

Abb. 4. Einheitliche Paßfläche und Keilform für zweiteilige Bremsklötze.

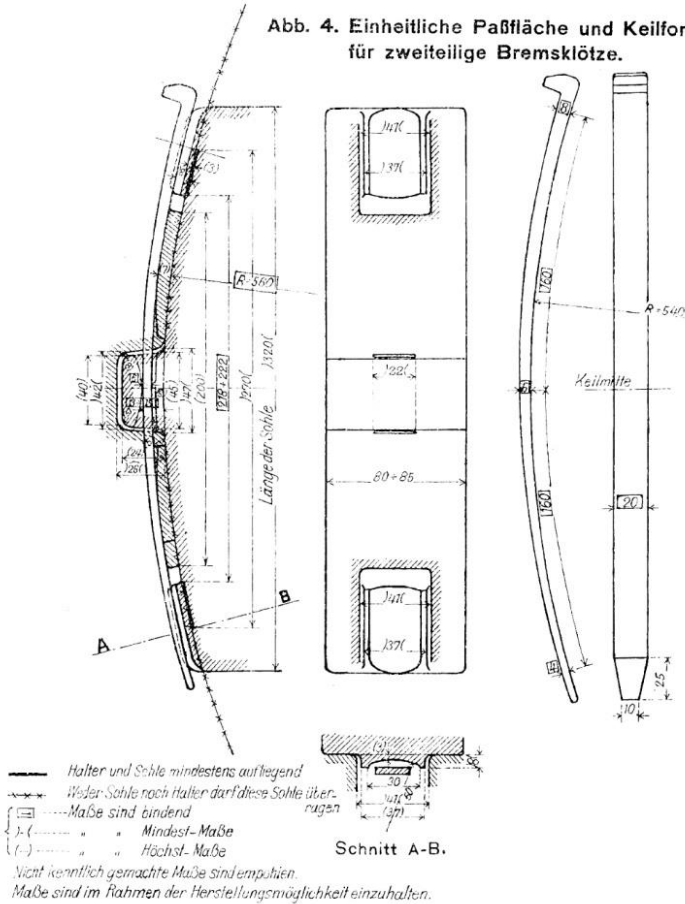


Abb. 3. Elektrische Zugheizung
Bezeichnung.

1) Für Personenwagen mit Ausrüstung für 1000 und 1500 Volt.

RIC				1000
				1500

2) Für Personenwagen mit Ausrüstung für 1000 Volt.

RIC				1000
-----	--	--	--	------

3) Für Personenwagen mit Ausrüstung für 1500 Volt.

RIC				1500
-----	--	--	--	------

4) Für Personenwagen mit durchgehender Leitung.

RIC				e
-----	--	--	--	---

5) Für Güterwagen mit durchgehender Leitung.



Hellgelbe Ecken beiderseits umgreifend auf jeder Seite annähernd 100 mm breit und 200 mm hoch.

Abb. 1. Kupplung für elektrische Zugheizung
Lehrmaße für Dose und Stecker.

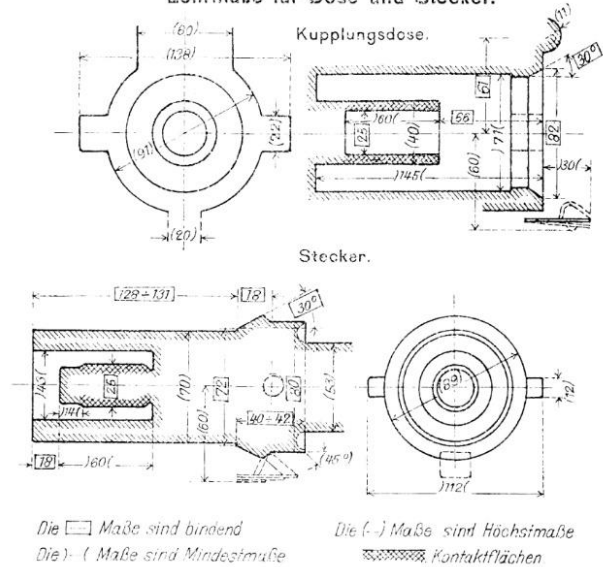
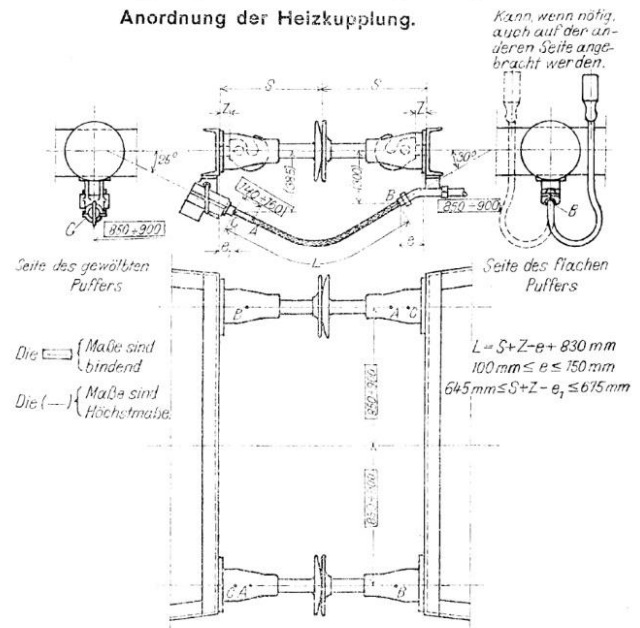


Abb. 2. Kupplung für elektrische Zugheizung
Anordnung der Heizkupplung.



L = Länge des Kabels zwischen den Punkten C u. B
S = Abstand der Pufferfläche vom Kopfräger
Z = Auszug der Zugvorrichtung
e = Überhang des Punktes B, Abstand des Kabelträgers
e₁ = Abstand des Punktes C, Abstand des Dosenmund-
mittels vom Kopfräger.

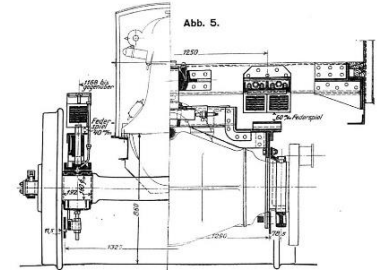
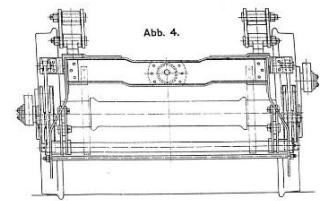
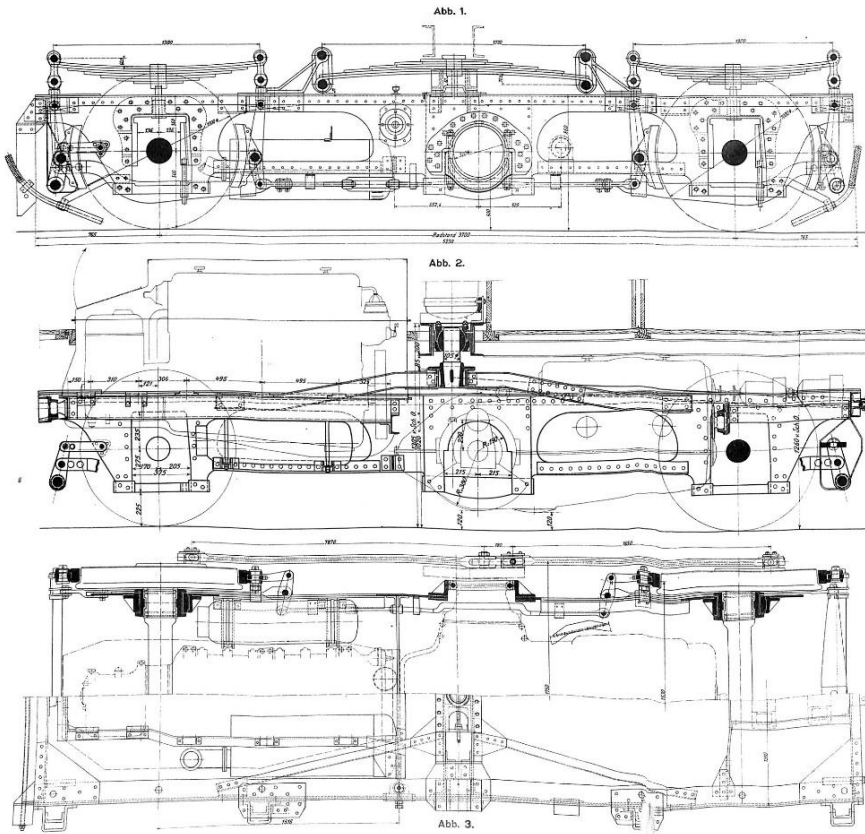


