

Abb. 1.

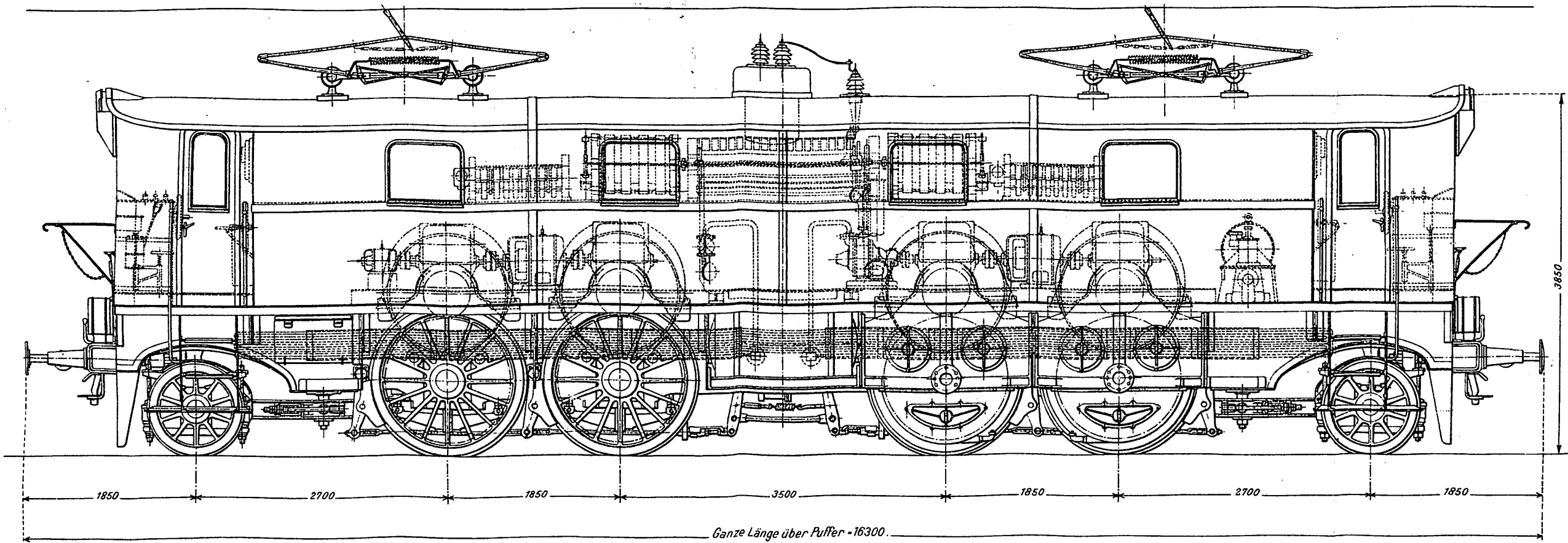


Abb. 2.

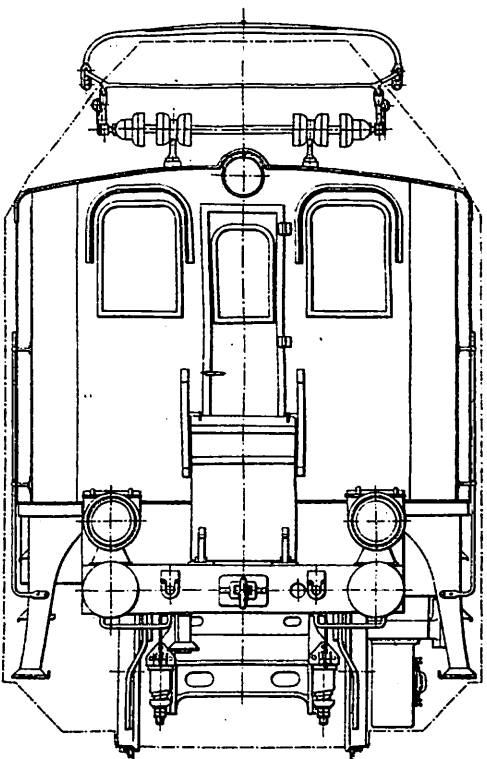
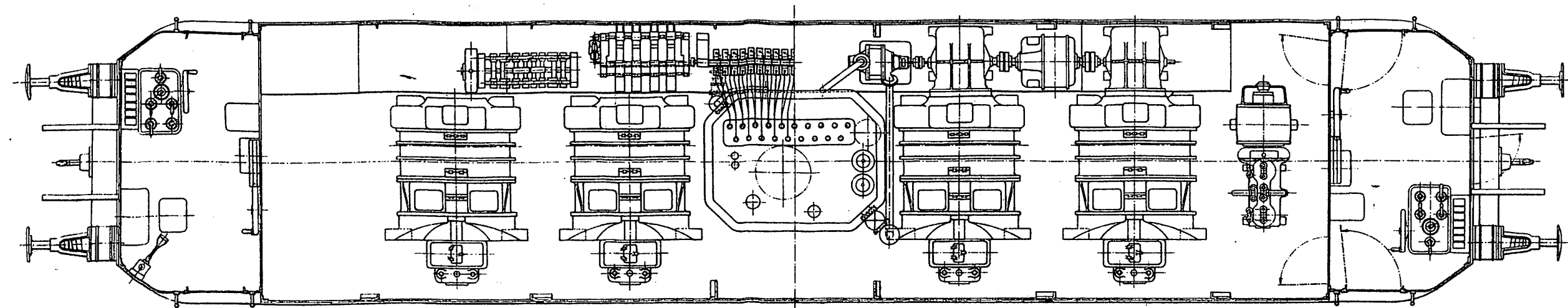


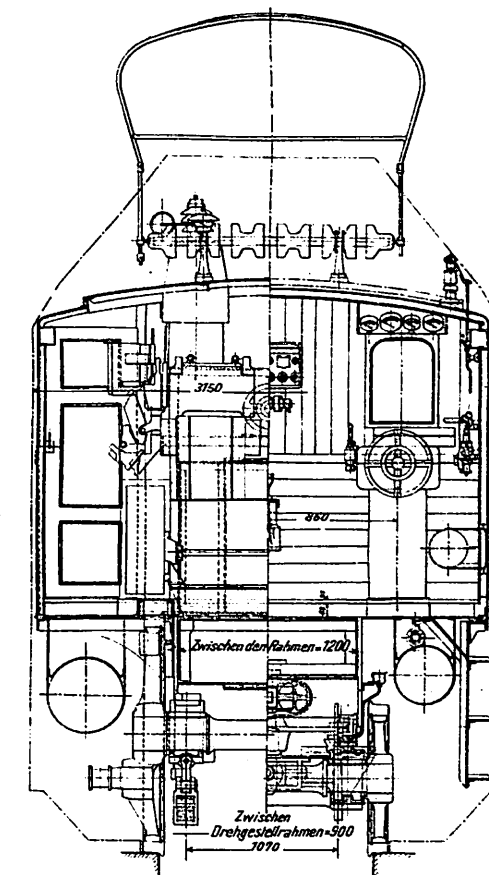
Abb. 3.



Elektrische Schnellzuglokomotive
Bauart 1 A A A A 1
der Deutschen Reichsbahn.
Maßstab 1:50.

Zum Aufsatz: Die neuen
elektrischen Lokomotiven
der Deutschen Reichsbahn.

Abb. 2.



Technical drawing of a mechanical assembly, likely a pump or engine component, showing a side view with dimensions. The drawing includes a central horizontal section with various mechanical parts, including a large circular component on the left and a complex assembly of pipes and valves on the right. Dimensions are indicated by lines and numbers: 1750, 1200, 800, 3180, and 1200. A small circular detail is shown below the main assembly.

Zum Aufsatz: Die neuen elektrischen Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn.

Abb. 1.

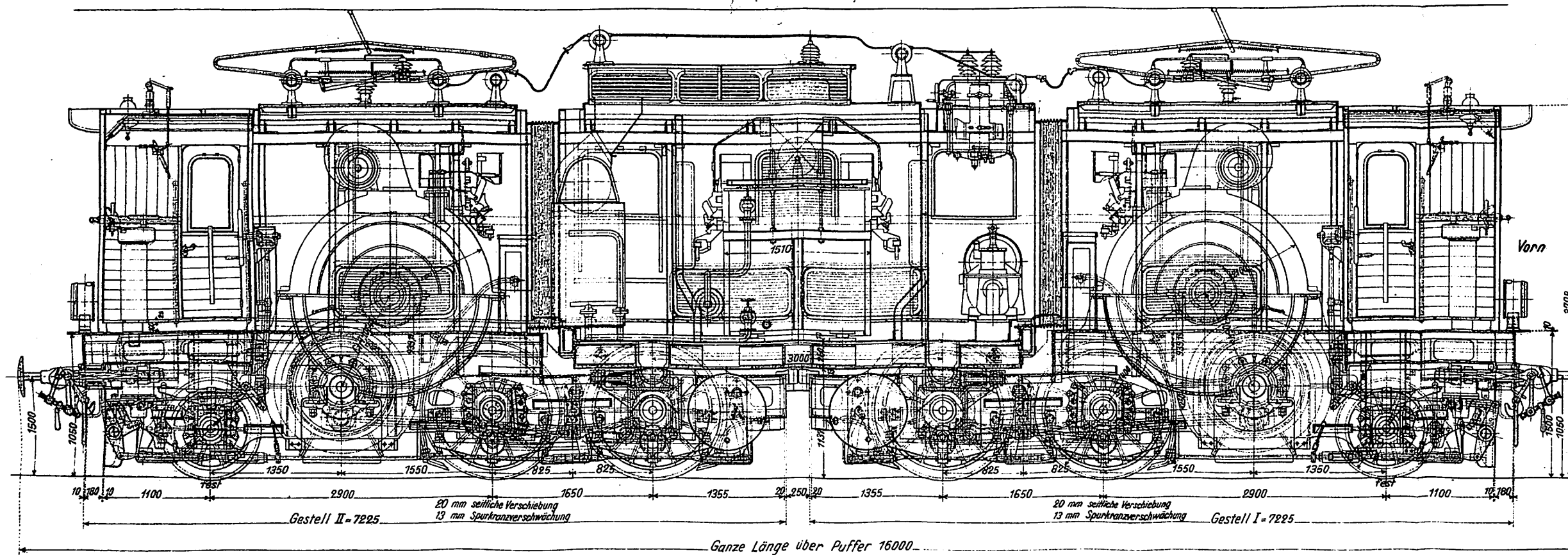


Abb. 2.

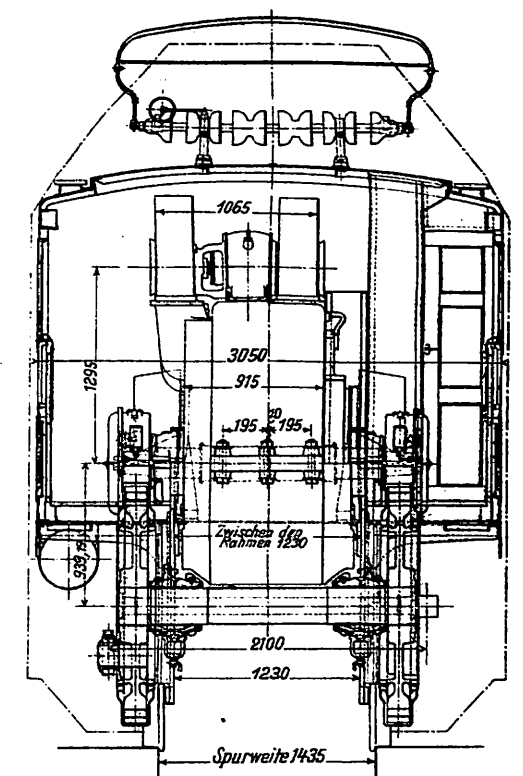
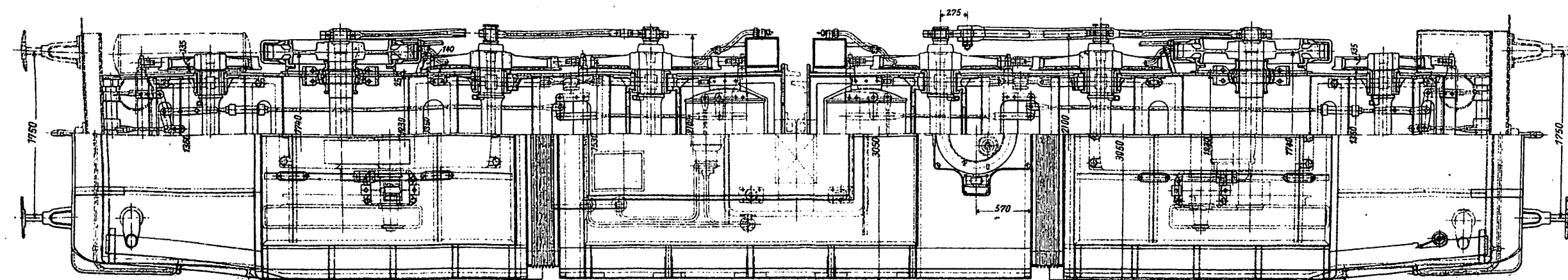


Abb. 3.



Elektrische Güterzuglokomotive
Bauart 1 B - B 1
der Deutschen Reichsbahn.
 Maßstab 1:50.

Zum Aufsatz: Die neuen
elektrischen Lokomotiven
der Deutschen Reichsbahn.

Abb. 1.

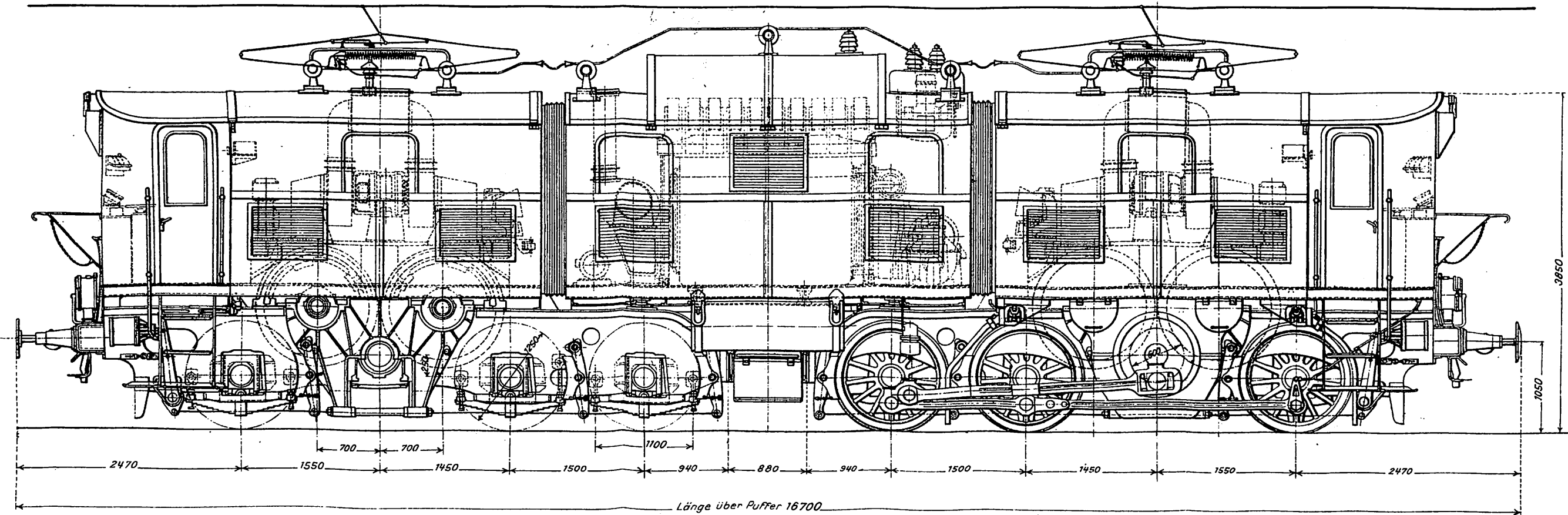


Abb. 2.

