

Fig. 7. Darstellung der Uebergewichte in jedem Rade vorhandener Radersätze.

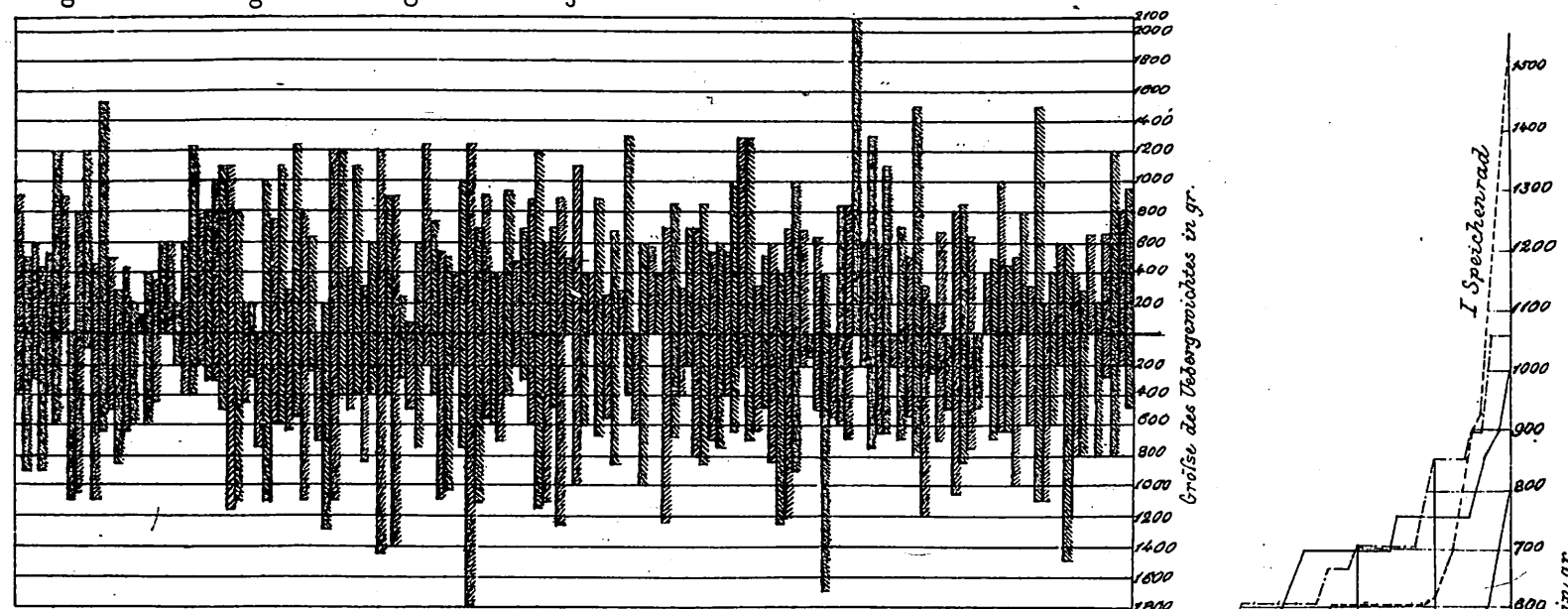
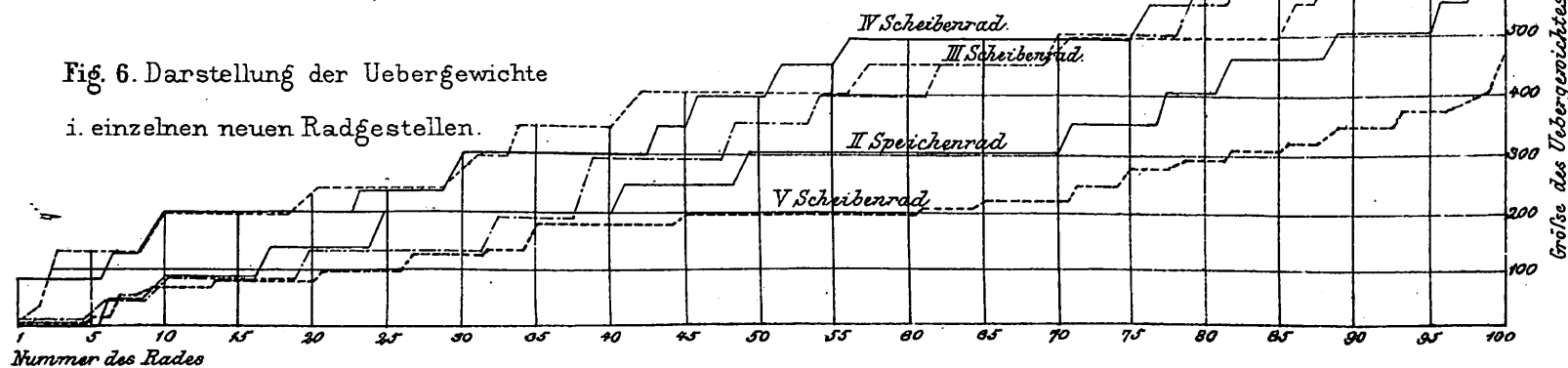
Fig. 6. Darstellung der Uebergewichte
i. einzelnen neuen Radgestellen.

Fig. 29-31. Schaulinien eines Claus'schen Gleisindicators.

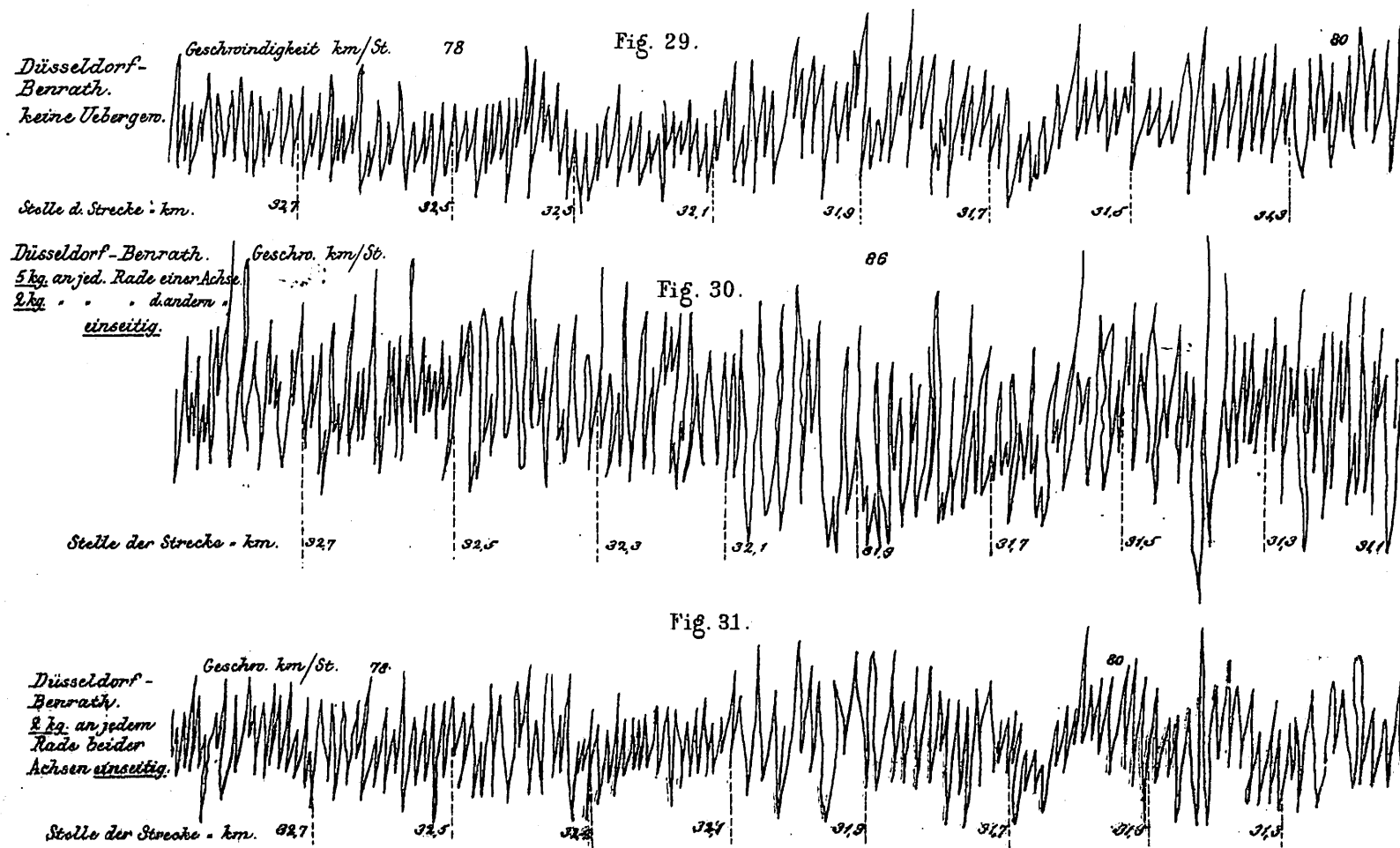


Fig. 32-44. Schaulinien der Bewegungen einer freien Lenkachse

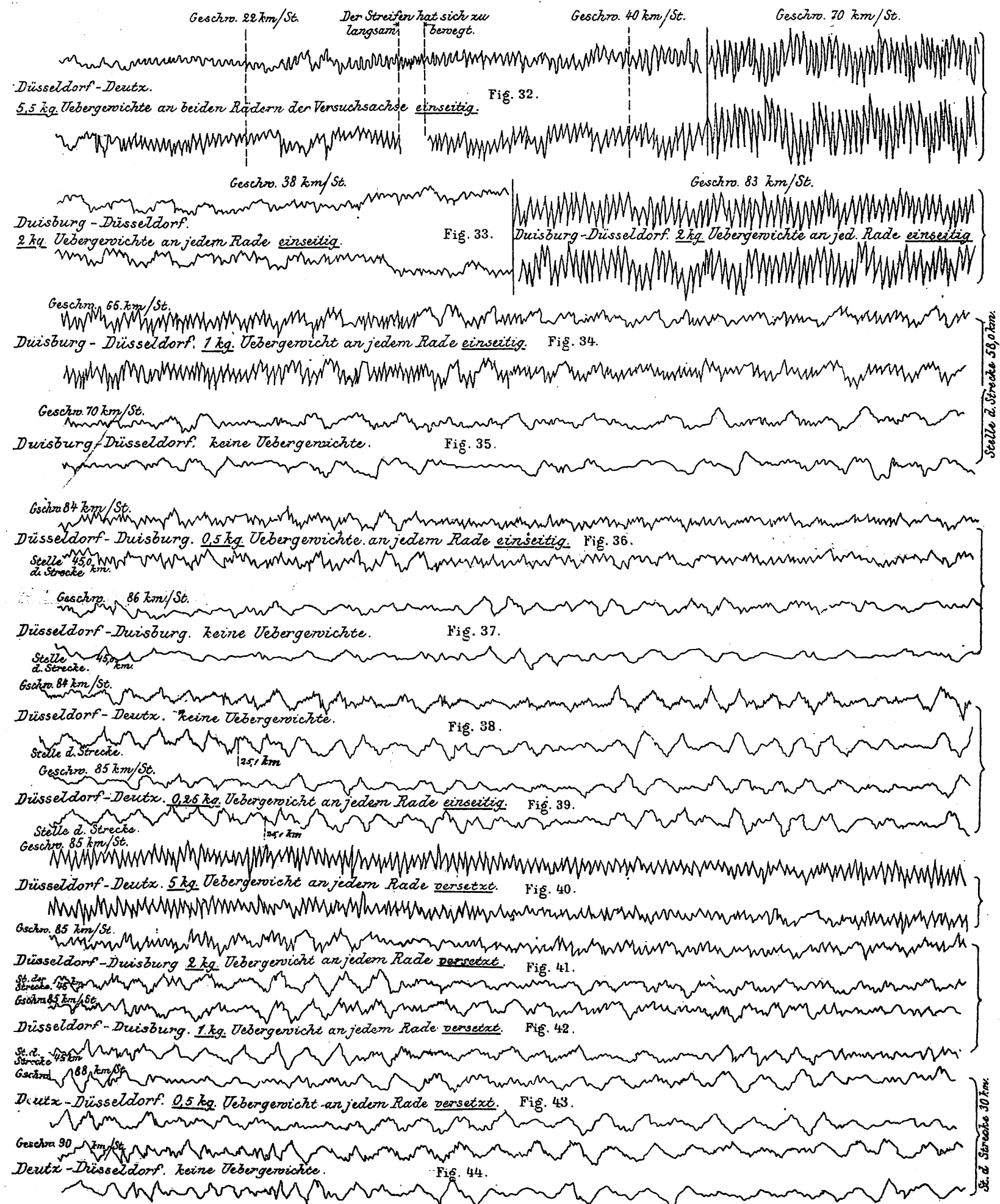


Fig. 1. Gesamtanlage.

