

Abb. 1.

Beziehung zwischen Gleisplan, Profil und Gleisbremse.

— normale Temp. u. Windstille,
 - - - - - Gegenwind,
 ····· tiefe Temp. u. Windstille,
 ····· Gegenwind.

n Abläufen entspricht $(n-1)$ Trennungen der Laufwege zweier aufeinander folgender Abläufe durch eine Weiche.
 Der Grundsatz: Je größer (Δt) , um so kleiner muß die Häufigkeit der Trennungen sein! wird erfüllt, wenn:
 1. die Weichen möglichst nahe an den Ablaufpunkt herangezogen werden,
 2. an jeder Weiche gleichviel Abläufe rechts wie links laufen.
 Der Einfluß der Gleisentwicklung kann durch die Zweckbestimmung der Gleise unterstützt werden.

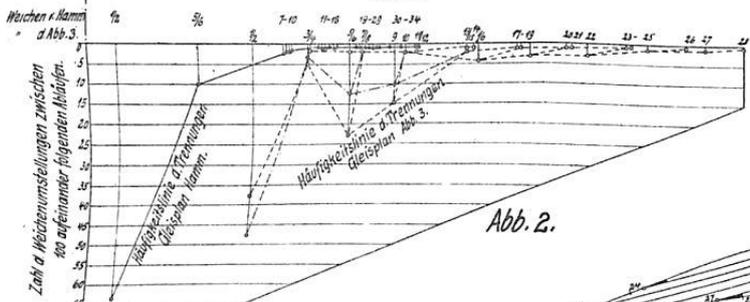


Abb. 2.

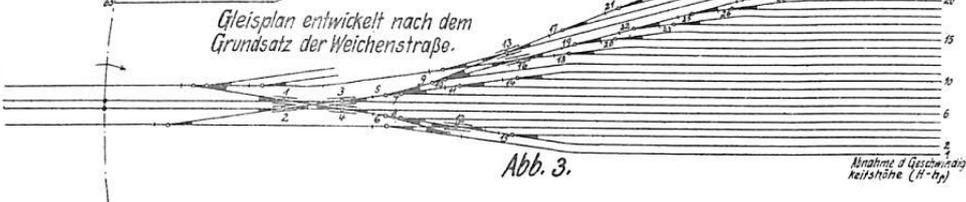


Abb. 3.

--- Verbesserung der Häufigkeitslinie durch die betriebliche Maßnahme, daß in die Gleise 2-6 (Abb. 3) doppelt soviel Wagen ablaufen als in die übrigen.

Die Häufigkeitslinie der Trennungen ist gemittelt aus willkürlichen Rangierzetteln unter der Annahme, daß auf jedes Gleis gleichviel Abläufe entfallen.

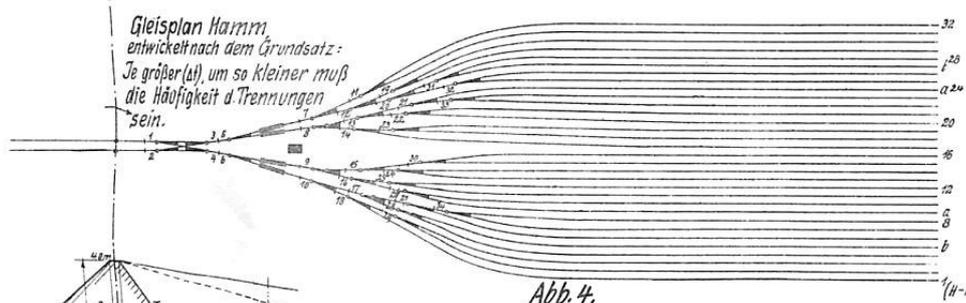


Abb. 4.

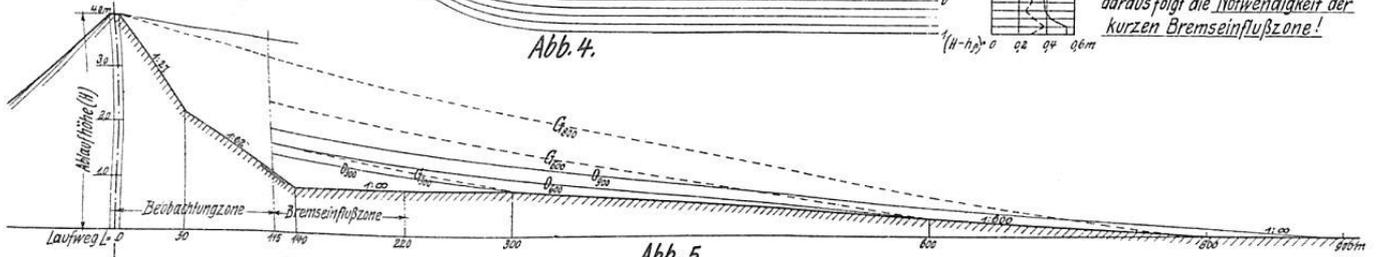


Abb. 5.

Hinter der Bremse ist das kennzeichnende Merkmal für die Laufzeitunterschiede nicht: Gut- u. Schlechtläufer, sondern Kurz- u. Weitläufer, da infolge der Bremsung eine Überschneidung der Streukegel des Gut- u. Schlechtläufers eintritt. Dadurch werden hinter der Bremse auch bei ungünstigem Wetter die Laufzeitunterschiede verbessert, um dann stark anzusteigen; daraus folgt die Notwendigkeit der kurzen Bremseneinflußzone!

Beziehung zwischen der beobachteten Witterung und den Laufwegen.



Abb. 6.

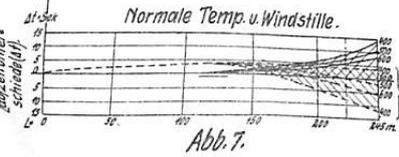


Abb. 7.

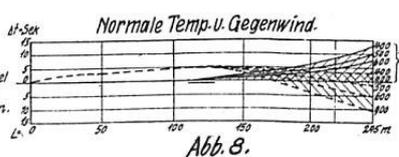


Abb. 8.

