

Zum Aufsatz:
Über Gepäckaufzüge.

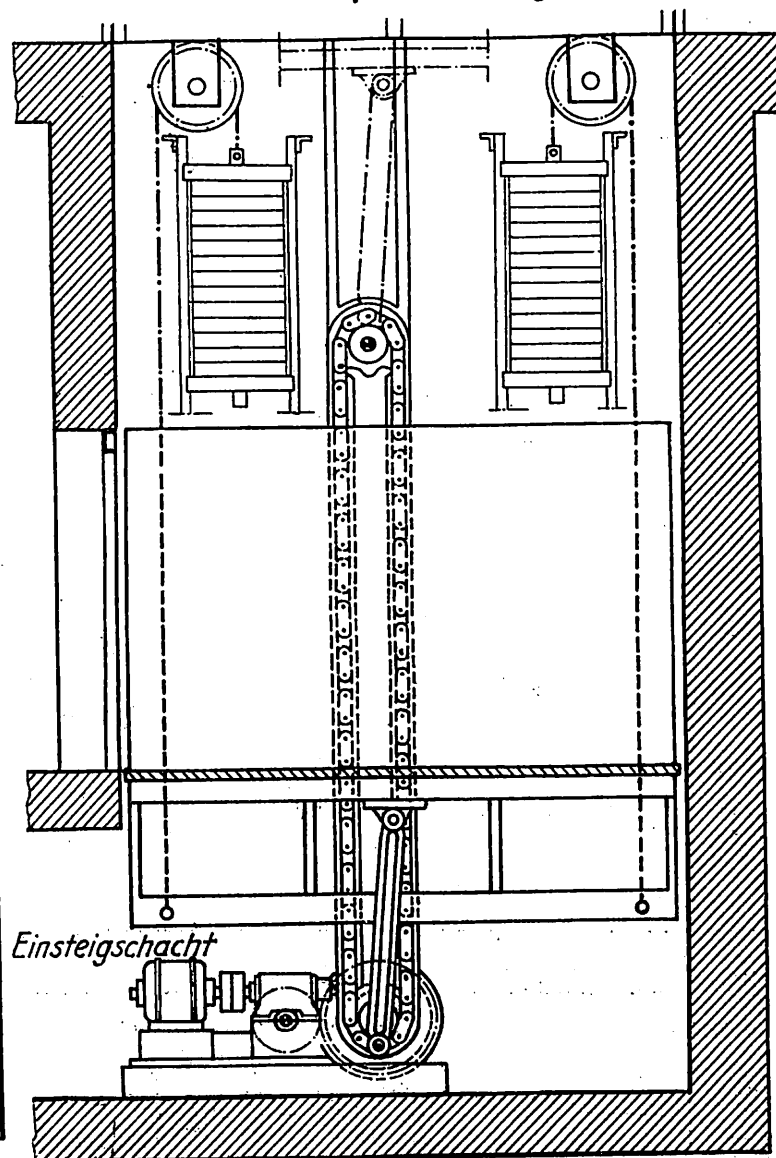


Abb. 2.

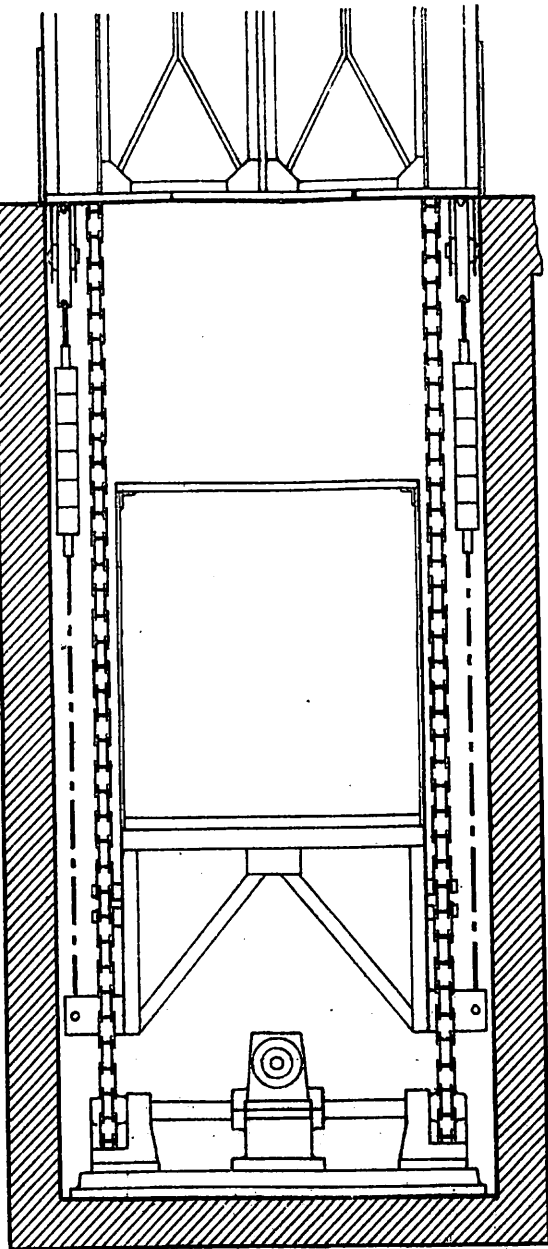


Abb. 1b. Seitenansicht.

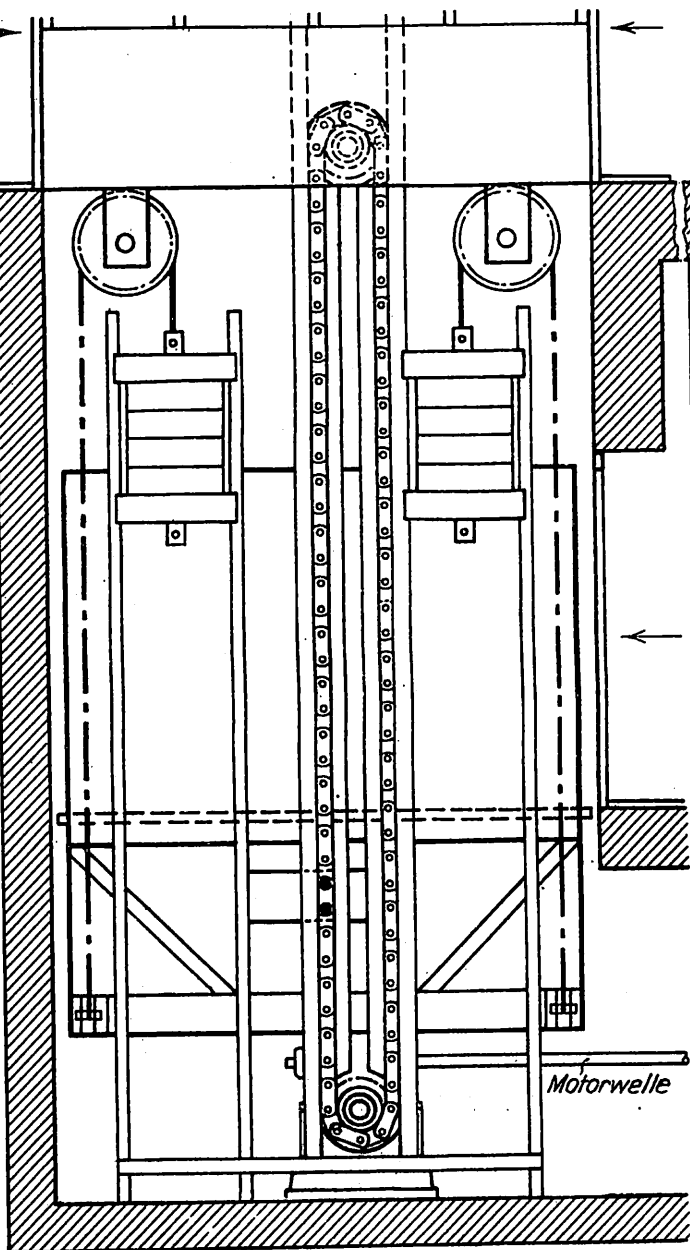


Abb. 1 a..

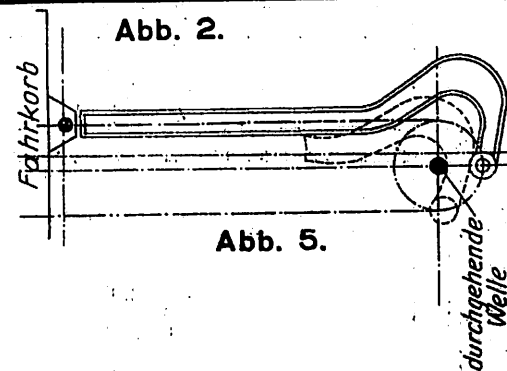


Abb. 5.

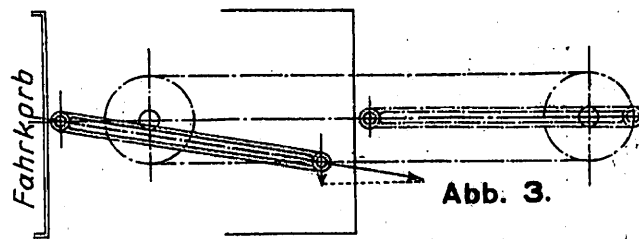


Abb. 3.

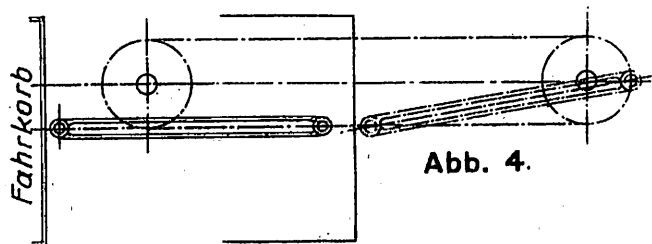


Abb. 4.

