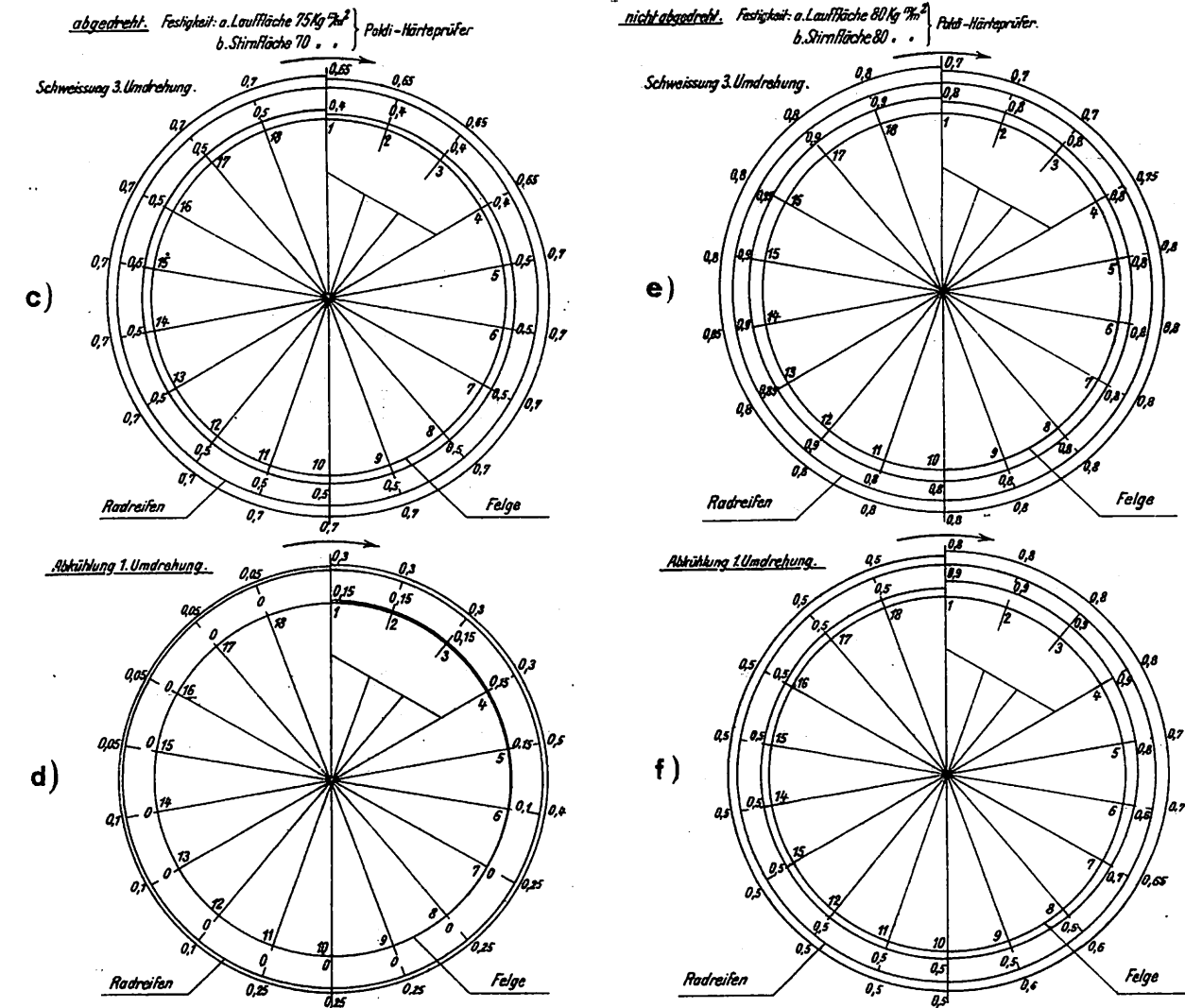
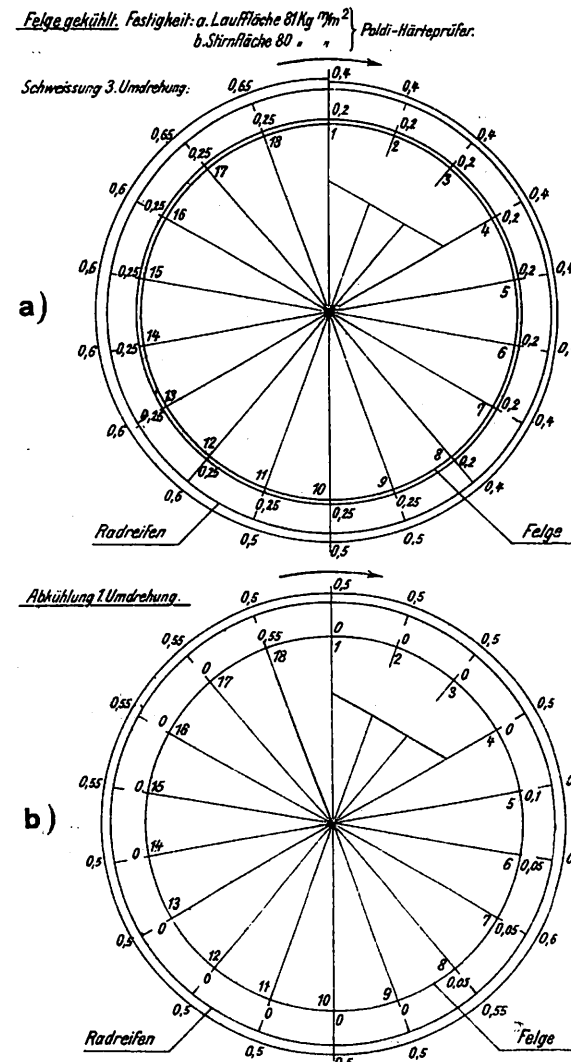


Abb. 3a-f. Formänderung beim Spurkranzschweißen von Lokomotivrädern.

Felge gekühlt. Festigkeit: a. Laufläche 81 kg/mm^2
b. Stirnfläche 80 " } Poldi-Härteprüfer.



The figure consists of three vertically stacked graphs, labeled a), b), and c), each showing temperature curves for different electrode arrangements. The y-axis for all graphs is 'Temperatur in °C' ranging from 0 to 200. The x-axis is 'Winkelgrade' ranging from 0 to 360. Each graph is divided into three main sections: 'Vorwärmung' (Preheating), 'Schweißung' (Welding), and 'Abkühlung' (Cooling). The 'Vorwärmung' section is further divided into '1. Umdr.' (1st turn) and '2. Umdr.' (2nd turn). The 'Schweißung' section is divided into '1. Umdr.' and '2. Umdr.'. The 'Abkühlung' section is divided into '1. Umdr.', '2. Umdr.', and '3. Umdr.'. The graphs show three temperature curves: a solid line for 'Thermometer in Radialion in der Folge' (Thermometer in radialion in the sequence), a dashed line for 'Thermometer in Radialion in der Folge' (Thermometer in radialion in the sequence), and a dotted line for 'Thermometer in Radialion in der Folge' (Thermometer in radialion in the sequence). The graphs show that the temperature peaks during the 'Schweißung' section and decreases during the 'Abkühlung' section. The temperature peaks are higher for the 'abgekühlt' (cooled) condition (a) and lower for the 'nicht abgedreht' (not rotated) condition (c).

a) abgekühlt

b) abgedreht

c) nicht abgedreht

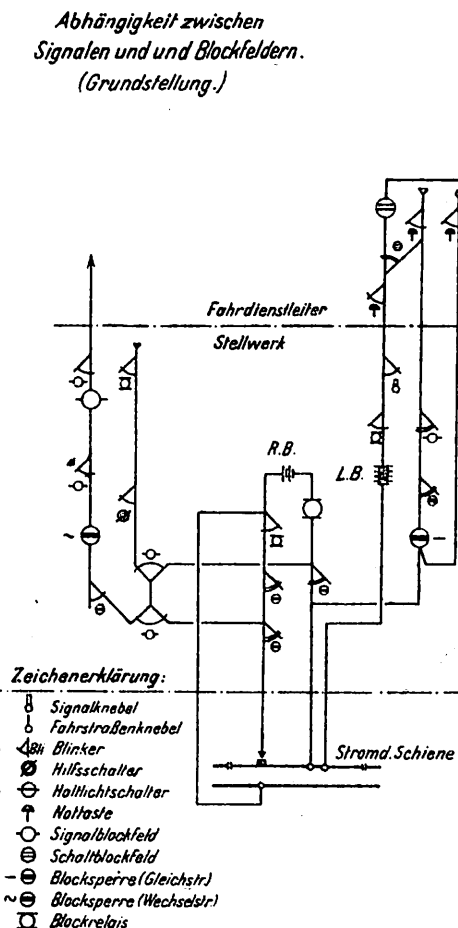
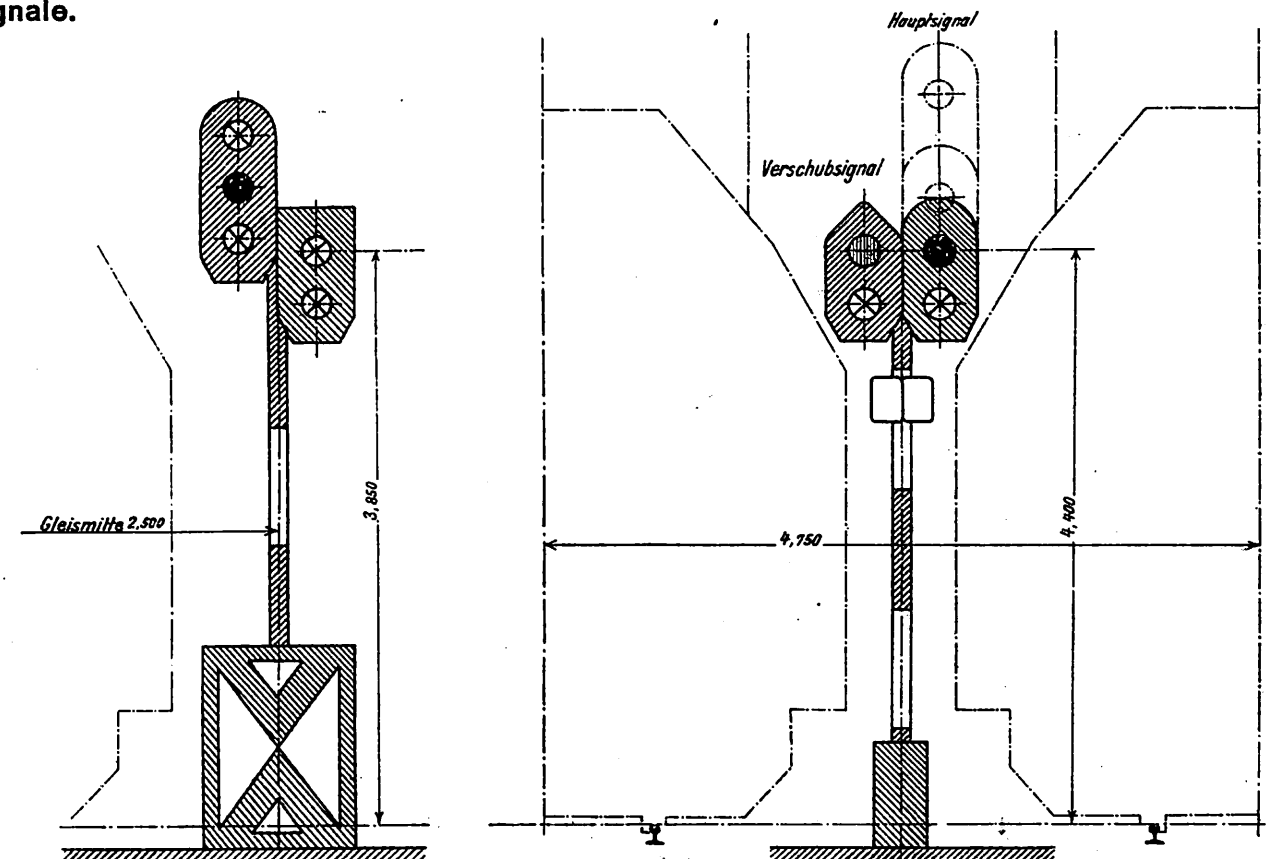
Thermometer in Radialion in der Folge
Thermometer in Radialion in der Folge
Thermometer in Radialion in der Folge

