

611/2. Unteransicht des Triebwagens.

611/3. Schnitt durch die Mitte des Triebwagens.

612. Elektrischer Personenwagen

612/2. Ansicht der rechten Seitenwand.

612/3. Ansicht des Wagens von unten.

612/4. Dachansicht von oben ohne Aufbauten.

612/5. Schnitt durch das rückwärtige Radgestell.

612/6. Senkrechter Mittelschnitt.

613. Großkampfschiff

613/2. Teilkonstruktion des Großkampfschiffes.

614. Wasserradgebläse

In der Mitte befindet sich das Wasserrad. Oben sind beiderseits davon die aus mehreren Dreierädern dargestellten Zylinder, in welchen die Kolben sein sollen. Die Kolben selbst sind bei diesem Modell nicht vorhanden; wir lassen lediglich die beiden Kolbenstangen auf- und abgleiten.

614/2. Rückansicht des Wasserradgebläses.

614/3. Senkrechter Längsschnitt durch das Gebläse.

615. Fahrbarer Eisenbahndrehkran

Beim Ausleger A nennen wir die oberen Streben Zugstangen, die unteren Auslegerstützen. Das Windwerk K_2 - T ist zwischen den Seitenschildern der Krandrehsäule O angebracht. Der Kranoberbau (Ausleger) wird mit der Kurbel K_1 geschwenkt. (Gekreuzte Transmission vom Einser- auf das Fünfer- rad.) Die Laufbahnträger für das verschiebbare Gegengewicht G sind ebenfalls an der Kransäule und den Schildern befestigt.

615/2. Querschnitt durch die Kransäule mit dem Windwerk K_2 und Krandrehwerk K_1 . Laut Abbildung geht von K_1 durch einen Schnur-Winkelantrieb eine Kraftübertragung auf die anschließende senkrechte Welle.

Man lasse K_1 und die Viererplatte, in der K_1 gelagert ist, weg und gebe auf die senkrechte Welle eine Kurbel. Unten an dieser senkrechten Welle befindet sich ein Einser- rad, von dem eine Kraftübertragung auf das Fünfer- rad geht. Dieses Fünfer- rad ist auf der Plattform des Wagens festgemacht. Es dreht sich nicht.

615/3. Senkrechter Längsschnitt durch Waggon W , Gegengewicht G und Kransäule O . Das Gegengewicht G wird mit der Winde K_3 verschoben. Die Schnur S_3 ist an einer Sprosse neben dem Gewichtskasten festgebunden, geht in einigen Windungen über K_3 (zwei Muffen) und ist am Ende des Rahmens wieder an einer Sprosse festgemacht. Die Schnur muß straff gespannt sein. Man vergleiche Abbildung 615/4.

615/4. Horizontaler Schnitt durch die Verschiebvorrichtung für das Gegengewicht G . R sind Einserräder und Naben, zwischen welchen die Neunzehnerstreben von G geführt werden.

615/5. Waggon von unten gesehen. Die Räder, Achsen und Lager sind in der Zeichnung weggelassen.

615/6. Die Plattform für die Kransäule O .

615/7. Schematische Darstellung des verschiebbaren Gegengewichtes G .

627. Schmiede mit Wasserradantrieb

H = Schwanzhammer.

P = Exzenterpresse.

S = gekreuzte Transmissionsschnur von Rad R auf Daumenrad D .

627/2. Die Schmiede mit dem Wasserrad. Rückansicht.

627/3. Innenansicht der Schmiede mit weggelassener Vorder- und Seitenwand und teilweise abgehobenem Dache.

627/4. Horizontalschnitt durch die Schmiede in der Höhe der Achse des Wasserrades (Situationsplan).

627/5. Senkrechter Schnitt durch die Presse.

627/6. Die Lagerung des Schwanzhammers

627/7. Die rechte obere Stirnwand der Mü

628. Ramme

628/2. Das Fundament.

628/3. Mittelschnitt durch die Auslösevorrichtung des Rammhärens. Das Herabfallen des Rammhärens erfolgt durch Fehler der Sprosse beim Sternrad S .

628/4. Schnitt durch das Sternrad S und den Antrieb B .

628/5. Schnitt durch die Seiltrommel A . Die seitlichen Einserräder greifen die S des Sternrades S ein.

628/6. Das Getriebe (Sternrad und Seiltrommel) von oben gesehen.

628/7. Der Bär (Fallklotz) von oben. (Eindeutige Ordnung der Führungsrollen.)

628/7. und 628/9. Die Arbeitsweise ist in 628/8 und 628/9 veranschaulicht. (B) ist der Rammhär infolge Fehlers der Sprosse des Sternrades S soeben

630. Dreiteilige Feuerwehrleiter

Die Aufrichtung der Feuerleiter erfolgt in zwei Bewegungen. Zuerst wird die zusammengelegte Leiter schräg gestellt und dann einandergezogen.

Schrägstellen der Leiter: Dreht die Kurbel K_2 (Abb. 630/2), wird durch die Transmission die Winde r_3 betätigt. Die Winde r_3 gehen zwei Schnüre S_2 zum Ende der Leiter LI (Abb. 630/2, 630/3).

Auseinanderziehen der Leiter: Die Leiter R_3 wird von K_1 durch Schnurtransmission angetrieben (Abb. 630/2, 630/4). Die Winde R_3 geht eine Schnur S_1 über das obere Ende der Leiter LI befindliche Rad, dann zurück zum unteren Ende der Leiter LI , über das dort befindliche Rad zum oberen Einserrad derselben. Hierauf wird die Schnur am unteren Ende der Leiter LI angebunden.

630/2. Längsschnitt durch Wagen und Leiter