

Abb. 9. Kühlung der Motoren und des Transformators.

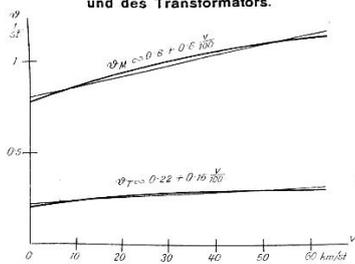


Abb. 12. Rechenbild für die Neigung der Weg-Übertemperaturlinie des Motors.

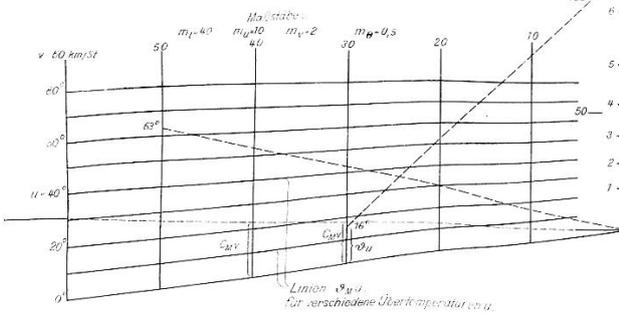


Abb. 13. Rechenbild für die Neigung der Weg-Übertemperaturlinie des Transformators.

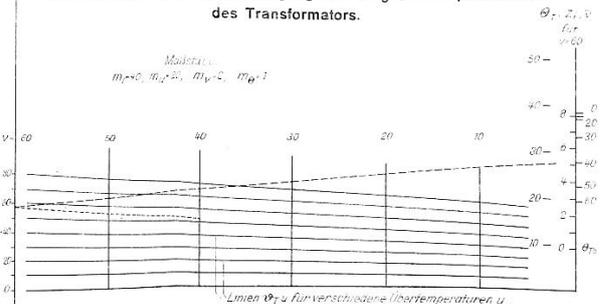


Abb. 14. Rechenbild für die Neigung der Weg-Arbeitsverbrauchslinie.

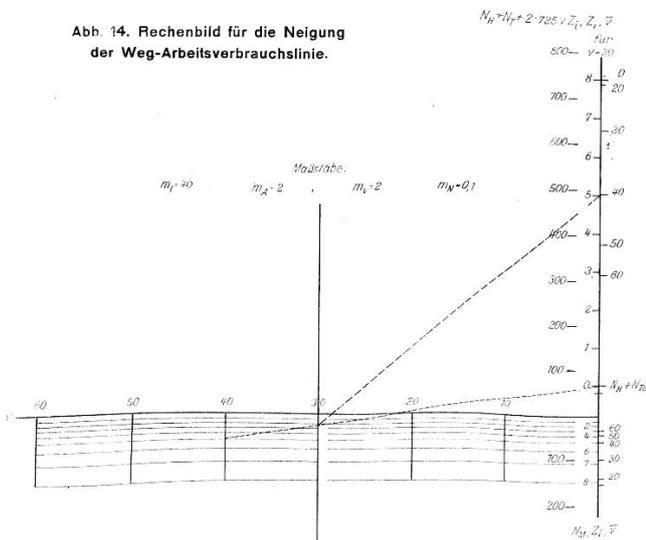


Abb. 10. Verlust und Wärmung der Motoren.

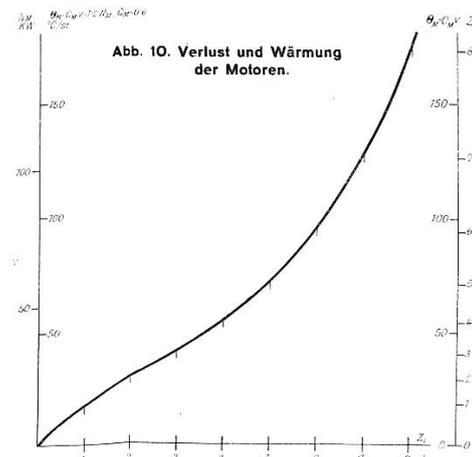
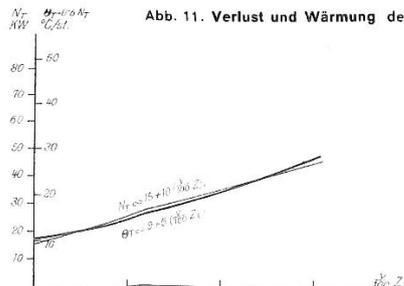


Abb. 11. Verlust und Wärmung des Transformators.



Grundrisse von Schlafwagen.

Abb. 1. Einheits-schlafwagen 1/2 Kl. der D. R. G.

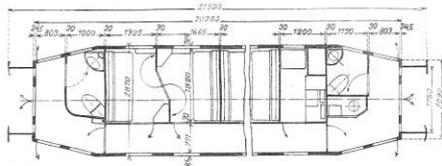


Abb. 2. Vorschlag der Waggon- und Maschinenbau- A. G. Görlitz.

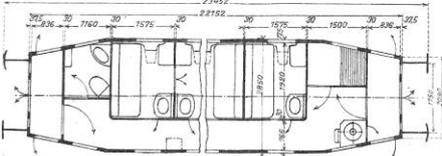


Abb. 3. Vorschlag der Eisenbahnwagenfabrik Van der Zypen und Charlier für Schlafwagen 1/2 Kl.

