

Zum Aufsatz: Fließbetrieb mit Schienenfahrzeugen in Eisenbahnbetriebswerken.

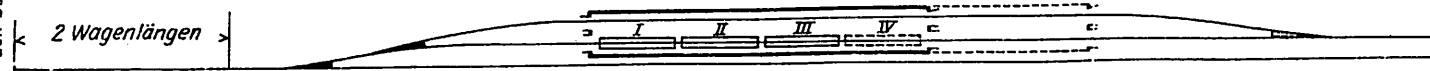


Abb. 1.

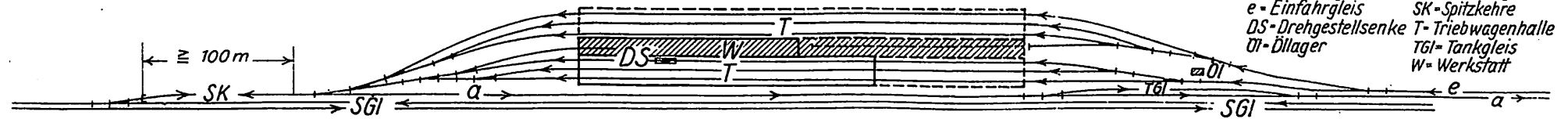


Abb. 2.

a - Ausfahrgeis
 e - Einfahrgeis
 DS - Drehgestellsenke
 G - Güterwagenhalle
 DI - Dillager
 P - Personenwagenhalle
 W - Werkstatt
 SGI - Streckengleise
 SK - Spitzkehre
 T - Triebwagenhalle
 TGI - Tankgleis
 UGI - Umsetzgleis

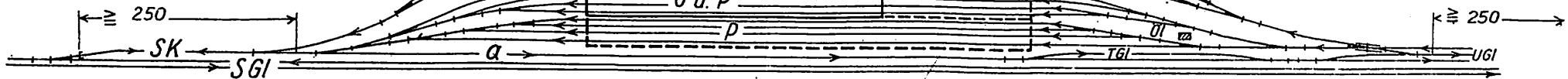


Abb. 5.

a - Hebebühne, b - Hebezeug, c, d - Gleiskammern, e - Ersatzdrehgestell

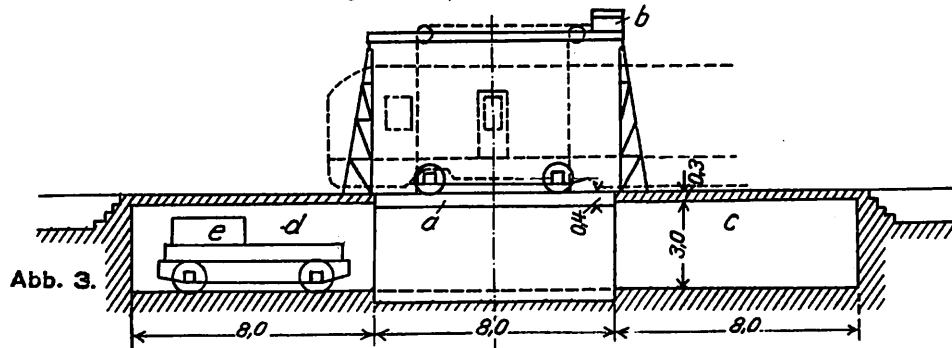


Abb. 3.

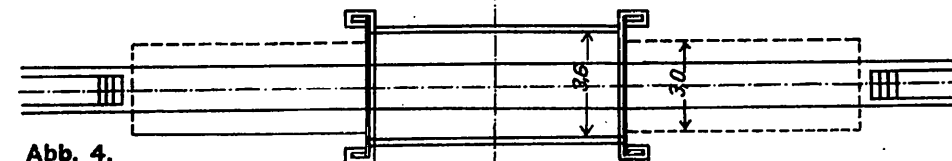


Abb. 4.

Abb. 3 u. 4 Drehgestellsenke

a, b, c - Hebebühnen, d - Laufkran, e - Werkstattsschacht

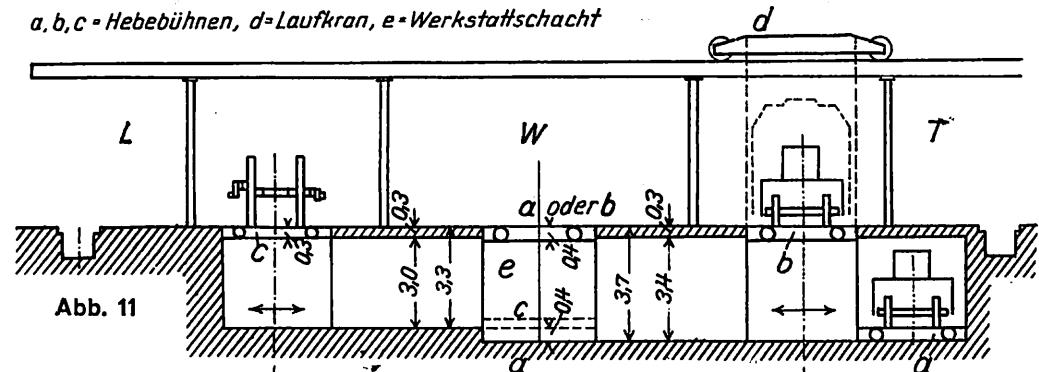


Abb. 11

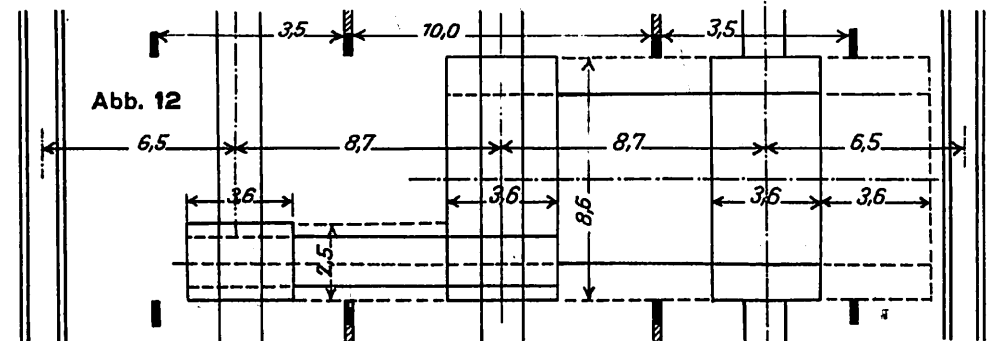
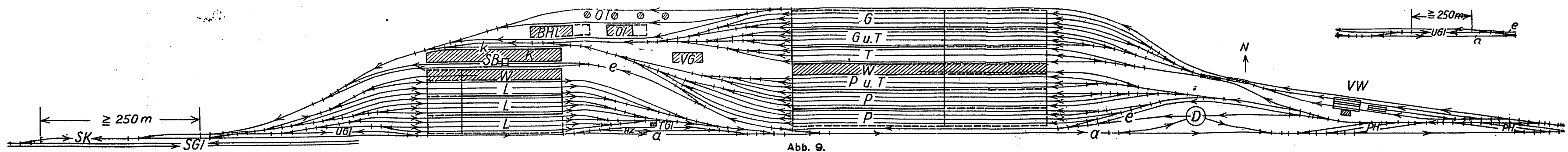
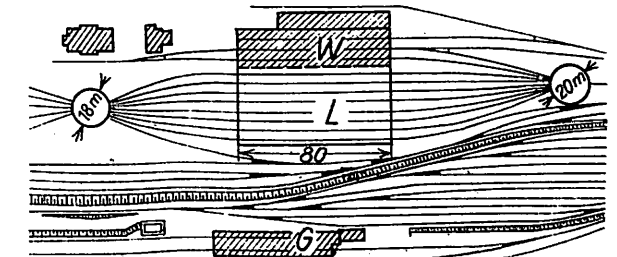
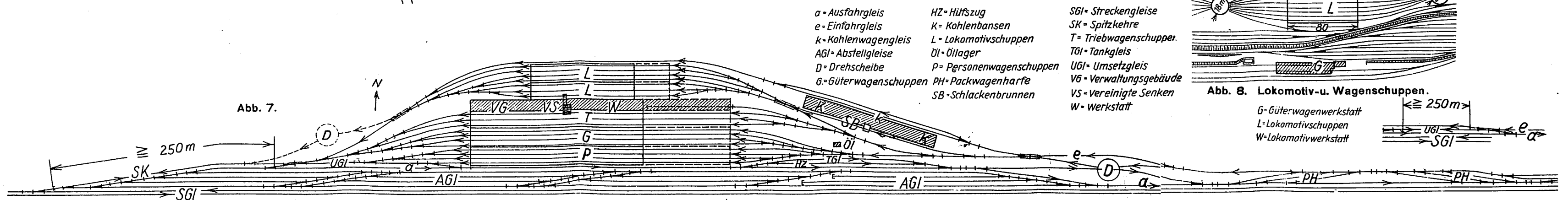
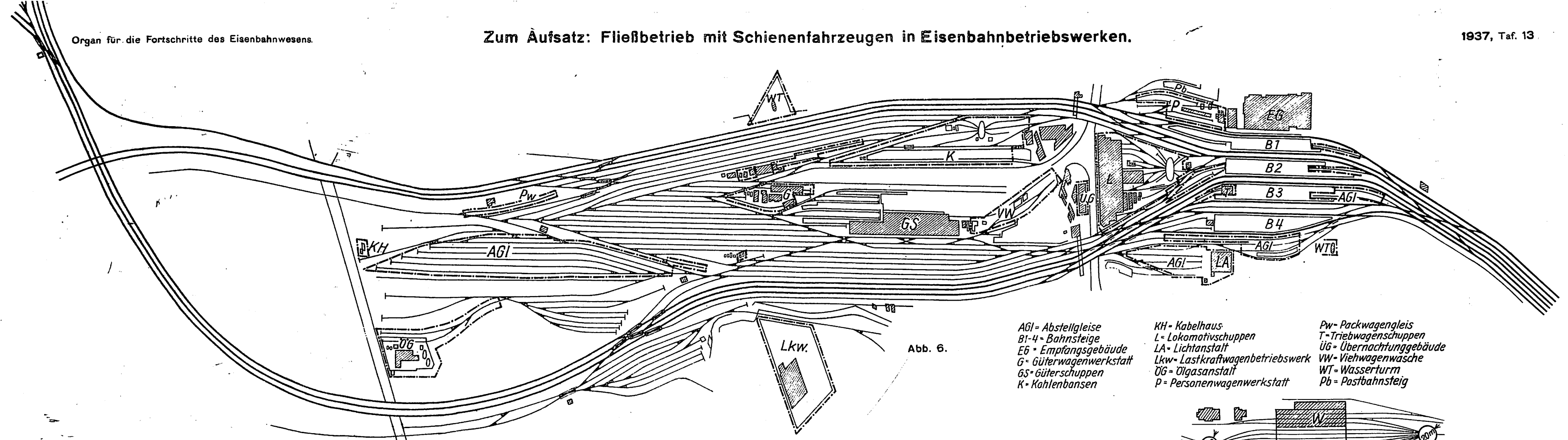
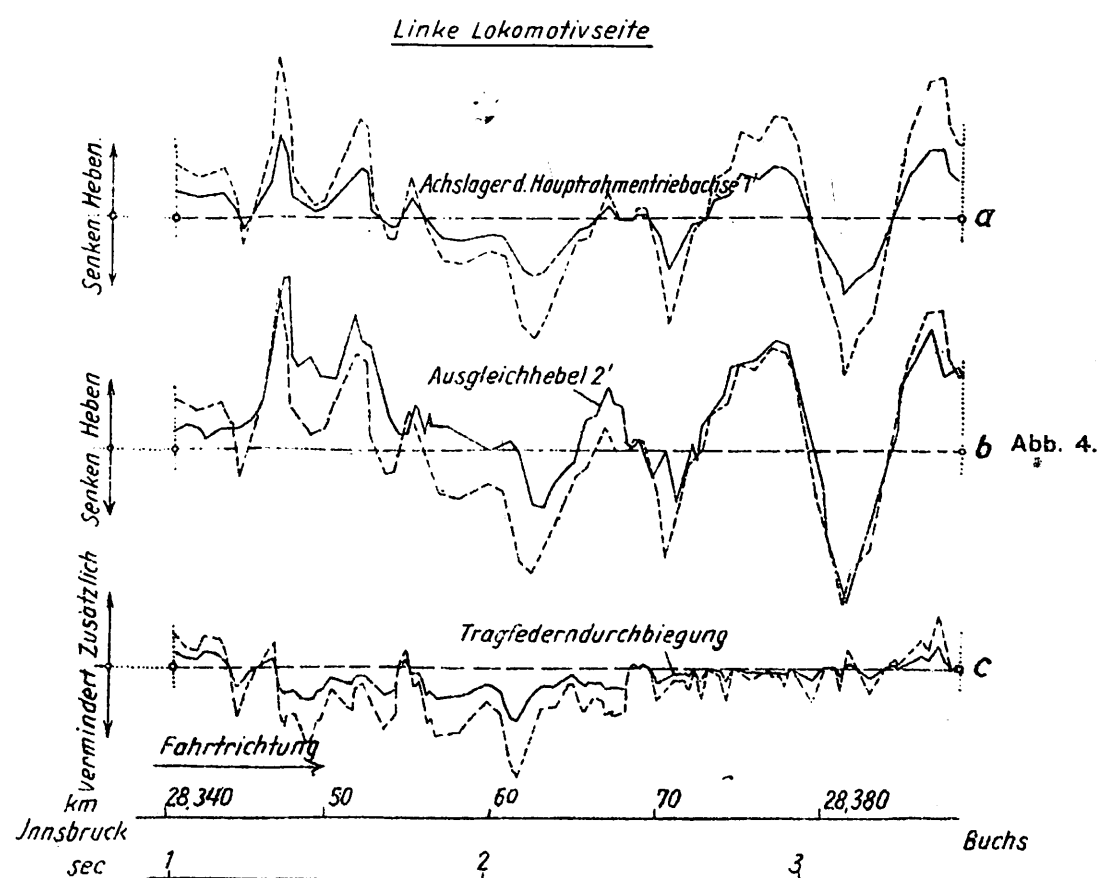
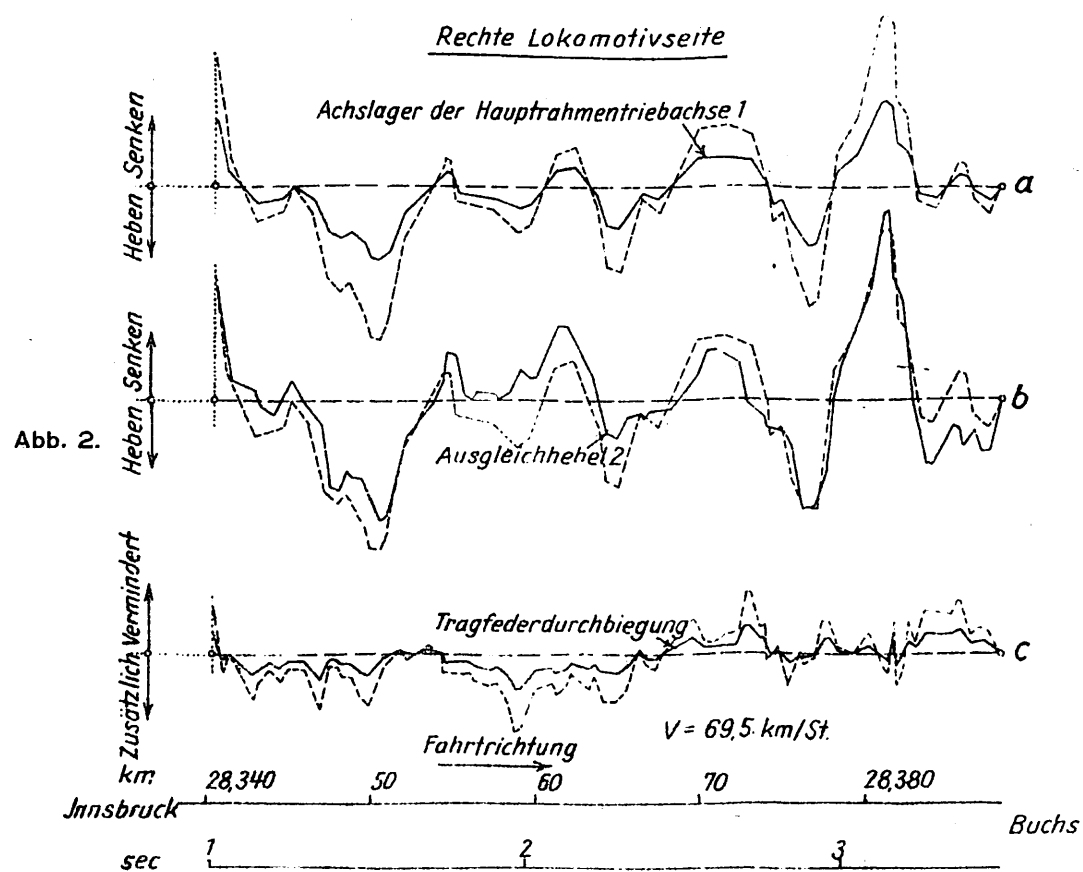
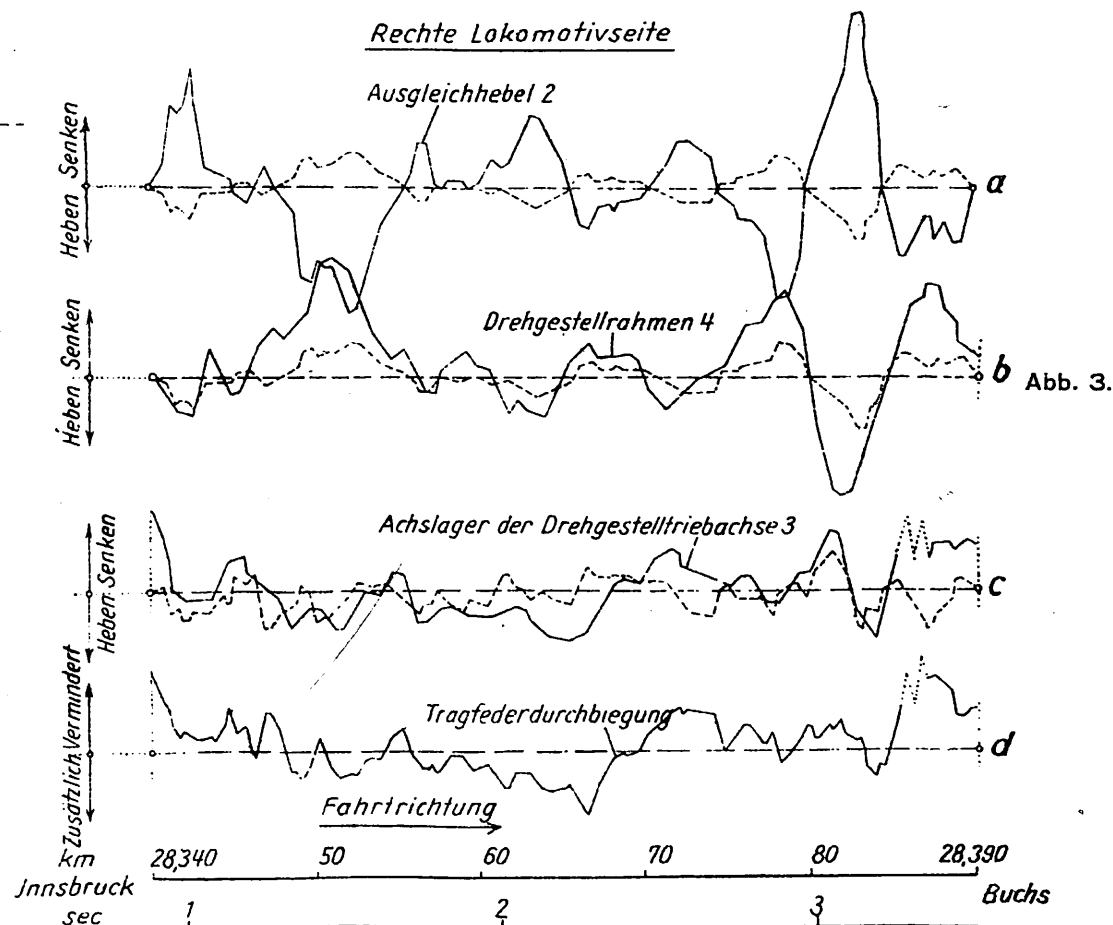
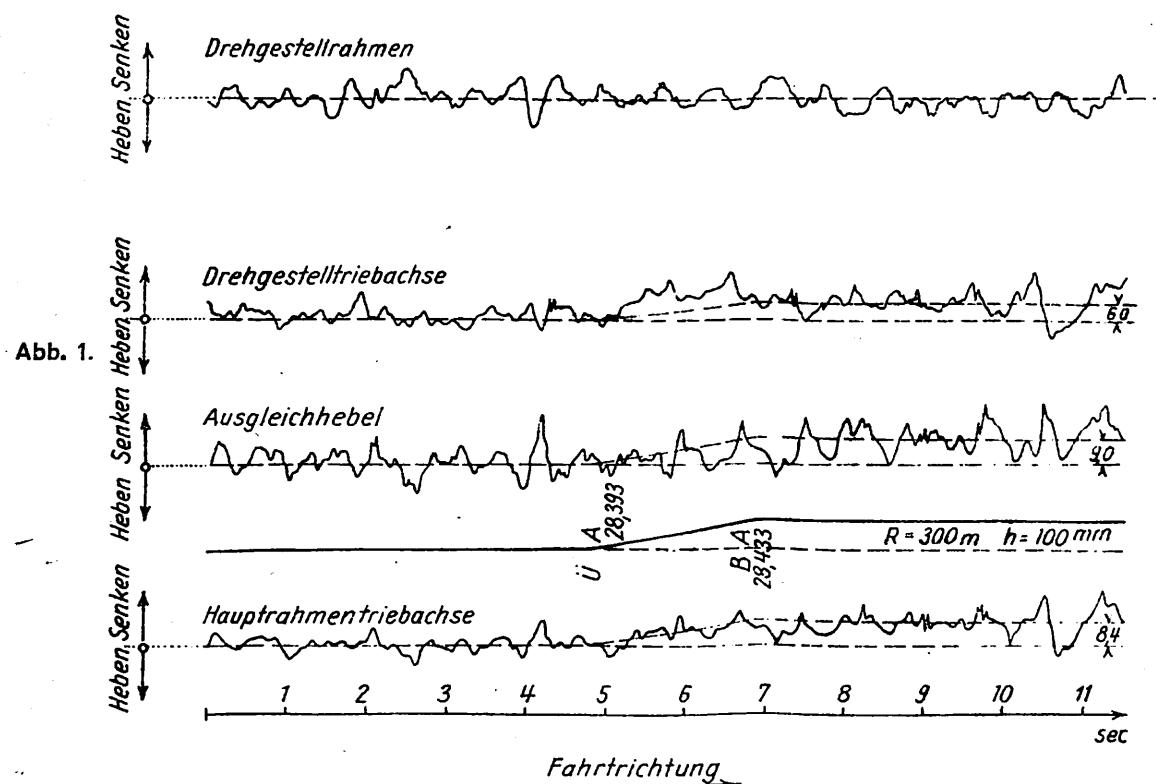