Anordnung der Thermometer ist aus
Tafelabbildung Nr. II. zu ersehen. El. = Elektroden.

Abb. 4a-c. Temperaturänderung beim Spurkranzschweißen von Lokomotivrädern.

Abb. 1. Grundsätzliche Bilder für Tageslichtsignale.

Abb. 1. Grundsätzliche Bilder für Tageslichtsignale.



**Abb. 4. Grundsätzliches Schaltbild der
Ausfahrlichtsignale Wien - Nordbahnhof.
Bauart: Johann Kremenezky, Wien.**

Abb. 1. Lageplan.

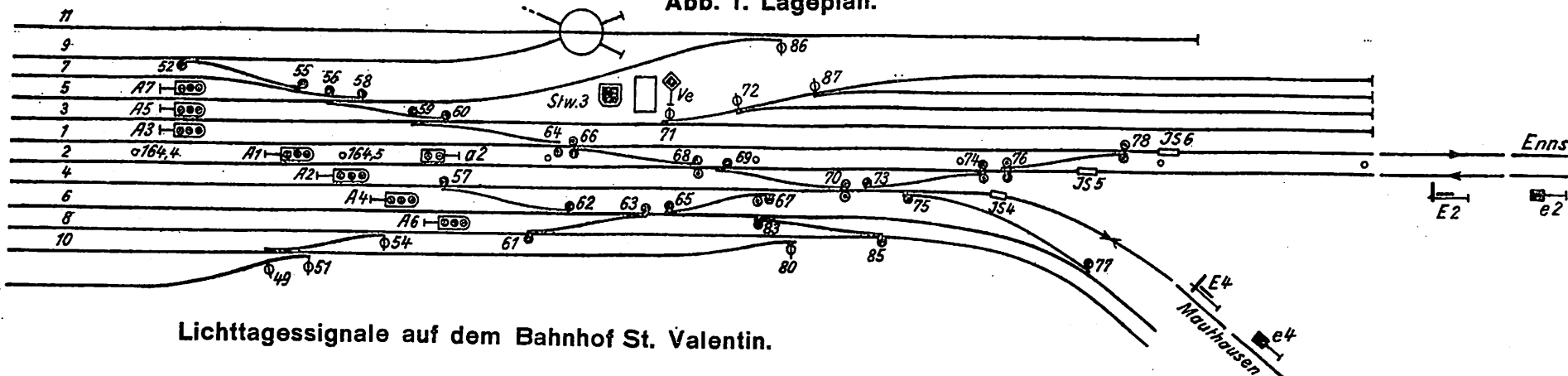
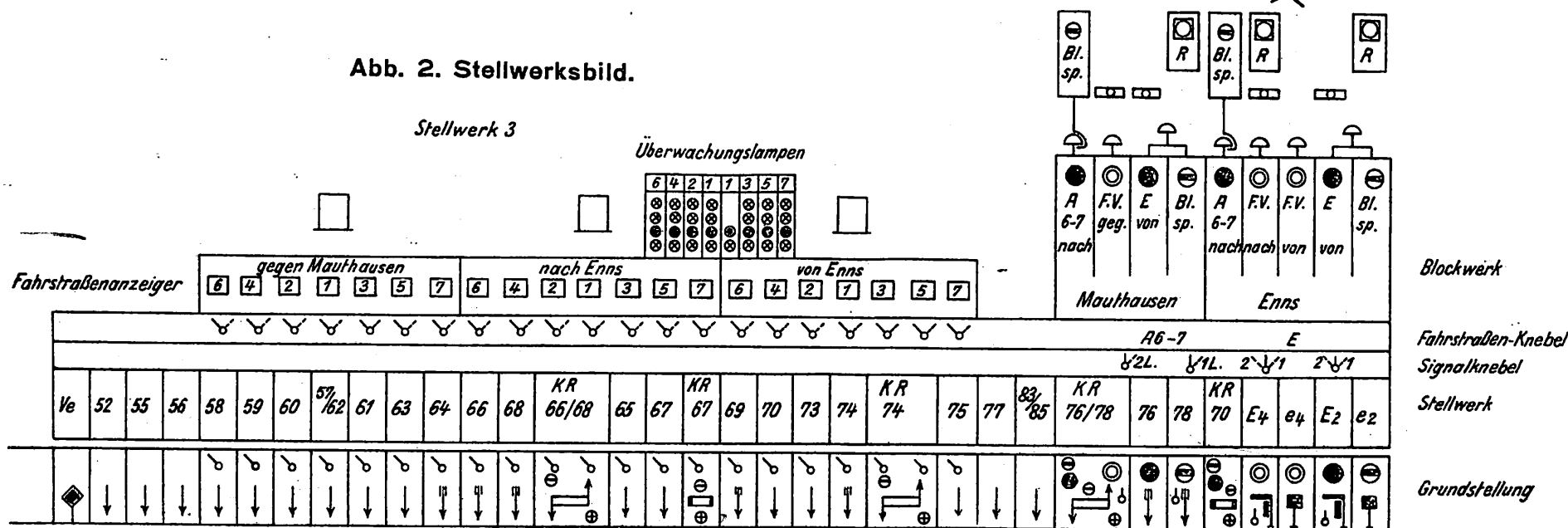


Abb. 2. Stellwerksbild.



Anzahl der Bestandteile
(ausschl. Nieten, Schrauben, Splinten u. ä. und
ausschl. Motor bei Gattung c)

Signalbauart

fest

bewegt

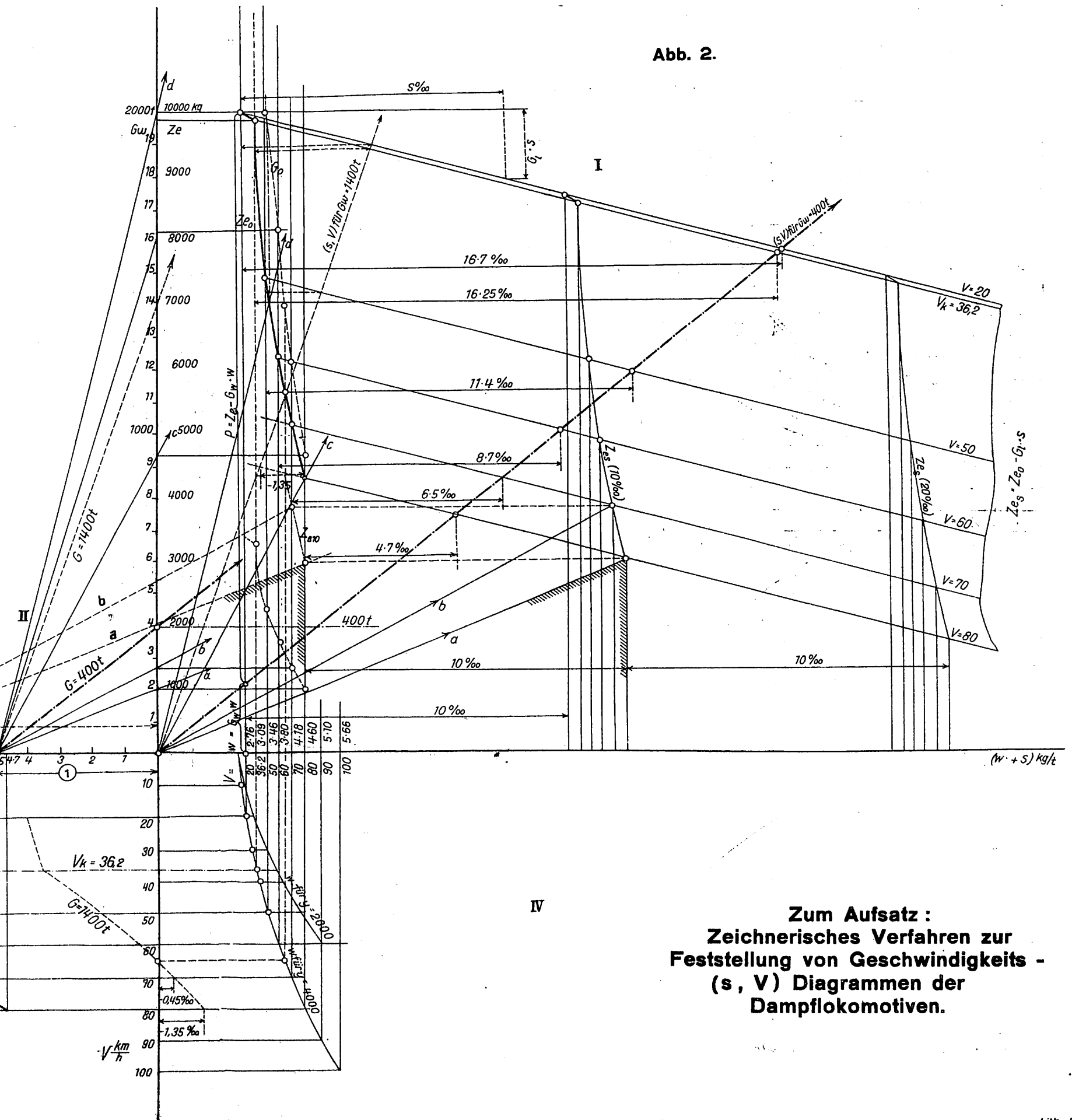
Summe:

