

Zum Aufsatz : Die neuen Verbrennungstriebwagen der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und ihre Versuchsergebnisse.

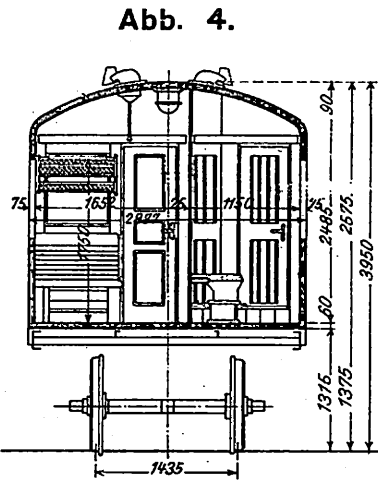
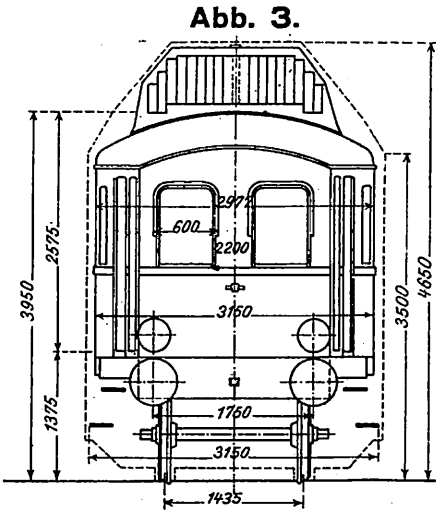
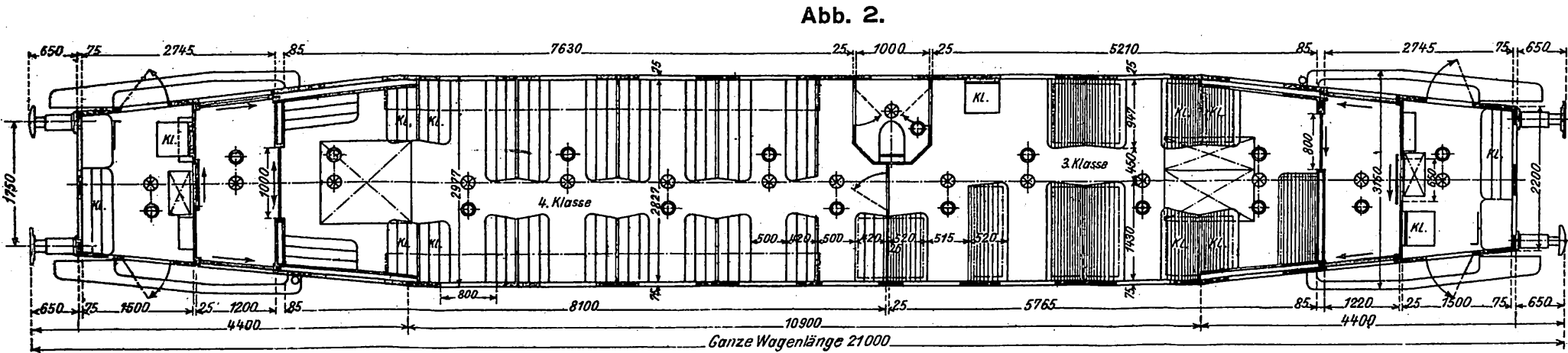
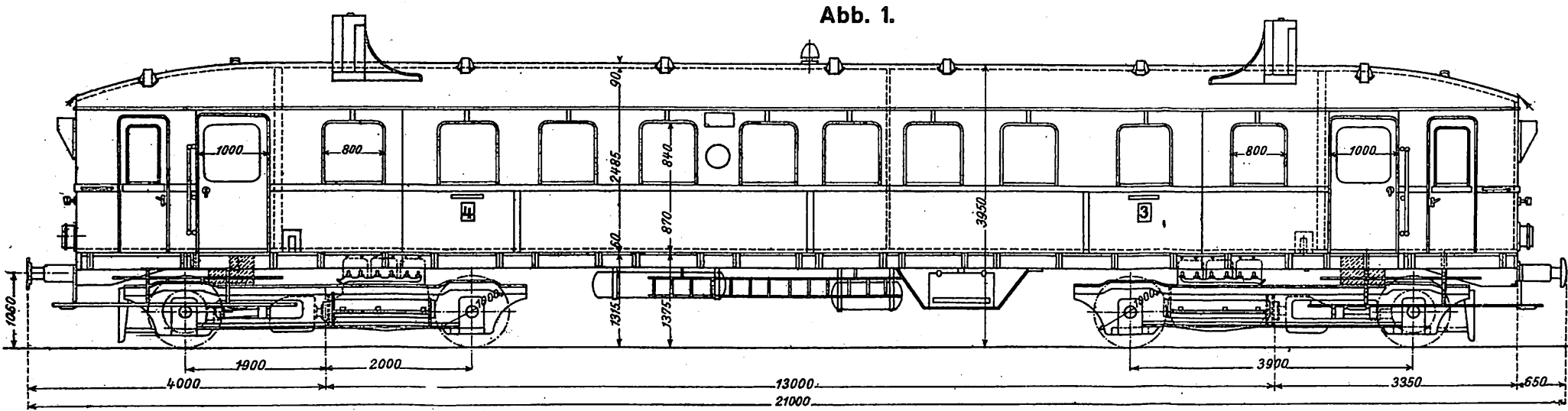


Abb. 1 bis 4 Ansicht des neuen Verbrennungstriebwagens.
Maßstab 1: 80.

- Lampe.
- Sauger.
- 3. Klasse 27 Sitzplätze.
- 4. " 49 " .
- Wagengewicht etwa 39 800 kg.
- Beleuchtung: System Bosch.
- 2 Sechszyl. Motoren von je 90 P.S. = 180 P.S.
- Luftdruckbremse Bauart „Knorr“ 16^{te}
- V-fachselgetriebe mit 5 Geschwindigkeiten.
- Höchstgeschwindigkeit in der Ebene 72 Km.
- Kl. = Klappsitz.

Abb. 5 und 6 Maschinendrehgestell.
Maßstab 1: 40.
Abb. 5.

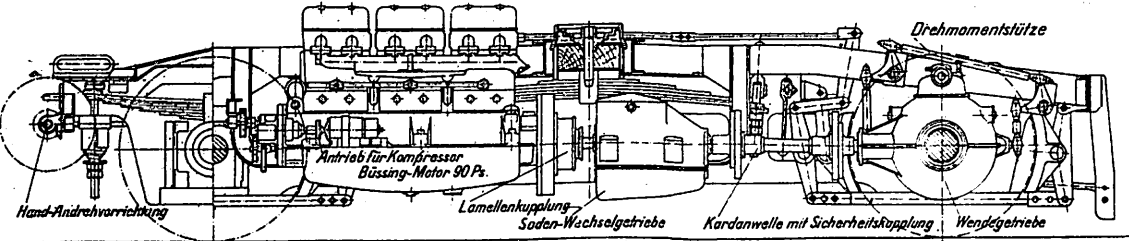


Abb. 6.

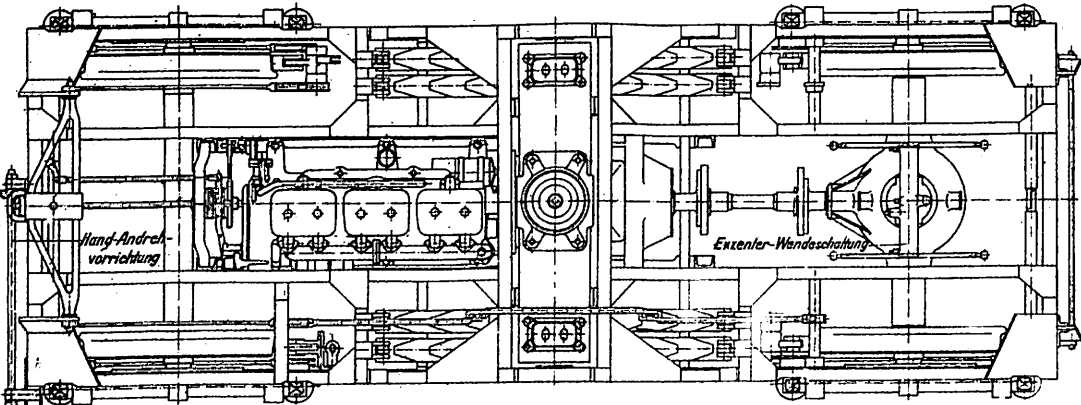


Abb. 7 bis 9 Anordnung des Wechselgetriebes.

Abb. 7.

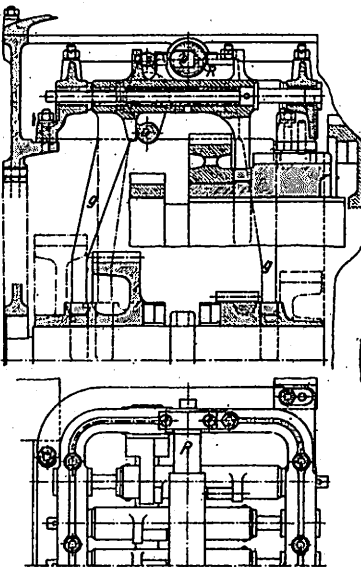


Abb. 8.

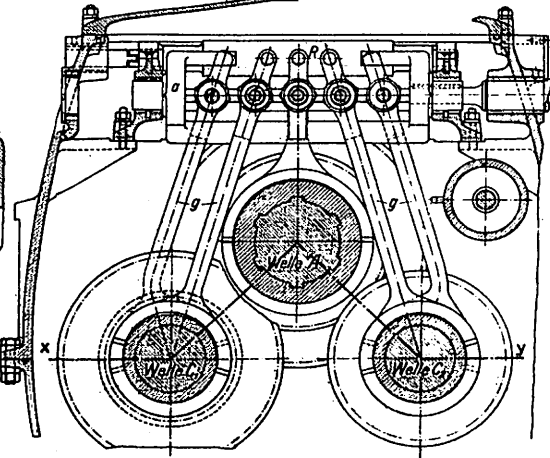
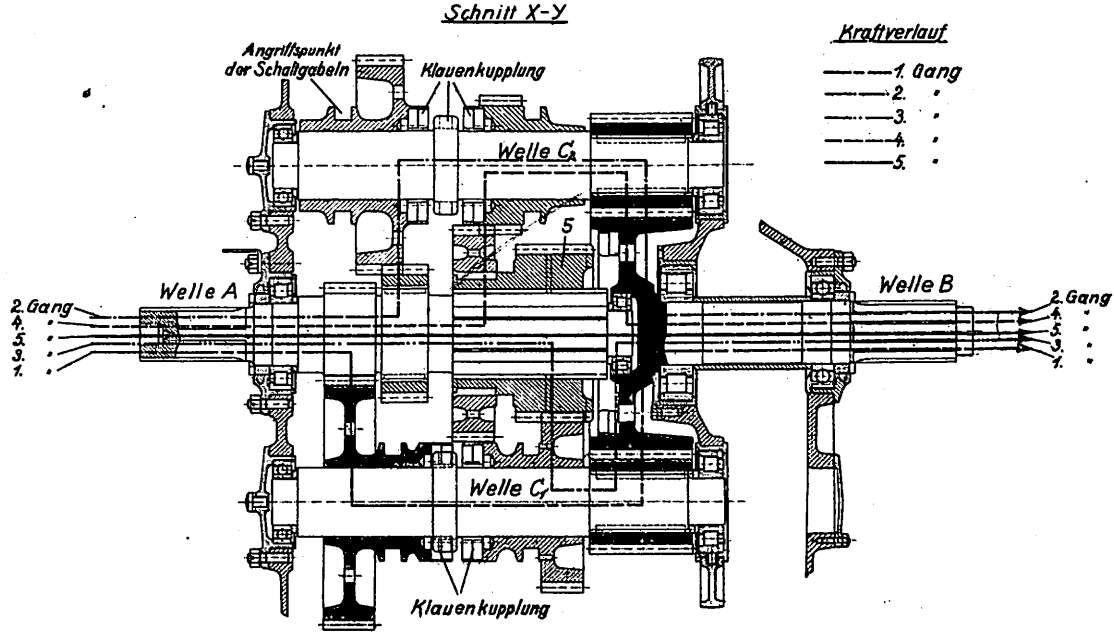


Abb. 9. (in 4/3 facher Größe von Abb. 7 und 8.)



Zum Aufsatz: Die neuen Verbrennungstriebwagen der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und ihre Versuchsergebnisse.

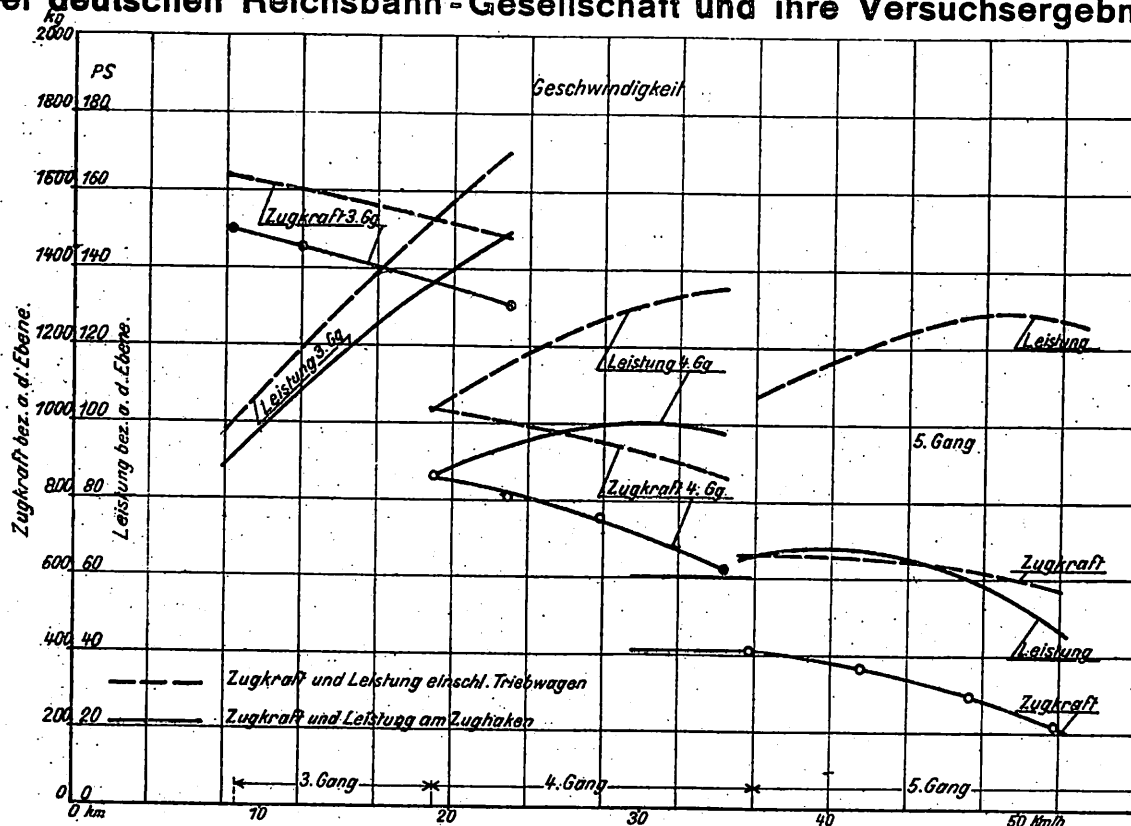


Abb. 5. Laufwiderstand des Triebwagens.

