



K
24-6



SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

X.
24.
1.
Atlas.



SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ



SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ



SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

ATLAS

zu dem

Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik

unter Mitwirkung von Fachgenossen

herausgegeben von

Edmund Heusinger von Waldegg,

Oberingenieur in Karlsruhe und Professor der technischen Chemie am Techn. Institut in Karlsruhe



Erster Band.

Der Eisenbahnbau.

LIV Tafeln.

Zweite verbesserte Auflage.

LEIPZIG,

Verlag von Wilhelm Engelmann.

1871.



SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Technische Universität
Chemnitz
Universitätsbibliothek

WA

K 24-6

I



SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Verzeichniss der Figuren auf den Zeichnungstafeln.

Taf. I.	Fig. 1. Profil einer gemauerten Bahn bei Newcastle upon Tyne. Fig. 2. Längsprofil der Liverpool-Manchester Bahn. Fig. 3. Normalprofil des letzten Raumes des deutschen Eisenbahn-Vereins.
Taf. II.	Fig. 1. Ausstattung eines Längsprofils. Fig. 2. - - - - - Situationsplan in Farbendruck.
Taf. III.	Fig. 1-17. Querprofile von Auf- und Abträgen, Einschrüggärten.
Taf. IV.	Fig. 1-21. Ratschlagen bei Auf- und Abträgen, Entwässerungen etc.
Taf. V.	Fig. 1-4. Pufföfen mit Treppentreppe. Fig. 5 und 6. Bauart des Pufföfens, zugleich Dampfkessel. Fig. 7-18. Rectorie zur Erzeugung von Bismutestahl.
Taf. VI.	Fig. 1 und 2. Dampfboiler. Fig. 3-6. Dampfmaschine. Fig. 7-9. Schiffsantrieb. Fig. 10-15. Werkzeuge und Geräthchaften.
Taf. VII.	Fig. 1-6. Wassertrassen mit Details. Fig. 7-9. Schleusenläufe. Fig. 10. Schleusenabsperrwagen.
Taf. VIII.	Fig. 1 und 2. Drehwagen. Fig. 3-5. Gerate und concave Richtplatten. Fig. 6 und 7. Geradestück-Maschine. Fig. 8 und 9. Schienen-Pressen. Fig. 10 und 11. Lochmaschinen für Lachsenlöcher. Fig. 12 und 13. Stanzmaschine für Nagelblech.
Taf. IX.	Fig. 1 und 2. Hebelpresse zur Probe auf Elasticität. Fig. 3. Schraubepresse zur Probe auf Torsion und Schwächung. Fig. 4. Fallversuchung zur Probe auf Bruchseverheit. Fig. 5. Vignoles-Schleiss der Oesterreichischen Staatsbahn. Fig. 6. Form der ausgeschmiedenen Lappe dazu.
Taf. X.	Fig. 1 und 2. Schwellenbau der Französischen Staatsbahn. Fig. 3-6. Kyanit-Frag der Russischen Eisenbahn. Fig. 7-10. Bosccheris Imprägnirungs-Apparat. Fig. 11 und 12. Pneumatischer Präparirkessel. Fig. 13 und 14. Eisenbeton-Präparirkessel der Französischen Staatsbahn.
Taf. XI.	Fig. 1-15. Eisenbahn-Schienen der verschiedensten Formen.
Taf. XII.	Fig. 1-9. Schienenstähle. Fig. 10-20. Stahlplatten und Unterlagsplatten. Fig. 21-25. Lärchen-Constructionen.

- Taf. XIII. Fig. 1-18. Querschnitte von einfachen, Winkel- und Feder-Lachsen.
Fig. 19-31. Lachsankern und Verankerungen gegen das Laubschieben.
Fig. 32-45. Schienenstützen.
Fig. 46-49. Bohrtagsmaschinen.
Fig. 50-51. Feder- und Hebelstützen.
Fig. 52-60. Verschiedene Bohrtagsmittel der Schienen.
Taf. XIV. Eisen-Überbau.
Fig. 1-4. Gussstahleisen-Überbau.
Fig. 5-12. Schmiedeeisener Querschwellen.
Fig. 13-17. Ein- und zweifelhige eisener Langschwellen-Systeme.
Fig. 18-27. Dreifelhige Langschwellen-Systeme.
Taf. XV. Fig. 1-4. Normal-Schienenprofile.
Taf. XVI. Fig. 1-14. Festigkeitstheorie der Schienen.
Taf. XVII. Fig. 1-38. Oberbau-Geräte und Details.
Taf. XVIII. Fig. 1-12. Ausweichungen mit Details.
Fig. 13-20, 25 und 29. Weichenlöcher und Verschlussvorrichtungen.
Fig. 21, 22, 25-27. Herastücke.
Fig. 23 und 24. Schienenmittheilung der Ausweichungen.
Taf. XIX. Fig. 1-8, 14. Gleiskreuzungen.
Fig. 9 und 10. Weichenverbindungen.
Fig. 11-13. Doppelweiche.
Fig. 15-19. Schienenmittheilung der Diagonalen.
Fig. 19-22. Englische Weiche.
Fig. 23 und 24. Stahnerbindung der Weichenachsen.
Fig. 25-29. Schienenherstellung mit Aufzug.
Fig. 29 und 30. Stahlerstücke.
Fig. 31. Kreuzweiche.
Fig. 32. Schienenmittheilung einer spitzenwinkligen Gleiskreuzung.
Fig. 33. Verbindung zweier zweifelhigen Bahnen.
Fig. 34. Vollstehige Weichenverbindung.
Fig. 35. Gleisverbindung.
Taf. XX. Fig. 1-7. Schiebe- und Stangen-Barriken.
Fig. 8-12. Ketten- und Dreh-Barriken.
Taf. XXI. Fig. 1-3. Drahtzug-Barriken mit Gleiskreuzung (System Altsch).
Fig. 4. Drahtzug-Barriken mit Lärtevorrichtung (System Reder).
Fig. 5 und 6. Drahtzug-Barriken von der Französischen Ostbahn.
Fig. 9-14, 21 und 22. Drahtzug-Barriken mit Signallocke (System Kirchwegger).
Fig. 15 und 16. Zweifelhige Drehbarriken.
Fig. 17-20. Kleine Drehbarriken.
Taf. XXII. Fig. 1-16. Oberbeck's balancierte Drahtzug-Barriken.
Fig. 11 und 12. Reder's Kettenzug-Barriken.
Fig. 13-16. Baaler's Kettenzug-Barriken.
Fig. 17-19. Zugharriken mit Schindeln.
Fig. 20. Schlepplöffel.
Taf. XXIII. Fig. 1-5. Situation verschiedener Nivau-Überzüge.
Fig. 6 und 10. Schlagbaum-Barriken.
Fig. 11. Saller's eisener Drahtzug-Barriken.
Fig. 12-17. Zugharriken mit Arad's Lärtewerk.
Fig. 18 und 19. Hub- und Warnungsgerät.
Taf. XXIV. Fig. 1-8. Wegbetriebe mit eisernen Überbau.
Fig. 9-19. Betriebe mit eisernen Überbau.
Fig. 20 und 21. Wegbetriebe mit hölzernen Joehöfen.

- Taf. XXV. Fig. 1 und 2. Wegebretter mit hölzernen Oberläufern.
Fig. 3 und 4. Gestülzte Wegebretter.
Fig. 5-7, 12-14. Brückentürme zu eisernen Pontons.
Fig. 8-11. Wegebretter mit Wassererhöhung von der Sauerbrunnener Bahn.
Fig. 15-17, 21 und 22. Wegebretter von der Hannoverischen Bahn.
Fig. 18-20. Gemauerte Wegebretter zu eisernen Pontons.
Fig. 23 und 24. Wegebretter in einem später auf zwei Gleise zu erweiternden Einschnitte.
Fig. 25-27. Wegebretter und Aquädukt von der Bremer Bahn.
- Taf. XXVI. Fig. 1a-b. Drehscheibe von der Schweizer Nord-Ostbahn.
Fig. 2a-c. Drehscheibe von der Siebe. Ost. Staatsbahn.
Fig. 3a-b. Borssev's Drehscheibe für Wagen.
Fig. 4a-b. Drehscheibe von 1^m Durchmesser der Österreichischen Südbahn.
Fig. 5. Drehscheibe der Siebe. westl. Staatsbahn.
Fig. 6a-d. Drehscheibe von 6^m Durchmesser der Österreichischen Südbahn.
Fig. 7. Drehscheibe mit festem Nockenlager.
Fig. 8. Achsenlager mit einer Frictionscheibe.
- Taf. XXVII. Fig. 1a-4. Drehscheibe der Hannoverischen Staatsbahn.
Fig. 2a-b. Drehscheibe der Bayerischen Staatsbahn.
Fig. 3a-b. Befestigungsvorrichtung der Französischen Nordbahn.
Fig. 4a-d. Drehscheibe von van der Zypen und Charlier.
Fig. 5-7. Verschiebbare Einrichtungen der Achslager und Drehzapfen.
Fig. 8a-c. Ballo's schiedelnde Drehscheibe.
- Taf. XXVIII. Fig. 1a-b. Schiebeseiten der Leipzig-Dresden Bahn.
Fig. 2a-c. Kollin's Schiebeseiten.
Fig. 3a-b. Schiebeseiten der Köln-Mindener Bahn.
Fig. 4a-c. Schiebeseiten für Wagen von Klatt & Comp.
Fig. 5a-c. Preussmann's Schiebeseiten.
Fig. 6a-c. Schiebeseiten für Locomotiven von Klatt & Comp.
Fig. 7a-b. Schiebeseiten für Wagen der Siebe. westl. Staatsbahn.
Fig. 8a-b. Schiebeseiten der Badischen Staatsbahn.
Fig. 9a-b. Schiebeseiten der Waggonfabrikwerkstätte zu Braunschweig.
Fig. 10a-b. Schiebeseiten der Österreichischen Staatsbahn.
Fig. 11. Schiebeseitenvorrichtung zum Heben und Senken der Schiebeseiten.
- Taf. XXIX. Fig. 1. Bahnhof Bochum (Siegfried-Märkische Bahn).
Fig. 2. Bahnhof Staßfurt.
Fig. 3. Haltestelle Werfde (Holl.-Siegfried).
Fig. 4. Bahnhof Freiburg der Breslau-Schwetitzer-Pöchlinger Bahn.
- Taf. XXX. Fig. 1. Bahnhof Ludw. Böhme'sche Staatsbahn.
Fig. 2a-b. Bahnhof Dautzen der Zehn-Beuten-Schoppinener Eisenbahn.
Fig. 3. Bahnhof Vohwinkel.
Fig. 4a. Längsprofil desselben.
- Taf. XXXI. Fig. 1. Central-Güterbahnhof zu Strass.
Fig. 2. Bahnhof Plettenberg-Steinhausen (Holl.-Siegfried).
Fig. 3. Haltestelle Halbe (Berl.-Güterbahn).
Fig. 4. Bahnhof Garleberg (Berl.-Hannoversche Bahn).
Fig. 5. Empfangsgebäude in Hoesel (Danz.-Güterbahn).
- Taf. XXXII. Fig. 1. Bahnhof Pilsen.
Fig. 2. Bahnhof Frankfurt a. O. für die Niedersächsisch-Märkische und Märkisch-Pommersche Eisenbahn.
Fig. 3. Bahnhof Dautzen der Breslau-Schwetitzer-Pöchlinger Eisenbahn.
Fig. 4. Empfangsgebäude zu Gießbach.

- Taf. XXXIII. Fig. 1 und 1a. Bahnhof Götting.
 Fig. 2. Grundriß des Stationsgebäudes zu Götting.
 Fig. 3. Grundriß des Güterschuppens daselbst.
 Fig. 4. Bahnhof Berlin der Niederschlesisch-Märkischen Bahn.
 Fig. 5. Grundriß des Empfangsgebäudes daselbst.
 Fig. 6. Viehhofstelle bei Kammelsburg für die Preussische Ostbahn und Niederschlesisch-Märkische Bahn.
- Taf. XXXIV. Fig. 1. Bahnhof Kyritz/Prussische Ostbahn.
 Fig. 2. Bahnhof Berlin der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.
 Fig. 3. Grundriß der Empfangsgebäude III. Classe von der Berlin-Görlitzer Bahn.
- Taf. XXXV. Fig. 1. Bahnhof der Leipzig-Dresdener Bahn zu Leipzig.
 Fig. 2. Empfangsgebäude zu Dresden (Sächsisch-Böhmische Staatsbahn).
 Fig. 3. Bahnhof Stuttgart.
 Fig. 4. Empfangsgebäude zu Châlons-Thierry (Paris-Strasburger Eisenbahn).
 Fig. 5. Zwischenstation I. Classe von Metz nach Thionville.
- Taf. XXXVI. Fig. 1. Neues Hauptgebäude des Centralbahnhofs zu Basel.
 Fig. 2. Zwischenstation I. Classe der Französischen Nordbahn.
 Fig. 3. Westbahnhof in Wien.
 Fig. 4. Bahnhof Berlin (Berlin-Görlitzer Bahn).
 Fig. 5. Neues Bahnhof-Hauptgebäude zu Prag.
 Fig. 6. Centralbahnhof zu Köln.
- Taf. XXXVII. Fig. 1-3. Neues Bahnhof-Hauptgebäude zu Würzburg.
 Fig. 4. Bahnhof Chester.
 Fig. 5-7. Haltestelle von der Harzvereheren Staatsbahn.
 Fig. 8-11. Hauptgebäude auf den Stationen der Bahn von Anvers nach Bologna.
 Fig. 12. Zwischenstation der Bahn von Cluses.
- Taf. XXXVIII. Fig. 1. Bahnhof der Lyoner Eisenbahn zu Paris.
 Fig. 2. Bahnhof Thionville.
 Fig. 3. Empfangsgebäude III. Classe der Bahn von Metz nach Thionville.
 Fig. 4. Neues Bahnhofgebäude in Zürich.
 Fig. 5. Great-Northern Bahnhof in London.
 Fig. 6. Duffel-Station zu Eperwey.
 Fig. 7. Empfangsgebäude des Bahnhofs zu Genf.
 Fig. 8. Great-Western Bahnhof zu London.
- Taf. XXXIX. Fig. 1. Bahnhof der Französischen Nordbahn zu Paris.
 Fig. 2. Bahnhof der Orleansbahn zu Paris.
 Fig. 3. Bahnhof Nordstern.
 Fig. 4. Bahnhof Hagen.
 Fig. 5. Bahnhof Oettingen.
 Fig. 6 und 7. Abteie auf französischen Bahnen.
- Taf. XI. Fig. 1. Eisen Halle des Centralbahnhofs zu Köln.
 Fig. 2 und 3. Bahnhofhalle zu Lüttich.
 Fig. 4. Halle der Great-Northern Eisenbahn.
 Fig. 5. Querschnitt der Halle und des Stationsgebäudes der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zu Berlin.
 Fig. 6. Halle der Bayerischen Ostbahn zu München.
 Fig. 7 und 8. Stationsgebäude und Halle der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zu Wien.
 Fig. 9. Halle der Bahnen-Bahn zu Philadelphia.
 Fig. 10. Halle der Leipzig-Dresdener Bahn zu Leipzig.

- Taf. XII. Fig. 1. Neue Personenkalken zu Stuttgart.
Fig. 2. Grosser Halb der Orleansbahn zu Paris.
Fig. 3. Grosser Halb der Pariserischen Nordbahn zu Paris.
Fig. 4. Bahnhofsgebäude zu Antwerpen.
Fig. 5. Bahnhofsgebäude zu Liverpool.
Fig. 6-11. Verschiedene Personüberdachungen.
- Taf. XIII. Fig. 1-5. Verschiedene Güterschuppen von deutschen und schweizerischen Bahnen.
Fig. 6. Güterschuppen der Genot-Western Bahn zu Dabblington.
Fig. 7. Güterschuppen von kleinen französischen Bahnhöfen.
Fig. 8. Güterschuppen im Bahnhof Antwerpen.
Fig. 9 und 10. Steierische Niederlage zu Harburg.
Fig. 11. Staatsmagazin des Wasserbauwerks zu Brauns.
- Taf. XIII. Fig. 1-3. Locomotivschuppen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Berlin.
Fig. 4 und 5. Polygonaler Locomotivschuppen für 16 Schiffe auf Bahnhof M. Glatbach.
Fig. 6 und 7. Kugelförmiger Locomotivschuppen der Berlin-Görlitzer Bahn zu Berlin.
Fig. 8. Rechteckiger Locomotivschuppen zu Berlin-Dor.
Fig. 9. Locomotivschuppen auf dem Bahnhof St. Johann der Saarbrücker Eisenbahn.
Fig. 10. Polygonaler Locomotivschuppen für 14 Schiffe auf Bahnhof Hannover.
Fig. 11 und 12. Wagenschuppen auf Bahnhof Knaakern.
- Taf. XLIV. Fig. 1 und 2. Wagenschuppen in der Centralwerkstatt der Niedersächsisch-Märkischen Bahn zu Frankfurt a. O.
Fig. 3-5. Lockerschuppen in der Centralwerkstatt der Niedersächsisch-Märkischen Bahn zu Frankfurt a. O.
Fig. 6. Werkstättenanlage auf Bahnhof Olten (schweizer Centralbahn).
Fig. 7-9. Wagenschuppen zu Neudorf.
Fig. 10. Centralwerkstätte der Bergisch-Märkischen Bahn zu Witten.
Fig. 11-13. Reparaturwerkstatt der Niedersächsisch-Märkischen Bahn zu Berlin.
- Taf. XLV. Fig. 1-7. Wägenwerkstätten.
Fig. 8 und 9. Bahnhofsunterkellereibau auf Bahnhof Lokre.
Fig. 10-13. Wägenwerkstätten mit Wägenlokalen.
Fig. 14-18. Baugewerkschaften.
Fig. 19-23. Verschiedene Eisenwerkstätten.
Fig. 24-28. Verschiedene Holzwerkstätten.
- Taf. XLVI. Fig. 1-3. Wasserkraft zu Leer (Westfälische Eisenbahn).
Fig. 4 und 5. Wasserkraft mit rechteckigen und niedrigen Bauwerken.
Fig. 6-10. Verschiedene Dampfmaschinenleistungen.
Fig. 11. Windrad der Wasserkraft zu Leer.
Fig. 12-15. Verschiedene Dampfmaschinenleistungen.
Fig. 16-17. Wasserkraft.
- Taf. XLVII. Fig. 1-3. Gaswerke Chemnitz.
Fig. 4-5. Schmelzwerke Chemnitz.
Fig. 6-11. Wasserkraft der Hannoverschen Staatsbahn.
Fig. 12-14. Wasserkraft der Oldenburgischen Staatsbahn.
Fig. 15 und 16. Friesländer Wasserkraft der Hannoverschen Staatsbahn.
Fig. 17-19. Normalwasserkraft der Badischen Staatsbahn.
Fig. 20. Neustadt und Bismarck's Wasserkraft.

- Taf. XLVIII Fig. 1-2. Seilgrube.
 Fig. 3. Verankerung mit Schiedröhre.
 Fig. 5-9. Vorankerung mit Drehseile.
 Fig. 10 und 10a. Hölzenerankerung der Württembergischen Staatsbahn.
 Fig. 11-11. Kohlesöhle.
 Fig. 11. Station einer Seilgrube ohne Wassertrieb mit Kohlesöhle.
 Fig. 12-17. Fersensinfestigungen.
 Fig. 18-20. Bauvorrichtungen auf Bahnhöfen.
 Taf. XLIX Fig. 1-8. Atmosphärische Eisenbahn von London nach Croydon.
 Fig. 9-12. St. George, atmosphärische Eisenbahn.
 Taf. I. Fig. 1-10. Pneumatische Eisenbahnen. Parkstraße in London.
 Taf. II. Fig. 1. Seilbahn zu Lüttich.
 Fig. 2a und 2b. Seilbahn zu Aachen.
 Fig. 3a und 3b. Maschine zu Roda bei Aachen.
 Fig. 4a und 4b. Brennwagen.
 Fig. 5a und 5b, 6a und 6b. Agnès's Seilbahn.
 Taf. III. Fig. 1. Ansicht eines Zuges der Eifelbahn.
 Fig. 2. Construction der Zahnstange.
 Fig. 3. Querschnitt eines Zahns der Zahnstange.
 Fig. 4. Vorderansicht der Ritzstange-Loconostive.
 Fig. 5. Hinteransicht derselben.
 Fig. 6. Ruffenapparat zwischen Loconostive und Wagen.
 Taf. LIII. Fig. 1-4. Eisenbahnfährten über das Eis zwischen Hamburg und Rohnort.
 Taf. LIV. Fig. 1-6. Eisenbahnfährten über das Eis bei Kehlbrunn.

Fig. 1. Die Eisenbahnlinie von London nach Brighton

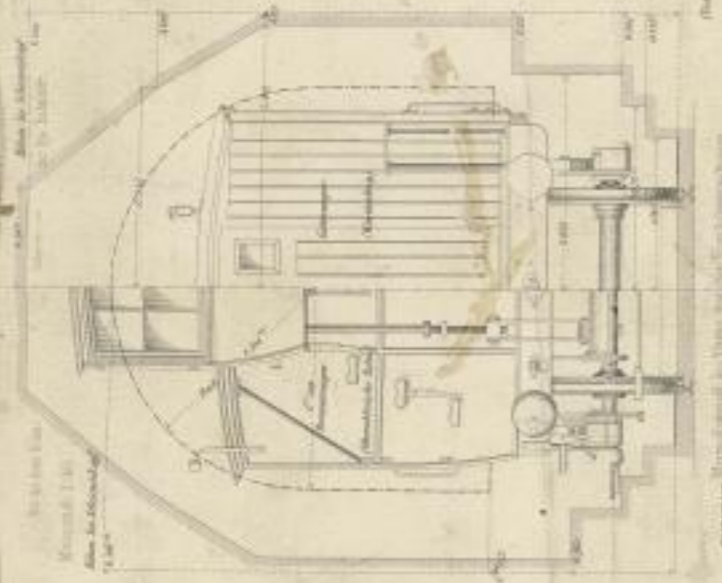
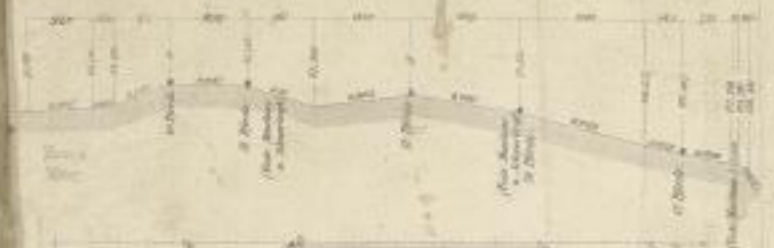


Fig. 2. Bahn Liverpool-Manchester





SLUB

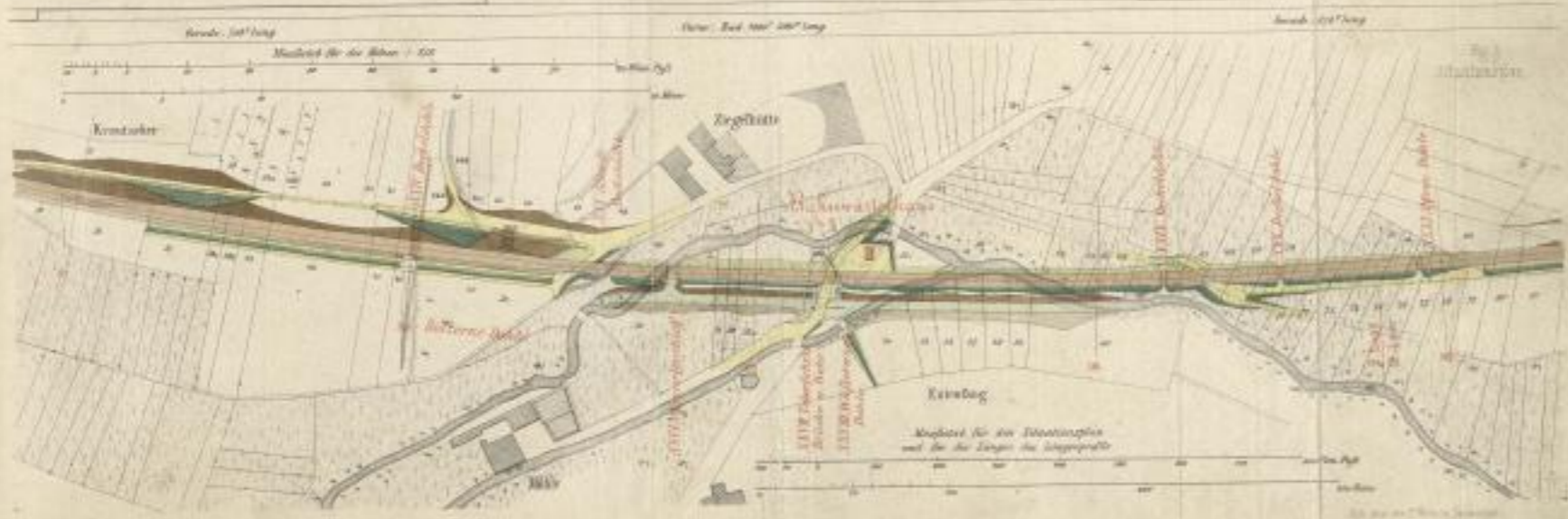
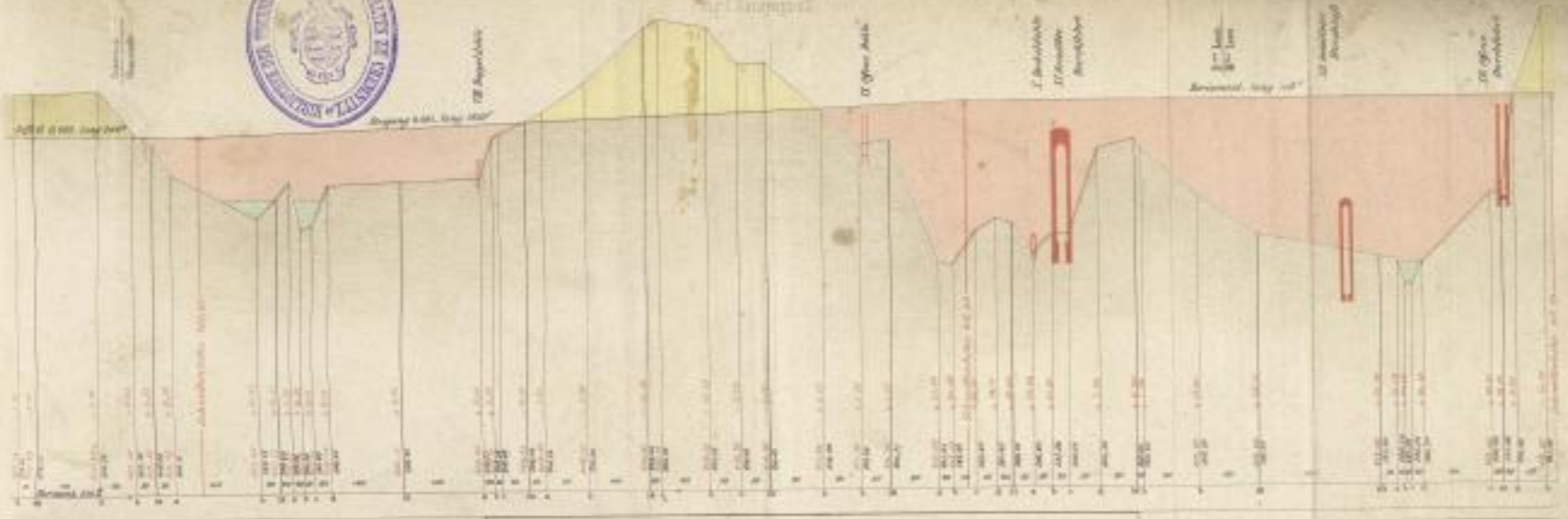
Wir führen Wissen.

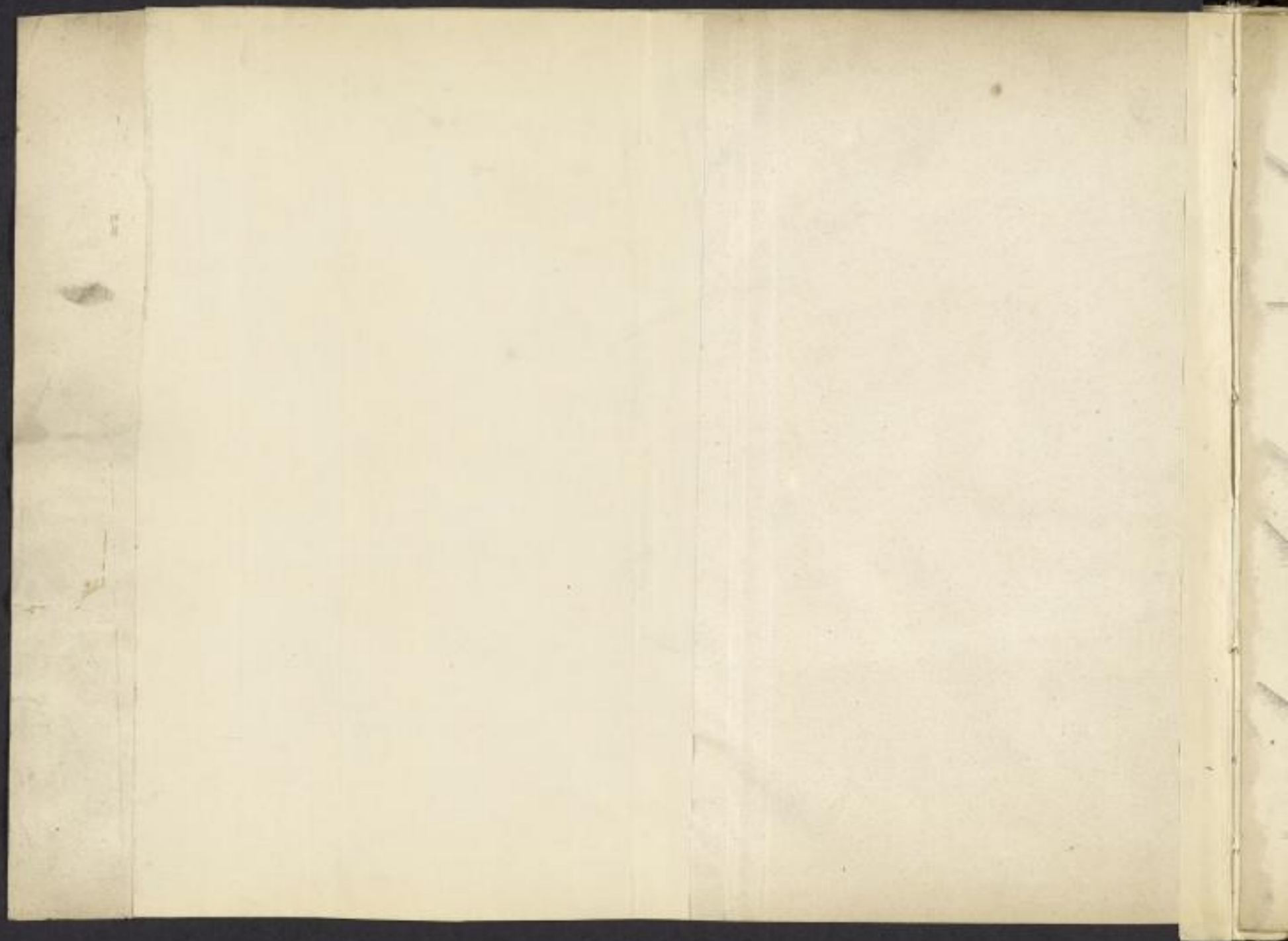


TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ



Ausstattung des Längsprofils mit des Situationplanes





SLUB

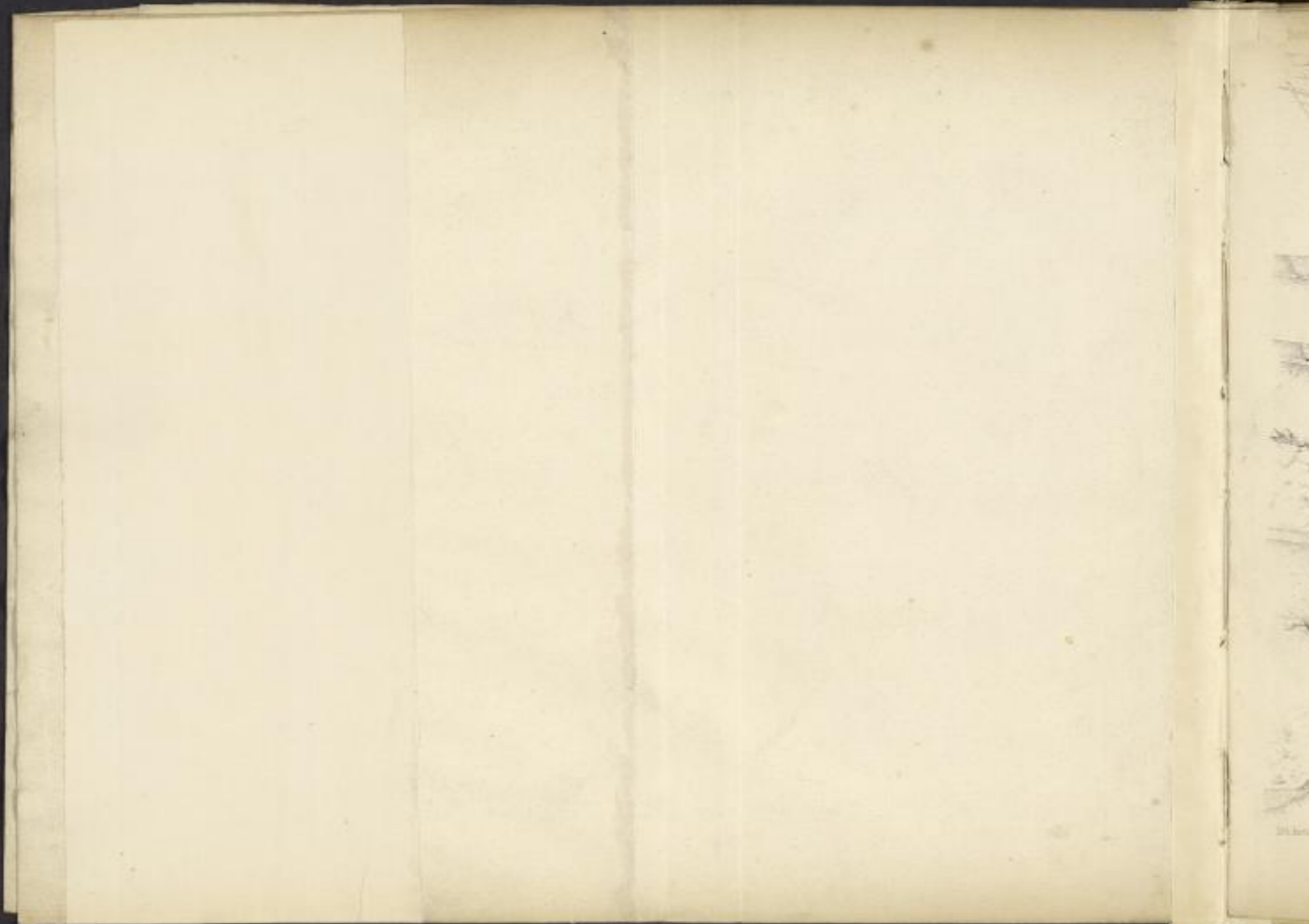
Wir führen Wissen.