Abb. 1 bis 5. Zum Aufsatz:
Die neuen Verbrennungstriebwagen
der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
und ihre Versuchsergebnisse.

Maschinendrehgestell des Eva-Maybach-Triebwagens.
Maßstab 1:20.

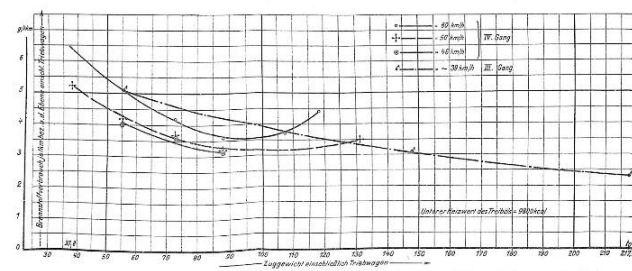


Abb. 2. Brennstoffverbrauch des Eva-Maybach-Triebwagens für den tkm in Abhängigkeit von der Zuglast.

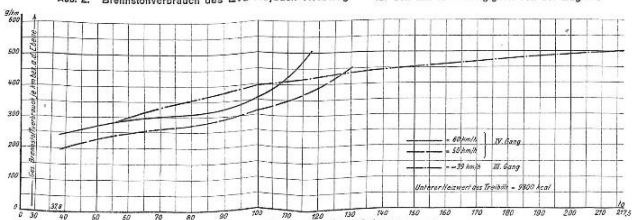


Abb. 3. Brennstoffverbrauch des Eva-Maybach-Triebwagens für den tkm in Abhängigkeit von der Zuglast.

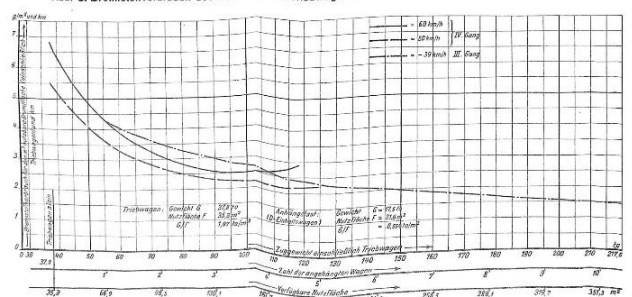


Abb. 6. Brennstoffverbrauch des Eva-Maybach-Triebwagens für den geleisteten Nutzflächen-Kilometer.

C. v. Krieger's Verlag, München.

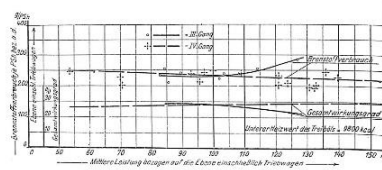


Abb. 4. Brennstoffverbrauch des Eva-Maybach-Triebwagens für die Psh in Abhängigkeit von der Gesamtleistung.

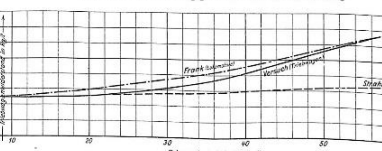


Abb. 7. Widerstand des Eva-Maybach-Triebwagens. (Ermittelt durch Auslaufversuche)

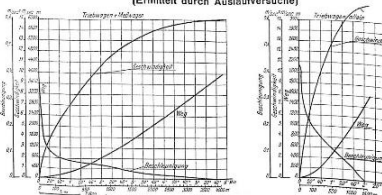


Abb. 8. Anfahrtaubilder des Eva-Maybach-Triebwagens.

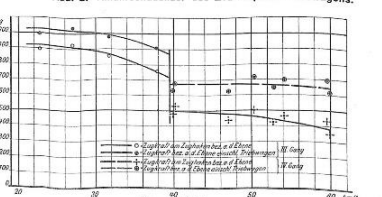


Abb. 9. Größe Zugkraft des Eva-Maybach-Triebwagens in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit.

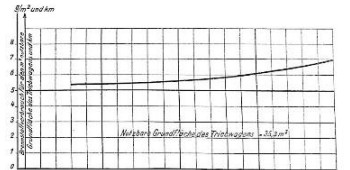


Abb. 5. Brennstoffverbrauch des Eva-Maybach-Triebwagens für den geleisteten Nutzflächen-Kilometer ohne Anhängelast.

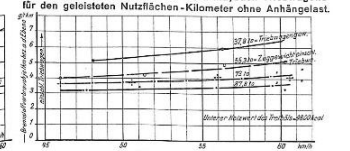


Abb. 1. Brennstoffverbrauch des Eva-Maybach-Triebwagens für den tkm in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit.

Abb. 1 bis 9. Zum Aufsatz:
Die neuen Verbrennungstriebwagen
der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft
und ihre Versuchsergebnisse.

Lith. Anst. v. F. Wertz, Darmstadt.

Abb. 1 und 2. Zum Aufsatz: Elektrische Lokomotiven mit lotrechtem Motorantrieb.

Abb. 1. Längsschnitt der 2-3 A-2 Elektrischen Schnellzuglokomotive der französischen Südbahn.

