



(Vermehrung des Widerstandes in der Gerade in durch die Curve bei kleinster Geschwindigkeit. - 5 km pro Stunde.) in kg pro t.

Fig. 1. 3^{te} Radstand.

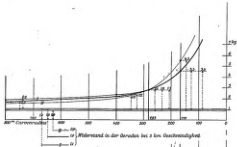


Fig. 2. 5^{te} Radstand.

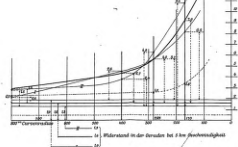


Fig. 3. 7^{te} Radstand.

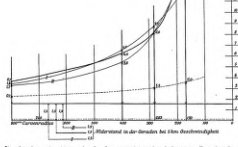


Fig. 4.

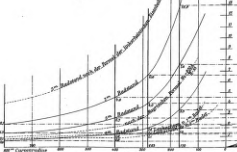


Fig. 5.

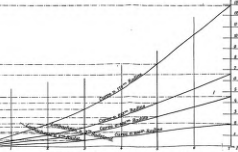


Fig. 10.

Die schwarzen ——— Linien geben den Gesamtwiderstand nach der ersten Versuchsschneise an
 Linien geben den Gesamtwiderstand nach der zweiten Versuchsschneise an
 Linien geben den Gesamtwiderstand nach der dritten Versuchsschneise an
 Linien geben den Gesamtwiderstand nach der vierten Versuchsschneise an

Fig. 4 u. 5. Zusammenstellung der Grundcurvenwiderstände für die Versuchsschneisen und Versuchswiderstände nach Lenbach.

nach der Formel $W_c = W_g \cdot \frac{L}{R} + \frac{L}{R} \cdot \frac{v^2}{2g}$ für steile Achsen,
 nach der Formel $W_c = W_g \cdot \frac{L}{R} + \frac{L}{R} \cdot \frac{v^2}{2g}$ für Lenbach,
 worin bedeutet: W_g - den Curvenwiderstand in kg pro t bei kleinster Geschwindigkeit,
 L - den Radstand in m,
 R - den Curvenradius in m.
 Durch mehrfache Benutzung der beiden Diagramme (Fig. 4 u. 5) lassen sich die Widerstände für alle möglichen Curven und Radstände auf graphischen Wege finden.

Fig. 6. Offener Güterwagen von 3^{te} Radstand und 51^{te} Länge.

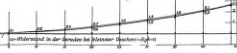
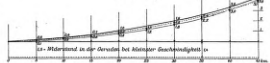


Fig. 7. Personenzug von 5^{te} Radstand und 91^{te} Länge.



Fig. 8. Offener Güterwagen von 7^{te} Radstand und 10^{te} Länge.



In Fig. 6 u. 7 gehen die schwarzen ——— Linien den Geschwindigkeitswiderstand nach Versuch an
 die grauen ——— Linien den Geschwindigkeitswiderstand nach der Formel
 $W_g = \frac{L}{R} \cdot \frac{v^2}{2g}$ an, worin bedeutet:
 W_g - Geschwindigkeitswiderstand in kg pro t.
 L - Länge, R - Höhe des Wagens in m.

q - durchschmittliches Gewicht eines Wagens in t.
 v - Geschwindigkeit in km pro Stunde.

Fig. 1. Offener Güterwagen von 3^{er} Radstand und 5,1^{er} Länge



Fig. 2: rochenwagen, von 5^m Radstand und 3,5^m Länge



Fig. 3. Offener Güterwagen von 7^m Nutzlänge und 6^m Länge

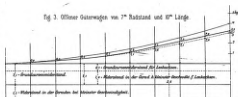


Fig. 4. Offener Güterwagen von 3^{er} Radstand und 5,1^m Länge

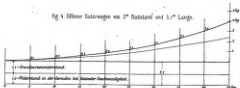
Fig. 5. Personenwagen von 5^{ter} Radial und 6^{ter} Lande.

