

Zum Aufsatz:  
Betriebswissenschaftliche  
Untersuchungen.

Abb. 1.  
Bahnhof Dresden - Friedrichstadt,  
Lageplan (1925).

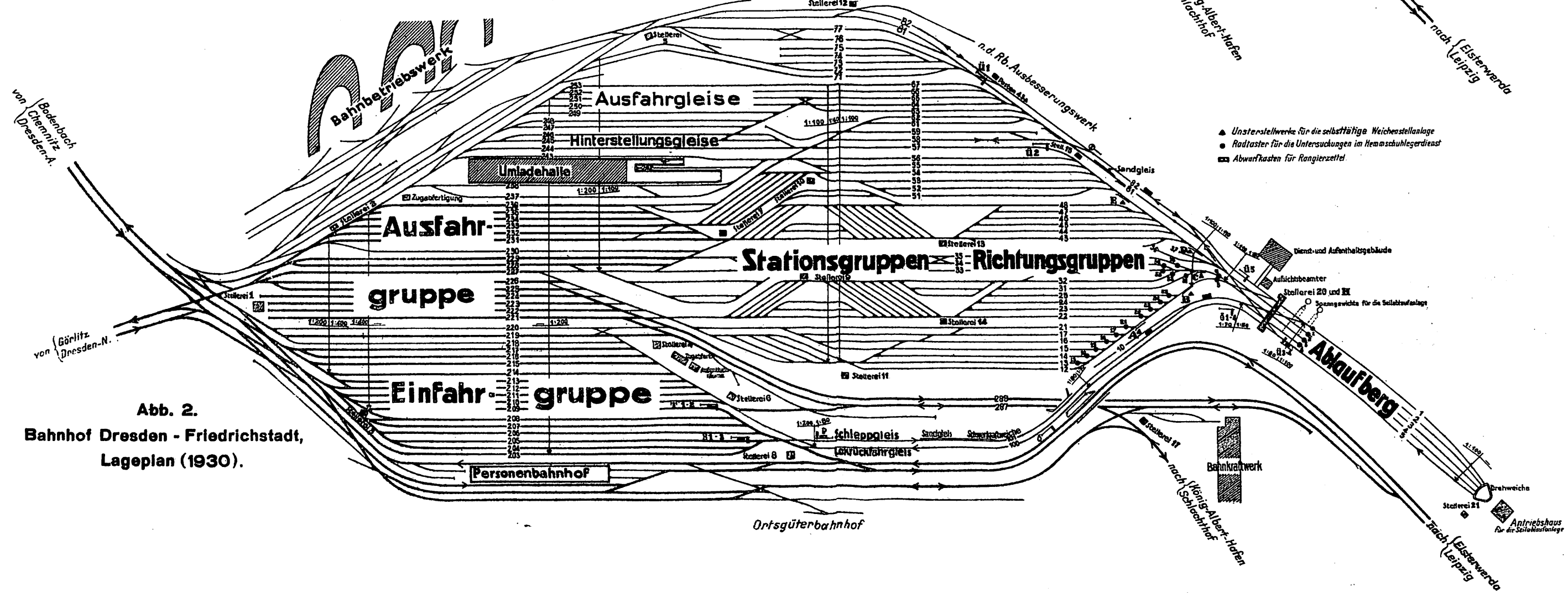
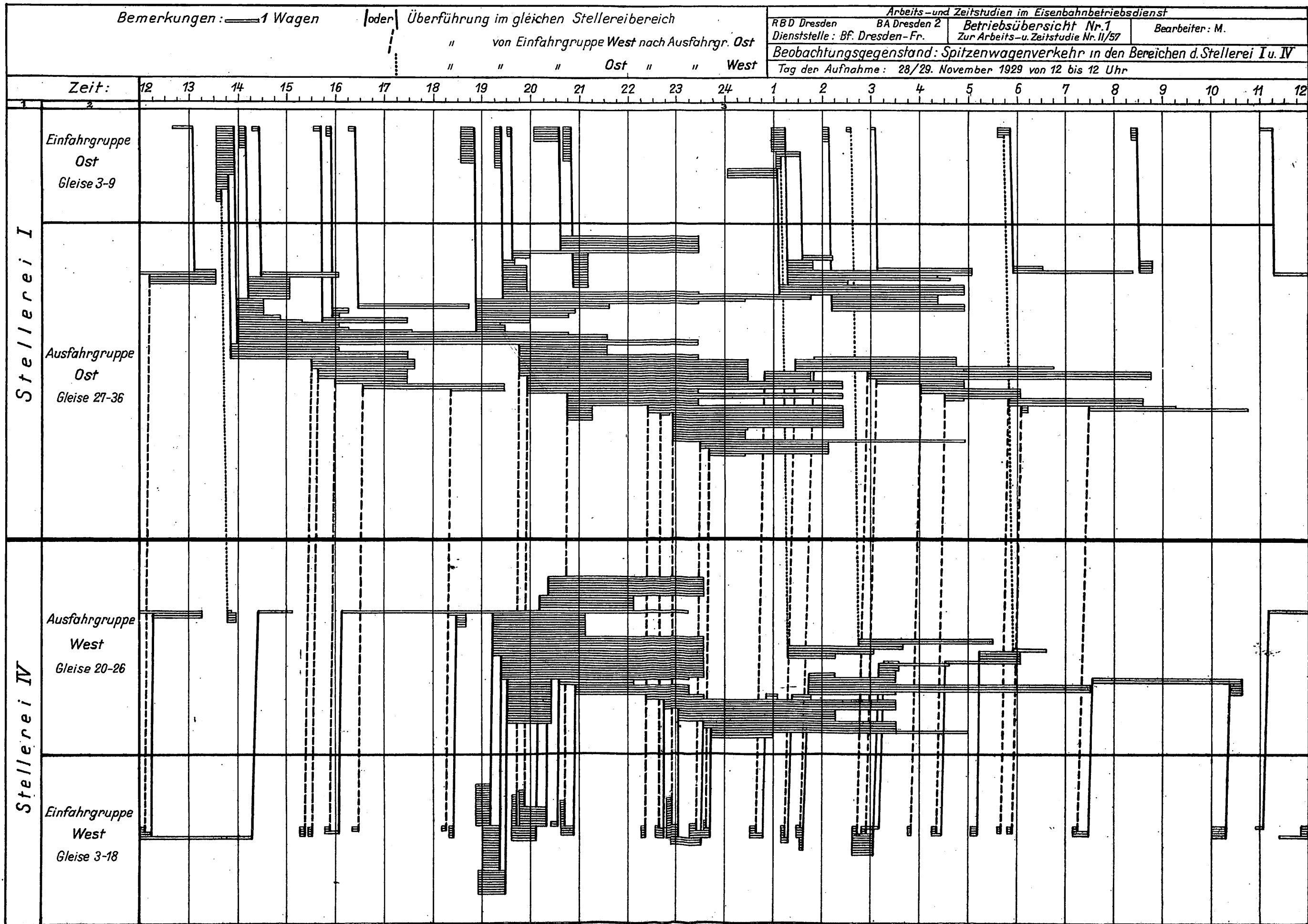


Abb. 2.  
Bahnhof Dresden - Friedrichstadt,  
Lageplan (1930).



### Zum Aufsatz: Betriebswissenschaftliche Untersuchungen.



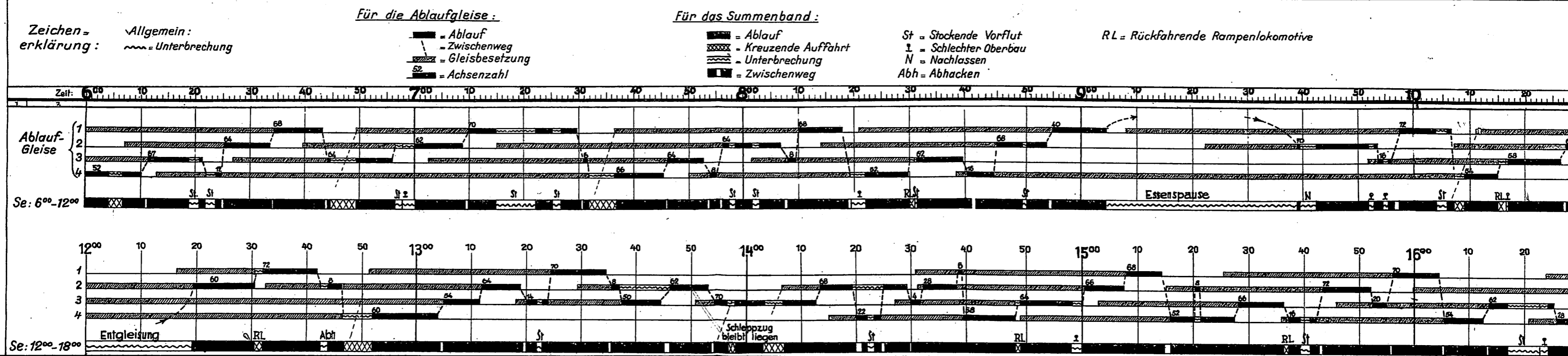


Abb. 1. Betriebs- und Arbeitsübersicht zur Zugzerlegung (1925).

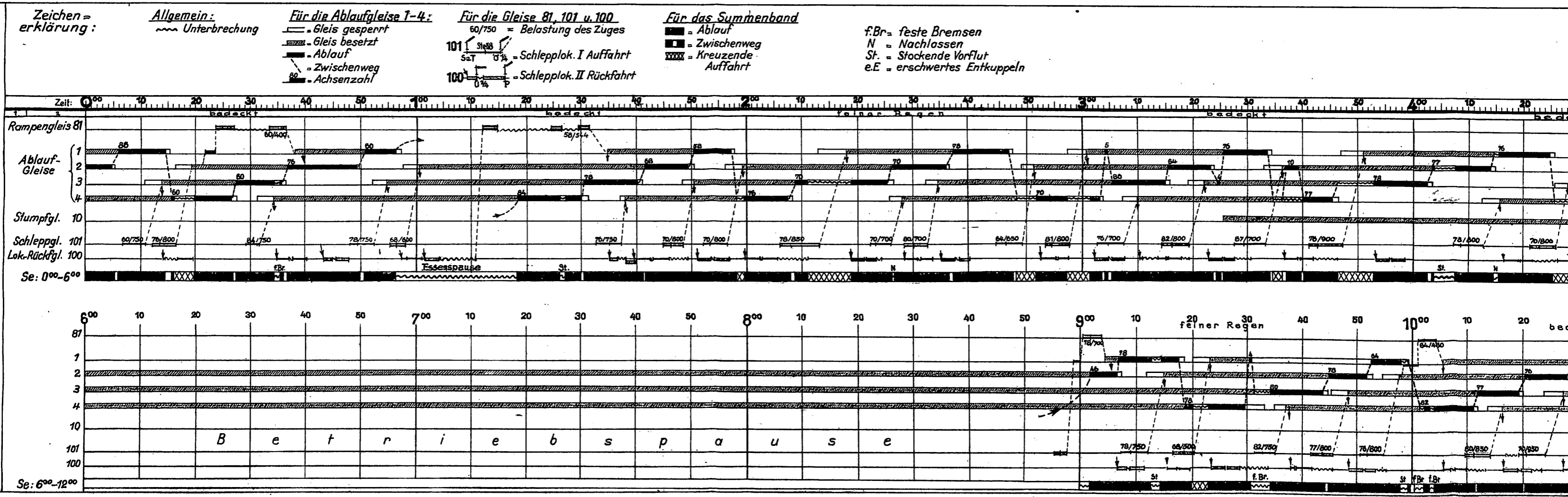


Abb. 2. Betriebs- und Arbeitsübersicht zur Zugzerlegung (1930).

Zum Aufsatz: Betriebswissenschaftliche Untersuchungen.

Für das Summenband:

- ▬ = Ablauf
- ▨ = Kreuzende Auffahrt
- ▧ = Unterbrechung
- ▩ = Zwischenweg

- St = Stockende Vorflut
- I = Schlechter Oberbau
- N = Nachlassen
- Abh = Abhacken

RL = Rückfahrende Rampenlokomotive

# 1925

Arbeits- und Zeitstudien im Eisenbahnbetriebsdienst.

RBD: ...	Betriebsübersicht Nr. 1 zur Arbeits- u. Zeitstudie Nr. I/5. Hierzu Lageplan, Zeichenerklärung sowie Beobachtungsbogen Nr. 1-12.	Bearbeiter: <i>W.</i>
Tag der Aufnahme: 9. Okt. 1925		von 6 bis 12 Uhr

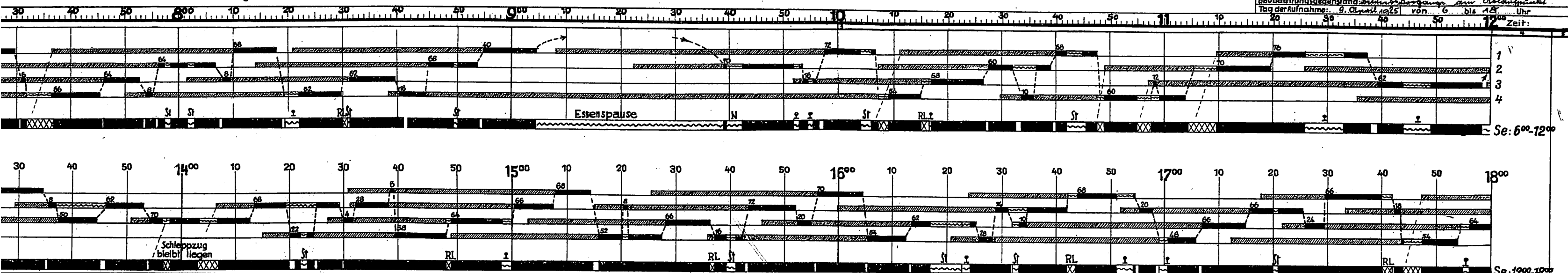


Abb. 1. Betriebs- und Arbeitsübersicht zur Zugzerlegung (1925).