Abb. 4. Brennstoffverbrauch in g/tkm bei verschiedenen Geschwindigkeiten. 5. Gang.

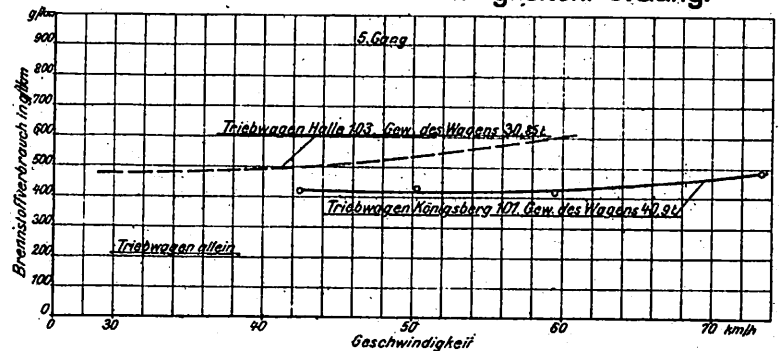


Abb. 2. S-V Schaulinien des Triebwagens.

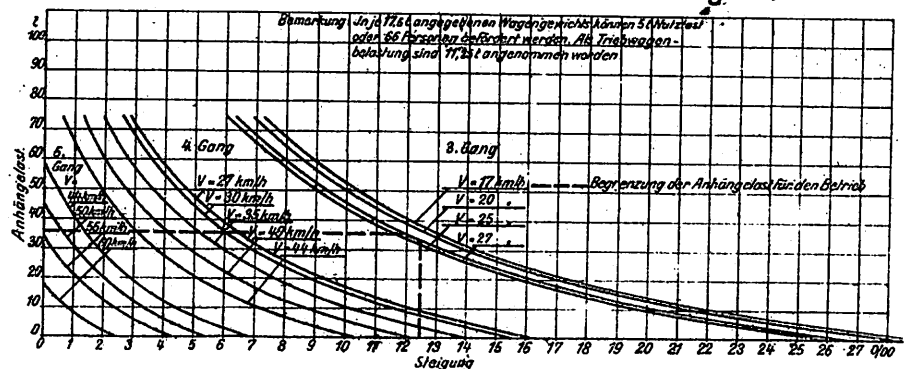
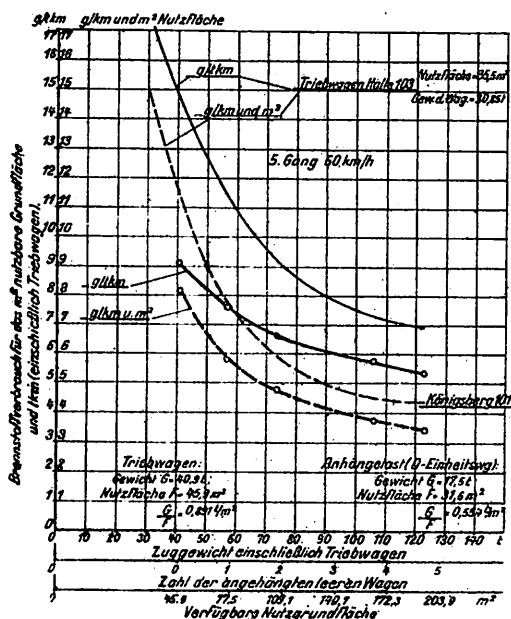


Abb. 1. bis 5 Ergebnisse der Versuchsfahrten.

Abb. 3. Brennstoffverbrauch für das geleistete Nutzflächen-kilometer und tkm.



Zum Aufsatz: Über die Leistungsfähigkeit der Ablaufanlagen von Flachbahnhöfen und Gefällsbahnhöfen.

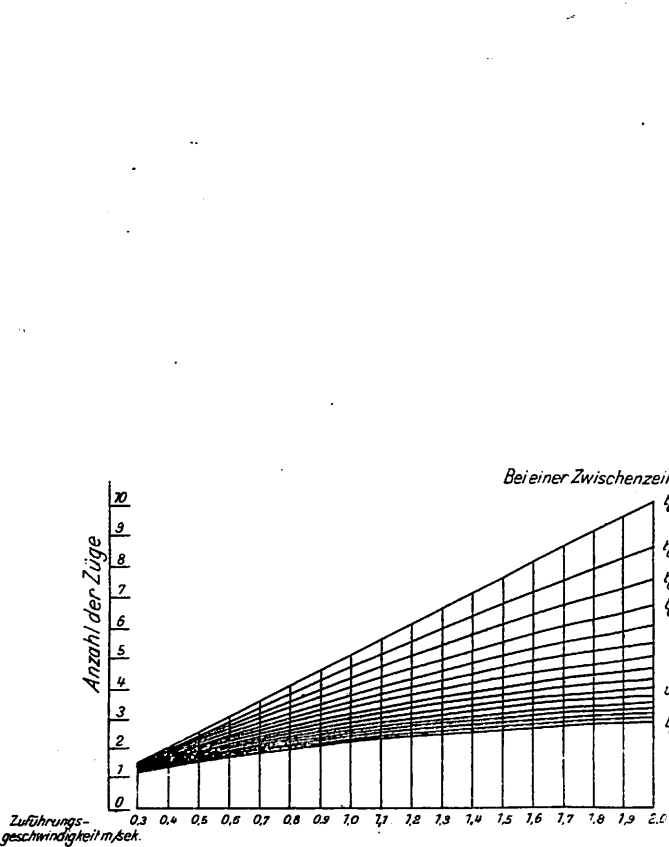


Abb. 1.

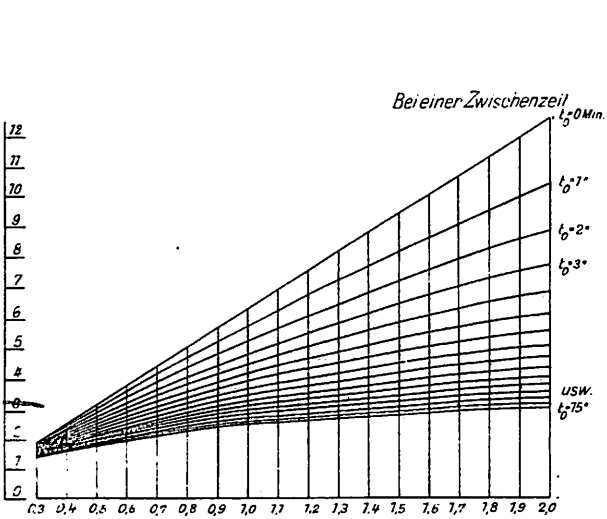


Abb. 2.

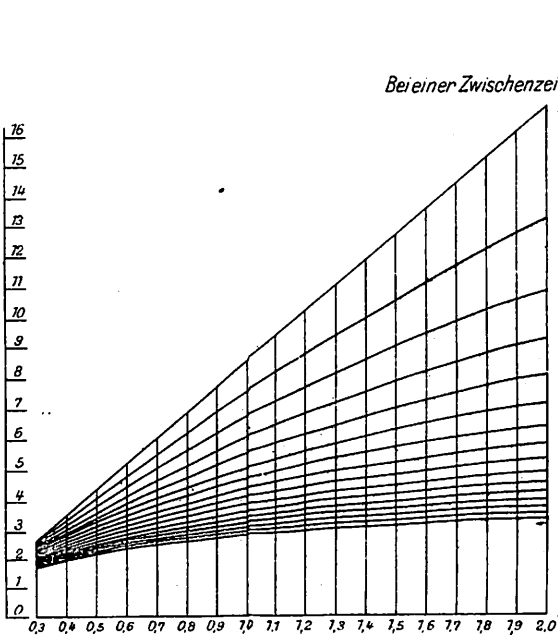


Abb. 3.

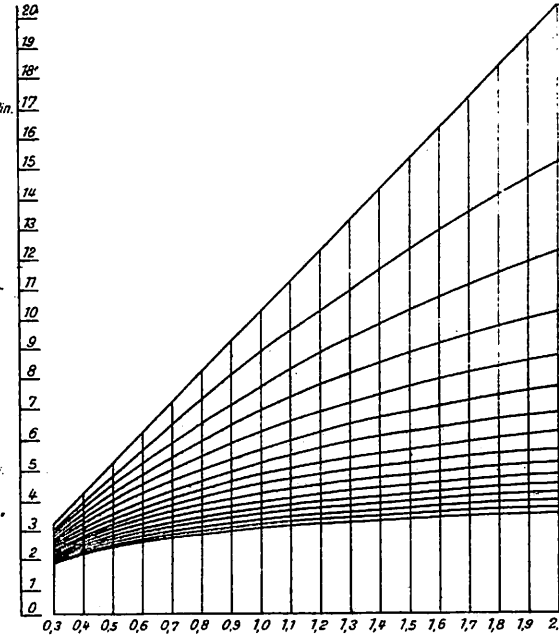


Abb. 4.

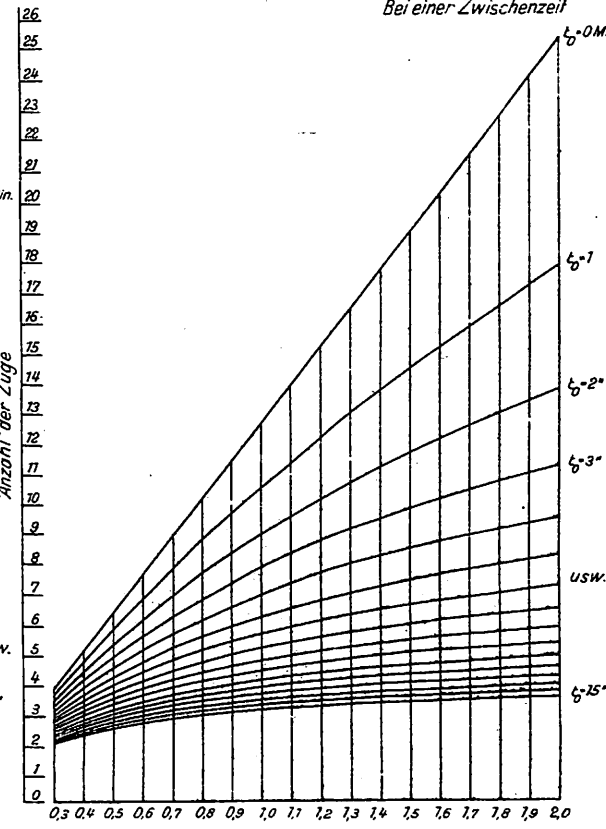


Abb. 5.

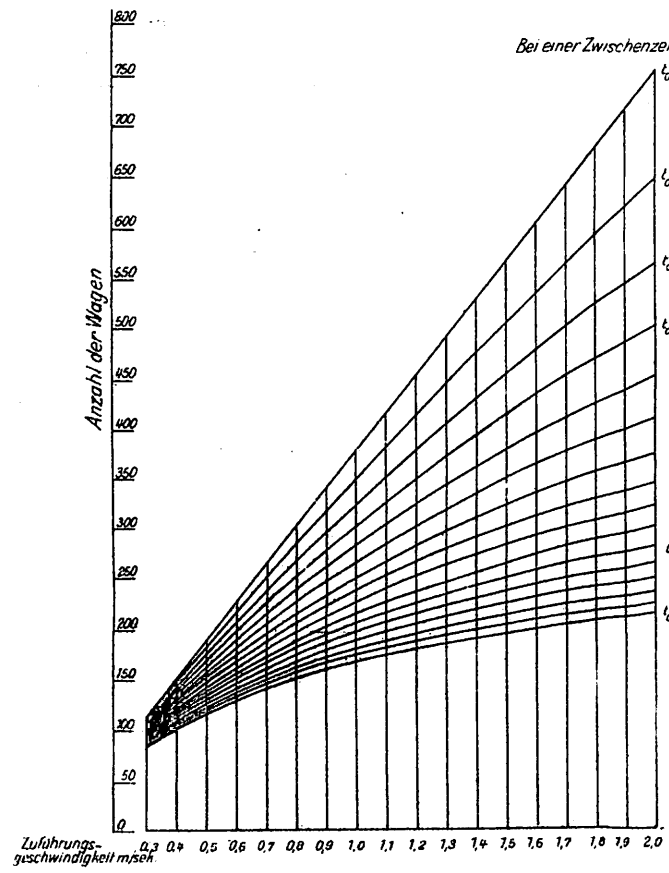


Abb. 6.

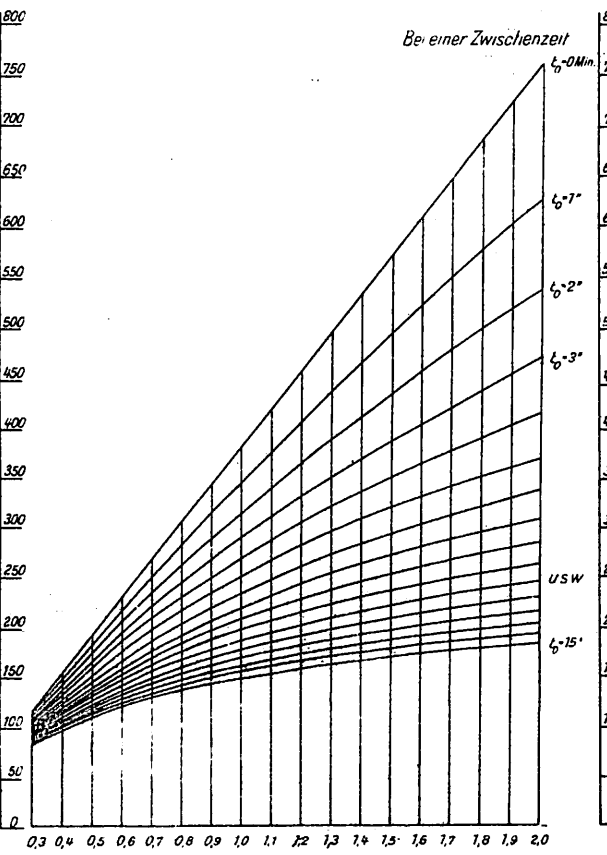


Abb. 7.

