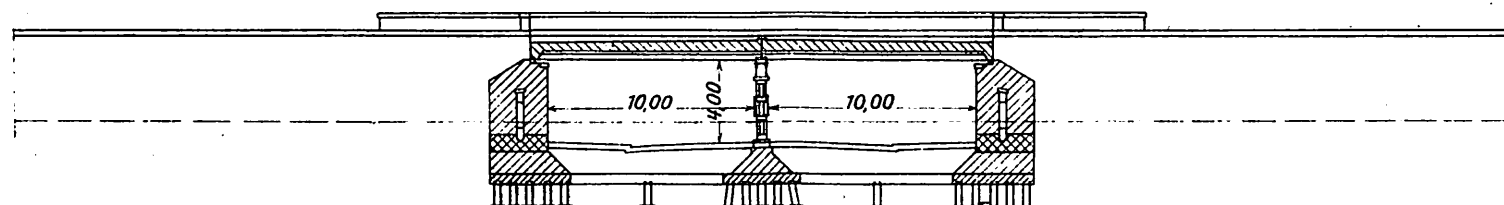


Zum Aufsatz:
Verbesserung der Eisenbahn- und Verkehrsverhältnisse in Amsterdam (Ostseite).

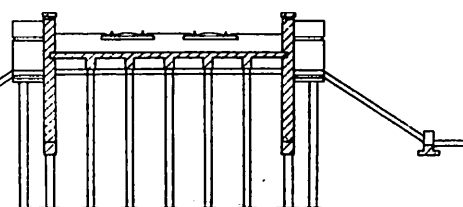
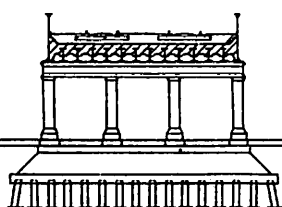


Zum Aufsatz:

Grundriß Type A (Gekuppelte Widerlager)

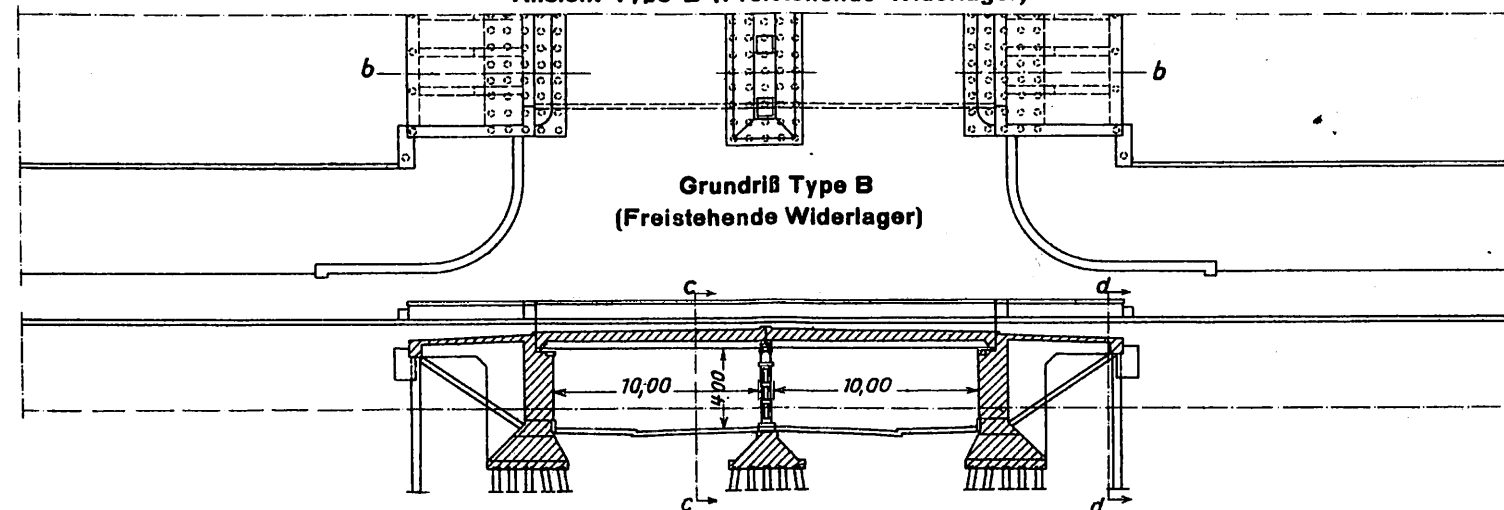


Schnitt c-c



Schnitt d-d

Grundriß Type B (Freistehende Widerlager)



Schnitt b-b

Kunstanstalt Börsig, Darmstadt

Abb. 1.

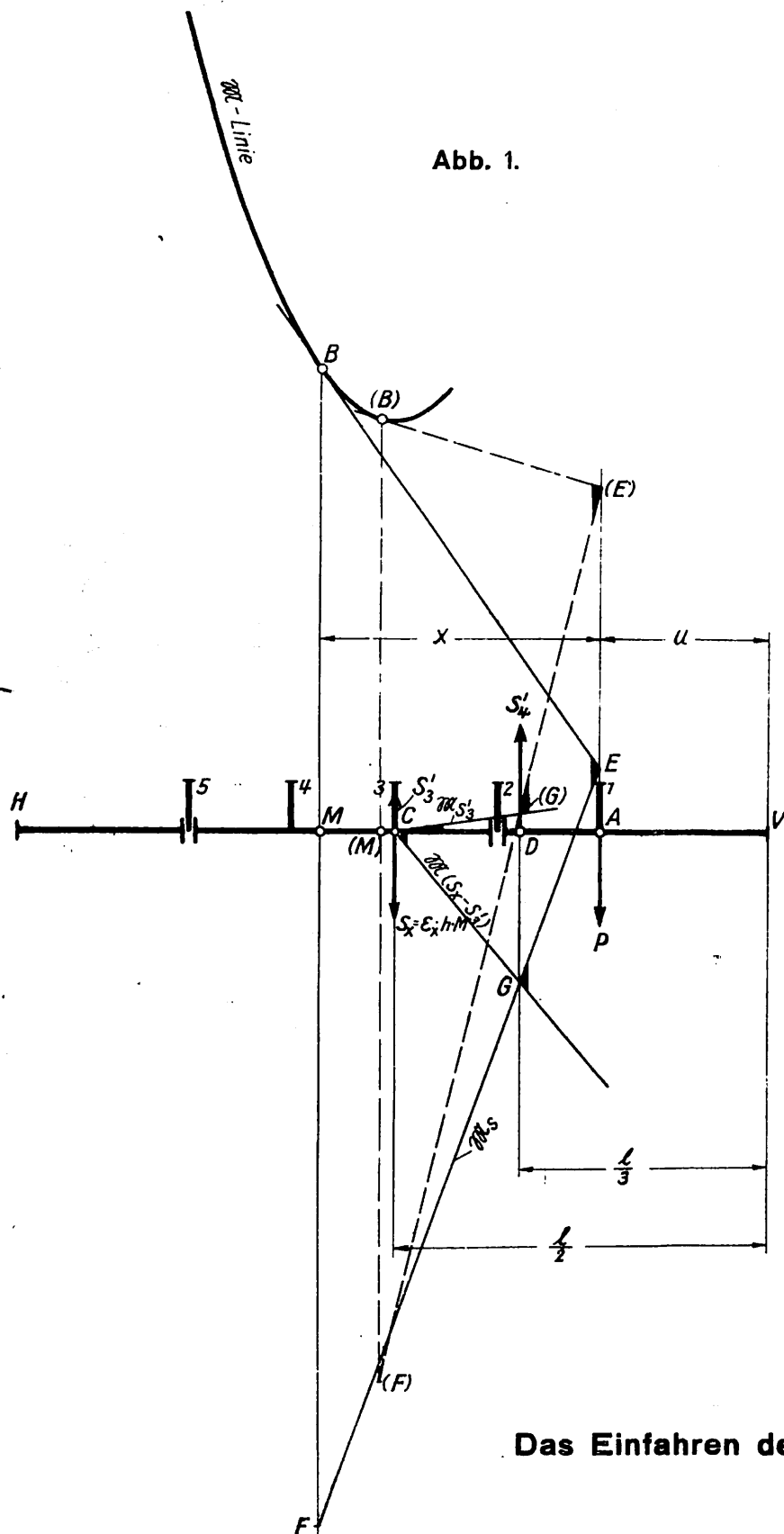
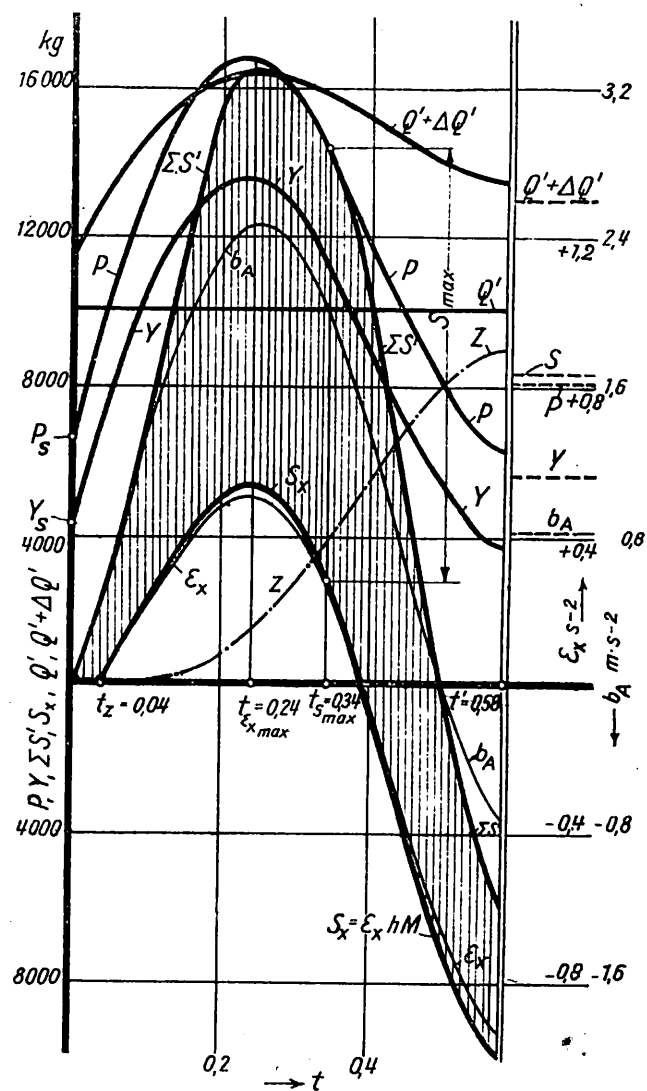


Abb. 2.



Zum Aufsatz :

Das Einfahren der Lokomotiven in Gleisbögen.

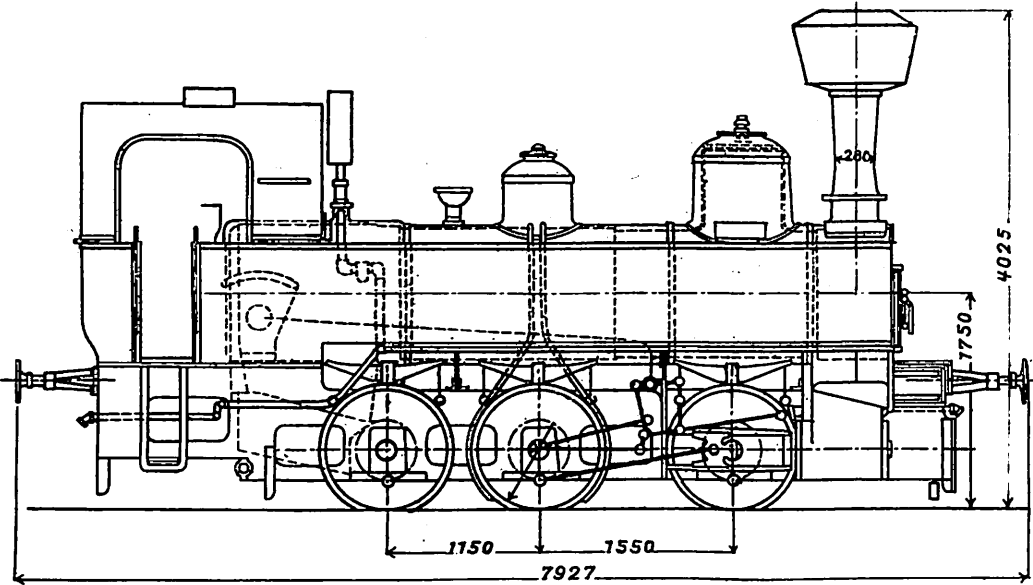


Abb. 1. Sekundärzug-Tenderlokomotive, Reihe 97.