01 u. 100  
g des Zuges  
k. I. Auffahrt  
k. II. Rückfahrt

Für das Summenband:

- ▬ = Ablauf
- ▩ = Zwischenweg
- ▨ = Kreuzende Auffahrt

- f.Br = feste Bremsen
- N = Nachlassen
- St = Stockende Vorflut
- e.E = erschwertes Entkuppeln

# 1930

Arbeits- und Zeitstudien im Eisenbahnbetriebsdienst.

RBD: ...	Betriebsübersicht Nr. 1 zur Arbeits- u. Zeitstudie Nr. I/20. Hierzu Lageplan, Zeichenerklärung sowie Beobachtungsbogen Nr. 1-12.	Bearbeiter: <i>W.</i>
Tag der Aufnahme: 10. September 1930		von 0 bis 12 Uhr

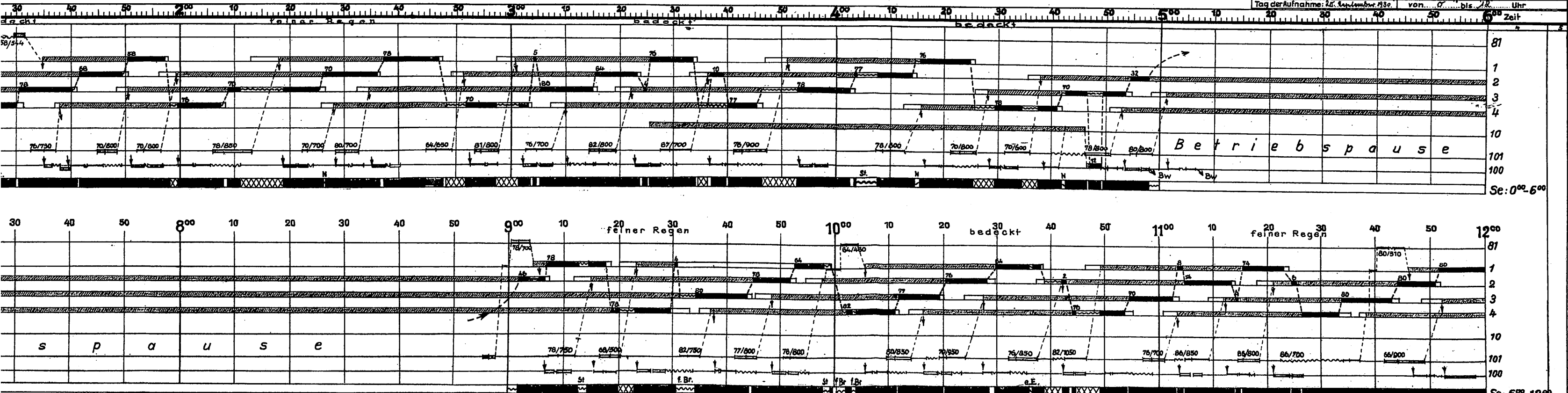
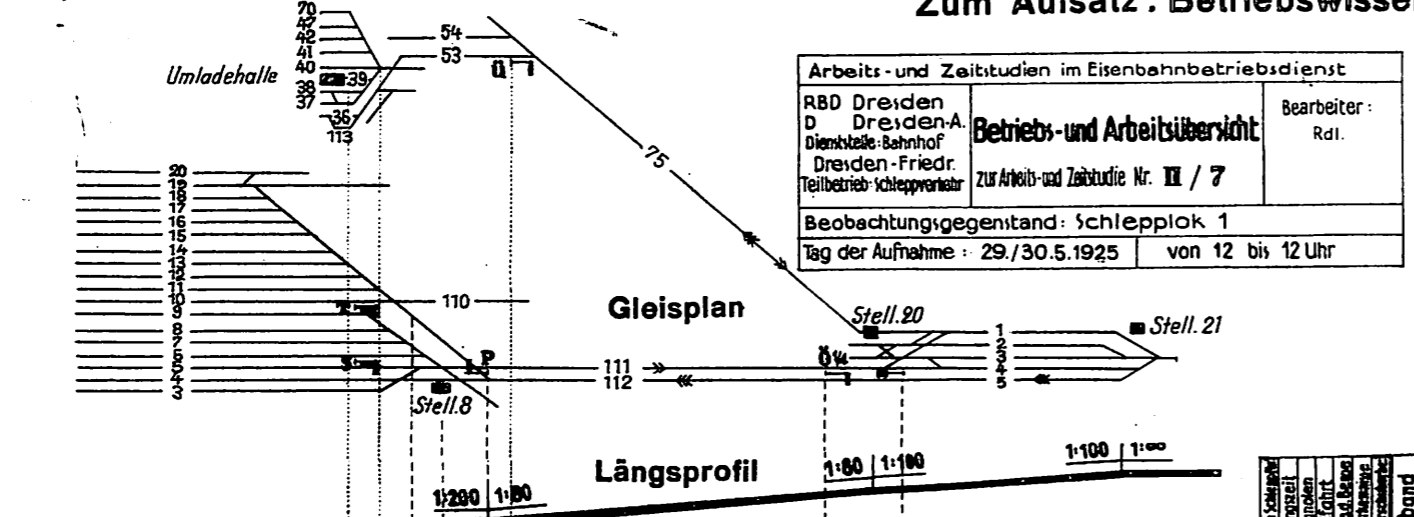


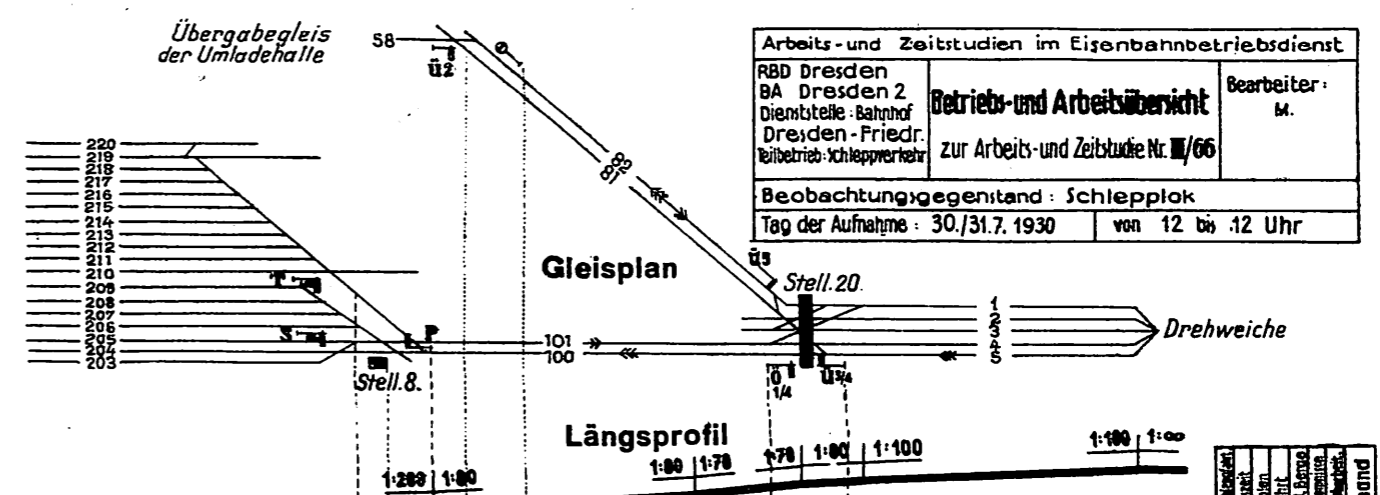
Abb. 2. Betriebs- und Arbeitsübersicht zur Zugzerlegung (1930).



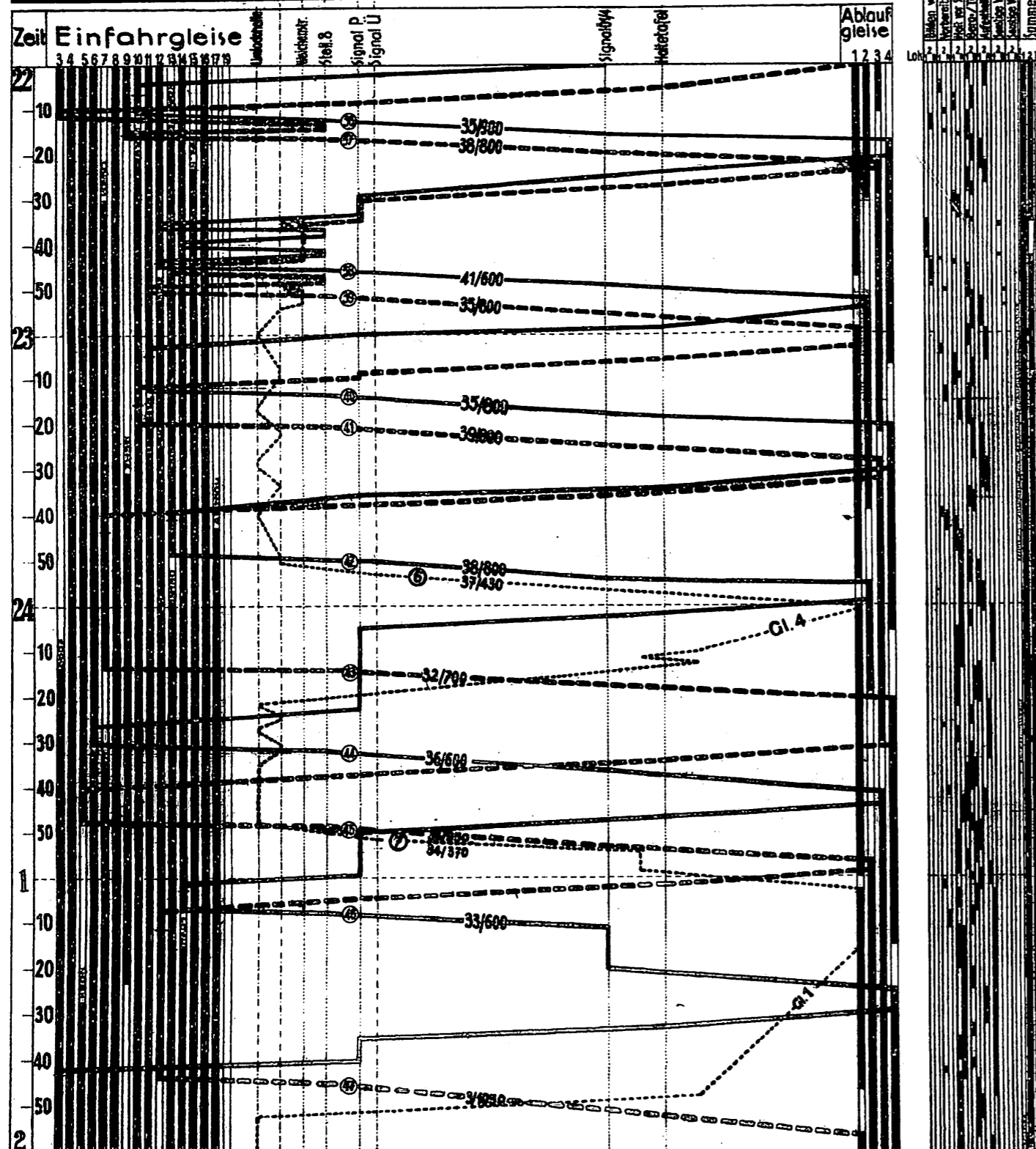
Zum Aufsatz: Betriebswissenschaftliche Untersuchungen.