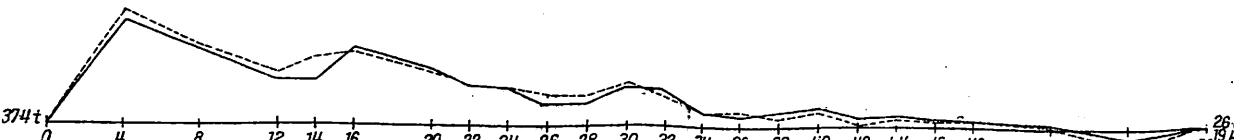
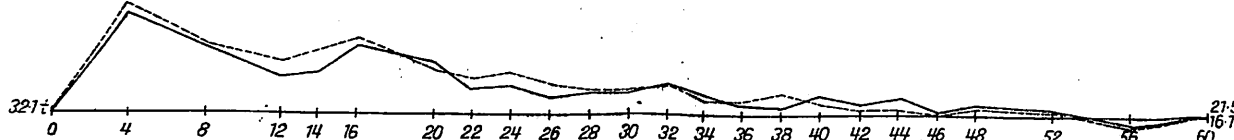
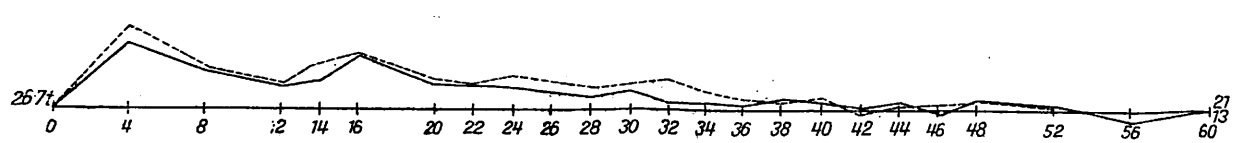
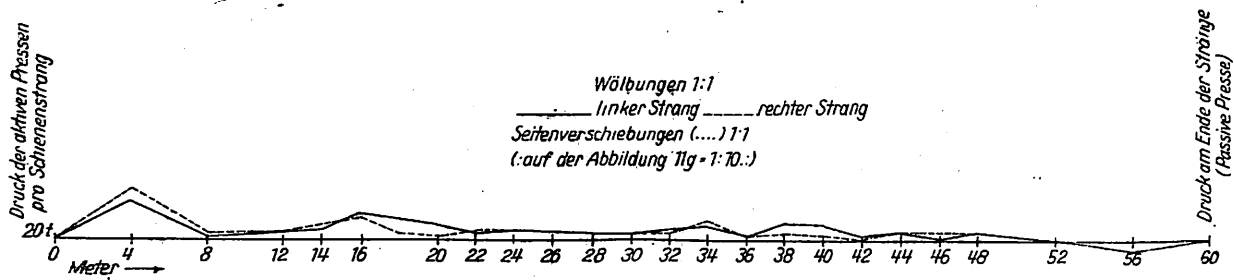


Abb. 1a bis g. Bettung ausgeräumt. 42,8 kg Schiene, k = 84 cm (Geoplatten).

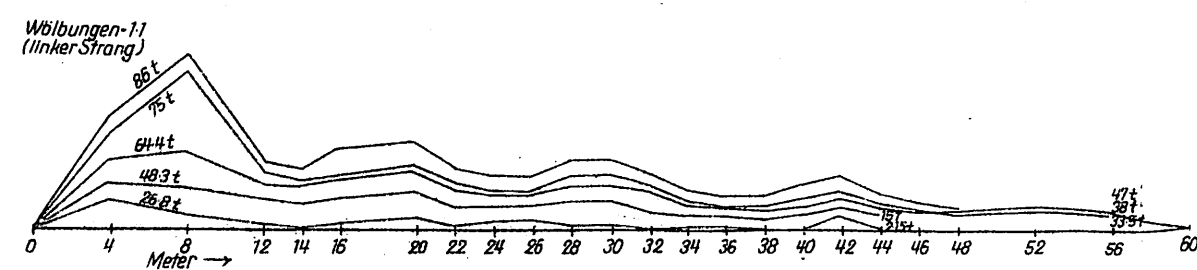


Abb. 2a.

Abb. 2b.

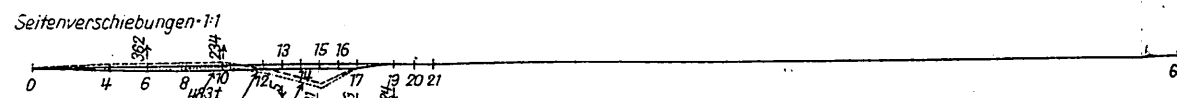


Abb. 2c.

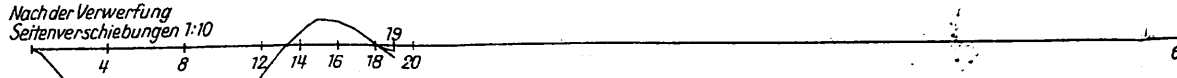


Abb. 2a bis c. Volle Bettung, mäßig gestampft, 42,8 kg Schiene, Geoplatten.

Abb. 3a bis c.

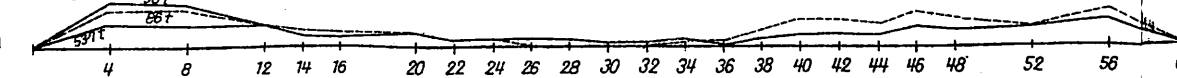


Abb. 3a bis c.

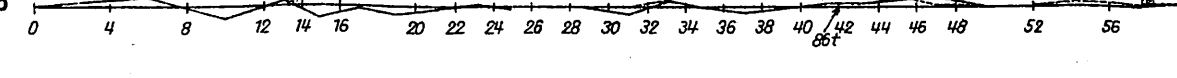


Abb. 3a bis c.

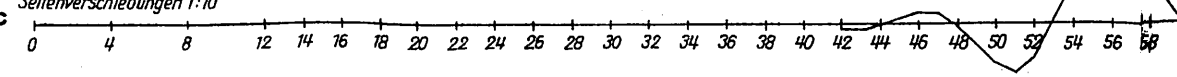


Abb. 3a bis c.

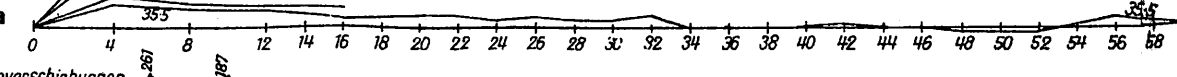


Abb. 3a bis c.



Abb. 3a bis c.

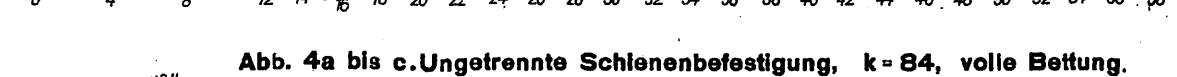


Abb. 3a bis c.

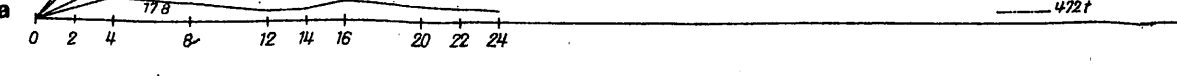


Abb. 3a bis c.

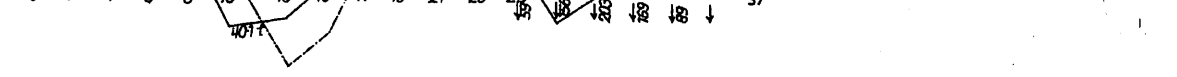


Abb. 3a bis c.

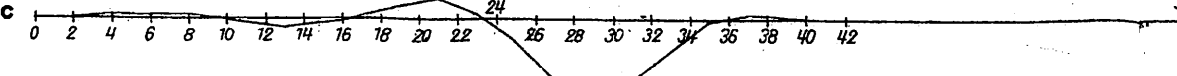


Abb. 5a bis c. Wie Abb 4, aber Bettung ausgeräumt.

Abb. 6a bis d.

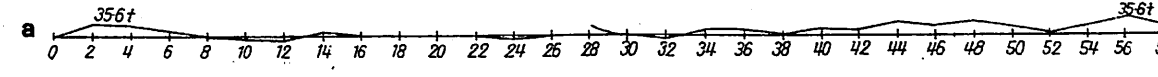


Abb. 6a bis d.

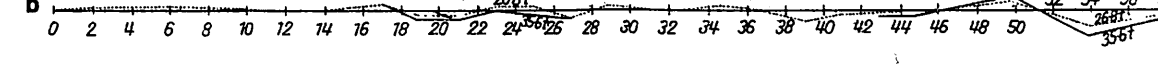


Abb. 6a bis d.

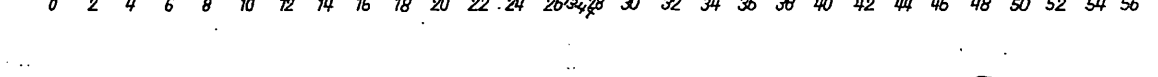


Abb. 6a bis d.



Abb. 6a bis d.

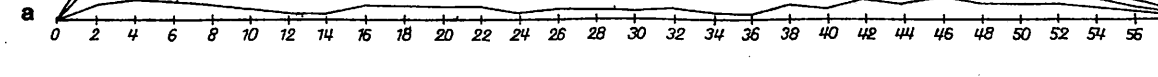


Abb. 6a bis d.

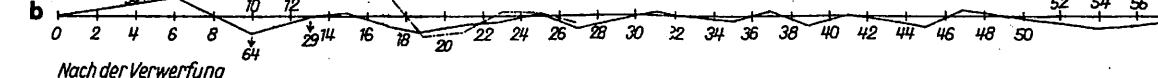


Abb. 6a bis d.

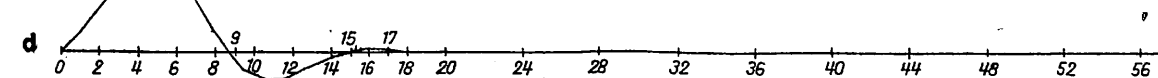


Abb. 6a bis d.

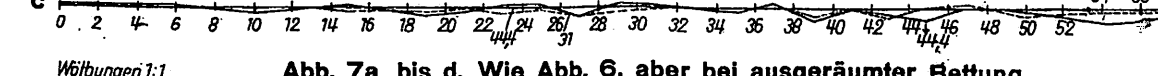


Abb. 6a bis d.

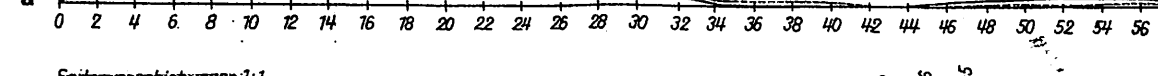


Abb. 6a bis d.



Abb. 6a bis d.



Abb. 6a bis d.



Abb. 8a bis d. Eisenbetonschwellen, Holzdübel, ungetrennte Befestigung.