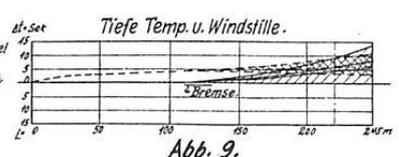
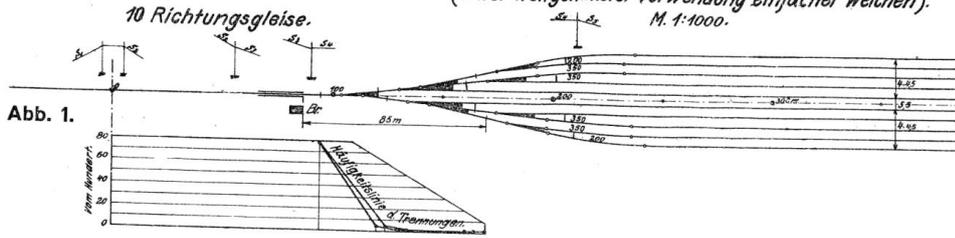
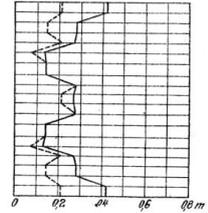
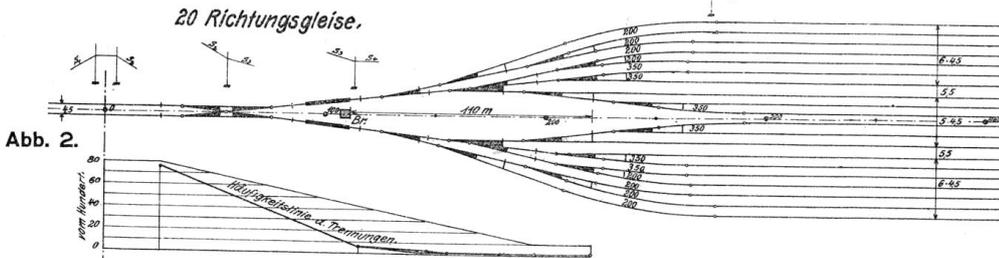
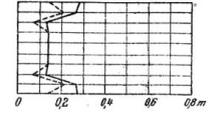


Abb. 9.

Gleisentwicklungen für Ablaufanlagen.
(unter weitgehender Verwendung einfacher Weichen).
M. 1:1000.

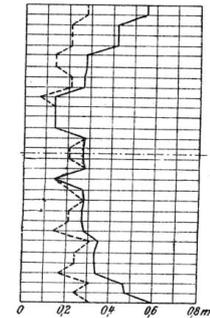
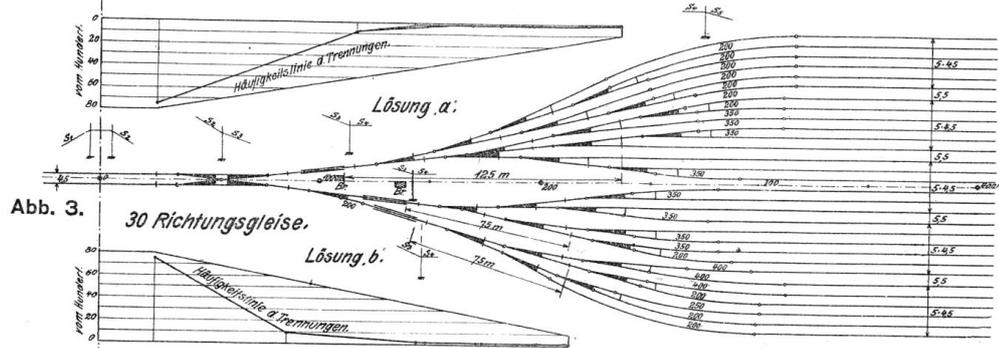


Abnahme der Geschwindigkeitshöhe durch Krümmungswiderstände.

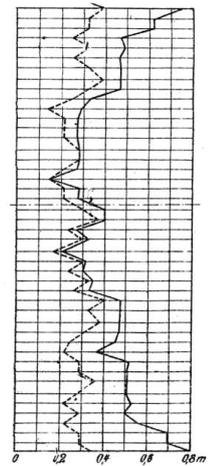
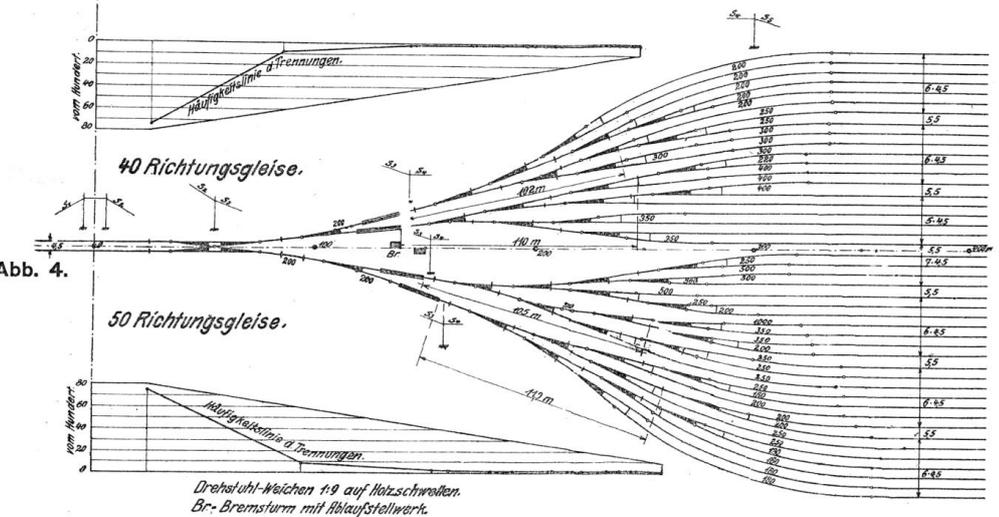


Die Häufigkeitslinie der Trennungen wurde aus willkürlichen Rangierzetteln ermittelt unter der Annahme, daß auf jedes Gleis gleichviele Abläufe entfallen. Sie ist auf 100 Abläufe bezogen.

— Gesamtkrümmungswiderstände.
- - - Krümmungswiderstände bis Anfang Richtungsgleise.

