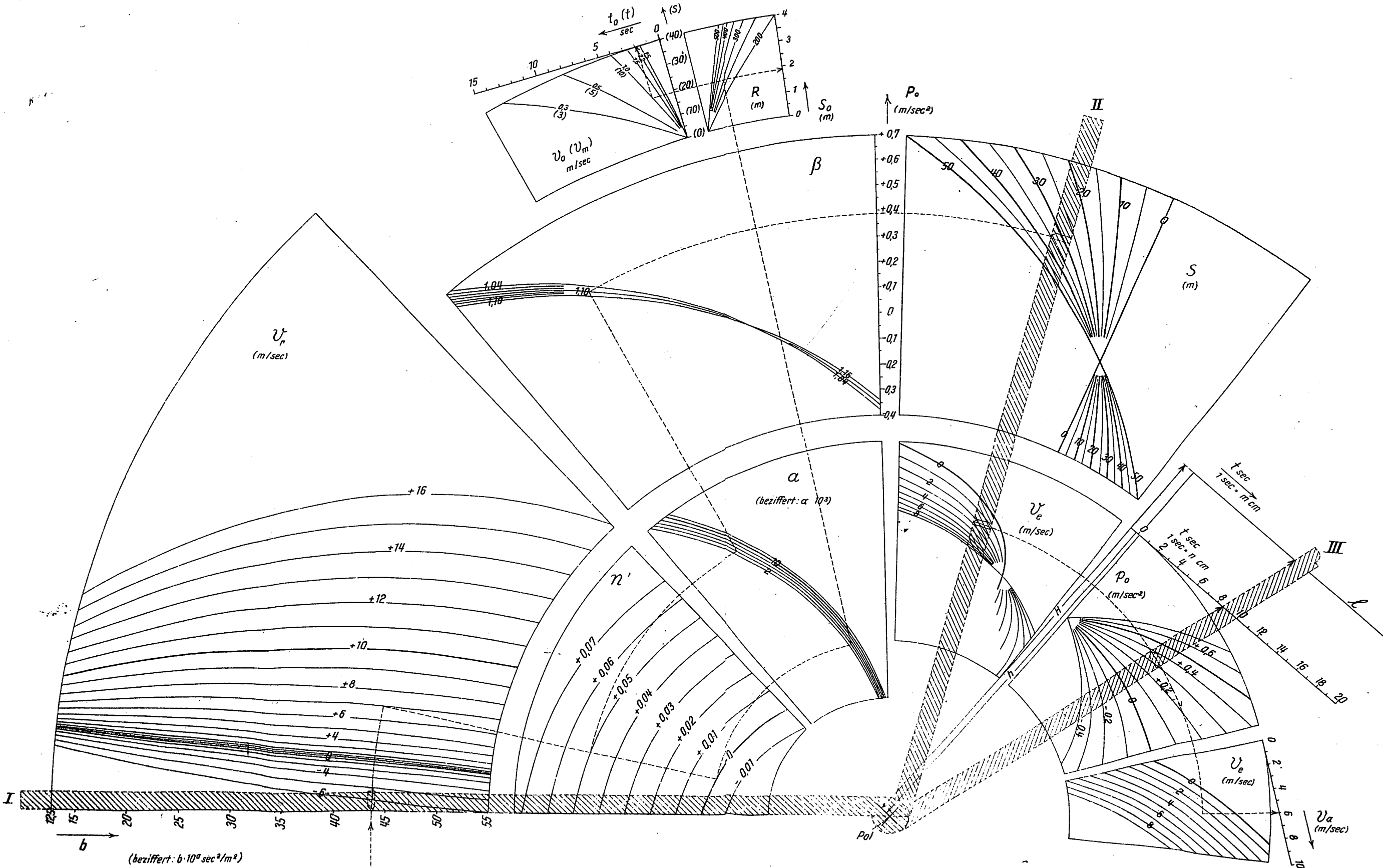
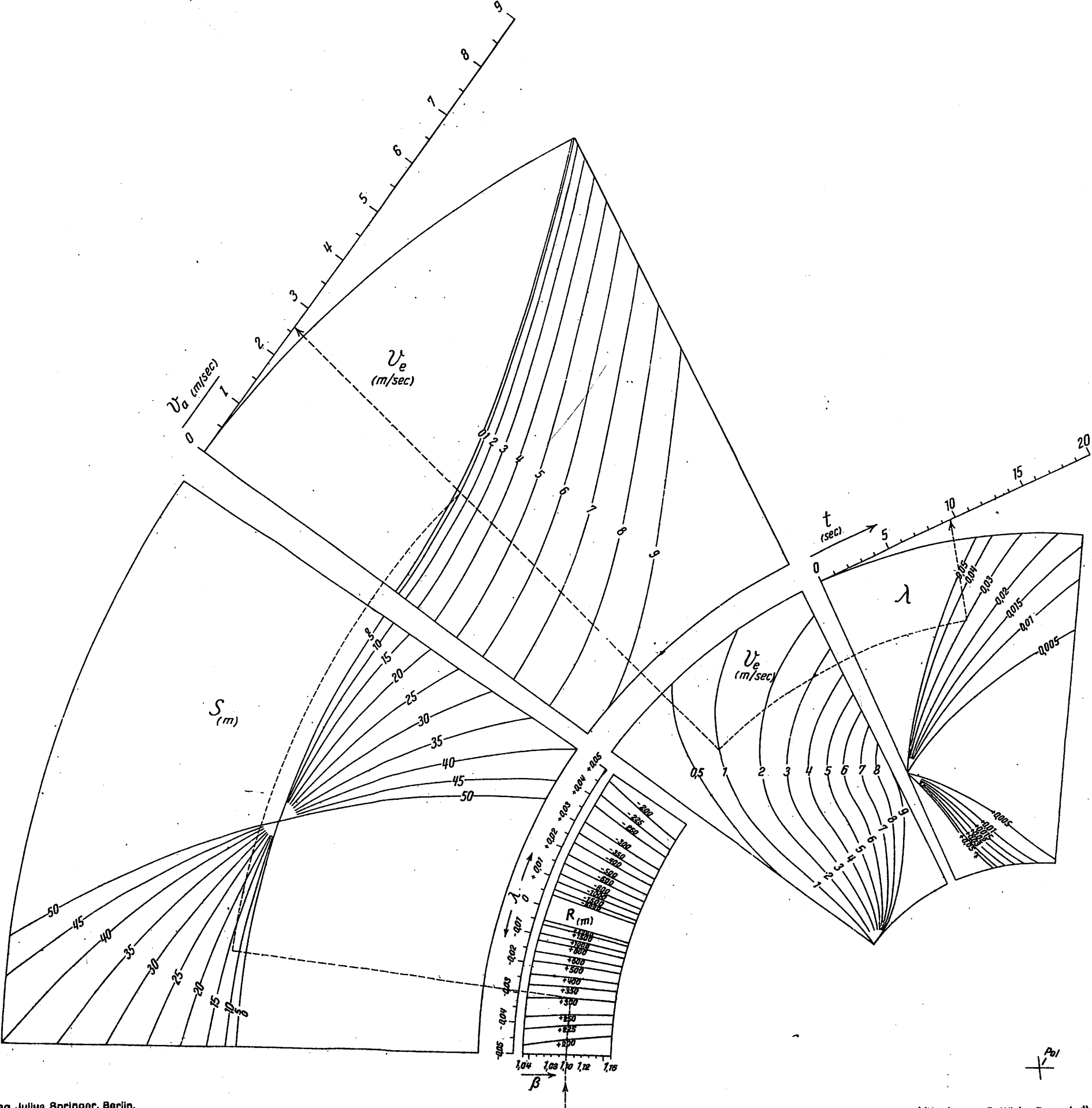


Zum Aufsatz: Mechanische Bestimmung von Zeit - und Geschwindigkeitsweglinien frei laufender Eisenbahnfahrzeuge durch Nomographie mit polarem Bezugssystem.



