

Abb. 2. Filterrahmen und Filter für die Pumpstation.

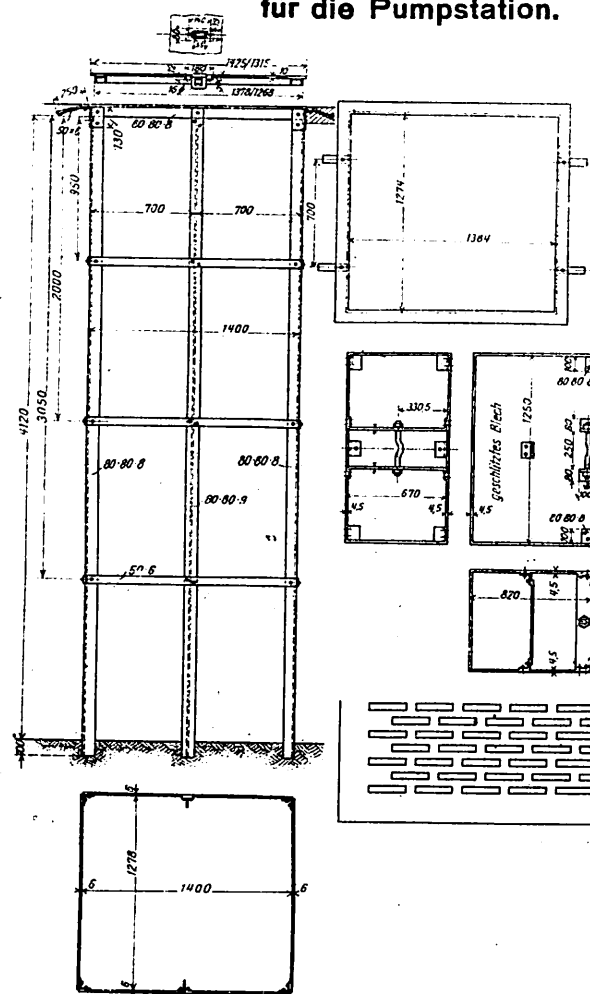
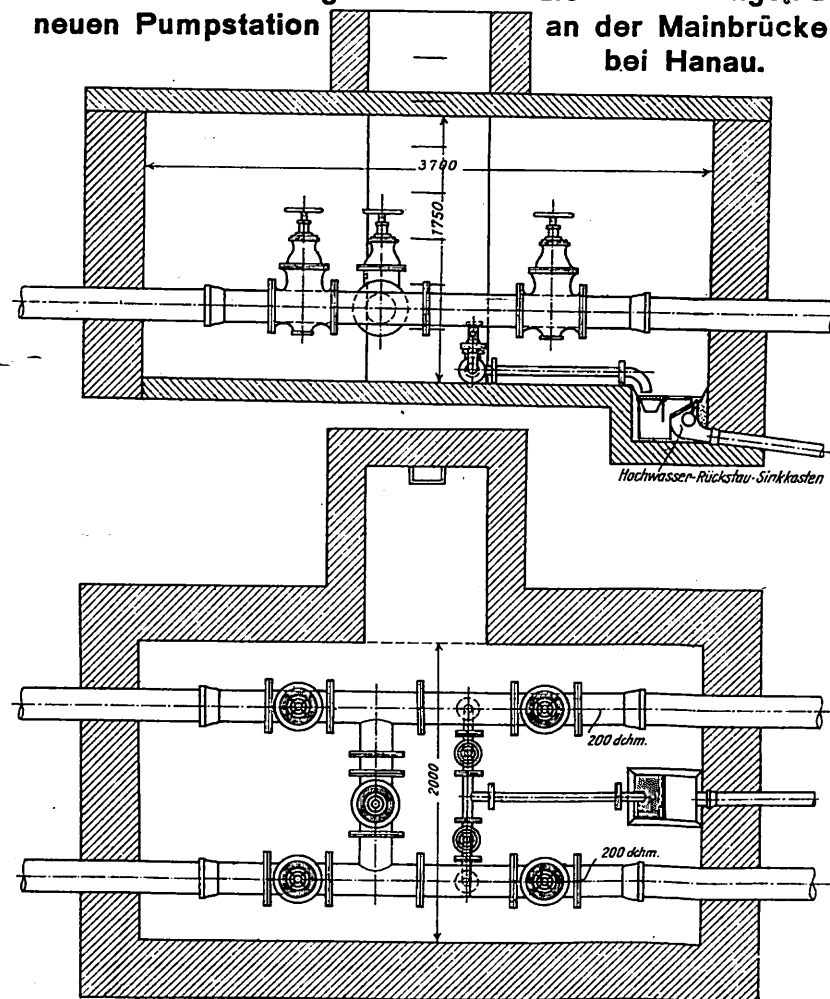


Abb. 3.
Aufhängevorrichtung
für die Rohrleitungen.

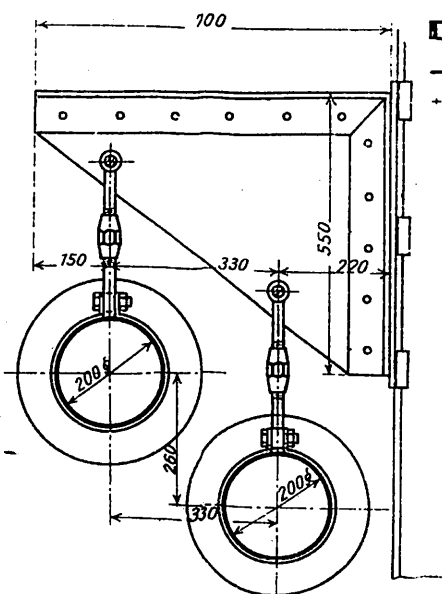


Abb. 4. Entschlackungsanlage.

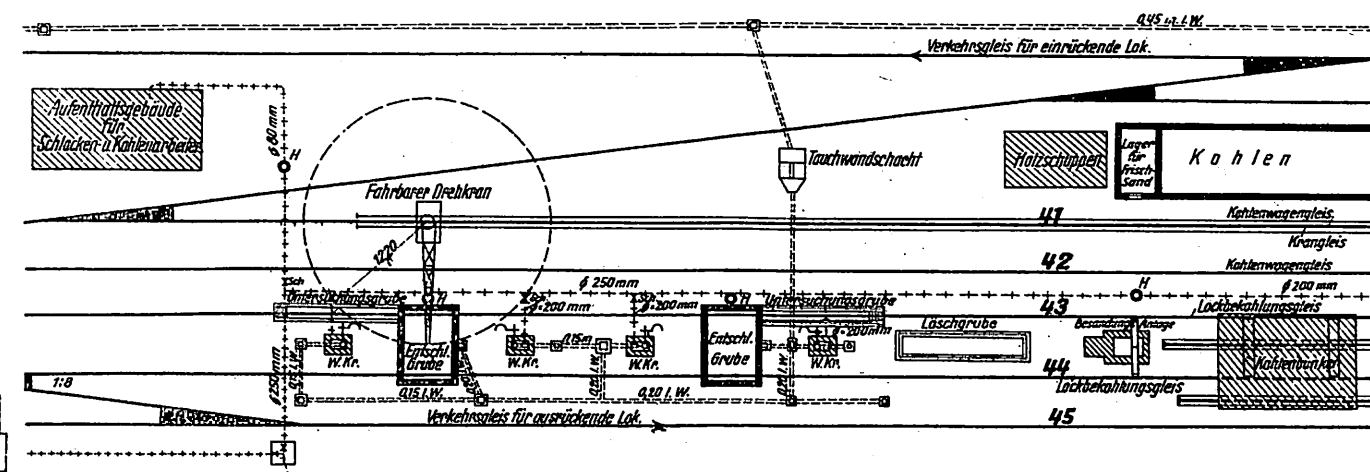


Abb.1 bis 3 . Zum Aufsatz : Das neue Pumpwerk in Klein - Steinheim zur Versorgung des Bahnhofs Hanau mit Lokomotiv - Speisewasser.

**Abb. 4 bis 7. Zum Aufsatz :
Der neue Lokomotiv - und Abstellbahnhof Heidelberg.**

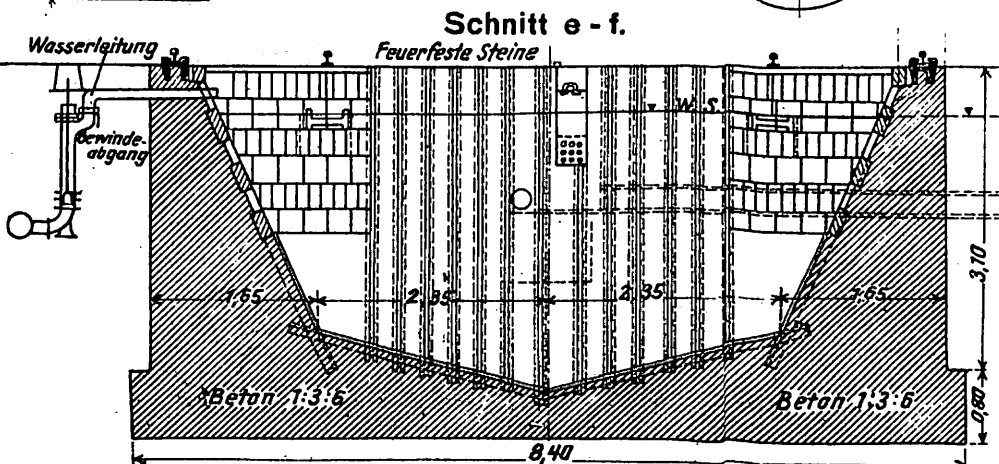
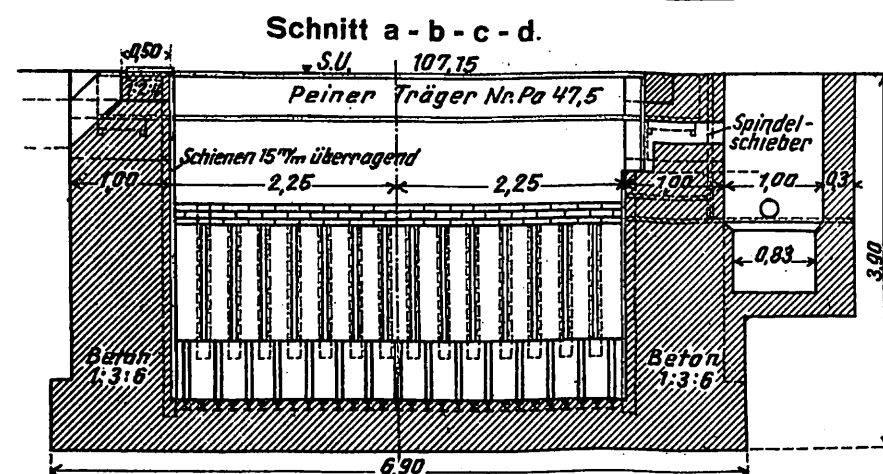
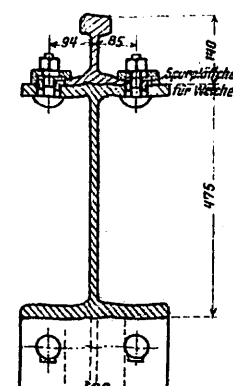
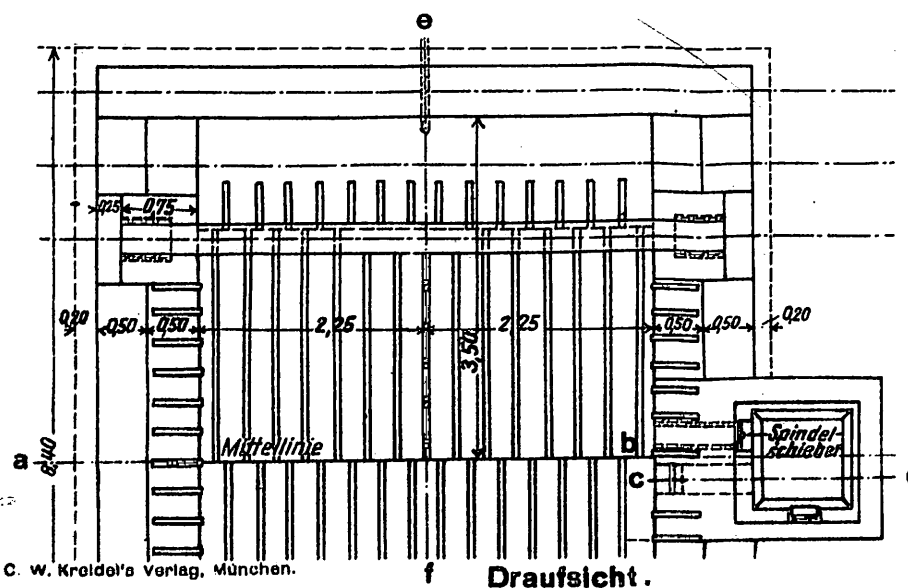