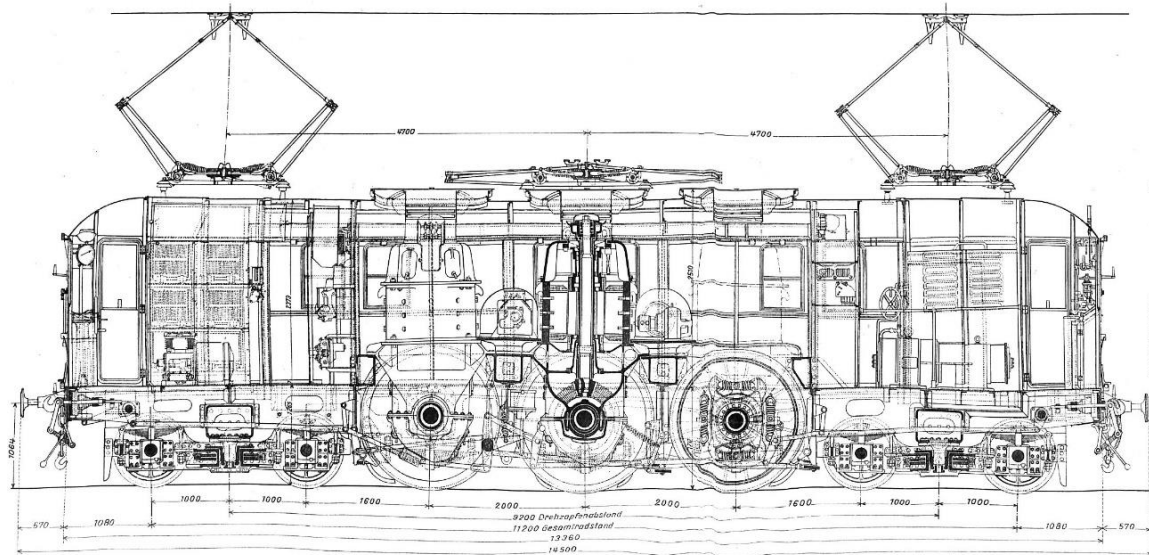
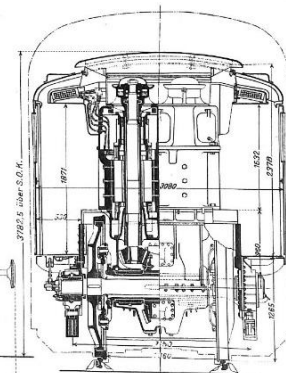


Abb. 2. Querschnitt.



Lith. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

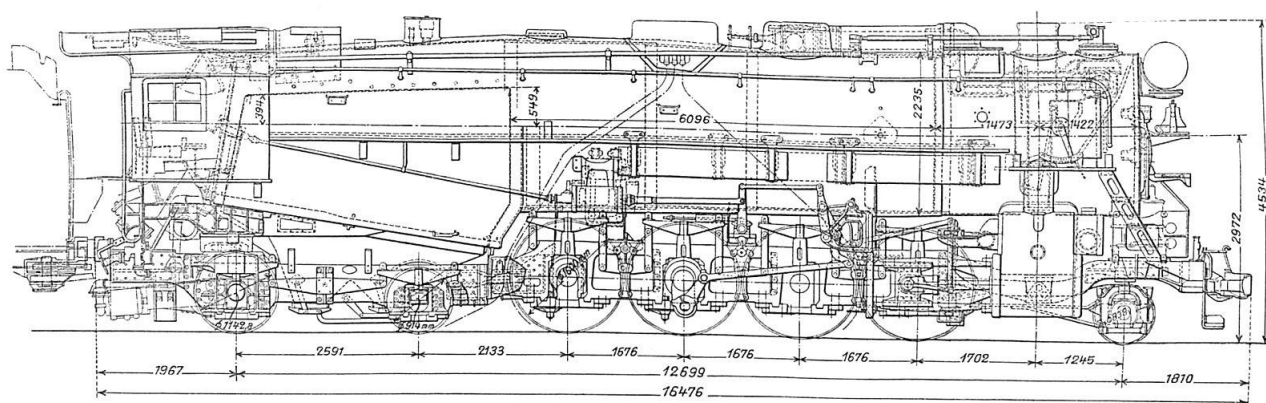


Abb. 1.

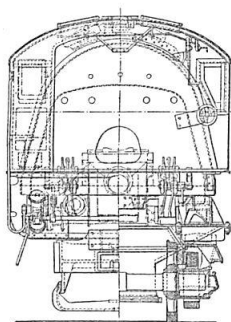


Abb. 2.

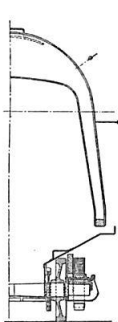


Abb. 3.

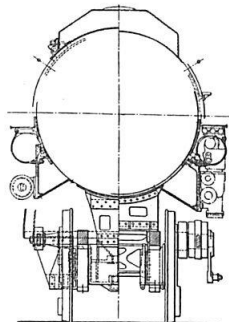


Abb. 4.

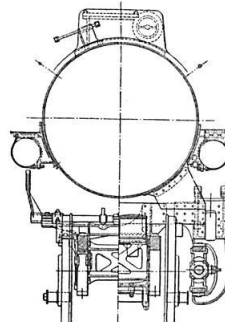


Abb. 5.

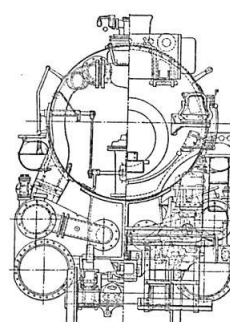


Abb. 6.

Abb. 1 bis 6. Hochleistungslokomotive der Boston - & Albany - Bahn.

C. W. Kreidel's Verlag, München.

1926, Taf. 5.

Abb. 2. Brennstoffverbrauch für den tkm in Abhängigkeit von der Zuglast.

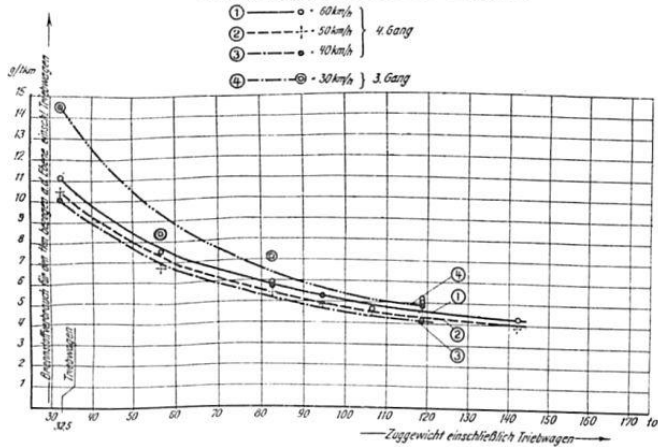


Abb. 3. Brennstoffverbrauch für den km in Abhängigkeit von der Zuglast.

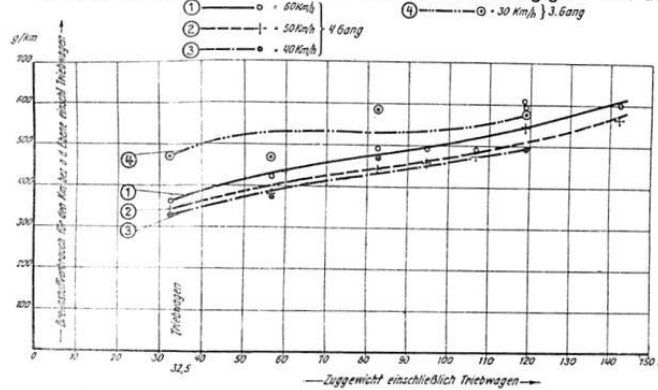


Abb. 4. Brennstoffverbrauch f. d. Nutzflächen - km.

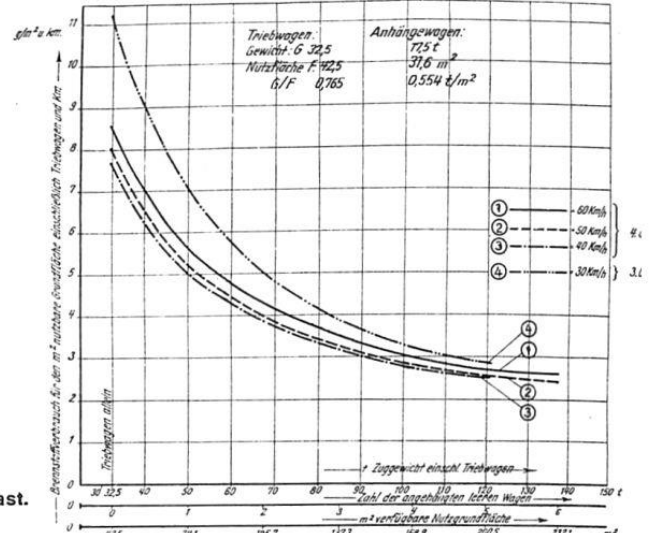


Abb. 1. Brennstoffverbrauch für die PS.h beim 3. u. 4. Gang in Abhängigkeit von der Gesamtleistung.