a) Mechanisch bestätigtes Signal (ohne Leitung) Siehe Textabbildung 11.	250	50	300
b) Desgl. mit elektro- magnet. Armkupplung Siehe Textabbildung 12.	160	160	320
c) Elektrisch bestätigtes Signal (Starkstrom). Siehe Textabbildung 13.	120	100	220
d) Lichttagessignal Siehe Textabbildung 1.	100		100

Abb. 3. Anzahl der Bestandteile verschiedener Bauarten zweiarmer Signale.

Zum Aufsatz:
Lichttagessignale.

Abb. 2.


$$G_0 = \frac{Z_{\text{eo}}}{W}, G_s = \frac{Z_{\text{eo}} - G_1 \cdot S}{W + S}, W = 2,5 + \frac{(V+12)^2}{y}$$

$y = 4000$ für Schnellzüge, 3000 für Personenzüge, 2000 für Güterzüge

**Abb. 2 bis 4. Zum Bericht: 1 E 2- h2 Güterzuglokomotive der Chikago, Burlington und Quincy - Bahn
und 2 D 2- h2 Personenzuglokomotive der Atchison, Topeka und Santa Fe - Bahn.**

**Abb. 1. Zum Bericht: Neue Bauweise
amerikanischer Betriebswerkstätten.
Anordnung der Luftheizung.**

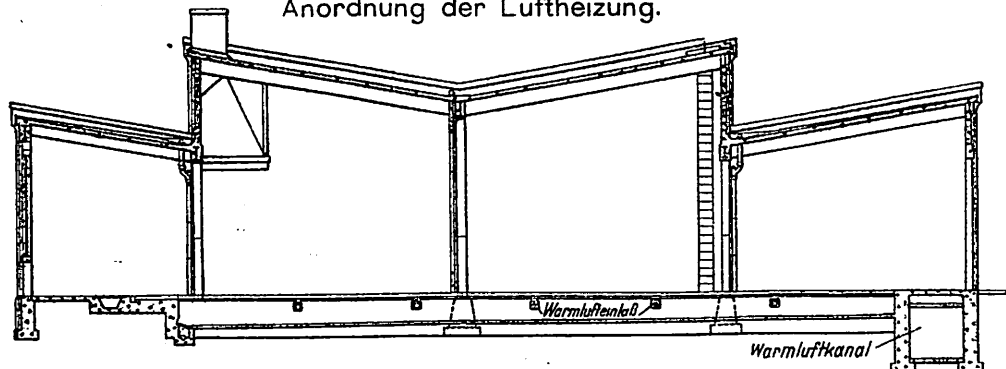


Abb. 2.
Ansicht von hinten.

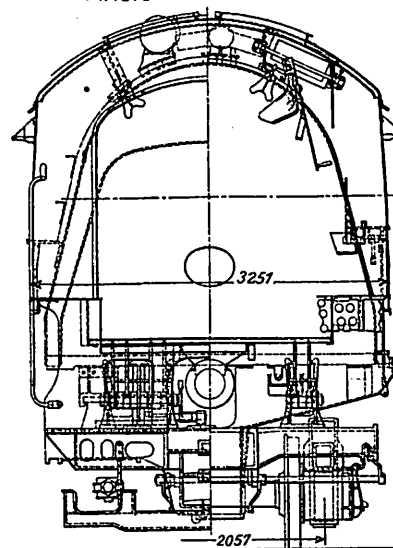


Abb. 3.
Ansicht von vorne.

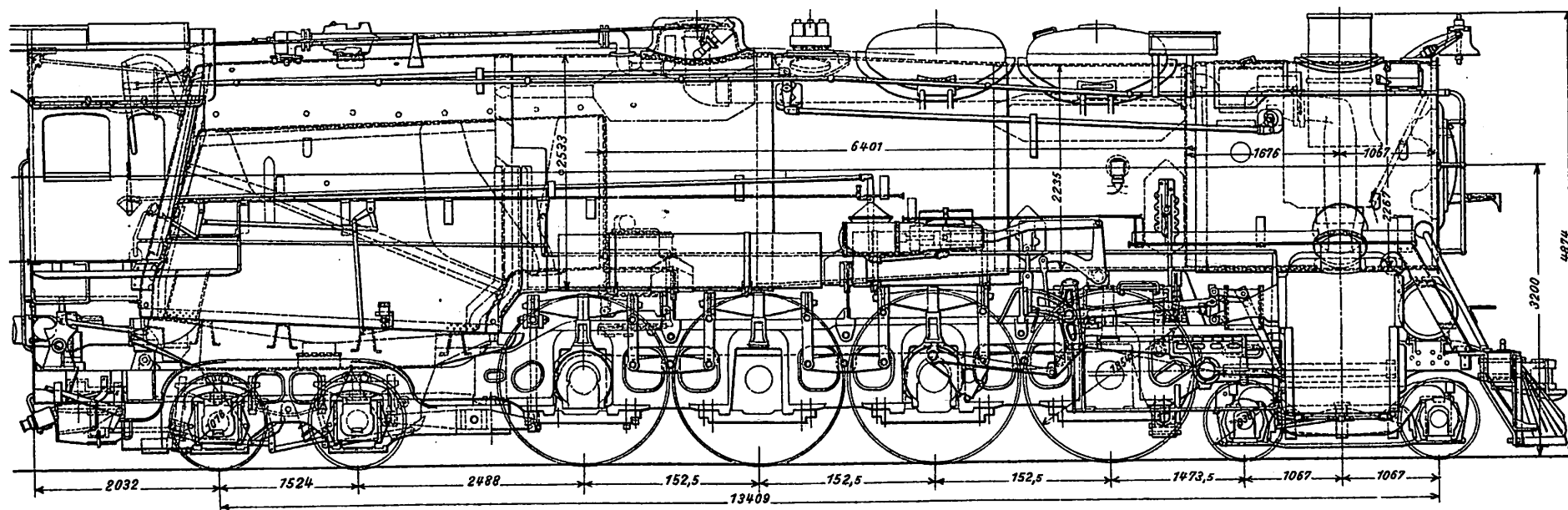
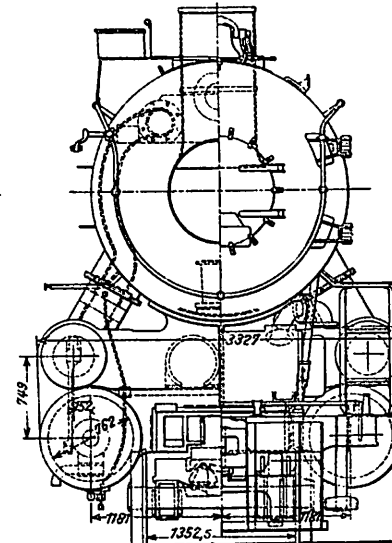


