

Zusammenstellung der Einzelwerte aus den Versuchen zur Ermittlung des Haftwertes.

Abb. 1. Achsbelastung: 8,2 bis 9,9t

Schienenzustand: trocken.

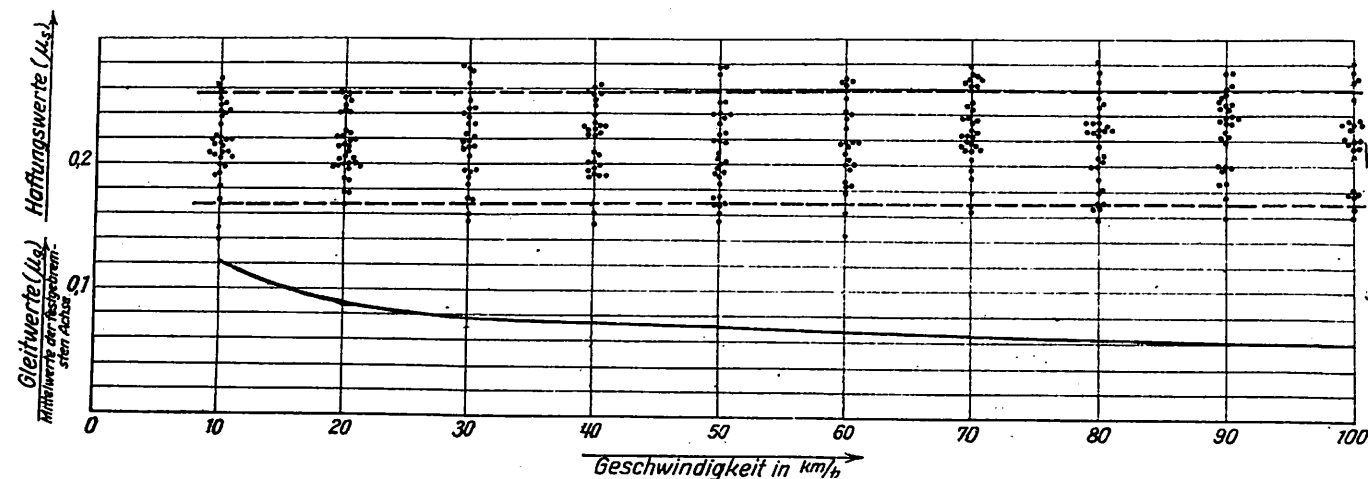


Abb. 2. Achsbelastung: 8,2 bis 9,9t

Schienenzustand: naß (vom Regen abgespült).

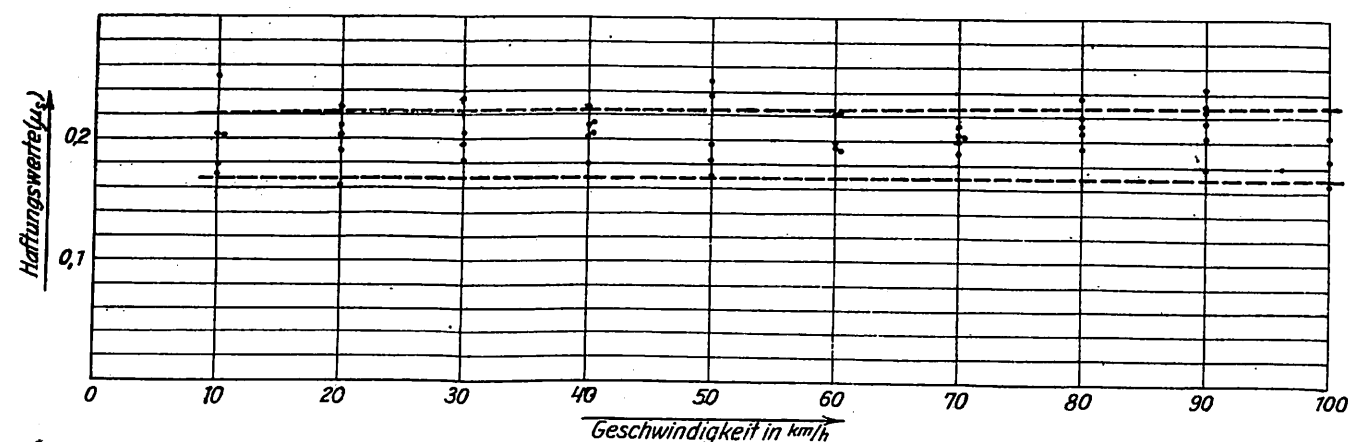


Abb. 3. Achsbelastung: 8,2t Schienenzustand: schlüpfrig (künstl. leichte Benässung entspr. beginnendem Regen).

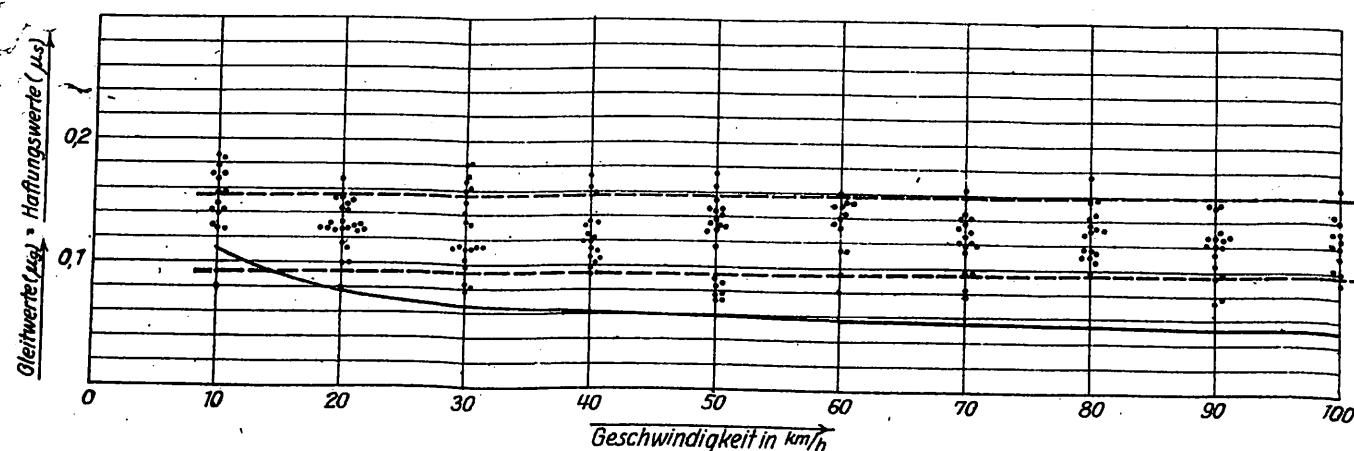


Abb. 4. Achsbelastung: 8,2t

Schienenzustand: gesandet (trockene Schienen).

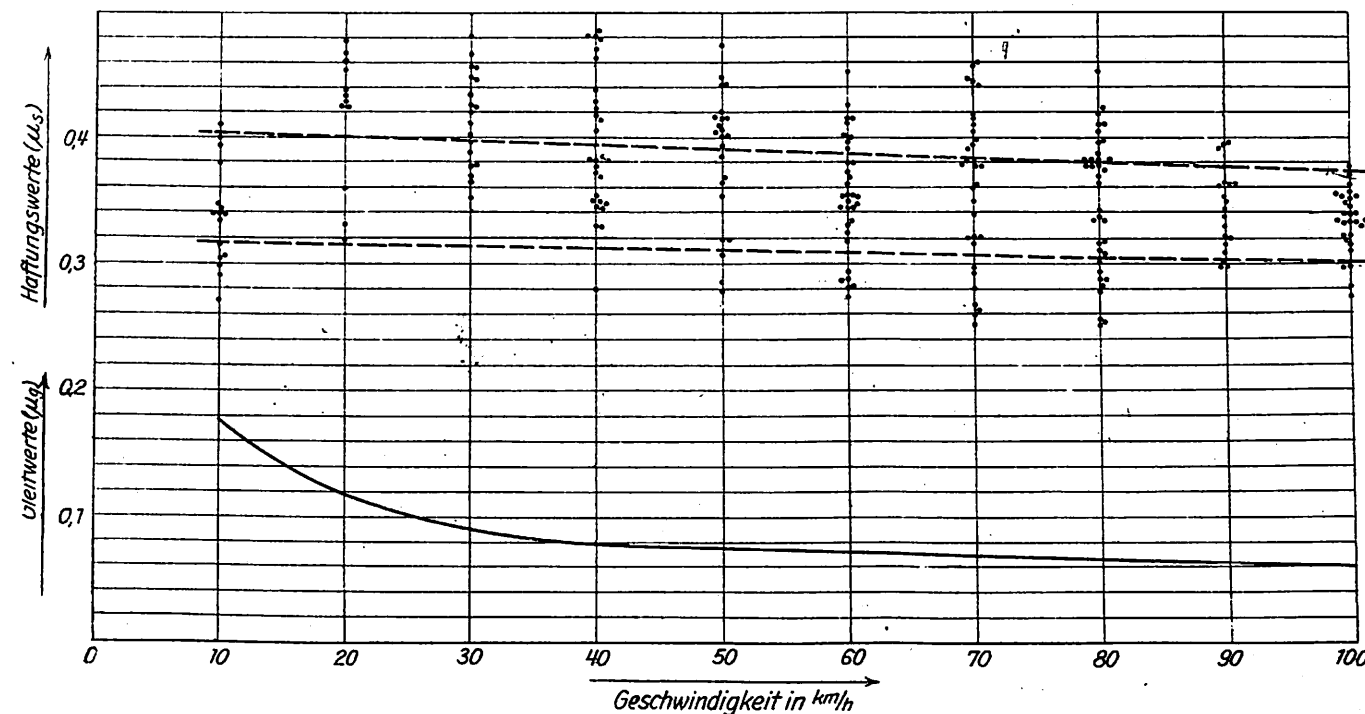


Abb. 5. Achsbelastung: 15,5t

Schienenzustand: trocken.

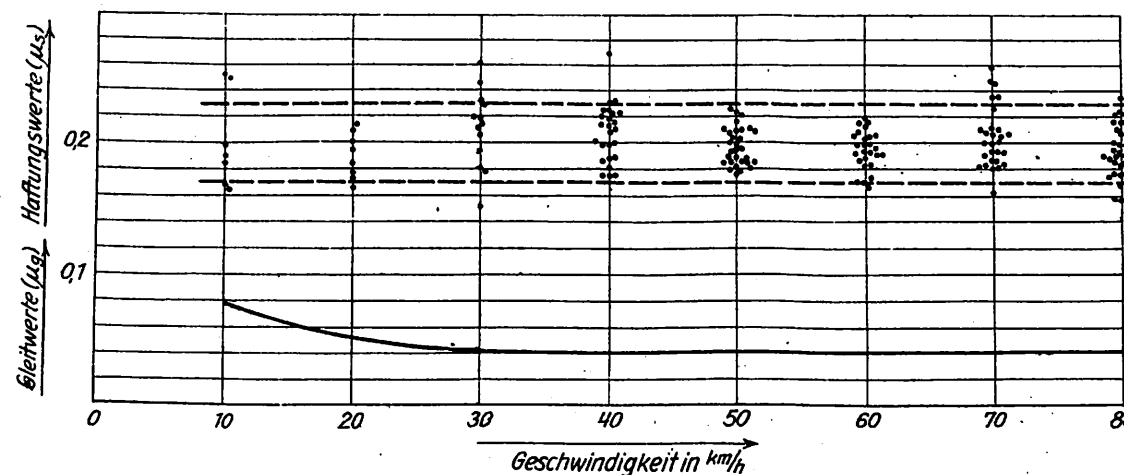
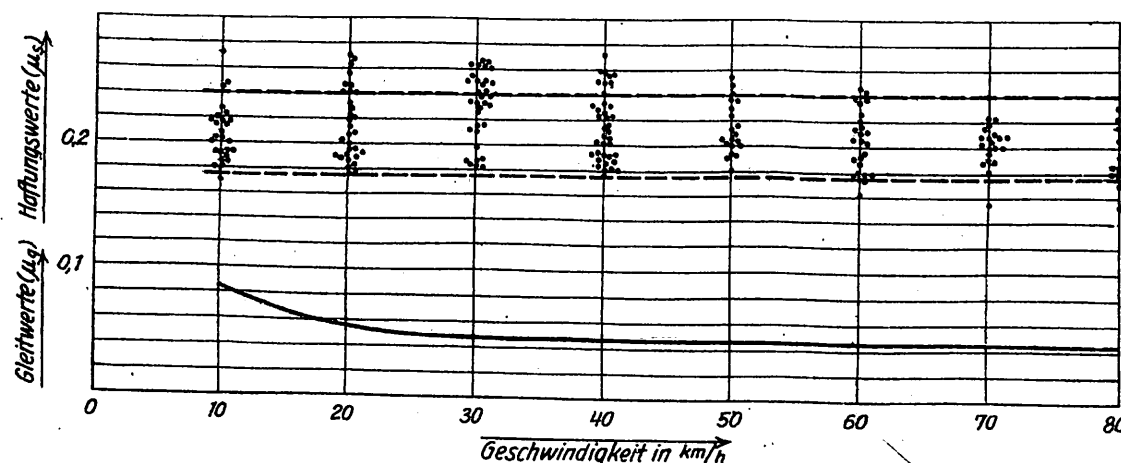


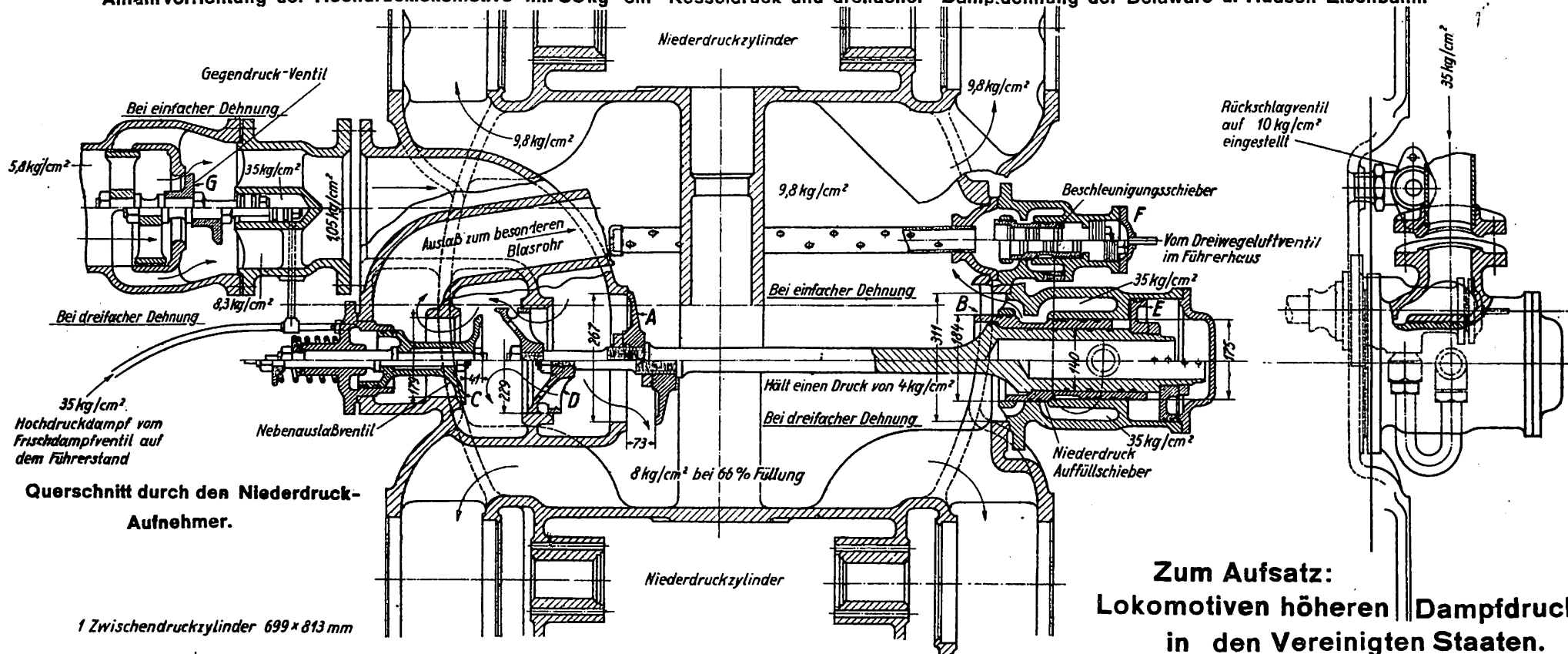
Abb. 6. Achsbelastung 15,5t. Schienenzustand: naß (vom Regen abgespült).