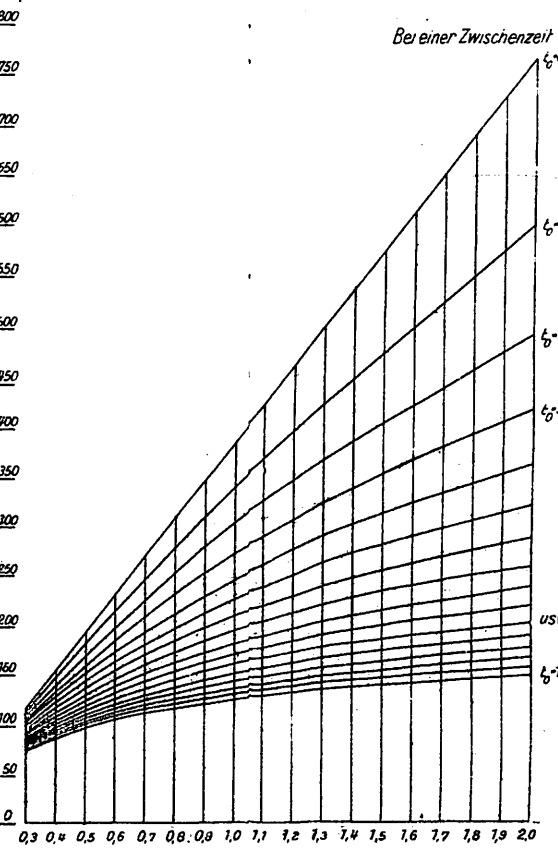


Abb. 8.

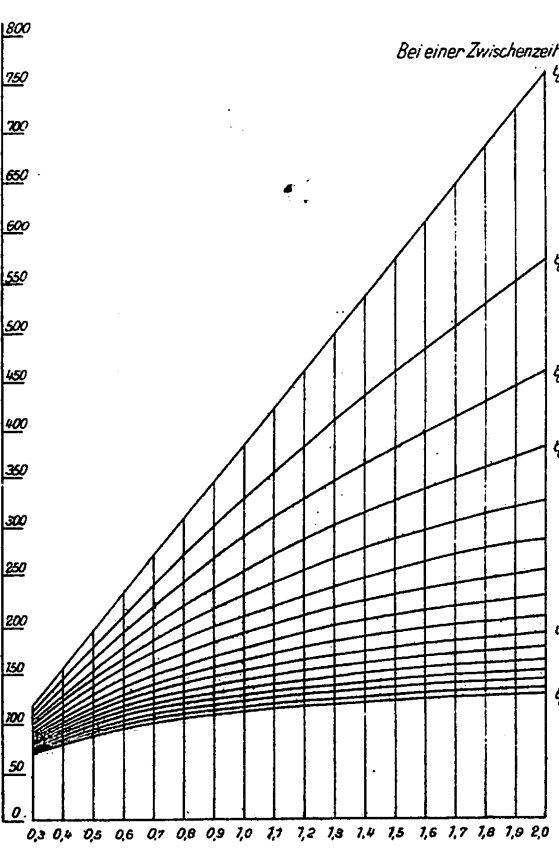


Abb. 9.

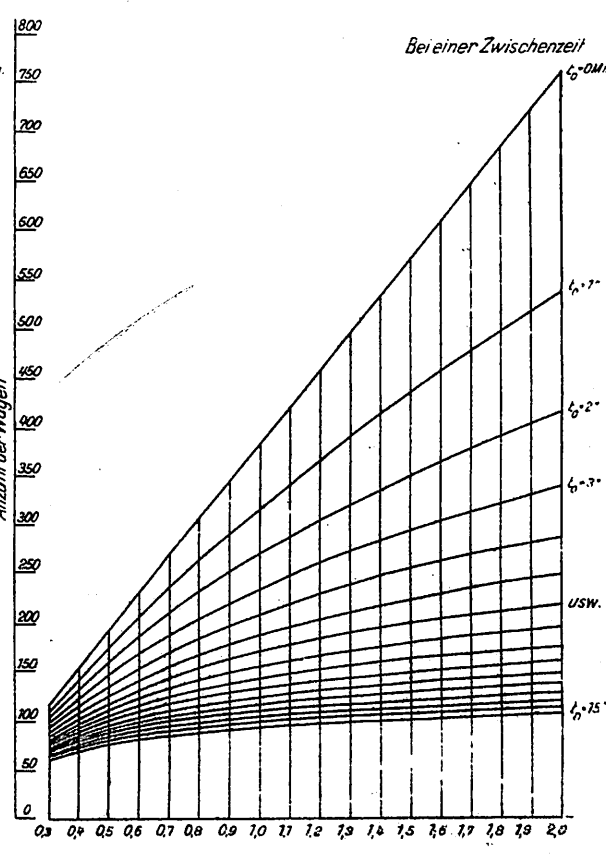
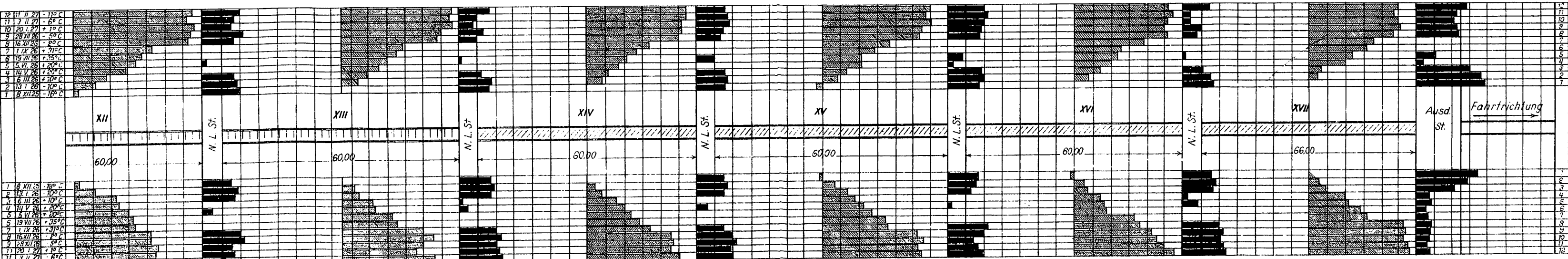
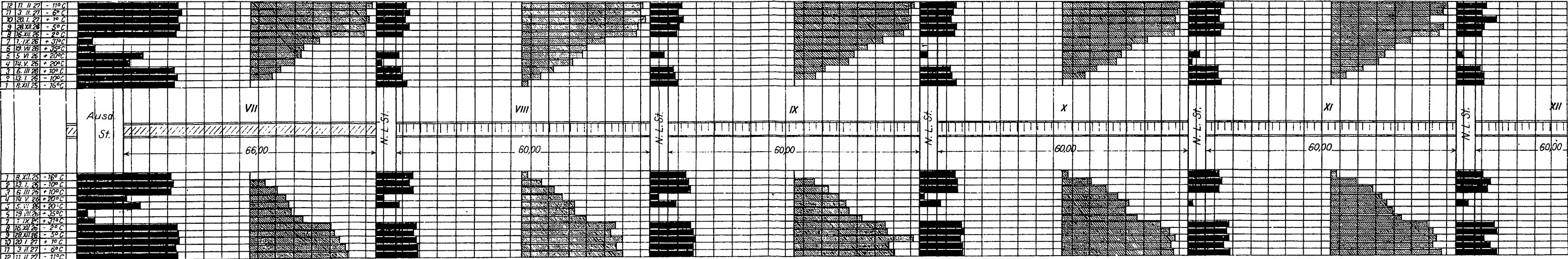
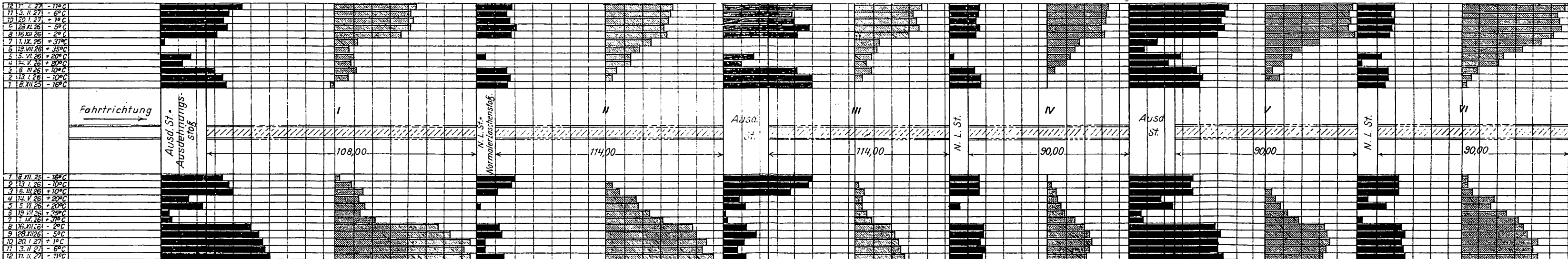


Abb. 10.

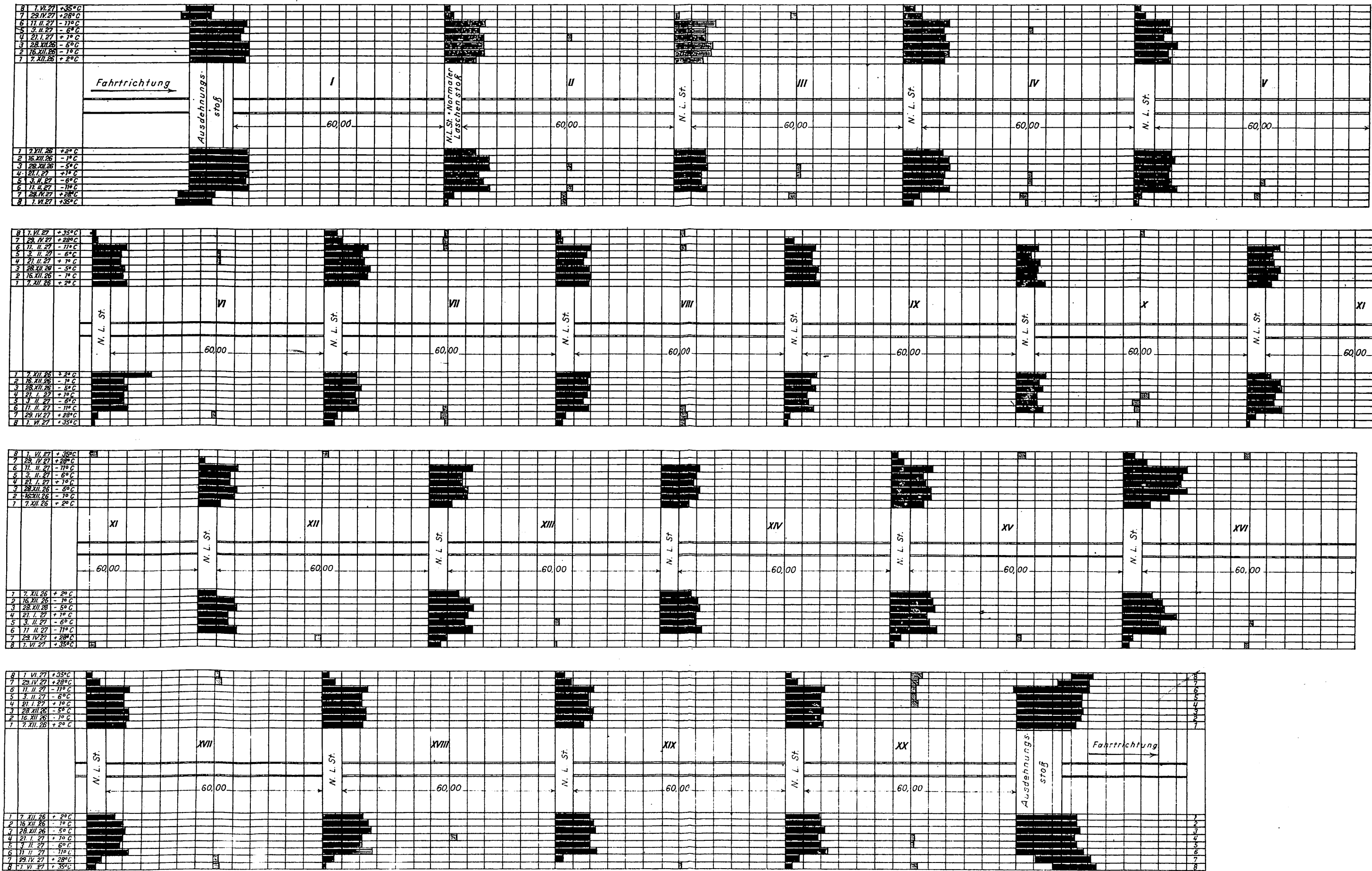
Ausdehnung der Stoßlücken - 
 Wanderung in der Schienenmitte - 
 genagelte Strecke - 
 geschraubte Strecke - 



Versuchsstrecke: Verbindungsgleis 2 Stein- Nürnberg Rbf.
Maßstab der Schienenbewegung 1 : 4.

Zum Aufsatz : Das zweite Betriebsjahr der Schienenschweißungen im Bezirk der Reichsbahndirektion Nürnberg.

Ausdehnung der Stoßlücken • Wanderung in der Schienenmitte



Versuchsstrecke: Verbindungsgleis 3 Eibach - Nürnberg Rbf.