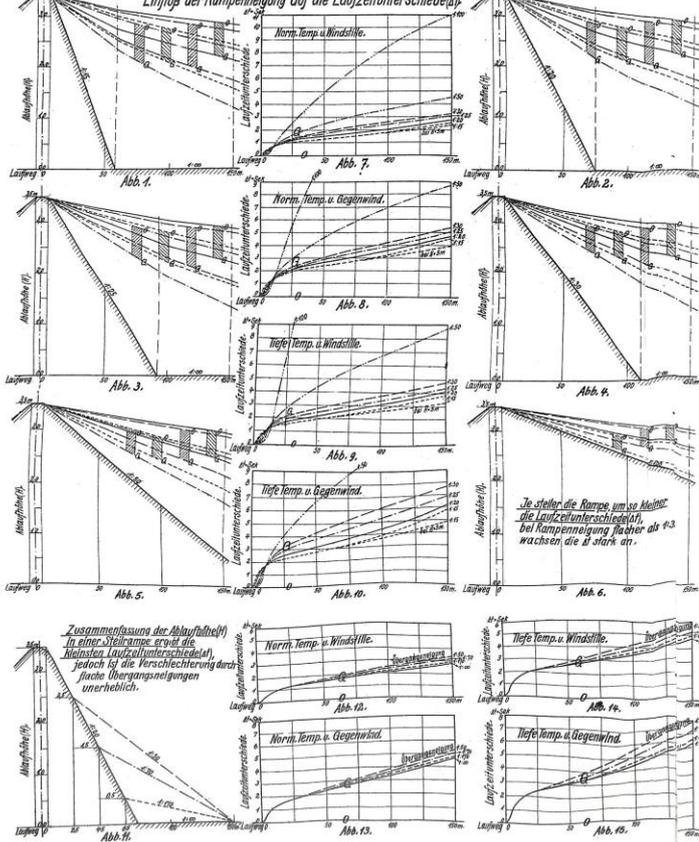


Gefälle der Abfahrtsrampe: $s_1 = 10-25\%$, $s_2 = 33-66\%$, $s_3 = 12-20\%$,
 $s_4 = 0\%$, $s_5 = 16-2\%$.

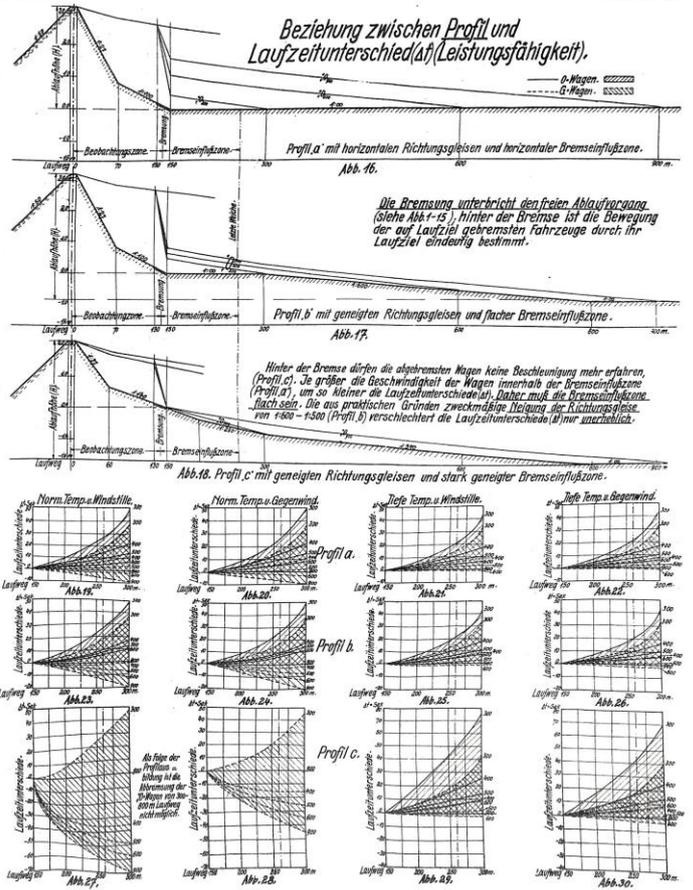


Beziehung zwischen Profil und Laufzeitunterschied (Δt) (Leistungsfähigkeit).

Einfluß der Rampenlänge auf die Laufzeitunterschiede (Δt)

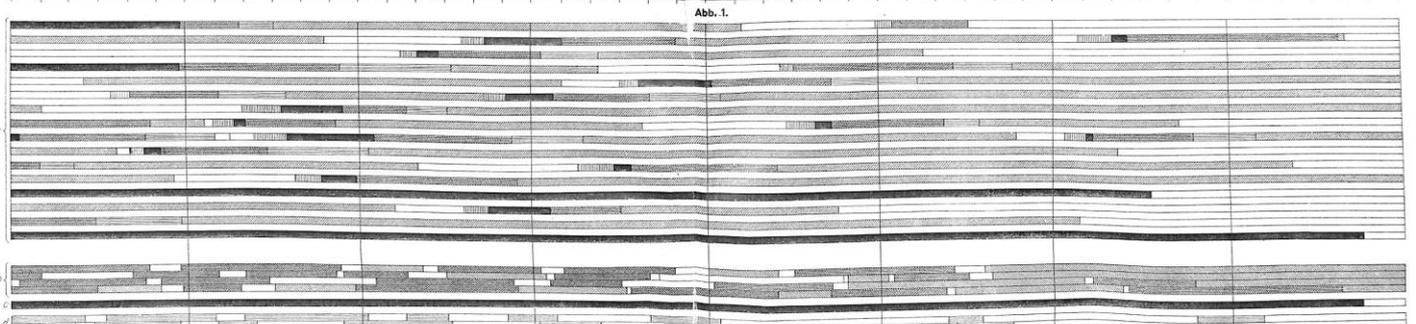


Beziehung zwischen Profil und Laufzeitunterschied (Δt) (Leistungsfähigkeit).

