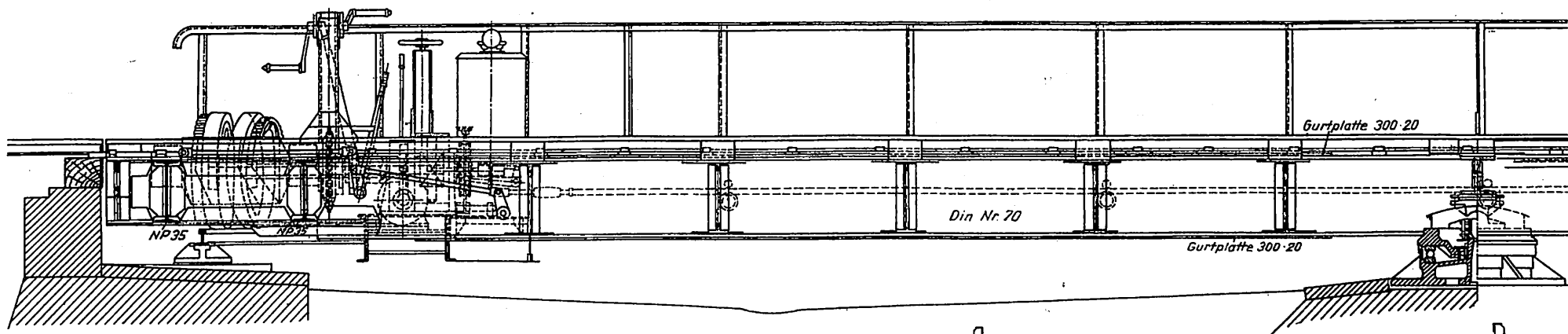
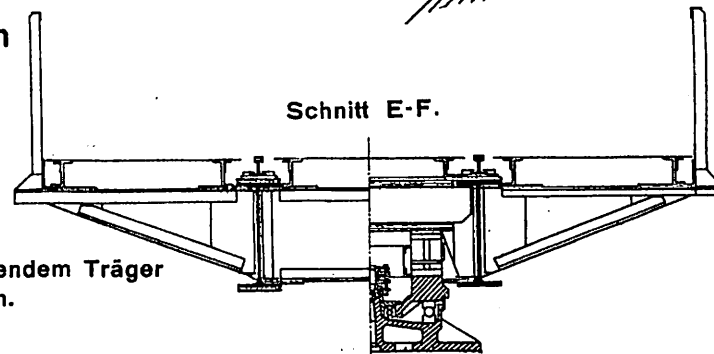
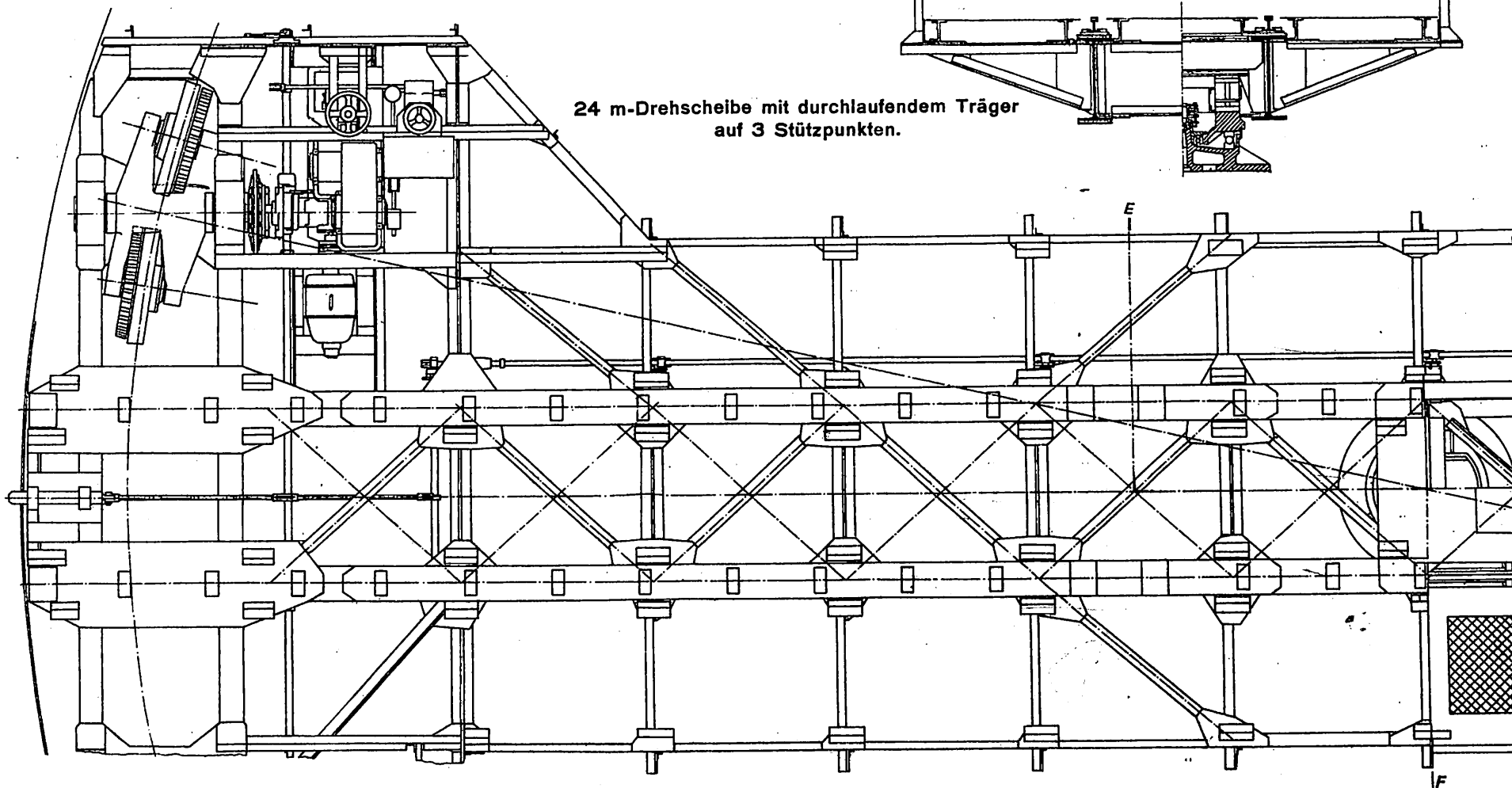




**Zum Aufsatz: Neuere Lokomotiv-Drehscheiben
der Niederländischen Eisenbahnen.**

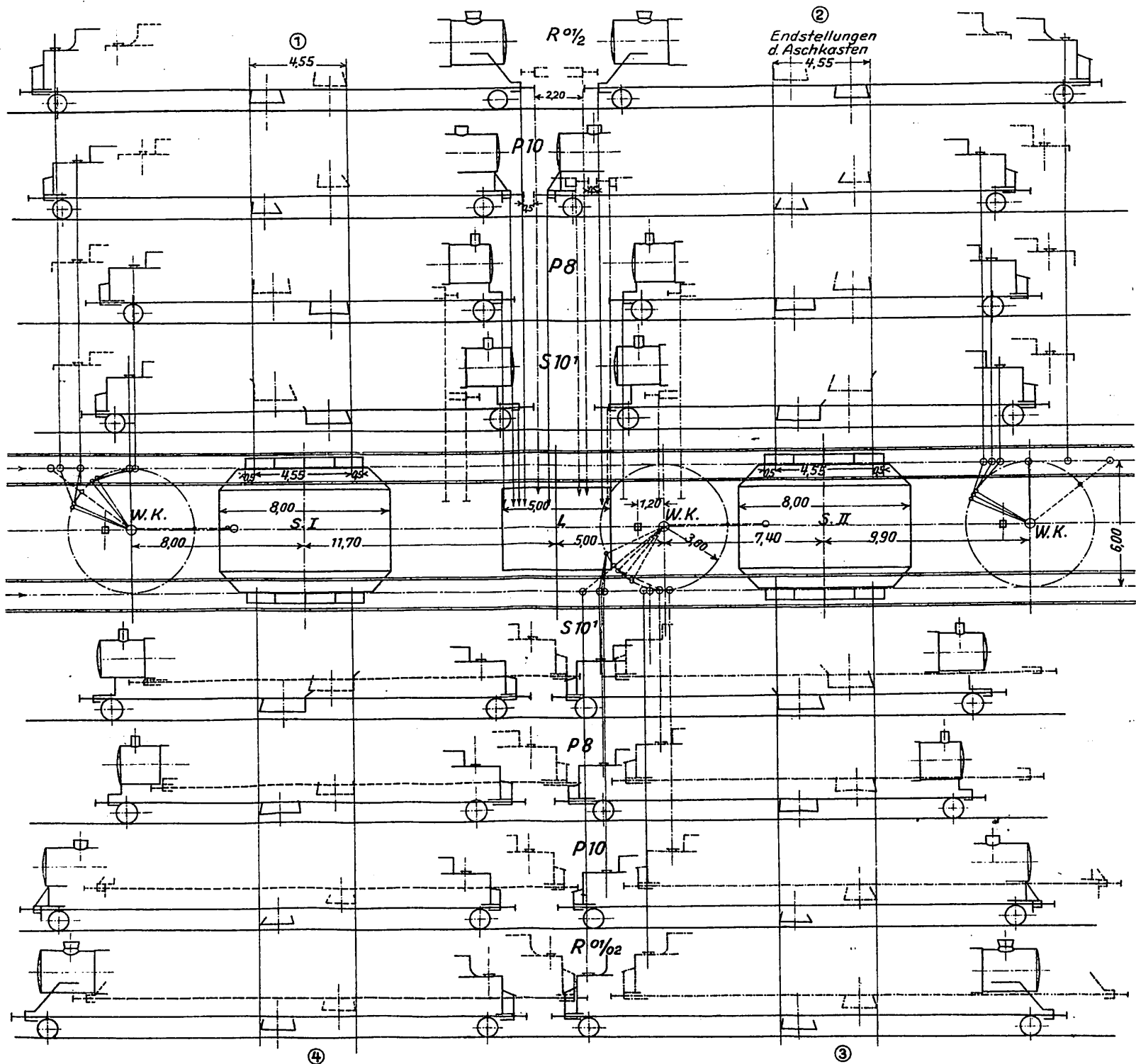


**24 m-Drehscheibe mit durchlaufendem Träger
auf 3 Stützpunkten.**



Zum Bericht: Entschlackungsanlagen für Lokomotiven.

Stellung einzelner Lokomotivgattungen an der Entschlackungsanlage.

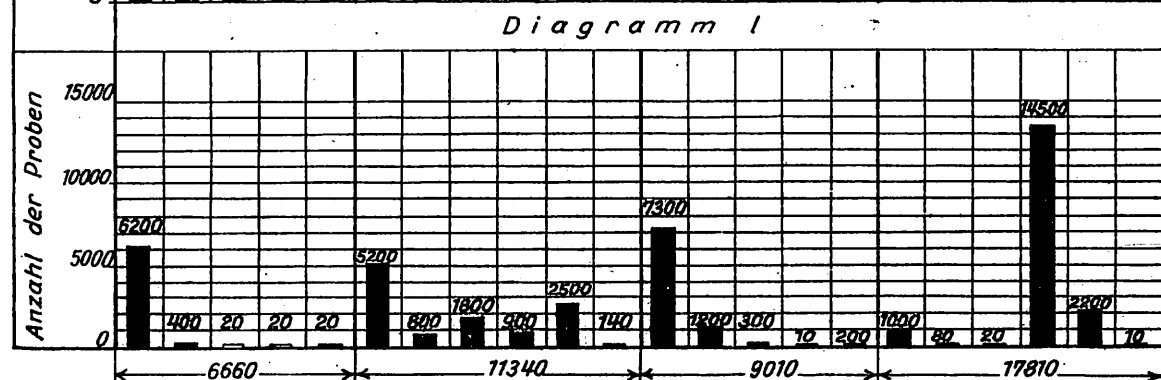
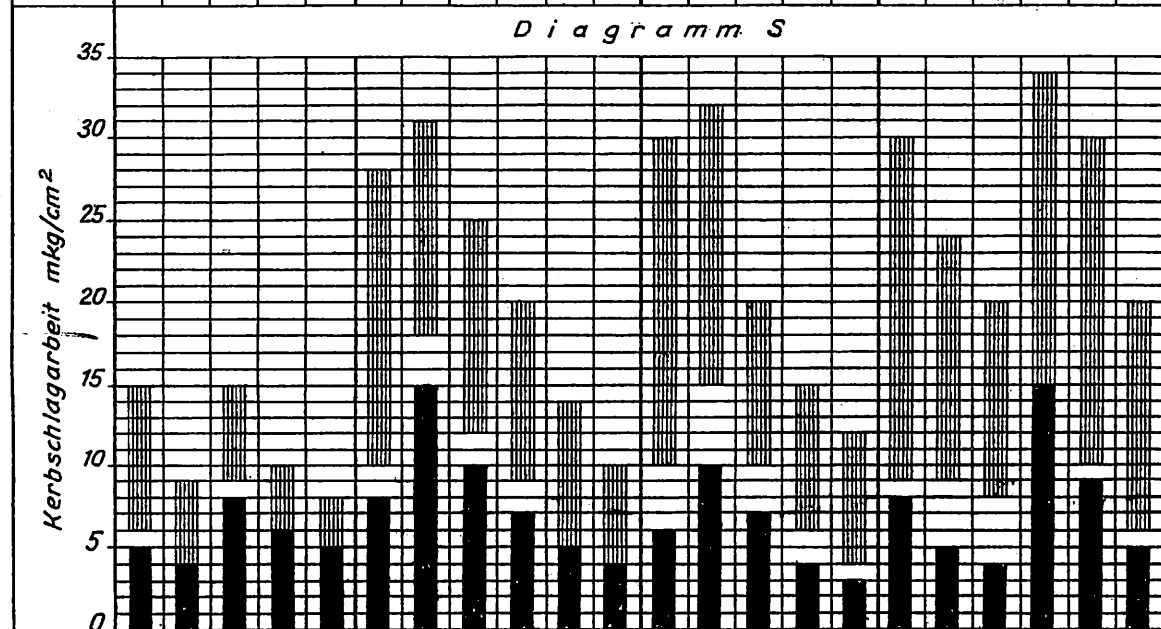


- ① W+S+L : R^{0 1/2}, P10, P8, S10'
 ② W+S+L : R^{0 1/2}, P10, S10'
 L → W+S : P8
 ③ L → W+S : R^{0 1/2}, P10, P8, S10'
 ④ W → S → L : R^{0 1/2}, P10, P8, S10'

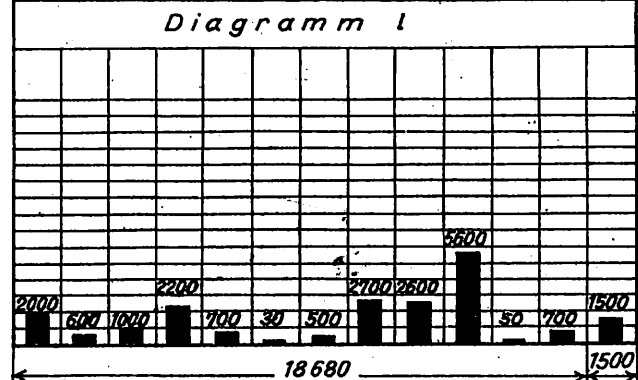
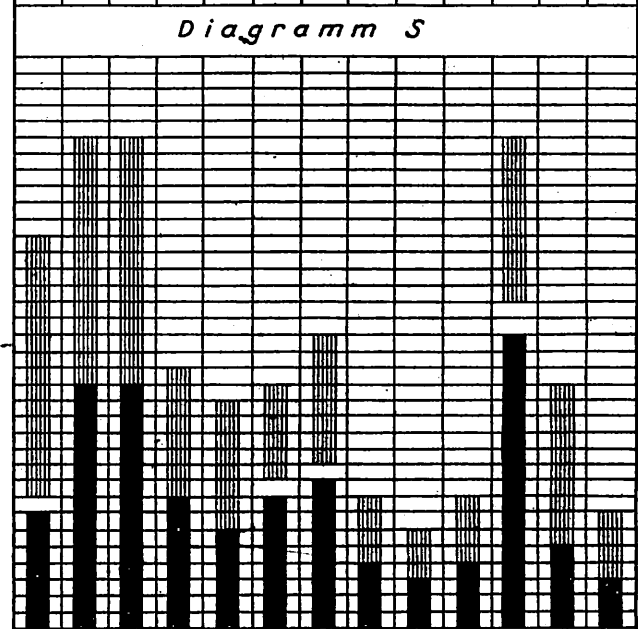
W: Wasser nehmen
 S: Schlacke ziehen
 L: Lösche ziehen
 →: Lok. verfahren
 +: Lok. nicht verfahren

Zum Aufsatz: Die Kerbschlagprüfung bei den Italienischen Staatsbahnen.