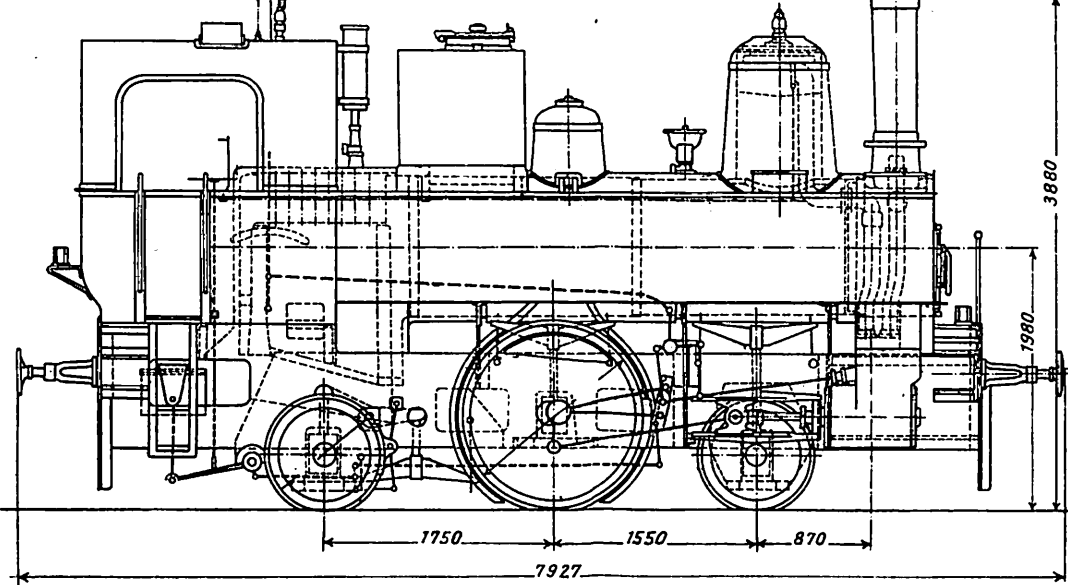


Abb. 2. Naßdampf-Zwillings-Personenzug-Tenderlokomotive, Reihe 12.

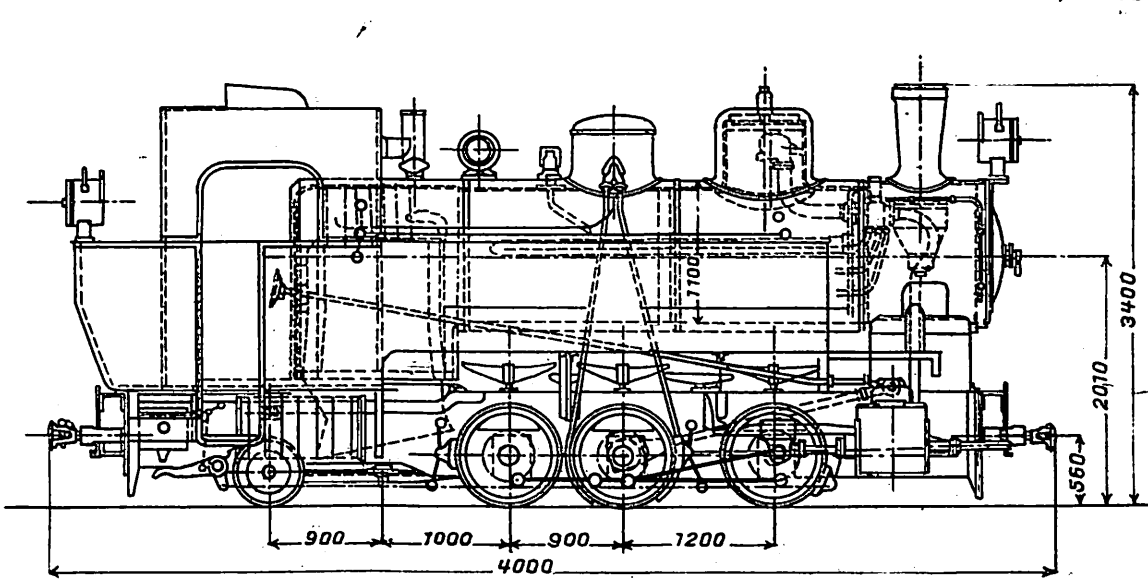
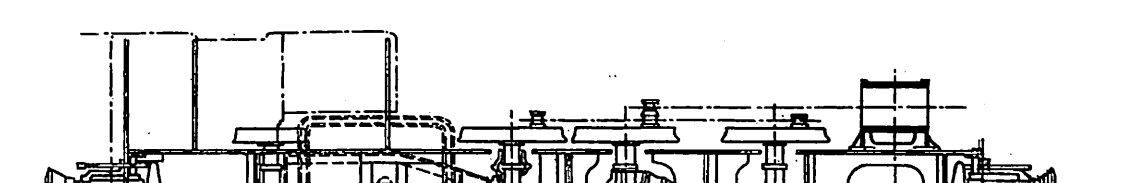
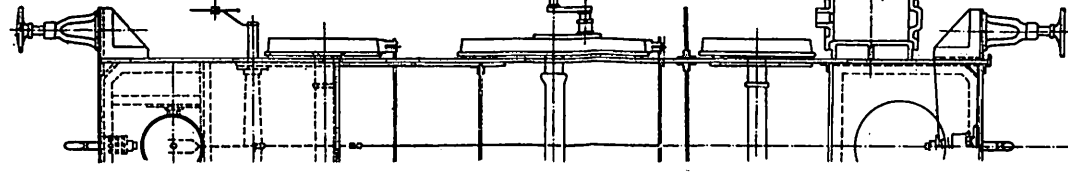
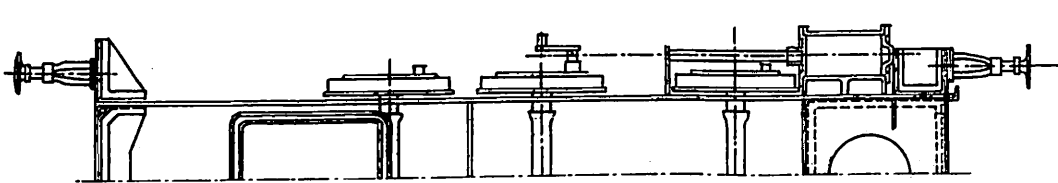


Abb. 5. C1' h2 Schmalspur Tenderlokomotive, Reihe Uh.



Erläuterung zu Abb.1.

Rostfläche	1,04 m ²
Wasserberührte Heizfläche der Feuerbüchse	4,35 m ²
Dampfspannung, Überdruck	11 atü
Zylinder-Kolbenhub	480 mm
Inhalt des Wasserkastens	m ³ 4,00
Gewicht	3060 t

Erläuterung zu Abb.2.

Rostfläche	1,04 m ²
Wasserberührte Heizfläche, Gesamt	59,07 m ²
Dampfspannung, Überdruck	11 atü
Zylinder-Durchmesser	345 mm
Zylinder-Kolbenhub	480 mm
Inhalt des Wasserkastens	4 m ³
Gewicht, betriebsf.	32,0 t

Erläuterung zu Abb.3.

Rostfläche	0,83 m ²
Dampferzeugende Heizfläche, wasserberührt	46,0 m ²
Überhitzerheizfläche, feuerberührt	21,4 m ²
Dampfspannung	16 atü
Zylinder-Durchmesser	290 mm
Zylinder-Kolbenhub	570 mm
Inhalt des Wasserkastens	4,7 m ³
Gewicht, betriebsf.	44,8 t

Erläuterung zu Abb.4.

Dienstgewicht mit 1000 kg Gepäck.....	23 t
Dieselmotor	
Zylinderbohrung	150 mm
Kolbenhub	190 mm
Nennleistung	210 PS
Drehzahl	1350
Generator	128 KW
Fahrmotoren je Motor	57 KW

Erläuterung zu Abb.5.

Rostfläche	1,06 m ²
Wasserberührte Heizfläche	48,38 m ²
Überhitzer Heizfläche: feuerberührt	20,00 m ²
Zylinderdurchmesser	350 mm
Kolbenhub	400 mm
Fassungsraum der Wasserkästen	3,00 m ³
Gesamtgewicht, ausgerichtet	28,1 t

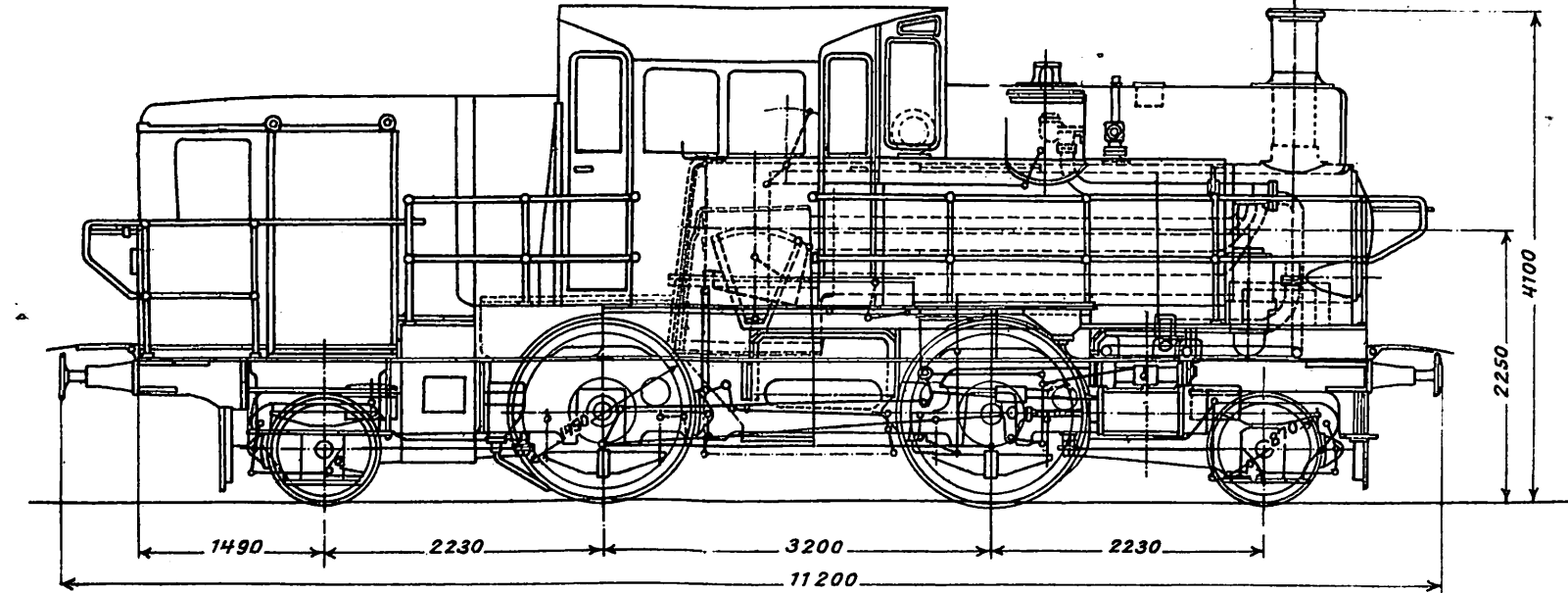


Abb. 3. 1'B1' h2 Dampf-Gepäcktriebwagen, Reihe DT1.

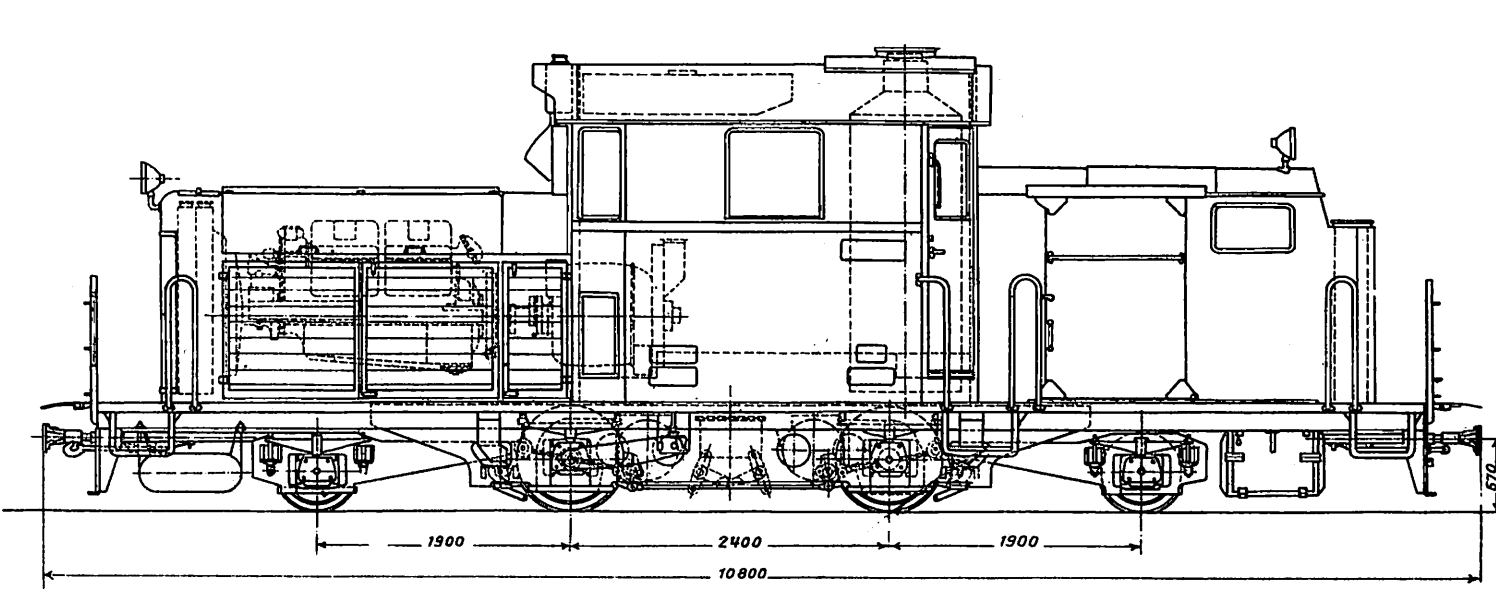


Abb. 4. 1'Bo1' Dieselelektrischer Gepäcktriebwagen.