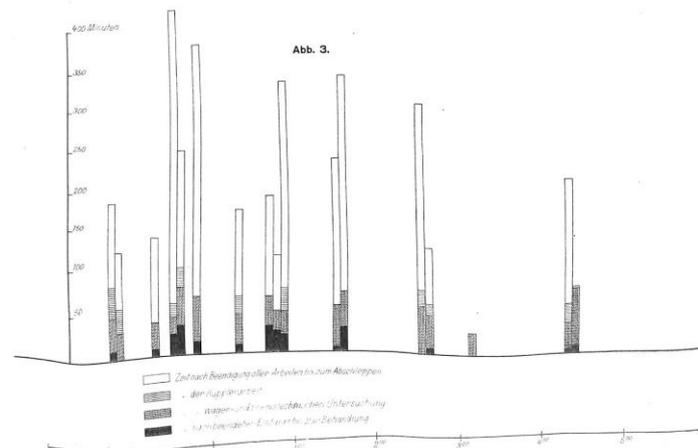
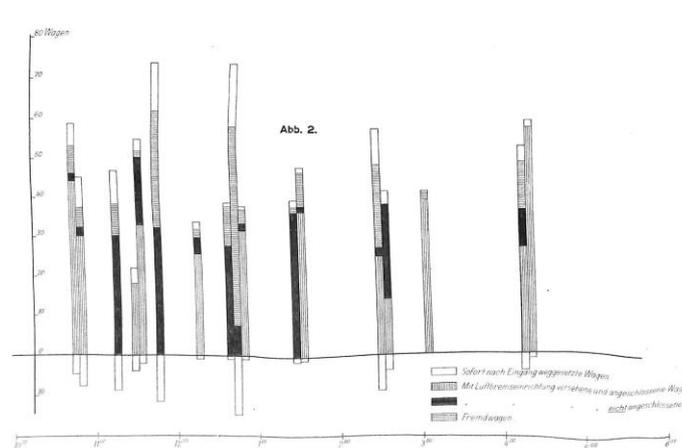


Lit. Anst. v. F. Wirtz, Darmstadt.

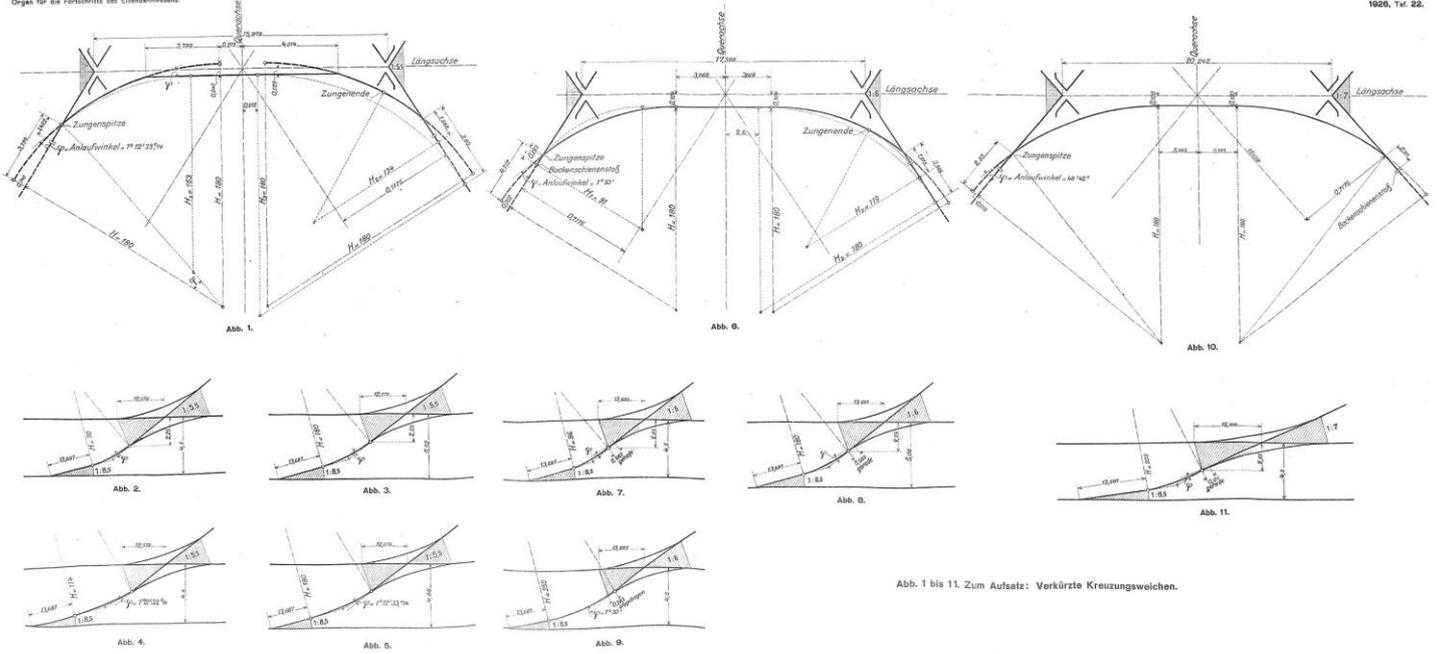
C. W. Kreisel's Verlag, München.



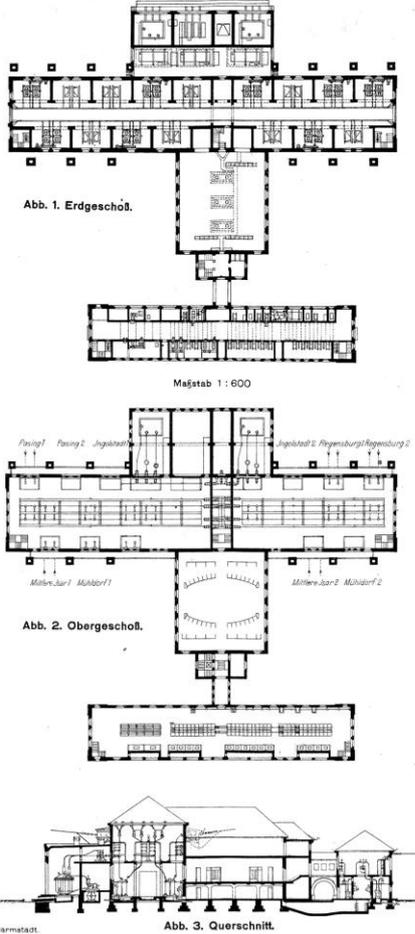
- a) Zeit nach der Annahme des Zuges bis zur Beendigung der Einfahrt
 - besonderer Einfahrt bis zur Behandlung
 - der wagen- und brems-technischen Untersuchung der Ruppelarbeiten
 - Beendigung aller Arbeiten bis zum Abschließen
- b) Artenanstoß Zügen
 - Aufhalten im Dienstraum (Schriftliche Arbeiten und Essenspausen)
 - Zwischenzeitige Warten auf Anweisung
- c) Arbeiten am Zuge
 - Zwischenwege und Wartes