Art der Güte- werte	Stahlarten																					
	Stahlguß					geschmiedeter Stahl						Flußstahlbarren					Bleche					
	gewöhnlicher		hochwertiger			gewöhnl.	hochwertiger					gewöhnl.	hochwertige				gewöhnliche		hochwertige			
dicke und ϕ bis 52 mm	dicke > 8	< 8																				
σ_B in kg/mm ²	40-50	50-60	38-45	45-52	52-60	37-45	34-42	42-50	50-60	60-70	70-80	37-45	34-42	42-50	50-60	60-70	34-42	42-50	42-50	34-42	42-50	50-60
δ %	18	14	25	22	16	20/ 125	25/ 130	20/ 124	18/ 122	14/ 117	10/ 112	20	25	20	18	14	20	18	16	26	23	16
l Meßlänge	100	100	100	100	100	200/ 100	200/ 100	200/ 100	200/ 100	200/ 100	200/ 100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Gefüge- zustand	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	U	U	U	U	U	U	U	U	6	6	6



Radsatzmaterial und Federstahl												
Achsen		Radgestelle				Radreifen für			Sprengringe	Zapfen	Federstahl	
glatte	Kropf-	Stahlguß		ge- walzt	Lokomo- tiven		Wa- gen					
		mit Speichen	mit Schei- benkörper									
50-60	55-65	65-70	42-45	45-49	38-45	40	75-80	80-89	70-80	34-42	60-70	130
18/ 122	18/ 122	16/ 120	25	22	25	30	14	11	15-12	25	14/ 117	5
200/ 100	200/ 100	200/ 100	100	100	100	50	100	100	100	200	200/ 100	200
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	feder- hart



Zum Aufsatz: Die Profilgestaltung der Ablaufberge unter besonderer Berücksichtigung der Bremsanordnung.

Abb. 6. Einstaffelbremsung.

Laufzielbremsung mit festem Zielpunkt
normale Temp. $Q = 2,8\text{‰}$ $G = 4,5\text{‰}$
Maßstab: Längen 1:2000, Höhen 1:40
hierzu 6a und 6b

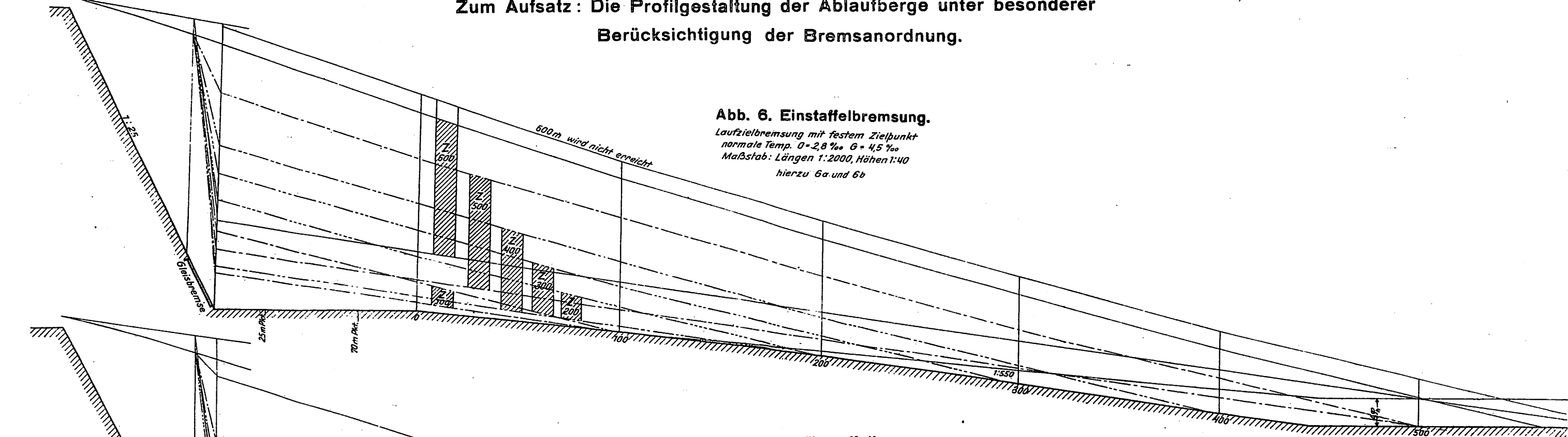


Abb. 7. Einstaffelbremsung.

Laufzielbremsung mit gleitendem Zielpunkt (Profil I) hierzu 7a und 7b
Laufzielbremsung mit gleitendem Zielpunkt und Gegenrampe (Profil II) hierzu 7c und 7d
normale Temp. $Q = 2,8\text{‰}$ $G = 4,5\text{‰}$
Maßstab: Längen 1:2000, Höhen 1:40

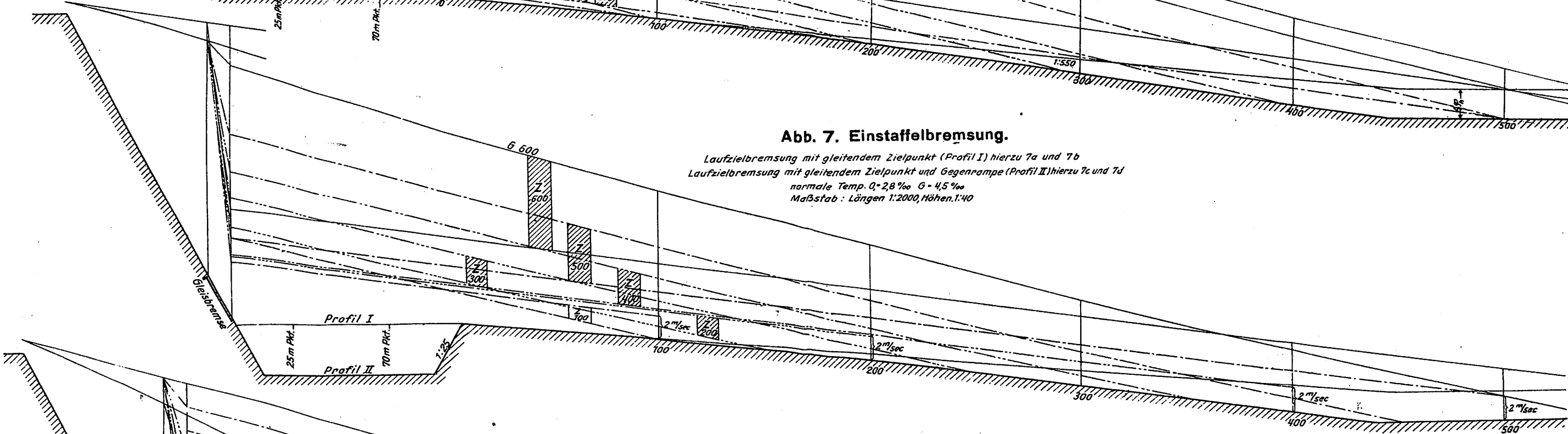
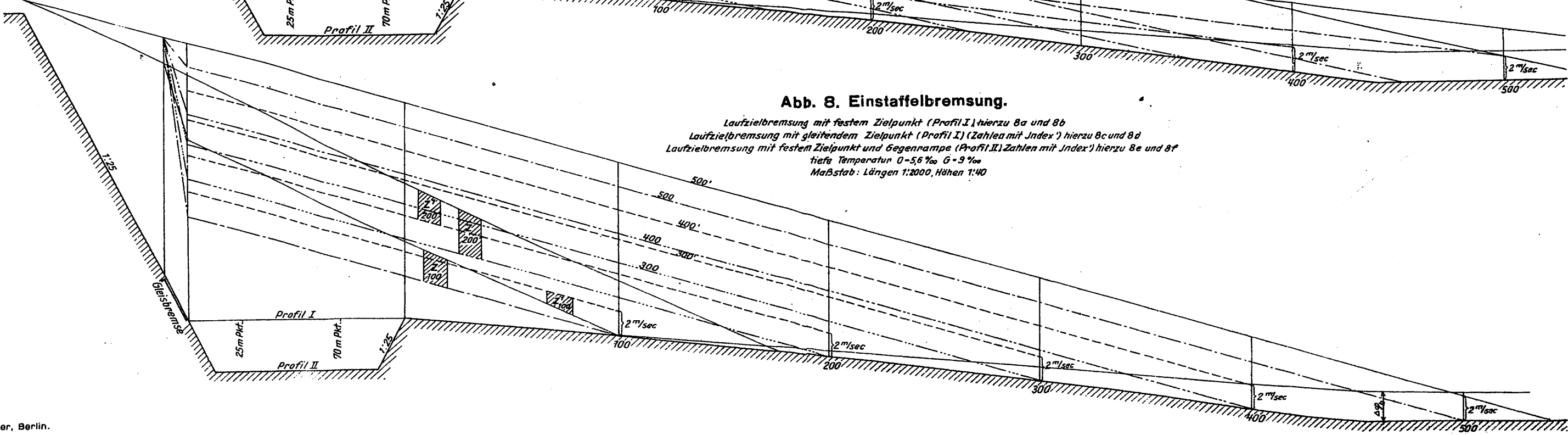


Abb. 8. Einstaffelbremsung.

Laufzielbremsung mit festem Zielpunkt (Profil I) hierzu 8a und 8b
Laufzielbremsung mit gleitendem Zielpunkt (Profil I) (Zahlen mit Index) hierzu 8c und 8d
Laufzielbremsung mit festem Zielpunkt und Gegenrampe (Profil II) (Zahlen mit Index) hierzu 8e und 8f
tiefe Temperatur $Q = 5,6\text{‰}$ $G = 9\text{‰}$
Maßstab: Längen 1:2000, Höhen 1:40



Zum Aufsatz: Die Profilgestaltung der Ablaufberge unter besonderer Berücksichtigung der Bremsanordnung.

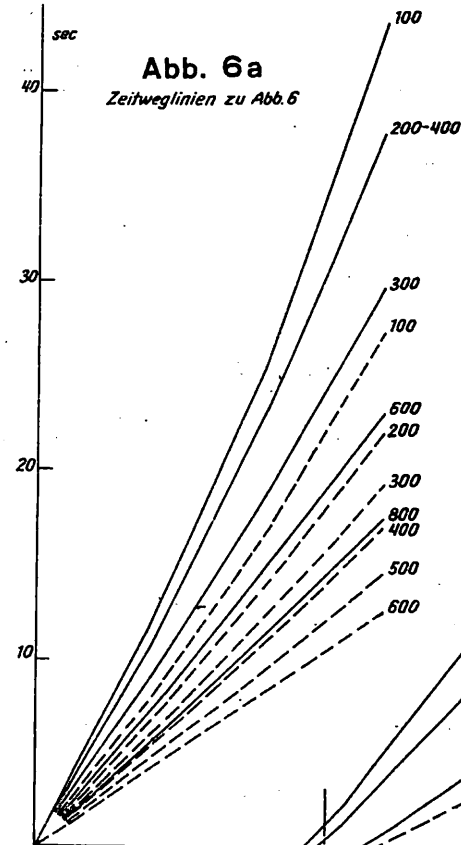
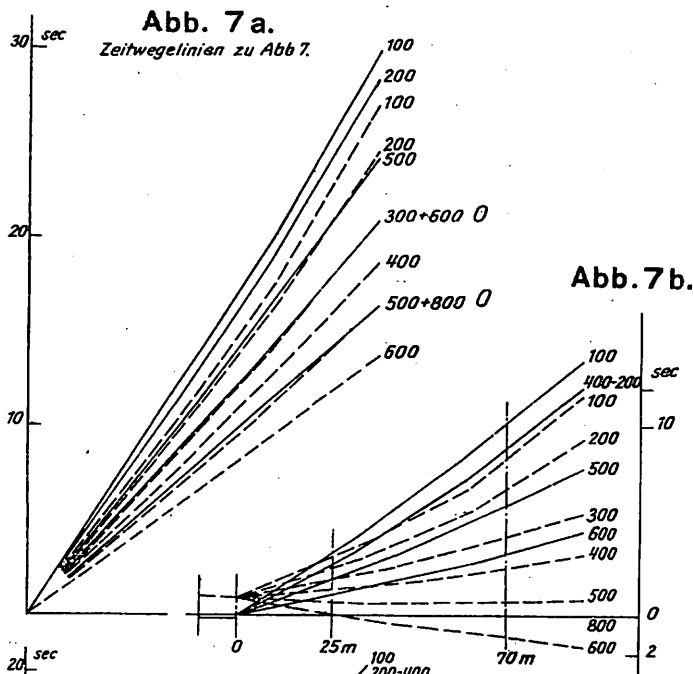
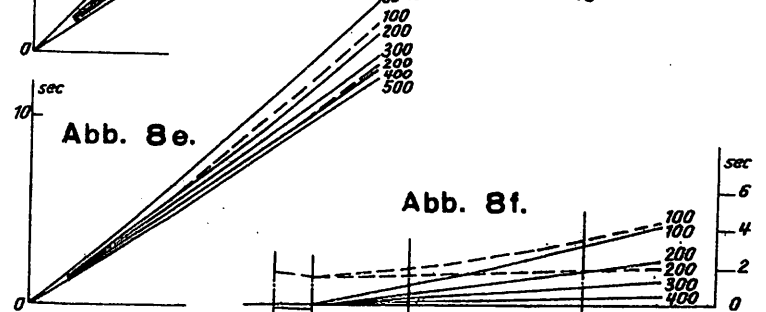
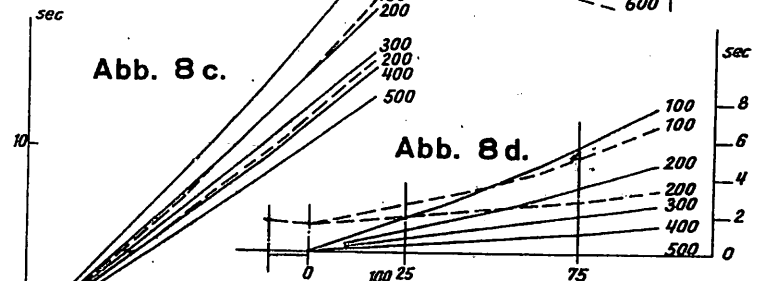
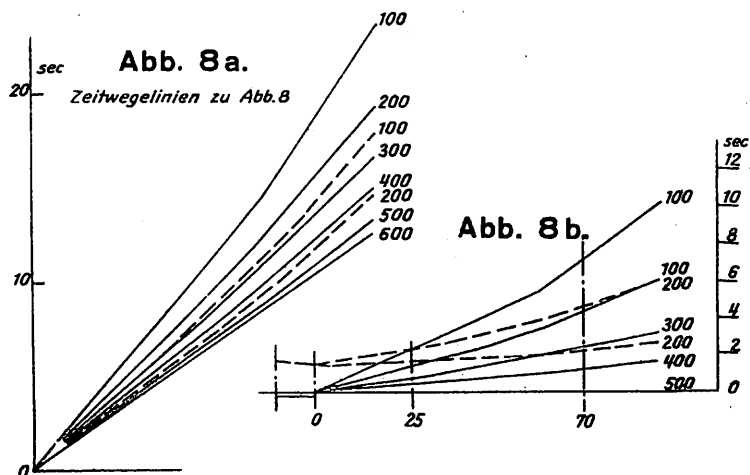
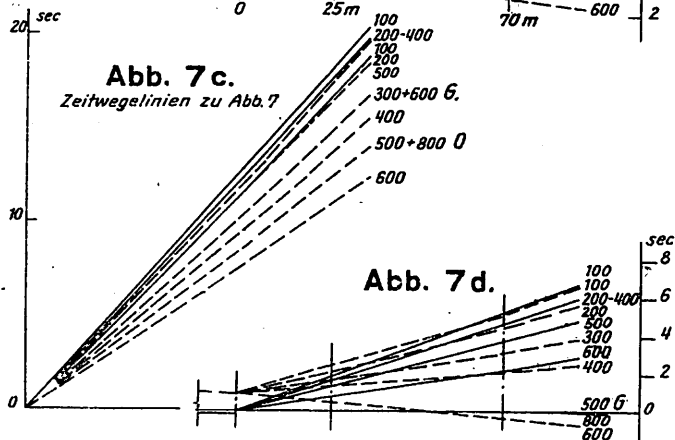
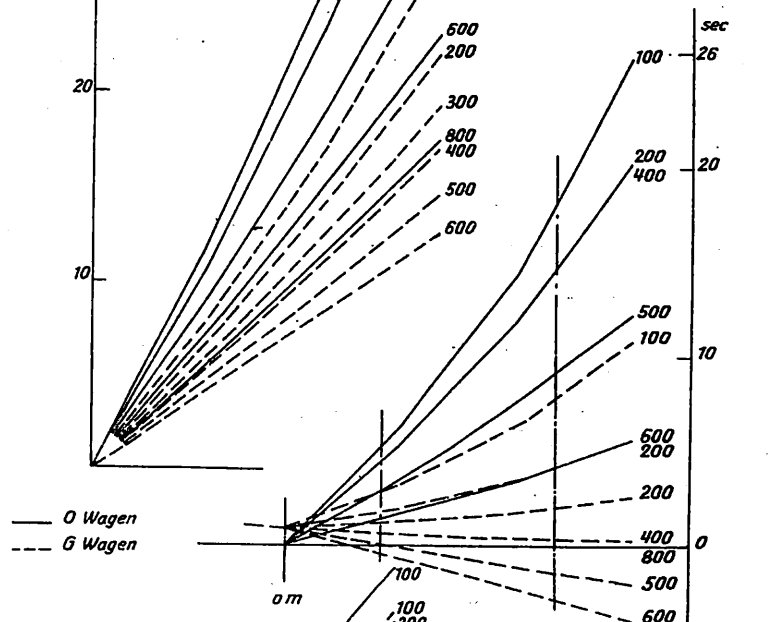


Abb. 6 b.
Zeitwegelinien zu Abb. 6



Zum Aufsatz: Die Profiigestaltung
der Ablaufberge unter besonderer Berücksichtigung der Bremsanordnung.