Arbeits- und Zeitstudien im Eisenbahnbetriebsdienst	
RBD Dresden D Dresden-A. Dienststelle: Bahnhof Dresden-Friedr. Teilbetrieb: Schleppverkehr	Bearbeiter: Rdl.
<b>Betriebs- und Arbeitsübersicht</b>	
zur Arbeits- und Zeitstudie Nr. III / 7	
Beobachtungsgegenstand: Schlepplokl 1	
Tag der Aufnahme: 29./30.5.1925	von 12 bis 12 Uhr

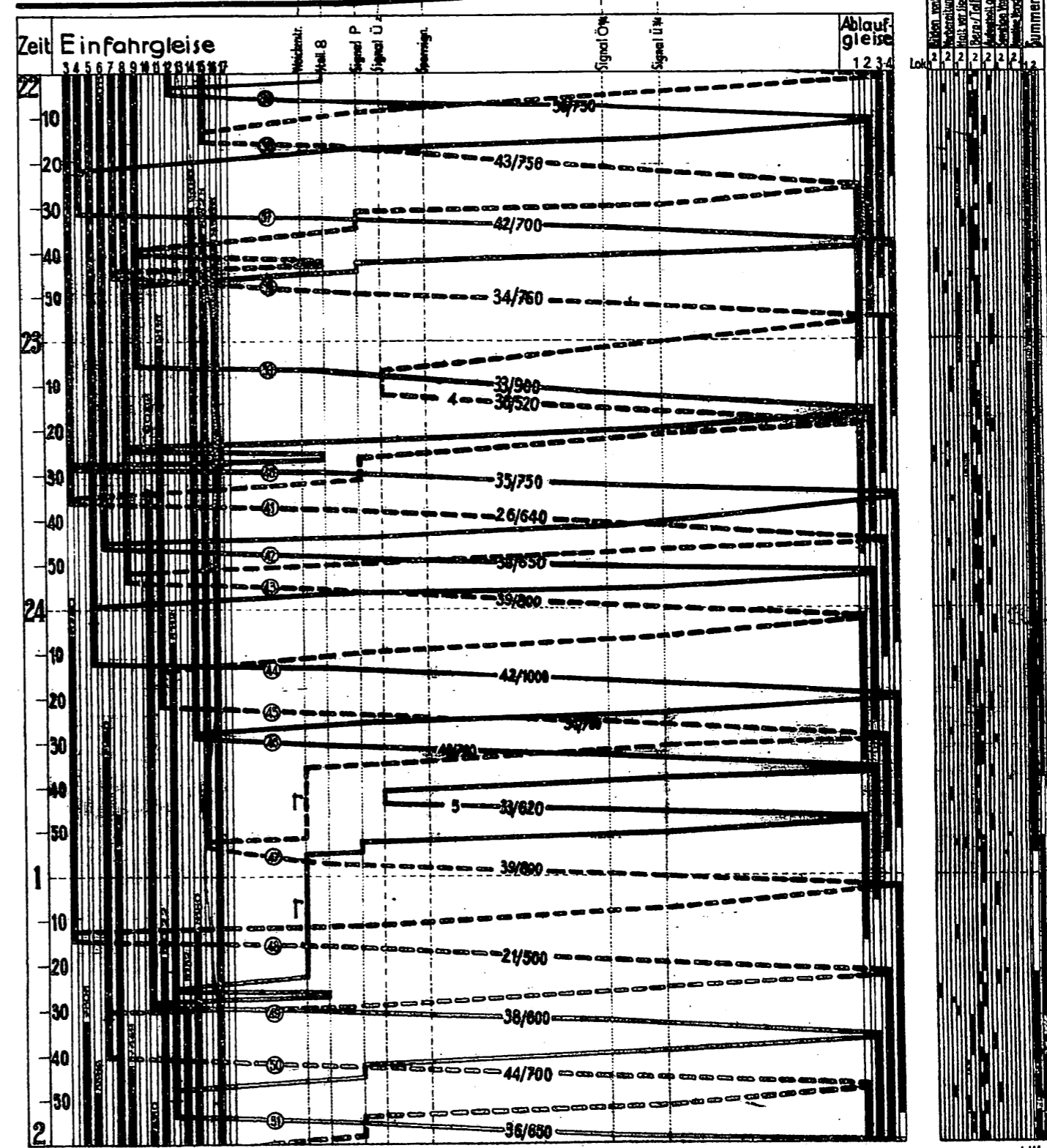


Arbeits- und Zeitstudien im Eisenbahnbetriebsdienst	
RBD Dresden BA Dresden 2 Dienststelle: Bahnhof Dresden-Friedr. Teilbetrieb: Schleppverkehr	Bearbeiter: M.
<b>Betriebs- und Arbeitsübersicht</b>	
zur Arbeits- und Zeitstudie Nr. III/66	
Beobachtungsgegenstand: Schlepplokl	
Tag der Aufnahme: 30./31.7.1930	von 12 bis 12 Uhr



① Hfd. Nr. der Schleppfahrt (Lok 1 und 2)  
② Hfd. Nr. der Schleppfahrt (Rampenlokl)  
③ Anzahl der Wagen  
④ Belastung in t  
⑤ Wasser fassen

**Zeichenerklärung:**  
— Schlepplokl 1  
- - - Schlepplokl 2  
... Rampenlokl



① Hfd. Nr. der Schleppfahrt (Lok 1 und 2)  
② Anzahl der Wagen  
③ Belastung in t  
④ Wasser fassen

**Zeichenerklärung:**  
— Schlepplokl 1  
- - - Schlepplokl 2

Abb. 1. 1925.

Schleppbetrieb, Betriebs- und Arbeitsübersichten.

Abb. 2. 1930.

Abb. 1. Lautsprech - Linienanlage, Schaltbild.

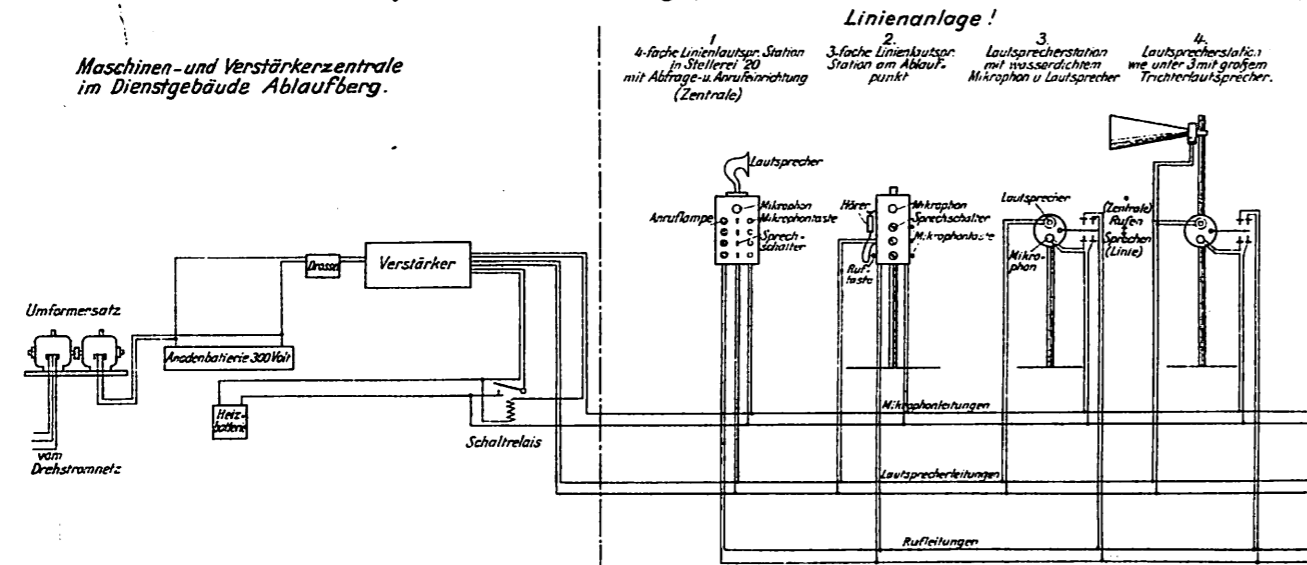


Abb. 2. Lautsprech - Linienanlage. Verteilung der Apparate.

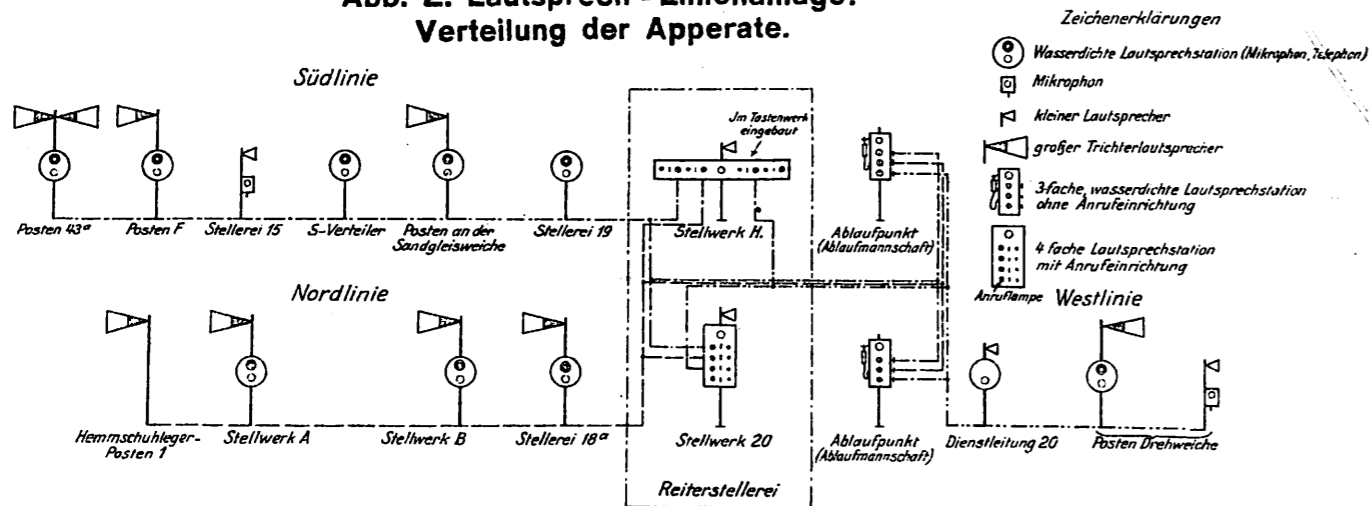


Abb. 3. Zugmeldung für die Schleppfahrten. Bedienungsplan.

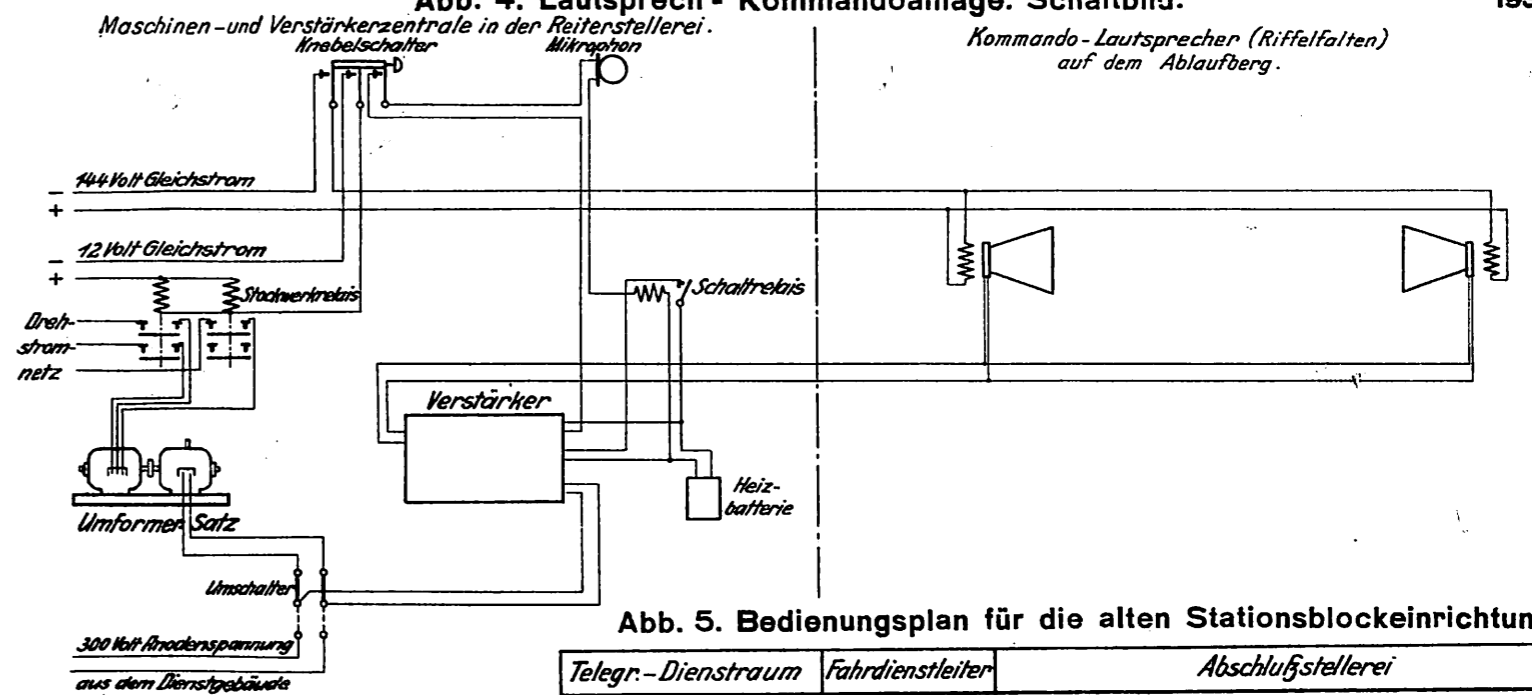
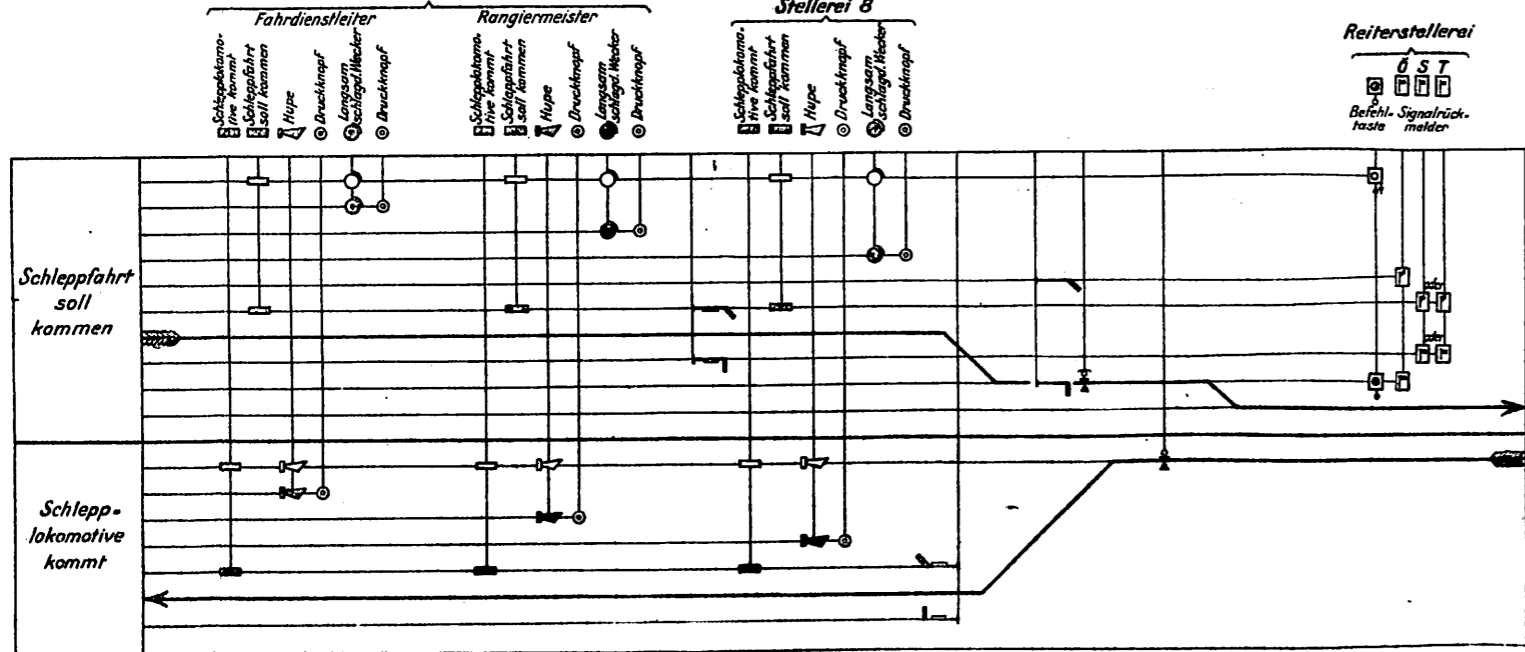
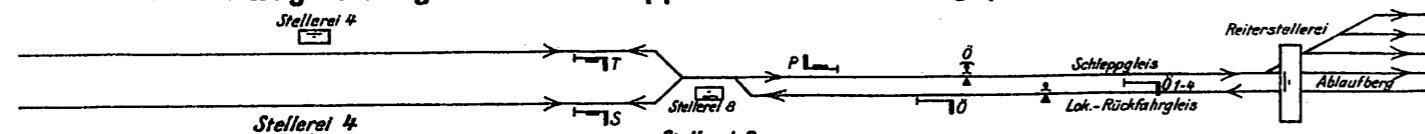