Fig. 4. Offener Güterwagen von 7^{er} Radstand und W^{er} Länge



Die starken Linien geben das Radioisotopindium(¹¹⁵In) nach der Synthese

[illegible]

Die Induktion nach den Menschen

Zusammenstellung der Gesamtwiderstände¹ (Fig. 8 u. 9) nach verschied. Formeln

Die Denkmäler sind von N^o 1 bis 25, 27 bis 30, 32 bis 35, 37 bis 40, 42 bis 45, 47 bis 50, 52 bis 55, 57 bis 60, 62 bis 65, 67 bis 70, 72 bis 75, 77 bis 80, 82 bis 85, 87 bis 90, 92 bis 95, 97 bis 100, 102 bis 105, 107 bis 110, 112 bis 115, 117 bis 120, 122 bis 125, 127 bis 130, 132 bis 135, 137 bis 140, 142 bis 145, 147 bis 150, 152 bis 155, 157 bis 160, 162 bis 165, 167 bis 170, 172 bis 175, 177 bis 180, 182 bis 185, 187 bis 190, 192 bis 195, 197 bis 200, 202 bis 205, 207 bis 210, 212 bis 215, 217 bis 220, 222 bis 225, 227 bis 230, 232 bis 235, 237 bis 240, 242 bis 245, 247 bis 250, 252 bis 255, 257 bis 260, 262 bis 265, 267 bis 270, 272 bis 275, 277 bis 280, 282 bis 285, 287 bis 290, 292 bis 295, 297 bis 300, 302 bis 305, 307 bis 310, 312 bis 315, 317 bis 320, 322 bis 325, 327 bis 330, 332 bis 335, 337 bis 340, 342 bis 345, 347 bis 350, 352 bis 355, 357 bis 360, 362 bis 365, 367 bis 370, 372 bis 375, 377 bis 380, 382 bis 385, 387 bis 390, 392 bis 395, 397 bis 400, 402 bis 405, 407 bis 410, 412 bis 415, 417 bis 420, 422 bis 425, 427 bis 430, 432 bis 435, 437 bis 440, 442 bis 445, 447 bis 450, 452 bis 455, 457 bis 460, 462 bis 465, 467 bis 470, 472 bis 475, 477 bis 480, 482 bis 485, 487 bis 490, 492 bis 495, 497 bis 500, 502 bis 505, 507 bis 510, 512 bis 515, 517 bis 520, 522 bis 525, 527 bis 530, 532 bis 535, 537 bis 540, 542 bis 545, 547 bis 550, 552 bis 555, 557 bis 560, 562 bis 565, 567 bis 570, 572 bis 575, 577 bis 580, 582 bis 585, 587 bis 590, 592 bis 595, 597 bis 600, 602 bis 605, 607 bis 610, 612 bis 615, 617 bis 620, 622 bis 625, 627 bis 630, 632 bis 635, 637 bis 640, 642 bis 645, 647 bis 650, 652 bis 655, 657 bis 660, 662 bis 665, 667 bis 670, 672 bis 675, 677 bis 680, 682 bis 685, 687 bis 690, 692 bis 695, 697 bis 700, 702 bis 705, 707 bis 710, 712 bis 715, 717 bis 720, 722 bis 725, 727 bis 730, 732 bis 735, 737 bis 740, 742 bis 745, 747 bis 750, 752 bis 755, 757 bis 760, 762 bis 765, 767 bis 770, 772 bis 775, 777 bis 780, 782 bis 785, 787 bis 790, 792 bis 795, 797 bis 800, 802 bis 805, 807 bis 810, 812 bis 815, 817 bis 820, 822 bis 825, 827 bis 830, 832 bis 835, 837 bis 840, 842 bis 845, 847 bis 850, 852 bis 855, 857 bis 860, 862 bis 865, 867 bis 870, 872 bis 875, 877 bis 880, 882 bis 885, 887 bis 890, 892 bis 895, 897 bis 900, 902 bis 905, 907 bis 910, 912 bis 915, 917 bis 920, 922 bis 925, 927 bis 930, 932 bis 935, 937 bis 940, 942 bis 945, 947 bis 950, 952 bis 955, 957 bis 960, 962 bis 965, 967 bis 970, 972 bis 975, 977 bis 980, 982 bis 985, 987 bis 990, 992 bis 995, 