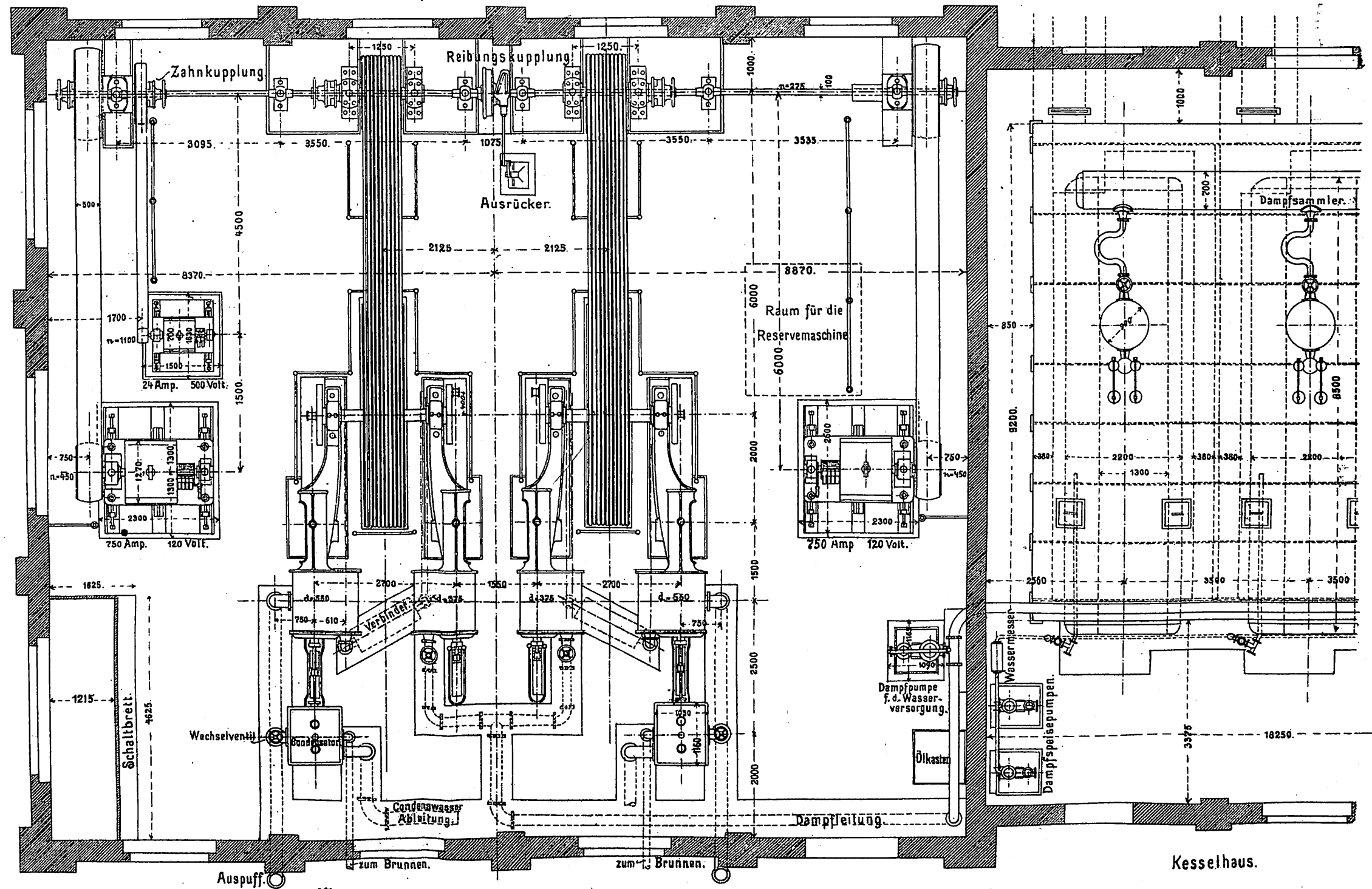
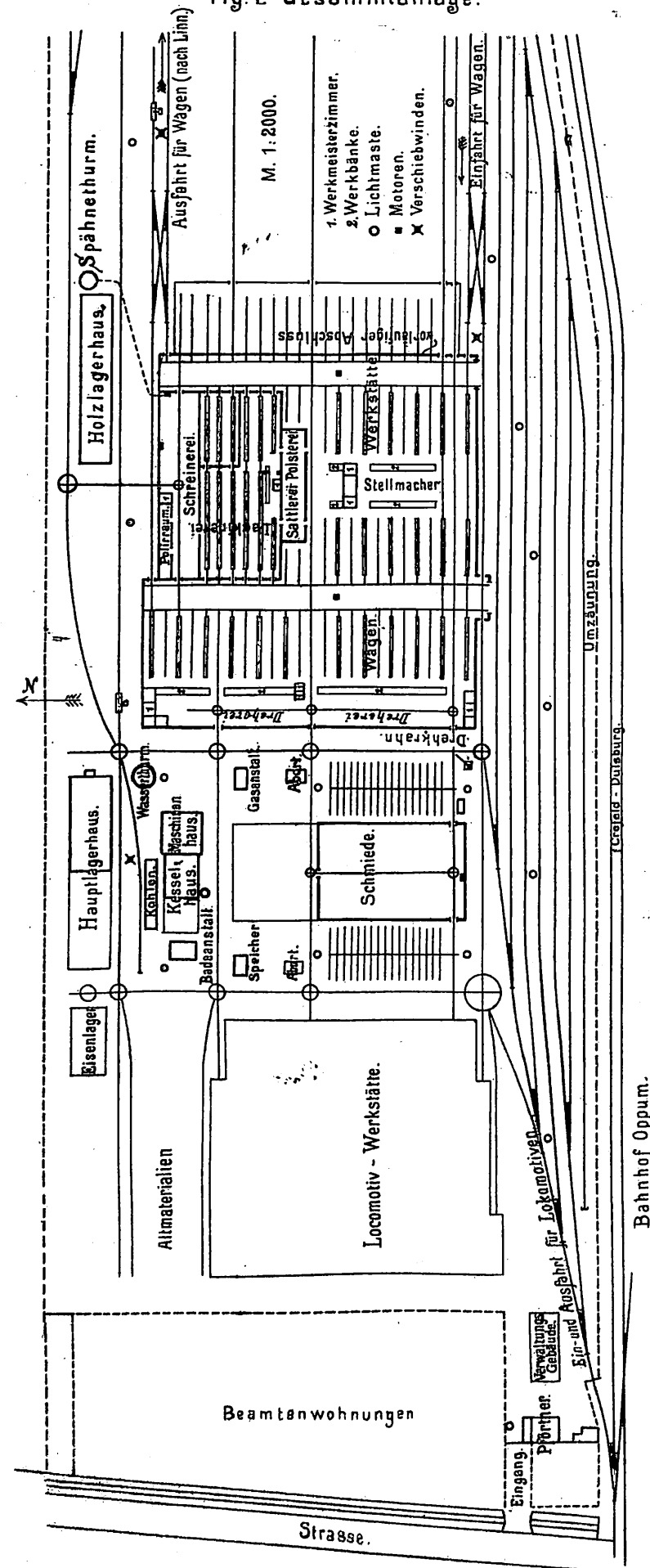
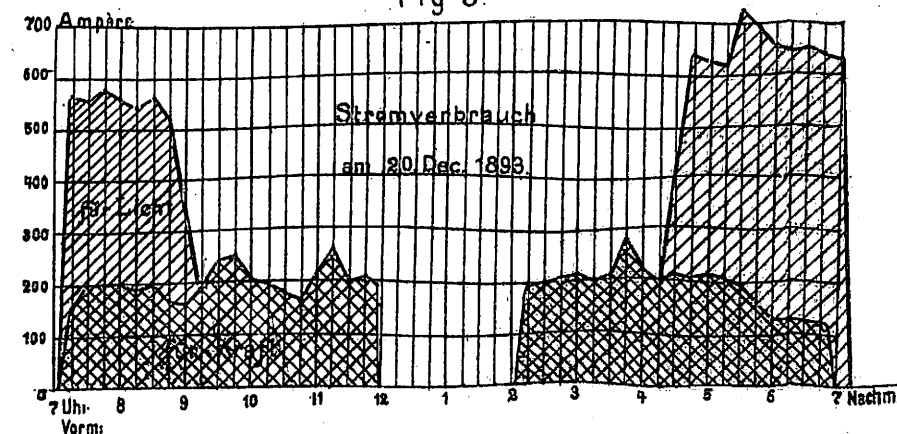
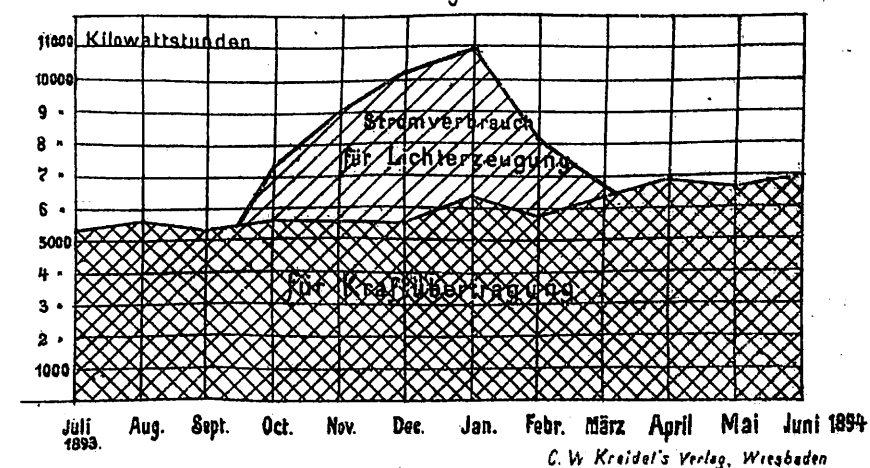


Fig 3.



Electrische Beleuchtung und Kraft-
übertragung in der Hauptwerkstätte
Oppum.

Fig 4.



Electrische Beleuchtung und Kraftübertragung in der Hauptwerkstätte Oppum.