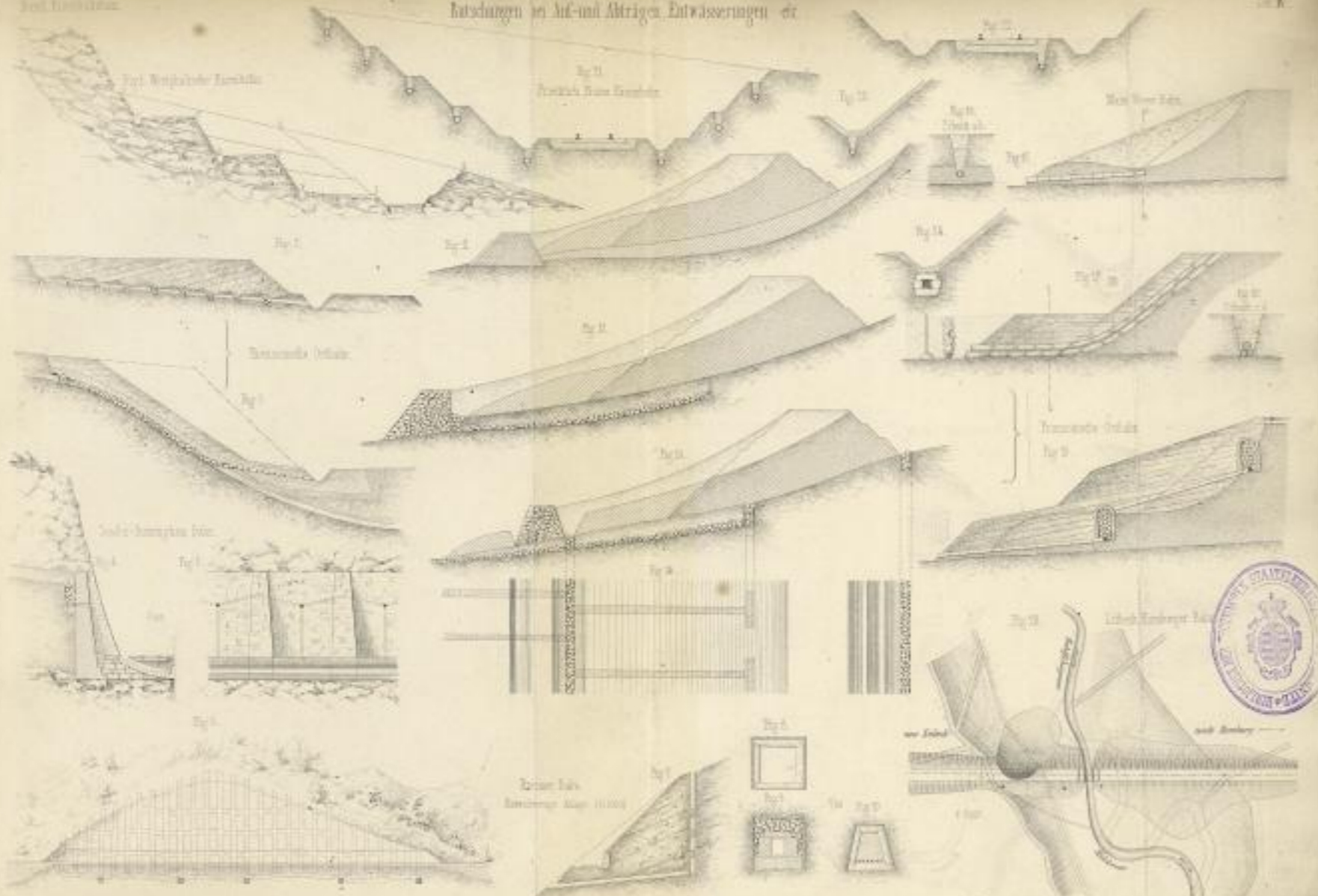
TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

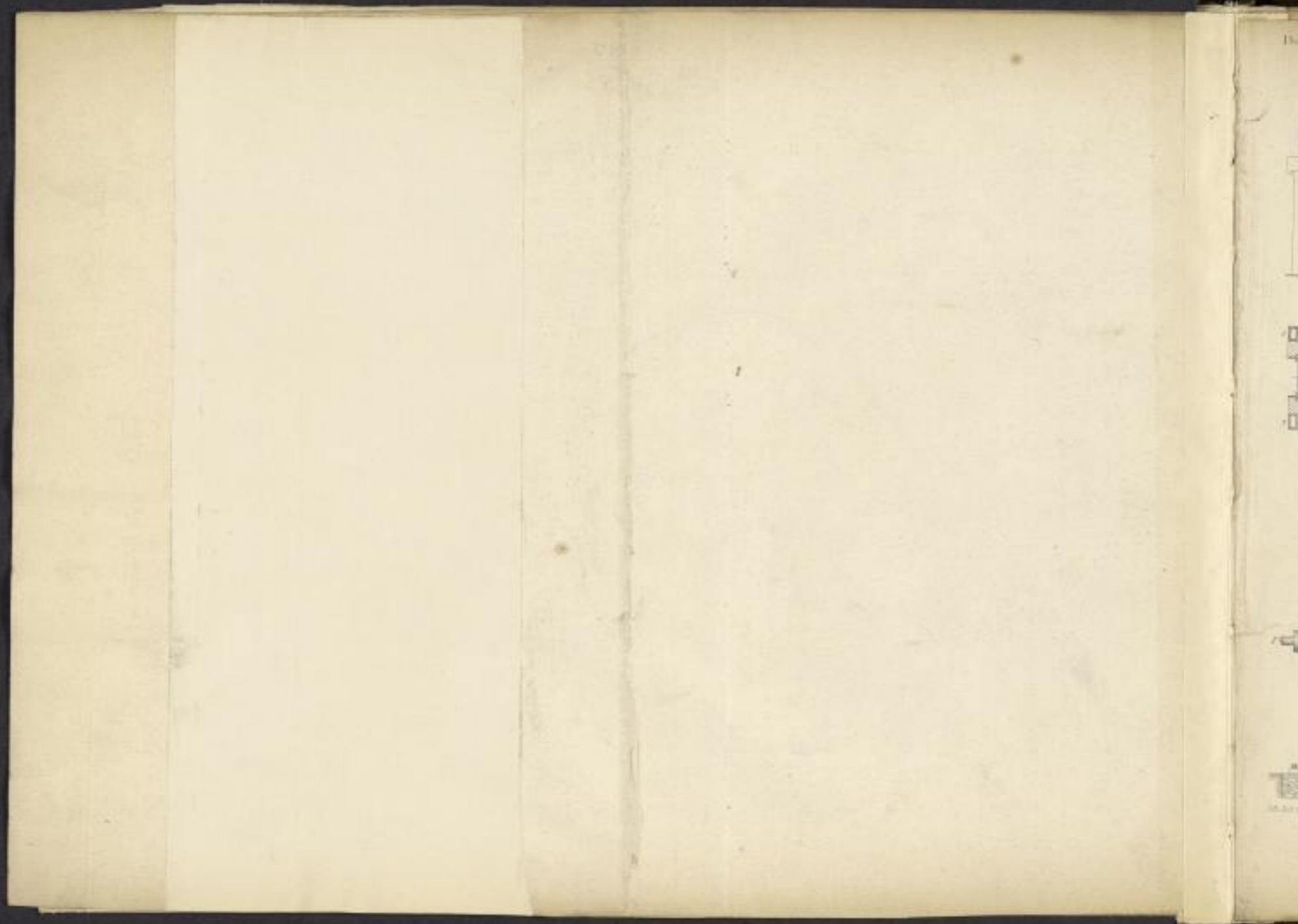
Querprofile von Auf- und Abträgen etc.





Faint, illegible handwritten text visible on the right edge of the page, likely from the adjacent page.





SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Puddel-Ofen
mit Trichter best.

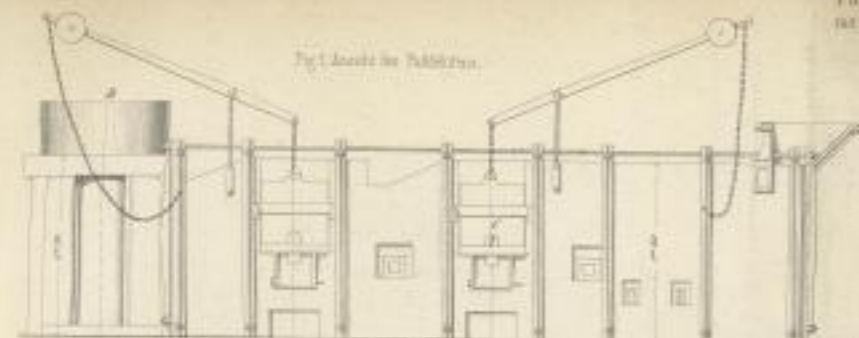


Fig. 1 Ansicht der Puddelofen.

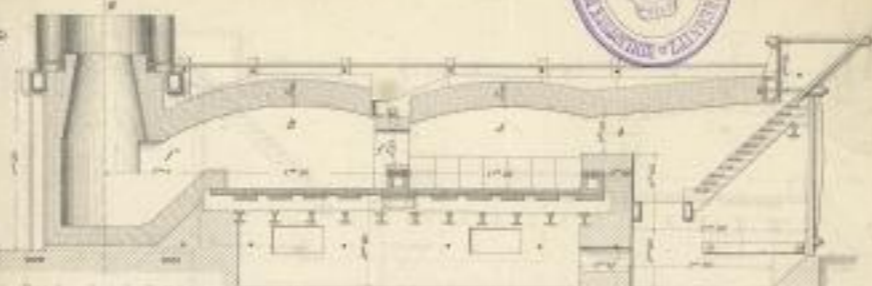


Fig. 2 Längsschnitt der Puddelofen.

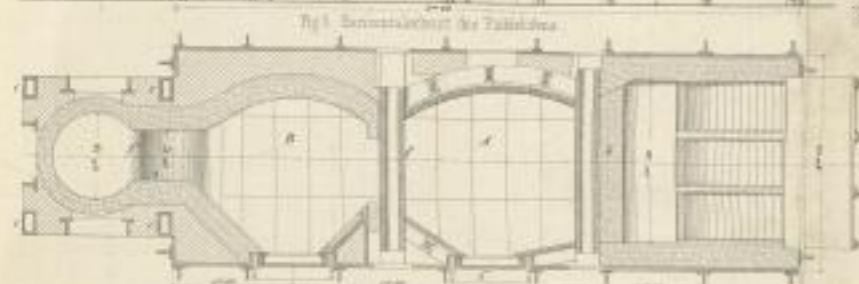


Fig. 3 Querschnitt der Puddelofen.

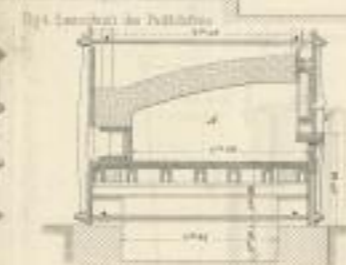


Fig. 4 Querschnitt der Puddelofen.

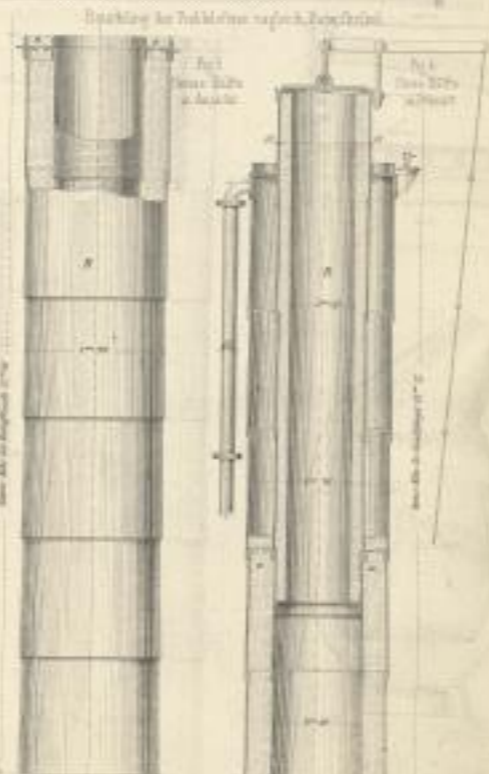


Fig. 5 und Fig. 6: Schmelztrichter für Puddelofen.

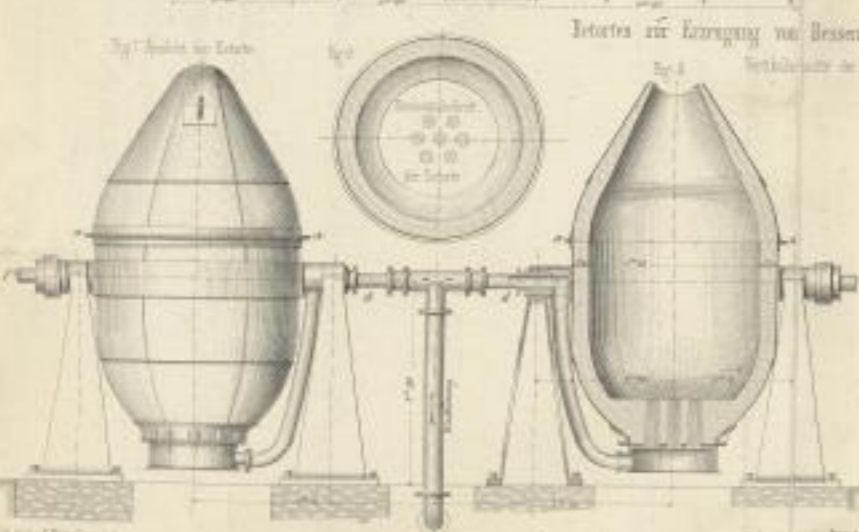


Fig. 7 Ansicht der Lohr.

Fig. 8

Fig. 9: Ansicht zur Erzeugung von Bessemerstahl

Fig. 10: Vertikalschnitt der Lohr.

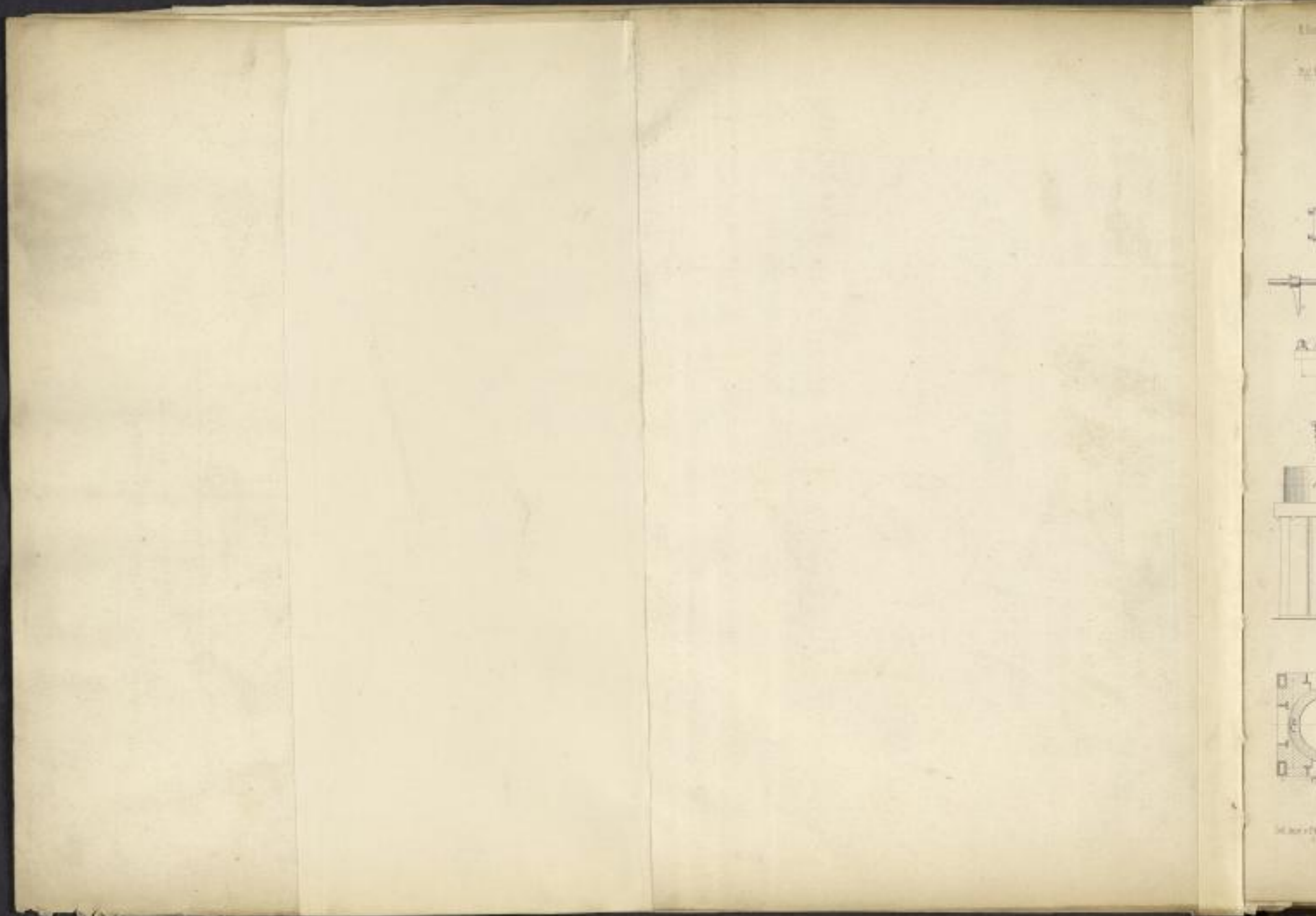


Fig 1 Querschnitt der Dampfmaschine

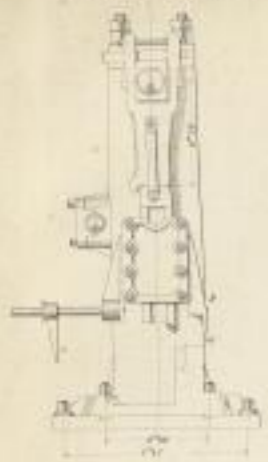


Fig 2 Lagerstuhl der Dampfmaschine

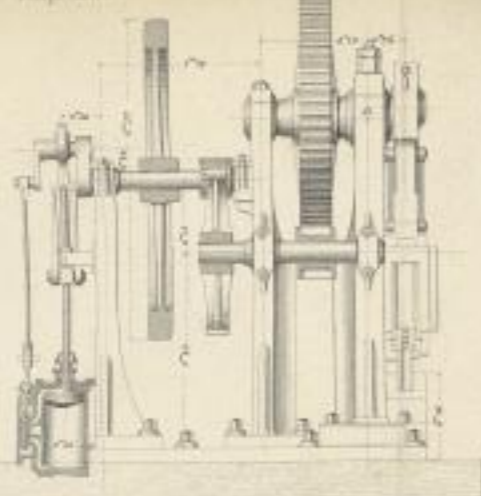


Fig 3 Dampfmaschine

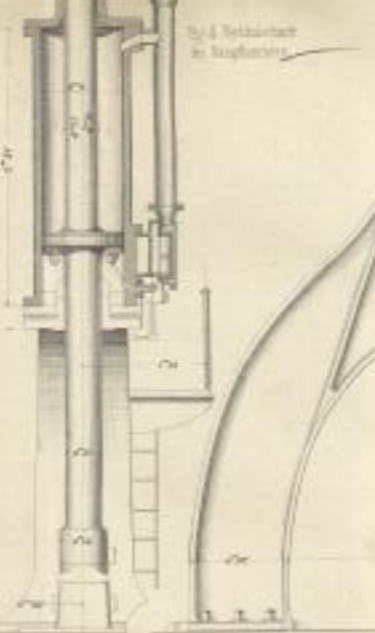


Fig 4 Ansicht der Dampfmaschine

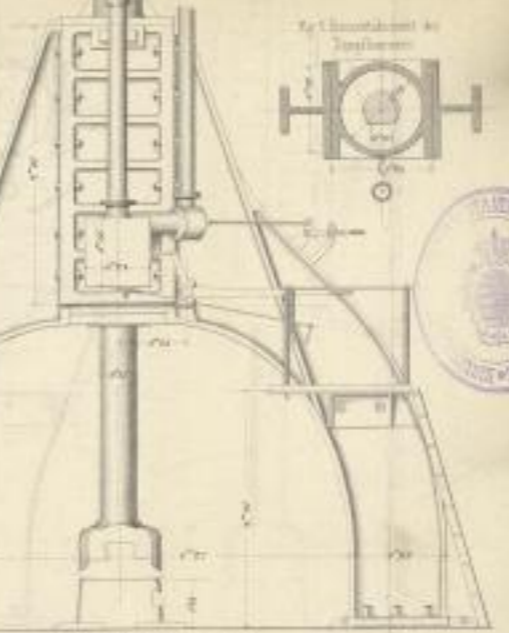
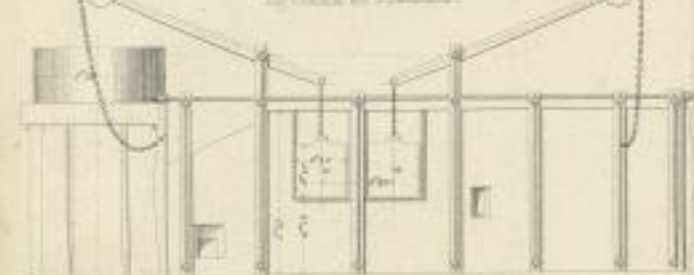


Fig 5 Querschnitt der Dampfmaschine



Fig 6 Ansicht der Schmelzofen



Schmelzofen

Fig 7 Querschnitt der Schmelzofen



Fig 8 Längsschnitt der Schmelzofen

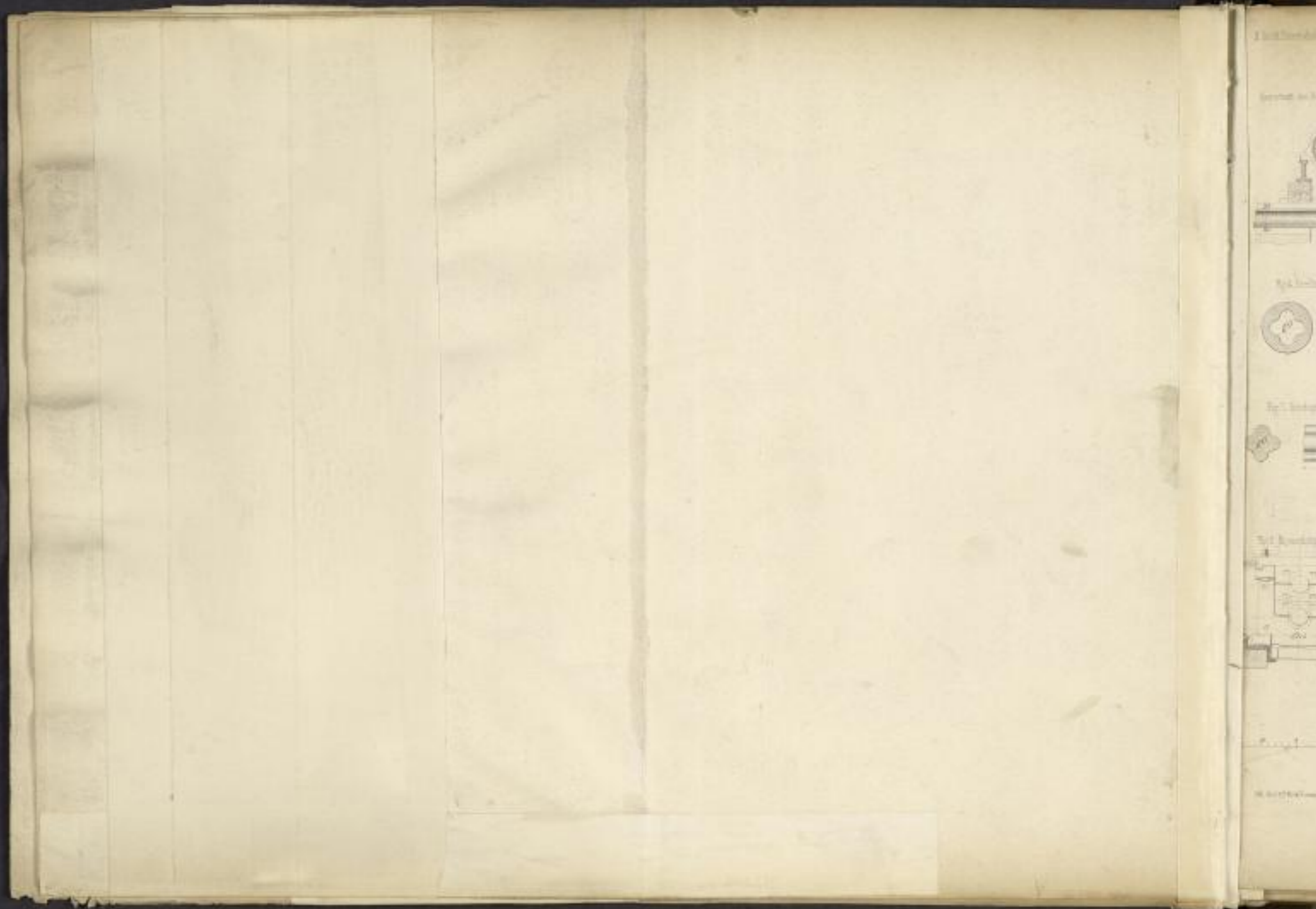


Fig 9 Einbauten der Schmelzofen



Werkzeuge und Gefäßschiffe



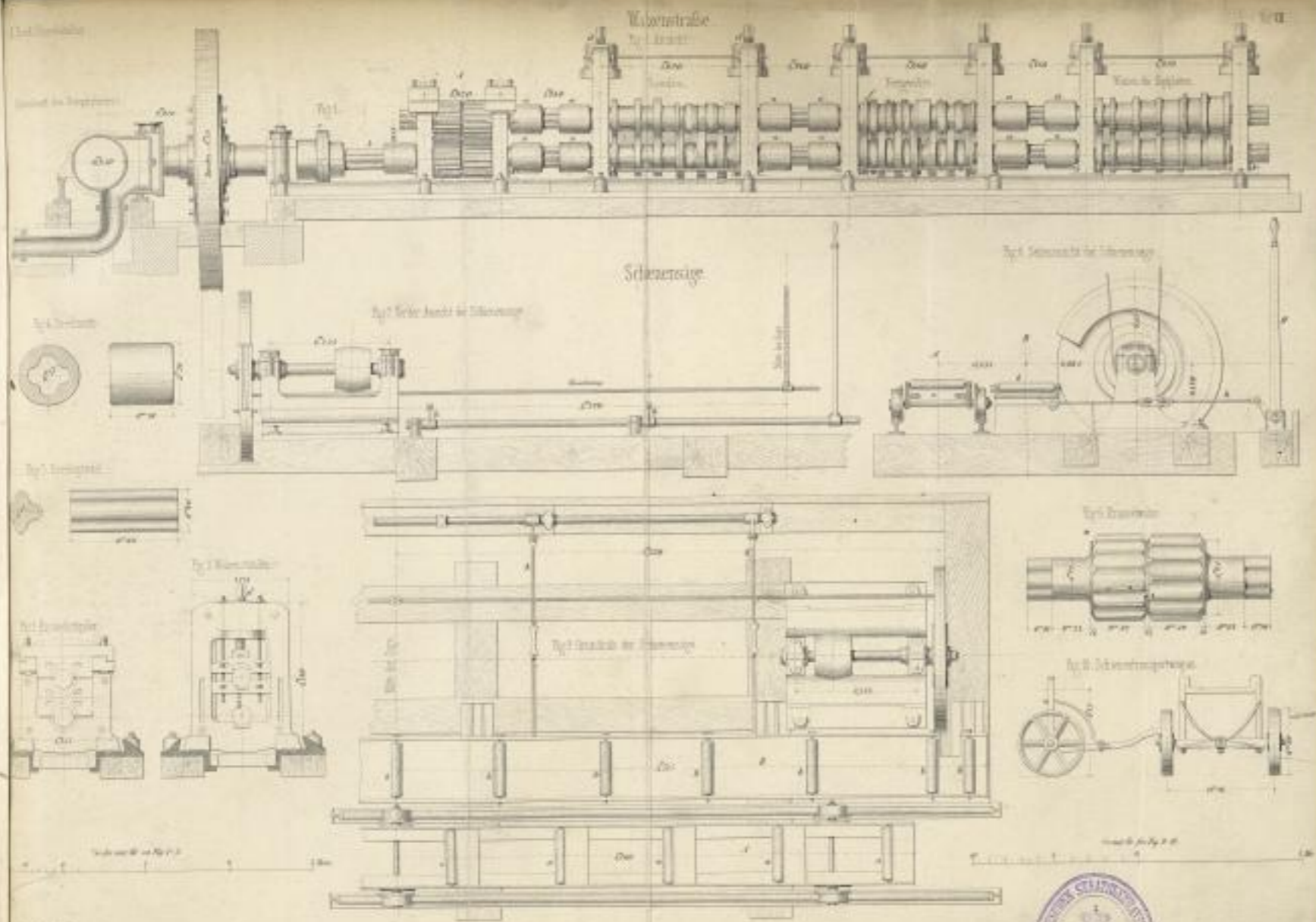


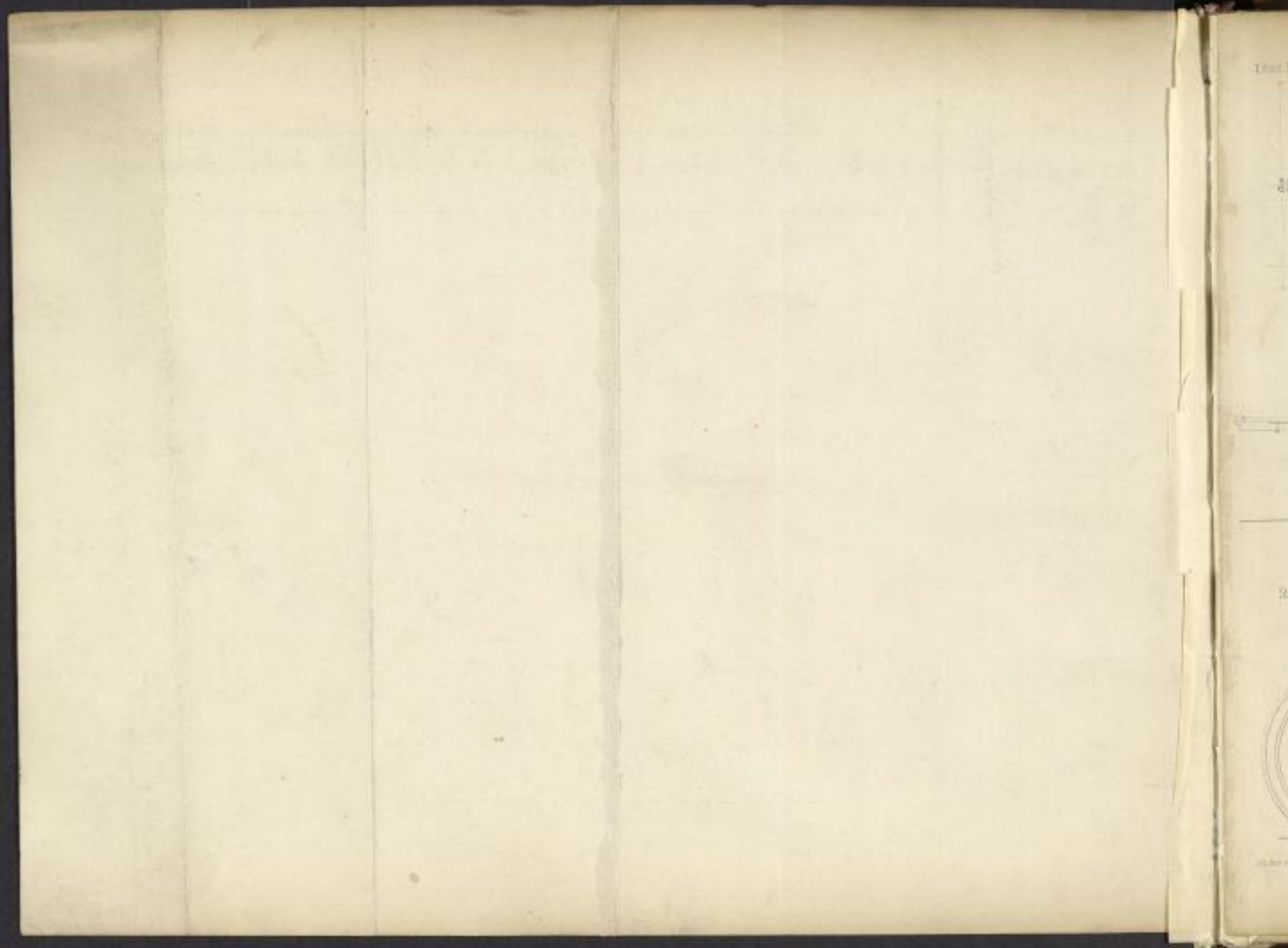
SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ





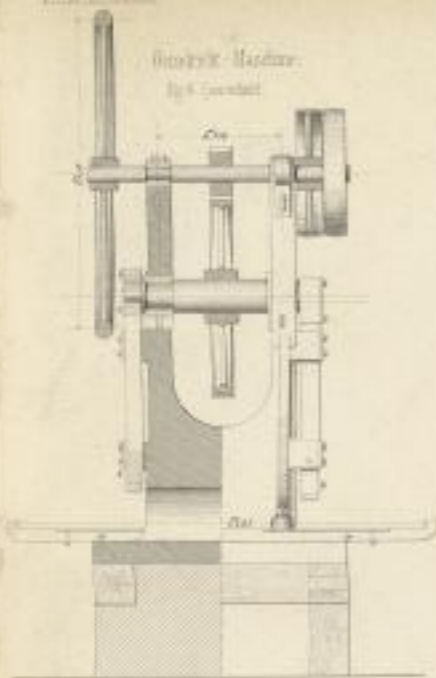
SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

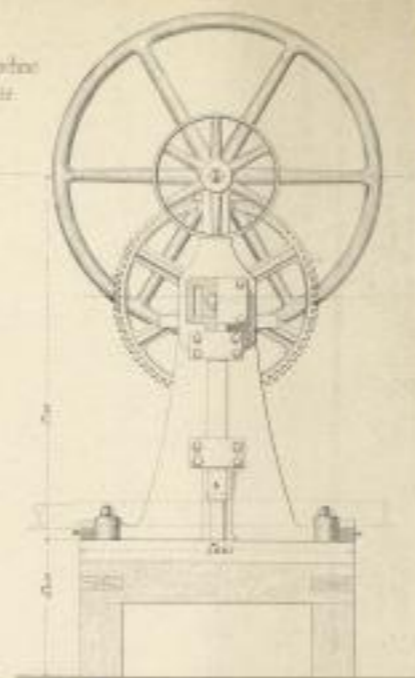
Hand-Lochmaschine
Fig. 1. Schmitt



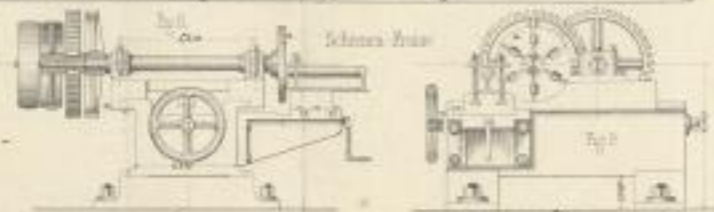
Lehrstuhl
Fig. 1



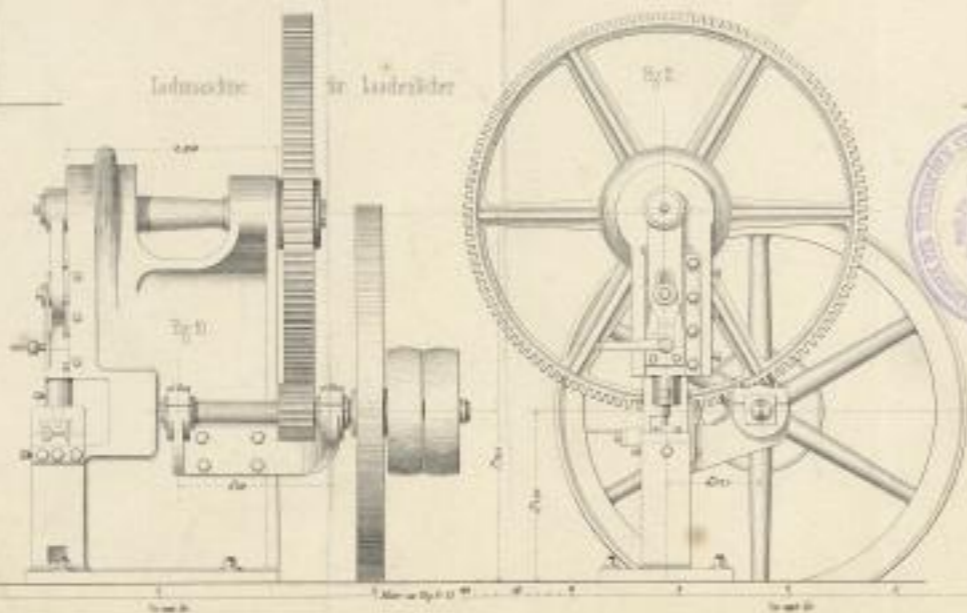
Ordnungs-Maschine
Fig. 1. Schmitt



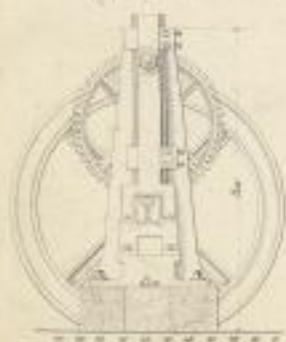
Schleifstein
Fig. 1



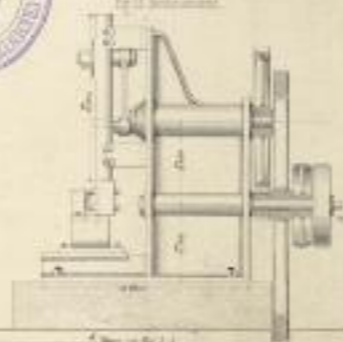
Lehrstuhl
für Lehrzwecke
Fig. 1

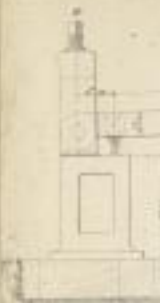
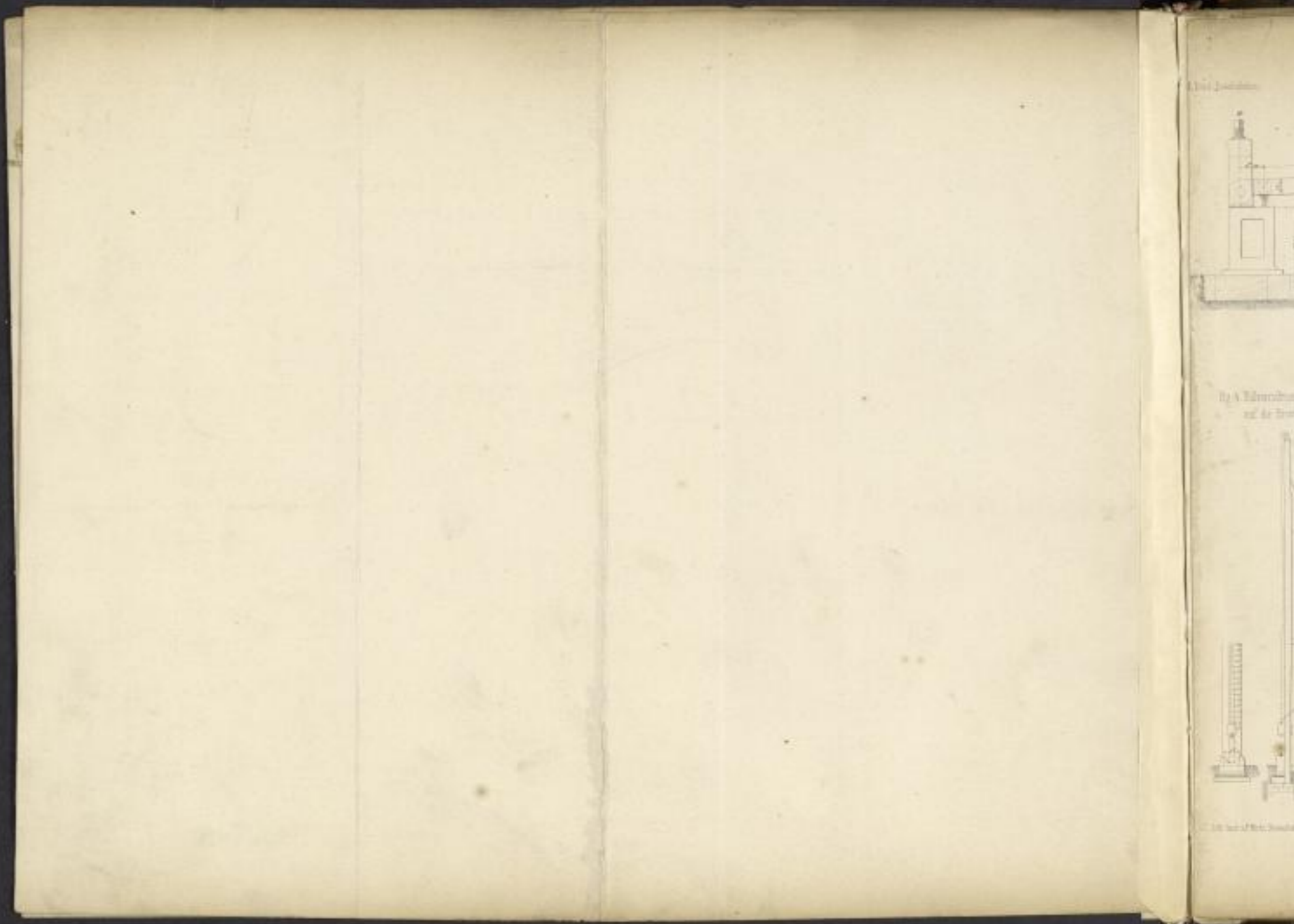


Ordnungs-Maschine
Fig. 2. Schmitt



Ordnungs-Maschine
Fig. 3. Schmitt





By A. Edmundo
and G. S.