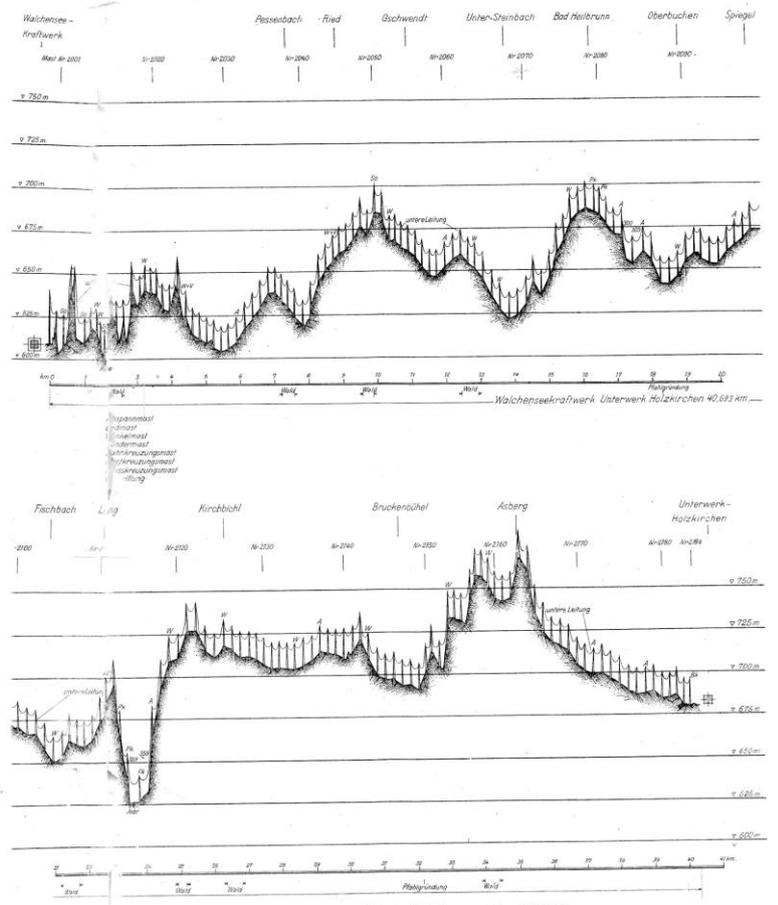
- Sofort nach Einzug weggezogene Wagen
- Mit Luftbremseinstellung versehen und angekuppelte Wagen
- Fremdwagen
- nicht angekuppelte Wagen
- Zeit nach Beendigung aller Arbeiten bis zum Abschließen
- über Regelarbeiten
- wagen- und brems-technische Untersuchung
- kumulierte Einfahrt bis zur Behandlung



Bahnstromunterwerk Landshut.



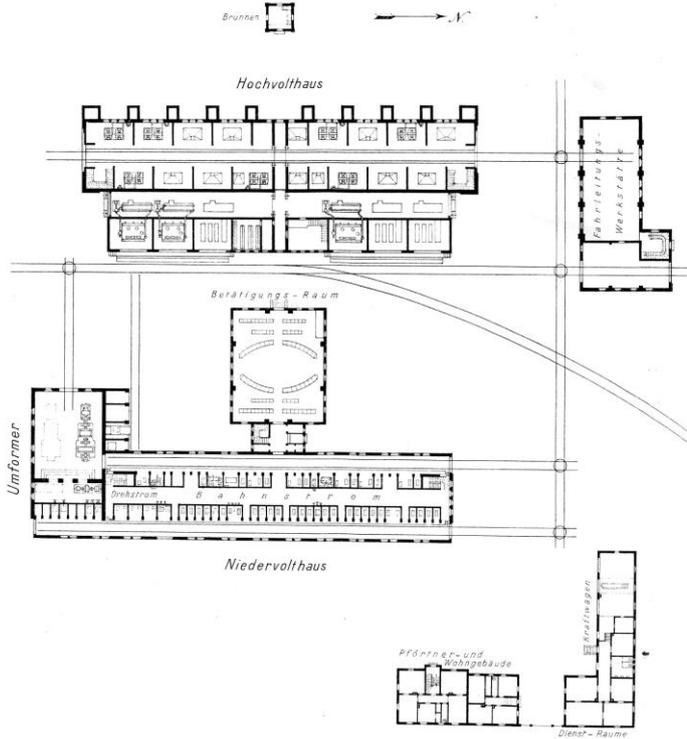
Zum Aufsatz: Die Arbeit Einführung des elektrischen Zugbetriebes auf dem bayrischen Netze der D. R. G.



Zum Aufsatz: Die Arbeiten zur Einführung des elektrischen Zugbetriebes auf dem bayrischen Netze der D. R. G.

Bahnstromunterwerkasing.

Abb. 1. Grundriß des Erdgeschoßes.



Ansichten und Schnitte.



Abb. 2.

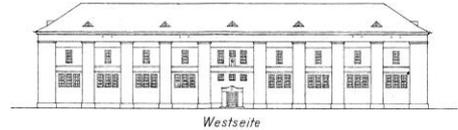


Abb. 3.

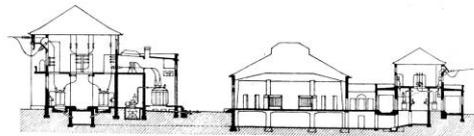


Abb. 4.

Maßstab 1: 600

Zum Aufsatz: Die Arbeiten zur Einführung des elektrischen Zugbetriebes auf dem bayrischen Netze der D. R. G.