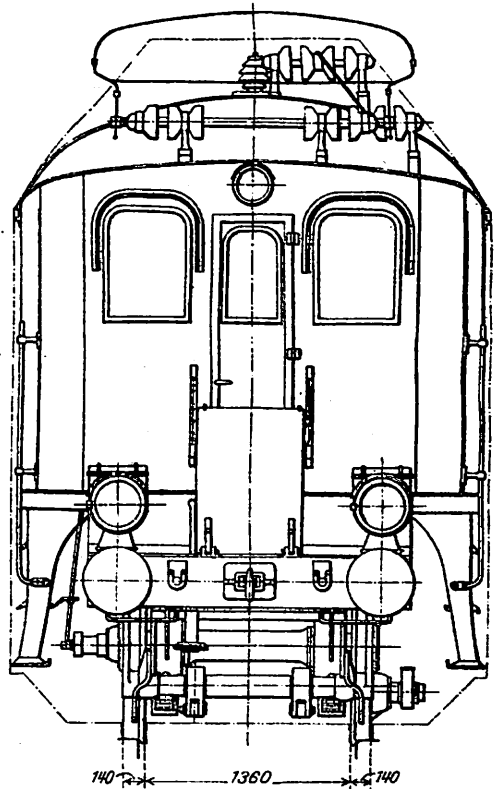
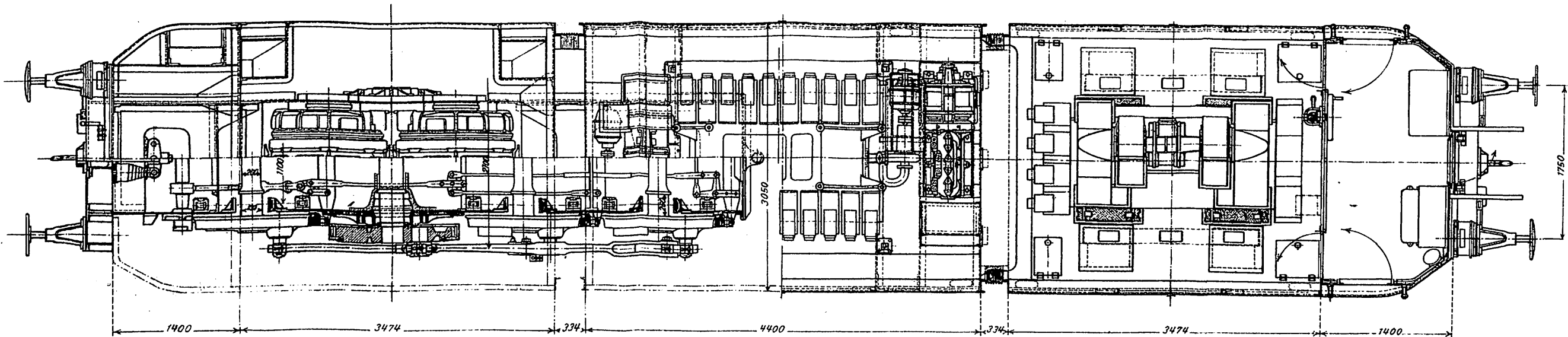


Abb. 3.



**Elektrische Güterzuglokomotive
Bauart C-C
der Deutschen Reichsbahn.**

Maßstab 1 : 50.

**Zum Aufsatz: Die neuen
elektrischen Lokomotiven
der Deutschen Reichsbahn.**

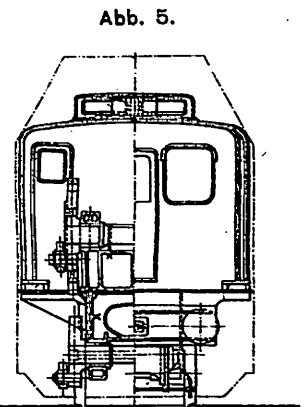
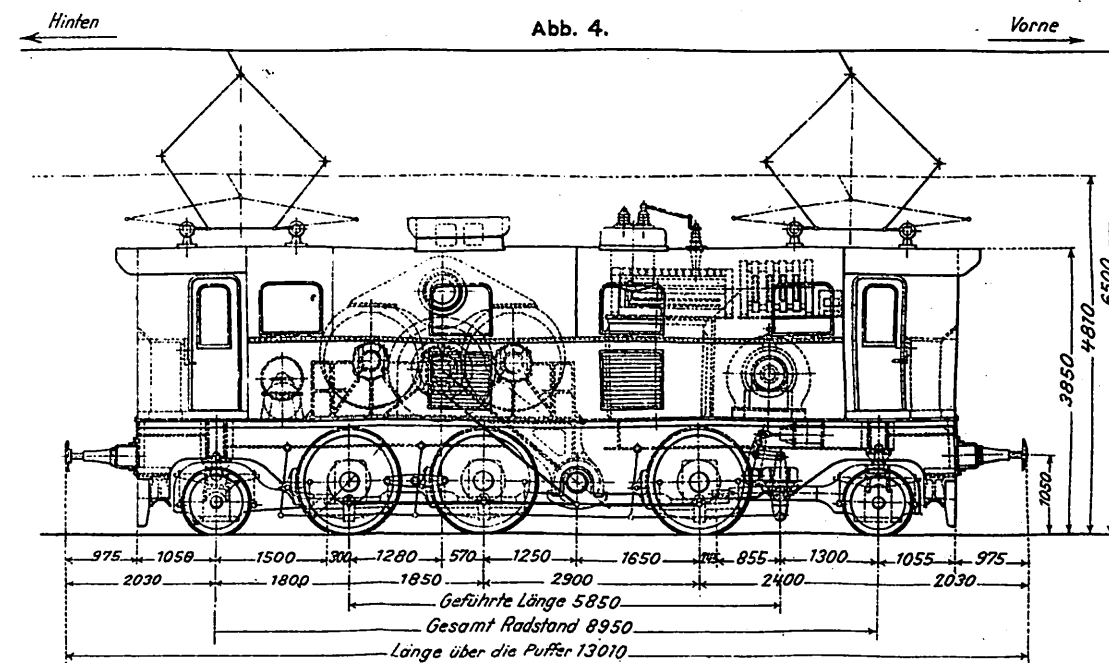
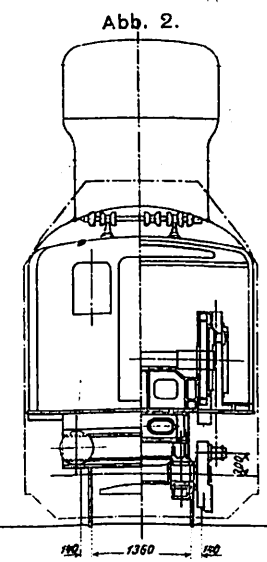
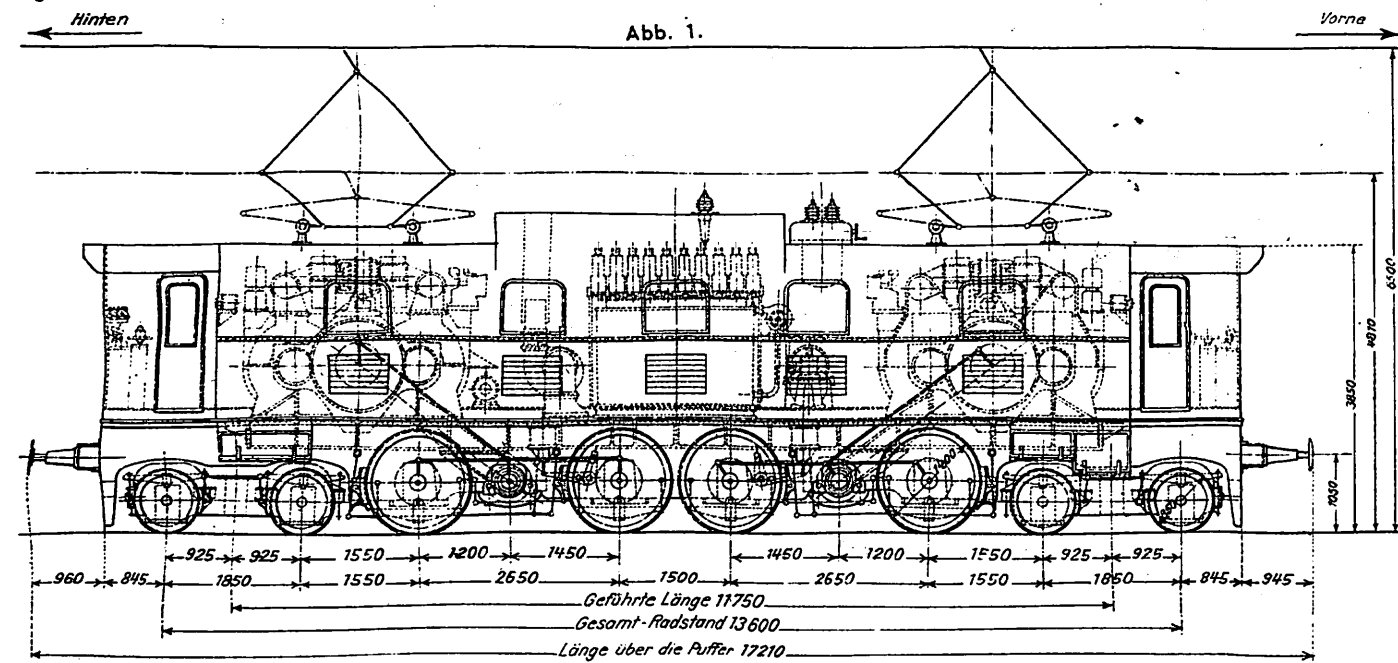


Abb. 3.

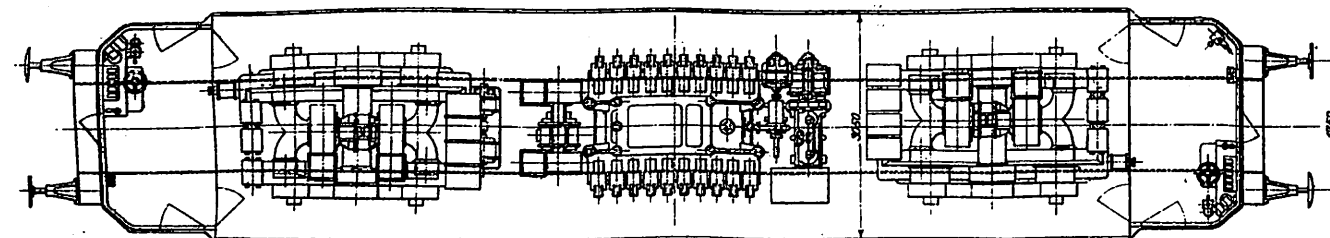


Abb. 1 bis 3. Elektrische
Personenzuglokomotive
Bauart 2 B B 2
der Deutschen Reichsbahn.
Maßstab 1:100.

Abb. 6.

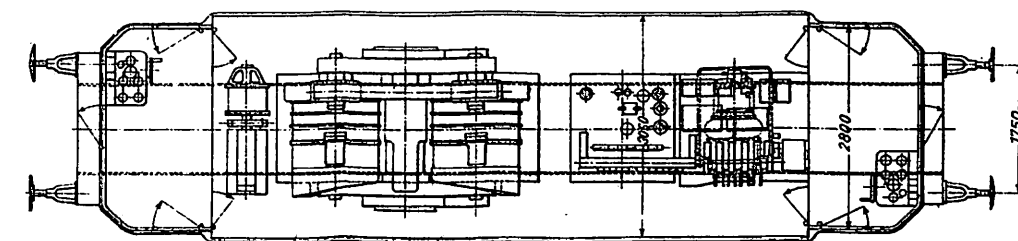


Abb. 4 bis 6. Elektrische
Personenzuglokomotive
Bauart 1 C 1
der Deutschen Reichsbahn.
Maßstab 1:100.

Zum Aufsatz: Die neuen elektrischen Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn.

Abb. 9. Gesamtanordnung der Apparate
zur Druckluftbetätigung.

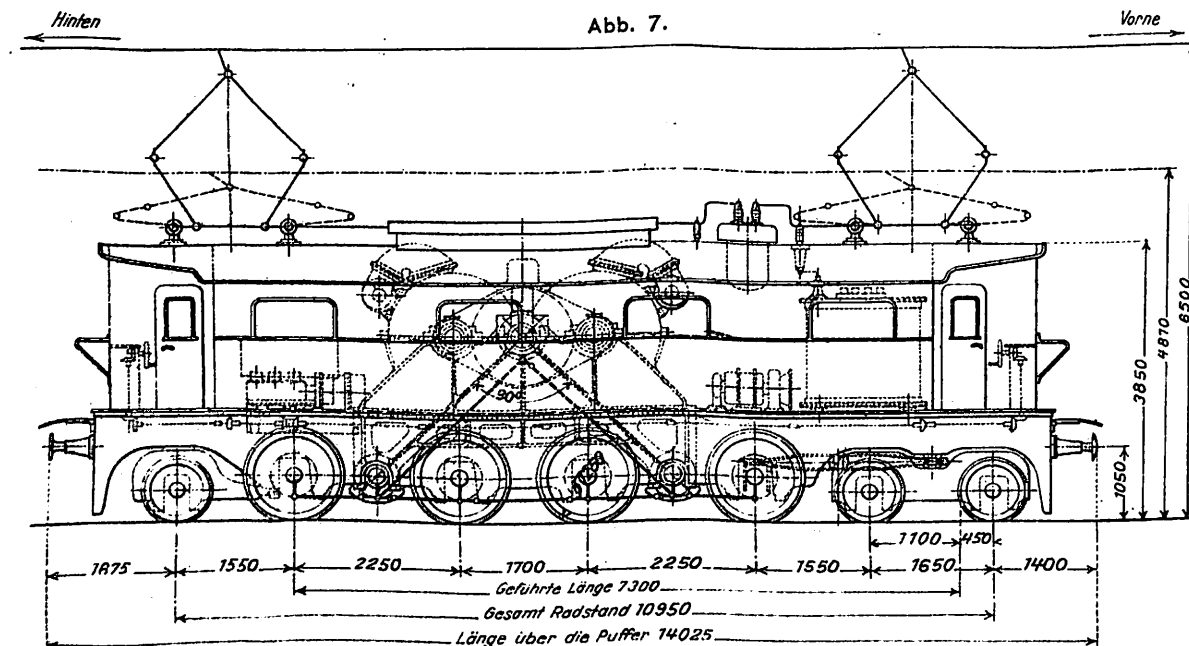
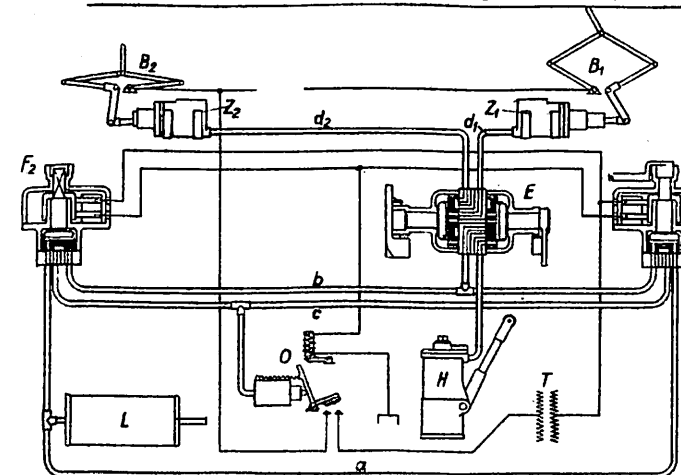


Abb. 8.