Abb. 5. Entschlackungsgrube.



**Abb. 6. Befestigung
der Schiene auf dem Träger.**

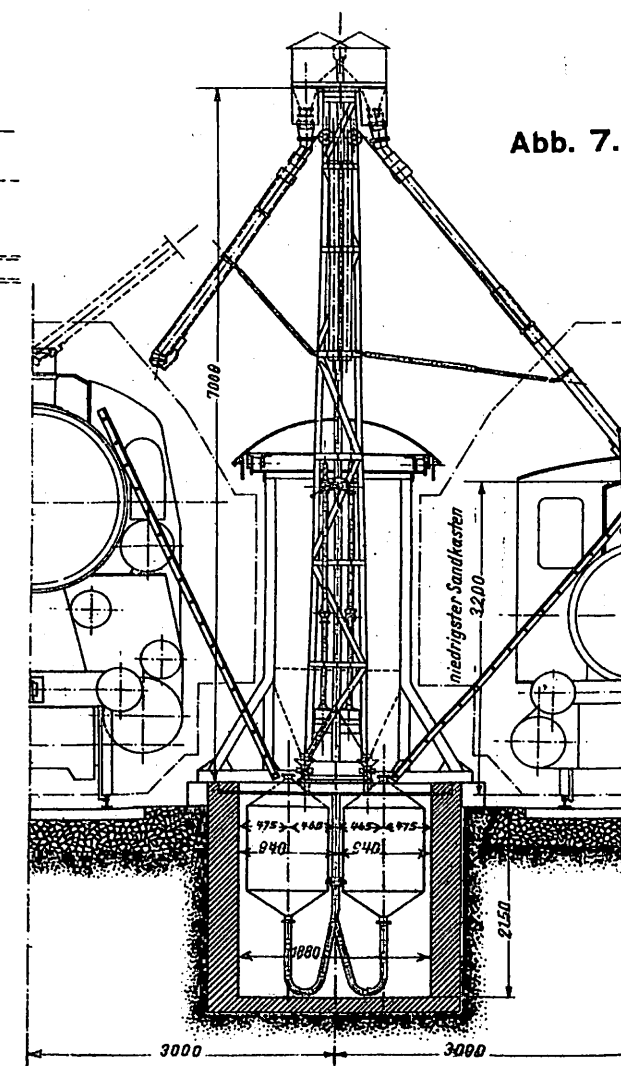


Abb. 7. Lokomotivbesandungsanlage.

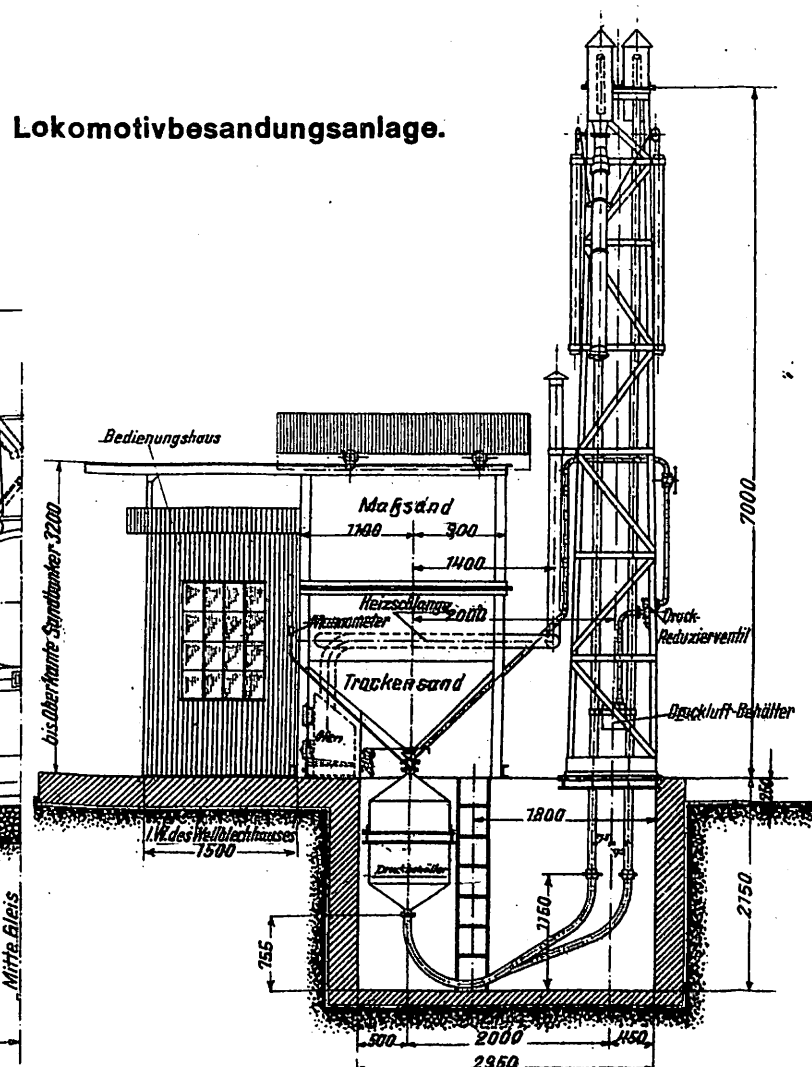


Abb. 1. Tiefbrunnen - Kreispumpe,
bestehend aus einer dreistufigen Pumpe
unten, einer gleichen Pumpe darüber,
dem Motorständer und der Steigleitung
mit innenliegender Welle.

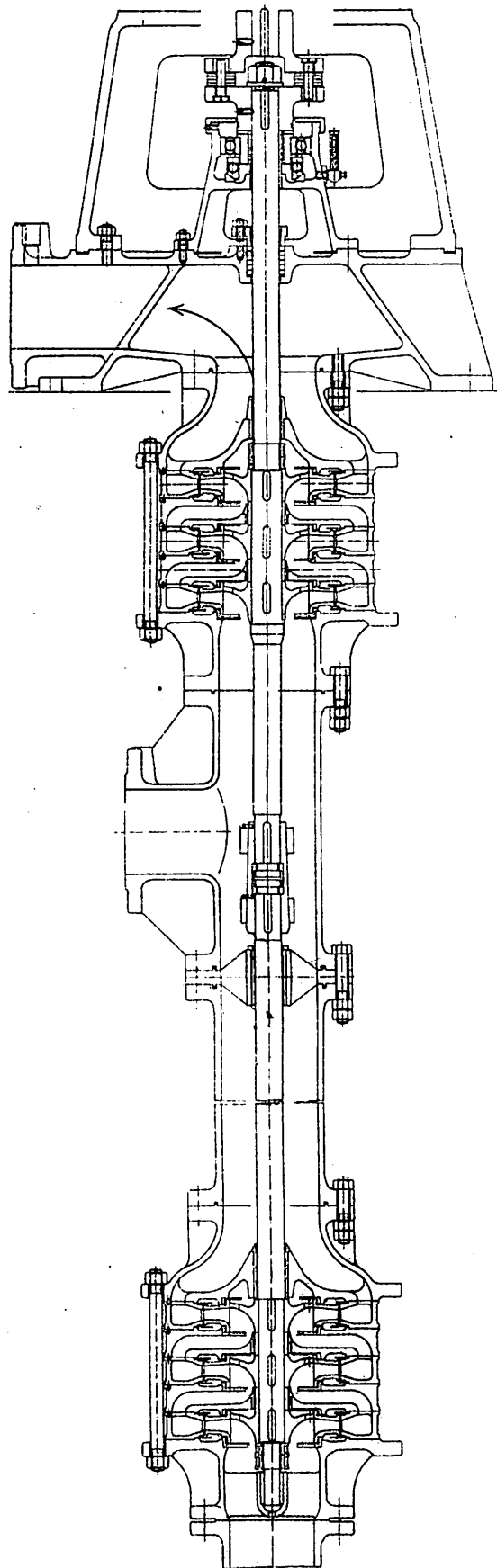
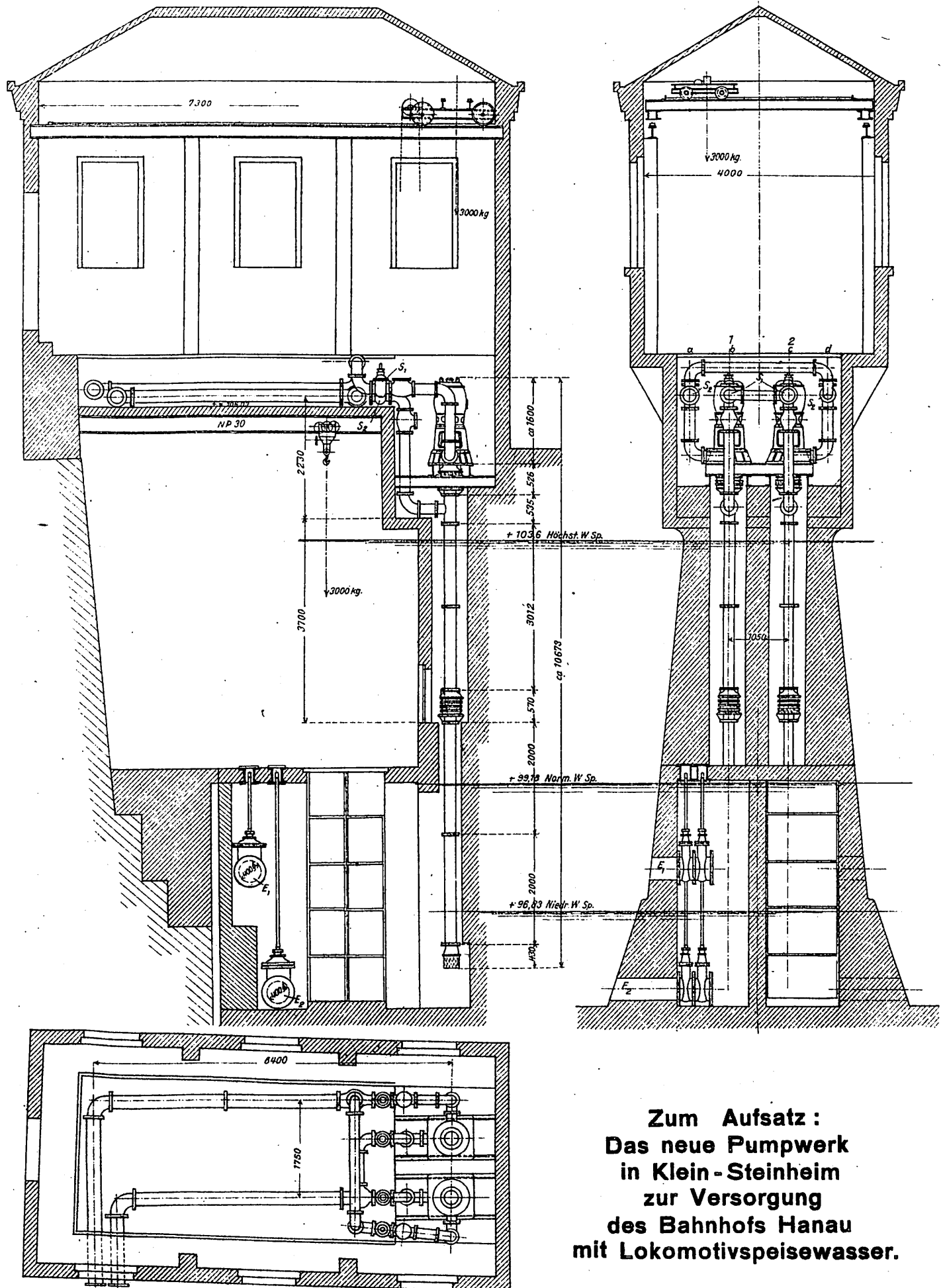