Abb. 9. Zweistaffelbremsung.

Größte Energiehöhe in den Nachbremsen 1,5 m
normale Temp. 0 = 2,8 ‰, 6 = 4,5 ‰
Maßstab: Längen 1:2000, Höhen 1:40
hierzu 9a

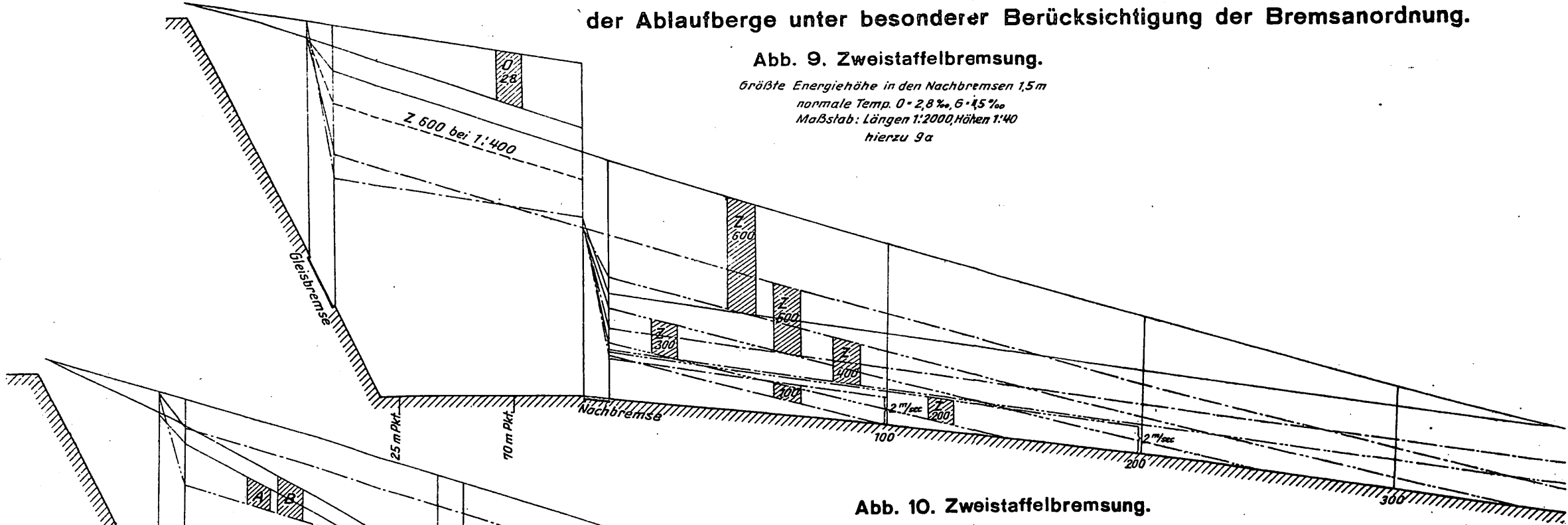


Abb. 10. Zweistaffelbremsung.

Größte Energiehöhe in den Nachbremsen 1,5 m
Tiefe Temperatur 0 = 5,6 ‰ G = 9 ‰
Maßstab: Längen 1:2000, Höhen 1:40
hierzu 10a

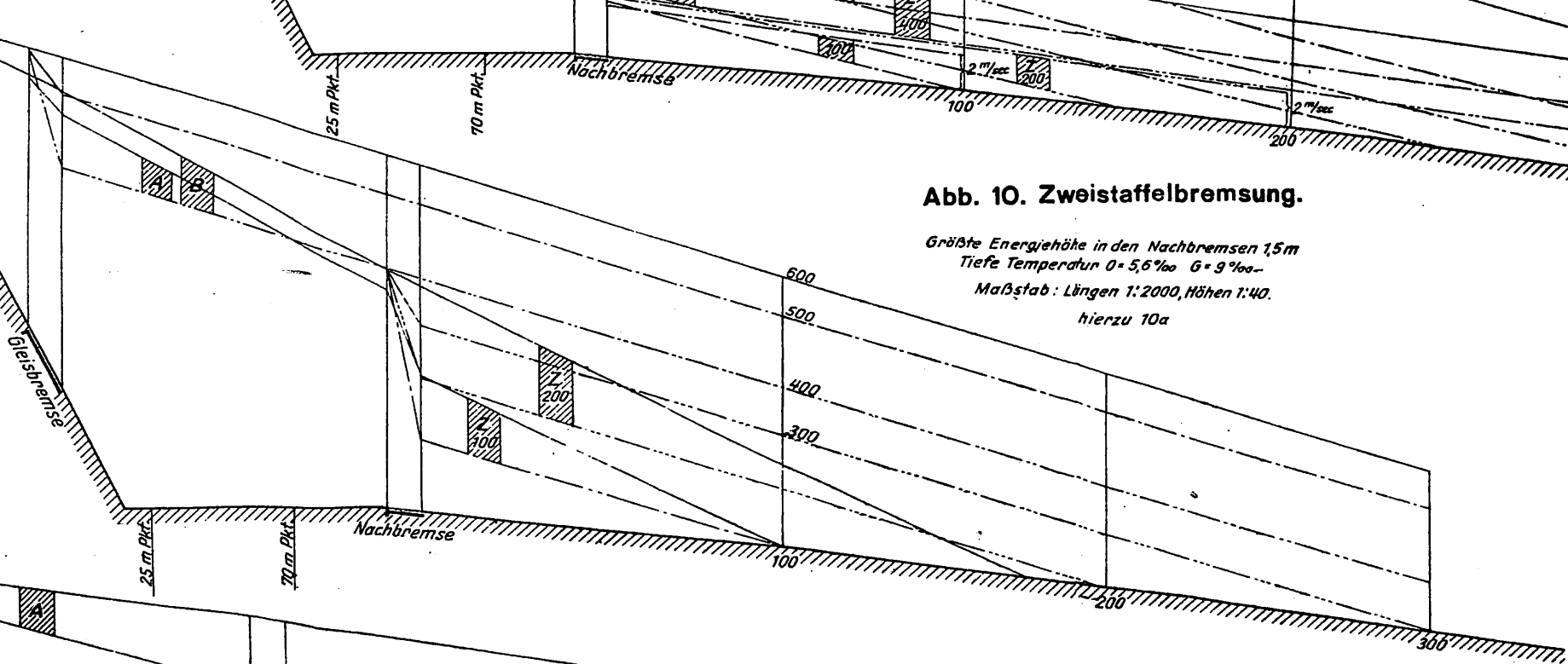


Abb. 11. Zweistaffelbremsung (Flachrampe).

Größte Energiehöhe in den Nachbremsen 1,5 m
normale Temp. 0 = 2,8 ‰ G = 4,5 ‰
Maßstab: Längen 1:2000, Höhen 1:40
hierzu 11a

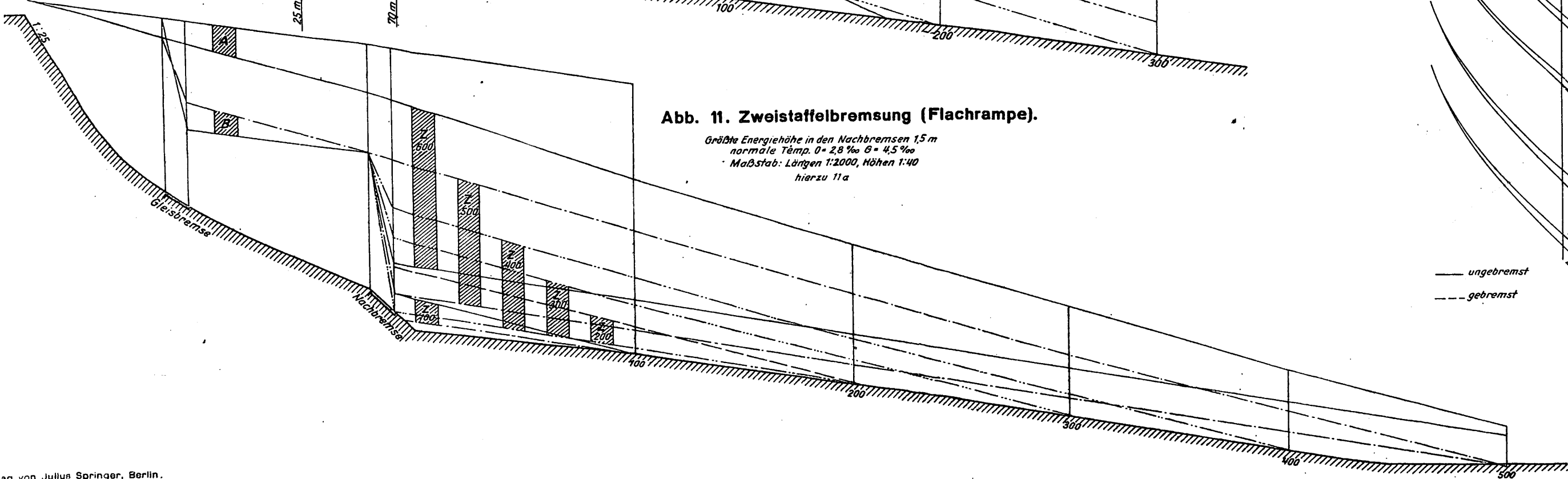


Abb. 9a.

Zeitwegelinien zu Abb. 9

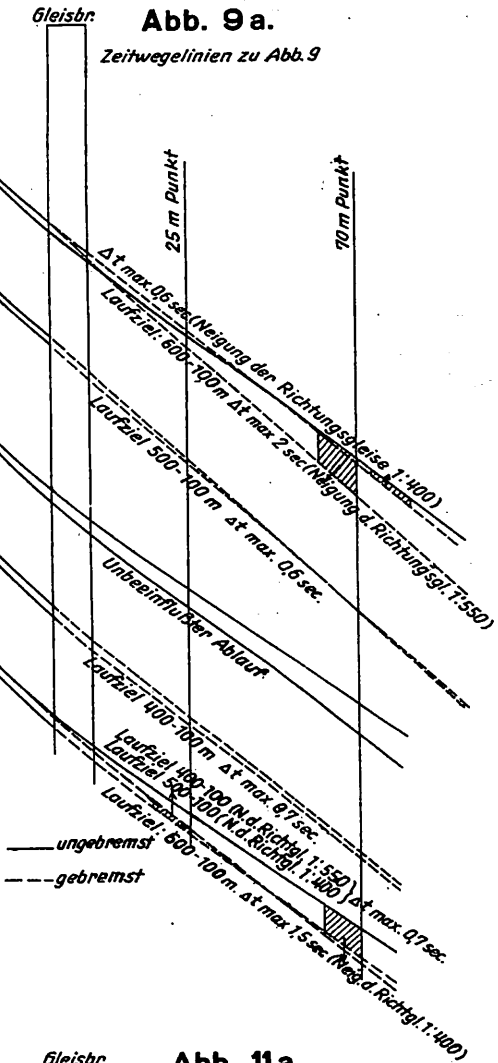
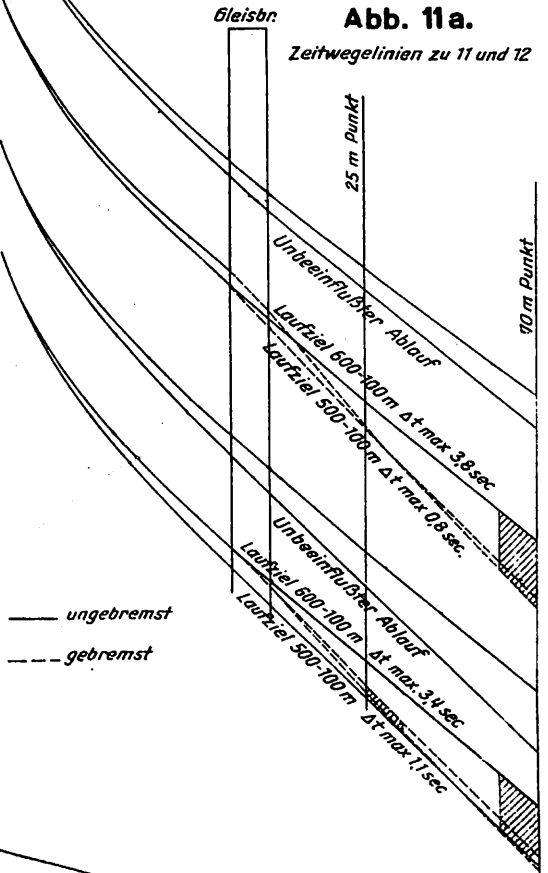


Abb. 11a.

Zeitwegelinien zu 11 und 12



Zum Aufsatz: Die Profilgestaltung
der Ablaufberge unter besonderer Berücksichtigung der Bremsanordnung.

Abb. 13. Zweistaffelbremsung.

Zweistaffelbremsung auf Flachprofil (Zwischenhemmung)
Maßstab: Längen 1:2000, Höhen 1:40
hierzu 13a

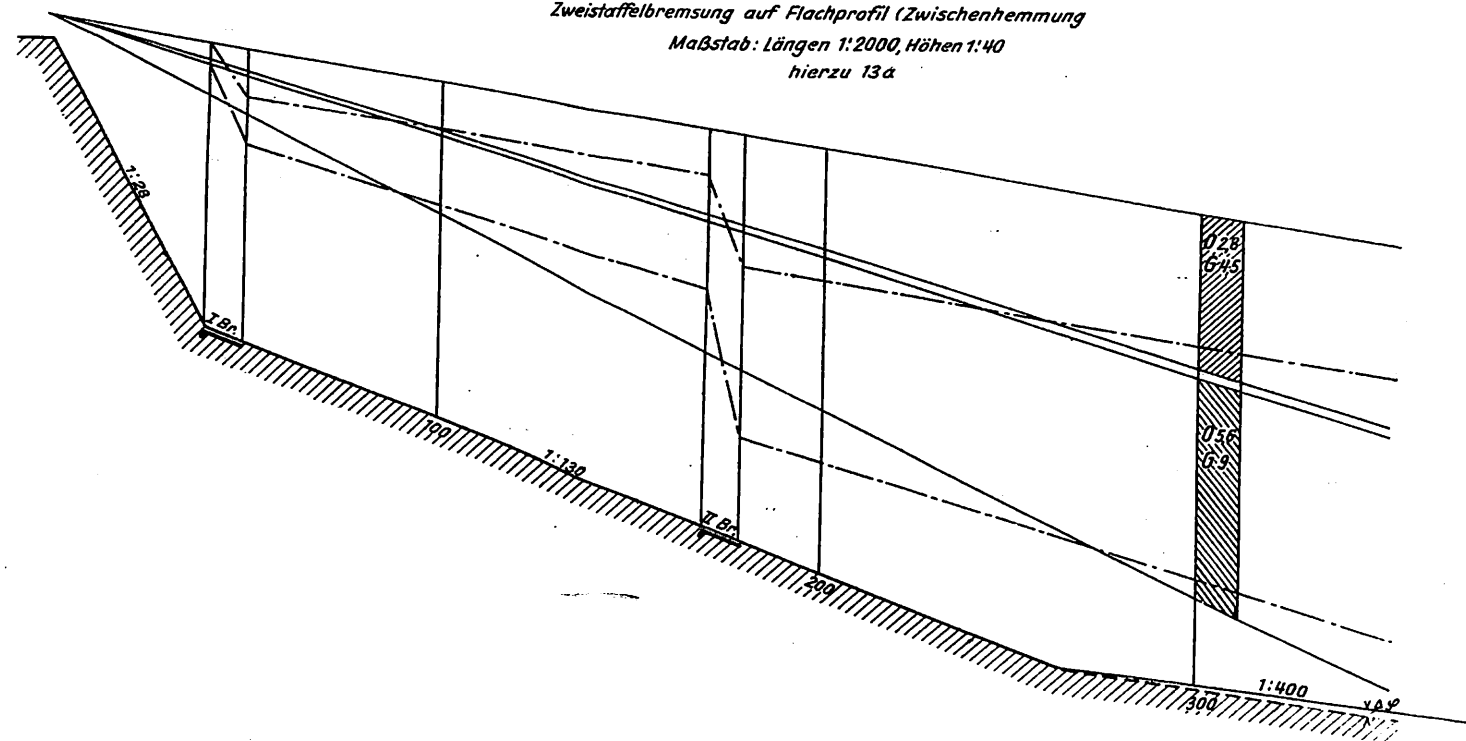


Abb. 13 a.