Abb. 12

Abb. 11 u. 12 Vereinigte Achs- und Drehgestellsenke.

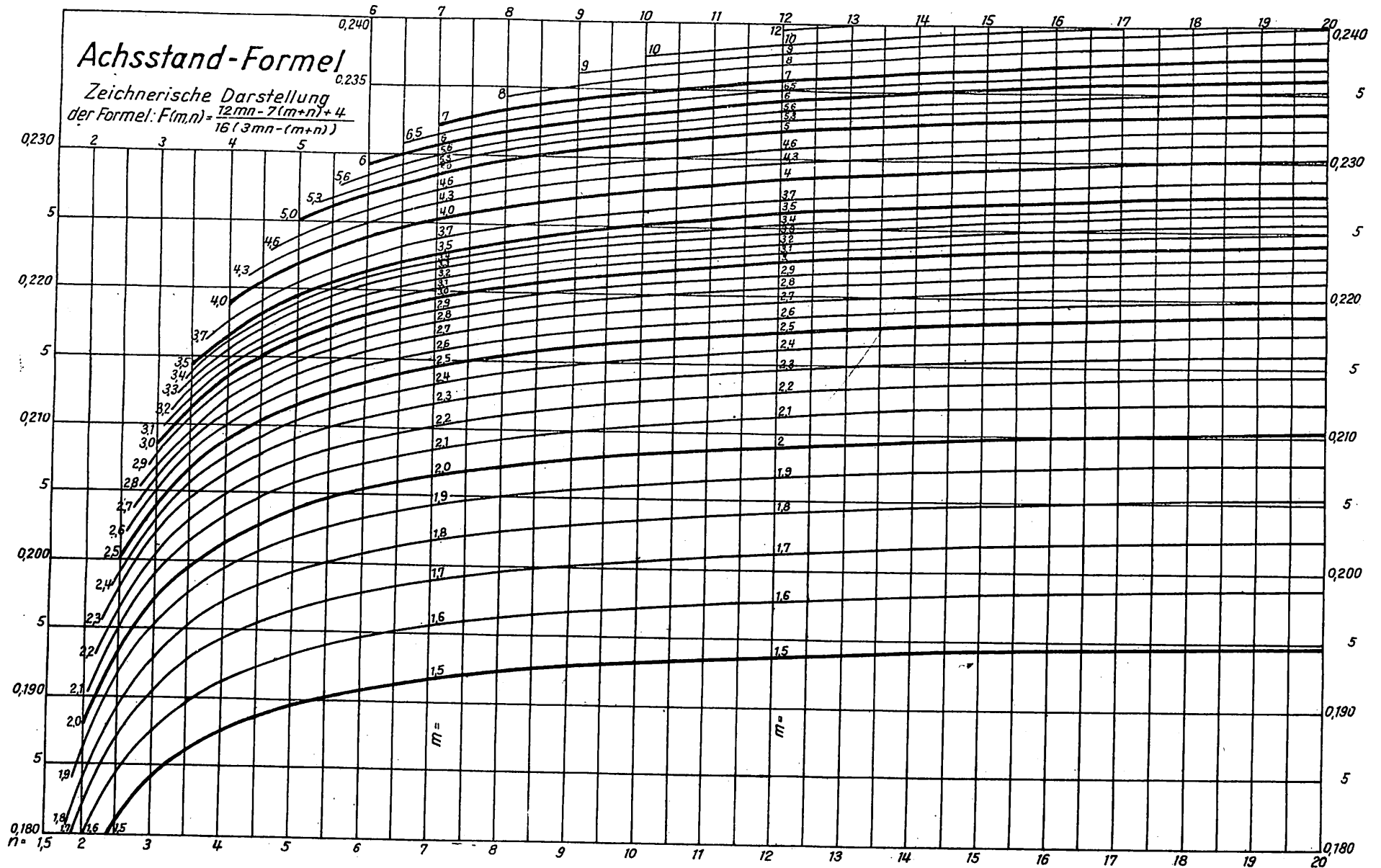


Zum Aufsatz: Untersuchungen am Federausgleich einer elektr. Schnellzuglokomotive.



Zum Aufsatz :

Die einheitliche Berechnung des Oberbaues im Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.



Zum Aufsatz: Aus den Anfängen des deutschen Lokomotivbaues.

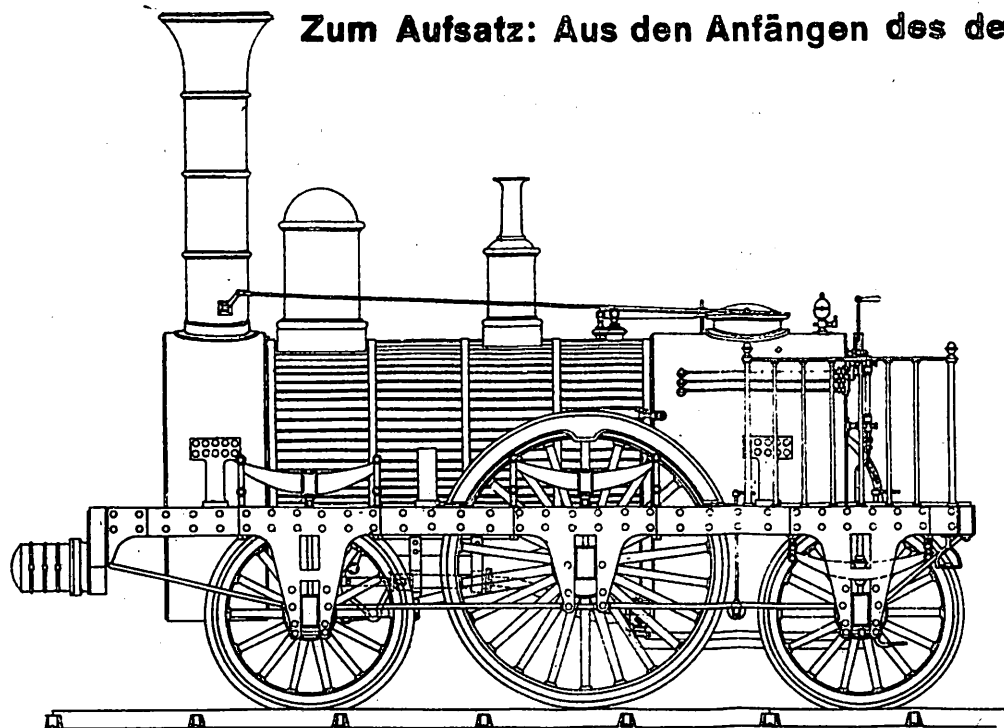


Abb. 1.

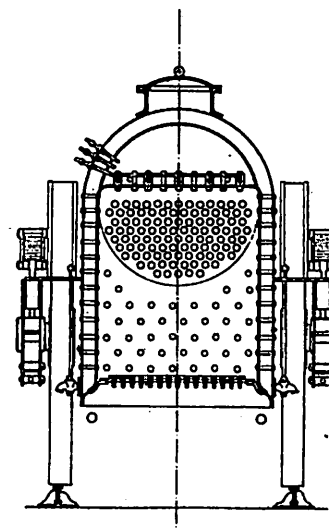


Abb. 2.

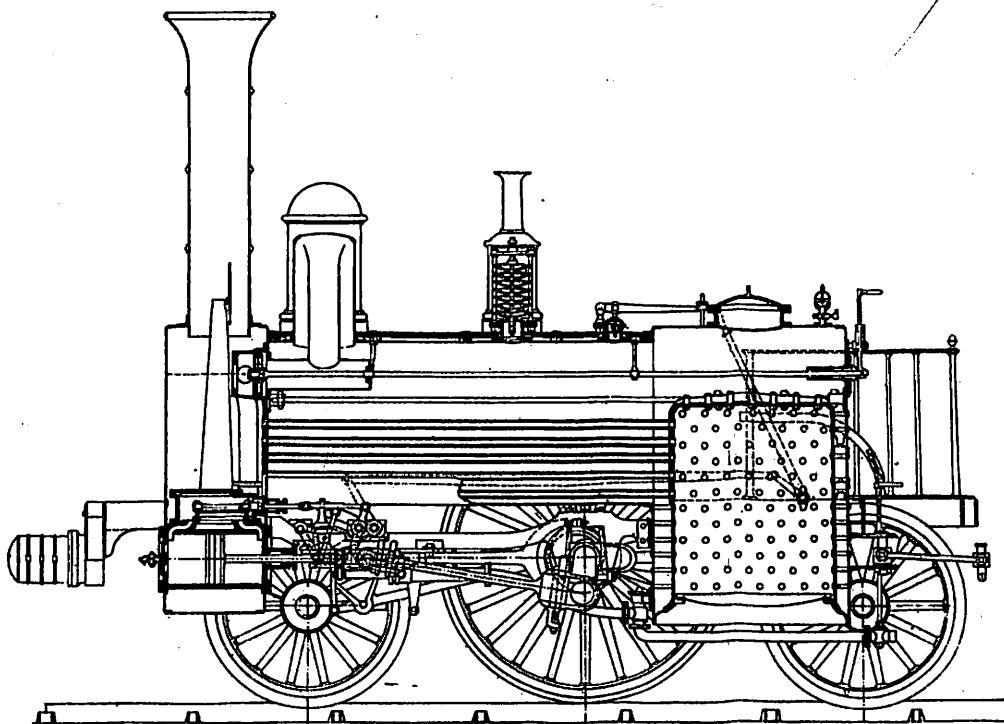


Abb. 3.

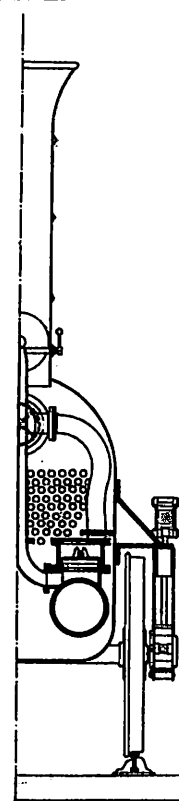


Abb. 5.

