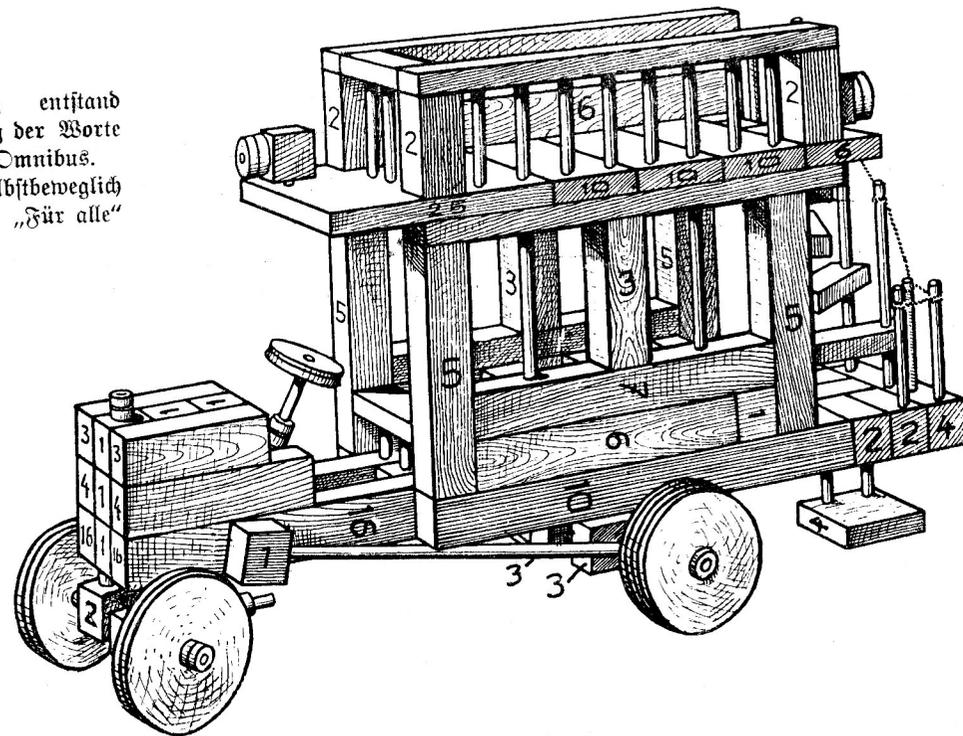
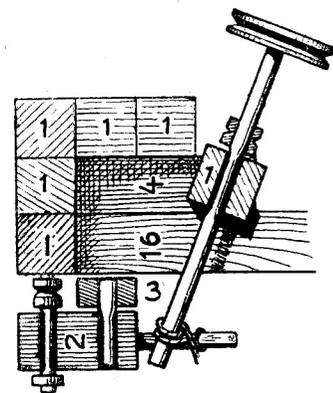


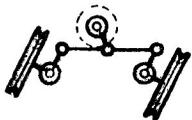
Diese Bezeichnung entstand durch Verschmelzung der Worte Automobil und Omnibus.
 Automobil heißt: Selbstbeweglich
 Omnibus " "für alle"