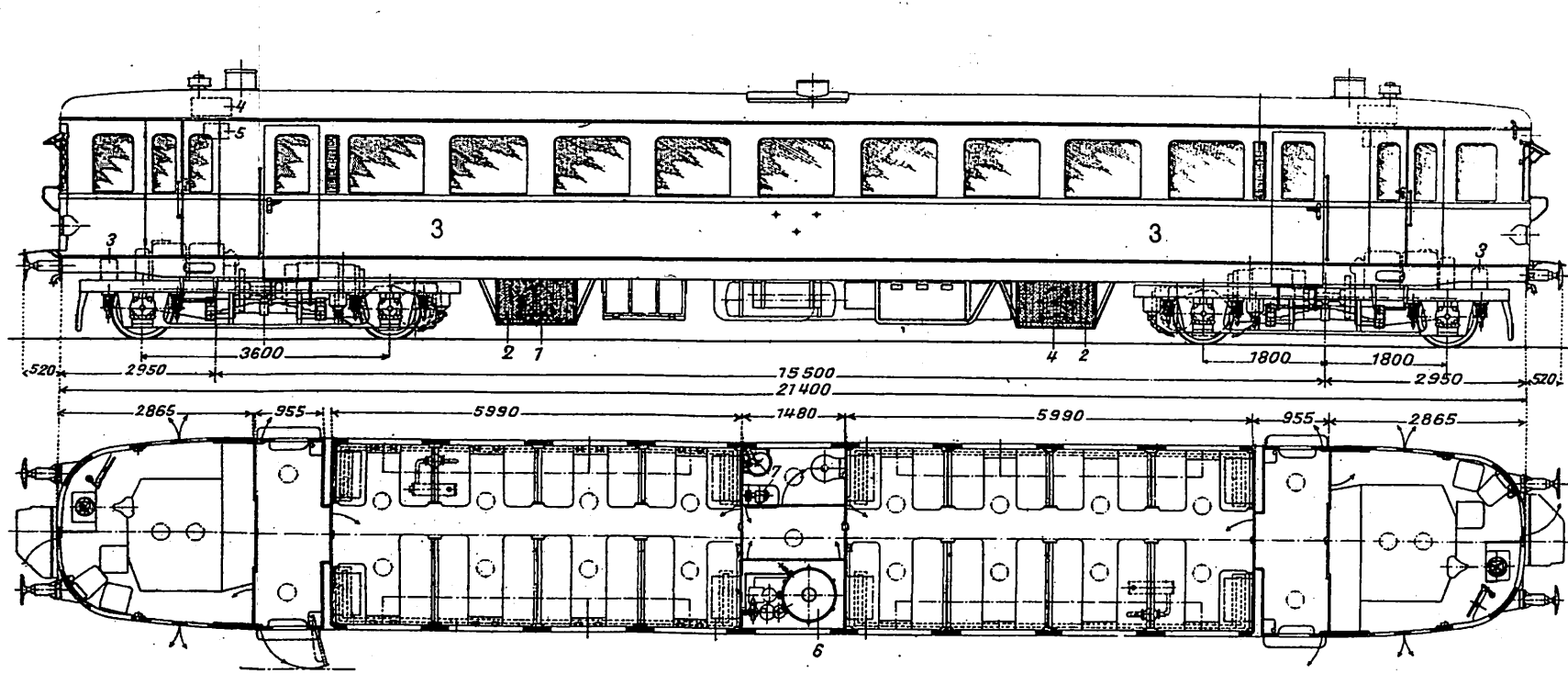


Abb. 1. (1 A) (A 1) Dieselelekt. Triebwagen Reihe VT 42

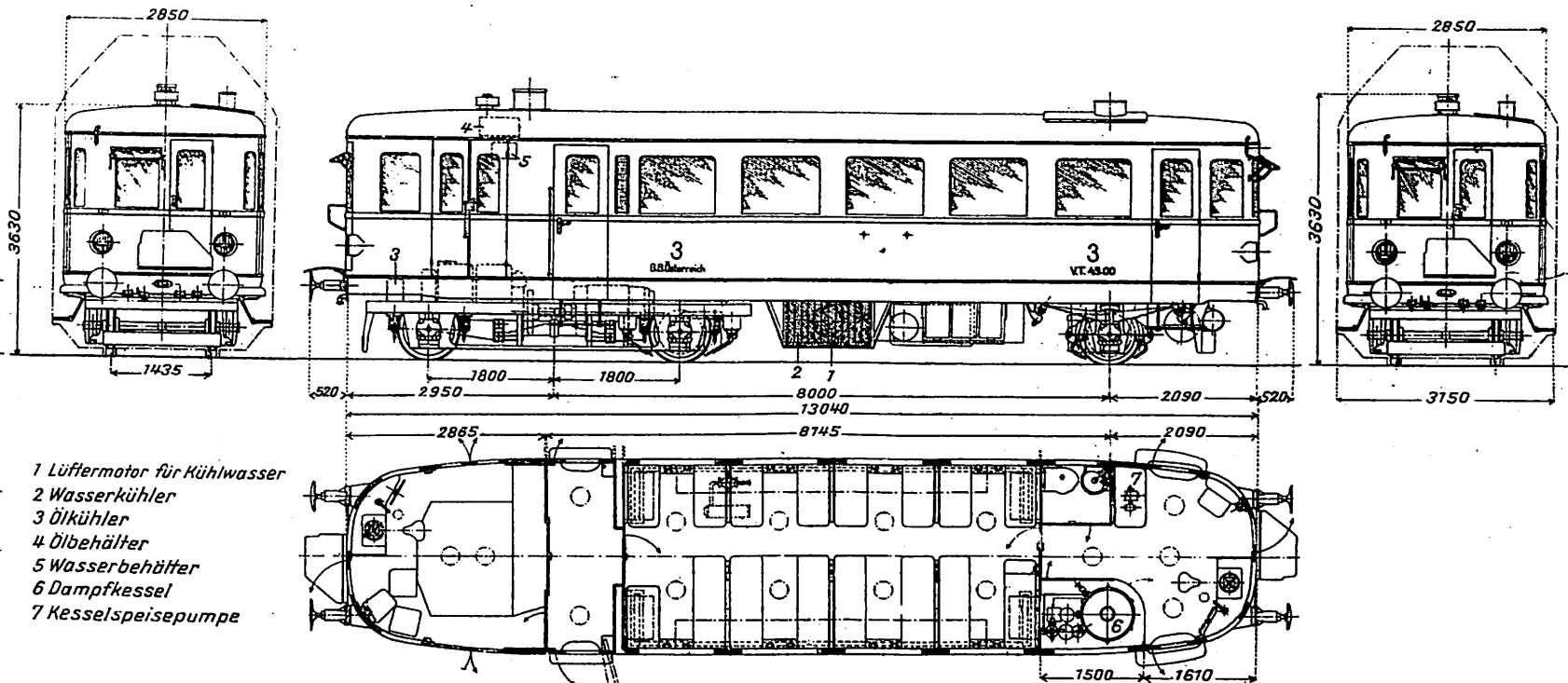


Abb. 2. (1 A) A Dieselelekt. Triebwagen Reihe VT 43

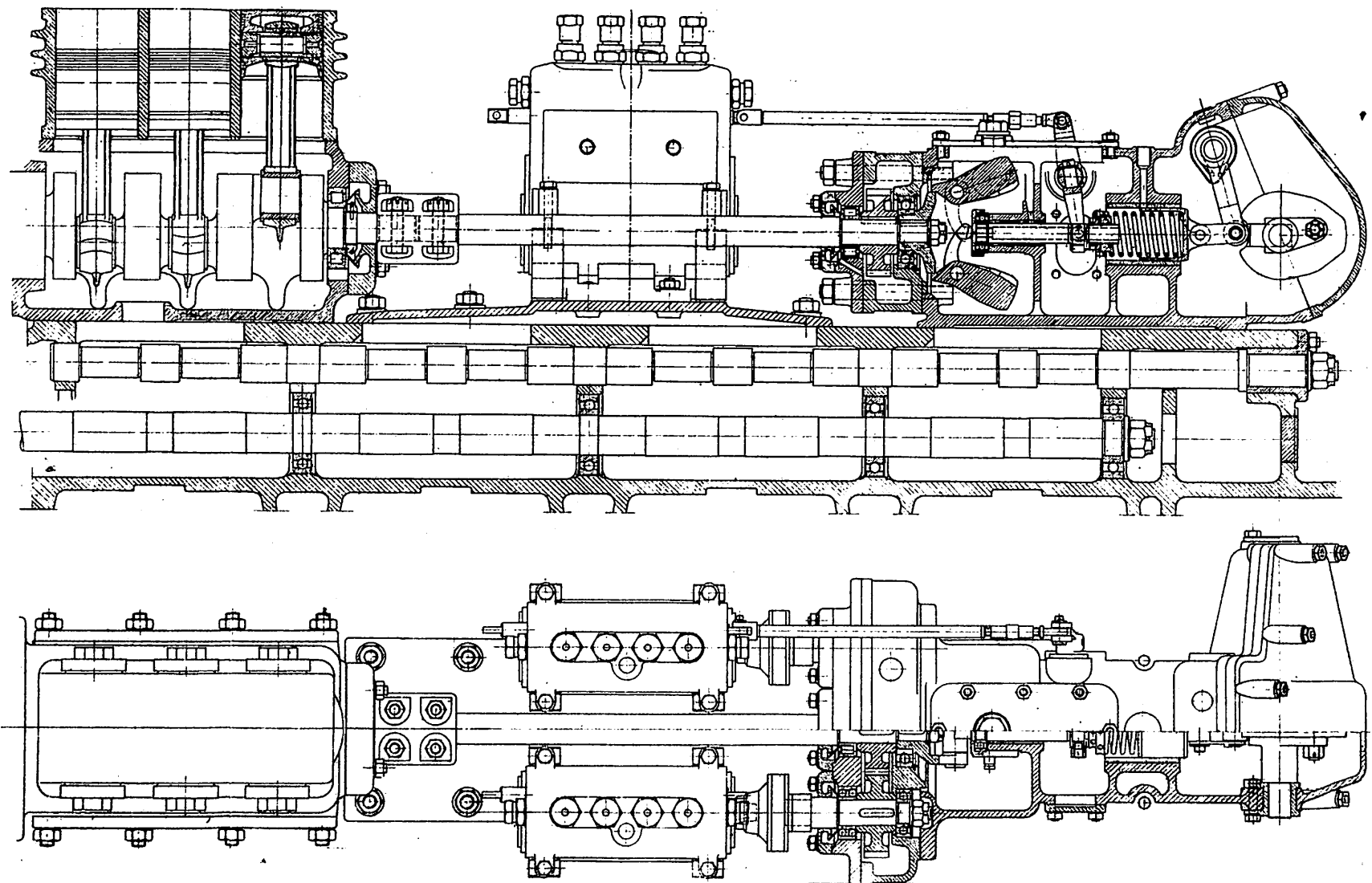


Abb. 4. Dieselmotor R 8 Längsschnitt

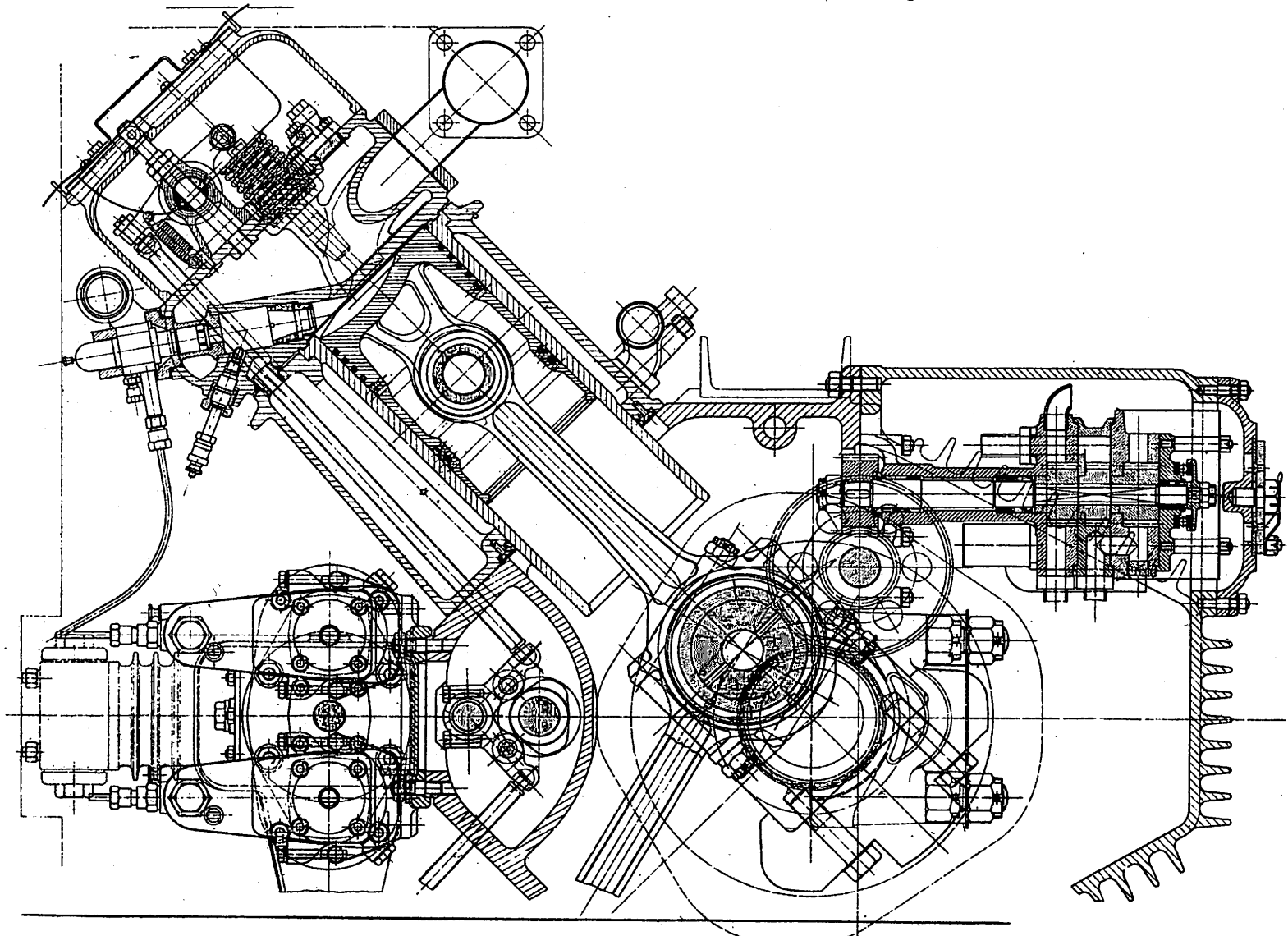
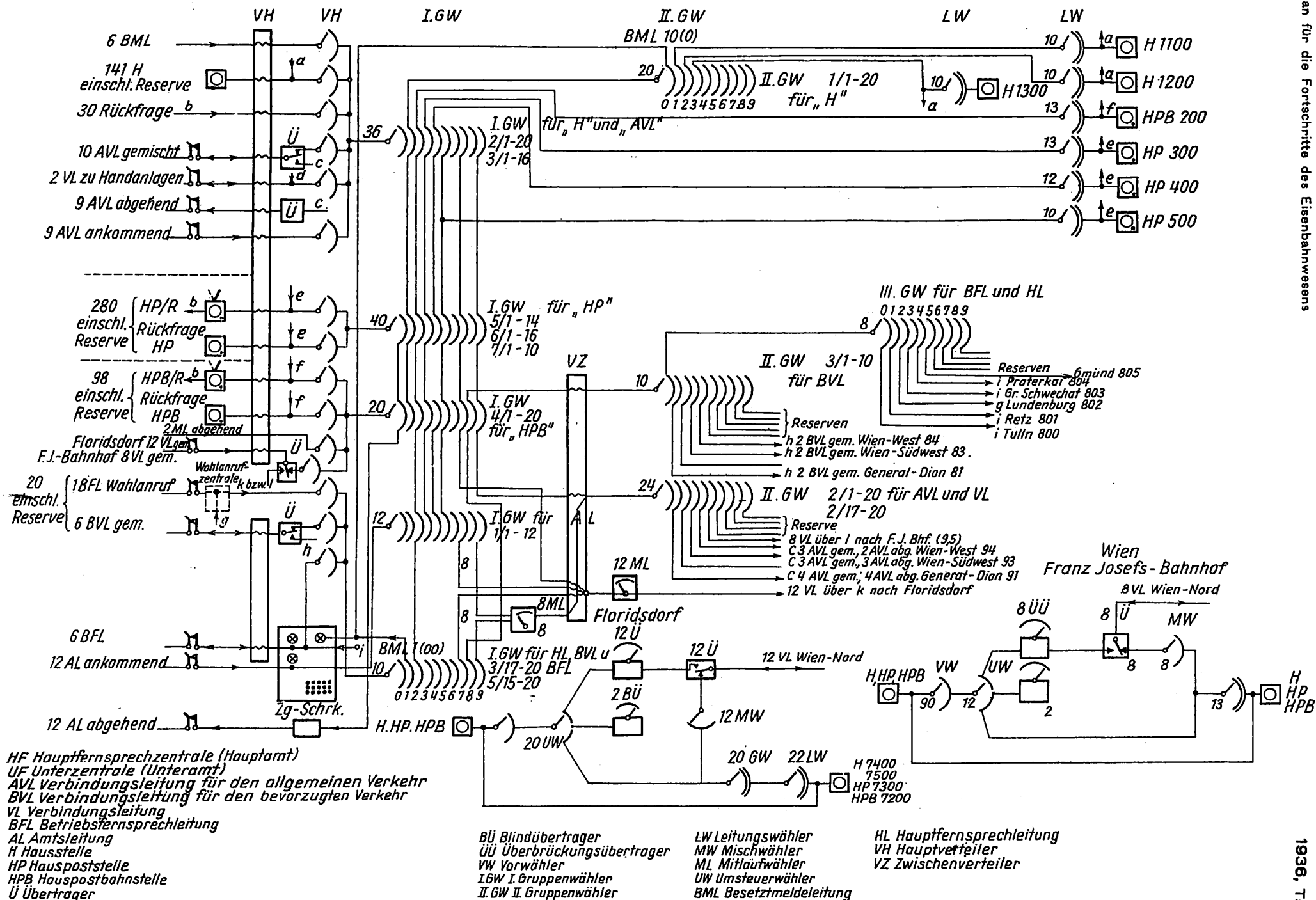
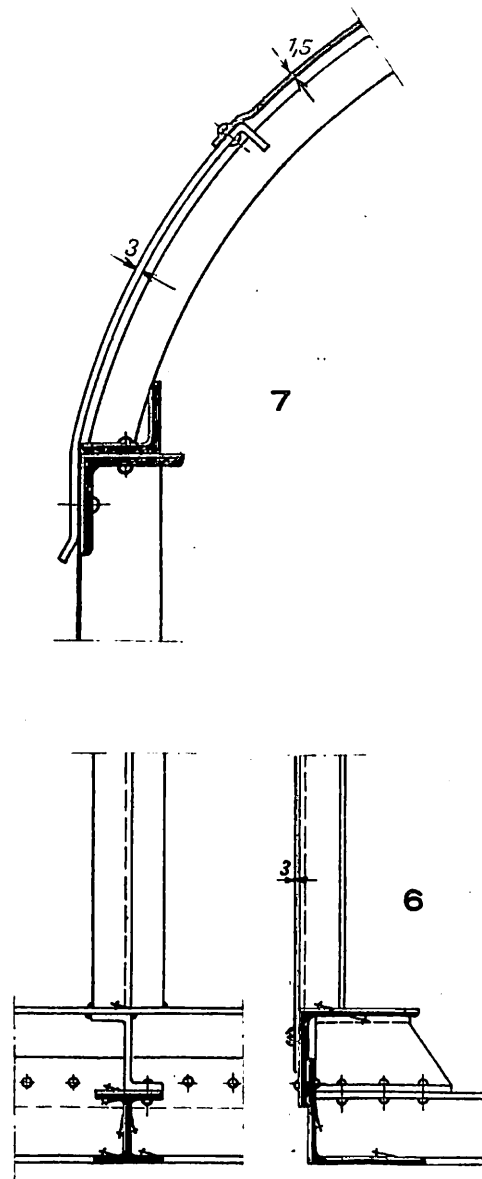


Abb. 3. Dieselmotor R 8 Querschnitt

Zum Aufsatz: Entwicklung des Bahnfernsprechnetzes in Wien

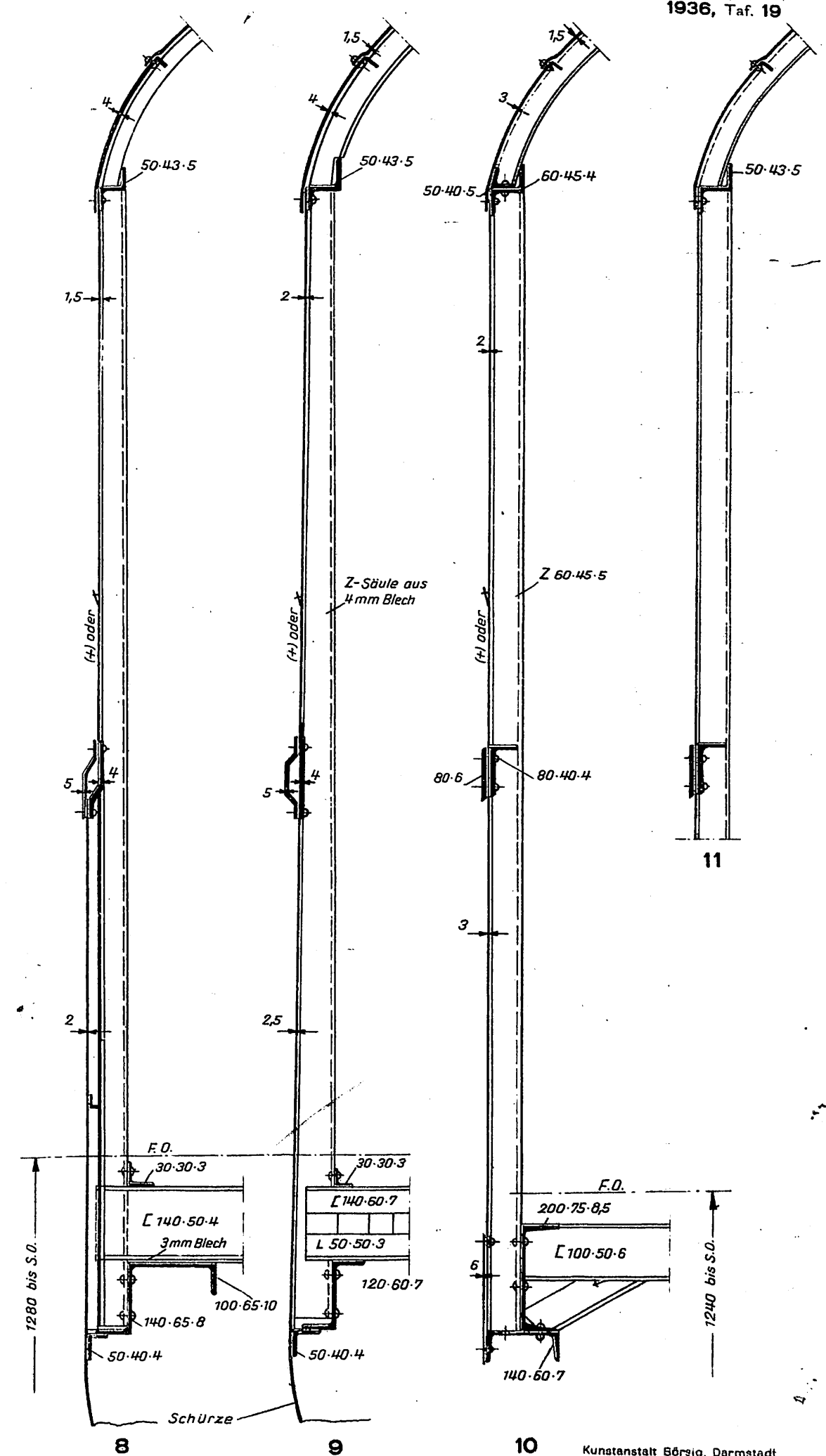


Verkehrsplan der HF Wien-Nord und der UF Floridsdorf und Franz-Josefs Bahnhof.

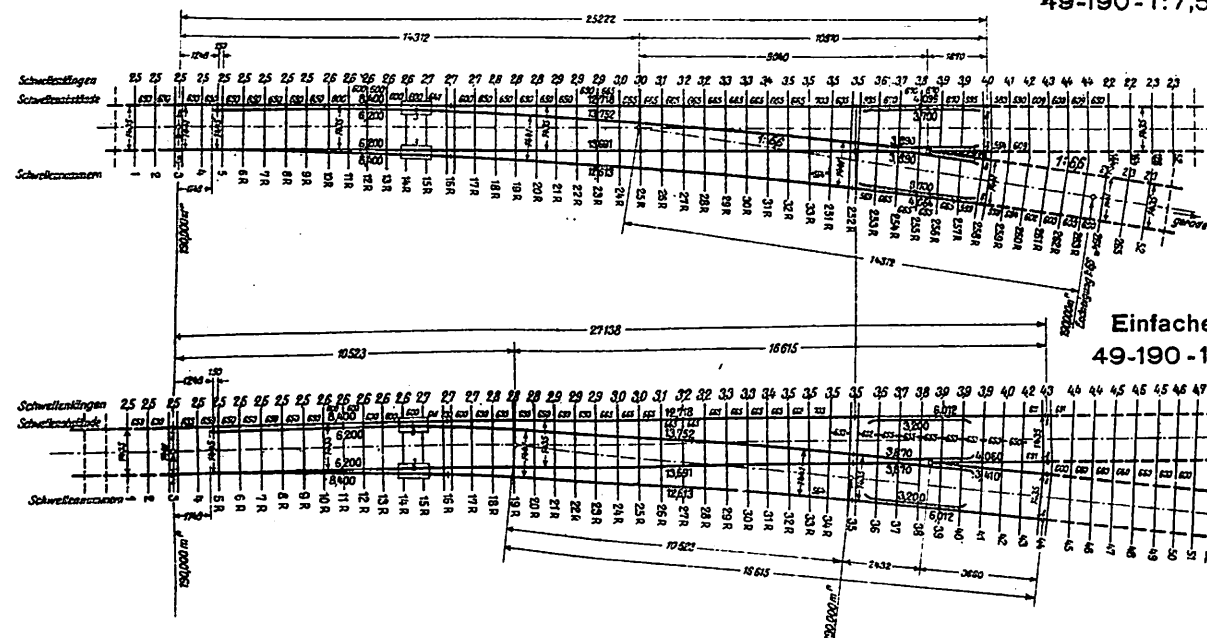


- 1 Seitenwandsäulen auf dem Langträger; Normstähle
- 2 Seitenwandsäulen auf dem Langträger; Normstähle (Hohlkörper am Ober- und Untergurt)
- 3 Seitenwandsäulen seitlich am Langträger; Normstähle
- 4 Seitenwandsäulen auf dem Langträger; reine Hohlträgerbauart mit gebogenen Blechen
- 5 Seitenwandsäulen seitlich an geteiltem Langträger
- 6 Seitenwandsäulen auf geteiltem Langträger; Normstähle
- 7 Durch Dachkappe versteifter Obergurt
- 8 Seitenwandschnitt der Schnelltriebwagen „Hamburg“
- 9 Seitenwandschnitt der Schnelltriebwagen „Leipzig“
- 10 Seitenwandschnitt der D-Zugwagen 1936 mit geteiltem Obergurt.
- 11 wie 10, jedoch mit ungeteiltem Obergurt.