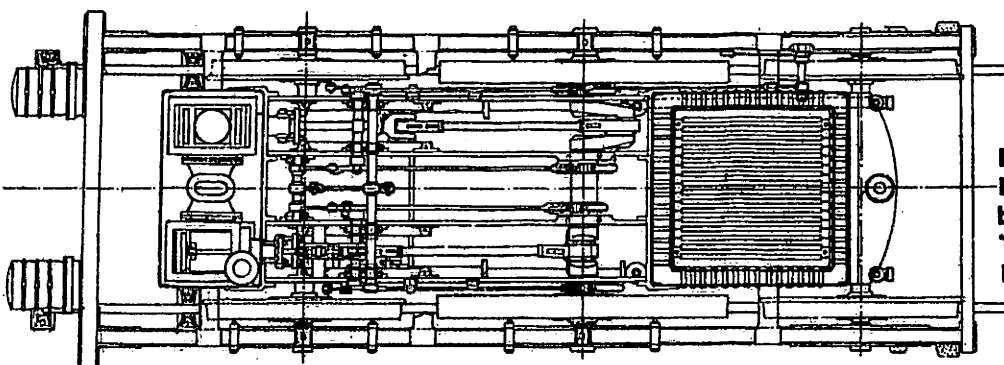
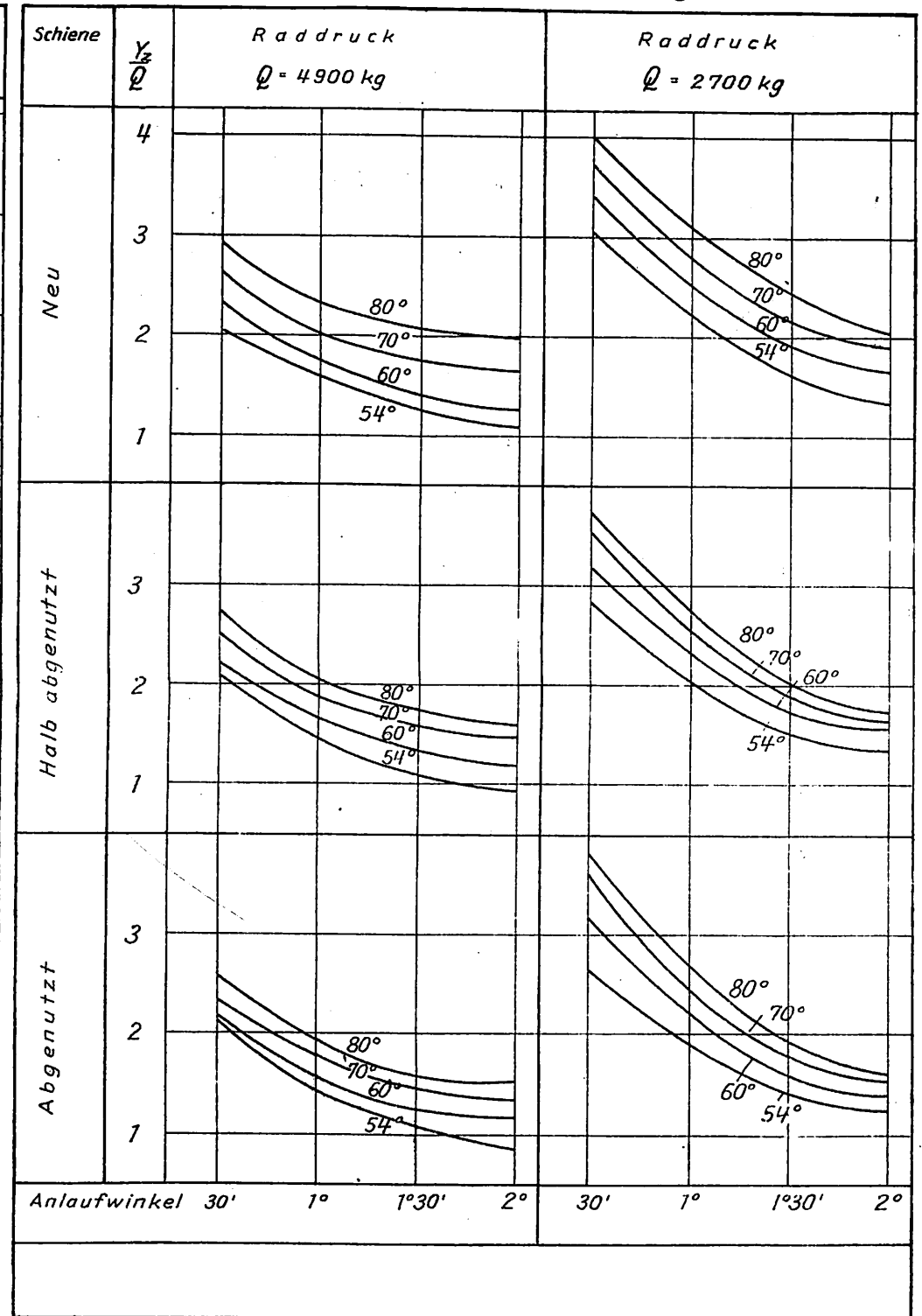
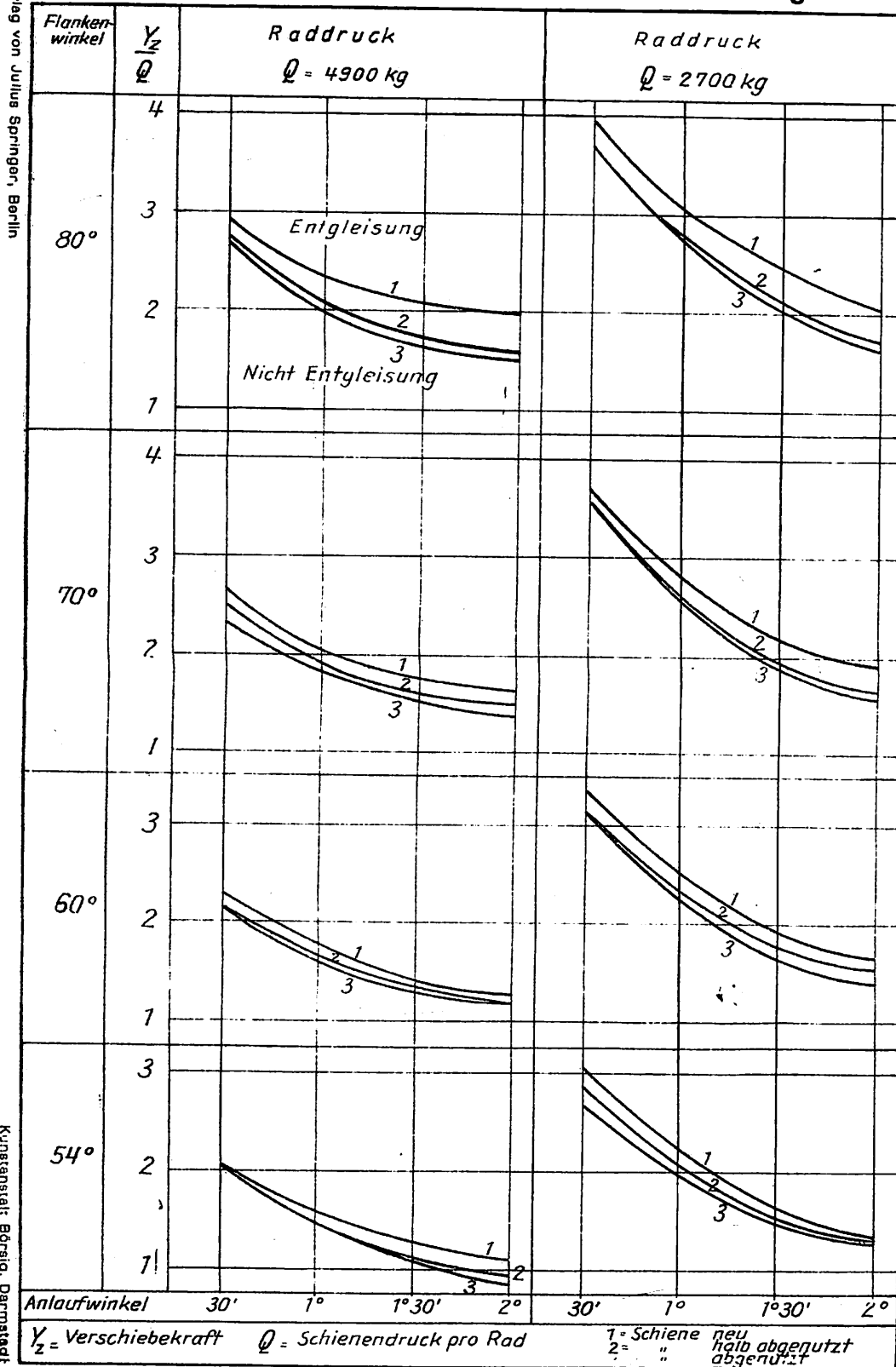


Abb. 4.

Lokomotive „Ruhr“, Jacobi, Haniel und
Huyssen 1840 F. Nr. 1. später; Taunus-
bahn „Rhein“.
Tr 318/457/1829: A 1753 + 1753; R 1,03;
H 4,7 + 32,6; KSO 1753.

Zum Aufsatz: Versuchswise Bestimmung der zur Entgleisung eines führenden Rades nötigen Kraft.



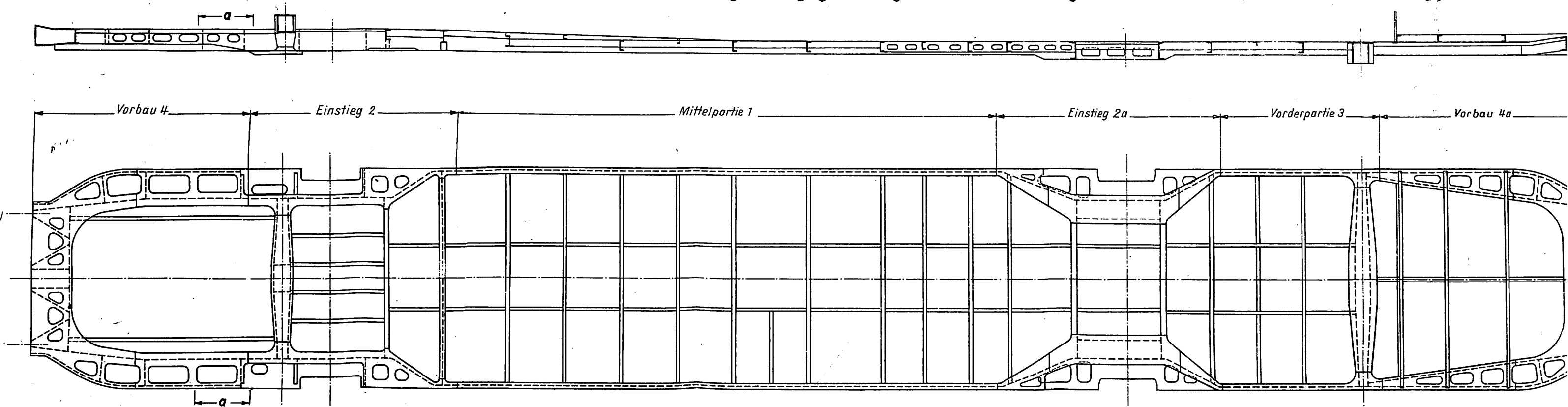
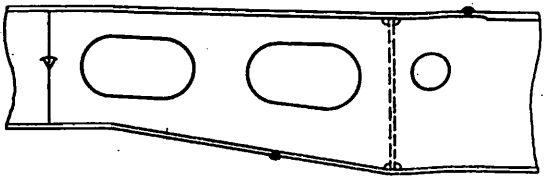


Abb. 1. Schweißplan zum Untergestell der vierachsigen VT-Wagen.

Teil „a“ zu Abb. 1.



Die Verbindungsstellen in den Ober- und Untergurten und dem Steg sind gegenseitig versetzt.

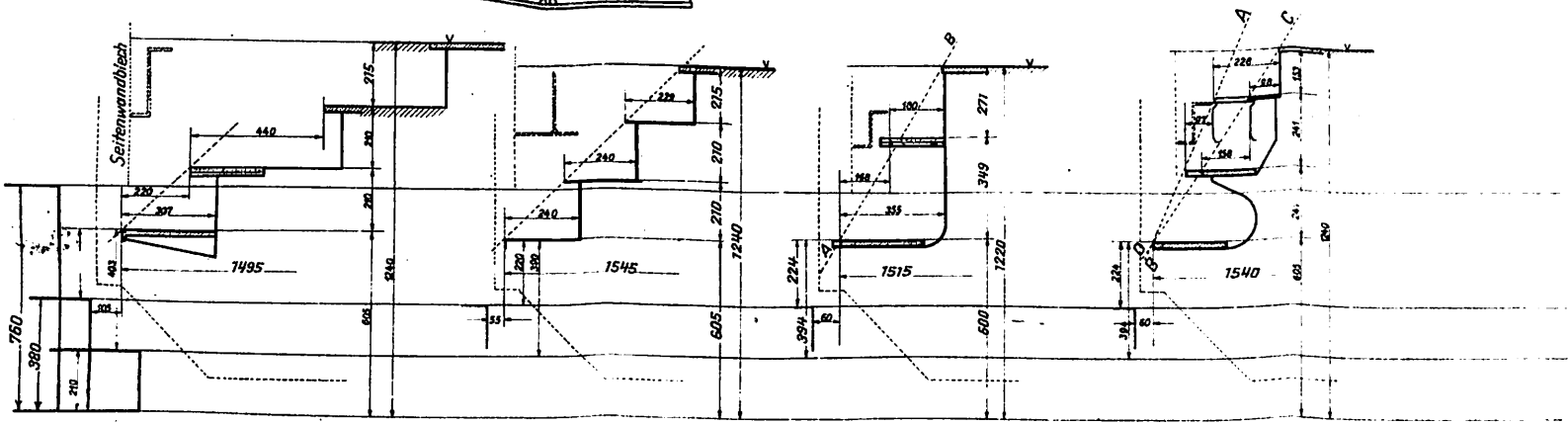


Abb. 3. Einstiegpartien.

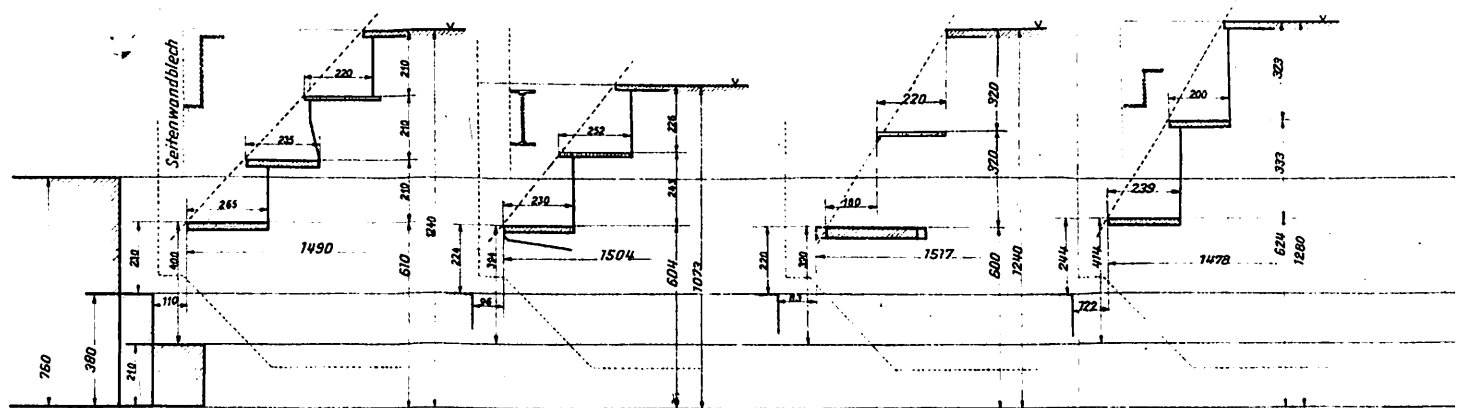
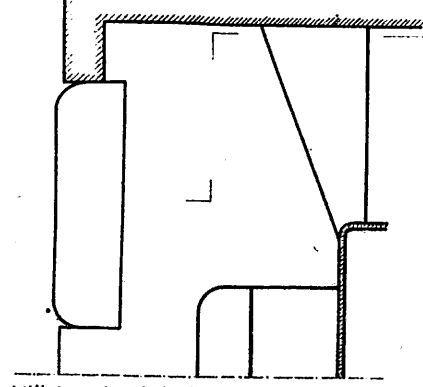
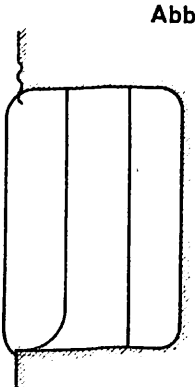


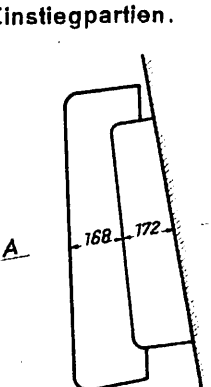
Abb. 4. Einstiegpartien.



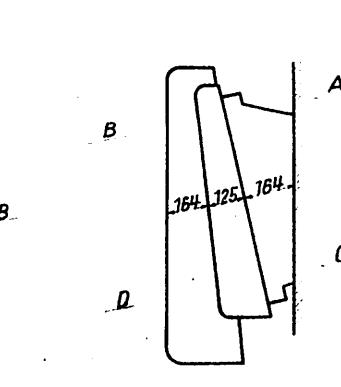
Miteinstieg beim Wechselstrom-Aussichts-Triebwagen.



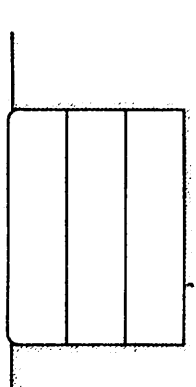
Einstieg beim Verbrennungs-Aussichtstriebwagen



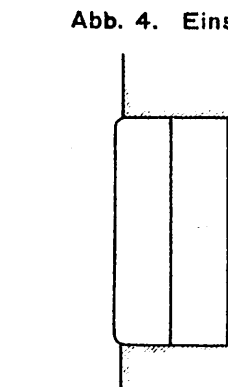
Einstieg beim 4-achsigen Beiwagen zum dieselmech. Triebwagen



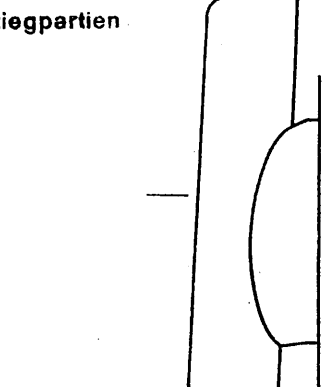
Einstieg beim 4-achs. dieselmech. Triebwagen.



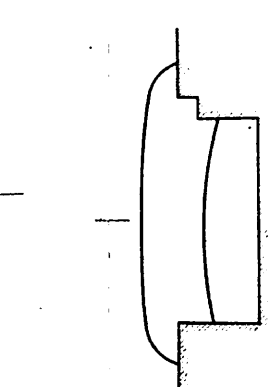
Miteinstieg bei Wechselstrom 3-teiligen- und Schnelltriebwagen (160 km)



Einstieg beim 360 PS Nebenbahntriebwagen



Einstieg beim Einheits D-Zugwagen



Miteinstieg beim Schnelltriebwagen Bauart Leipzig

Zum Aufsatz: Die dreiteiligen Triebwagenzüge mit elektr. Kraftübertragung der Niederländischen Eisenbahnen.