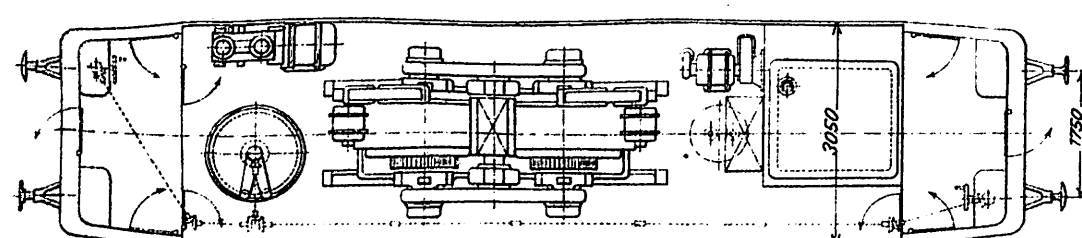


Abb. 7 und 8. Elektrische Güterzuglokomotive
Bauart 2 D 1 der Deutschen Reichsbahn.
Maßstab 1:100.

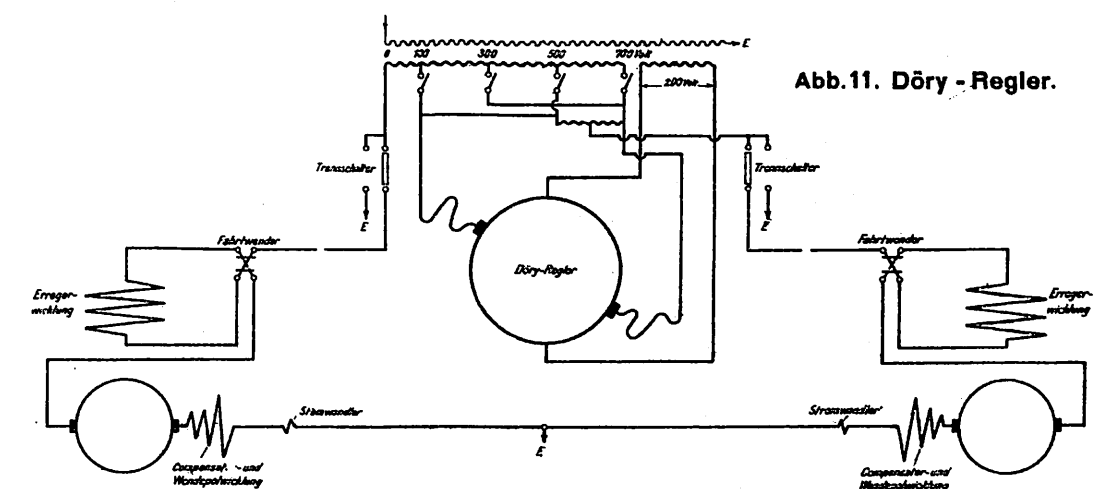


Abb. 10. Vereinfachtes Schaltbild
für die Lokomotiven der Bauart 2 B B 2 und C C.

Abb. 11. Döry - Regler.

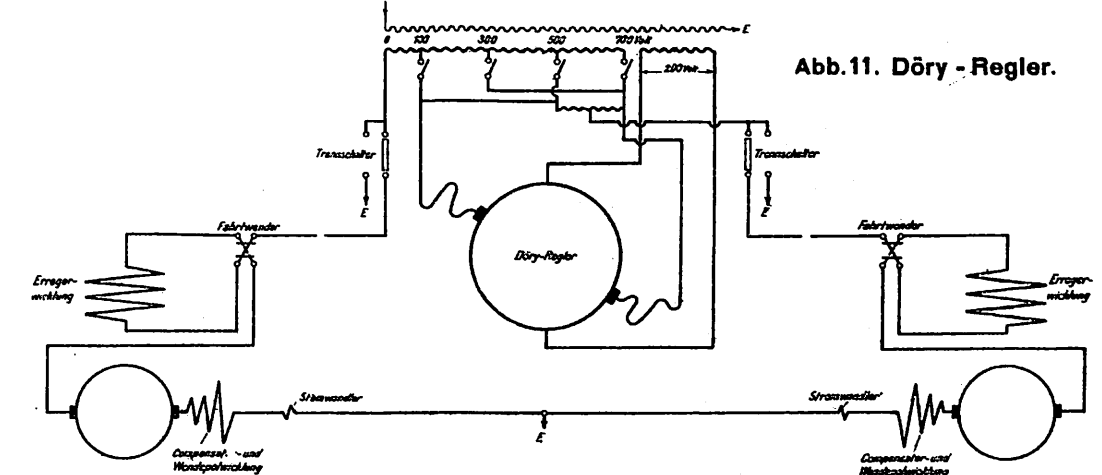


Abb. 12. Schaltschema für die Heizung.

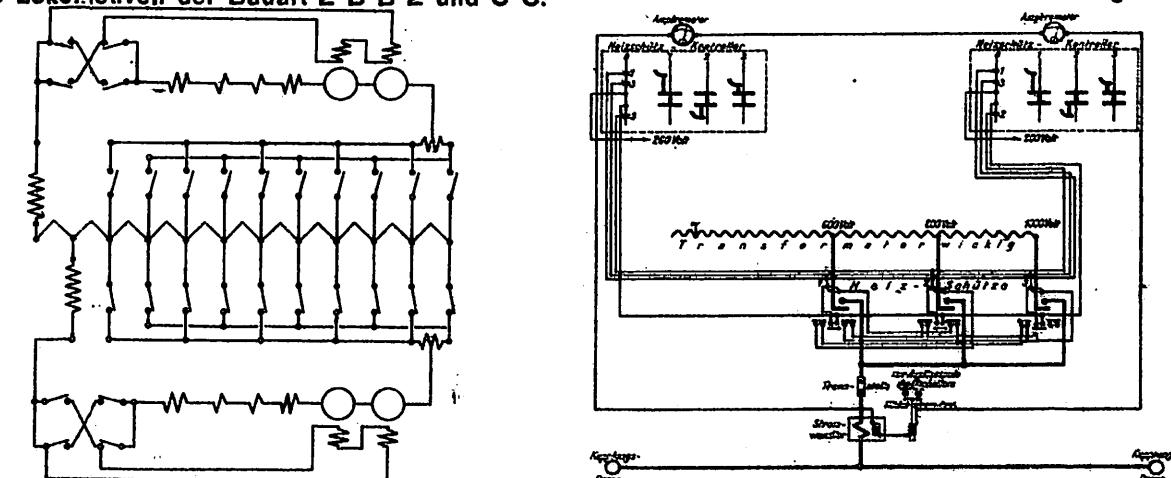


Abb. 4. Abhängigkeit des Umstellungswertes „X“ vom Strompreis für verschiedene Höhe des Zinsfußes und der Unterhaltungskosten der elektrischen Lokomotiven.
Betriebslänge : 174,4 km.

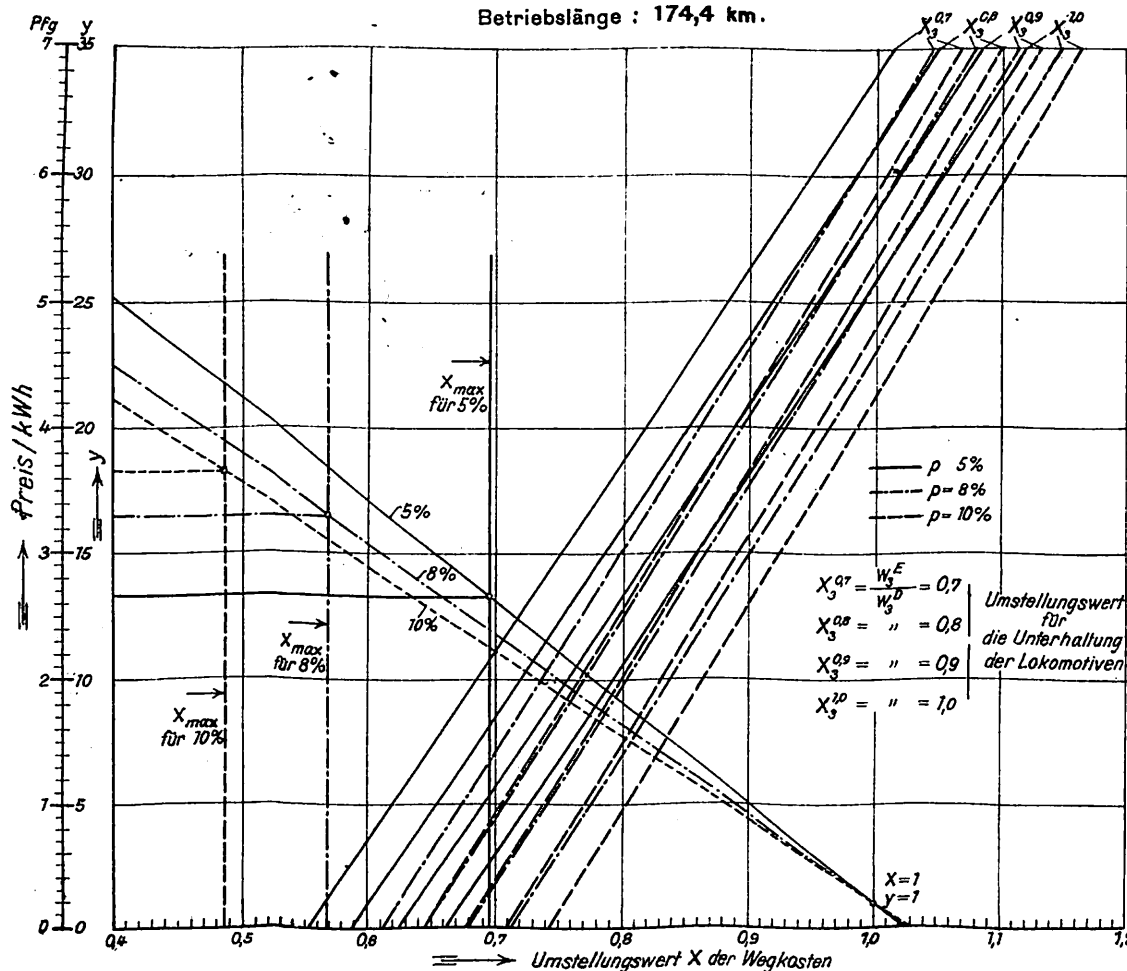


Abb. 8. Einfach- und Doppelglockenisolatoren.

Abb. 10. Geleistete Personenfahrten und Zugkilometer im Stadt- Ring- und Vorortverkehr.

Geleistete Fahrten in Millionen

Fahrten auf alle Karten

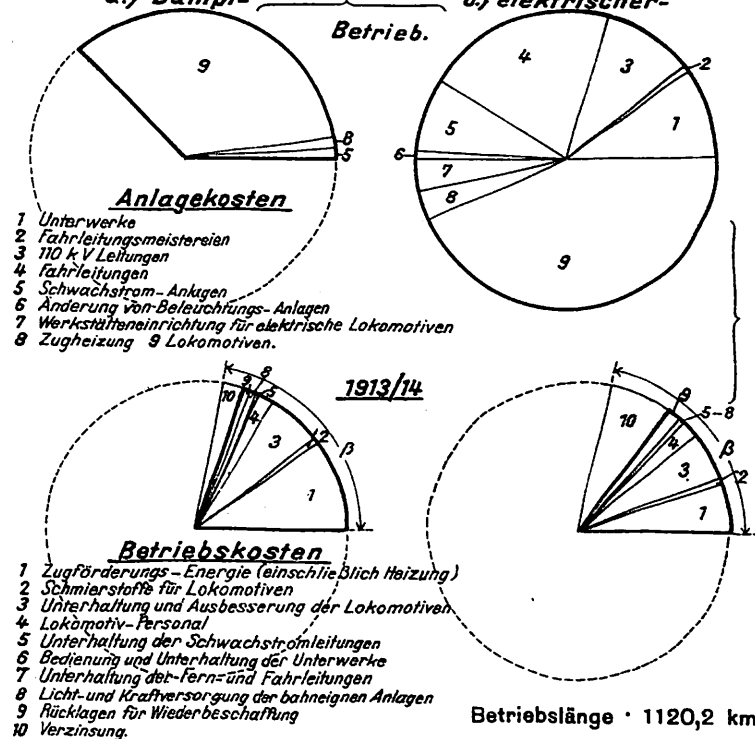
Monat	Jahr	Fahrten (Millionen)
Januar	1921	28,2
Februar	1921	25,5
März	1921	26,5
April	1921	23,2
Mai	1921	23,5
Juni	1921	23,5
Juli	1921	23,8
August	1921	23,2
September	1921	23,0
Oktober	1921	23,8
November	1921	22,2
Dezember	1921	22,9
Januar	1922	23,1
Februar	1922	44,4
März	1922	37,9
April	1922	41,4
Mai	1922	40,2
Juni	1922	40,0
Juli	1922	43,5
August	1922	55,7
September	1922	55,9
Oktober	1922	50,0
November	1922	53,6
Dezember	1922	54,9
Januar	1923	55,6
Februar	1923	55,6
März	1923	53,2
April	1923	52,6
Mai	1923	57,7
Juni	1923	50,9
Juli	1923	53,1
August	1923	53,5
September	1923	53,5
Oktober	1923	58,2
November	1923	58,2
Dezember	1923	55,5
Januar	1924	63,1
Februar	1924	35,7
März	1924	30,2
April	1924	40,5
Mai	1924	43,0