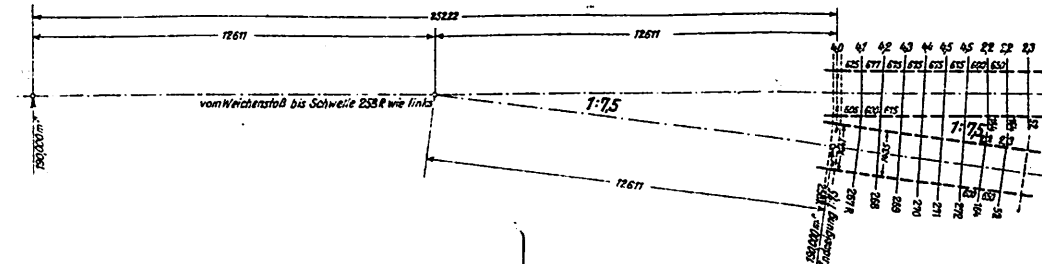
Zum Aufsatz:
**Schweißen beim Neubau von Personenwagen
der Deutschen Reichsbahn.**



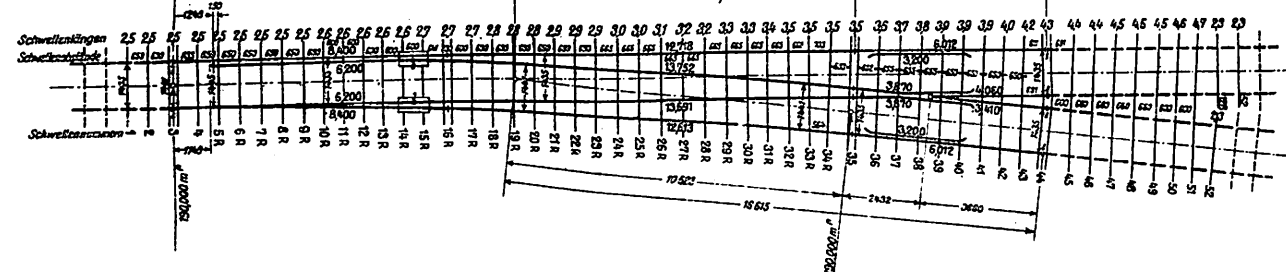
Einfache Weiche
49-190-1:7,5/1:6,6 r Gz (E)



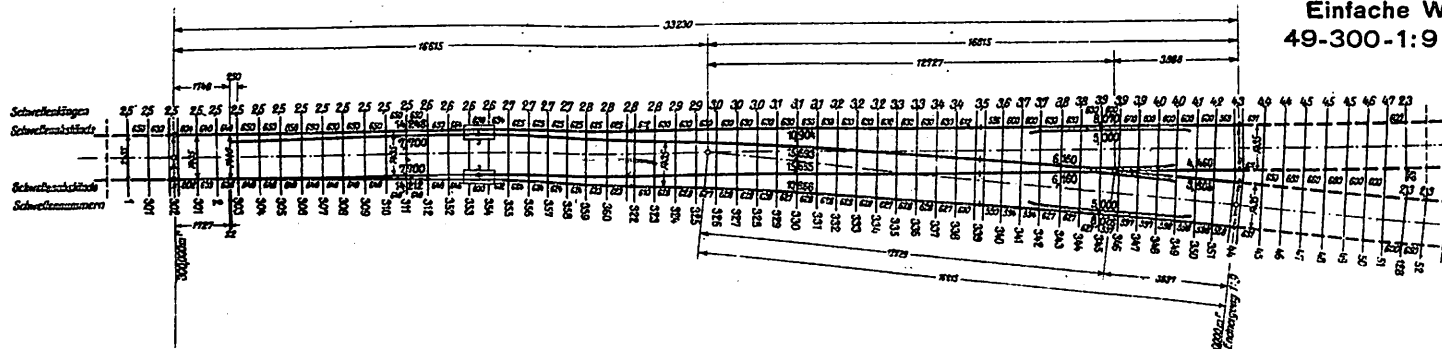
Anordnung der Schwellen bei fortlaufendem Bogen 190000 m



Einfache Weiche
49-190-1:9 r Gz (E)

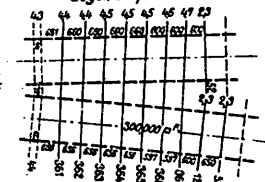


Einfache Weiche
49-300-1:9 r Gz (E)

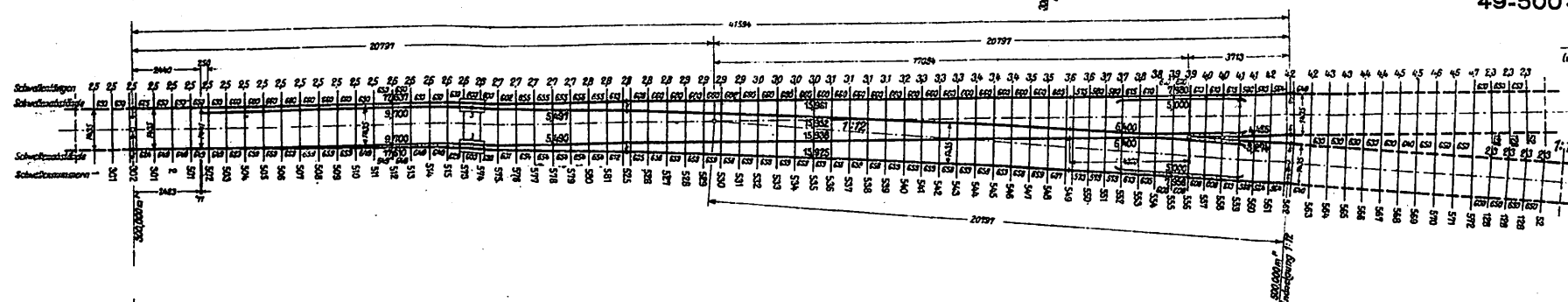


Anordnung der Schwellen bei fortlaufendem Bogen 300000 m

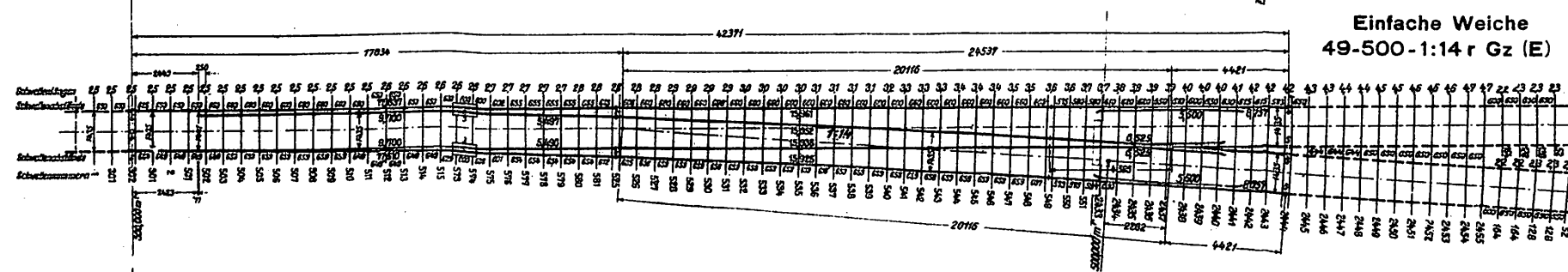
von Weichenstoß bis Schwellen 44 wie links



Einfache Weiche
49-500-1:12/1:9 r Gz (E)

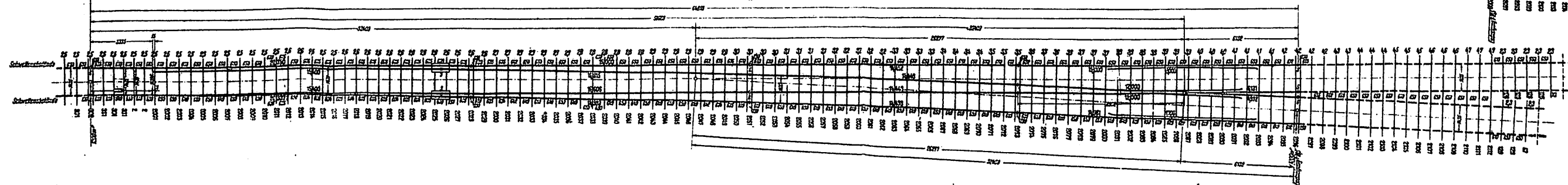


Einfache Weiche
49-500-1:14 r Gz (E)

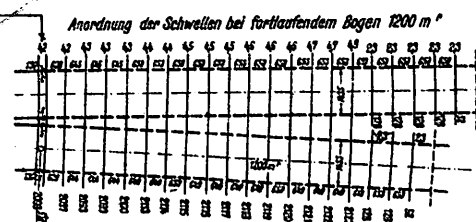


Fahrgeschwindigkeit im Zweiggleis
 $v = 65 \text{ km/h}$

Einfache Weiche
49-1200-1:18,5 r Gz (E)



Fahrgeschwindigkeit im Zweiggleis
 $v = 100 \text{ km/h}$



Fahrgeschwindigkeit im Zweiggleis
 $v = 40 \text{ km/h}$

Zum Aufsatz:

Neuerungen an den Weichen der Deutschen Reichsbahn.

Zum Aufsatz: Neuerungen an den Weichen der Deutschen Reichsbahn.

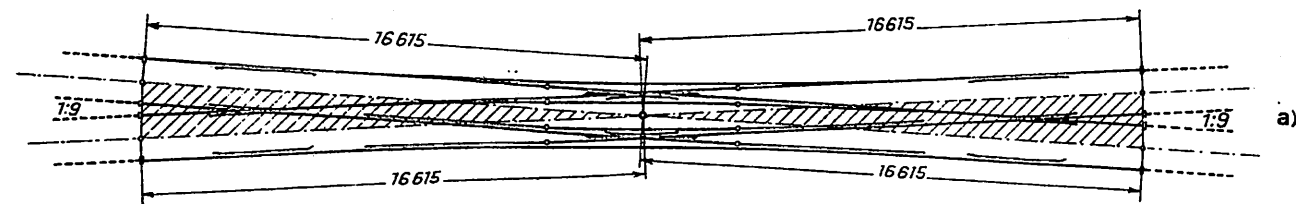
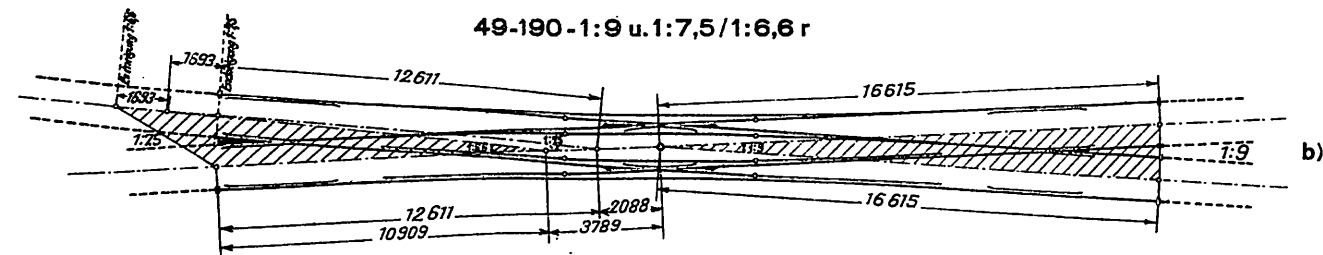
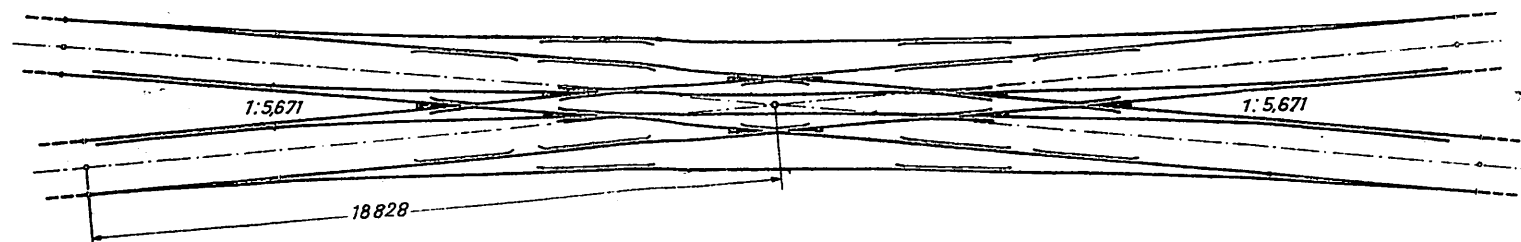
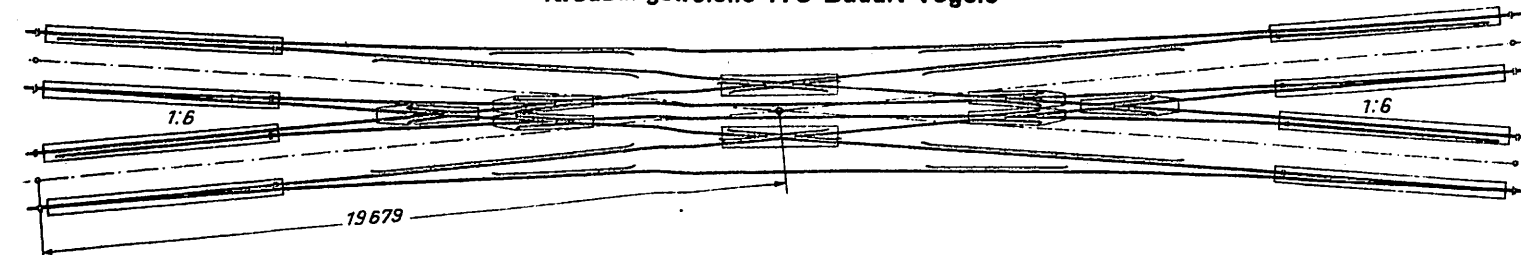
Doppelte Reichsbahn-Kreuzungsweichen
49-190-1:9Regelplan
Blatt 8Regelplan
Blatt 96

Abb. 1. Reichsbahn-Kreuzungsweiche 49-190 a) mit 2 geraden Herzstücken und b) mit einem geraden und einem Bogenherzstück.

