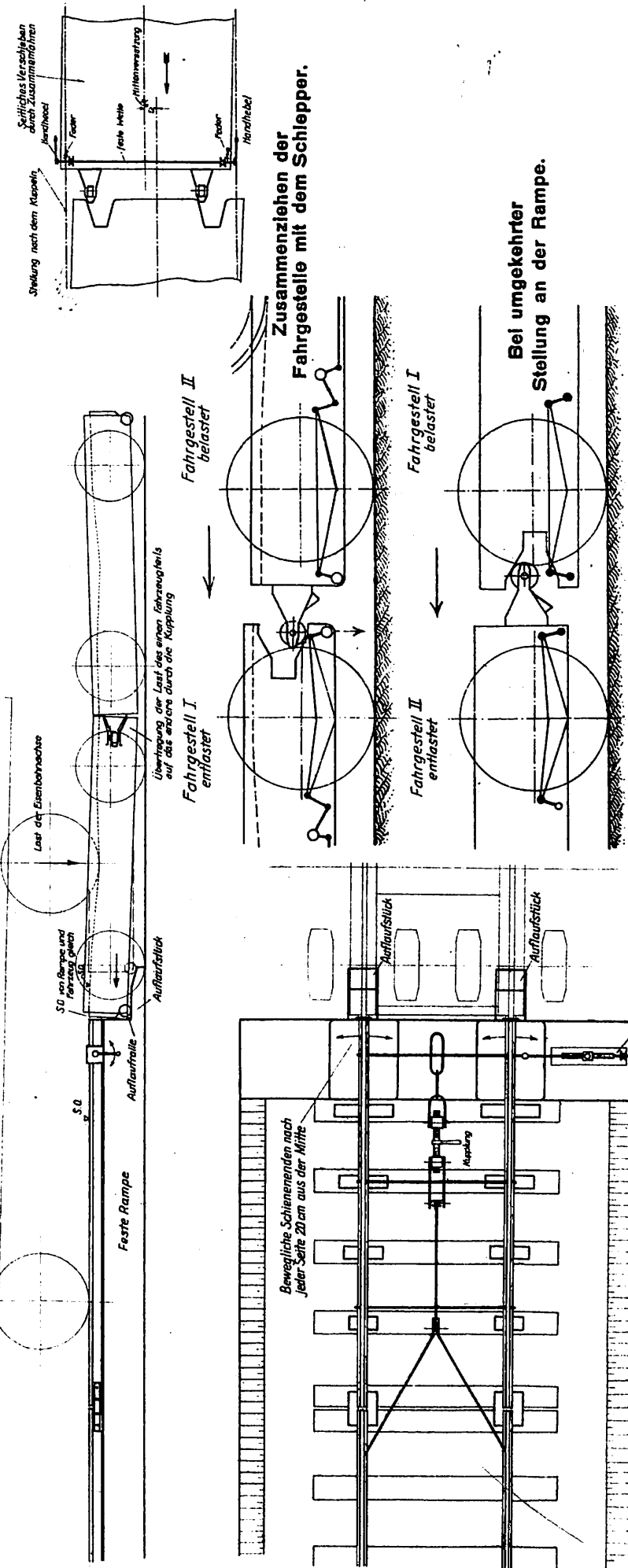


Abb. 2. Kupplung zur Bildung einer Brücke zwischen den beiden Fahrzeugen.

**Abb. 1. Aufheben des Federspiels am Straßenfahrzeug durch die
Auflaufstücke der Überladerampe.
Einstellbare Schienenenden und Kupplungseinrichtung**

Zum Aufsatz : Der großstädtische Eisenbahnverkehr im Dienste der Volkswirtschaft.