Schnitt durch die Lenkung



Schematische Darstellung der Lenkung

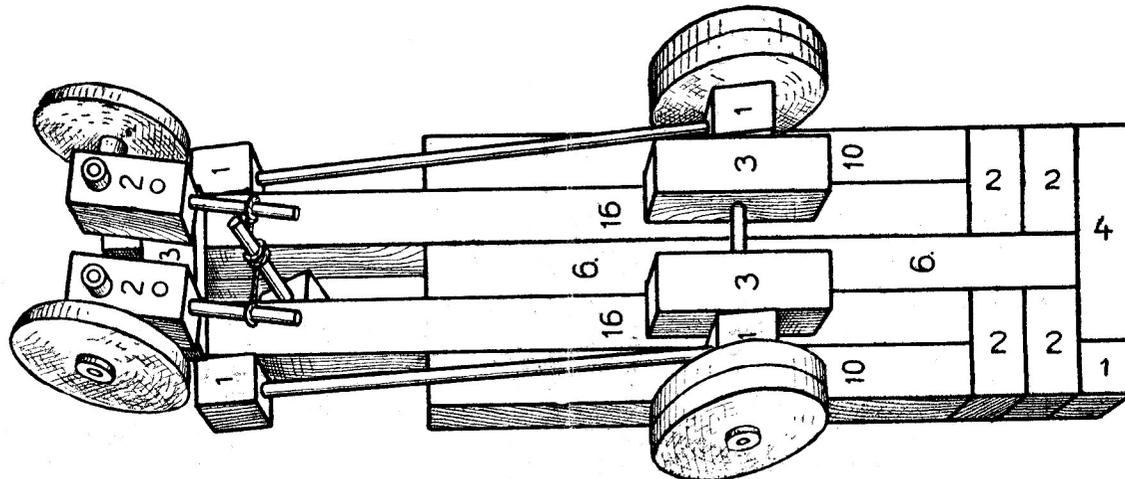


Durch Einbau eines Dynamobiles kann man diesem Modelle Eigenbewegung verleihen.

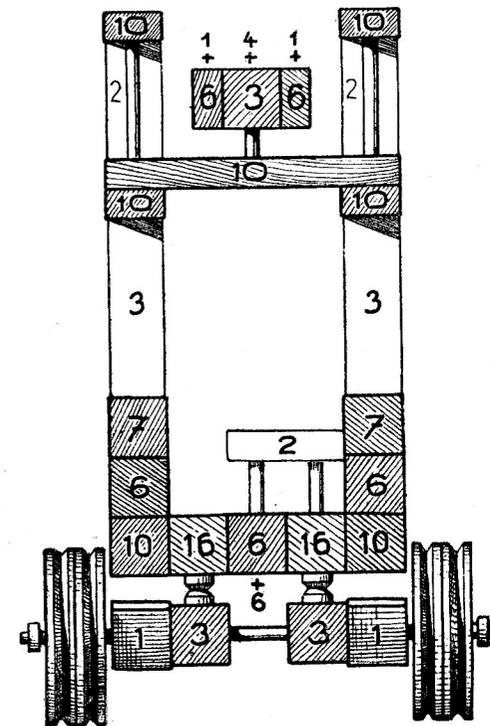
Die langen schiefen Stangen, welche vom Vordergestelle zur Achse des Hintergestelles führen, heißen Achsmittelmer. Sie sind mittels Einserlöchen eingefügt.

Die Lenkung kann ebenso wie bei Vorlage 379 gebaut werden.

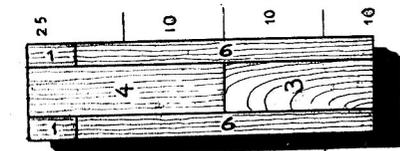
Untersicht (Ansicht der Unterseite)



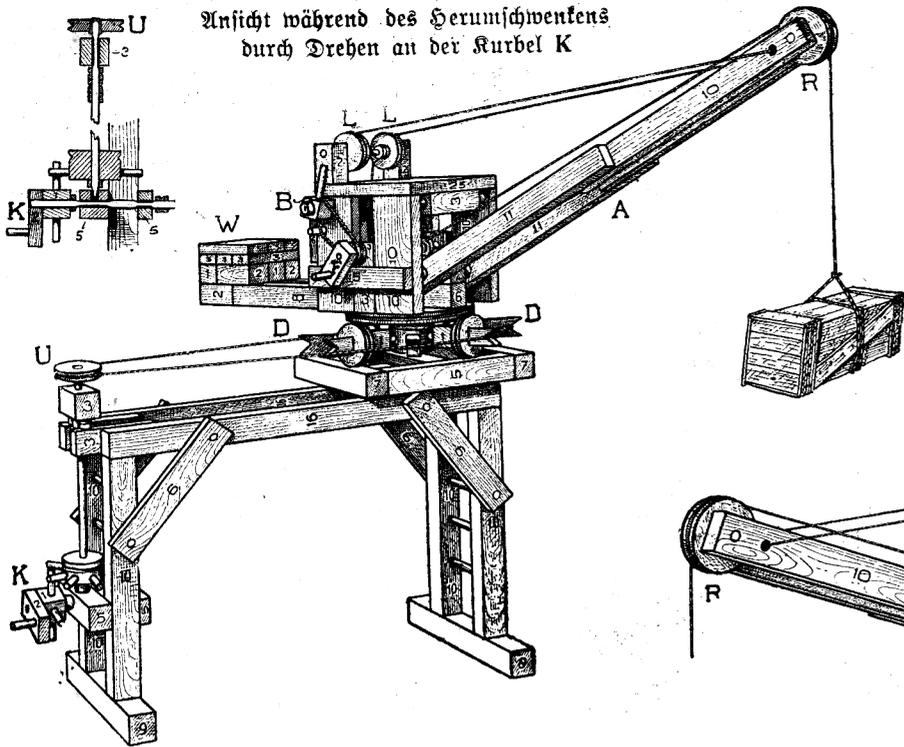
Querschnitt in der Richtung der rückwärtigen Achse