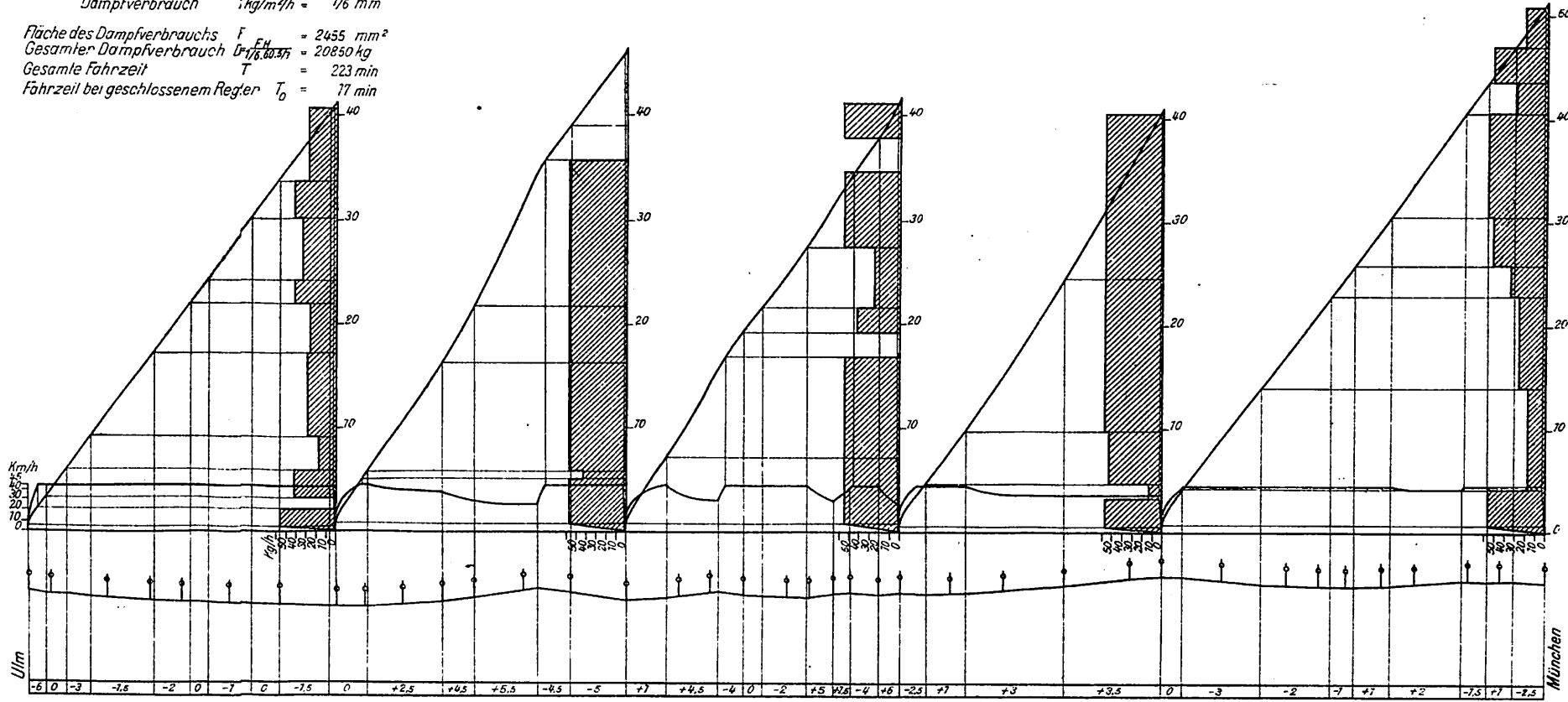
Abb. 4. 2 D 2-h 2 Personenzuglokomotive der Atchison, Topeka und Santa Fe - Bahn.

Zum Aufsatz : Die Wirtschaftlichkeit der Diesel - Lokomotive im Vollbahnbetrieb.

Bahndiagramm Strecke Ulm-München
Maßstab: Fahrstrecke 1 km = 5/8 mm
Fahrzeit 1 min = 5/8 mm
Fahrtgeschwindigkeit 1 km/h = 1/6 mm
Dampfverbrauch 1 kg/m/h = 1/6 mm

Fläche des Dampfverbrauchs $F_{EH} = 2455 \text{ mm}^2$
Gesamter Dampfverbrauch $D_{1/6, 60, 37} = 20850 \text{ kg}$
Gesamte Fahrzeit $T = 223 \text{ min}$
Fahrzeit bei geschlossenem Regler $T_0 = 17 \text{ min}$

Abb. 3. Bahndiagramm einer Heißdampflokomotive.



Bahndiagramm Strecke Ulm-München
Maßstab: Fahrstrecke 1 km = 4/5 mm
Fahrzeit 1 min = 4/5 mm
Fahrtgeschwindigkeit 1 km/h = 1/5 mm
Brennstoffverbrauch 1 kg/h = 1/5 mm

Fläche des Brennstoffverbrauchs $F = 2260 \text{ mm}^2$
Gesamter Brennstoffverbrauch $D_{1/5, 60, 37} = 618 \text{ kg}$
Gesamte Fahrzeit $T = 224 \text{ min}$

Abb. 4. Bahndiagramm einer Diesel-Elektro-Lokomotive.

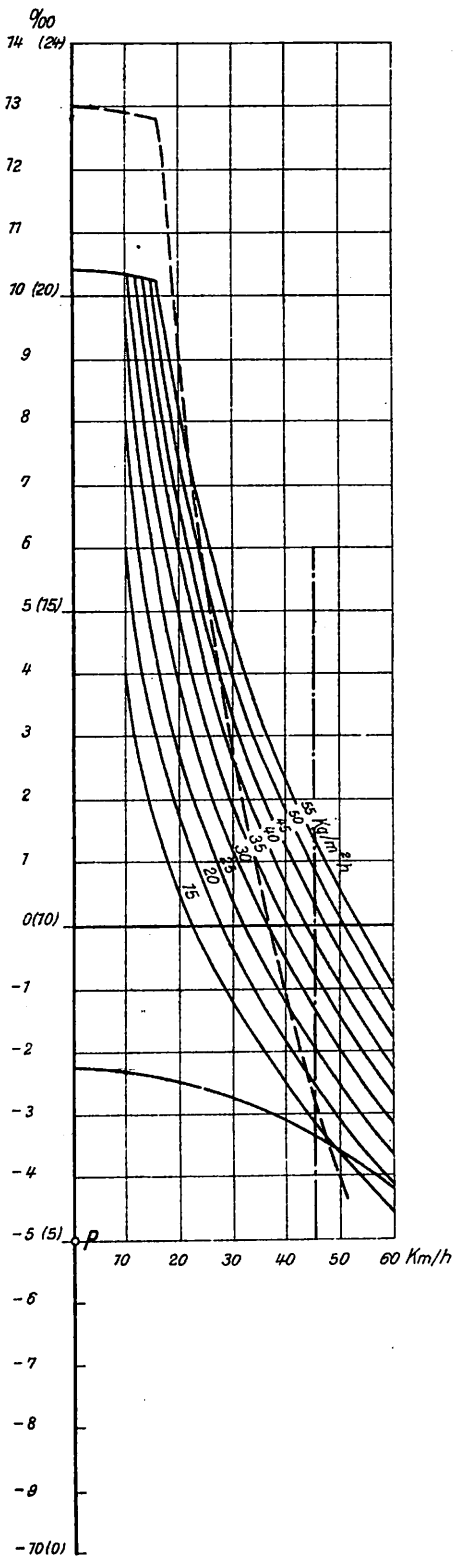
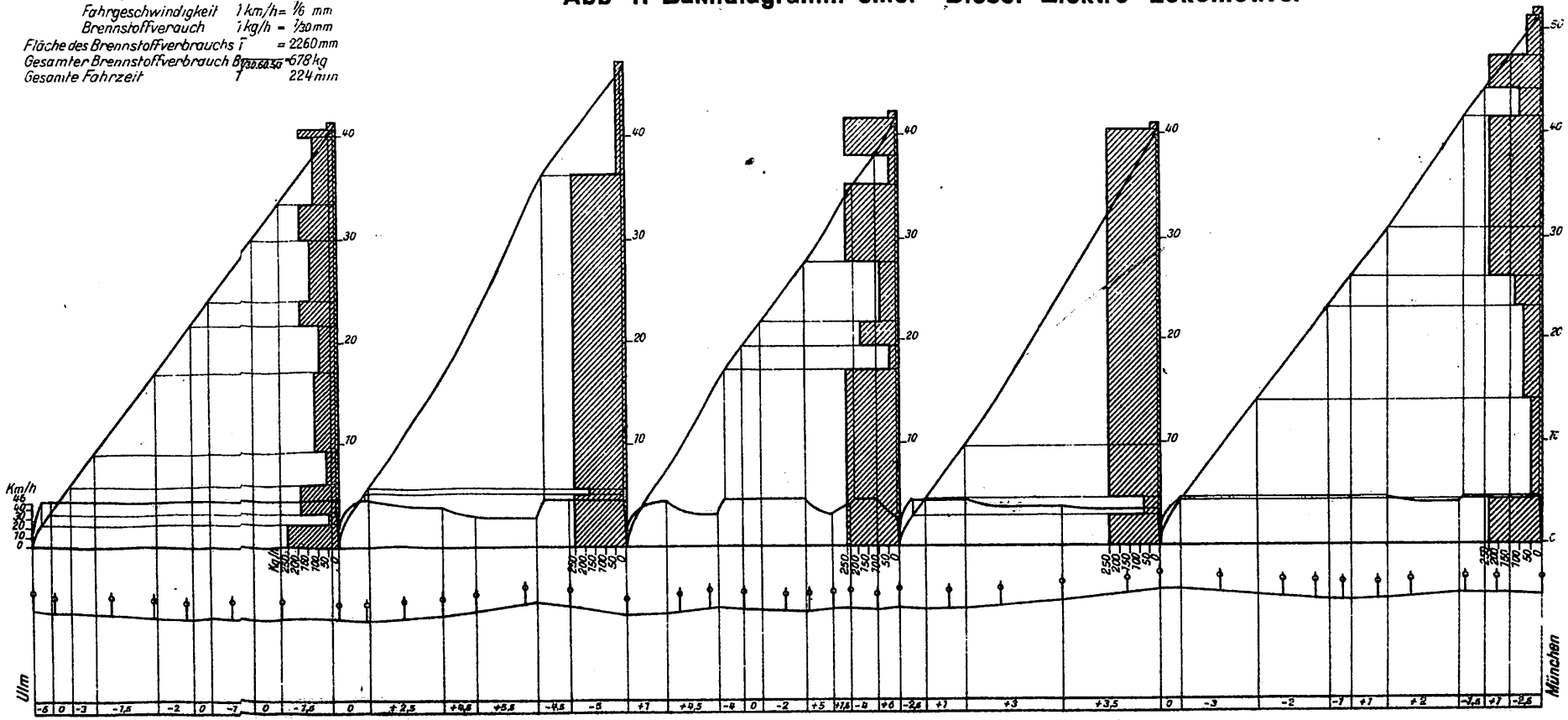


Abb. 1.
s V - Diagramm einer
Heißdampflokomotive.