1850

Vorrichtungen
zum Messen der Stärke

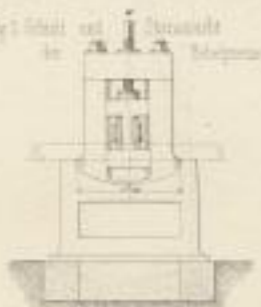


243

Nr. 1. Maßapparat zur Bestimmung der Zugkraft



Nr. 2. Schnitt und Drahtschnitt
des Drahtes

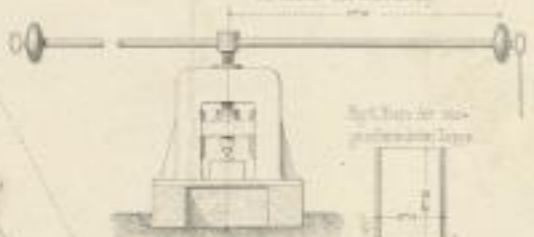


Nr. 3. Versuchsform der
Drahtprobe



Nr. 4. Führung des Drahtes
auf der Drahtschleife

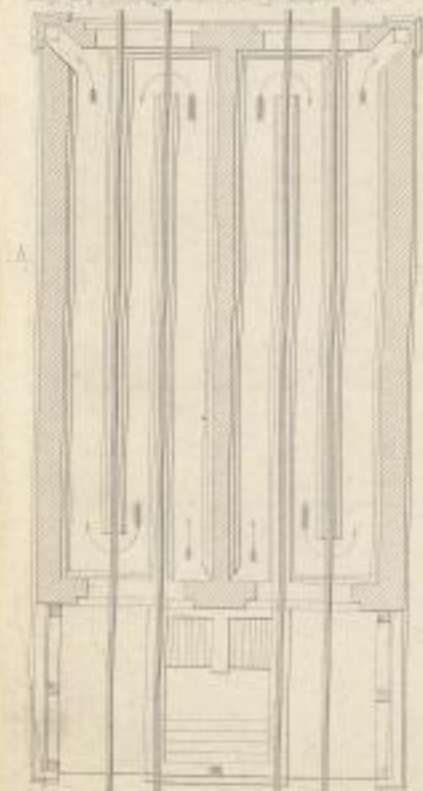
Nr. 5. Drahtschleife zur Bestimmung
der Zugkraft



Nr. 6. Draht zur
Bestimmung der
Zugkraft







Seitenansicht eines Kasten
von Schmelzmaschinen nach Fig. 11



Fig. 7: Ansicht
von oben

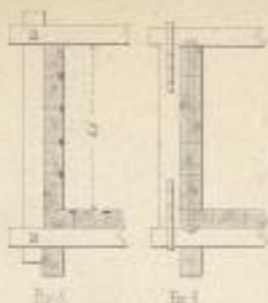
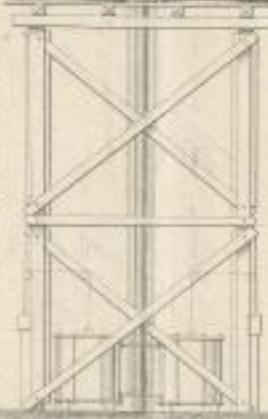


Fig. 10

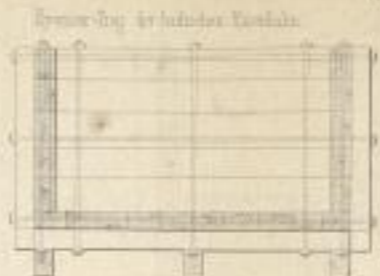
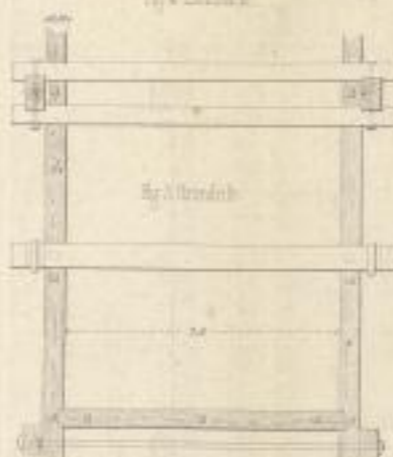


Fig. 12

Fig. 13: Ansicht
von oben



Maßstab 1:1000

Maßstab 1:1000

Fig. 15: Ansicht
von oben

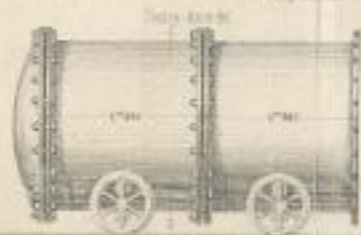


Fig. 16

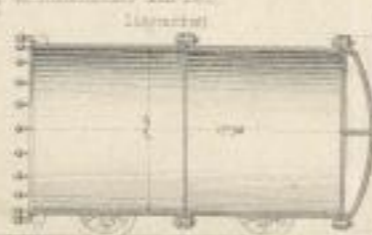
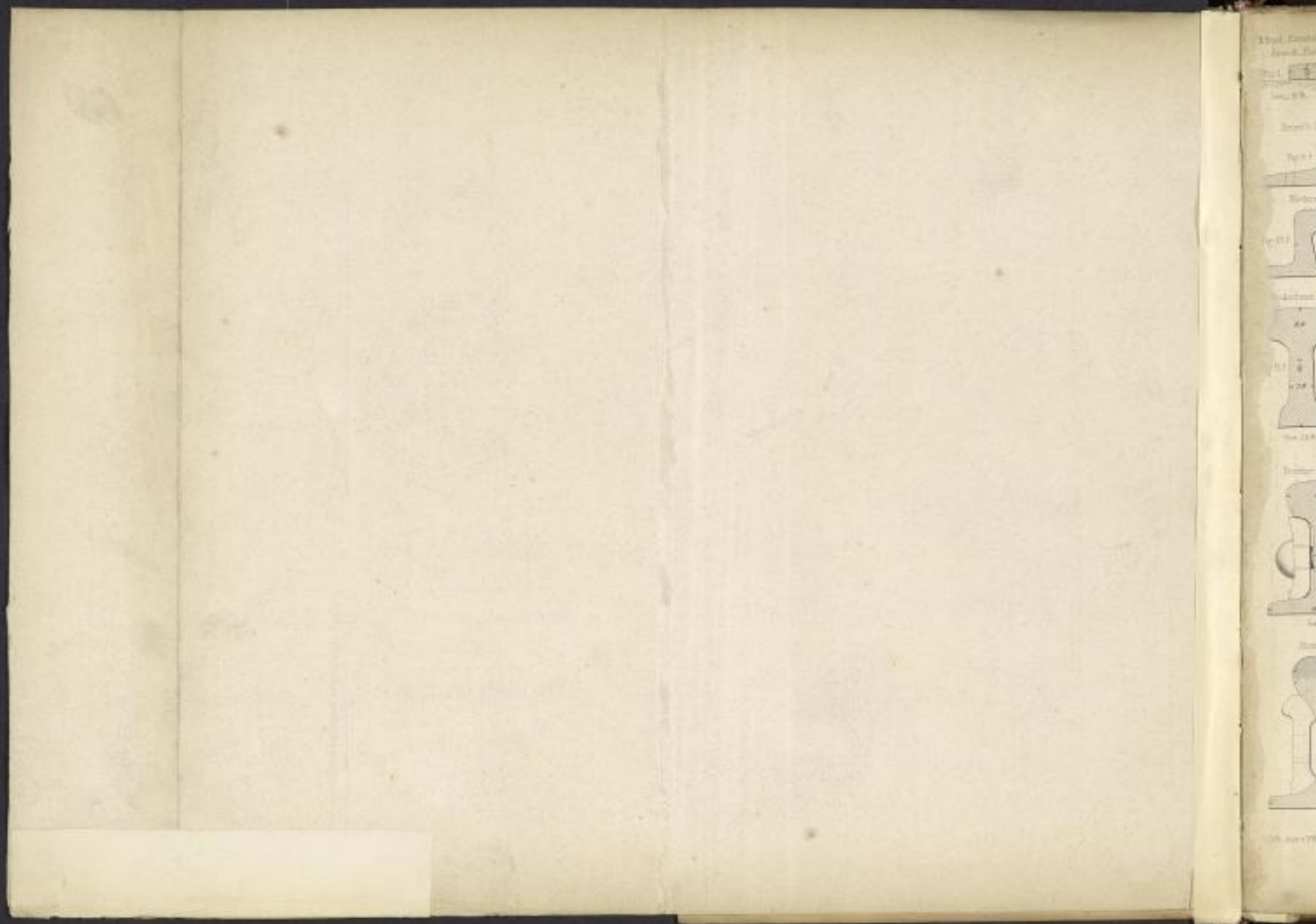


Fig. 17



Fig. 18

Fig. 19



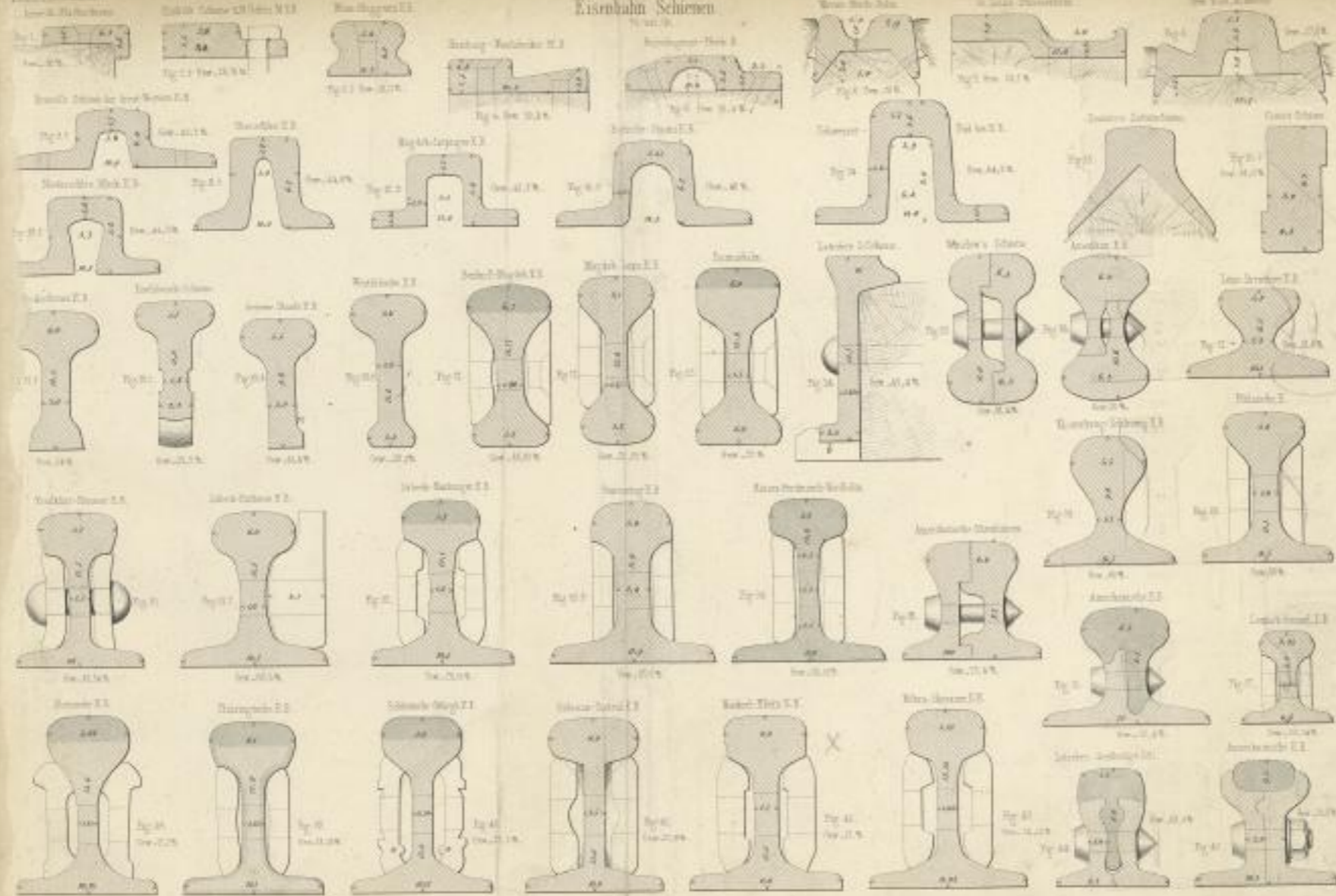
SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Eisenbahn Schienen





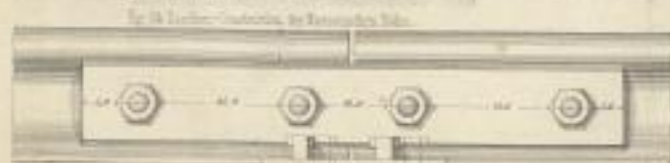
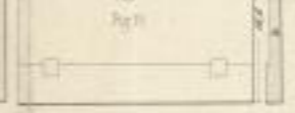
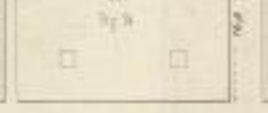
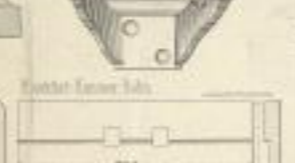
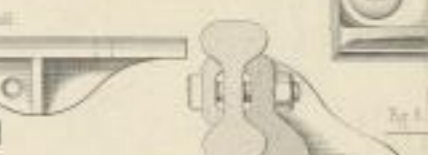
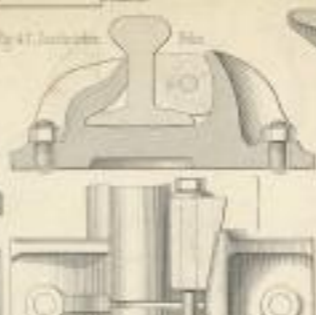
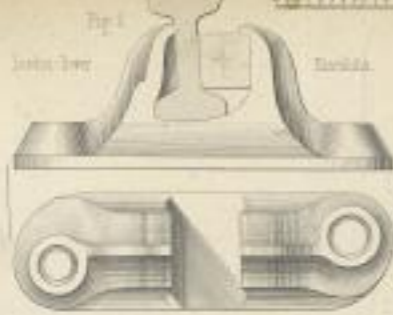
SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Fig. 1. Unterliegende Unter-Lärche



20 mm Maßstab



Quart
Bibl
Bibl
Bibl

A vertical strip of small, dark, rectangular marks or stamps runs along the right edge of the page, possibly representing a microfilm strip or a series of small library markings.

SLUB

Wir führen Wissen.



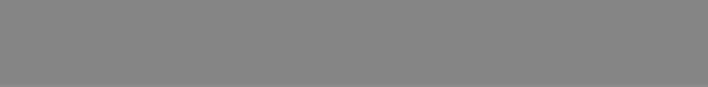
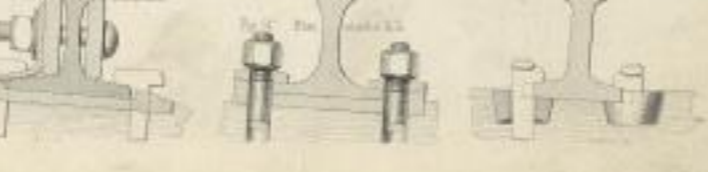
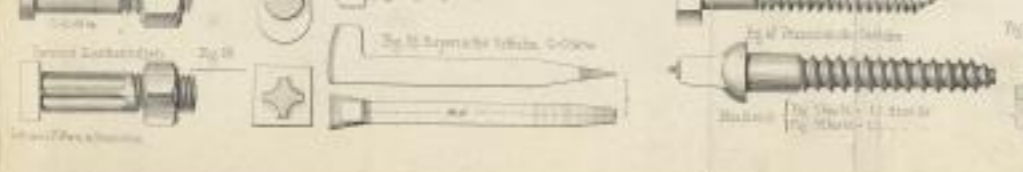
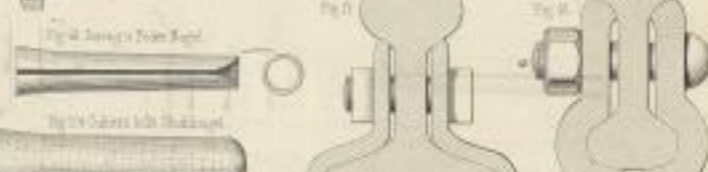
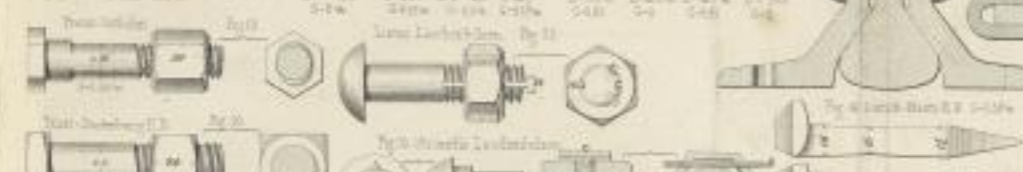
TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Laschen und Befestigungsmittel

Fig. 1-10

Glas- und Porzellan Werkzeuge

Fig. 1-10





SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

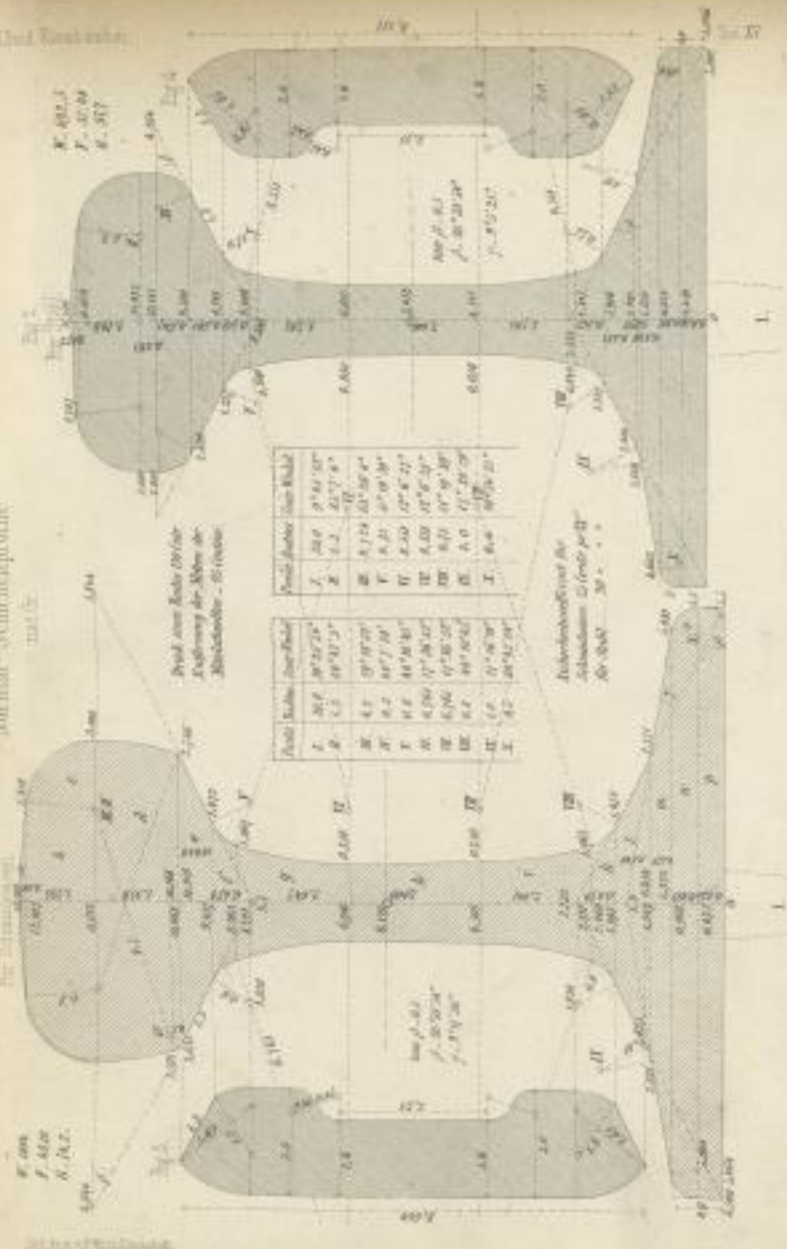


Normal-Schleimspinnelle



1. 100
2. 100
3. 100

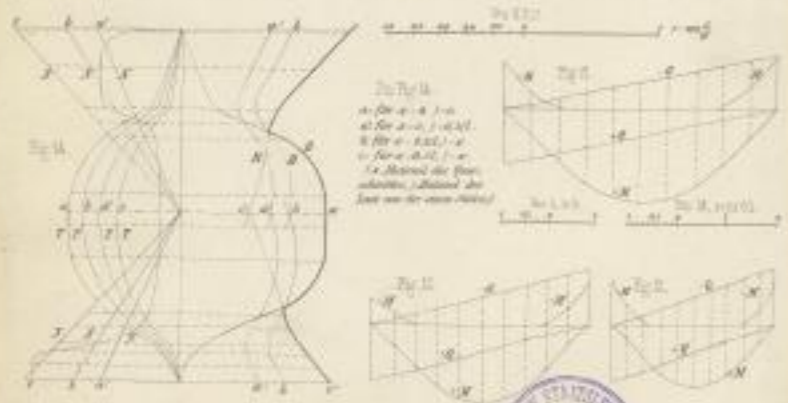
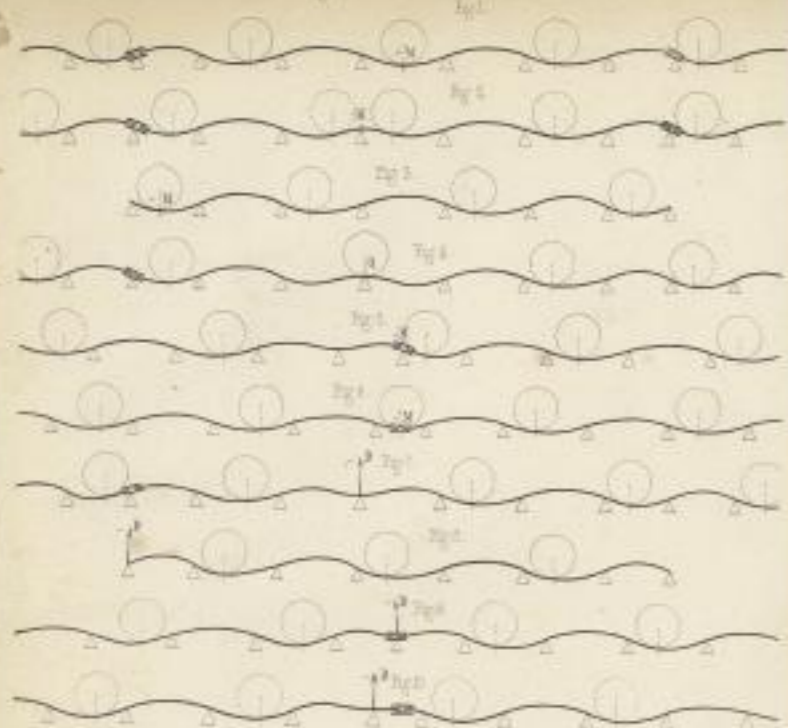
Normal-Schienenprofile



Profil-Ausschnitt nach Seite 10/10

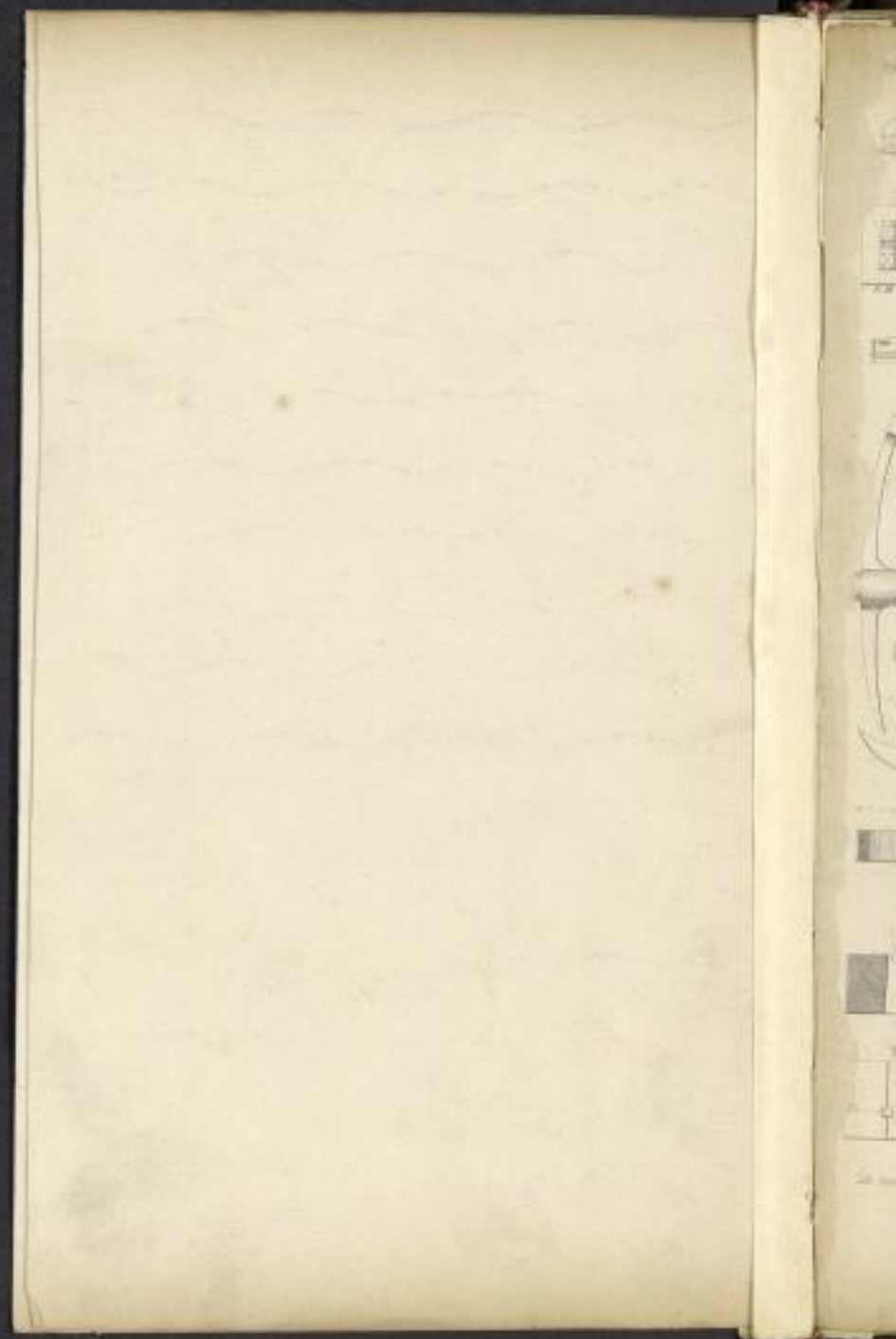
Profil	Stärke	Stärke	Stärke	Stärke	Stärke	Stärke	Stärke	Stärke	Stärke
I	100	100	100	100	100	100	100	100	100
II	100	100	100	100	100	100	100	100	100
III	100	100	100	100	100	100	100	100	100
IV	100	100	100	100	100	100	100	100	100
V	100	100	100	100	100	100	100	100	100
VI	100	100	100	100	100	100	100	100	100
VII	100	100	100	100	100	100	100	100	100
VIII	100	100	100	100	100	100	100	100	100
IX	100	100	100	100	100	100	100	100	100
X	100	100	100	100	100	100	100	100	100

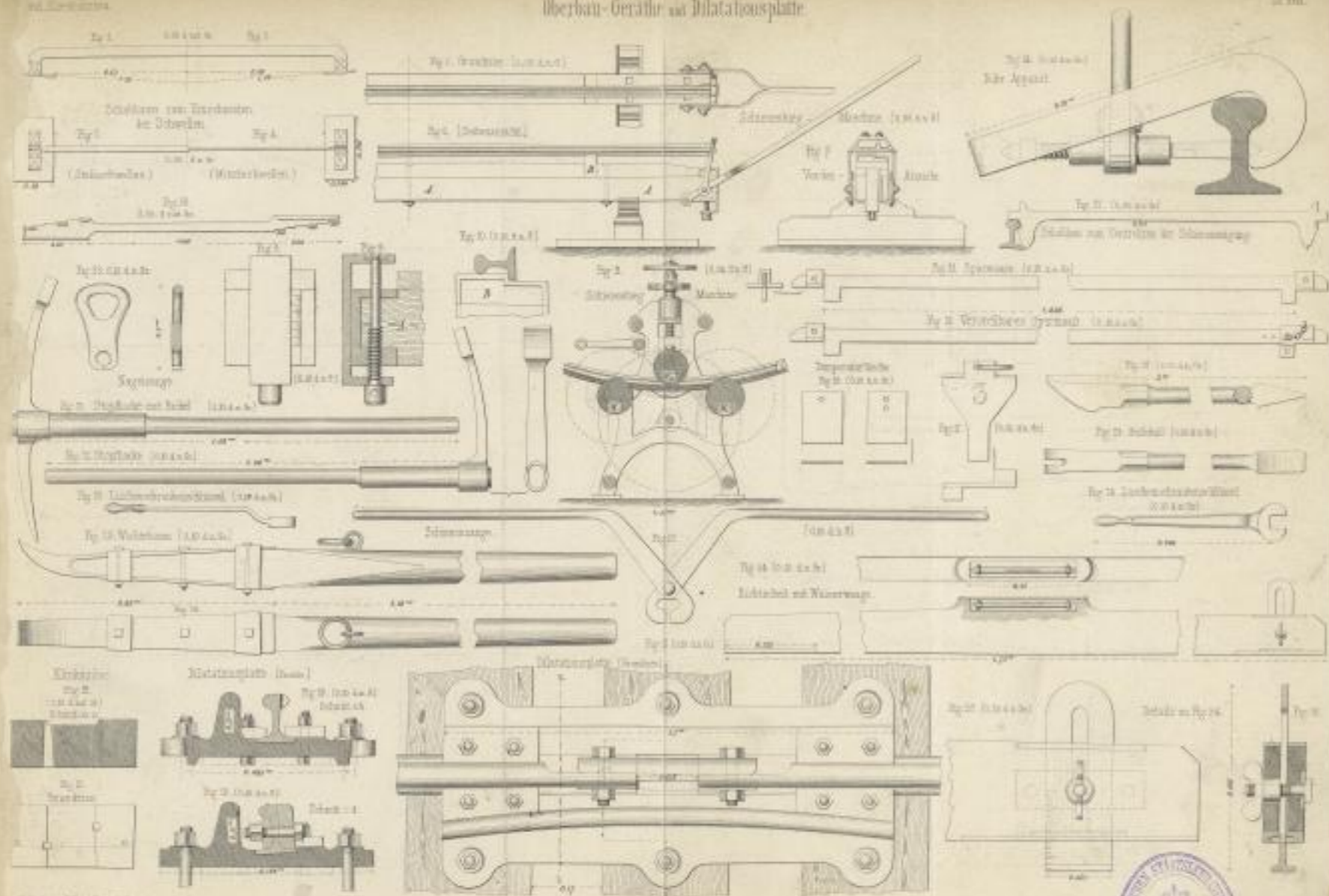


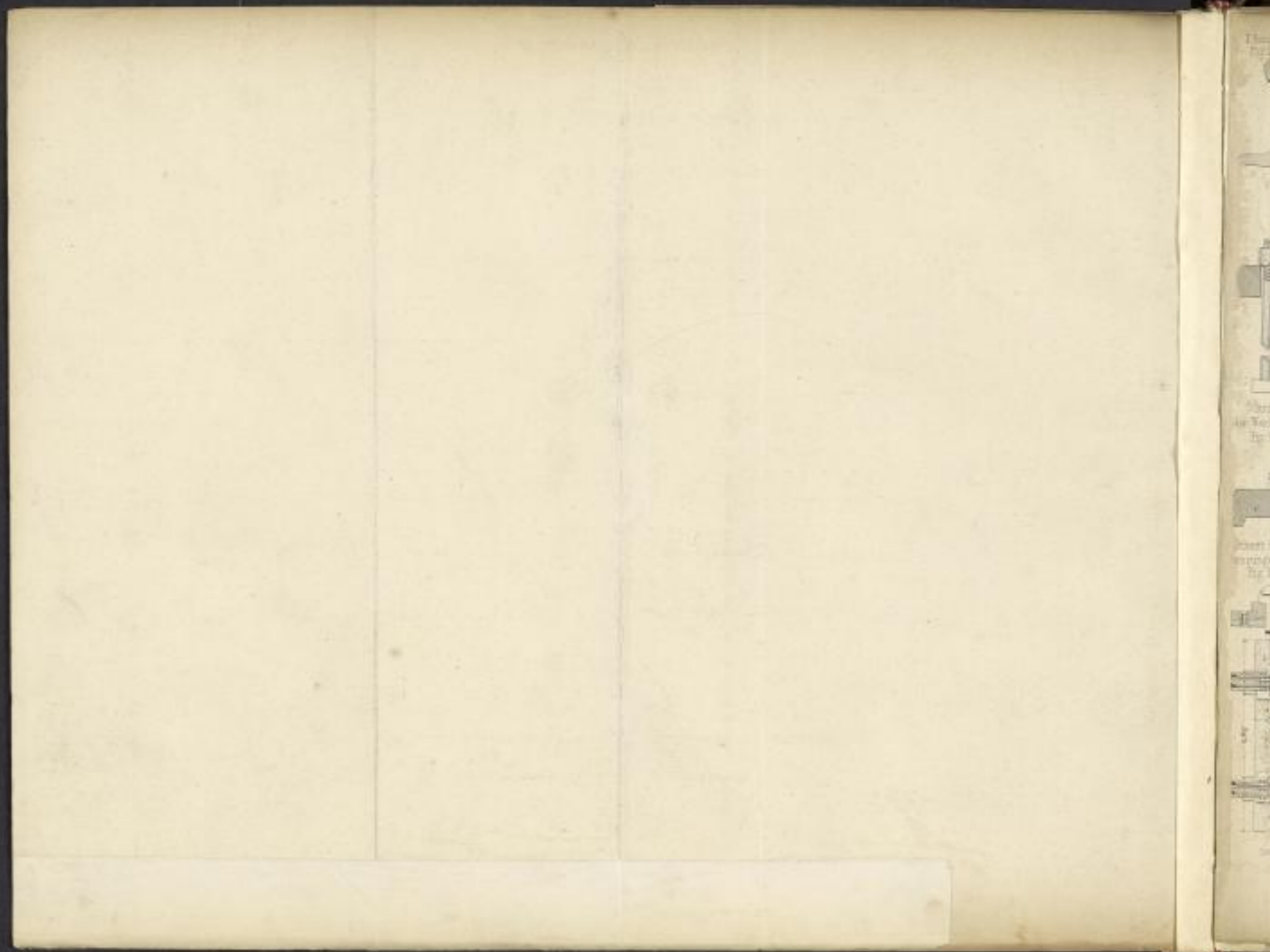


Die Fig. 11
 zeigt die Spannungs-
 vertheilung in der
 Schiene unter der
 Wirkung der Lasten
 in der Mitte der
 Schiene.