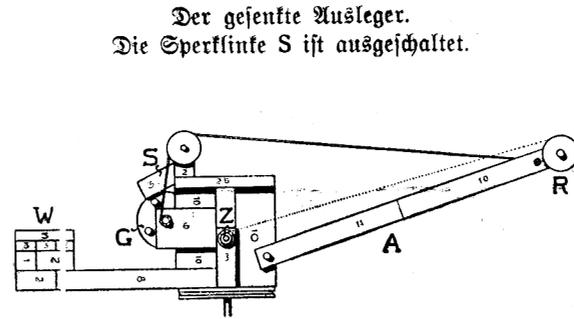
Draufsicht der Bank im Obergeschos



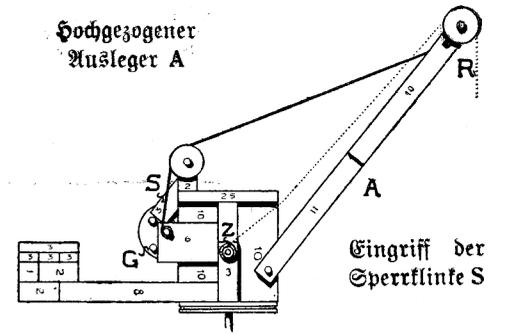
369. Halbportalfran.



Ansicht während des Herumschwenkens durch Drehen an der Kurbel K



Der gesenkte Ausleger. Die Sperrklinke S ist ausgeschaltet.

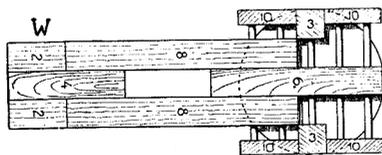


Hochgezogener Ausleger A

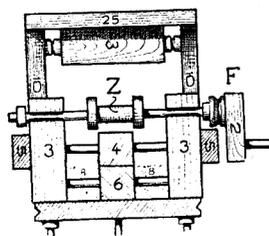
Eingriff der Sperrklinke S

S Sperrklinke
L sind Ablenkrollen
G Kurbel für den Ausleger

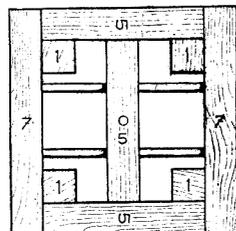
Draufsicht von Drehscheibe und Gegengewicht;



Lastenaufzug
F Kurbel, Z Seiltrommel

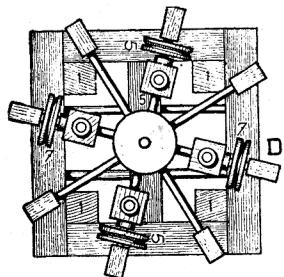


Auflage (Bettung) für den Drehscheiben-Wagen



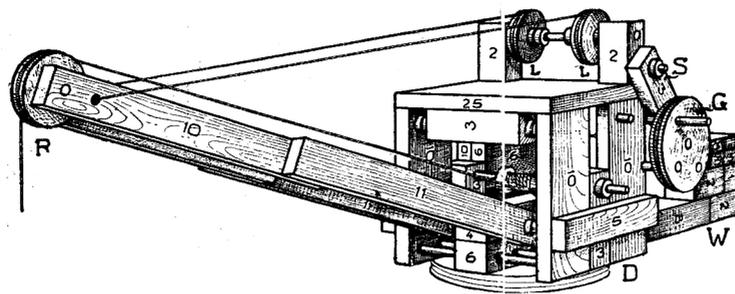
Zwischen Brücke und Auflage wird durch Einschieben eines halben Köllchens ein Abstand von 5 mm gebildet.