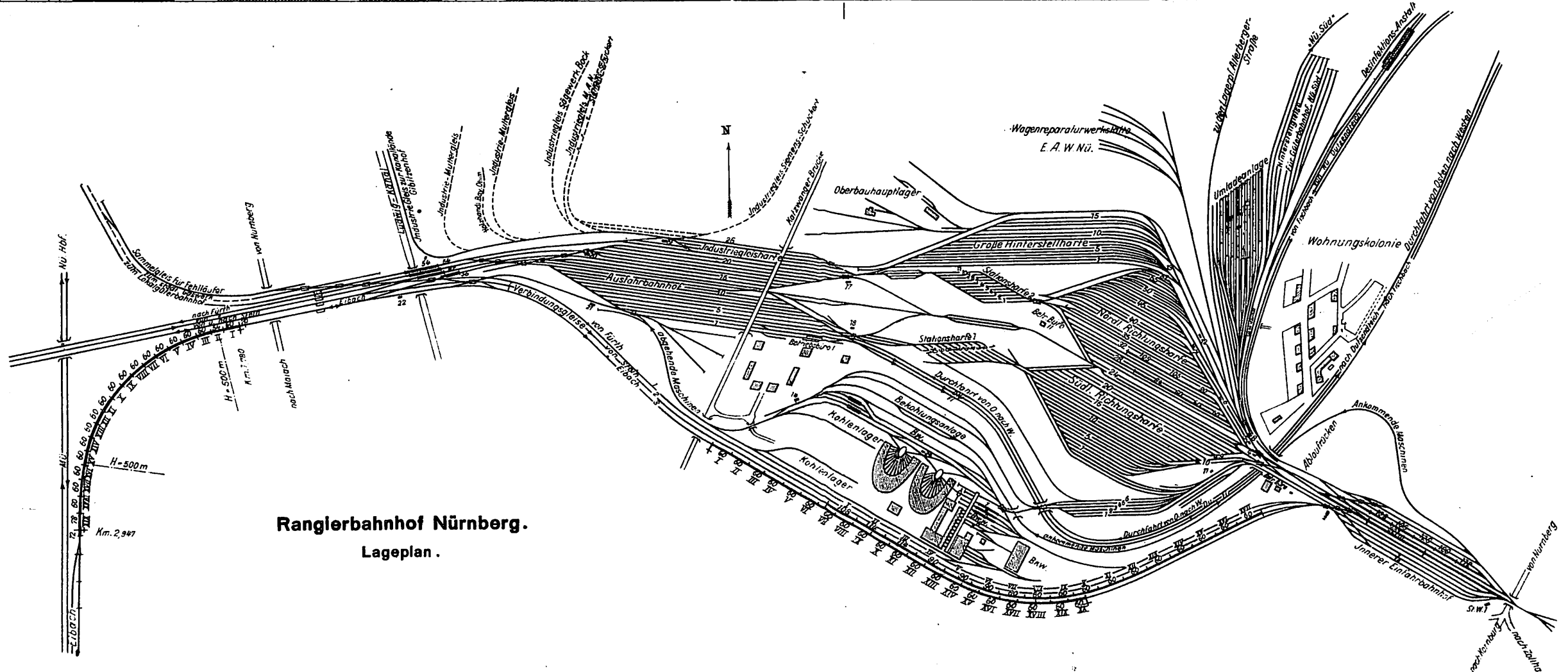
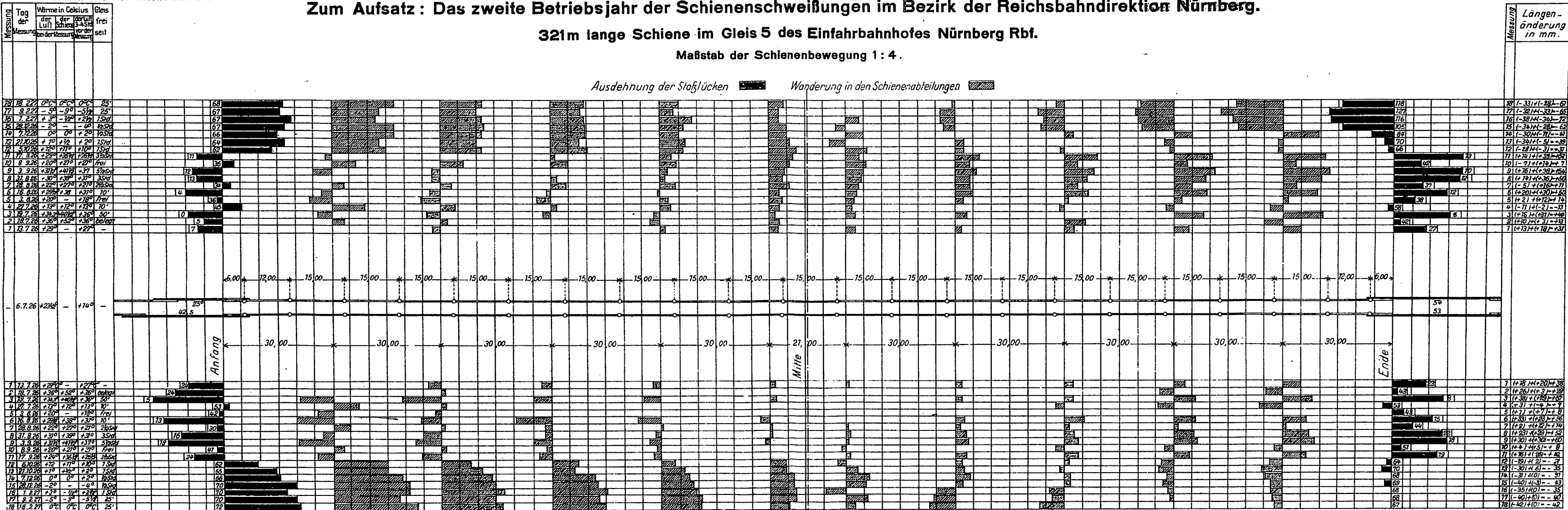
Maßstab der Schienenbewegung 1 : 4 .

Zum Aufsatz : Das zweite Betriebsjahr der Schienenschweißungen im Bezirk der Reichsbahndirektion Nürnberg.

321m lange Schiene im Gleis 5 des Einfahrbahnhofes Nürnberg Rbf.

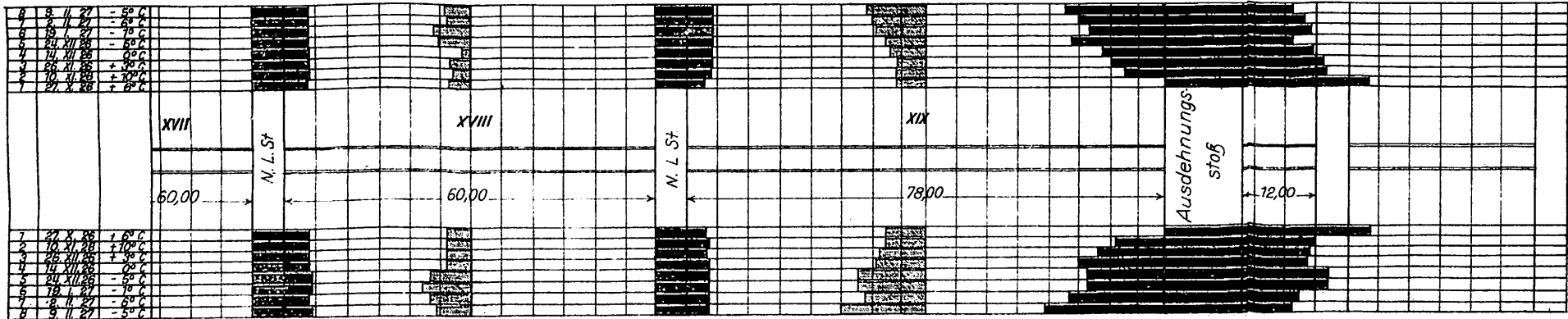
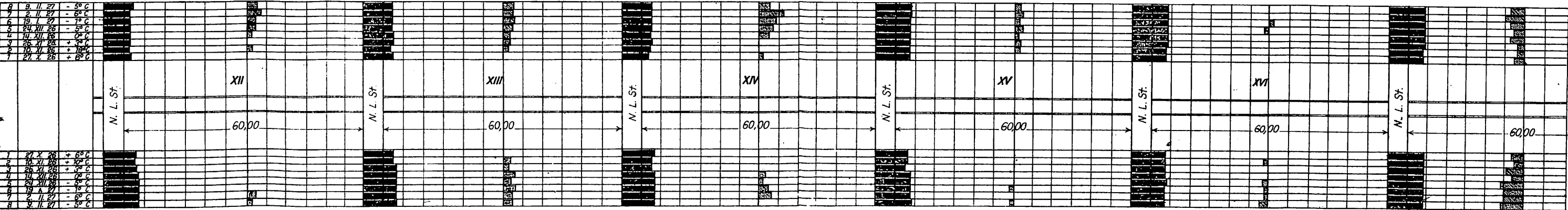
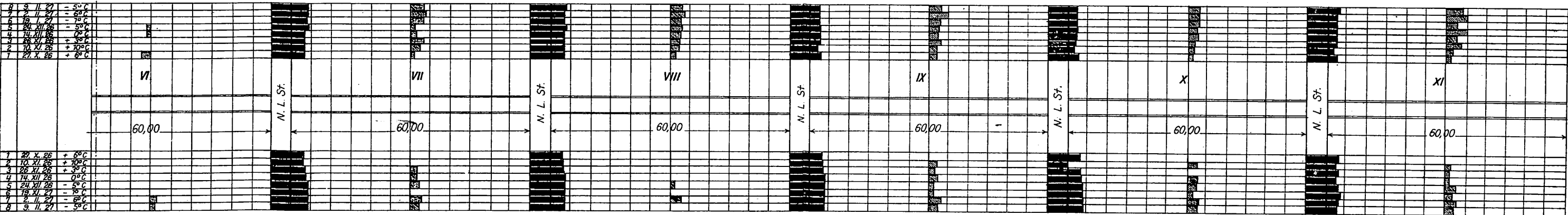
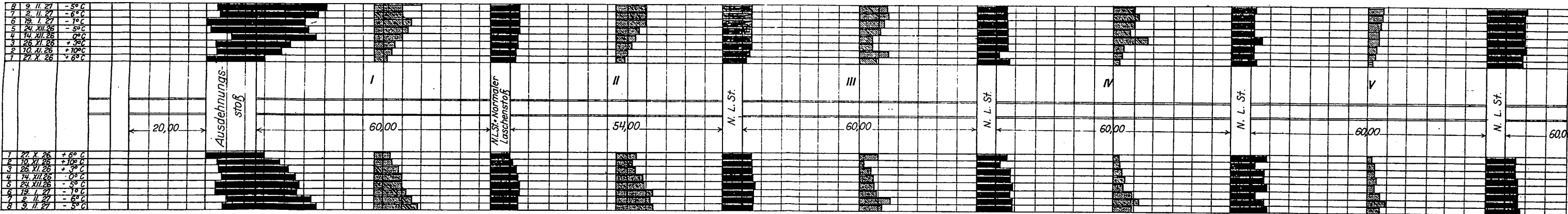
Maßstab der Schienenbewegung 1 : 4.

Ausdehnung der Stoßlücken Wanderung in den Schienenabteilungen



Zum Aufsatz : Das zweite Betriebsjahr der Schienenschweißungen im Bezirk der Reichsbahndirektion Nürnberg.

Ausdehnung der Stoßlücken -  Wanderung in der Schienenmitte - 



Versuchsstrecke:

Güterzugsgleis Eibach - Nürnberg Rbf. km 1,780 - 2,947.

Maßstab der Schienenbewegung 1 : 4.

Abb. 1. Äußerster vom Ablaufberg bei 45 Gleisen erreichbarer Raum.

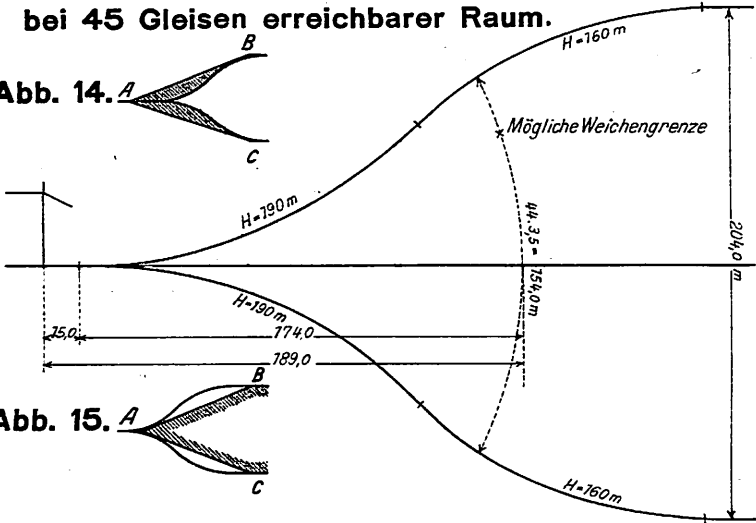


Abb. 14. A

Abb. 5. Schleppweichen, 7 x 7 = 49 Gleise, lange Bremsen.

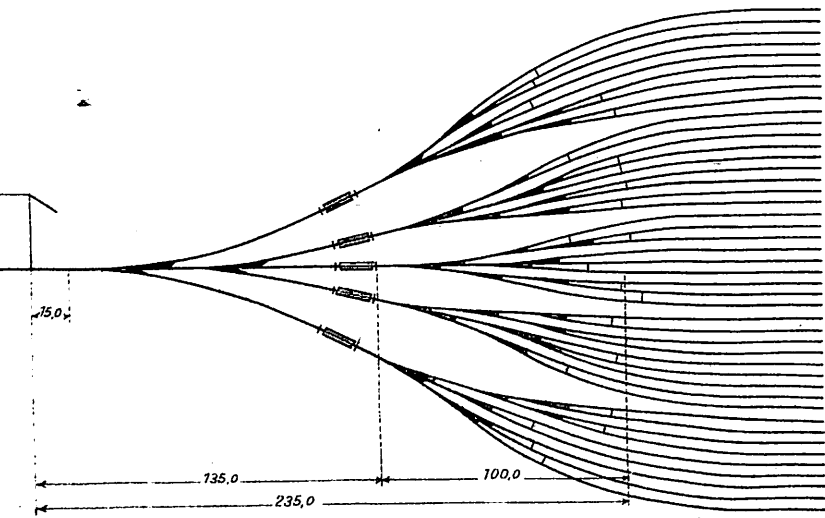
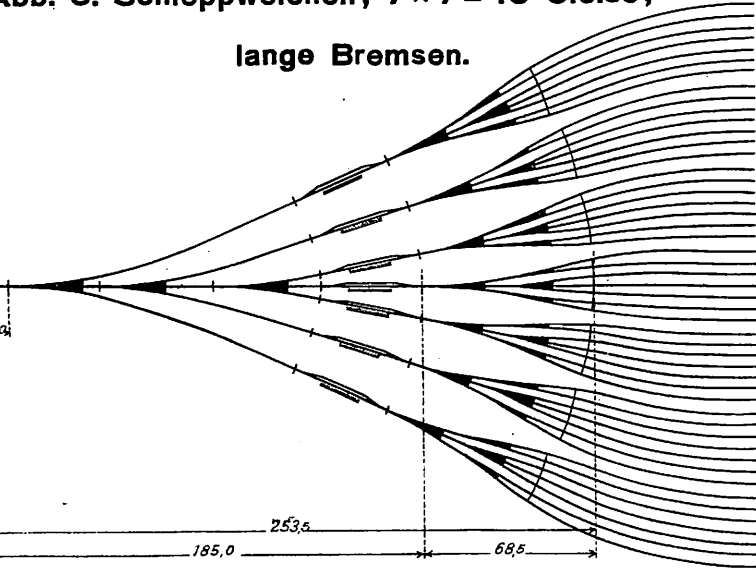


Abb. 9. Gewöhnliche (Steil-) Weichen, 5 x 9 = 45 Gleise, kurze Bremsen.