**Zum Aufsatz: Mechanische Bestimmung von Zeit- und Geschwindigkeitsweglinien
frei laufender Eisenbahnfahrzeuge durch Nomographie mit polarem Bezugssystem.**



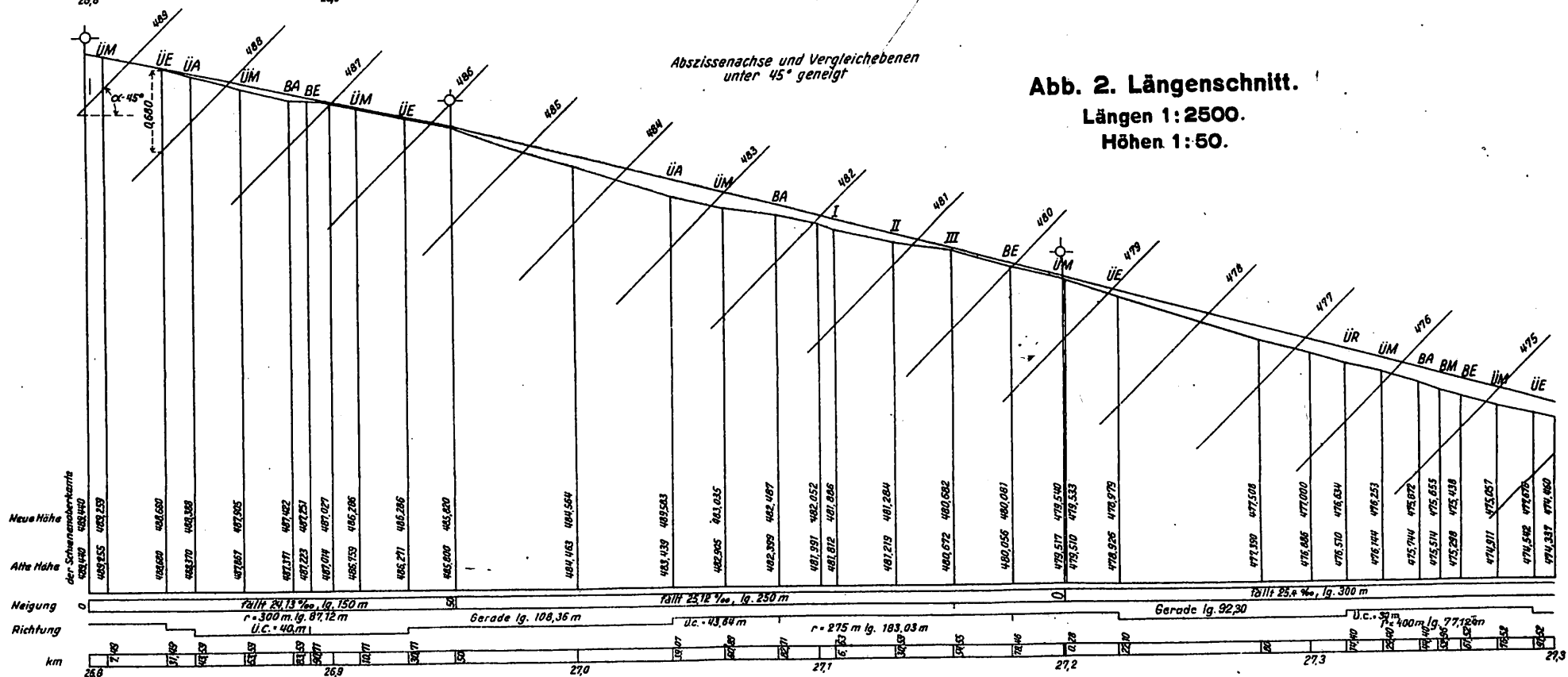


Abb. 2.

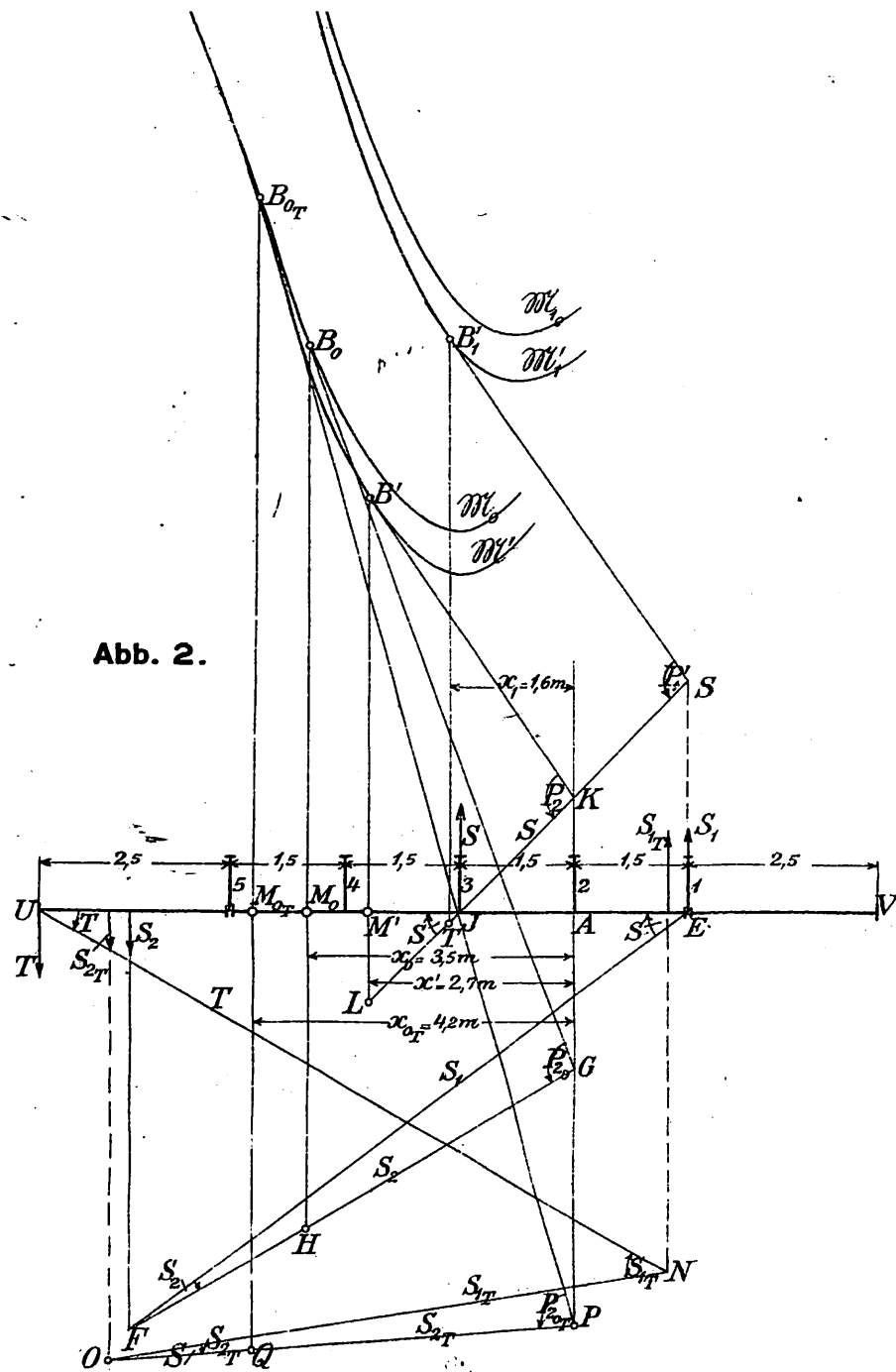


Abb. 3.

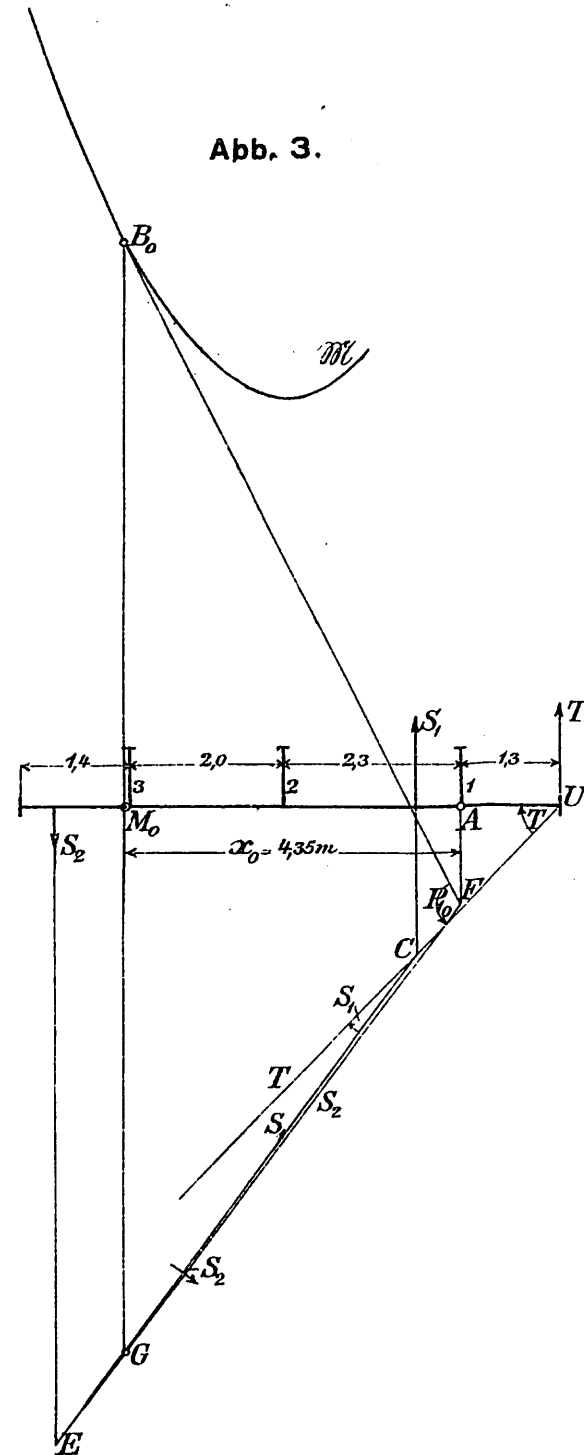


Abb. 4.