Drehscheiben-Wagen

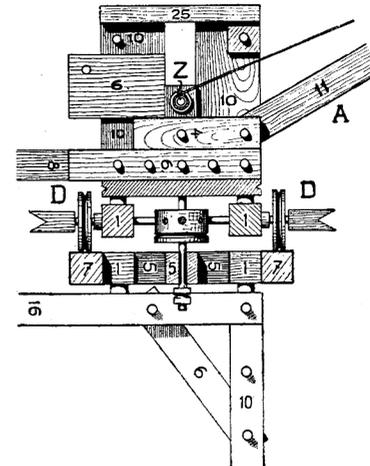


Bauzeit 6 Stunden.

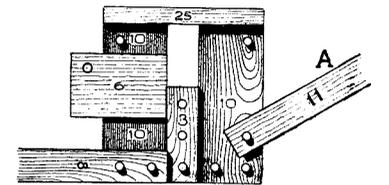
Betätigung des Auslegers; in dieser Stellung ist auch die Aufzugsweile ersichtlich



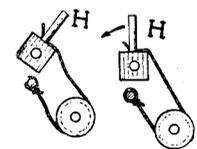
Mittelschnitt durch Drehscheibe und Hütte



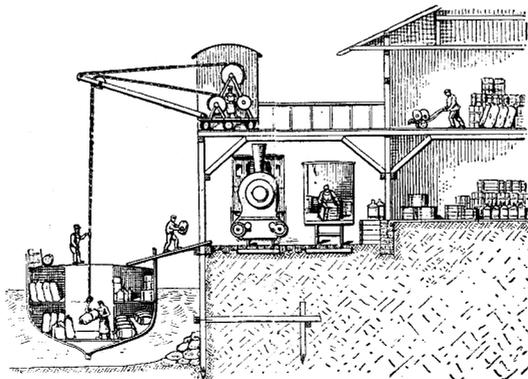
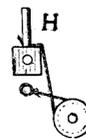
Seitenwand in der Hütte



Bandbremse locker — angezogen



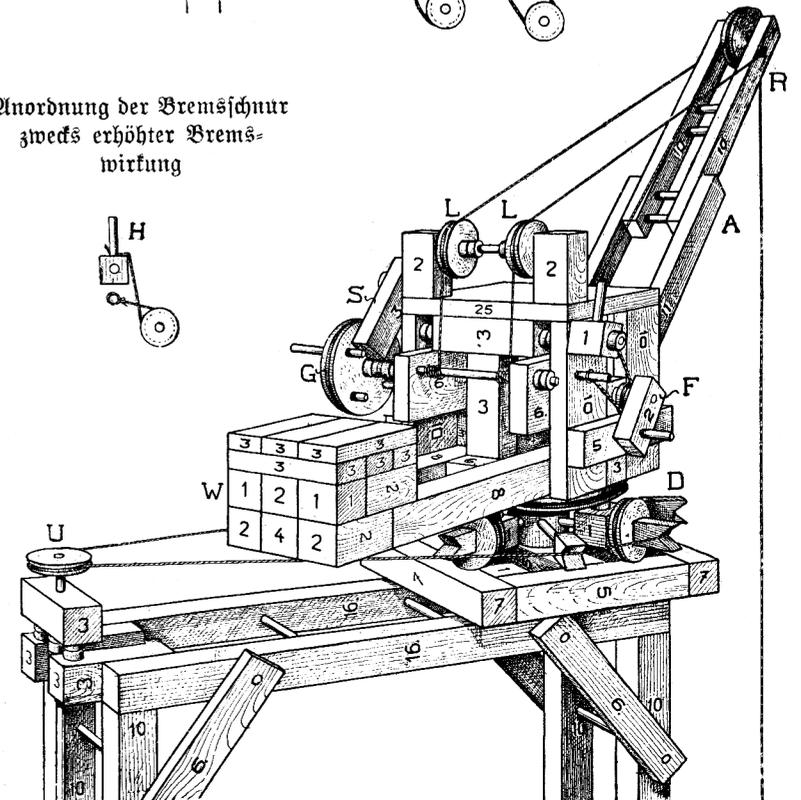
Anordnung der Bremschnur zwecks erhöhter Bremswirkung