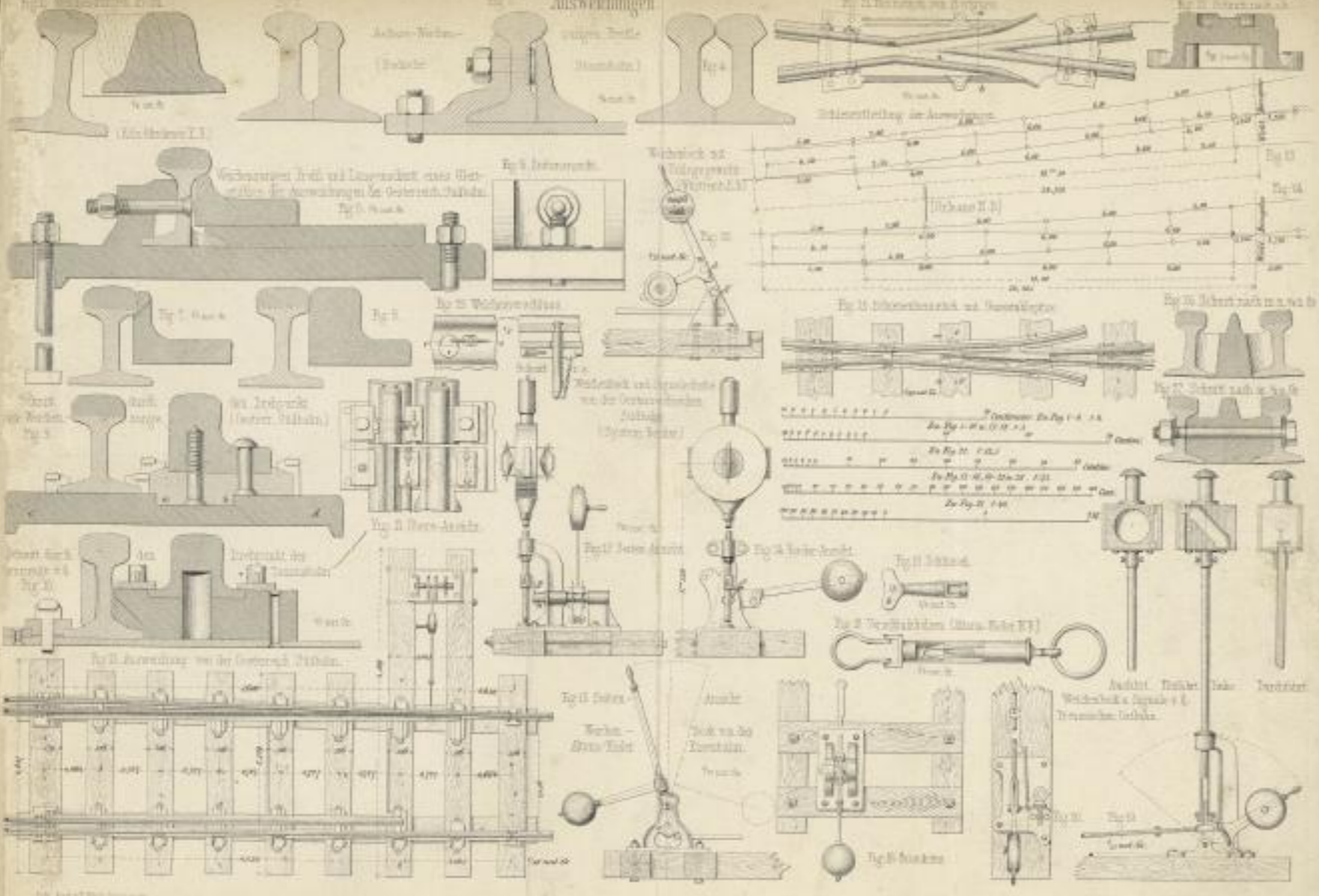


SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ





SLUB

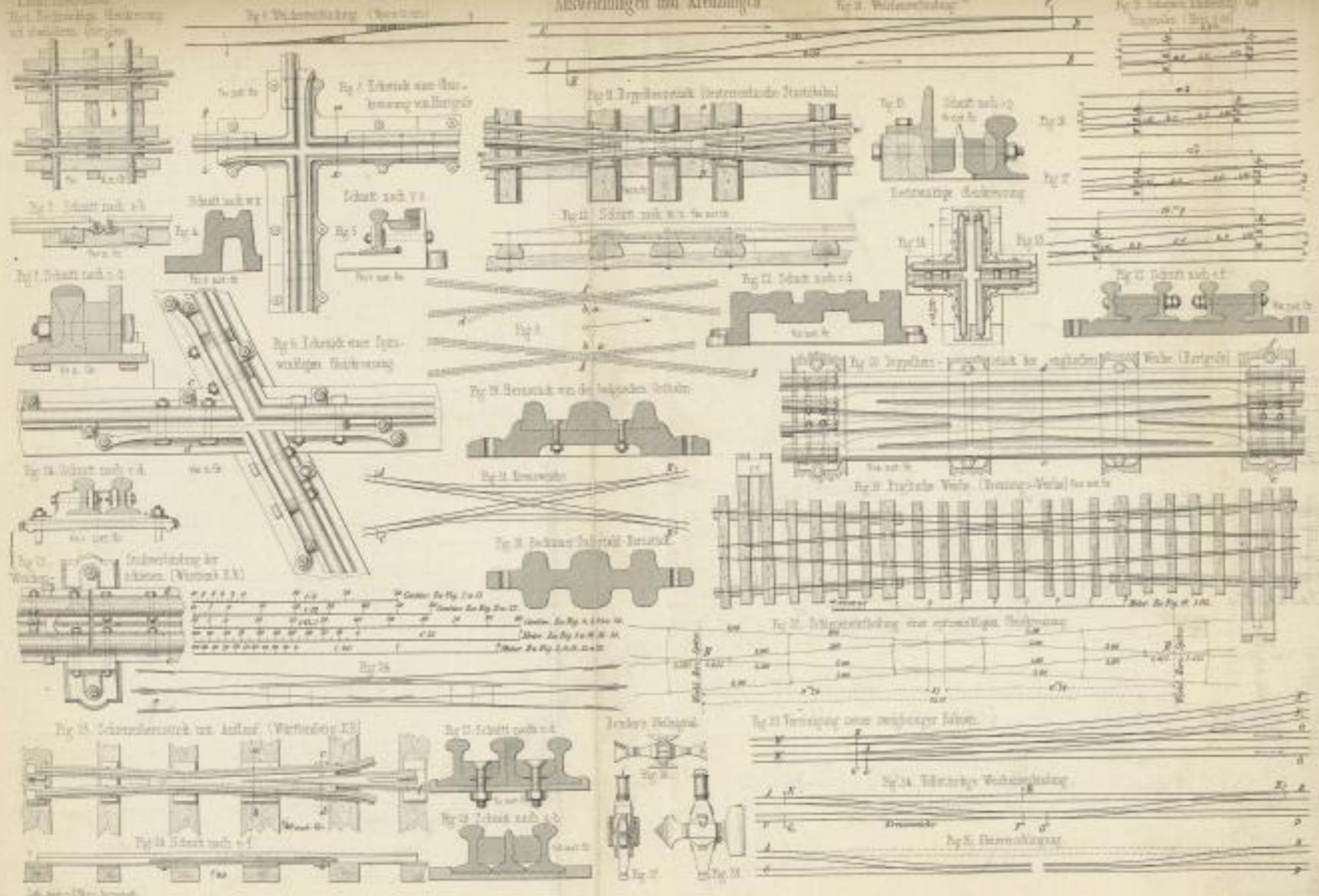
Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

1. Aufl. 1870
 Mit technischer Handzeichnung
 24 Tafeln in 10 Bänden

Ansverlungen und Kreuzungen





SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Fig. 1. Dreht-Bremse für Vordrehung mit 2" 6-5/8 Weis

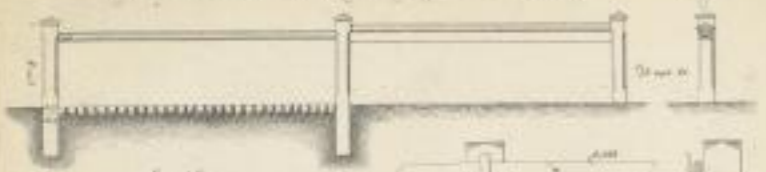
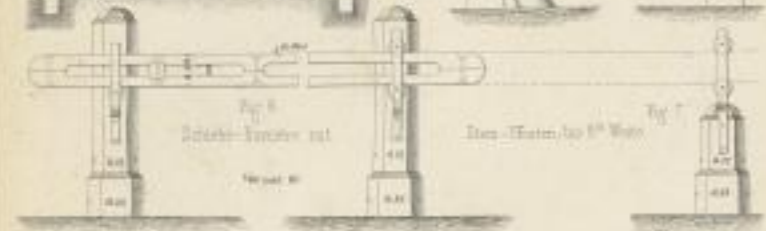


Fig. 2. Dringel-Bremse mit 4" 5" Weis



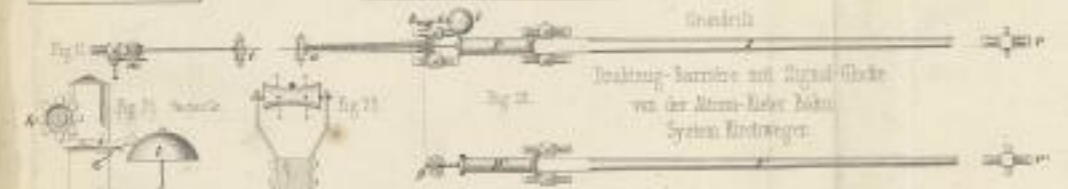
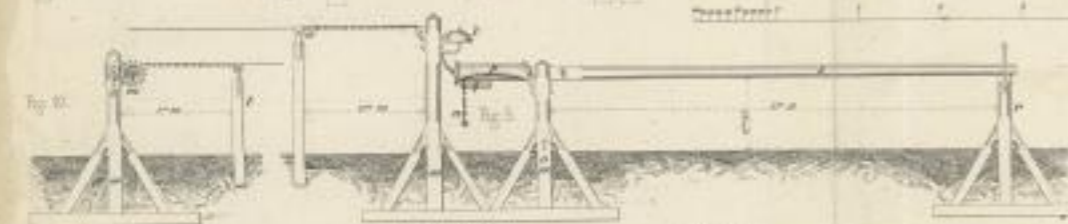
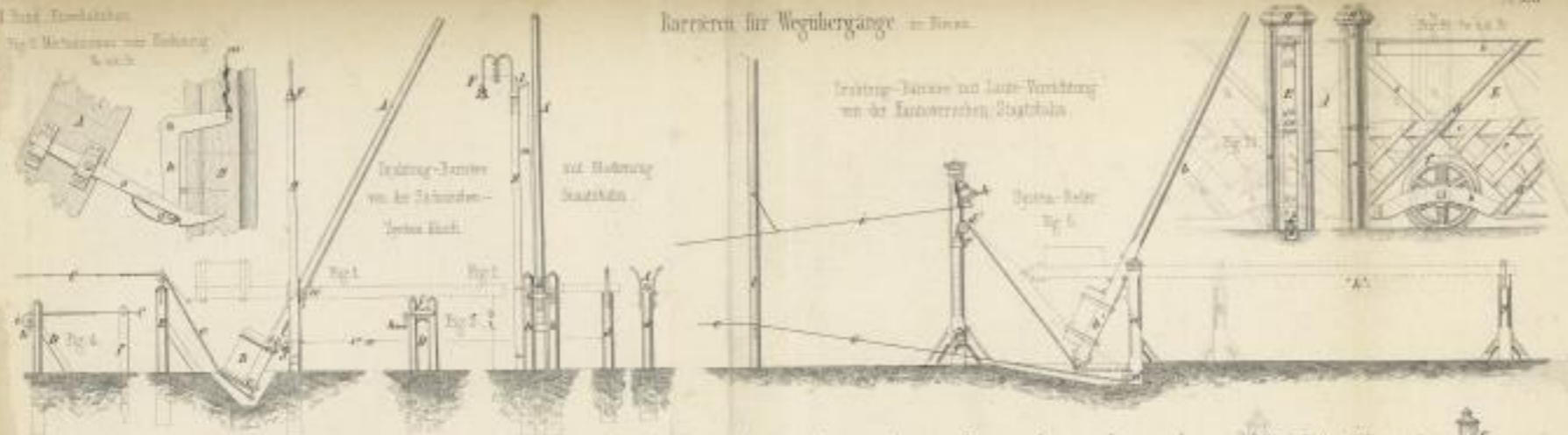
Alle Maße sind in Millimetern angegeben.



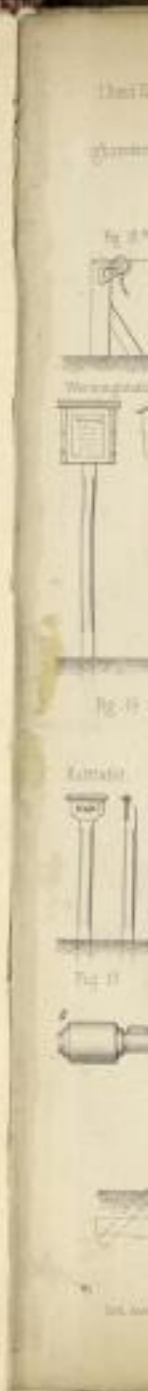
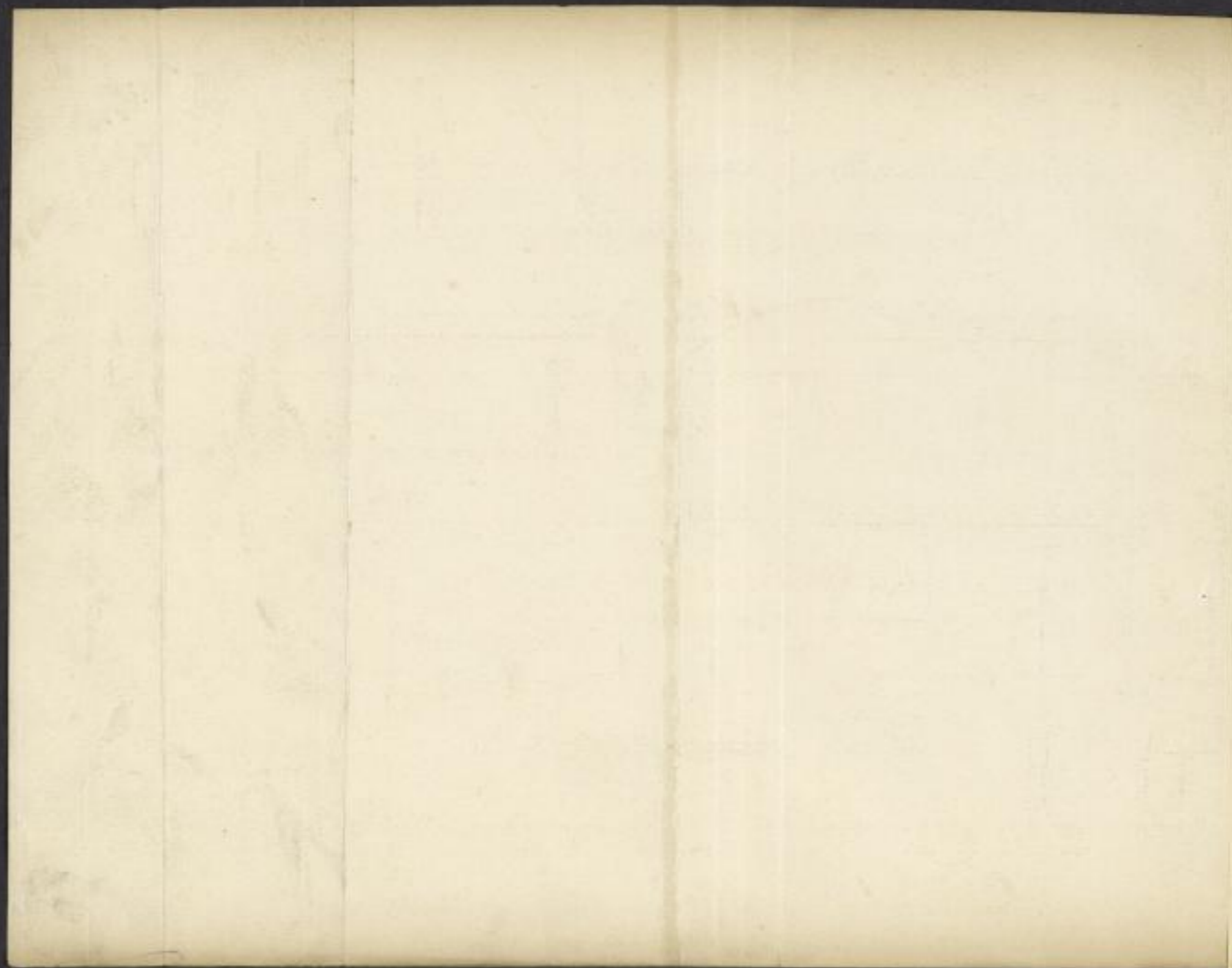
Fig. 1 Mechanismus zur Erhebung

Barrieren für Wegübergänge

Erhebung-Barriere mit langer Verankerung von der Eisenbahn, Stahlblech









SLUB

Wir führen Wissen.

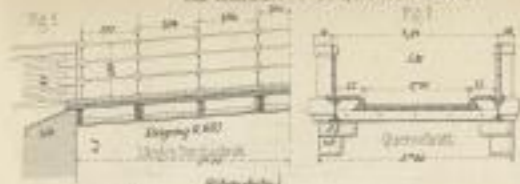


TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

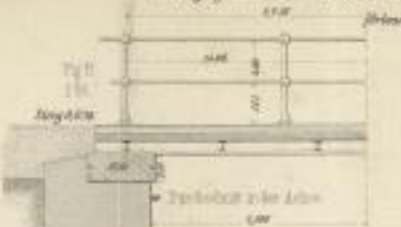
Wegebau und Bruckthore



Wegebau von 17' Weite für Fußgänger und leichte Handwagen, Lasten mit 1500 Pfd



Bruckthor mit steilem Landebelag in Steigung von 6.50 und in Steigung von 10' über Lasten mit 1500 Pfd



Brucke mit Balkenbrücken für Weite von 17'

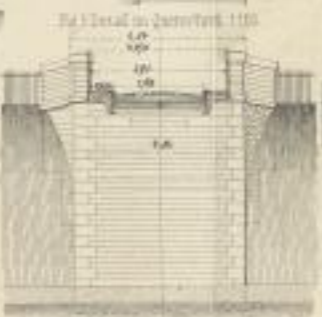
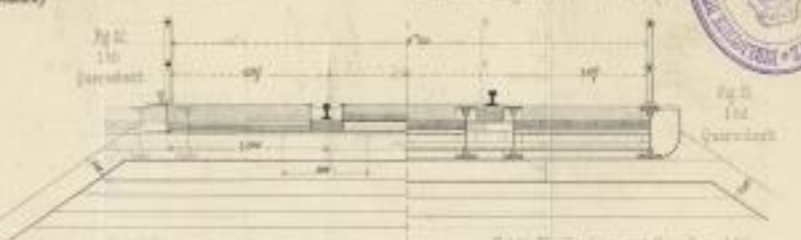
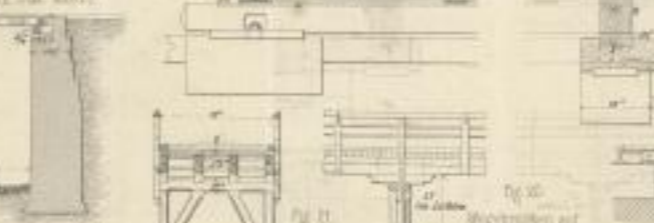
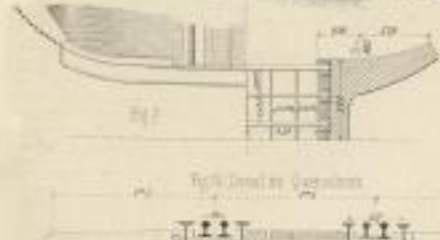
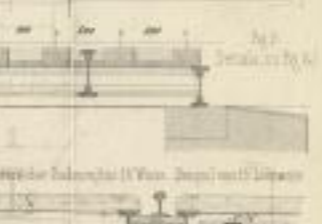
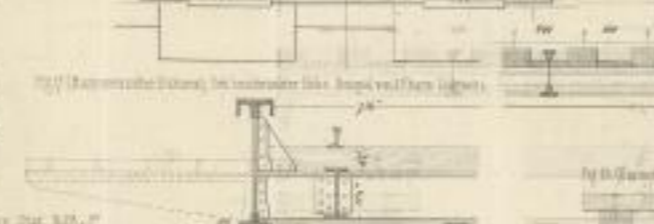
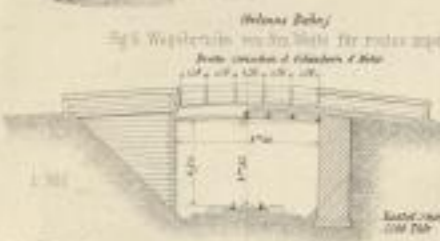
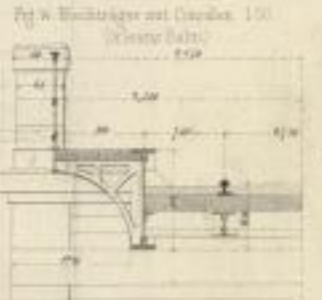
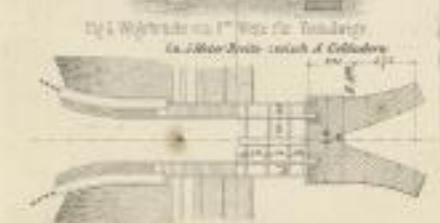
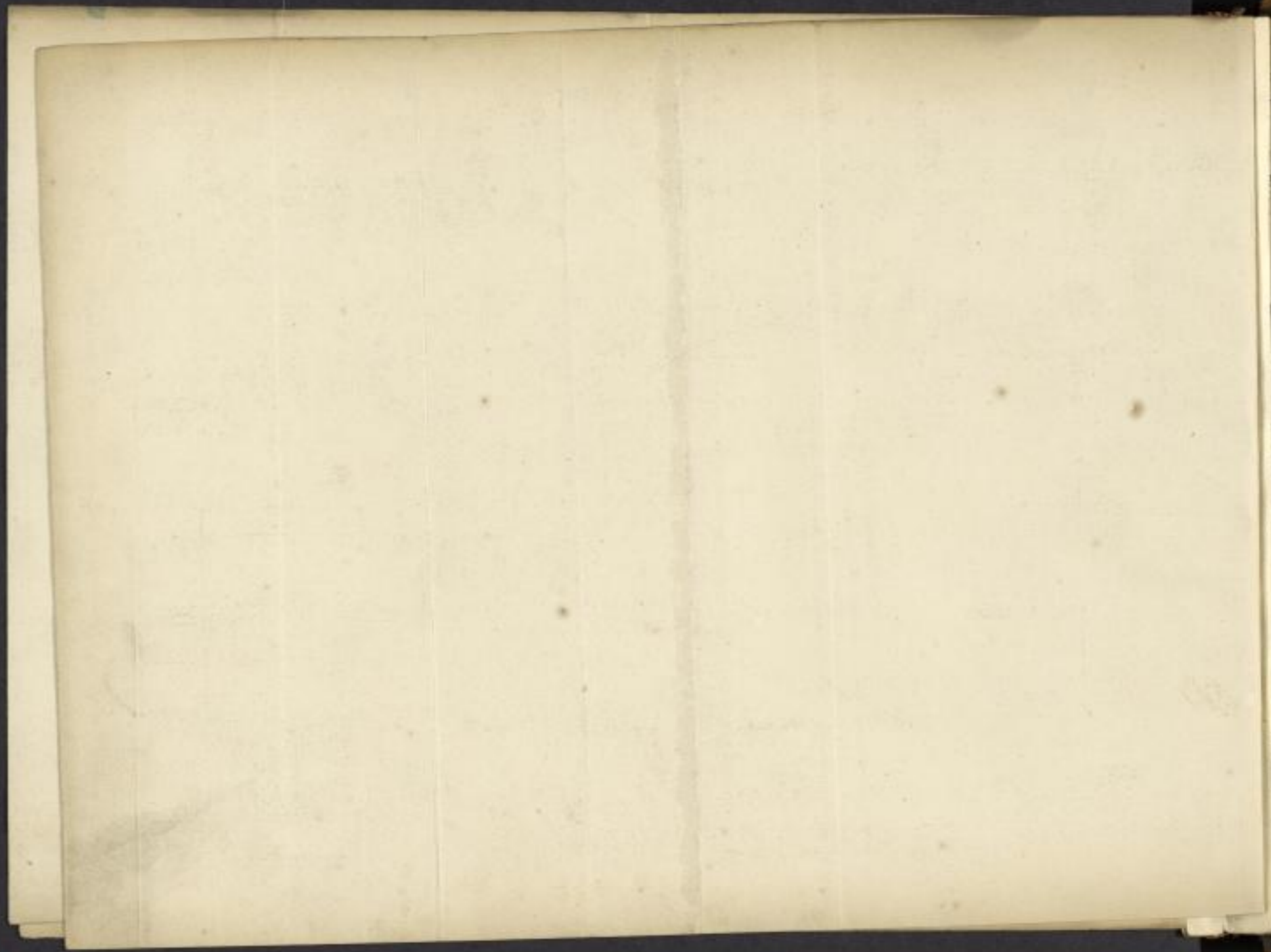
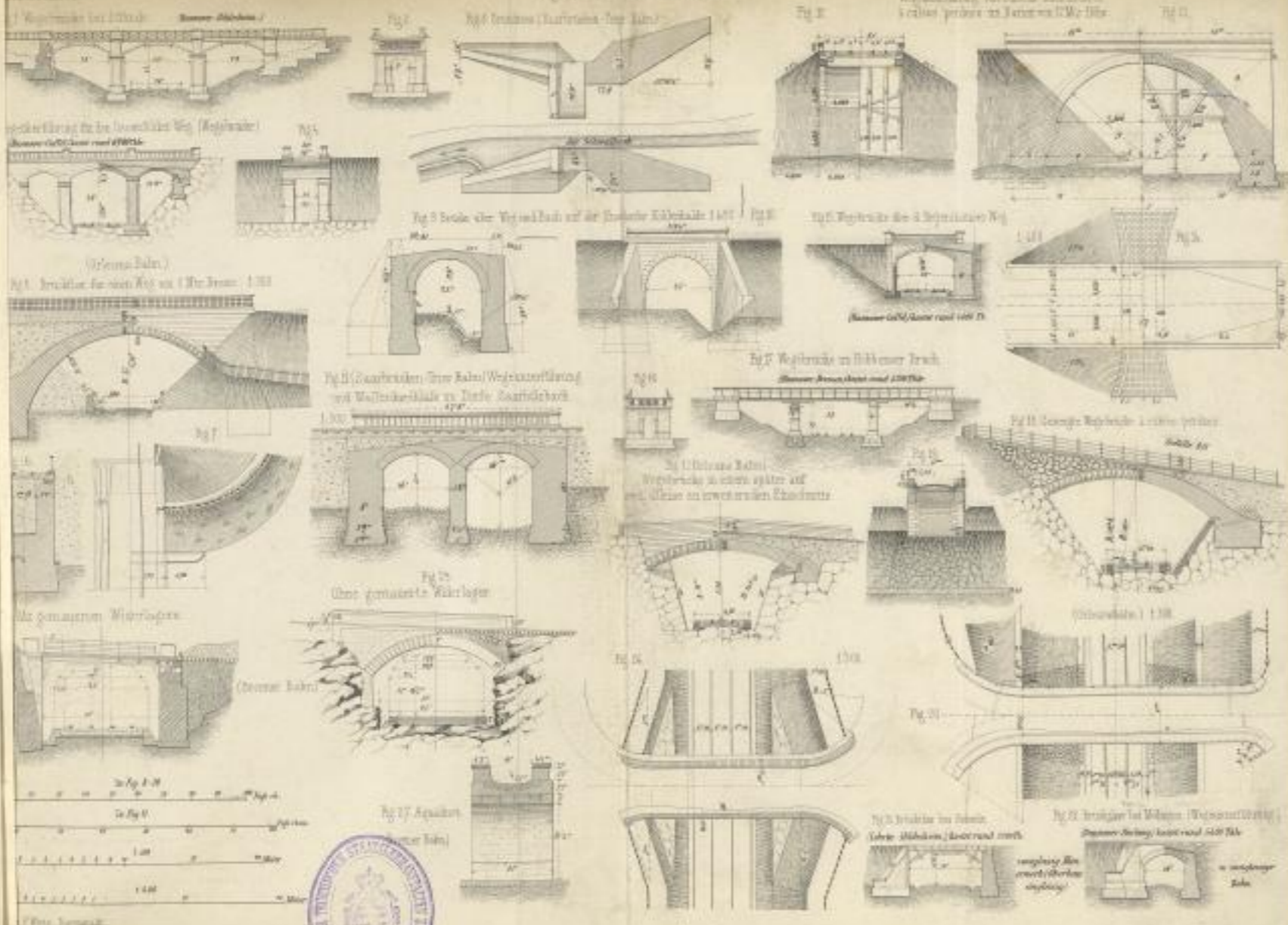
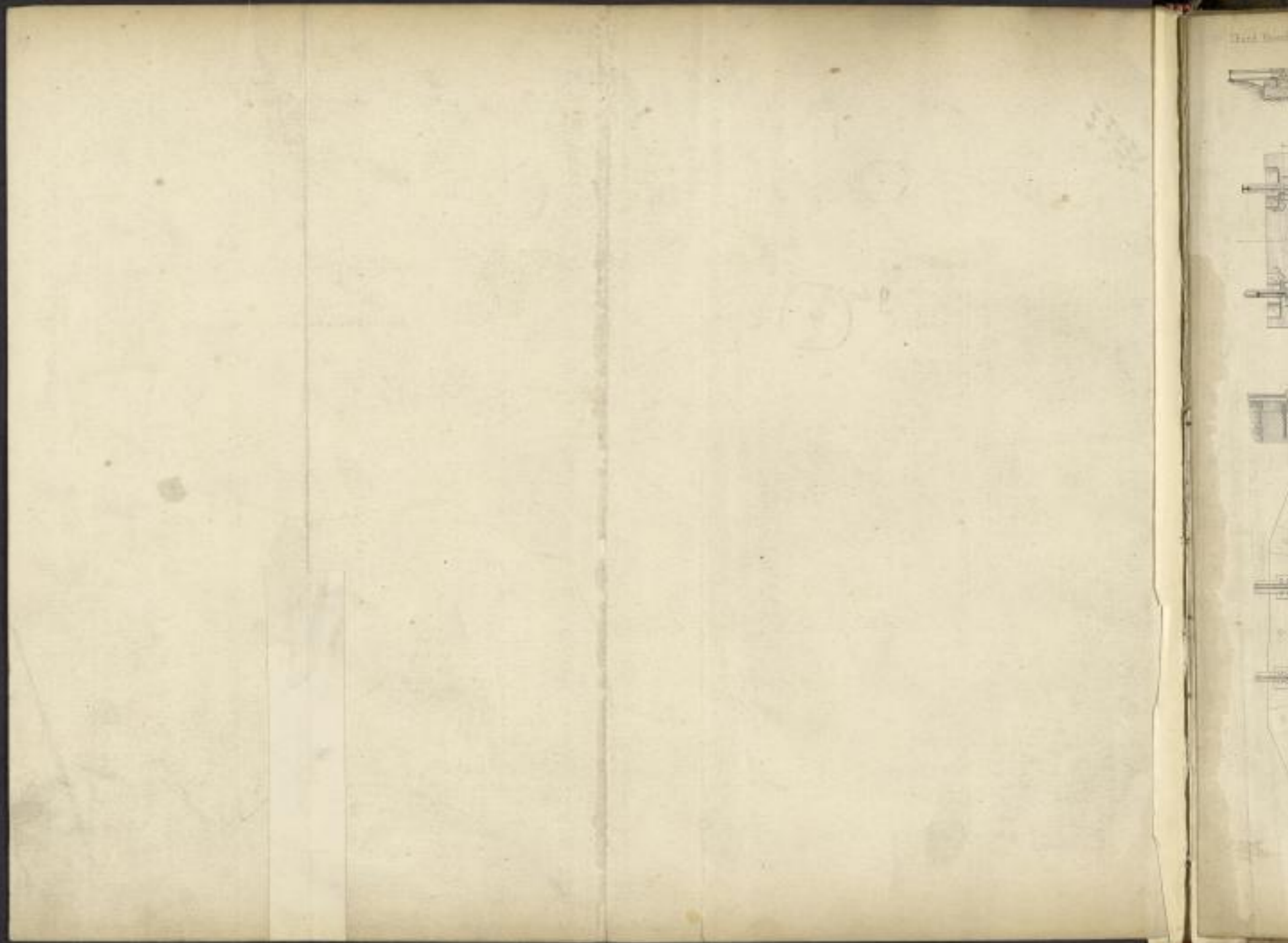


Fig. 6: Cross-section of a bridge with a curved approach. It shows a stone pier supporting a wooden beam. Dimensions include a width of 17' and a height of 1.5' for the pier."/>







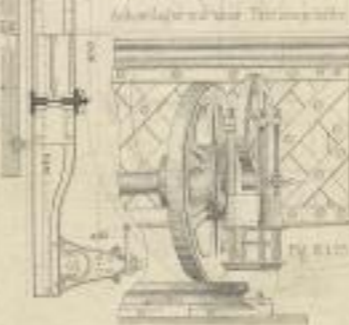
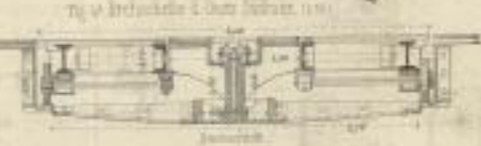
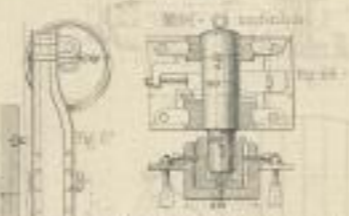
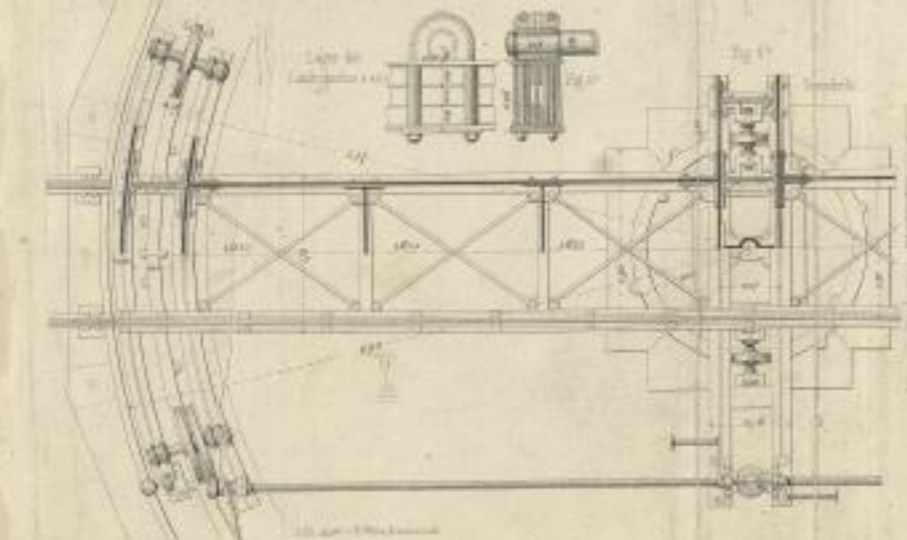
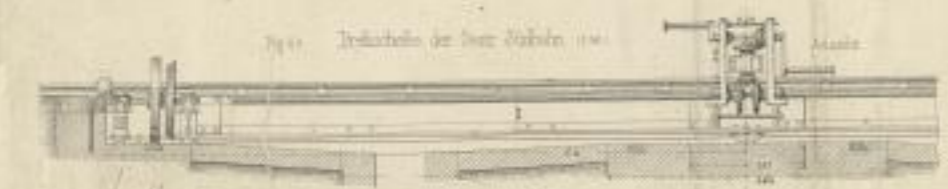
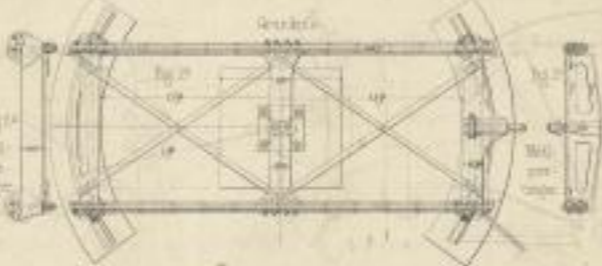
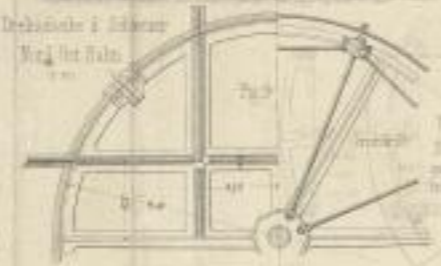
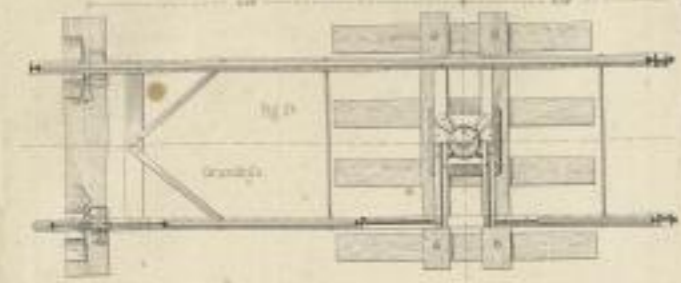
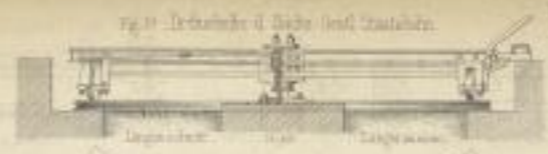
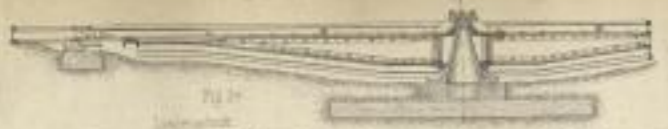


SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ





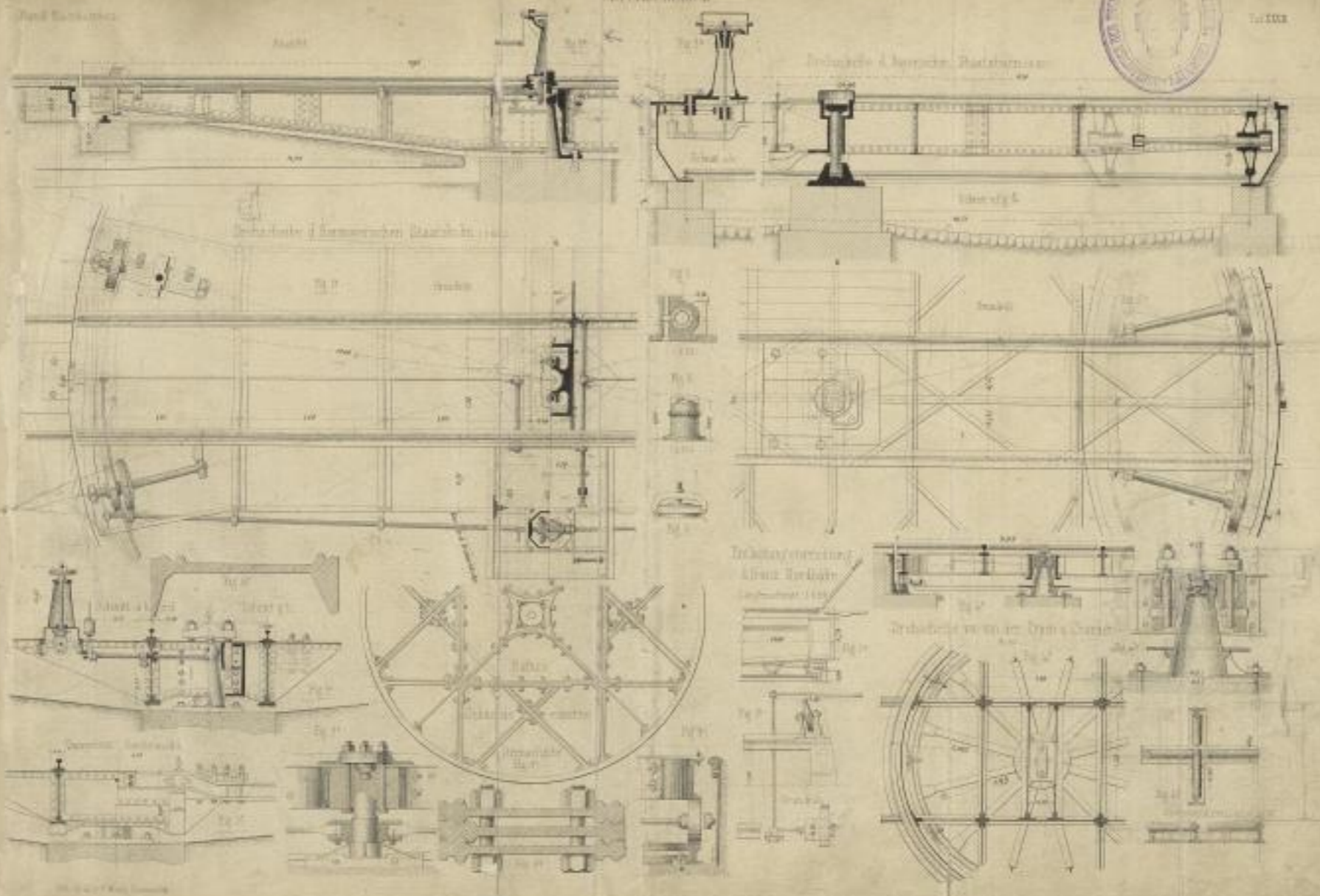
SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Drehschleiben





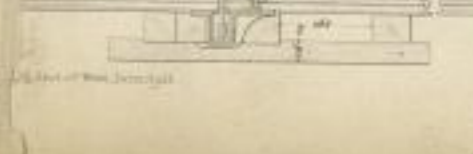
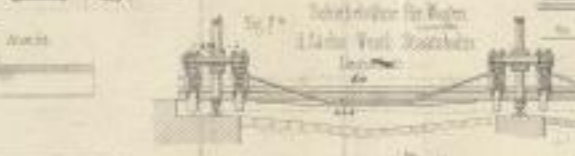
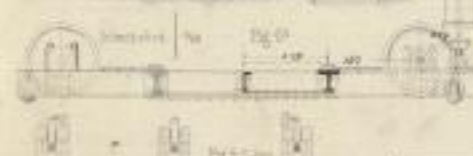
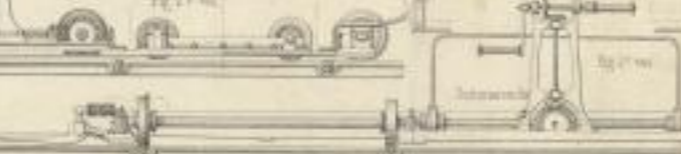
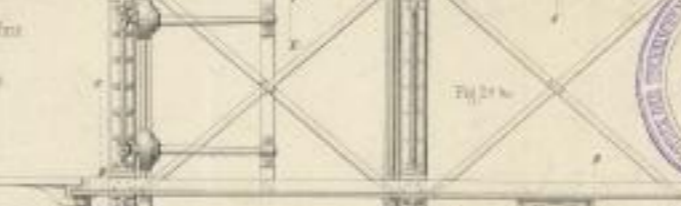
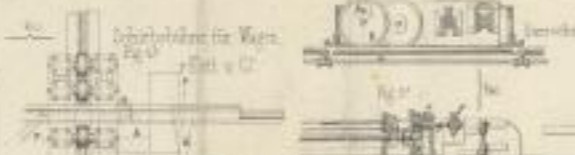
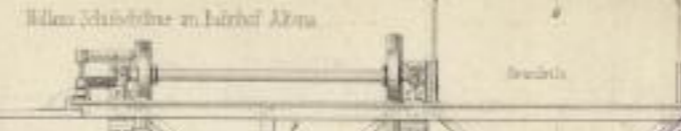
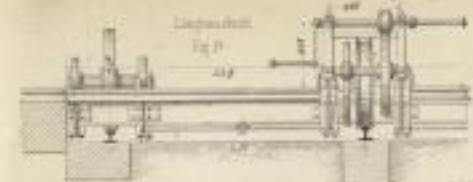
SLUB

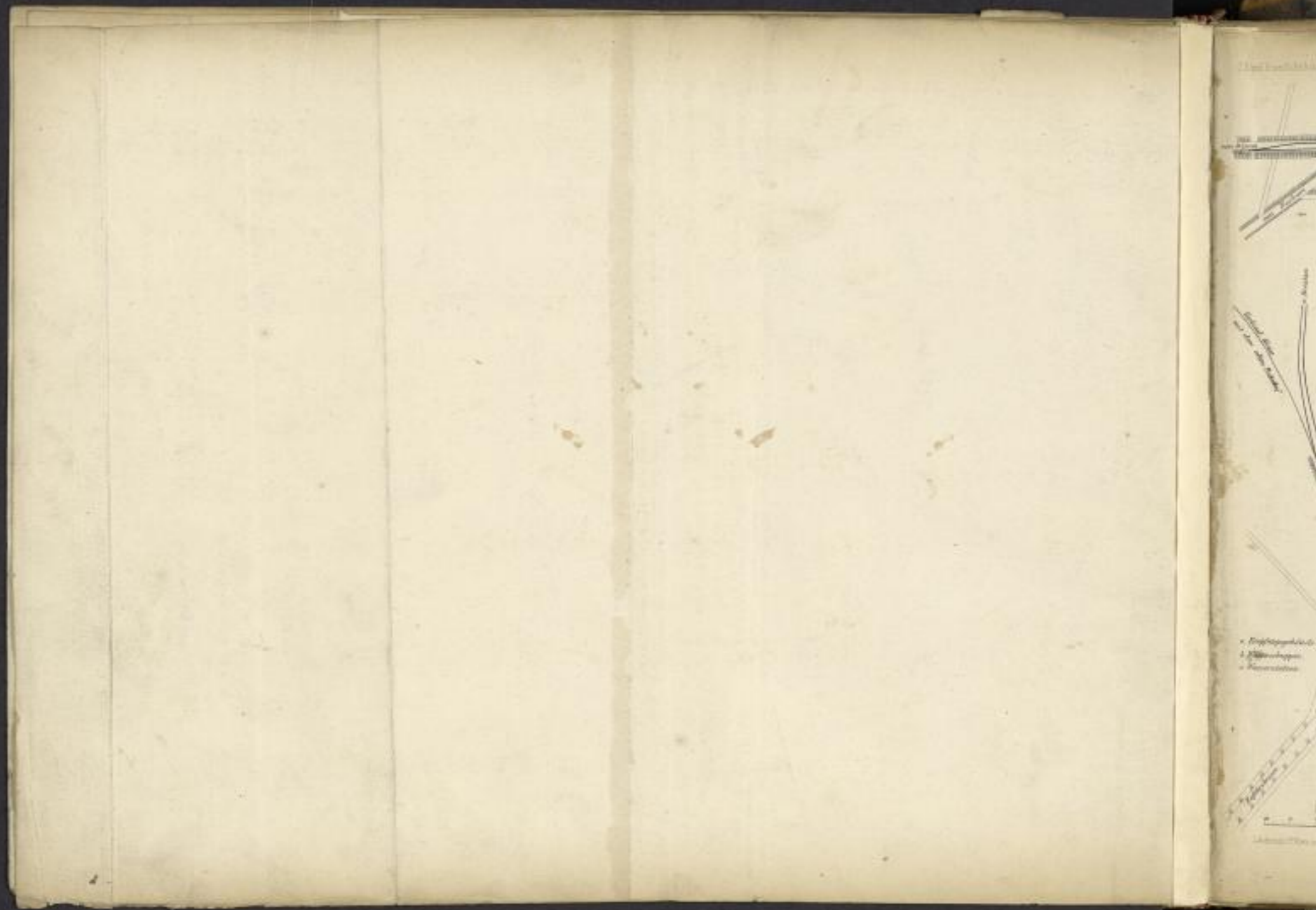
Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Schreibmaschine 2. Typus (Drucker Seite 10)





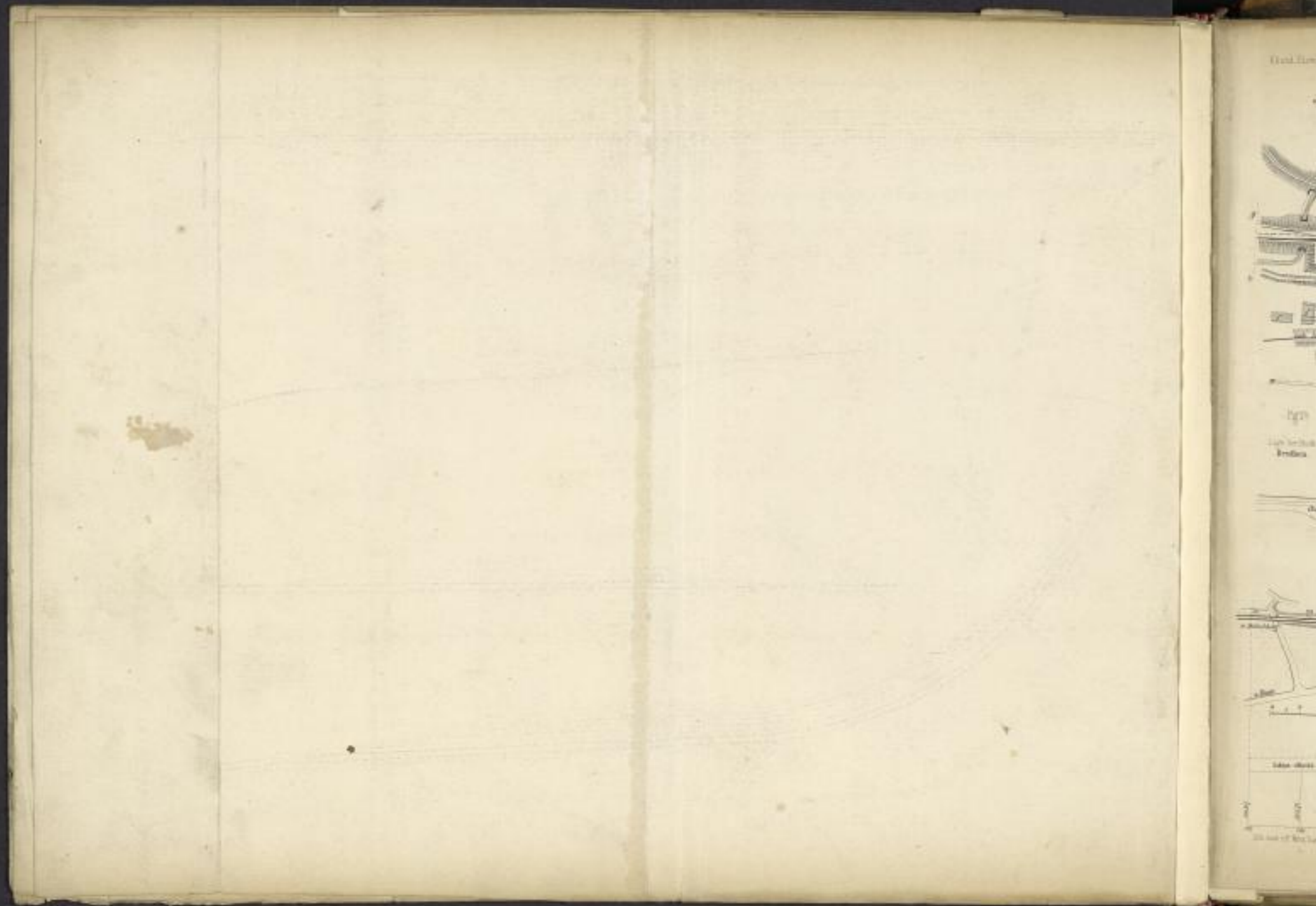
SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ



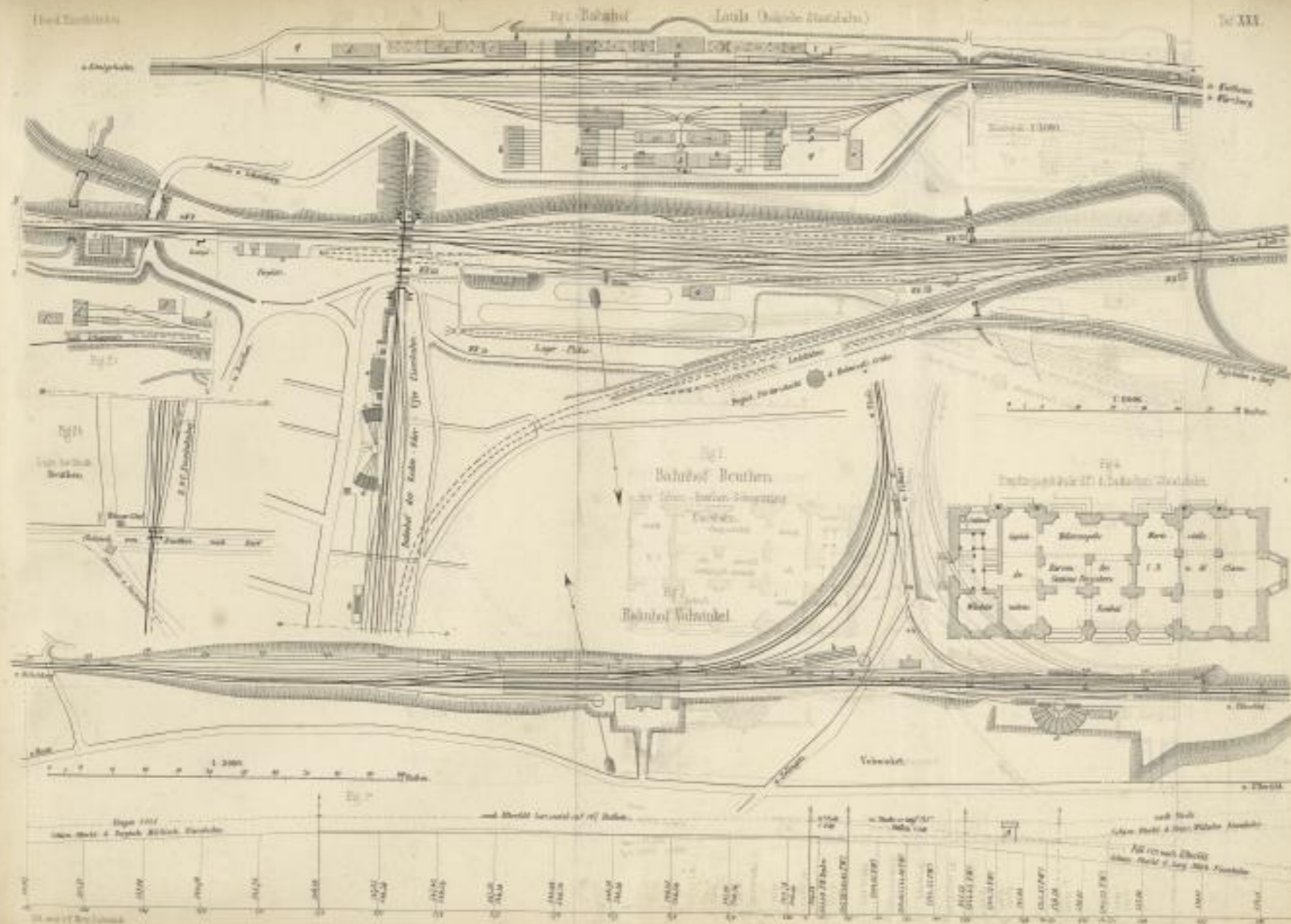


SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ





SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Fig. 1. Zentralstation
in Berlin
(West-Station
Taschendorf)

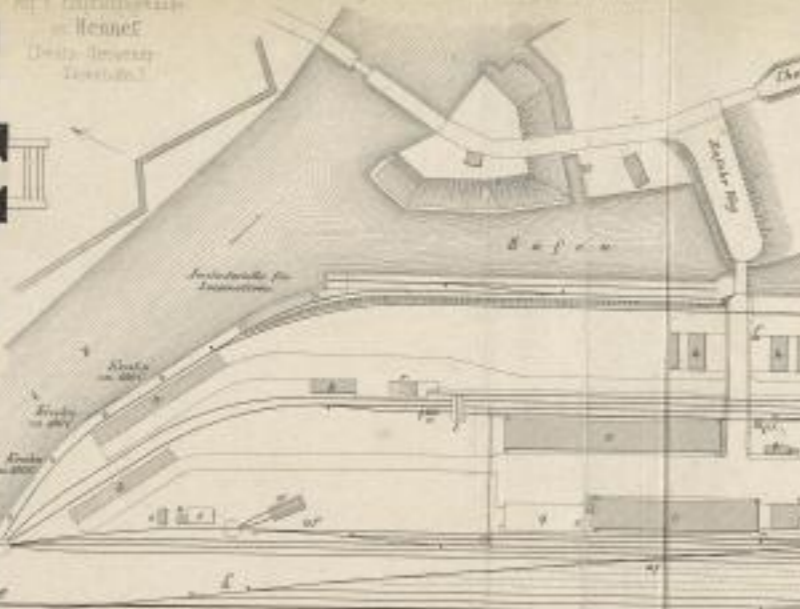
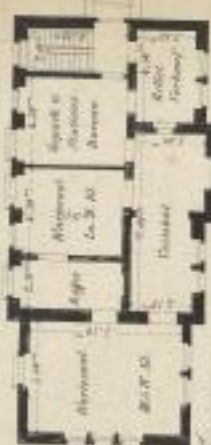


Fig. 2. Bahnhof Plettenberg-Larmghausen
(Vier-Spurnen)
= Empfangsgebäude, 2 Güterablagen, 4 Bahnhöfe, 2 Bahnhöfe, 1 Wasserabzug
u. Wasserleitung

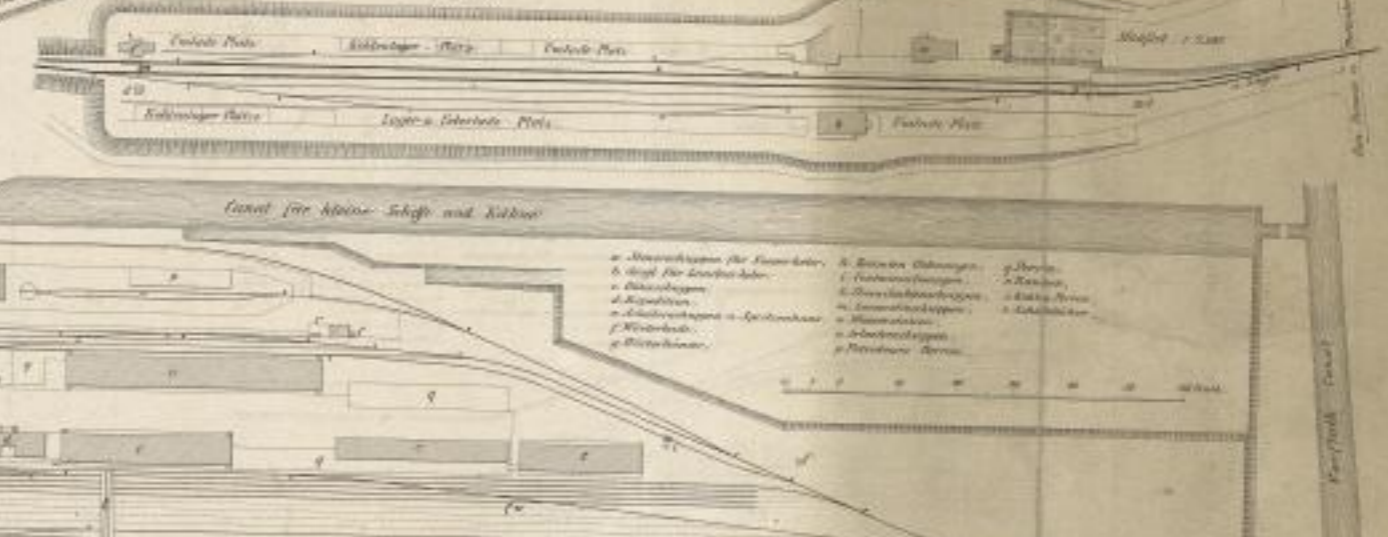


Fig. 3. Halte Halbe (Berlin-Güter-Eisenbahn)

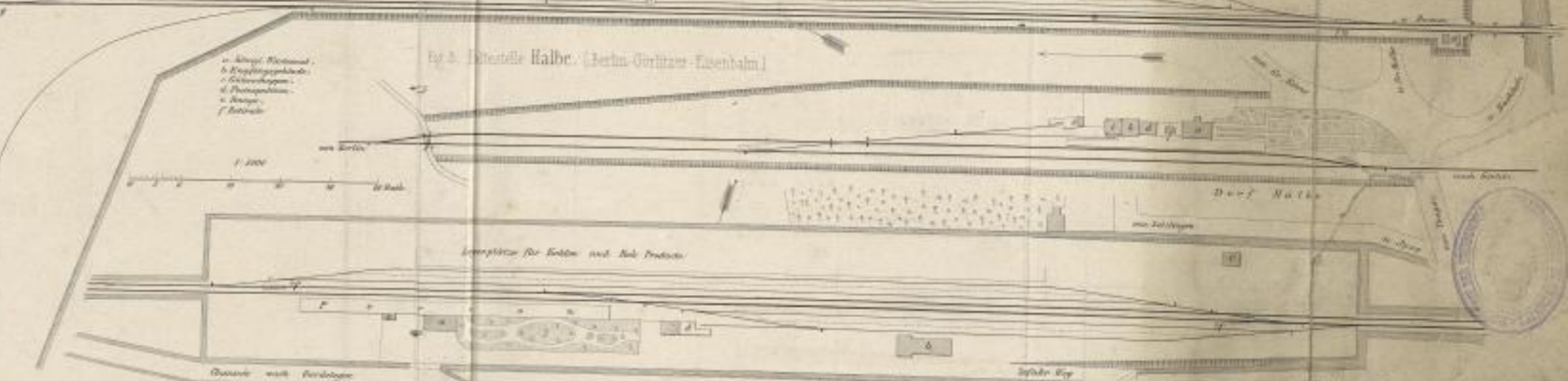
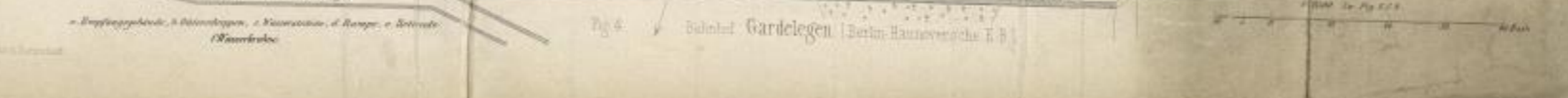
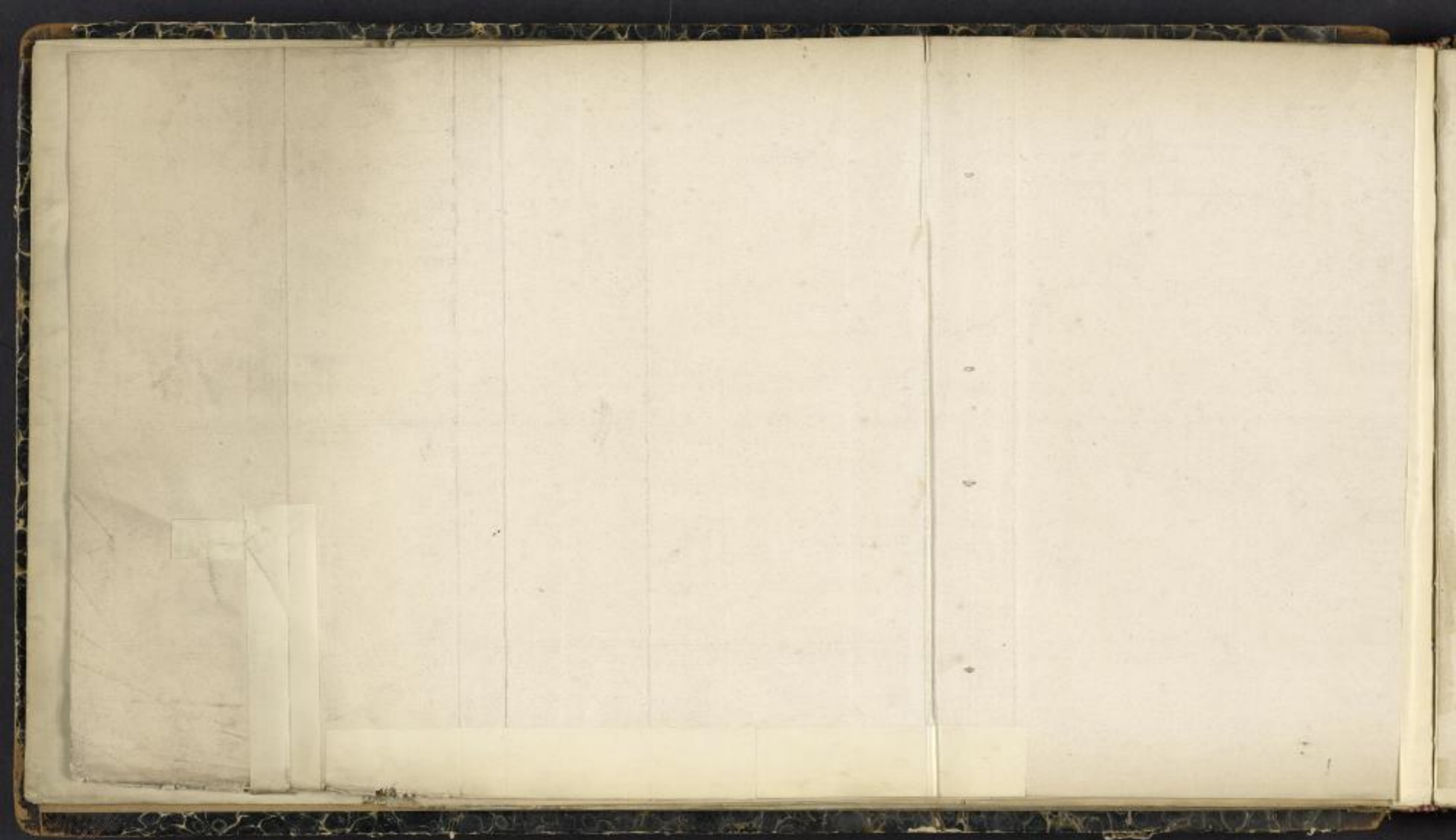


Fig. 4. Bahnhof Gardelegen (Berlin-Hannoversche E.B.)

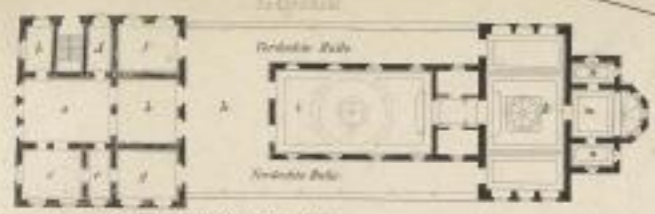


1871. Berlin. Verlag v. Neumann, Neudamm.





Grundriss der Bahnhofsgebäude Stadthaus Eisenbahn



Grundriss der beiden Dienstgebäude Eisenbahn

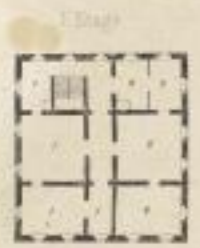


Fig. 4 Empfangsraum zu Stadthaus

- a. Empfangsgebäude
- b. Güterschuppen
- c. Dienstgebäude
- d. Wasserleitung
- e. Wasser
- f. Wasser
- g. Wasserpumpe
- h. Wasserleitung
- i. Wasser

Bahnhof Frankfurt 1/2
Der ist Niederreithaus - Marktscheu
Mik. Eisen Eisenbahn

Fig. 3

Grundriss der beiden Bahnhöfe

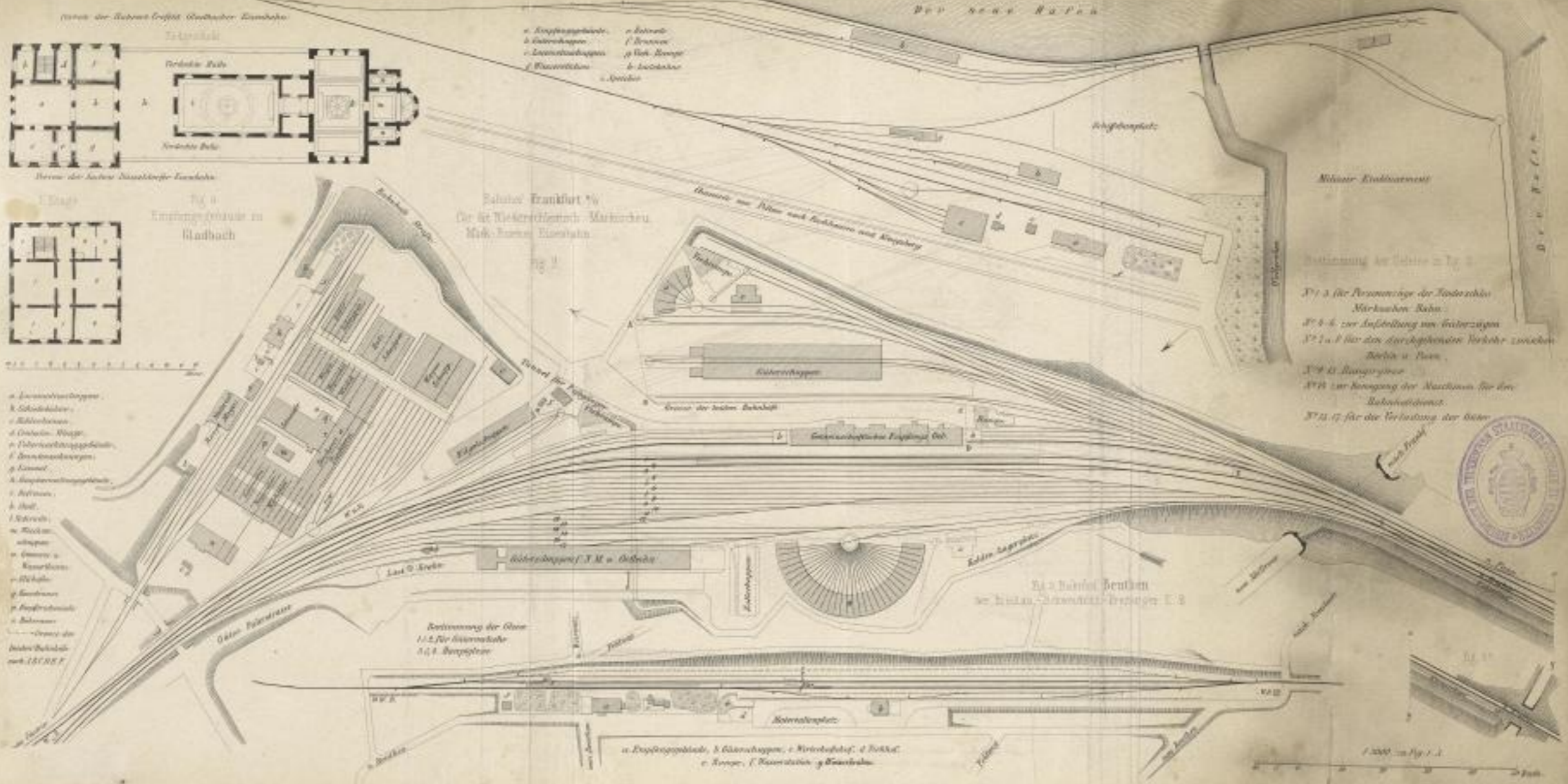
- a. Güterschuppen
- b. Güterschuppen
- c. Güterschuppen
- d. Güterschuppen
- e. Güterschuppen
- f. Güterschuppen
- g. Güterschuppen
- h. Güterschuppen
- i. Güterschuppen
- j. Güterschuppen
- k. Güterschuppen
- l. Güterschuppen
- m. Güterschuppen
- n. Güterschuppen
- o. Güterschuppen
- p. Güterschuppen
- q. Güterschuppen
- r. Güterschuppen
- s. Güterschuppen
- t. Güterschuppen
- u. Güterschuppen
- v. Güterschuppen
- w. Güterschuppen
- x. Güterschuppen
- y. Güterschuppen
- z. Güterschuppen

Bestimmung der Gleise
1. 2. für Güterschuppen
3. 4. für Güterschuppen

- a. Empfangsgebäude
- b. Güterschuppen
- c. Wasserleitung
- d. Wasser
- e. Wasser
- f. Wasser
- g. Wasser
- h. Wasser
- i. Wasser

Verlag des Verfassers, 7. StraÙe in Berlin

Fig. 2000 im Fig. 1. 1





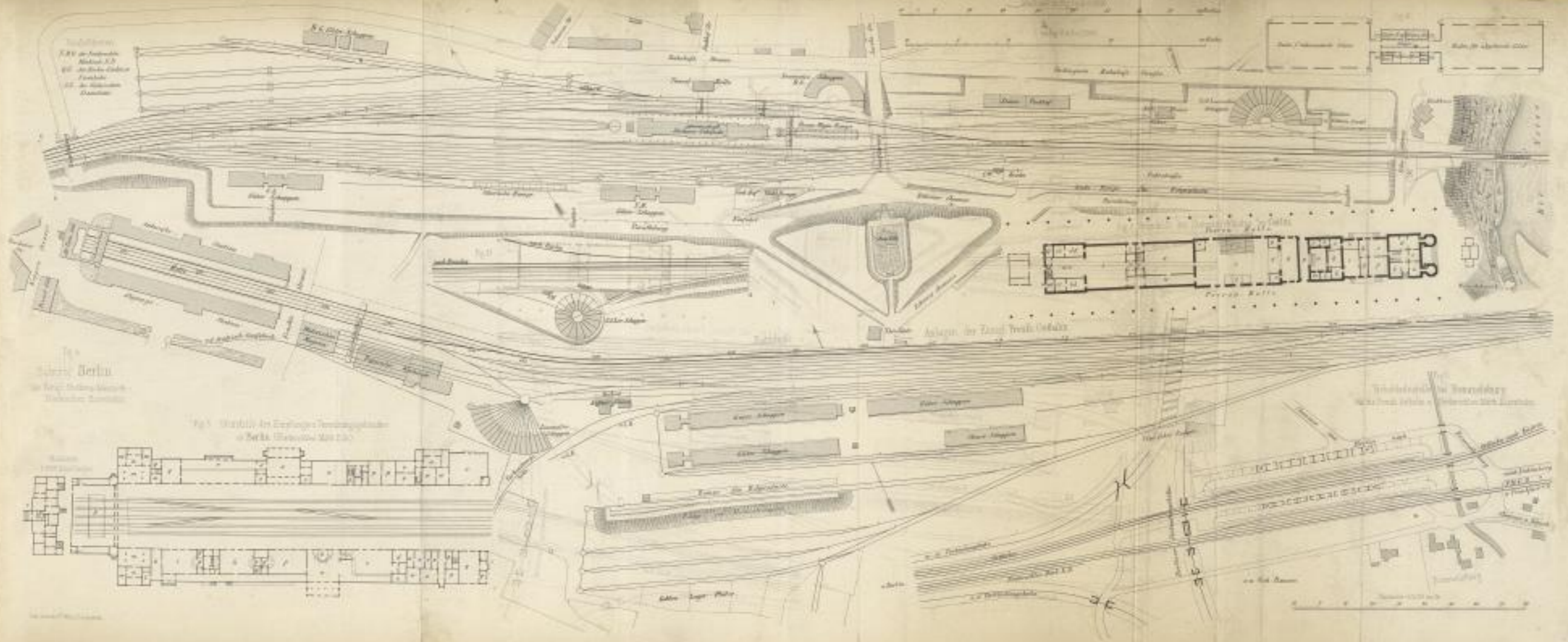
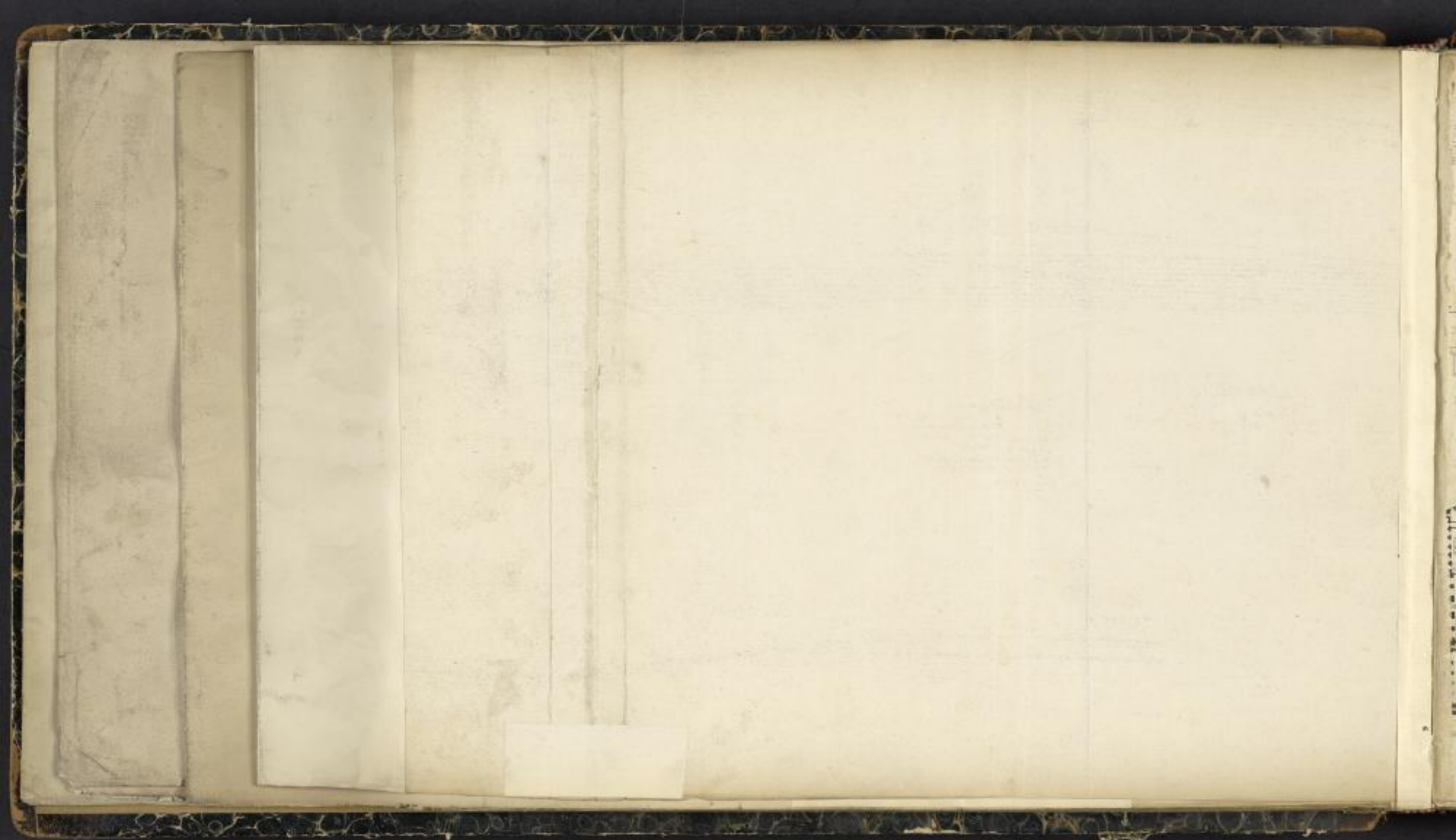


Fig. 1. Station des Eisenbahn-Vorstadt-Bahnhofes in Berlin (Charlitz) vom 1. Juli 1877

Station Charlitz
des Eisenbahn-Vorstadt-Bahnhofes
in Berlin



Mathematische ...