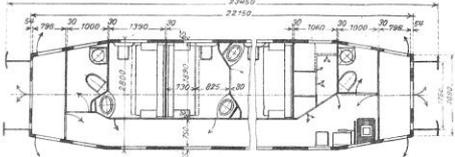


Abb. 1. Einheits-schlafwagen 3 Kl. der D. R. G.

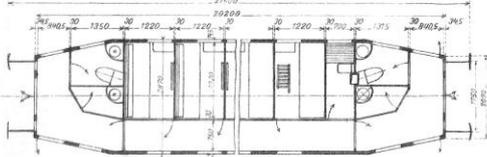
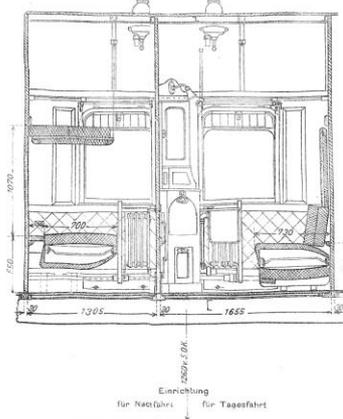
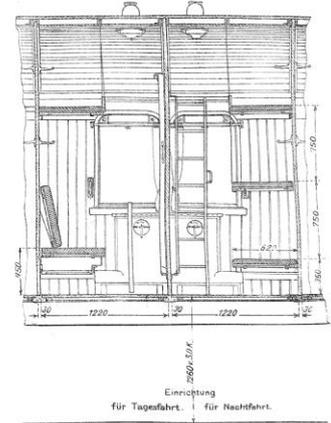


Abb. 5. Abteile d. Einheits-schlafwagens 1/2 Kl.



Einrichtung für Nachfahrt.

Abb. 6. Abteile des Einheits-schlafwagens 3. Kl.



Einrichtung für Tagesfahrt.

Abb. 7.

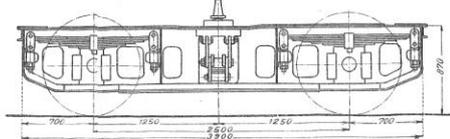


Abb. 8.

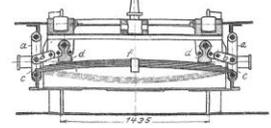


Abb. 9.

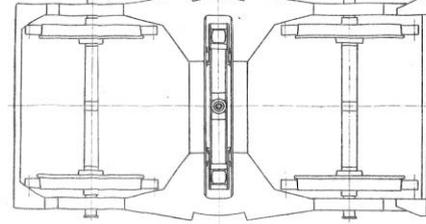


Abb. 10.

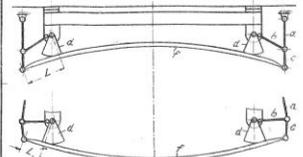


Abb. 7 bis 10. Drehgestell Bauart Kreißlig (Ürdingen).

Lith. Anst. v. F. Werr, Darmstadt.

C.W. Krauder's Verlag, München.

Abb. 1 bis 3. Schlafwagen 1/2 Kl. Bauart Wegmann, Cassel.

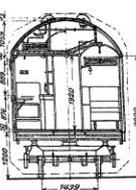
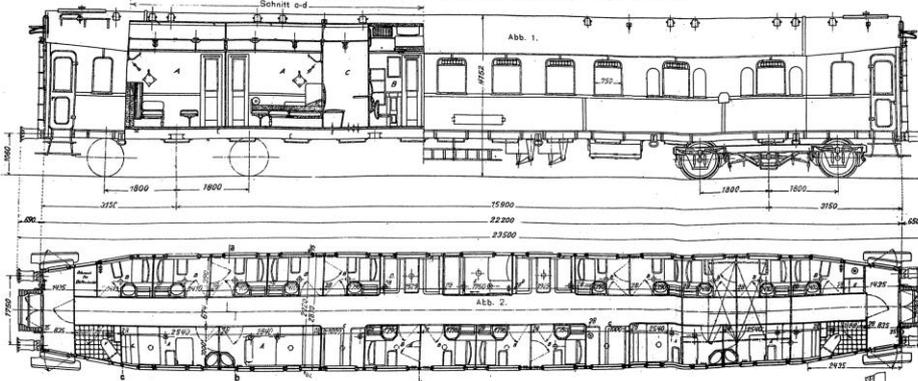


Abb. 3. Schnitt a-b  
• Lüftung  
• Licht  
Bemerkung:  
A. Abteil 1. Klasse  
B. Abteil 2. Klasse  
C. Übergang für 2 Personen  
D. Übergang für 4 Personen  
E. Durchgang  
F. Abteil  
G. Licht

Abb. 6. Schnitt G-H.

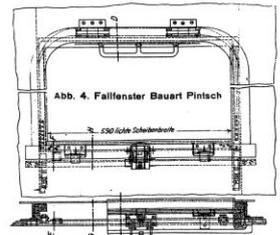
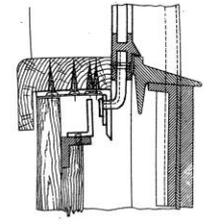


Abb. 4. Fallfenster Bauart Pintsch

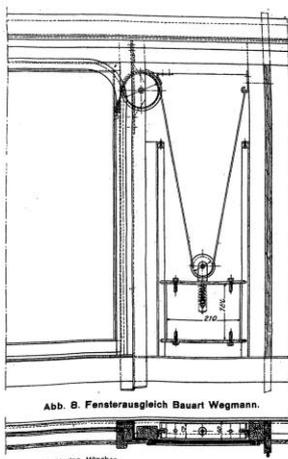


Abb. 8. Fensterausgleich Bauart Wegmann.