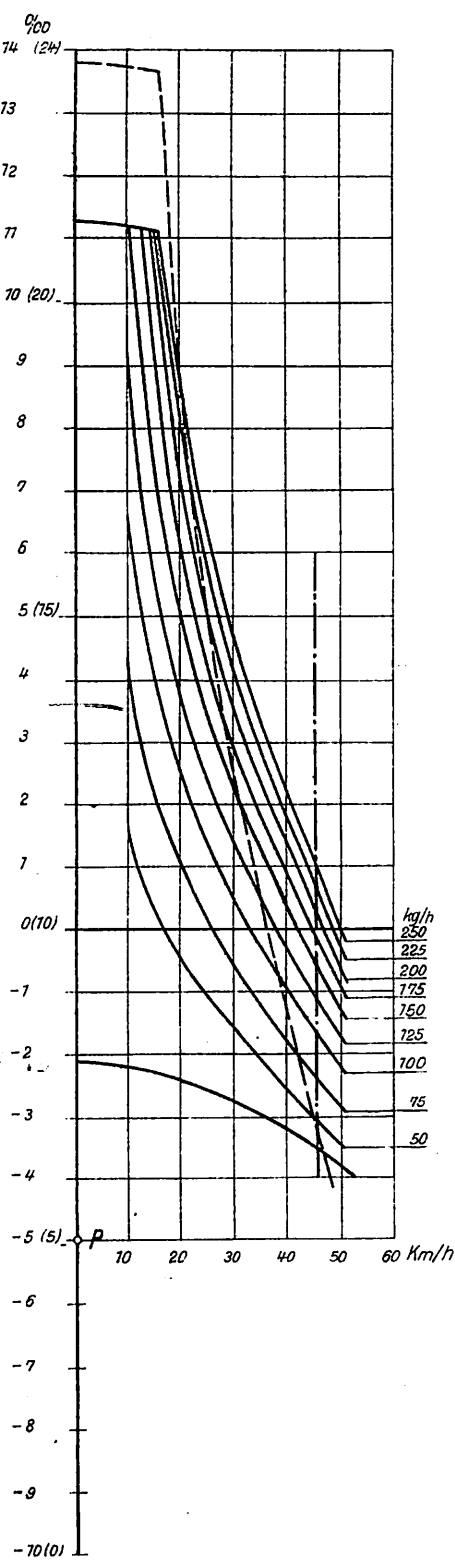


Abb. 2.
s V - Diagramm einer
Diesel-Elektro-Lokomotive.

Zum Aufsatz : Die Wirtschaftlichkeit der Diesel - Lokomotive im Vollbahnbetrieb.

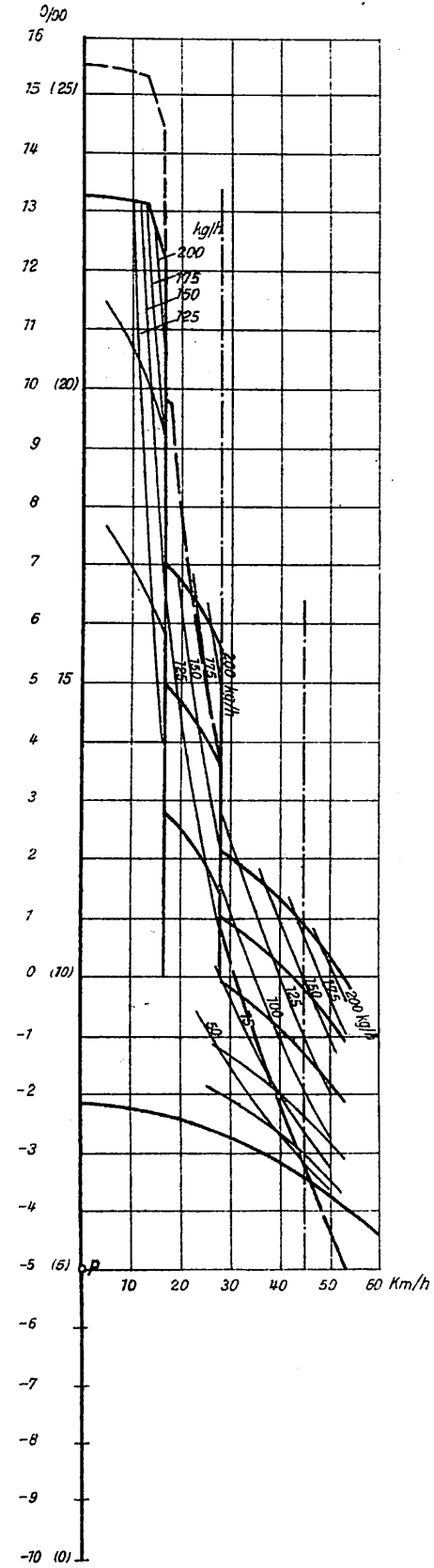


Abb. 1.
s V - Diagramm einer
Diesel - Getriebe - Lokomotive.

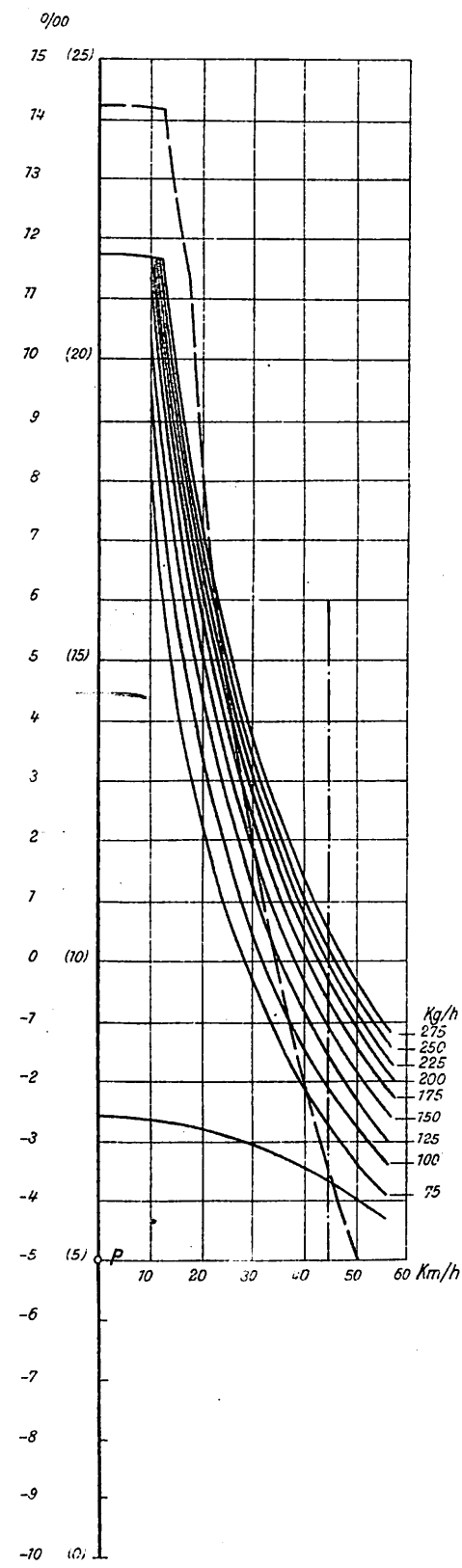
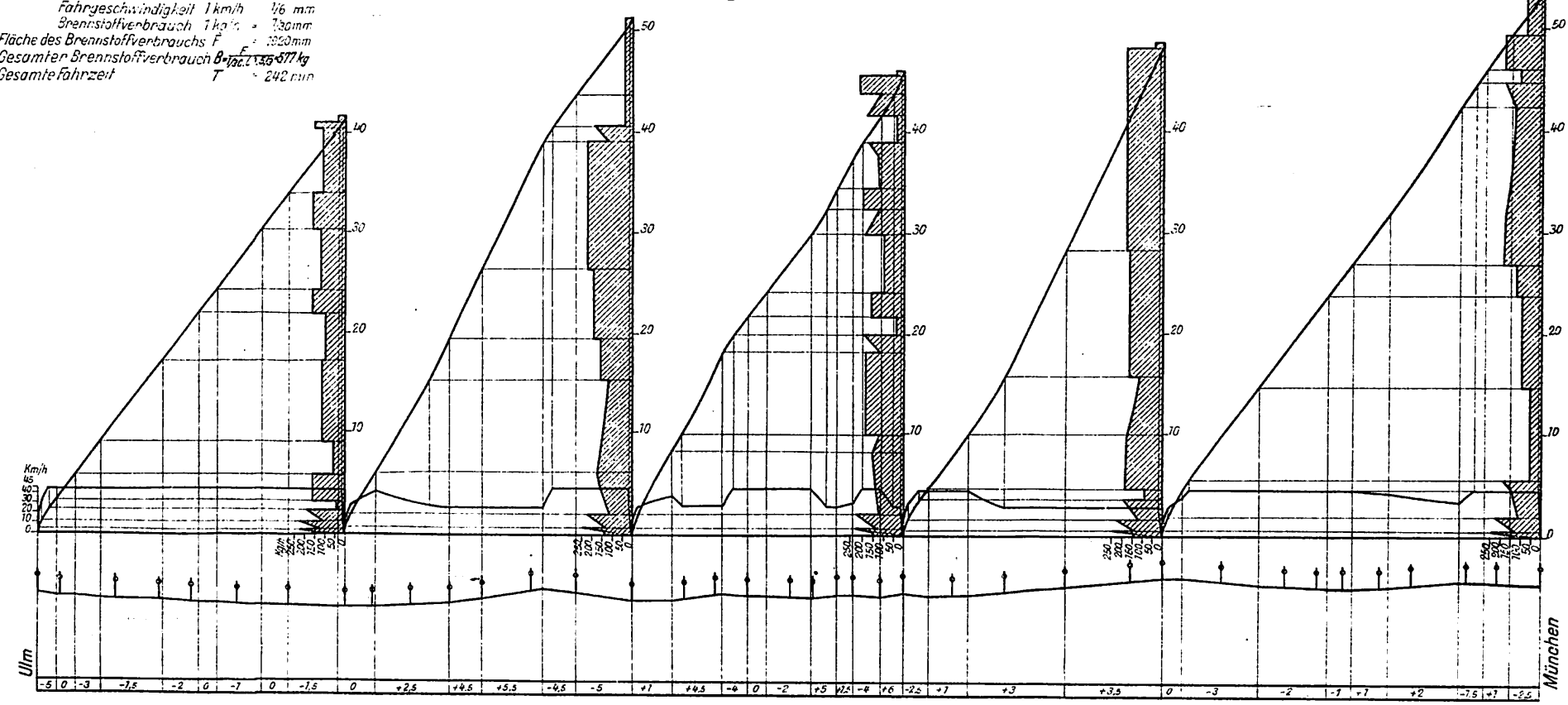


Abb. 2.
s V - Diagramm einer
Diesel - Druckluft - Lokomotive.