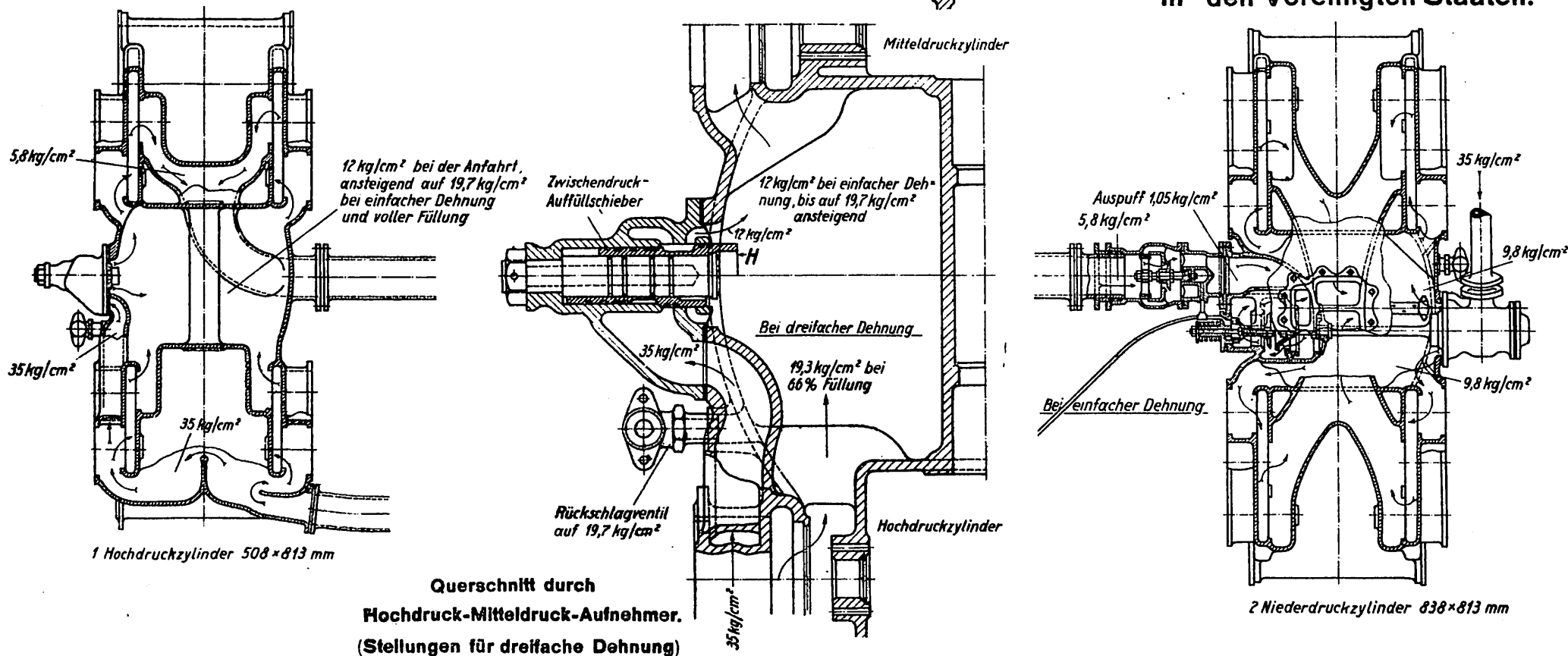
Zum Aufsatz:

Untersuchung der Haftungsverhältnisse zwischen Rad und Schiene
beim Bremsvorgang.

Anfahrvorrichtung der Hochdrucklokomotive mit 35 kg cm Kesseldruck und dreifacher Dampfdehnung der Delaware u. Hudson Eisenbahn.



Zum Aufsatz:
Lokomotiven höheren Dampfdruckes
in den Vereinigten Staaten.



Zum Aufsatz: Die Verarbeitung der Kraftangriffe in hölzernen Eisenbahnschwellen.

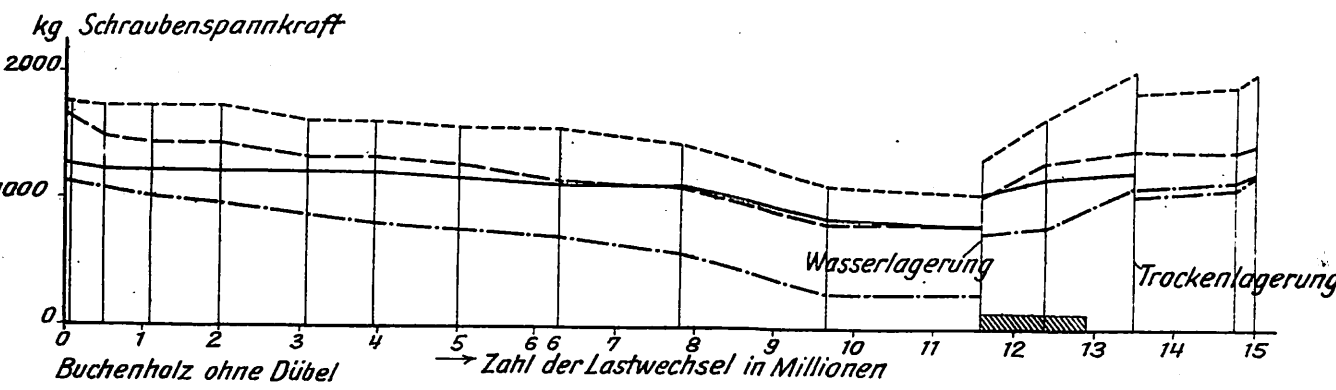
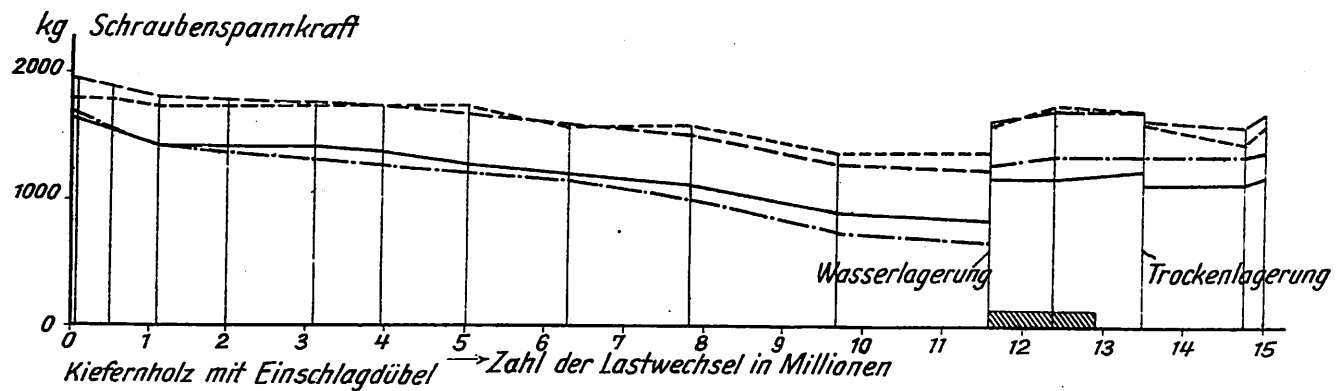


Abb. 1. Verlauf der Spannkraft der 4 Einzelschrauben bei entlastetem Probekörper beim Versuch 1 mit 466 Lastwechseln in der Minute.

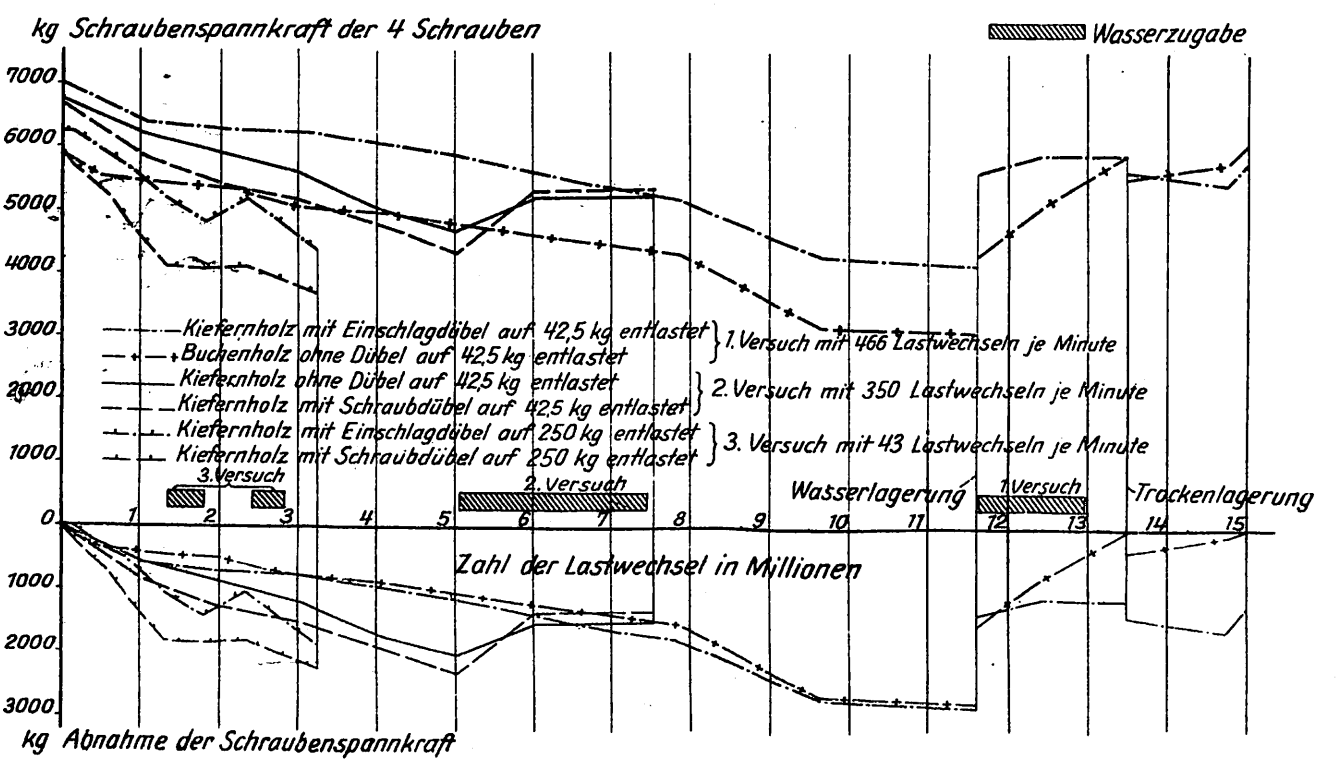


Abb. 5. Verlauf der Summe der Spannkraft der 4 Schrauben einer Unterlegplatte und Spannkraftabnahme der 4 Schrauben einer Unterlegplatte bei entlasteten Probekörpern. Zusammenstellung der Versuche 1, 2 u. 3

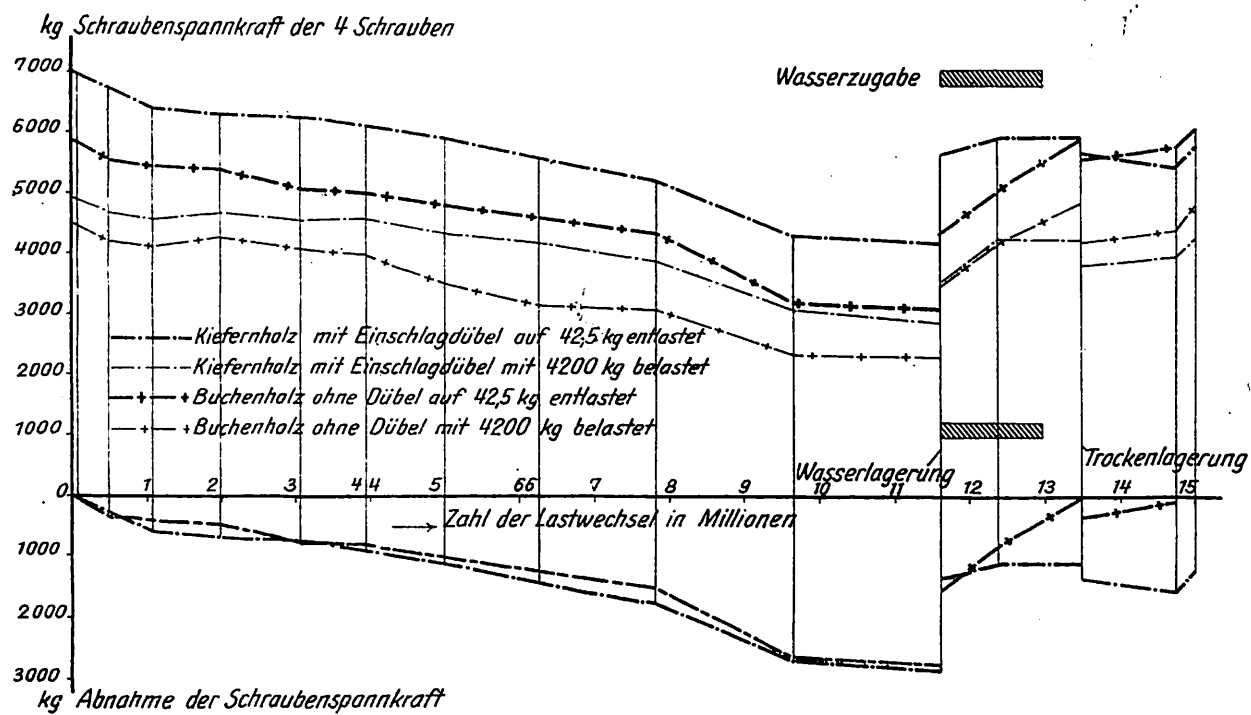


Abb. 2. Verlauf der Summe der Spannkraft der 4 Schrauben einer Unterlegplatte und Spannkraftabnahme der 4 Schrauben einer Unterlegplatte bei entlasteten Probekörpern beim Versuch 1 mit 466 Lastwechseln in der Minute.