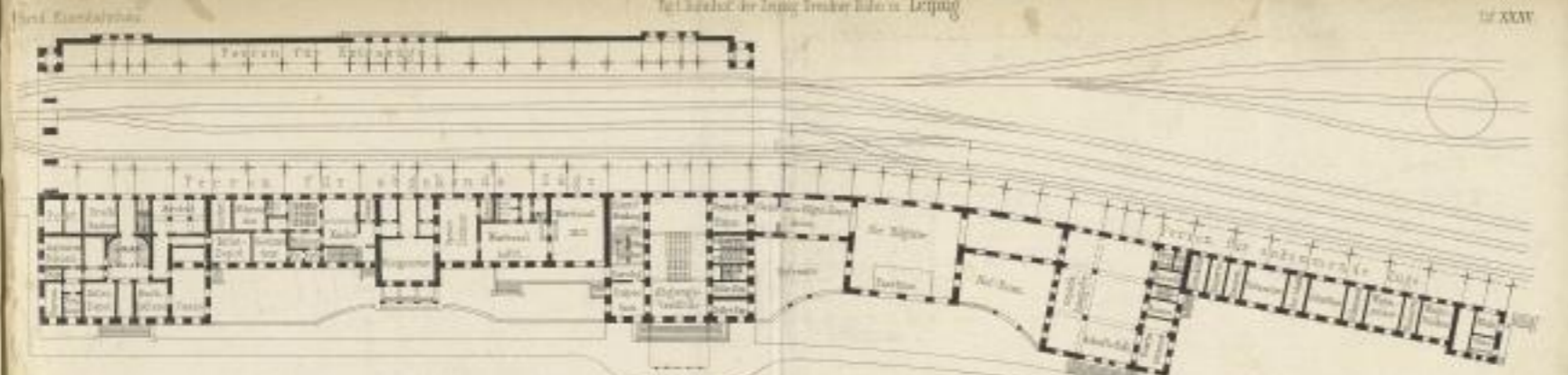


Fig. 2. Grundriss der Innung in Dresden. (Gleiche Bilder Dresden)



Fig. 3. Grundriss der Innung in Stuttgart.



Fig. 4. Grundriss der Innung in Chemnitz (Dresdner Innung Chemnitz)

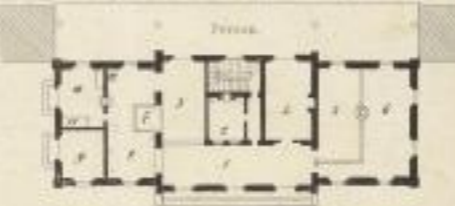
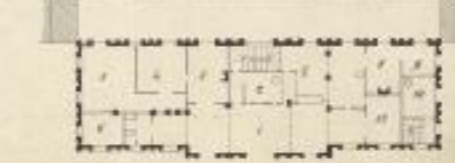


Fig. 5. Grundriss der Innung in Chemnitz (Dresdner Innung Chemnitz)





SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Fig. 1 Neues Hauptgebäude des Central-Bahnhofs zu Basel



Fig. 2 Zweigeschossiges G. u. T. Haus in Berlin

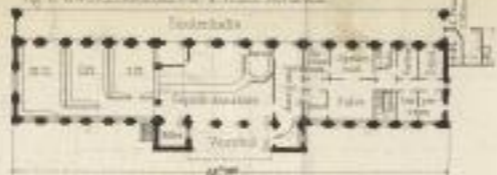


Fig. 3

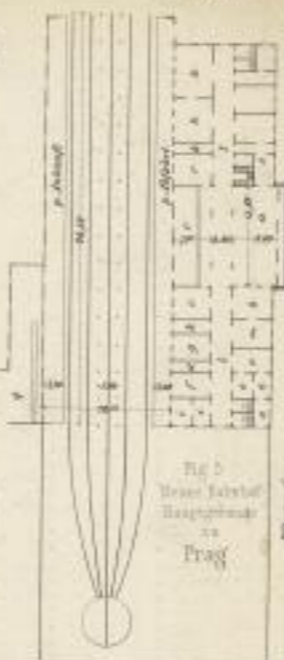


Fig. 4 Westbahnhof in Wien

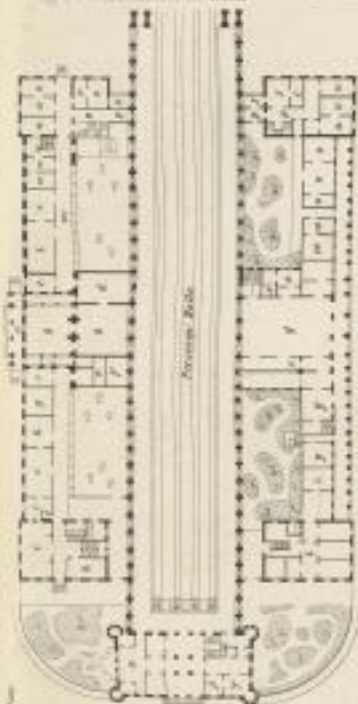


Fig. 5 Bahnhof Berlin (Berl. Ostbahn-K. B.)

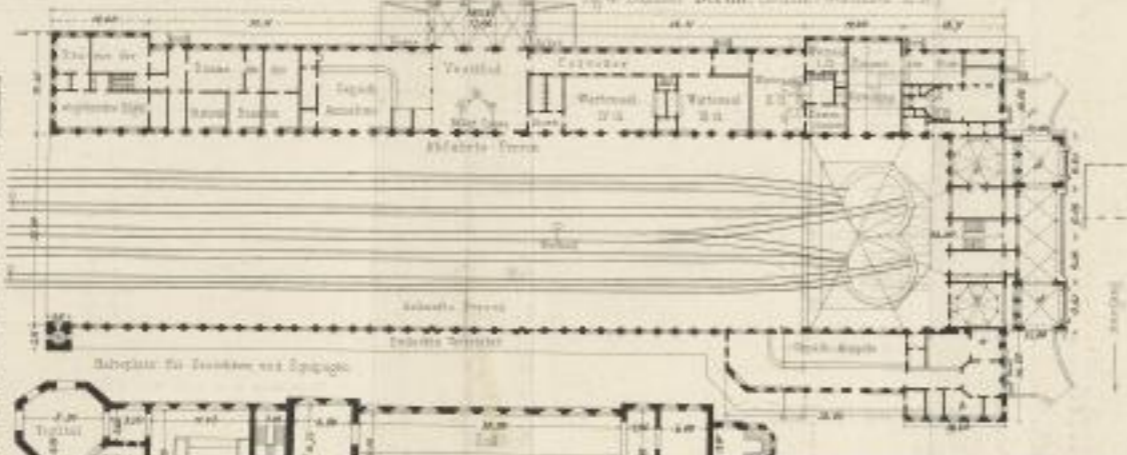
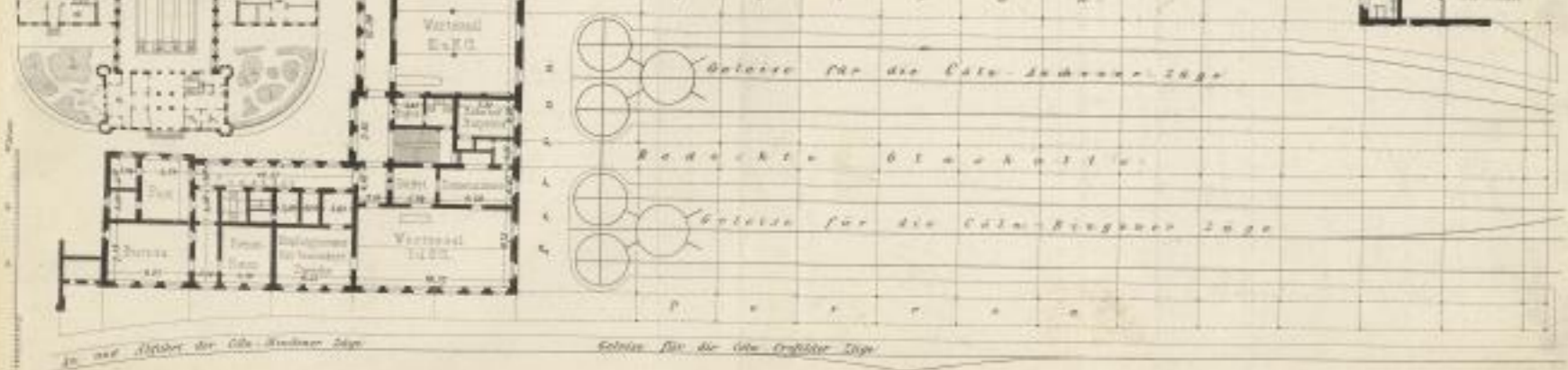


Fig. 6 Central-Bahnhof zu Köln



Architectural details and notes at the bottom left of the page.



SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Fig. 1. Oberes Theater-Baugewerke zu Würzburg
Ansicht von der Front



Fig. 2. Erdgeschoss von 188
Hansersches Stadthaus
-Ansicht



Fig. 3 Grundriss - 1888



Fig. 4 Erdgeschoss

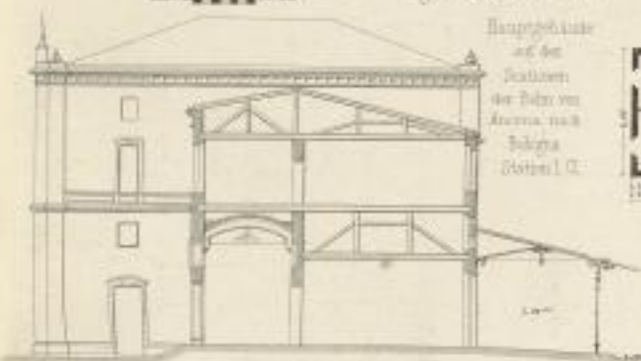


Fig. 5 Querschnitt von Haupttheater

Haupttheater
auf der
Decken-
der Holz von
Aussen nach
Innen
Dachstuhl II

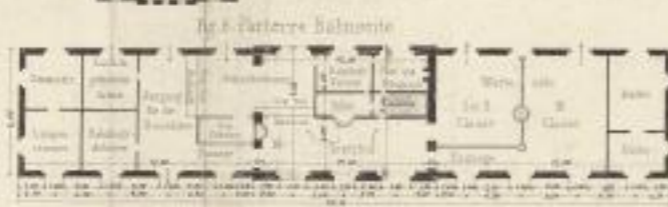


Fig. 6 Partielle Baupläne

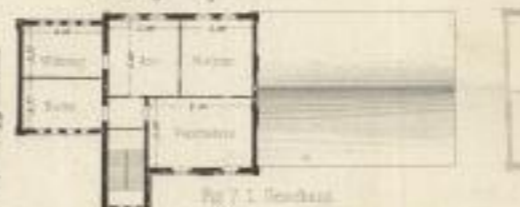


Fig. 7 I. Geschoss

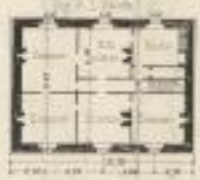


Fig. 8 II. Geschoss

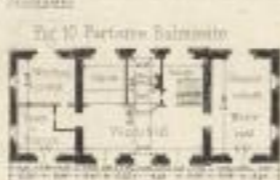


Fig. 9 Partielle Baupläne



Fig. 10 Längs-Querschnitt

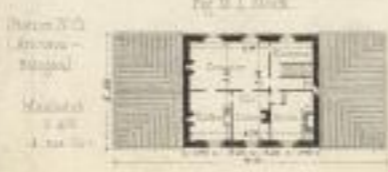


Fig. 11 II. Geschoss

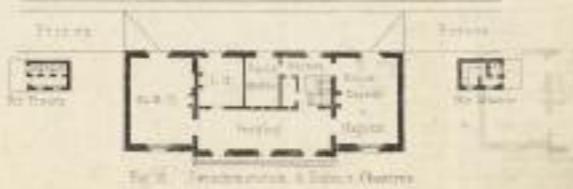


Fig. 12 Partielle Baupläne & Längs-Querschnitt

1888

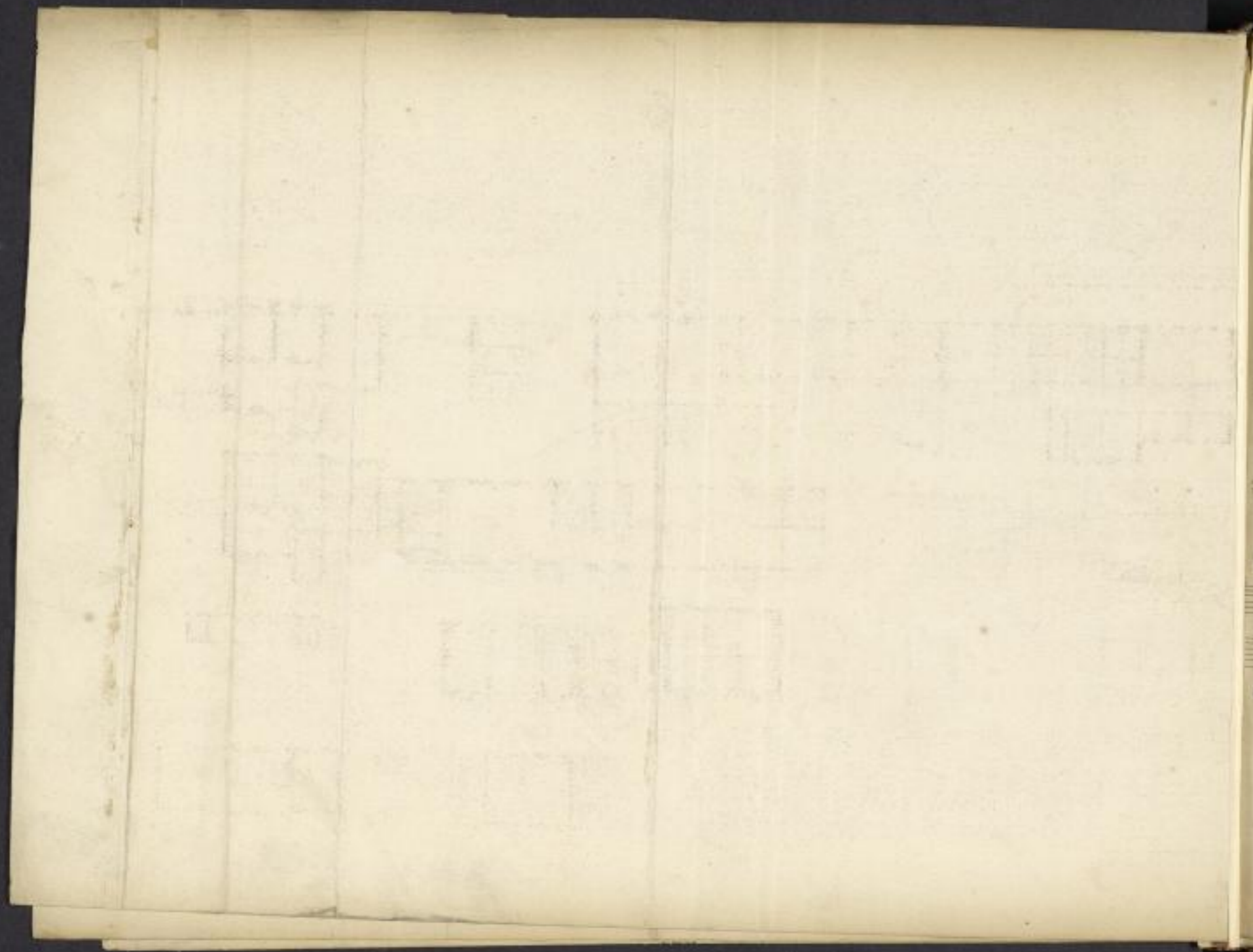


Fig. 1
St. Leger Station
Paris

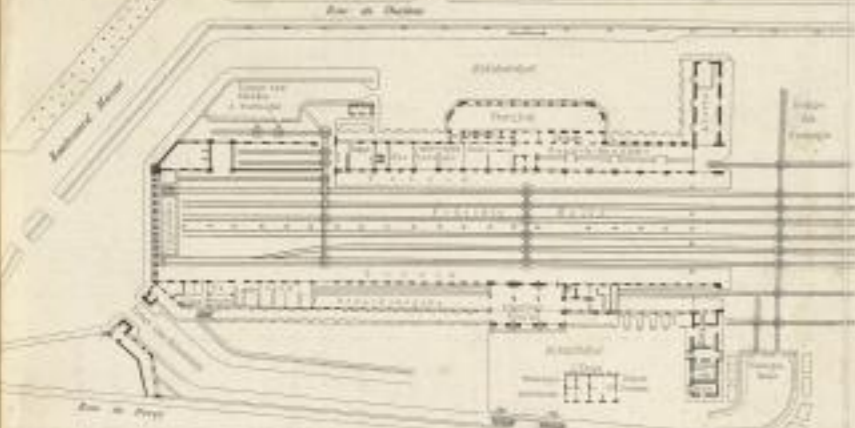


Fig. 5 Great-Northern
Station in
London



Fig. 2 Bahnhof Thurgau
in Thurgau
bei Salis im Valais
nach Thurgau



Fig. 6 Buffet-Station zu Eprenay



Fig. 4
Bahnhofstrasse in
Zürich

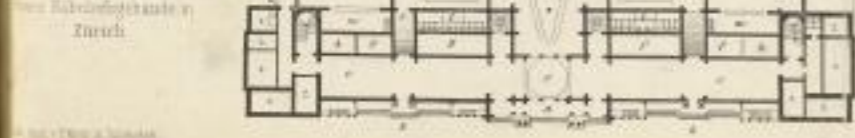


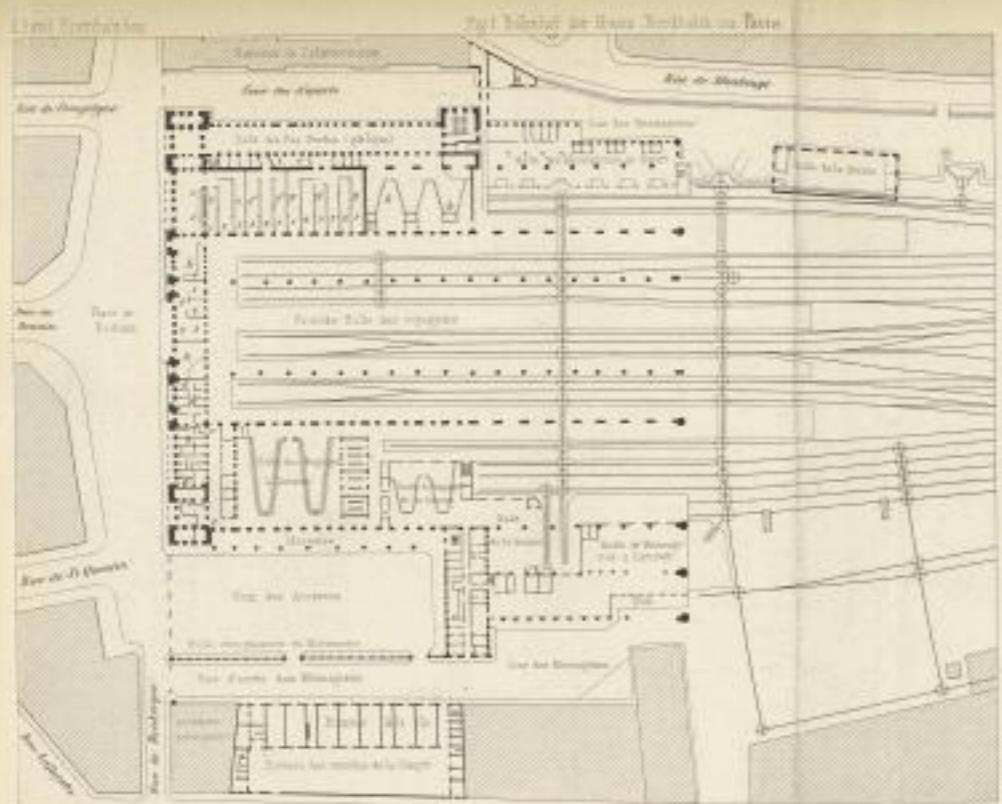
Fig. 7
Empfangs-
gebäude
am Bahnhof
zu Gent



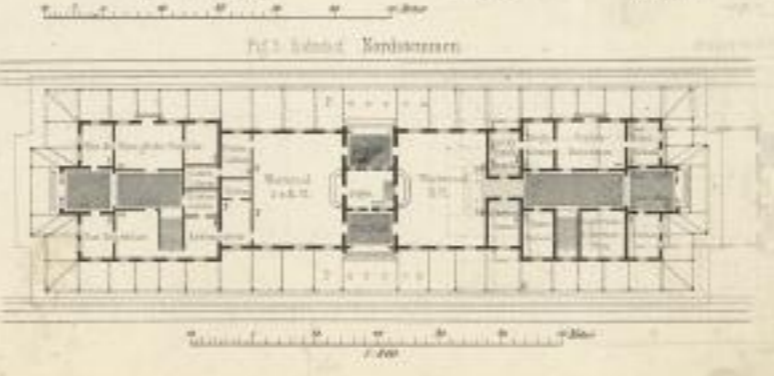
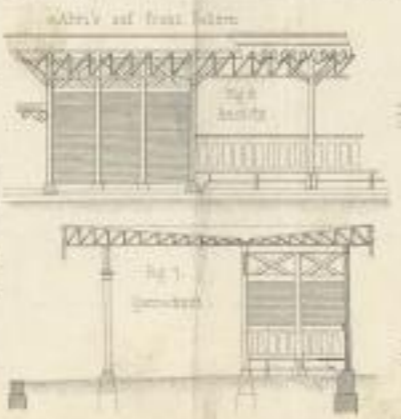
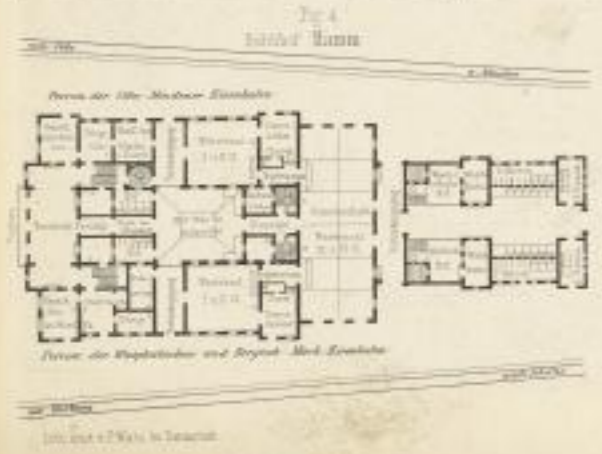
Fig. 8 Great Western Station in London



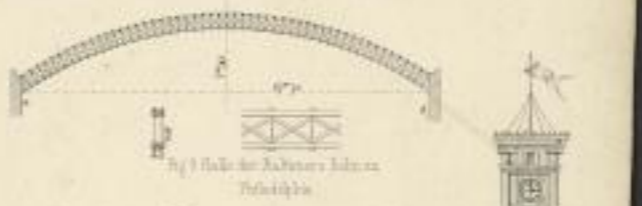
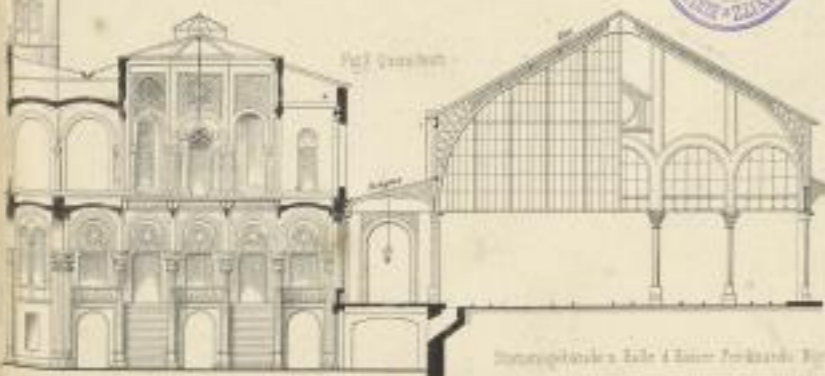
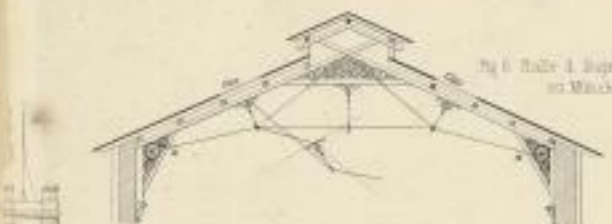
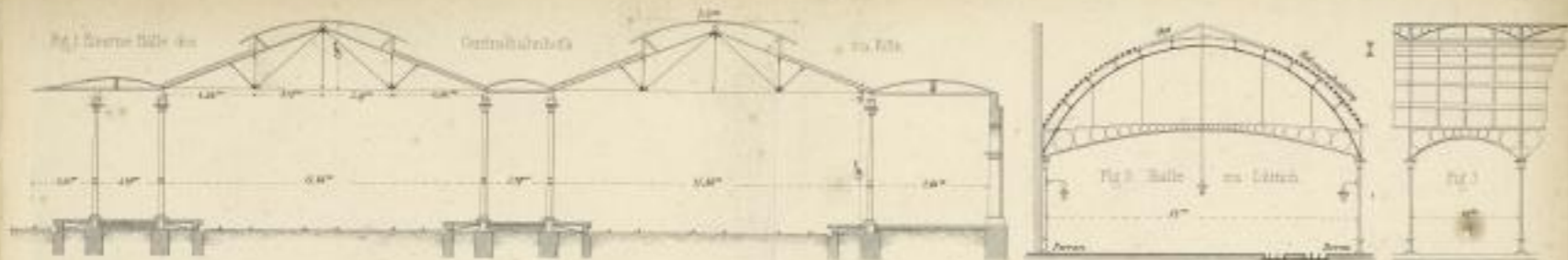


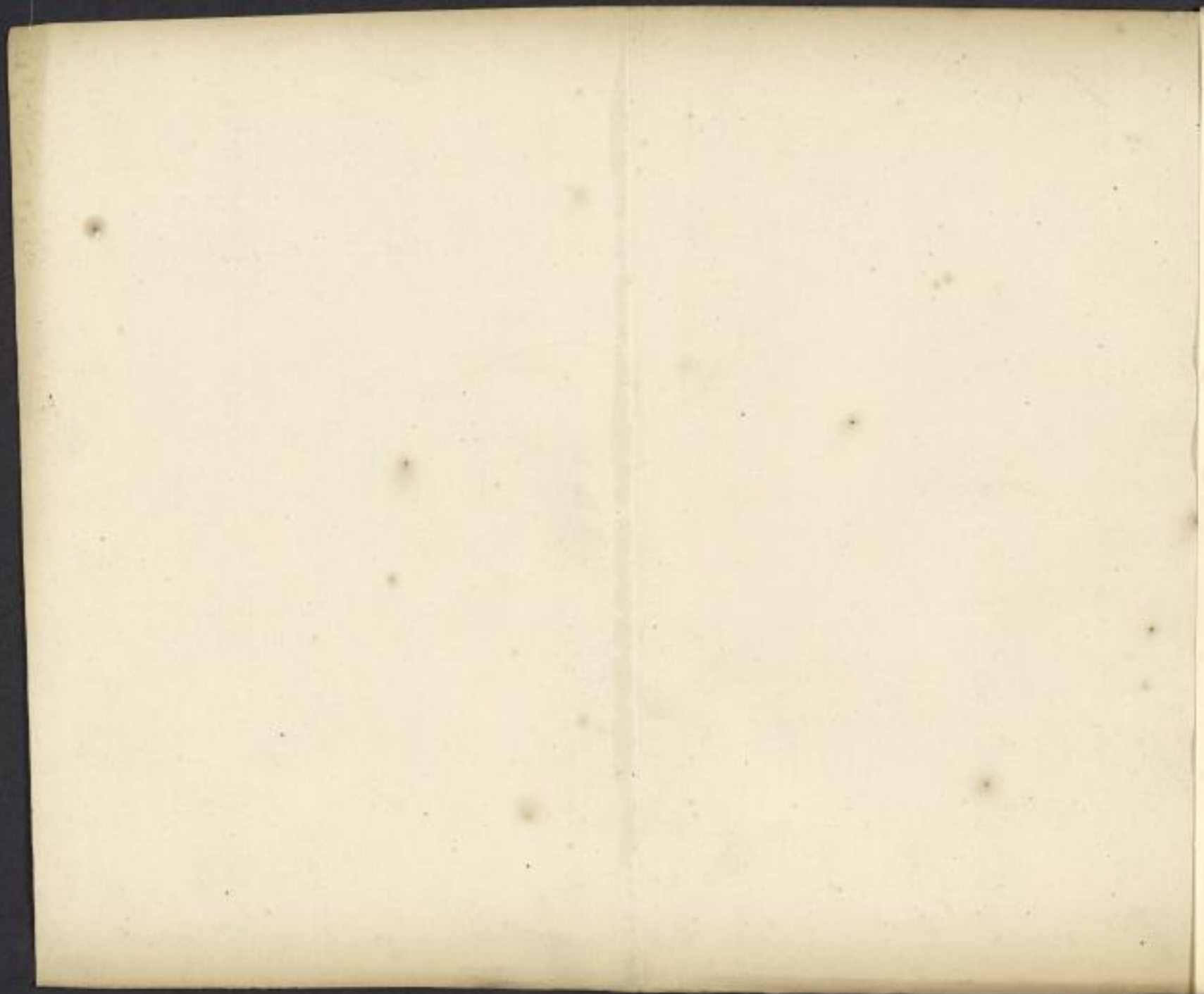


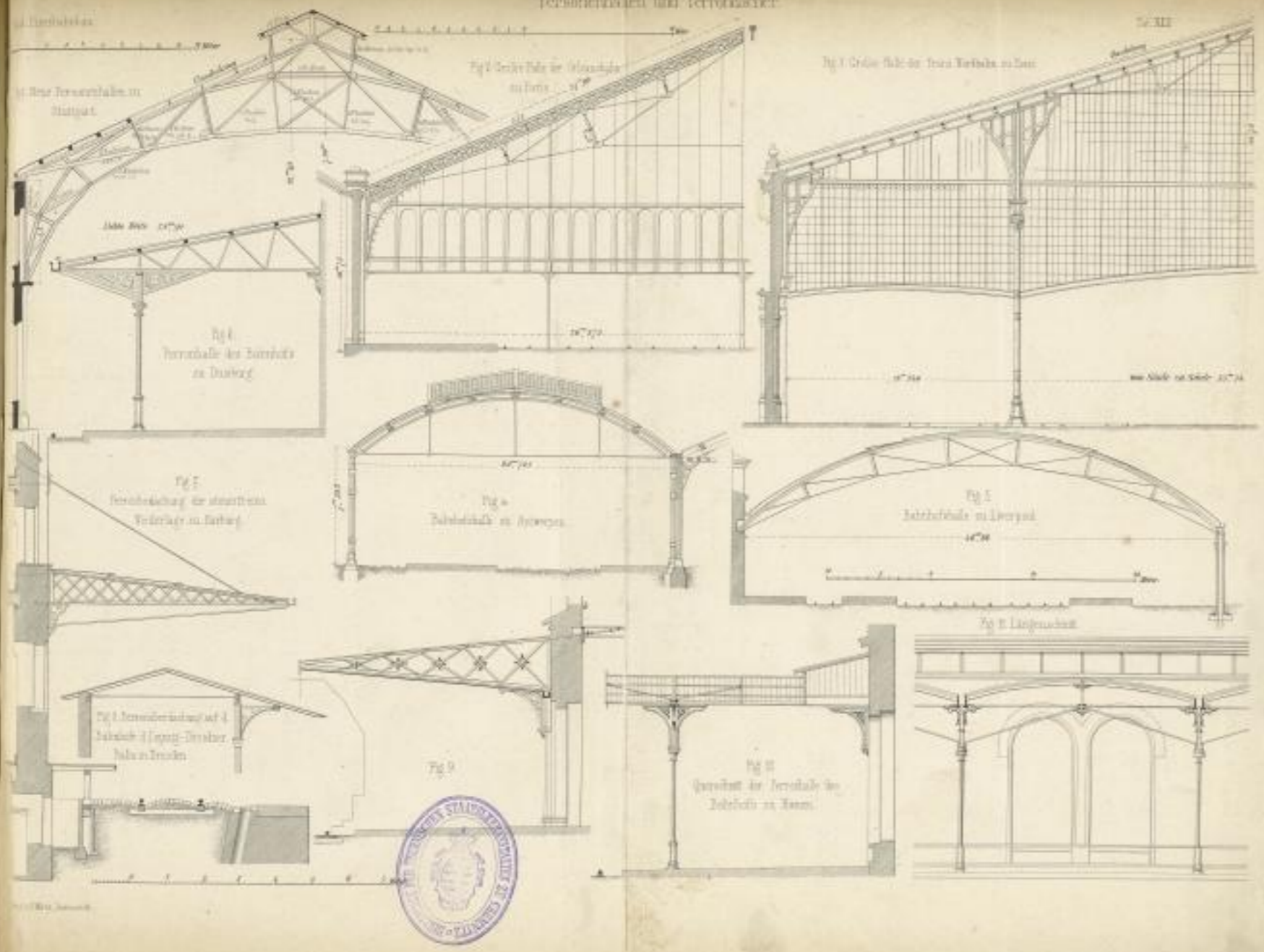
- 1. Grand Palais
- 2. Petit Palais
- 3. Courtyard
- 4. Entrance
- 5. Hall
- 6. Gallery
- 7. Office
- 8. Staircase
- 9. Elevator
- 10. Restaurant
- 11. Library
- 12. Museum
- 13. Theatre
- 14. Ballroom
- 15. Casino
- 16. Hotel
- 17. Post Office
- 18. Bank
- 19. Pharmacy
- 20. Police Station