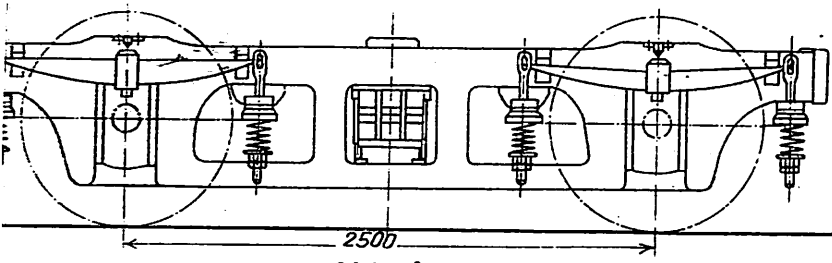


Abb. 1a.

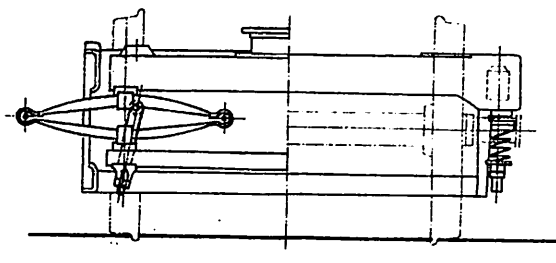


Abb. 1 c.

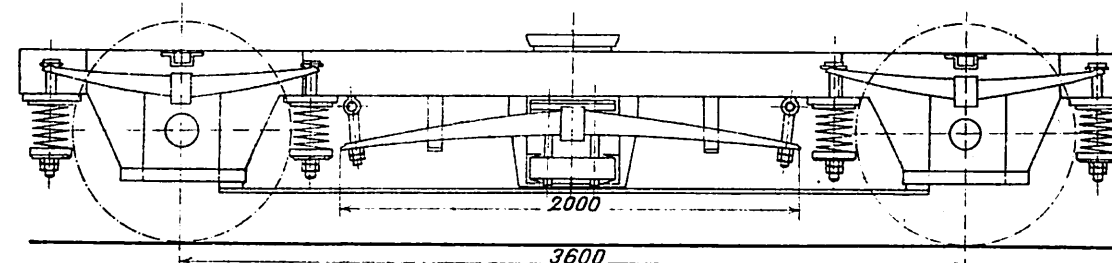


Abb. 3 a.

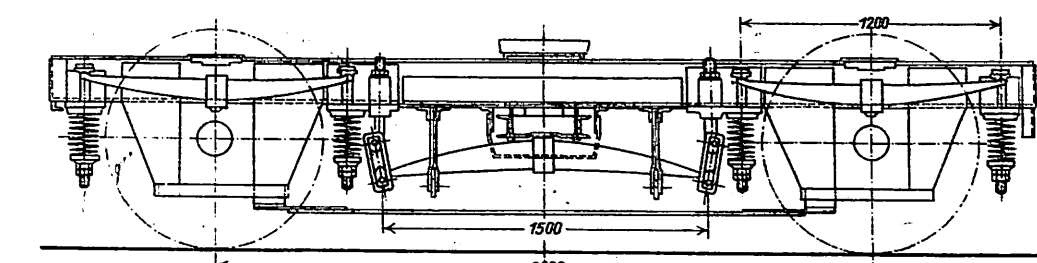


Abb. 5a.

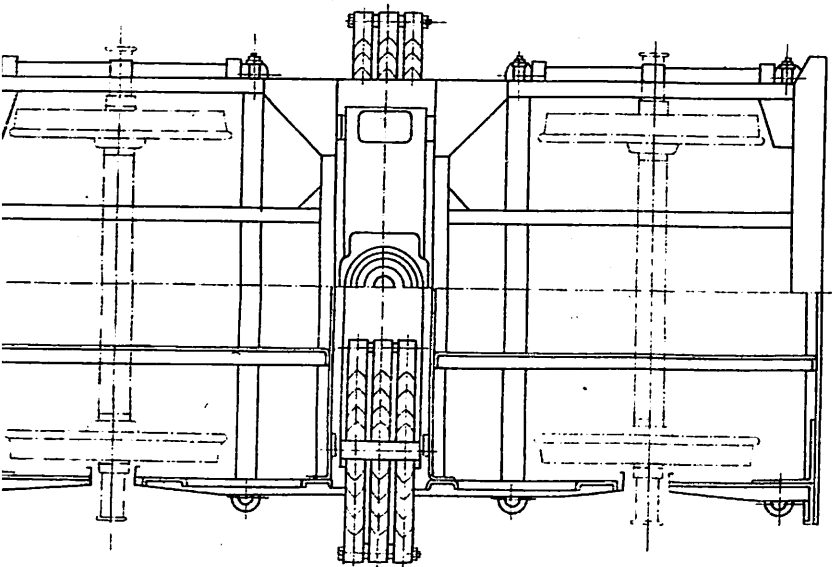


Abb. 1b.

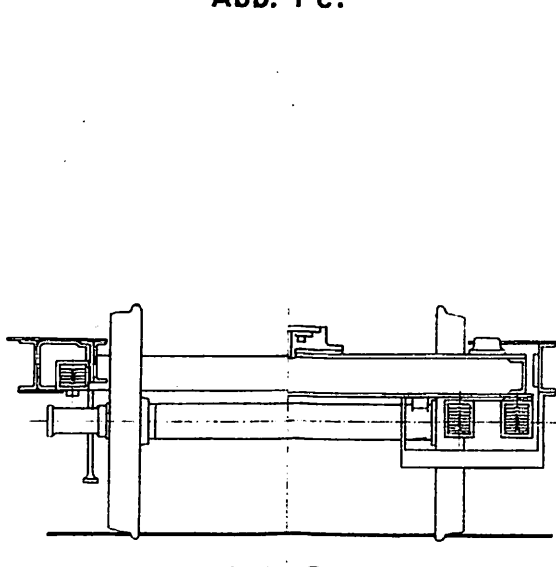


Abb. 3 c.

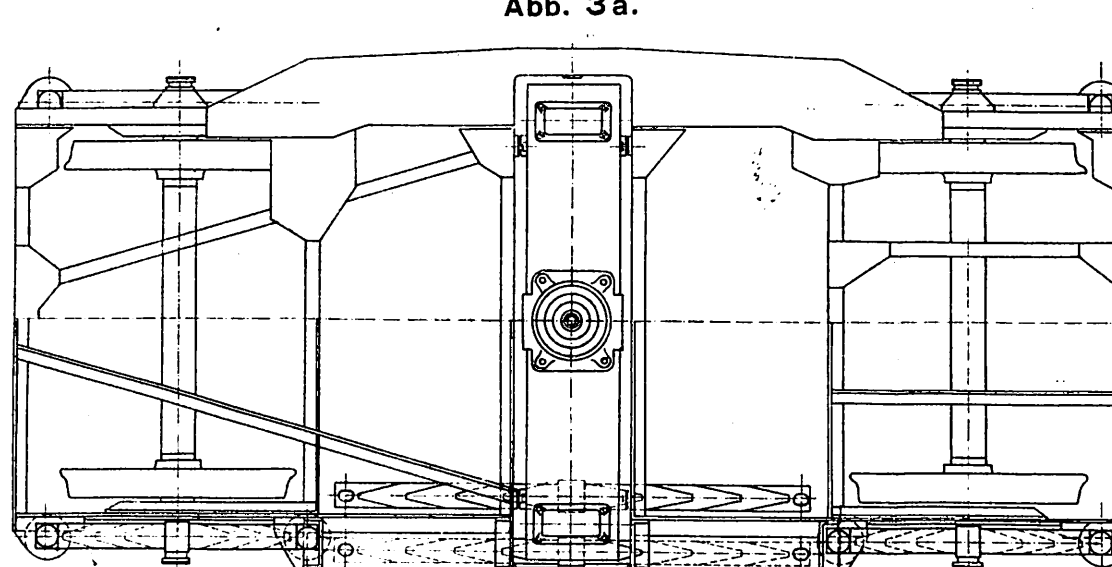


Abb. 3 b.

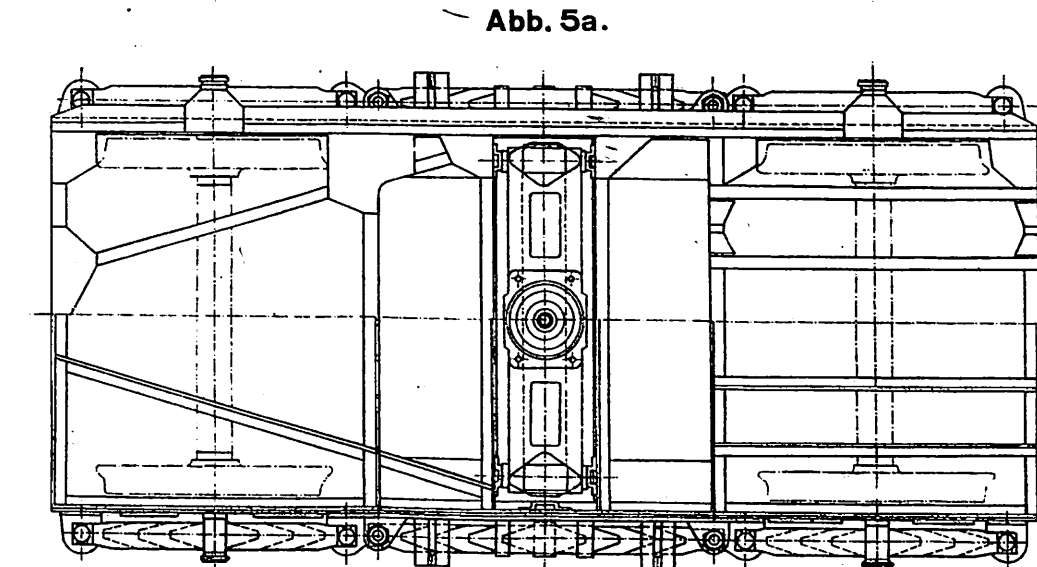


Abb. 5b.

Abb. 1a bis c. Regeldrehgestell.

Abb. 3a bis c. Drehgestell Görlitz II schwer.