997 bis 1000, 1002 bis 1005, 1007 bis 1010, 1012 bis 1015, 1017 bis 1020, 1022 bis 1025, 1027 bis 1030, 1032 bis 1035, 1037 bis 1040, 1042 bis 1045, 1047 bis 1050, 1052 bis 1055, 1057 bis 1060, 1062 bis 1065, 1067 bis 1070, 1072 bis 1075, 1077 bis 1080, 1082 bis 1085, 1087 bis 1090, 1092 bis 1095, 1097 bis 1100, 1102 bis 1105, 1107 bis 1110, 1112 bis 1115, 1117 bis 1120, 1122 bis 1125, 1127 bis 1130, 1132 bis 1135, 1137 bis 1140, 1142 bis 1145, 1147 bis 1150, 1152 bis 1155, 1157 bis 1160, 1162 bis 1165, 1167 bis 1170, 1172 bis 1175, 1177 bis 1180, 1182 bis 1185, 1187 bis 1190, 1192 bis 1195, 1197 bis 1200, 1202 bis 1205, 1207 bis 1210, 1212 bis 1215, 1217 bis 1220, 1222 bis 1225, 1227 bis 1230, 1232 bis 1235, 1237 bis 1240, 1242 bis 1245, 1247 bis 1250, 1252 bis 1255, 1257 bis 1260, 1262 bis 1265, 1267 bis 1270, 1272 bis 1275, 1277 bis 1280, 1282 bis 1285, 1287 bis 1290, 1292 bis 1295, 1297 bis 1300, 1302 bis 1305, 1307 bis 1310, 1312 bis 1315, 1317 bis 1320, 1322 bis 1325, 1327 bis 1330, 1332 bis 1335, 1337 bis 1340, 1342 bis 1345, 1347 bis 1350, 1352 bis 1355, 1357 bis 1360, 1362 bis 1365, 1367 bis 1370, 1372 bis 1375, 1377 bis 1380, 1382 bis 1385, 1387 bis 1390, 1392 bis 1395, 1397 bis 1400, 1402 bis 1405, 1407 bis 1410, 1412 bis 1415, 1417 bis 1420, 1422 bis 1425, 1427 bis 1430, 1432 bis 1435, 1437 bis 1440, 1442 bis 1445, 1447 bis 1450, 1452 bis 1455, 1457 bis 1460, 1462 bis 1465, 1467 bis 1470, 1472 bis 1475, 1477 bis 1480, 1482 bis 1485, 1487 bis 1490, 1492 bis 1495, 1497 bis 1500, 1502 bis 1505, 1507 bis 1510, 1512 bis 1515, 1517 bis 1520, 1522 bis 1525, 1527 bis 1530, 1532 bis 1535, 1537 bis 1540, 1542 bis 1545, 1547 bis 1550, 1552 bis 1555, 1557 bis 1560, 1562 bis 1565, 1567 bis 1570, 1572 bis 1575, 1577 bis 1580, 1582 bis 1585, 1587 bis 1590, 1592 bis 1595, 1597 bis 1600, 1602 bis 1605, 1607 bis 1610, 1612 bis 1615, 1617 bis 1620, 1622 bis 1625, 1627 bis 1630, 1632 bis 1635, 1637 bis 1640, 1642 bis 1645, 1647 bis 1650, 1652 bis 1655, 1657 bis 1660, 1662 bis 1665, 1667 bis 1670, 1672 bis 1675, 1677 bis 1680, 1682 bis 1685, 1687 bis 1690, 1692 bis 1695, 1697 bis 1700, 1702 bis 1705, 1707 bis 1710, 1712 bis 1715, 1717 bis 1720, 1722 bis 1725, 1727 bis 1730, 1732 bis 1735, 1737 bis 1740, 1742 bis 1745, 1747 bis 1750, 1752 bis 1755, 1757 bis 1760, 1762 bis 1765, 1767 bis 1770, 1772 bis 1775, 1777 bis 1780, 1782 bis 1785, 1787 bis 1790, 1792 bis 1795, 1797 bis 1800, 1802 bis 1805, 1807 bis 1810, 1812 bis 1815, 1817 bis 1820, 1822 bis 1825, 1827 bis 1830, 1832 bis 1835, 1837 bis 1840, 1842 bis 1845, 1847 bis 1850, 1852 bis 1855, 1857 bis 1860, 1862 bis 1865, 1867 bis 1870, 1872 bis 1875, 1877 bis 1880, 1882 bis 1885, 1887 bis 1890, 1892 bis 1895, 1

Fig. 8 Gesamtveränderung in der Geraden



Fig. 9 Gesamtzustand in einer Curve von 250" Radius.