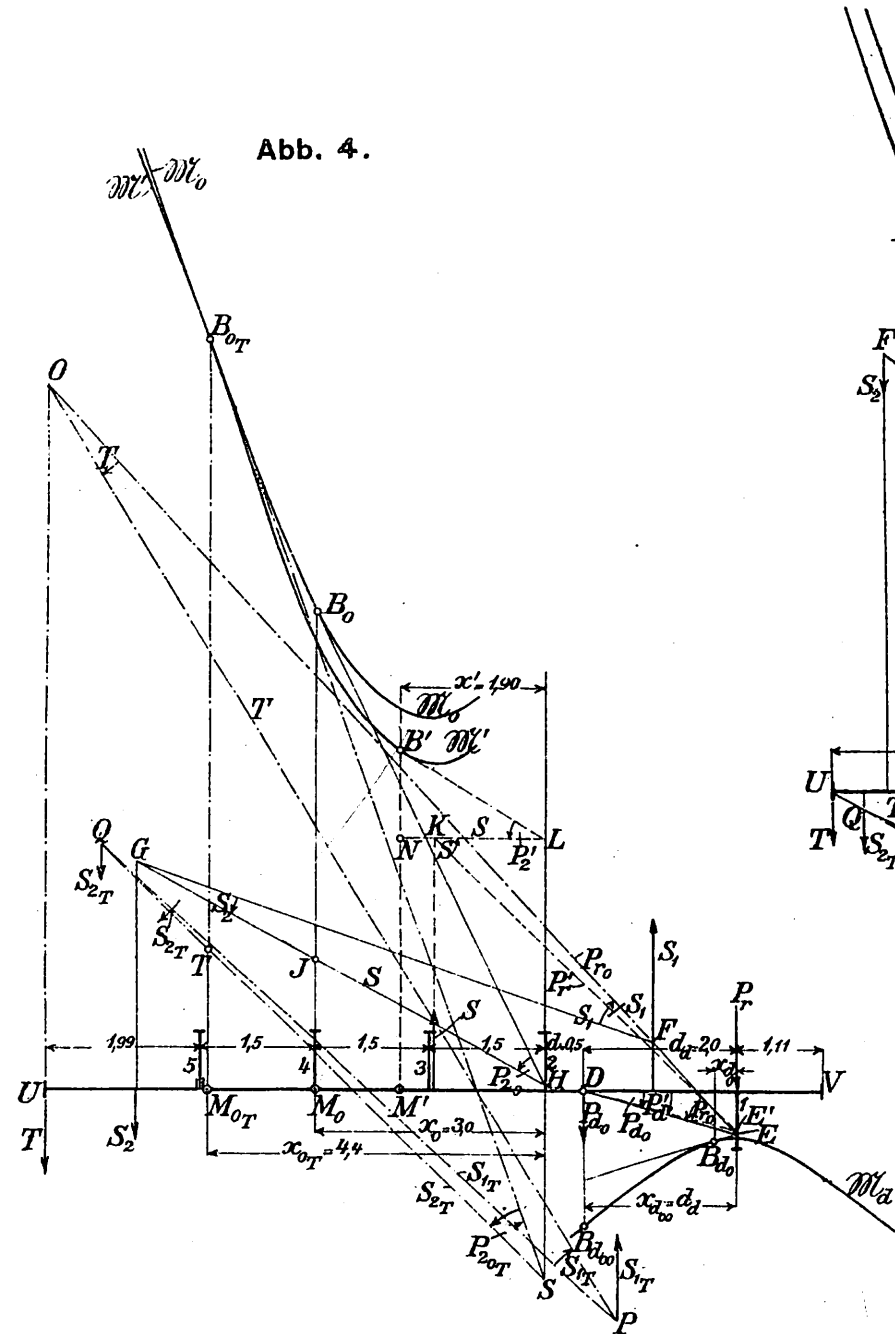


Abb. 6.

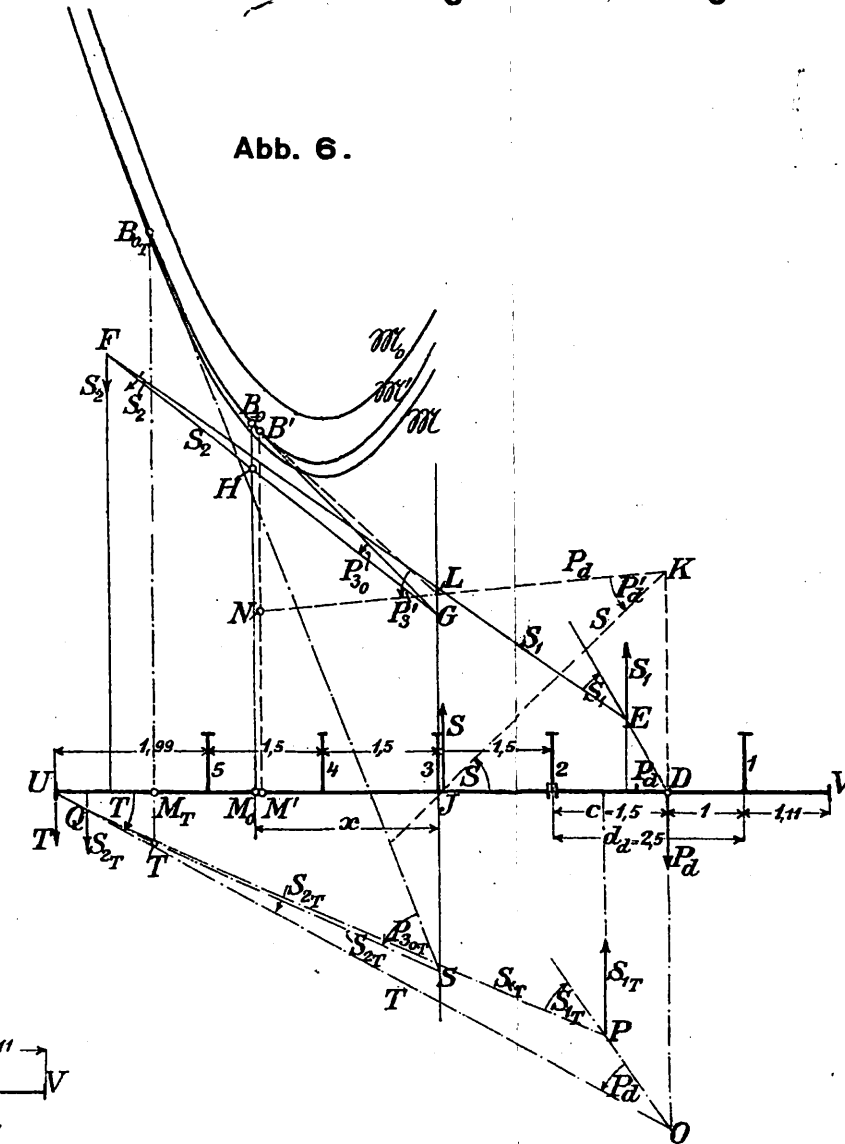


Abb. 5.