Abb. 5. Bedienungsplan für die alten Stationsblockeinrichtungen.

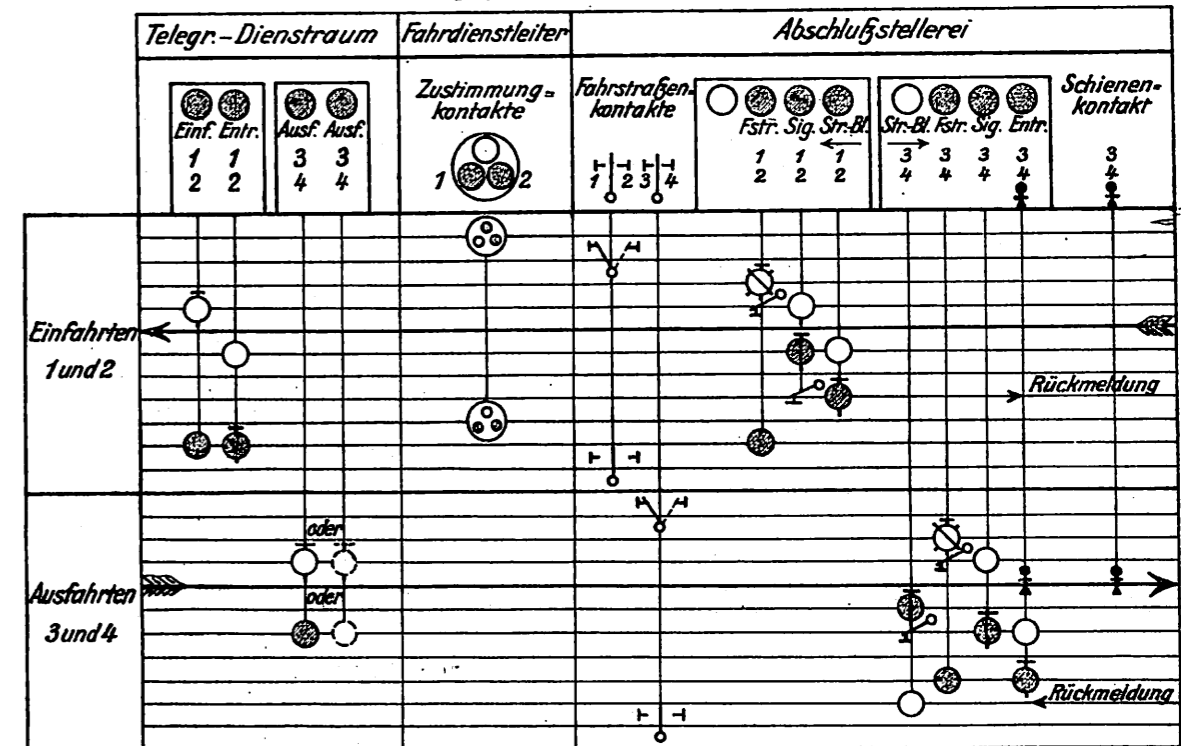
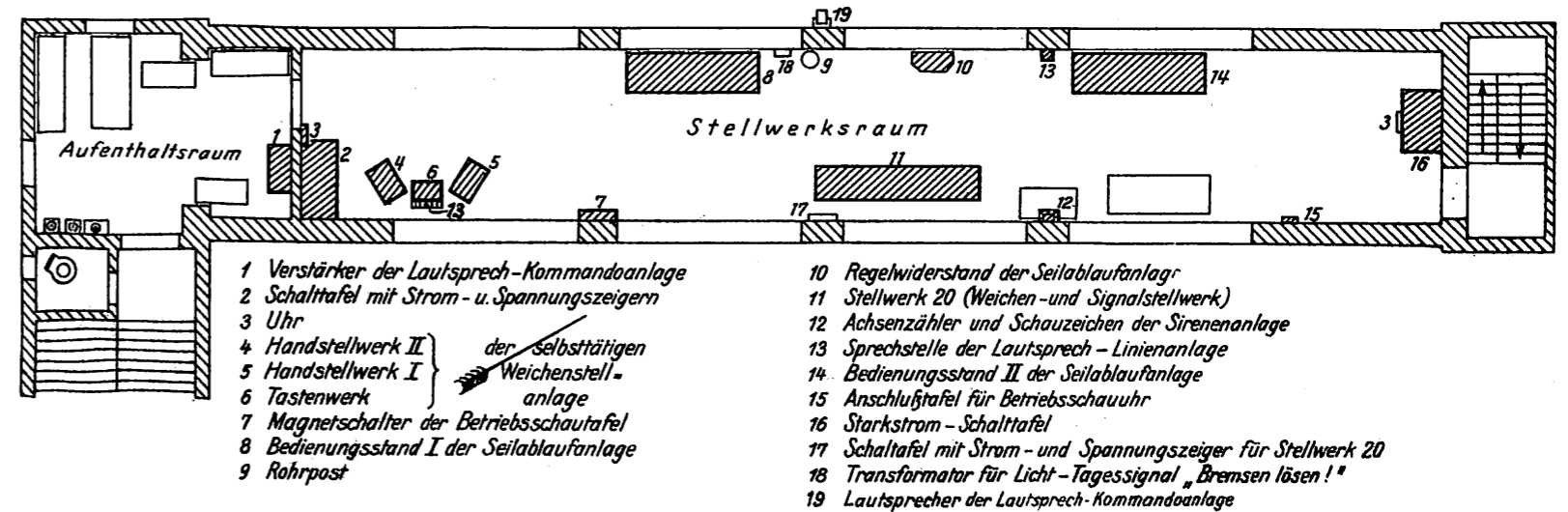


Abb. 6. Stellwerksraum der neuen Reiterstellerei.



- 1 Verstärker der Lautsprech-Kommandoanlage
- 2 Schalttafel mit Strom- u. Spannungszeigern
- 3 Uhr
- 4 Handstellwerk II der selbsttätigen Weichenstellanlage
- 5 Handstellwerk I
- 6 Tastenwerk
- 7 Magnetschalter der Betriebsschalttafel
- 8 Bedienungsstand I der Seilablaufanlage
- 9 Rohrpost

- 10 Regelwiderstand der Seilablaufanlage
- 11 Stellwerk 20 (Weichen- und Signalstellwerk)
- 12 Achsenzähler und Schauzeichen der Sirenenanlage
- 13 Sprechstelle der Lautsprech-Linienanlage
- 14 Bedienungsstand II der Seilablaufanlage
- 15 Anschlußtafel für Betriebsschauuhr
- 16 Starkstrom-Schalttafel
- 17 Schalttafel mit Strom- und Spannungszeiger für Stellwerk 20
- 18 Transformator für Licht-Tagesignal „Bremsen lösen!“
- 19 Lautsprecher der Lautsprech-Kommandoanlage

Abb. 1. Grundschaltung für die Betriebsschalttafel.

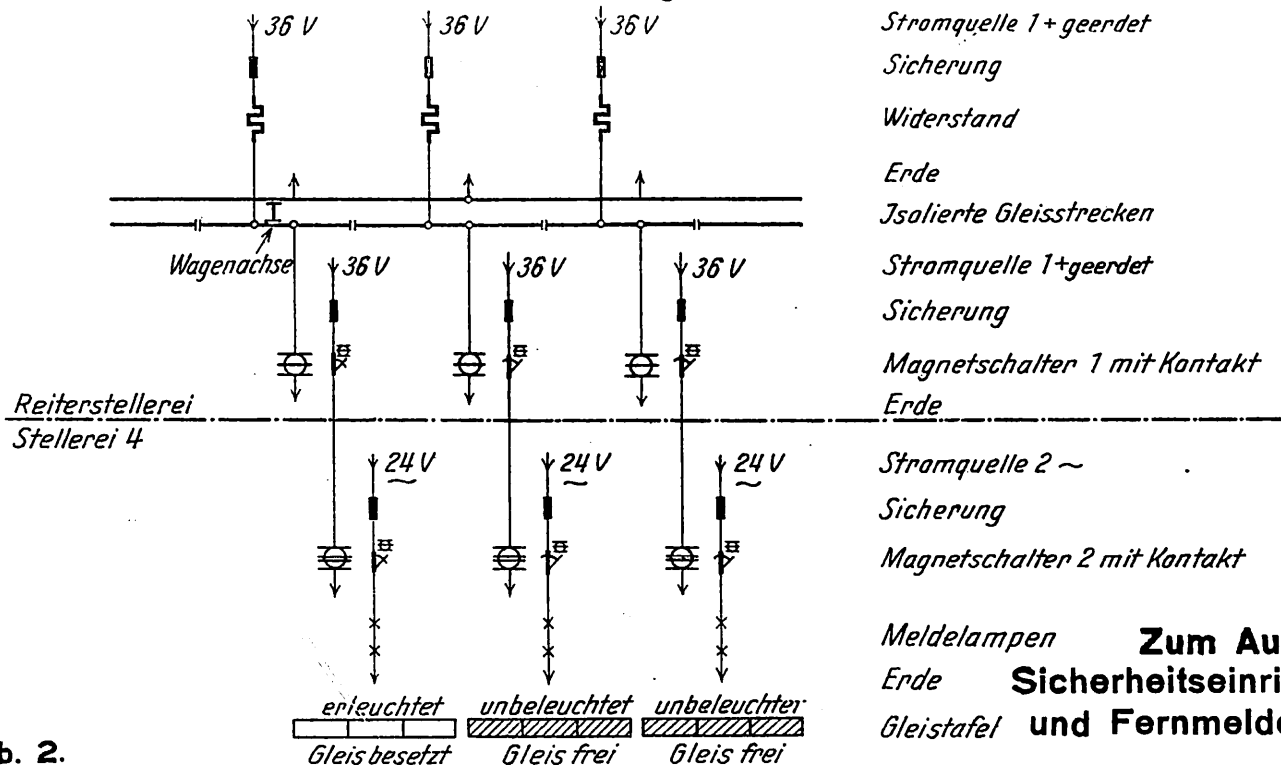


Abb. 2.