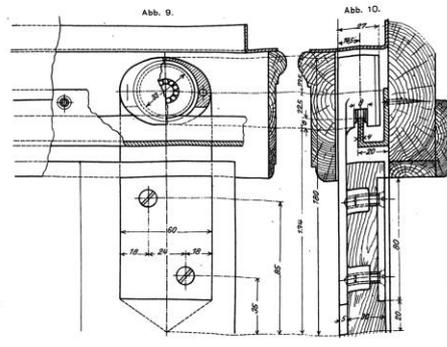


Abb. 9 und 10. Dowdall-Kugel-Rollenlauf. (D. R. R.)

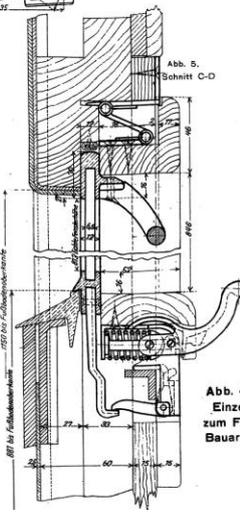


Abb. 5. Schnitt C-D

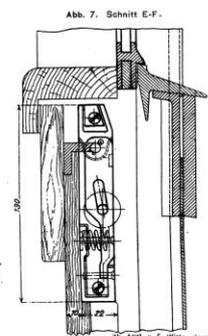
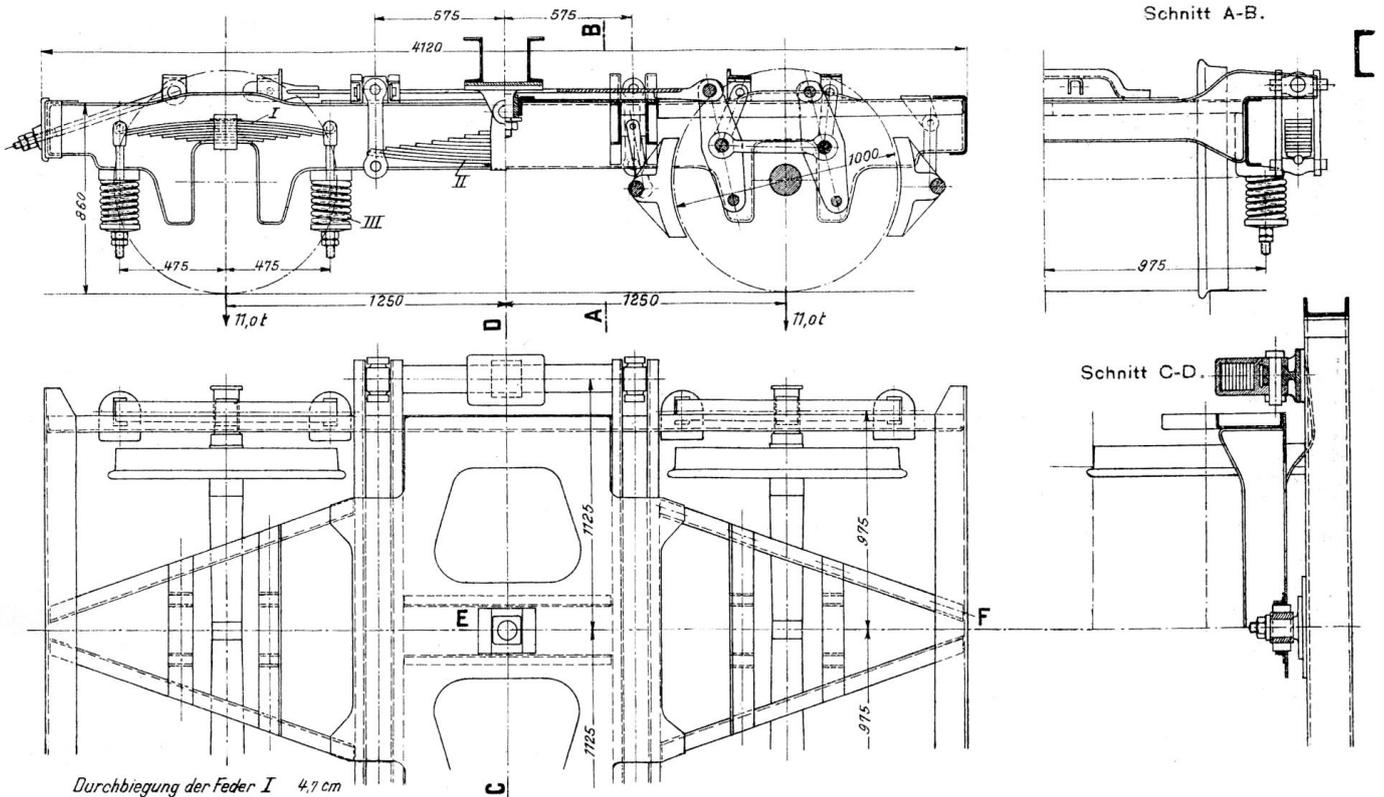


Abb. 4 bis 7. Einzelheiten zum Fallfenster Bauart Pintsch

C.W. Krauder's Verlag, München.