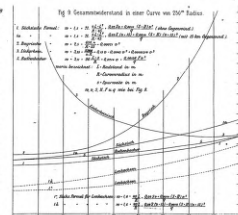
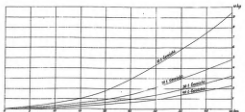


Fig. 3

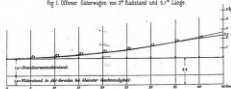
Luftwiderstand gegen die vordere Stirnfläche (von 1st) eines ablaufenden
Wagenzuges von 10, 20, 30 u. 40¹ Gewicht. (nach der Baute)

See last page 11.



Geschwindigkeits-Widerstand in der Curve. (Veränderung des Widerstandes in der Curve durch die Geschwindigkeit) in kg pro t. In der Curve von 287° Radius (Fig. 1, 2 u. 3)

Fig. 1. Offener Güterwagen von 7^m Radstand und 5,7^m Länge.

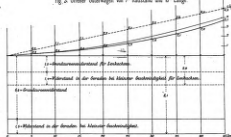


Die durchgezogene Linie zeigt den Geschwindigkeitswiderstand nach den Formeln an.
Die gestrichelte Linie zeigt den Widerstand in der Geraden nach der Formel an.
Die gepunktete Linie zeigt den Widerstand in der Geraden nach den Formeln an.

Fig. 2. Personenzug von 5^m Radstand und 1,5^m Länge.



Fig. 3. Offener Güterwagen von 7^m Radstand und 10^m Länge.



In der Curve von 170° Radius (Fig. 4, 5 u. 6).

Fig. 5. Personenzug von 5^m Radstand und 9,5^m Länge.

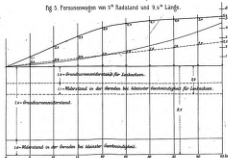


Fig. 6. Offener Güterwagen von 7^m Radstand und 10^m Länge.

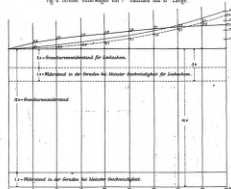


Fig. 4. Offener Güterwagen von 7^m Radstand und 5,7^m Länge.



Fig. 7.

Wachst. = 1/100

Fig. 8.

Wachst. = 1/100

Fig. 9.

Wachst. = 1/100

Fig. 10.

Wachst. = 1/100

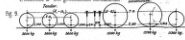
Fig. 11.

Wachst. = 1/100

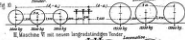
Fig. 12.

Wachst. = 1/100

I. Maschine III mit gewöhnlichem Normaleinder.



II. Maschine V mit gewöhnlichem Normaleinder.



III. Maschine V mit neuen langgestreckten Tender.

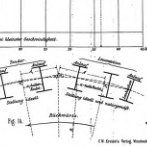


Fig. 1 Dampflocomotive der k. ungarischen Staatsbahnen

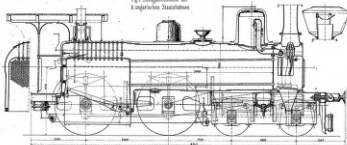


Fig. 2 Grundriss

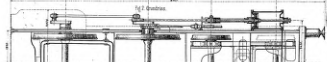


Fig. 3 Tenderlocomotive der k. ungarischen Staatsbahnen

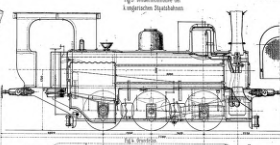


Fig. 4 Grundriss

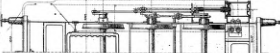


Fig. 7 Schmalspurige Tenderlocomotive für Industriebahnen.

Locomotiven gebaut von der Maschinenfabrik der k. ungarischen Staatsbahnen ausgeführt in Budapest 1885.



Fig. 8 Grundriss



Maßstab 1:100

Fig. 5 Lastzuglocomotive der k. ungarischen Staatsbahnen.