Zugkilometer

Monat	Jahr	Zugkilometer (Millionen)
Januar	1921	1,8
Februar	1921	1,4
März	1921	1,6
April	1921	1,6
Mai	1921	1,8
Juni	1921	1,7
Juli	1921	1,8
August	1921	1,9
September	1921	1,6
Oktober	1921	1,7
November	1921	1,6
Dezember	1921	1,6
Januar	1922	1,5
Februar	1922	0,9
März	1922	1,5
April	1922	1,5
Mai	1922	1,4
Juni	1922	1,6
Juli	1922	1,7
August	1922	1,7
September	1922	1,6
Oktober	1922	1,6
November	1922	1,6
Dezember	1922	1,6
Januar	1923	1,6
Februar	1923	1,6
März	1923	1,6
April	1923	1,7
Mai	1923	1,7
Juni	1923	1,7
Juli	1923	1,7
August	1923	1,7
September	1923	1,7
Oktober	1923	1,7
November	1923	1,7
Dezember	1923	1,8
Januar	1924	1,8
Februar	1924	1,6
März	1924	1,4

Abb. 2. Bildlicher Vergleich der Anlage- und Betriebskosten.

a.) Dampf- b.) elektrischer-



**Abb. 7. Fahrleitungs-
Gleitstücke an der
Hallenschürze des
Hauptbahnhofs Leipzig.**

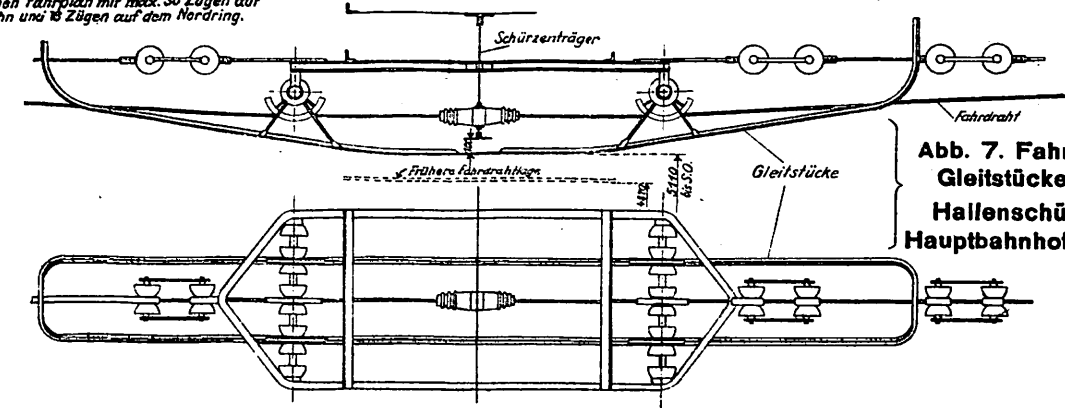
[illegible]

Abb. 6. Kraftwerk Muldenstein.
Grundriß des Kesselhauses.

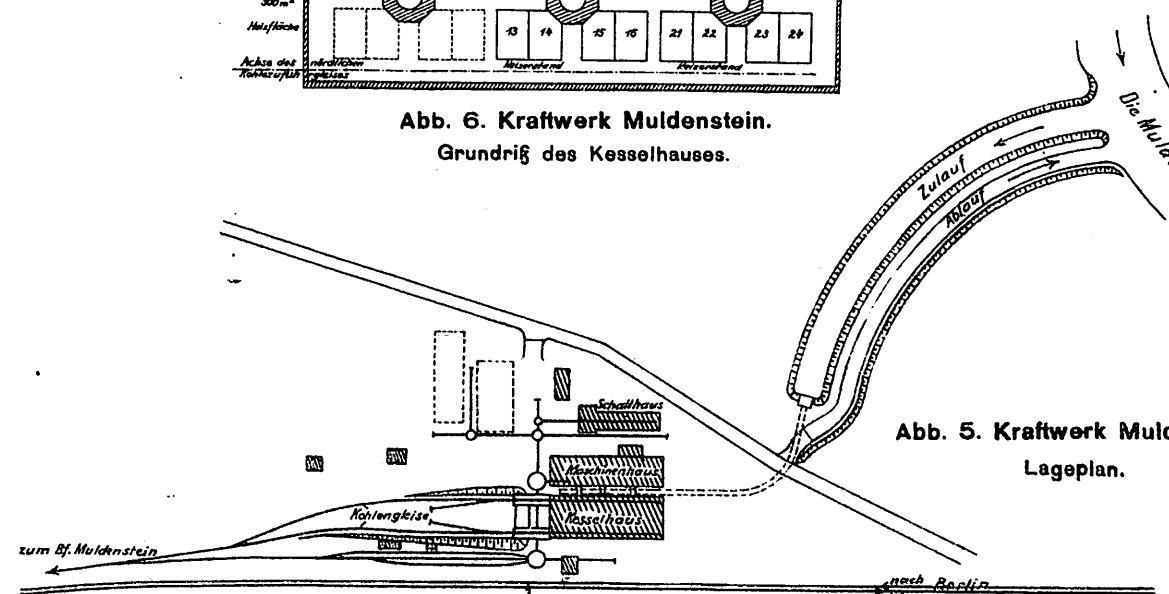


Abb. 5. Kraftwerk Muldenstein.
Lageplan.

Abb. 1.

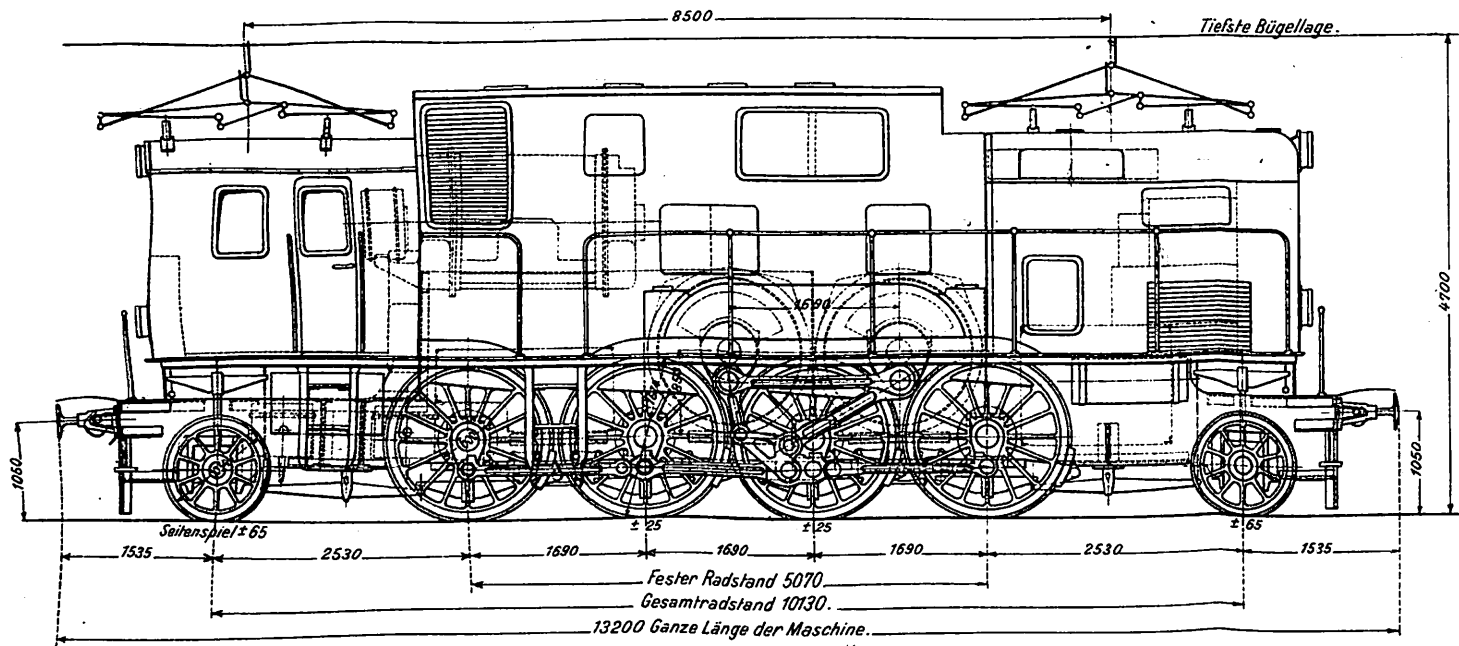


Abb. 3.

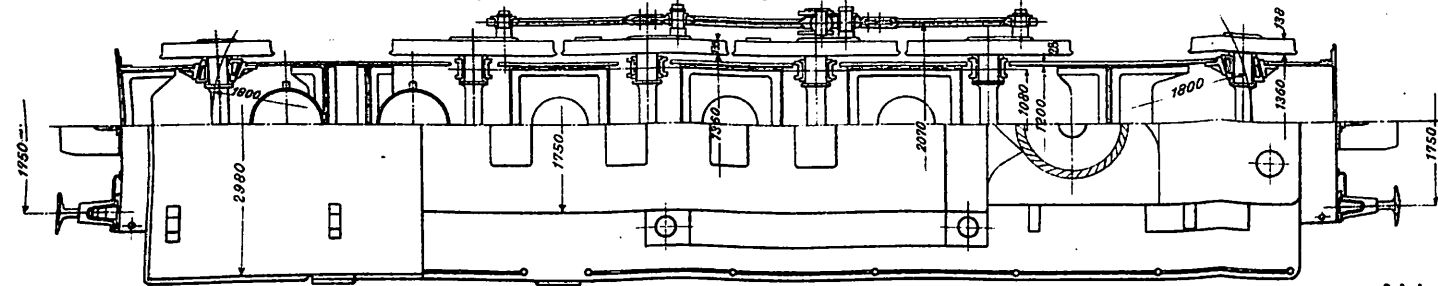


Abb. 4.

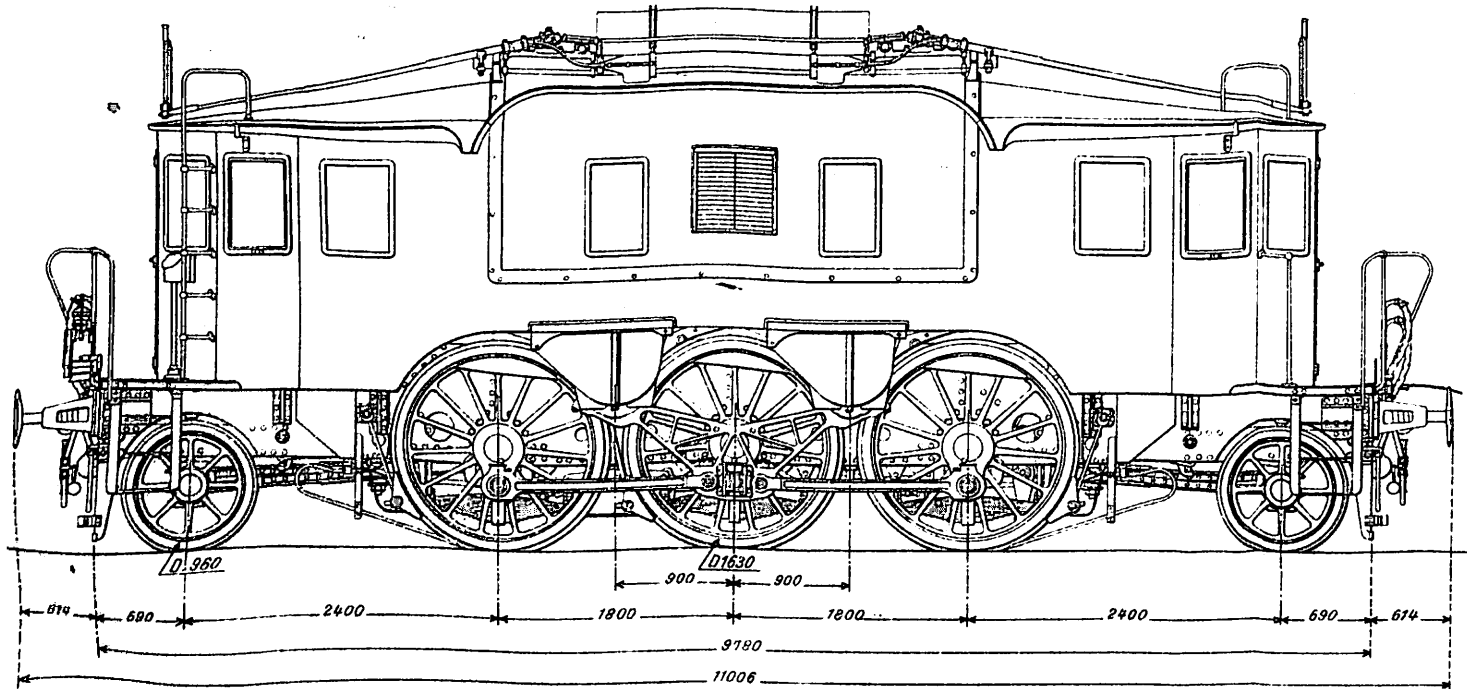


Abb. 2.

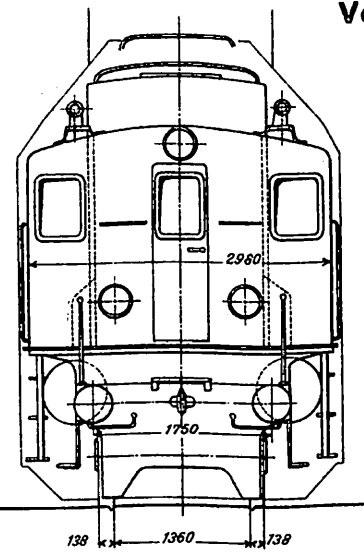


Abb. 1 bis 3. Phasenumformerlokomotive der österreichischen Bundesbahnen.

Maßstab 1:75.

Abb. 4 und 5. Schnellzuglokomotive Type E 330 der italienischen Staatsbahn.

Maßstab 1:60.

Abb. 5.

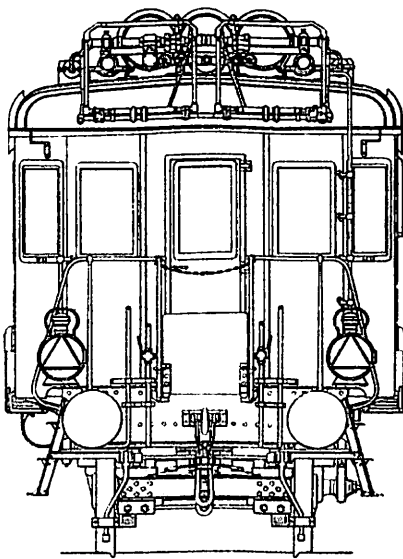


Abb. 6 bis 9. Zum Aufsatz: Die Entwicklung des elektrischen Vollbahnbetriebs in Mitteldeutschland.

Abb. 8. Schaltbild eines Unterwerks.