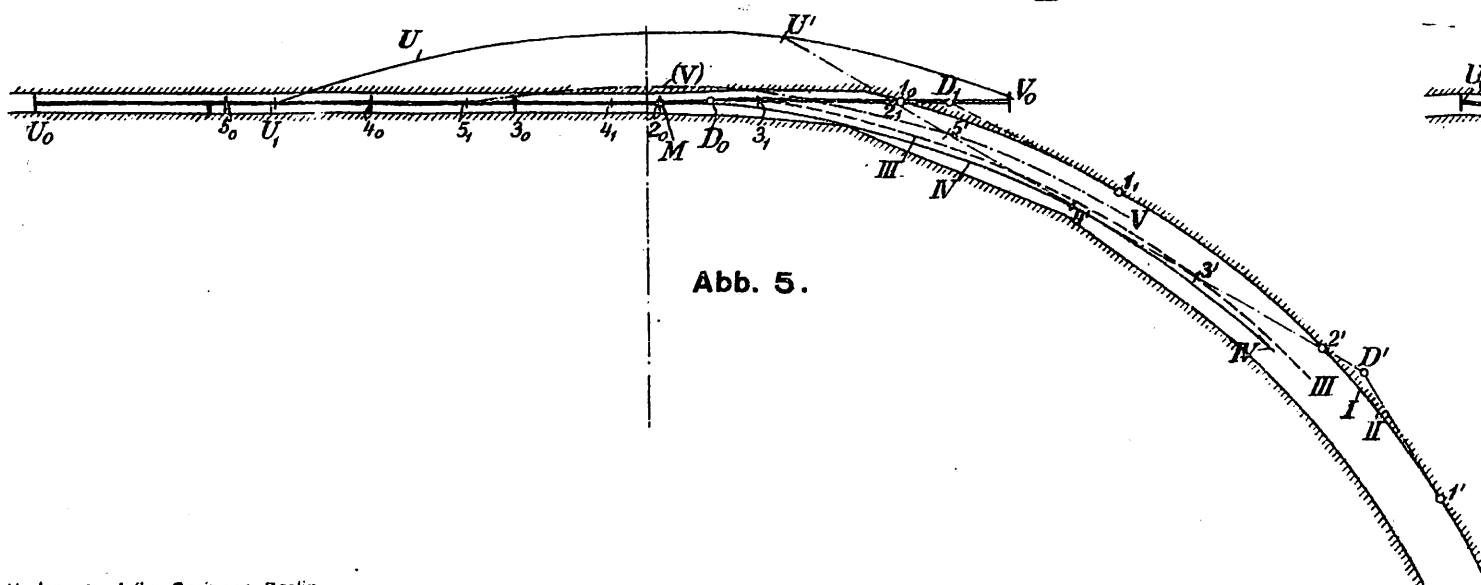
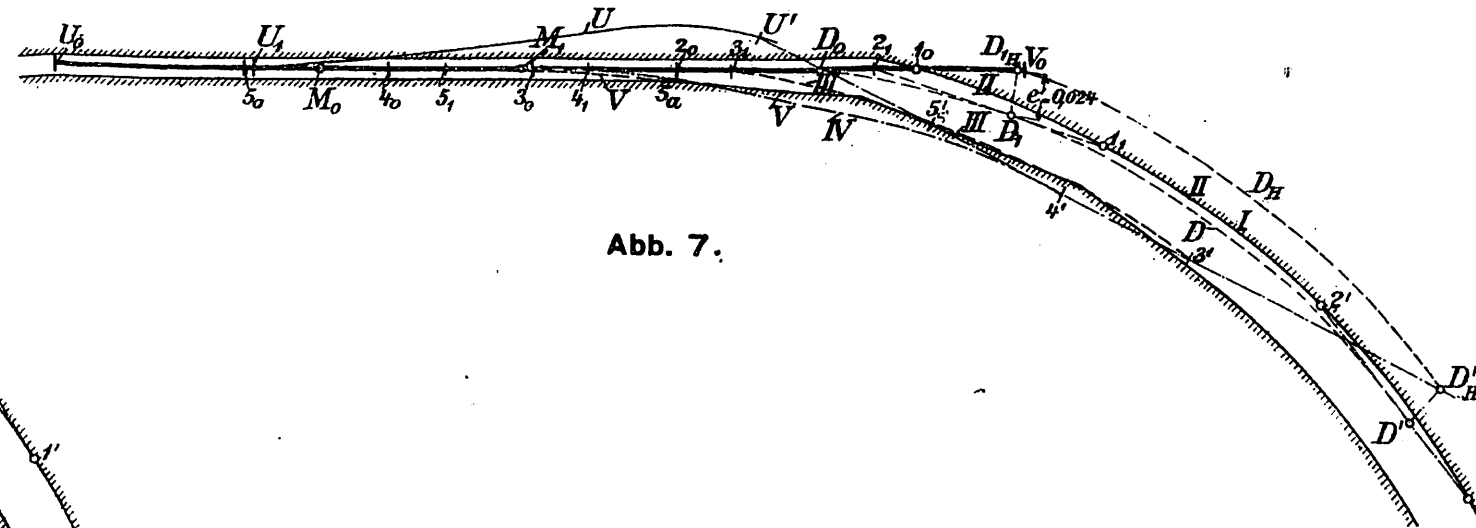


Abb. 7.



R i. Maßstab 1: 1600
e i. Maßstab 1: 80
σ i. Maßstab 1: 4

Abb. 1.

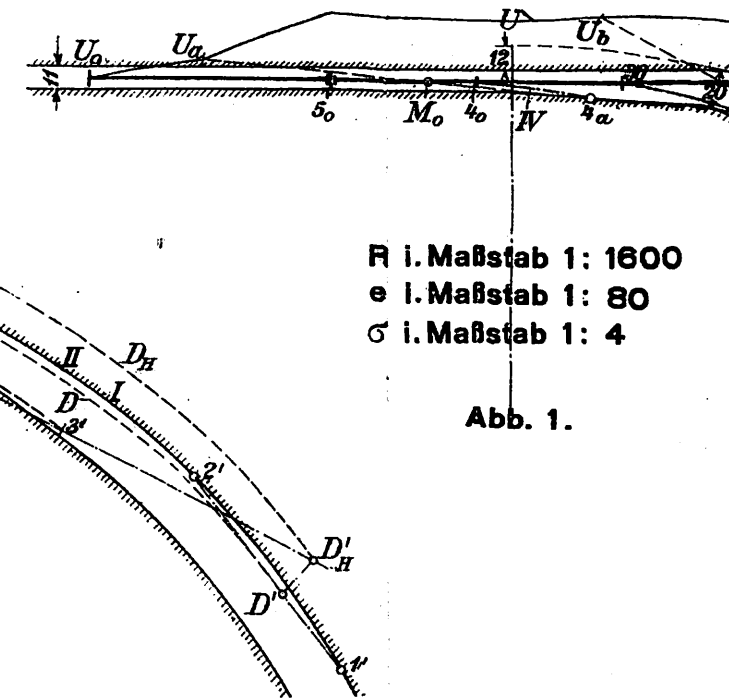
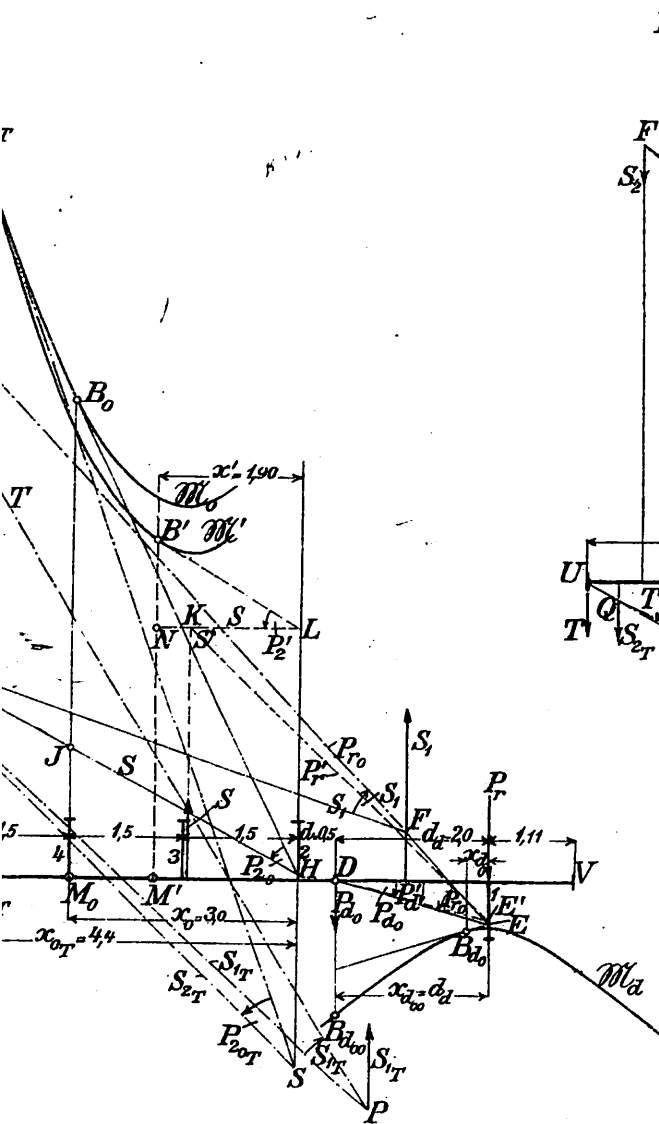


Abb. 6.