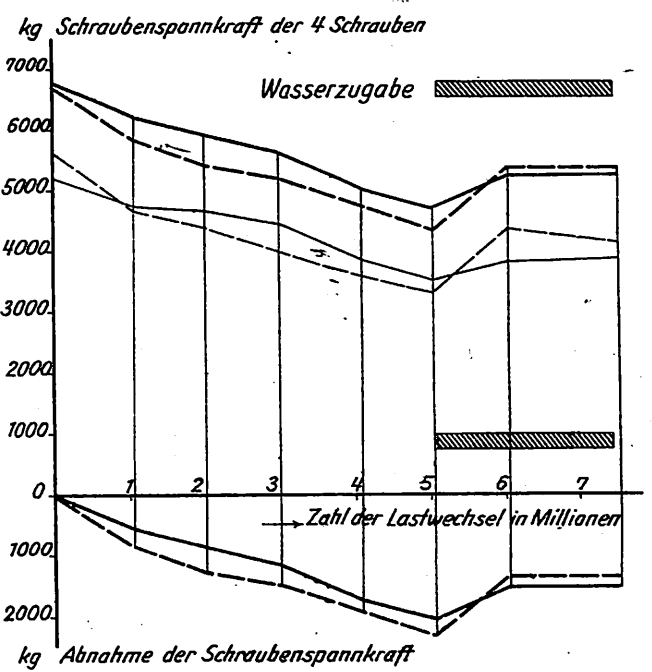


Abb. 3. Verlauf der Summe der Spannkraft der 4 Schrauben einer Unterlegplatte und Spannkraftabnahme der 4 Schrauben einer Unterlegplatte bei entlasteten Probekörpern beim Versuch 2 mit 350 Lastwechseln in der Minute.

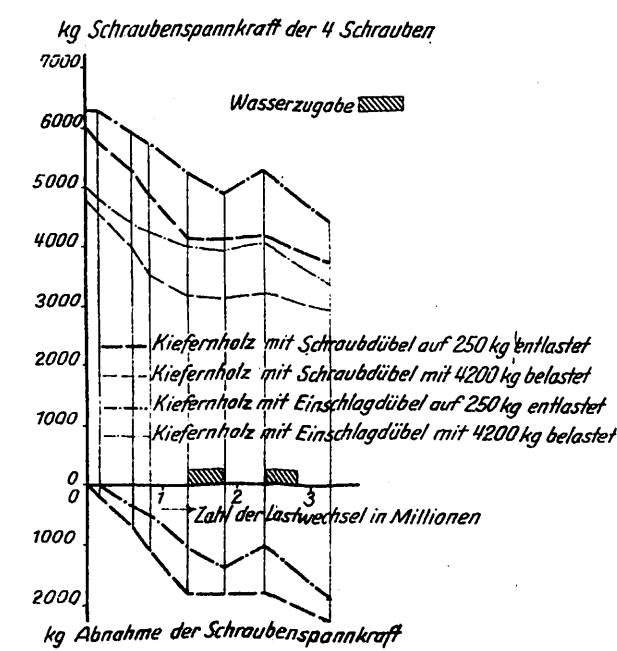


Abb. 4. Verlauf der Summe der Spannkraft der 4 Schrauben einer Unterlegplatte und Spannkraftabnahme der 4 Schrauben einer Unterlegplatte bei entlasteten Probekörpern beim Versuch 3 mit 43 Lastwechseln in der Minute.

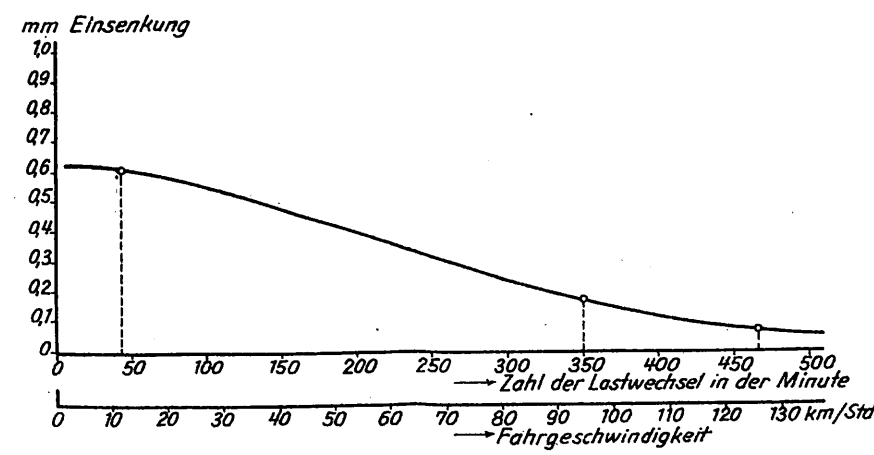
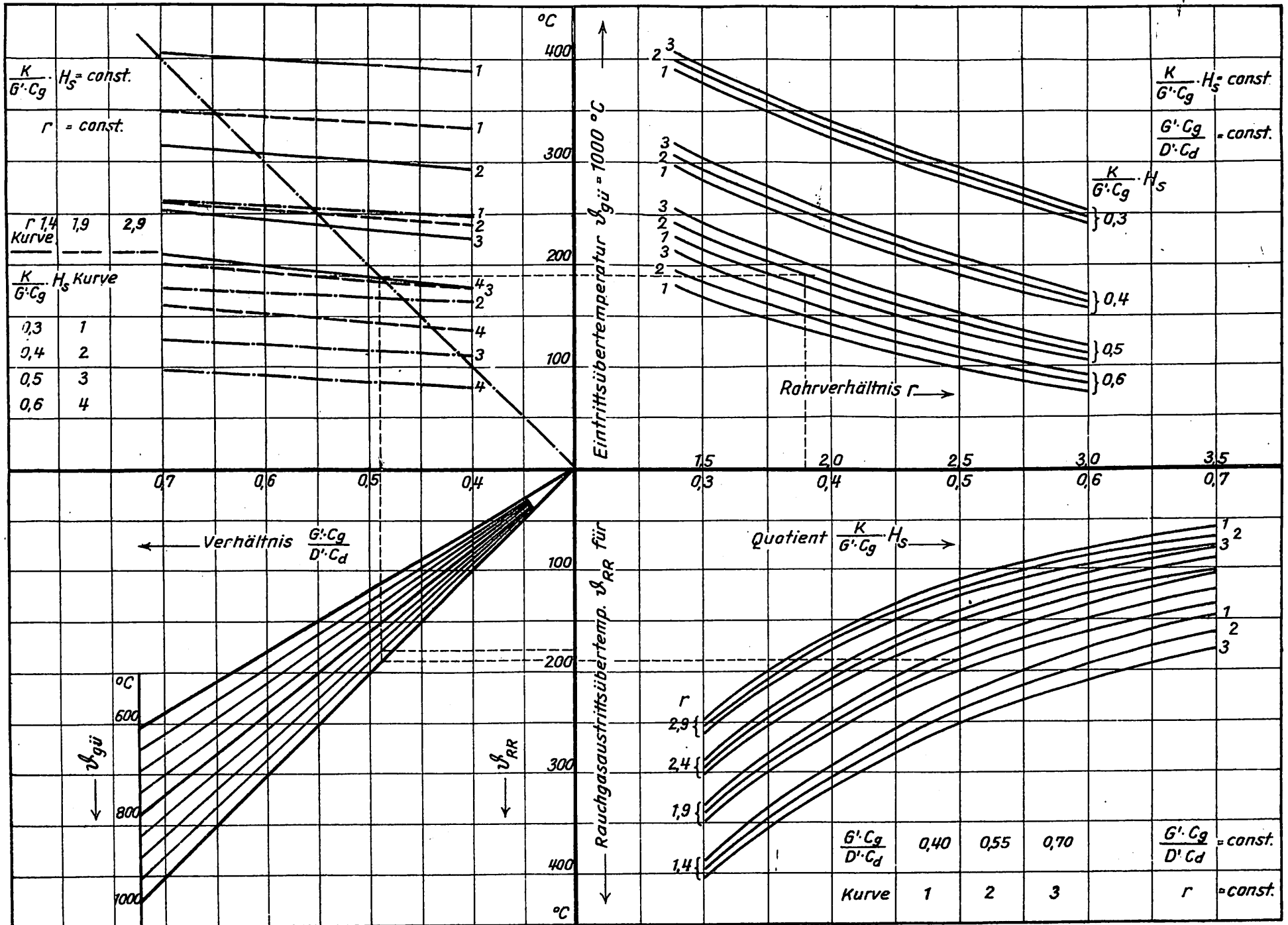
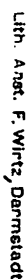


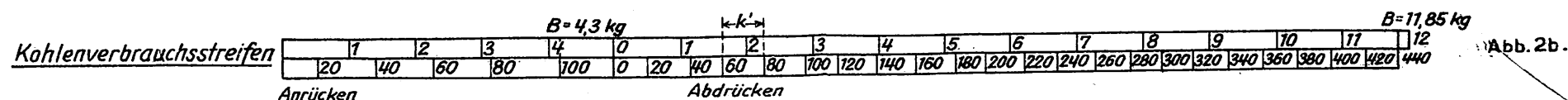
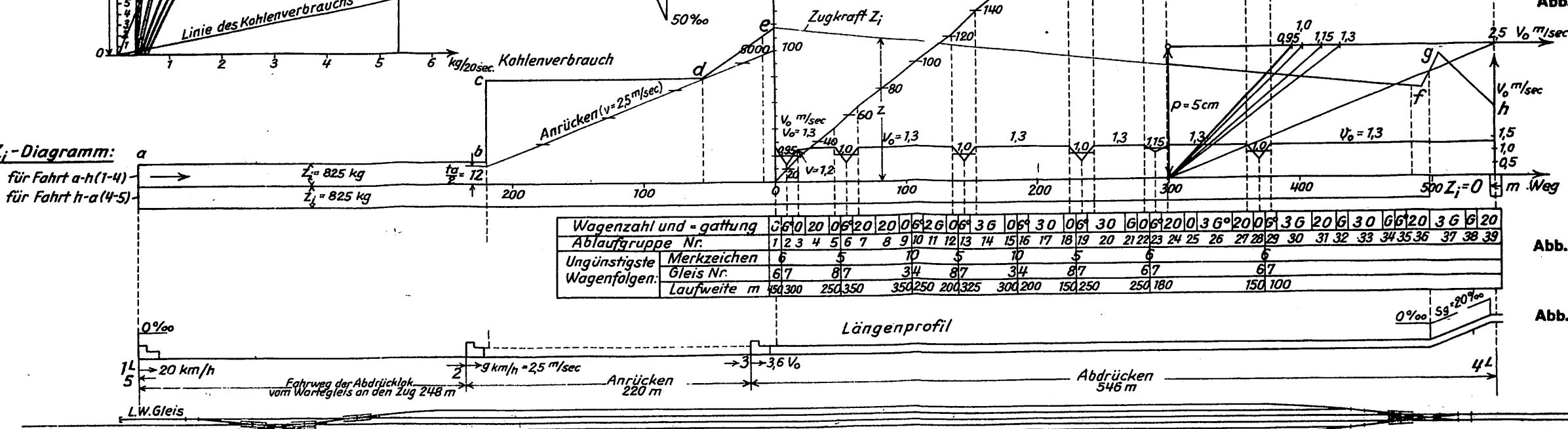
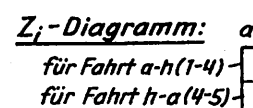
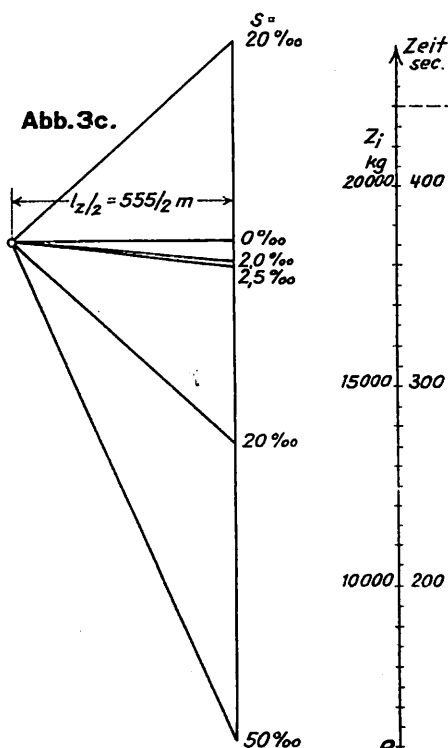
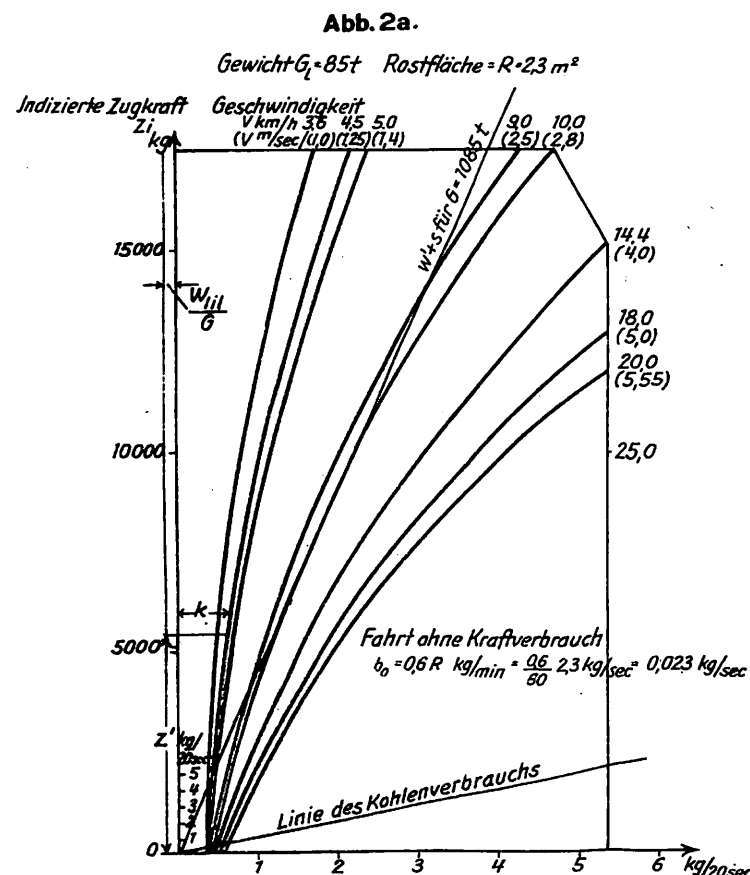
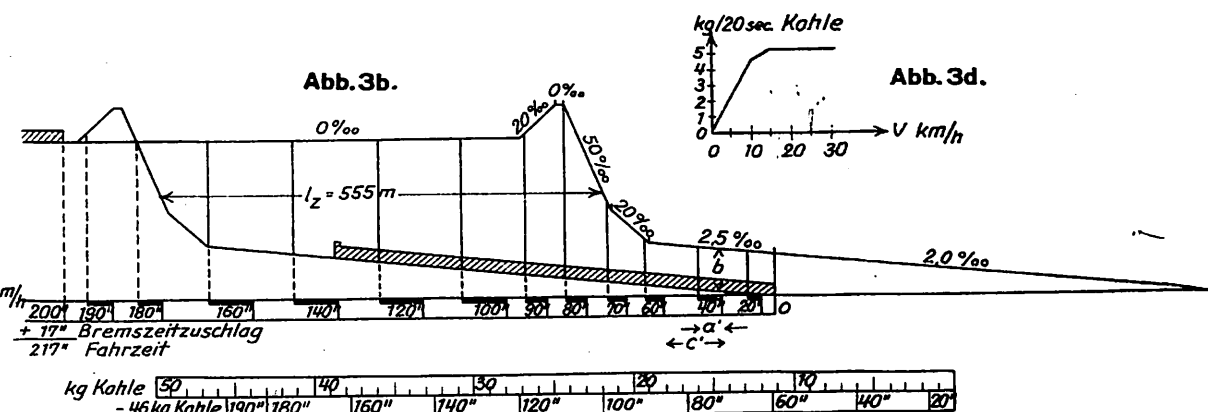
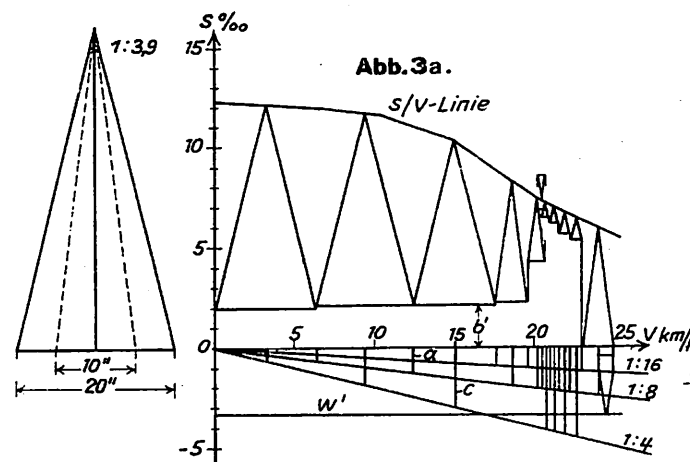
Abb. 6. Bleibende Einsenkung der Unterlegplatte in kiefernen Schwellen in Abhängigkeit von der Anzahl der Lastwechsel in der Minute oder von der Fahrgeschwindigkeit bei 3,3 Millionen Lastwechseln oder ungefähr 5-jähriger Betriebsbelastung.