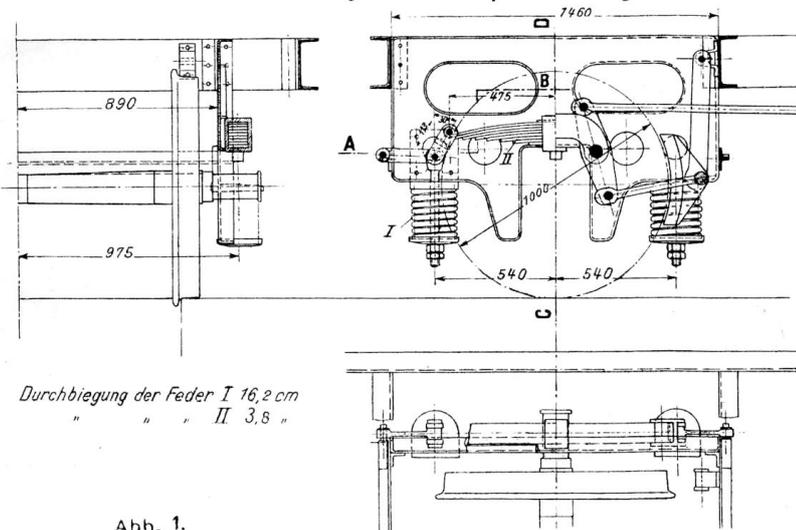
Lith. Anst. v. F. Werr, Darmstadt.

Abb. 3. Drehgestell für Schnellzugwagen.



Durchbiegung der Feder I 4,7 cm  
 " " " II 6,1 "  
 " " " III 10,0 "

Abb. 2 Federanordnung für Einheitspersonenwagen.



Durchbiegung der Feder I 16,2 cm  
 " " " II 3,8 "

Erläuterungen zu Abb. 1.

Kurve	Drehzahl der Wagenachse Umdr./sec.	Trägheitsmoment cm kg sec.	Bemerkungen:
A	4,37	143,7	Spurkränze einer Seite laufen dauernd an.
B	4,17	"	Spurkränze laufen frei
C	5,83	"	Saurkränze einer Seite laufen dauernd an
D	5,62	"	Spurkränze laufen frei
E	3,53	56,8	"
F	5,83	"	"

Abb. 1.

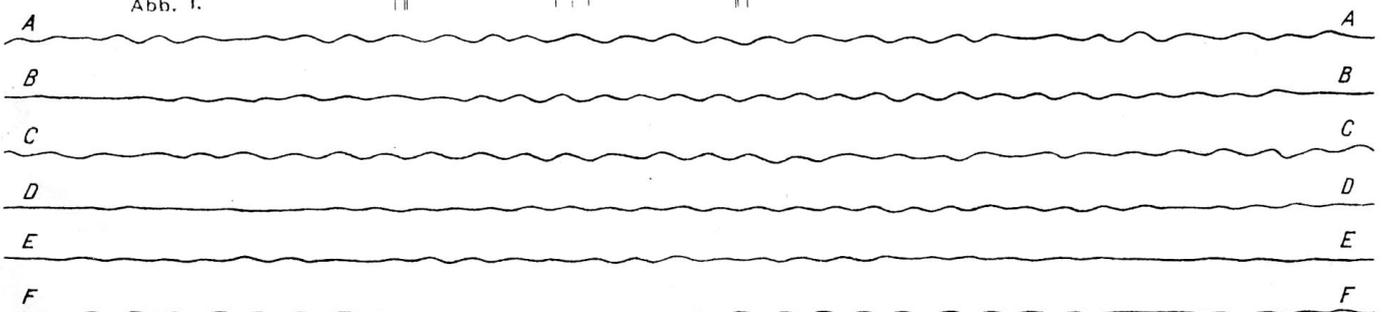




Abb. 1. Zum Aufsatz: Die neuen Lastenzüge der Deutschen Reichsbahn und die Verstärkung der Brücken.

Abb. 1a. Erster Teil der Elbebrücke bei Hämerden.

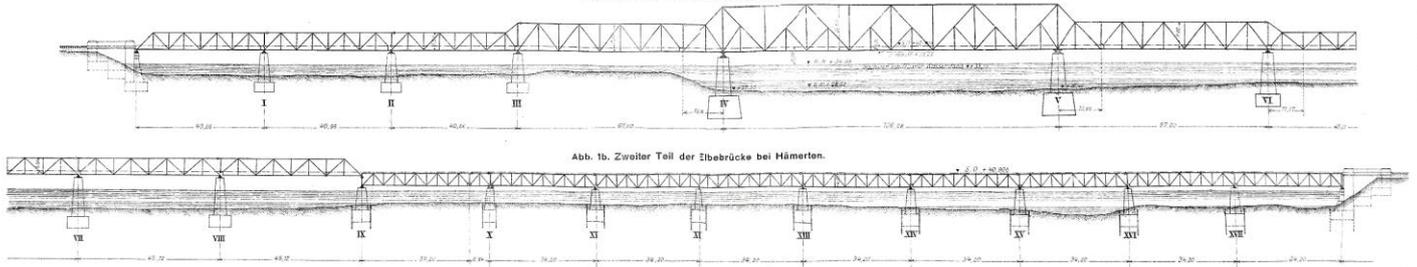


Abb. 2. Gesprengte Teilbrücke bei Szolnok mit Ausweichbrücke. Zustand Anfang März 1921.