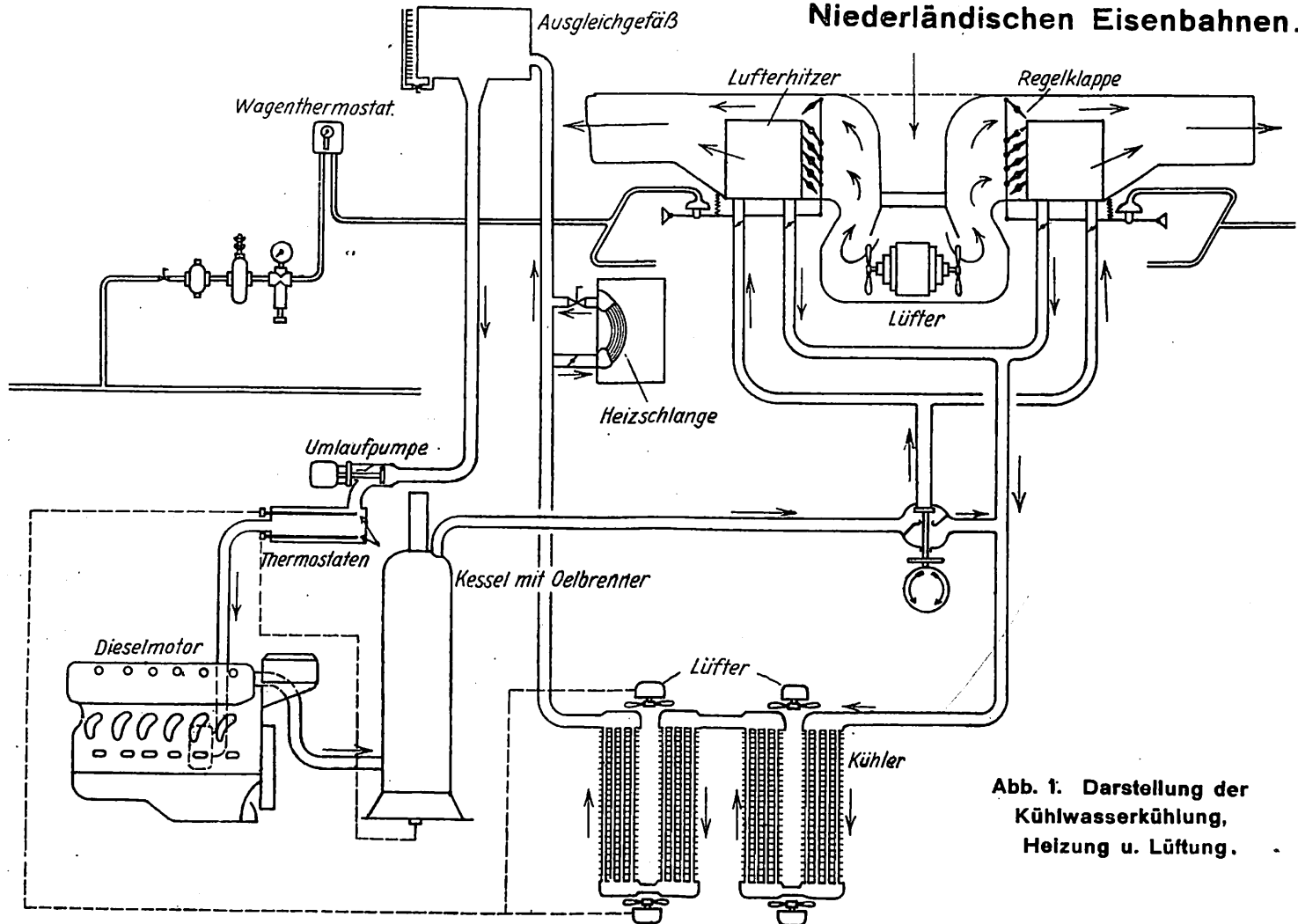


Abb. 1. Darstellung der
Kühlwasserkühlung,
Heizung u. Lüftung.

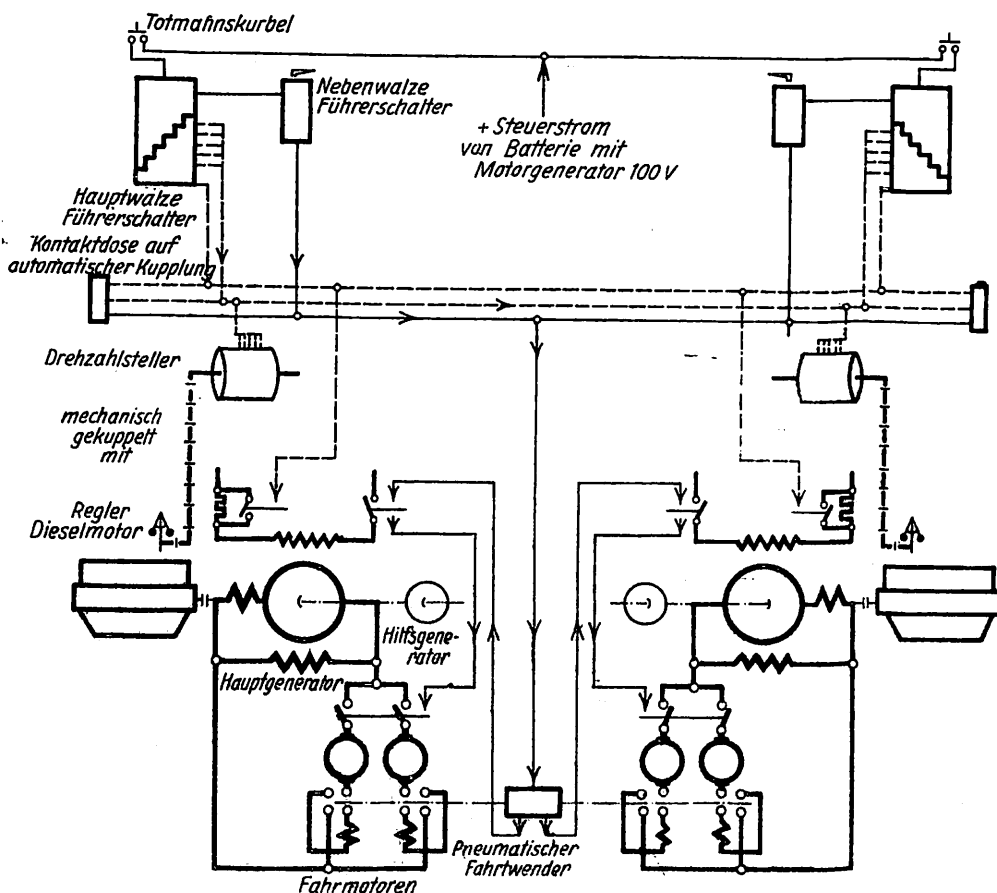
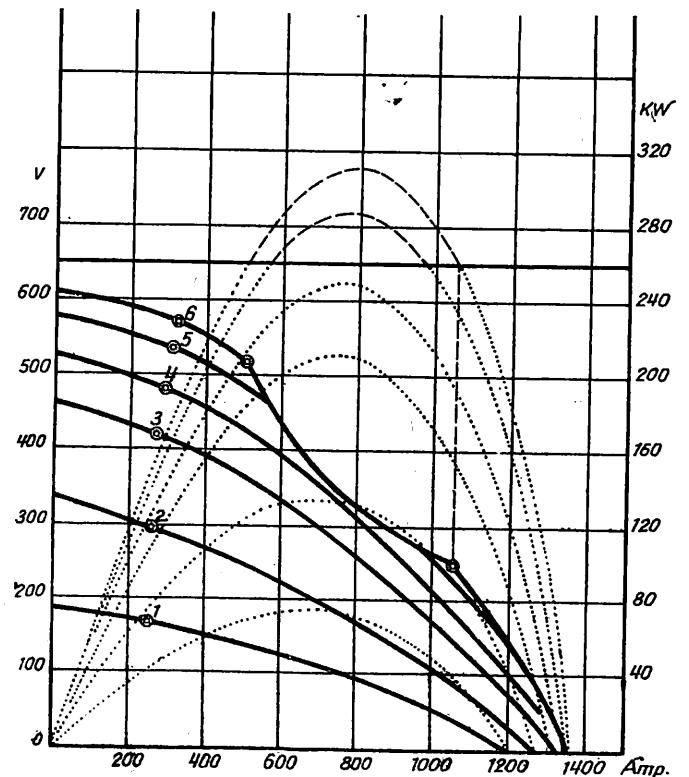


Abb. 2. Starkstrom- und Steuerstromschaltbild.



Fahrstellung 1: 55 km/h. Fahrstellung 4: 110 km/h.
" " 2 85 " " " " 5: 120 " "
" " 3 100 " " " " 6: 130 " "

Abb. 3. Kennlinien des BBC-Stromerzeugers.

Kunstanstalt Börsig, Darmstadt

Luftkanäle

Beleuchtungskontrollschrank

Zugführertisch

Schrank

Frauen

Männer

Radio

Tisch

Wirtschaftsraum 40 Plätze

Vordere Bar

Rückwärtige Bar

Gepäckabteil

3438

9423

3277

17355

24 231

24 980

Drehzapfen Abstand

9144

2387

3438

Belüftungsschrank

Gepäcknetz

Raum für Gepäck unter den Sitzen

710

1054

Damen-Clubzimmer 4 Pl.

Gepäckschrank

Wagen 2.Kl.(Wohnwagen) 52 Plätze

Gepäckschrank

Wasserkühler

Herren-Clubzimmer 10 Plätze

3683

2438

14072

17289 Drehzapfen Abstand

5410

3438

23165

Küche-Plan:

- Küchen-Herd
- Anrichte
- Kühl-schrank
- Küche
- Tisch
- Speisekammer
- Wäschschrank
- Tisch
- Kühl-schrank
- Speiseraum 48 Plätze
- Barschrank

Abmessungen:

- 375
- 3438
- 5500
- 3050
- 1776
- 17355 Drehzapfen Abstand
- 24 231
- 12128
- 3438
- 1777
- 37

4.

Wasserkühler

Frauen

Männer

Gepäckschrank

1054

Biberschwanzwagen 26 Plätze

Gepäcknetz

Aussichtsabteil 12 Plätze

3683

2438

1275

14580

17289 Drehzapfen Abstand

3438

5.

Schaff-Innen

Motor

Batterie

Luftbremse Einrichtung

Post-Abteil

Gepäck Abteil

Kontrollschrank

406

3734

7772

18287

9640

25755

7531

3734

406

Obstkühlschrank 1676 432 1676 Schreibpult

Kühlschrank 2145 Küche Speisekammer

Herd 211 Kahlen Dameherd Kühl-schrank

Geschirrschrank 1092 642 2826 Speiseraum Flaschenkühlschrank

Wäscheschrank Stewardschrank

330 850 3830 2540 1016 1578 483 18668 10585 1073 211 406

22402 3734

[illegible]

71.

Detailed floor plan of the first-class dining room (Erst-Klasse Speiseraum) of the ship "Hannoversche". The plan shows two main sections: a left section with circular tables and a right section labeled "Aussichts-Abteil" with rectangular tables. Key areas include a "Damen-Schrank" (ladies' closet), "Herren-" (gentlemen's area), "Exit", "Buffet", and "Speisebank" (dining bank). Dimensions are provided in millimeters along the top and bottom edges.

Abb. 5 bis 11: Denver-Zephyr-Schlafwagenzug.

Zum Aufsatz: Die Hauptablaufanlage der Gefällbahnhöfe bei flacher Geländegestaltung.

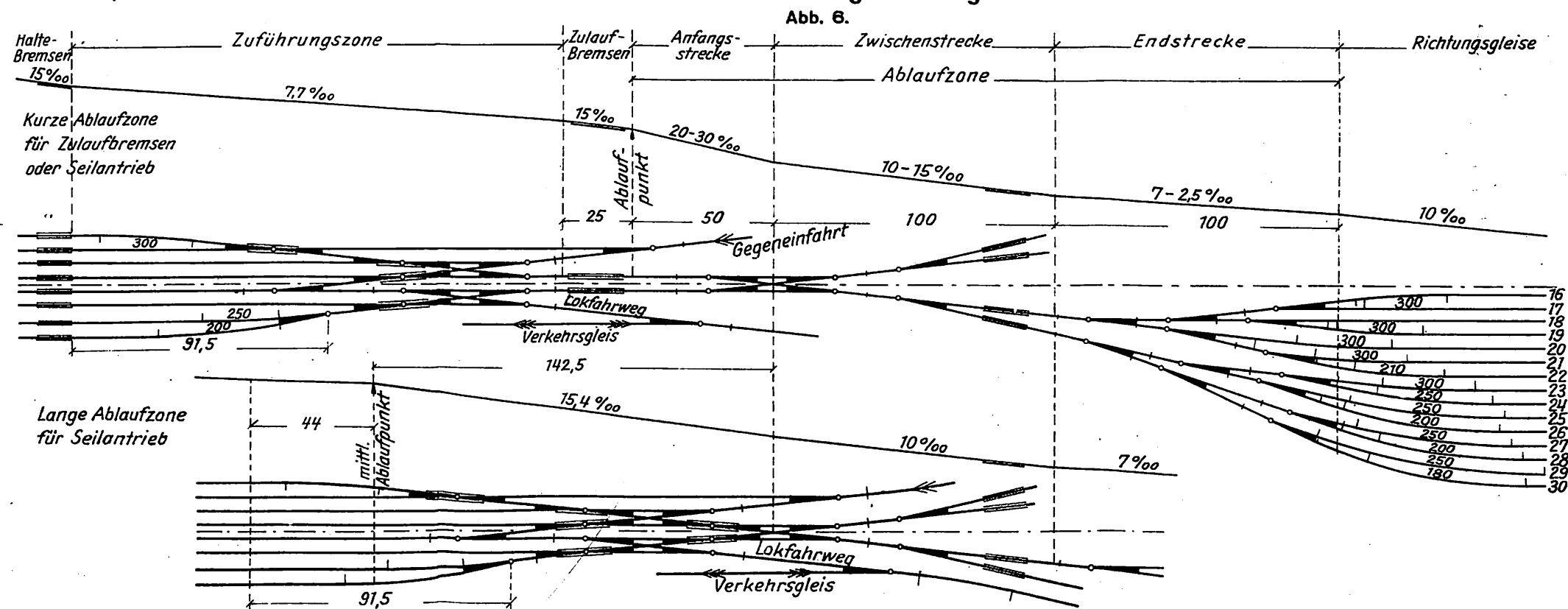
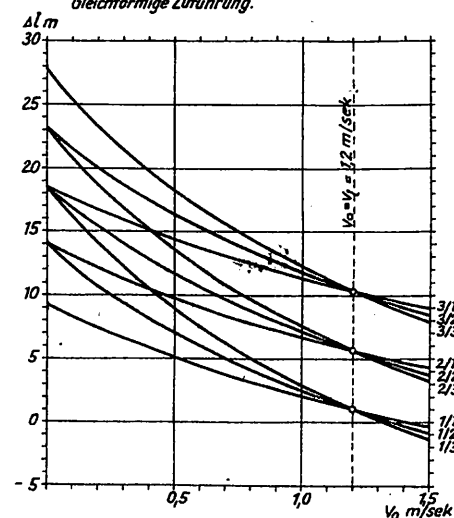
[illegible]

Abb. 5.

Das Maß der Verlegung des Ablaufpunktes bei der Regelung des Zulaufes mittels Gleitwasser für die Folge zweier Weisengruppen von der Stärke n_1 und n_2 abh. m

The graph plots the displacement of the outflow point (m) on the y-axis against the length of the watercourse (l in m) on the x-axis. The y-axis ranges from -4 to 20 with increments of 2. The x-axis ranges from 0 to 500 with increments of 100. Several curves are shown, each representing a different combination of watercourse strengths n_1 and n_2 . The curves generally show that the displacement increases with the length of the watercourse and is more pronounced for higher values of n_1 and n_2 .

l (m)	m (n1=1, n2=2)	m (n1=2, n2=2)	m (n1=2, n2=3)	m (n1=3, n2=3)	m (n1=3, n2=4)	m (n1=4, n2=4)
0	0	0	0	0	0	0
100	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0
200	1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	6.0
300	1.5	3.0	4.5	6.5	8.5	10.5
400	2.0	4.0	6.0	9.0	12.0	15.0
500	2.5	5.0	7.5	12.0	16.0	20.0

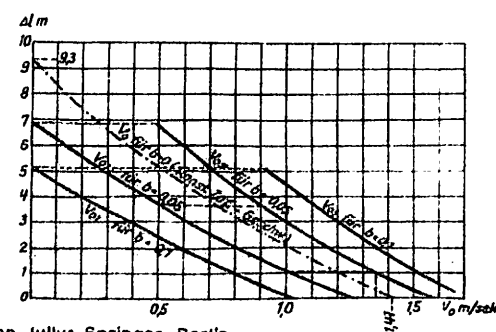
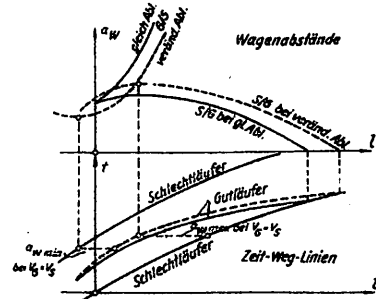


Abb. 8.



Wagentrennungslinien für verschiedene Profile und verschiedene Zuführungsverfahren

Es bedeutet:

- 0 : Gleicher Ablaufpunkt und gleichförmige Zuführung
- a : Veränderlicher Ablaufpunkt bei gleichförmiger Zuführung (Sackentge)
- b : Gleichzeitige Veränderung von Ablaufpunkt und Zuführungsgeschw.
- c : Regelung des Zulauftes mittels Gleitschraube

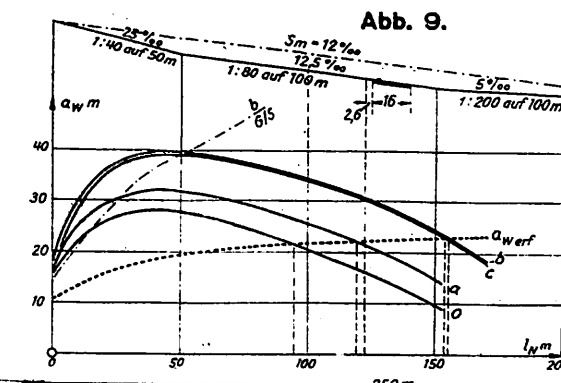


Abb. 10.