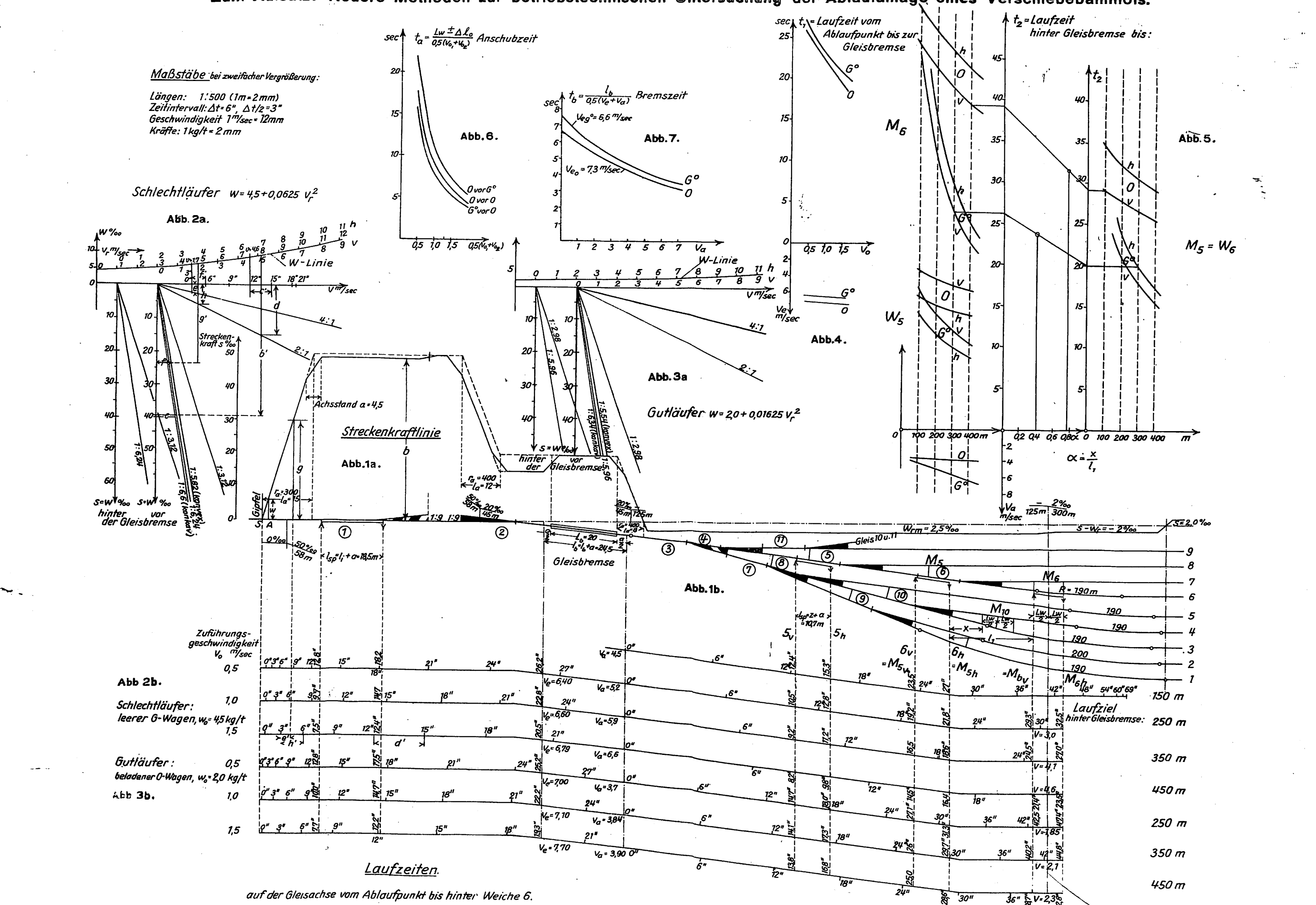
Zum Aufsatz: Die Wärmeübertragung im Lokomotivrauchrohr.





Llv-Tafel Gt 55,17 (Pr. T16ⁱ)





Fahrten in der Geraden mit Absenkung des rechten Schienenstranges
um 0,05 m (Rampenneigung 1:50).
Lok. S 3/6

linke Seite-1. Achse

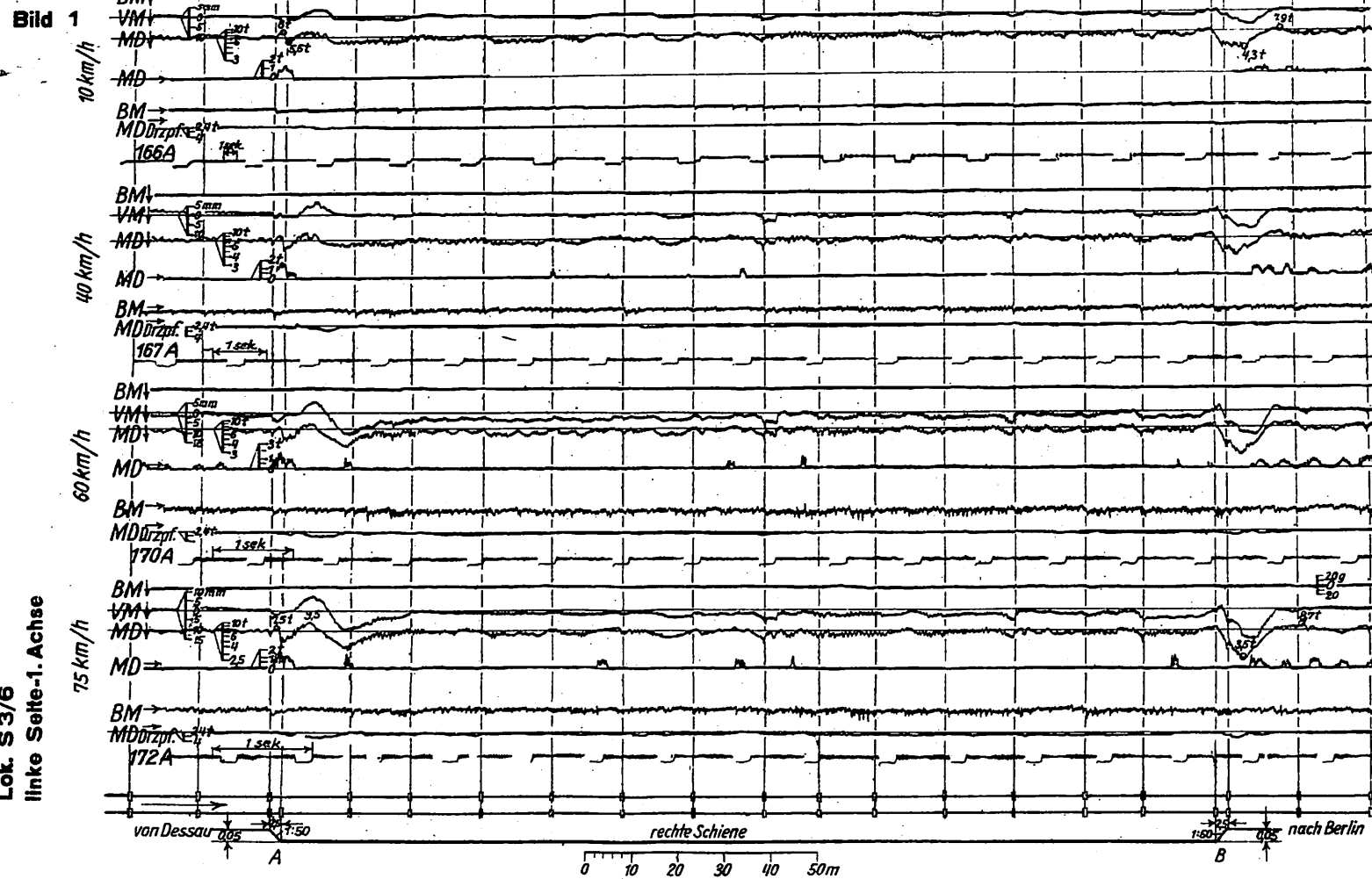
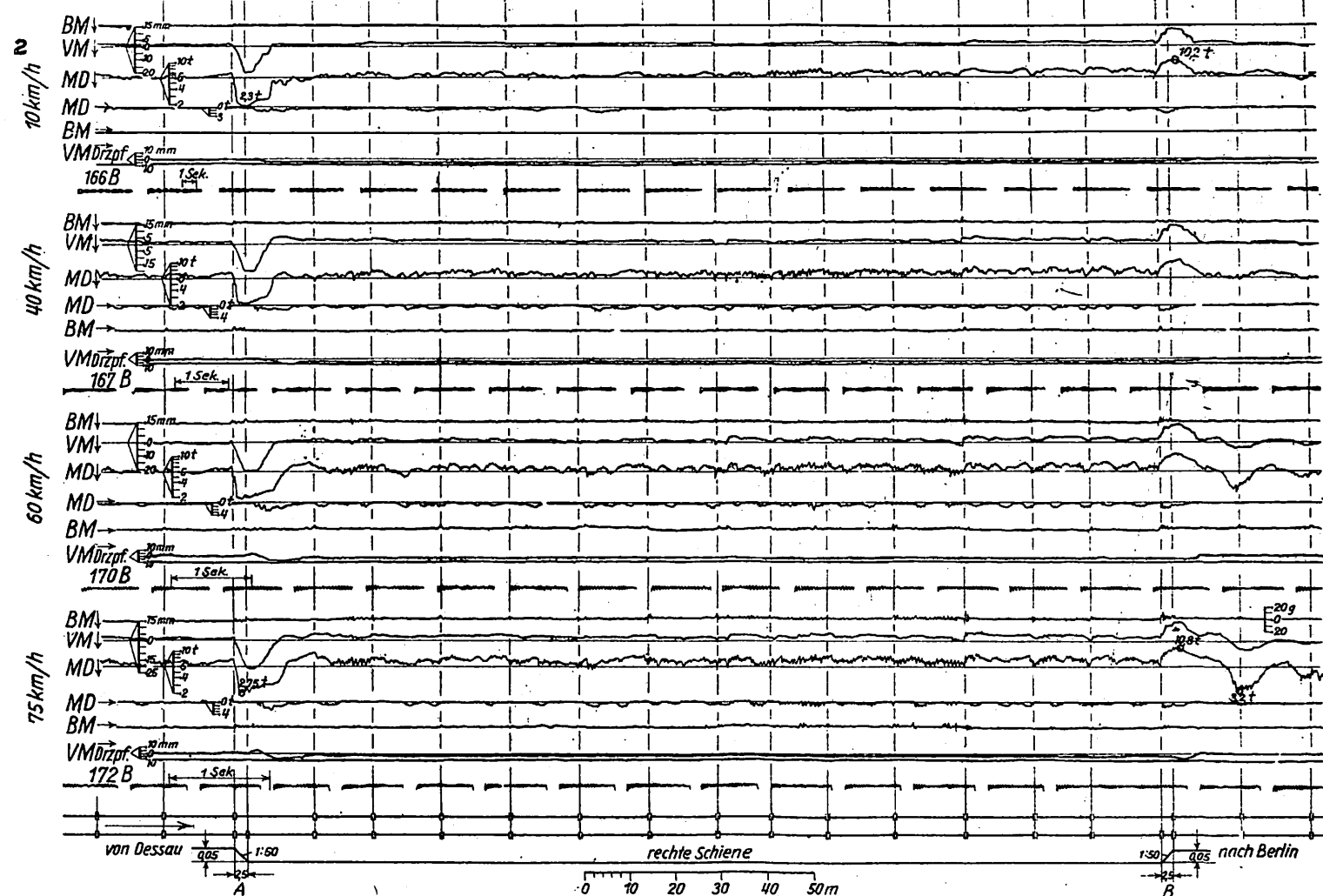