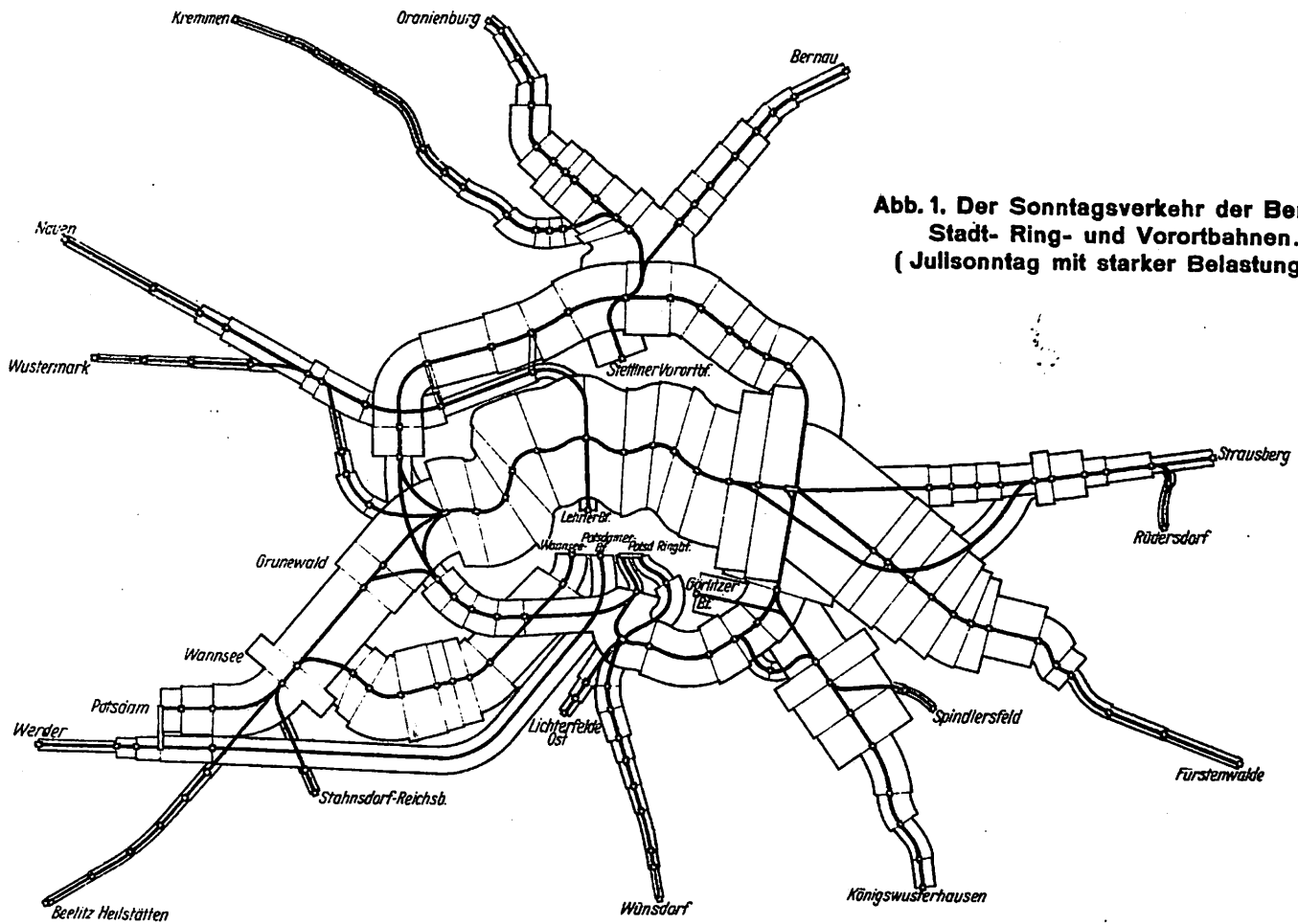


Abb. 1. Der Sonntagsverkehr der Berliner Stadt- Ring- und Vorortbahnen.
(Jullsonntag mit starker Belastung)