R i. Maßstab 1: 1600
 e i. Maßstab 1: 80
 σ i. Maßstab 1: 4

Abb. 1.

Abb. 9.

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

R i. Maßstab 1: 1600
e i. Maßstab 1: 80
σ i. Maßstab 1: 4

Abb. 1.

Abb. 8.

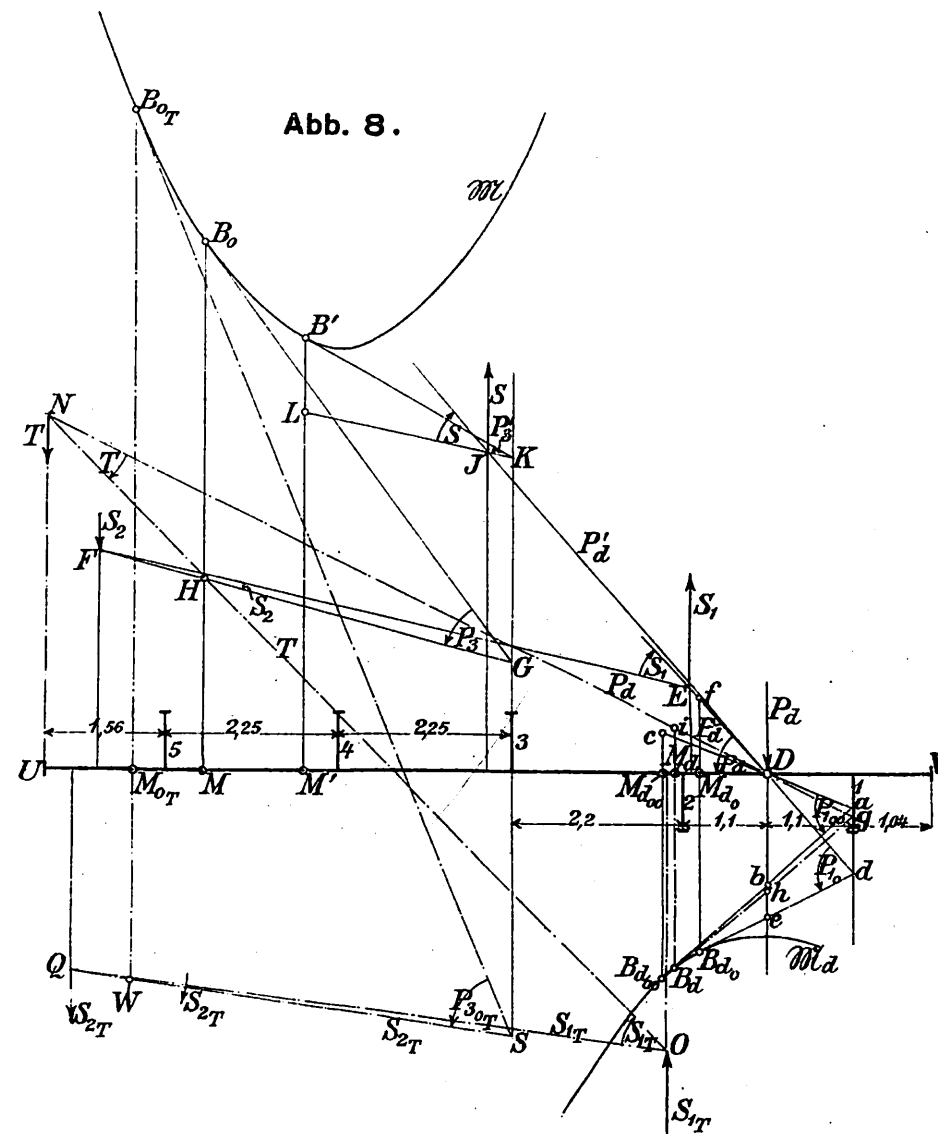


Abb.10.

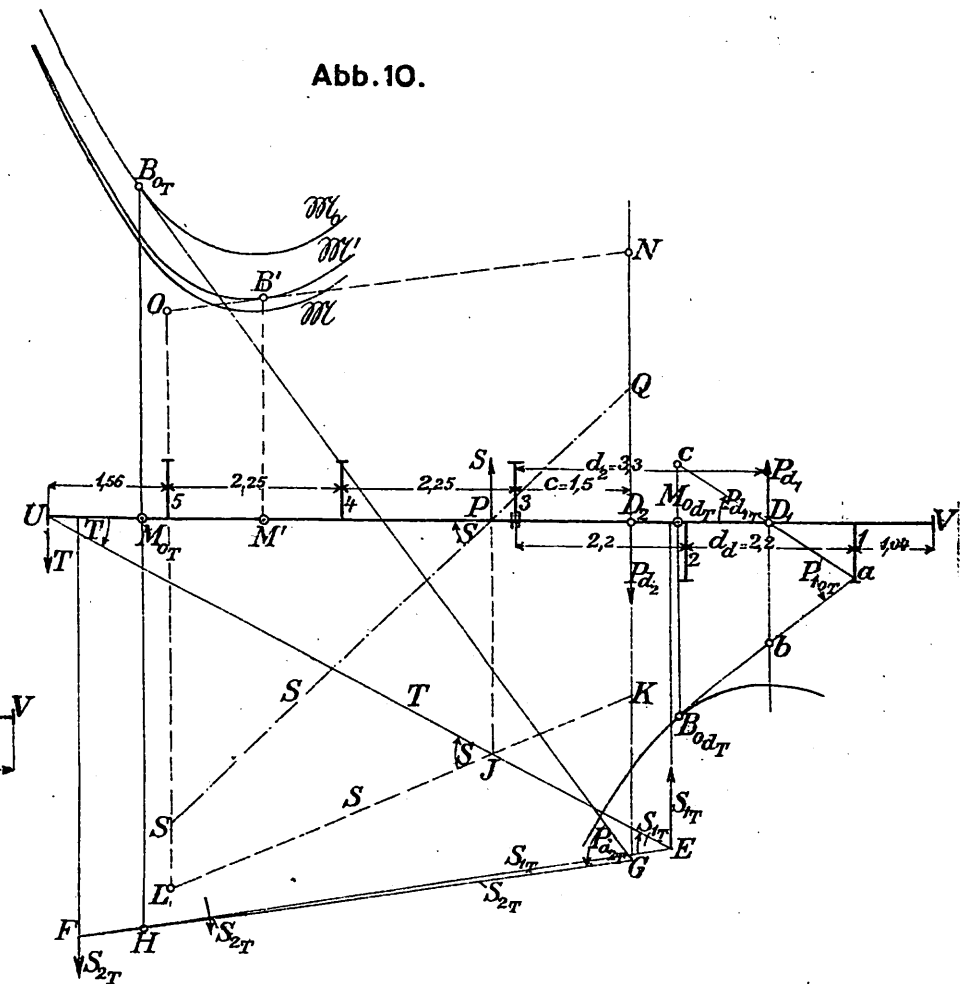
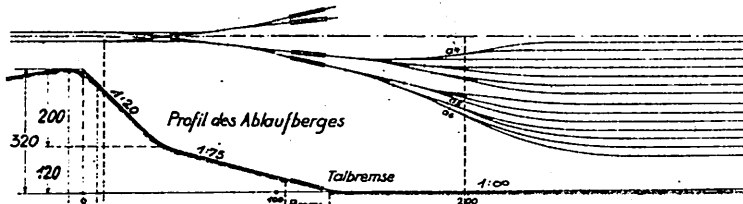
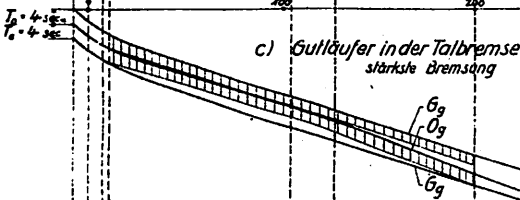
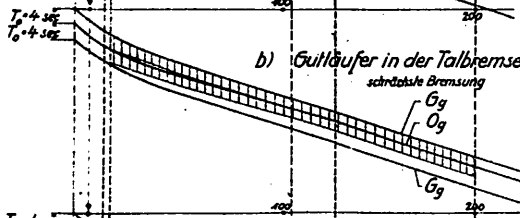
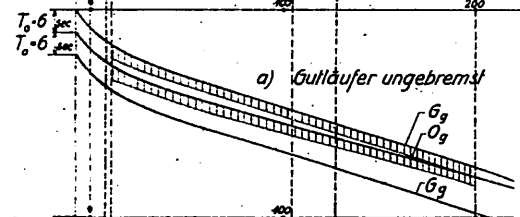
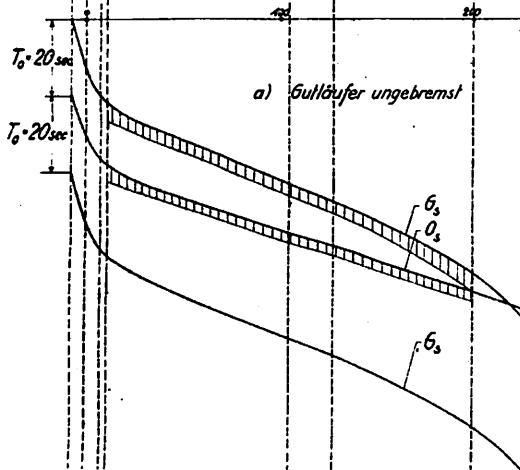