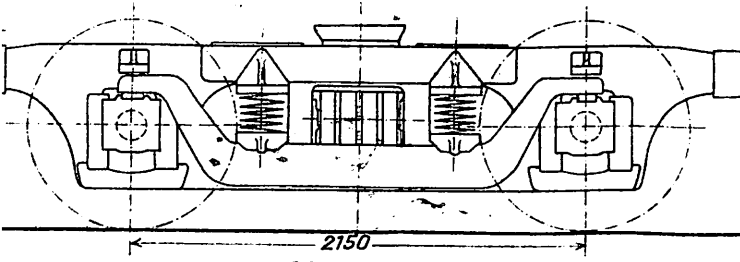


Abb. 2 a.

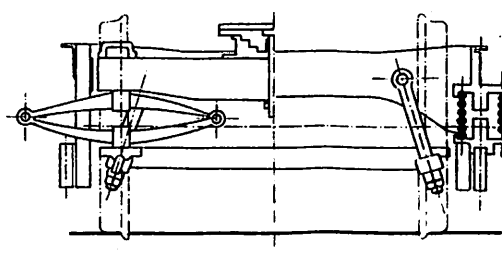


Abb. 2 c.

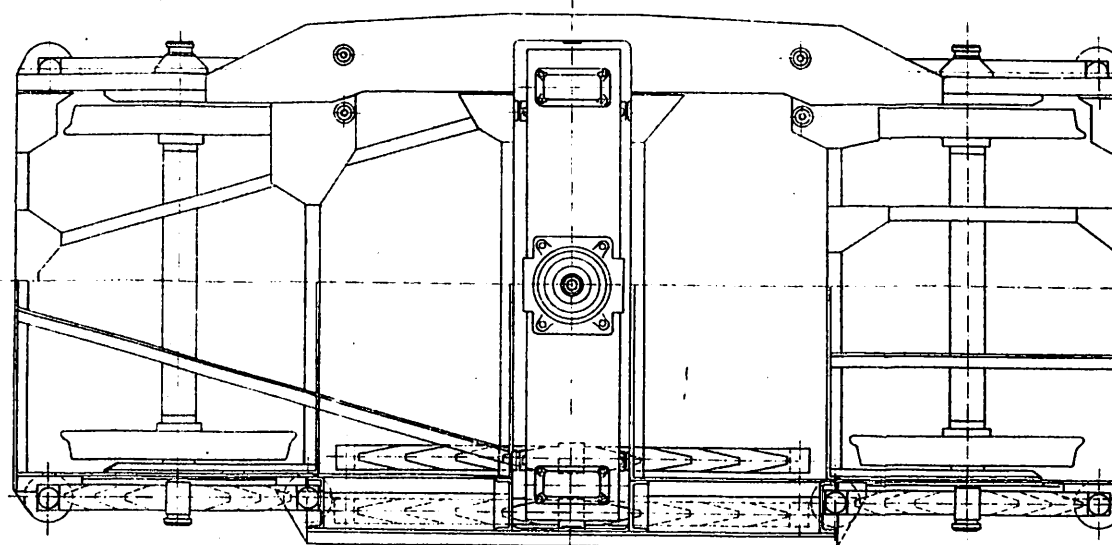


Abb. 4 b.

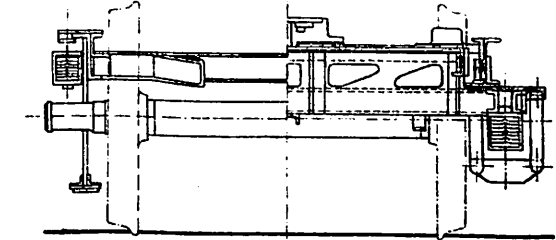


Abb. 5c.

Abb. 5a bis c. Drehgestell Görlitz III leicht.

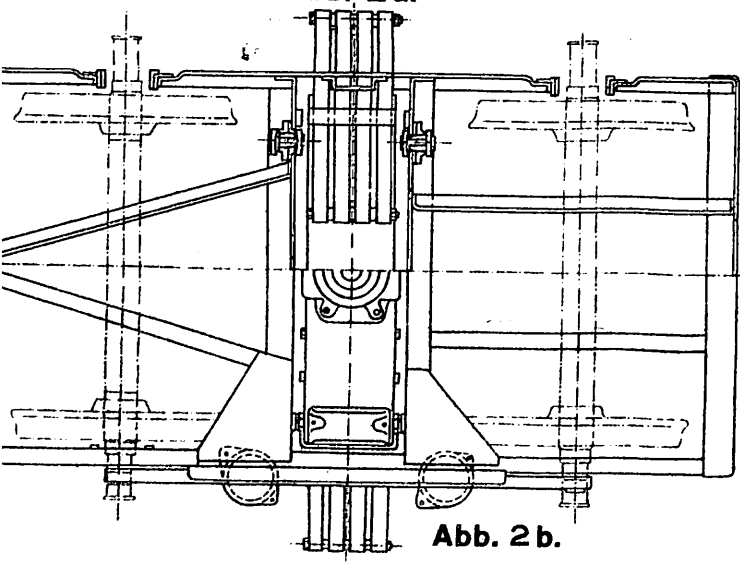


Abb. 2 b.

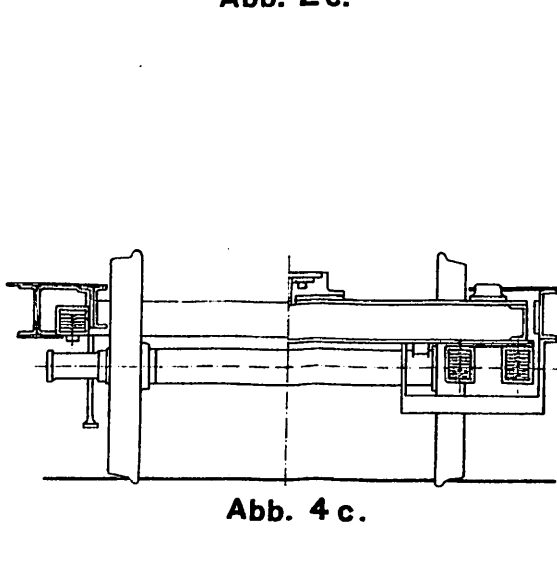


Abb. 4 c.

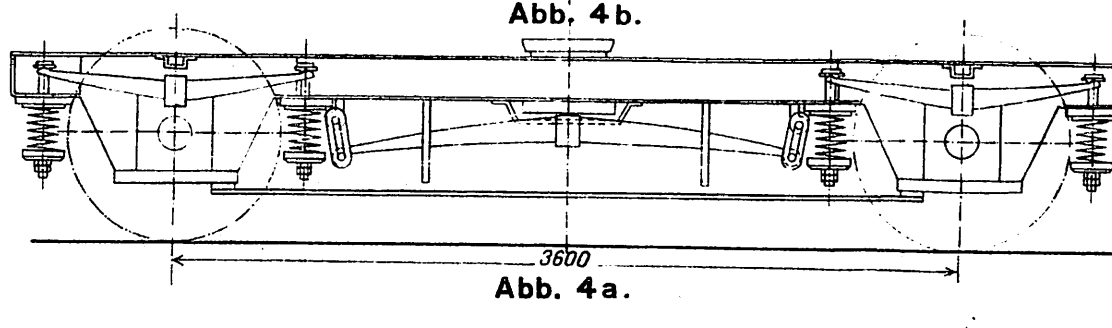


Abb. 4 a.

Abb. 4a bis c. Drehgestell Görlitz III schwer.

**Zum Aufsatz:
Die Federn der Personenwagen.**

Abb. 2a bis c. Amerikanisches Drehgestell.
us Springer, Berlin

Zum Aufsatz: Die Federn der Personenwagen.

$V = 29 \text{ km/h}$

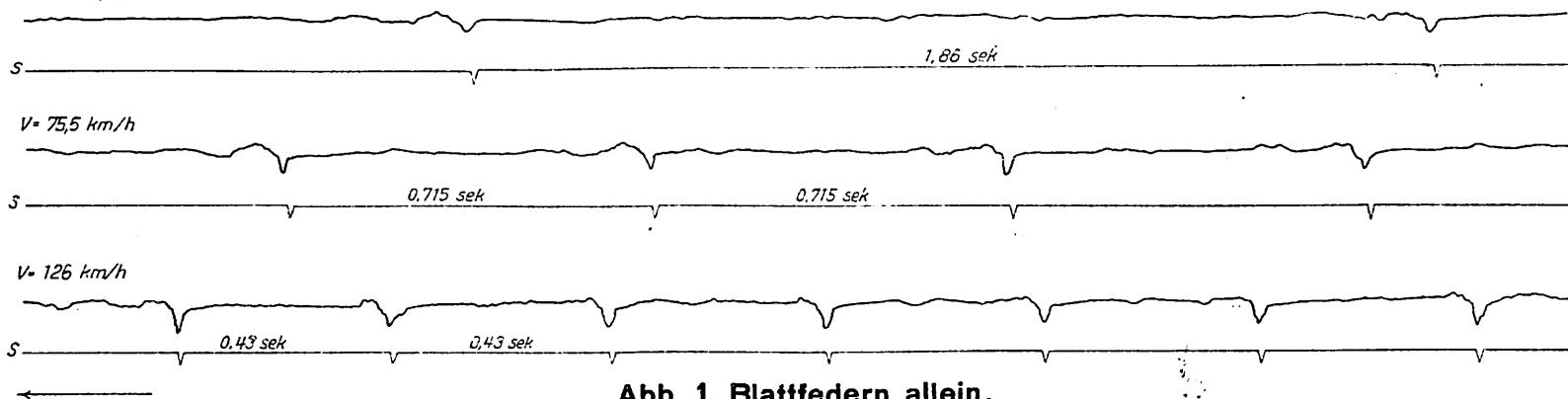


Abb. 1. Blattfedern allein.