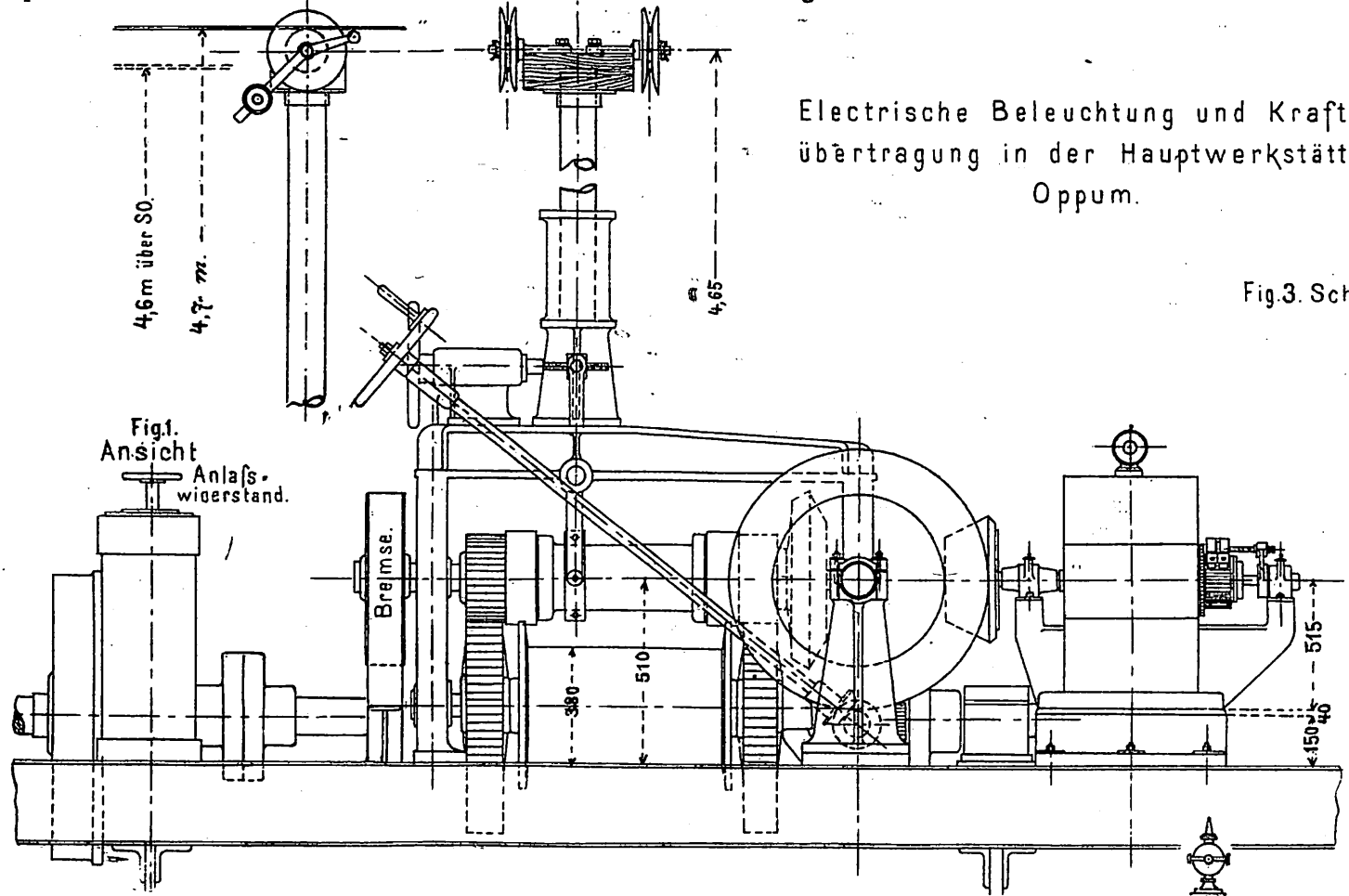
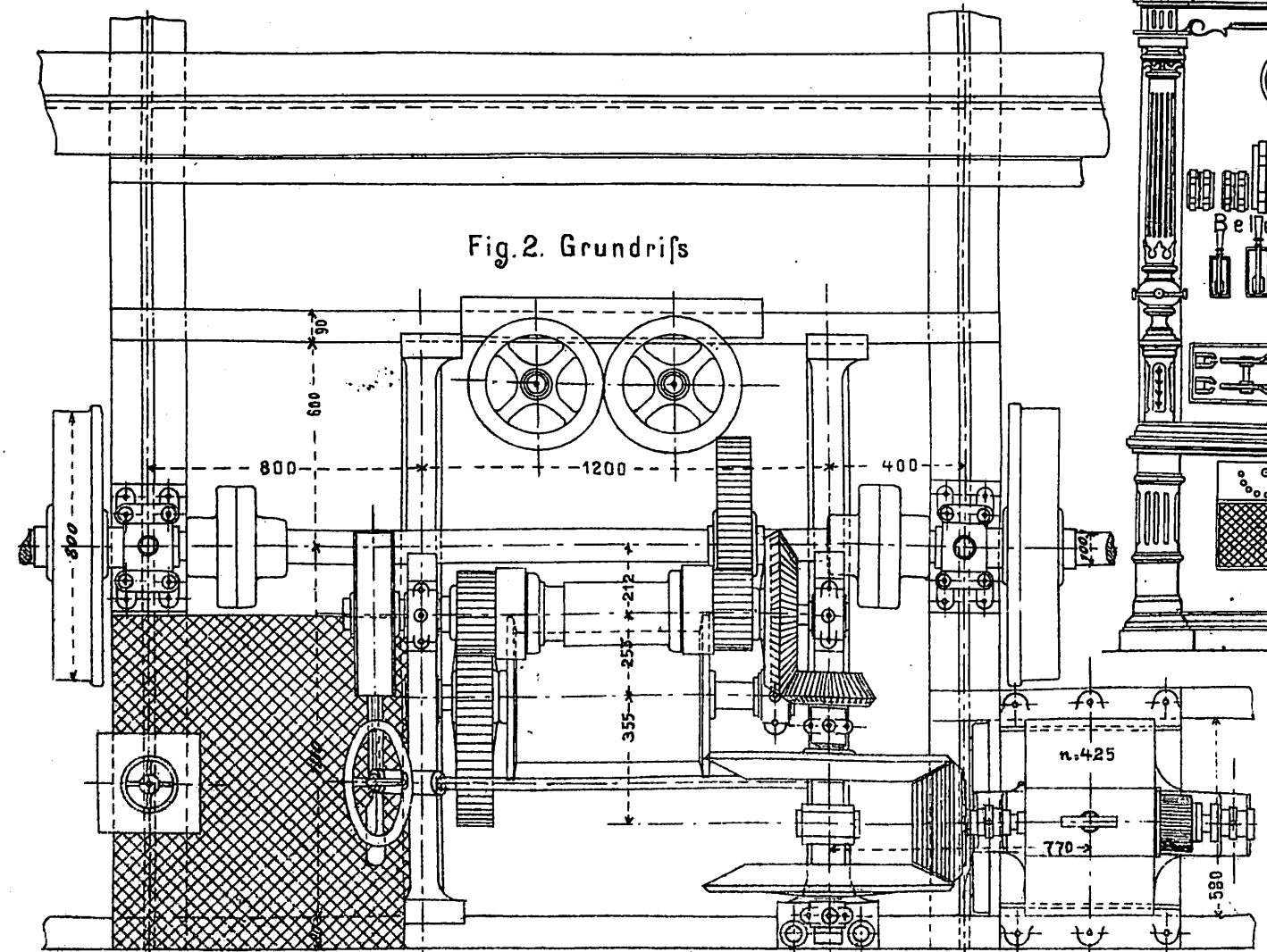
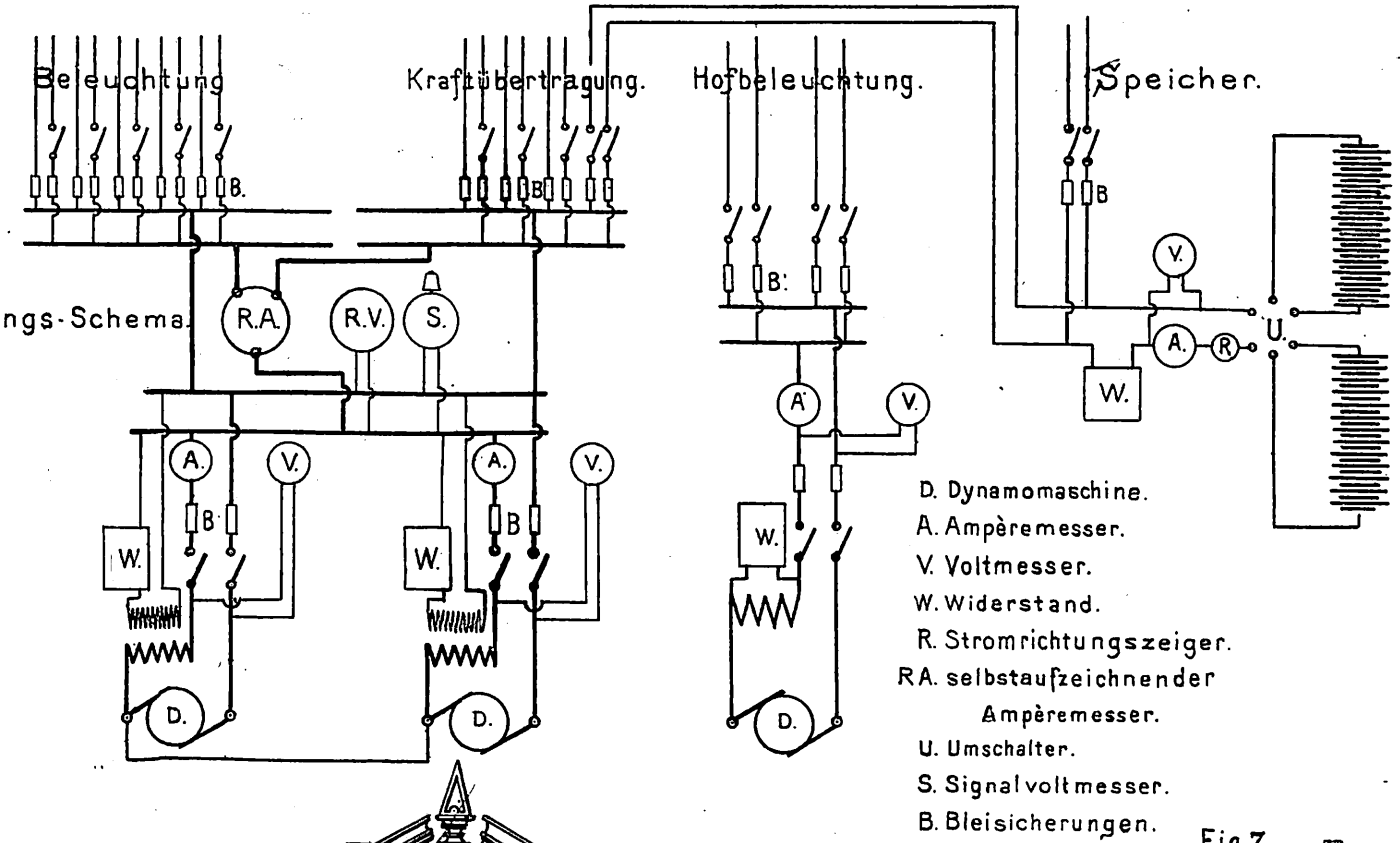


Fig. 1 u. 2 Antriebsvorrichtung der Schiebebühne



Photolithographie v. Georg Alpers jun. Hannover.



- D. Dynamomaschine.
- A. Ampèremesser.
- V. Voltmeter.
- W. Widerstand.
- R. Stromrichtungszeiger.
- RA. selbstaufzeichnender Ampèremesser.
- U. Umschalter.
- S. Signal volt meter.
- B. Bleisicherungen.

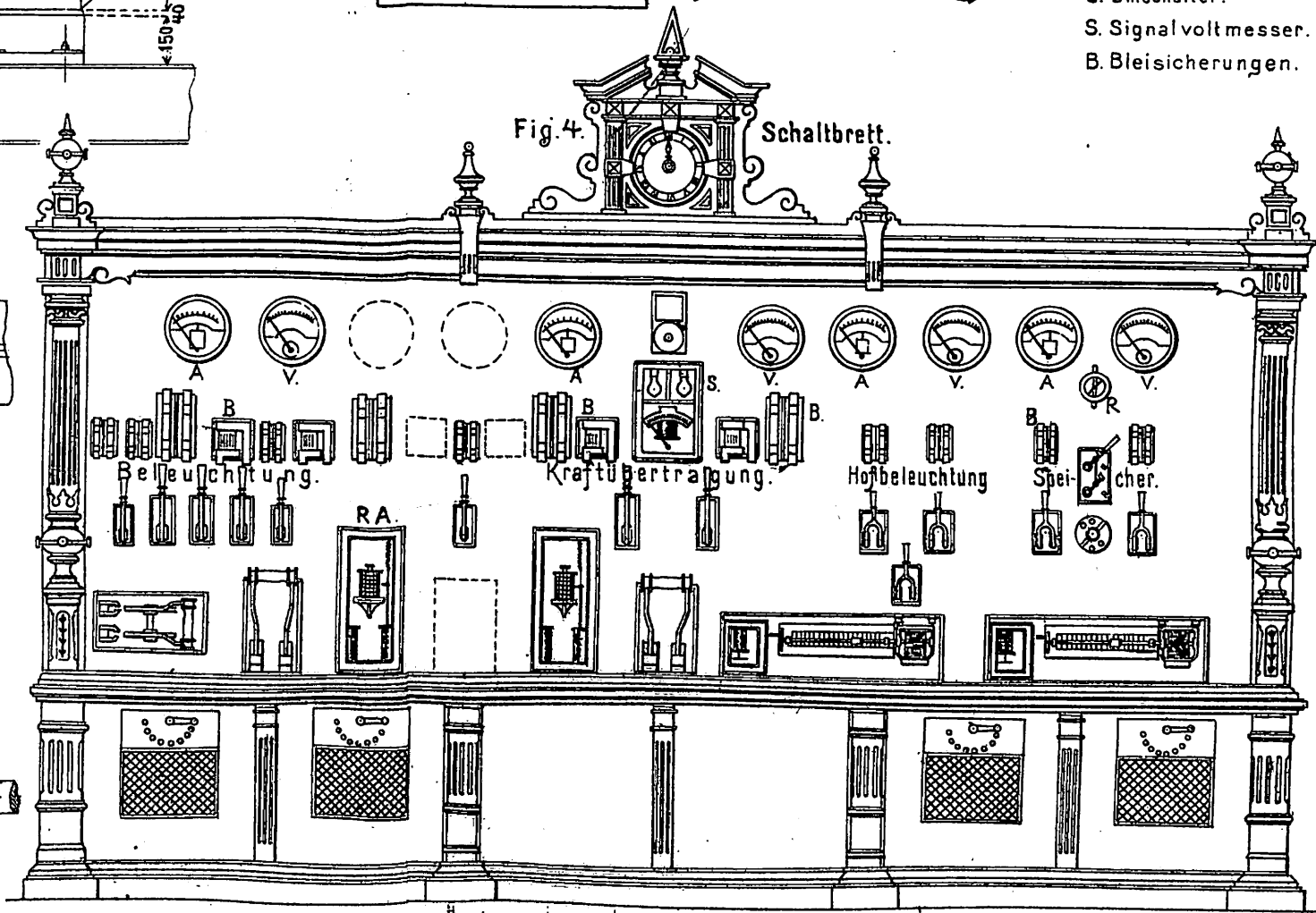


Fig. 5.