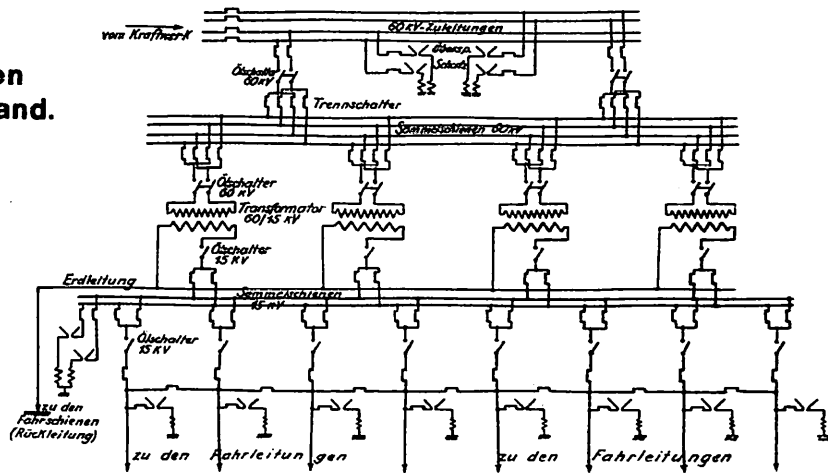


Abb. 9. Steuerungsschaltbild der 1 C 1 Schnellzuglokomotive.

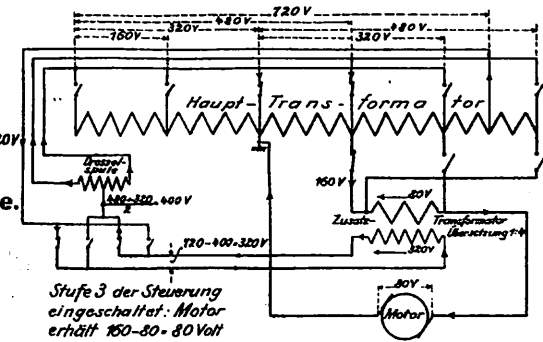


Abb. 7. Schaltbild des Kraftwerks Muldenstein.

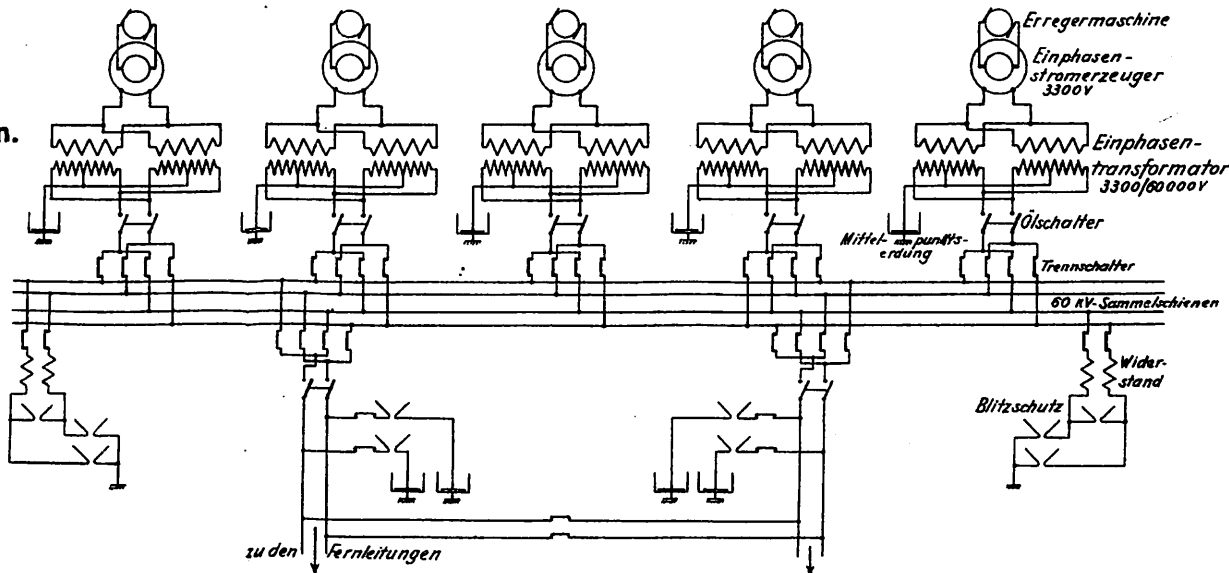


Abb. 6. Belastungsbild des Kraftwerks Muldenstein.

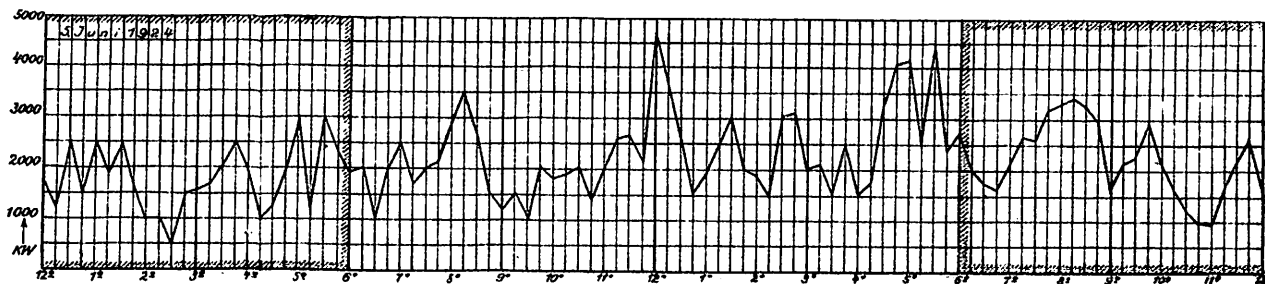


Abb. 1 bis 3. Darstellung der Einheitsfahrleitung der Deutschen Reichsbahn.

Abb. 1. Nachspannstrecke von 1500 m Länge bei + 10° C ohne Streckentrennung.

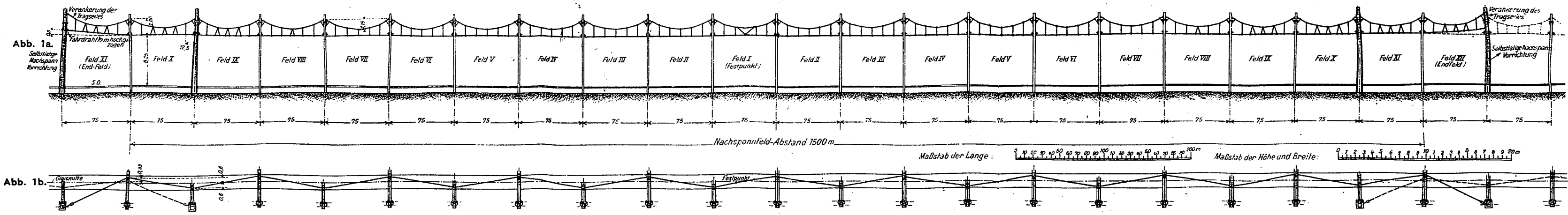


Abb. 2. Kettenwerk im Endfeld bei +10°, +40° und -20° (Feld XI).

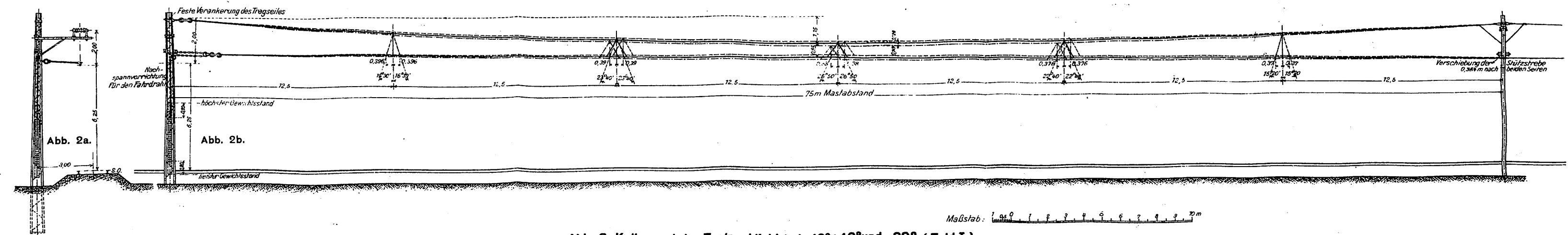


Abb. 3. Kettenwerk im Festpunktfeld bei +10°, +40° und -20° (Feld I).

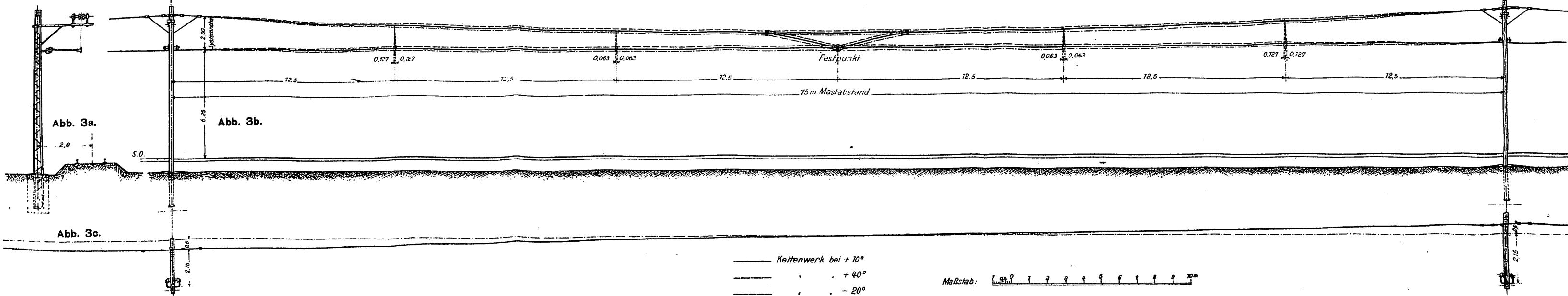


Abb.1 bis 3. Schaulinien zur Bestimmung des Mastabstandes mit Rücksicht auf den Windabtrieb.

Abb. 3.

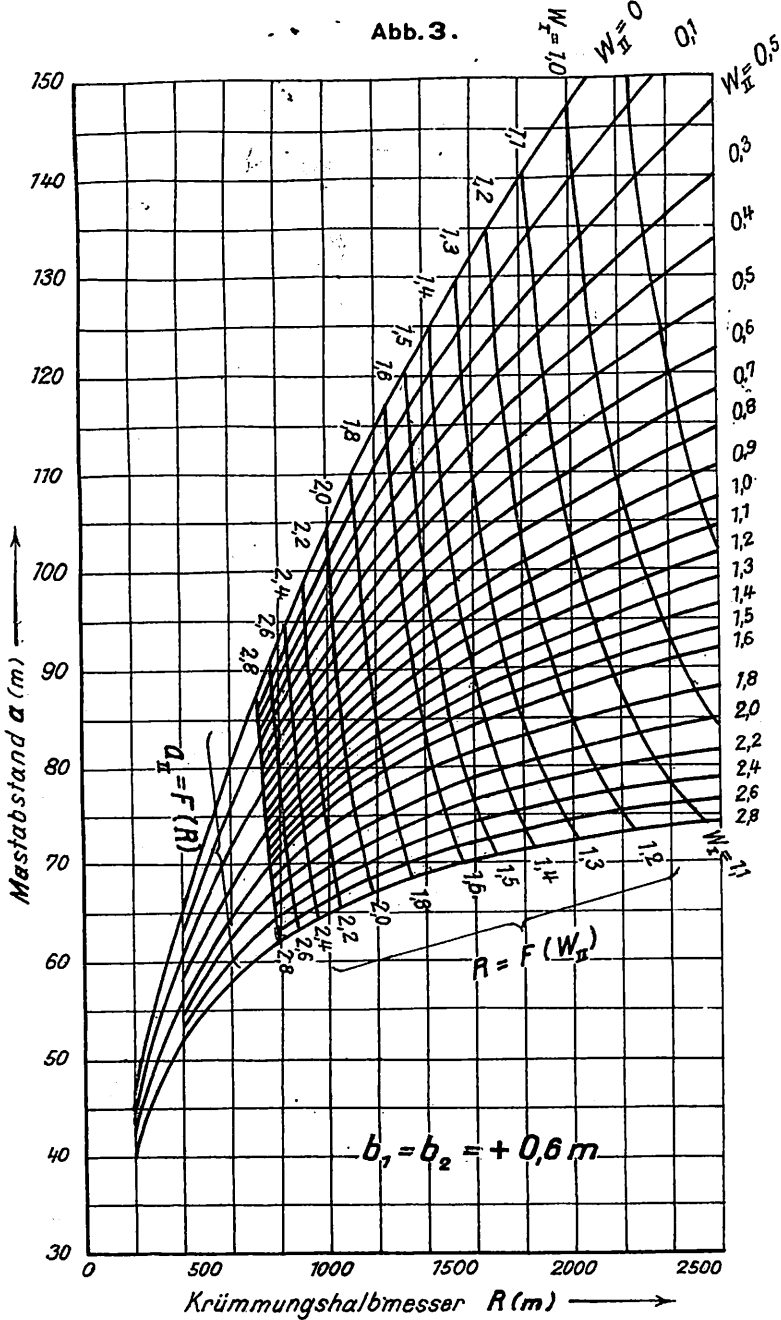


Abb. 2.

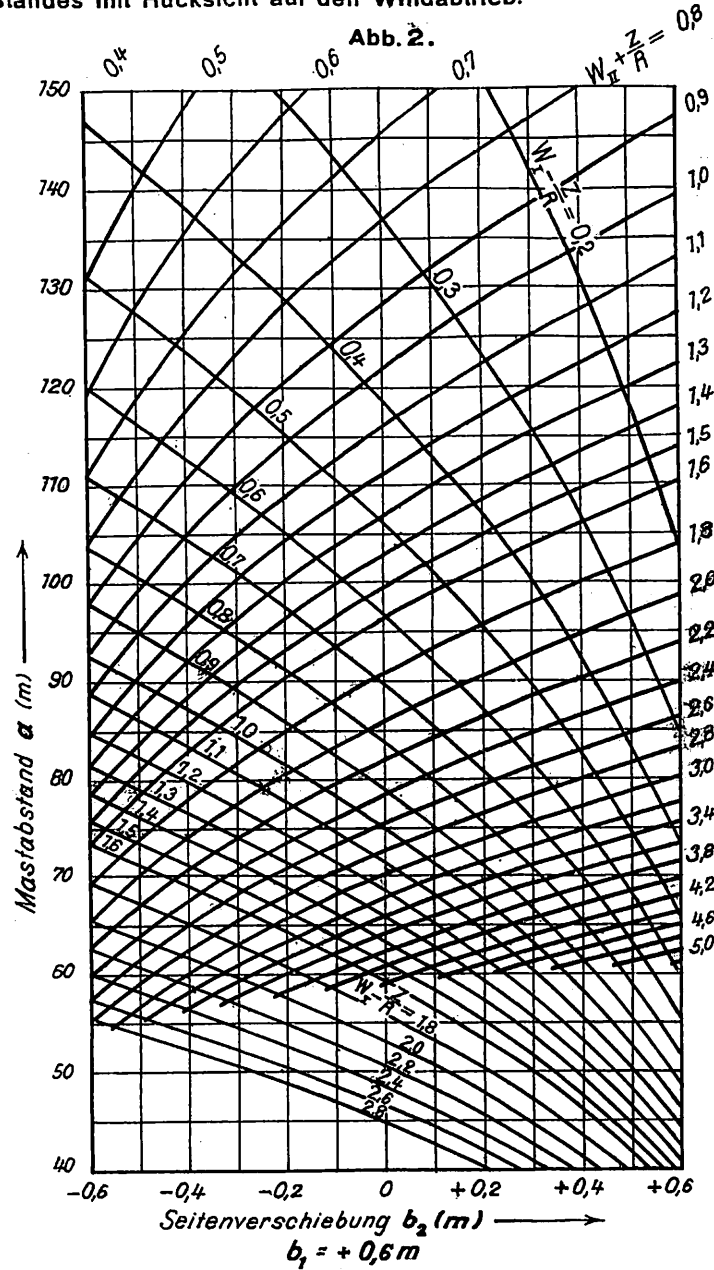


Abb. 1. Ältere Fahrleitungs-Anordnungen für Hauptbahnen.