$V = 30 \text{ km/h}$

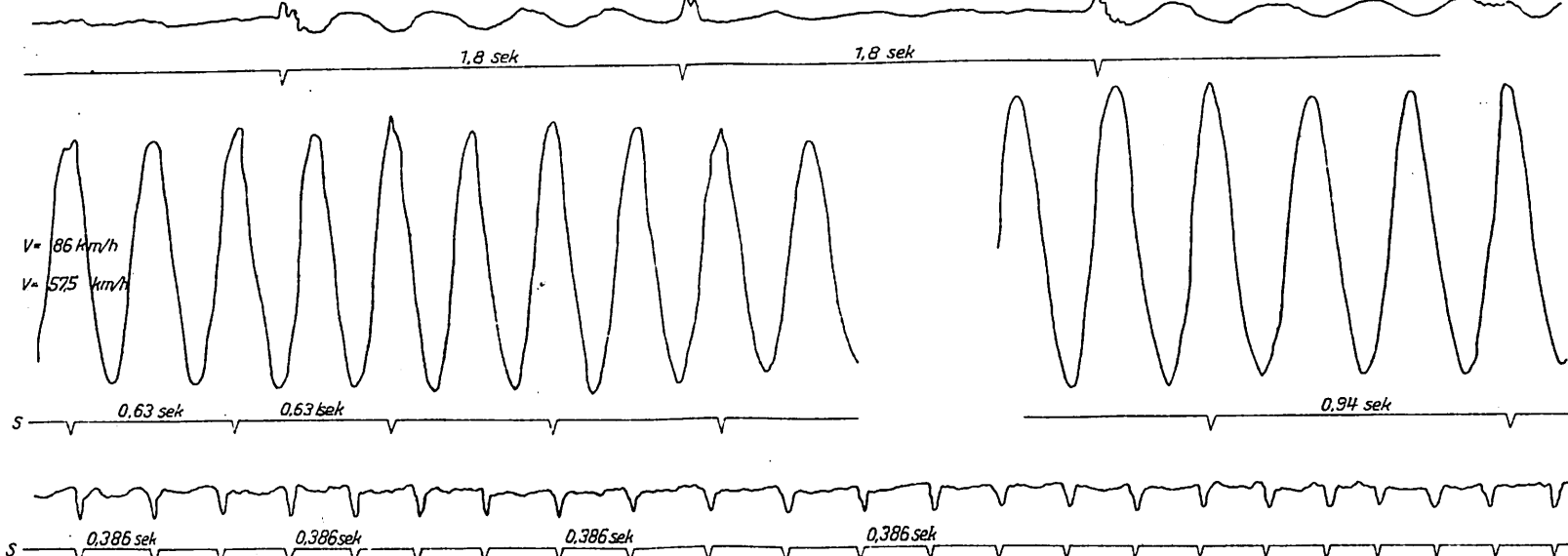
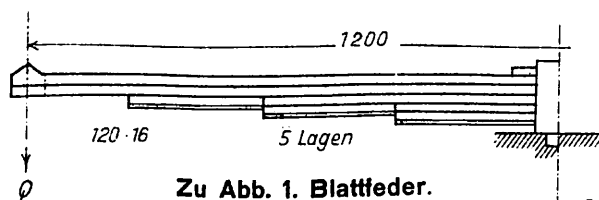
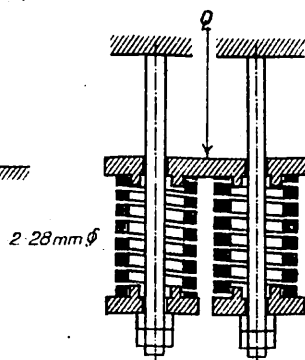


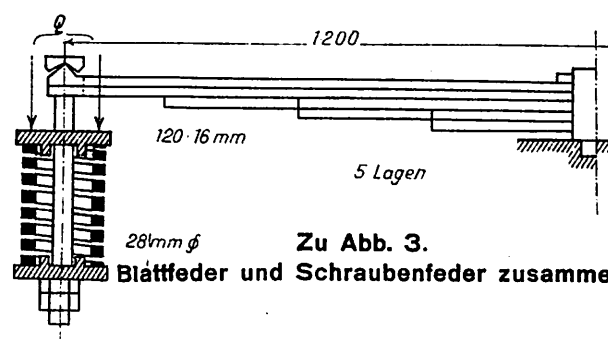
Abb. 2. Schraubenfeder allein.



Zu Abb. 1. Blattfeder.

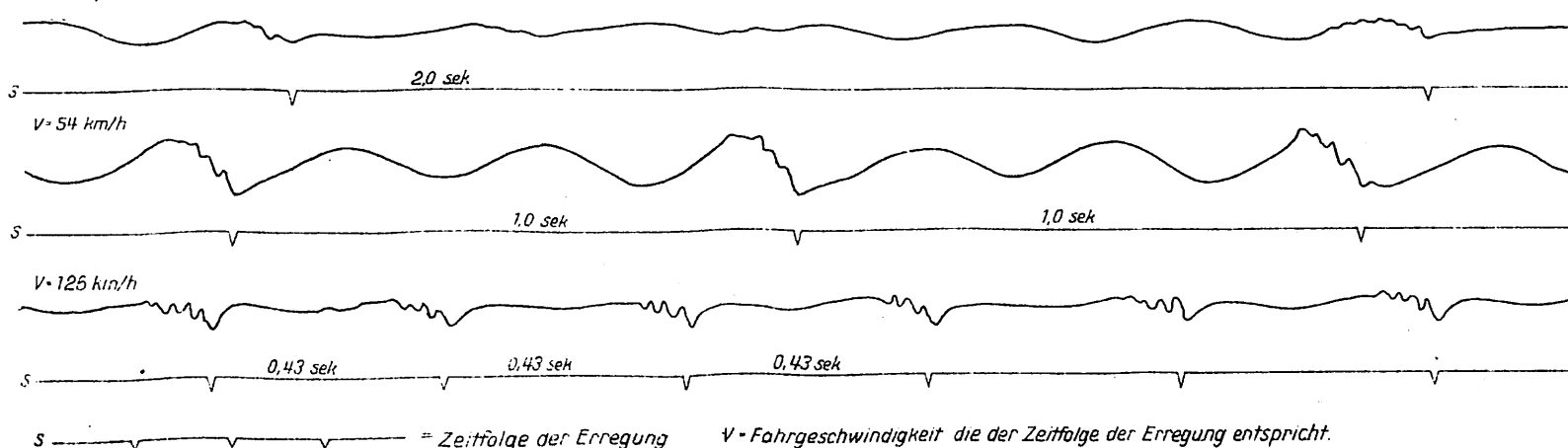


Zu Abb. 2. Schraubenfeder.



Zu Abb. 3.
Blattfeder und Schraubenfeder zusammen.

$V = 27 \text{ km/h}$



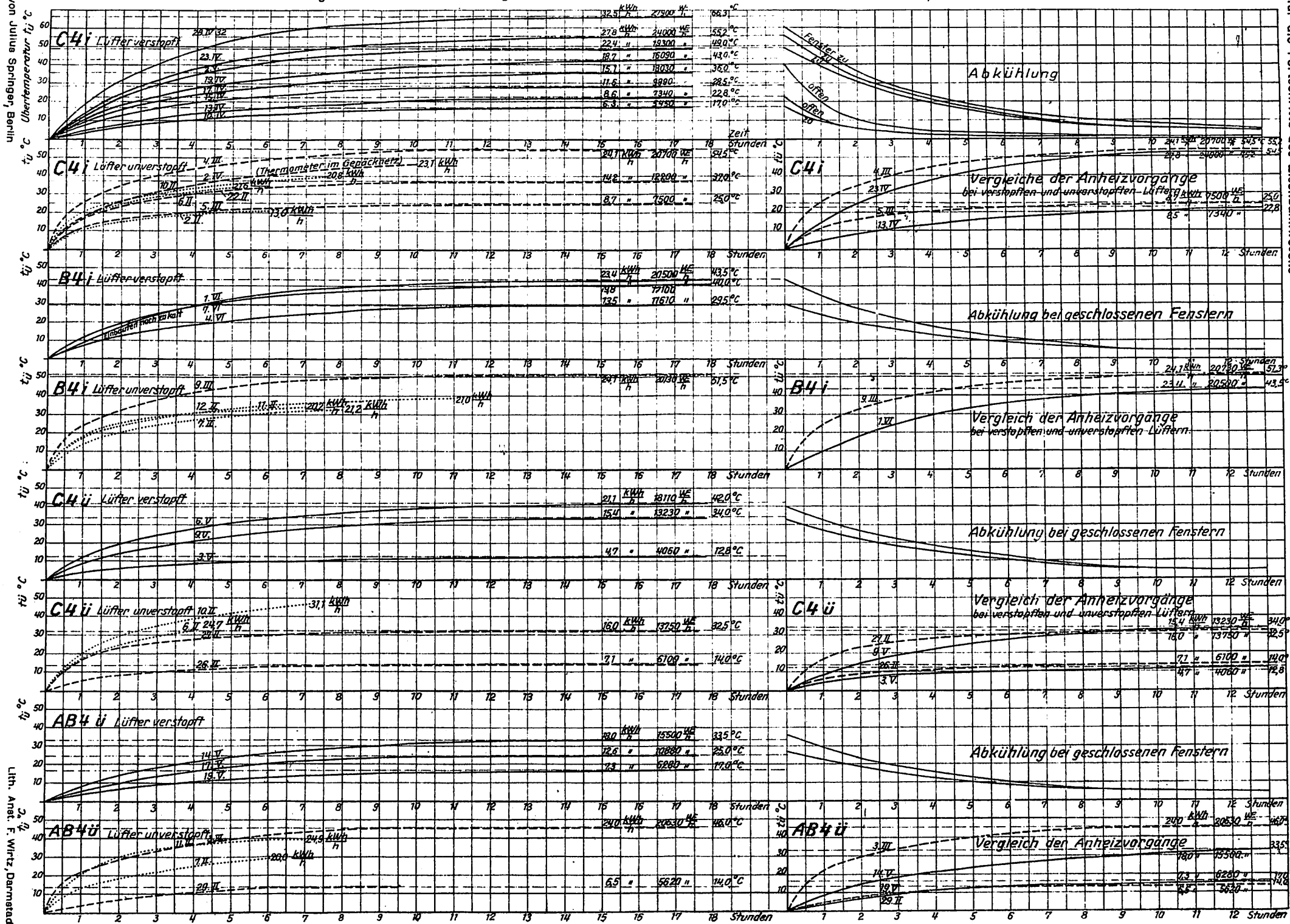
Schwingungen mit taktmäßiger Erregung.

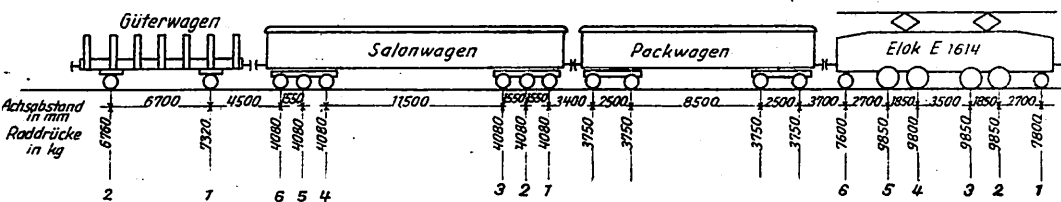
Zum Aufsatz: Versuche mit der Heizung der Personenwagen.