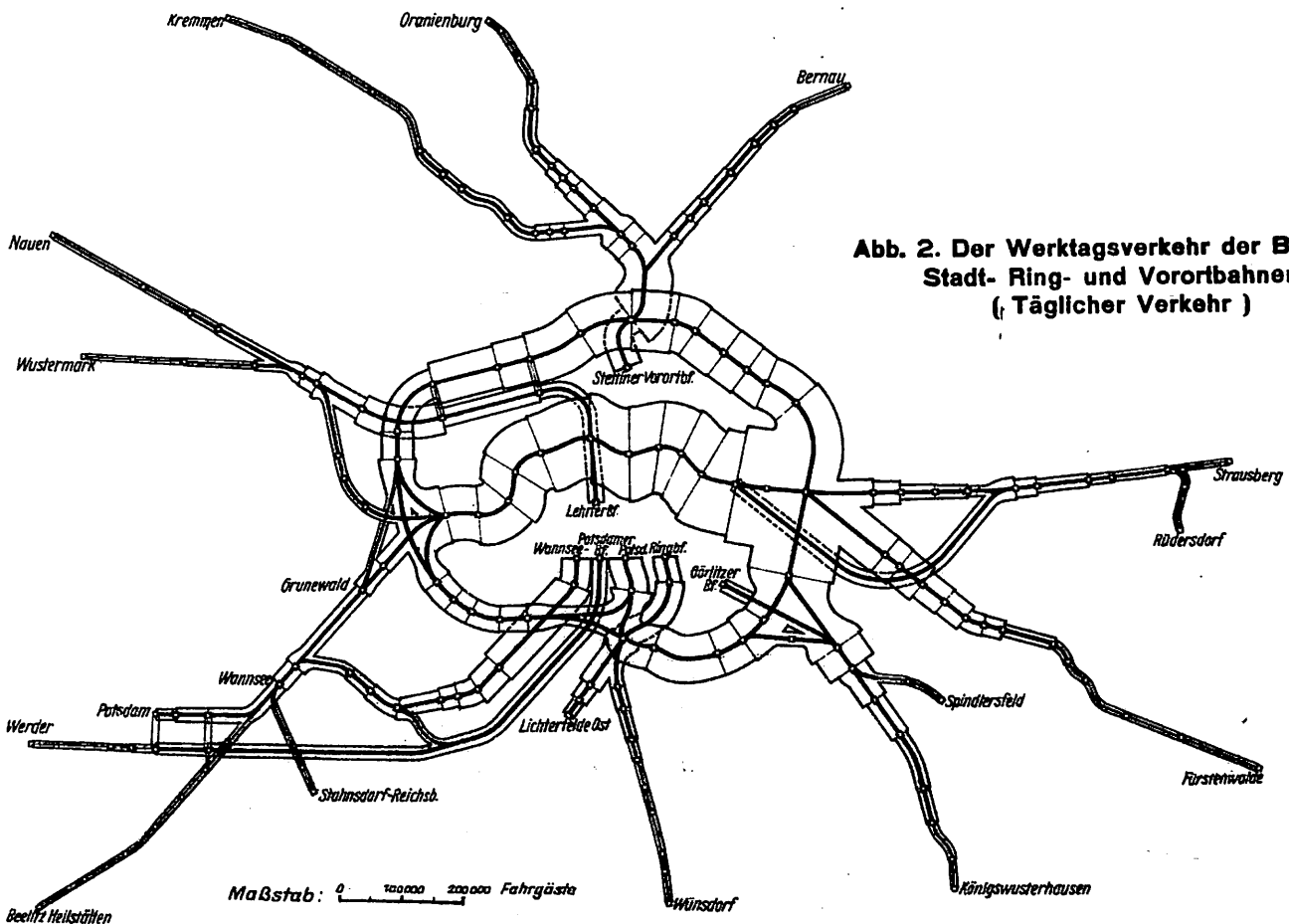


Abb. 2. Der Werktagsverkehr der Berliner Stadt- Ring- und Vorortbahnen.
(Täglicher Verkehr)

Maßstab: 0 100.000 200.000 Fahrgäste

Zum Aufsatz: Stahlbauten des neuen Bahnhofs Genf-Cornavin.
Maßstab 1:400.

Abb. 1. Querschnitt durch das Gebäude.

rechts: Hotelbau
links: Lichtspieltheater.