Zu Abb. 13 Zweistaffelbremsung
auf Flachprofil.
(Zwischenhemmung)

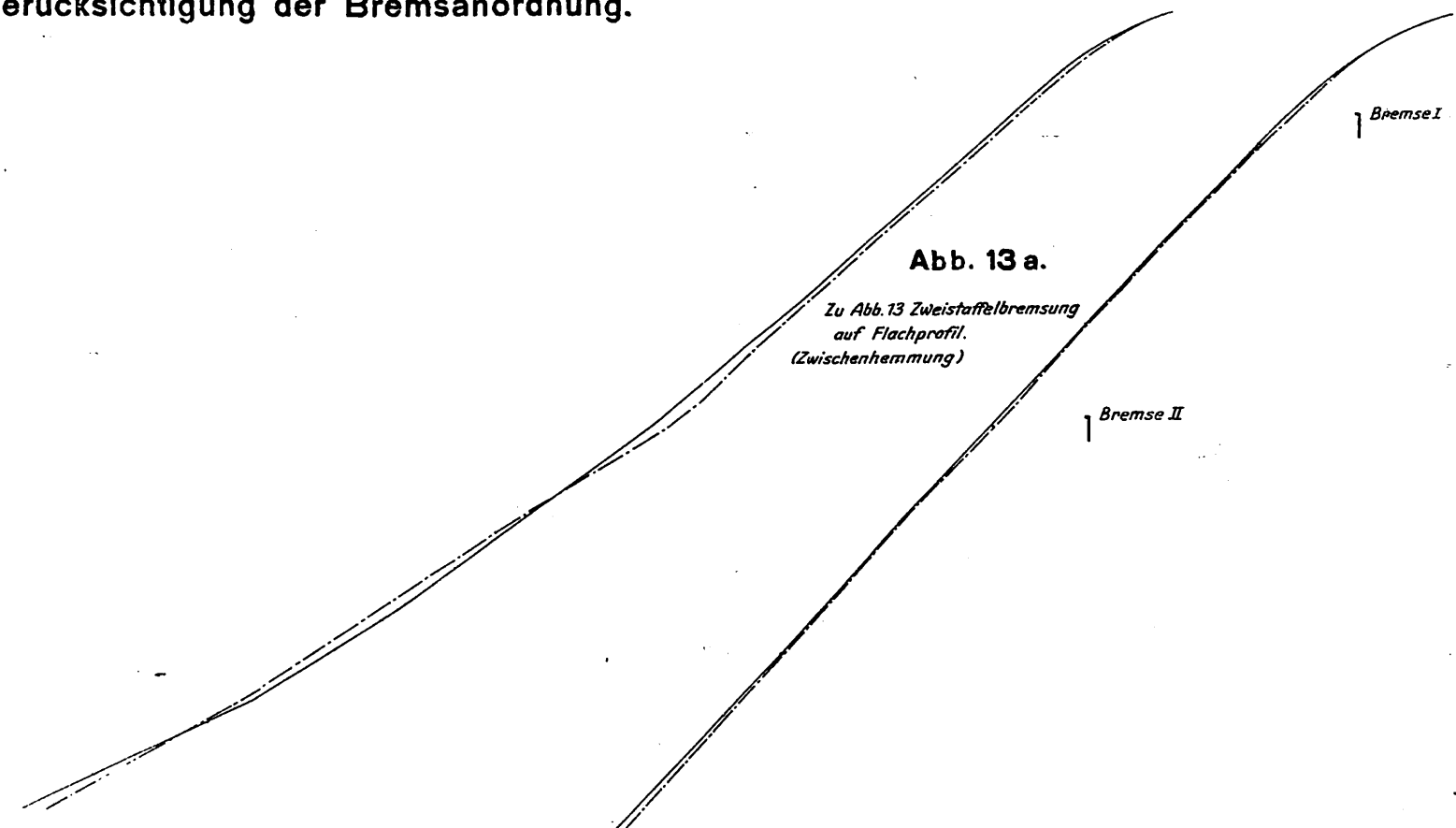


Abb. 12. Zweistaffelbremsung (Flachrampe).

Großte Energiehöhe in den Nachbremsen 1,5m
Tiefe Temperatur 0 = 5,6‰ 6 = 9‰
Maßstab: Längen 1:2000, Höhen 1:40.
hierzu 12a

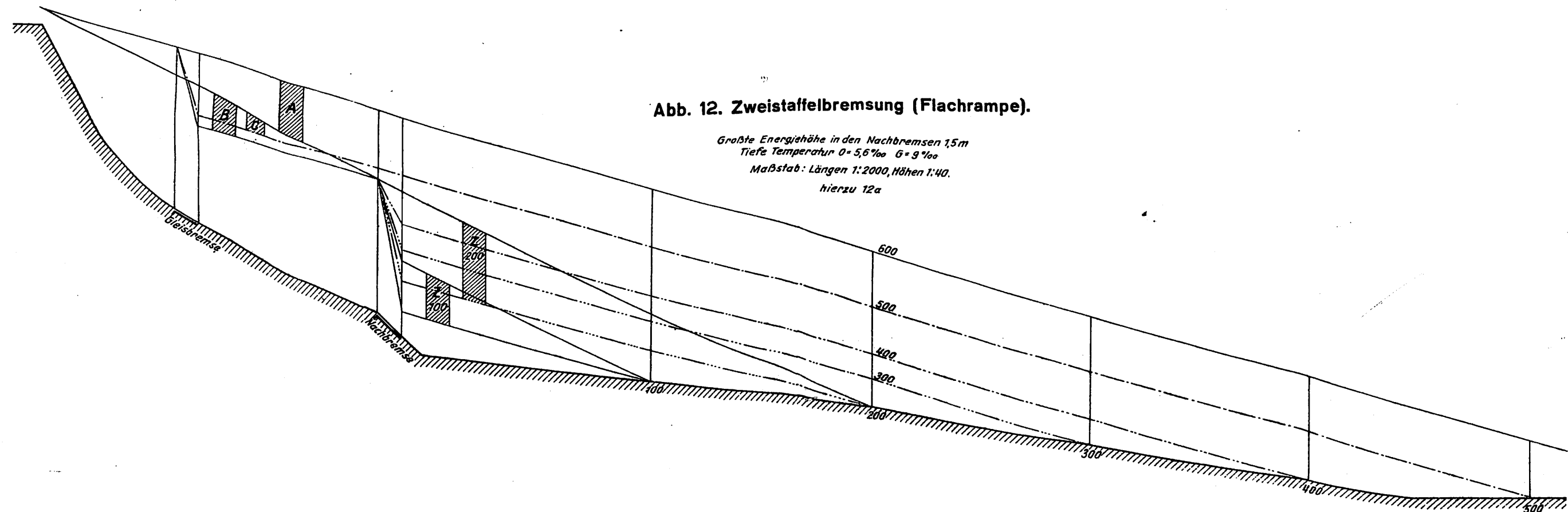




Abb. 1. Schienenbefestigung auf den Mittelschwellen. M. 1: 3.

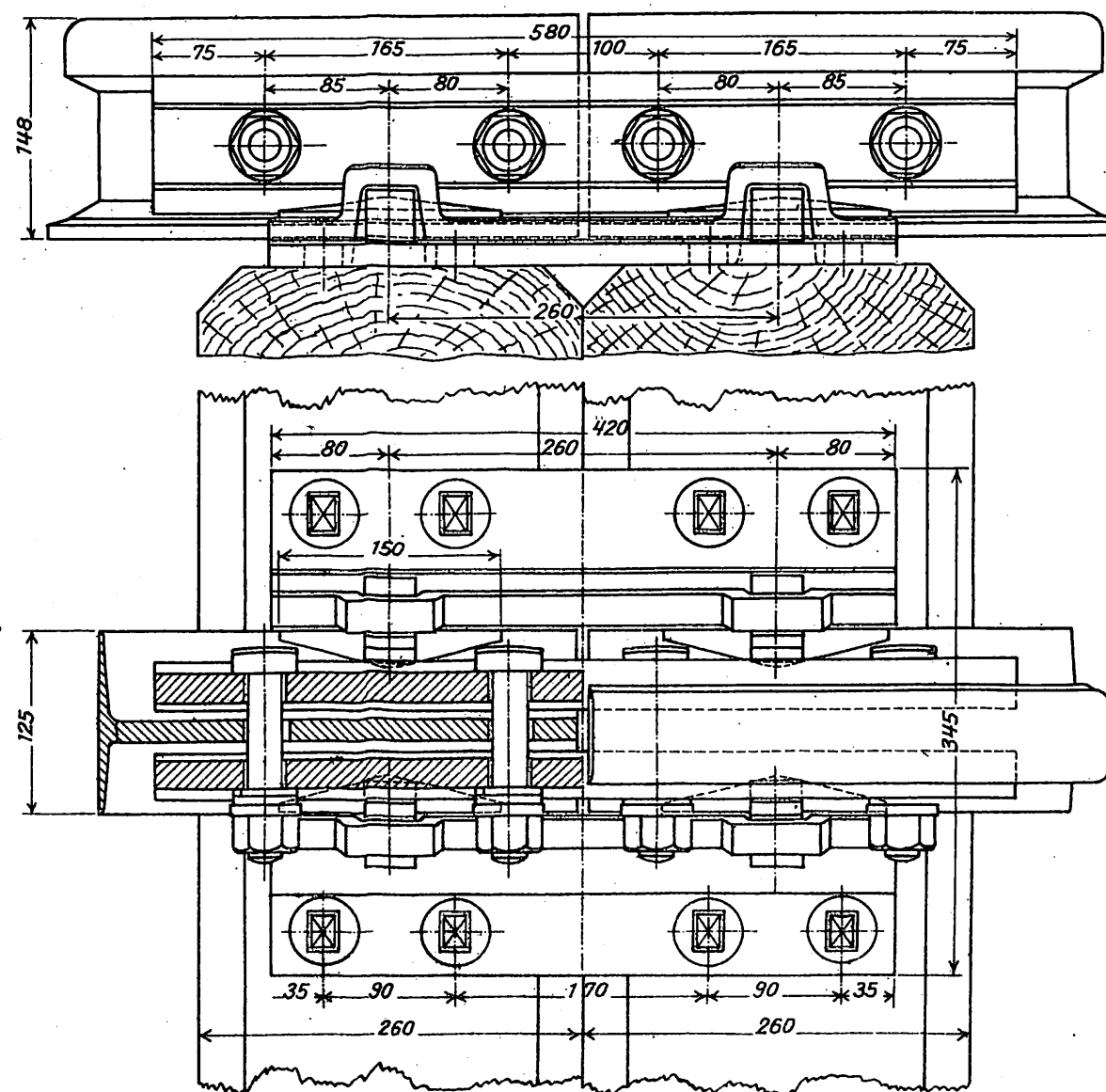
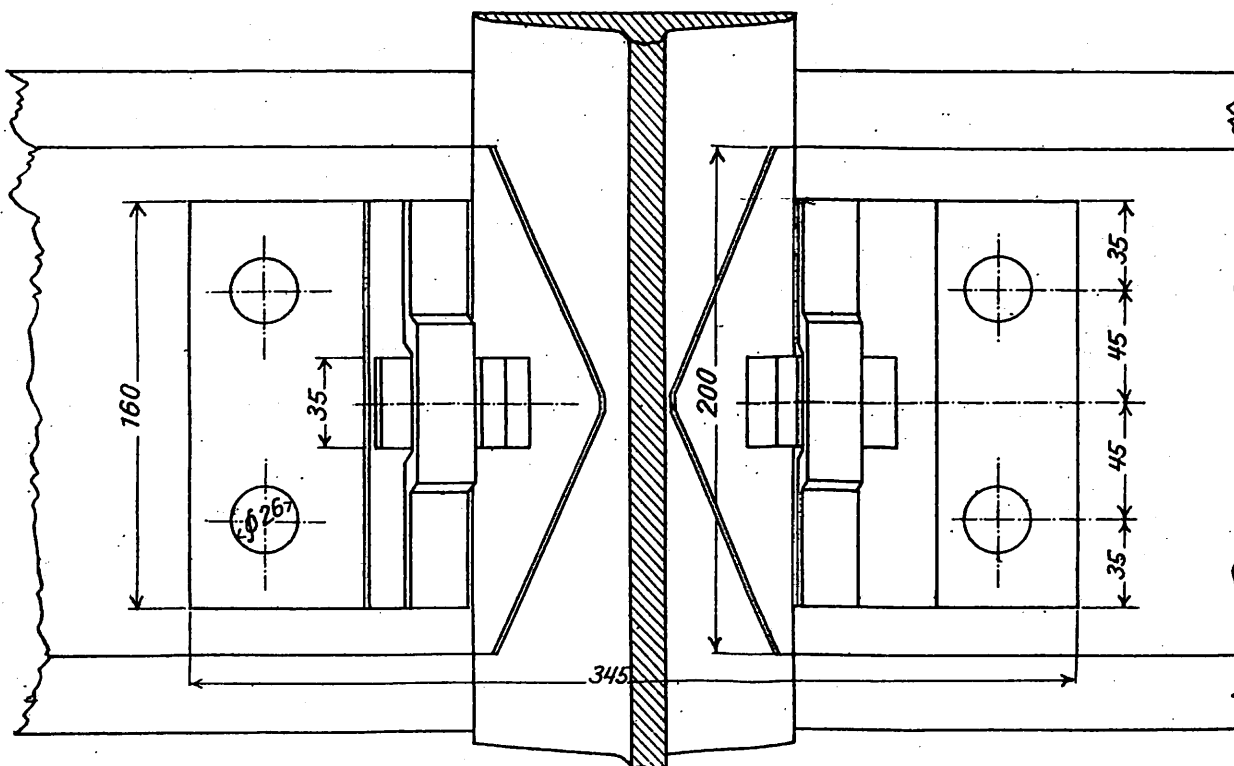


Abb. 5. Federriegel. M. 1 : 2.

[illegible]

N ^o		Bezeichnung	Gewicht für 1 Stück kg.	22 Mittelschwellen 15 m Gleis		45 Mittelschwellen 30 m Gleis	
				Gewicht kg	Stück	Gewicht kg	Stück
1	Schiene 15 m	5 49 ^a	733,04	2 768,08	1336	9798	
2	" 30 m	"	1466,32	"	"	2 2932,64	
3	Doppelschwellen	"	"	"	"	33	
4	Mittelschwellen	"	"	22	"	45	
5	Laschen	Fl. 1	9,06	4 368,9	2 212	36,89	
6	Laschenschrauben	Ls 1430	0,061	8 713	534	0,46	
7	Schaltsteine	Ss 5 r	23,85	2 163,2	134	1,10	
8	Ringplatten	Rp 5 r	9,06	4 372,52	234	26,94	
9	Schwellenschrauben	Ss 5	0,5336	192 133,8	1826	6,89	
10	Kupplerschrauben	Kl 2 - 580	2,87	3 461	201	0,58	
11	Unterlagen	U 1	0,593	6 355	402	0,26	
12	Stückchen Mittelschwellen	Bf m	1,1416	66 342	586,8	2 04	
13	" " " " " " " " " "	Bf s	0,132	3 122	536	0,08	
14	Federriegel	Fr	0,3710	96 35,90	640	2,39	
15	Federriinge	Fo 6	0,052	8 4736	534	10,21	

Abb. 2. Untergestell. M. 1: 50.

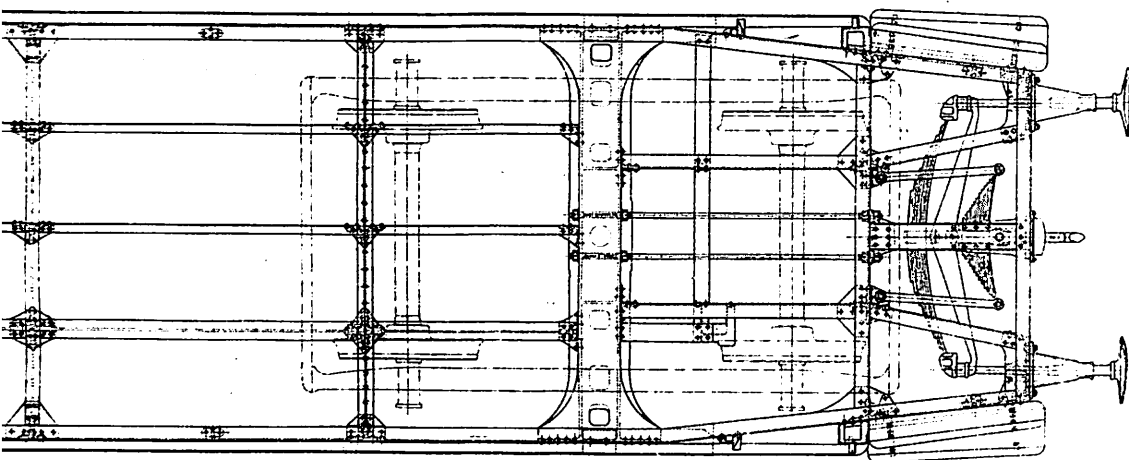


Abb. 3. Zwischenwand. M. 1: 30.