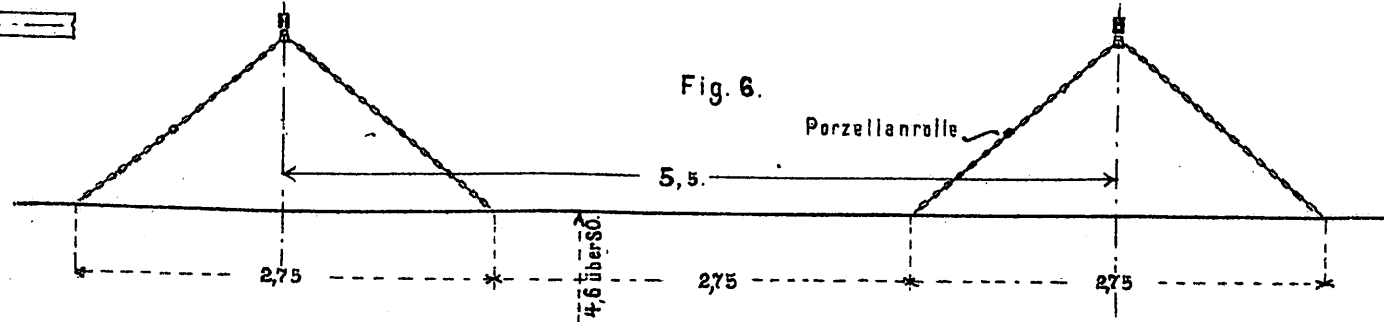
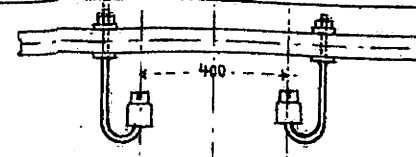


Fig. 6.

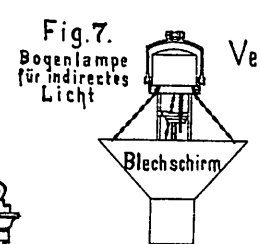


Fig. 8. Verschiebspill

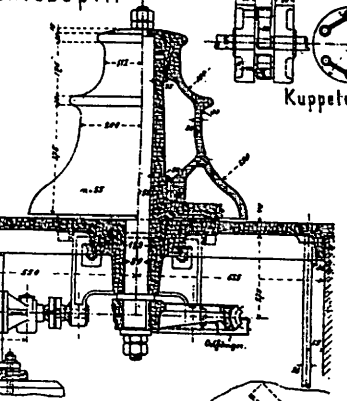


Fig. 9. Kuppelung

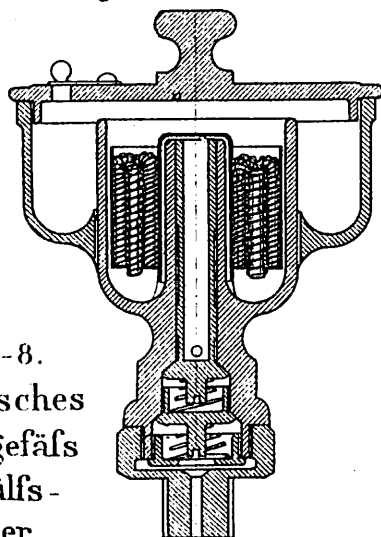
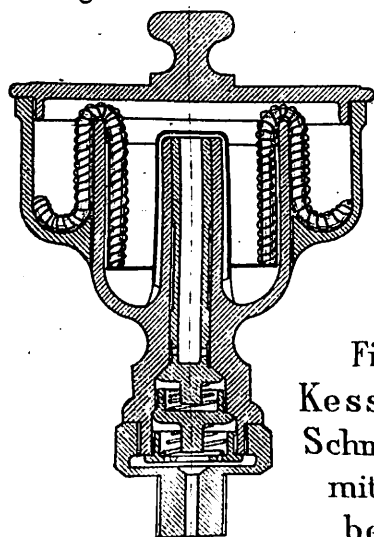
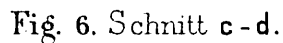
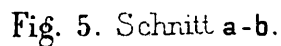
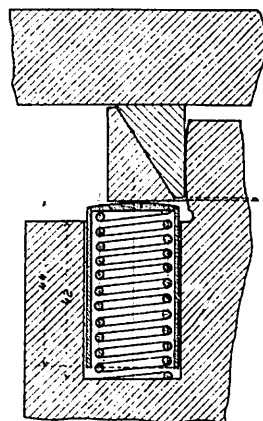
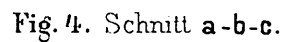
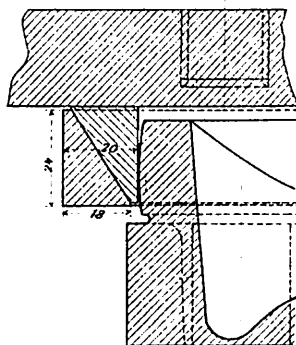
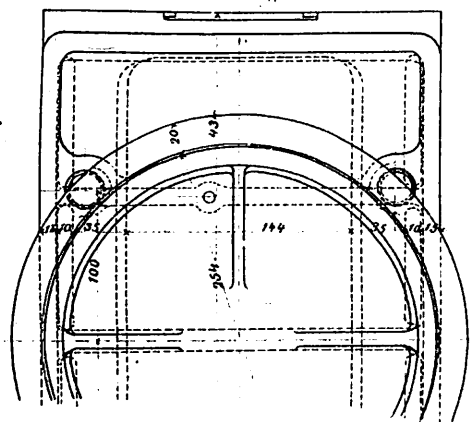


Fig. 5-8.
Kessler'sches
Schmiergefäß
mit Hilfs-
behälter.
1:3 d nat. Gr.

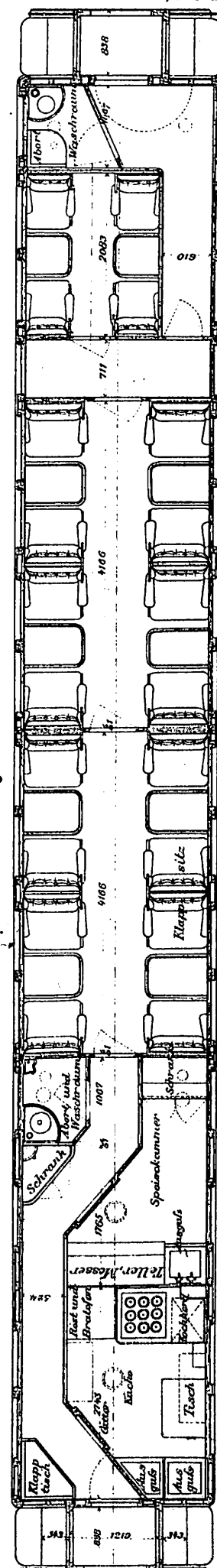
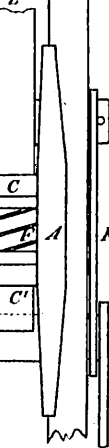
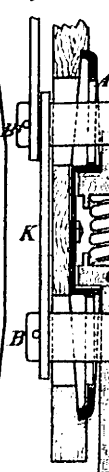
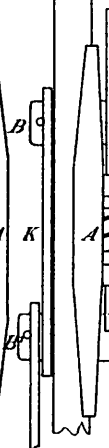
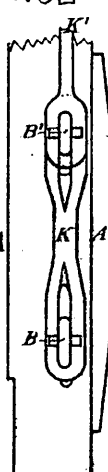
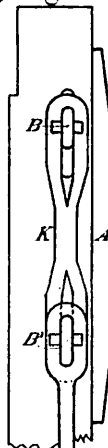
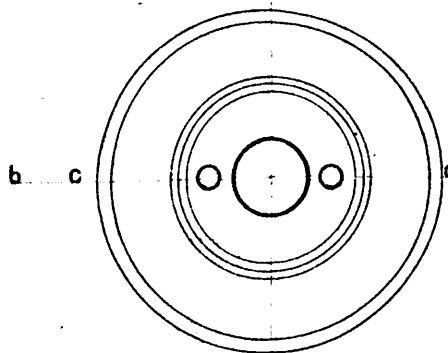
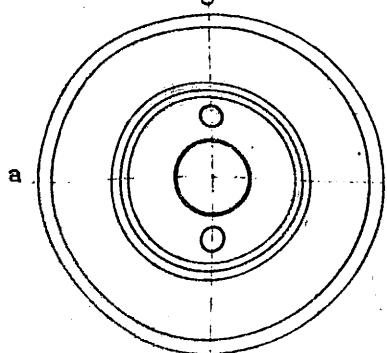


Fig. 10-12. Timms' durchgehende Zugvorrichtung.

Zweigleisige Klappbrücke in Niwka, Bauart Jos. Hase.

Fig. 1. Schnitt A-B.

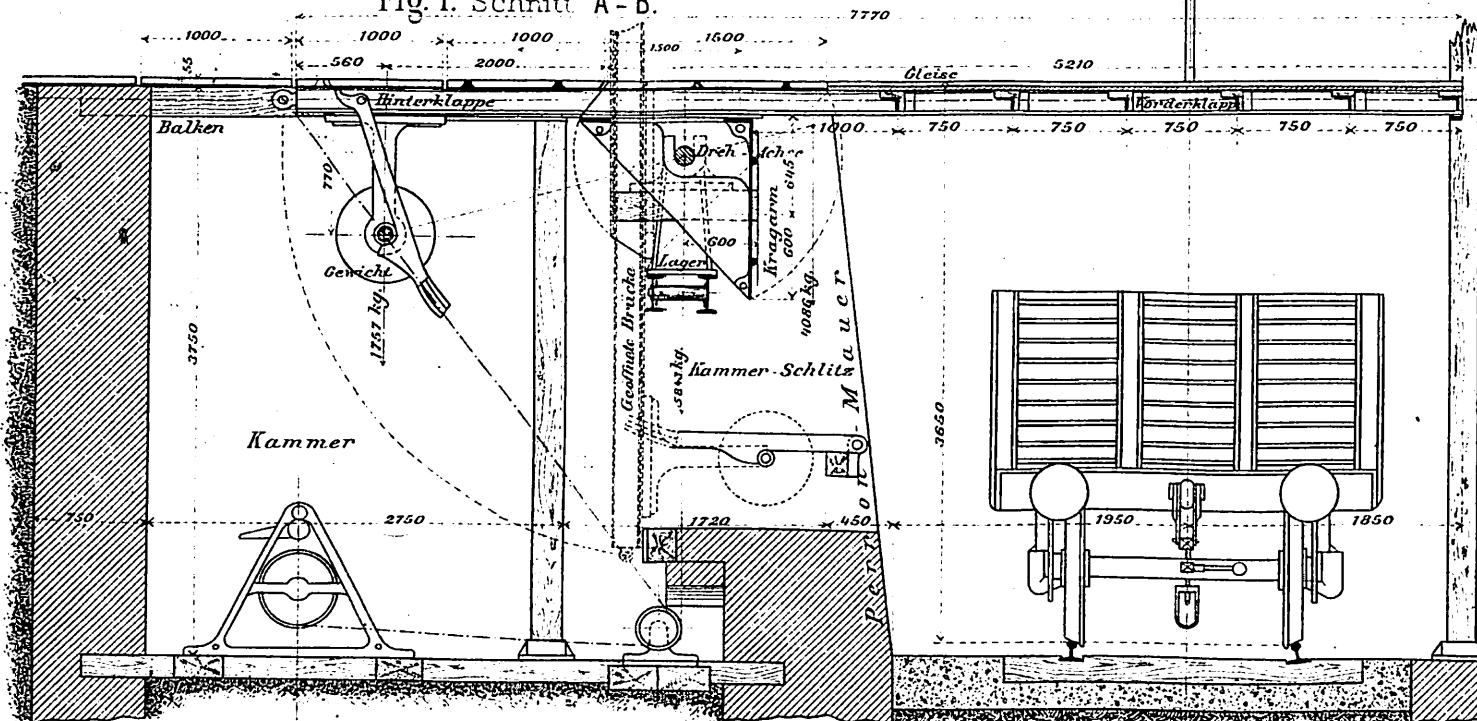


Fig. 3. Schnitt E-F.