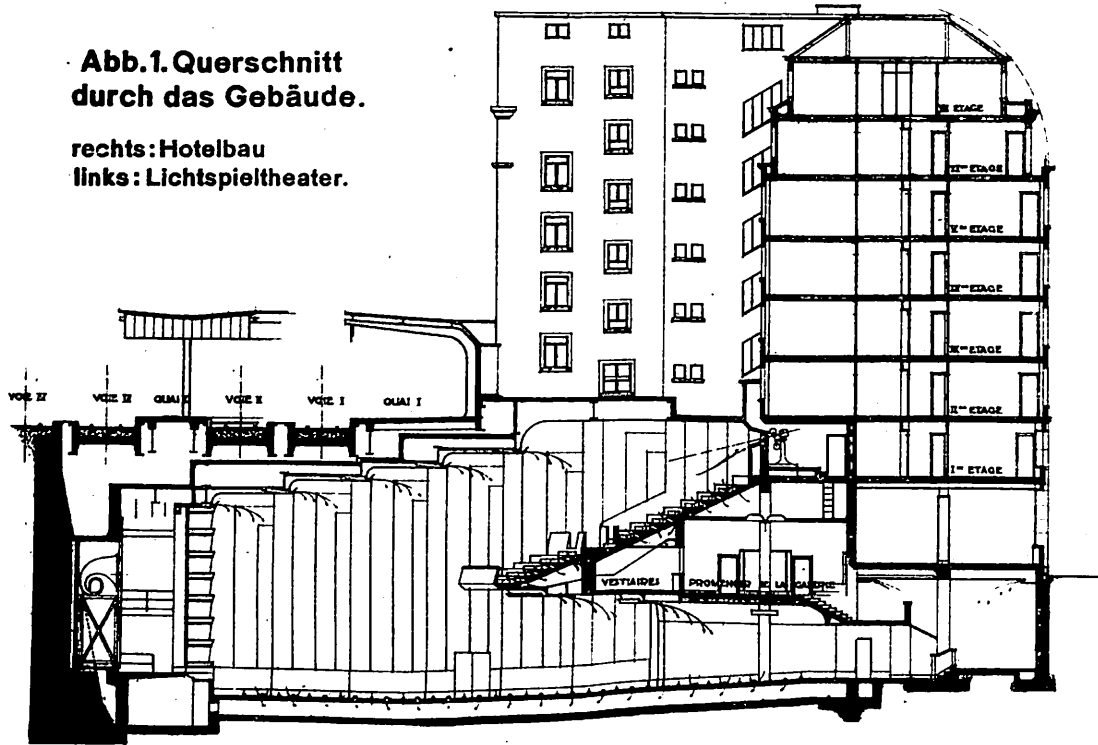


Abb. 2. Kellergeschoß mit Lichtspieltheater.