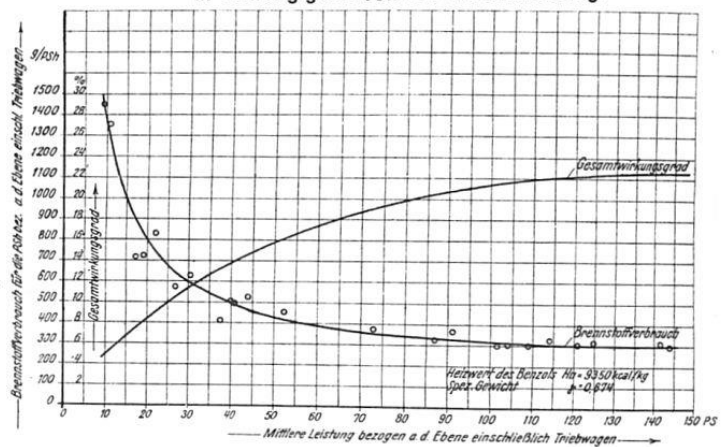


Abb. 6. Anfahrschaubilder.

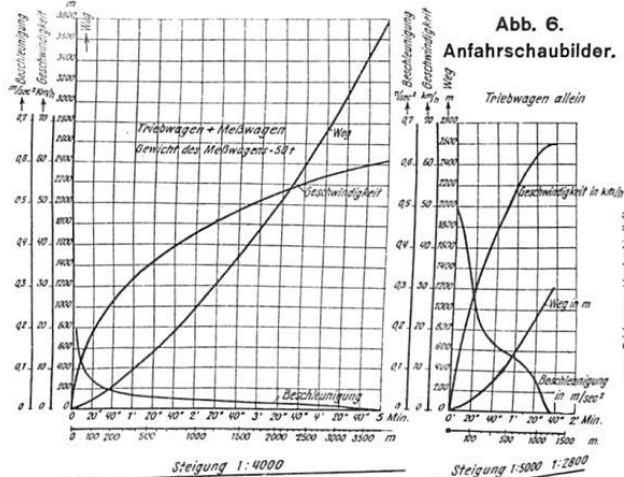


Abb. 5. Widerstand des Triebwagens.

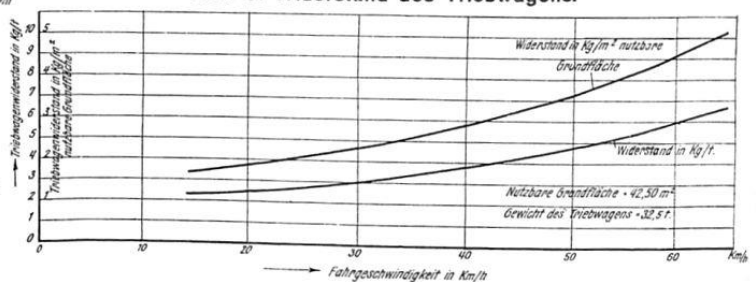
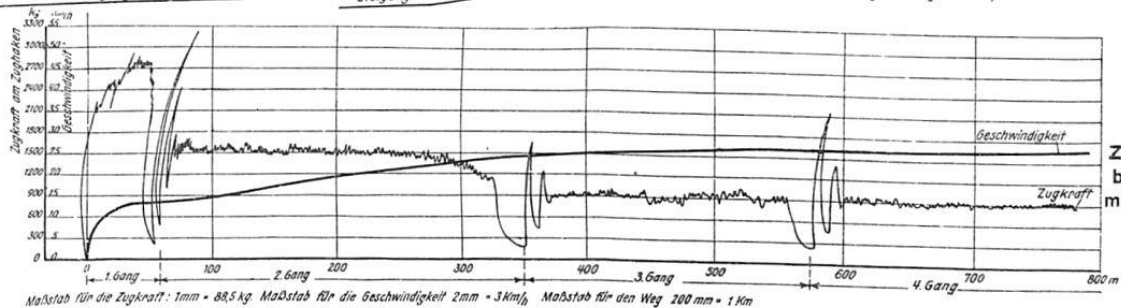
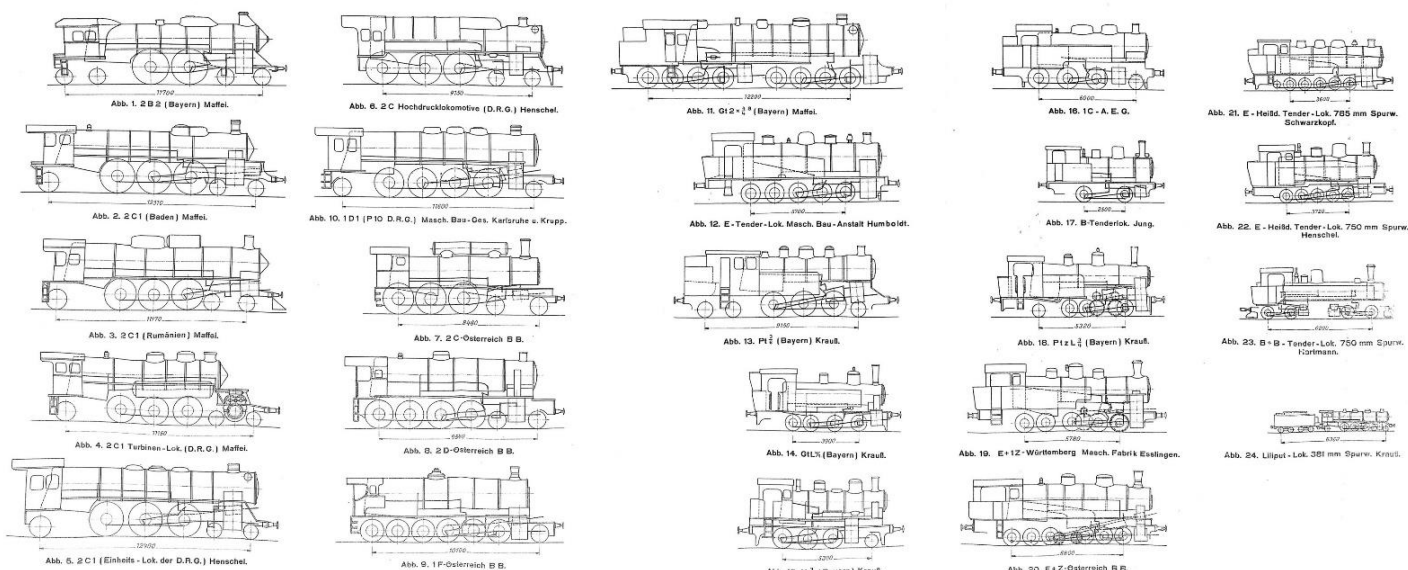


Abb. 7. Zugkraftverlauf beim Anfahren mit großer Last.