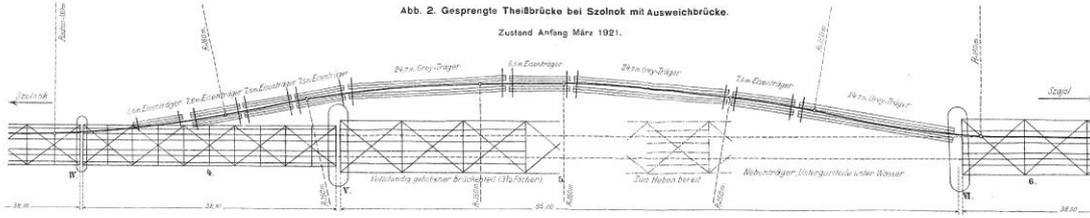


Abb. 4. Fahrbahnabschluß bei eisernen Überbauten.

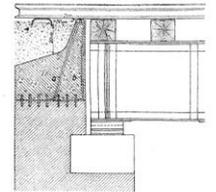


Abb. 3. Gesprengte Teilbrücke bei Szolnok.

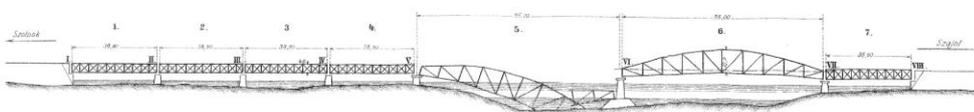


Abb. 2 und 3. Zum Aufsatz: Wiederherstellung der im Jahre 1919 gesprengten Eisenbahnbrücke bei Szolnok.

Abb. 4 bis 6. Zum Aufsatz: Die Brücken der Kolonialbahnen. C.W. Kreidlers Verlag, München.

Abb. 11 und 12. Zum Aufsatz: Die Brücken der Kolonialbahnen. Abb. 11. Belondurchlaß der Tanganjikabahn.

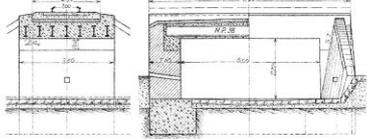


Abb. 12. Brücke über den Sanaga-Südarm bei Edea im Zuge der Kameruner Mittellandbahn. Vervollendet 1911.

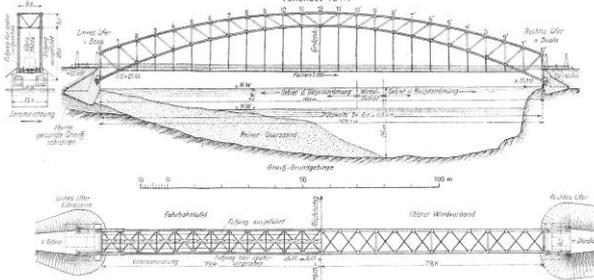


Abb. 9.

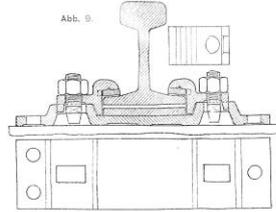


Abb. 10.

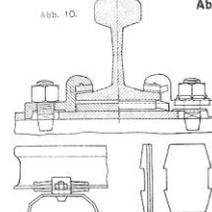


Abb. 1 bis 10. Zum Aufsatz: Der Oberbau auf Brücken. 1925, Taf. B.

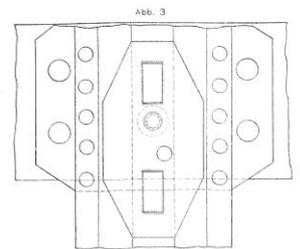
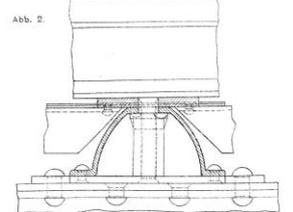
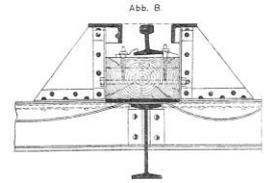


Abb. 1.

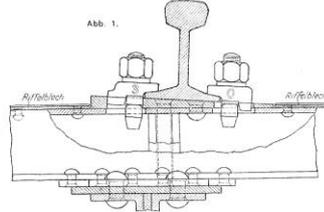


Abb. 4.

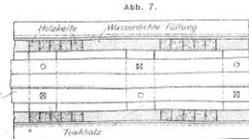
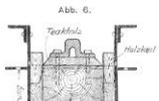
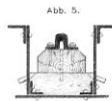
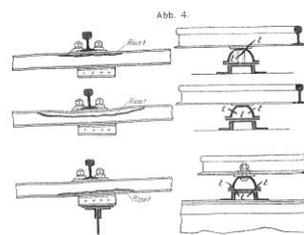


Abb. 13. Zum Aufsatz: Die neuen Lastenzüge der Deutschen Reichsbahngesellschaft und die Verstärkung der Brücken. Embsbrücke bei Weener.