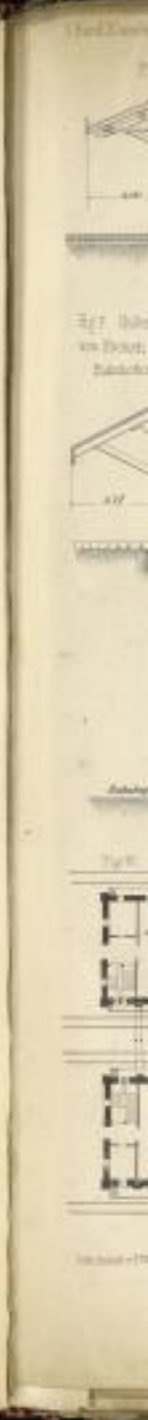
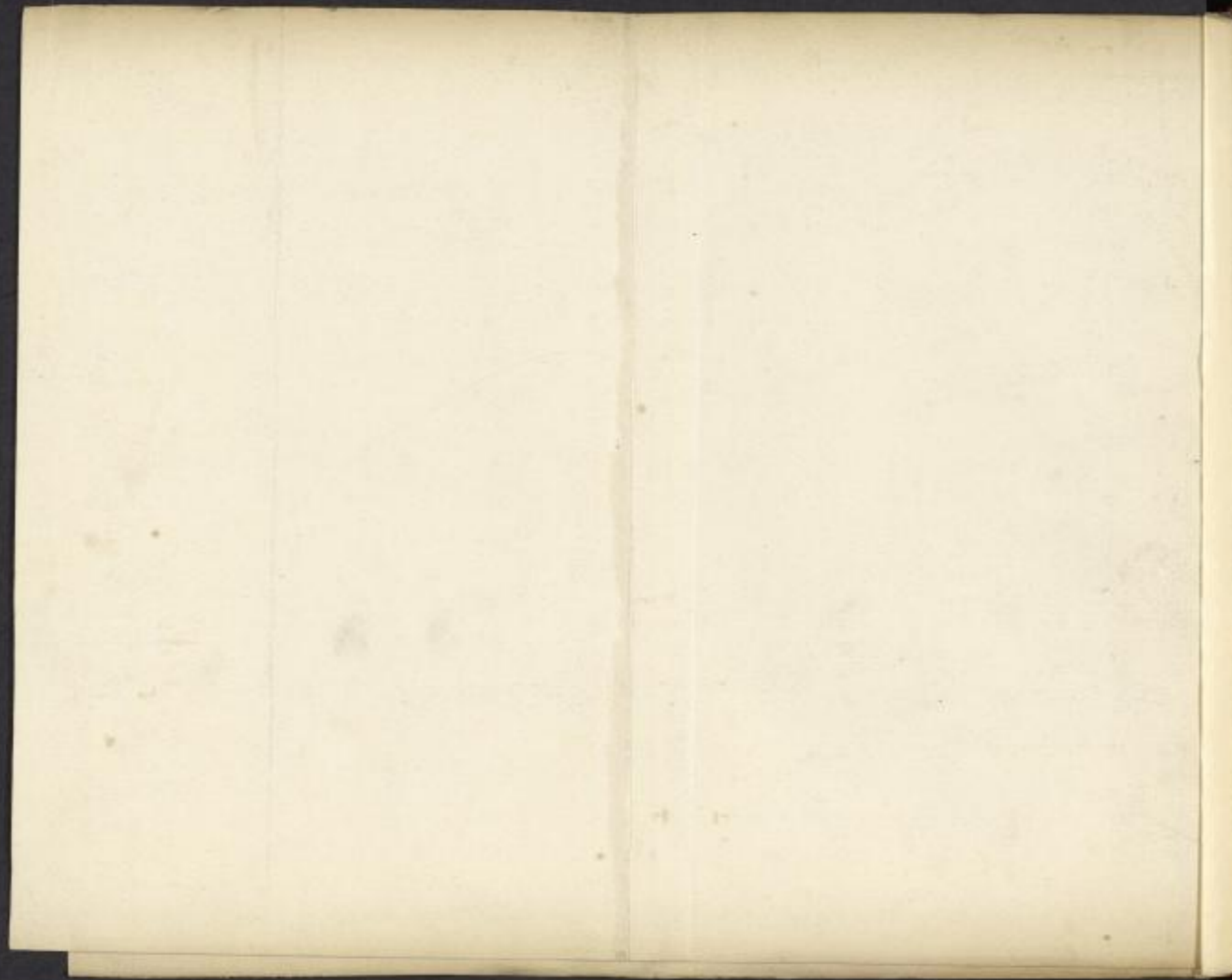














Teil Einbaubau

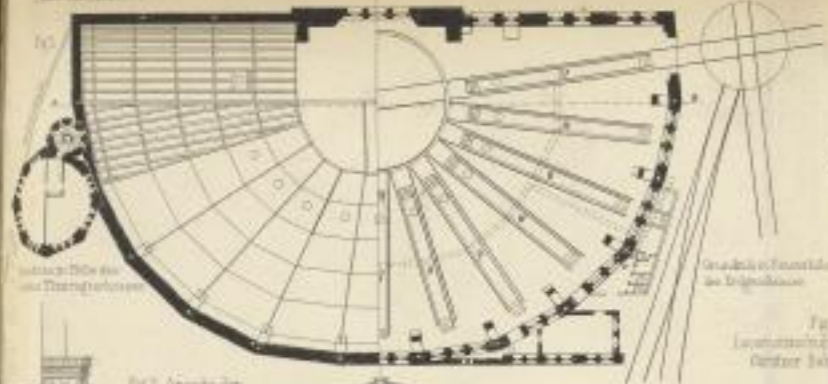


Fig. 1. Plan der Lokomotivschuppen mit dem zentralen Einbaubau

Grundriss des zentralen Einbaubaus



Fig. 2. Plan der Lokomotivschuppen mit dem zentralen Einbaubau



Fig. 3. Plan der Lokomotivschuppen mit dem zentralen Einbaubau



Fig. 4. Ansicht der Lokomotivschuppen

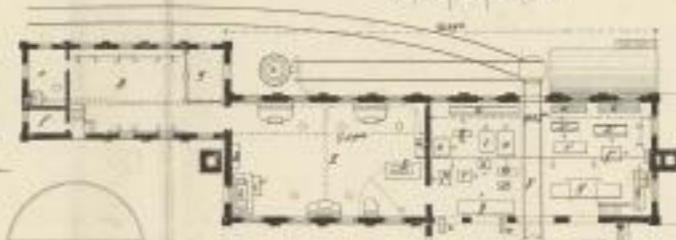


Fig. 5. Ansicht der Lokomotivschuppen mit dem zentralen Einbaubau



Fig. 6. Ansicht der Lokomotivschuppen mit dem zentralen Einbaubau



Fig. 7. Plan der Lokomotivschuppen mit dem zentralen Einbaubau

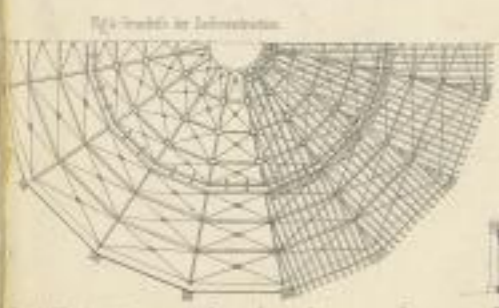


Fig. 8. Plan der Lokomotivschuppen mit dem zentralen Einbaubau



Fig. 9. Ansicht der Lokomotivschuppen mit dem zentralen Einbaubau

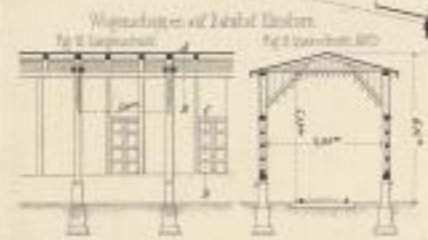


Fig. 10. Ansicht der Lokomotivschuppen mit dem zentralen Einbaubau



Fig. 11. Ansicht der Lokomotivschuppen mit dem zentralen Einbaubau



Reparatur Werkstätten.

Fig. 1. Vorderansicht der Reparaturwerkstätte A. (Reparaturwerkstätte A.)



Fig. 2. Fensteransicht der Reparaturwerkstätte A.



Laubengang u. die Centraltheil der Reparaturwerkstätte A. (Laubengang u. die Centraltheil der Reparaturwerkstätte A.)



Abbildung der Reparaturwerkstätte A. (Abbildung der Reparaturwerkstätte A.)



Fig. 3. Profil der Laubengänge.



Fig. 4. Technische Anlage auf Laubengängen (Schwanz-Überholer).

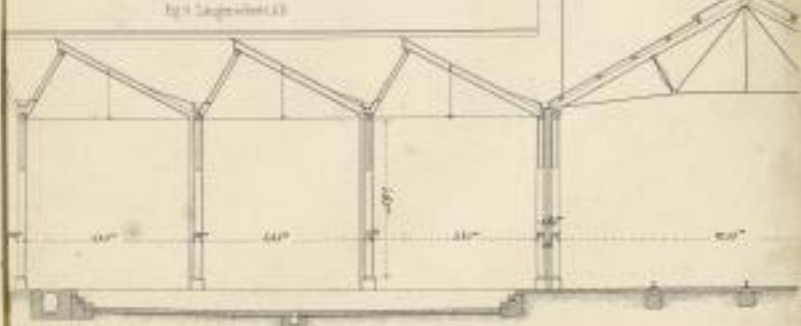
Fig. 5. Reparaturwerkstätte A. Vorderansicht der Reparaturwerkstätte A. (Reparaturwerkstätte A. Vorderansicht der Reparaturwerkstätte A.)



Fig. 6. Centraltheil der Reparaturwerkstätte A. (Centraltheil der Reparaturwerkstätte A.)



Fig. 7. Laubengänge der Reparaturwerkstätte A. (Laubengänge der Reparaturwerkstätte A.)





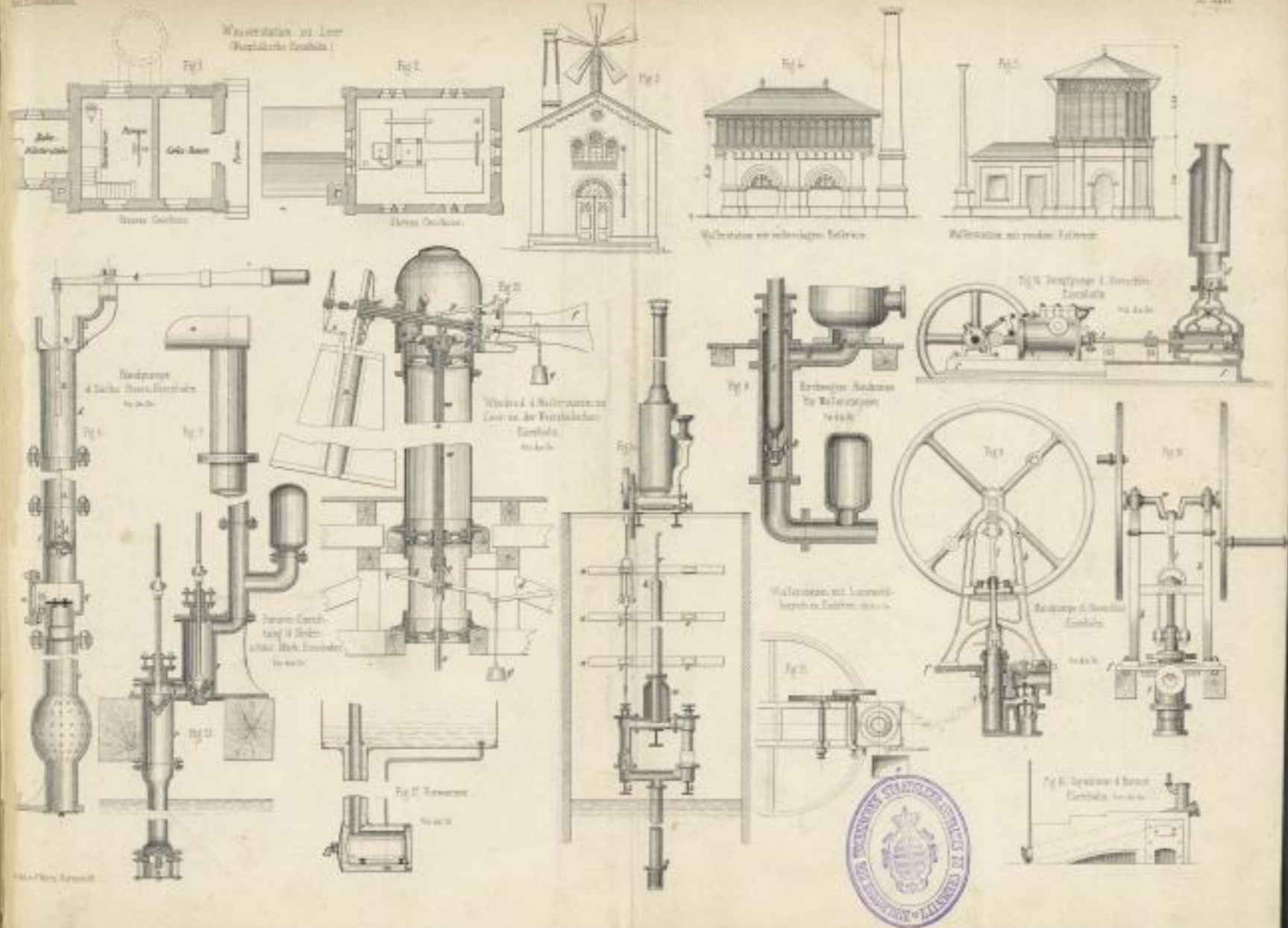
SLUB

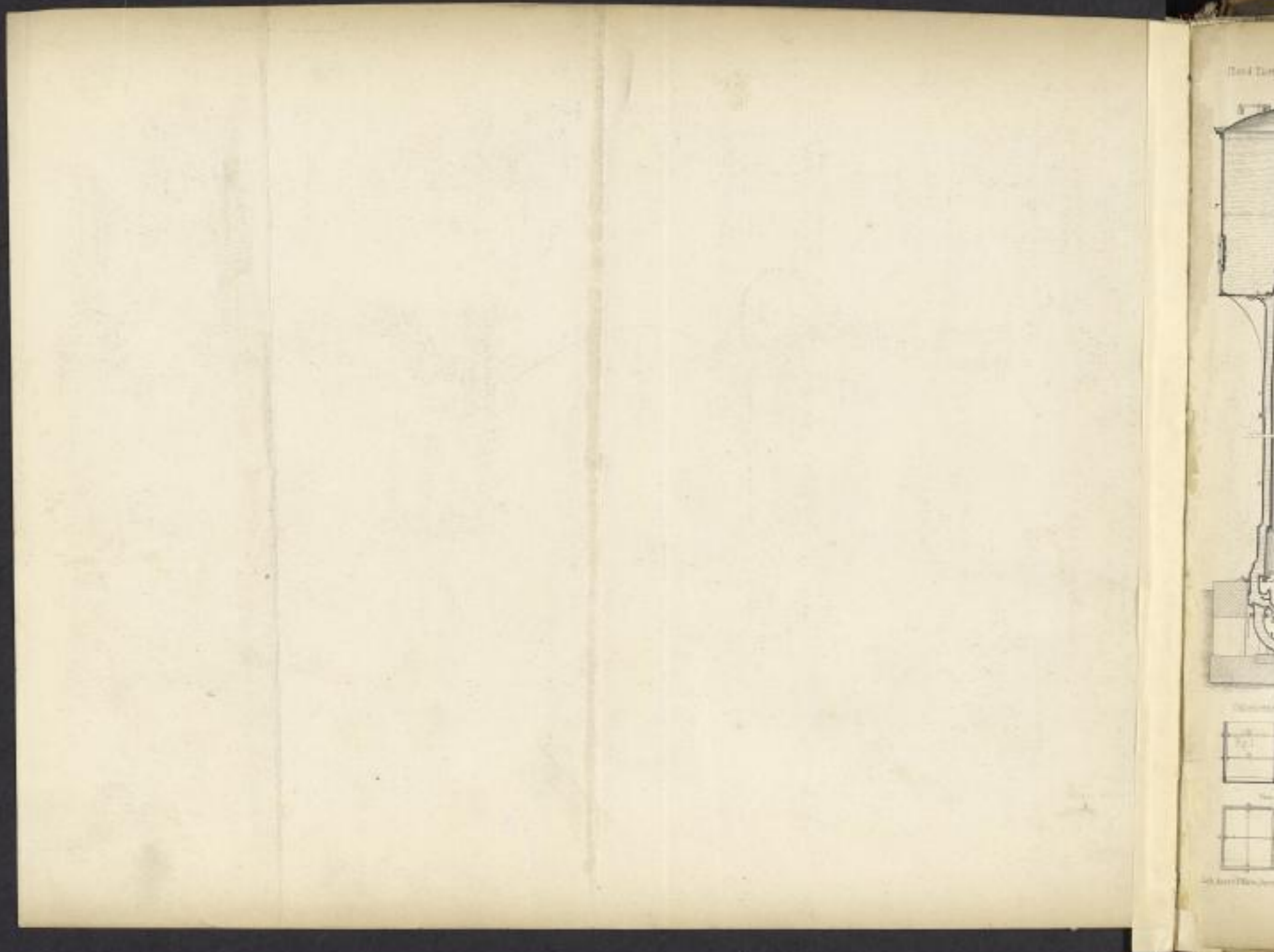
Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ







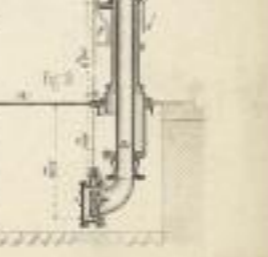
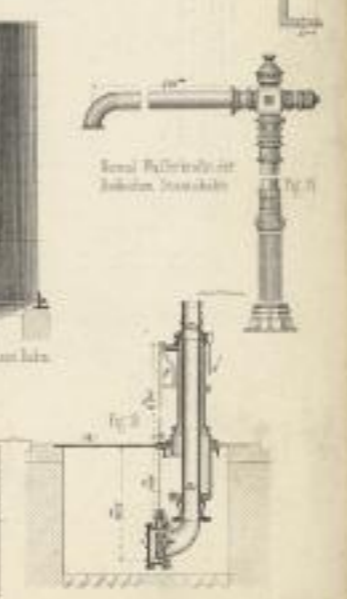
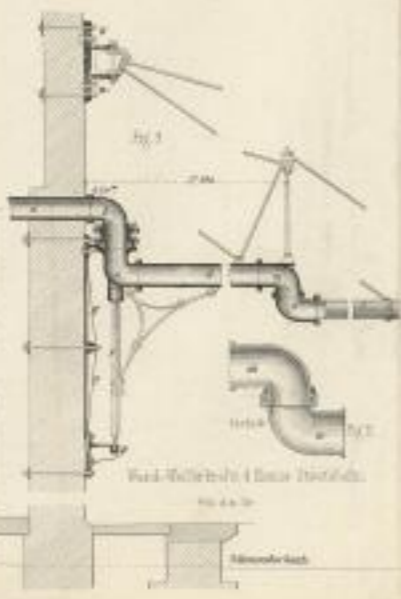
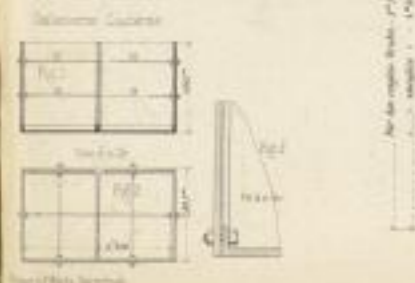
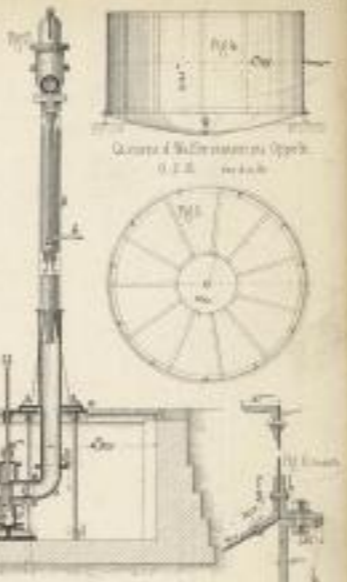
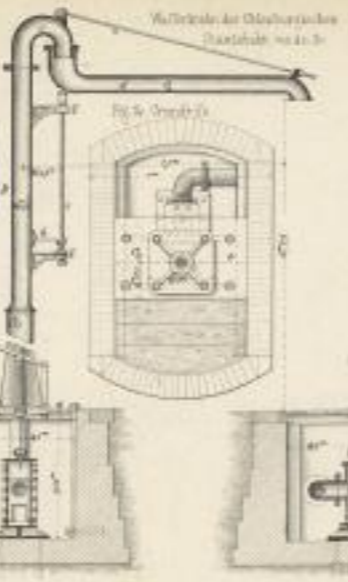
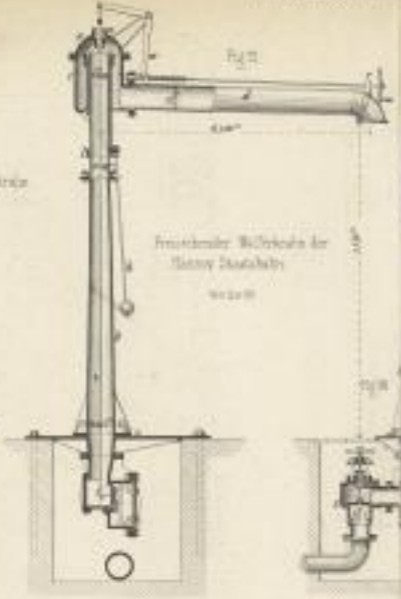
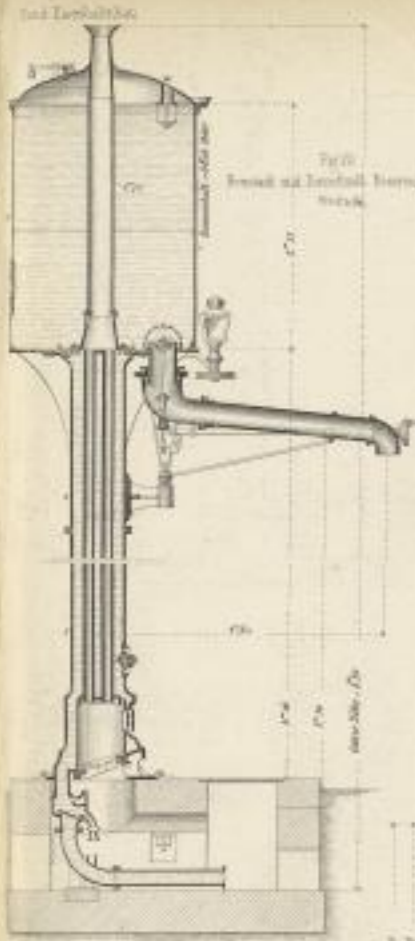
SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Wasserkränen und Reservoire



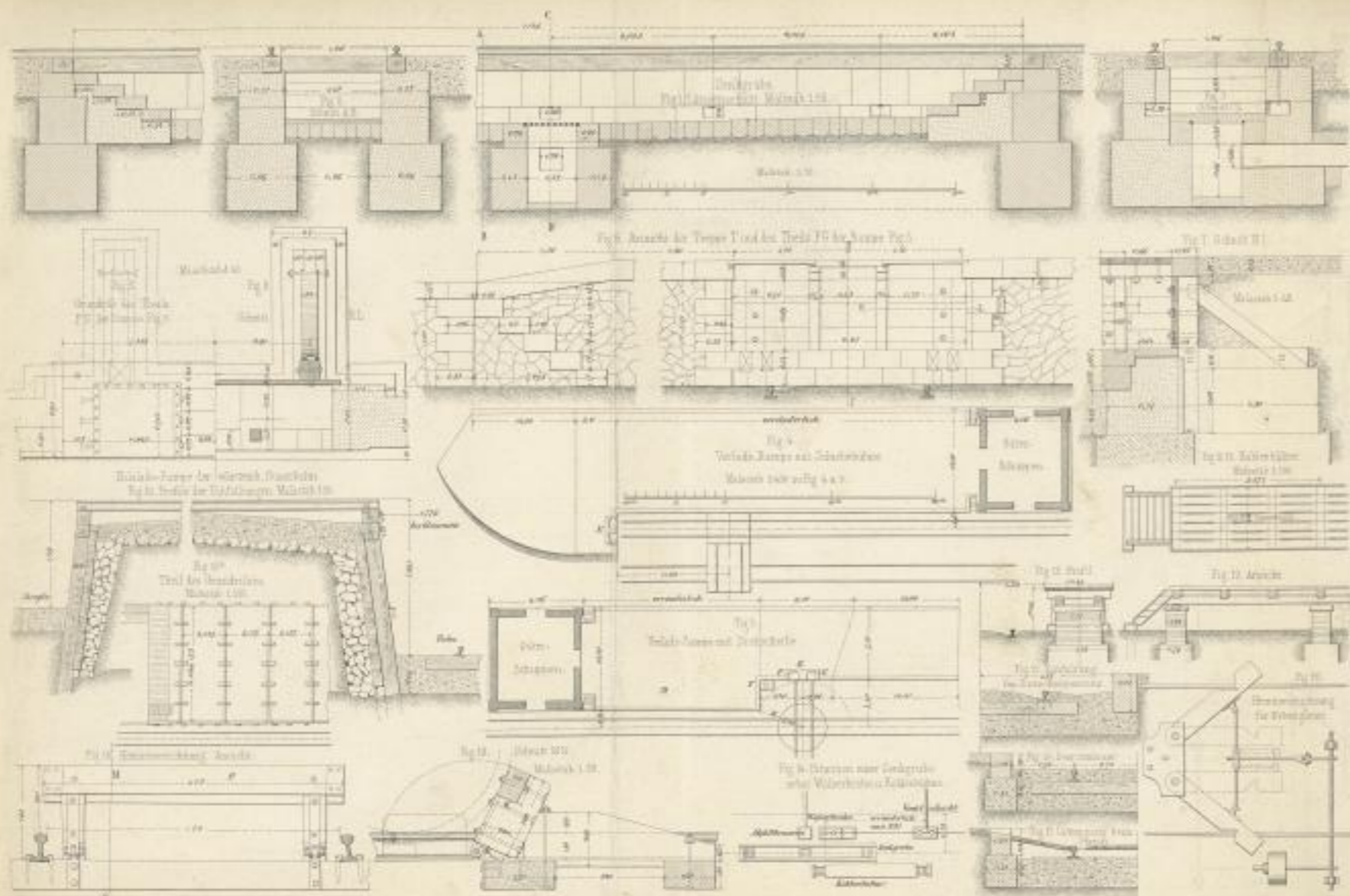


SLUB

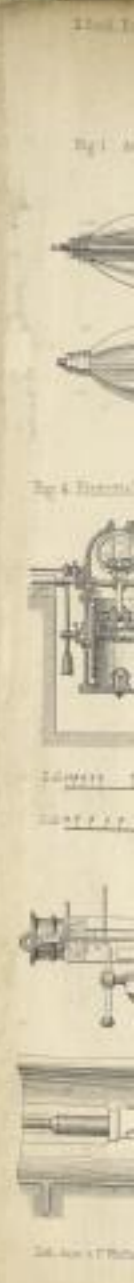
Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ



Ein Blatt von 7 Blättern zusammen



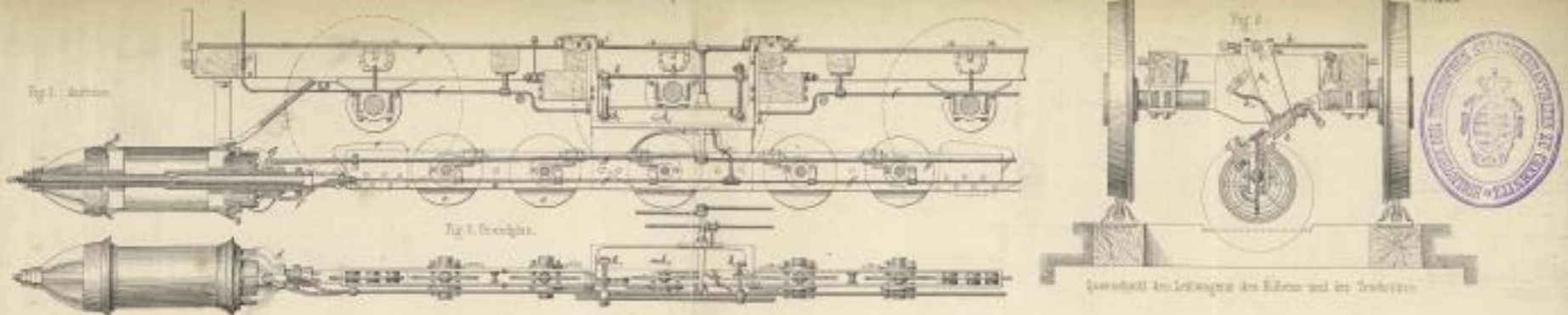
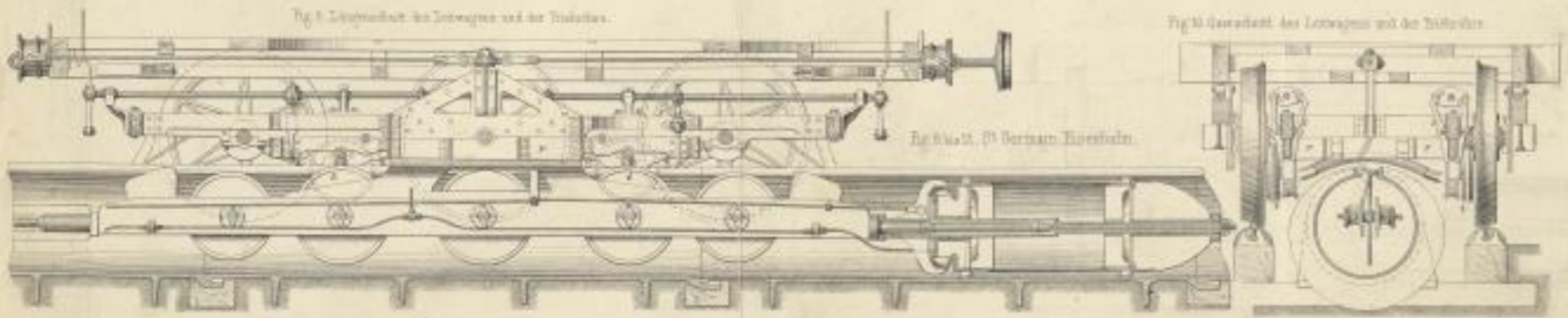
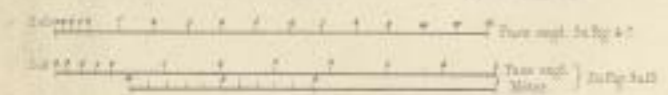
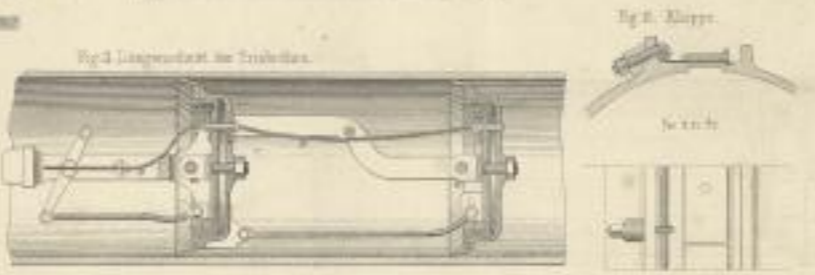
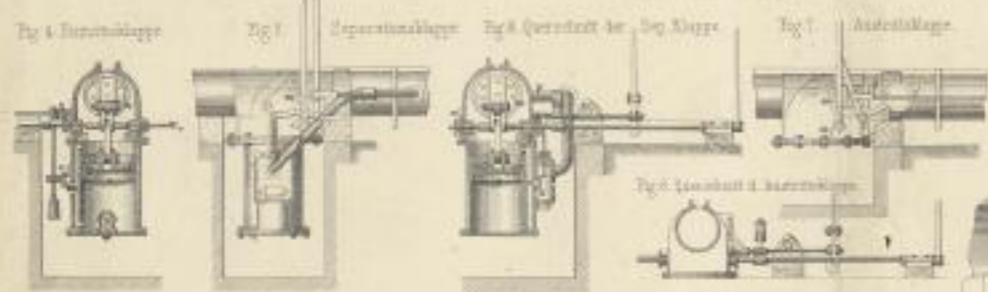
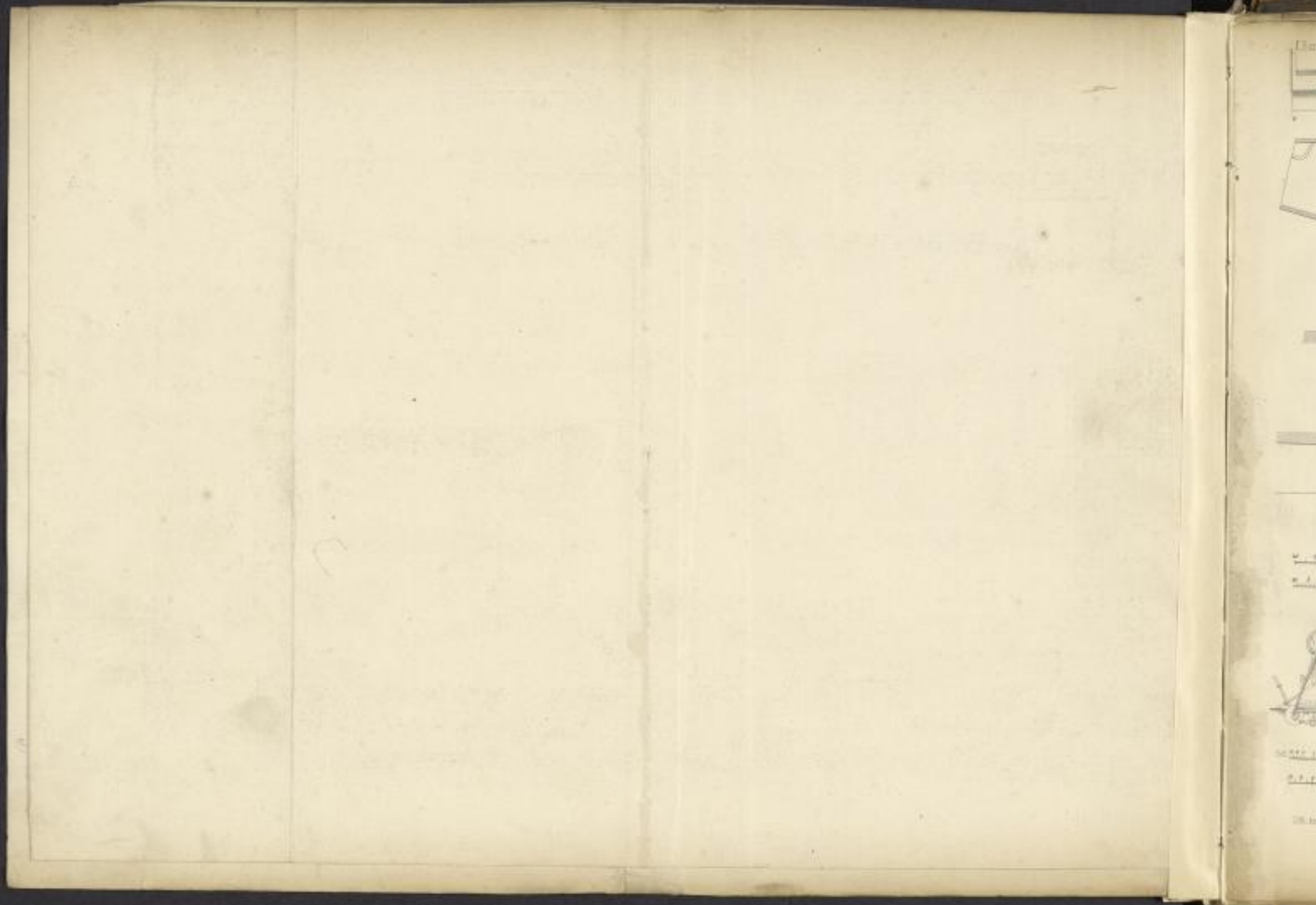


Fig. 10. Aufsicht des Lokomotiv-Gebläses.



Tab. XIX v. 1847, Dresden.