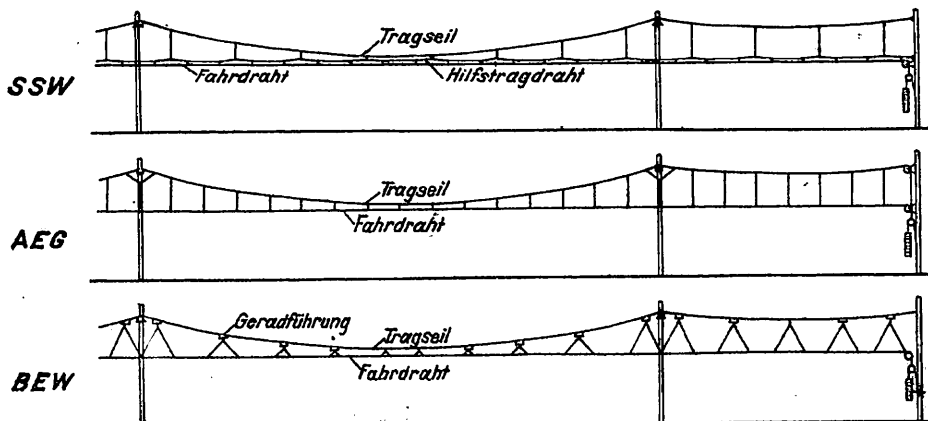
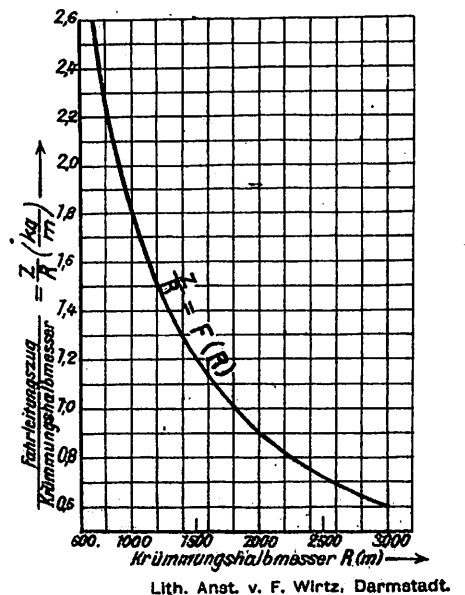


Abb. 4.



Zum Aufsatz: Grundlagen und Berechnungen zur Einheitsfahrleitung für die elektrischen Zugförderungsanlagen der Deutschen Reichsbahn.

Abb. 1. Längsschnitt.

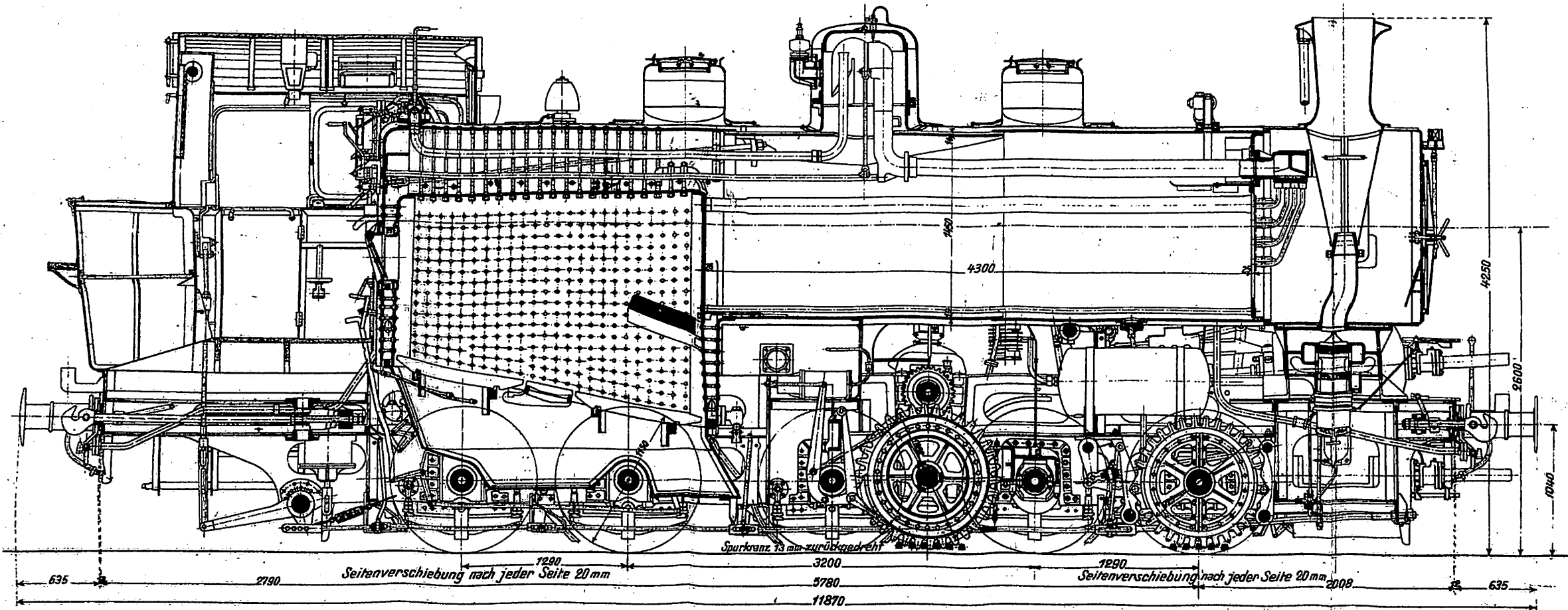


Abb. 2. Querschnitte.

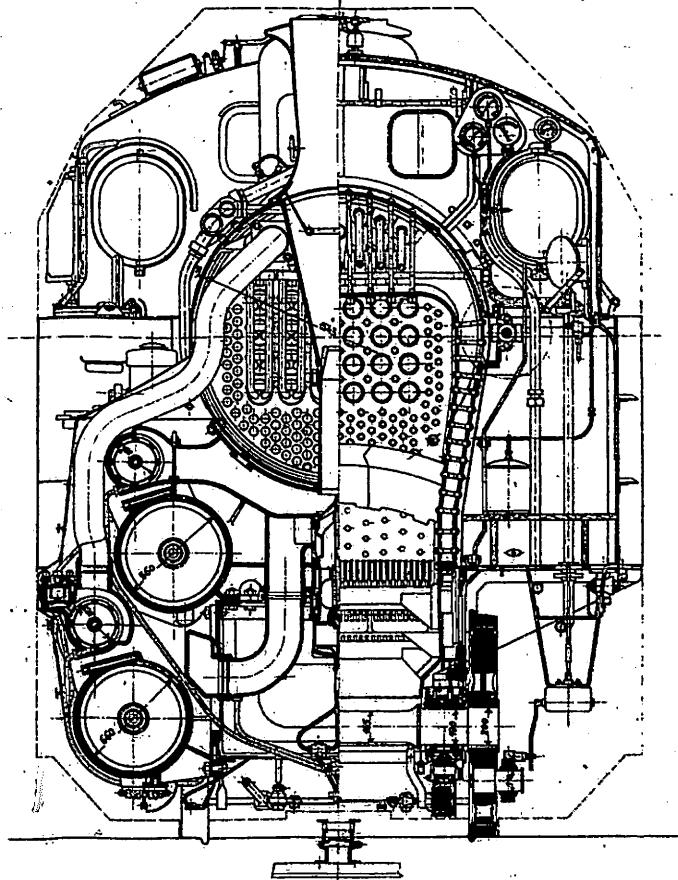


Abb. 3. Grundriß.

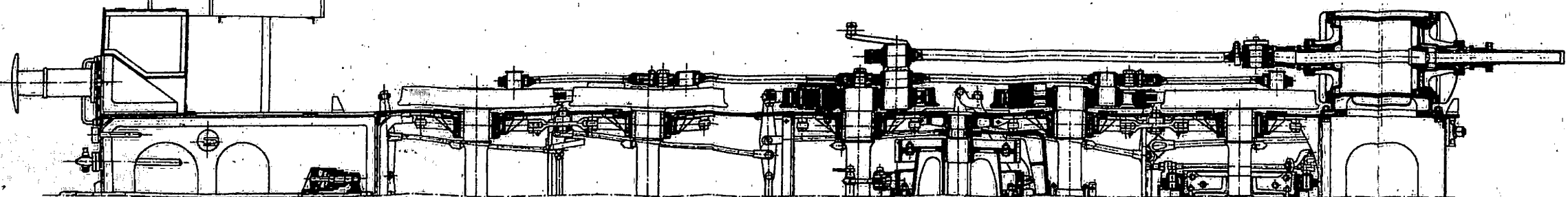


Abb. 4. Waschlücke.

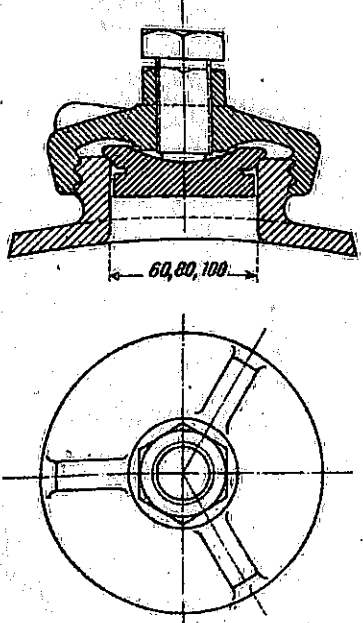


Abb. 5. Ablassventil Bauart Oberreuter.

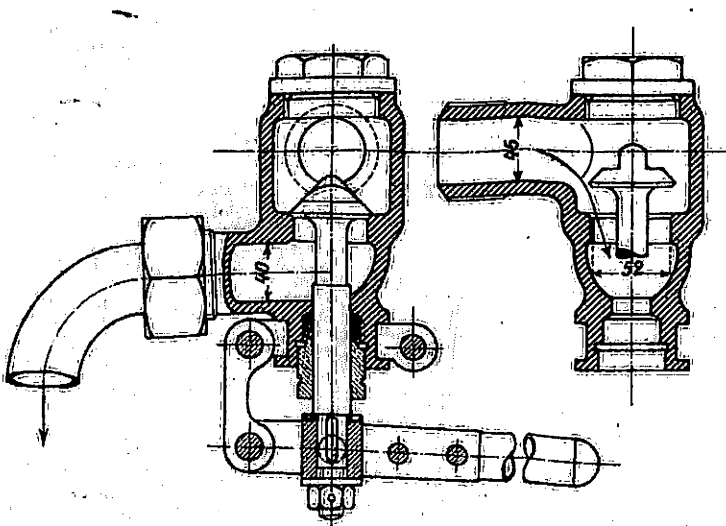


Abb. 6. Ventilanordnung für die Gegendruckbremse.

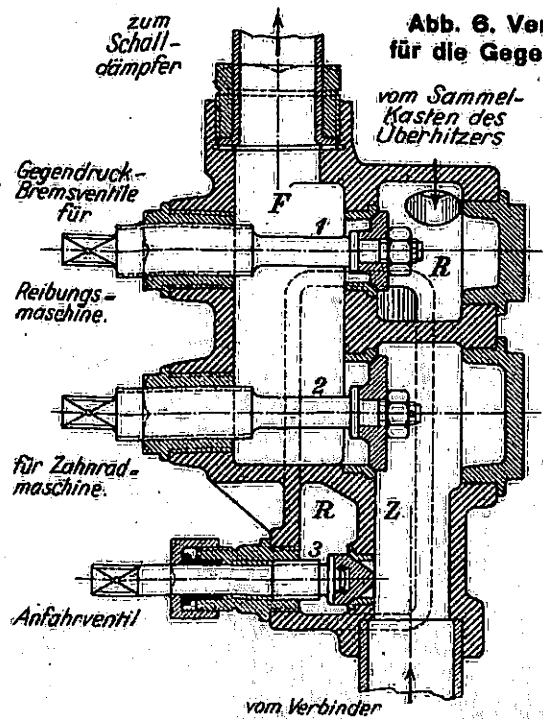
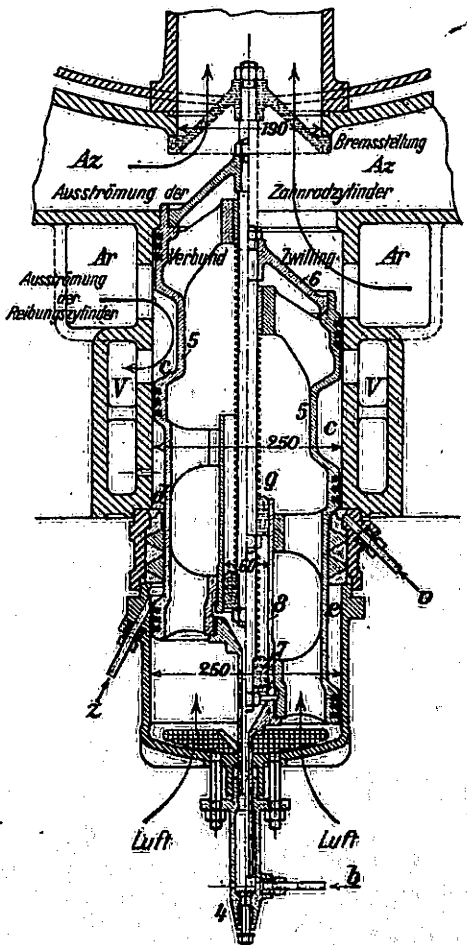


Abb. 7. Wechselschieber für die Gegendruckbremse.



Heißdampf-Vierzylinder-Verbund-
Zahnradlokomotive E+1 Z
Bauart Württemberg.

Heißdampf- Vierzylinder- Verbund- Zahnradlokomotive E+1 Z Bauart Württemberg.