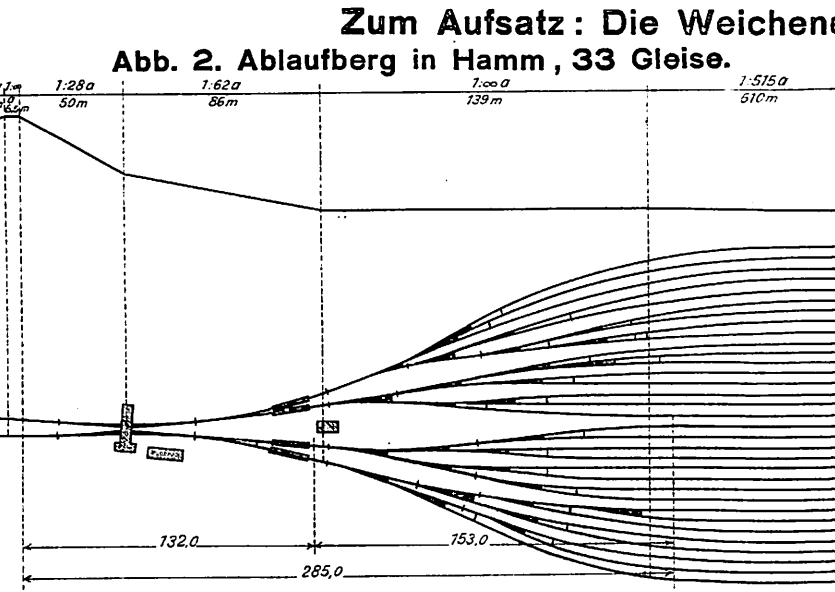


Abb. 6. Schleppweichen, vorgezogene Flügel, 5 x 9 = 45 Gleise, kurze Bremsen.

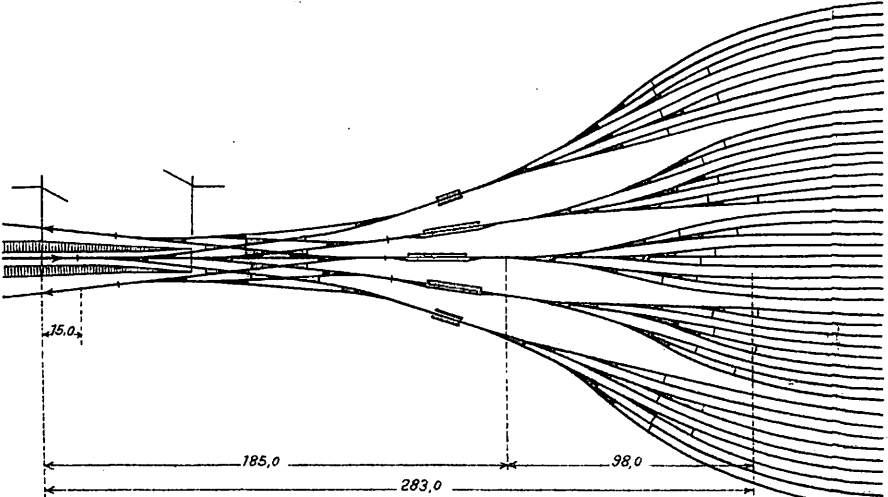
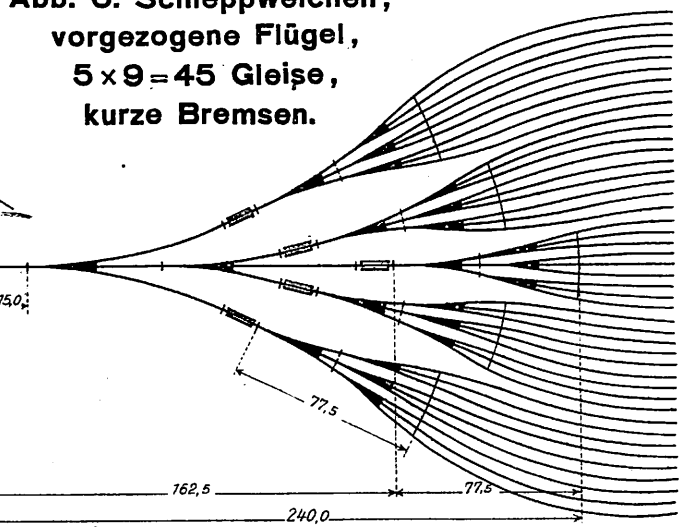


Abb. 10. Anlage von Umfahrgleisen für den Berg. Steilweichen, 5 x 9 = 45 Gleise, kurze und lange Bremsen.

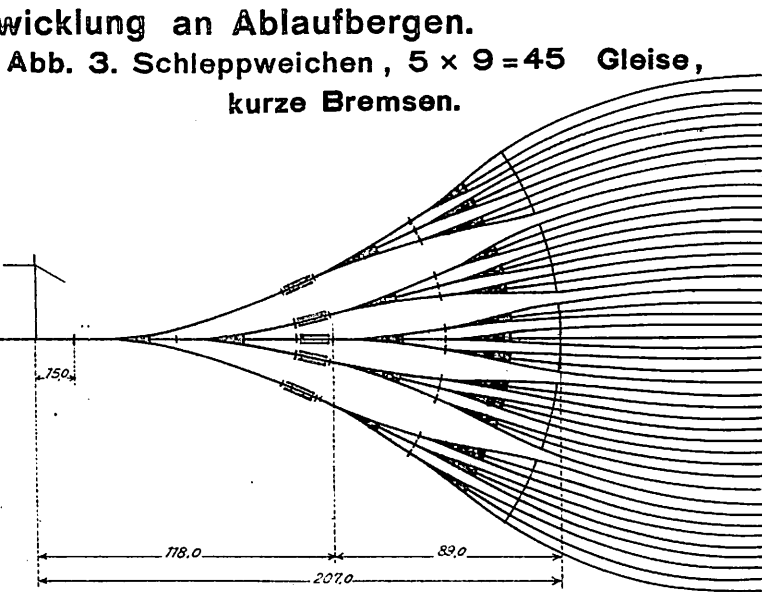


Abb. 7. Schleppweichen, 5 x 14 = 70 Gleise, lange Bremsen.

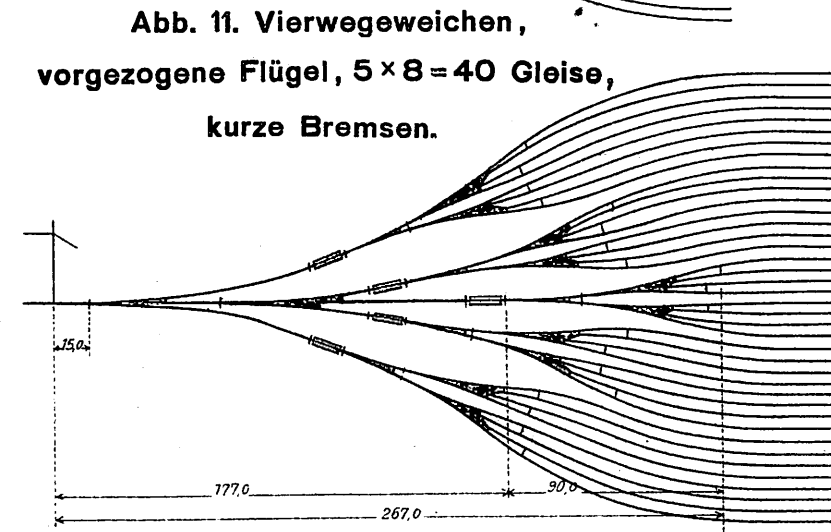
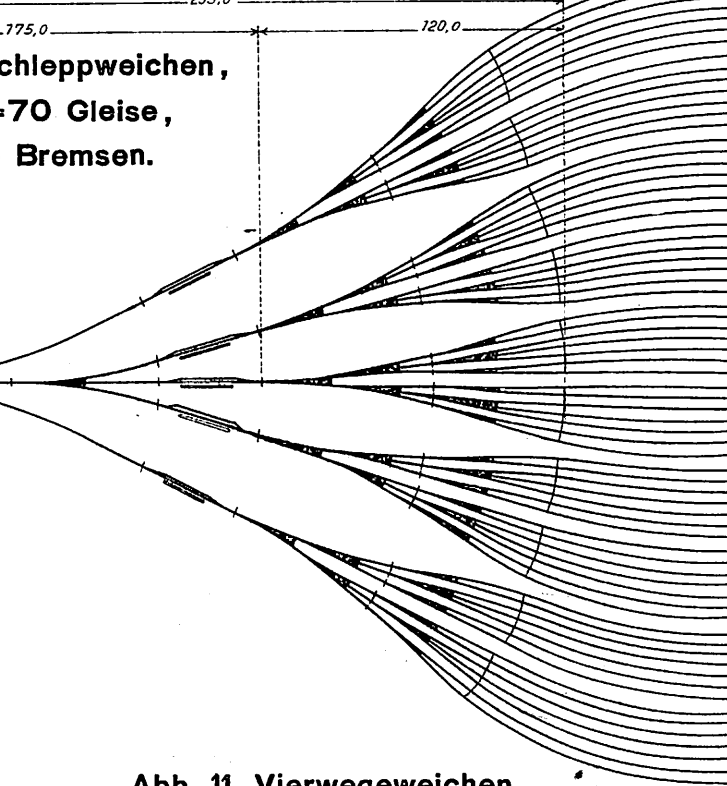


Abb. 11. Vierwegeweichen, vorgezogene Flügel, 5 x 8 = 40 Gleise, kurze Bremsen.

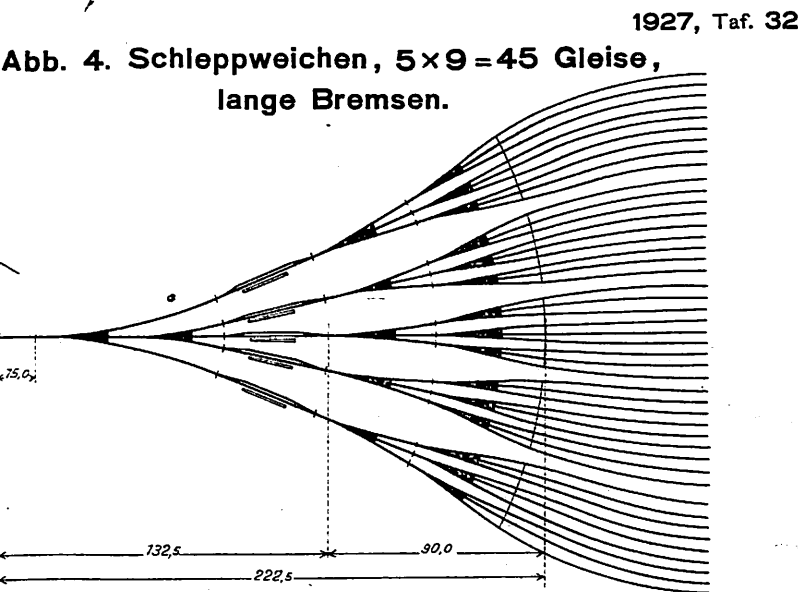


Abb. 8. Gewöhnliche (Steil-) Weichen, 5 x 9 = 45 Gleise, lange Bremsen.

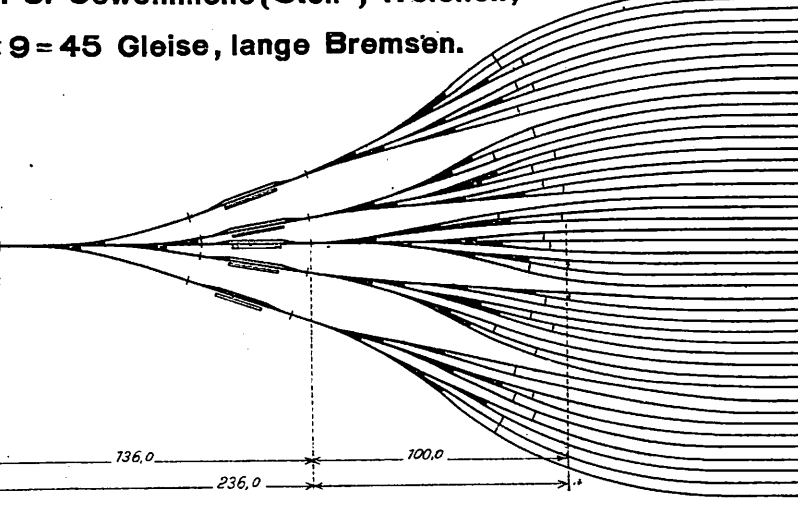


Abb. 12. Vierwegeweichen, 4 x 8 = 32 Gleise, lange Bremsen.

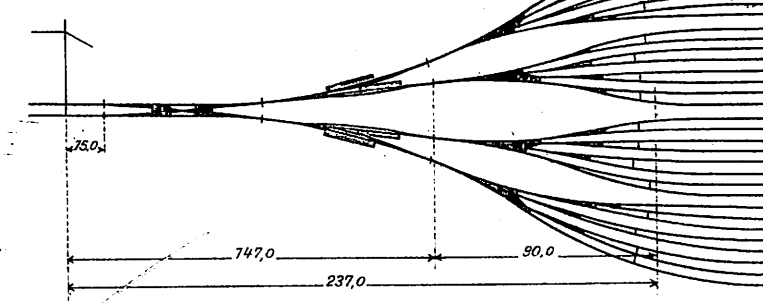
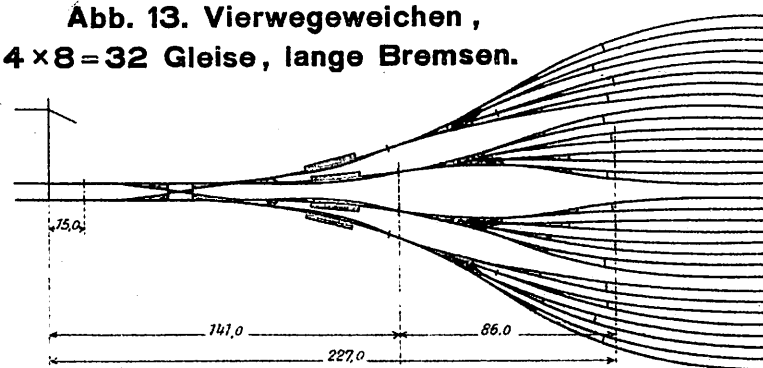
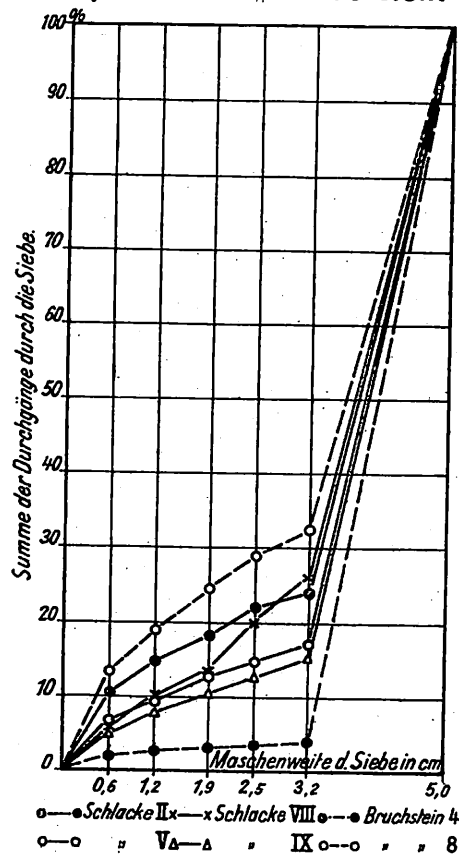


Abb. 13. Vierwegeweichen, 4 x 8 = 32 Gleise, lange Bremsen.