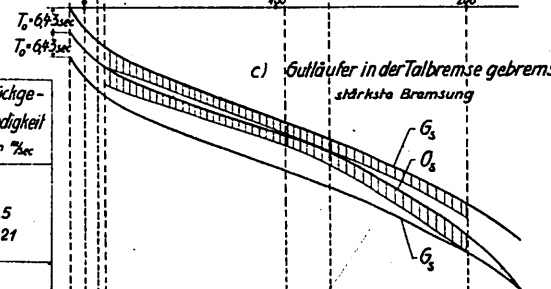
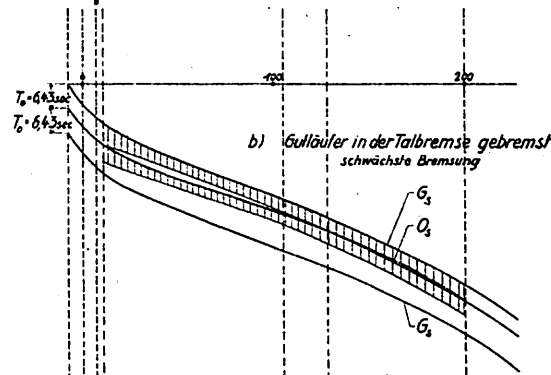
Abb. 9.

Abdrückgeschwindigkeit ohne und mit Beeinflussung des Wagenablaufs durch eine Talbremse.**Ablaufplan I.**

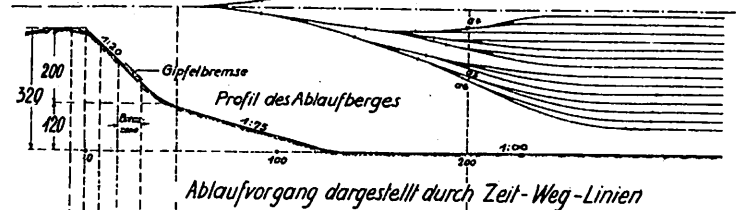
Ablaufvorgang dargestellt durch Zeit - Weg - Linien

A) bei normaler Temperatur**B) bei tiefer Temperatur u. Gegenwind**

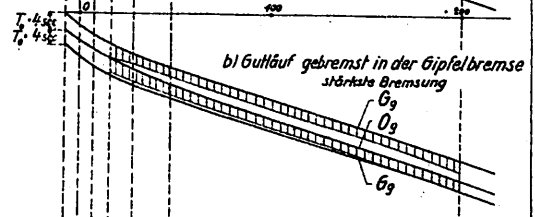
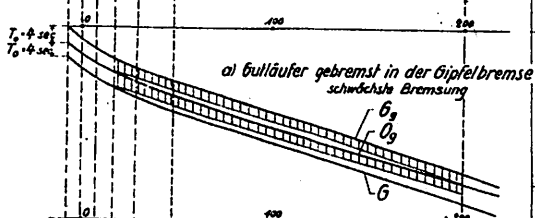
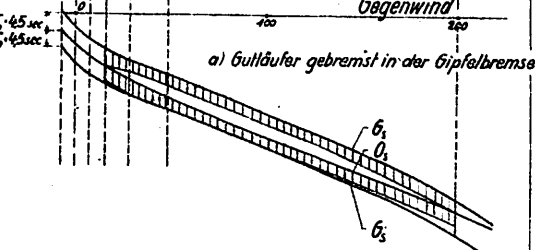
Umstelldauer einer Weiche t_w in sec	Sperr- zeit t_s in sec	Abdrückge- schwindigkeit v_o in "/sec
1 25	6 7.5	1.5 1.21
1 25	4 5.5	2.25 1.65
1 25	4 5.5	2.25 1.65



1 25	6.43 7.93	1.40 1.14
1 25	6.43 7.93	1.40 1.14

Abdrückgeschwindigkeit mit Beeinflussung des Wagenablaufs durch eine Gipfelbremse. Ablaufplan II.

Ablaufvorgang dargestellt durch Zeit - Weg - Linien

A) bei normaler Temperatur**B) bei tiefer Temperatur und Gegenwind**

Umstelldauer einer Weiche t_w in sec	Sperr- zeit t_s in sec	Abdrückge- schwindigkeit v_o in "/sec
1 25	4.0 5.5	2.25 1.64
1 25	4.0 5.5	2.25 1.64
1 25	4.5 6.0	2.0 1.5

Zum Aufsatz : Rangiertechnik.

Erläuterungen: O_g = Gulläufer bei normaler Temperatur
 O_s = Gulläufer bei tiefer Temperatur und Gegenwind
 G_g = Schlechtläufer bei normaler Temperatur
 G_s = Schlechtläufer bei tiefer Temperatur und Gegenwind
 T_o = Wagenfolgezeit am Bergscheitel für 9m lange Fahrzeuge

Abb. 20. Ermittlung von $h_{b\max}^1$ durch Versuche (Thyssenbremse).

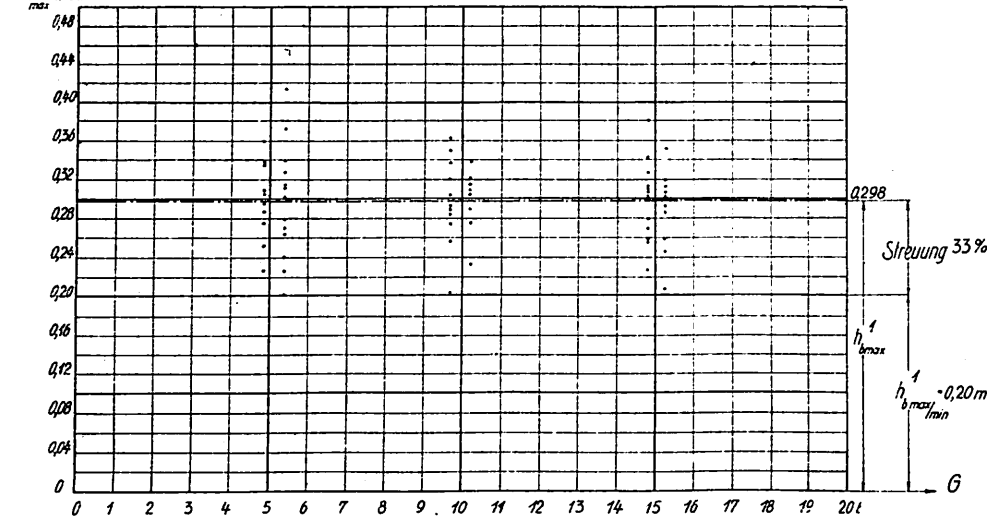


Abb. 21. Ermittlung von $h_{b\max}^1$ durch Versuche (Hemmschuhgleisbremse).

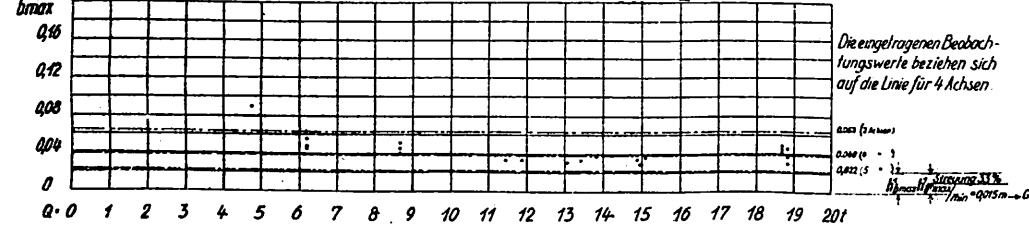


Abb. 22. Ermittlung von $h_{b\max}^1$ durch Versuche (Wirbelstrombremse).