Anheizkurven von Personenwagen und D-Zugwagen.

Thermometer hingen unter den Lüftern in Augenhöhe.

— Lüfter verstopft } Stand des Wagens in der Halle Gd.
 - - - Lüfter unverstopft } " " " in Leipzig Hbf im Freien
 Lüfter unverstopft





Vergleich der gemessenen und berechneten Spannungen

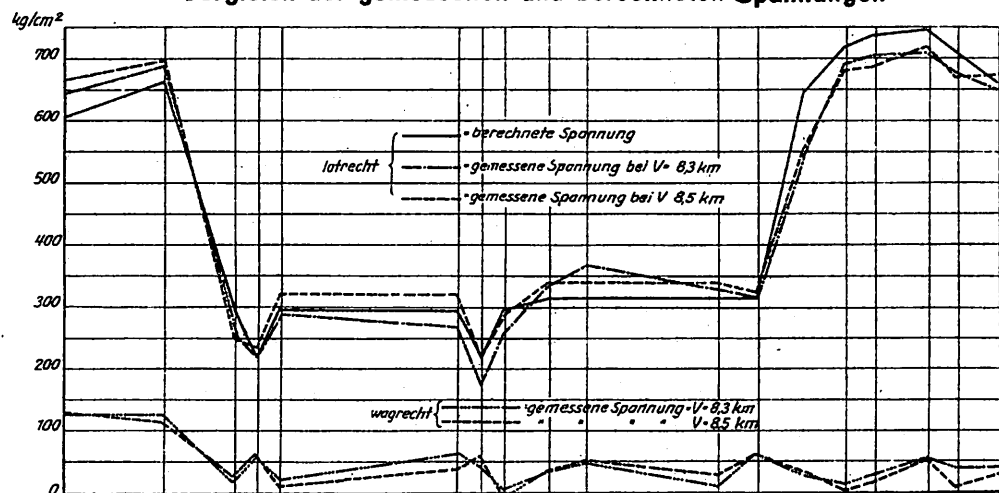


Abb. 1.

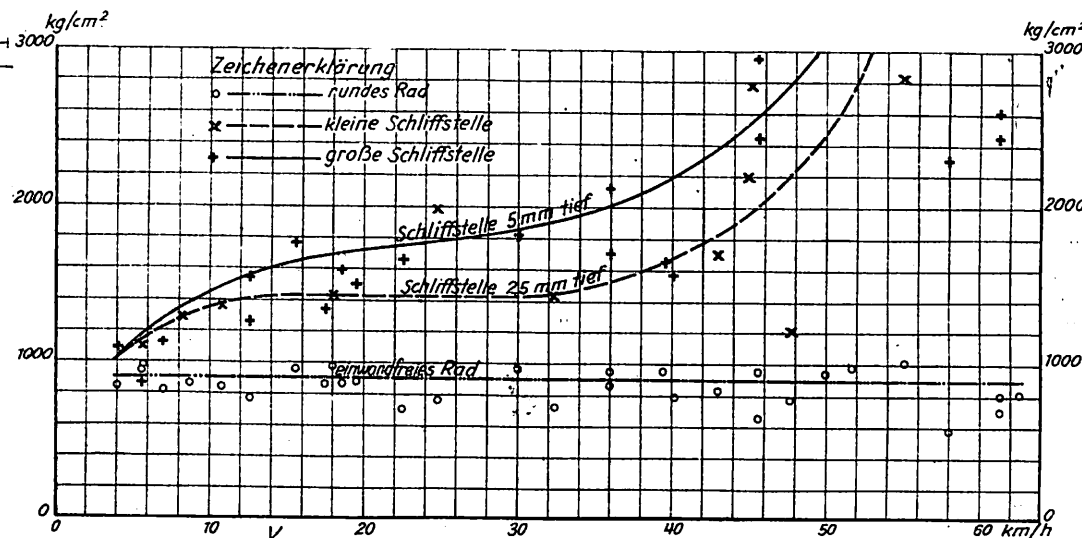


Abb. 4. Spannungen im Schienenfuß bei Versuchen mit Schliffstelle am Rad.

Zum Aufsatz: Einheitliche Berechnung des Eisenbahnoberbaues.

Zeichenerklärung für Abb. 2

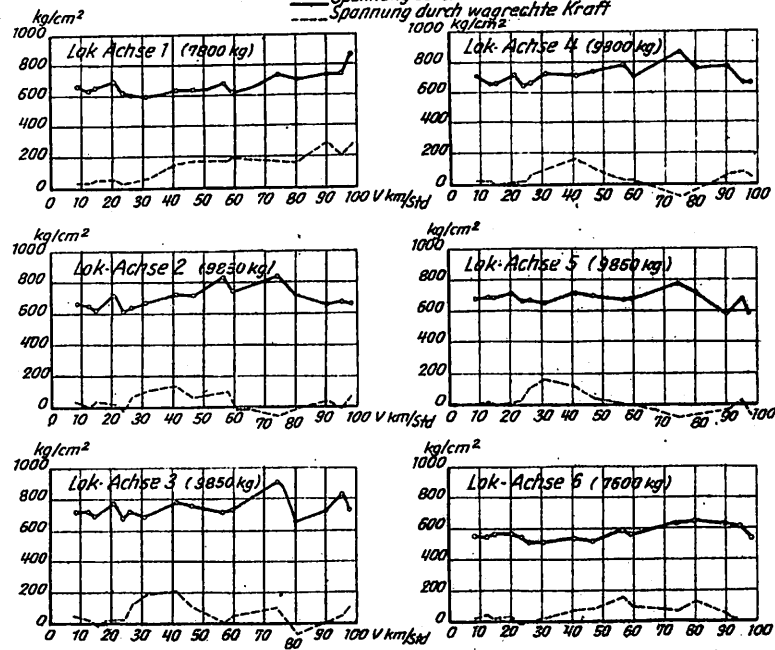
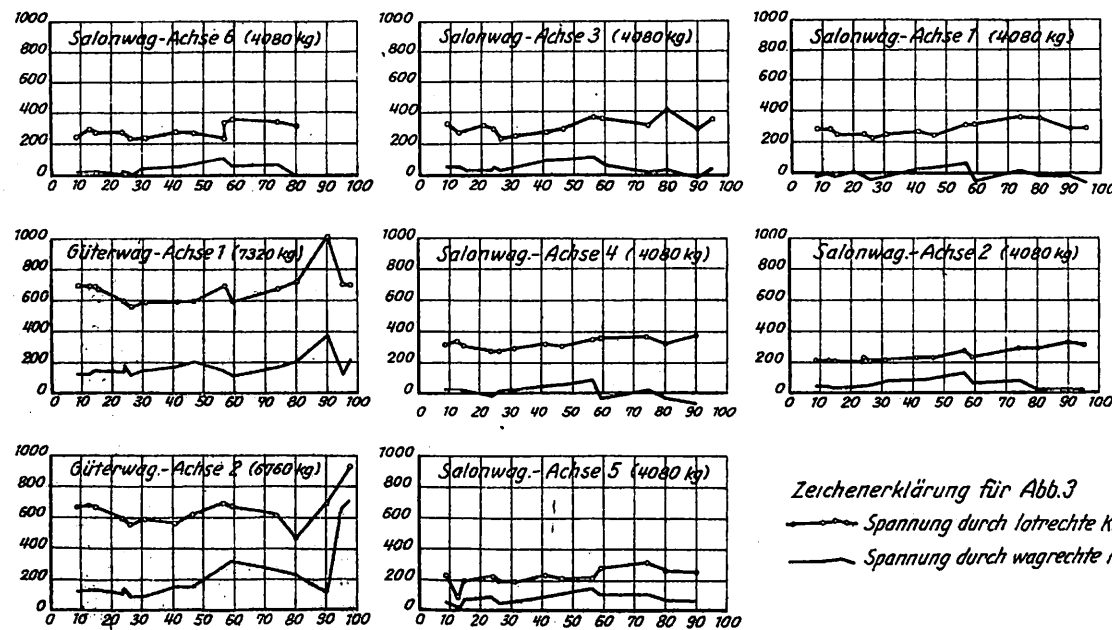


Abb. 2. Spannungen im Schienenfuß unter den Achsen der elektr. Lok. in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit.



Zeichenerklärung für Abb. 3

— Spannung durch latrechte Kraft
— Spannung durch wagrechte Kraft

Abb. 3. Spannungen im Schienenfuß unter der Achse des Salon- und Güterwagens in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit.