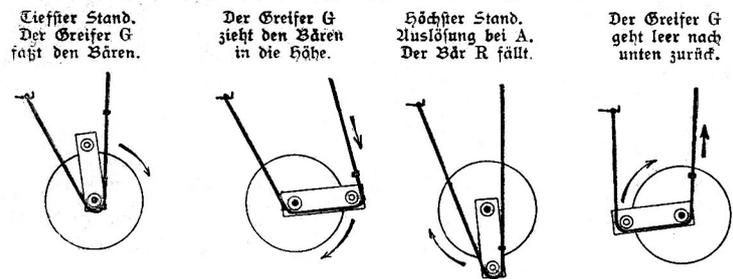
Wir sehen wie der Güterzug unter die Brücke fährt, damit die Lasten auf die Bahnwagen umgeladen werden können. Um die Güter im Obergeschoss des Schuppens lagern (verstauen) zu können, hebt sie der Kran unmittelbar aus dem Schiffe auf die Brücke. Dieser Kran hat 3 Bewegungen. Er wird von einem Manne bedient, der sich in der Kranhütte aufhält. Beim Modelle wurde die Kurbel K, welche die Kreisbewegung bewirkt, an den Ständer verlegt. Die Kurbel C für den Aufzug, und F für den Ausleger, sind außerhalb der Hütte verlegt.

Um das Aufzugsseil über der Last einzustellen, hat der Ausleger A eine Vertikalbewegung. Durch die Sperrklinke S wird er in einer entsprechenden Lage festgehalten.

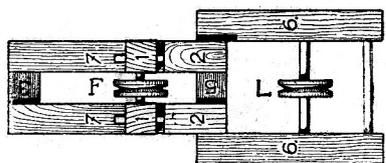
Die Bandbremse B hält die Last, während der Kran dieselbe über den Ort bringt, wo sie abgeladen werden soll, in der gleichen Höhenlage. Damit die Umfangsreibung, deren Handhabe mit H bezeichnet ist, größer sei, schlingt den Faden, wie weiter unten abgebildet, um das Eiserrad.



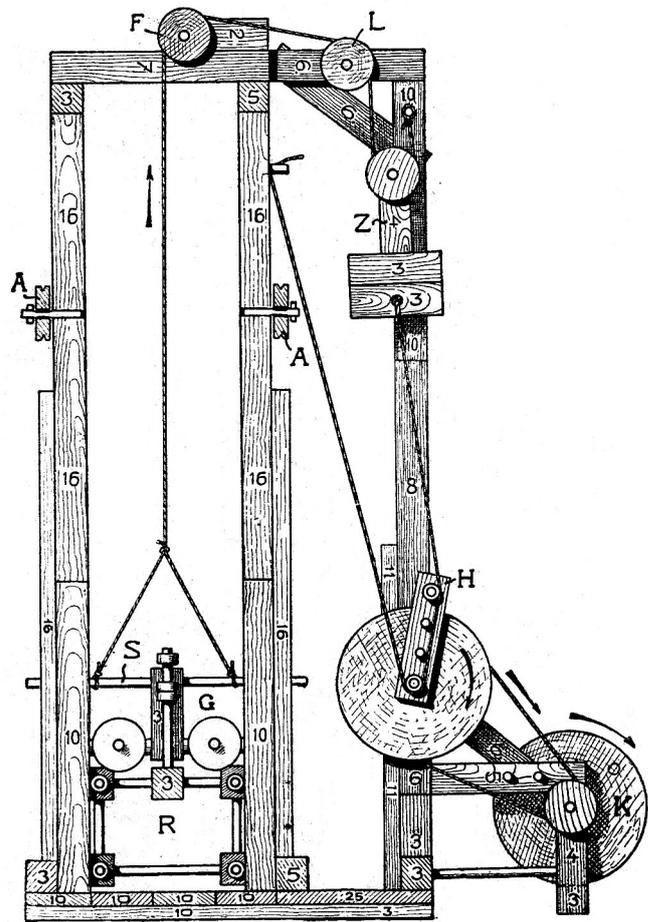
Wirkungsweise der zwischen 2 Fünfferrädern eingebauten Leitfurbel H