Bahndiagramm Strecke Ulm-München.
Massstab: Fahrstrecke 1 km = 5,3 mm
Fahrzeit 1 min = 5,8 mm
Fahrtgeschwindigkeit 1 km/h = 1/6 mm
Brennstoffverbrauch 1 kg/h = 130 mm
Fläche des Brennstoffverbrauchs $F = 1300$ mm
Gesamter Brennstoffverbrauch $B = 1000 \cdot 130 = 130000$ mm
Gesamte Fahrzeit $T = 242$ min

Abb. 3. Bahndiagramm einer Diesel - Getriebe - Lokomotive.



Bahndiagramm Strecke Ulm-München.
Massstab: Fahrstrecke 1 km = 5,3 mm
Fahrzeit 1 min = 5,8 mm
Fahrtgeschwindigkeit 1 km/h = 1/6 mm
Brennstoffverbrauch 1 kg/h = 120 mm
Fläche des Brennstoffverbrauchs $F = 2200$ mm
Gesamter Brennstoffverbrauch $B = 1000 \cdot 120 = 120000$ mm
Gesamte Fahrzeit $T = 231$ min

Abb. 4. Bahndiagramm einer Diesel - Druckluft - Lokomotive.

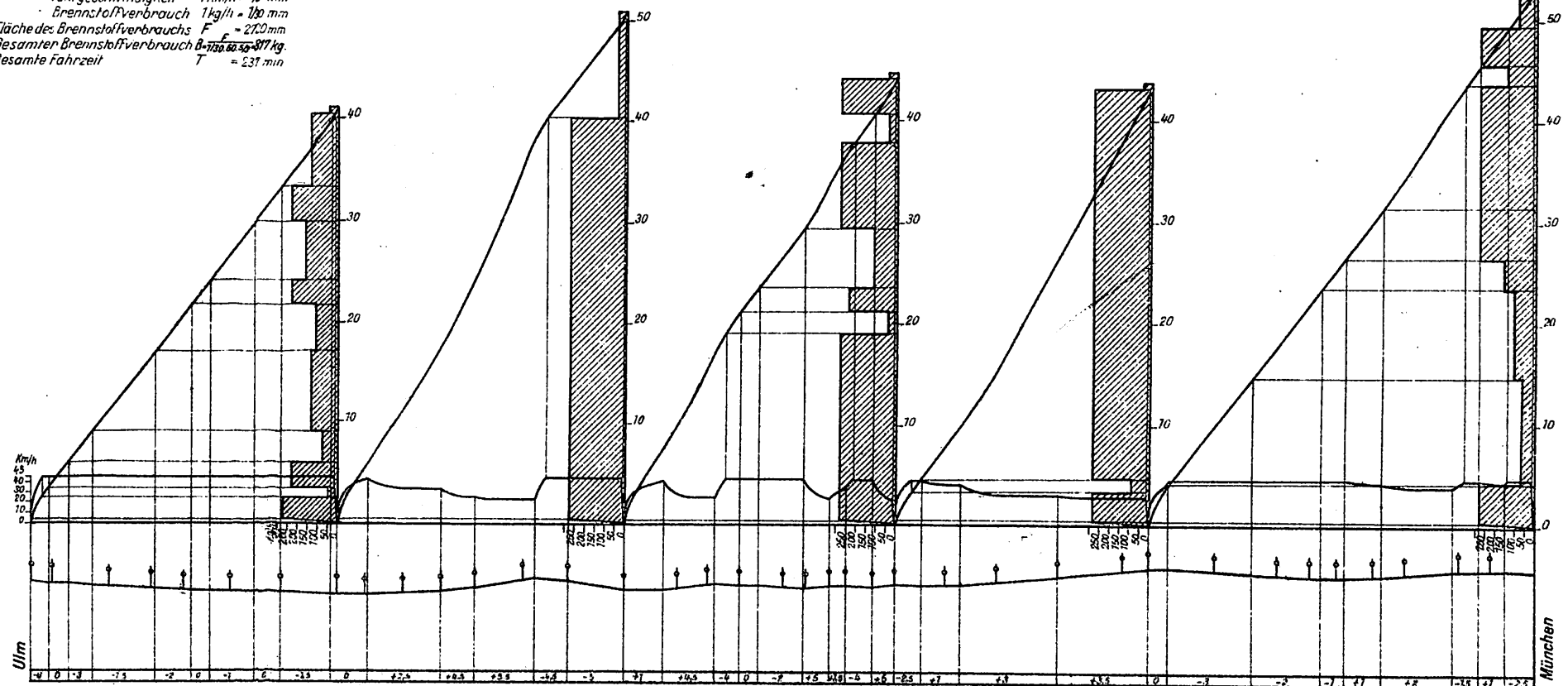


Abb. 1. Schließblech.

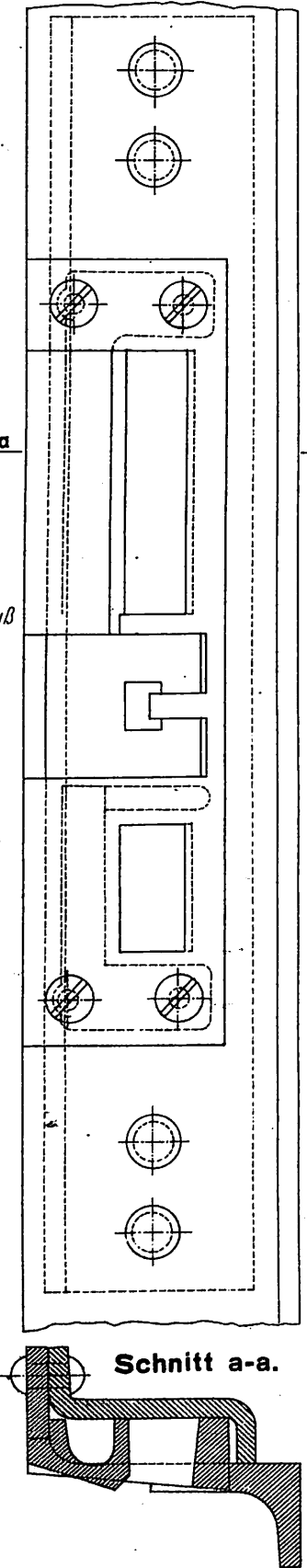


Abb. 2. Stellung der Schloßteile bei geöffneter Tür.

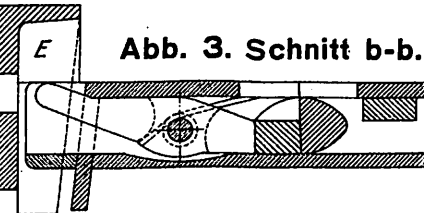
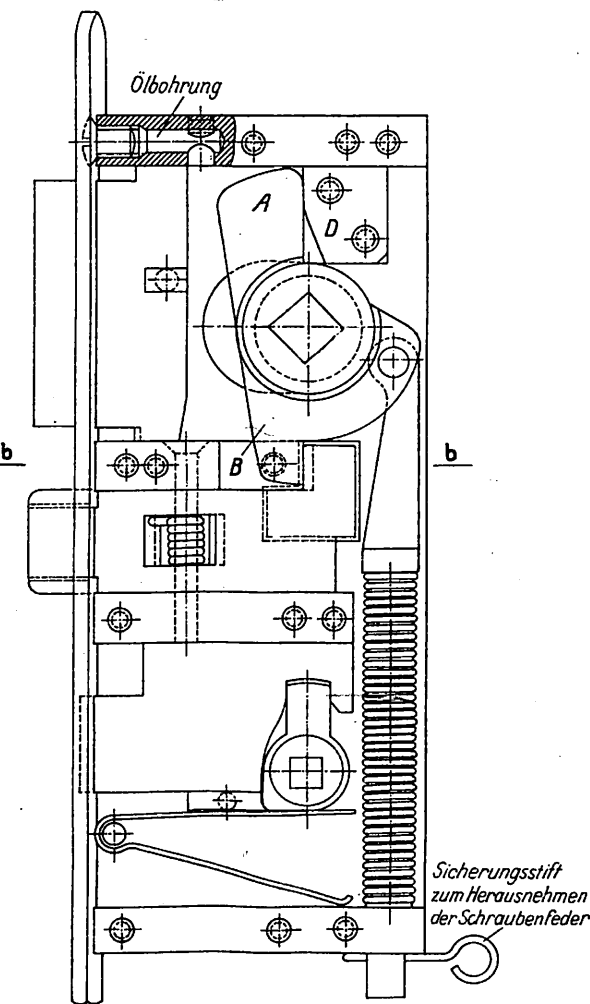


Abb. 4. Stellung der Schloßteile beim Zuwerfen der Tür.

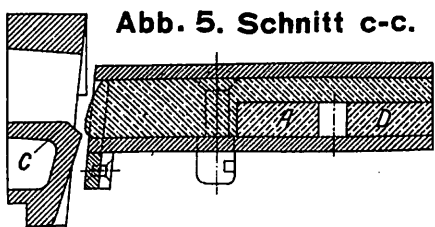
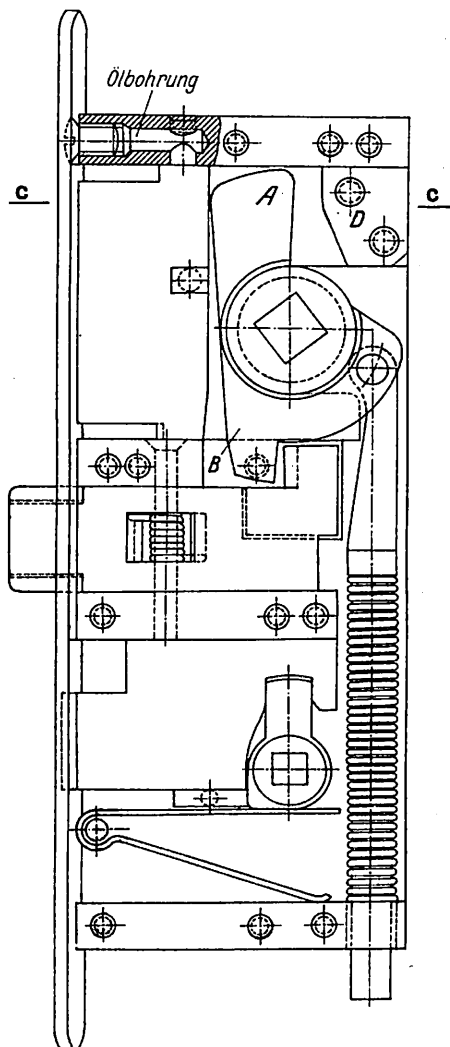


Abb. 6. Stellung der Schloßteile bei geschlossener Tür.