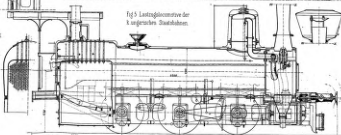
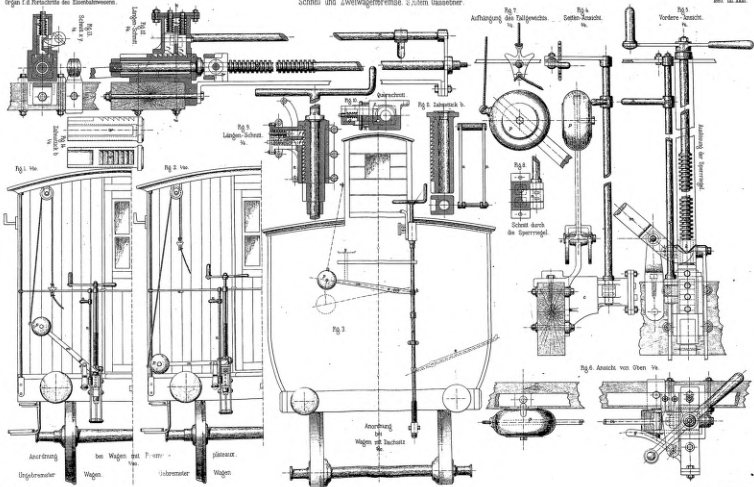
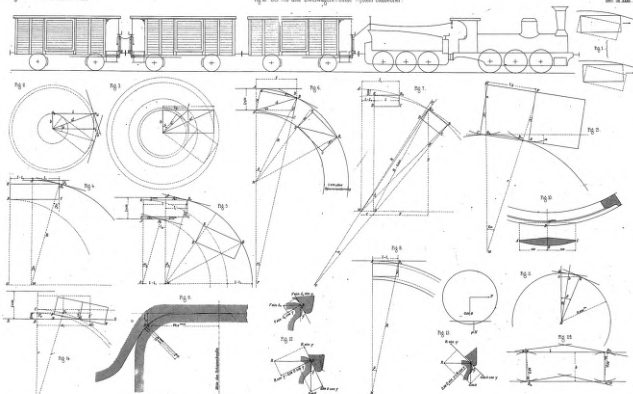
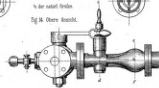
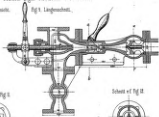
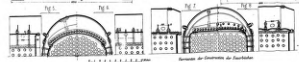
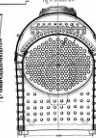
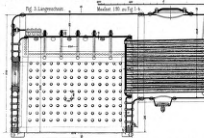
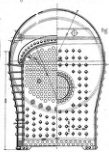
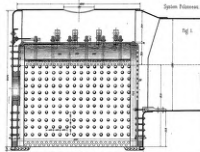


Fig. 6 Grundriss









Női-szakasz.
Damen-Coupé.

Der Charnier- als Torsionsspr.

Stell. weiche Feder.

1/2 der nat. Gr.

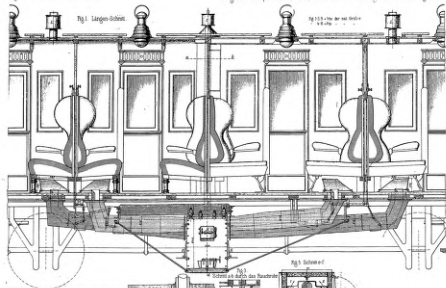


Fig. 105. a) Heizer der mit Heizer
g. 10. 10. 10.

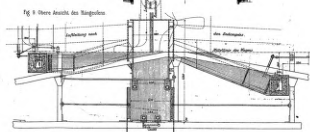
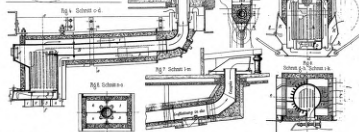
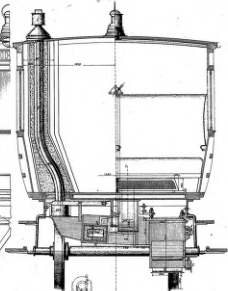


Fig. 1. Station A.

Fig. 2. Abschlussblockstation B.

Fig. 3. Vorsignalstation C'.

Stationsblock.

Vorsignalblock.

Abschlussblock.

Vorsignalblock.

Streckenblockleitung nach C.