Bild 2



Fahrten in der Geraden mit Absenkung des rechten Schienenstranges
um 0,05 m (Rampenneigung 1:50).
Lok. S 3/6
rechte Seite-1. Achse

Fahrten in der Geraden mit Absenkung des rechten Schienenstranges
um 0,05 m (Rampenneigung 1:50).
Tender S 3/6

1. Achse

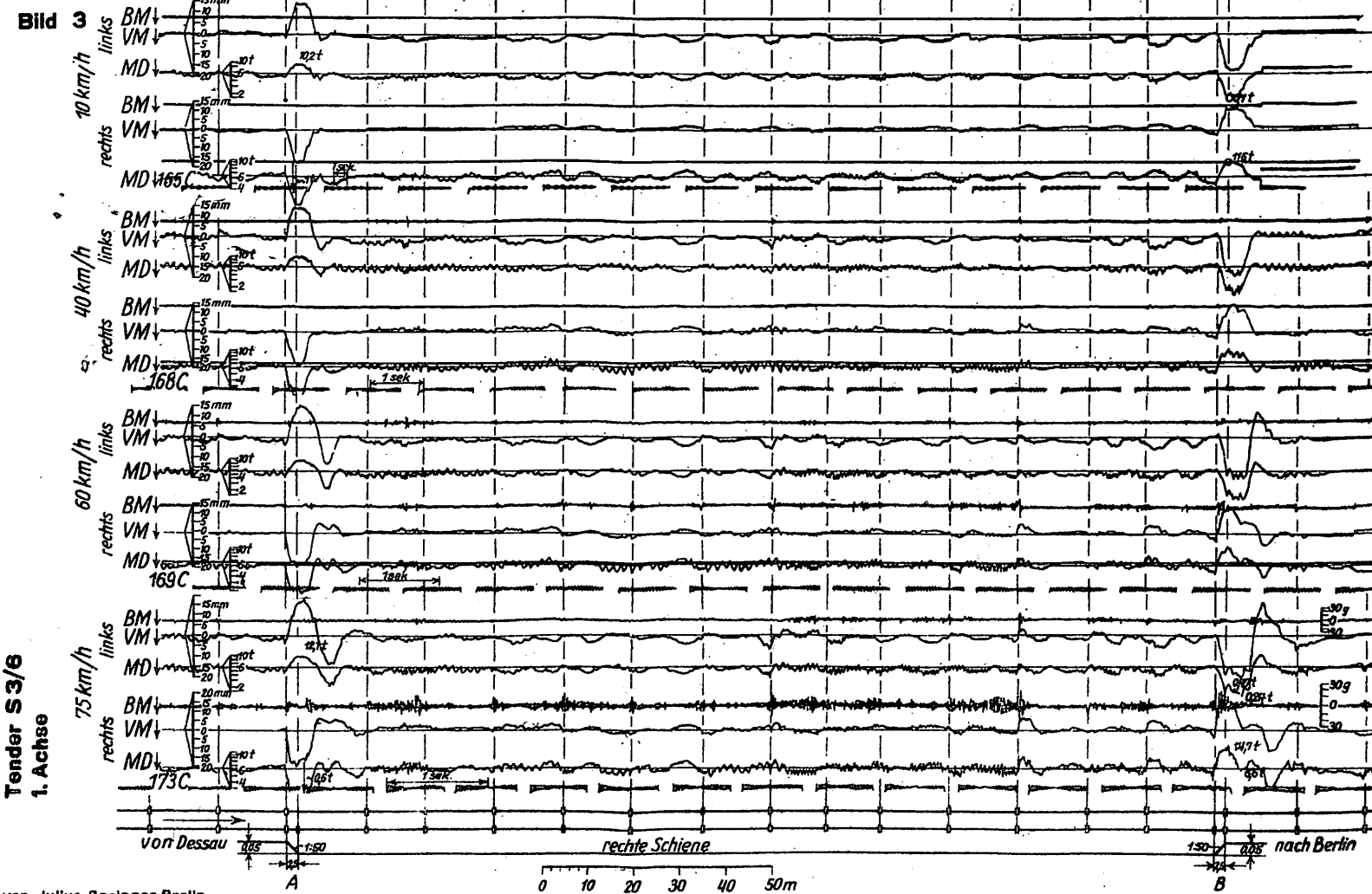
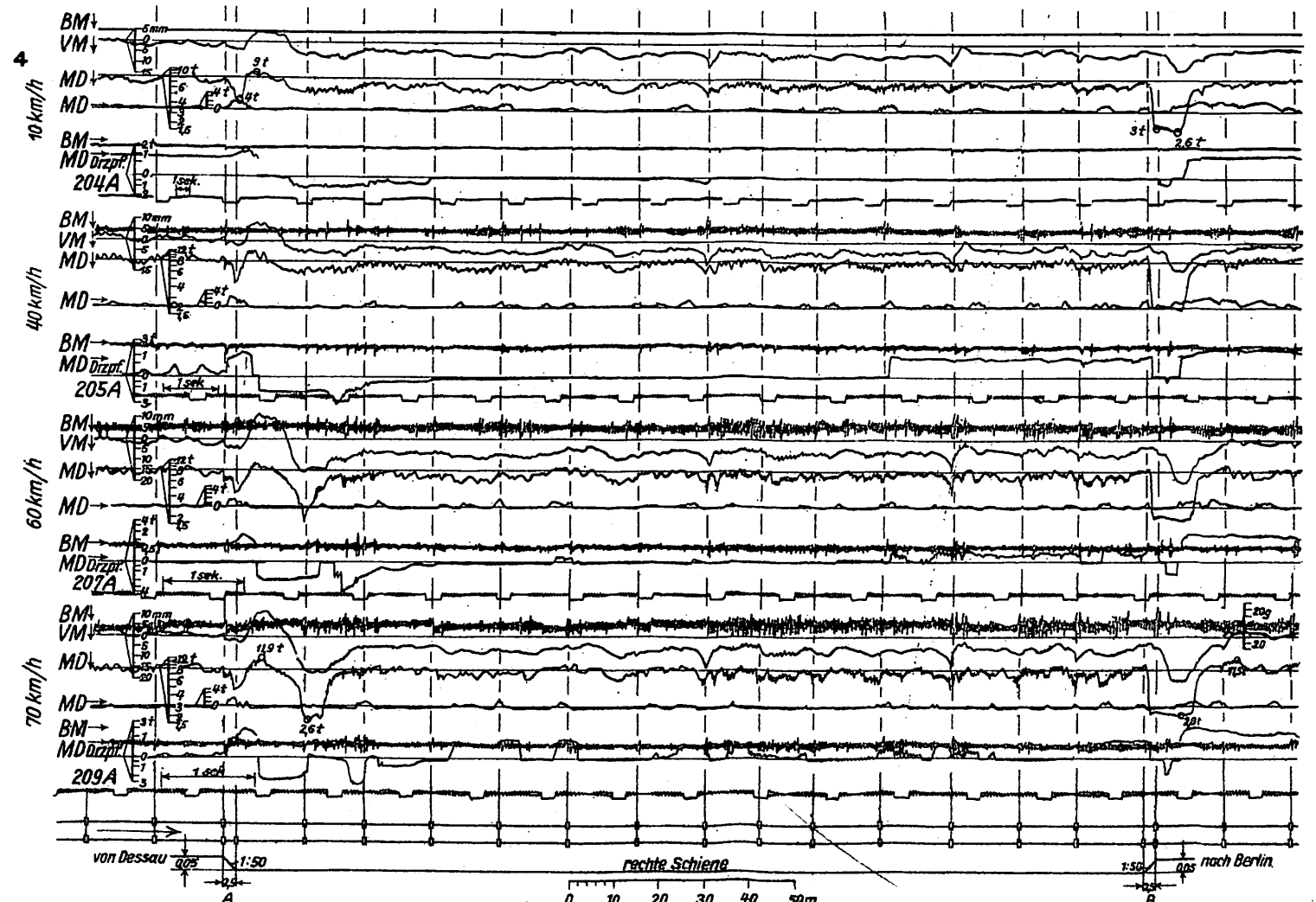


Bild 4



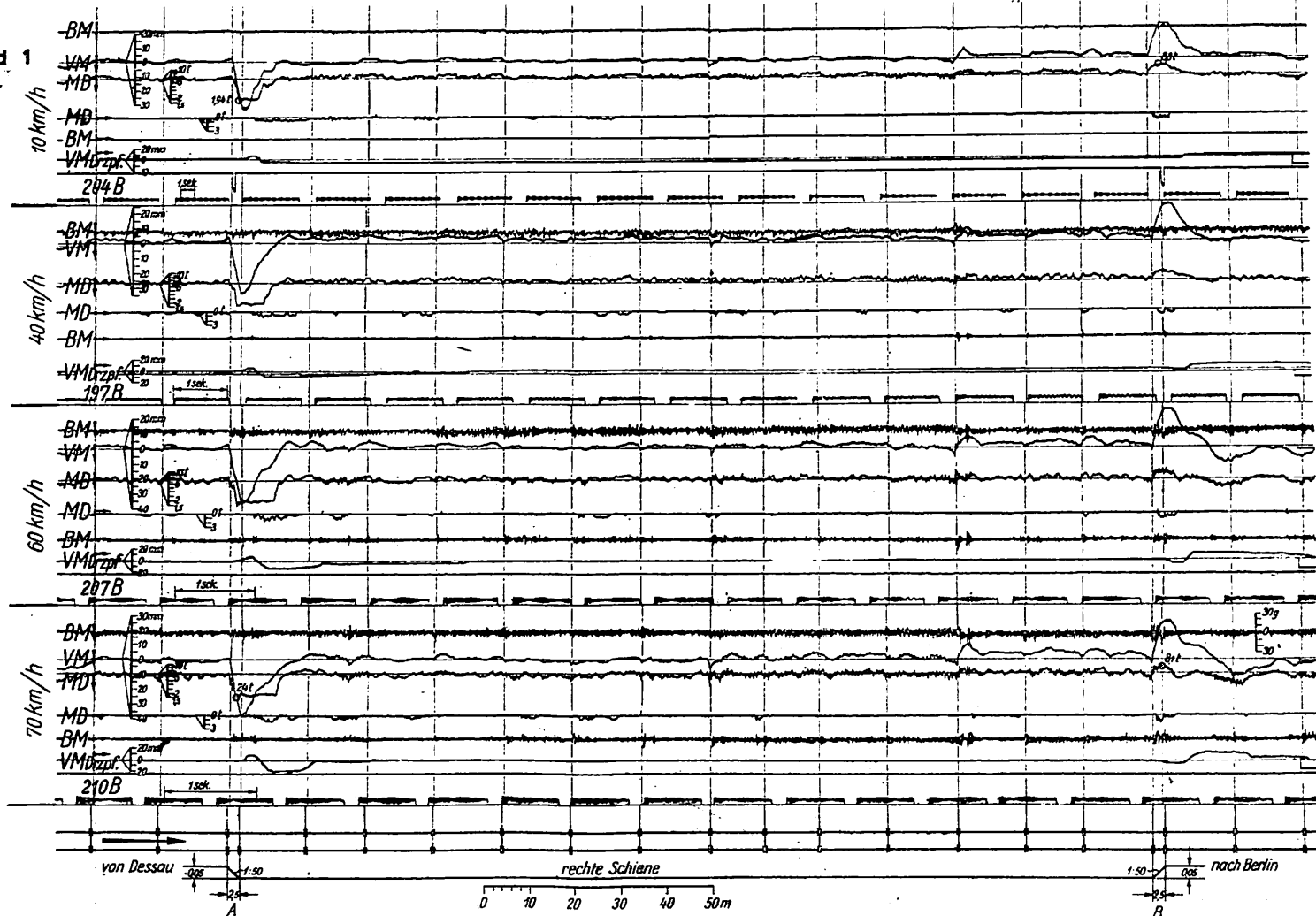
Fahrten in der Geraden mit Absenkung des rechten Schienenstranges
um 0,05 m (Rampenneigung 1:50).
Lok. S 3/6
linke Seite-1. Achse

Fahrten in der Geraden mit Absenkung des rechten Schienenstranges um 0,05 m (Rampenneigung 1:50)

Lok 01

rechte Seite-1. Achse

Bild 1



Fahrten aus einem Rechtskreisbogen durch einen Übergangsbogen mit Absenkung des linken Schienenstranges um 0,033 m (Rampenneigung 1:75)