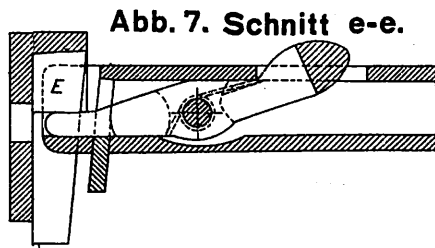
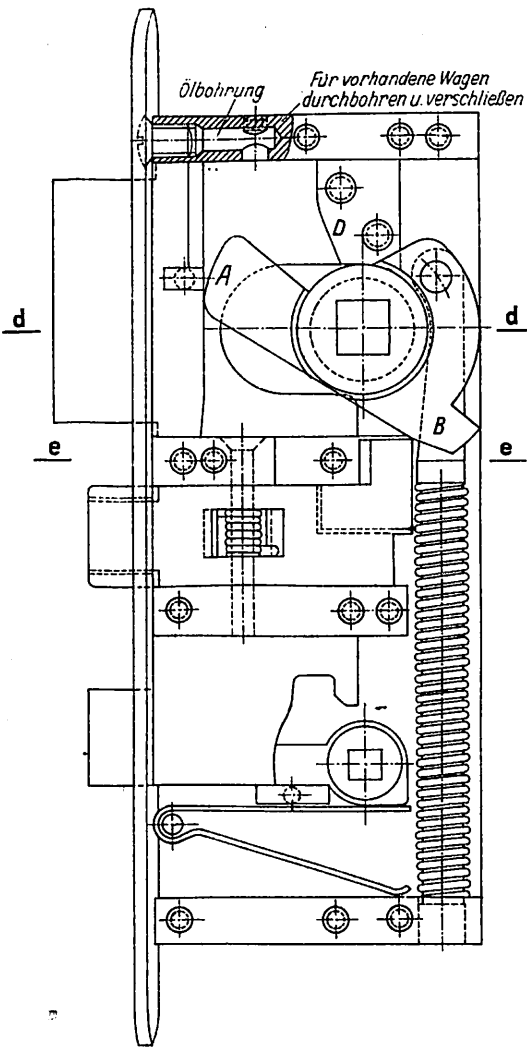
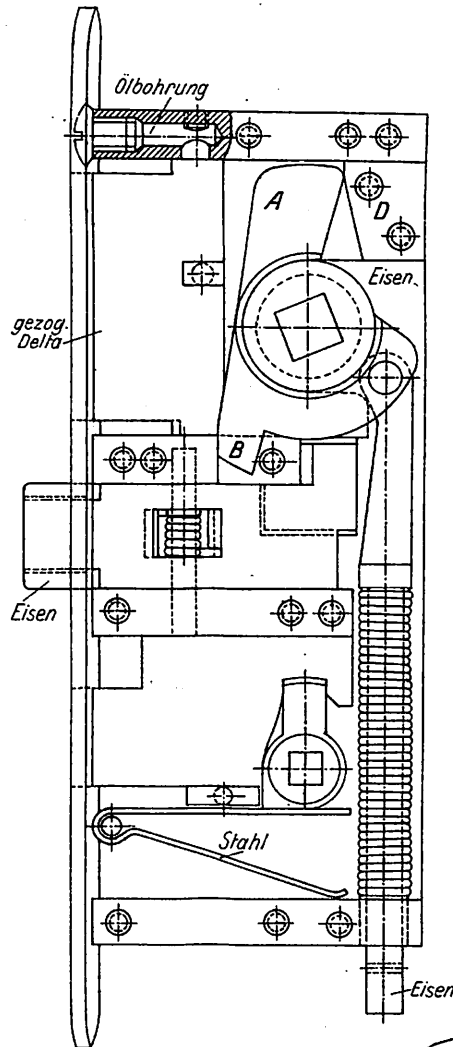


Abb. 8. Stellung der Schloßteile beim Öffnen der Tür.



Zum Aufsatz :
Verbesserungen
an den Türschlössern
der Wagen der
Deutschen Reichsbahn-
Gesellschaft.

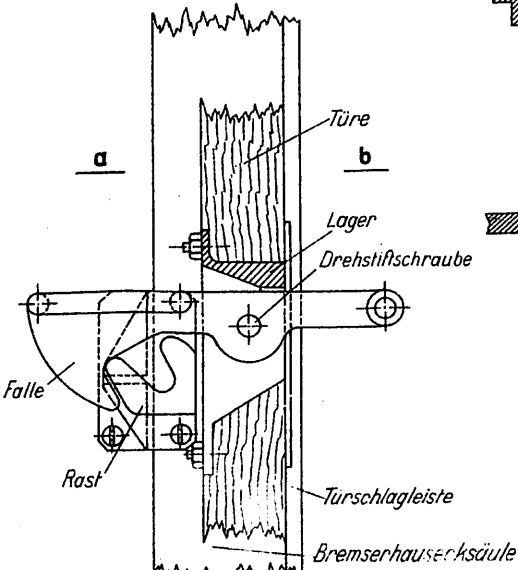
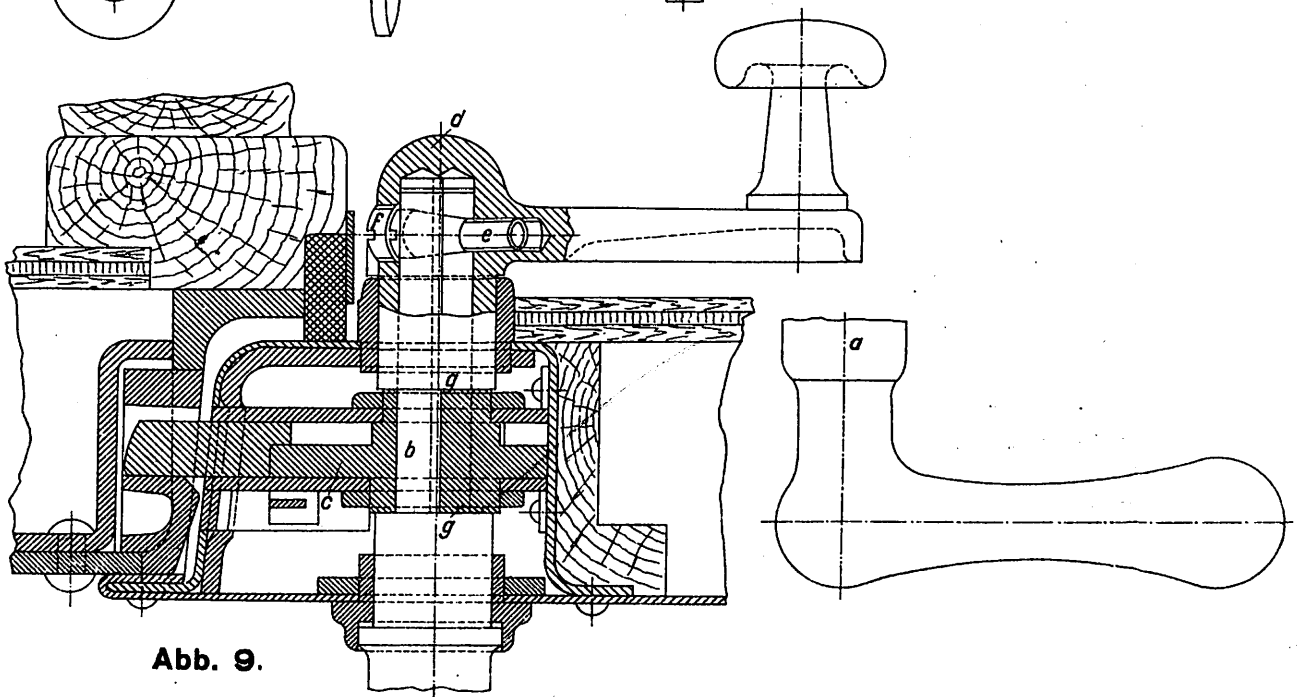


Abb. 10. Schnitt c-d.