Abb. 2. Gesamtanordnung des Pumpwerks.



Zum Aufsatz :
Das neue Pumpwerk
in Klein-Steinheim
zur Versorgung
des Bahnhofs Hanau
mit Lokomotivspeisewasser.

Abb. 1.
Ermittlung für eine Lok.
steifen Achsen.

[illegible]

Zum Aufsatz : Zum Bogenlauf von Eisenbahnfahrzeugen.

die Fortschritte des Eisenbahnwesens

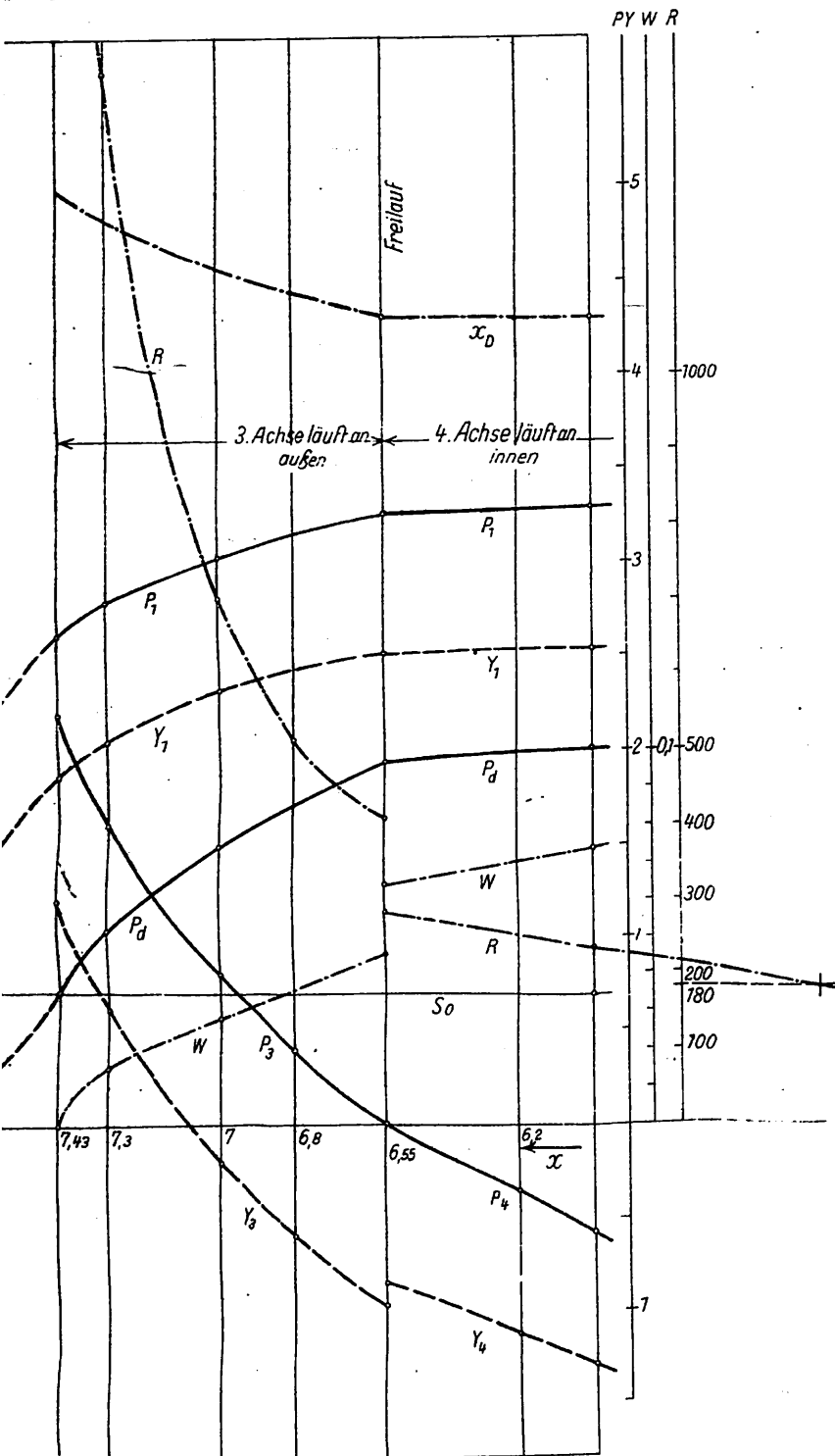


Abb. 6. Kennlinien für eine 2 C Lok.

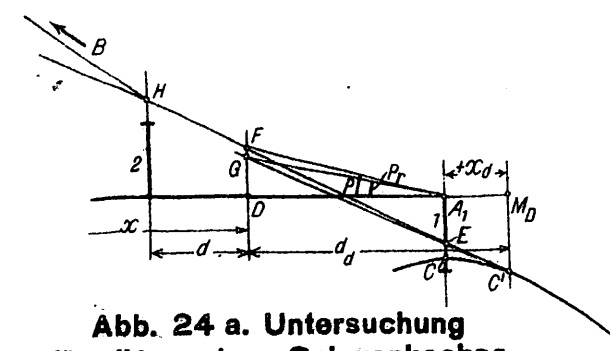


Abb. 24 a. Untersuchung für die vordere Schwenkachse.

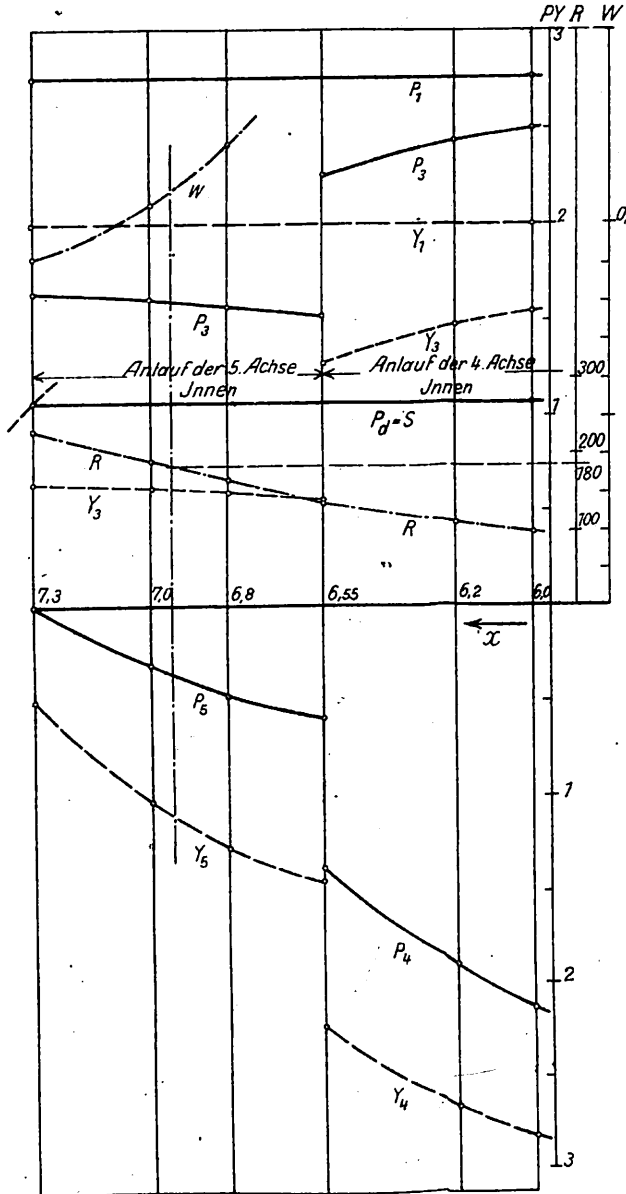


Abb. 7. Kennlinien für eine 2 C Lok. mit unveränderlicher Mittelstellkraft.