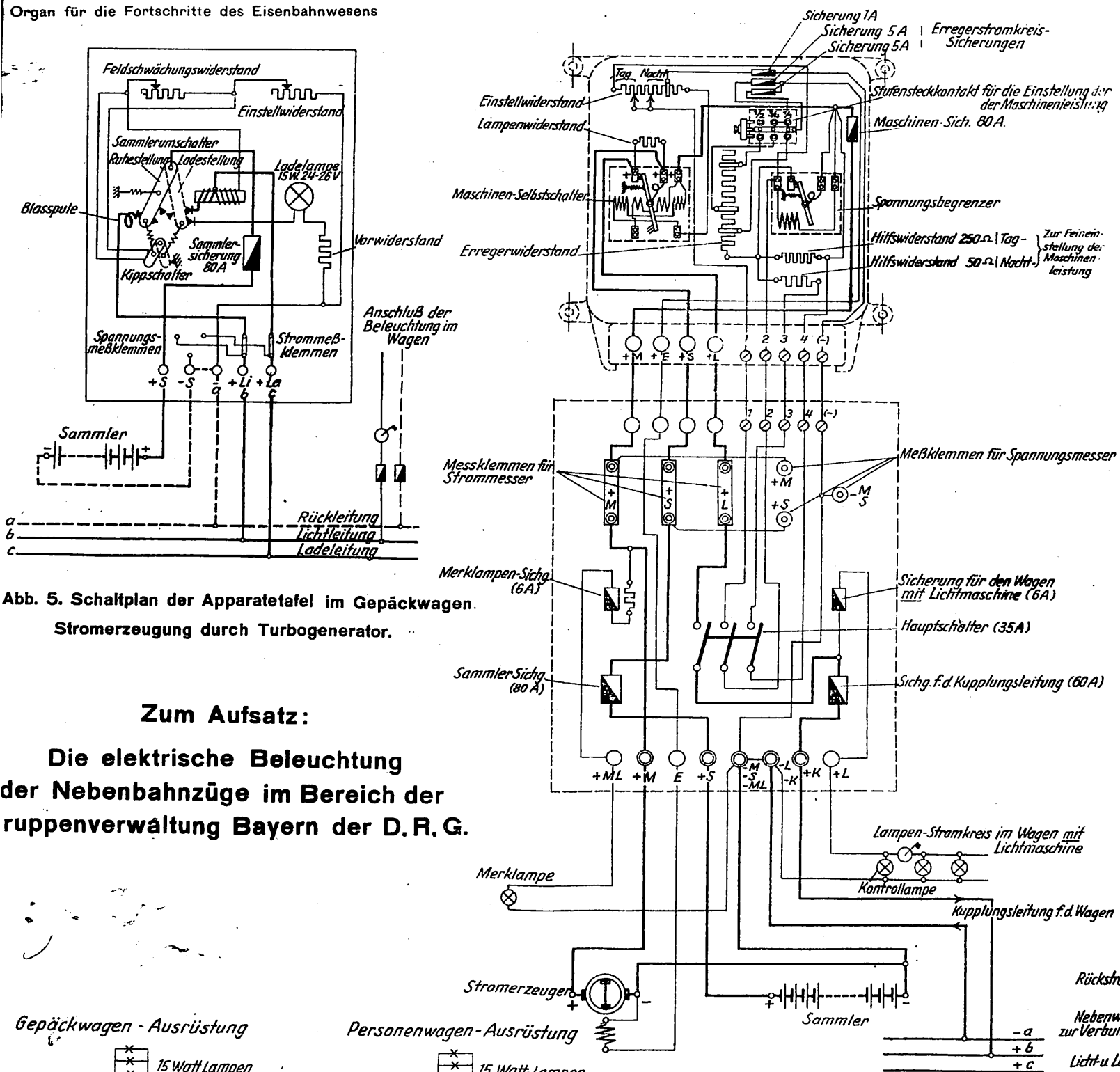


Abb. 5. Schaltplan der Apparatetafel im Gepäckwagen.
Stromerzeugung durch Turbogenerator.

Zum Aufsatz:
Die elektrische Beleuchtung
der Nebenbahnzüge im Bereich der
ruppenverwaltung Bayern der D. R. G.

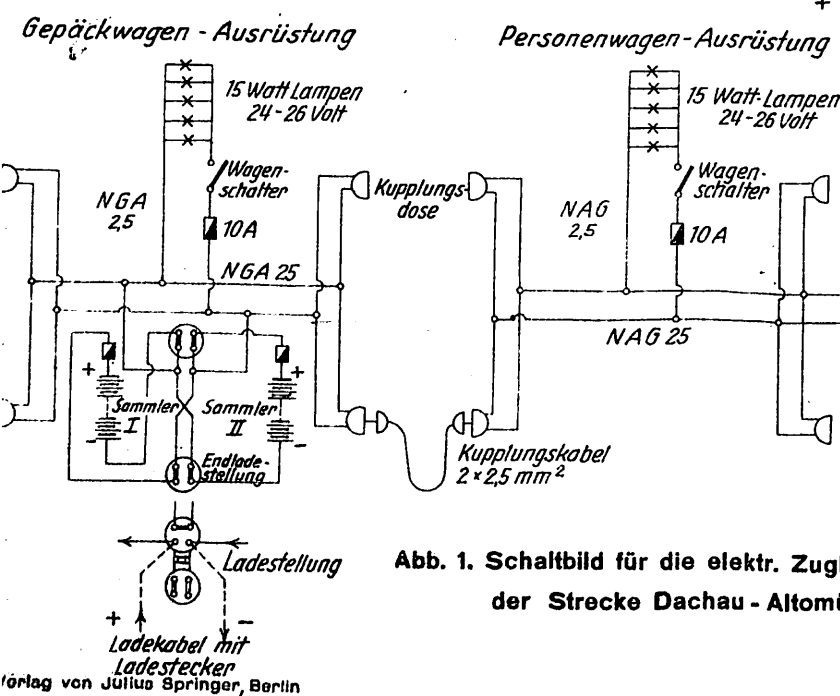
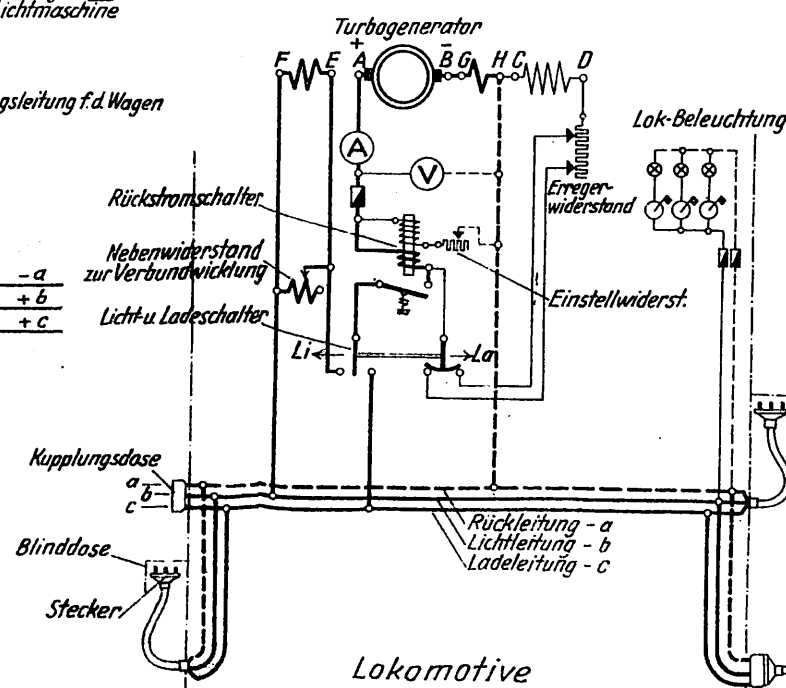


Abb. 1. Schaltbild für die elektr. Zugbeleuchtung
der Strecke Dachau - Altomünster.

Abb. 2.
Schaltbild für die elektr. Zugbeleuchtung
auf Nebenbahnstrecken.
Stromerzeugung durch Achsgenerator.



A-B - Anker
G-H - Wendepolwicklung
C-D - Nebenschlußwicklung
E-F - Verbundwicklung

Abb. 4. Schaltbild für die Lokomotive bei Stromerzeugung durch Turbogenerator.

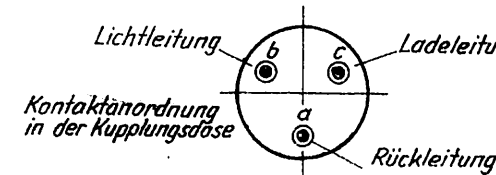
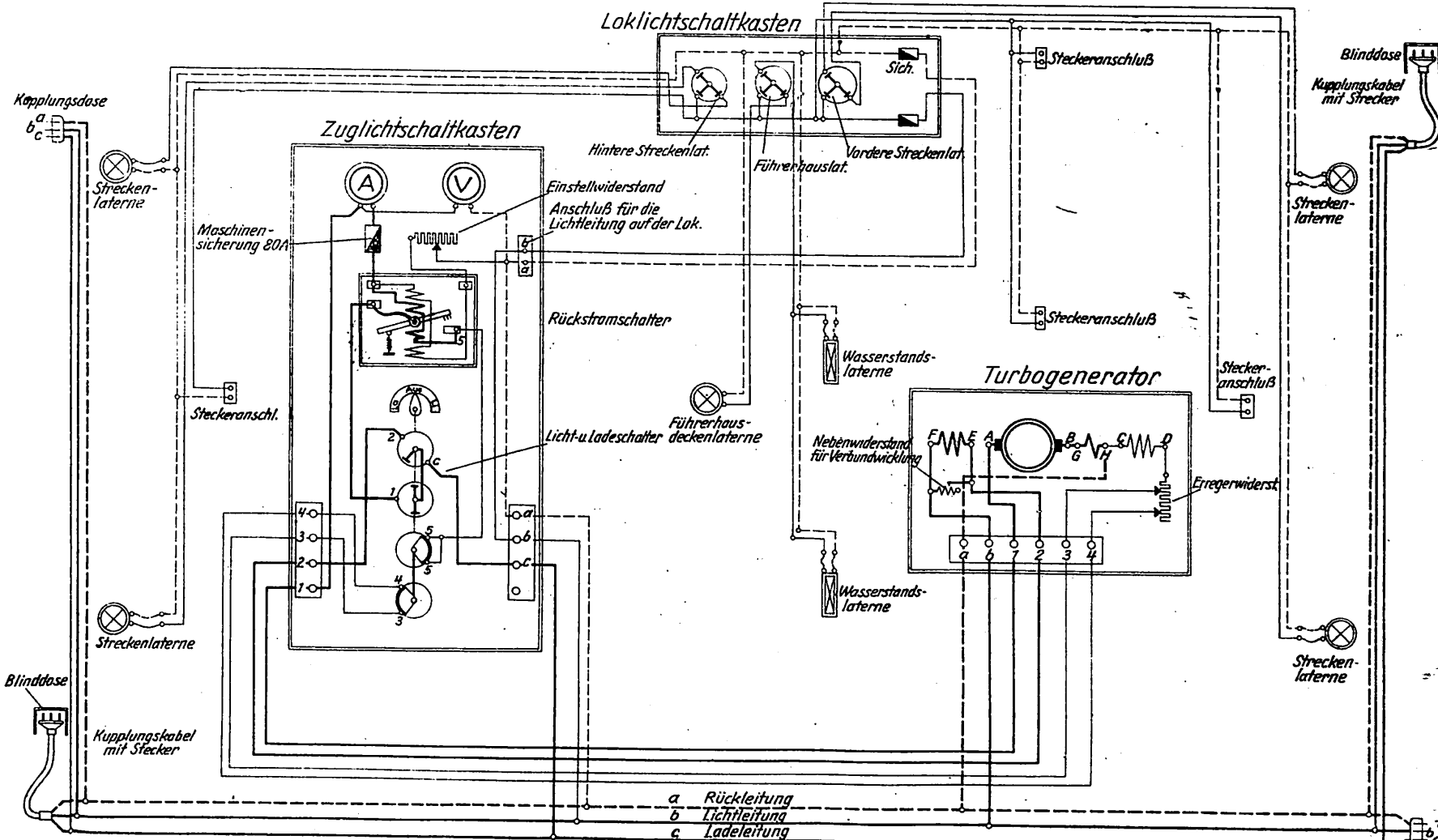


Abb. 3.
Schaltbild für die elektr. Zugbeleuchtung auf Nebenbahnstrecken.
Stromerzeugung durch Turbogenerator.