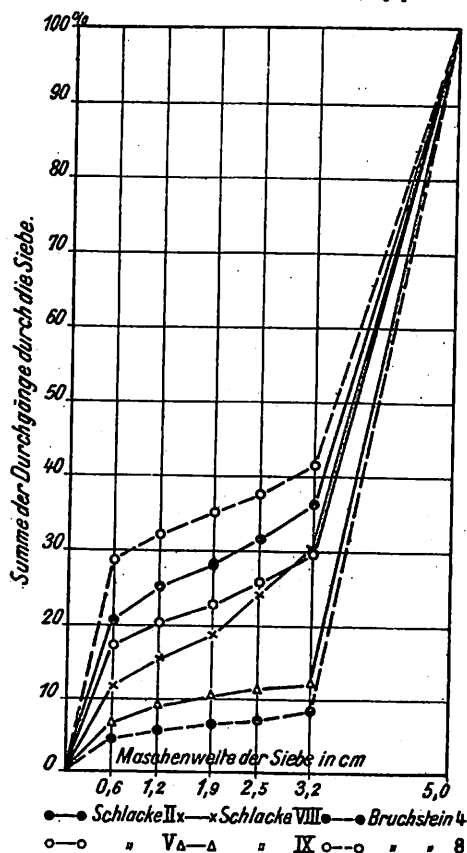


Zum Aufsatz: Versuche mit Hochofenstüchschlacke als Gleisbettungsstoff.**Abb. 1.**

Darstellung der Ergebnisse der Prüfung auf Widerstandsfähigkeit gegen den Schlag mit der Stopfhacke nach Übersicht 7.

**Abb. 2.**

Darstellung der Ergebnisse der Prüfung auf Widerstandsfähigkeit gegen stoßweise Druckbeanspruchung nach Übersicht 7.

**Abb. 5.**

Darstellung der Ergebnisse der Prüfung auf Widerstandsfähigkeit gegen stetig gesteigerte Druckbeanspruchung nach Übersicht 9.

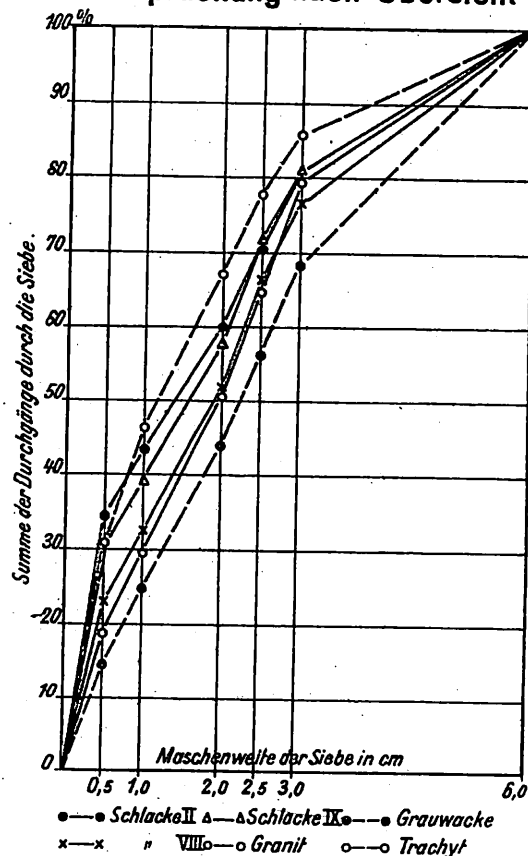


Abb. 3. Darstellung der Ergebnisse der Prüfung auf Widerstandsfähigkeit gegen stetig gesteigerte Druckbeanspruchung nach Übersicht 7.

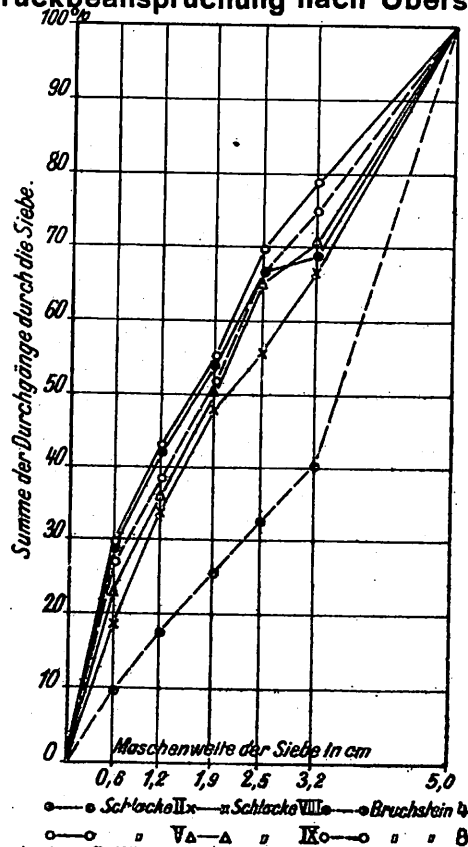
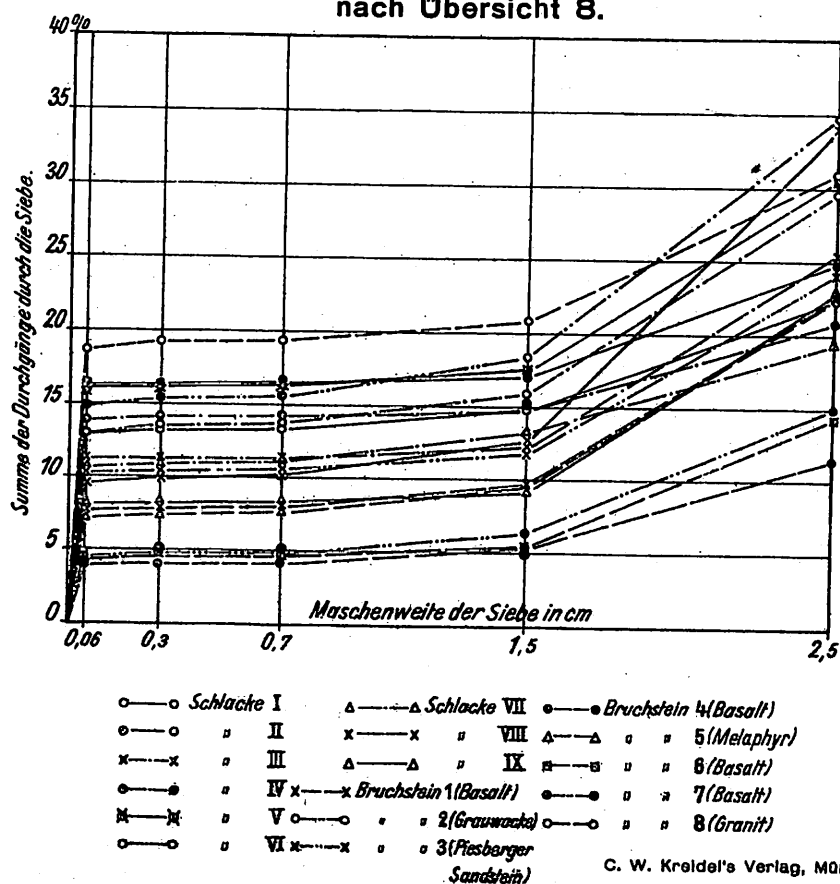


Abb. 4. Darstellung der Ergebnisse der Prüfung auf Kanten und Stoßfestigkeit nach Übersicht 8.



Zum Aufsatz : Neuzeitlicher Bockkran für die Unterhaltung von Wagen und Lokomotiven.

Abb. 1.

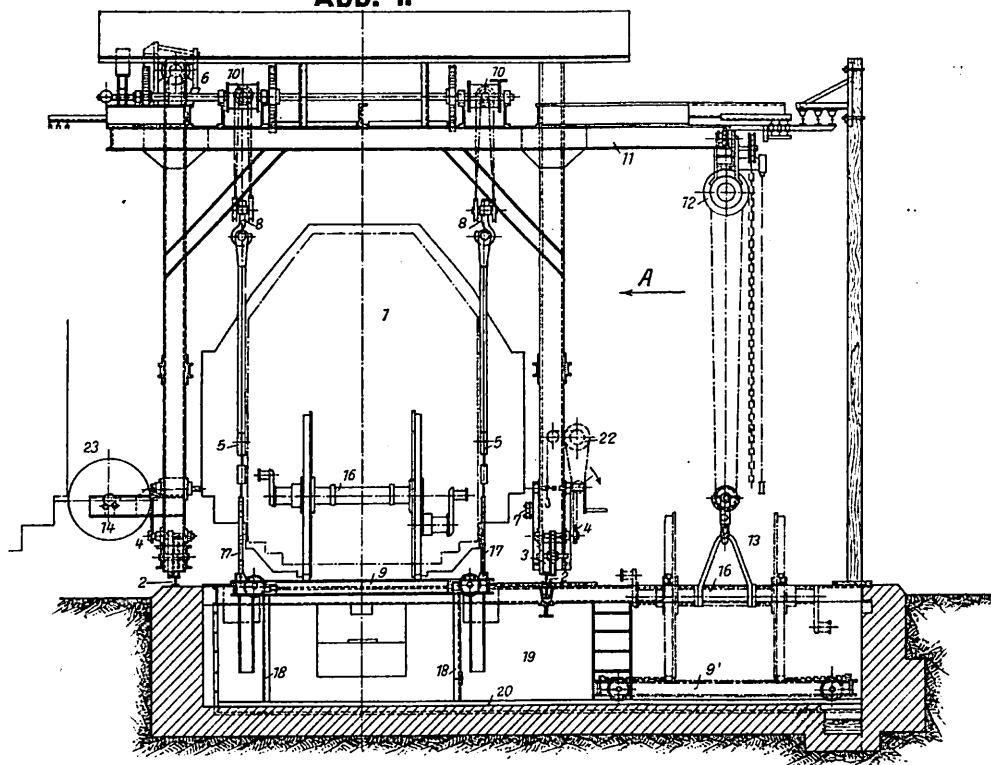
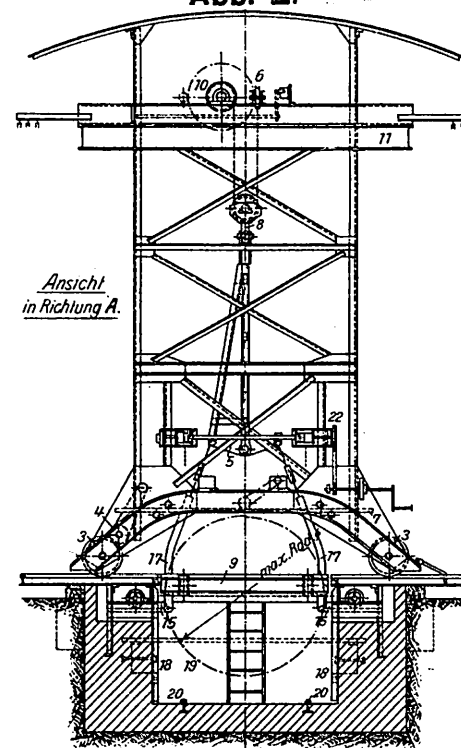


Abb. 2.



Ansicht
in Richtung A.

Abb. 3.

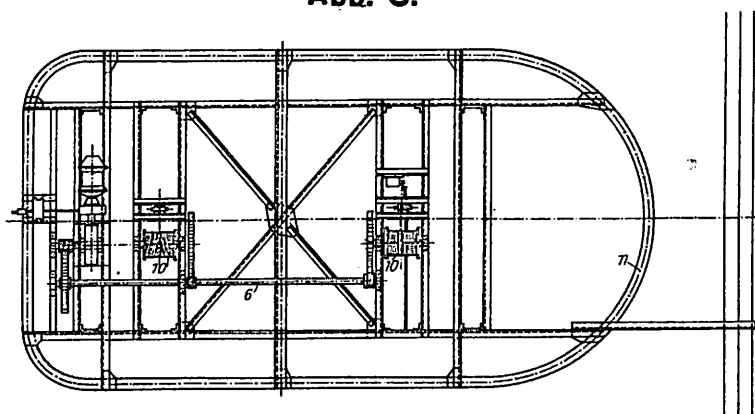


Abb. 4.

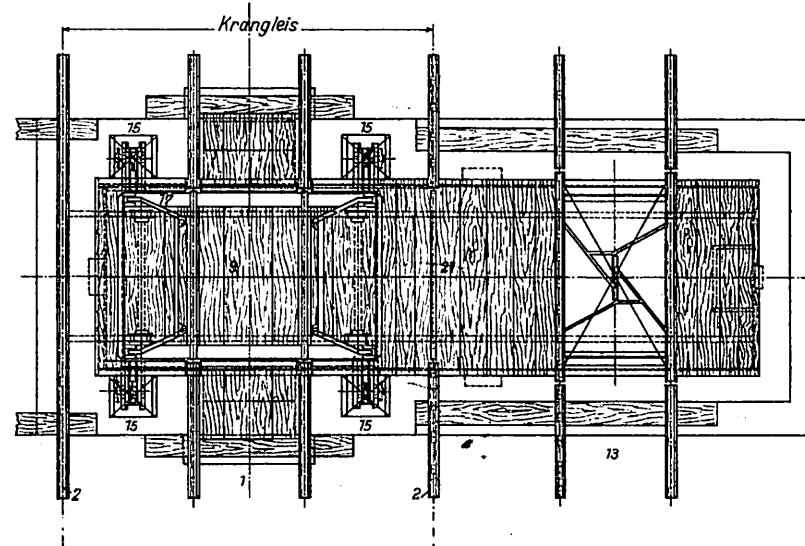


Abb. 5.



Maßstab 1:70.

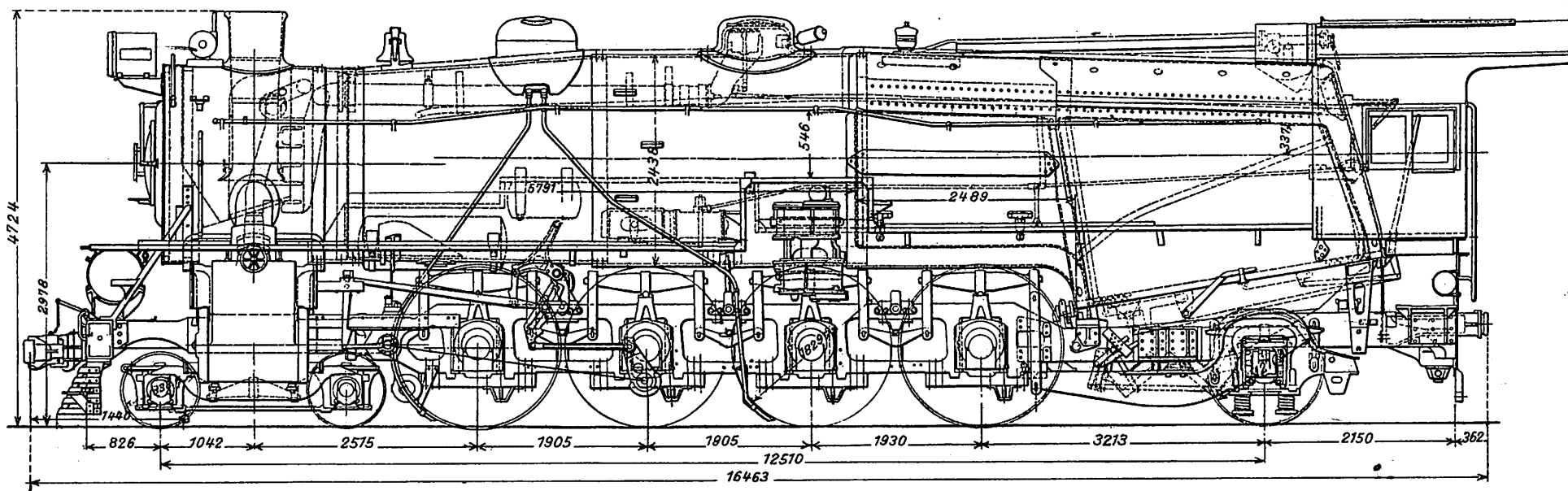


Abb. 1. Widerstandstafel für 2 achsige Fahrzeuge.