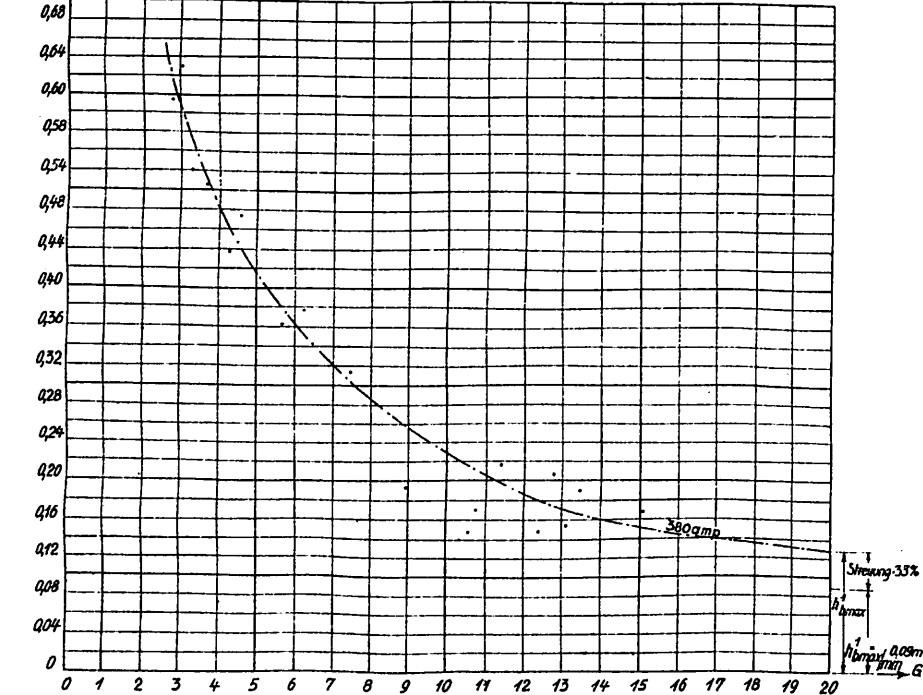


Abb. 28. Wagengewicht und Bremskraft bei der Thyssen- und Wirbelstrombremse.

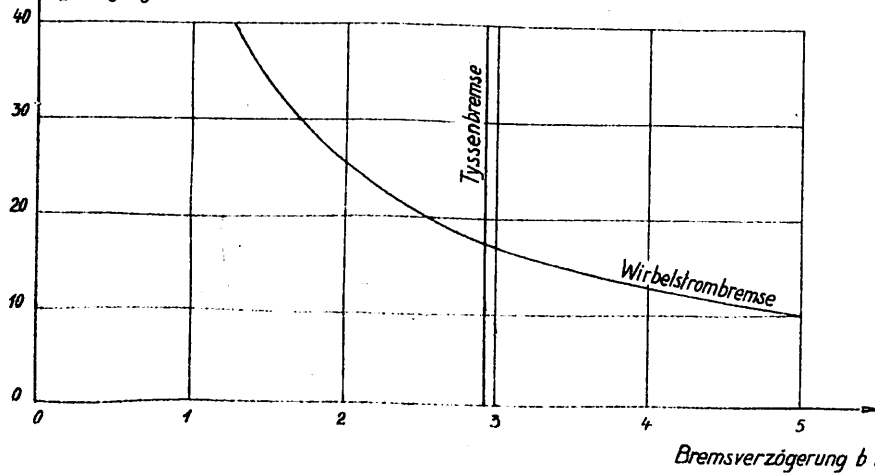


Abb. 23. Bremskraft und Achsgewicht bei der Thyssenbremse.

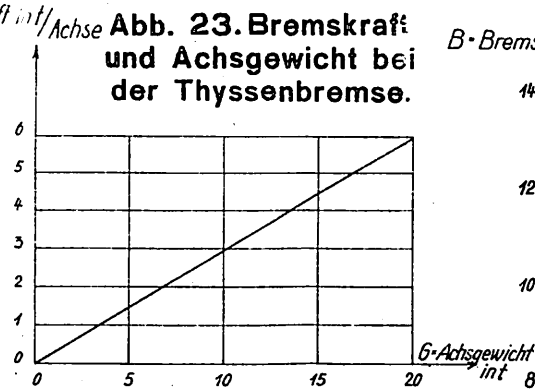


Abb. 24. Bremskraft und Achsgewicht bei der Wirbelstrombremse.

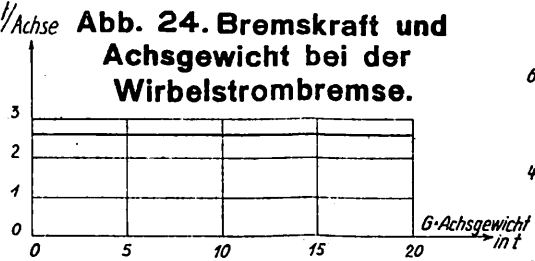


Abb. 25. Schema von Bremsarbeitsdiagrammen.

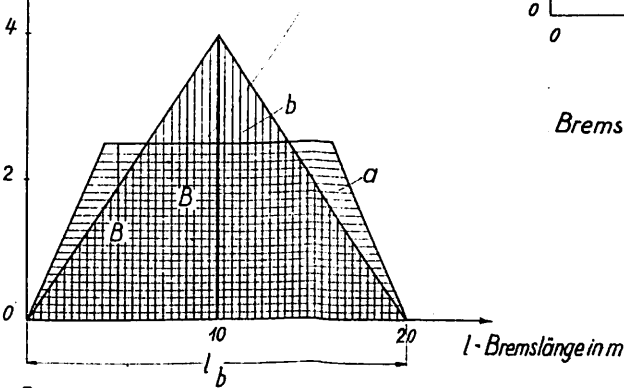


Abb. 26. Schema von Bremsarbeitsdiagrammen.

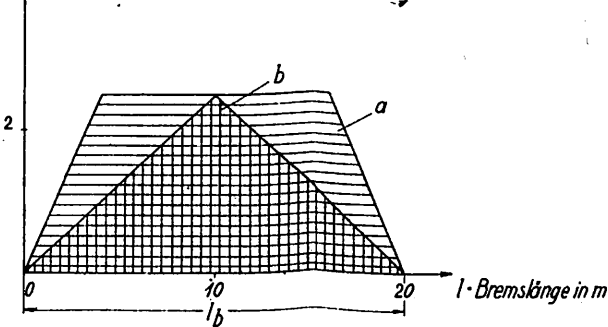


Abb. 29. Einstellungsdruck, Wagengewicht und Bremskraft bei der Thyssenbremse.

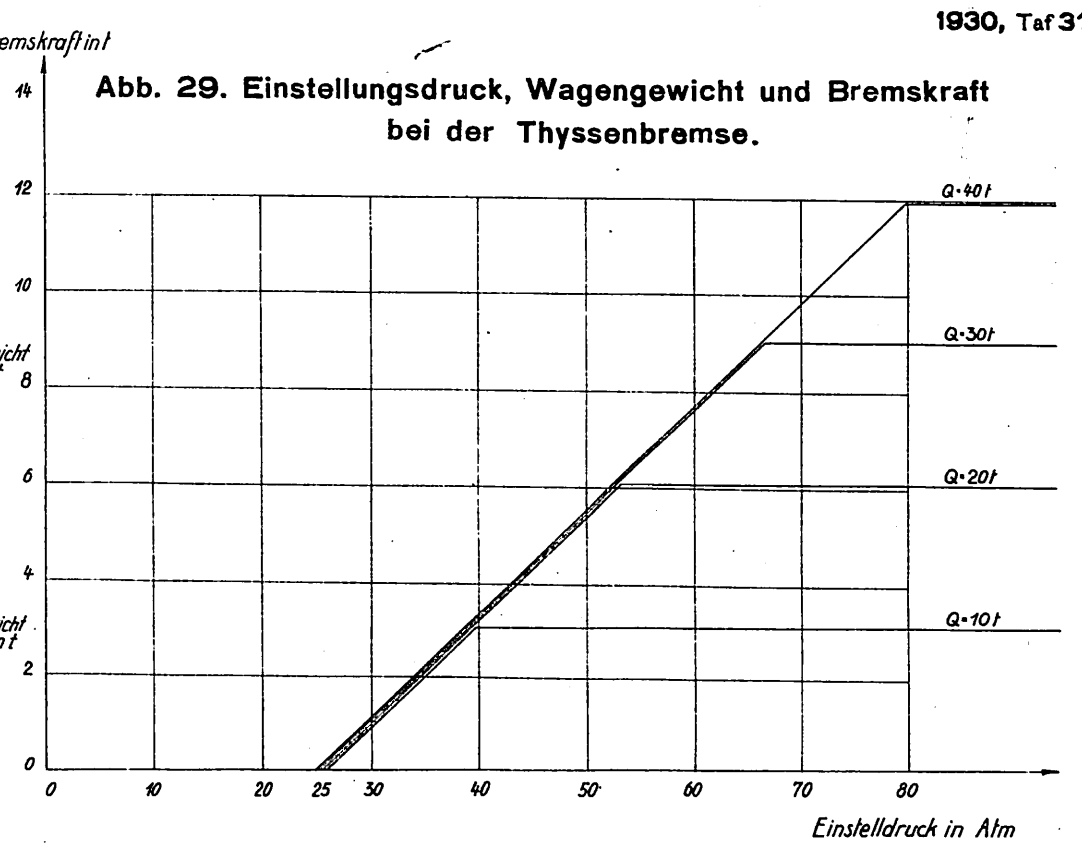


Abb. 30. Einstellungsdruck, Wagengewicht und Bremsverzögerung bei der Thyssenbremse.