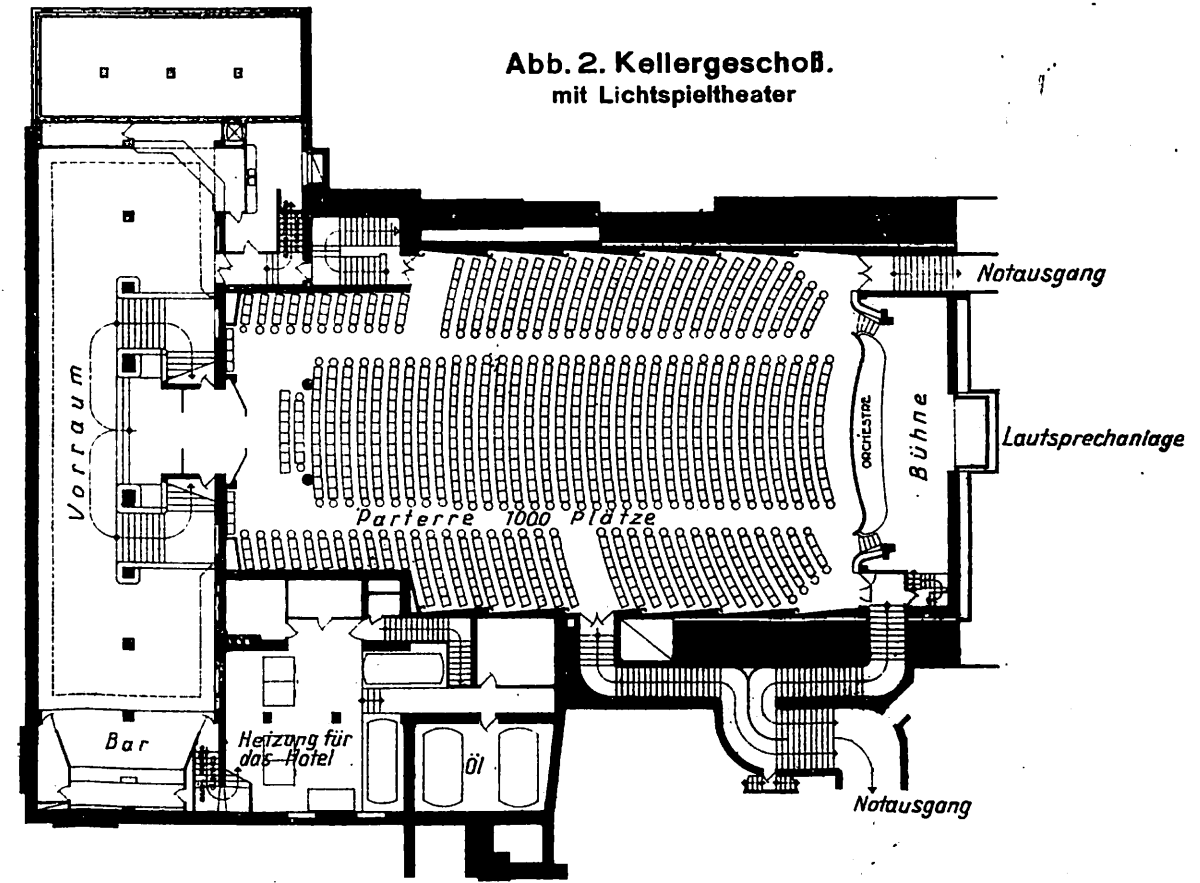


Abb. 3. Erdgeschoß.