Zum Aufsatz: Neuere Methoden für die Betriebsuntersuchung flachgeneigter Bahnhöfe.

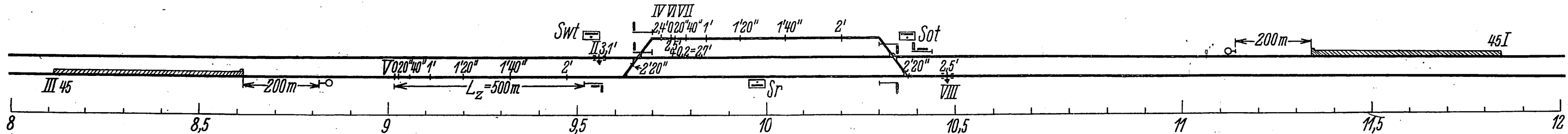


Abb. 1.

bei zweifacher Vergrößerung 1:5000

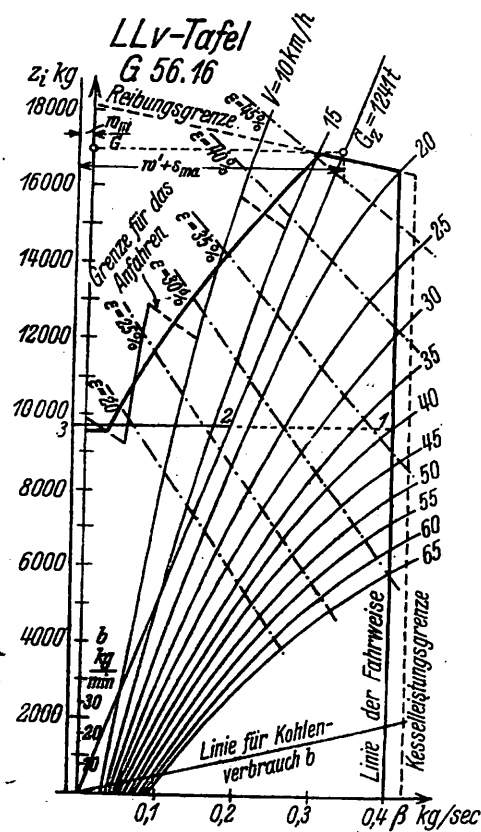


Abb. 2.

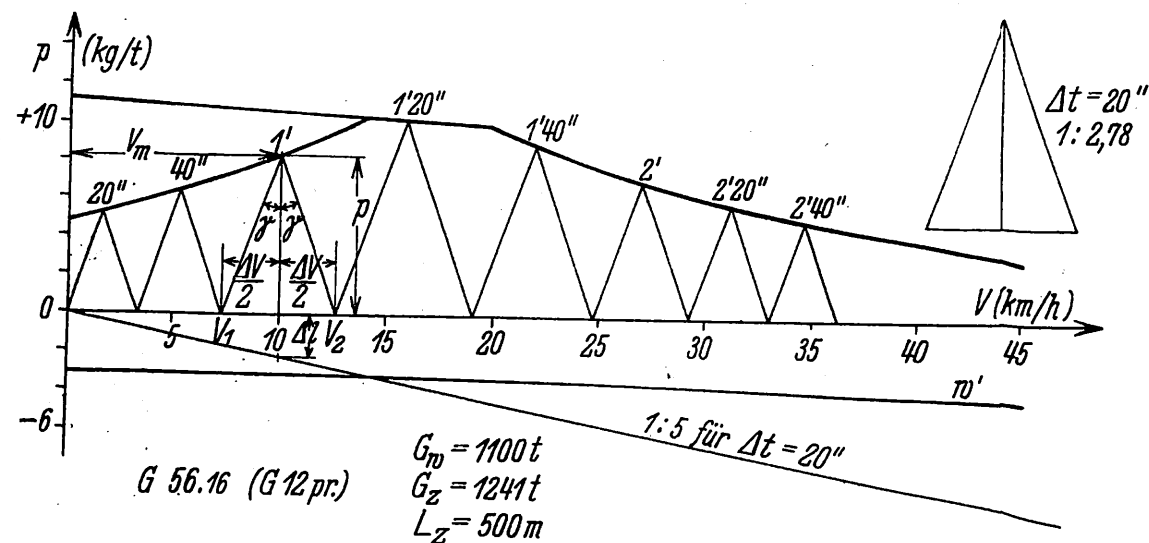


Abb. 3.

bei zweifacher Vergrößerung
 $V = 10 \text{ km/h} = 55,5 \text{ mm}$ und $p = 1\% \cdot 10 \text{ mm}$

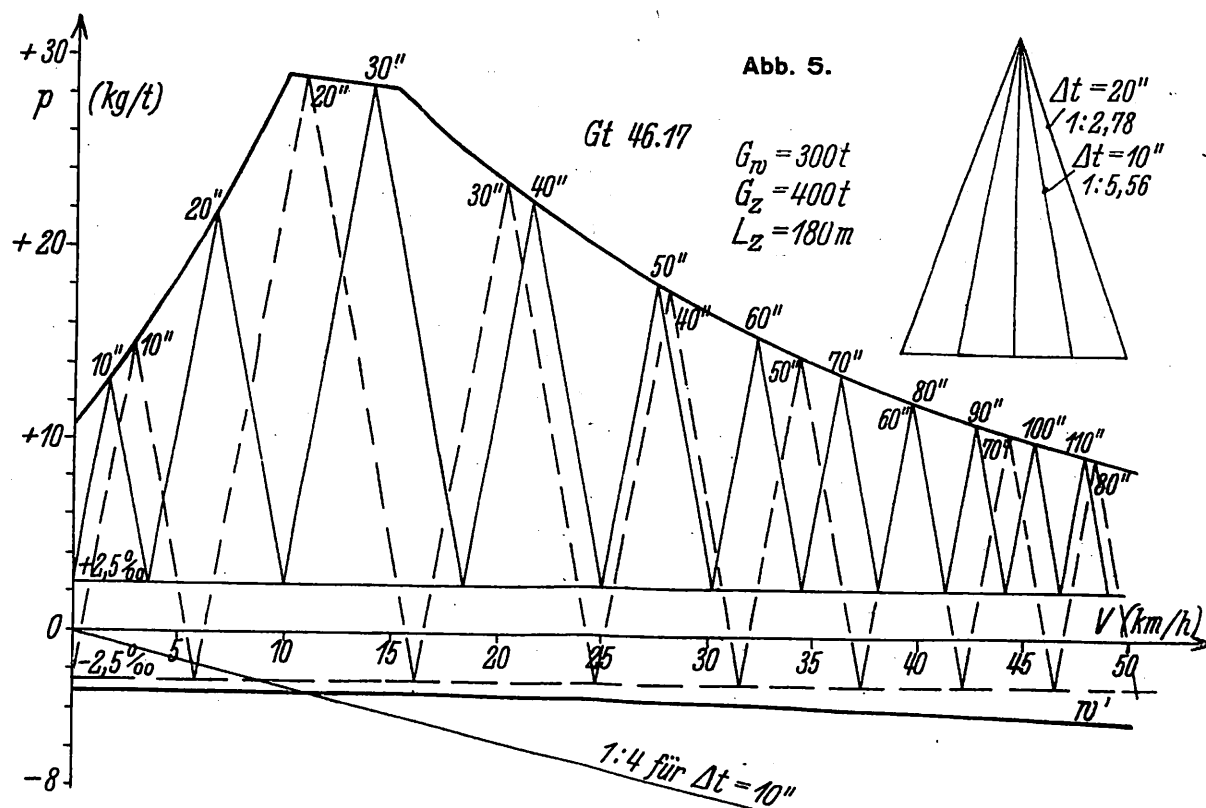


Abb. 5.

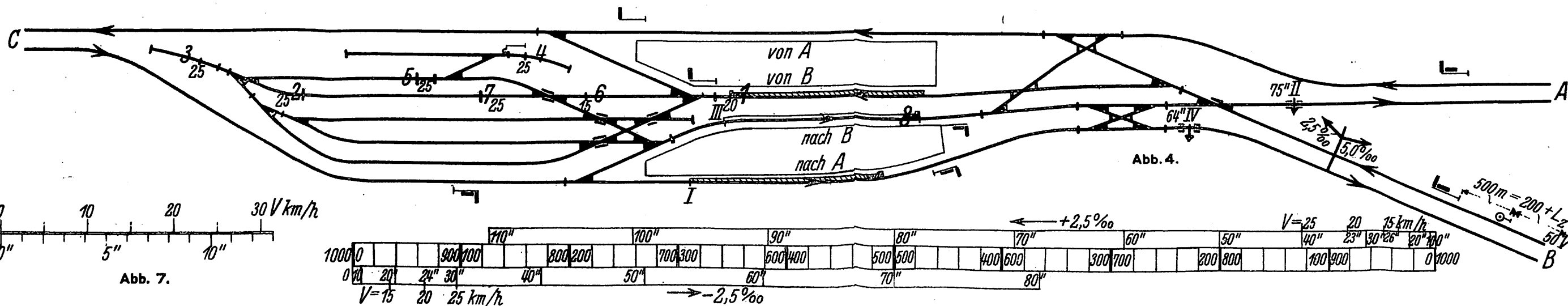


Abb. 6. bei zweifacher Vergrößerung 1:2000

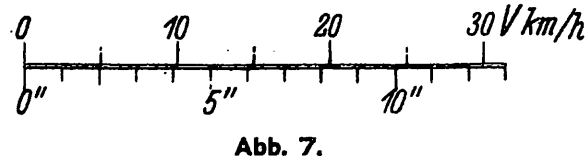


Abb. 7.

Zum Aufsatz: Neuere Methoden für die Betriebsuntersuchung flachgeneigter Bahnhöfe.

Nomogramm für die Ermittlung von Rangierbewegungen.

Ermittlung von:

1. p_a' und p_b' kg/to, $1a \cdot w$ ‰,
2. t_{za} und t_{zb} sec.
3. t_g sec und l_m ,
4. V_a km/h.