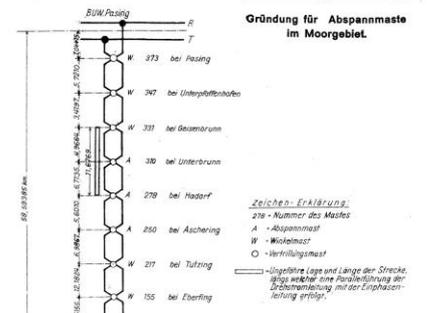
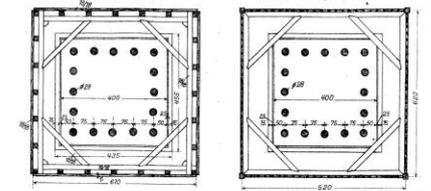
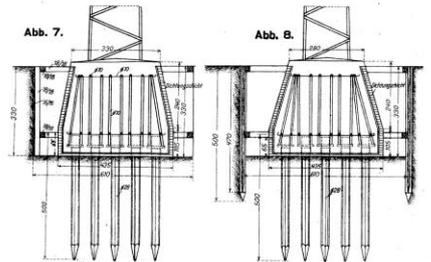
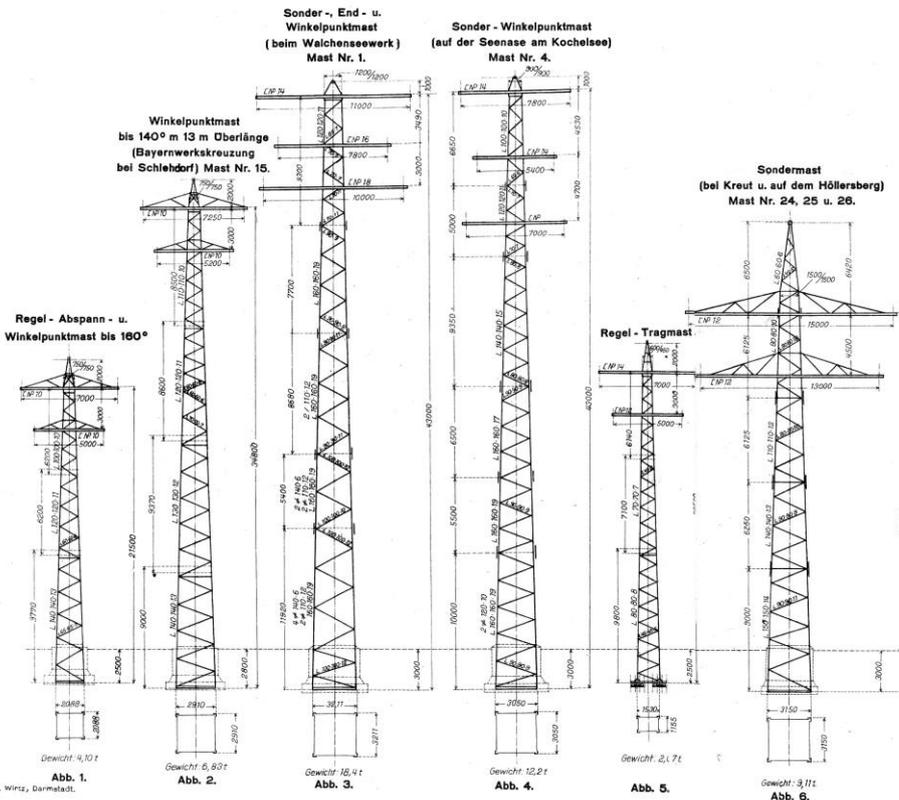


Abb. 9. Verdrillungsbild der 110 K V Bahnstromleitung Walchensewerk - B U W Fasing.

Zum Aufsatz: Die Arbeiten zur Einführung des elektrischen Zugbetriebes
auf dem bayrischen Netze der D. R. G.

Bahnstromunterwerk Murnau.

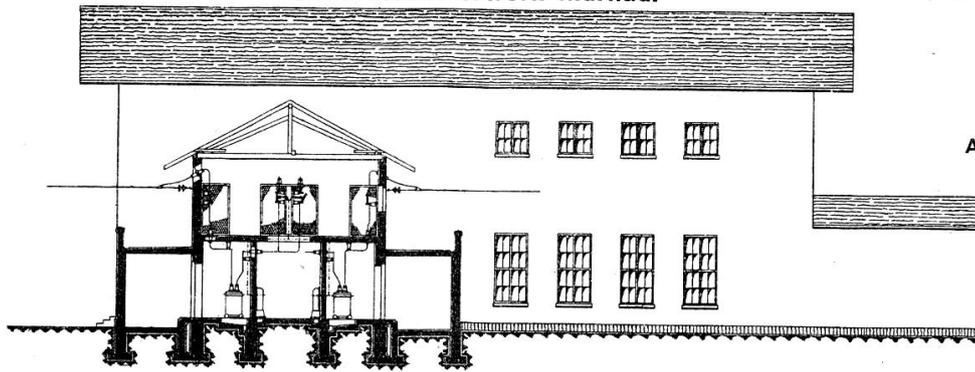


Abb. 1.

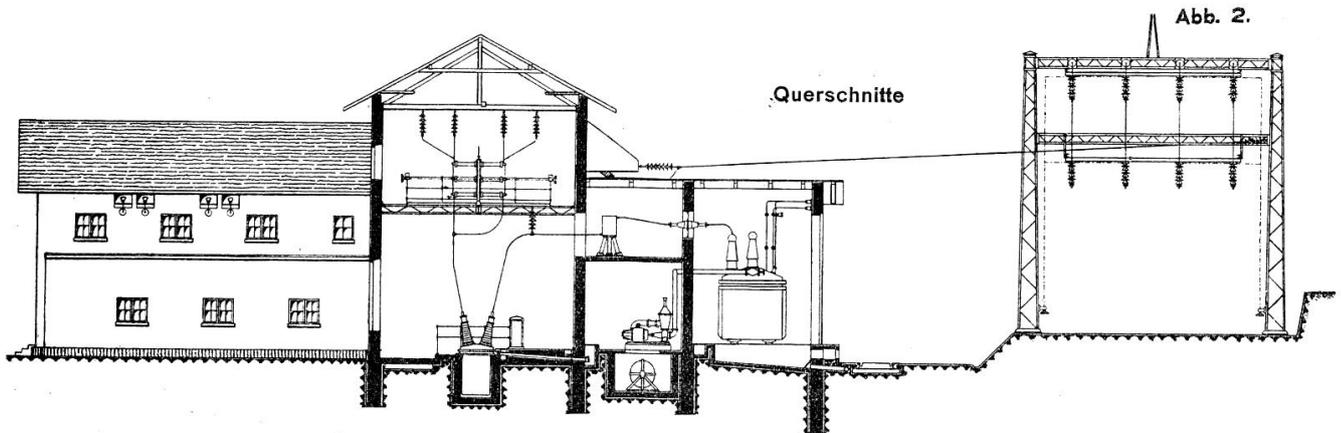


Abb. 2.