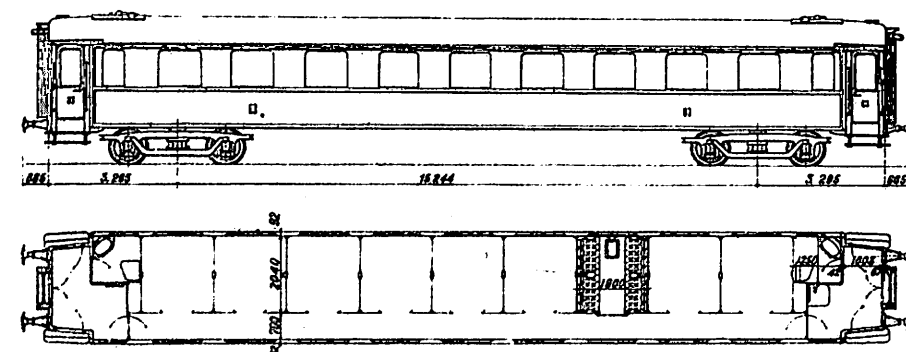
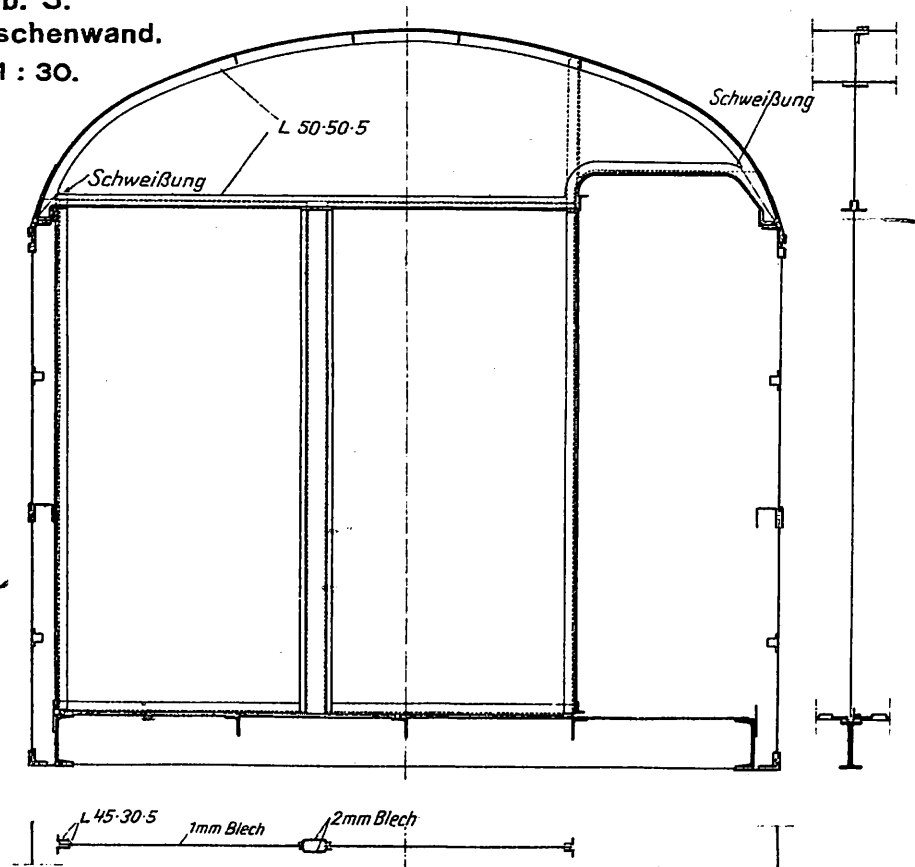


Abb. 1. D-Zugwagen 2. Klasse. M. 1: 200.

Abb. 4 Querschnitt der Seitenwand (durch das Fenster).

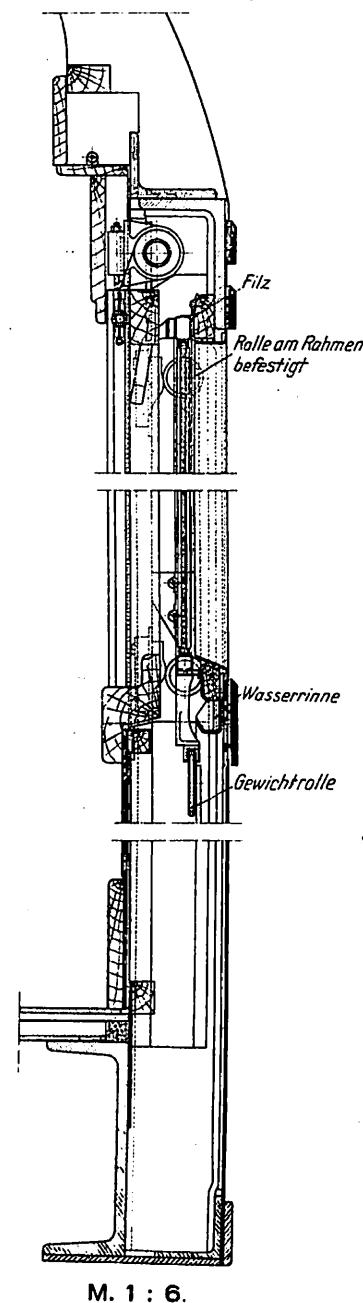
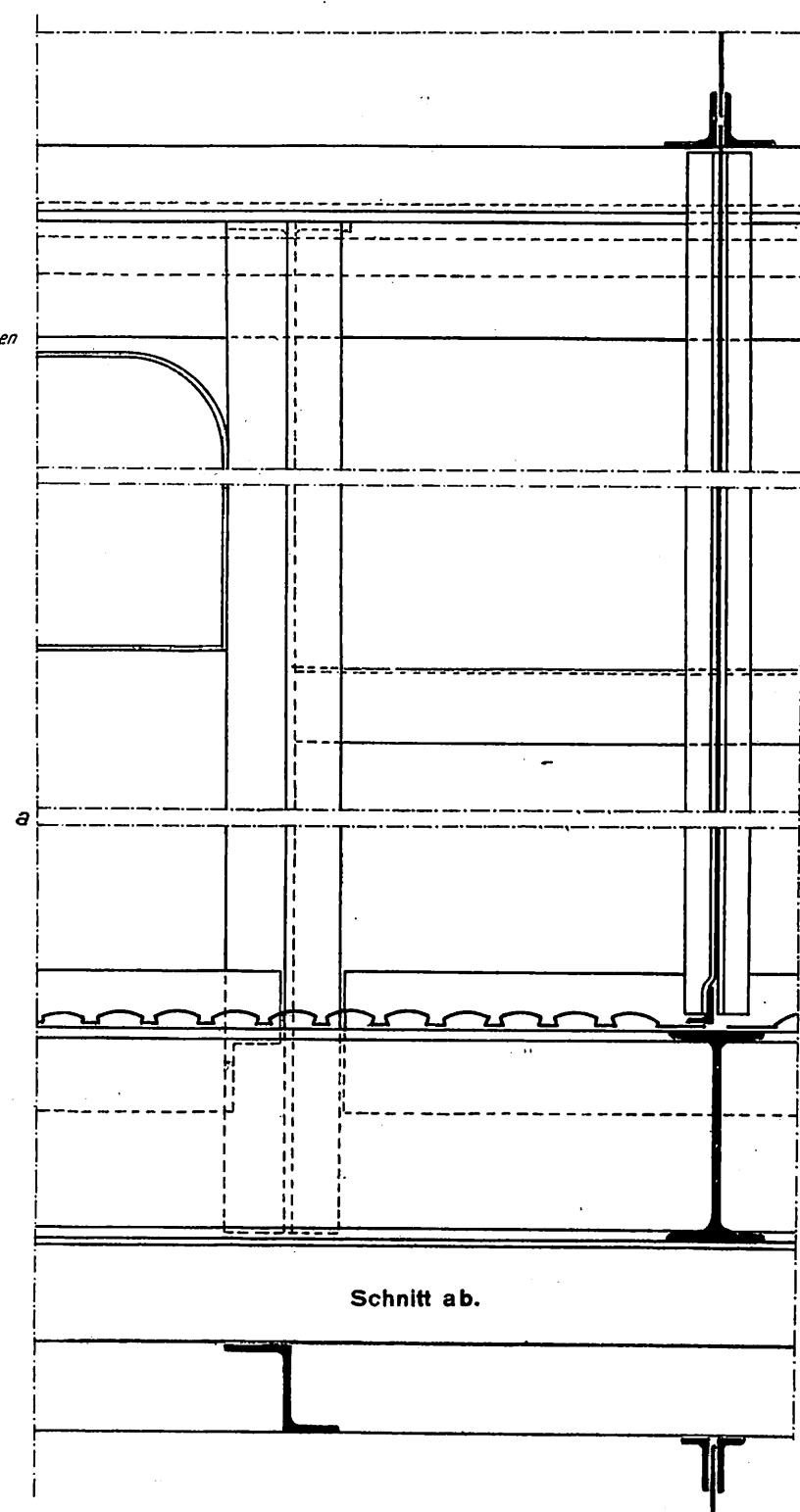


Abb. 7. Seitenwand. M. 1: 6.



Zum Aufsatz: Konstruktionsgrundlagen der D-Zug-Stahlwagen
der französischen Bahnverwaltungen.
Bauart O. C. E. M.

Abb. 7. Seitenwand. M. 1: 6.

Abb. 8. Drehgestell. M. 1: 25.

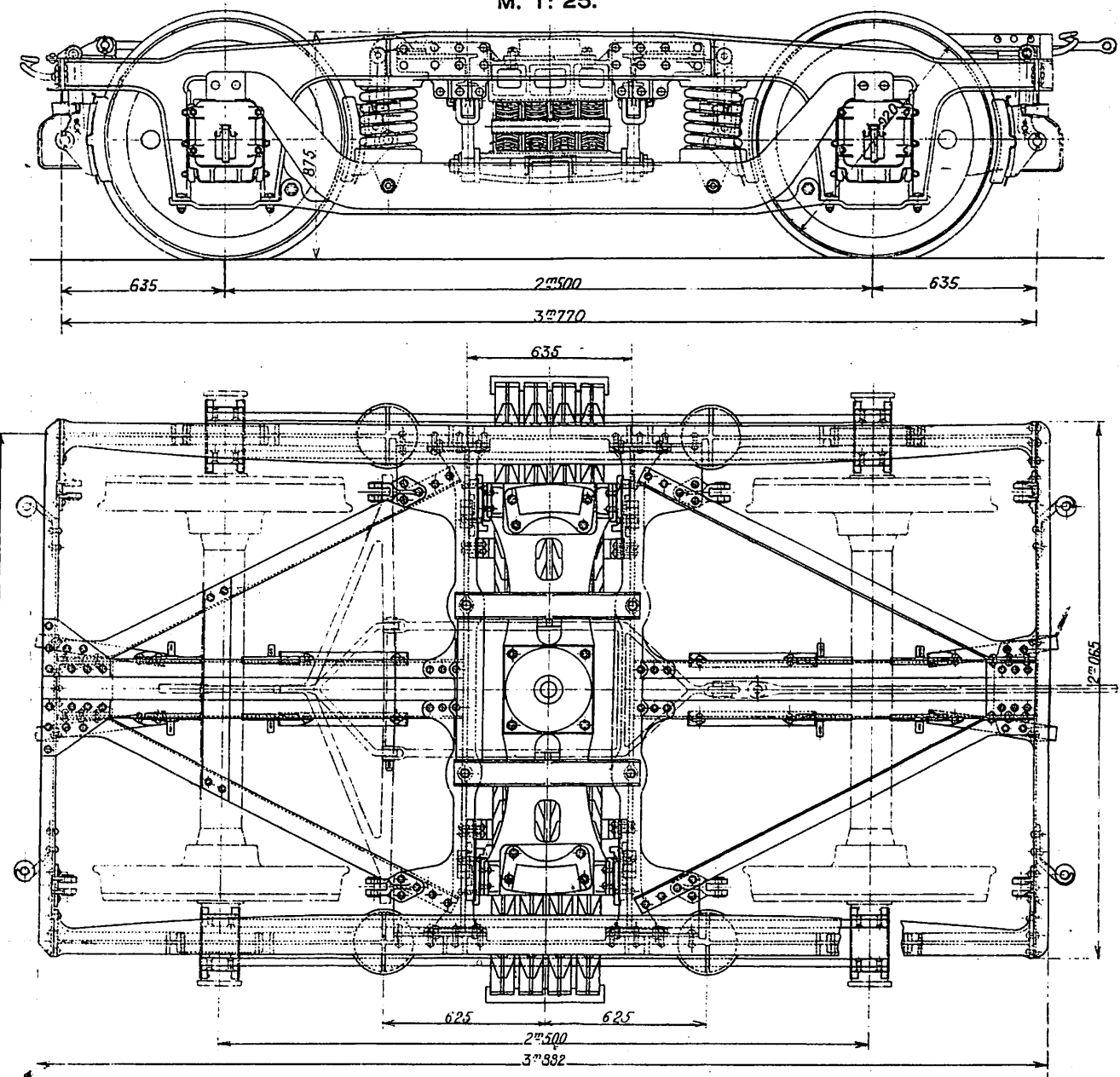


Abb. 5. Befestigung der Kastensäulen am oberen Seitenrahmen. M. 1: 6.

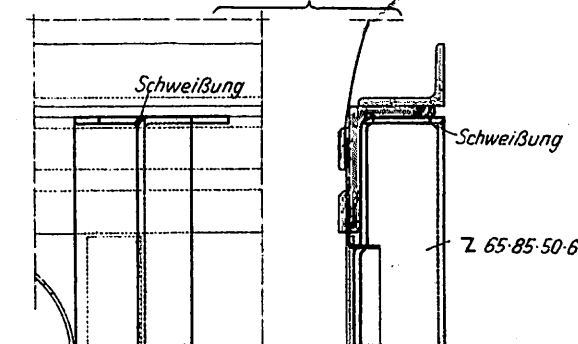
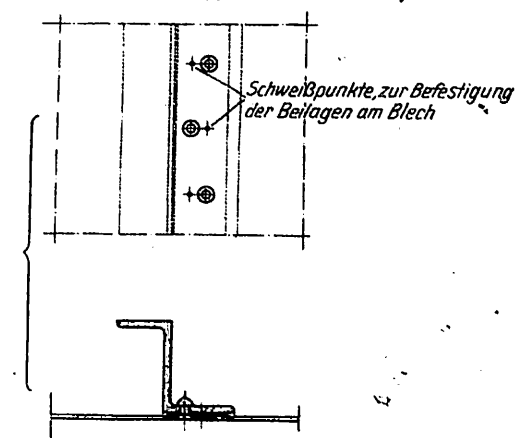


Abb. 6. Blechbefestigung an den Säulen M. 1: 6.



Zum Aufsatz: Konstruktionsgrundlagen der D-Zug-Stahlwagen der französischen Bahnverwaltungen.

Bauart der Nordbahn und Dyle u. Bacalan.

Abb. 7. Untergestell (Dyle u. Bacalan). M. 1: 50.

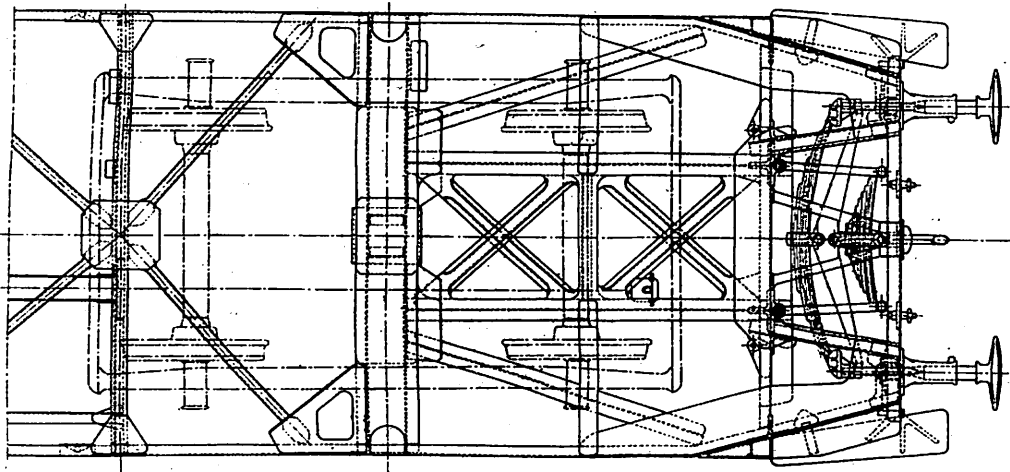


Abb. 2. Abteilzwischenwand. (Nordbahn) M. 1: 30.

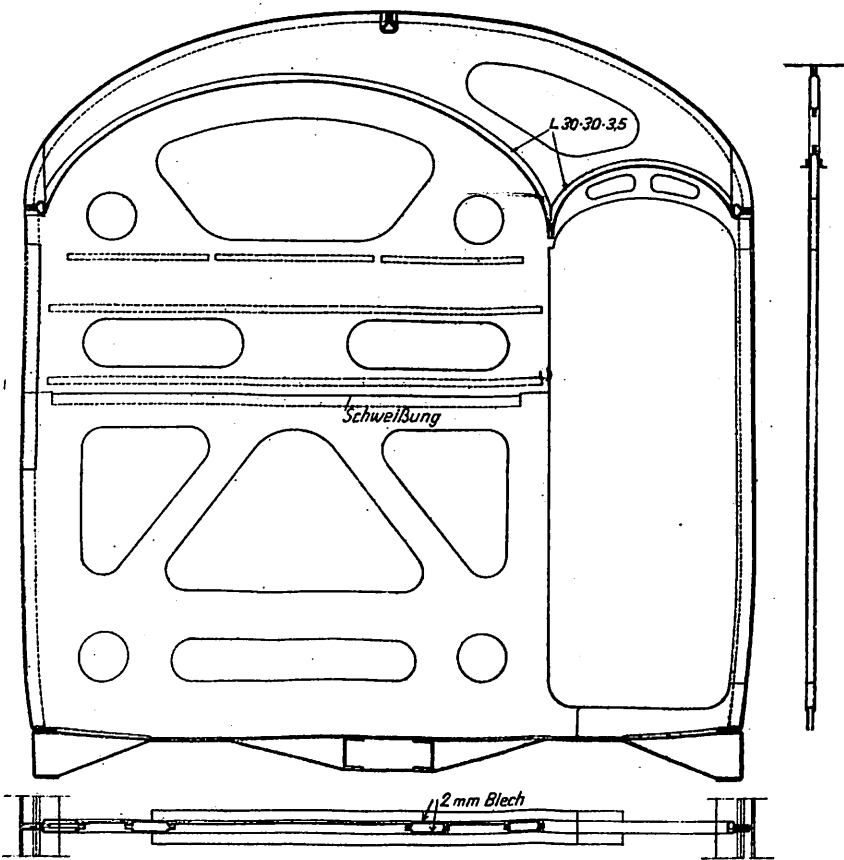


Abb. 1. Nordbahnwagen 1. Klasse mit Gepäckraum. M.1:200.