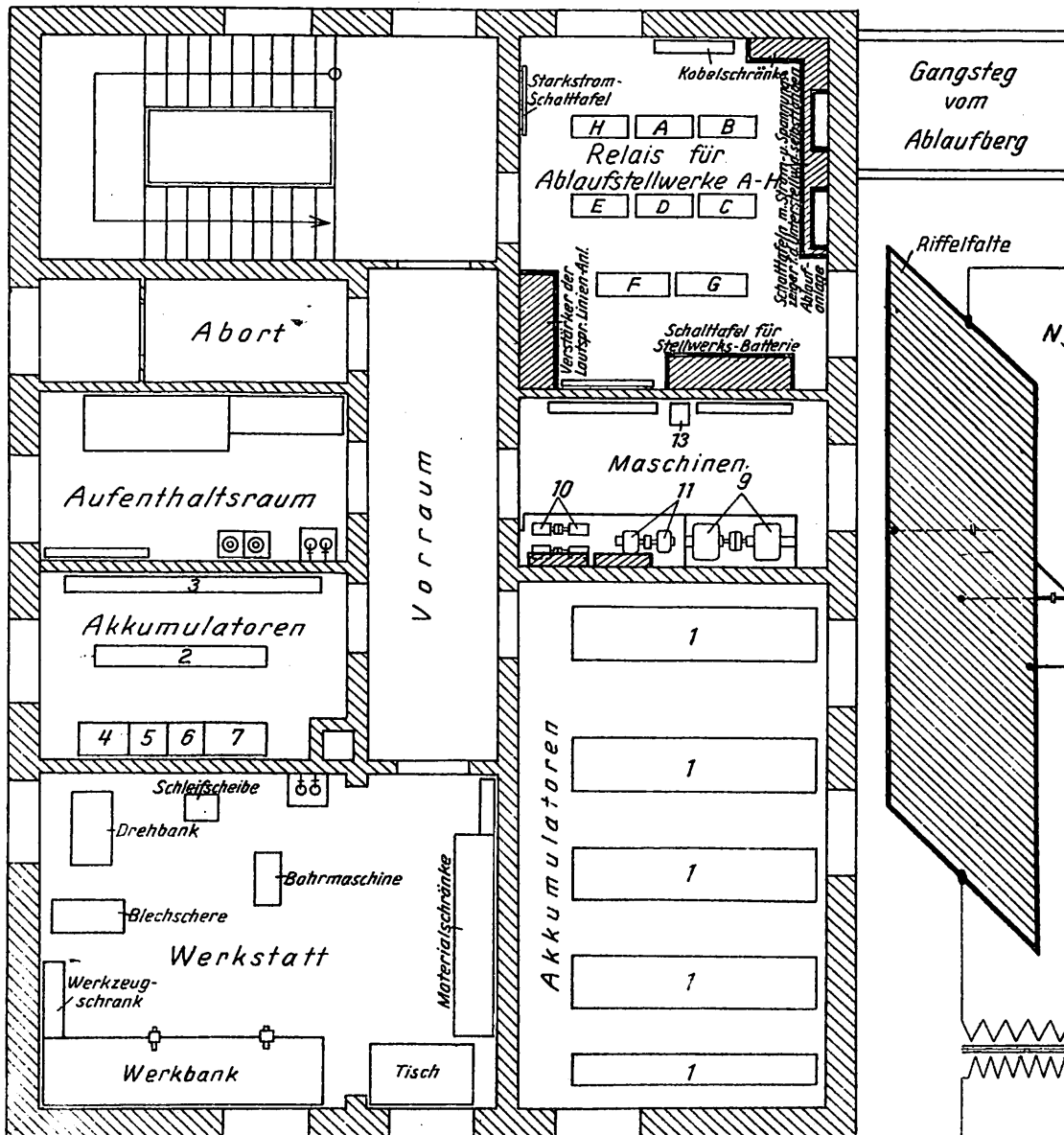
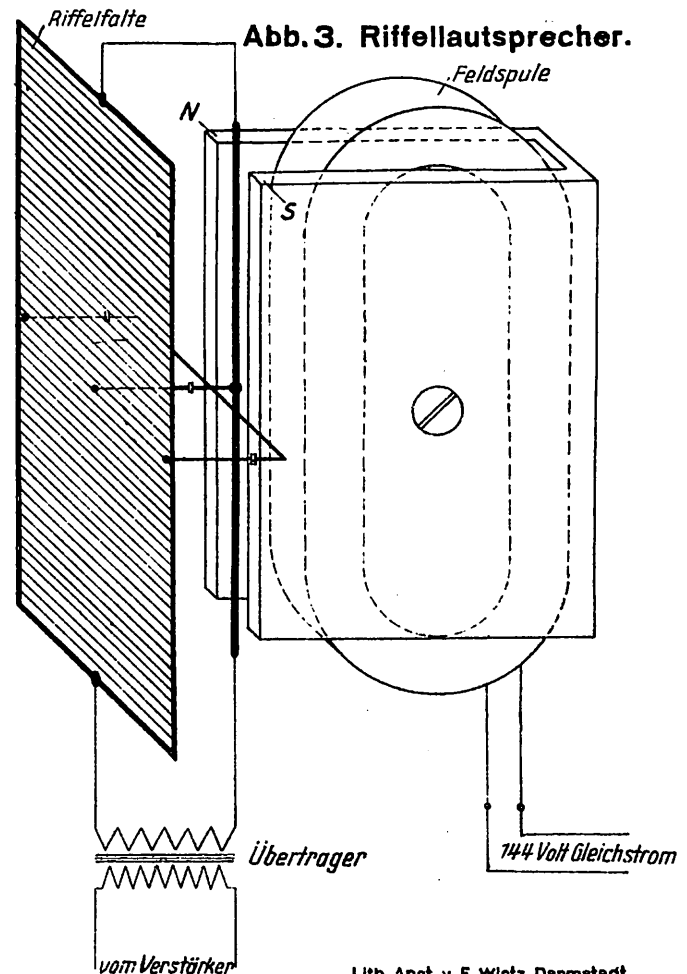


Abb. 2. Grundriß der Stromlieferungs, Relais- und Schaltanlagen.

Abb. 3. Riffellautsprecher.





Schleppzug Nr. 62				Schleppzug Nr. 62				Schleppzug Nr. 62				Schleppzug Nr. 62			
am 0.5.28				am 0.5.28				am 0.5.28				am 0.5.28			
Name des Aufschreibers: Richter				Richter				Richter				Richter			
Schein-Nr.	Anzahl der Gruppen	Sämtliche Wagen			Sämtliche Wagen			Leipziger Gruppe			Mittelder Gruppe				
		Wagen-Nr.	Spez. Nr.	Wagen-Nr.	Spez. Nr.	Wagen-Nr.	Spez. Nr.	Wagen-Nr.	Spez. Nr.	Wagen-Nr.	Spez. Nr.	Wagen-Nr.	Spez. Nr.		
1	III	106	2	107	3	107	3	107	3						
1	III	105	3	107	3	107	3	107	3						
1	III	104	4	107	3	107	3	107	3						
1	III	103	5	107	3	107	3	107	3						
1	III	102	6	107	3	107	3	107	3						
1	III	101	7	107	3	107	3	107	3						
2	I	100	8	107	3	107	3	107	3						
2	I	99	9	107	3	107	3	107	3						
2	I	98	10	107	3	107	3	107	3						
2	I	97	11	107	3	107	3	107	3						
3		96	12	107	3	107	3	107	3						
3		95	13	107	3	107	3	107	3						
3		94	14	107	3	107	3	107	3						
4		93	15	107	3	107	3	107	3						
4	I	92	16	107	3	107	3	107	3						
4	I	92a	17	107	3	107	3	107	3						
4	I	91a	18	107	3	107	3	107	3						
5	I	90	19	107	3	107	3	107	3						
5	I	89	20	107	3	107	3	107	3						
5	I	88	21	107	3	107	3	107	3						
6	II	87	22	107	3	107	3	107	3						
6	I	86	23	107	3	107	3	107	3						
6	III	85	24	107	3	107	3	107	3						
6	I	84	25	107	3	107	3	107	3						
7		83	26	107	3	107	3	107	3						
7		82	27	107	3	107	3	107	3						
7		81	28	107	3	107	3	107	3						
7		80	29	107	3	107	3	107	3						
8	III	79	30	107	3	107	3	107	3						
8	II	78	31	107	3	107	3	107	3						
8	III	74	32	107	3	107	3	107	3						
		33	33	107	3	107	3	107	3						
		34	34	107	3	107	3	107	3						
		35	35	107	3	107	3	107	3						
		36	36	107	3	107	3	107	3						
		37	37	107	3	107	3	107	3						
		38	38	107	3	107	3	107	3						
		39	39	107	3	107	3	107	3						
		40	40	107	3	107	3	107	3						
		41	41	107	3	107	3	107	3						
		42	42	107	3	107	3	107	3						

Abb. 1.

Sämtliche Wagen	Nordgruppe				Mittelgruppe				Südgruppe		
	Am 12. 6. 30		Am 12. 6. Hemmschuhleg.-Bez.		Am 12. 6. Hemmschuhleg.-Bez.		Am 12. 6. Hemmsch.-Bez.		Am 12. 6. Hemmsch.-Bez.		
	Ab-lauf	Zahl d. Wag.	Ab-lauf	Zahl d. Wag.	Ab-lauf	Zahl d. Wag.	Ab-lauf	Zahl d. Wag.	Ab-lauf	Zahl d. Wag.	
Von Zug 7956	Schleppf. 43		Schlepp-fahrt 43		Schlepp-fahrt 43		Schlepp-fahrt 43		Schlepp-fahrt 43		
Achsen 86	1	X	61	1					1	X	61
Tonnen 850	2	0	33	2	0				2		
Name Rinfuss	3	1	13	3	1	13					
	4	1	66	4					4	1	66
	5	1	65	5					5	1	65
	6	1	55	6				55	6		
	7	1	66	7					7	1	66
	8	1	55	8				55	8		
	9	1	18	9	1	18					
	10	1	64	10					10	1	64
Ablauf von Gleis 2	11	1	43	11				43	11		
	12	0	25	12	0			25	12		
	13	1	53	13				53	13		
	14	0	57	14				57	14	0	
Ablauf beendet	15	1	23	15	1	23					
	16	0	15	16	0	15					
	17	1	43	17				43	17		
	18	1	26	18	1	26					
	19	1	22	19	1	22					
	20	1	43	20				43	20		
	21	1	24	21	1	24					
	22	1	57	22				57	22		
	23	1	61	23					23	1	61
	24	1	43	24				43	24		
	25	1	22	25	1	22					
	26	1	23	26	1	23					
	27	1	13	27	1	13					
	28	4	57	28	4	57					
	29	0	33	29	0	33					
	30	1	48	30				48	30		
	31	0	62	31					31	0	62
	32	1	49	32				49	32		
	33	1	42	33				42	33		
	34	1	20	34	1	20					
	35	10	26	35	10	26					
	36	1	42	36	1	42					
	37	1	32	37	1	32					
	38			38							
	39			39							
	40			40							
	41			41							
	42			42							

Abb. 2.

Abb. 3.