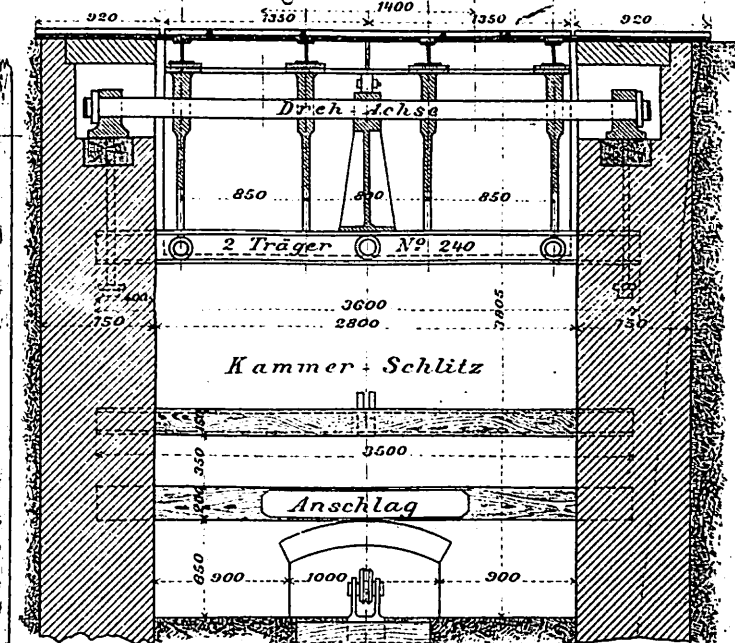


Fig. 4. Schnitt G-H.

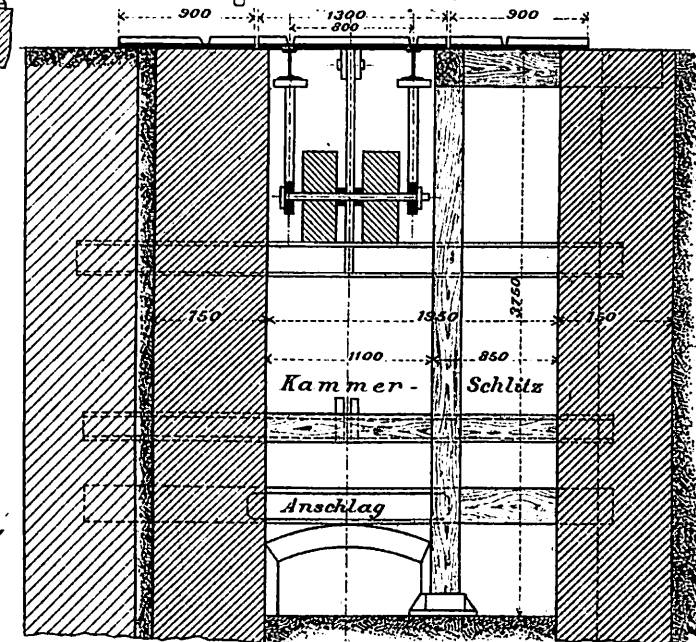


Fig. 5. Schnitt C-D.

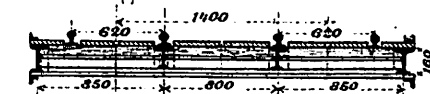
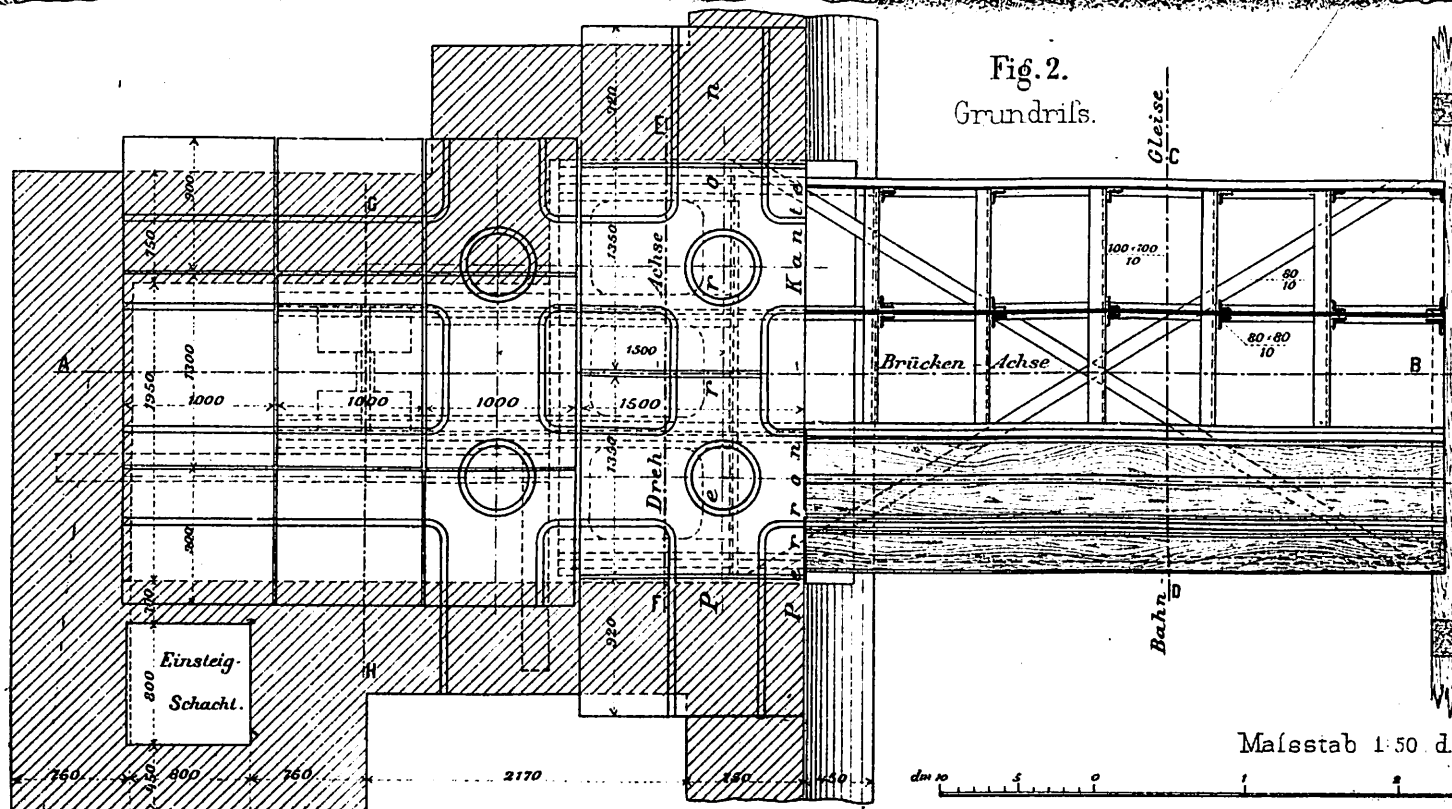
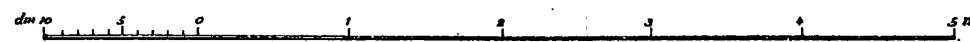


Fig. 2. Grundriss.



Maßstab 1:50 d.w.Gr.



2/4 gekuppelte Schnellzug-Lokomotive No. 255.

Heizfläche 125 qm, Triebräder 1,93 (1,96 neu), Cylinderdurchmesser 0,430 m, Kolbenhub 0,6 m.

Zusammenstellung II.

Regler bei allen Versuchen ganz geöffnet.

Zusammenstellung III.

Schnellfahrende und schwere Züge auf Flachland- und Gebirgsstrecken.

Regler ganz geöffnet.

Zusammenstellung IV.

Leichte Züge auf Flachlandstrecken.

Regler nach Bedarf offen, etwa zur Hälfte.

Zusammenstellung der Zugkräfte, der Zugwiderstände und der Dampfausnutzung.

Lfd. Nr.	Bezeichnung		Nummer der Indicator-Schaulinien auf Tafel XXIV unter A. Nr. 1—8, und zwar für a ausgezogen, für b gestrichelt und für c Punkt-Strich gezeichnet.																						Nummer der Indicator-Schaulinien auf Tafel XXIV unter A.																
			1			2			3			4			5			6			7			8			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
			a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c															
1	Schieber-Voröffnung in mm		2,8	2,9	3,4	2,8	2,8	3,3	2,9	2,6	3,0	2,9	2,7	3,2	2,9	2,6	3,1	2,9	2,5	3,0	2,9	2,3	2,8	3,0	—	2,8		3,4	3,3	3,0	3,2	3,1	3,0	2,8	2,8		3,4	3,4	3,2	3,2	3,2
2	Zuggeschwindigkeit V in km/Stunde		57	52	58	56	62	60	60	60	61	70	70	70	80	80	80	90	90	90	40	45	40	50	—	50		58	60	61	70	80	90	40	50		40	50	60	70	80
3	Stellung der Steuerung (Füllung in Theilen des Cylinderinhaltes)		0,1	0,1	0,1	0,16	0,15	0,15	0,28	0,25	0,28	0,24	0,21	0,21	0,29	0,26	0,26	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,43	—	0,42		0,1	0,15	0,28	0,21	0,26	0,3	0,4	0,42		0,08	0,1	0,2	0,2	0,2
4a	Blasrohrpressung in mm Quecksilbersäule	im einfachen Blasrohre bzw. im kreisförm. Theile (linker Cylinder)	15	—5	30	20	0	30	25?	50	50	30	20?	60	25?	65	80	80	100	90	75	130	70	75	—	150		30	30	50	60	80	90	70	150		5	5	35	45	40
4b		im ringförmigen Theile (rechter Cylinder)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
5	Rauchkammerverdünnung in mm Wassersäule		25	10	30	30	20	40	75?	50	60	50	30?	60	75	85	130?	80	90	90	80	100	70	100	—	110		30	40	60	60	130?	90	70	110		20	20	40	50	50
6	Dampfspannung in kg/qcm (absolut)	im Kessel	13,0	13,1	13,0	13,0	13,2	13,1	13,0	13,0	13,0	13,2	13,0	13,0	13,1	13,0	13,0	13,1	13,1	13,0	13,0	13,3	12,8	—	13,1		13,0	13,1	13,0	13,0	13,0	13,1	13,3	13,1		13,4	13,1	13,2	13,3	13,5	
7		im Cylinder am Anfange des Kolbenhubes	10,8	7,9	11,0	9,3	8,0	10,6	10,7	10,1	10,8	9,3	9,5	10,5	9,9	9,4	11,0	9,9	10,2	10,7	12,2	12,2	12,7	11,1	—	12,1		11,0	10,6	10,8	10,5	11,0	10,7	12,7	12,1		12,2	12,1	10,7	10,6	10,2
8		im Cylinder bei Beginn der Ausströmung	2,5	2,1	2,5	2,8	2,3	2,7	4,1	3,6	3,8	3,0	3,1	3,2	3,1	3,5	3,5	3,5	3,6	3,8	5,7	6,1	5,9	5,2	—	5,6		2,5	2,7	3,8	3,2	3,5	3,8	5,9	5,6		2,6	2,5	2,6	2,7	2,7
9		des mittleren Vordruckes p im Cylinder	3,46	3,32	4,26	4,37	3,93	4,73	6,24	6,17	6,40	5,11	5,36	5,60	5,35	5,79	6,04	5,88	6,31	6,17	8,82	9,37	9,25	8,05	—	8,93		4,26	4,73	6,40	5,60	6,04	6,17	9,25	8,93		3,81	3,99	4,57	4,61	4,50
10	des mittleren Gegendruckes p ₁ im Cylinder		2,19	1,93	2,25	2,25	1,92	2,15	2,20	2,01	2,14	2,08	2,00	2,16	2,09	2,24	2,28	2,43	2,38	2,53	2,10	1,91	1,98	2,10	—	2,15		2,25	2,15	2,14	2,16	2,28	2,53	1,98	2,15		2,47	2,40	2,09	2,18	2,27
11	Mittlerer Arbeitsdruck in Cylinder in kg/qcm (lfd. Nr. 9—10) p—p ₁		1,27	1,39	2,01	2,12	2,01	2,58	4,04	4,16	4,26	3,03	3,36	3,44	3,26	3,55	3,76	3,45	3,93	3,64	6,72	7,46	7,27	5,95	—	6,78		2,01	2,58	4,26	3,44	3,76	3,64	7,27	6,78		1,34	1,59	2,48	2,43	2,23
12	Gewicht Q des ganzen Zuges einschliesslich Lokomotive und Tender in t		—	—	—	—	—	—	257	—	256	260	251	—	208	203	207	211	171	176	257	251	256	257	—	256		—	—	256	—	207	176	256	256		140	140	140	140	140
13	Steigung s der Versuchsstrecke in mm auf 1000 mm Länge		—	—	—	—	—	—	+2	—	+2	0	0	—	0	0	+2	0	0	0	+10	+10	+10	+7,7	—	+10		—	—	+2,0	—	+2,0	±0	+10,0	+10,0		+1,0	+1,0	+1,25	+1,5	±0
14	Geleistete Pferdestärken	aus dem Zugwiderstande, nach der preussischen Formel $W = Q (2,4 + 0,0001 V^2 \pm s)$	—	—	—	—	—	—	494	—	507	537	513	—	586	572	715	797	649	645	576	652	573	648	—	763		—	—	507	—	715	645	573	763		112	165	244	345	394
15		indizirte, aus den Schaulinien nach lfd. Nr. 2 und 11 ermittelt	174	152	246	250	263	326	511	526	548	447	496	507	550	598	634	654	737	690	566	707	613	627	—	714		246	326	548	507	634	690	613	714		113	168	315	358	375
16		auf je 1 qm Heizfläche nach lfd. Nr. 15 ermittelt	1,39	1,22	1,79	2,00	2,10	2,61	4,09	4,21	4,38	3,58	4,0	4,06	4,4	4,78	5,07	5,23	5,91	5,52	4,53	5,66	4,91	5,02	—	5,71		1,79	2,61	4,38	4,06	5,07	5,52	4,91	5,71		0,90	1,34	2,51	2,87	3,00
17	Dampfverbrauch in kg/Stunde aus den Schaulinien berechnet	theoretischer (nutzbarer), aus den Schaulinien ermittelt	1050	1010	1450	1770	1900	2230	4110	4200	4170	3680	4050	3900	4710	5210	5040	6010	6330	5700	5210	6490	5420	5950	—	6420		1450	2230	4170	3900	5040	5700	5420	6420		670	1050	2380	2700	2910
18		Verluste durch Abkühlung und Undichtigkeiten	490	510	610	630	610	690	860	880	890	750	790	800	780	810	830	800	850	820	1120	1180	1160	1050	—	1120		610	690	890	800	830	820	1160	1120		500	540	680	670	640
19		im Ganzen (lfd. Nr. 17+18)	1540	1510	2060	2400	2510	2920	4970	5080	5060	4430	4840	4700	5490	6020	5870	6810	7180	6520	6330	7670	6580	7000	—	7540		2060	2920	5060	4700	5870	6520	6580	7540		1170	1590	3060	3370	3550
20		für je 1 qm Heizfläche nach lfd. Nr. 19	12,3	12,2	16,4	19,2	20,0	23,3	40,0	40,5	40,5	35,4	38,6	37,5	43,7	48,1	46,8	54,3	57,2	52,0	50,5	61,2	52,5	55,8	—	60,3		16,4	23,3	40,5	37,5	46,8	52,0	52,5	60,3		9,4	12,6	24,5	27,0	28,4
21	für je 1 Pferdestärke nach lfd. Nr. 15 und 19		8,9	10,0	8,4	9,6	9,5	8,9	9,7	9,7	9,2	9,9	9,8	9,3	10,0	10,0	9,2	10,4	9,7	9,5	11,2	10,8	10,7	11,2	—	10,5		8,4	8,9	9,2	9,3	9,2	9,5	10,7	10,5		10,3	9,5	9,7	9,4	9,4