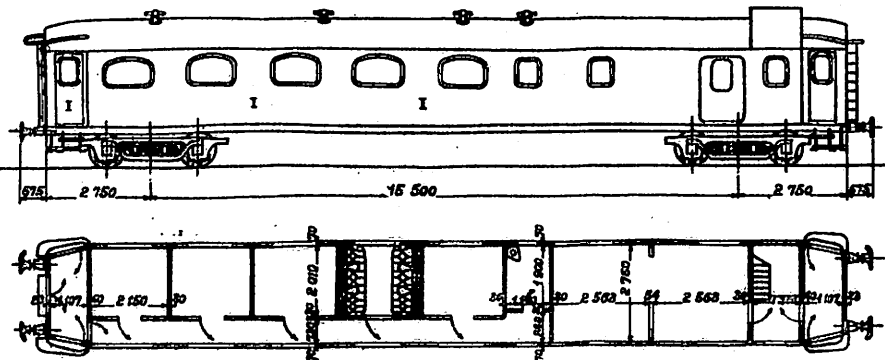


Abb. 3. Seitenwandquerschnitt durch ein Fenster (Nordbahn) 1:6

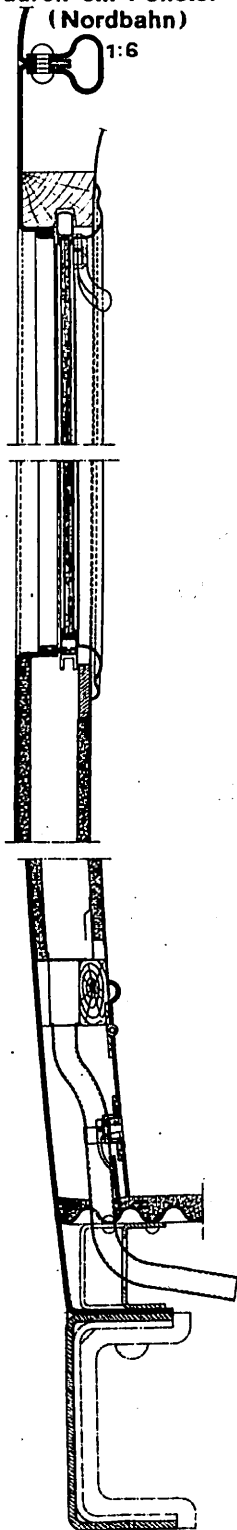
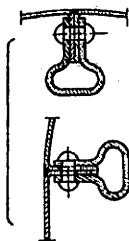


Abb. 4. Verbindung der Dachbleche (Nordbahnwagen)



Verbindung der Dach u. Wandbleche

M. 1: 6.

Abb. 5. Drehgestell (Nordbahn.) M. 1: 25.

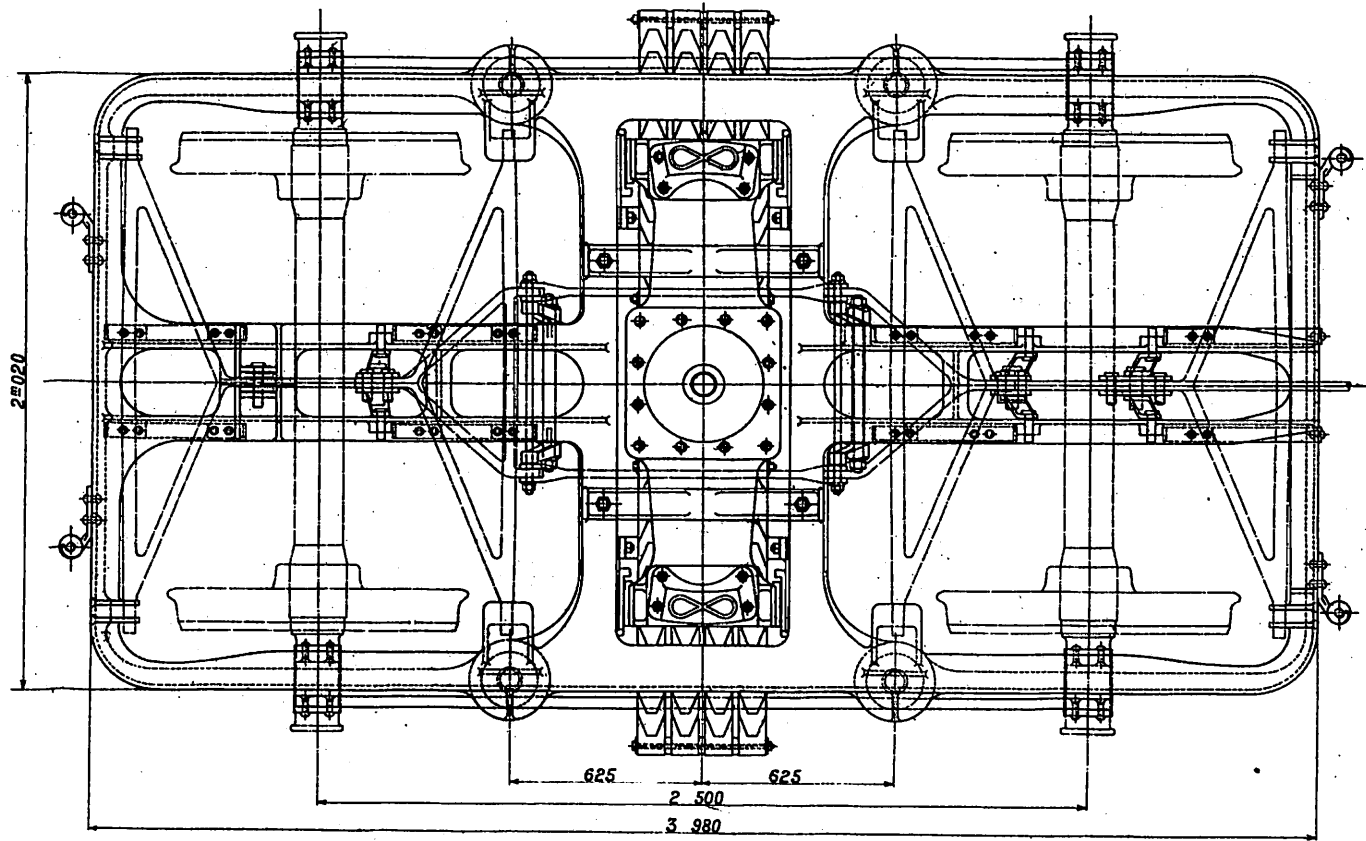
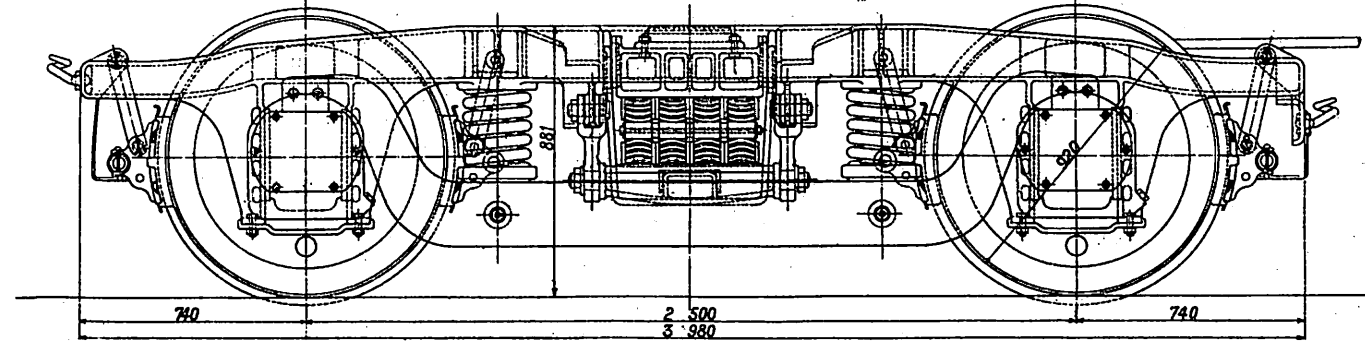


Abb. 6. Untergestell (Nordbahn) M. 1: 50.

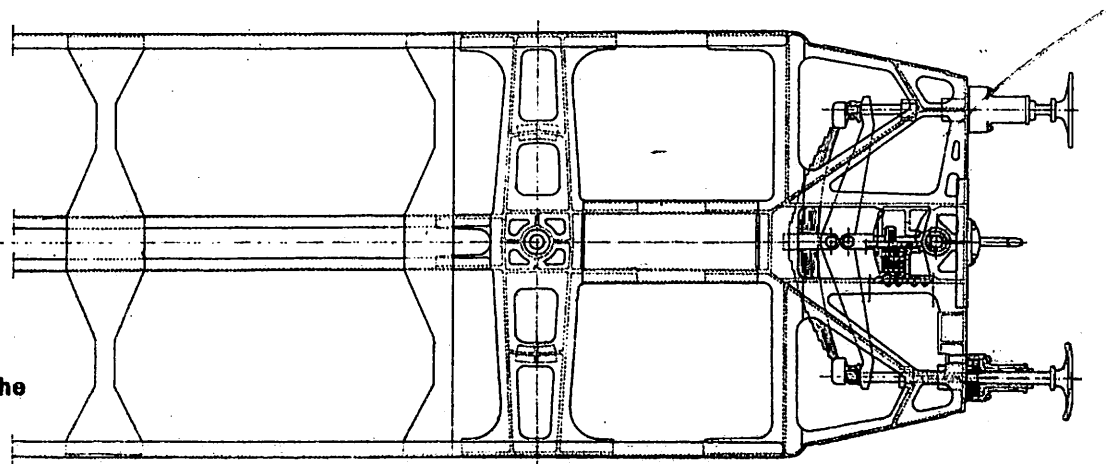
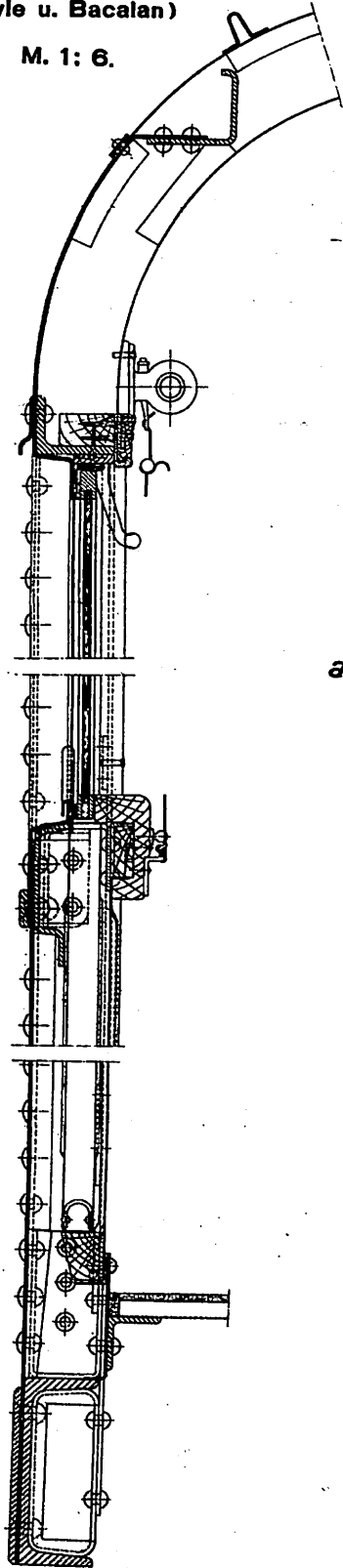
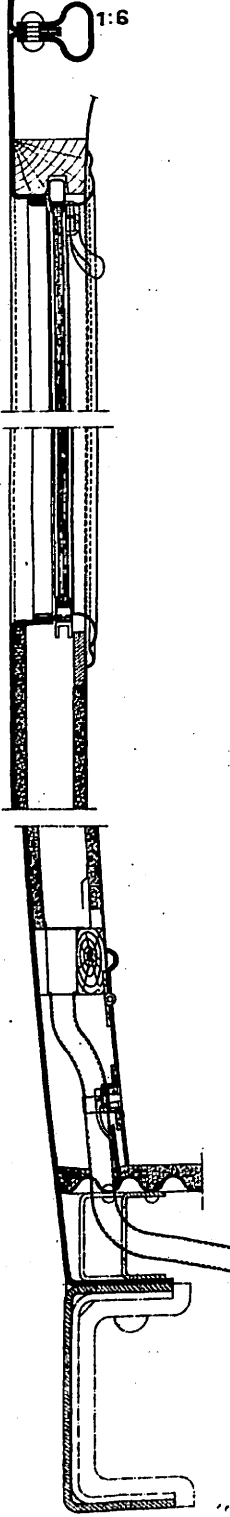


Abb. 8. Seitenwandquerschnitt durch ein Fenster (Dyle u. Bacalan) M. 1: 6.



Zum Aufsatz: Konstruktionsgrundlagen der D-Zug-Stahlwagen der französischen Bahnverwaltungen.

Abb. 3.
Seitenwandquerschnitt
durch ein Fenster
(Nordbahn)



Bauart der Nordbahn und Dyle u. Bacalan.

Abb. 5. Drehgestell (Nordbahn.) M. 1: 25.

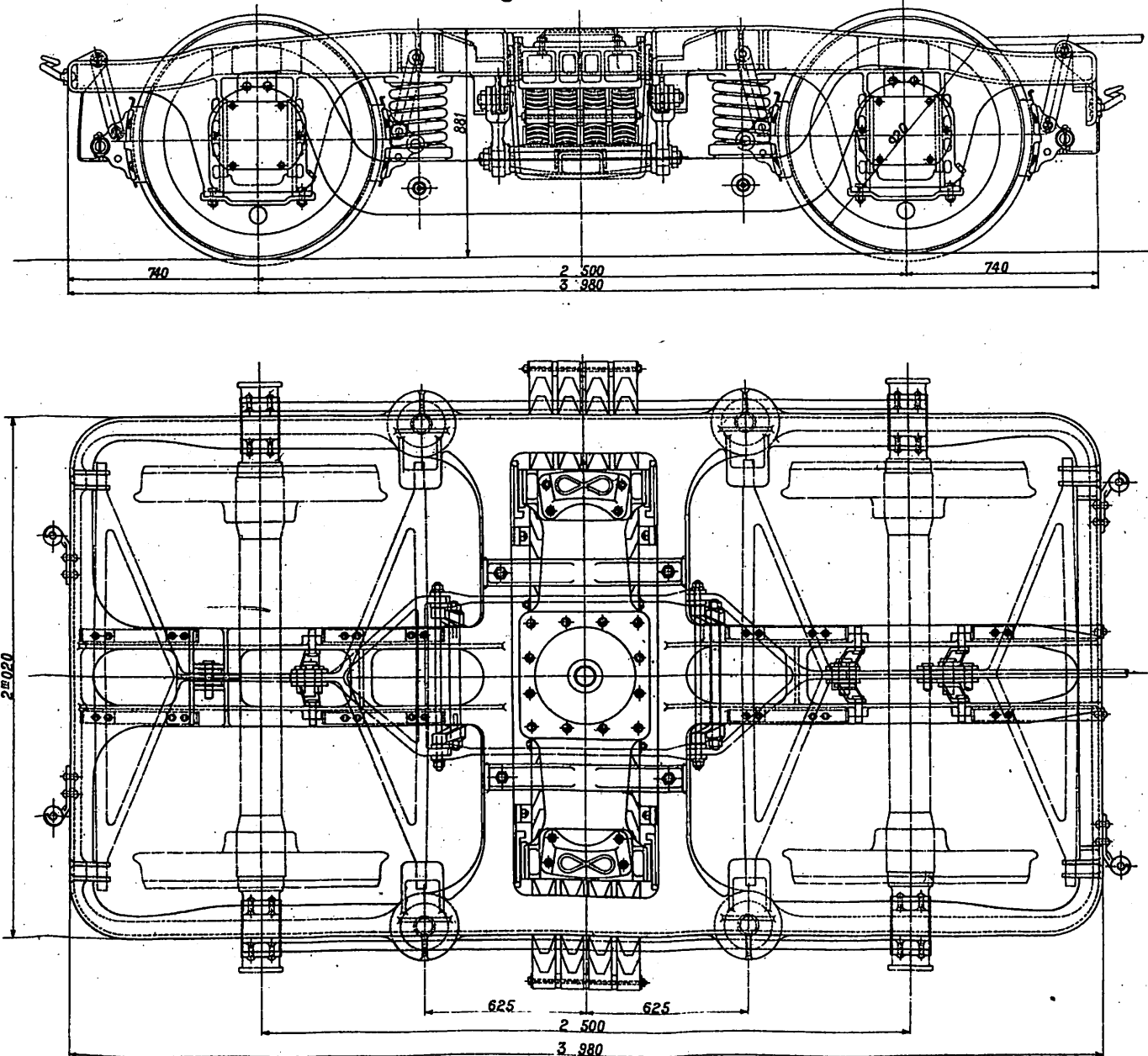


Abb. 6. Untergestell (Nordbahn) M. 1: 50.