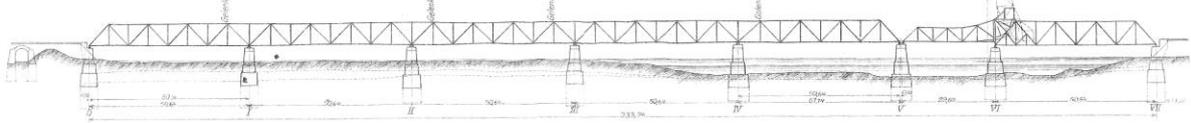




Abb. 1 bis 11. Zum Aufsatz: Sparbauweisen für Brücken im Bereiche der Reichsbahndirektion Dresden.  
Abb. 2. Talbrücke Linie Theuma-Plauen I. V.

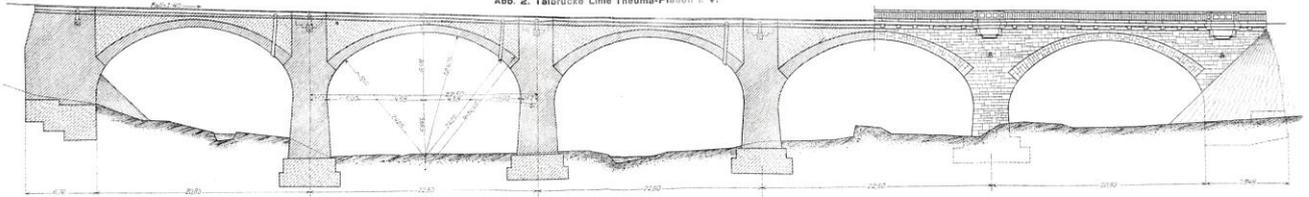


Abb. 4. Längsschnitt der Wesenitztalbrücke.

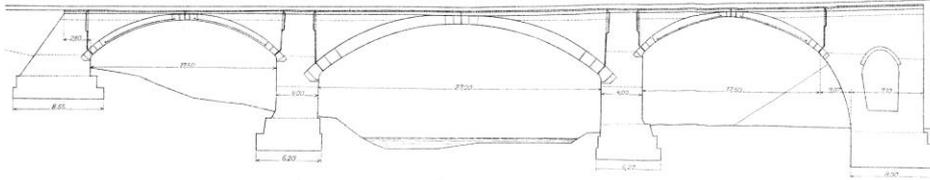


Abb. 5. Schnitt in der Mittelöffnung der Wesenitztalbrücke.

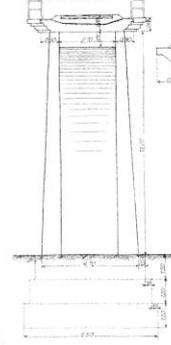


Abb. 1. Einzelringe für zweigleisige Gewölbebrücken.

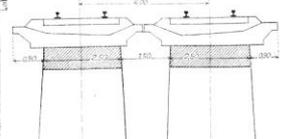


Abb. 3. Querschnitt der Eisenbetonwanne auf der Linie Theuma-Plauen I. V.

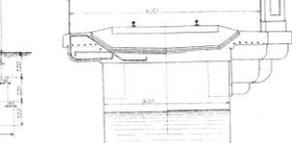


Abb. 9. Bügelbefestigung

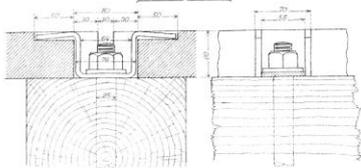


Abb. 10. Befestigung in Dübeln aus Asbestbeton.

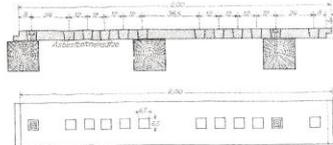


Abb. 11. Schlitzbefestigung

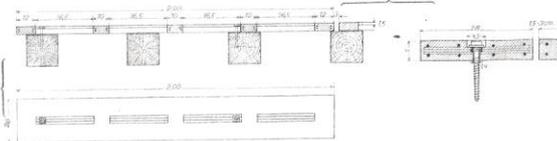


Abb. 8. Gasrohrbefestigung

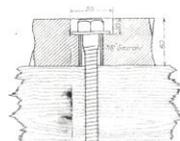


Abb. 6. Querschnitt der Zschopaubrücke bei Neudörfchen.

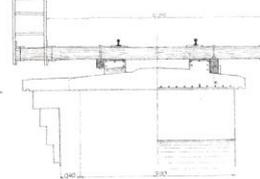


Abb. 7. Fahrplanordnung auf Wölbrücken mit Holzlangschwellen. Querschnitt.

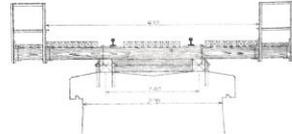


Abb. 1.

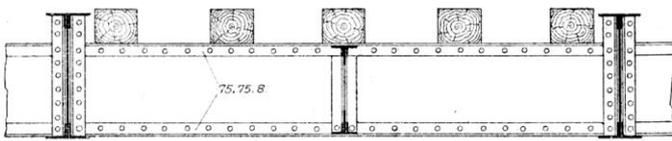


Abb. 1a.