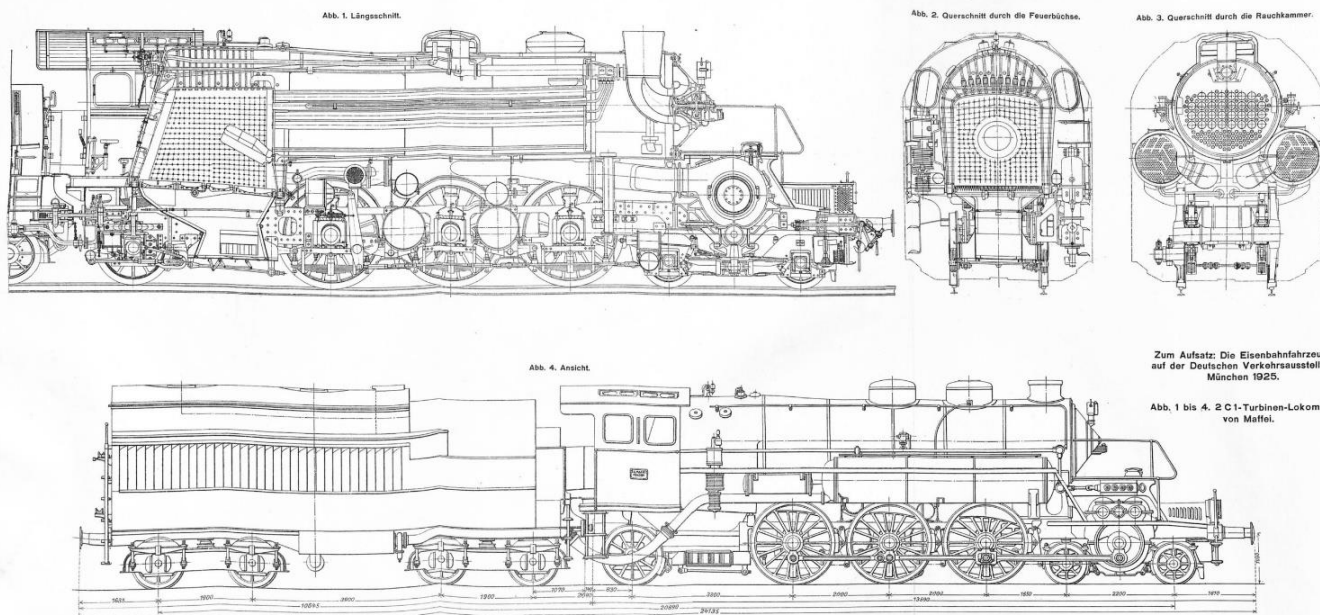


Zum Aufsatz Ebel. Schaubilder für den Benzoltriebwagen der Deutschen Werke in Kiel.

Zum Aufsatz: Die Eisenbahnfahrzeuge auf der Deutschen Verkehrsausstellung München 1925.



C. W. Kreidel's Verlag, München.



C. W. Kreidel's Verlag, München.

C. W. Kreidel's Verlag, München.

Abb. 2. 2 C-Hochdrucklokomotive von Henschel & Sohn.

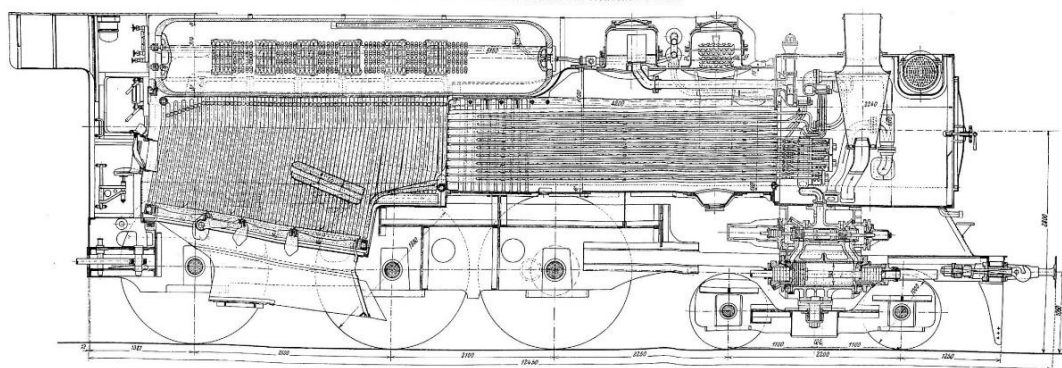


Abb. 3. Querschnitt durch die Wasserröhren-Feuerbüchse der Hochdrucklokomotive.

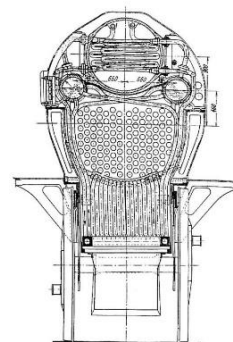


Abb. 1. Tender der 2 C 1-Turbinenlokomotive von Maffei.

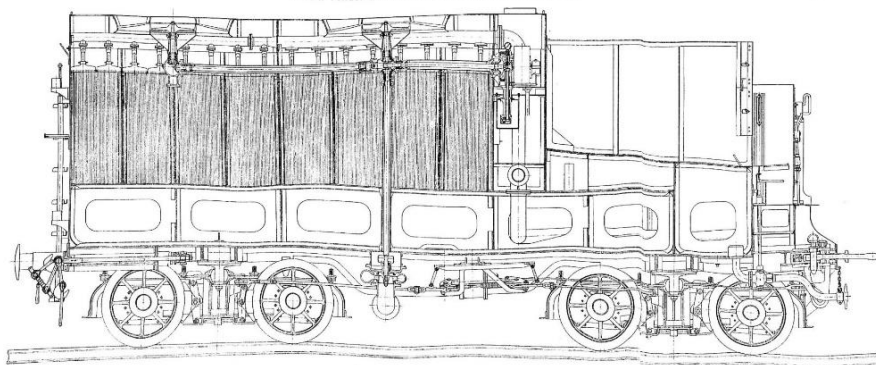
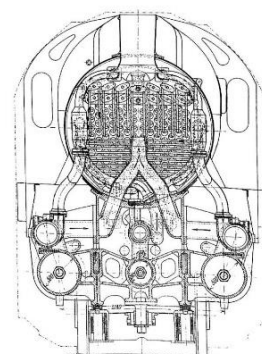


Abb. 4. Querschnitt durch die Rauchkammer der Hochdrucklokomotive.



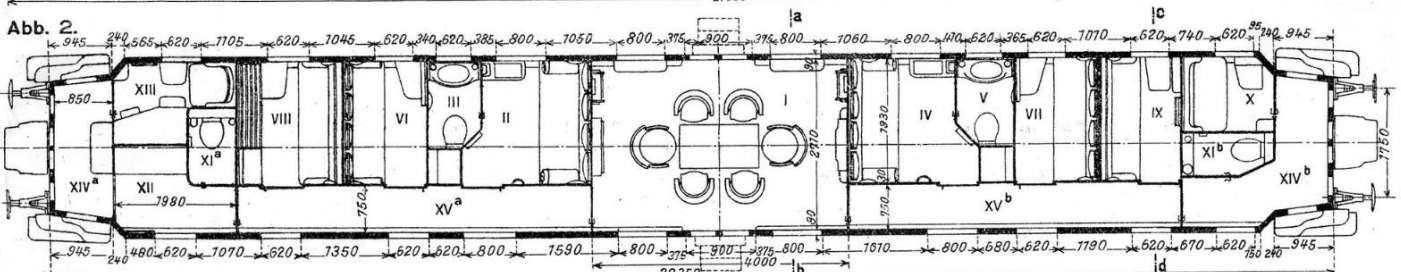


Abb. 5 und 6. Unterrichtswagen für das Fernmeldewesen der R.B.D. Osten.