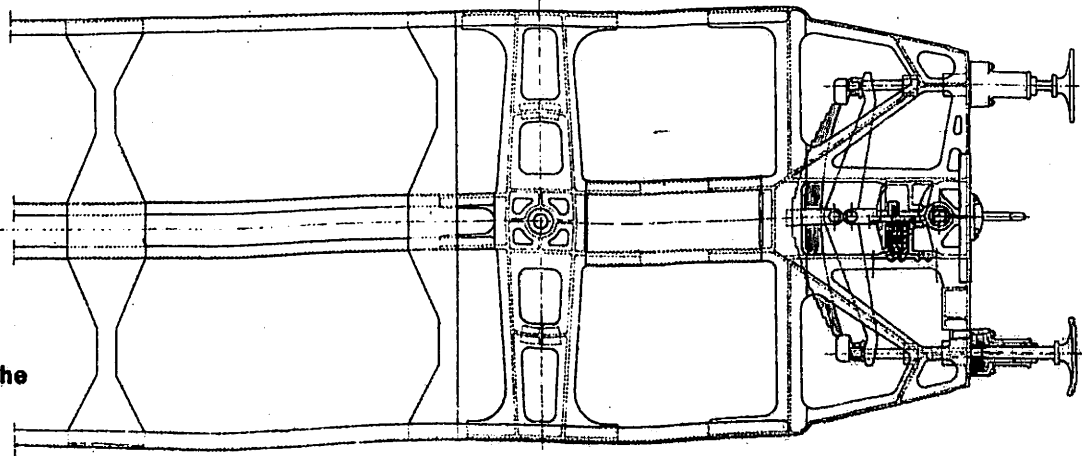


Abb. 8.
Seitenwandquerschnitt durch ein Fenster
(Dyle u. Bacalan)

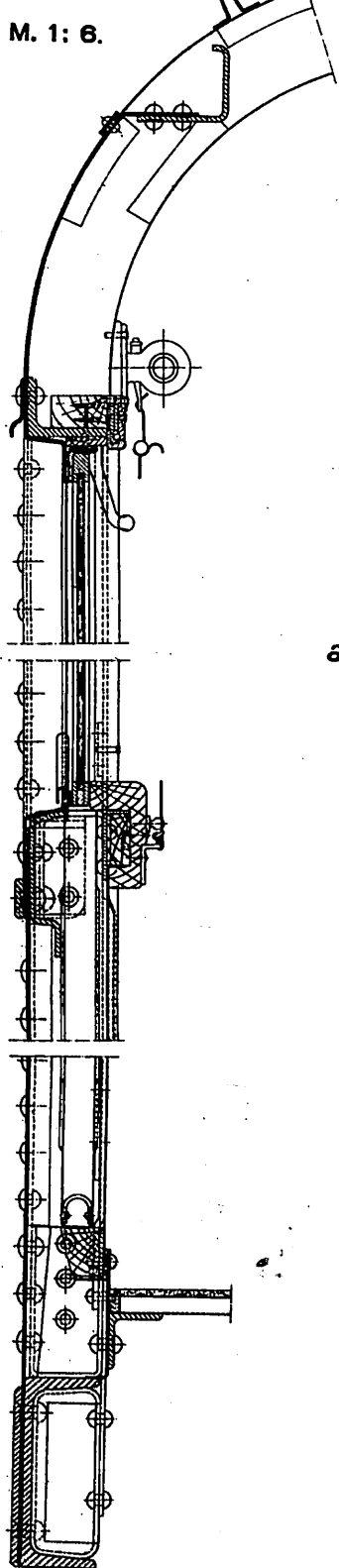
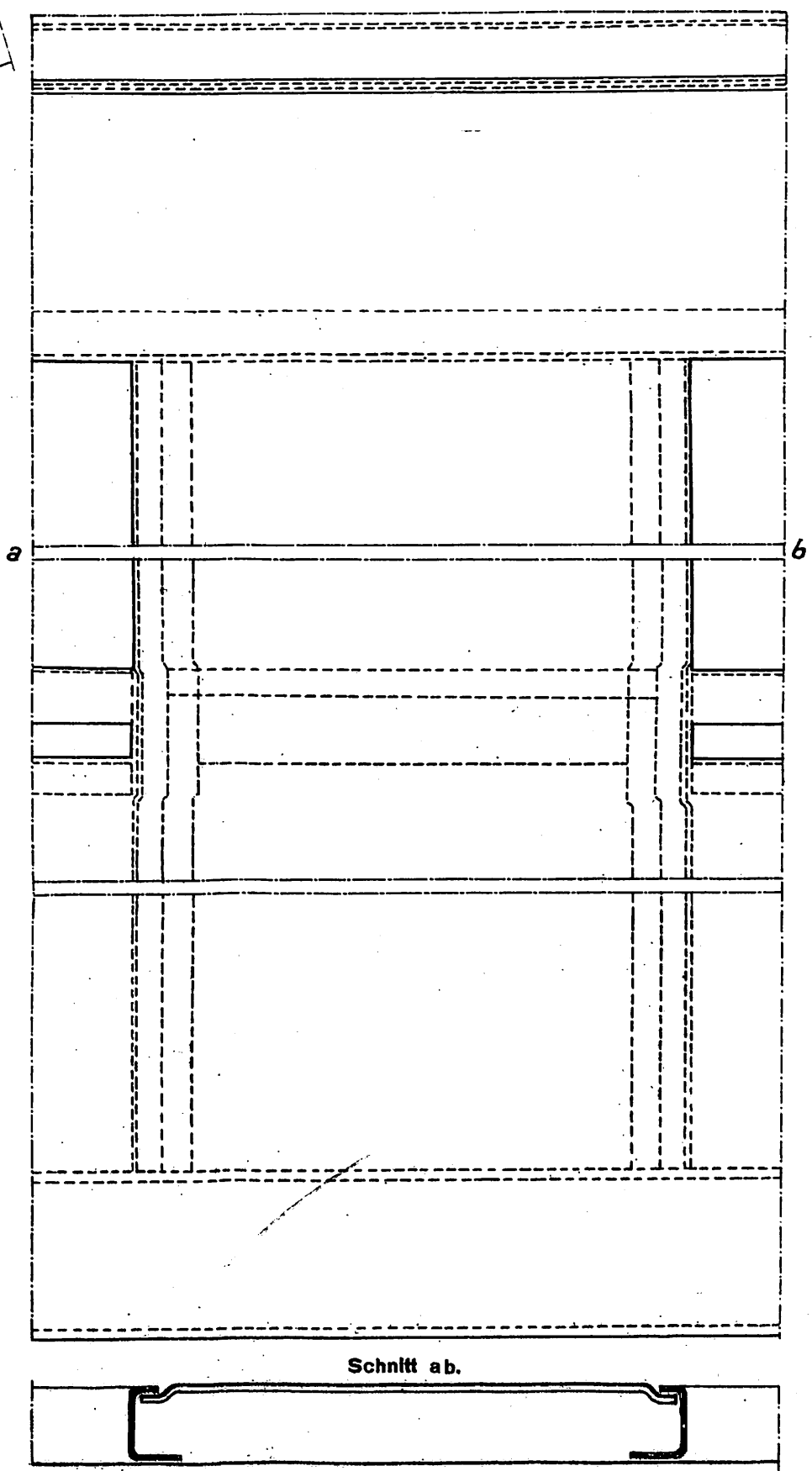


Abb. 9. Seitenwand (Dyle u. Bacalan).



Schnitt ab.

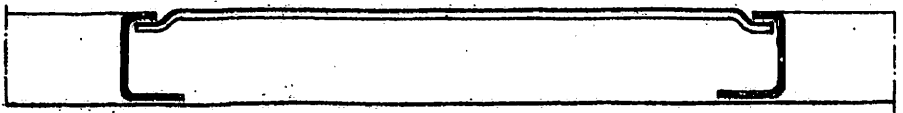
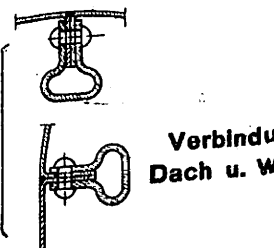


Abb. 4.
Verbindung der
Dachbleche (Nordbahnwagen)



**Verbindung der
Dach u. Wandbleche**

M. 1: 6.

Abb. 2. Untergestell. M. 1: 50.

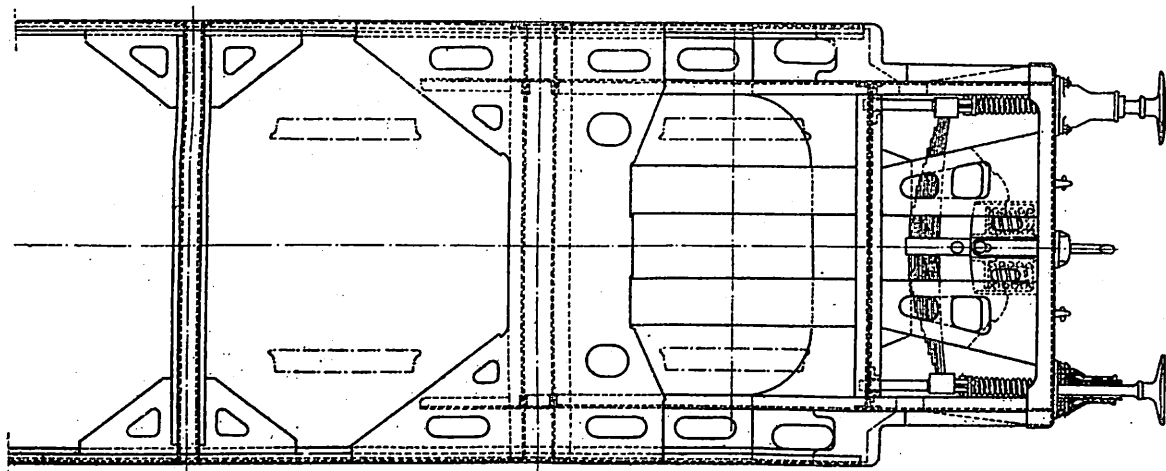


Abb. 3. Abteilzwischenwand. M. 1: 25.

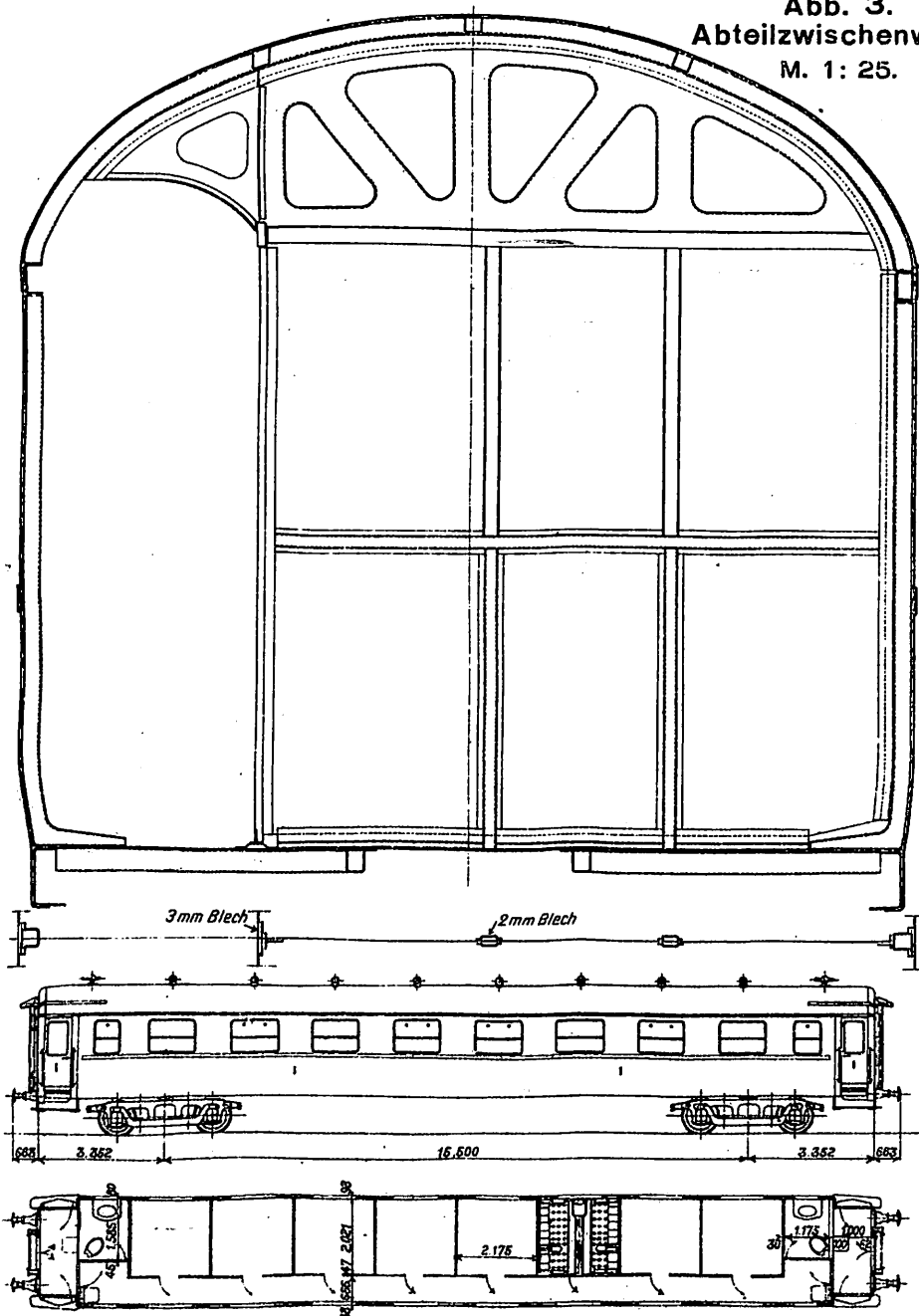


Abb. 1. D-Zugwagen 1. Klasse. M. 1:200.

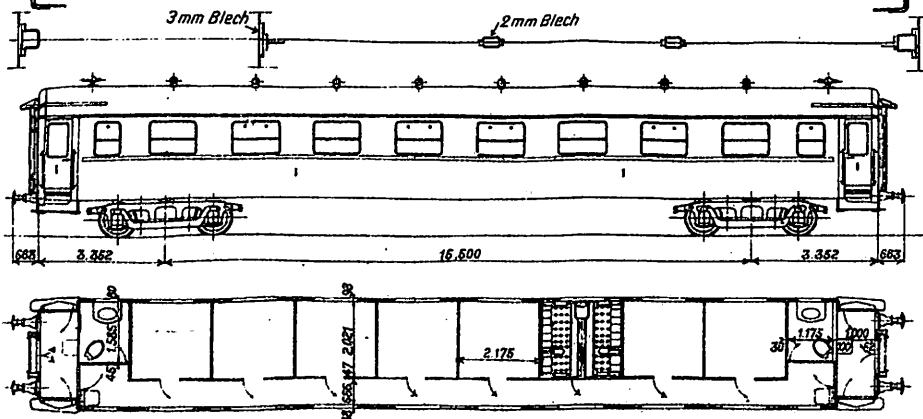


Abb. 4. Seitenwandquerschnitt durch ein Fenster. M. 1: 6.

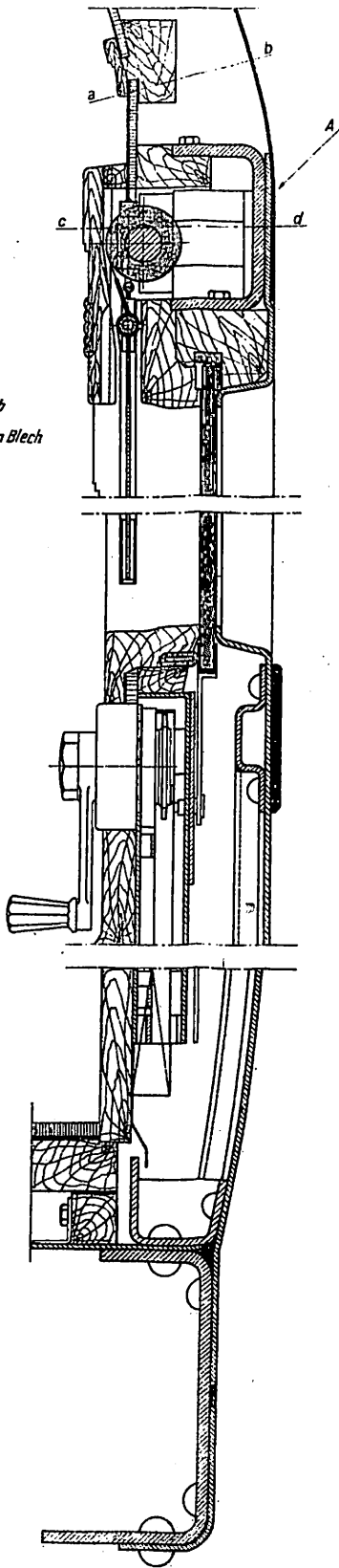


Abb. 10. Seitenwand. M. 1: 6.