Lok. S 3/6

linke Seite-1. Achse

Bild 3

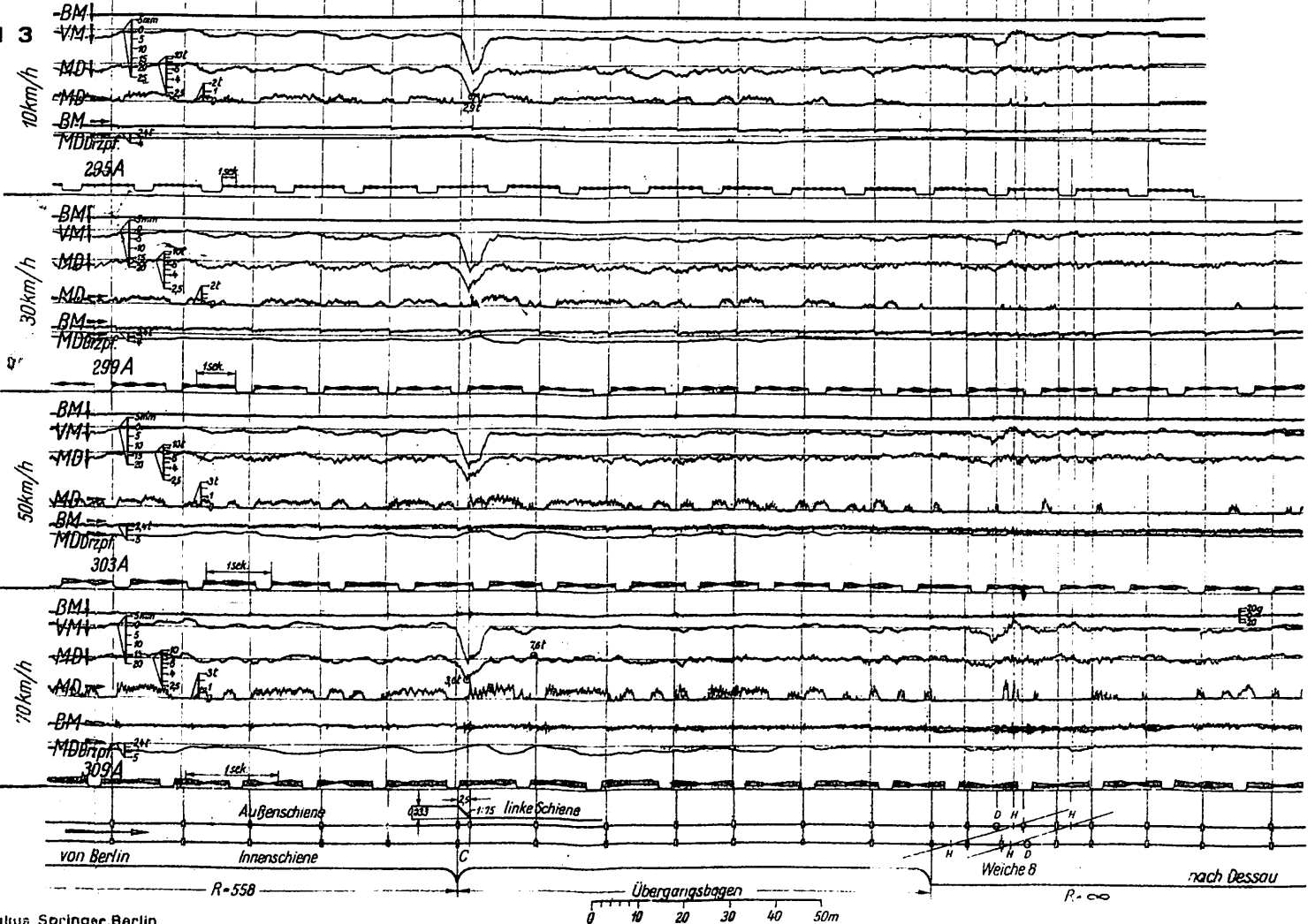
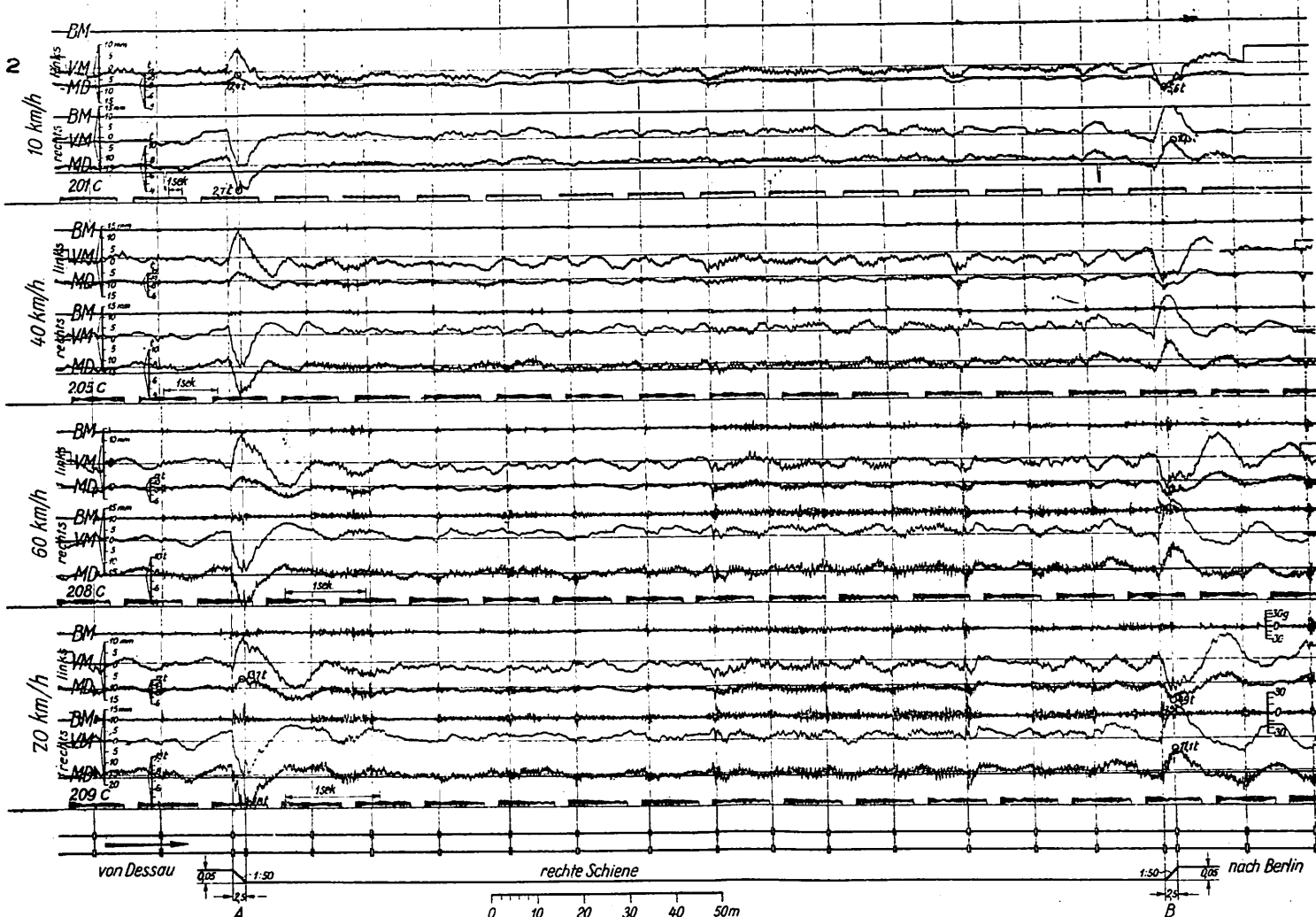


Bild 2

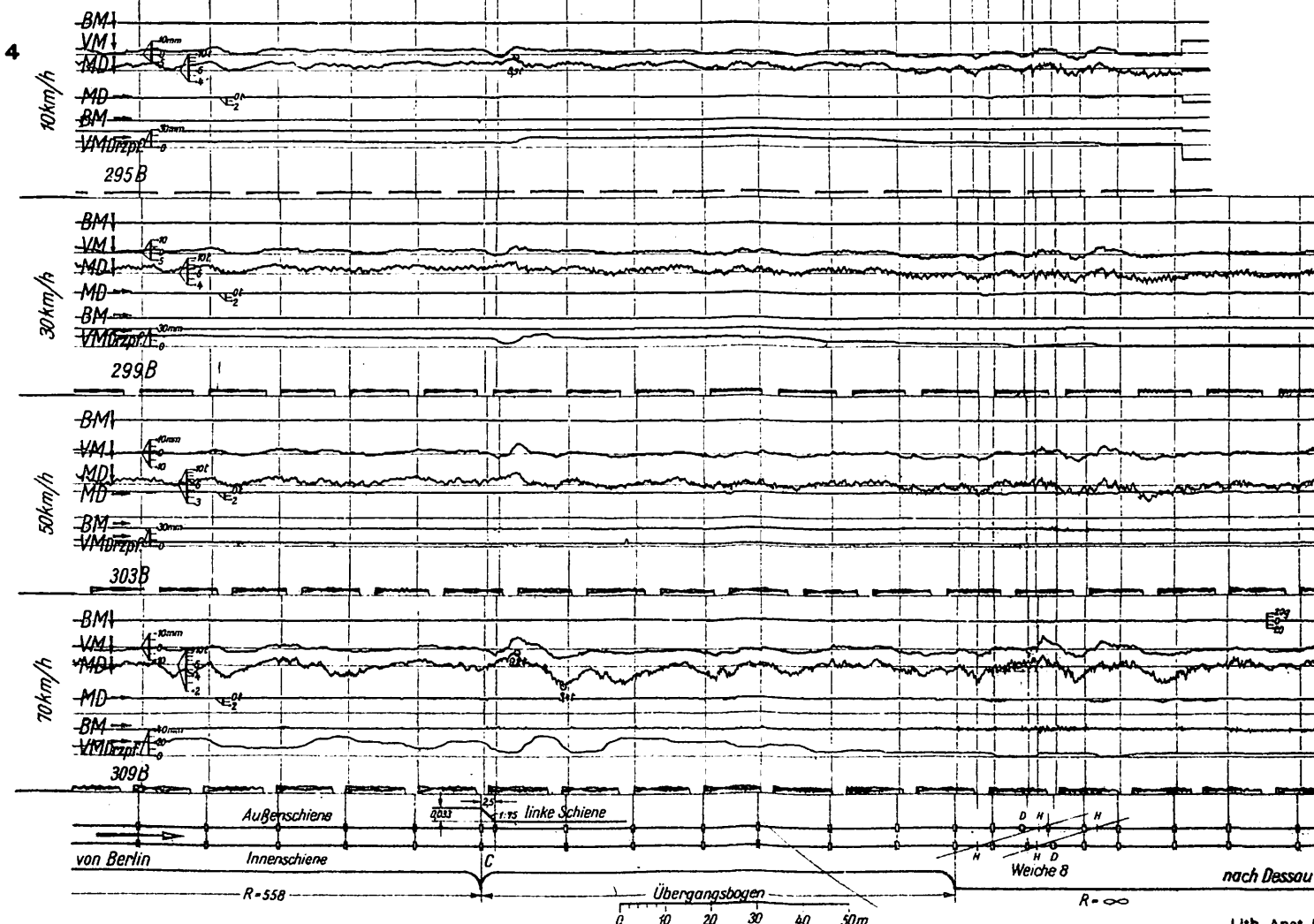


Fahrten in der Geraden mit Absenkung des rechten Schienenstranges um 0,05 m (Rampenneigung 1:50)

Tender 01

1. Achse

Bild 4



Fahrten aus einem Rechtskreisbogen durch einen Übergangsbogen mit Absenkung des linken Schienenstranges um 0,033 m (Rampenneigung 1:75)

Lok. S 3/6

rechte Seite-1. Achse

Fahrten aus einem Rechtskreisbogen durch einen Übergangsbogen mit Absenkung des linken Schienenstranges um 0,033m (Rampenneigung 1:75)

Tender S 3/6
1. Achse



Fahrten aus einem Rechtskreisbogen durch einen Übergangsbogen mit Absenkung des linken Schienenstranges um 0,033m (Rampenneigung 1:75)