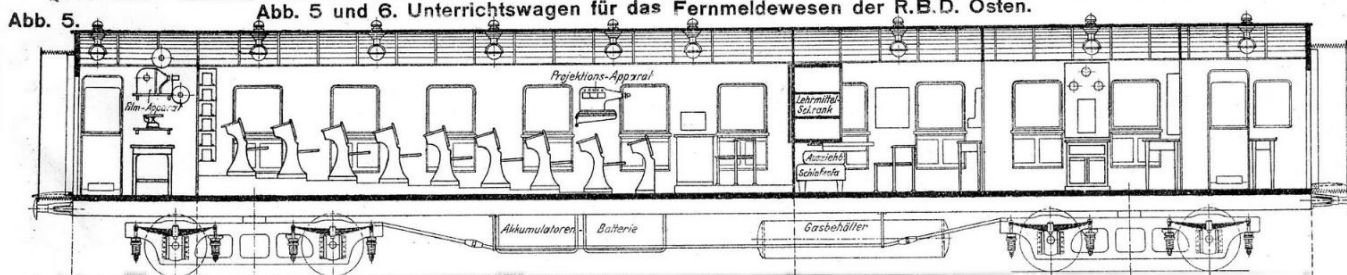


Abb. 6.

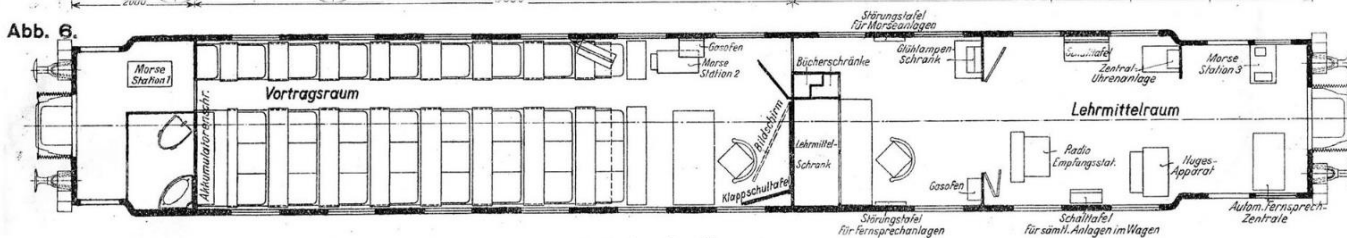


Abb. 3.