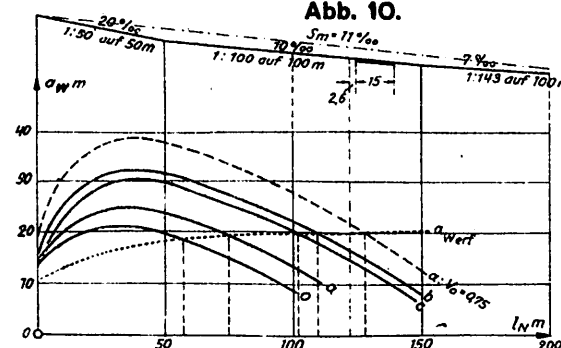
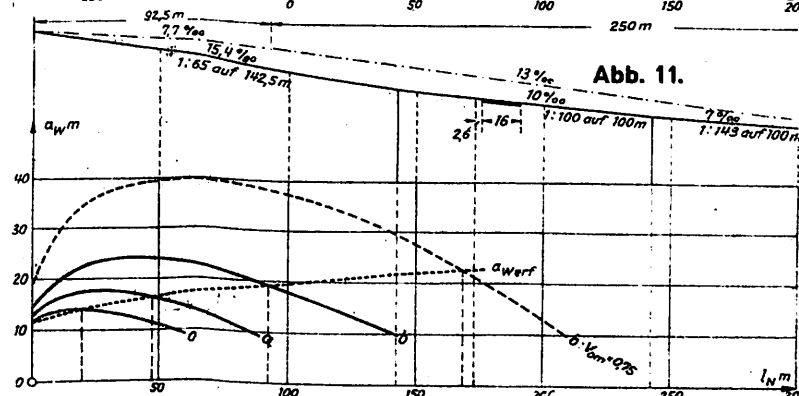


Abb. 11.



Zum Aufsatz: Die Großbrückenbauten als Ersatz für Fährschiffverbindungen.

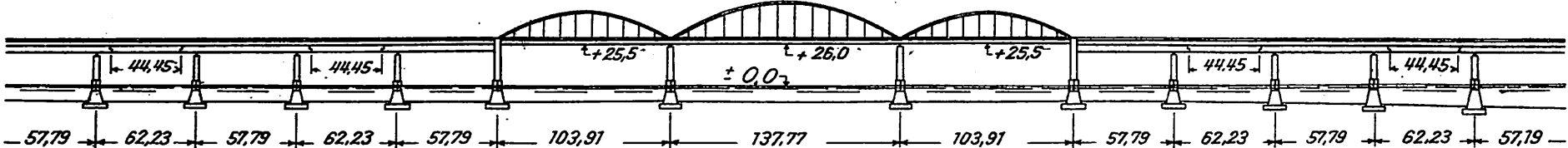


Abb. 4. Mittelteil der Großstrombrücke.

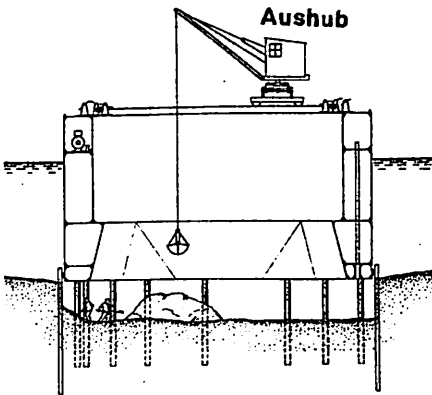
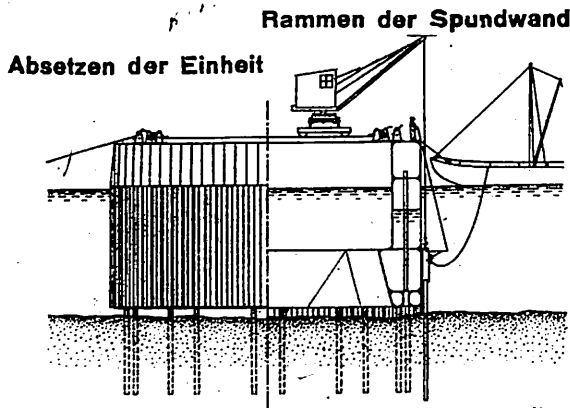
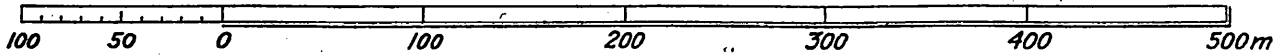


Abb. 6. Pfeilergründung unter Benutzung einer „Einheit“

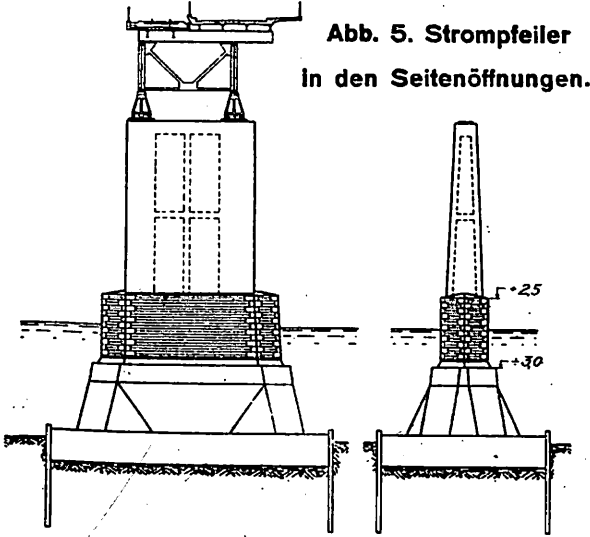


Abb. 5. Strompfeiler in den Seitenöffnungen.

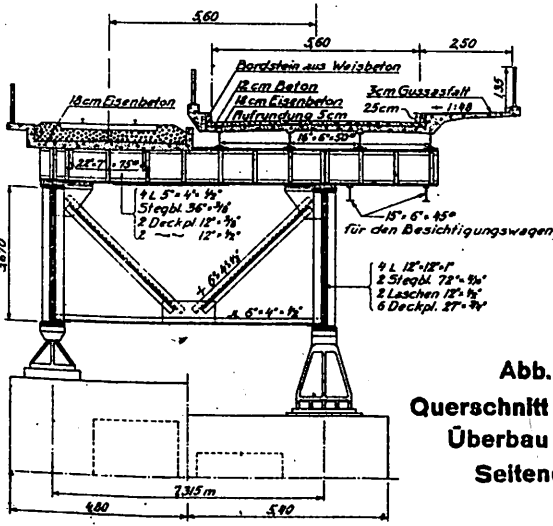
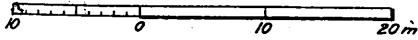


Abb. 10. Querschnitt durch den Überbau in einer Seitenöffnung.

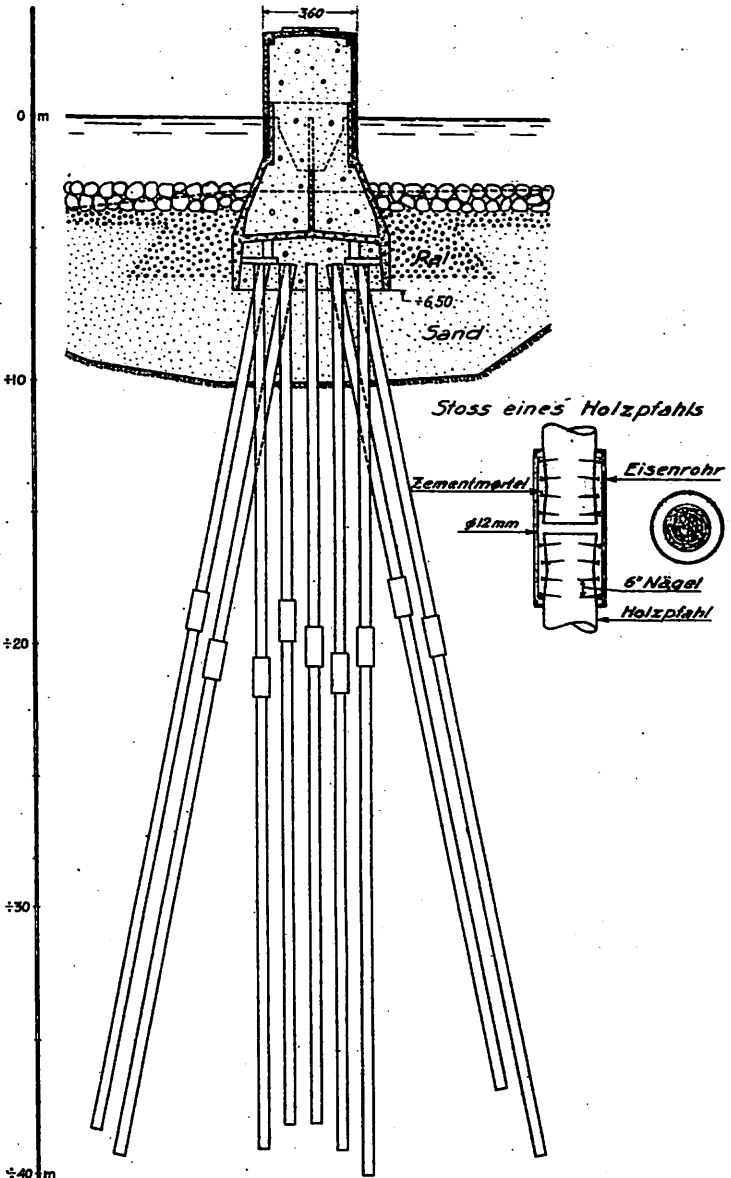


Abb. 18. Querschnitt durch einen Strompfeiler.

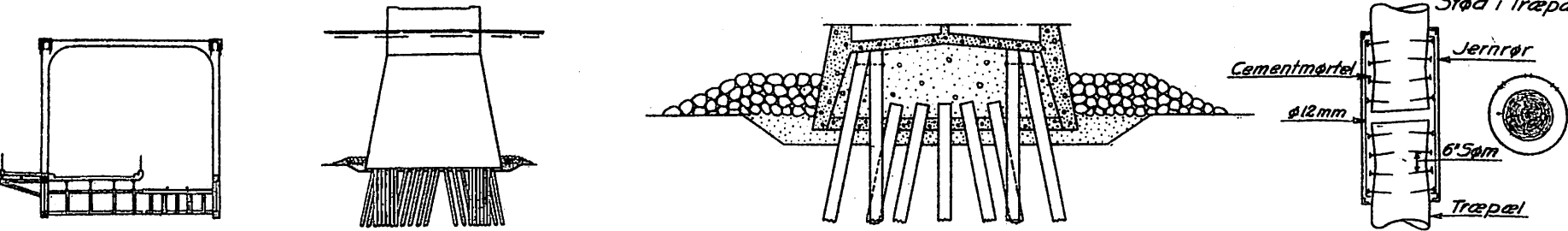
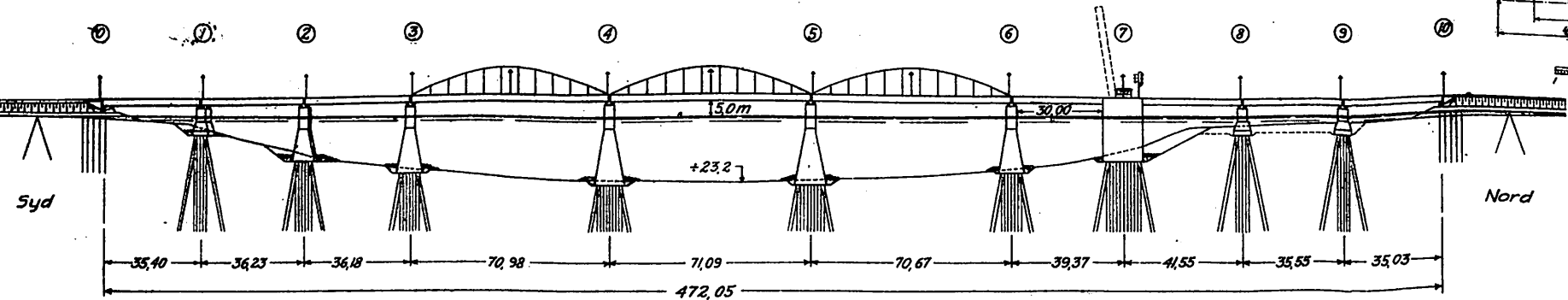


Abb. 17. Längenplan der Odessabrücke.

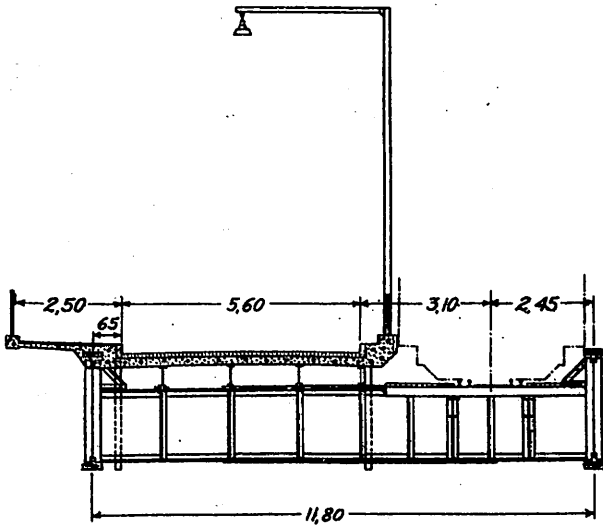


Abb. 19. Querschnitt durch den Überbau in den Seitenöffnungen.

Abb. 3a.