Richter: Versuche mit Lokomotiven.

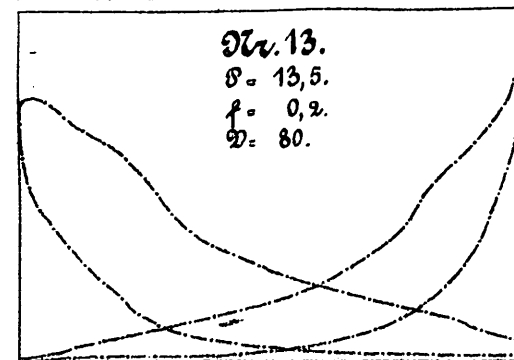
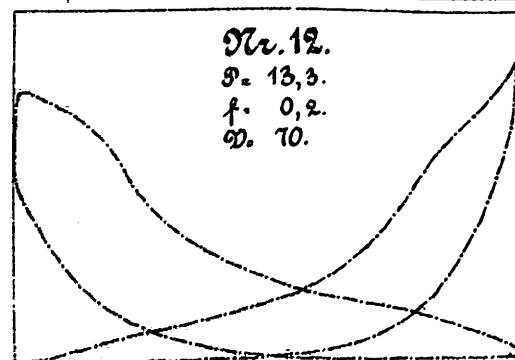
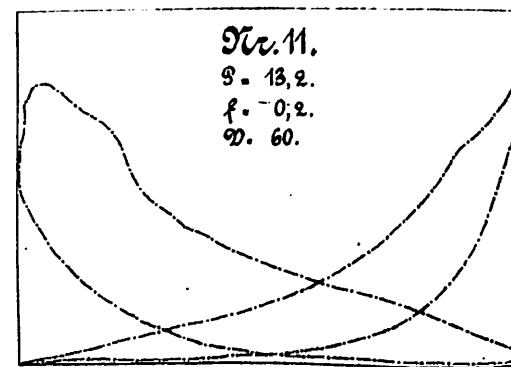
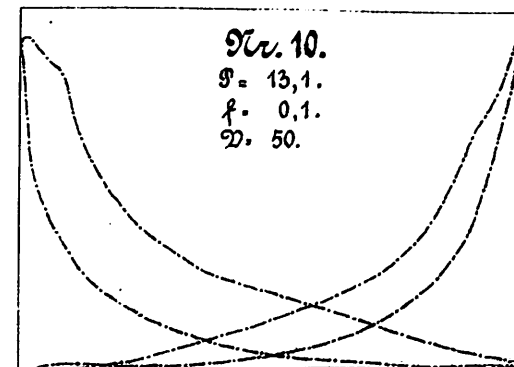
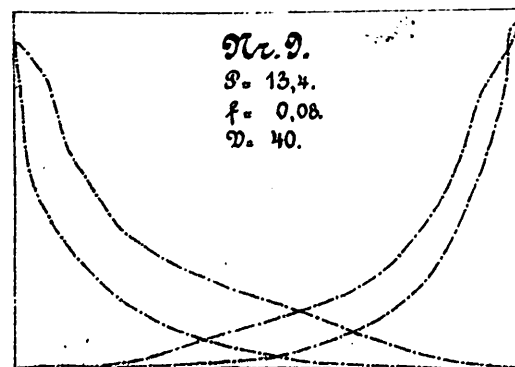
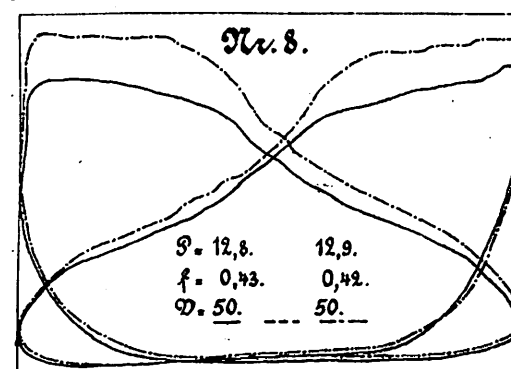
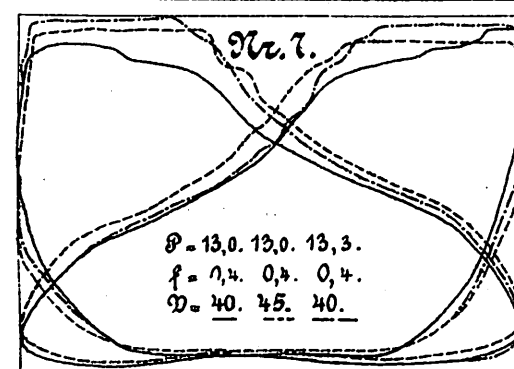
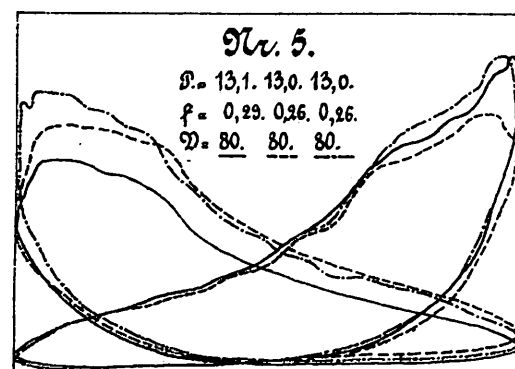
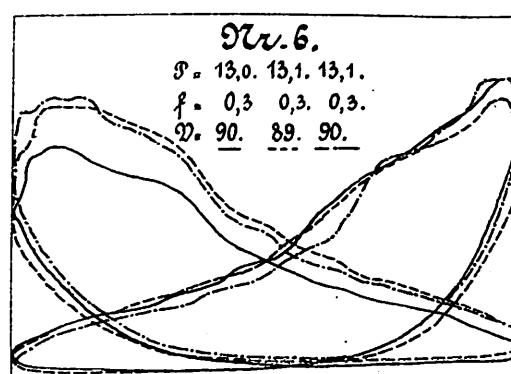
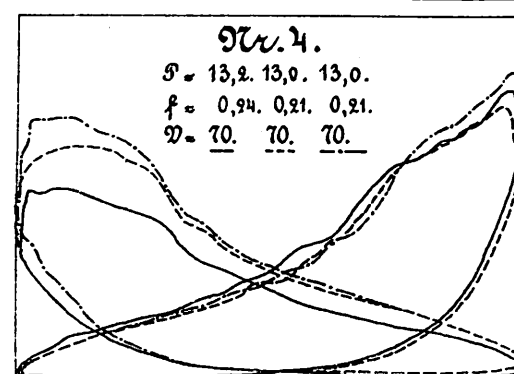
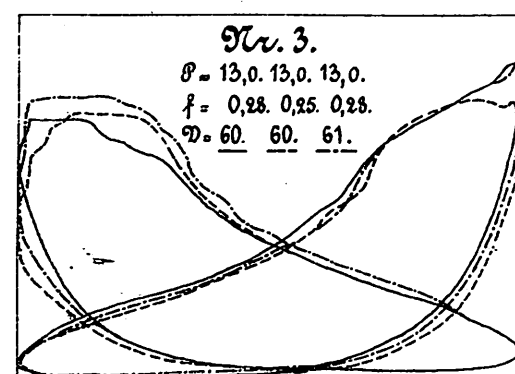
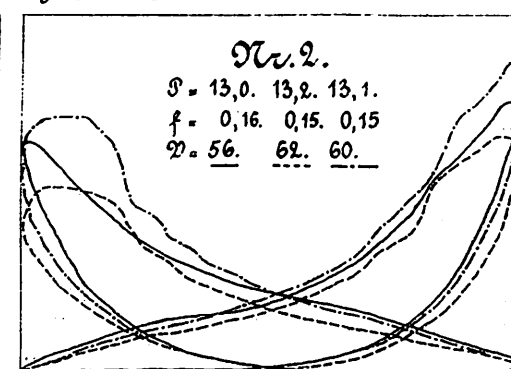
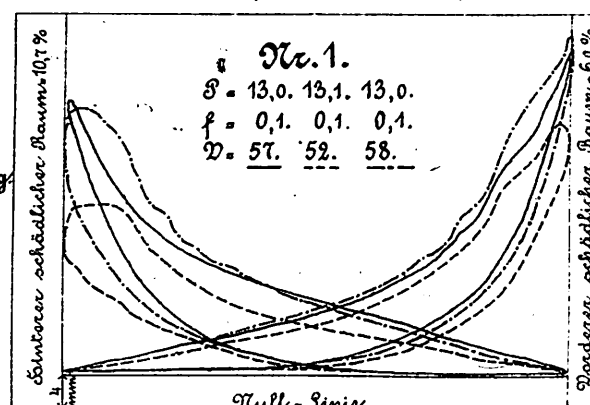
A. $\frac{3}{4}$ gekuppelte Schnellzug-Lokomotive Nr. 255, Schaulinien Nr. 1-13.

Triebradurchmesser = 1,960 m, Kolbenhub = 0,600 m, Zylinderdurchmesser = 0,430 m, Zylinderfläche = 125 qm. Es gelten die Schaulinien wie folgt.

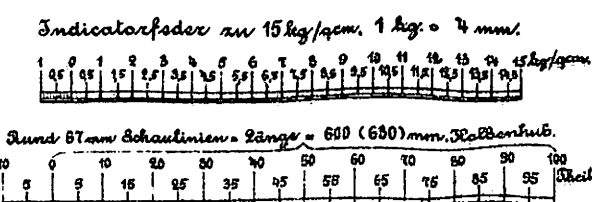
— = a = Einfacher Steuerung mit $\delta_a = \delta_e = 30^\circ$, $\alpha = 22$ mm, $i = 1$ mm, — = b = 1. Frankfurter Änderung $\delta_a = 30^\circ$, $\delta_e = 36^\circ$, $\alpha = 26$ mm, $i = 1$ mm.

— = c = 2. Frankfurter Änderung mit $\delta_a = 30^\circ$, $\delta_e = 36^\circ$, $\alpha = 25,5$ mm, $i = 1$ mm. Hierin sind δ_a u. δ_e die Verteilungswinkel für die Vor- und Rückwärts-Excenter, α und i die äußere und innere Schieberdecke.

Bei den Schaulinien Nr. 1-8 war der Regler ganz geöffnet und bei Nr. 9-13 durchschnittlich zur Hälfte.



Maßstäbe für alle Indicator-Schaulinien der Tafeln (sonst nicht besonderer Maßstäbe angegeben wurden).