Größtmögliche Aufwärtsverschiebung des Ablaufpunktes bei wechselnden Gruppenstärken in Abhängigkeit von der Zuführungsgeschwindigkeit

Loshängzeit  $t_k = 3$  sek  
 Laufgeschwindigkeit des Loshängers  $v_l = 1,2$  m/sek.  
 Wagenlänge  $l_w = 9,30$  m

Zeichenerklärung:  
 ①, ③ bedeutet: Einzelwagen vor Dreiwagengruppe

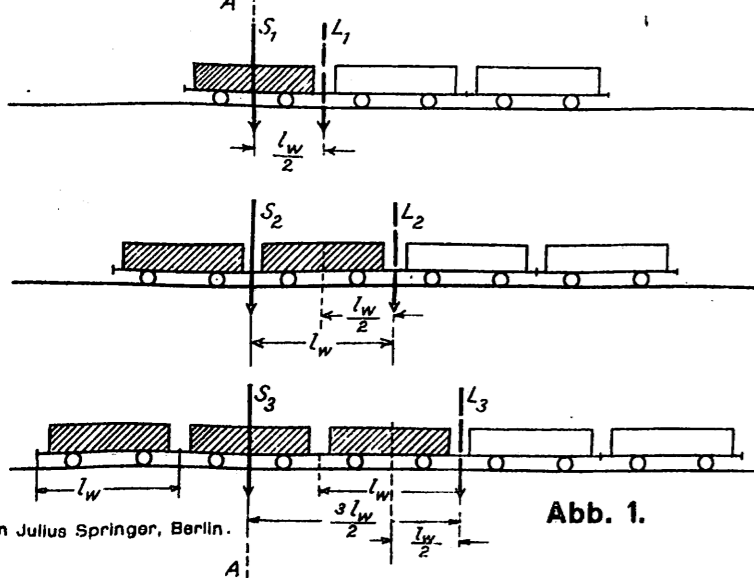
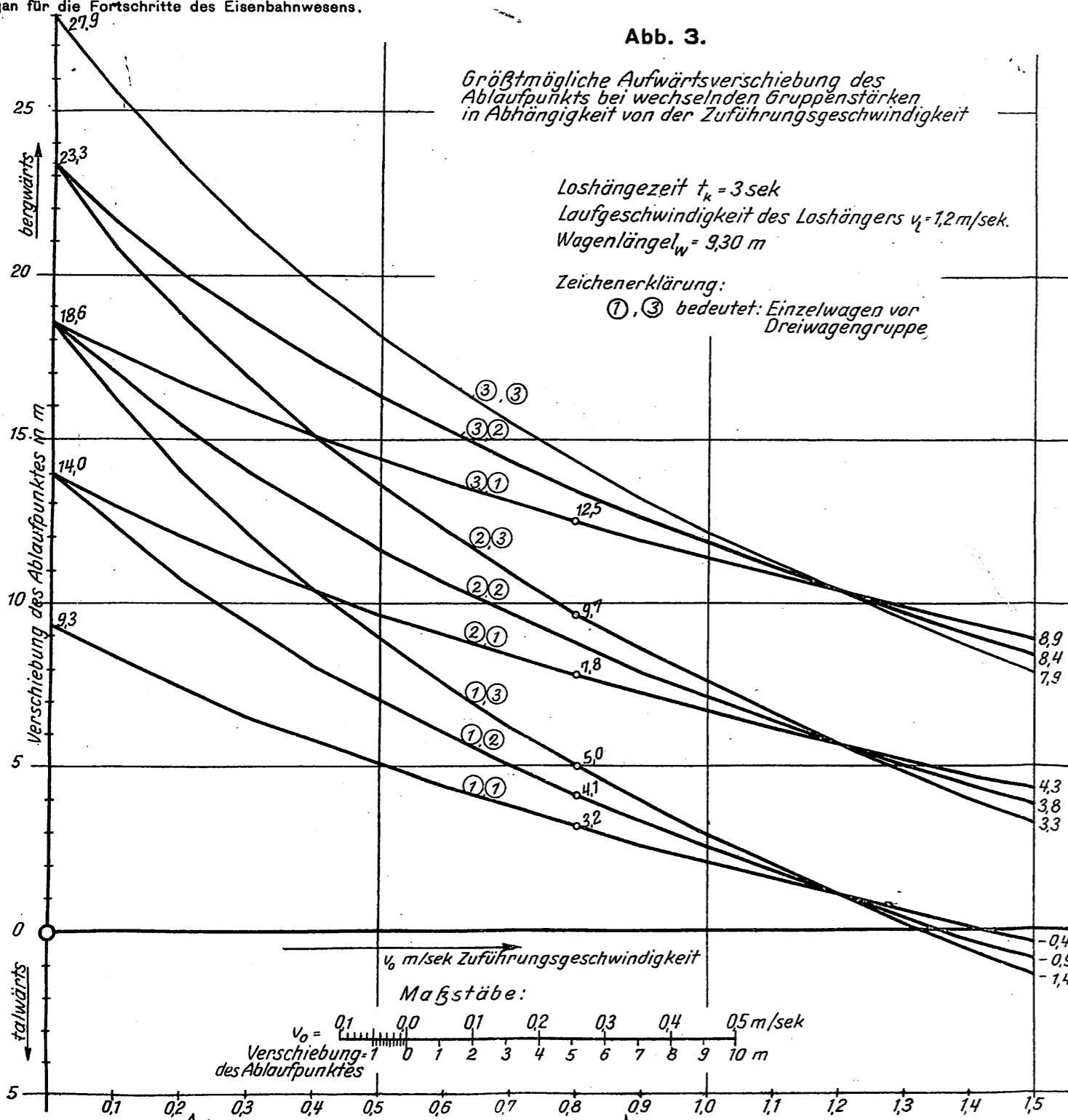


Abb. 1.

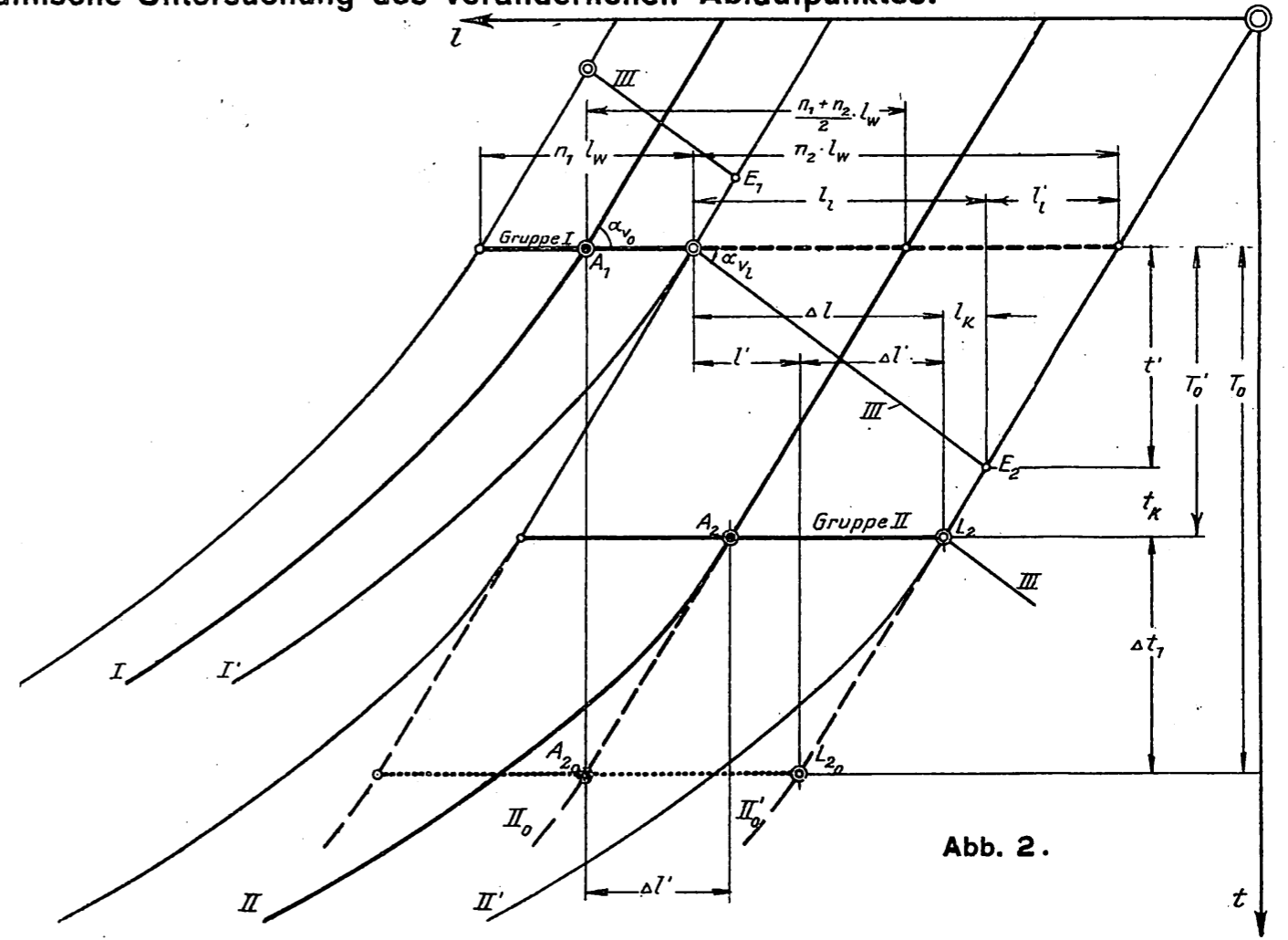


Abb. 2.

d.) Wechsel zwischen Einzelwagen und Zweiwagengruppen an der Weiche 711

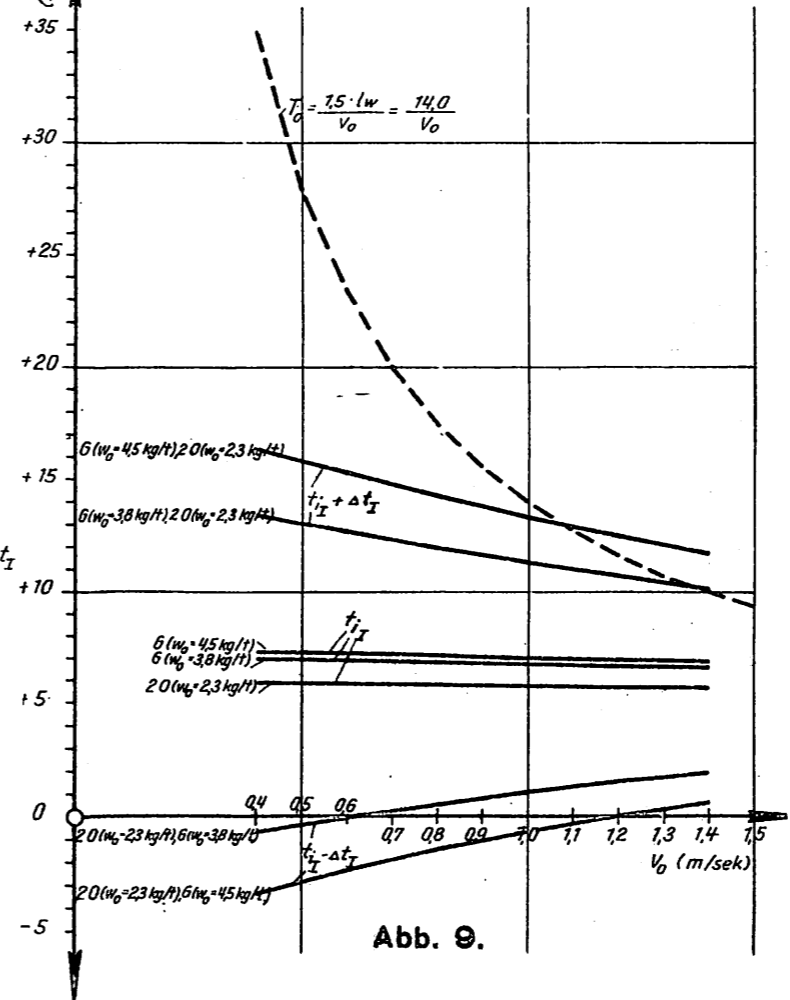


Abb. 9.

Maßstäbe 0.1 0.2 0.3 0.4 0.5 m/sek. 10 sek

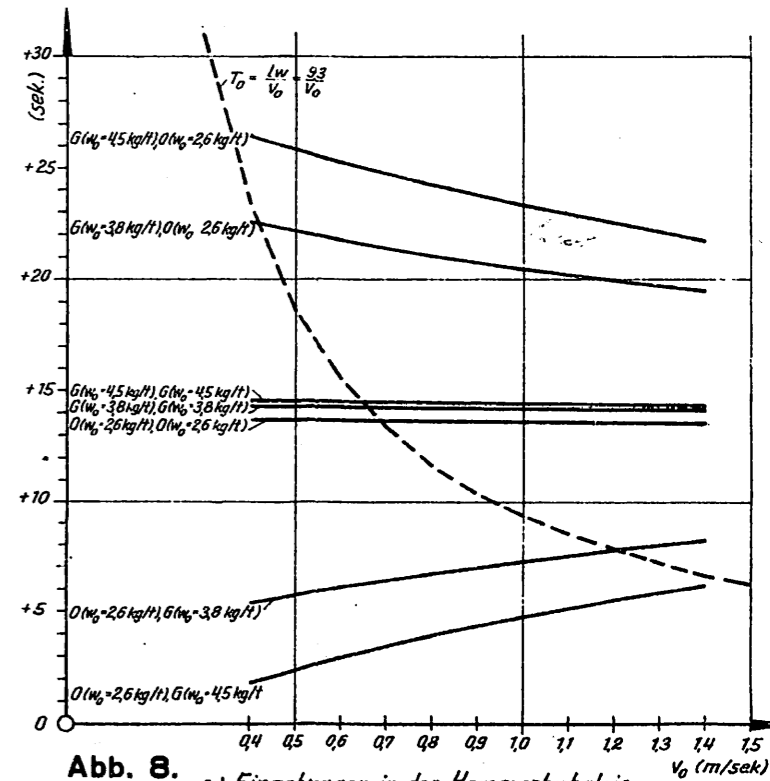


Abb. 8. c.) Einzelwagen in der Hemmschulgleisbremse oberhalb der Weiche 713.

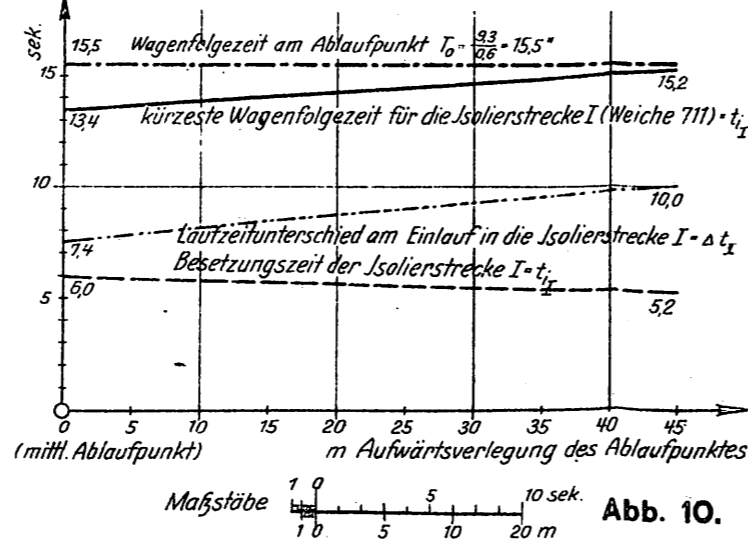


Abb. 10.