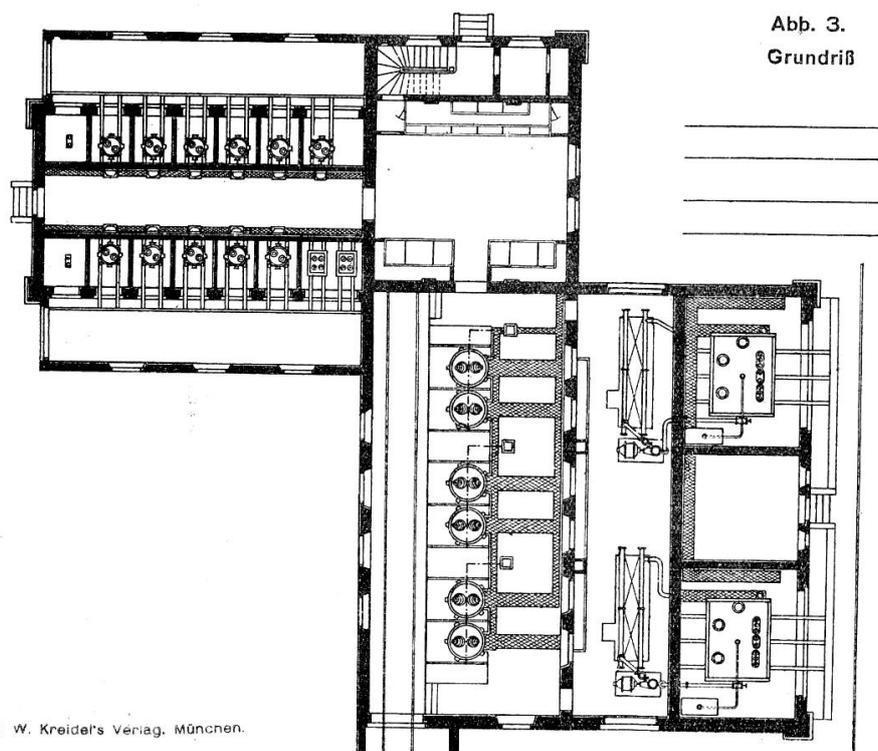
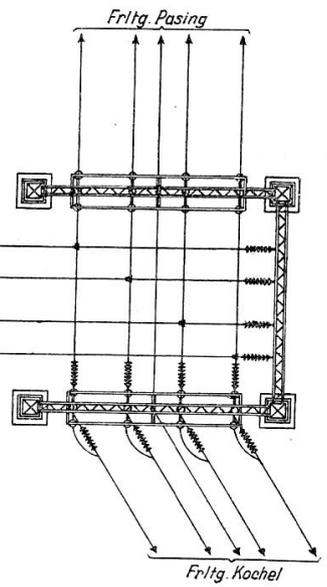
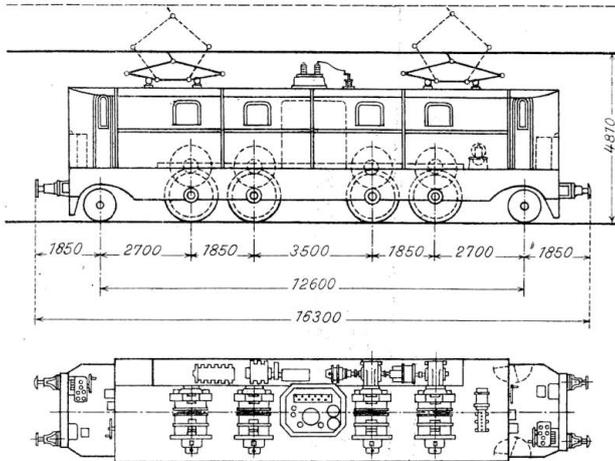