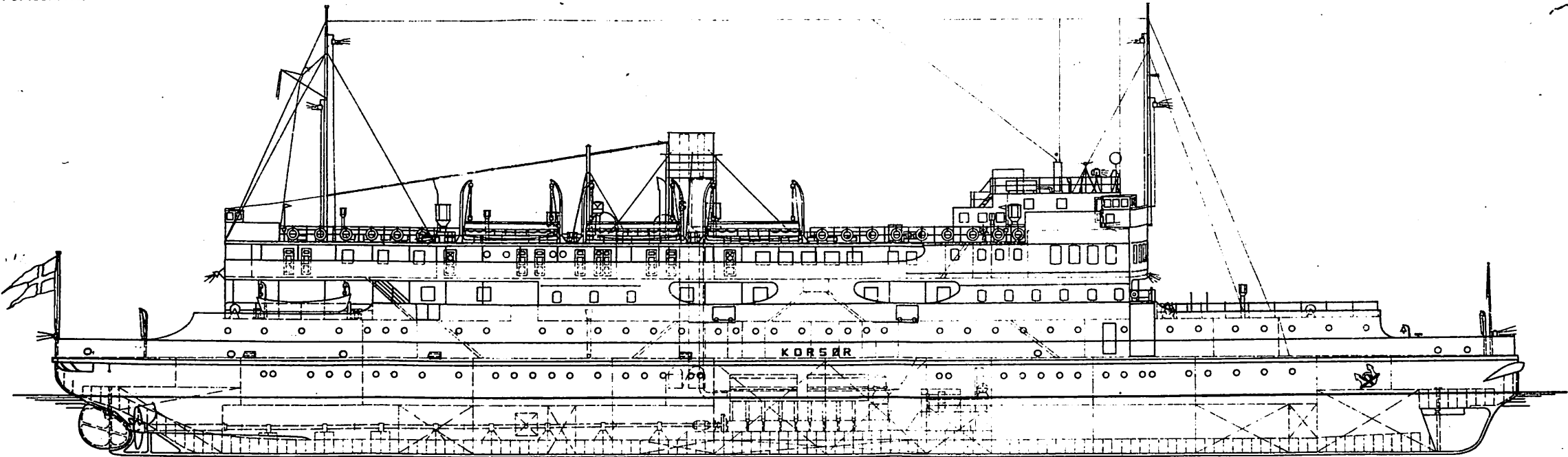


Abb. 3b
Promenadendeck

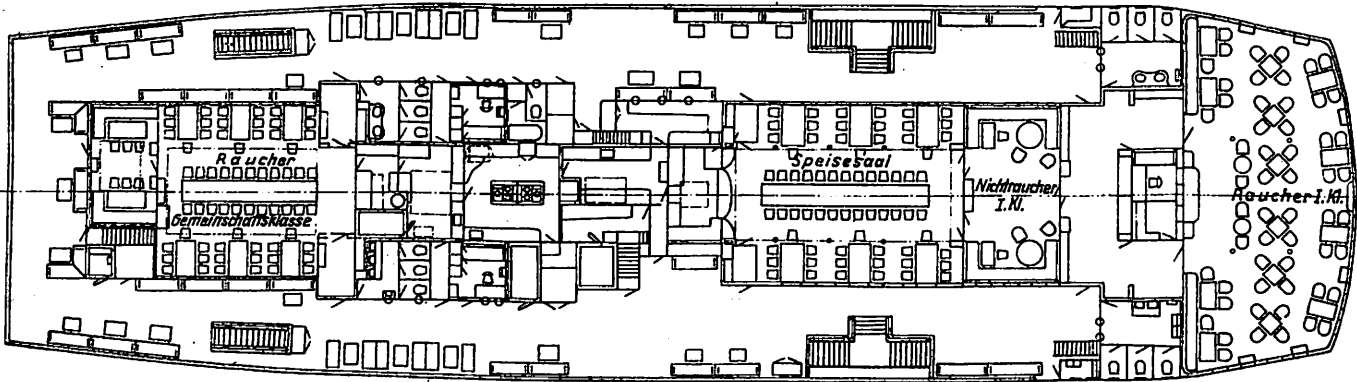


Abb. 3c
Hauptdeck

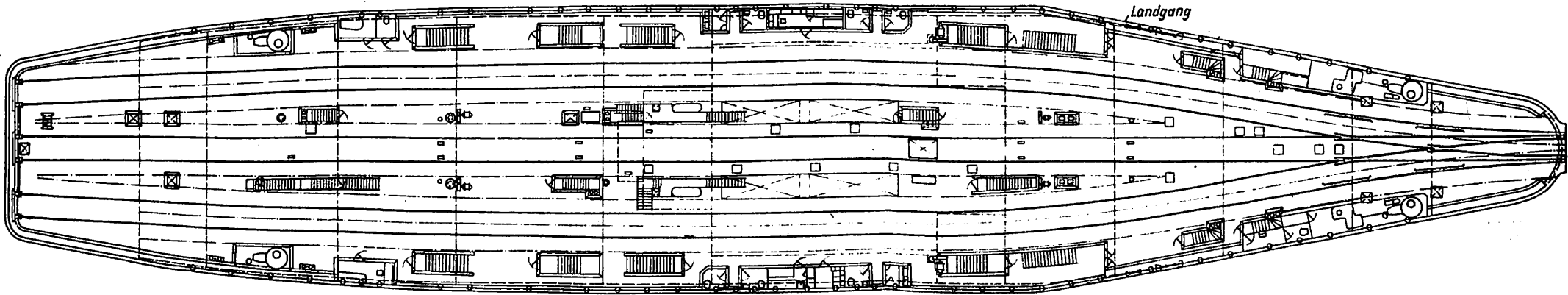


Abb. 3d
Zwischendeck

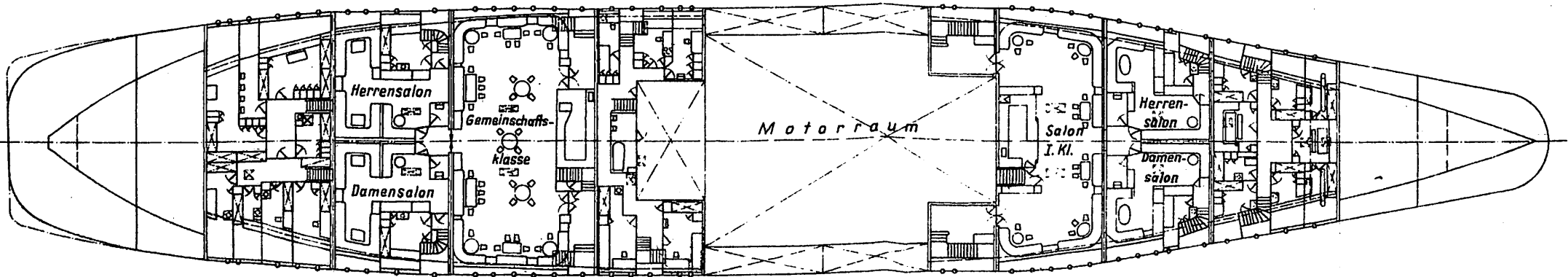
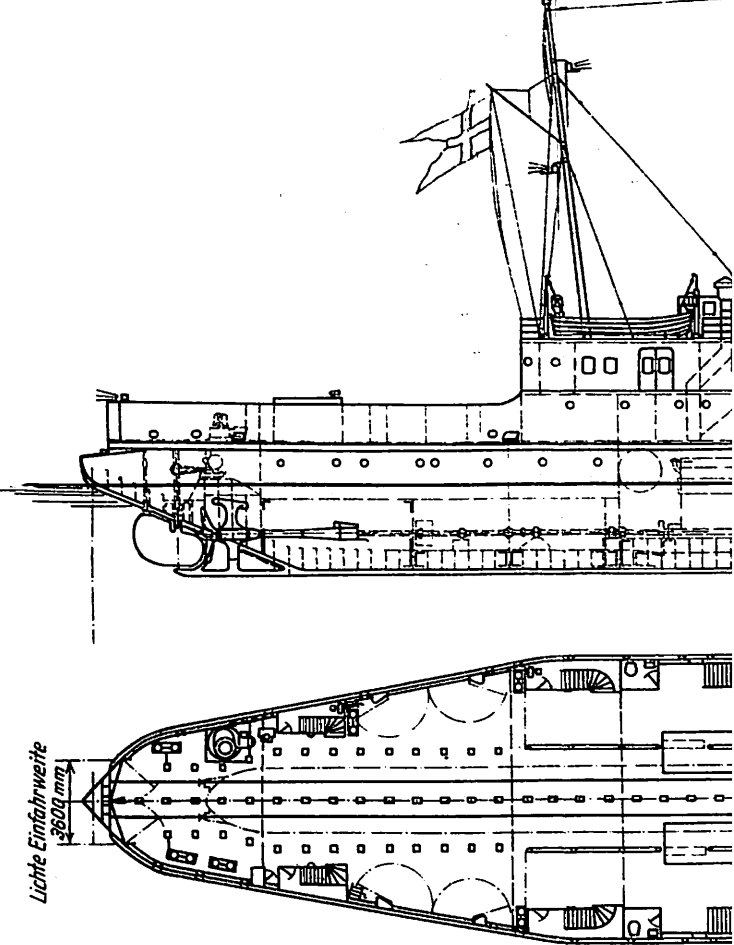


Abb. 3a bis d : Dreigleisige Motorfähre „Korsør“ (Großer Belt). Maßstab rd. 1 : 350.

Zum Aufsatz:
Die neuen Fährschiffe der Dänischen Staatsbahnen



Lichte Einfahrweite
3600 mm

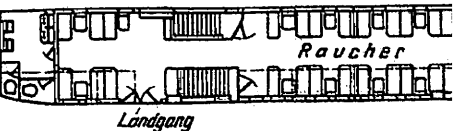
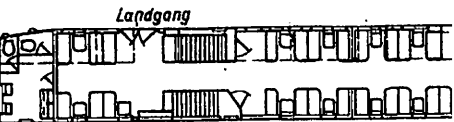
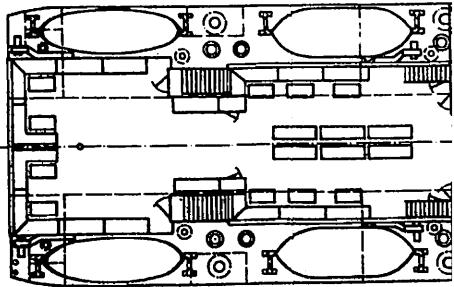
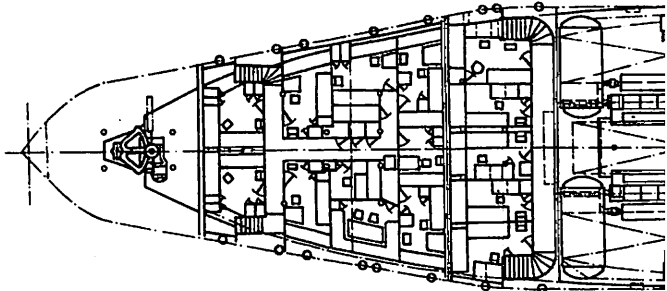


Abb. 8a bis e : Kraftwagen

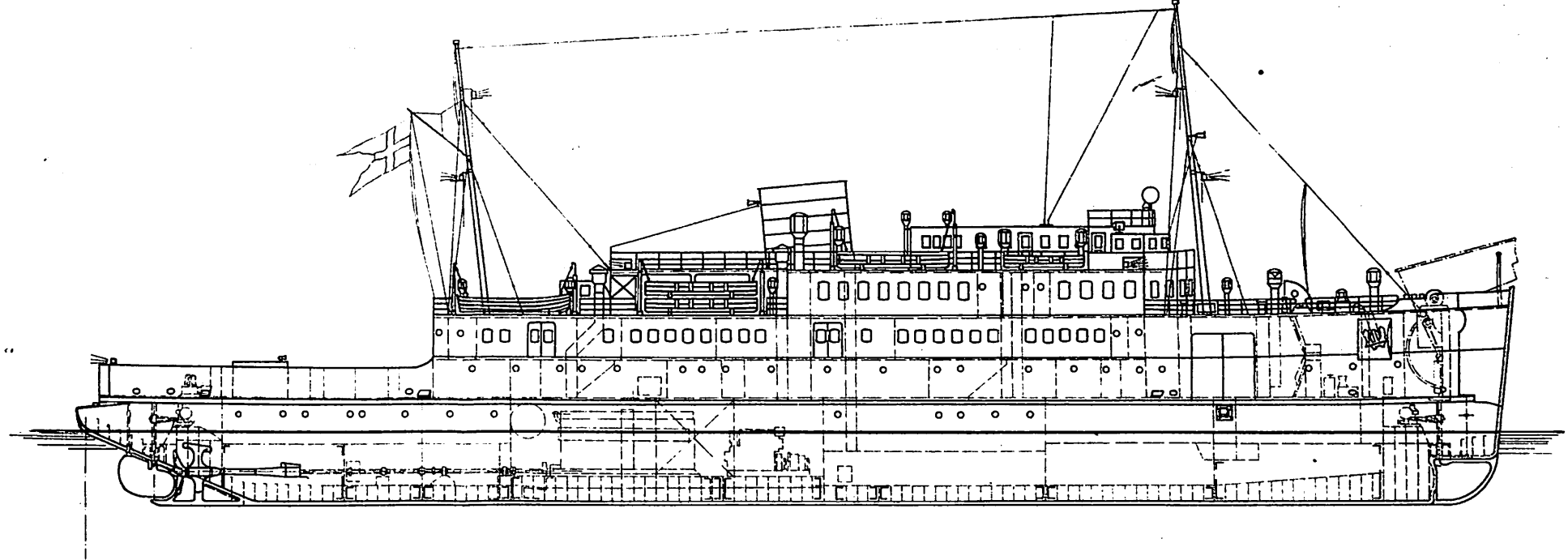
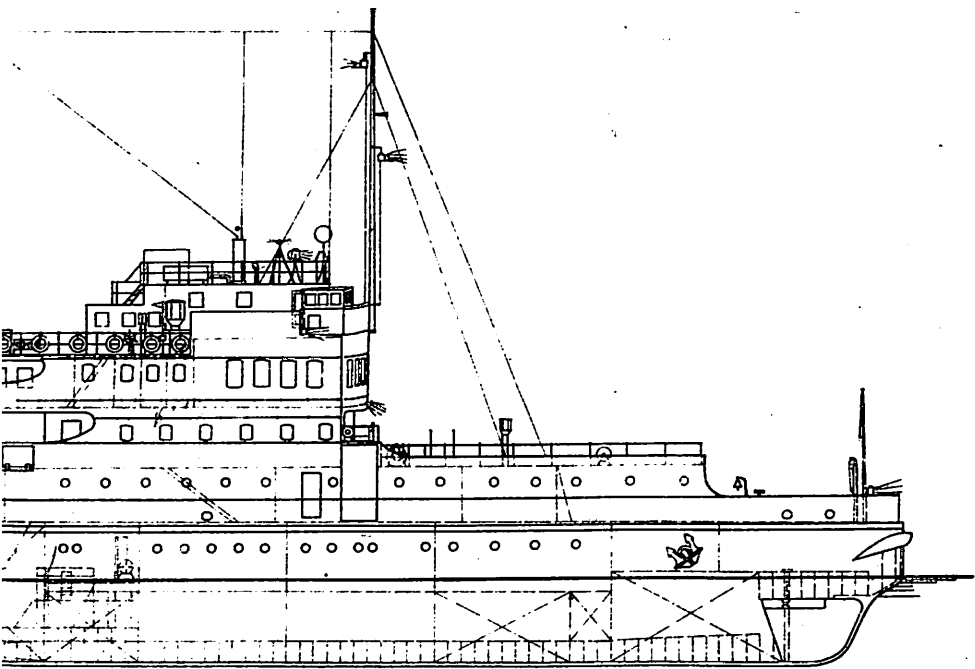
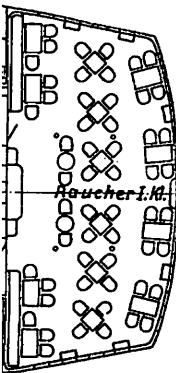


Abb. 8a.



Zum Aufsatz:

Die neuen Fährschiffe der Dänischen Staatsbahnen

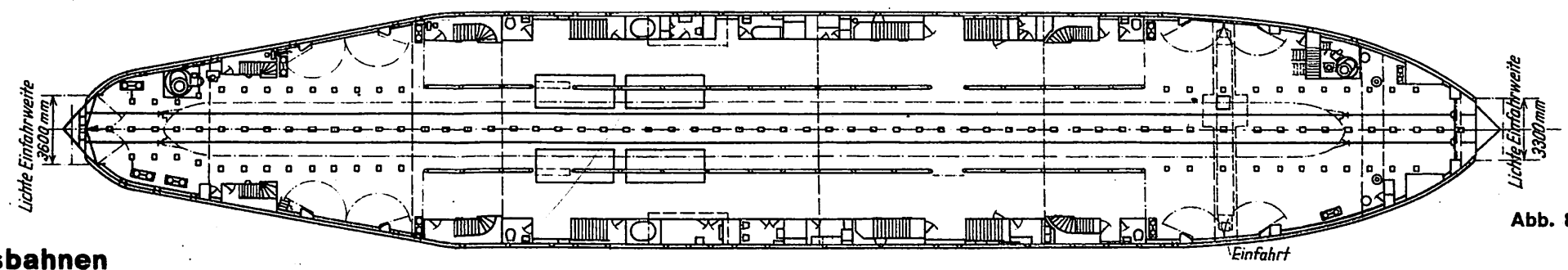


Abb. 8b.

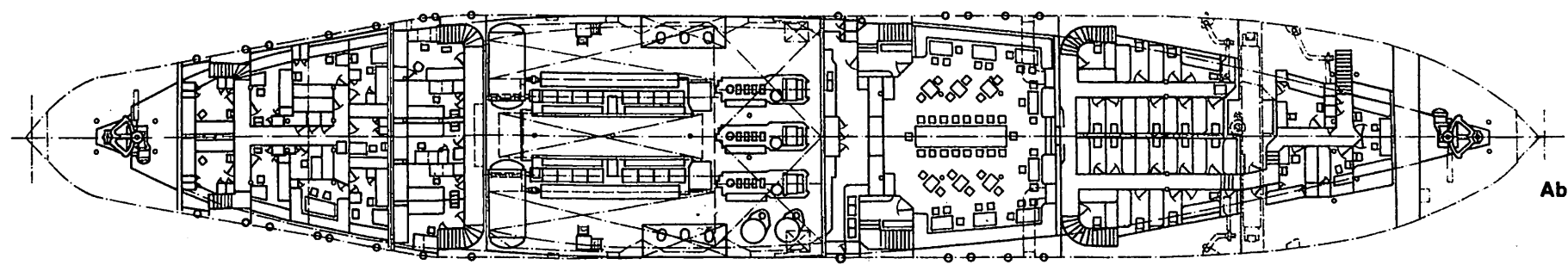
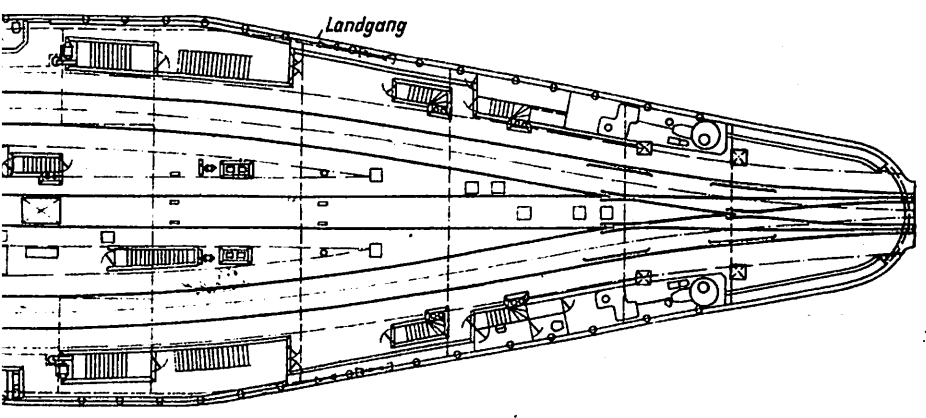


Abb. 8c.

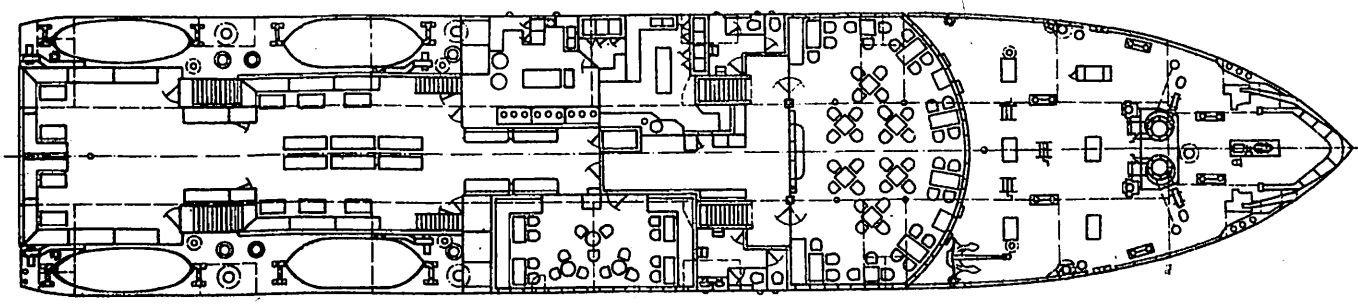


Abb. 8d.
Oberes Promenadendeck

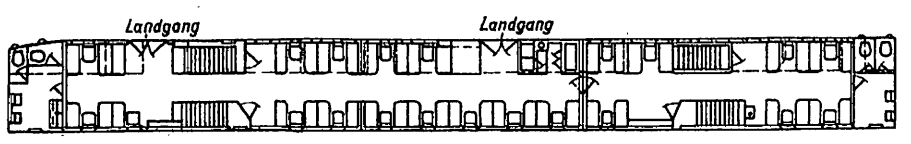
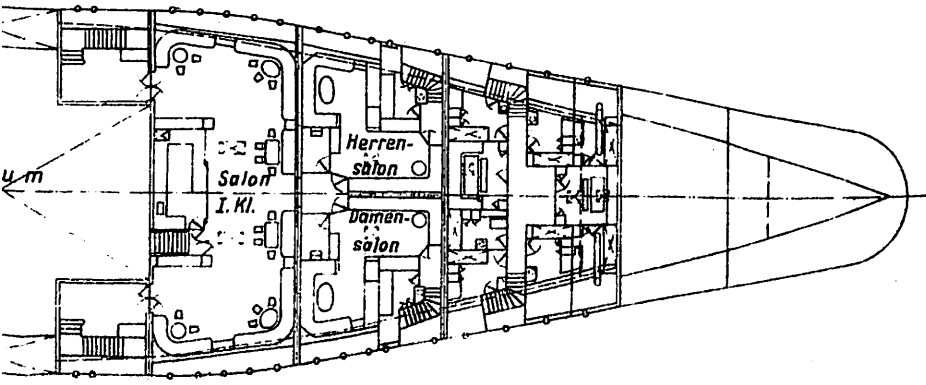