B. $\frac{3}{4}$ gekuppelte Personenzug-Lokomotive Nr. 35 mit einfachem Blasrohr. Schaulinien Nr. 1-14.

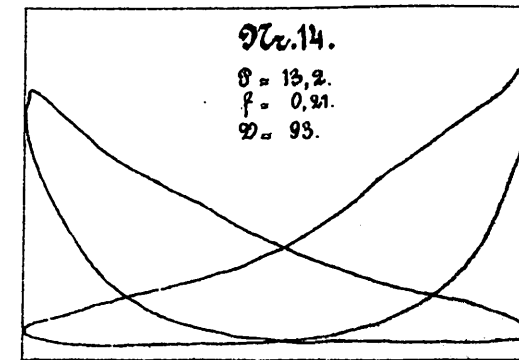
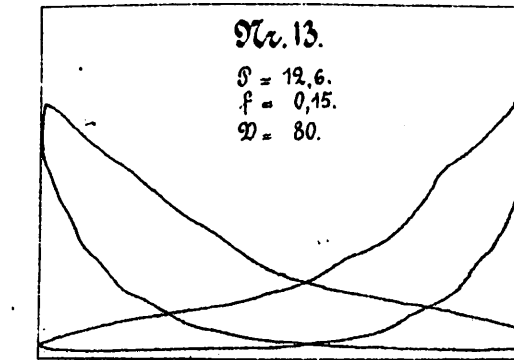
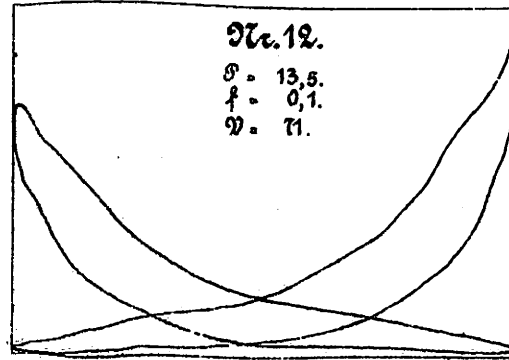
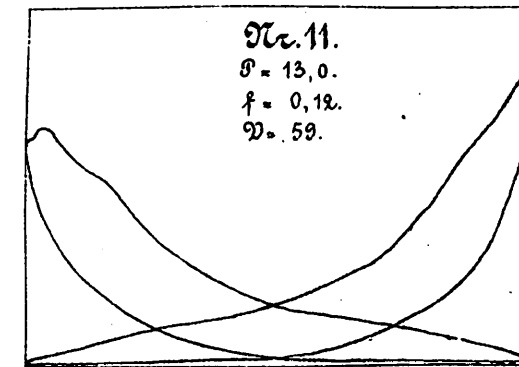
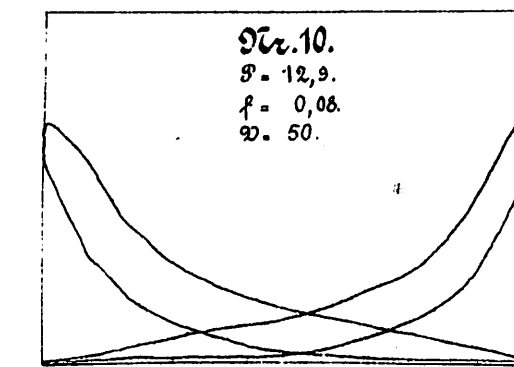
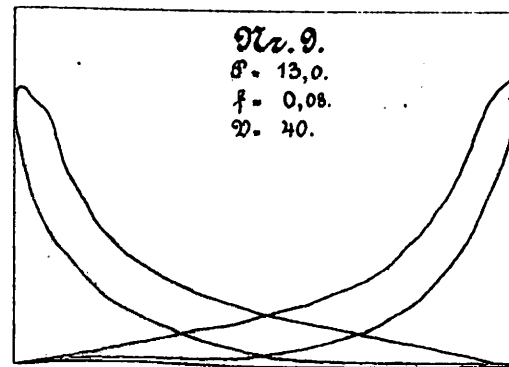
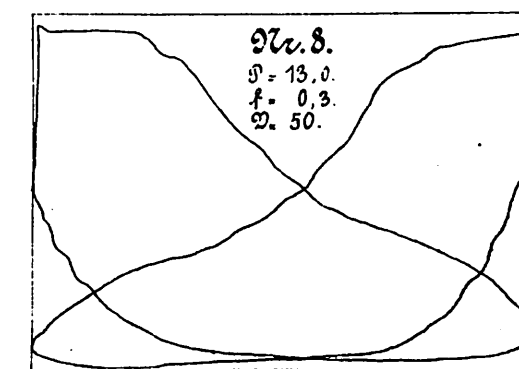
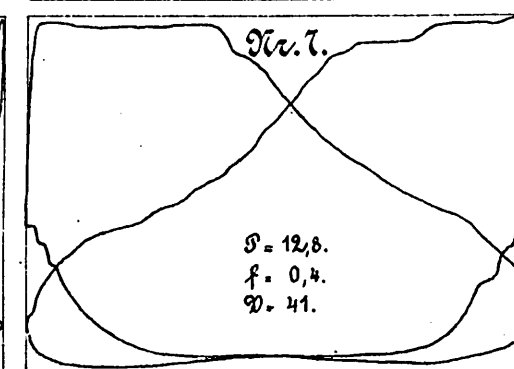
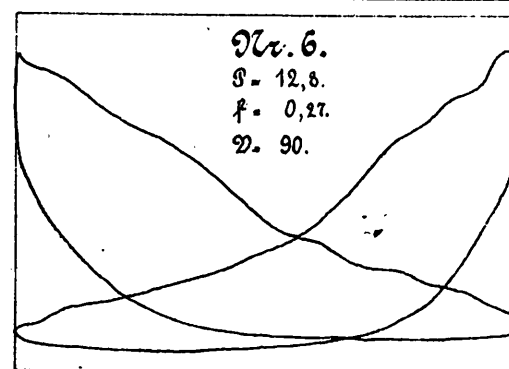
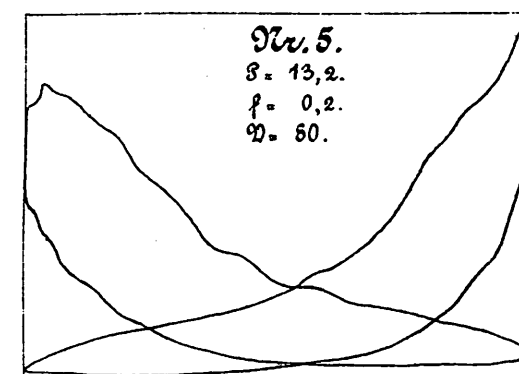
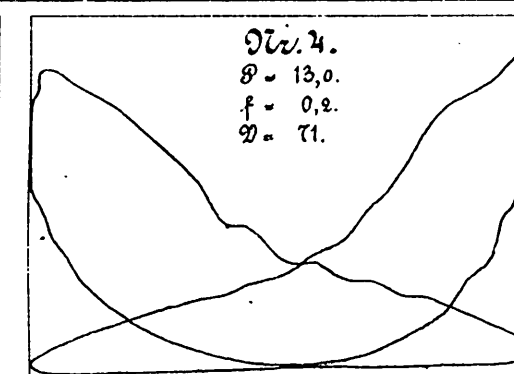
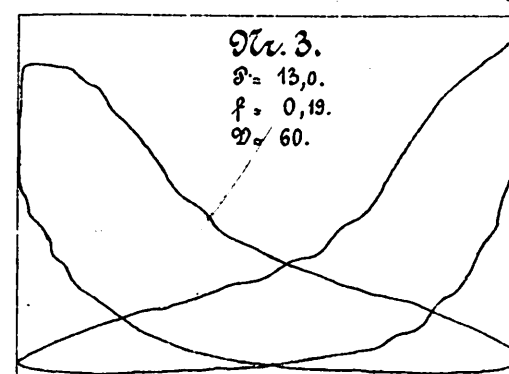
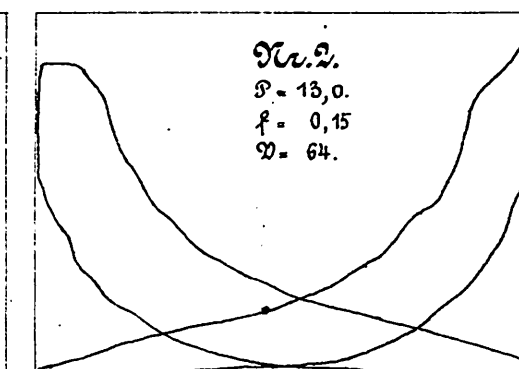
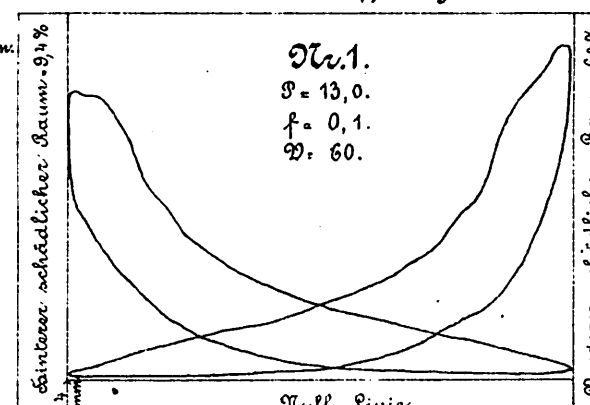
Triebradurchmesser = 1,730 m, Kolbenhub = 0,600 m, Zylinderdurchmesser = 0,430 m, Zylinderfläche = 119 qm. Seusinger-Steuerung mit $\delta = 0(90)^\circ$, $\alpha = 24,5$ mm, $i = 1,0$ mm, Voröffnung = 3,5 mm.

P = Spannung des Kesseldampfes in kg/qcm.

f = nutzbare Zylinderfüllung.

W = Kugelschwindigkeit in km/ Stunde.

Bei den Schaulinien Nr. 1-8 war der Regler ganz geöffnet und bei Nr. 9-14 durchschnittlich zur Hälfte.



2/4 gekuppelte Personenzug-Lokomotive No. 35.

Heizfläche 119 qm, Triebäderdurchmesser 1,73 m, Dampfeylinderdurchmesser 0,430 m, Kolbenhub 0,6 m.

2/4 gekuppelte Personenzug-Lokomotive No. 35 mit doppeltem Ring-Blasrohre.

Heizfläche: 119 qm, Triebäder 1,72 (1,73 neu), Cylinderdurchmesser 0,43 m, Kolbenhub 0,6 m.