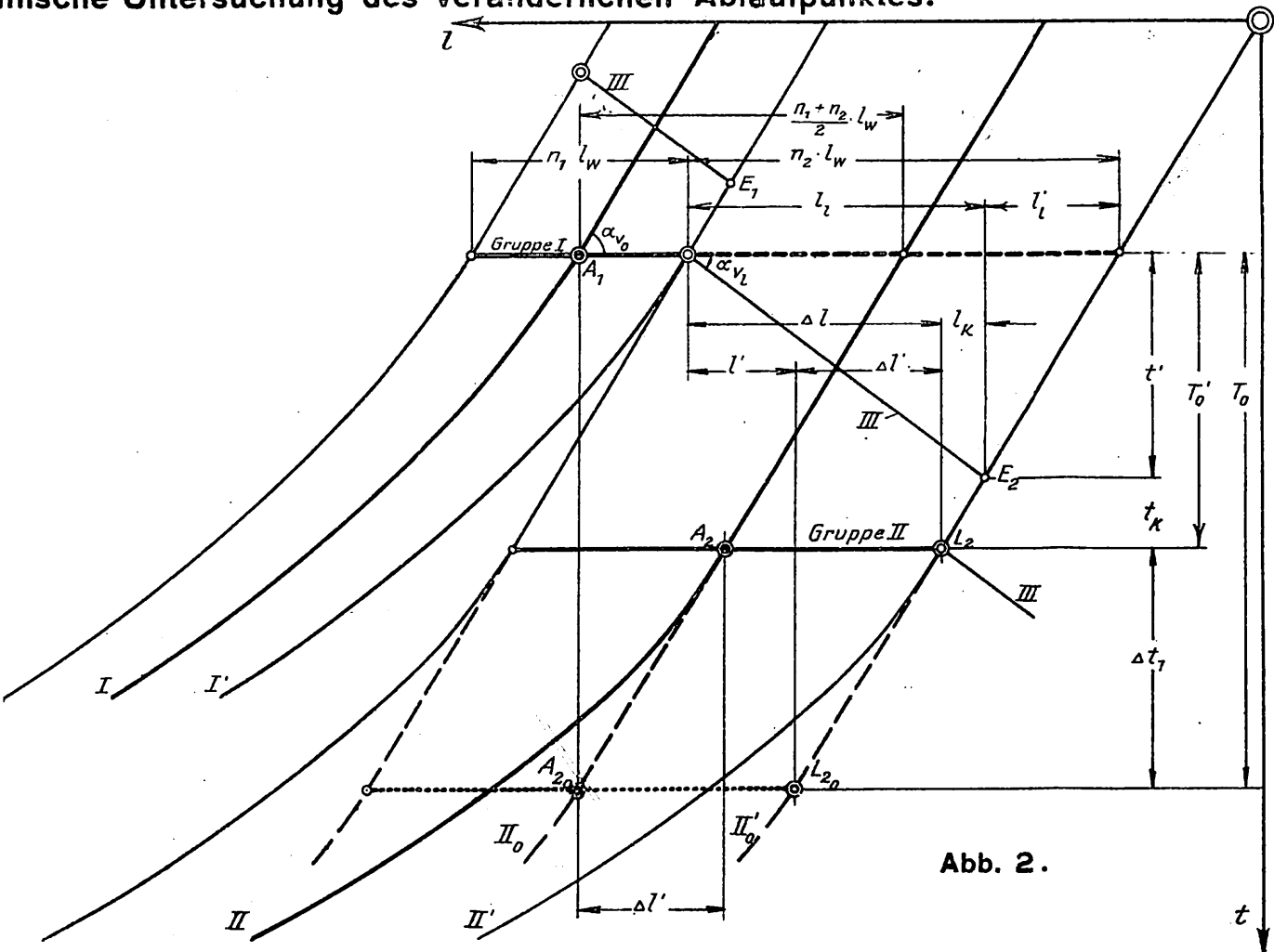


Abb. 2.

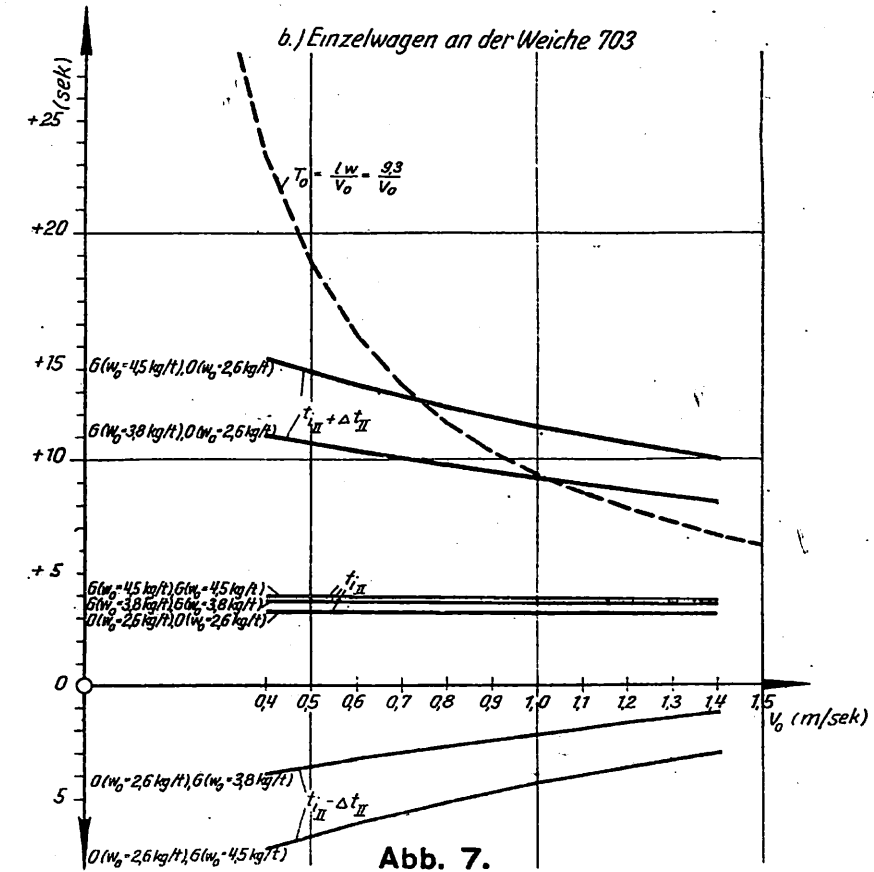


Abb. 7.

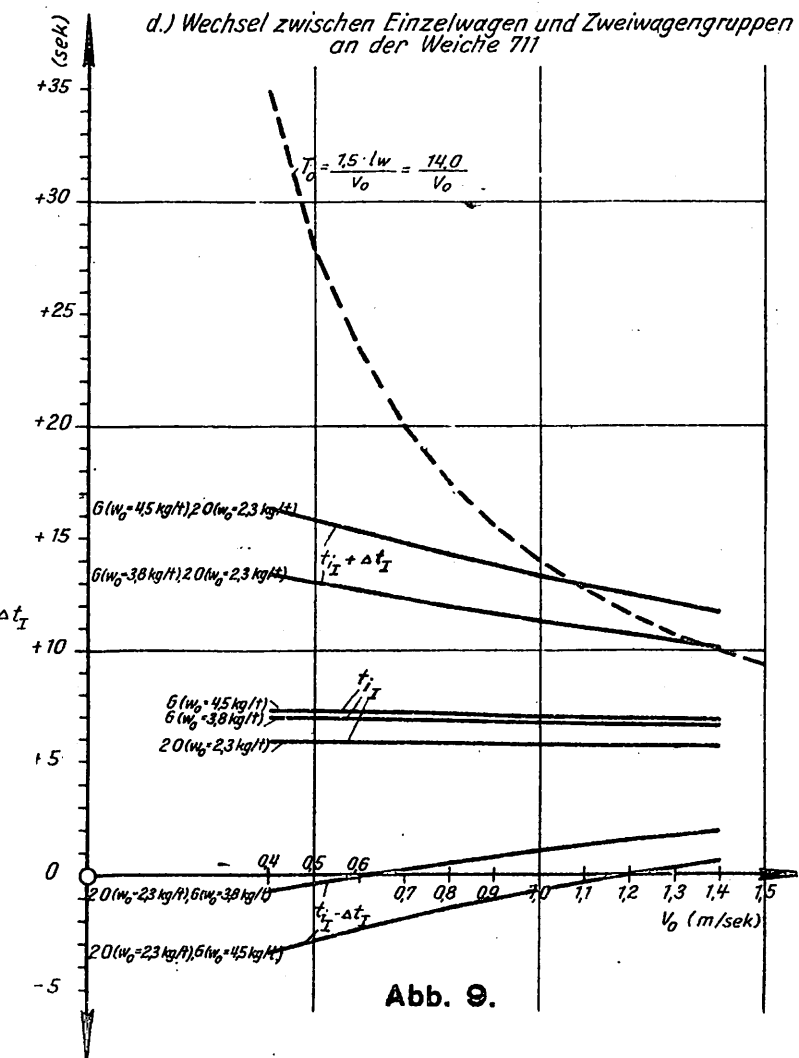


Abb. 9.

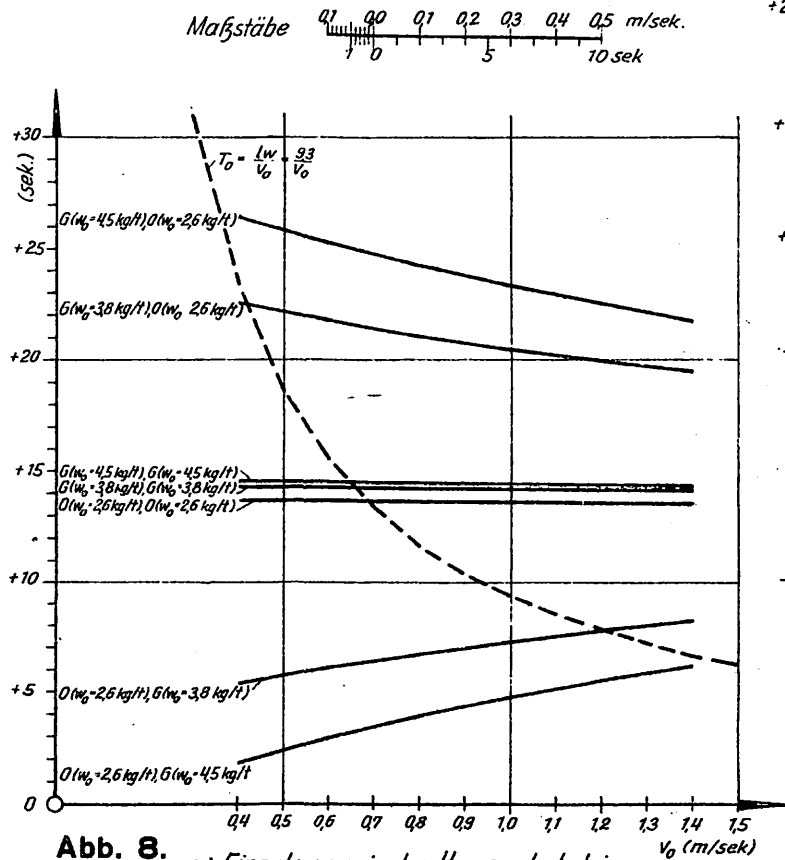


Abb. 8.

c.) Einzelwagen in der Hemmschuhbremse oberhalb der Weiche 713.