Österreichische Kreuzungsweiche 1:5,671



Kreuzungsweiche 1:6 Bauart Vögele



Kreuzungsweiche 1:6,25 Patent Bäseler

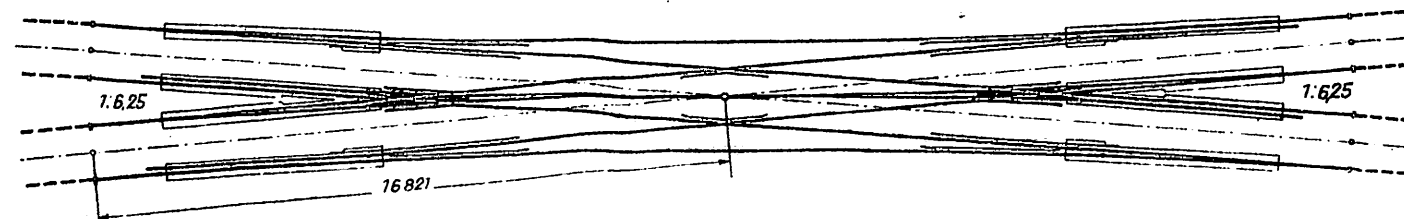


Abb. 2. Vorläufer der Reichsbahn-Kreuzungsweiche mit außenliegender Zunge.

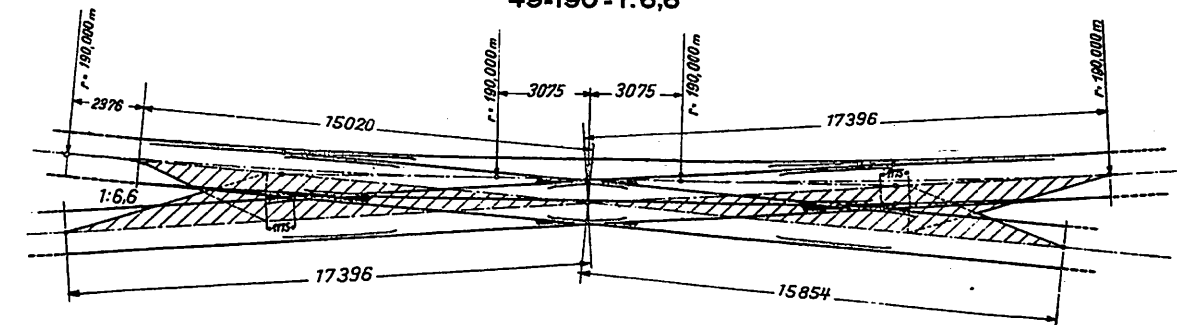
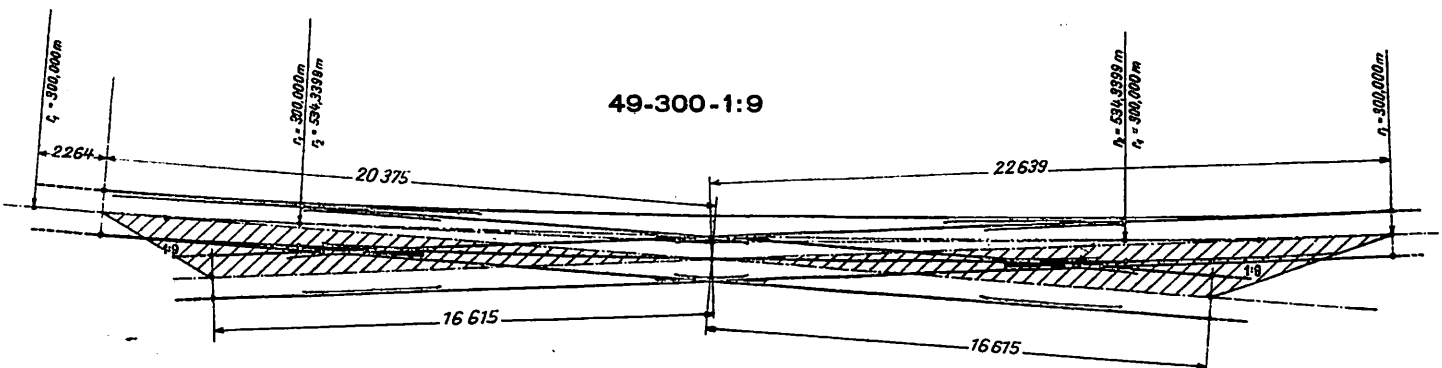
Einfache Reichsbahn-Kreuzungsweichen
49-190-1:6,6Regelplan
Blatt 97Regelplan
Blatt 110

Abb. 3. Einfache Reichsbahn-Kreuzungsweichen mit außenliegenden Zungen und eingezeichneter geometrischer Darstellung.

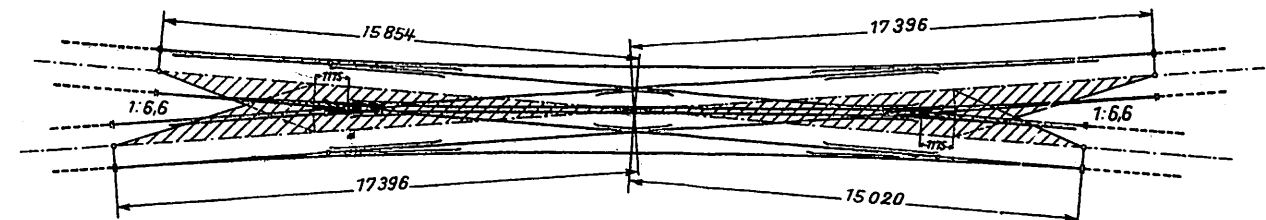
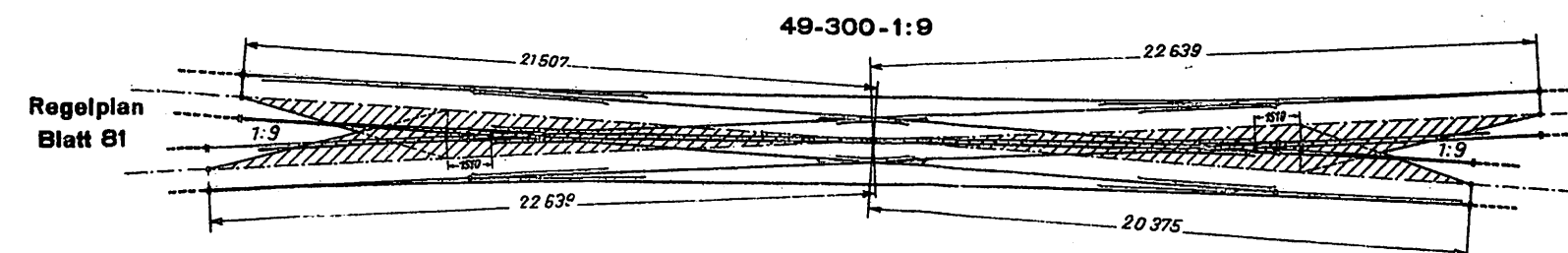
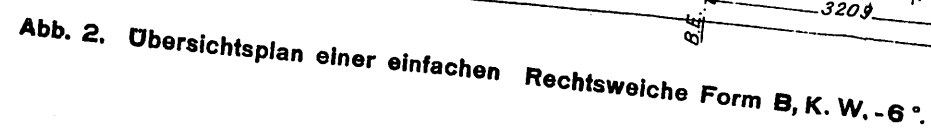
Doppelte Reichsbahn-Kreuzungsweichen
49-190-1:6,6Regelplan
Blatt 85Regelplan
Blatt 81

Abb. 4. Doppelte Reichsbahn-Kreuzungsweichen mit außenliegenden Zungen und eingezeichneter geometrischer Darstellung.

Wirtschaftliche Fortschritte des Eisenbahnwesens



Technical drawing of a bent tongue (Gebogene Zunge) in cross-section. The drawing shows a symmetrical profile with a central vertical channel. Key dimensions and features include:

- Top Section:** A semi-circular top with a radius of 14. The total width is 67, and the width of the flat base is 65,2. The height from the base to the top of the curve is 40,8.
- Inner Profile:** The inner curve has a radius of 20,5. The width of the flat base is 35, and the height from the base to the top of the curve is 36,8.
- Central Channel:** The channel has a width of 7,3 at the top and 7 at the bottom. The height from the base to the top of the channel is 33.
- Bottom Section:** The bottom of the channel has a width of 125. The height from the base to the top of the channel is 120. The width of the flat base is 43,8.
- Angles:** The top corners are marked with angles of 1:3. The bottom corners are marked with angles of 1:5.
- Other Dimensions:** The total height of the profile is 105,5. The width of the flat base is 49,2. The width of the flat base is 18,6. The width of the flat base is 17,9.

Technical drawing of a bent tongue (Gebogene Zunge) in cross-section. The drawing shows a symmetrical profile with various dimensions and slopes. Key dimensions include a total width of 125 at the base, a top width of 67, and a base width of 125. The profile is defined by several radii (14, 200, 50,5, 80) and slopes (1:3, 1:2). The drawing is labeled 'Abb. 7. Gebogene Zunge Schnitt D'.

Abb. 8. Querschnitt der Flügelschiene

Weiche *a* einfache Weiche Form B, K.W.-6°
 " *b* zweiseitige Weiche Form AI, K.W.-6°
 " *c* einfache Weiche Form AI, K.W.-6°

Abb. 1. " c einfache Weiche Form AI, K.W. - 6°
Weichenstraße K. W. - 10° mit einer Weiche Form B, K. W. - 6° als Stammweiche

Abb. 1.



Abb. 2.

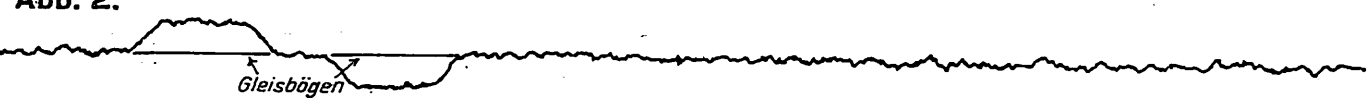


Abb. 1 u. 2 : Schaulinien des neuen Meßgeräts. Bei a eine schlecht liegende Rampe.

Abb. 3.



Abb. 4.

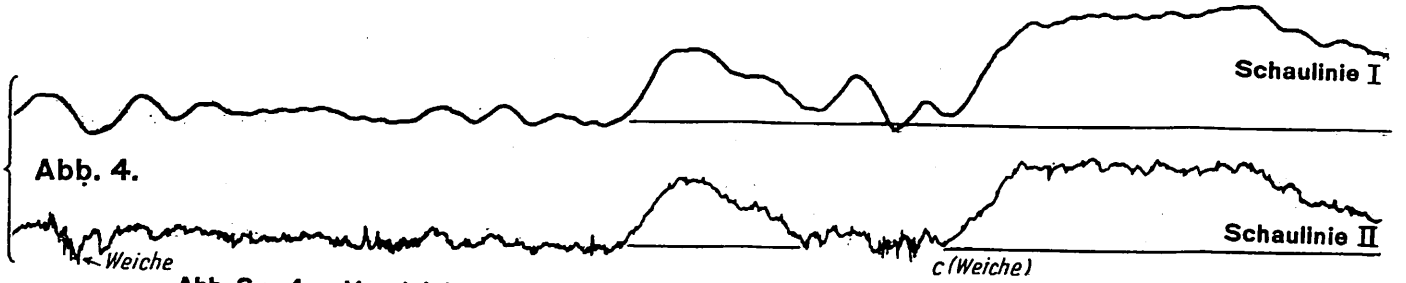


Abb. 3 u. 4 : Vergleichende Aufnahmen mit der alten und der neuen Meßeinrichtung.