Zusammenstellung der Zugkräfte, der Zugwiderstände und der Dampfausnutzung.			Zusammenstellung VI. Schnellfahrende und schwere Züge auf Flachland- und Gebirgsstrecken. Regler ganz geöffnet.								Zusammenstellung VII. Leichte Züge auf Flachlandstrecken. Regler nach Bedarf offen, etwa zur Hälfte.								Zusammenstellung VIII. Schnellfahrende und schwere Züge auf Flachland- und Gebirgsstrecken. Regler ganz geöffnet.								Zusammenstellung IX. Schnellfahrende und schwere Züge auf Flach- land- und Gebirgsstrecken. Regler ganz geöffnet.								Zusammenstellung X. Leichte Züge auf Flachlandstrecken. Regler bei No. 9—13 zur Hälfte, bei No. 14 ganz geöffnet.							
			Nummer der Indikator-Schaulinien auf Tafel XXIV unter B.																Nummer der punktierten Indikator- Schaulinien auf Tafel XXVIII unter C.								Nummer der ausgezogenen Indikator-Schaulinien auf Tafel XXVIII unter C.															
Lfd. Nr.	Bezeichnung		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	2	3	4	5	6	8	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14						
1	Schieber-Voröffnung in mm		Soll sein 3,5 mm, gemessen wurden 2,5 bis 3,3 mm.														Soll sein 3,5 mm, gemessen wurden 3,2.						Soll sein 4,0 mm, gemessen wurde 3,4 mm.																			
2	Zuggeschwindigkeit V in km/Stunde		60	64	60	71	80	90	41	50		40	50	59	71	80	93	60	60	70	80	91	50	60	61	60	70	80	91	40	52		41	51	60	70	82	90				
3	Stellung der Steuerung (Füllung in Theilen des Cylinderinhaltes) . .		0,1	0,15	0,19	0,2	0,2	0,27	0,4	0,3		0,08	0,08	0,12	0,1	0,15	0,21	0,13	0,19	0,19	0,19	0,22	0,3	0,07	0,13	0,19	0,19	0,19	0,22	0,3	0,3		0,1	0,1	0,1	0,13	0,15	0,17				
4a	Blasrohrpressung in mm Queck- silbersäule	im einfachen Blasrohre bzw. im kreisförm. Theile (linker Cylinder)	10	20	10	30	40	120	110	50	Messvorrichtung war verstopft.						15	25	35	40	100	95	10?	15?	35	30	50	100	65	85		5	5	10	10	20	40					
4b		im ringförmigen Theile (rechter Cylinder)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	15	25	80	70	5	10	5	5	25	80	55	70		0	0	5	5	10	30				
5	Rauchkammverdünnung in mm Wassersäule		40	50	50	80	90	120	100	90		20	20	40	30	60	120	25	45	50	50	100	80	30	40	45	45	50	100	65	80		15	15	20	25	35	50				
6	Dampf- spannung in kg/qcm	im Kessel	13,0	13,0	13,0	13,0	13,2	12,8	12,8	13,0		13,0	12,9	13,0	13,5	12,6	13,2	12,9	13,2	13,0	12,7	13,2	13,1	13,0	13,0	13,2	13,0	13,3	13,0	13,2	13,0		13,0	13,3	13,3	13,1	13,0	13,0				
7		im Cylinder am Anfange des Kolbenhubes	11,0	11,8	11,8	12,1	11,8	11,4	12,6	12,4		10,6	9,6	9,4	10,4	10,2	10,7	10,7	9,8	10,3	10,65	10,5	11,75	12,1	11,5	11,75	12,2	12,2	11,75	12,7	12,05		11,4	11,65	11,9	11,8	12,3	12,0				
8		im Cylinder bei Beginn der Ausströmung	2,6	2,5	3,5	3,4	2,9	4,0	5,8	4,8		2,3	2,0	2,3	2,5	2,7	3,4	2,4	2,95	2,55	2,55	2,9	4,1	2,05	2,5	2,95	2,85	2,8	3,3	4,8	4,5		2,15	2,1	2,2	2,25	2,2	2,4				
9		des mittleren Vordruckes p im Cylinder	4,45	4,84	5,99	6,07	5,41	6,29	9,45	7,99		3,60	3,45	4,16	3,97	4,58	5,49	4,18	5,02	4,80	4,74	5,33	7,35	3,57	4,56	5,48	5,24	5,25	5,84	8,02	7,60		3,93	3,90	4,01	4,05	4,27	4,49				
10		des mittleren Gegendruckes p ₁ im Cylinder	2,25	2,26	2,36	2,42	2,45	2,75	2,06	2,26		2,25	2,13	2,14	2,26	2,32	2,55	2,15	2,01	2,07	2,12	2,32	2,10	2,48	2,18	2,11	2,19	2,31	2,44	1,79	1,93		2,20	2,26	2,28	2,28	2,36	2,35				
11	Mittlerer Arbeitsdruck in Cylinder in kg/qcm (lfd. Nr. 9—10) p—p ₁		2,20	2,58	3,63	3,65	2,96	3,54	7,39	5,73		1,35	1,32	2,02	1,71	2,26	2,94	2,03	3,01	2,73	2,63	3,01	5,25	1,09	2,38	3,38	3,04	2,94	3,40	6,23	5,67		1,72	1,63	1,72	1,77	1,90	2,14				
12	Gewicht Q des ganzen Zuges einschliesslich Lokomotive und Tender in t		—	—	262	262	211	211	262	262		140	140	140	140	140	140	262	262	212	262	180	262	255	255	255	255	212	178	255	255		146	146	146	146	146	146				
13	Steigung s der Versuchsstrecke in mm auf 1000 mm Länge . . .		—	—	+2,0	+1,5	±0	±0	+10,0	+8,3		±0	+1,0	+1,2	—1,0	+1,5	+0,5	—	+1,0	+2,0	—	±0	±8,3	—	—	+2,0	+1,5	±0	±0	+10	+8,3		+1,4	+1,2	±0	—1	+1,0	±0				
14	Geleistete Pferde- stärken	aus dem Zugwiderstande, nach der preussischen Formel W = Q (2,4 + 0,0001 V ² ± s)	—	—	503	665	592	798	605	694		90	165	234	272	461	628	—	407	511	—	647	640	—	—	453	582	552	640	528	658		121	171	195	239	449	512				
15		indizierte, aus den Schaulinien nach lfd. Nr. 2 und 11 ermittelt	313	392	517	615	563	756	723	680		128	170	283	288	429	649	291	430	457	503	654	627	156	347	483	510	562	739	595	706		170	200	248	296	374	460				
16		auf je 1 qm Heizfläche nach lfd. Nr. 15 ermittelt .	2,63	3,29	4,34	5,17	4,73	6,35	6,08	5,71		1,08	1,32	2,38	2,42	3,66	5,45	2,4	3,6	3,8	4,2	5,5	5,3	1,3	2,9	4,1	4,3	4,7	6,2	5,0	5,9		1,4	1,7	2,1	2,5	3,1	3,9				
17	Dampf- verbrauch in kg/Stunde aus den Schaulinien berechnet	theoretischer (nutzbarer), aus den Schaulinien ermittelter	1640	2240	3210	4430	3840	5700	6110	5080		690	910	1690	1690	2940	4760	1870	3050	3520	3870	5170	5570	890	2230	3340	3810	4150	5920	5110	5880		1040	1260	1530	1920	2380	3080				
18		Verluste durch Abkühlung und Undichtigkeiten . . .	640	690	820	820	740	810	1170	1030		500	500	610	560	650	740	610	750	710	700	750	980	450	660	790	750	740	790	1070	1020		560	550	560	570	590	630				
19		im Ganzen (lfd. Nr. 17 und 18)	2280	2930	4030	5250	4580	6510	7280	6110		1190	1410	2800	2250	3590	5500	2480	3800	4230	4570	5920	6550	1340	2890	4130	4560	4800	6710	6180	6900		1600	1810	2090	2490	2970	3710				
20		für je 1 qm Heizfläche nach lfd. Nr. 19.	19,1	24,6	33,8	44,2	38,5	54,8	61,1	51,3		10,0	11,8	19,3	18,9	30,2	46,2	20,7	31,8	35,4	38,3	49,5	54,8	11,2	24,2	34,6	38,2	41,0	56,1	51,7	57,7		13,4	15,1	17,5	20,8	24,3	31,0				
21	für je 1 Pferdestärke nach lfd. Nr. 15 und 19 . . .		7,3	7,5	7,8	8,5	8,1	8,6	10,0	9,0		12,6	8,3	8,2	7,8	8,4	8,5	8,5	8,8	9,3	9,1	9,1	10,4	8,6	8,3	8,6	9,0	8,7	9,1	10,4	9,8		9,4	9,1	8,4	8,4	8,0	8,1				

Technische Angelegenheiten des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

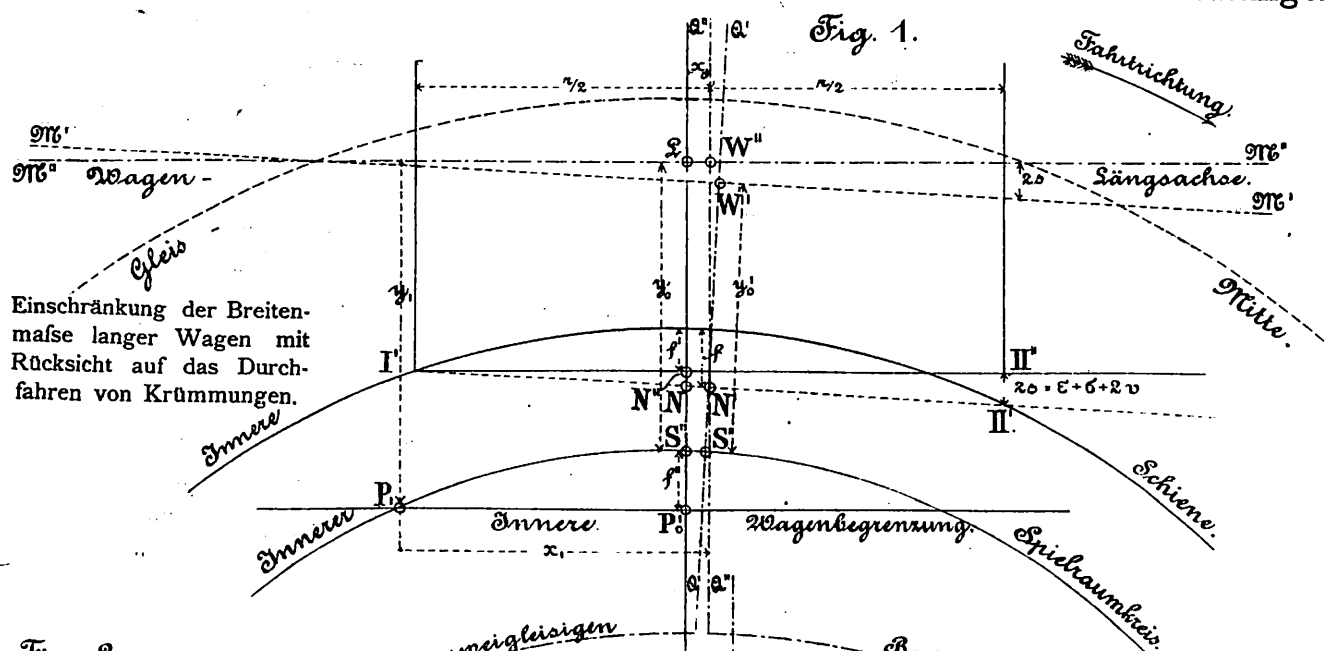


Fig. 2.

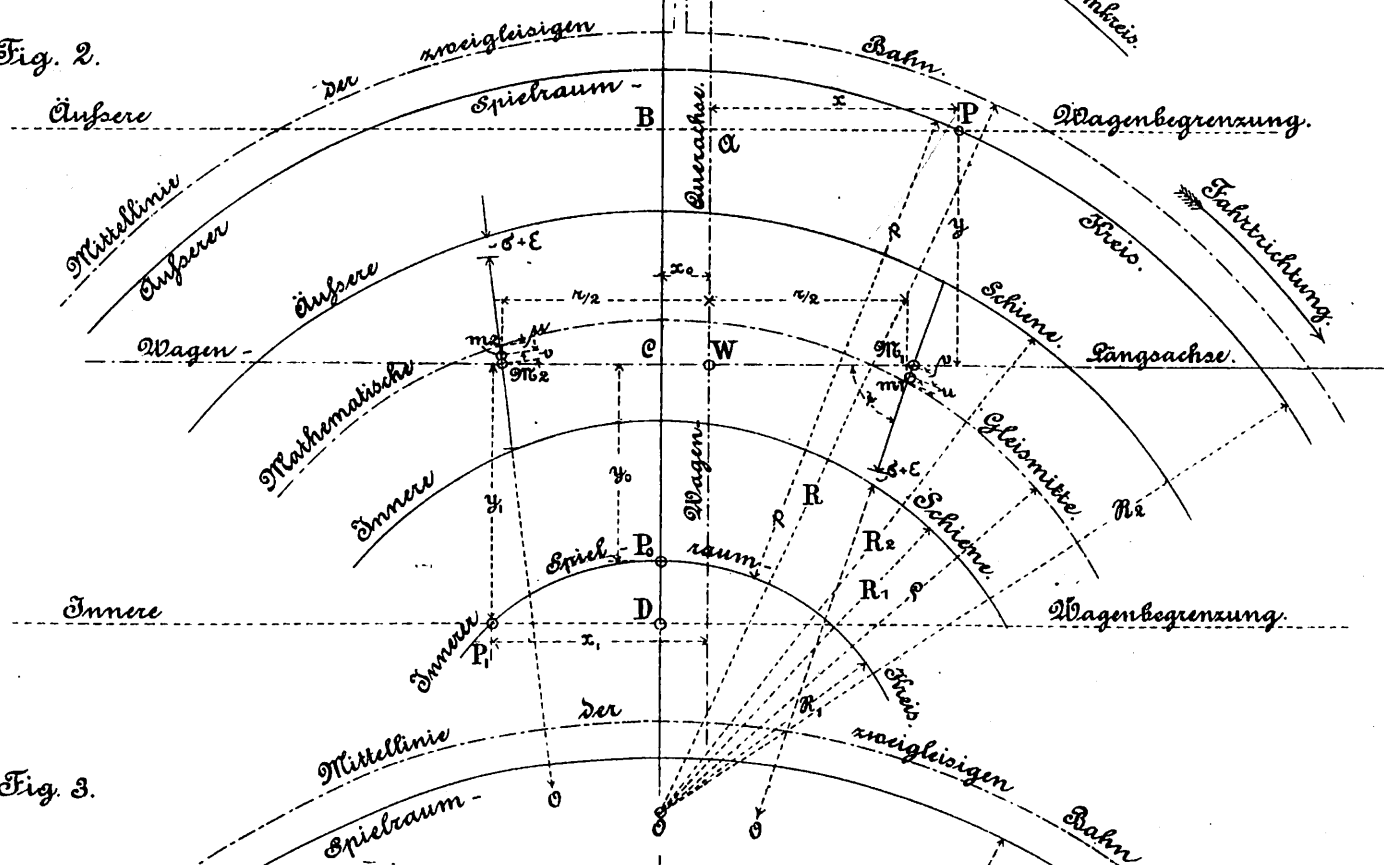


Fig. 3.