Abb. 8e
Unteres Promenadendeck

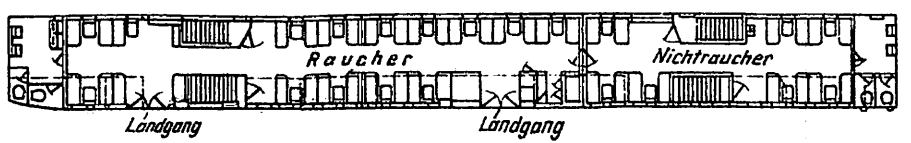
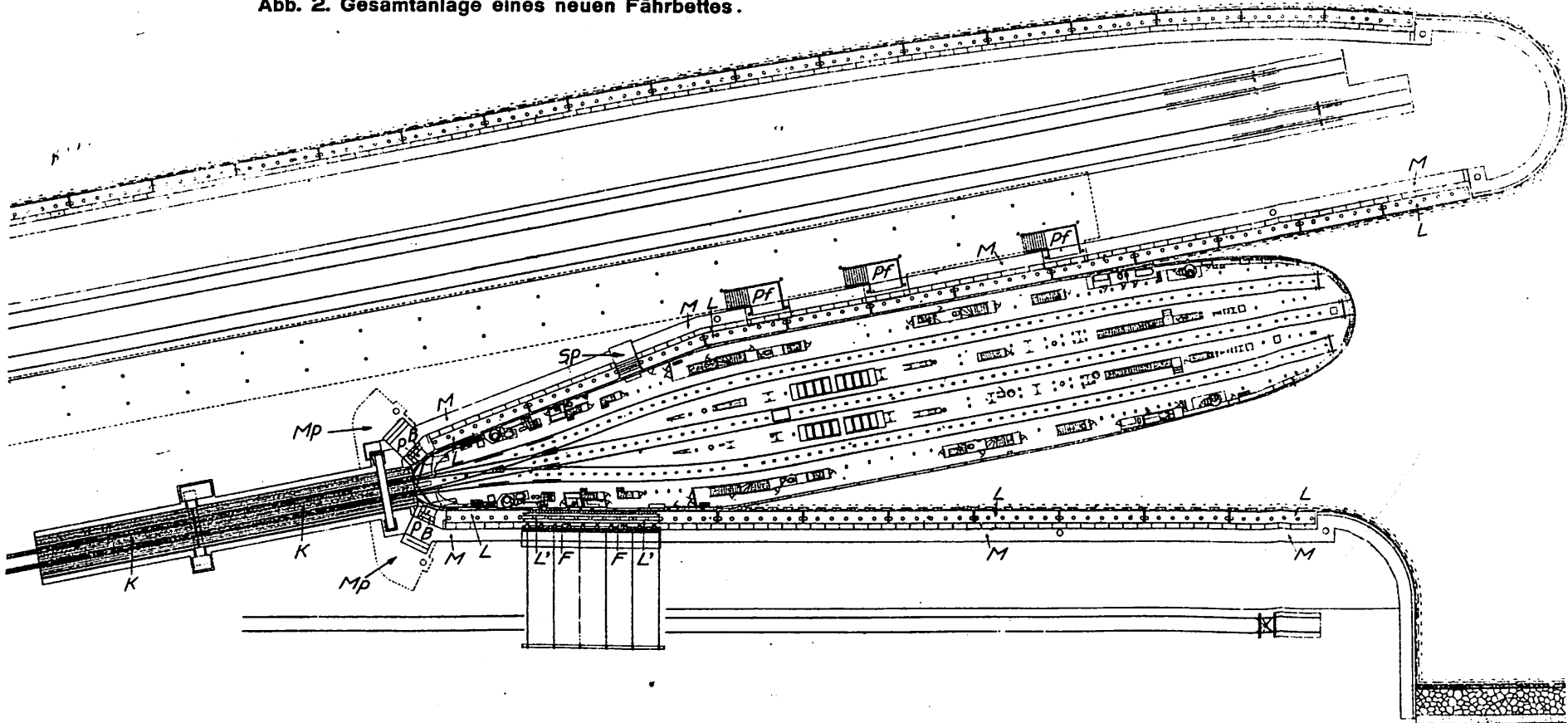


Abb. 8a bis e : Kraftwagen- und Eisenbahnfähre „Freia“. Maßstab rd. 1 : 150

Zum Aufsatz : Neuzeitliche Ausgestaltung der Fährbetten.

Abb. 2. Gesamtanlage eines neuen Fährbettes.



- K Zweiteil. Fährklappe (40 m)
- L L' Leitwerk
- F Federpuffer
- M Kai-mauer
- Mp Betonpfeiler des Anschlagwerks u. Galgen
- B Pufferkästen
- P Anschlagpfähle
- Pf Landgangsplattform z. Promenadendeck
- Sp Zugang z. Hauptdeck

Abb. 3.

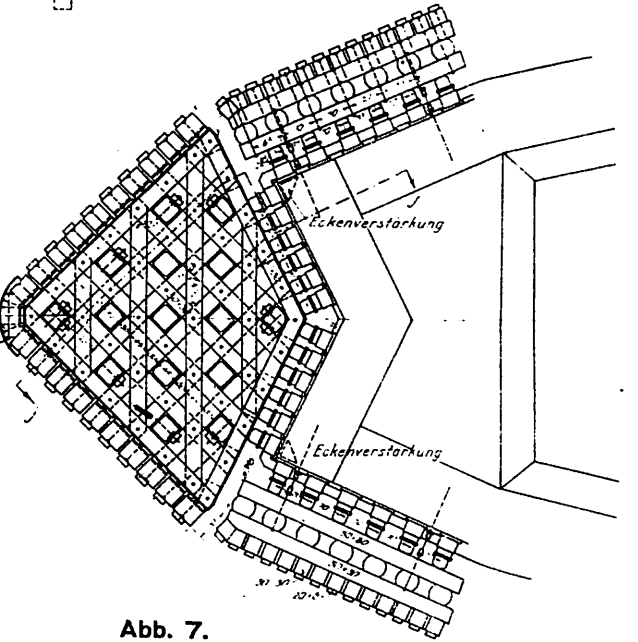
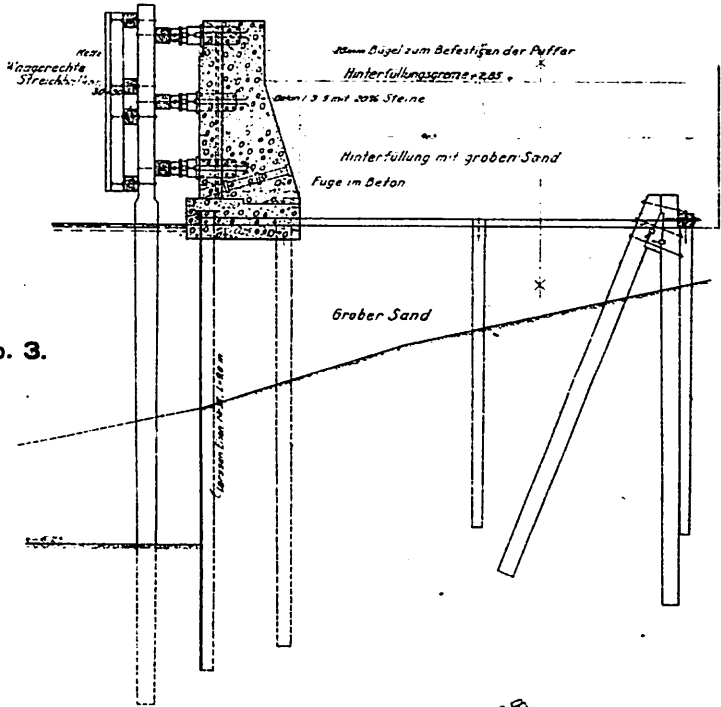


Abb. 7.

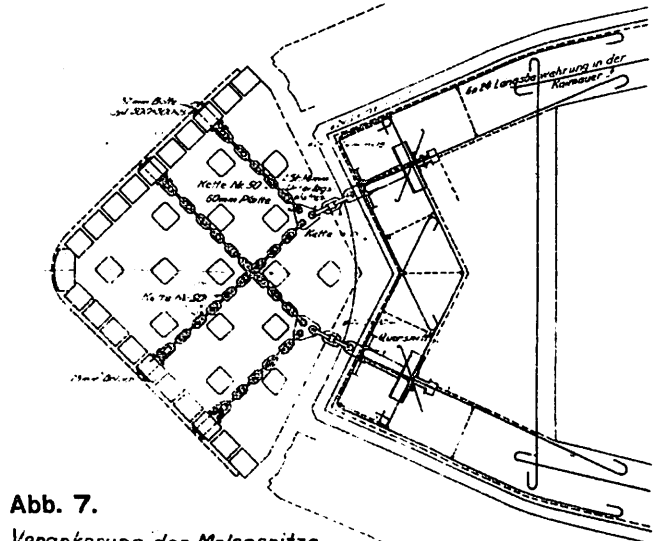


Abb. 7.

Verankerung der Molenspitze
Wagerechte Balken m.m. sind entfernt angenommen.
D. & K. entsprechen den Normen des Germ Lloyd

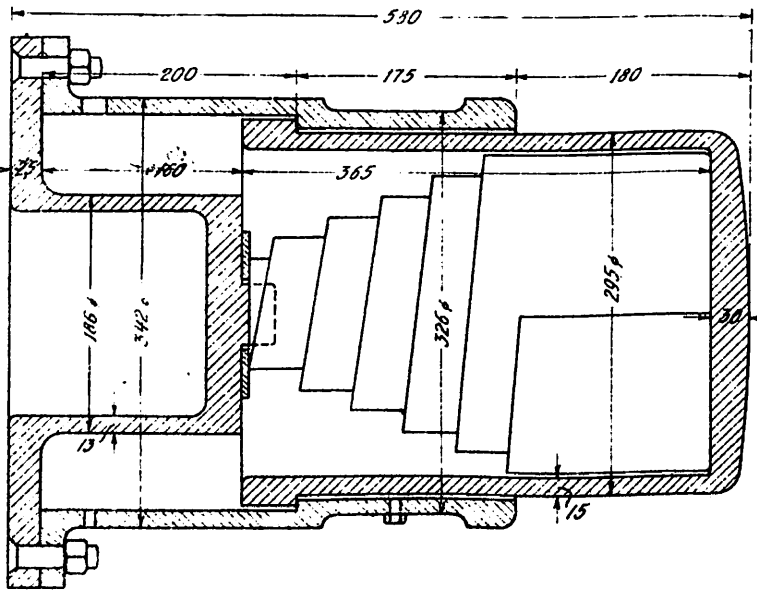


Abb. 4.

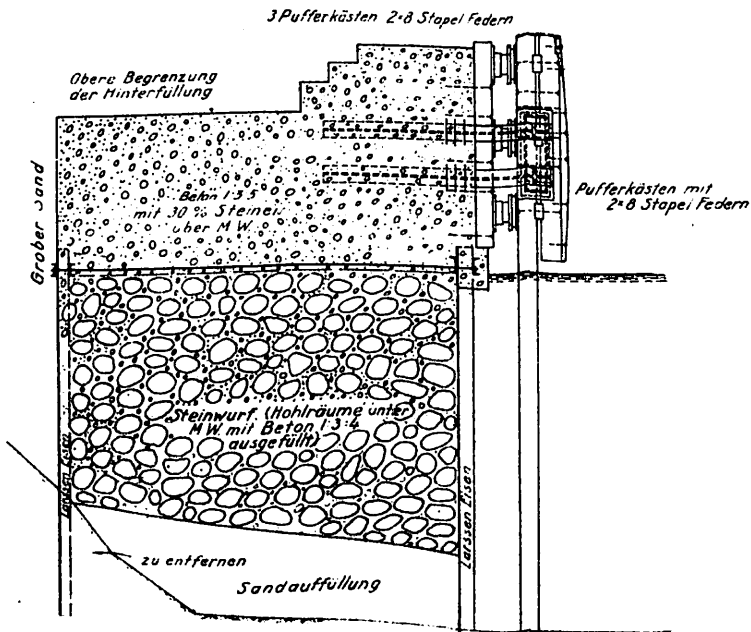


Abb. 6.

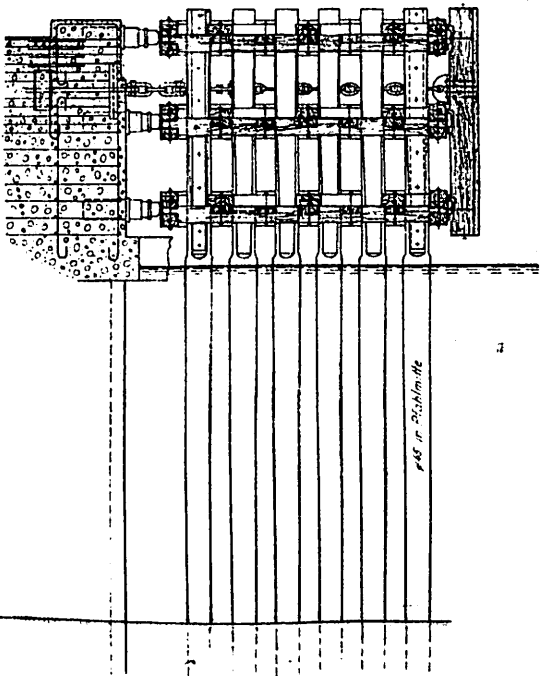
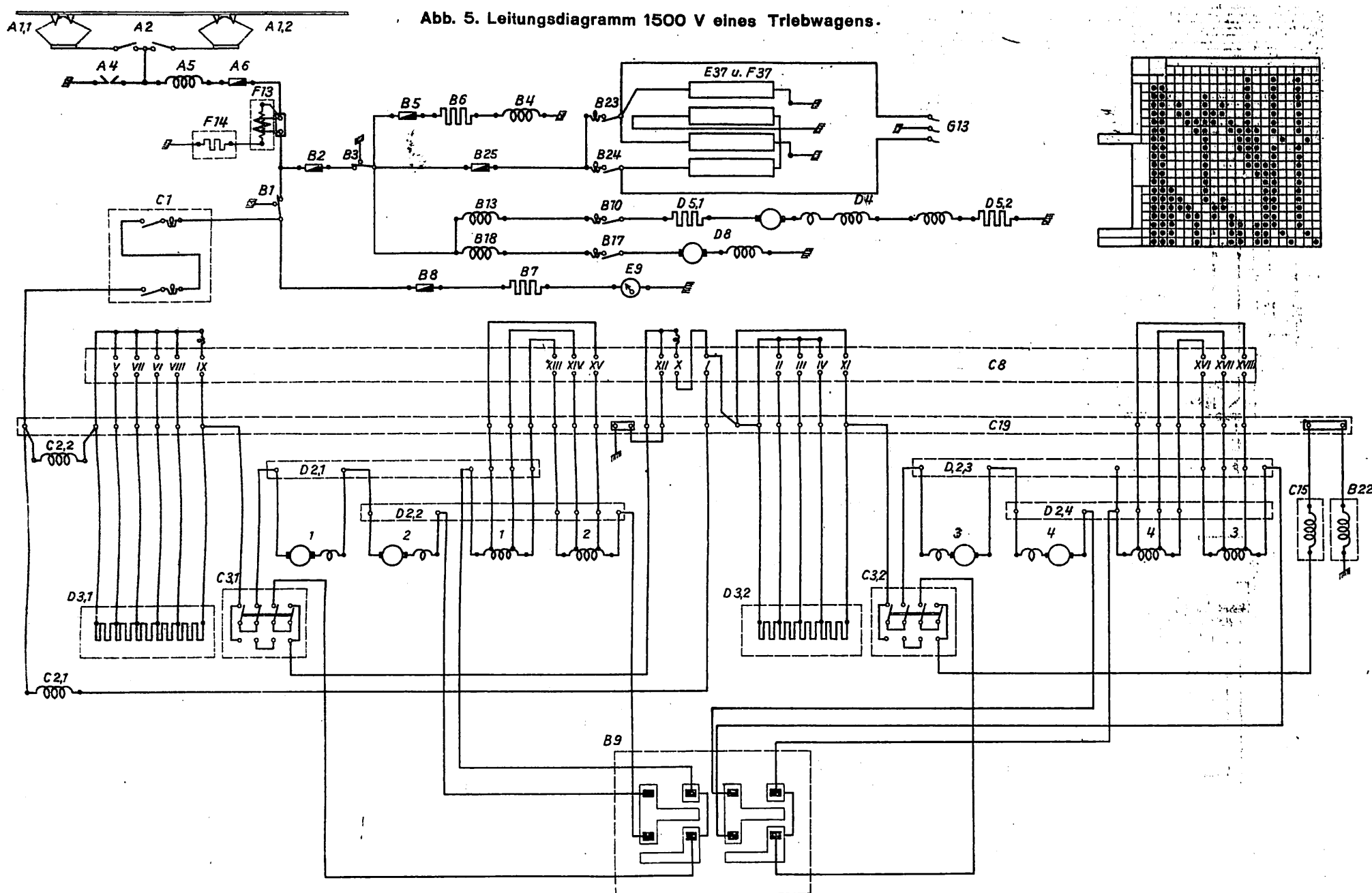


Abb. 7.

Abb. 5. Leitungsdiagramm 1500 V eines Triebwagens.