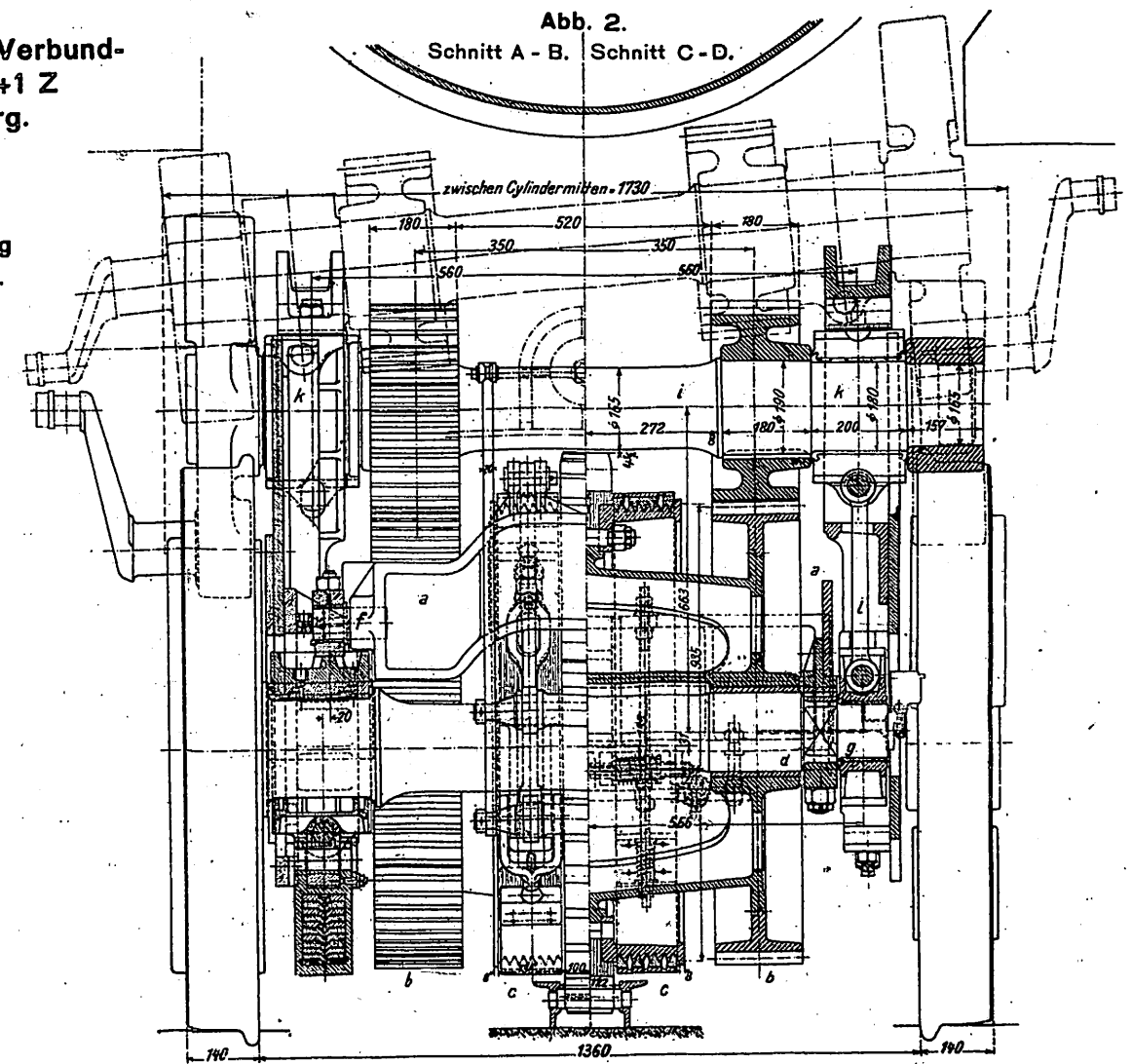
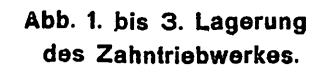
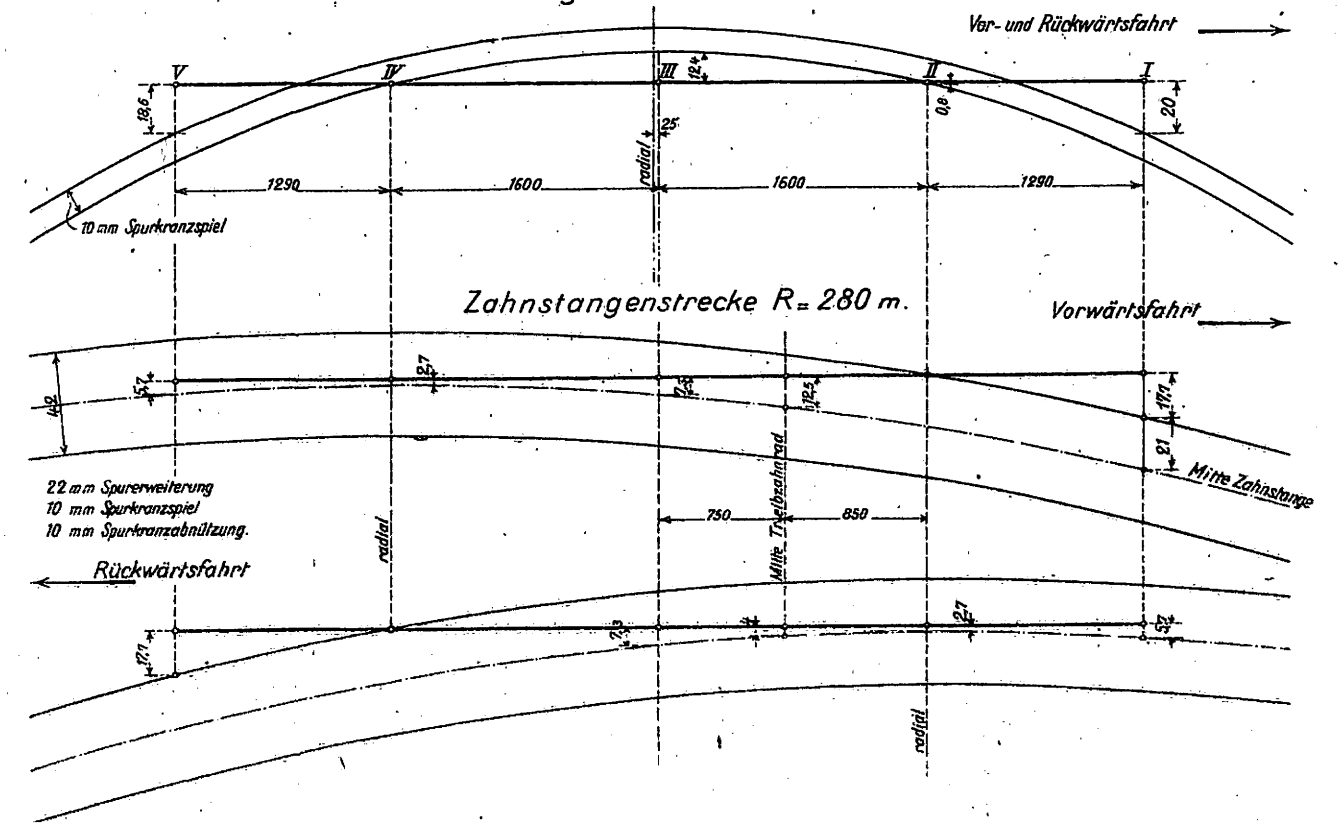


Abb. 2.
Schnitt A - B. | Schnitt C - D.

Abb. 4. Einstellung in Krümmungen.

Reibungsstrecke $R = 100 \text{ m}$.



Vorortwagen, Bauart der ehem. Württembergischen Staatseisenbahnen.

Abb. 2 bis 5. Längsansicht, Stirnansicht, Grundriß und Querschnitt eines Doppelwagens der Holzklasse.

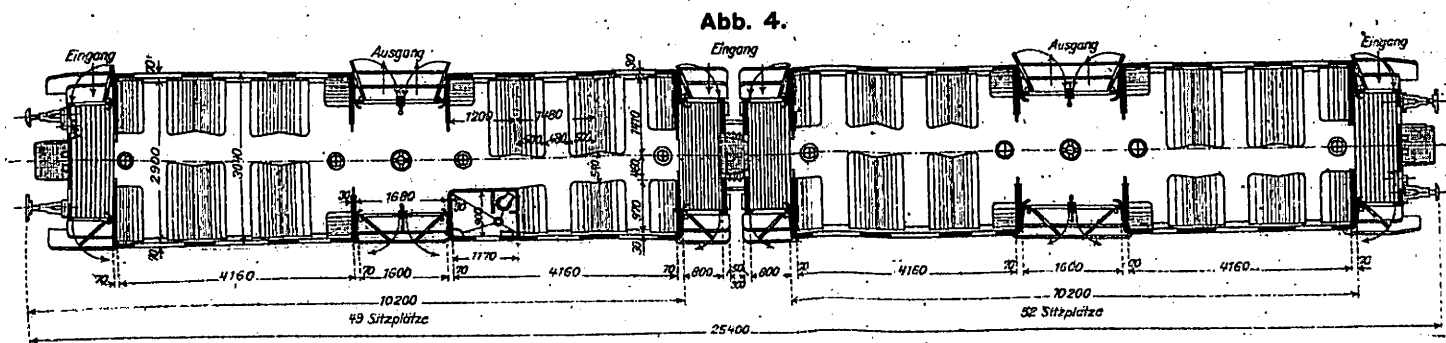
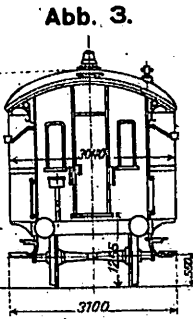
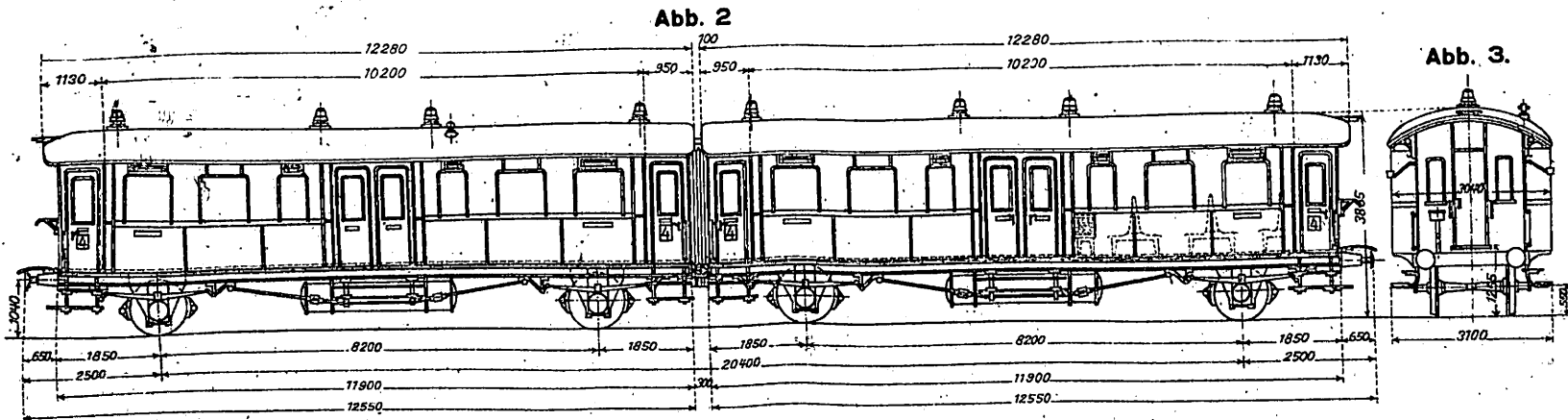


Abb. 6. Grundriß eines Wagens II. Klasse.

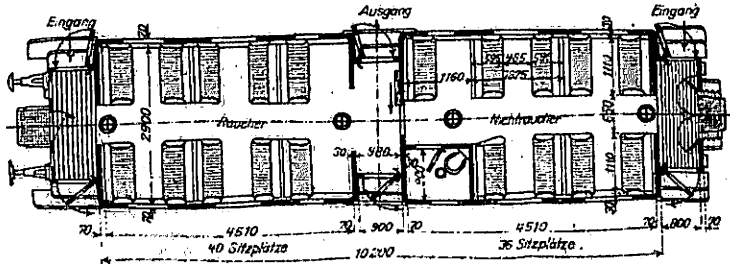


Abb. 1. Grundriß eines Württ. Di-Wagens der bisherigen Bauart.

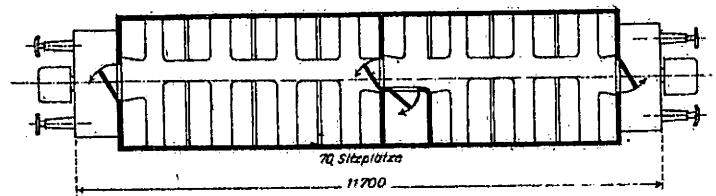


Abb. 7. Federnaufhängung.