Abb. 5 : Schaulinie eines Streckenabschnittes mit starken Riffelbildungen.

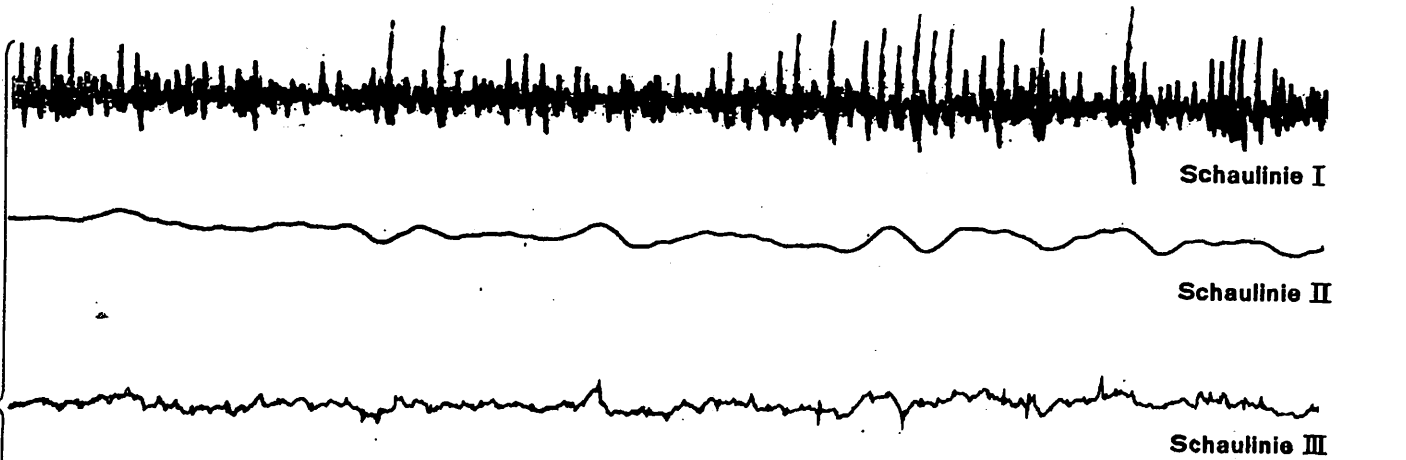


Abb. 8 : Auswirkung von schlecht liegenden Stößen auf die Höhenlinie.



Abb. 9 : Auswirkung von Stößen auf die Höhenlinie.



Abb. 6.

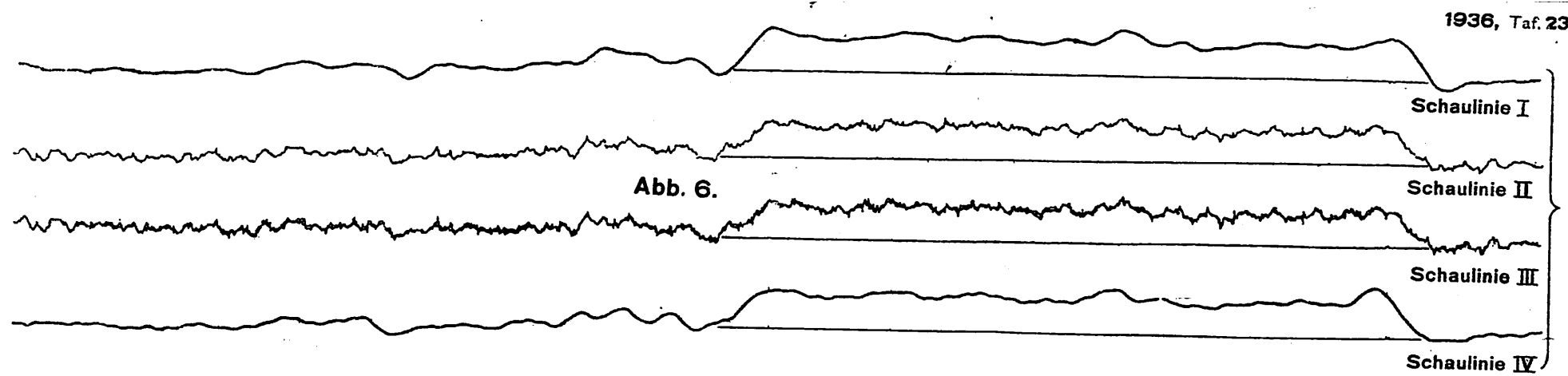


Abb. 7.

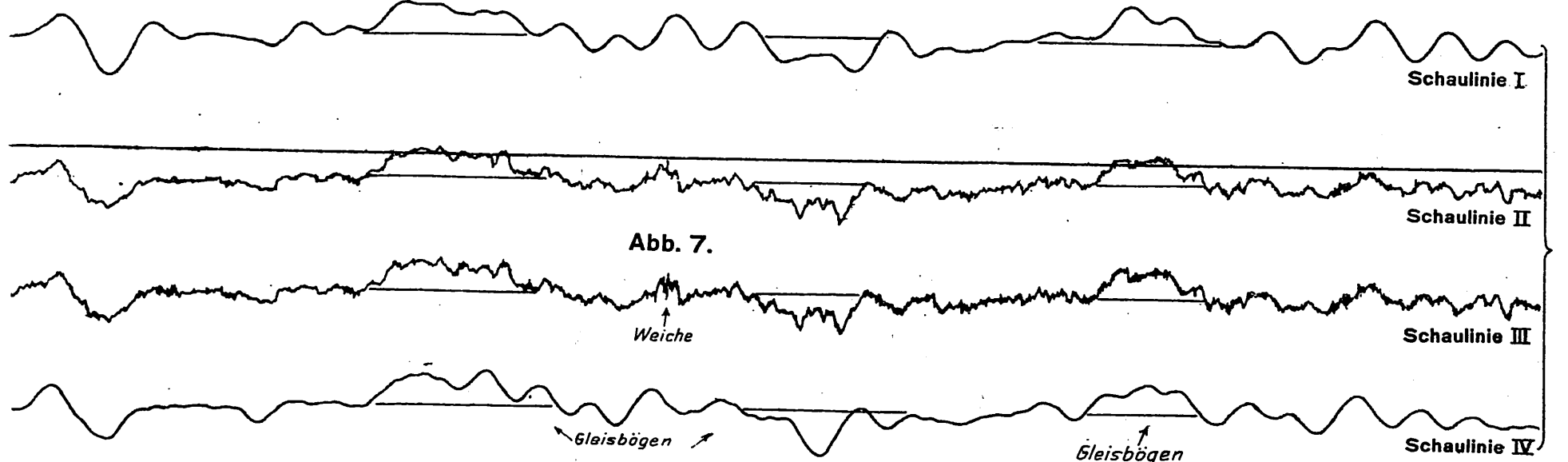


Abb. 6 u. 7 : Vergleichende Aufnahmen mit der alten und der neuen Meßeinrichtung.

Abb. 10 : Unterschied in der durchschnittlichen Überhöhung bei den Schaulinien der alten und neuen Meßeinrichtung.

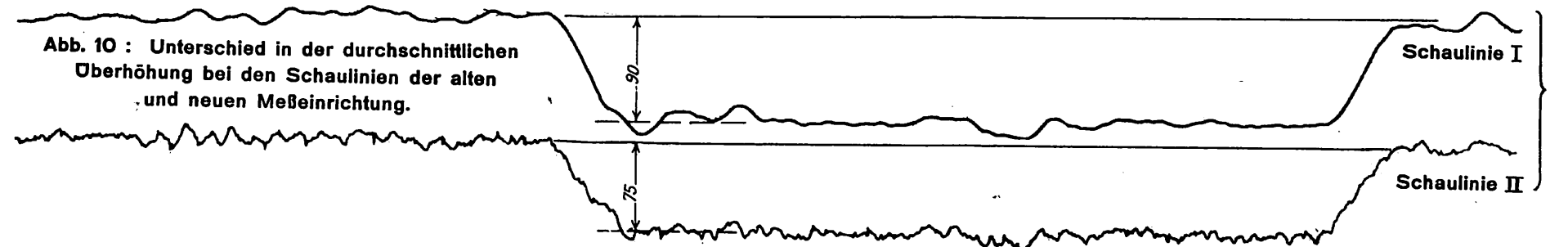


Abb. 11 : a : Überhöhungslinie bei v - 60Km/h. b : Überhöhungslinie bei v - 100Km/h:

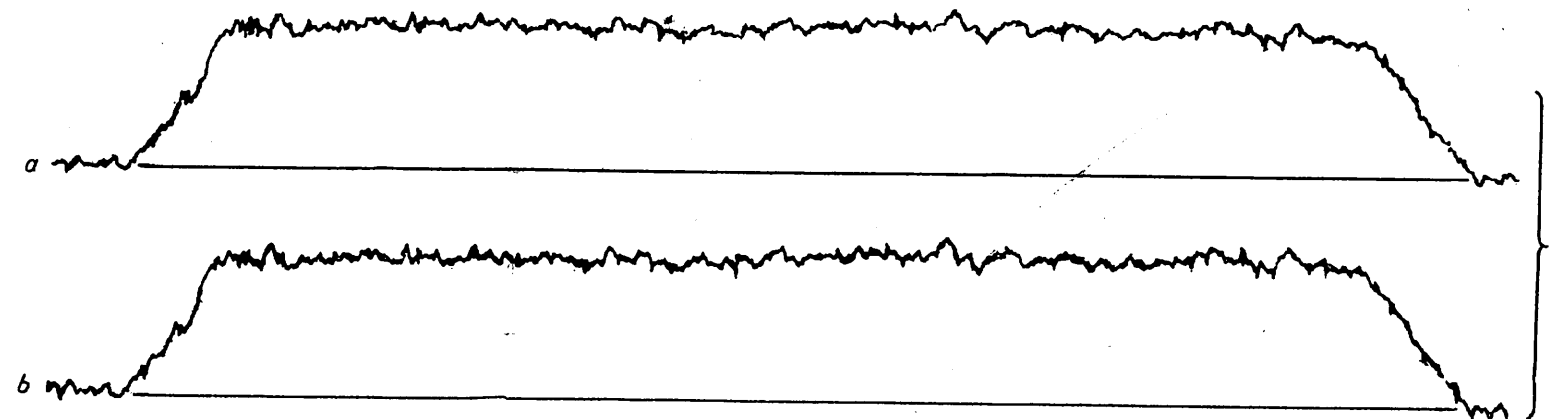
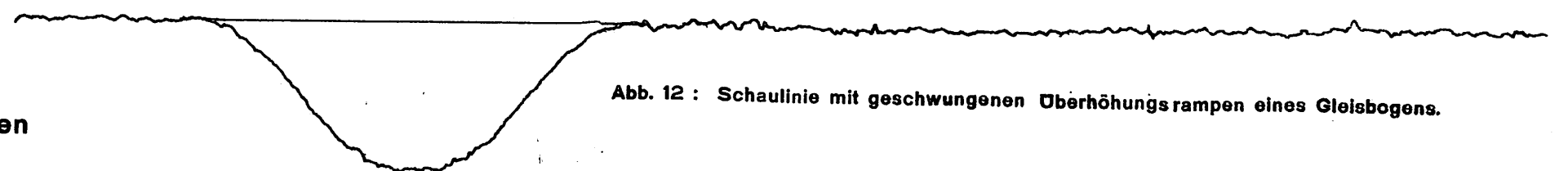


Abb. 12 : Schaulinie mit geschwungenen Überhöhungsrampen eines Gleisbogens.



Zum Aufsatz: Eigenspannungen in Eisenbahnschienen.

Abb. 2. Gewöhnliche Schiene S 49;
1 mal mit Richtmaschine I stehend gerichtet
a - normal abgekühlte Schiene
b - rascher abgekühlte Schiene
c - ausgeglühte Schiene.

Abb. 2.