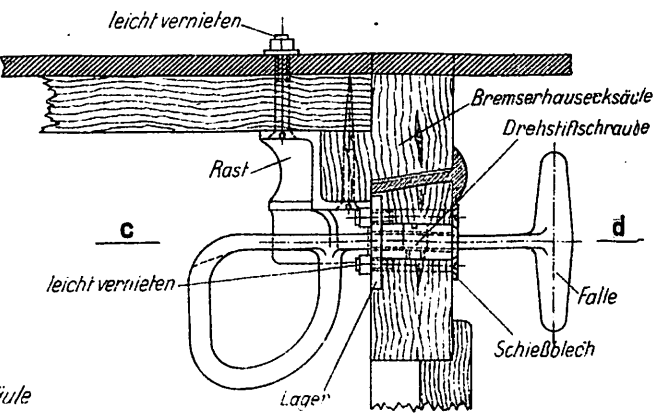
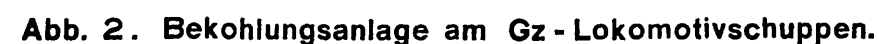


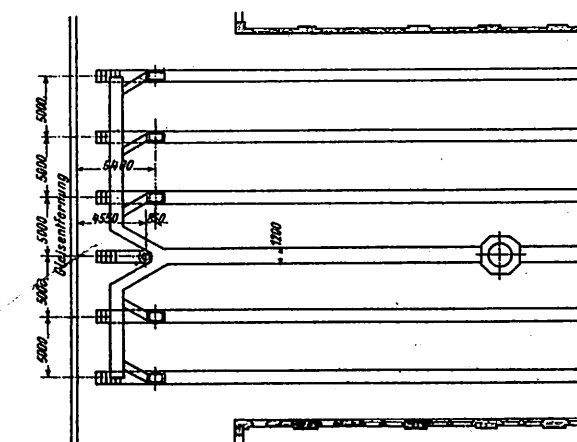
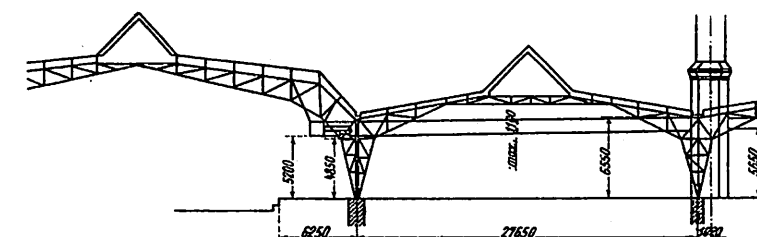
Abb. 11. Schnitt a-b.



Abb. 4. Anordnung der Rauchabzuganlage im umgebauten Teil des Pz Lokomotivschuppens.



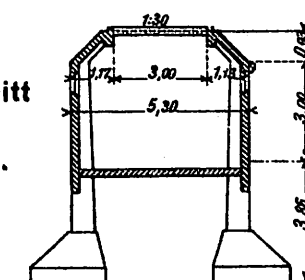
Schnitt A-B.



Zum Aufsatz:
Die maschinentechnischen Anlagen
des Bahnhofs
Hamm i. Westf.



Abb. 3. Querschnitt durch das Sandlager. J-K.



Zum Aufsatz: Die maschinentechnischen Anlagen des Bahnhofs Hamm i. Westf.

Abb. 1. Pz - Lokomotivschuppen.

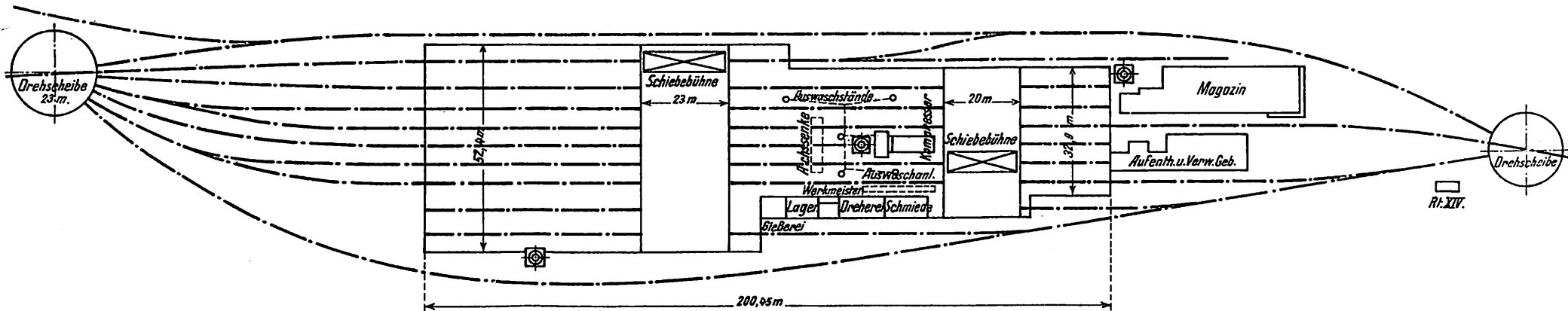


Abb. 2. Gz - Lokomotivschuppen. Einfahrt

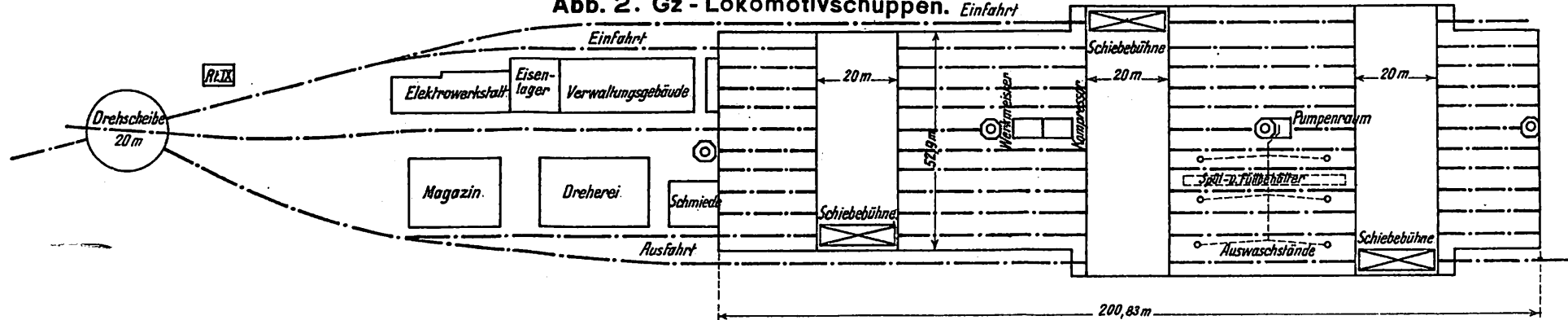
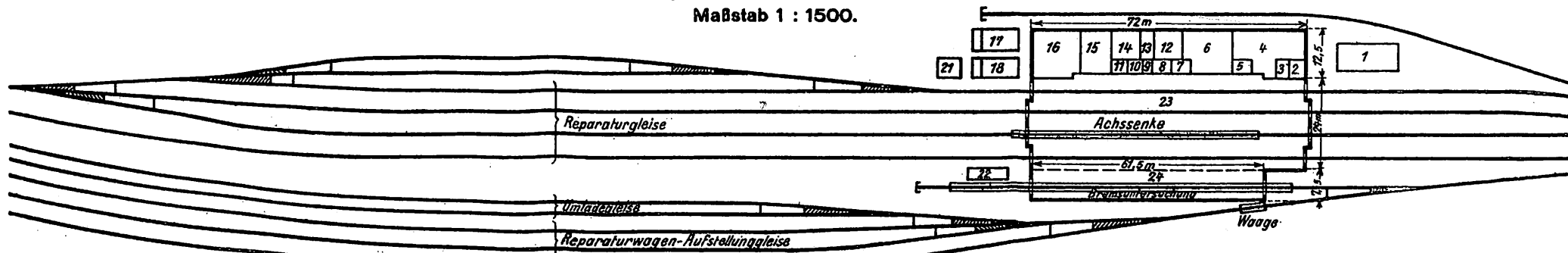


Abb. 3. Wagenwerkstatt I Hamm i. Westf.

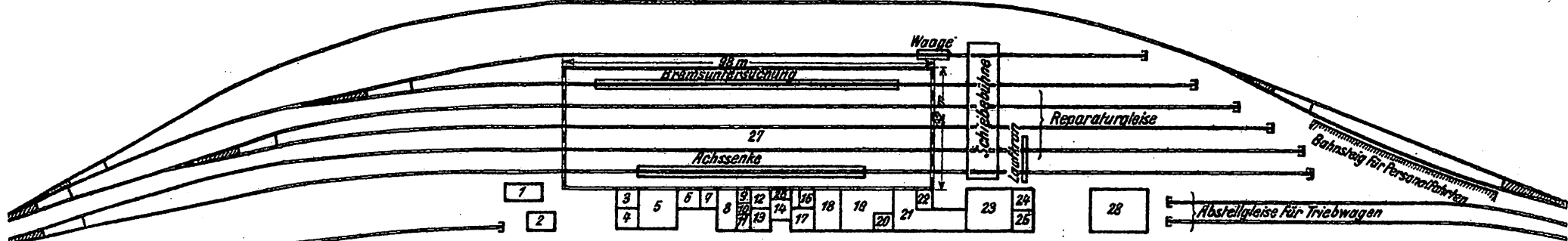
Maßstab 1 : 1500.



- | | | | | | |
|-------------------------|--------------------------|---------------------|----------------------------|-----------------|----------------------------|
| 1 Holzlager | 5 Werkstofflager kleines | 9 Flur | 13 Treppenhaus | 17 Kohlenbansen | 21 Abort |
| 2 Schallraum | 6 Schreinerai | 10 Werkmeister-Büro | 14 Waschkraum | 18 Schrotbansen | 22 Klempnerei |
| 3 Werkzeugausgabe | 7 Lichthof | 11 Lichthof | 15 Schmiede | 19 Ollager | 23 Reparaturhalle |
| 4 Werkstofflager großes | 8 Vorsteher-Büro | 12 Aufenthalt | 16 Schlosserei u. Dreherei | 20 Gießerei | 24 Bremsuntersuchungsgrube |

Abb. 4. Wagenwerkstatt II Hamm i. Westf. Maßstab 1 : 1500.

Verkehrsgleise für Personalfahrten



- | | | | | | |
|--------------------------|-----------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|-------------------------------|
| 1 Schrotbansen | 6 Schallhaus | 11 Kaffeeküche | 16 Gardiaraum | 21 Schreinerai | 26 Lichthof |
| 2 Schweißerraum | 7 Anstreicherei | 12 Aufenthaltsraum I | 17 Fahrradraum | 22 Vorsteher-Büro | 27 Reparatur-Halle |
| 3 Werkmeister-Büro | 8 Waschkraum | 13 Aufenthaltsraum II | 18 Schmiede | 23 Holzlager | 28 Ladestation für Triebwagen |
| 4 Werkstofflager kleines | 9 Treppenhaus | 14 Abort | 19 Schlosserei u. Dreherei | 24 Gießerei | |
| 5 Werkstofflager großes | 10 Flur I | 16 Flur II | 20 Kompressorraum | 25 Ölraum | |