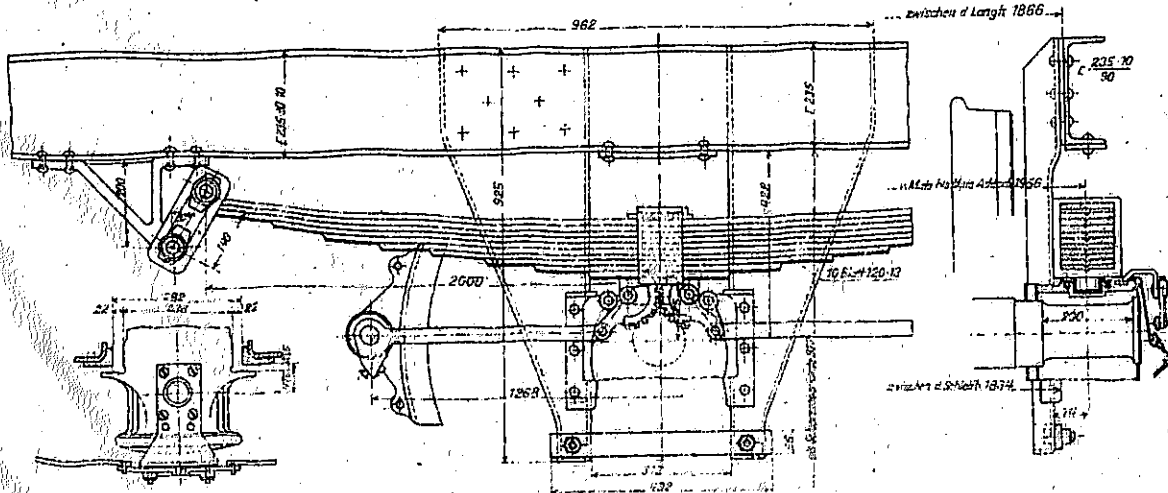
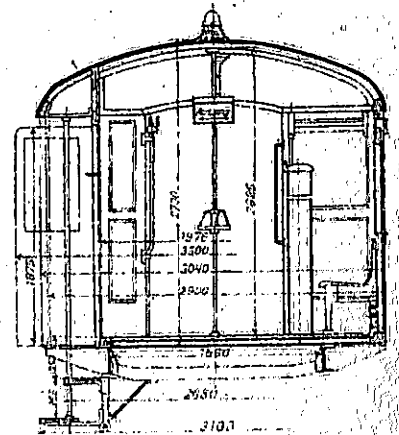
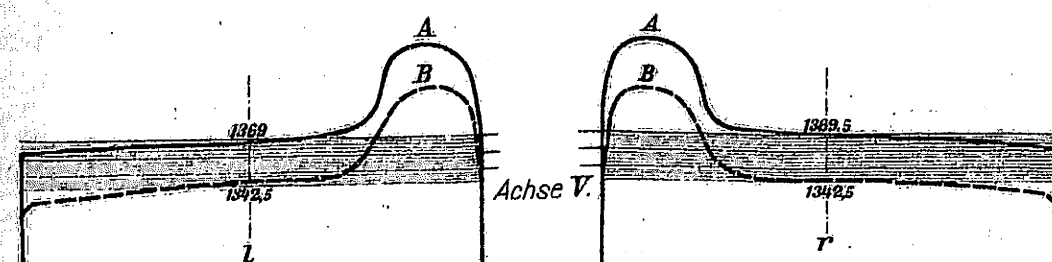
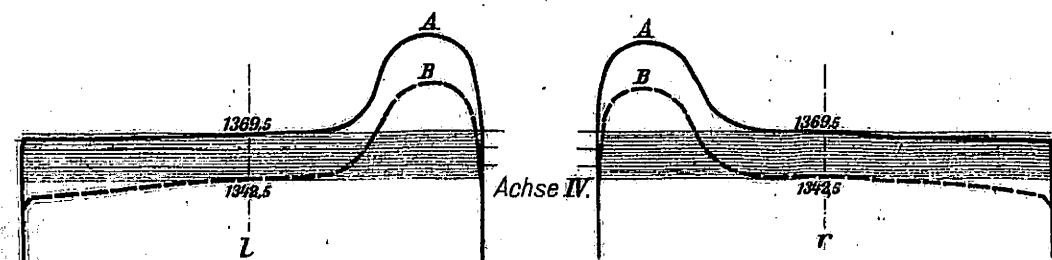
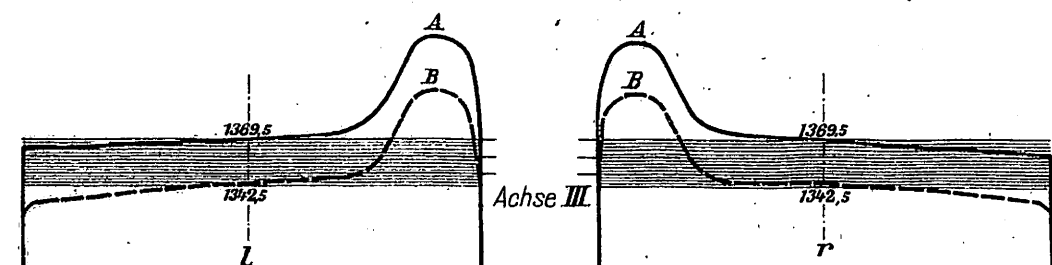
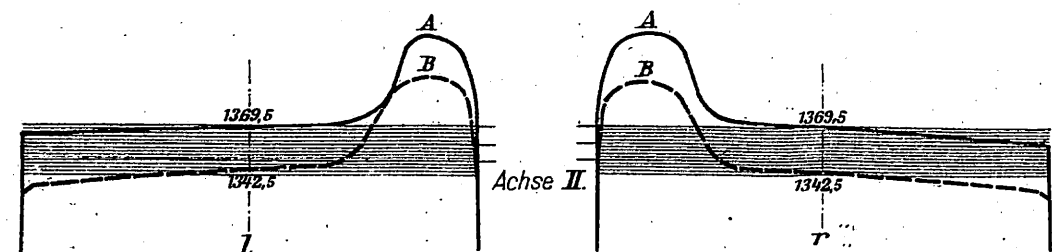
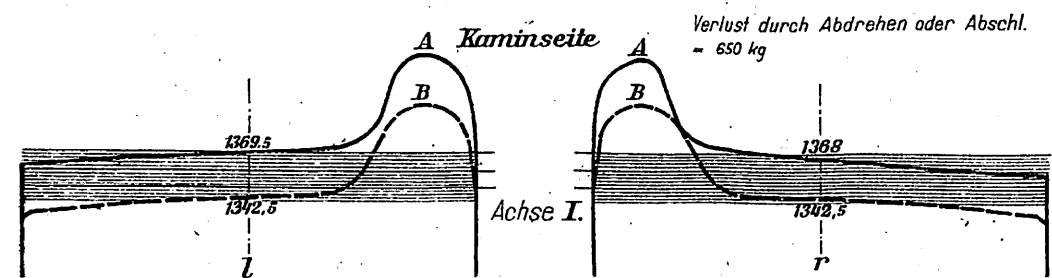


Abb. 5.



1. Fall: Abdrehen ohne Aufschweißen.

*Führerhausseite*

A - Querschnitt des abgenutzten Radreifens. B - Querschnitt nach dem Abdrehen. Maßgebend für den erreichbaren Durchmesser im Laufkreis nach dem Abdrehen (1342,5 mm) ist Radreifen Ir.

Aufschweißen von Radspurkränzen.

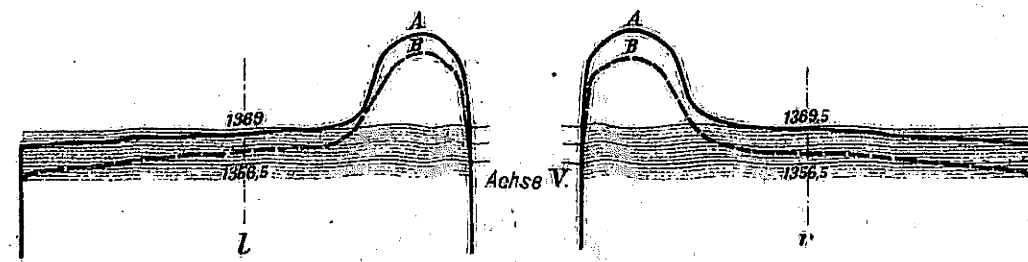
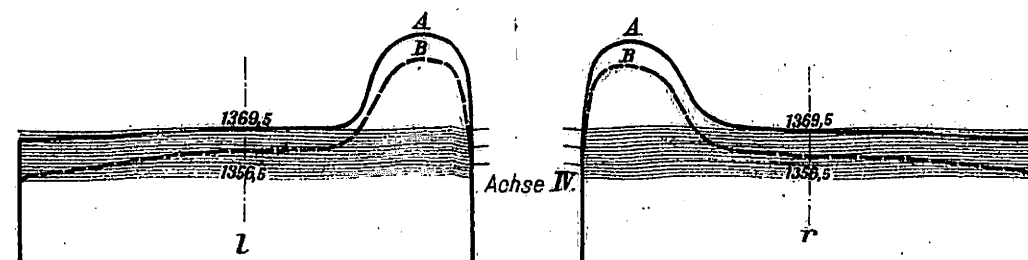
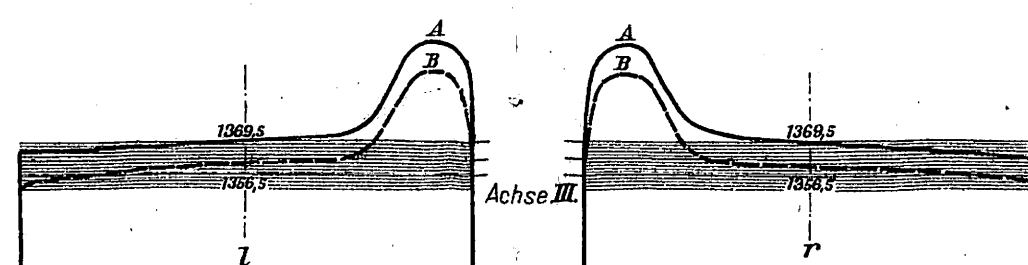
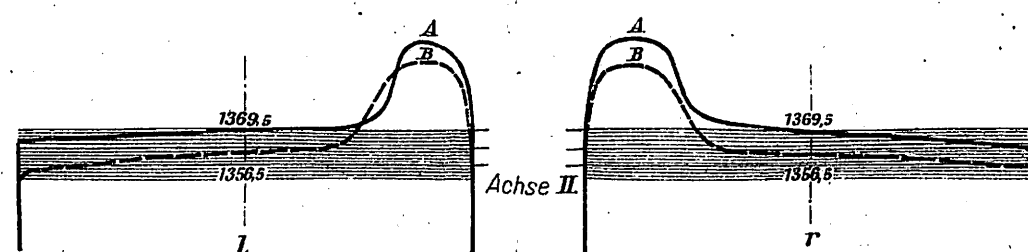
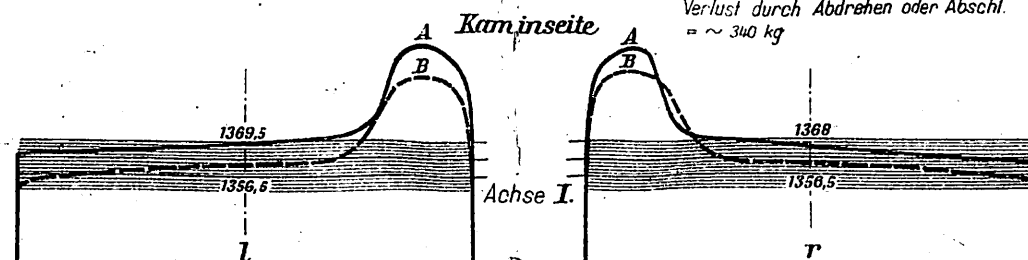
2. Fall: Aufschweißen der Räder I r und II l.

Aufgeschweißter Werkstoff

= ~ 3 kg

Verlust durch Abdrehen oder Abschl.

= ~ 340 kg

*Führerhausseite*

A - Querschnitt des abgenutzten Radreifens. B - Querschnitt nach dem Abdrehen. Maßgebend für den erreichbaren Durchmesser im Laufkreis nach dem Abdrehen (1356,5 mm) sind Radreifen Ir und II.

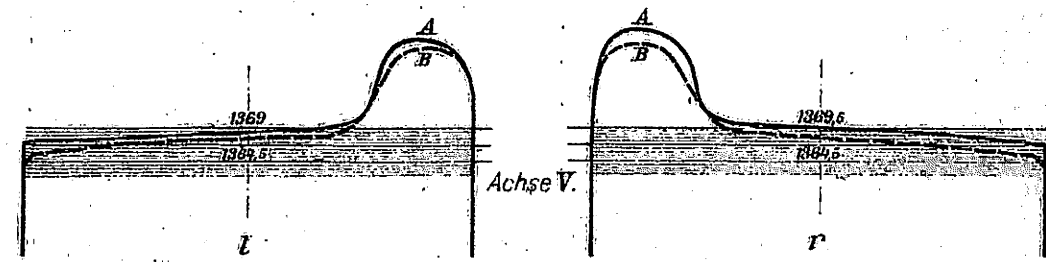
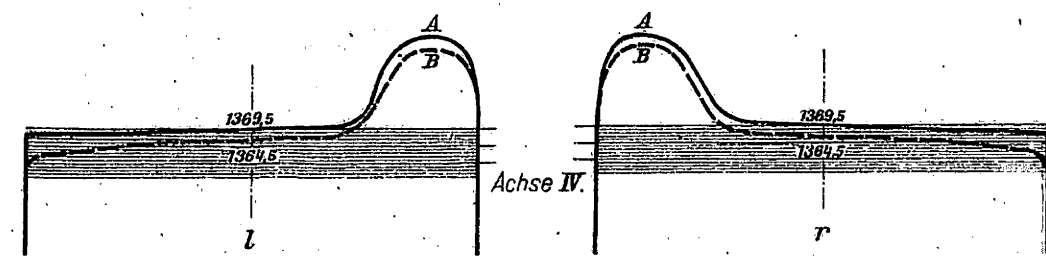
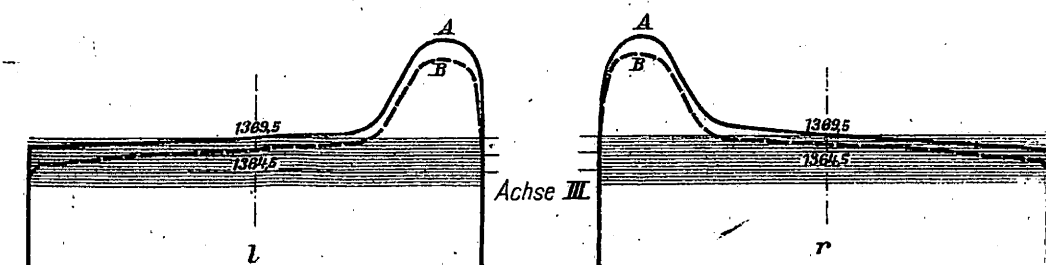
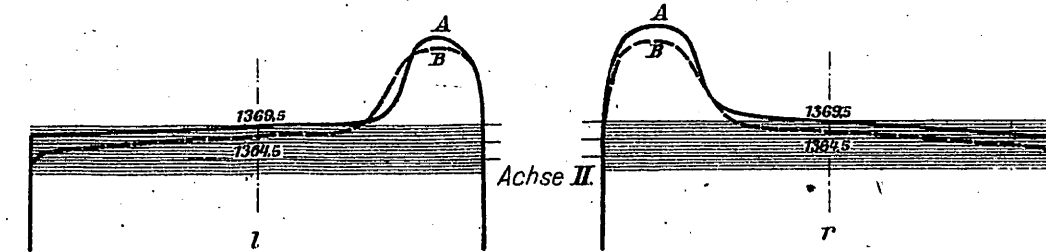
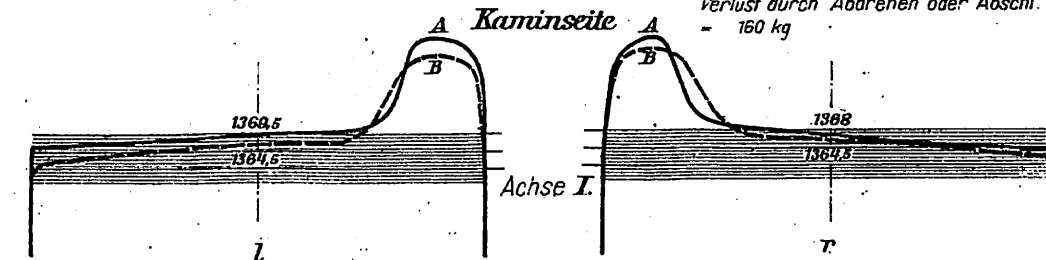
3. Fall: Aufschweißen der Räder I r, II l und III l.

Aufgeschweißter Werkstoff

= ~ 8 kg

Verlust durch Abdrehen oder Abschl.

= 160 kg

*Führerhausseite*

A - Querschnitt des abgenutzten Radreifens. B - Querschnitt nach dem Abdrehen. Maßgebend für den erreichbaren Durchmesser im Laufkreis nach dem Abdrehen (1364,5 mm) sind Radreifen Ir und II und III.