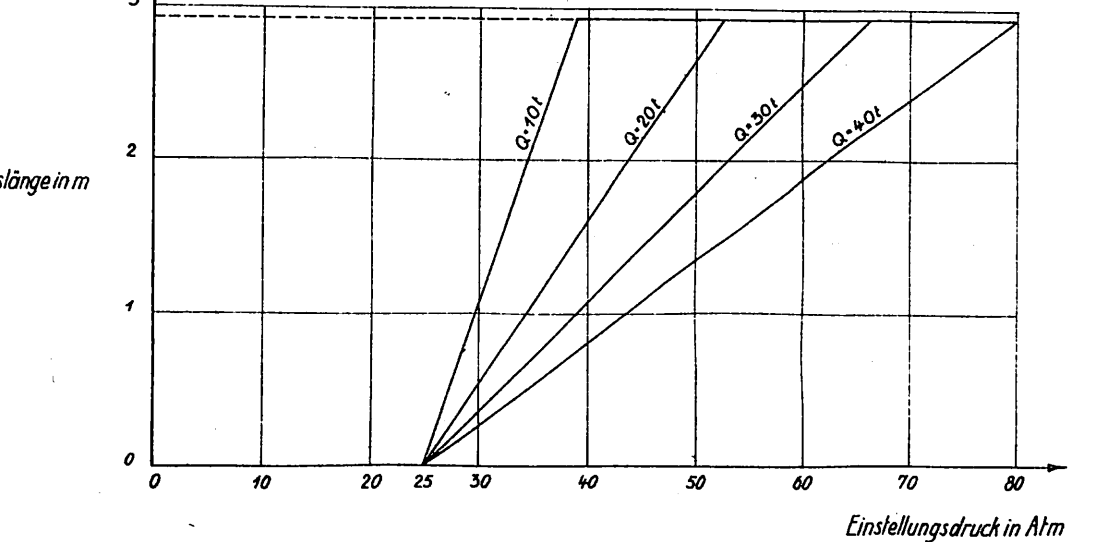


Abb. 27. Bremsarbeitsdiagramm einer Achse von 16,5 t Gewicht bei der Thyssen- und Wirbelstrombremse für gleiche Bremsarbeit.

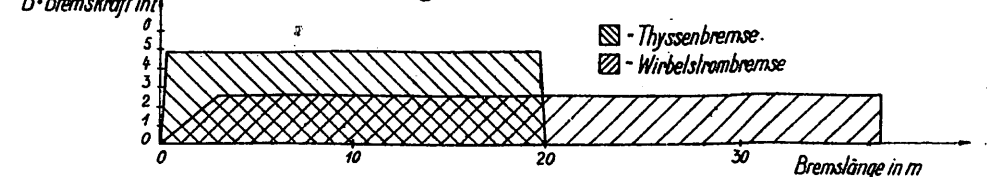
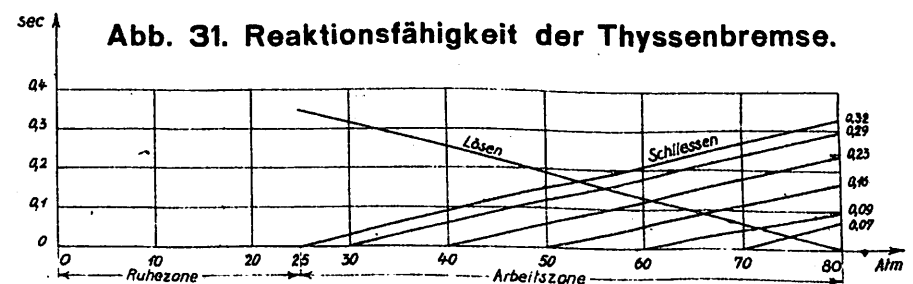


Abb. 31. Reaktionsfähigkeit der Thyssenbremse.

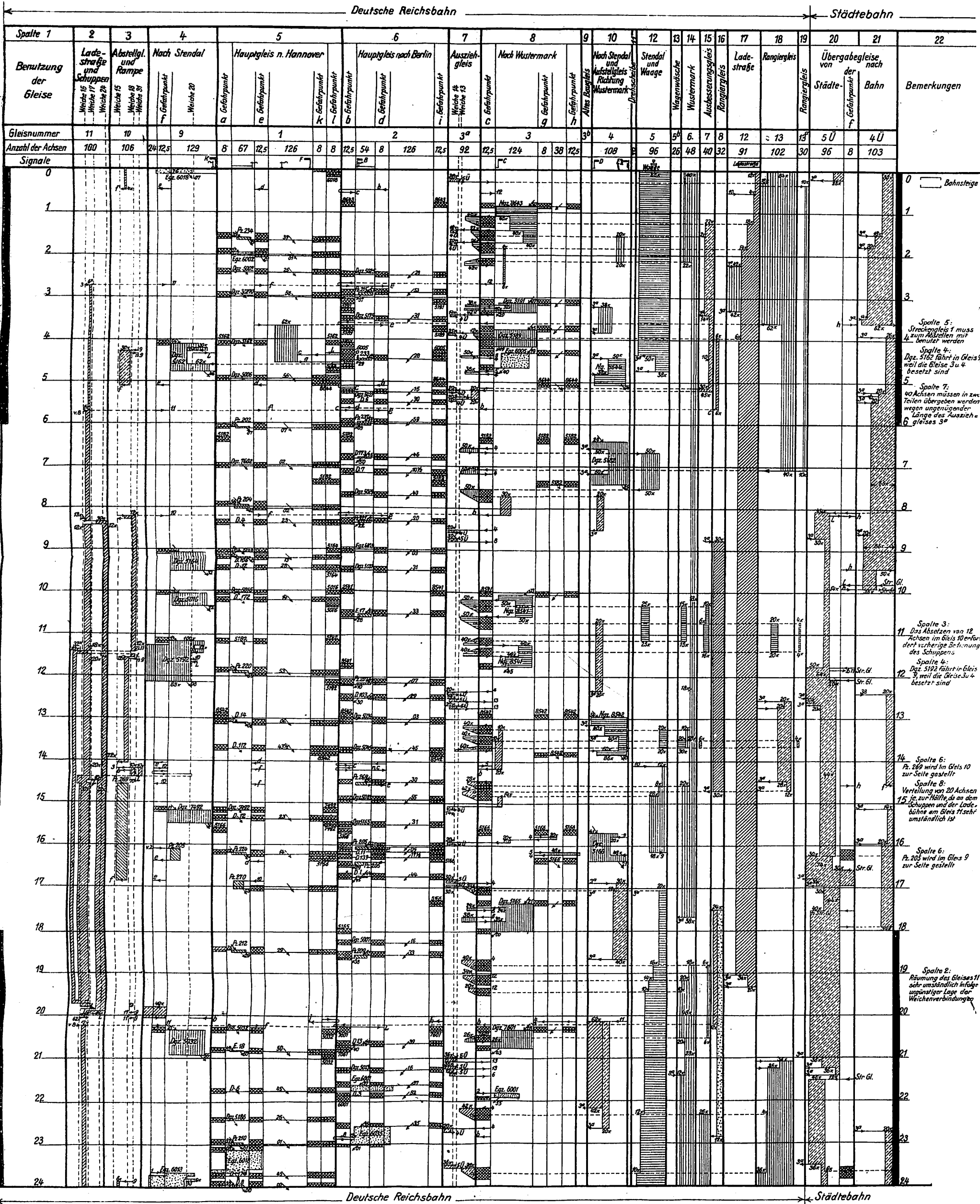


Zum Aufsatz: Zeichnerische Darstellung von Betriebsplänen.

Betriebsplan für den Reichsbahnhof Rathenow.

Maßstab: 1 Std. = 11 mm, 1 Achse = 5m Wagenlänge, 5 m = 1/10 mm.

Standpunkt: Empfangsgebäude.



Zum Aufsatz: Zeichnerische Darstellung von Betriebsplänen.

Betriebsplan für Stadtbahnhof Rathenow.

Maßstab: 1 Std. = 11 mm, 1 Achse = 5m Wagenlänge, 5 m = 1/10 mm.
Standpunkt: Empfangsgebäude.