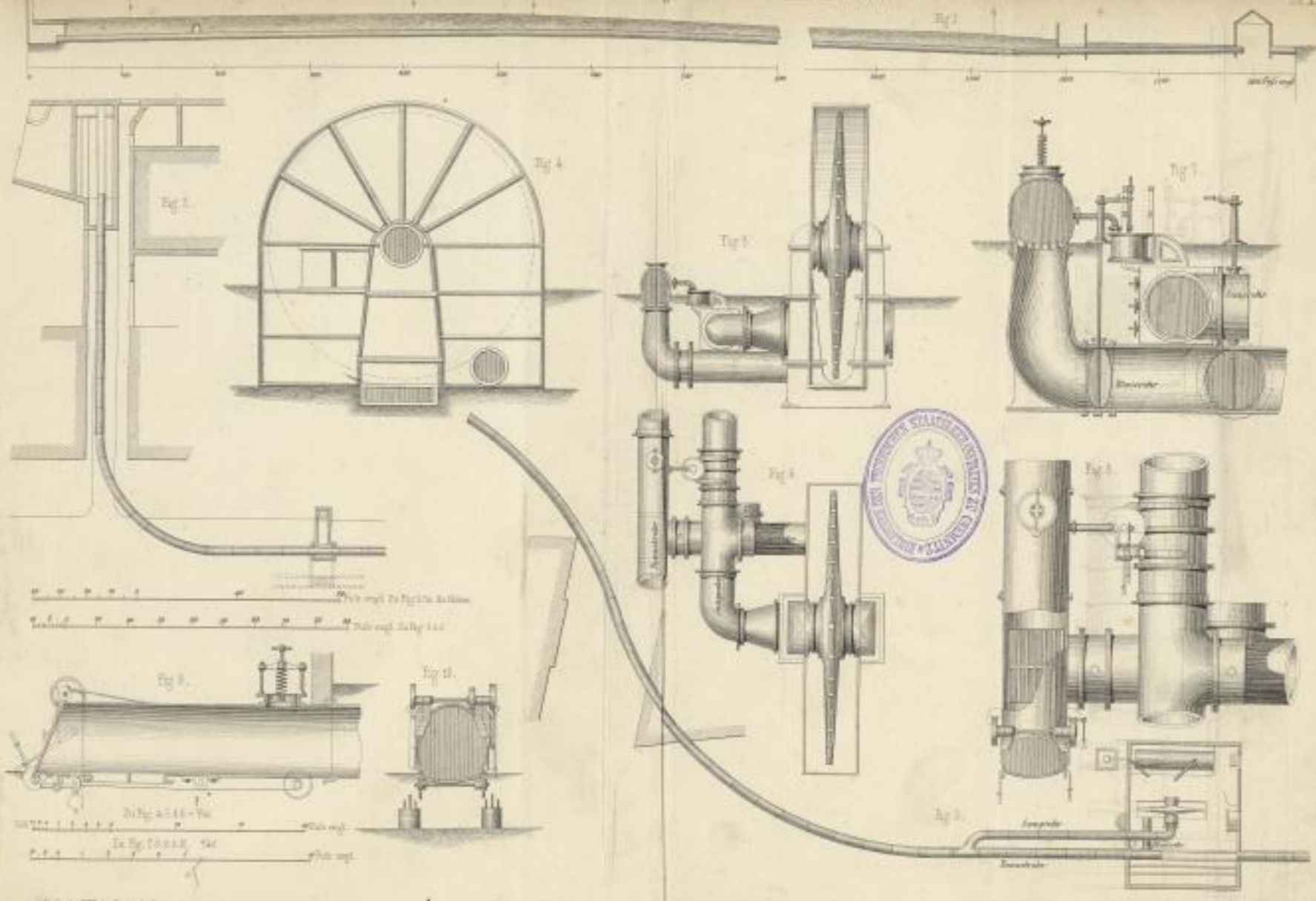


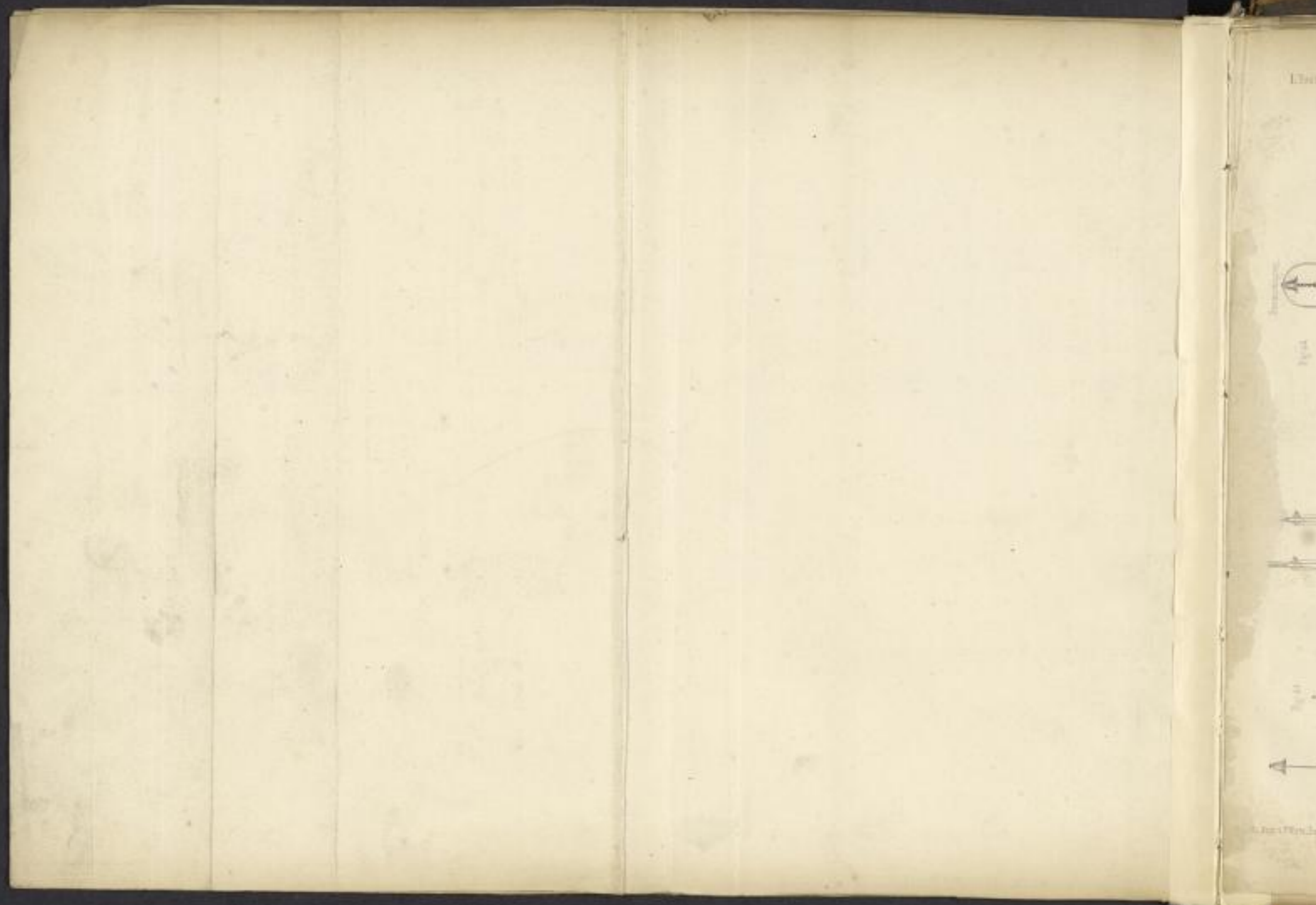
SLUB

Wir führen Wissen.

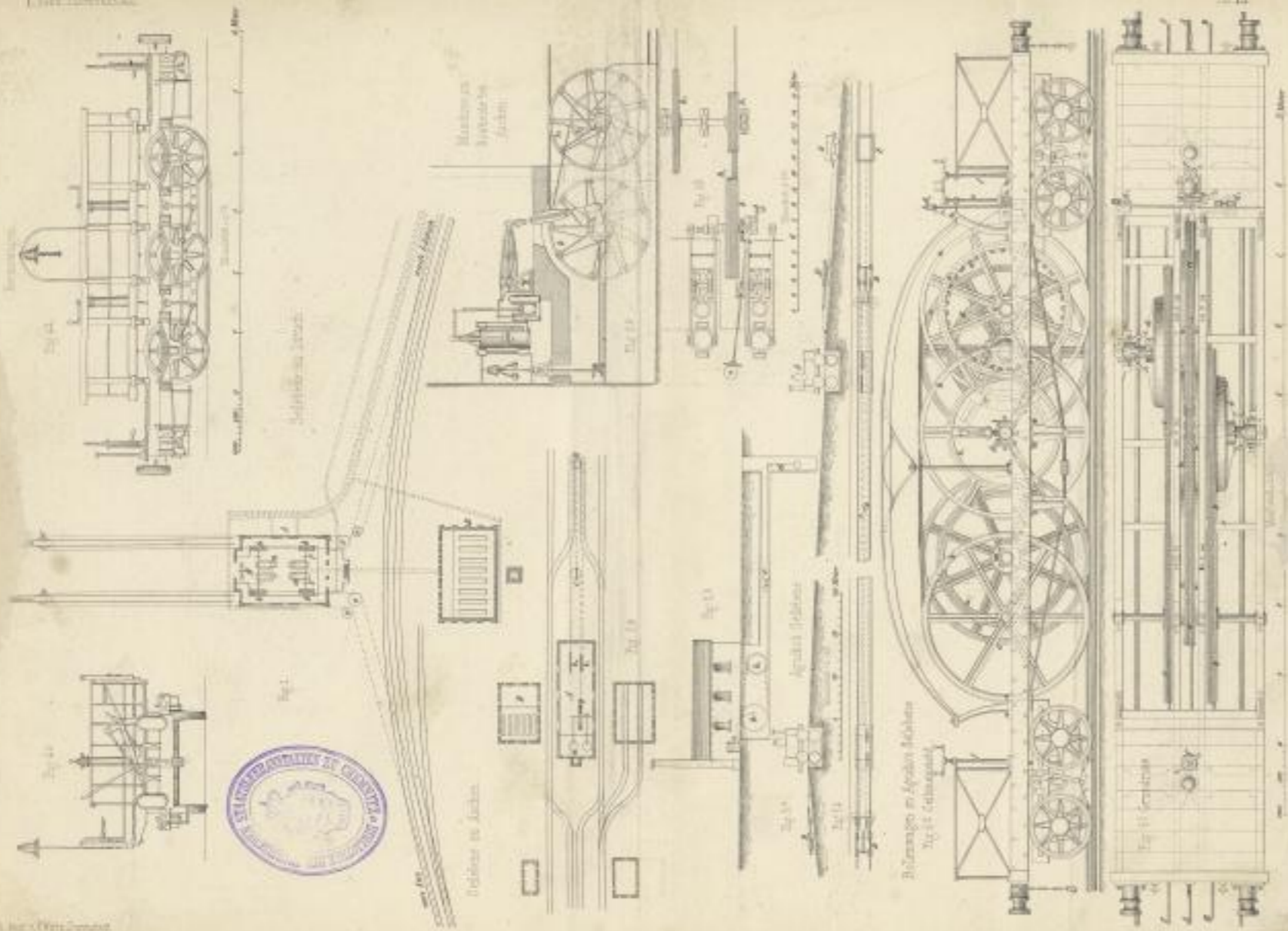


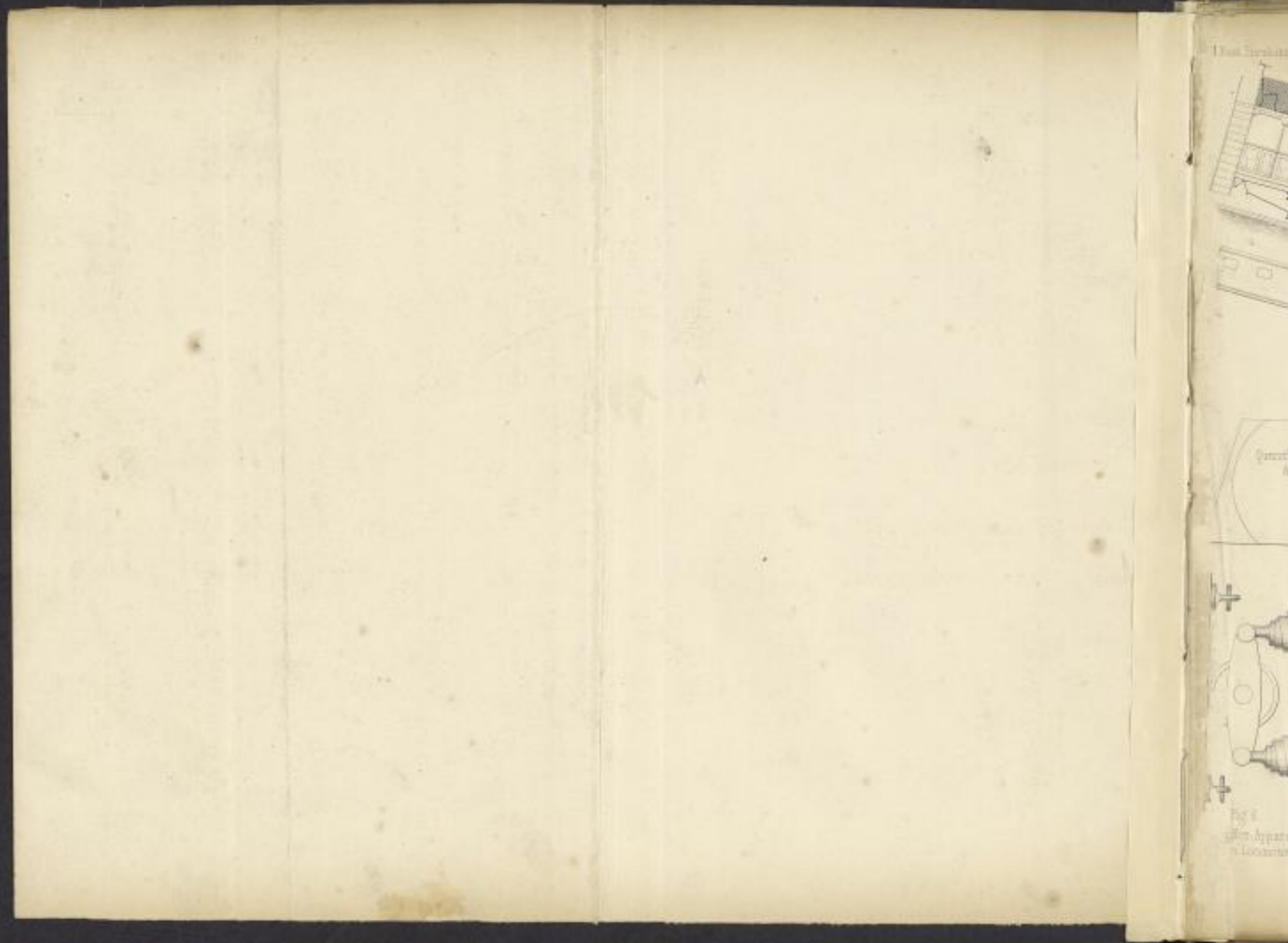
TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ





U...
↑
↑
↑
↑
↑





SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

Zahnstangenbahnen

(Kapitel) *Handbuch* *Handbuch*

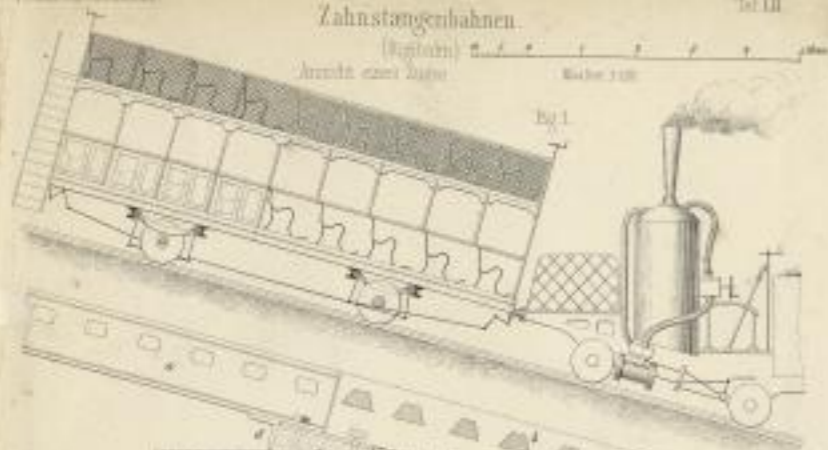


Fig. 1



Fig. 2
Gestaltung der Zahnstange

Machwerk



Fig. 3
Querschnitt eines Zahns der Zahnstange

No. 10

Verdrachung der Lokomotive

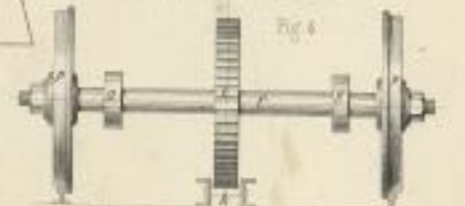


Fig. 4



Fig. 5
Achsen-Apparat der Lokomotive & Wagen

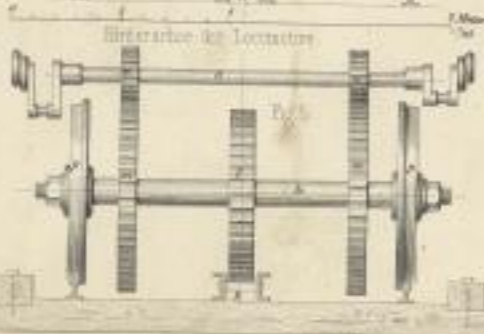


Fig. 6

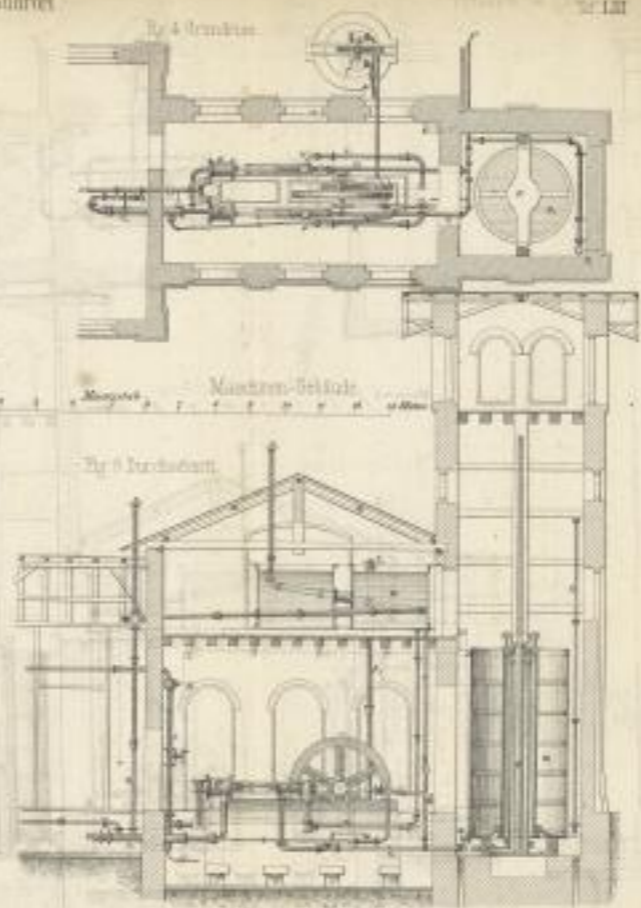
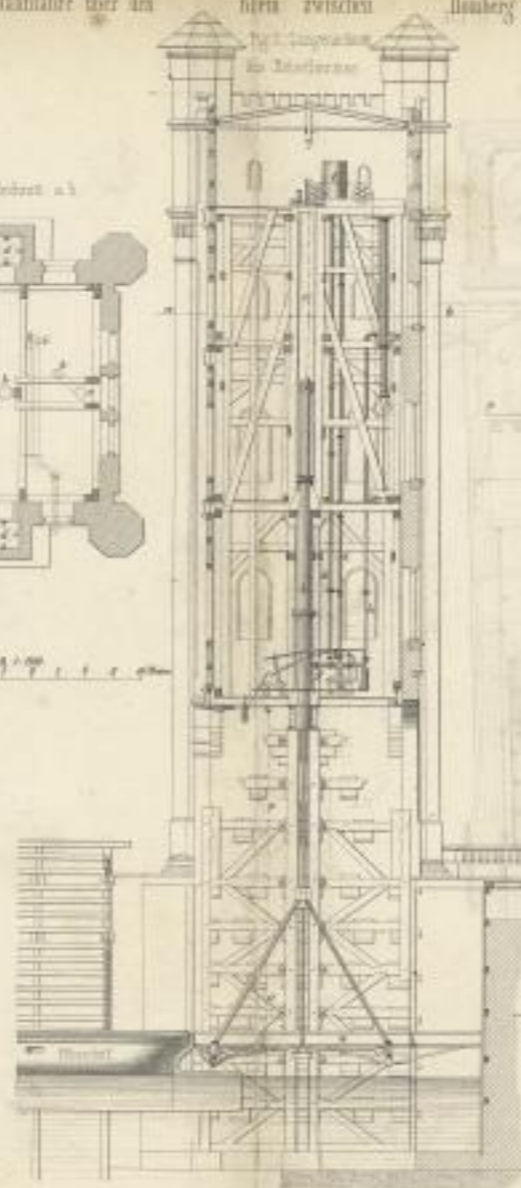
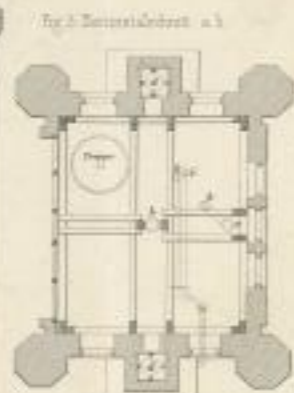
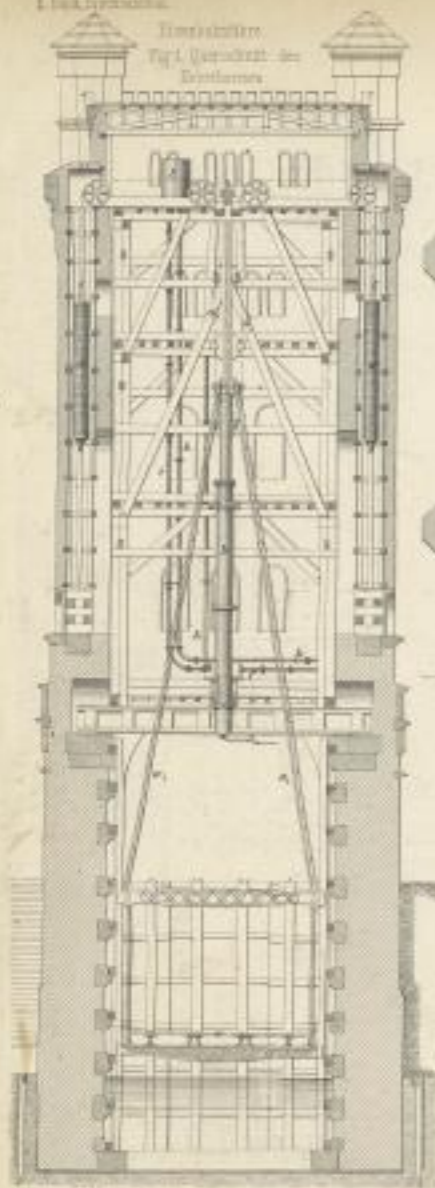
1875 4000 + 170000 1000000

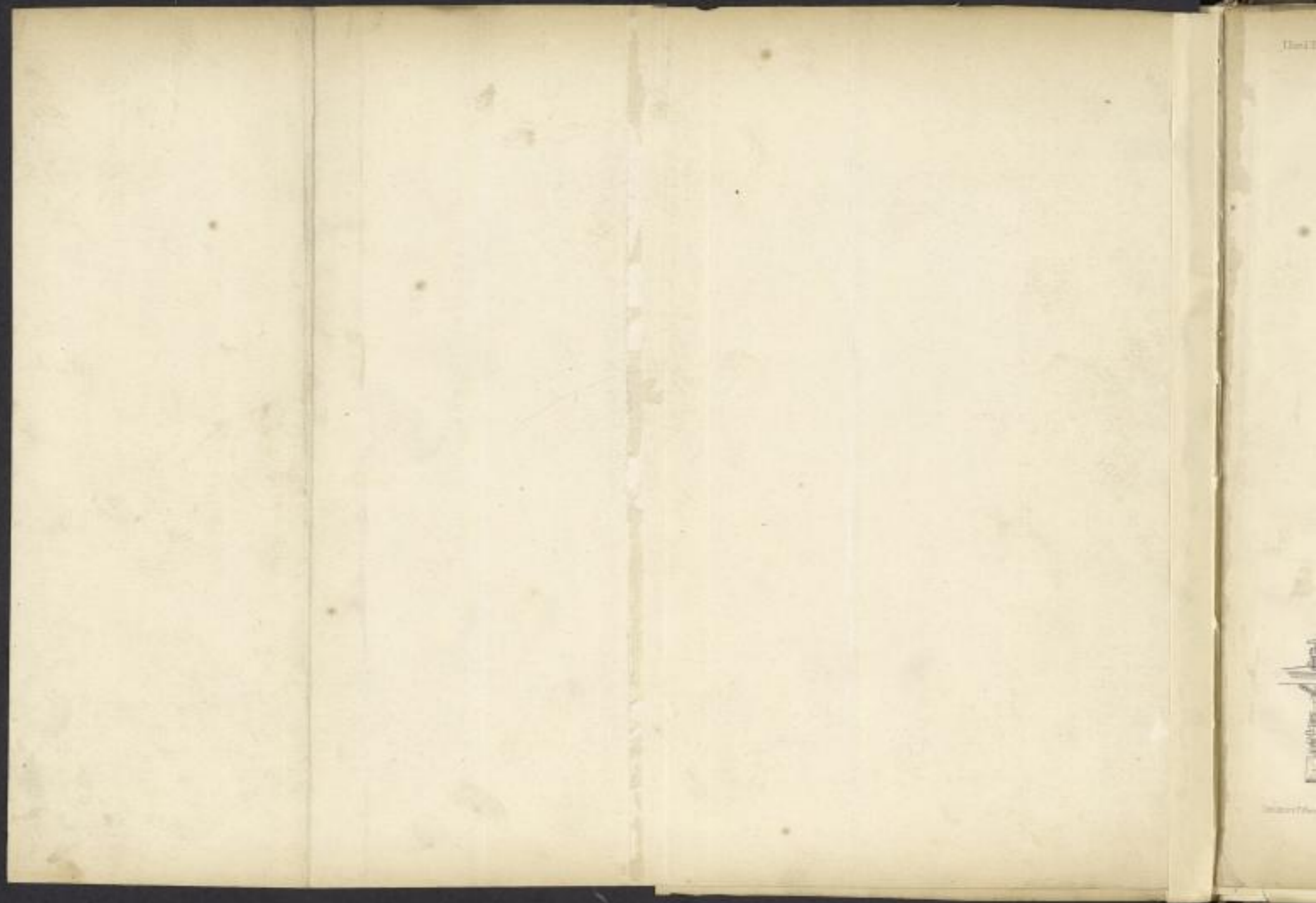


I. Blatt



1880





SLUB

Wir führen Wissen.



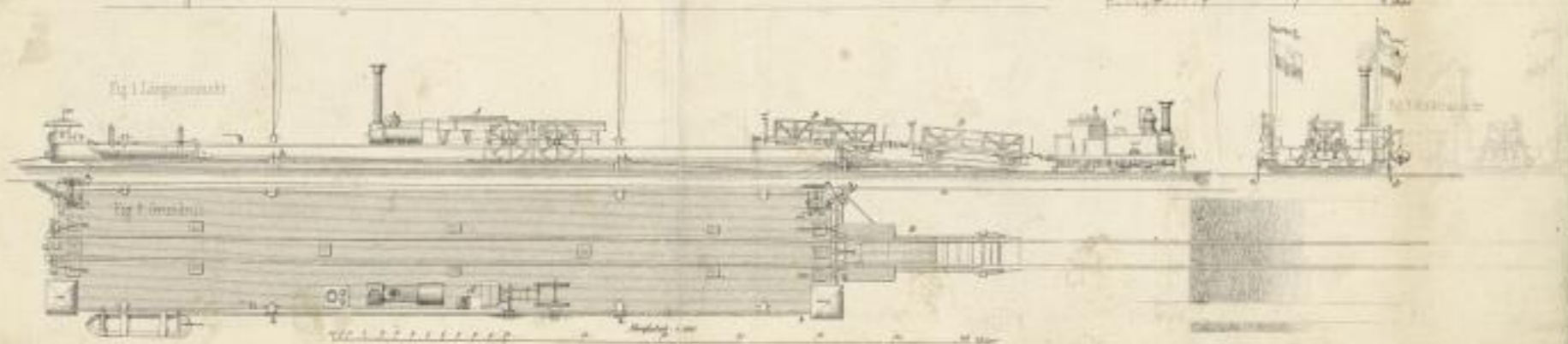
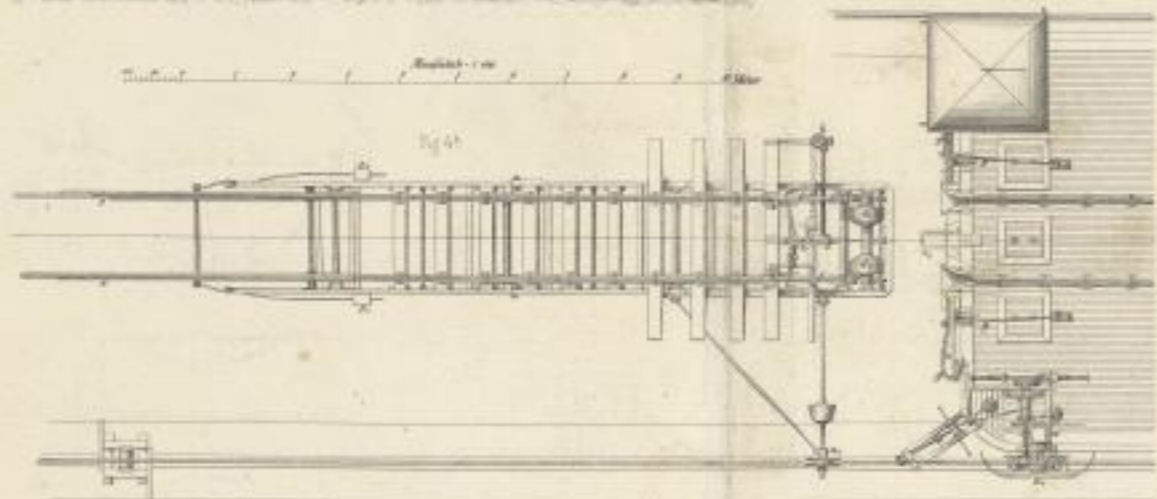
TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ

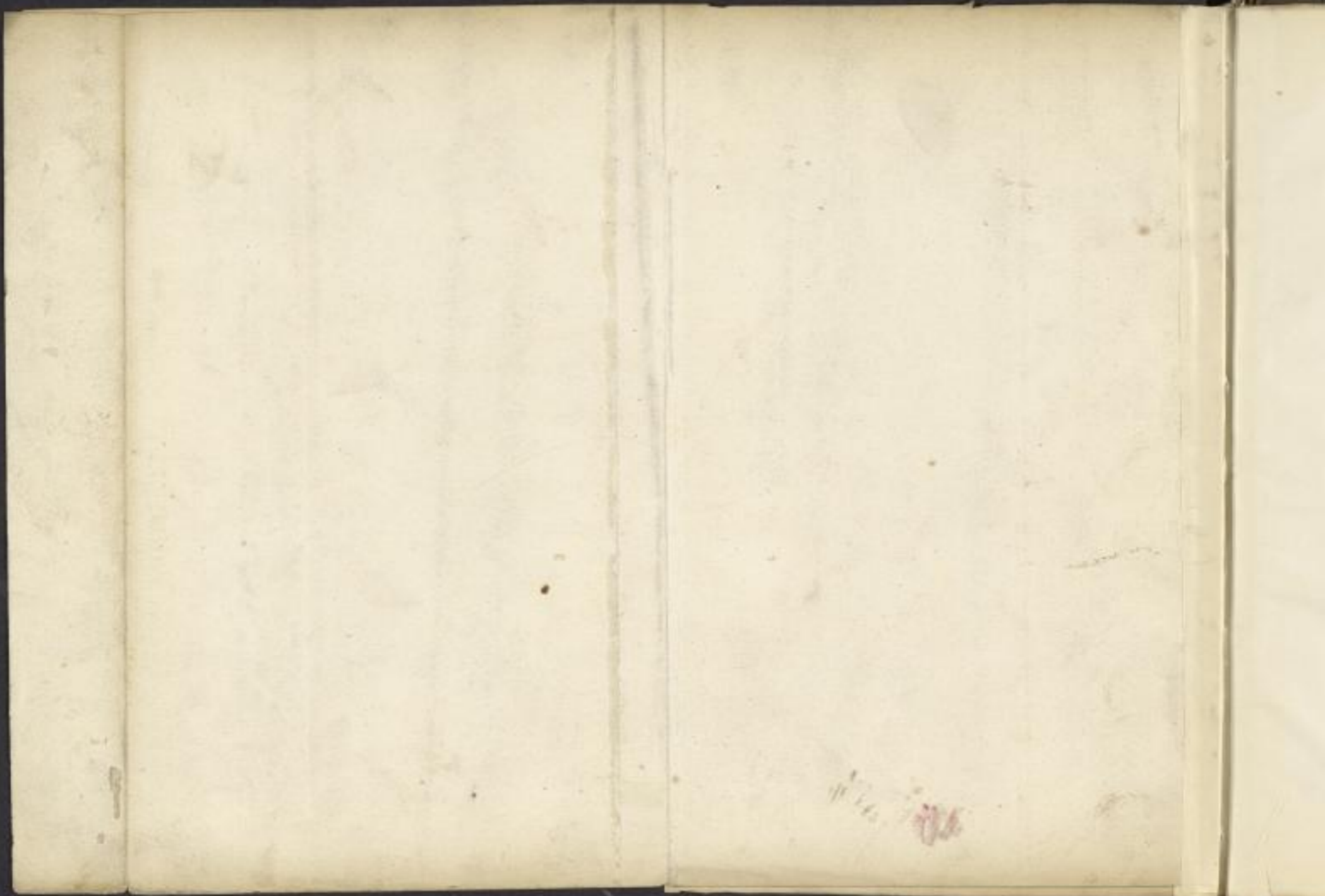
Eisenbahnfähre über den Rhein bei Barmhausen

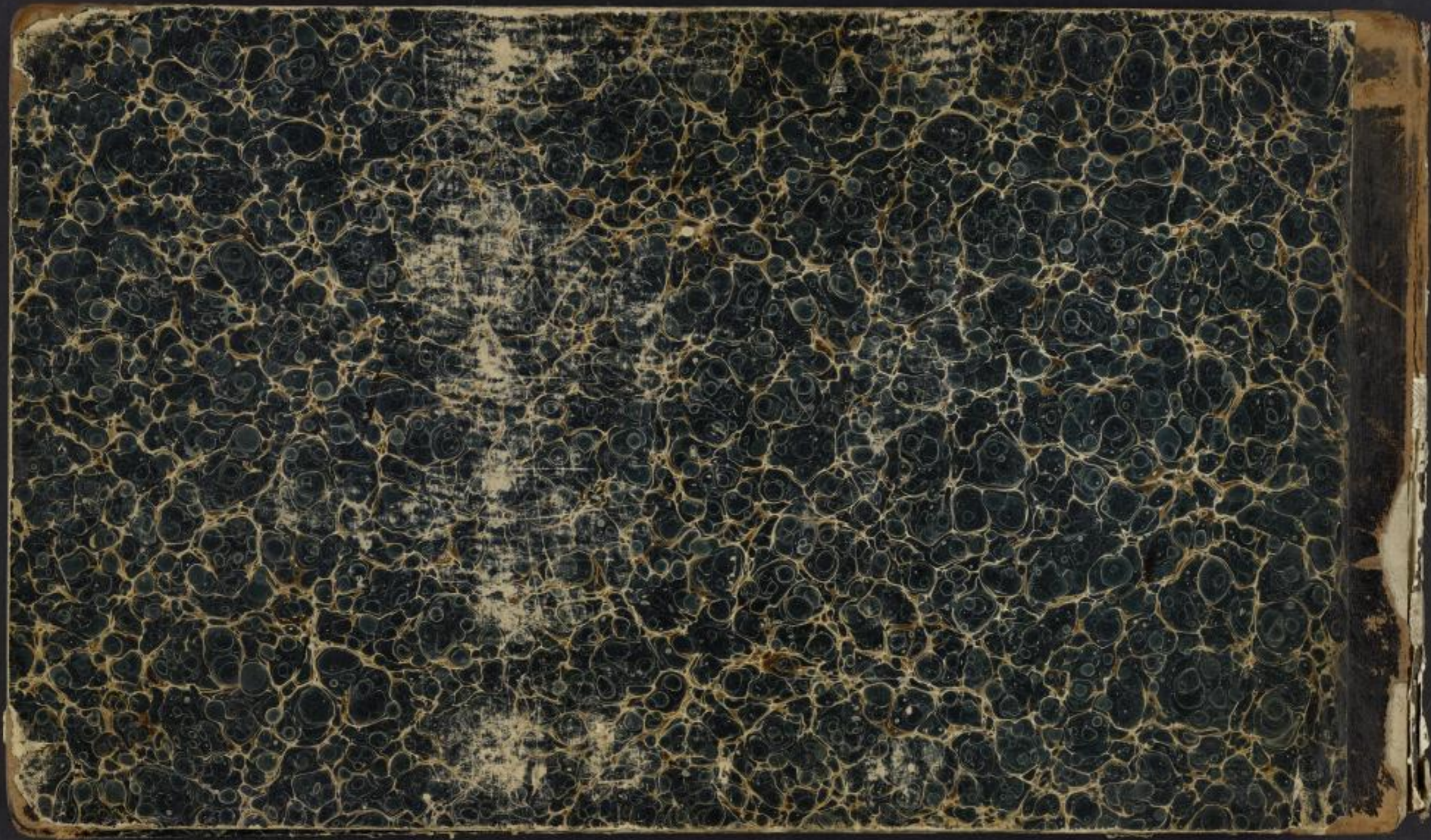
Herzliche Eisenbahn



Maßstab 1:100







SLUB

Wir führen Wissen.



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
CHEMNITZ