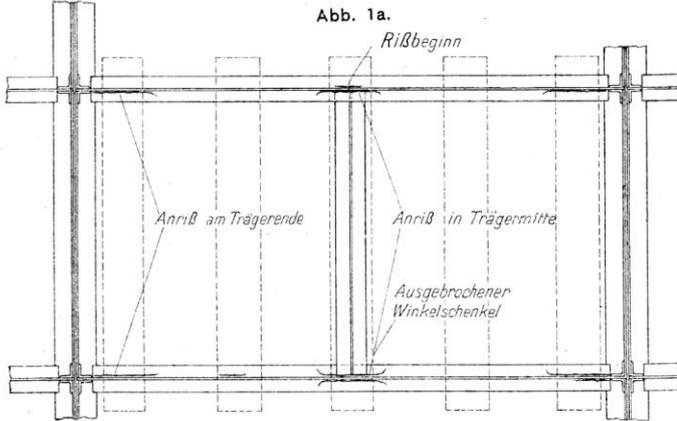


Abb. 1b.

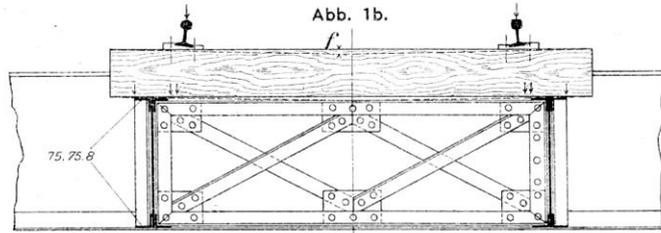


Abb. 1c.



Abb. 1d.

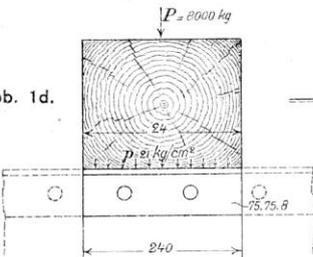


Abb. 1f.

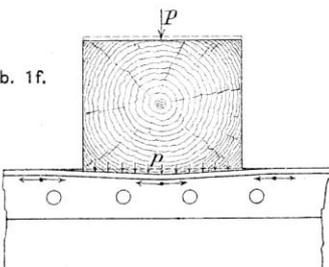


Abb. 1h.

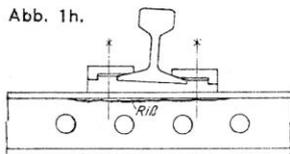


Abb. 1e.

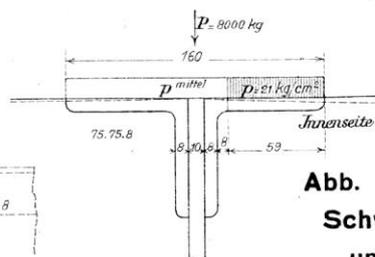


Abb. 1g.

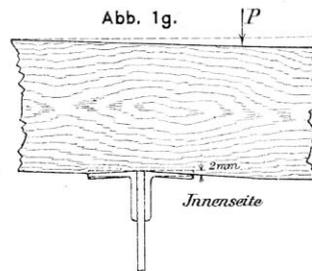


Abb. 1i.

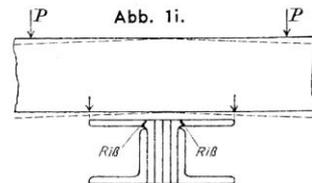


Abb. 1 bis 5. Zum Aufsatz:  
Schwellenträgeranrisse  
und ihre Verhütung.

Abb. 2.

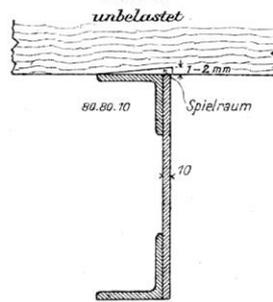


Abb. 2a.

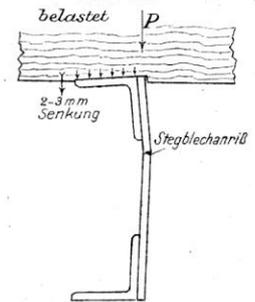


Abb. 3.

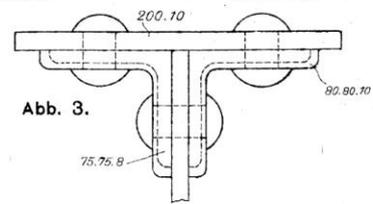


Abb. 5.

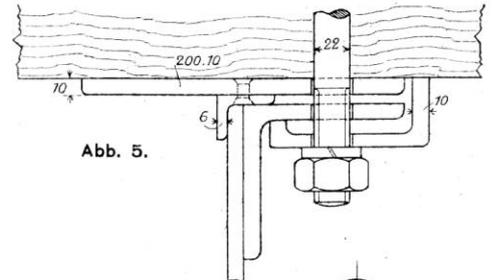


Abb. 4. Auflagerplatten  
für Brückenschwellen.

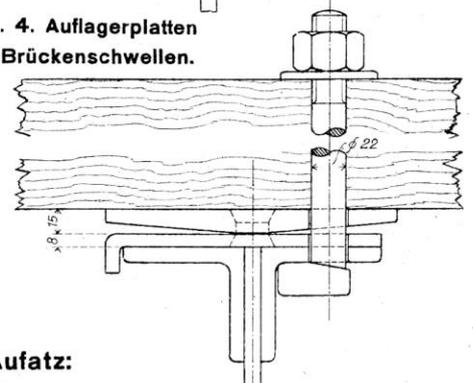


Abb. 4a. Grundriß.