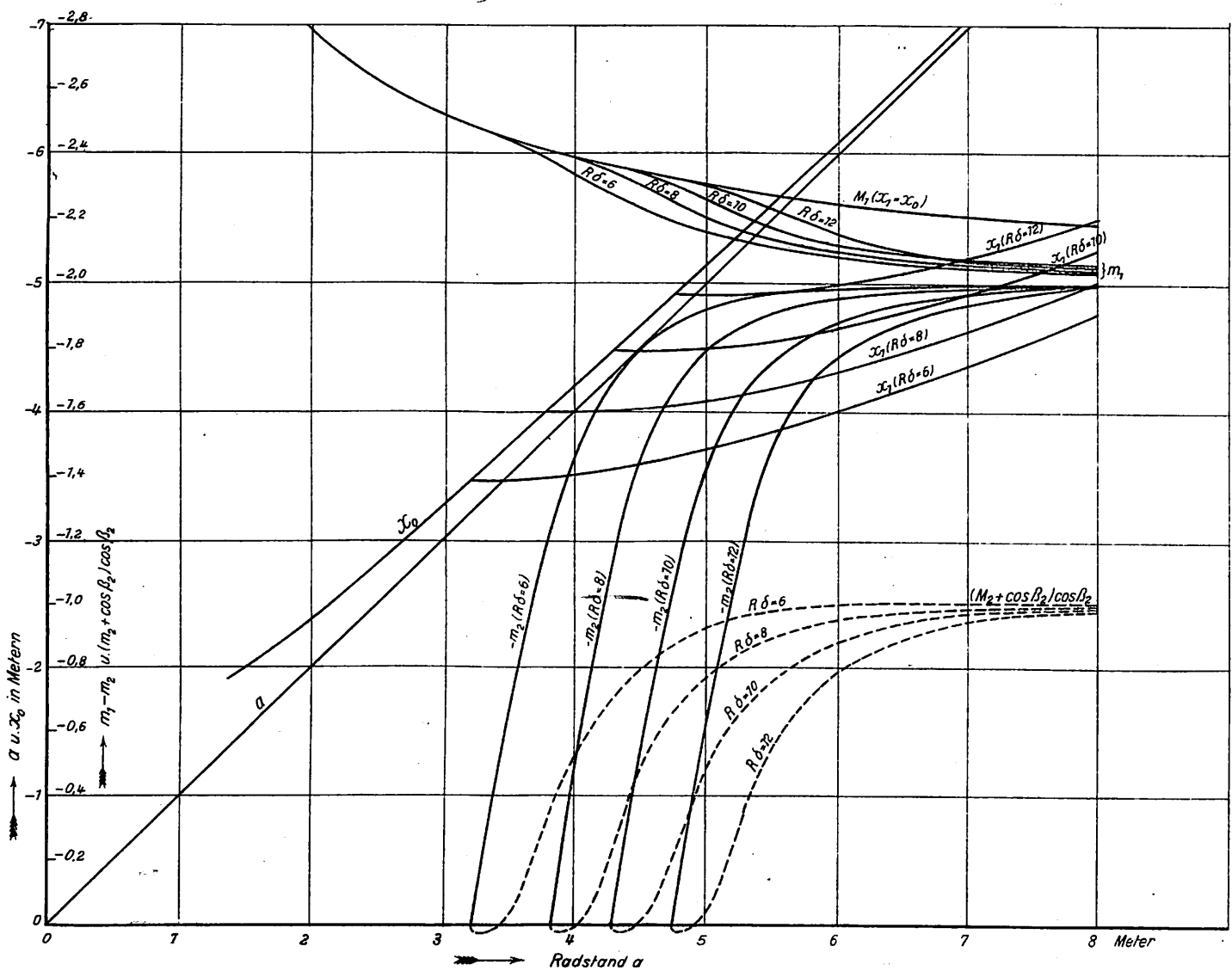


Abb. 2. Widerstandskurven für Lokomotiven.

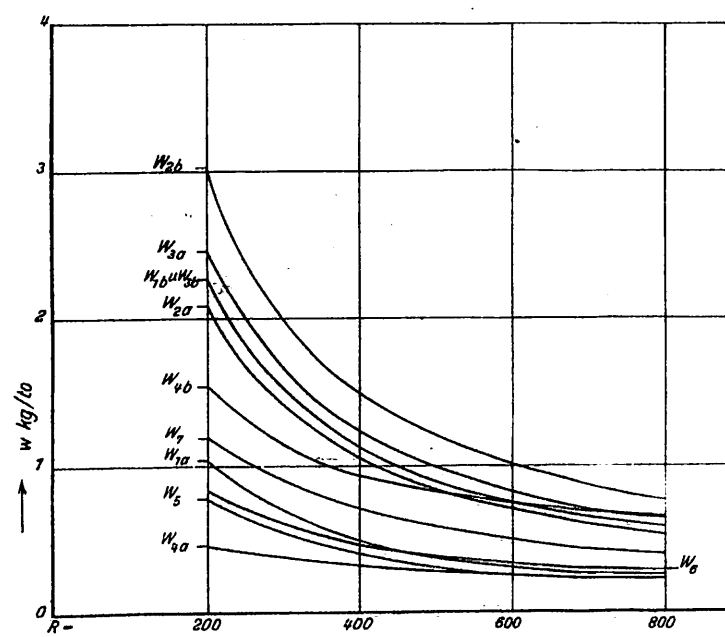


Abb. 3. Widerstandskurven für Wagen.

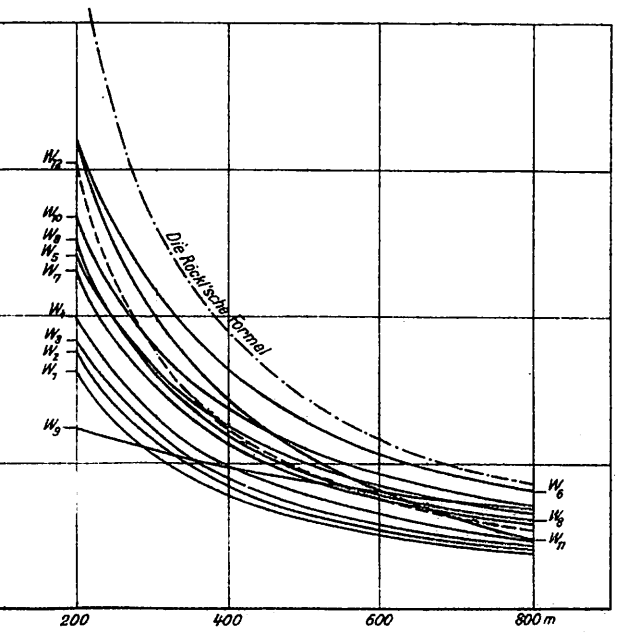


Abb. 4. 2 C - Lokomotive (S10¹) mit vorderem 2 achsigen Drehgestell.

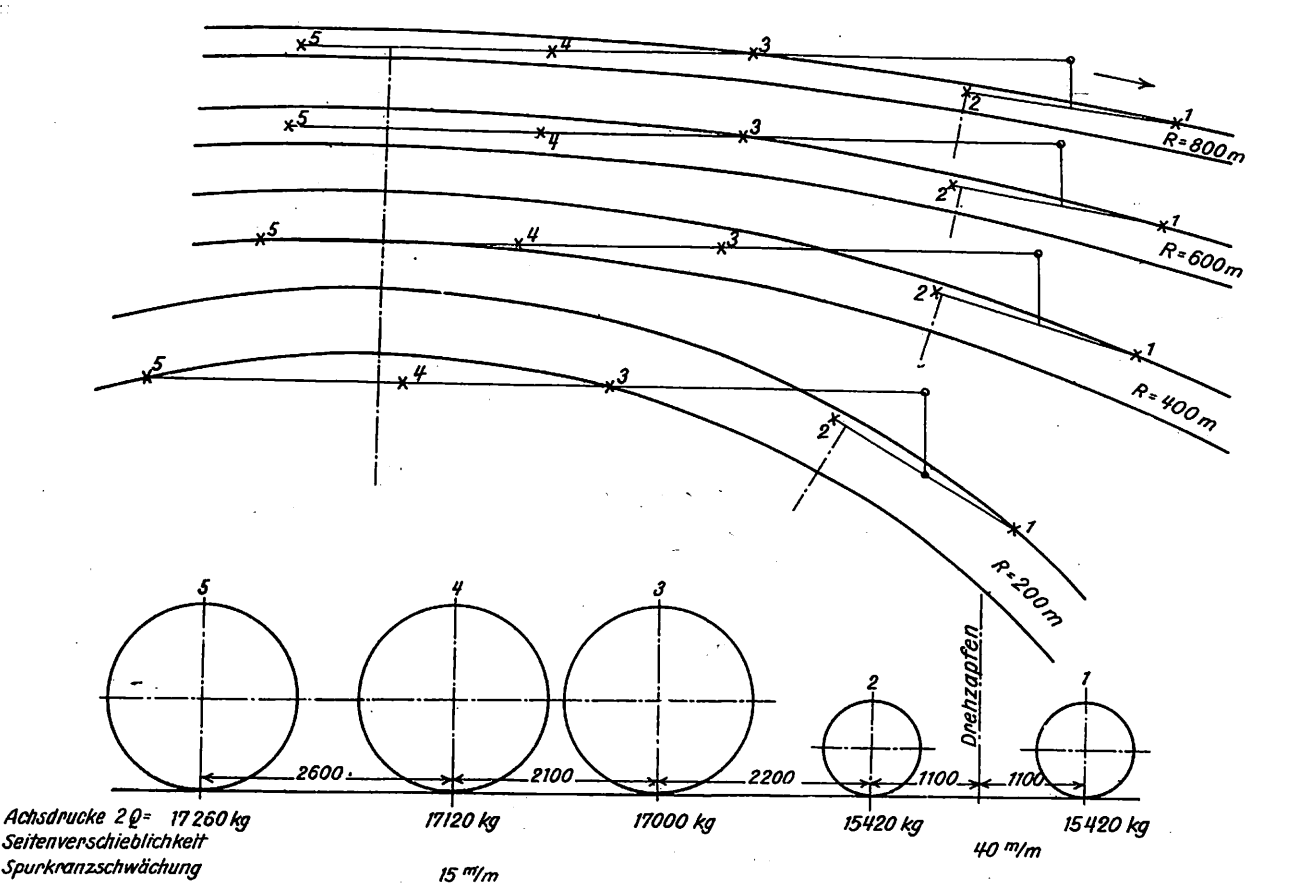
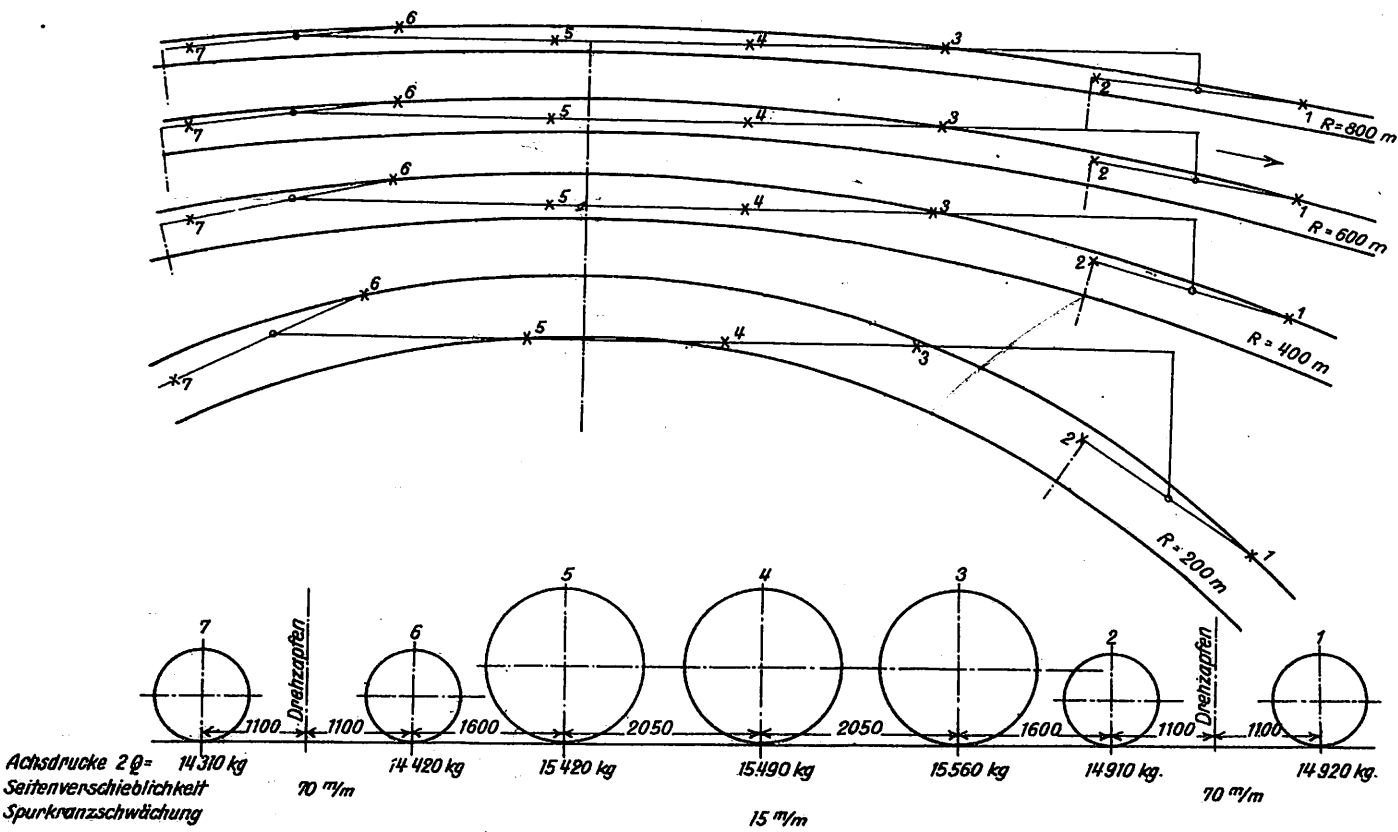


Abb. 5. 2 C 2 - Lokomotive (T18) mit vorderem und hinterem 2 achsigen Drehgestell.