Lok O1
rechte Seite-1. Achse

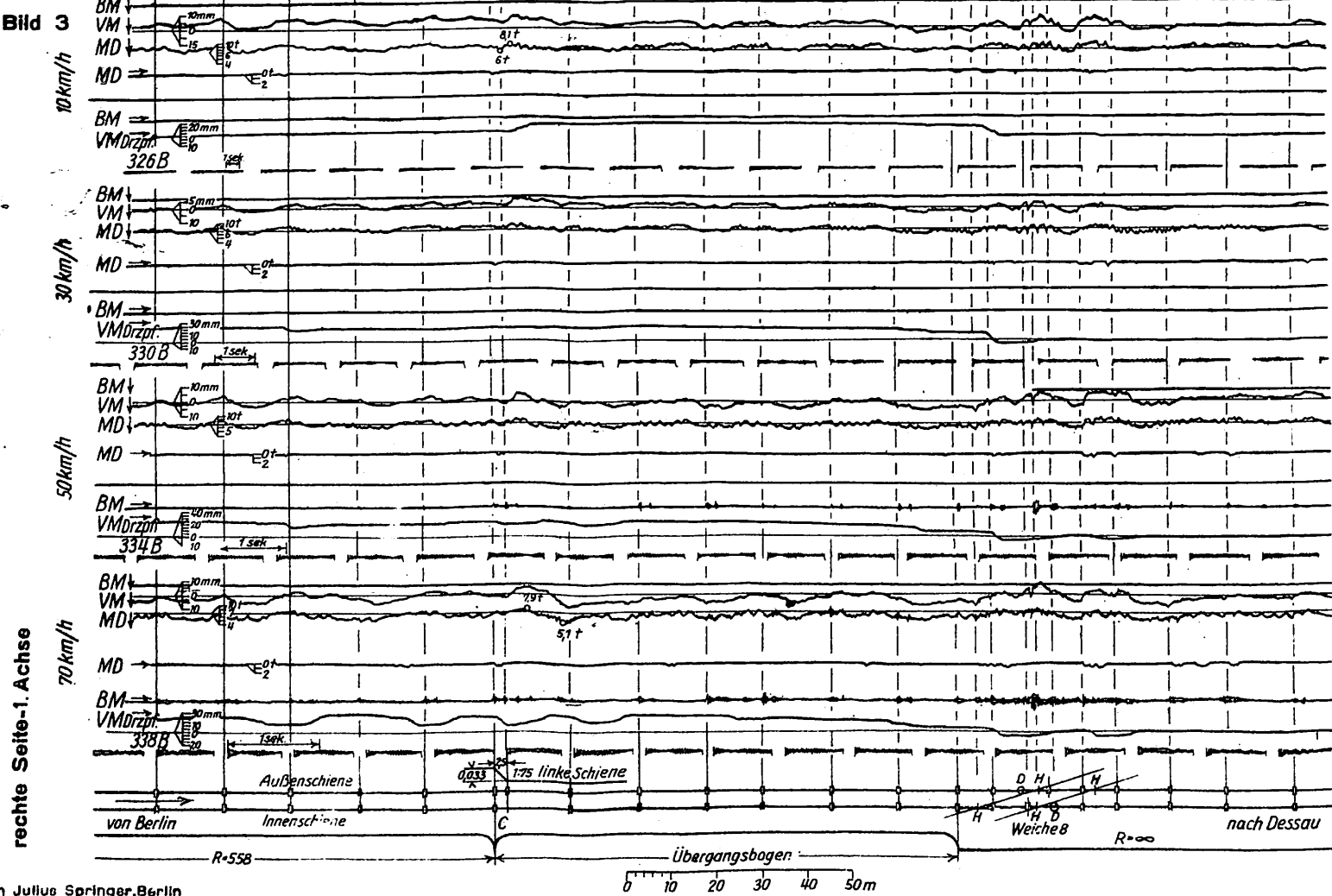


Bild 2

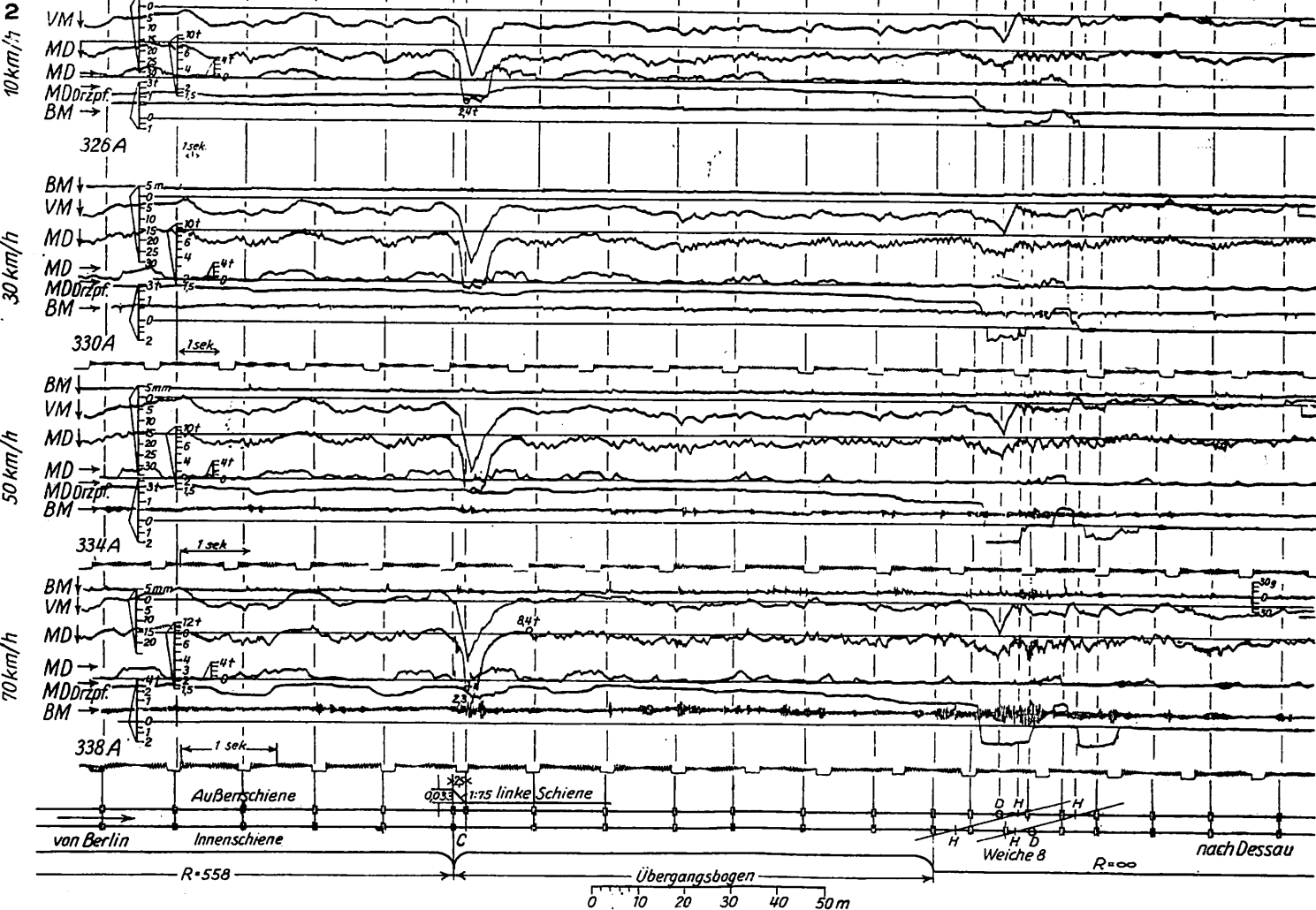
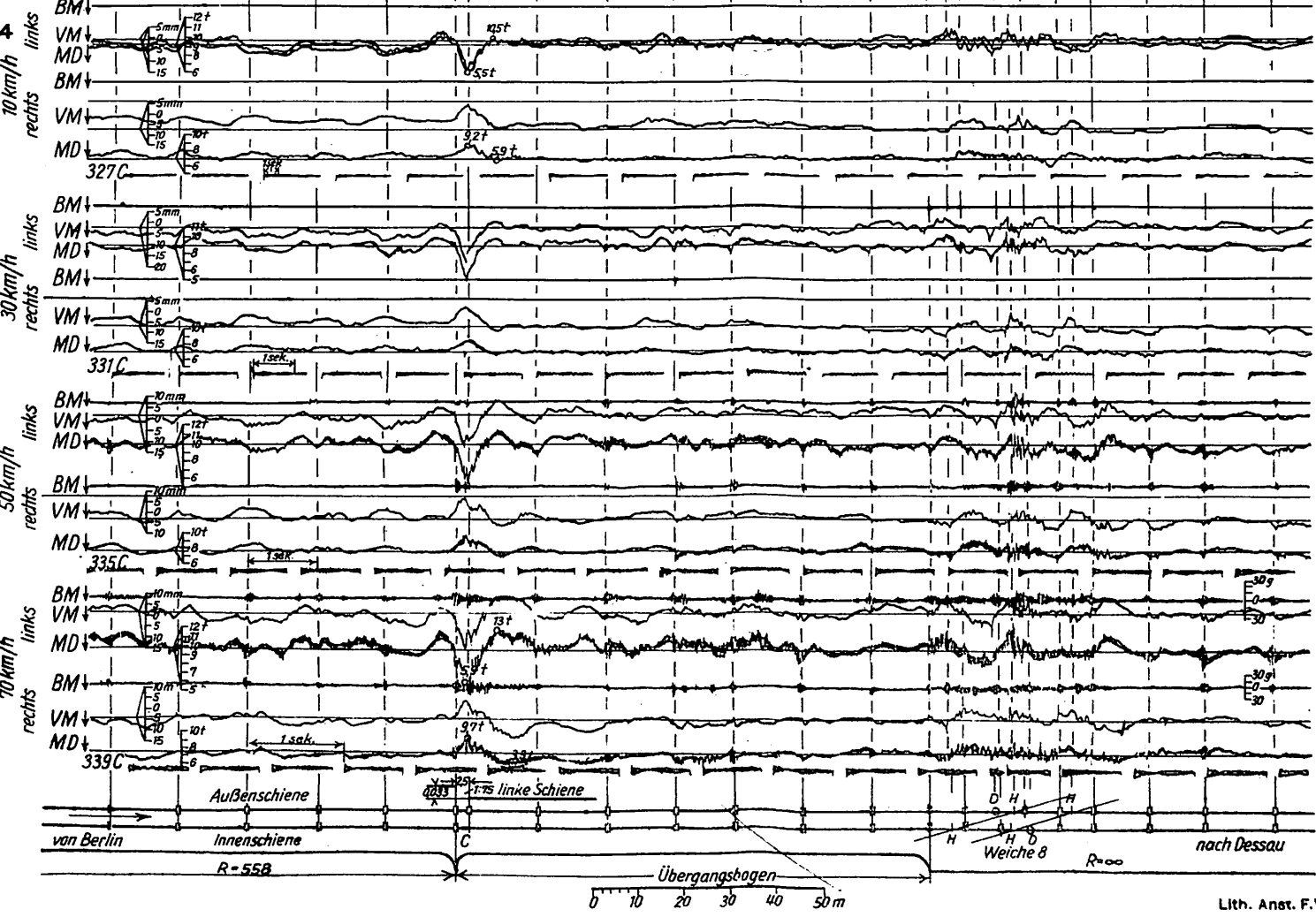


Bild 4



Fahrten aus einem Rechtskreisbogen durch einen Übergangsbogen mit Absenkung des linken Schienenstranges um 0,033m (Rampenneigung 1:75)

Lok O1
linke Seite-1. Achse

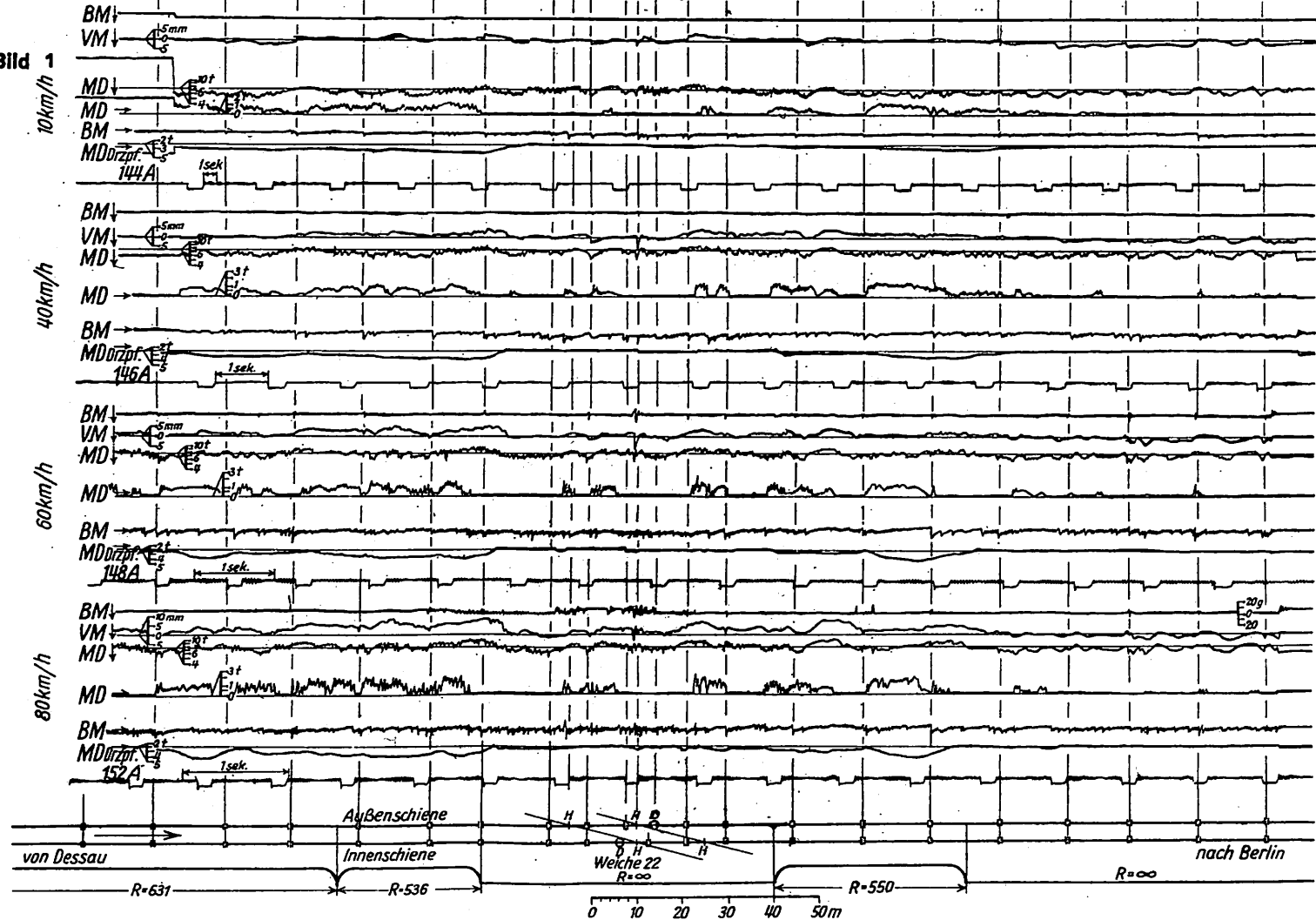
Fahrten aus einem Rechtskreisbogen durch einen Übergangsbogen mit Absenkung des linken Schienenstranges um 0,033m (Rampenneigung 1:75)

Tender O1
1. Achse

Fahrten aus einem Rechtskreisbogen durch eine Zwischengerade und den geraden Strang einer Weiche und einen Rechtskreisbogen
Lok S 3/6