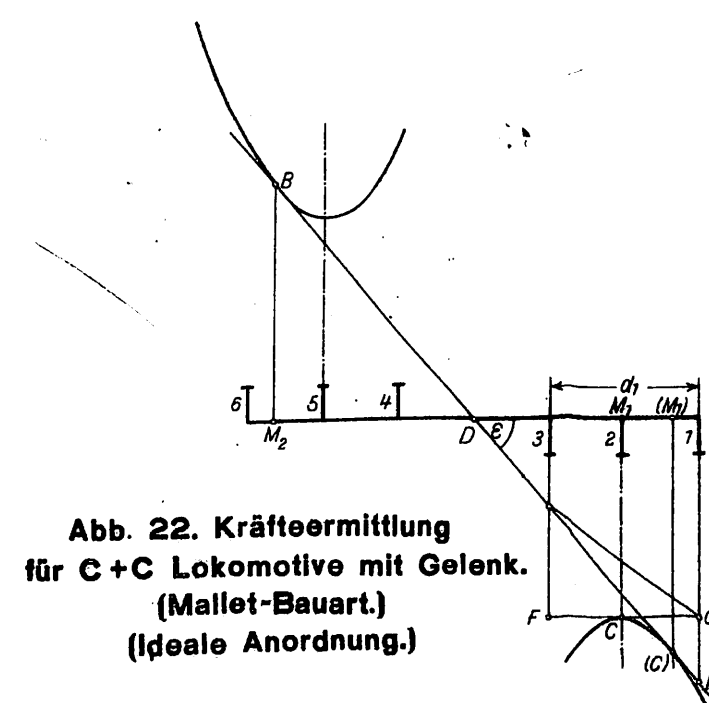


Abb. 22. Kräfteermittlung für C+C Lokomotive mit Gelenk. (Mallet-Bauart.) (Ideale Anordnung.)

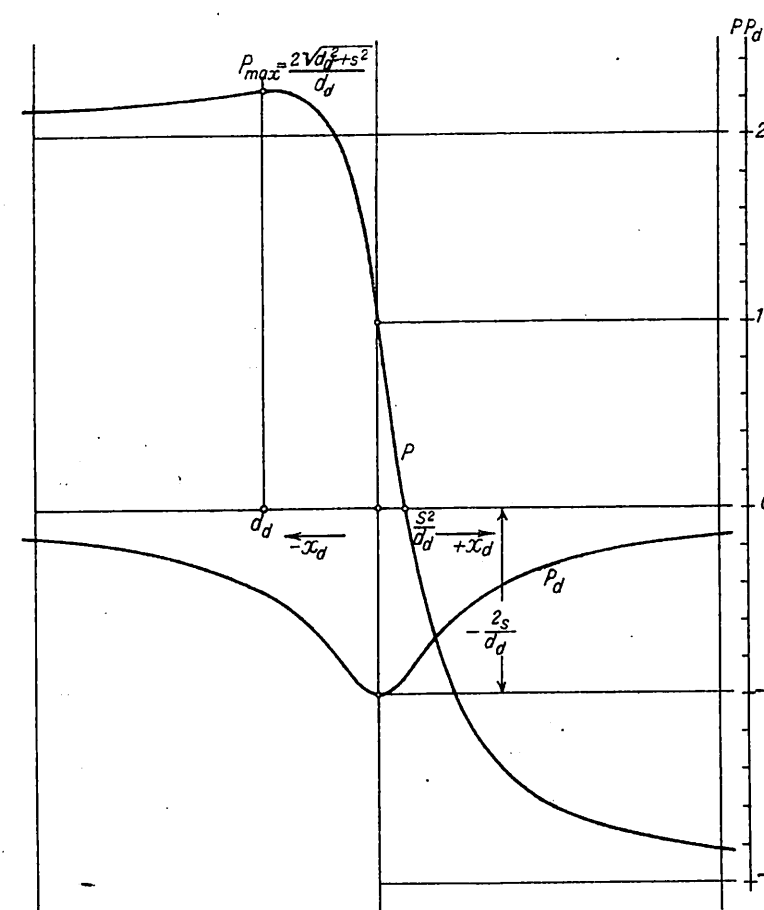


Abb. 8 a. Kräfteverlauf für eine Einzelachse.

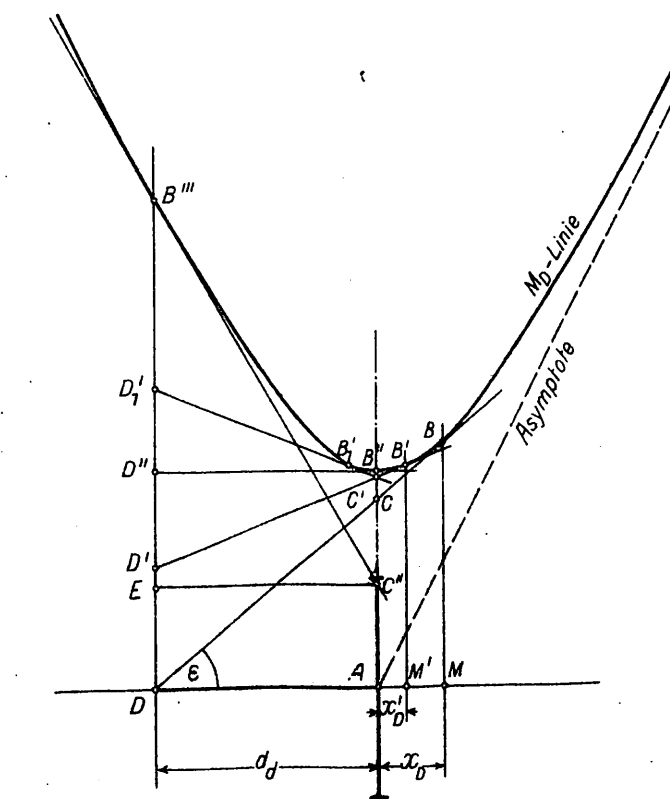


Abb. 8. Kräfteermittlung für eine Einzelachse

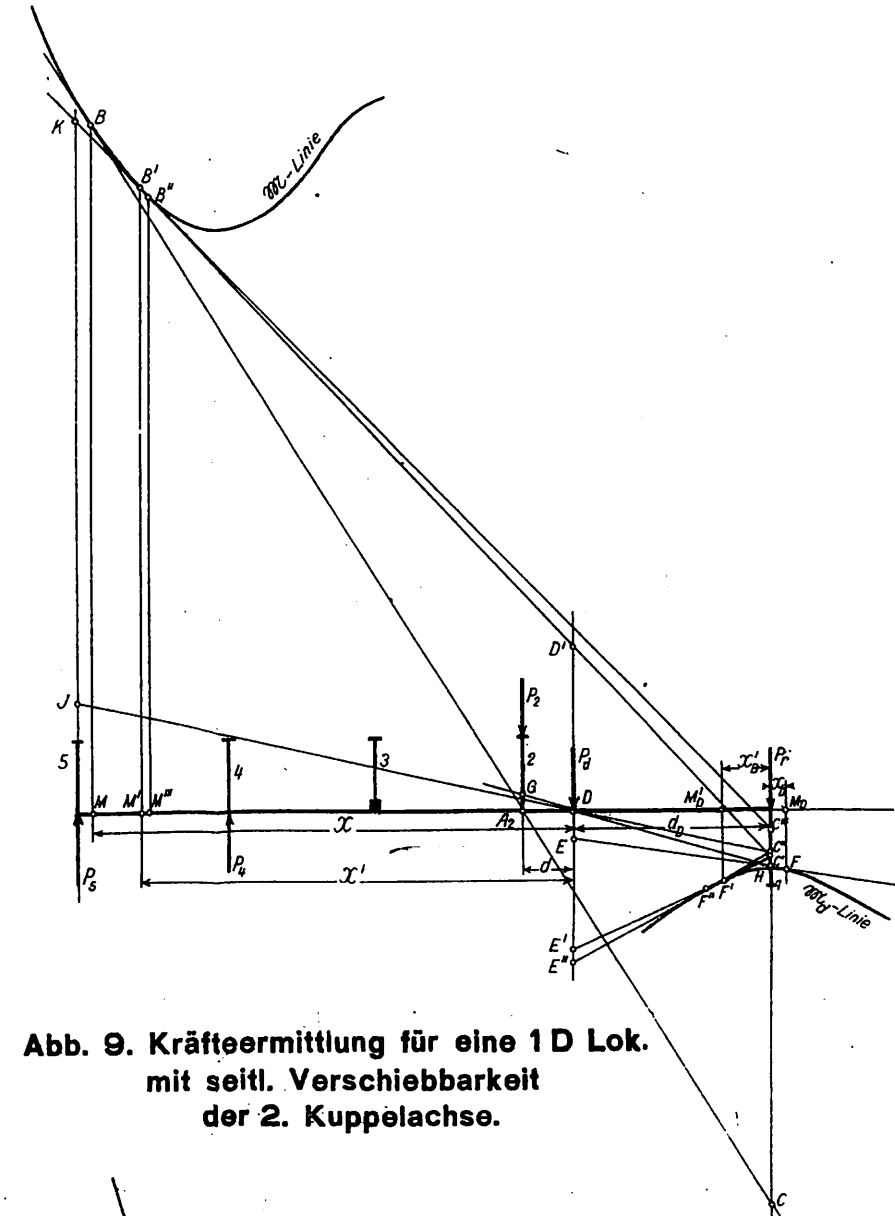


Abb. 9. Kräfteermittlung für eine 1 D Lok. mit seitt. Verschiebbarkeit der 2. Kuppelachse.

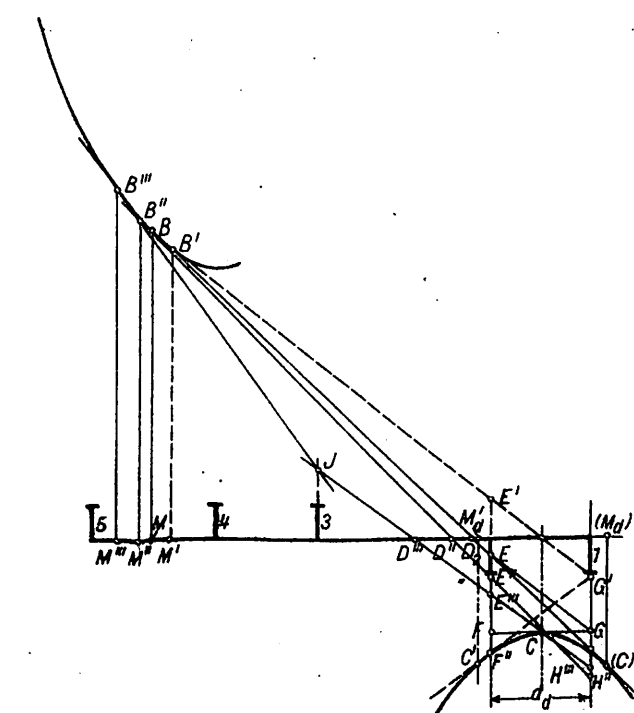


Abb. 23. Kräfteermittlung für eine 2 C Lok. mit schwenkbarem Drehgestell. (Ideale Anordnung.)