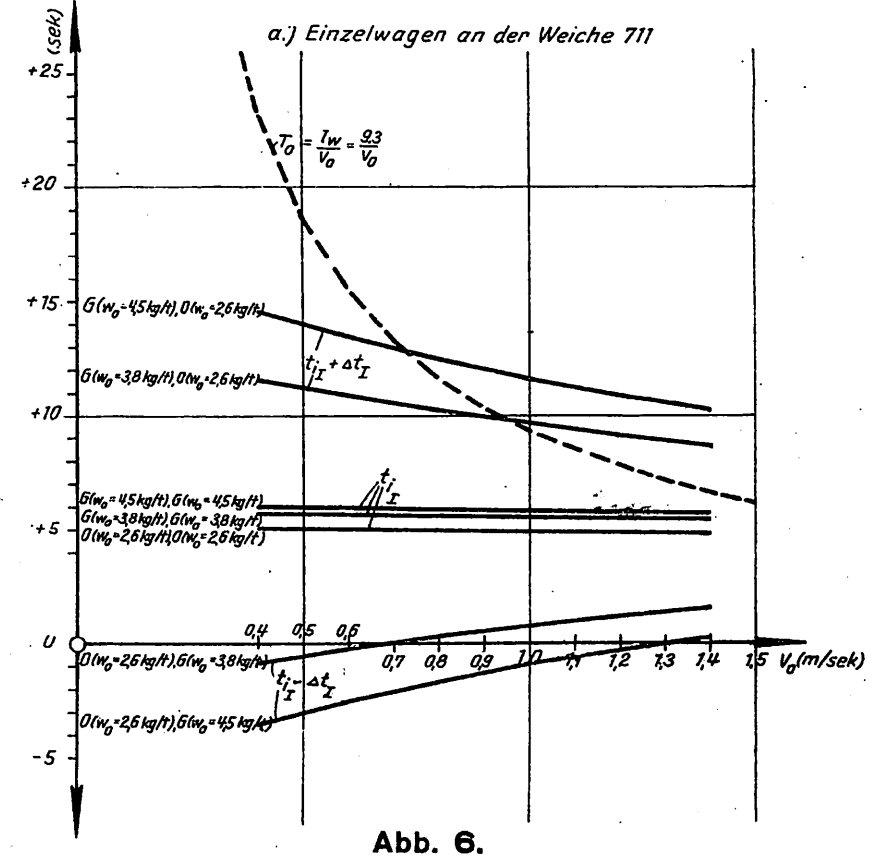


Abb. 6.

Abb. 4a. Gleisplan.

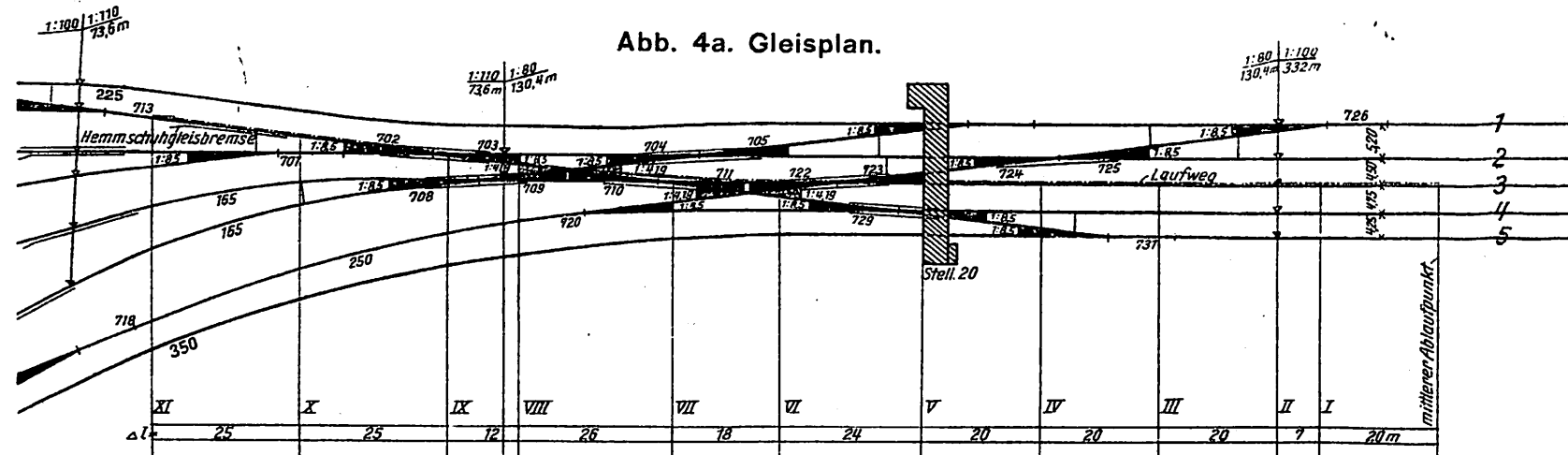


Abb. 4b. Geschwindigkeitshöhenlinien.



Abb. 4c. Widerstandslinien.

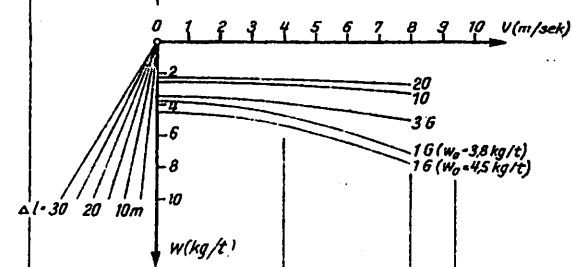


Abb. 4d. Geschwindigkeiten und Laufzeiten.

Wagen G	Wagen B	Wagen C	Wagen D	Wagen E	Wagen F	Wagen G	Wagen H	Wagen I	Wagen J	Wagen K	Wagen L	Wagen M	Wagen N	Wagen O	Wagen P	Wagen Q	Wagen R	Wagen S	Wagen T	Wagen U	Wagen V	Wagen W	Wagen X	Wagen Y	Wagen Z	
447	429	411	393	375	357	339	321	303	285	267	249	231	213	195	177	159	141	123	105	87	69	51	33	15	-3	-21
447	429	411	393	375	357	339	321	303	285	267	249	231	213	195	177	159	141	123	105	87	69	51	33	15	-3	-21

Abb. 5. Rechentafel zur Ermittlung der Ablaufbewegung der Eisenbahnwagen und der Arbeit der Gleisbremsen.  
Von Prof. Dr. - Jng. W. Müller, Dresden.

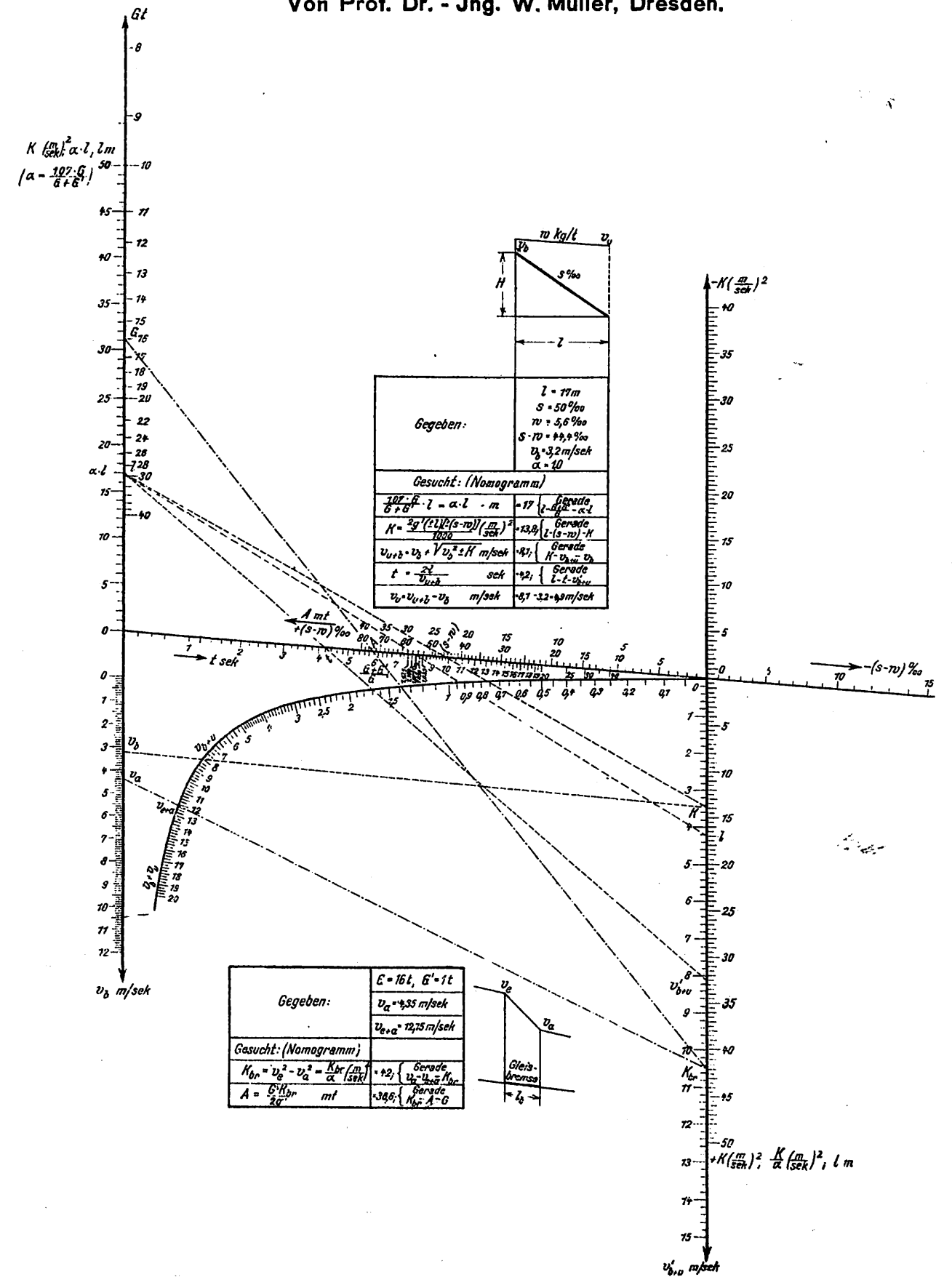


Abb. 11a. Zugablauf mit  $v_0 = 0,6 \text{ m/sec}$  bei festem Ablaufpunkt (mittl. Ablaufpunkt).

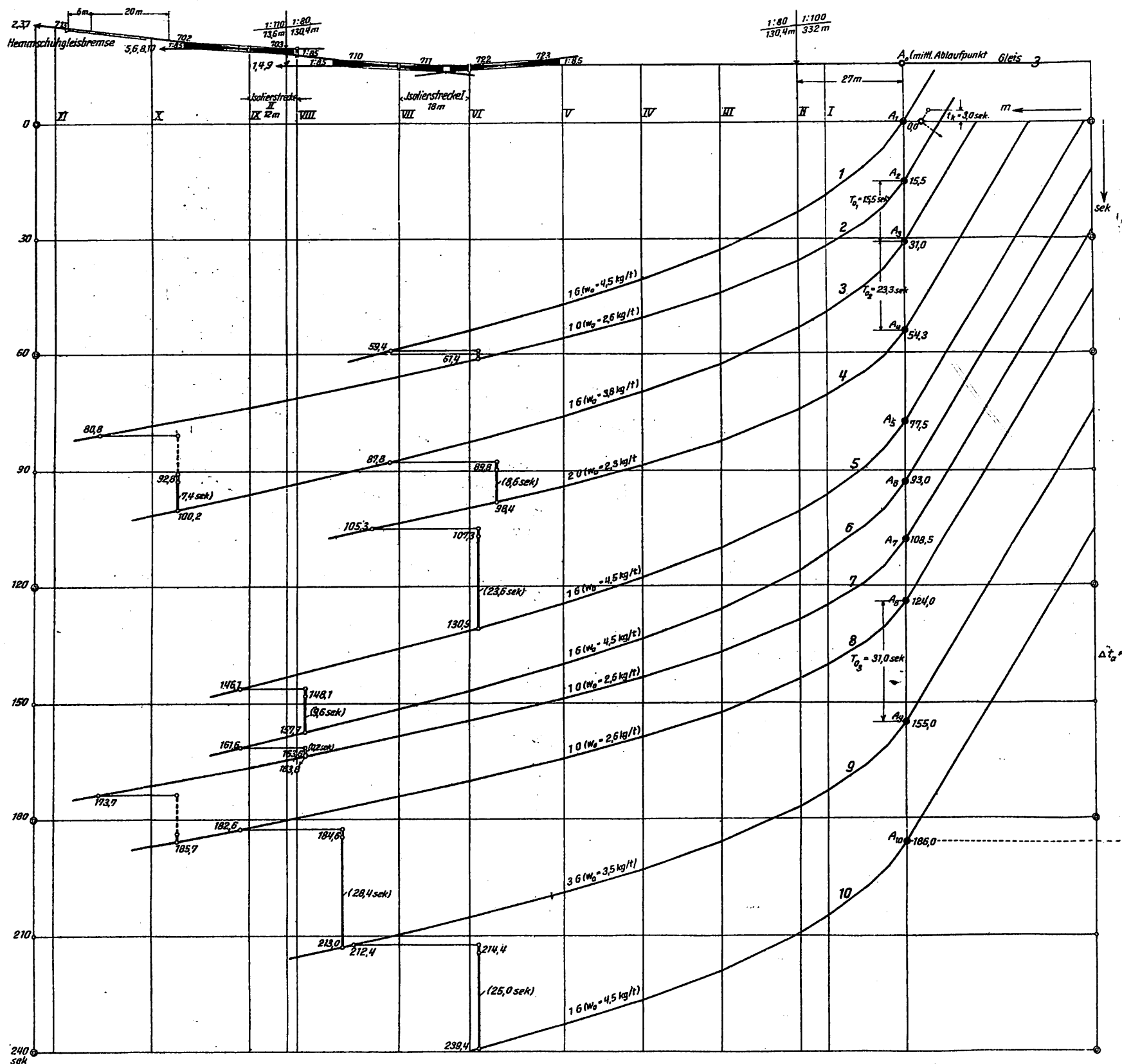


Abb. 11b. Zugablauf mit  $v_0 = 0,8 \text{ m/sec}$  bei veränderlichem Ablaufpunkt.