Erläuterung:

- A Apparate am Wagendach
 B im Hilfsapparatekasten
 C im Hauptapparatekasten
 D unter dem Wagenboden - außerhalb der Kästen
 E im Führerraum
 F im Wagen - außerhalb des Führerraumes
 A1 u. A12 Stromabnehmer
 A2 Trennschalter für Stromabnehmer
 A4 Blitzableiter
 A5 Drosselspule

- B9 Fahrtwendewalze
 B10 Schütz für Motorgenerator
 B13 Überstromrelais für Motorgenerator
 B17 Schütz für Pumpenmotor
 B18 Überstromrelais für Pumpenmotor
 B22 Wärmeabschaltrelais
 C1 Hauptschalter der Bahnmotoren
 C21 u. C22 Überstromrelais für Bahnmotoren
 C3 Hilfskontakte am C31 u. C32
 C31 u. C32 Trennschalter für Bahnmotorengruppen

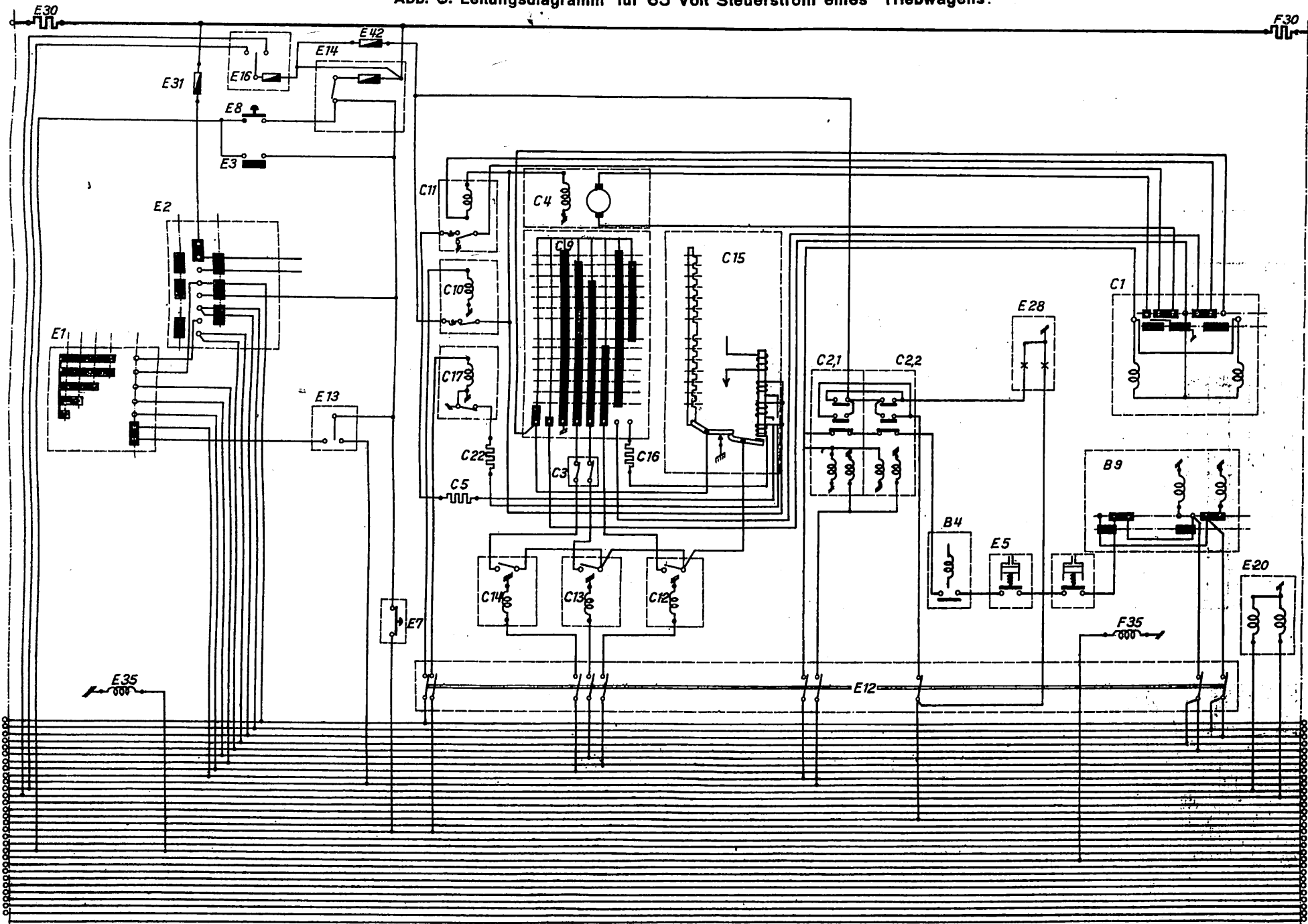
- D4 Motorgenerator
 D5,1 u. D5,2 Anlaßwiderstände des Motorgenerators
 D8 Pumpenmotor
 E1 Fahrschalter
 E2 Fahrtwender
 E3 Sandungskontakt
 E5 Druckschalter in der Füllleitung
 E6 Bremsleitung
 E7 Druckknopf für herabgesetzte Beschleunigung
 E8 Sandungspedal

- A6 Hauptsicherung
 B1 Trennschalter des Hauptapparatekastens
 B2 Sicherung für Hilfsapparate
 B3 Trennschalter für Hilfsapparate
 B4 Nullspannungsrelais
 B5 Sicherung für Nullspannungsrelais
 B6 Vorschaltwiderstand für Nullspannungsrelais
 B7 Vorschaltwiderstand für Voltmeter
 B8 Sicherung für Voltmeter

- C5 Vorschaltwiderstand der Spule „S“ im C15
 C8 Nockenwalze mit den Stützen I - XVIII
 C9 Steuerstromrelais
 C11 Steuermotor - Anlaßrelais
 C12 - 13 u. 14 Stellungenrelais für Serie, Parallel u. Feldschwächung
 C15 Fortschaltrelais
 C16 Vorschaltwiderstand für Spule „P“ im C15
 D21 - D22 - 23 u. D24 Klemmleisten der Bahnmotoren
 D31 u. D32 Anlaßwiderstände der Bahnmotorengruppen

- E13 Manöverschalter für Steuerventil E20
 E14 Steuerstromschalter
 E20 Steuerventil der Stromabnehmer
 E28 Meldelampen für Überstromrelais C21 u. C22
 E30 Ausgleichwiderstand
 E30 f. u. E42 Sicherungen
 E35 Elektro pneumatisches Sandungsventil
 F30 Ausgleichwiderstand
 F35 Elektro pneumatisches Sandungsventil

Abb. 6. Leitungsdiagramm für 65 Volt Steuerstrom eines Triebwagens.



Zum Aufsatz: Die Neubautätigkeit bei den dänischen Staatsbahnen in den vergangenen Jahren.

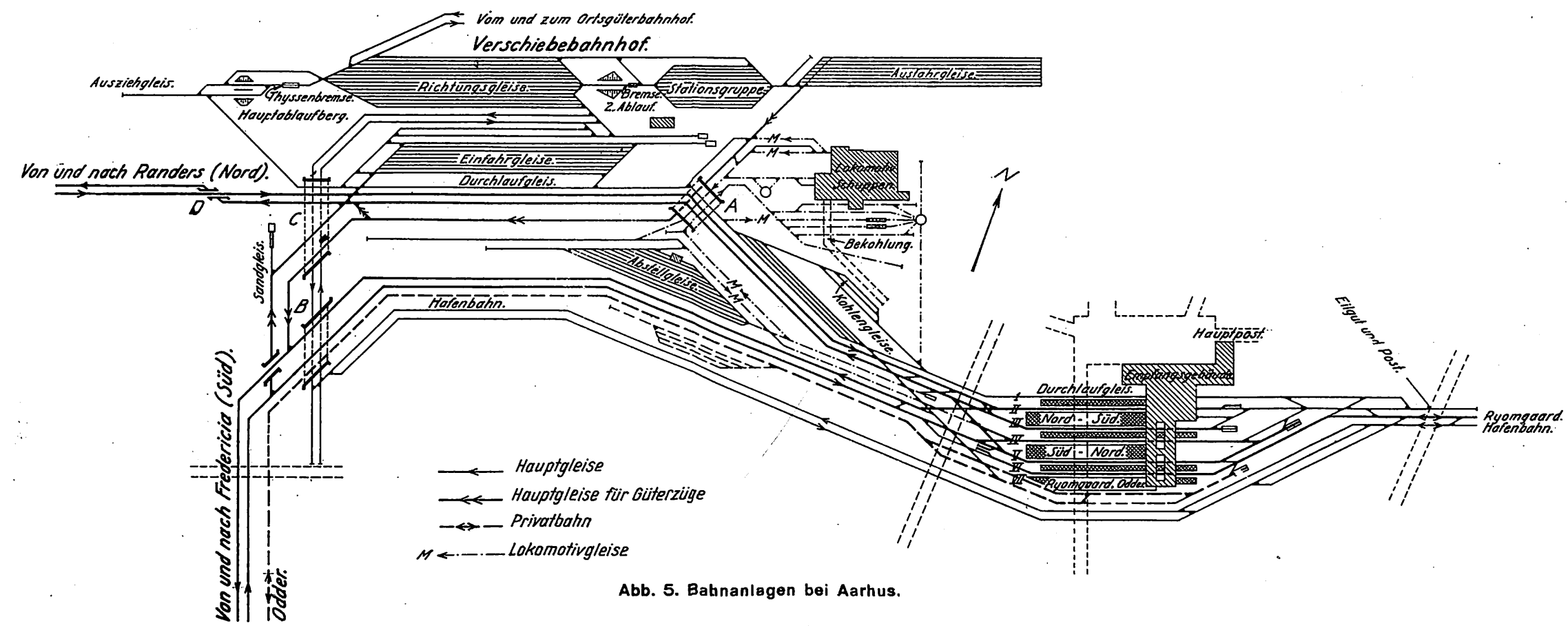


Abb. 5. Bahnanlagen bei Aarhus.

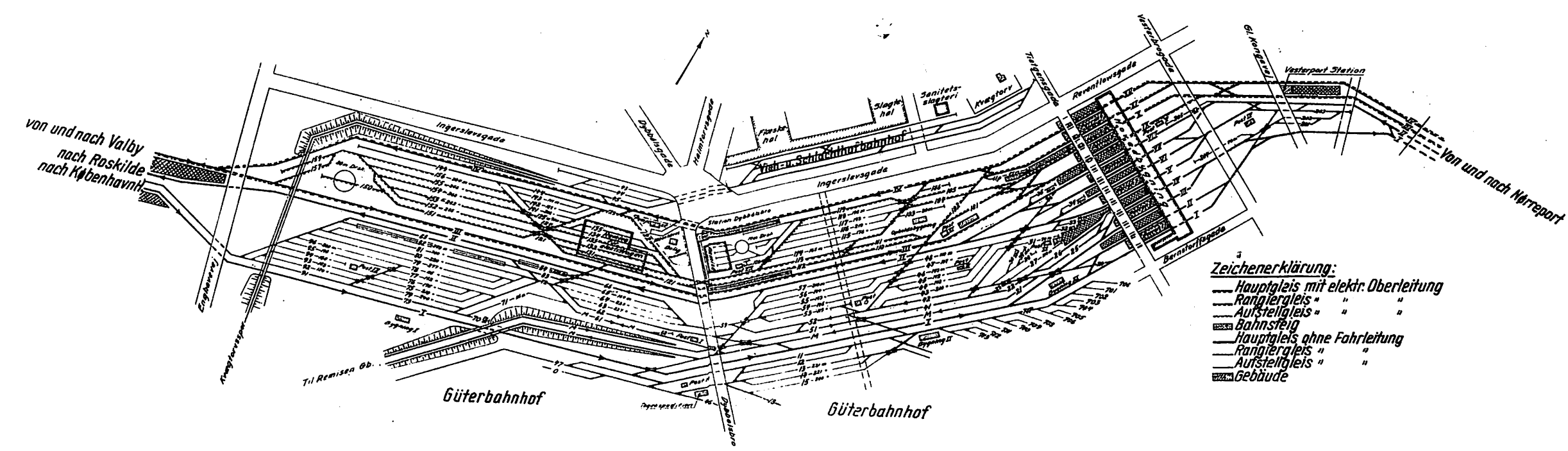


Abb. 7. Hauptbahnhof Kopenhagen.

Zum Aufsatz: Einige bemerkenswerte Beispiele dänischer Eisenbahnhochbauten

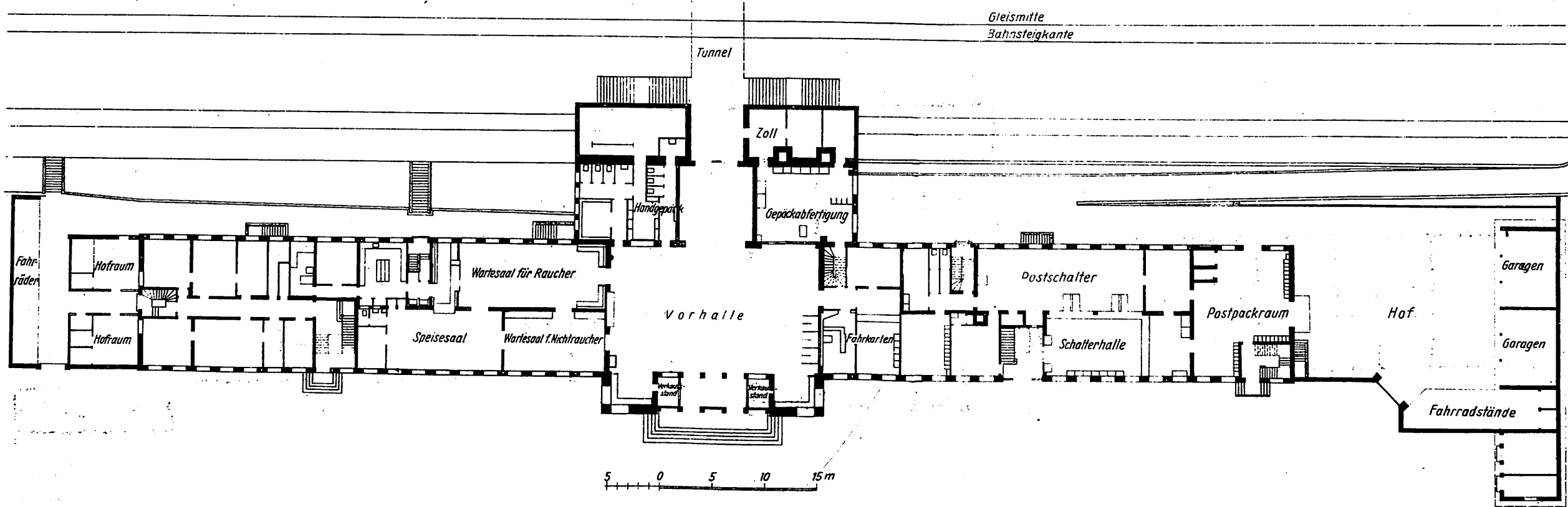


Abb. 2. Erdgeschoßgrundriß des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Fredericia

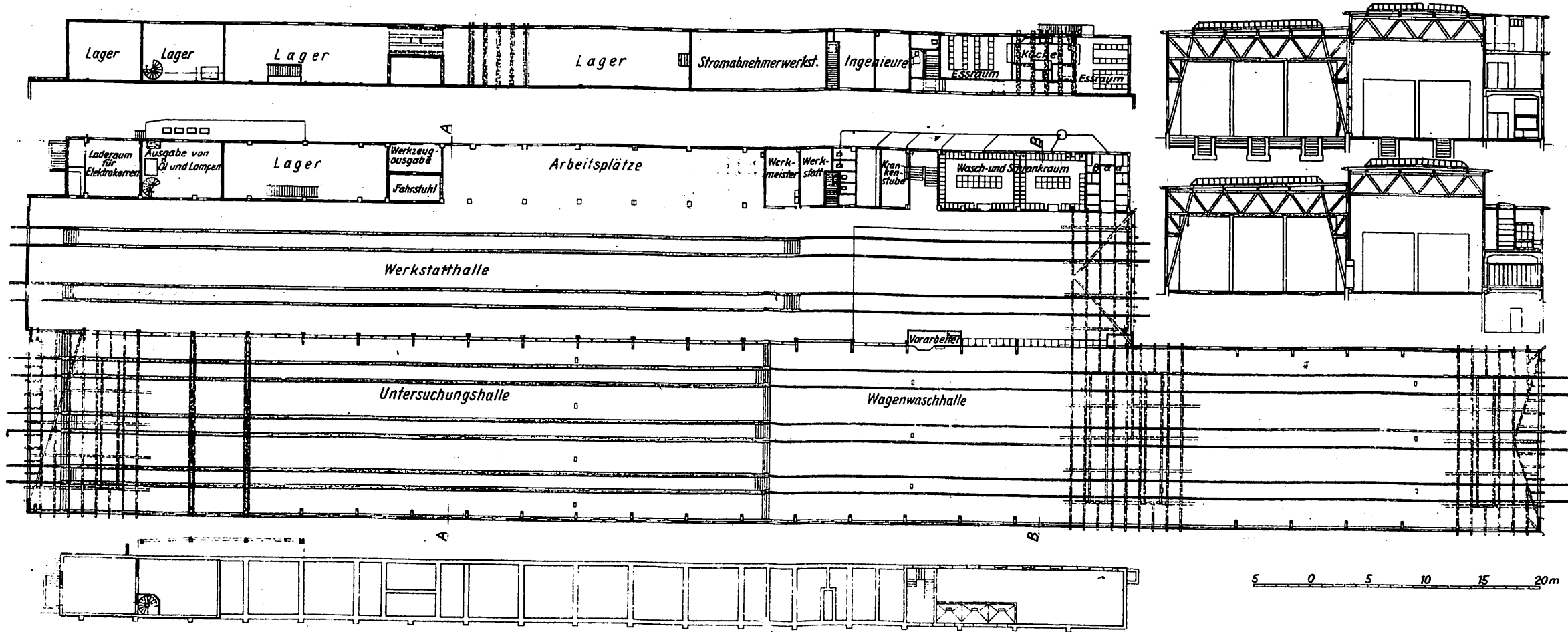


Abb. 12. Untersuchungs- und Reinigungsschuppen für die elektrischen Fahrzeuge der Stadt- und Vorortbahnen.