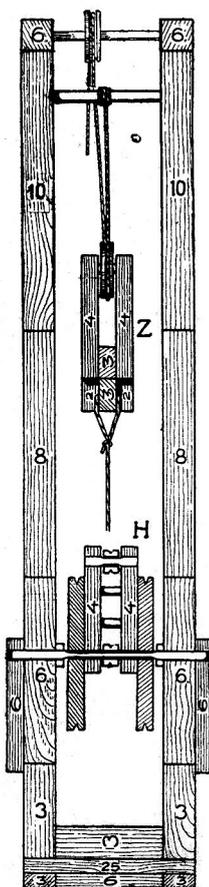
Oberste Draufsicht.



A Auslösung, Z Rollenzug, H Leitfurbel, K Antriebsrad.

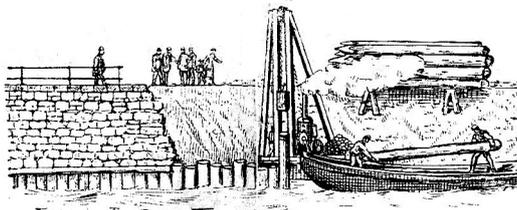


Seitenansicht.

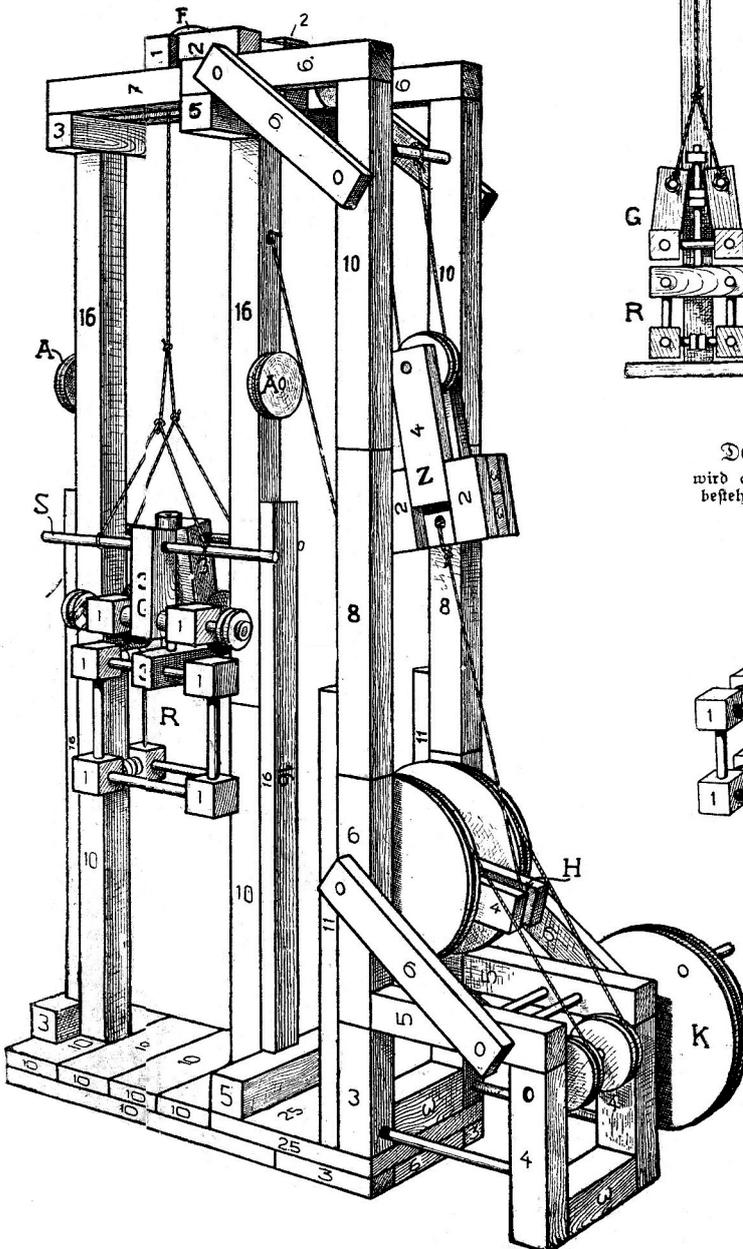


Bauzeit etwa 10 Stunden.

370. Ramme mit selbsttätigem Greifer.

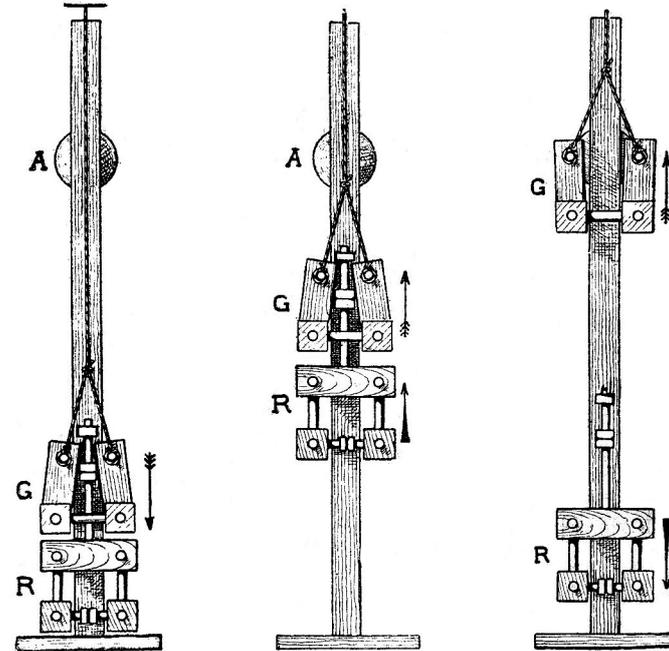


Der Bau einer Ufermauer.



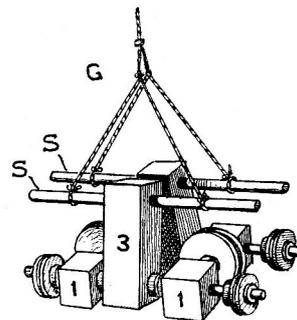
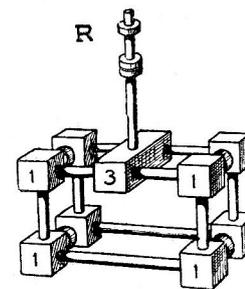
Wirkungsweise des Greifers G

Im Niedergehen wurde der Greifer durch den Anschlag des Bären geöffnet und sinkt unter denselben.
 Der Greifer steigt mit dem Bären aufwärts.
 Der Zug des Seiles sichert den Zusammenhalt.
 Auslösung A drückt die Stäbchen S voneinander. Der Bär R entfällt dem geöffneten Greifer.



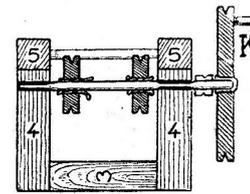
Der Rammbär R wird auch Höyer genannt und besteht aus einem Eisenklotz.

Der Greifer G das Zugseil ist an den beiden Stäbchen S befestigt.



Schnitt durch die Antriebswelle mit der Antriebsfurbel K.

Beachte die Stäbchenverdünnung!



Eine andere Art einer Ramme zeigt Vorlage 368. Bei den Dampfrahmen bildet der Dampfzylinder den Bären. Der Kolben ist auf den einzurammen Pfahl gefest. Der Dampfzylinder wird vom einströmenden Dampf gehoben. Er fällt bei Auslassung desselben.