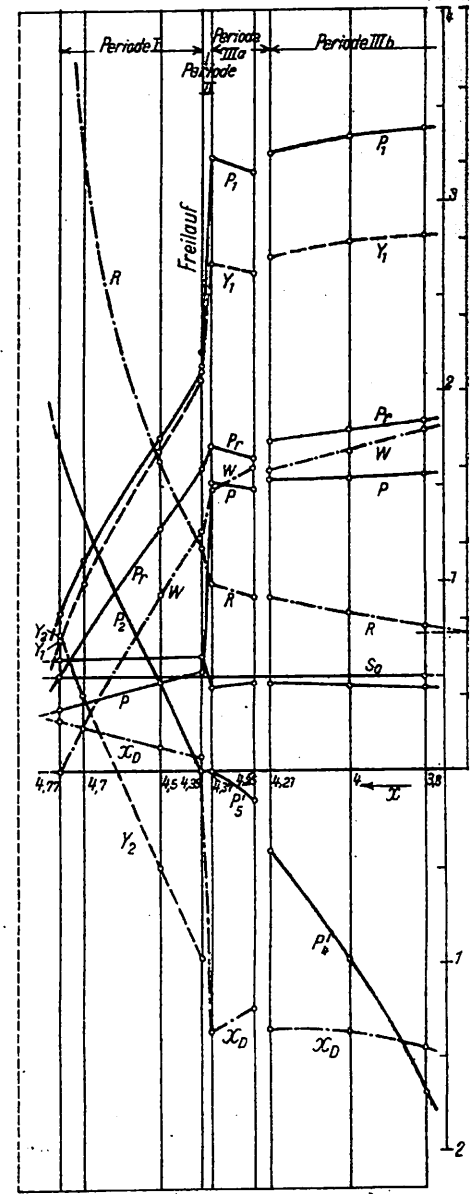


Abb. 10. Kennlinien für eine 1 D mit seitt. Verschiebbarkeit der 2. Kuppelachse.

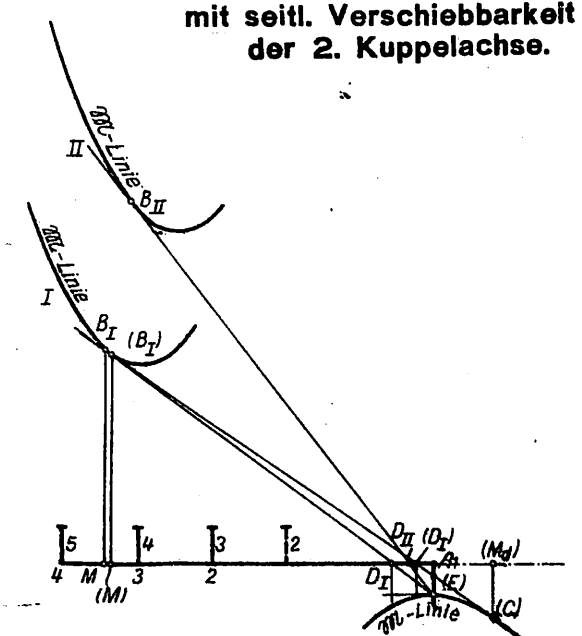
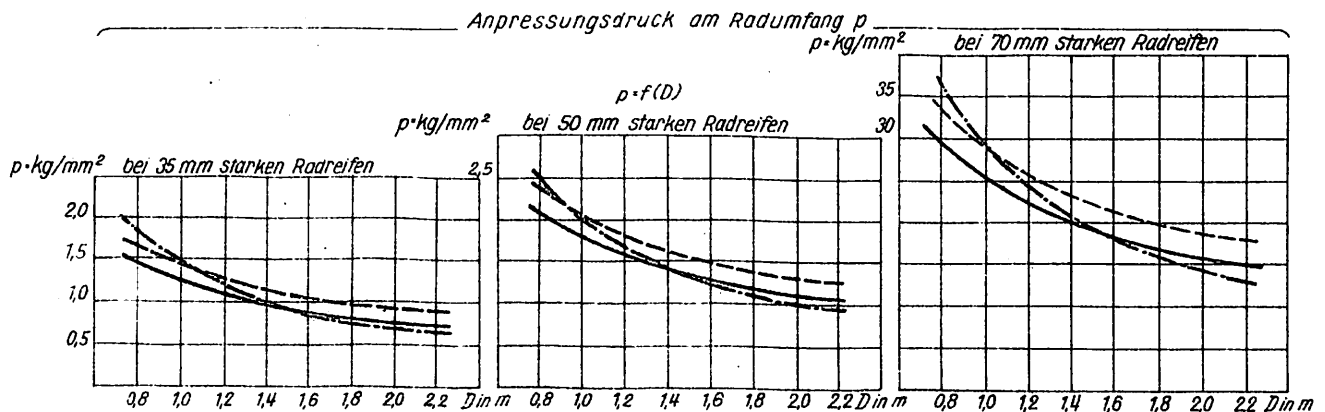
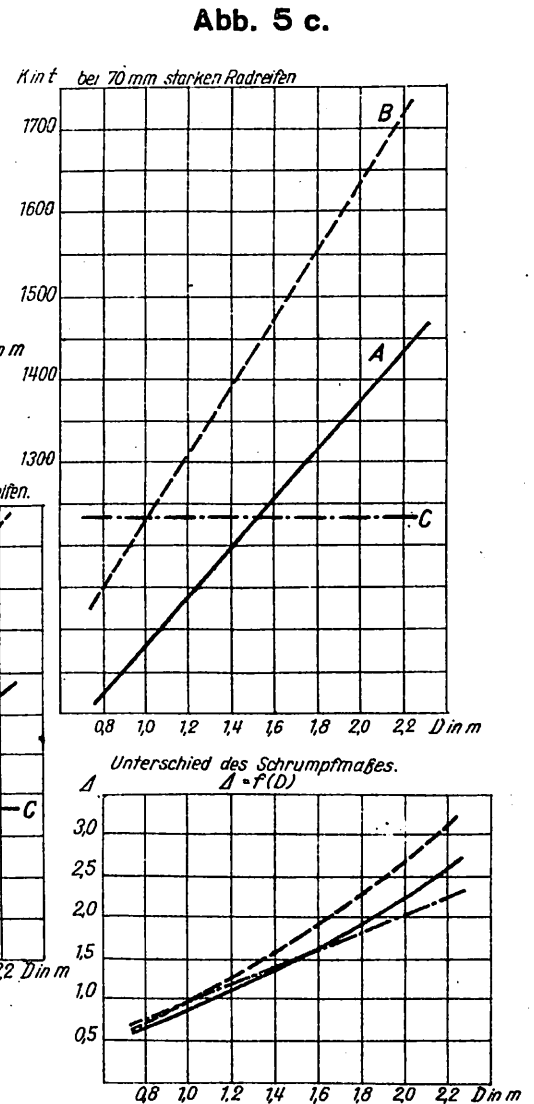
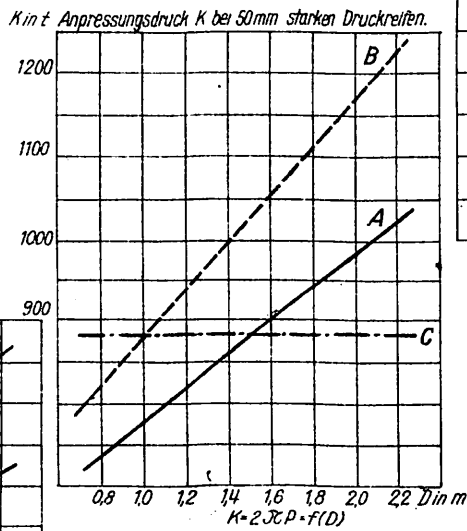
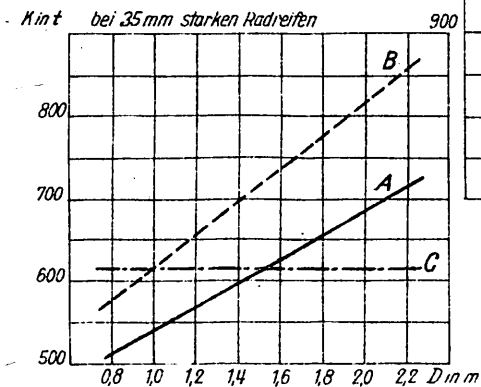
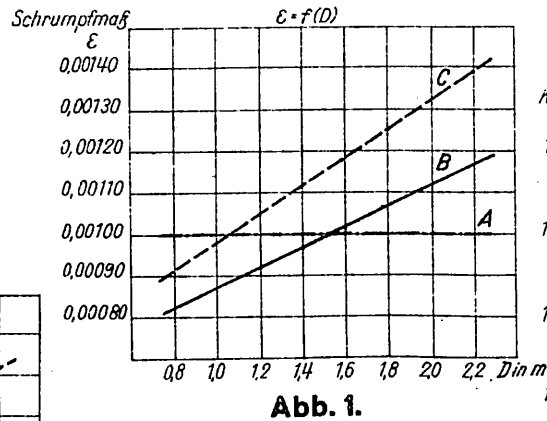
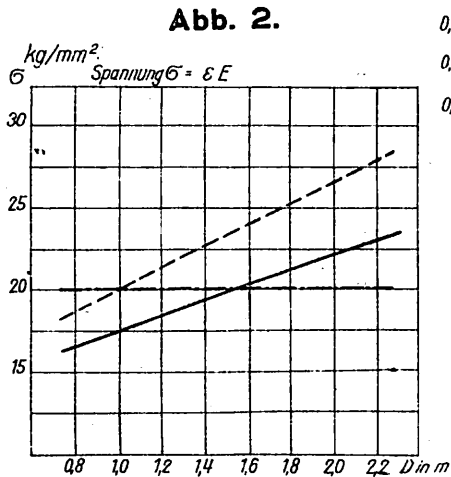


Abb. 24. Kräfteermittlung für eine 1 D Lok. mit vorderer Schwenkachse. (Ideale Anordnung.)

Zum Aufsatz : Über die zweckmäßige Größe des Schrumpfmaßes der Radreifen.