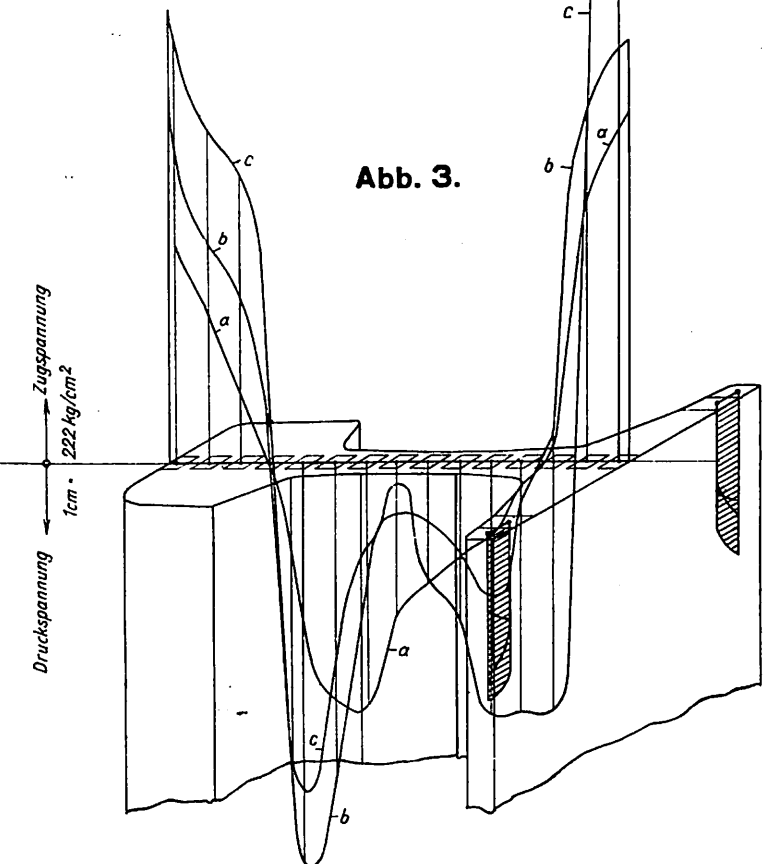
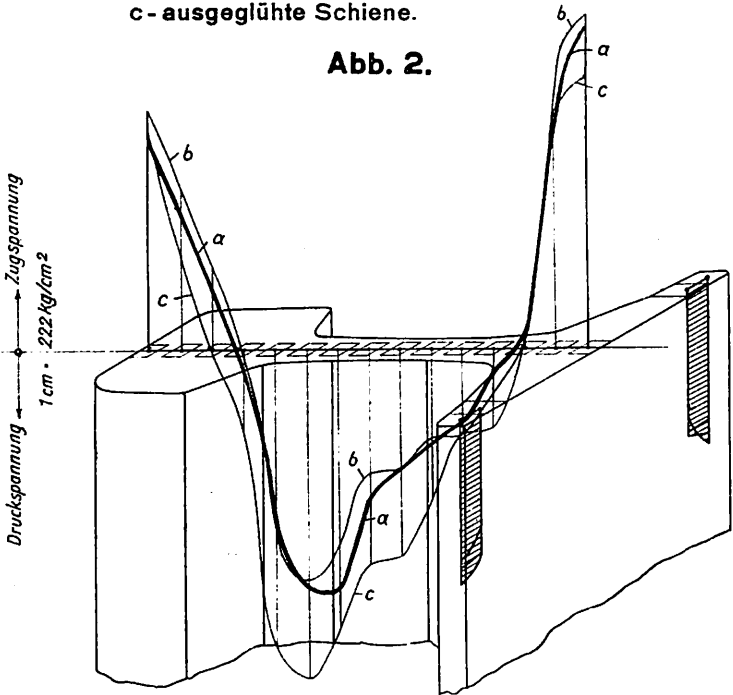


Abb. 3. Gewöhnliche Schiene S49 normal abgekühlt
1 mal stehend gerichtet
a - mit Richtmaschine I (Verkürzung 0,52 ‰)
b - " " II (" 0,74 ‰)
c - " " III (" 1,37 ‰)

Abb. 4. Gewöhnliche Schiene S 49;
normal abgekühlt, 1 mal liegend gerichtet.
Ausgangszustand: über Kopf gebogen.

Abb. 4.

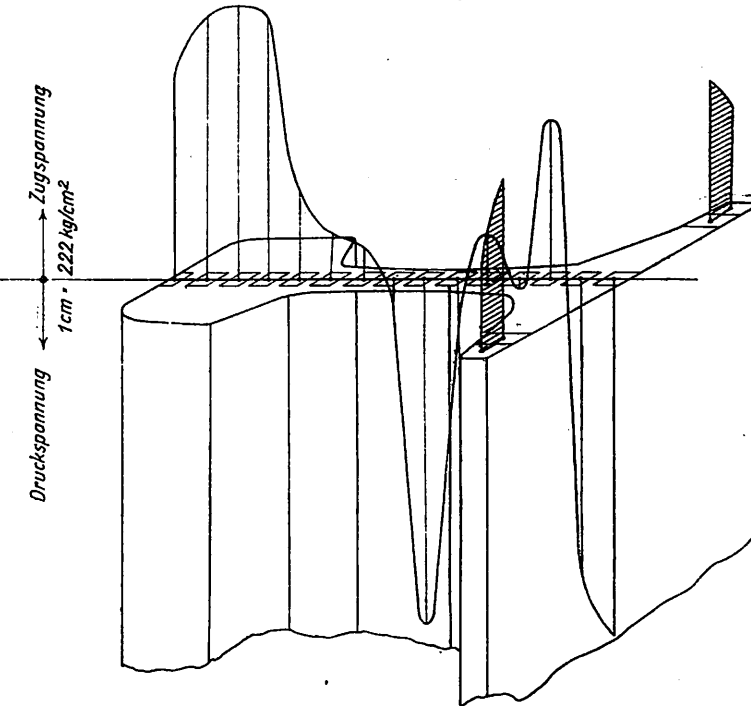


Abb. 1. Gewöhnliche Schiene S49 nicht gerichtet.
a - normal abgekühlt im Schienenstapel
b - rascher abgekühlt alleinliegend

Abb. 1.

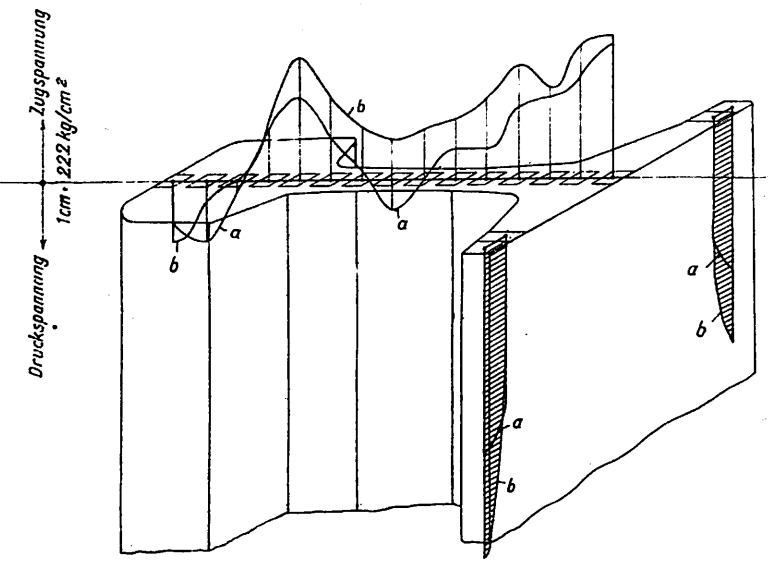


Abb. 5.

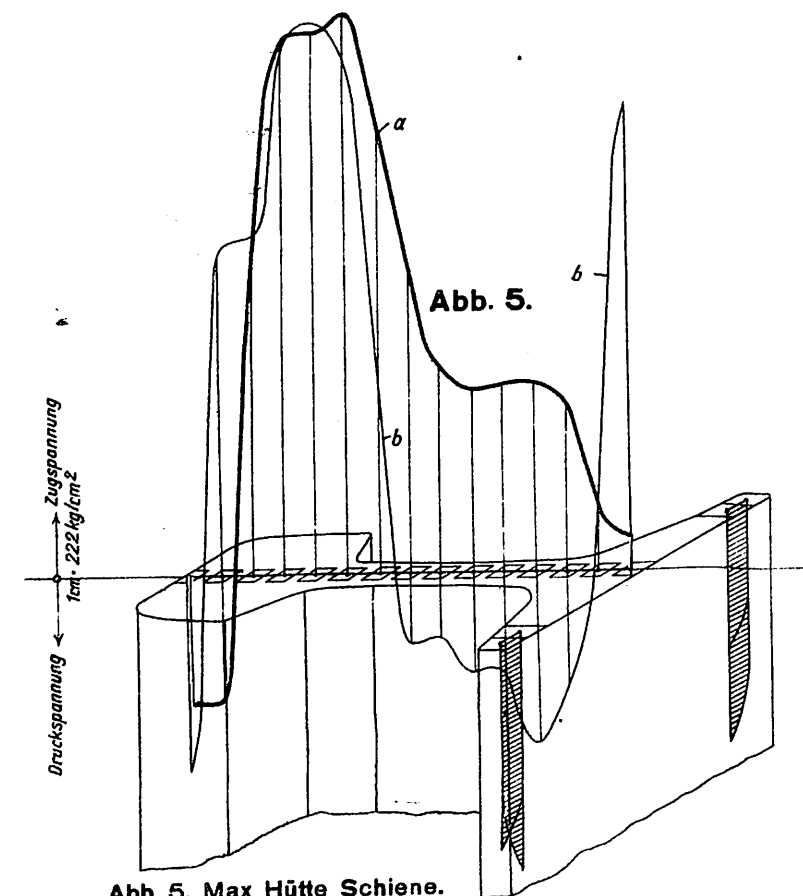


Abb. 5. Max Hütte Schiene.
a - normal hergestellt
b - einmal gerichtet mit
Richtmaschine I (hat nur theoretischen Wert).

Abb. 6.

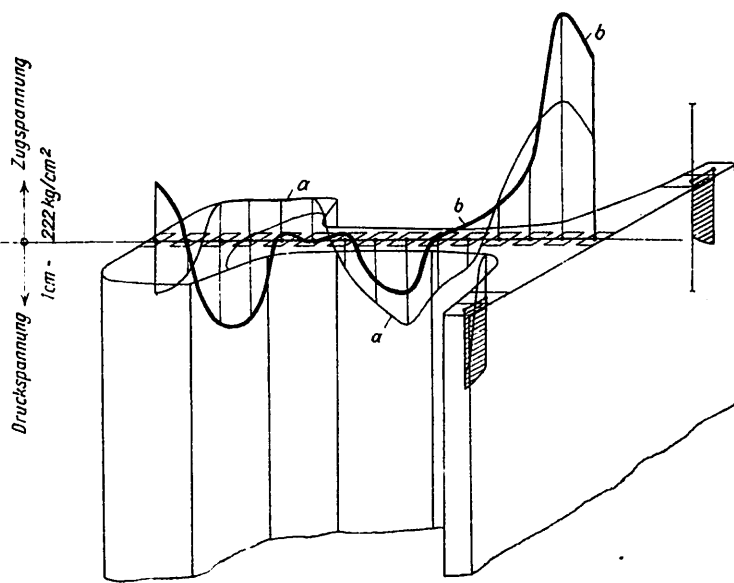


Abb. 6. Verbundgußschiene Klöckner (Georgsmarienhütte)
a - ungerichtet
b - einmal gerichtet

Abb. 7.

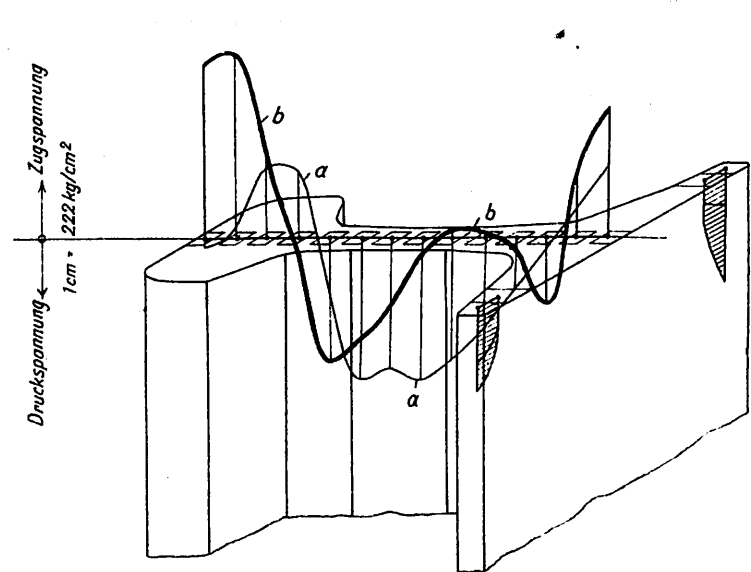


Abb. 7. Verbundschiene Bochumer Verein
a - ungerichtet
b - einmal gerichtet

Abb. 8.

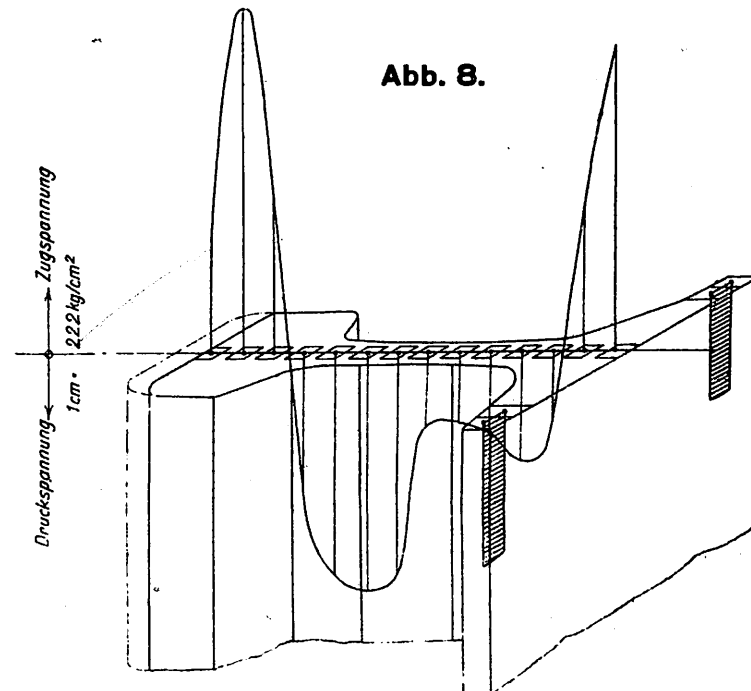


Abb. 8. Gewöhnliche Schiene ist S49 normal gekühlt,
einmal gerichtet. Sieben Jahre im Betrieb gelegen.