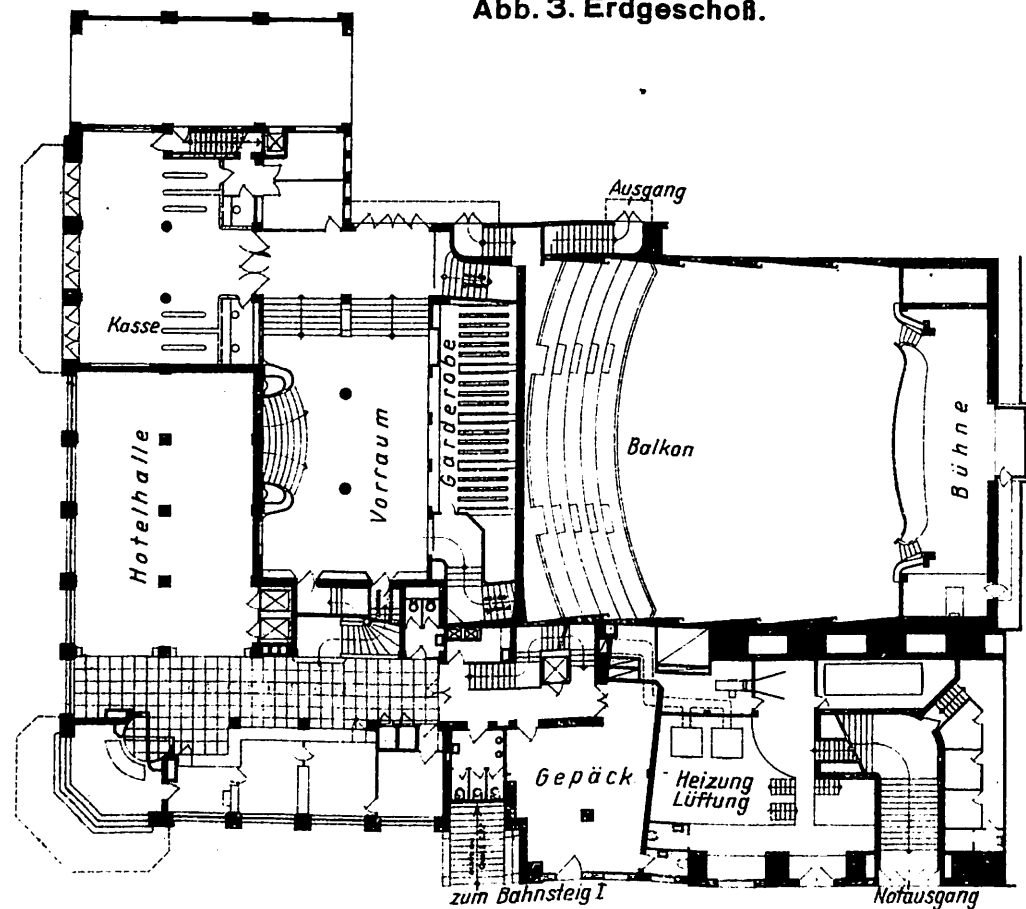


Abb. 4. Plan der Stockwerke.

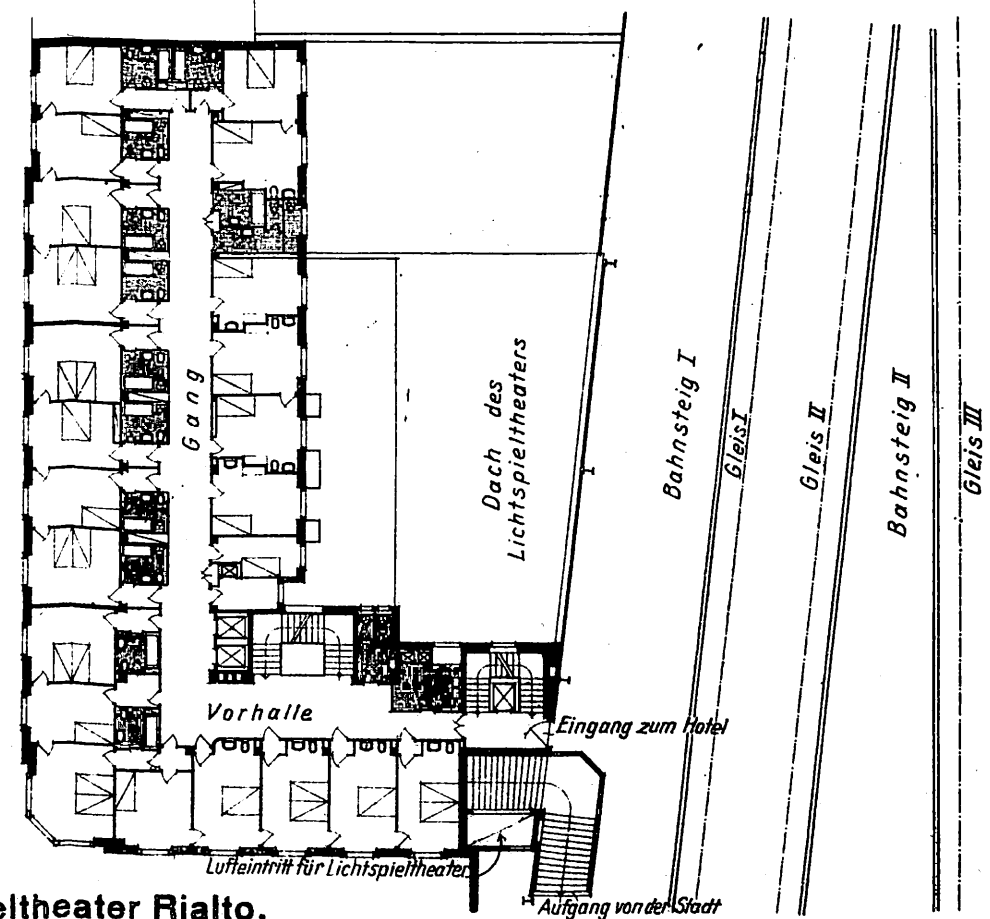


Abb. 1 bis 4. Hotel Cornavin und Lichtspieltheater Rialto.