Linien ——— beziehen sich auf Material von 50-75 kg/mm² Festigkeit und neues Schrumpfmaß
 " - - - - - " " " " " 75-100 " " " " "
 " - - - - - sind die Werte bei unverändertem Schrumpfmaß

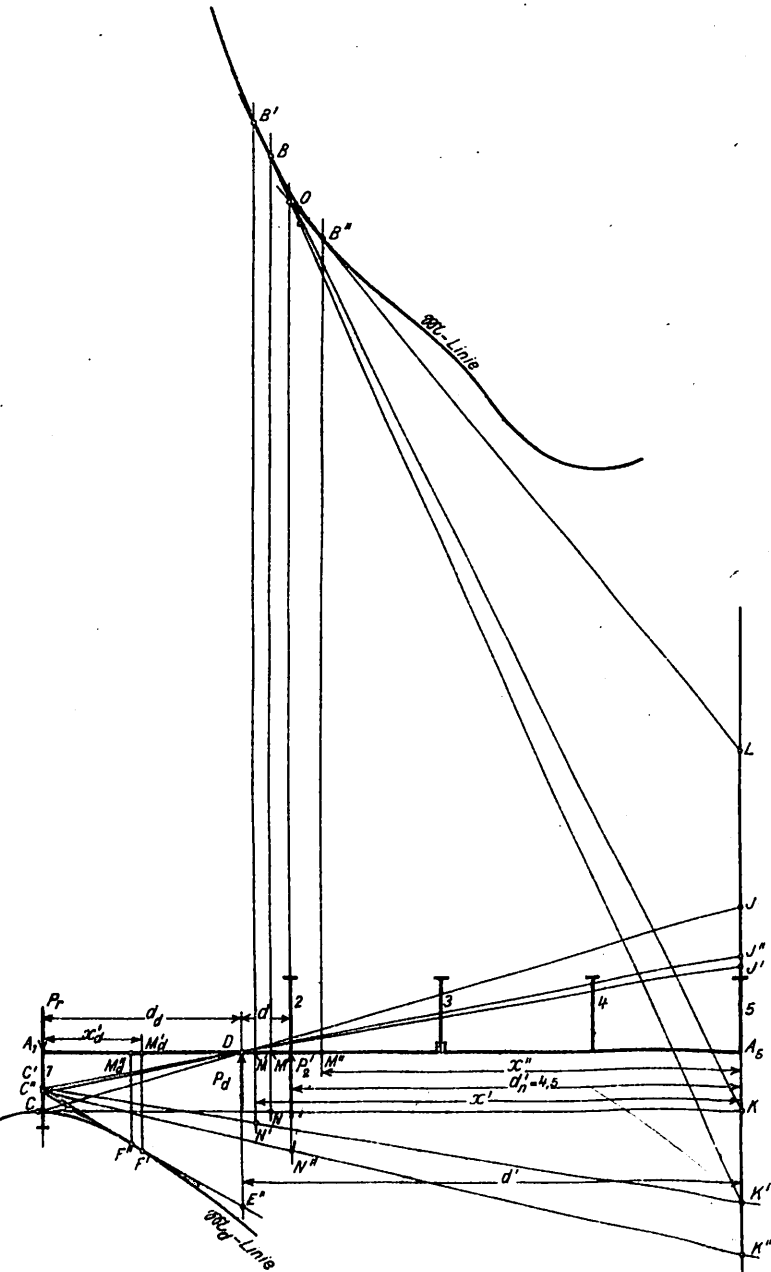


Abb. 11. Kräfteermittlung für eine D-1-Lok.

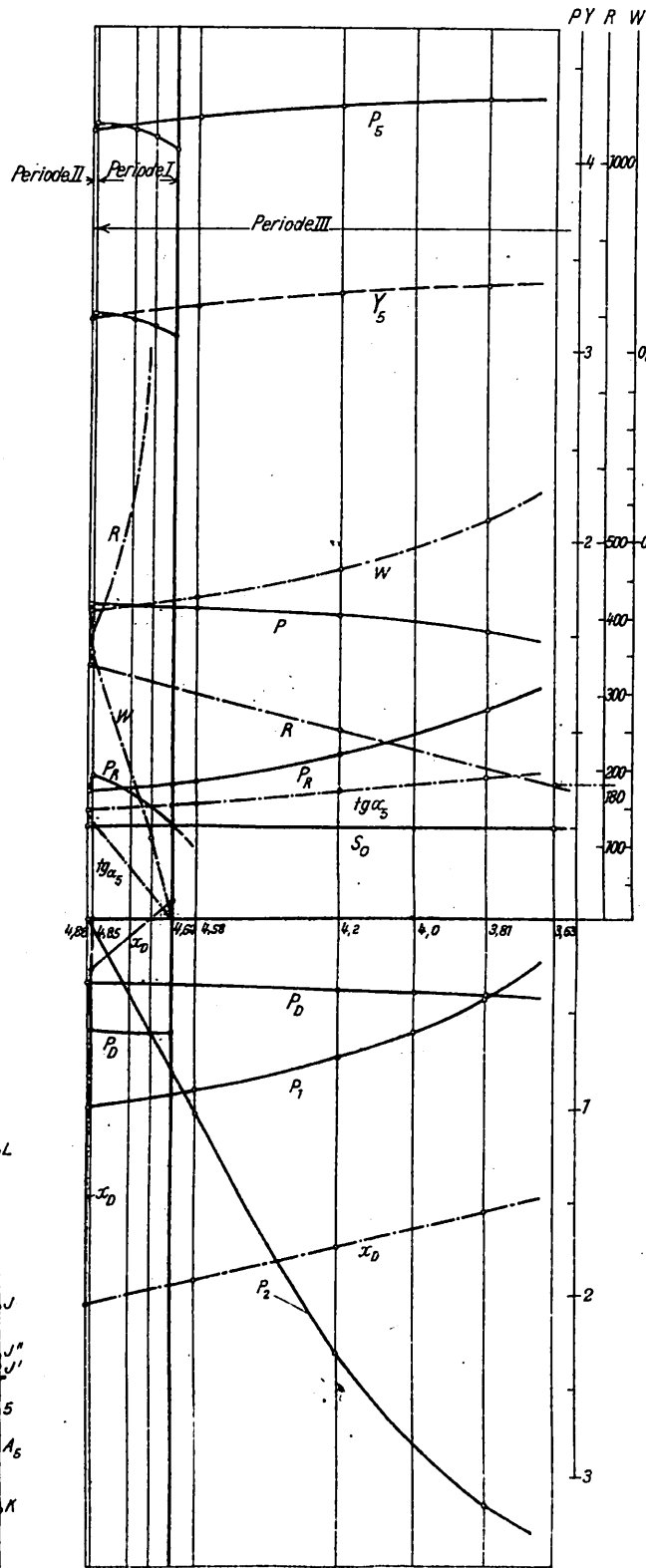
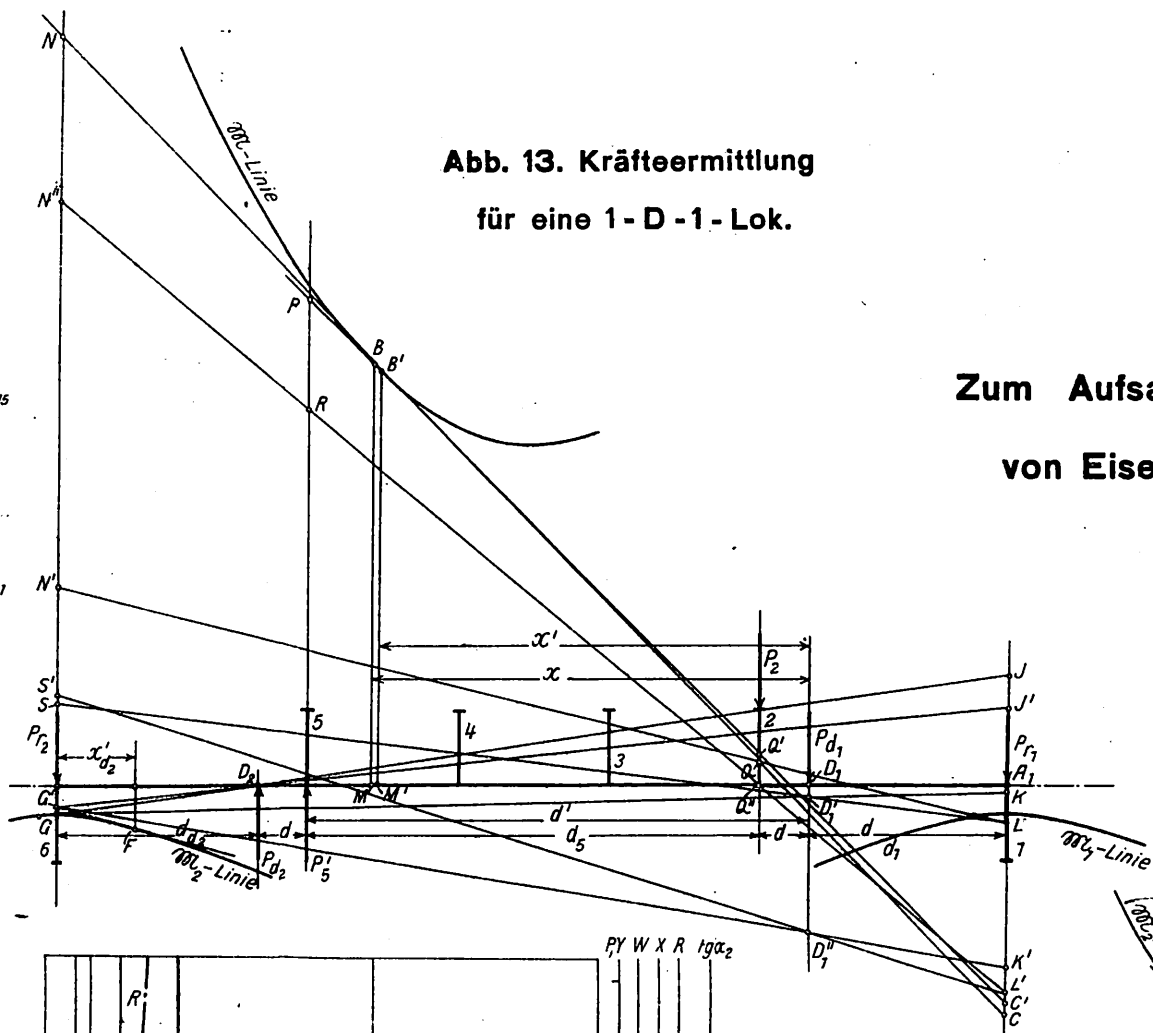


Abb. 12. Kennlinien für eine D-1-Lok.