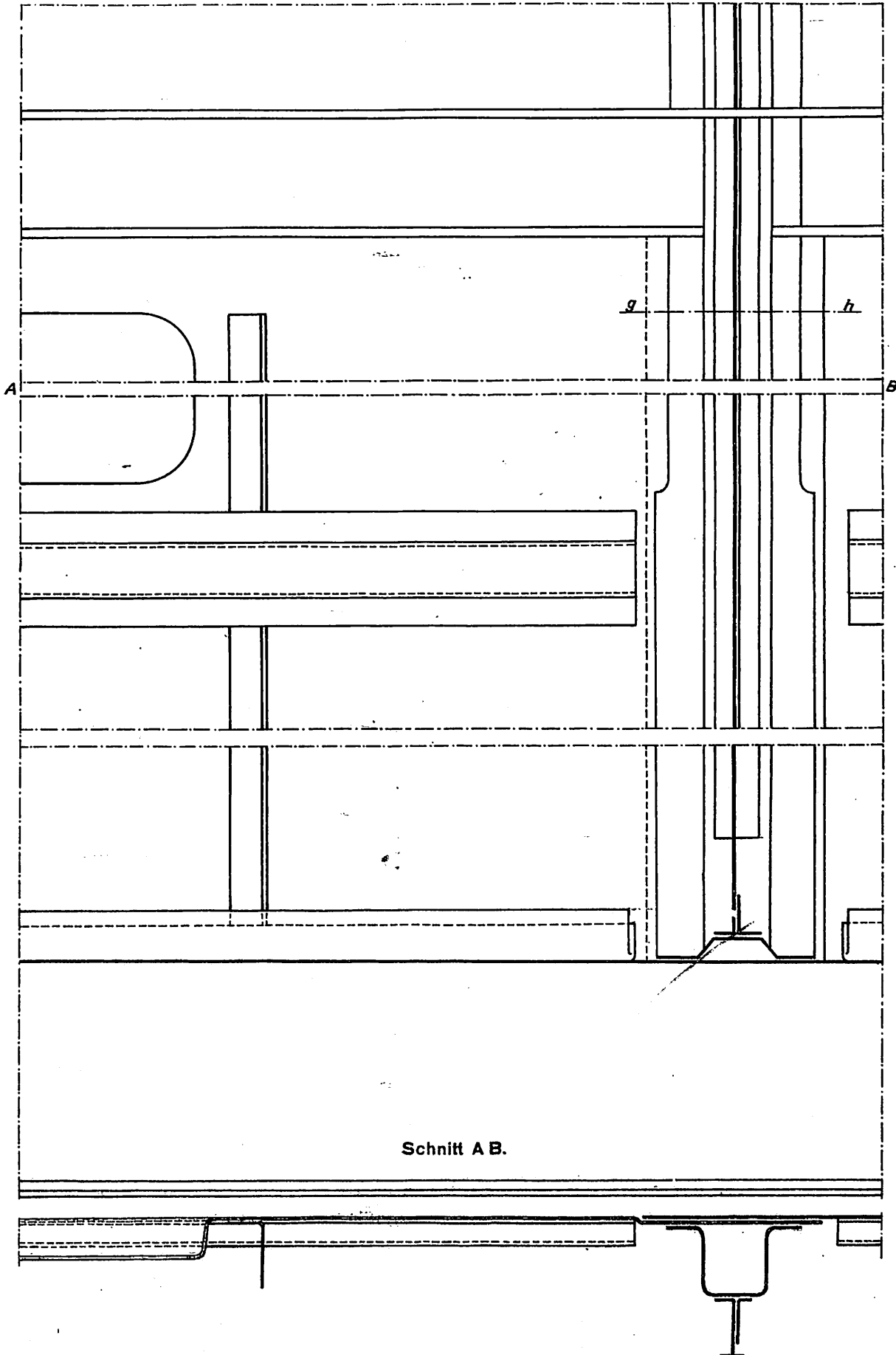


Abb.

Zum Aufsatz: Konstruktionsgrundlagen der D-Zug-Stahlwagen der französischen Bahnverwaltungen.
Bauart der Ostbahn.

Abb. 4.
Seitenwandquerschnitt
durch ein Fenster.
M. 1: 6.

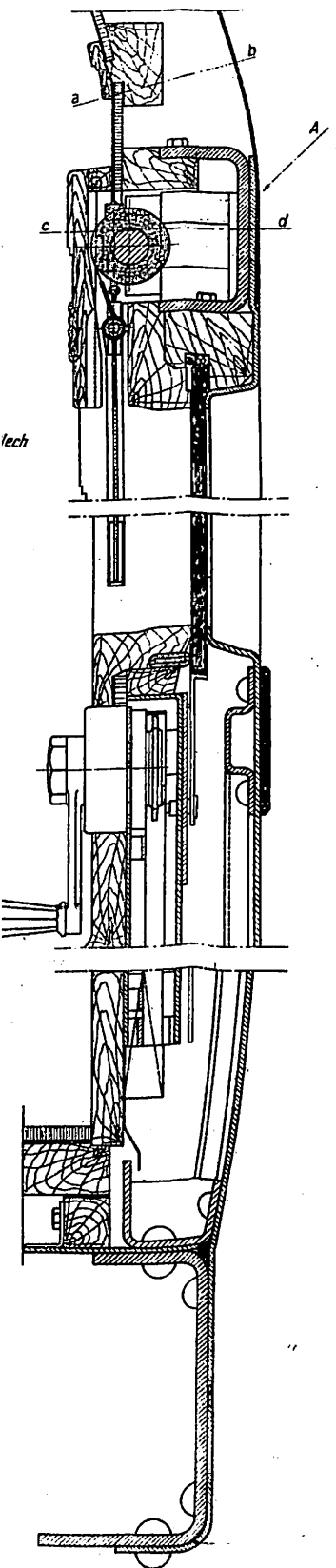


Abb. 10. Seitenwand. M. 1: 6.

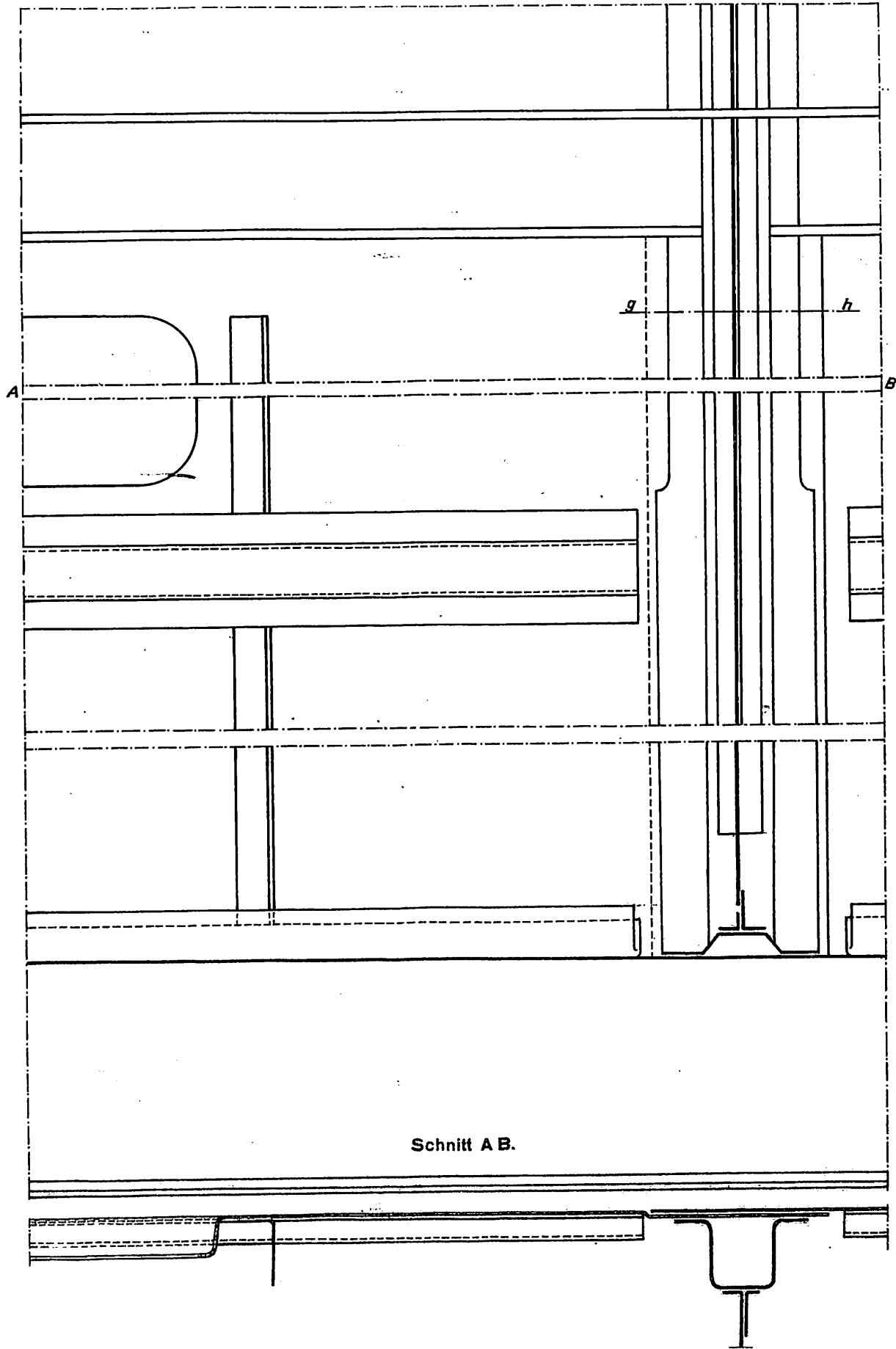


Abb. 11. Drehgestell. M. 1: 25.

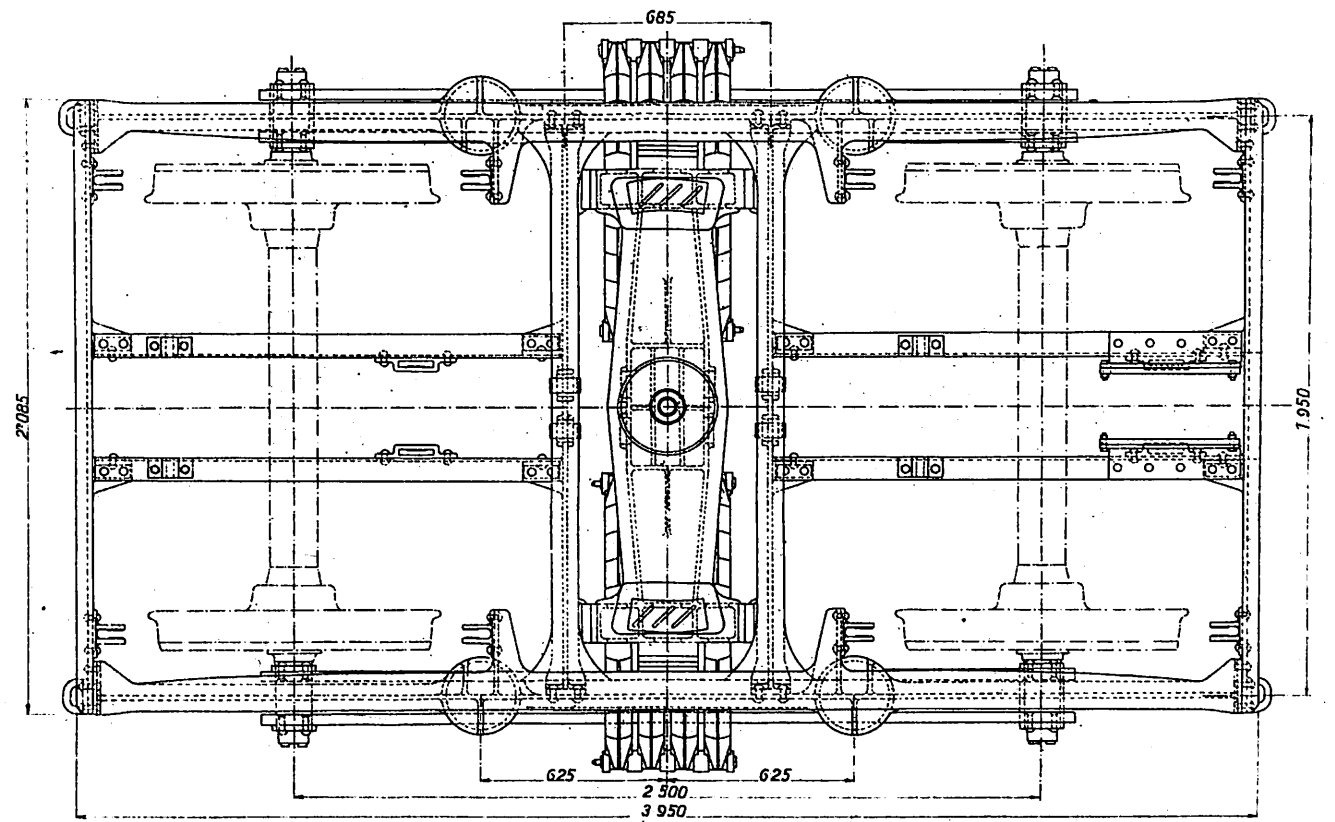
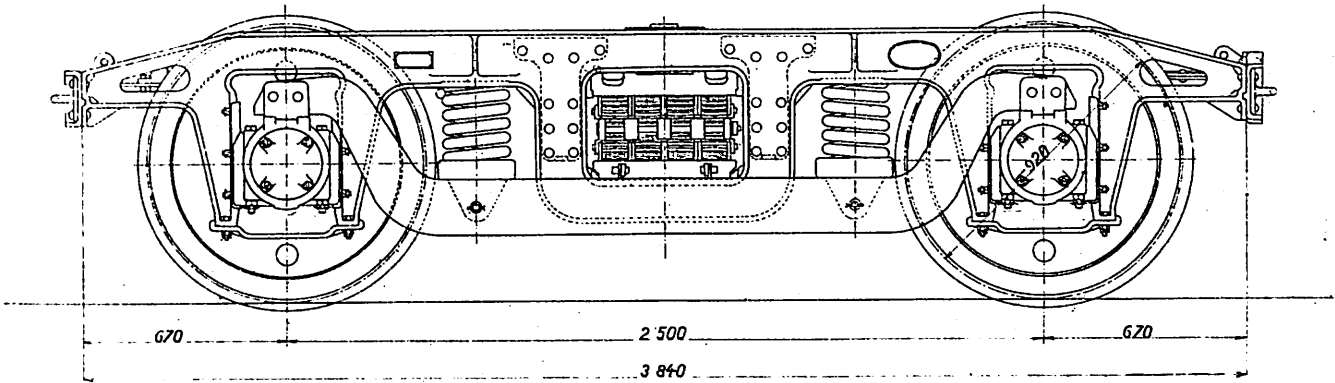


Abb. 6.
Schnitt ab.

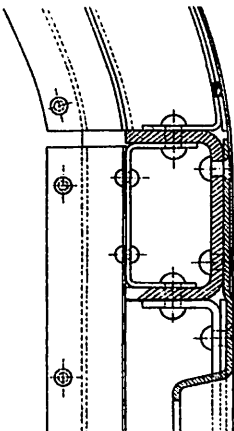
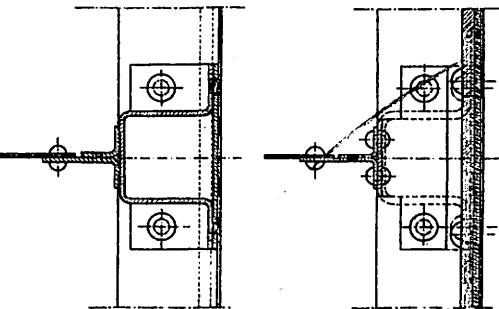


Abb. 7.
Schnitt cd.



M. 1: 6.

Abb. 8.
Schnitt gh.

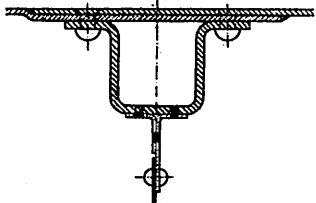


Abb. 9.
Schnitt gh. (andere Ausführung)

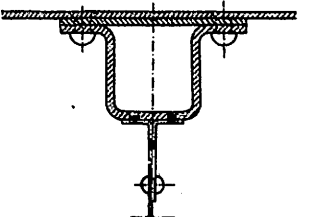


Abb. 5. Verbindung A.
M. 1: 6.

elektr. Naht- }
elektr. Punkt- } Schweißung