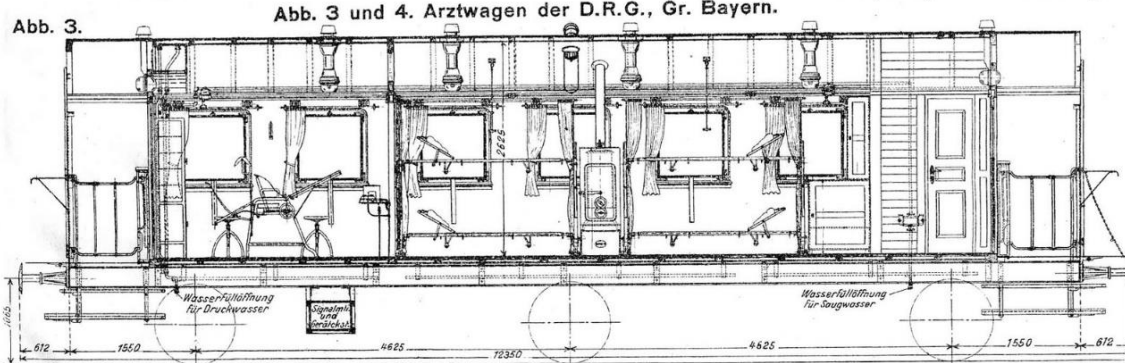
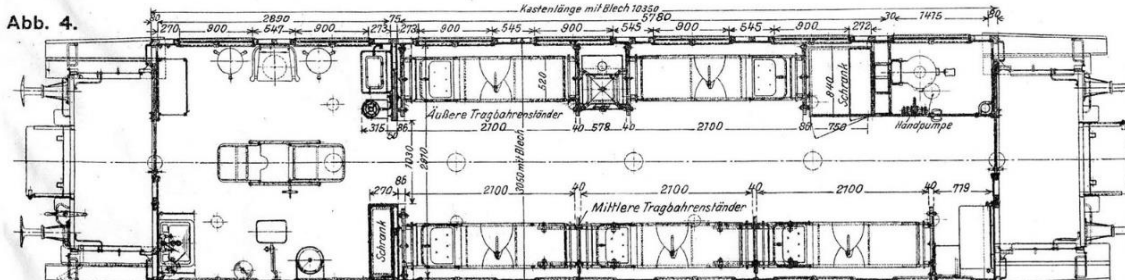
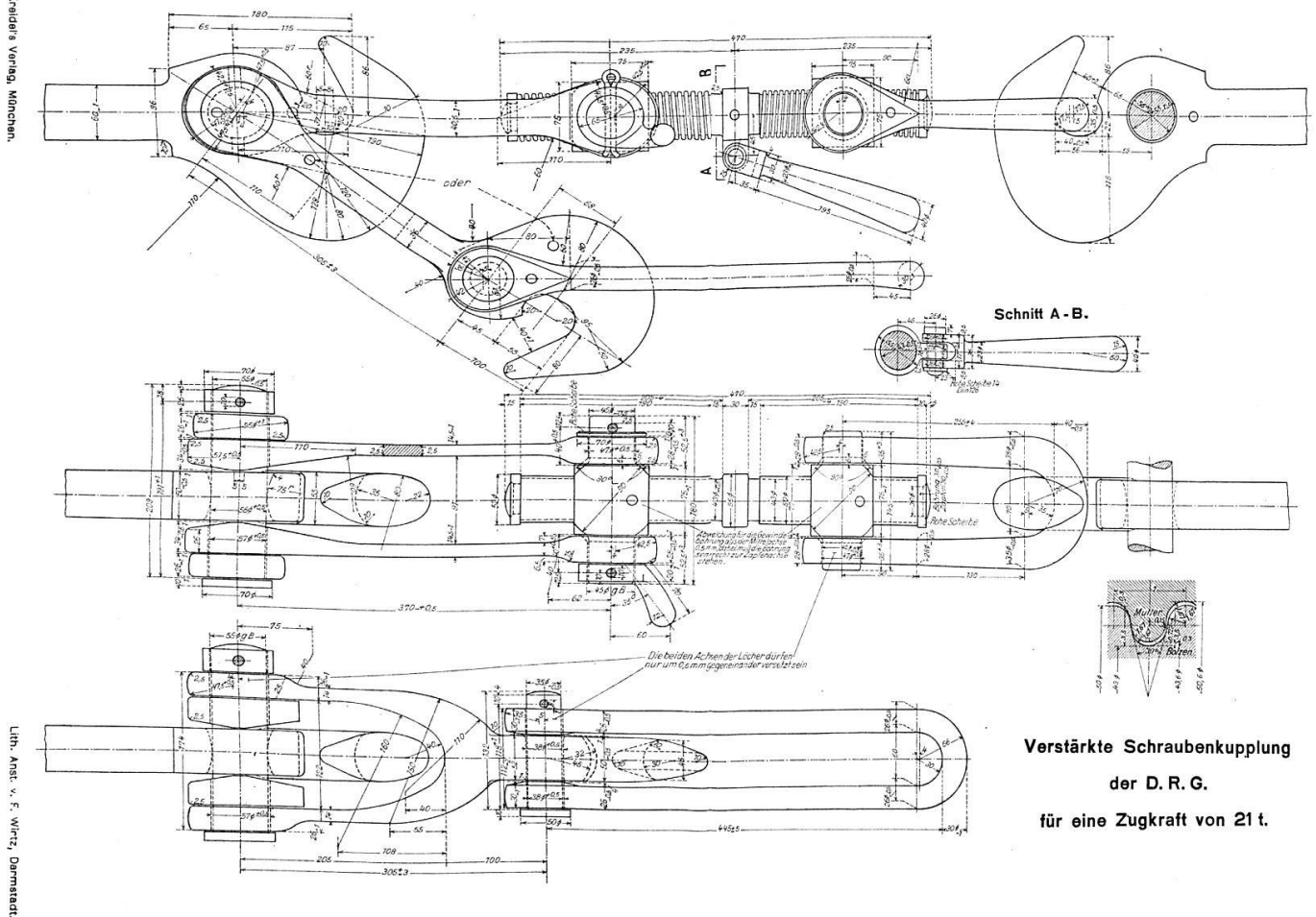
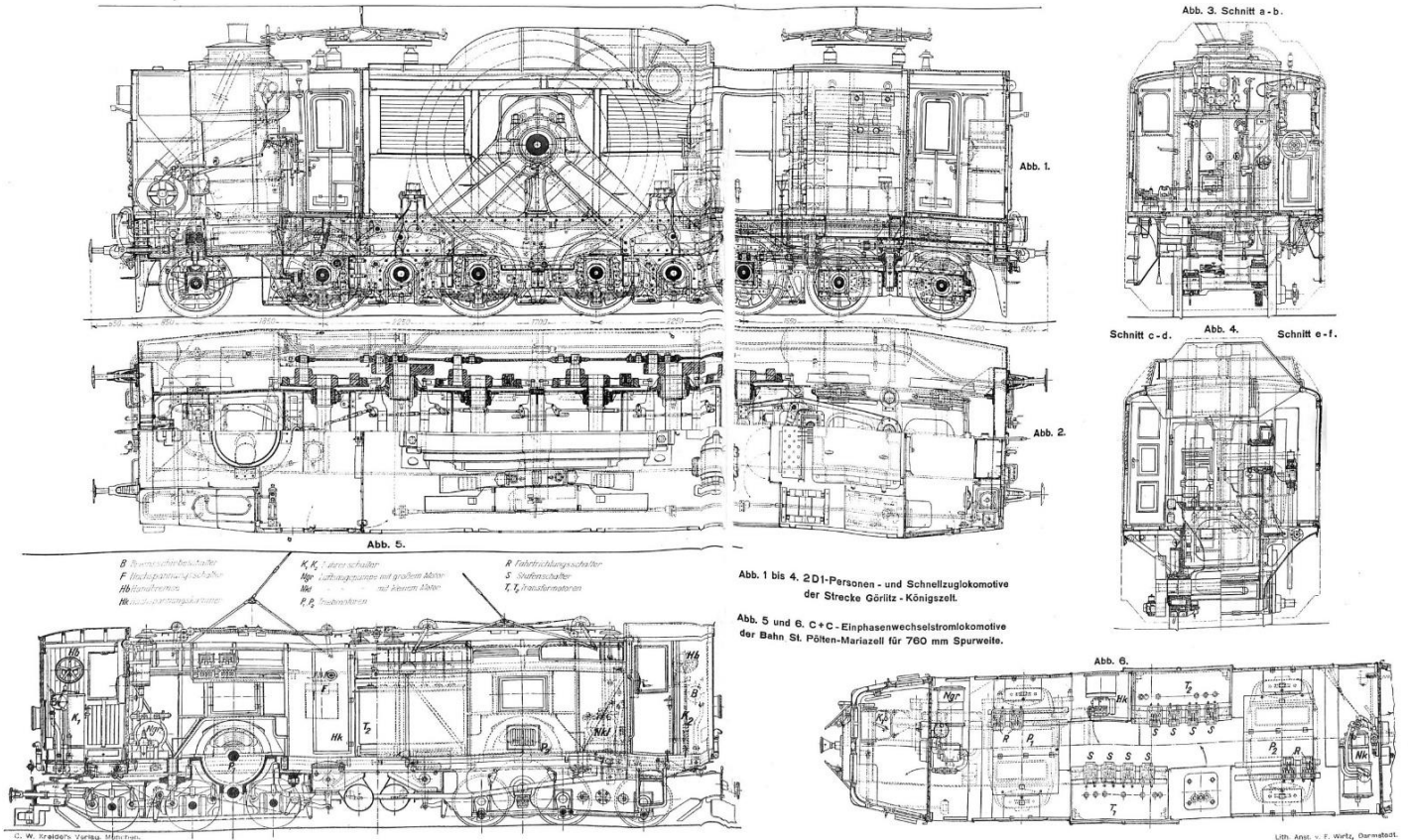


Abb. 4.



**Zum Aufsatz:
Die Eisenbahn
fahrzeuge
auf der Deutschen
Verkehrsausstellung
München 1925.**



Zum Aufsatz: Wirtschaftlichere Gestaltung der Bettungsverdichtung durch das Walzverfahren.

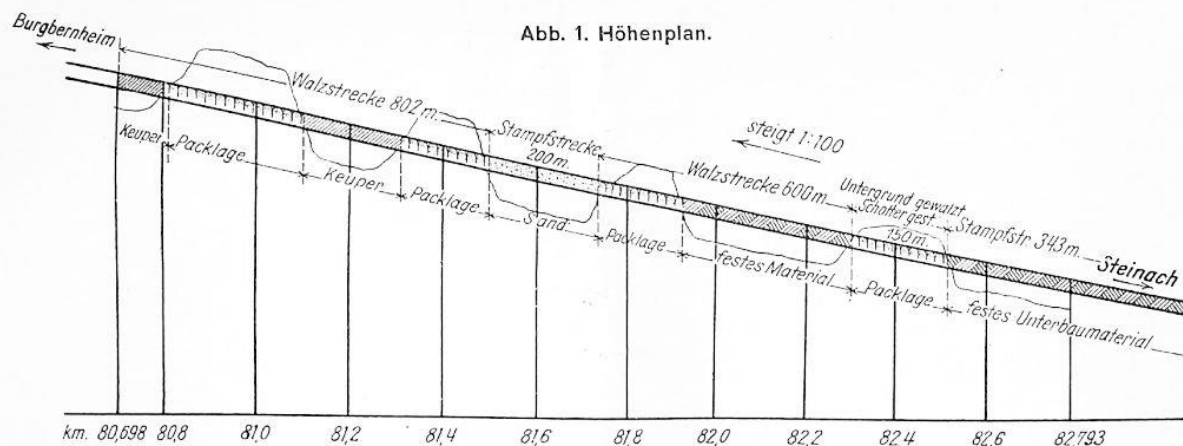


Abb. 2. Lageplan.