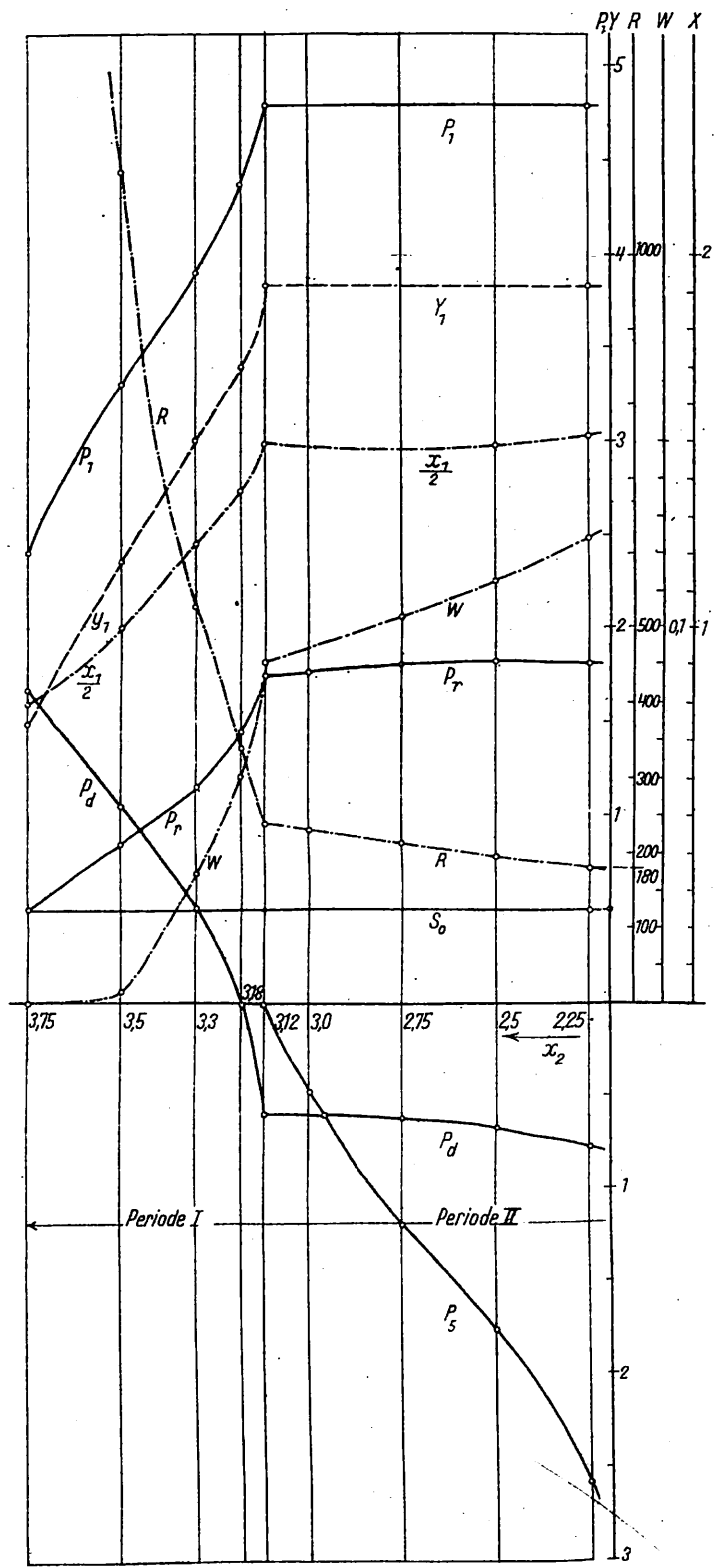


Abb. 16. Kennlinien für eine Gelenklok.
(Mallet-Anordnung.)

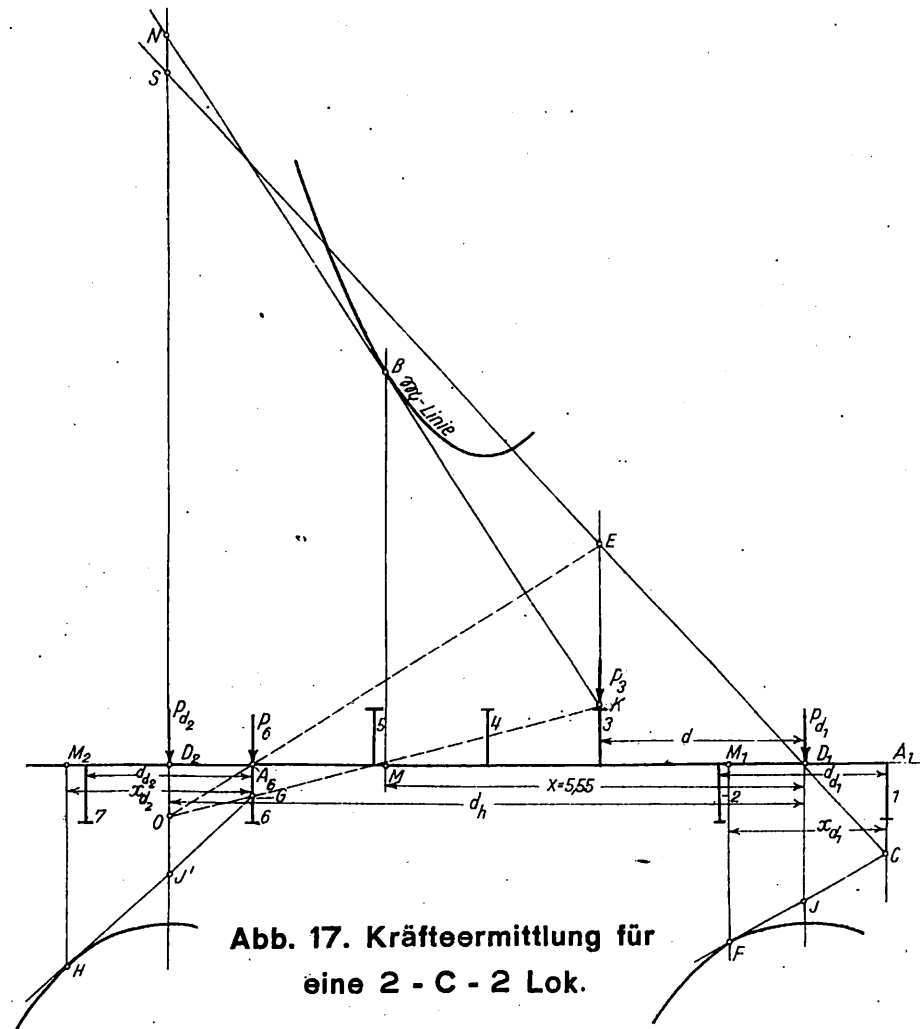


Abb. 17. Kräfteermittlung für
eine 2 - C - 2 Lok.

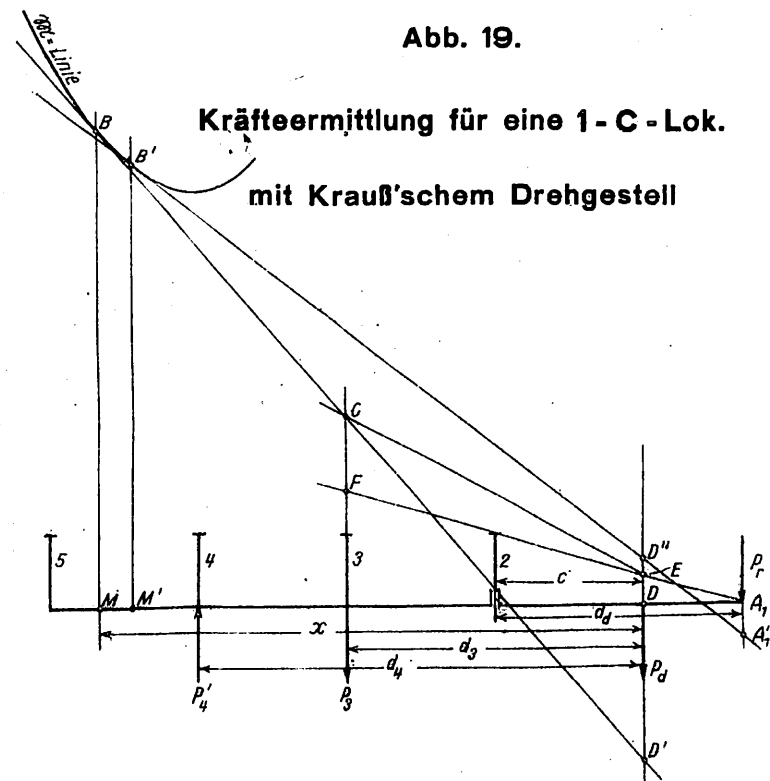


Abb. 19.
Kräfteermittlung für eine 1 - C - Lok.
mit Krauß'schem Drehgestell

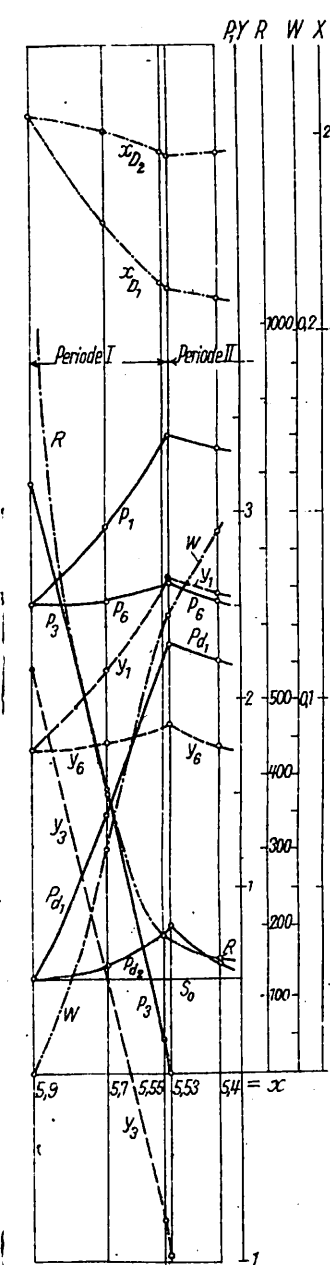


Abb. 18.
Kennlinien
für eine 2 - C - 2 Lok.

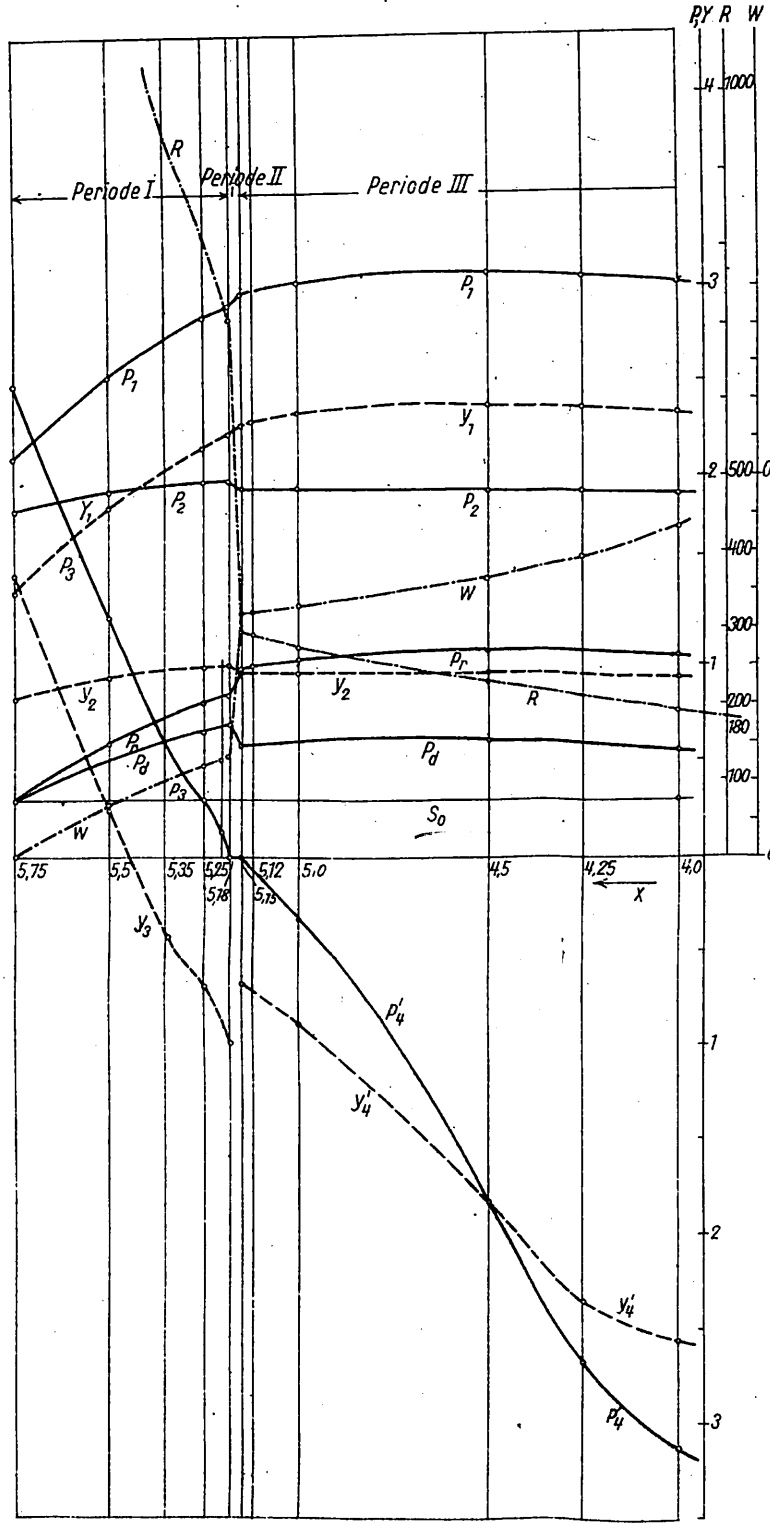


Abb. 20. Kennlinien für eine 1 - C - Lok.
mit Krauß'schem Drehgestell.