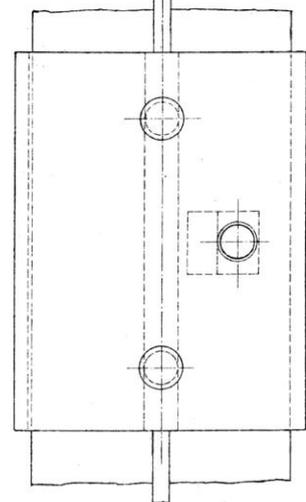


Abb. 1 bis 6. Zum Aufatz: Zugbrücken für Eisenbahnverkehr.

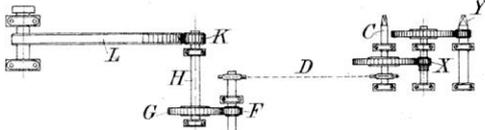


Abb. 4. Schema der Bewegungs-vorrichtung.

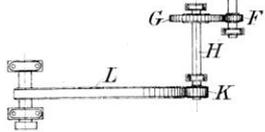


Abb. 5. Windklappen.

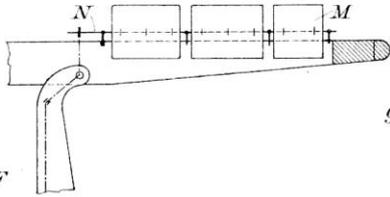


Abb. 3.

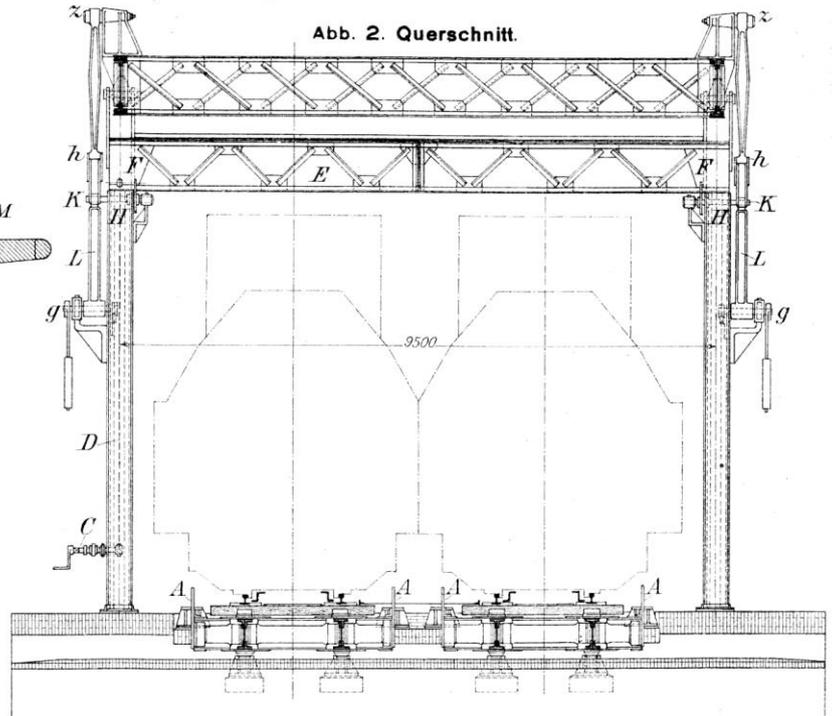
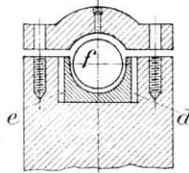


Abb. 2. Querschnitt.

Abb. 6.

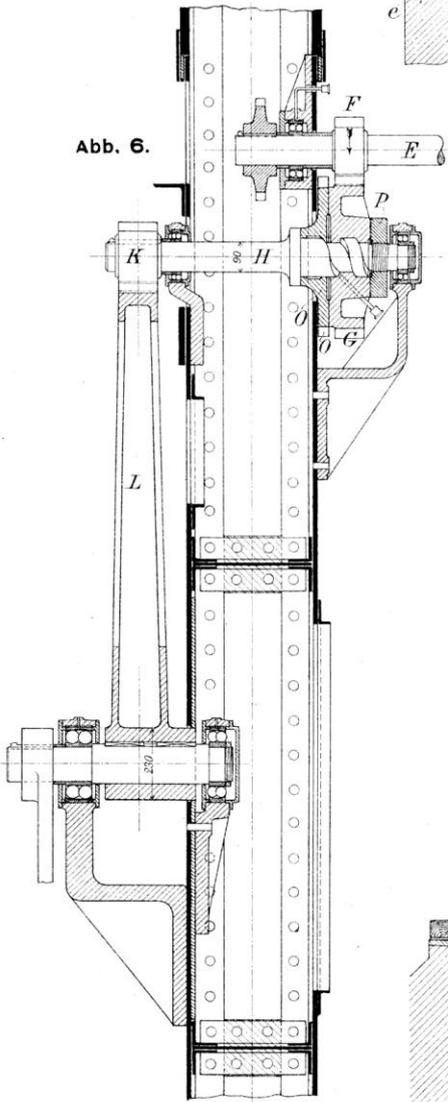


Abb. 1. Längsschnitt.