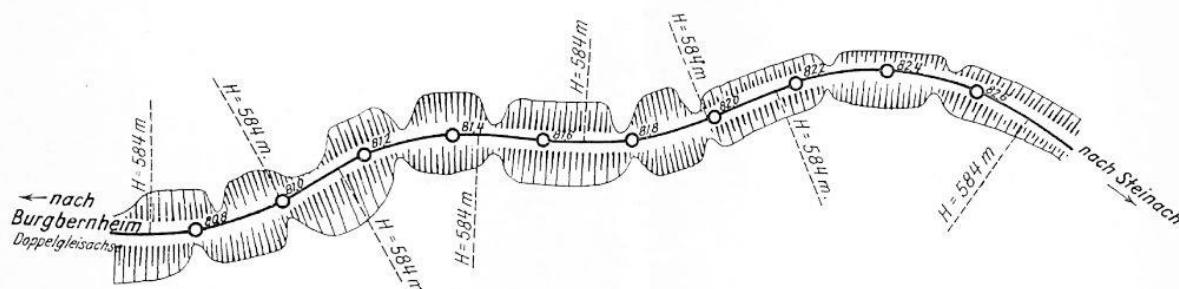
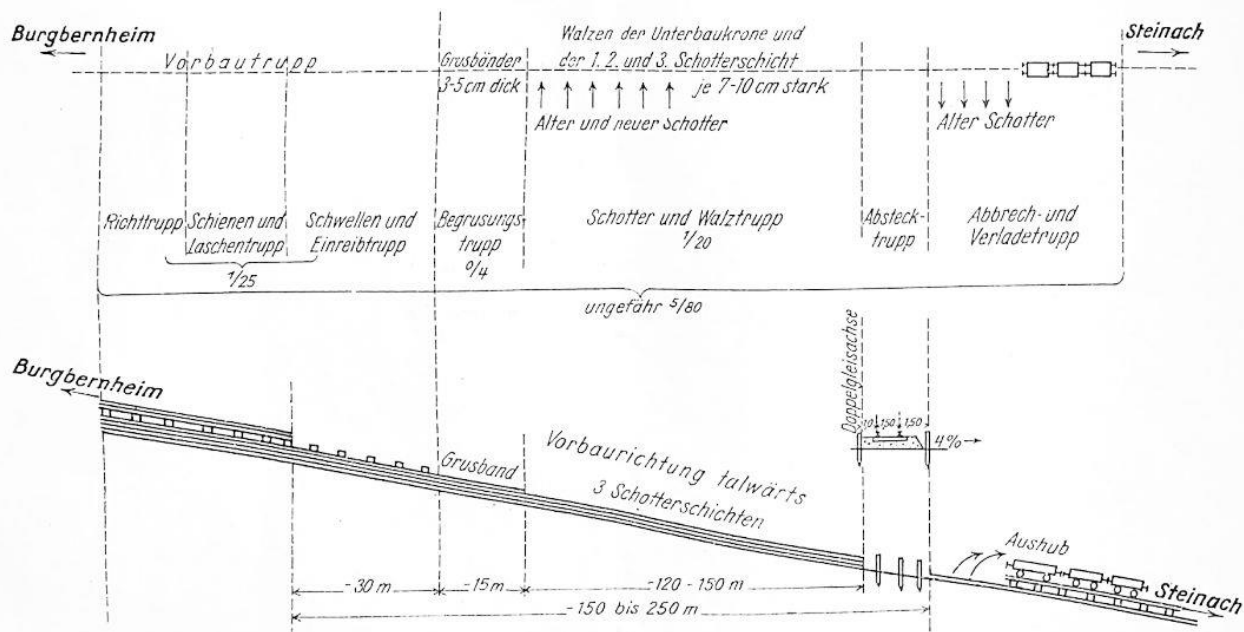
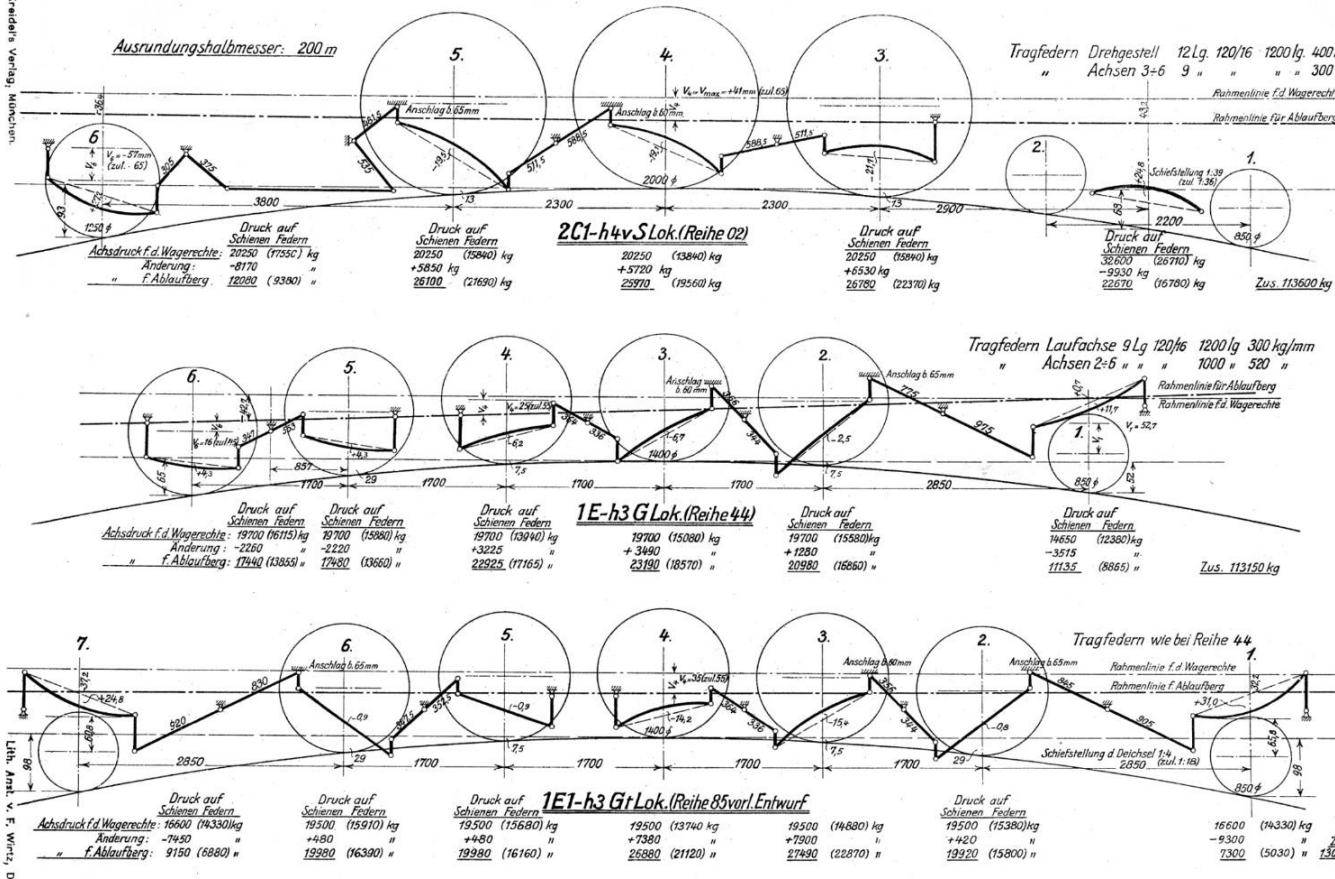


Abb. 3. Arbeitstrupp-Einteilung.



Maßstabverhältnis, Ausschläge: Achsstände: Ausrundungshalbmesser: 1:614:39.



Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Zum Aufsatz: Kranlose Lokomotiv - Bekohlungsanlagen.

1926, Taf. 16.