Zum Aufsatz: Untersuchungen über den Kurvenwiderstand von Eisenbahnfahrzeugen.

Abb. 1. 1 C Lokomotive mit vorderem Kraußgestell (T12).

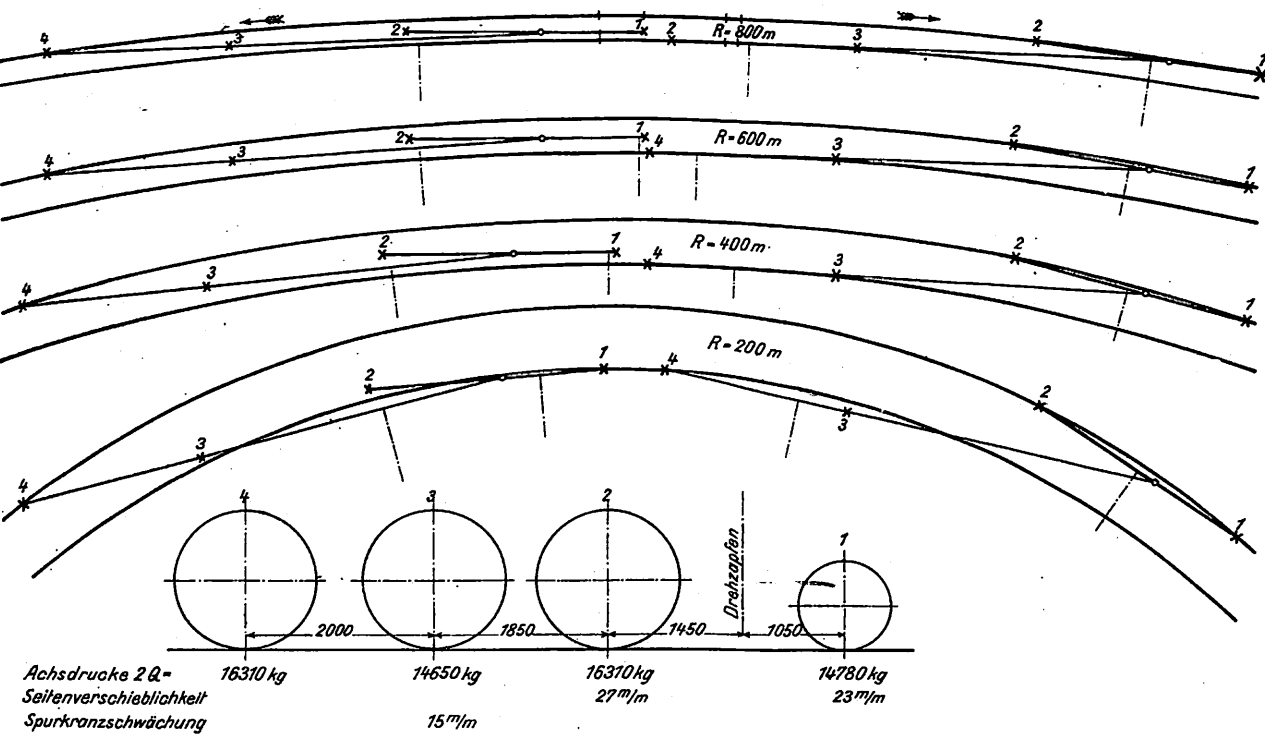


Abb. 2. D Lokomotive. (T13).

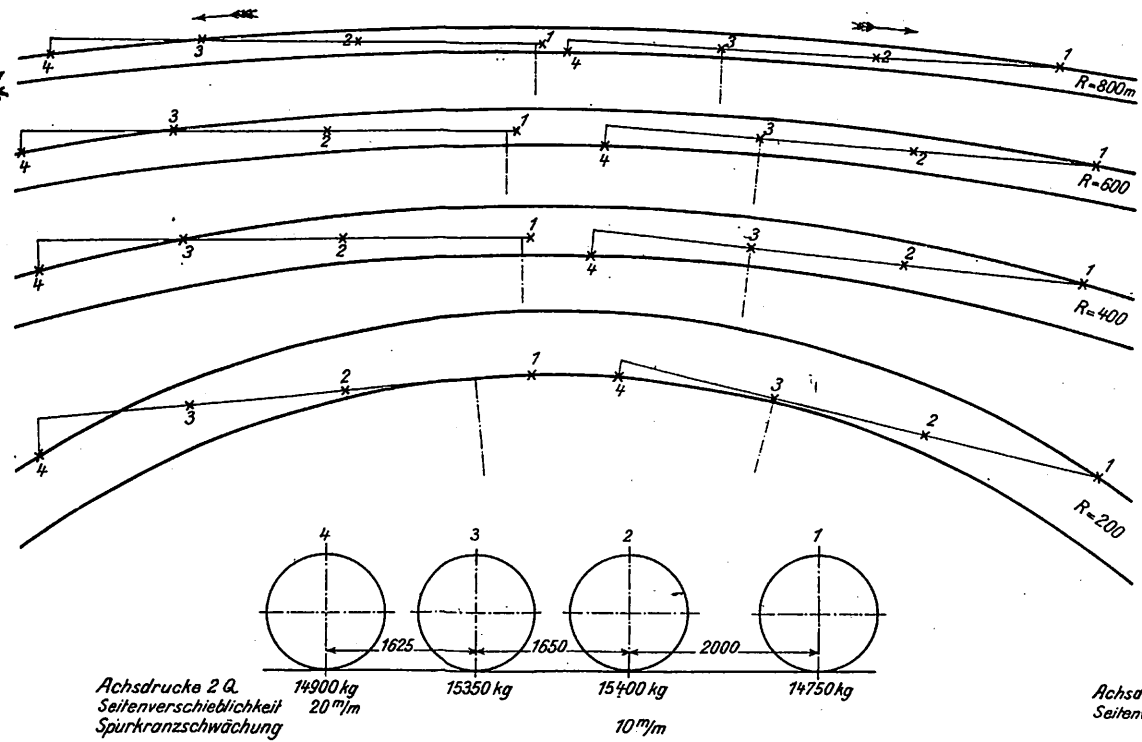


Abb. 3. E Lokomotive (T16).

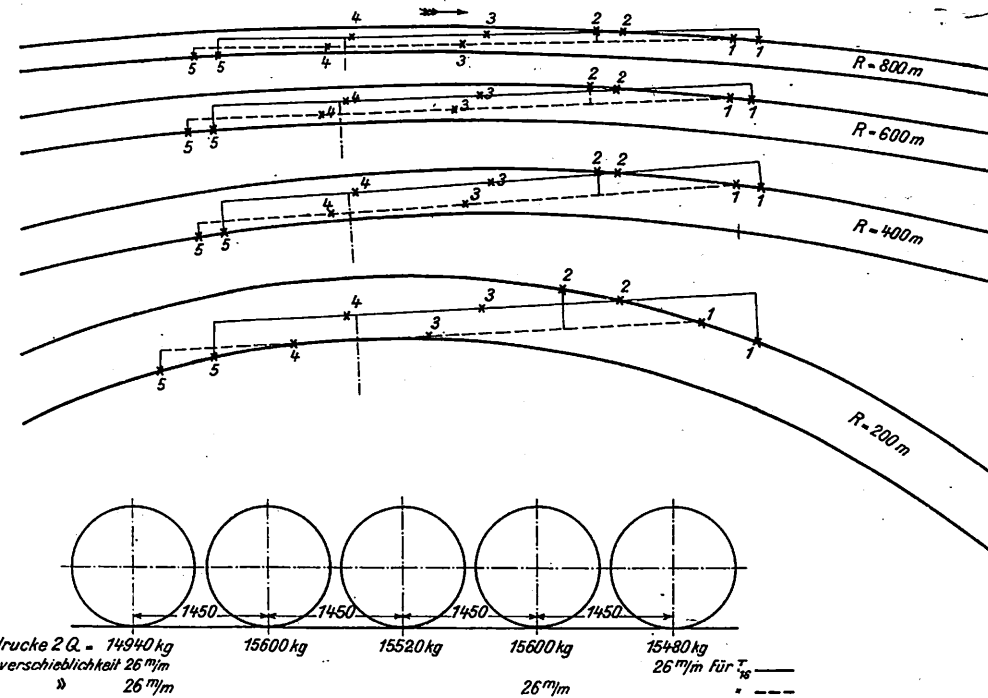


Abb. 5. 1 D 1 Lokomotive (P10) mit vorderem Krauß-Drehgestell und hinterer Adamsachse.

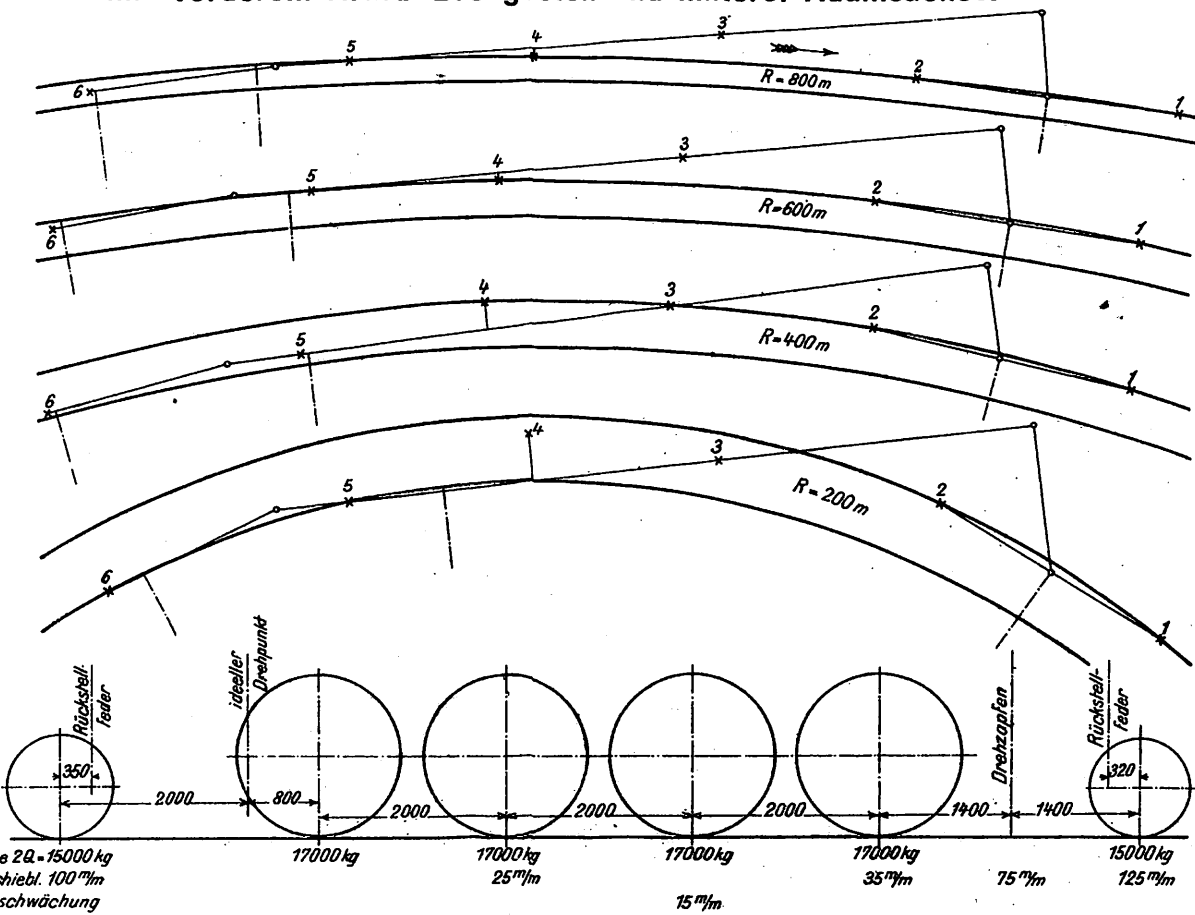


Abb. 4. 1 D 1 Lokomotive (T14¹) mit vorderer und hinterer Bisselachse.

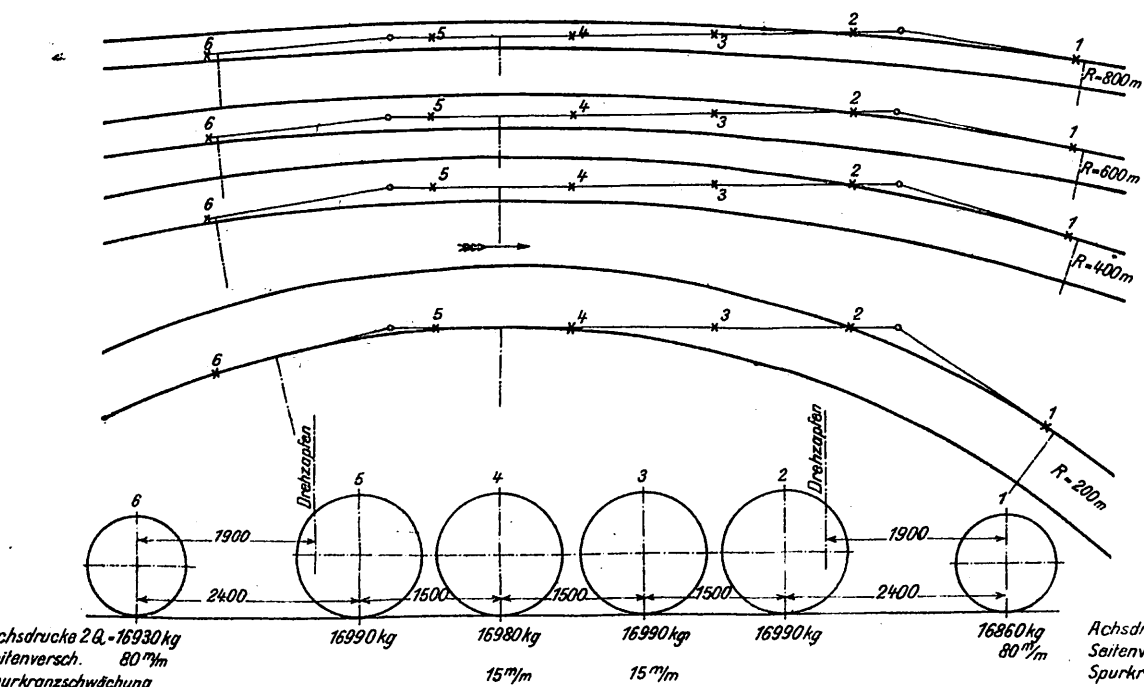


Abb. 6. 1 E Lokomotive (G12) mit vorderer Bisselachse.