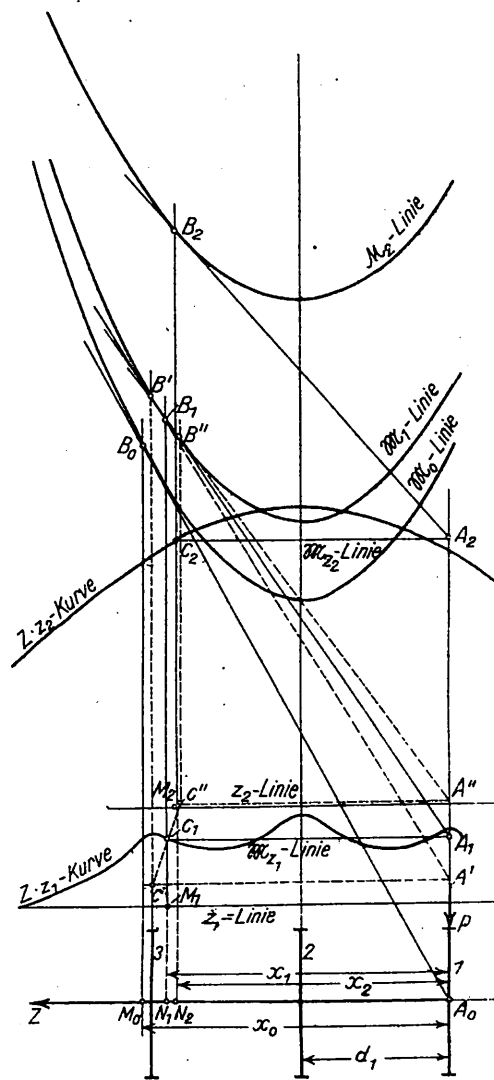
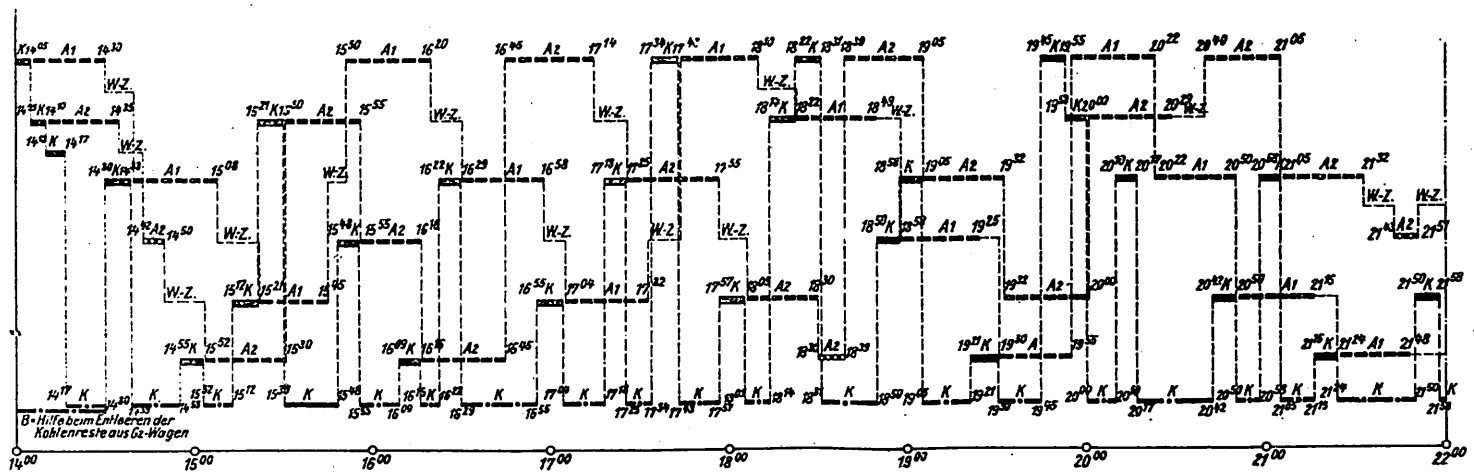


Abb. 21.
Kräfteermittlung bei Vorhandensein
einer Zugkraft.

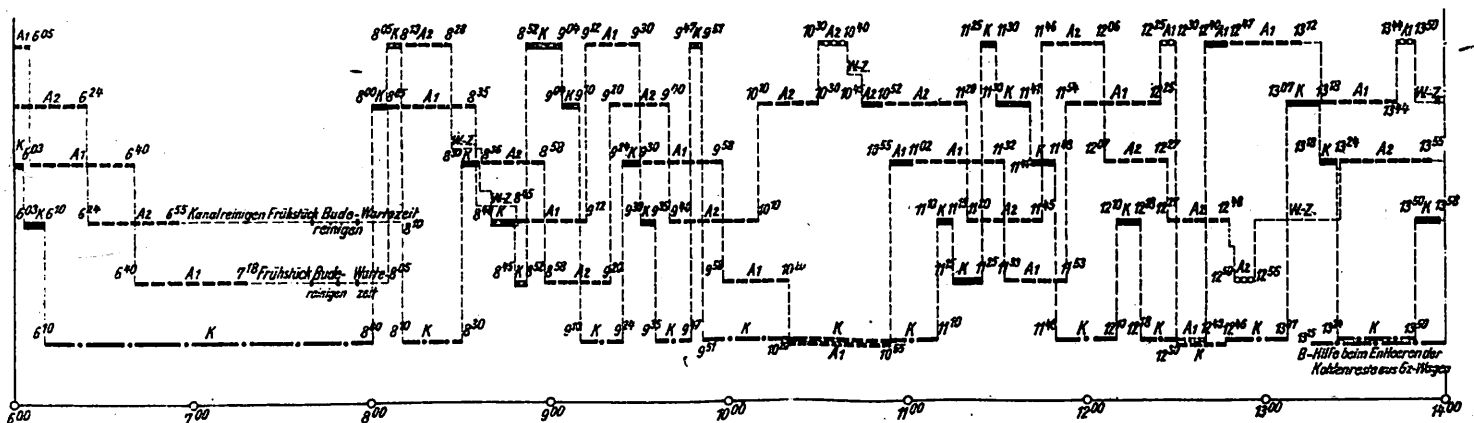
Zum Aufsatz : Zum Bogenlauf von Eisenbahnfahrzeugen.

Bekohlen und Ausschlacken der Lokomotiven beim Bw. Dillenburg.

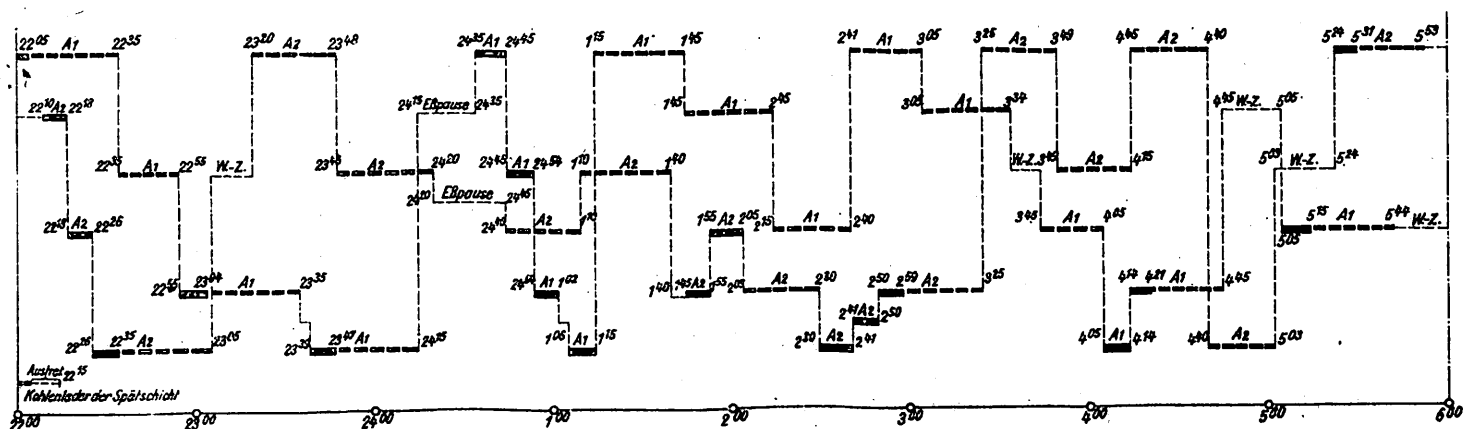
Spätschicht am 16. 1. 1928.

1 Kohlenlader von 13¹⁵ - 22¹⁵ Uhr.2 Ausschlacker von 14⁰⁰ - 22⁰⁰ Uhr.

Frühschicht am 17. 1. 1928.

1 Kohlenlader von 5³⁰ - 14³⁰ Uhr.2 Ausschlacker von 6⁰⁰ - 14⁰⁰ Uhr.

Nachtschicht am 17./18. 1. 1928.

2 Ausschlacker von 22⁰⁰ - 6⁰⁰ Uhr.

Zeichenerklärung:

- K = Kohlenlader
- A1 = Ausschlacker
- A2 = " "
- = Lok. Ausschlacken (einschl. Rauchkammerreinigung u. Wassergehen)
- - - = Bewegungen der Kohls vom Wagen in Bunker oder Bansen, (oder vom Bansen in Bunker)
- ===== = Lok. Bekohlen.
- = Nur Wassergehen.
- = Schlackensumpf mittels Graifei anheben

Zum Aufsatz:
Zeitaufnahmen an der
Bekohlungsanlage in Dillenburg.