Abb. 3.
Grundriß

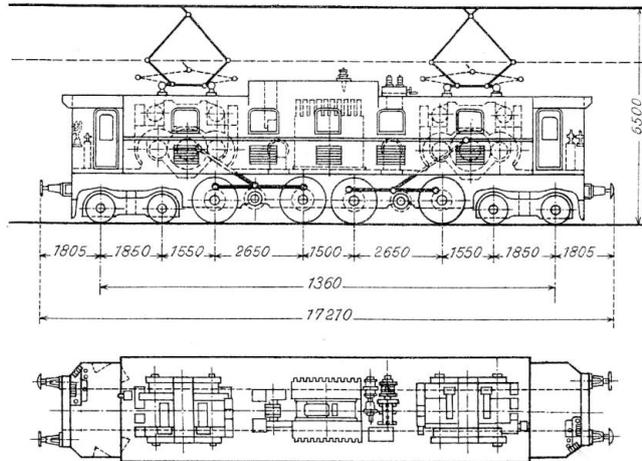


Maßstab 1 : 300

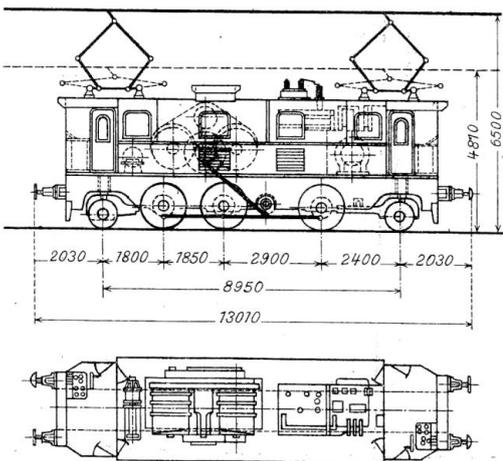
1 A A A A 1



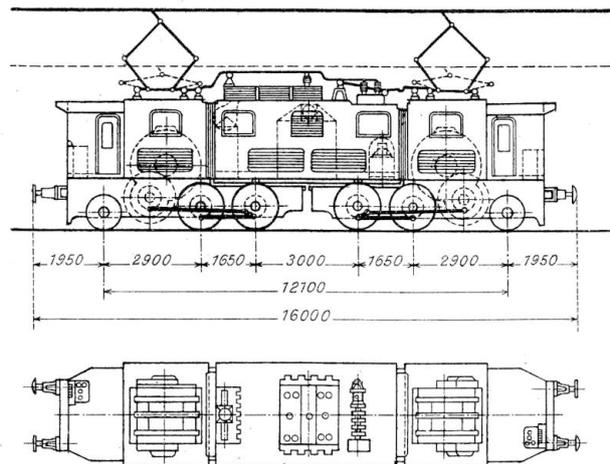
2 B B 2



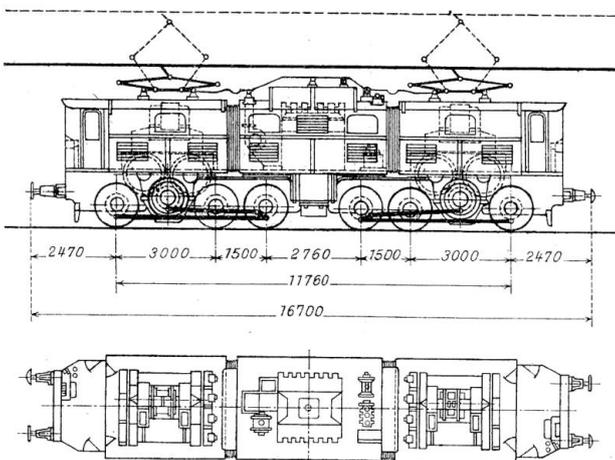
1 C 1



1 B B 1

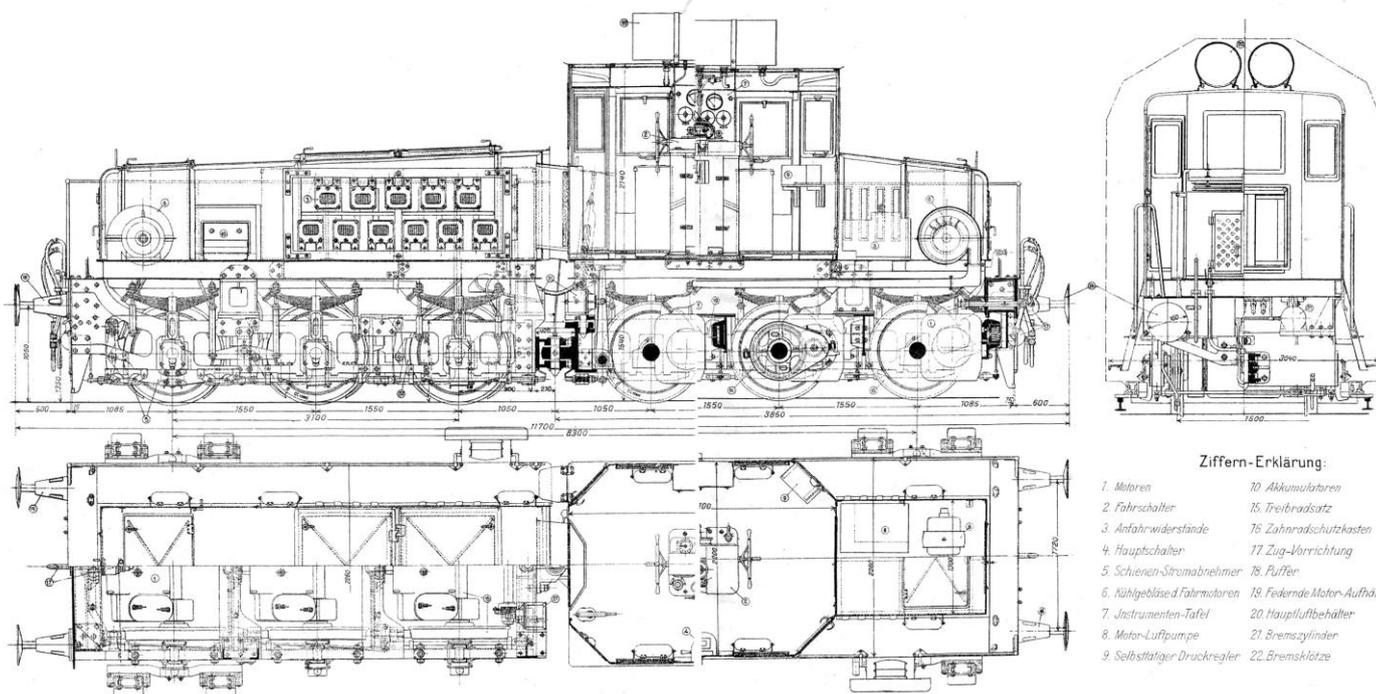


C C



Zum Aufsatz: Die Arbeiten zur Einführung
des elektrischen Zugbetriebes
auf dem bayrischen Netze der D. R. G.

Zum Aufsatz: Die elektrische C₀+C₀ Personen- und Güterzuglokomotive der italienischen Staatsbahn Gruppe E 620.



Ziffern-Erklärung:

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 1. Motoren | 10. Akkumulatoren |
| 2. Fahrshalter | 15. Treibradsatz |
| 3. Anfahrwiderstände | 16. Zahnradschutzkasten |
| 4. Hauptschalter | 17. Zug-Vorrichtung |
| 5. Schienen-Stromabnehmer | 18. Puffer |
| 6. Nühtgeblöse d. Fahrmotoren | 19. Federnde Motor-Aufhängung |
| 7. Instrumenten-Tafel | 20. Hauptluftbehälter |
| 8. Motor-Luftpumpe | 21. Bremszylinder |
| 9. Selbsttätiger Druckregler | 22. Bremsklötze |