linke Seite-1. Achse

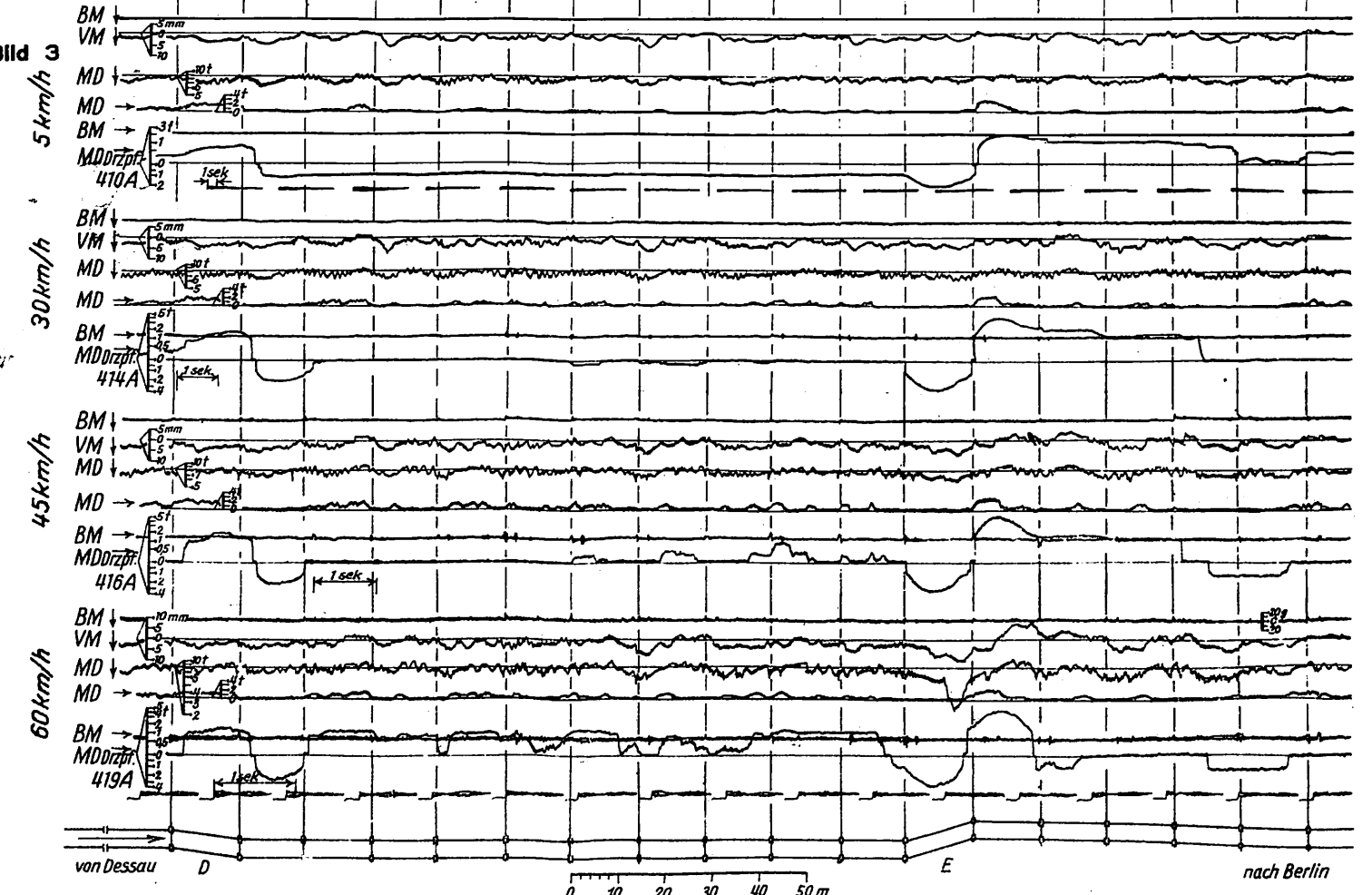
Bild 1
10 km/h
40 km/h
60 km/h
80 km/h



Fahrten durch ein gerades, mit seitlichen Knicken verlegtes Gleis
Lok O1

linke Seite-1. Achse

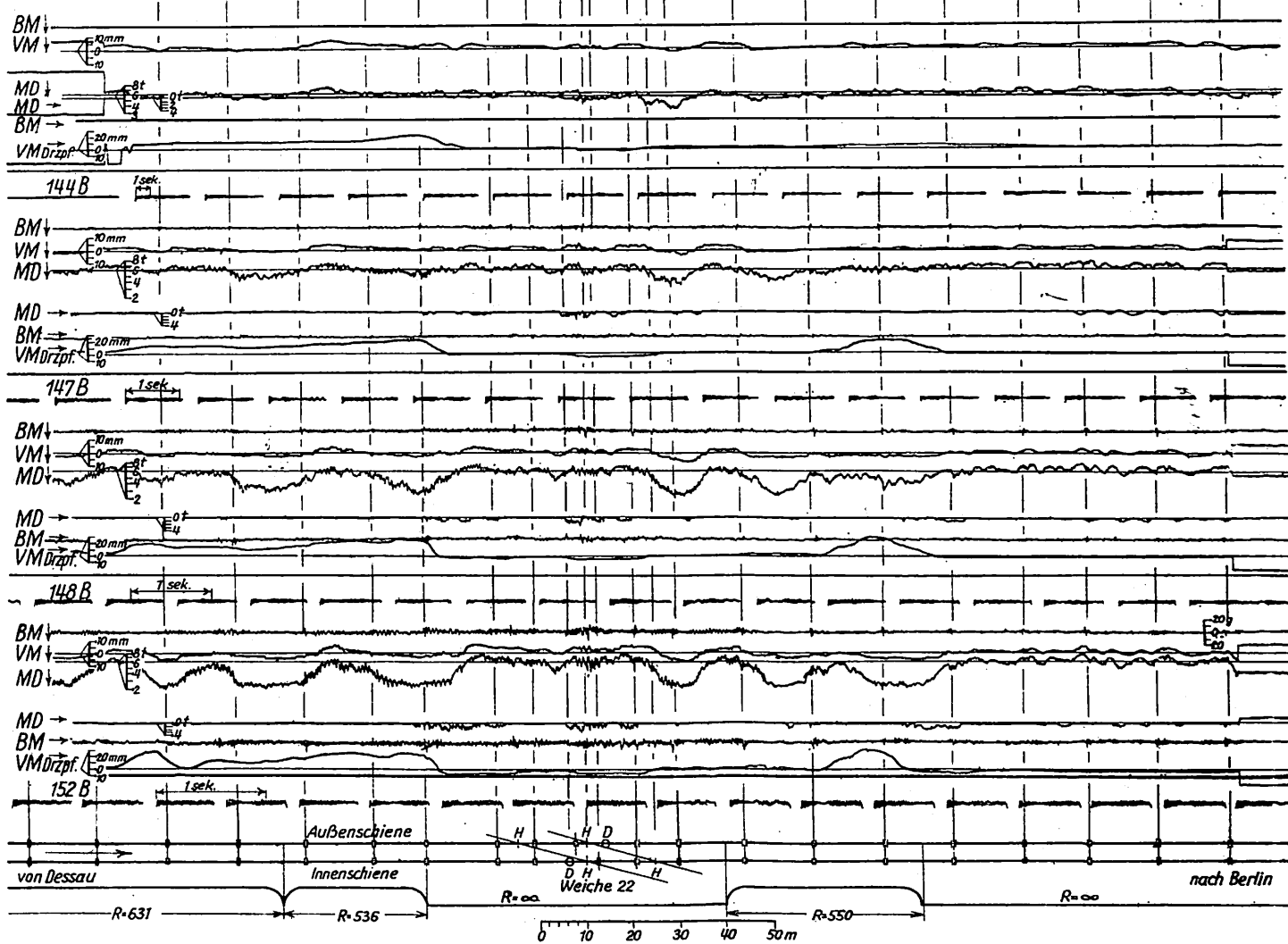
Bild 3
5 km/h
30 km/h
45 km/h
60 km/h



Fahrten aus einem Rechtskreisbogen durch eine Zwischengerade und den geraden Strang einer Weiche und einen Rechtskreisbogen
Lok S 3/6

rechte Seite-1. Achse

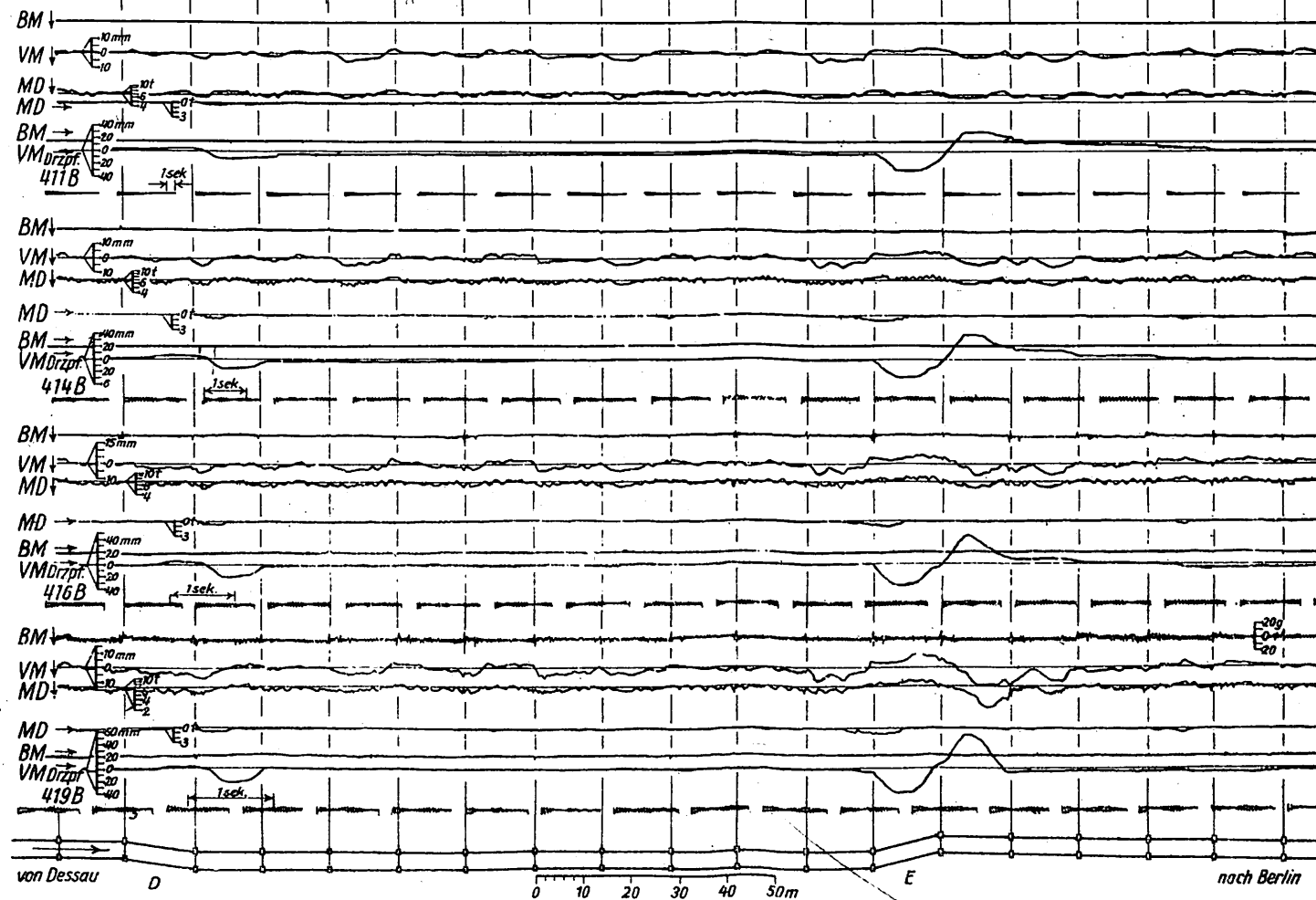
Bild 2
10 km/h
40 km/h
60 km/h
80 km/h



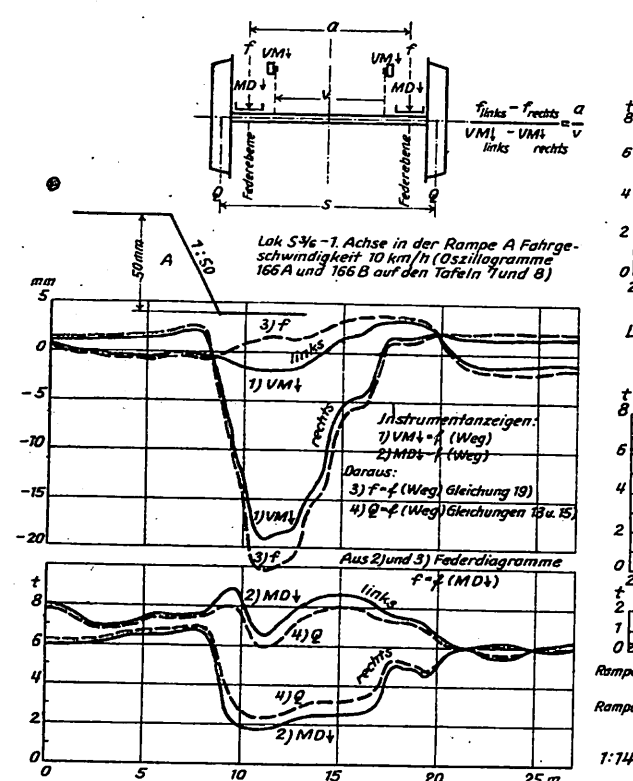
Fahrten durch ein gerades, mit seitlichen Knicken verlegtes Gleis
Lok O1

rechte Seite-1. Achse

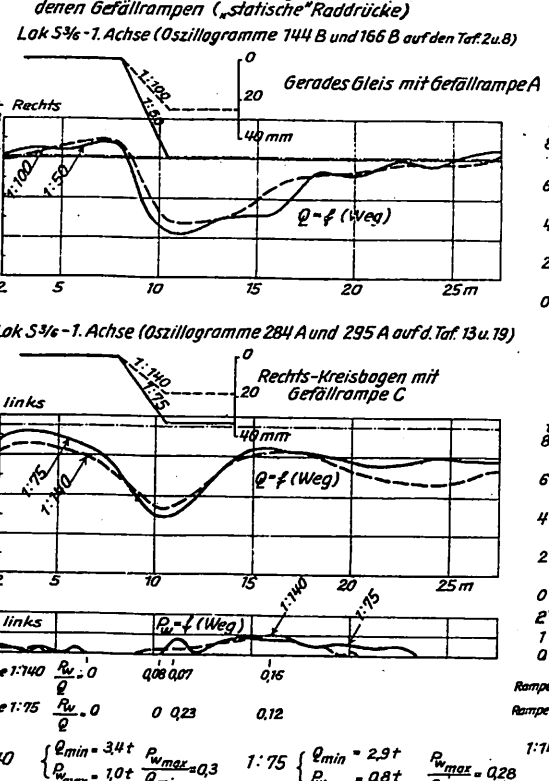
Bild 4
5 km/h
30 km/h
45 km/h
60 km/h



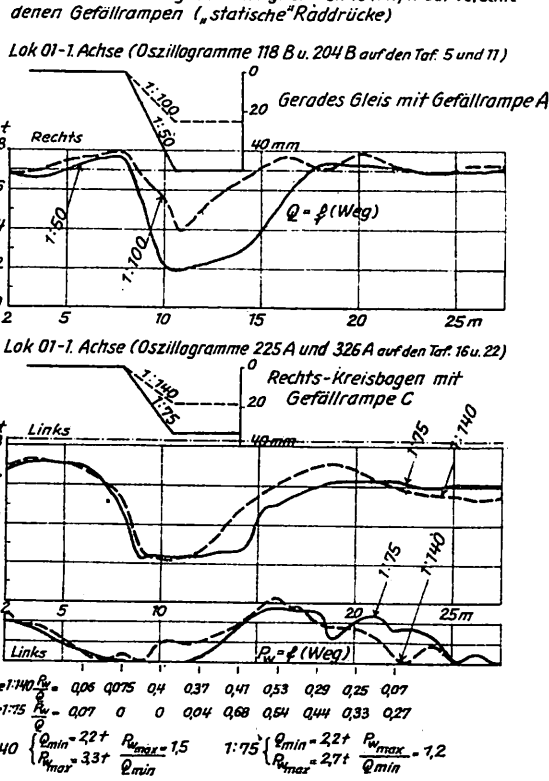
Umrechnung und Umzeichnung der Instrumentanzeigen MD₁ und VM₁ zur Ermittlung von Raddruck Q und Federdurchbiegung f



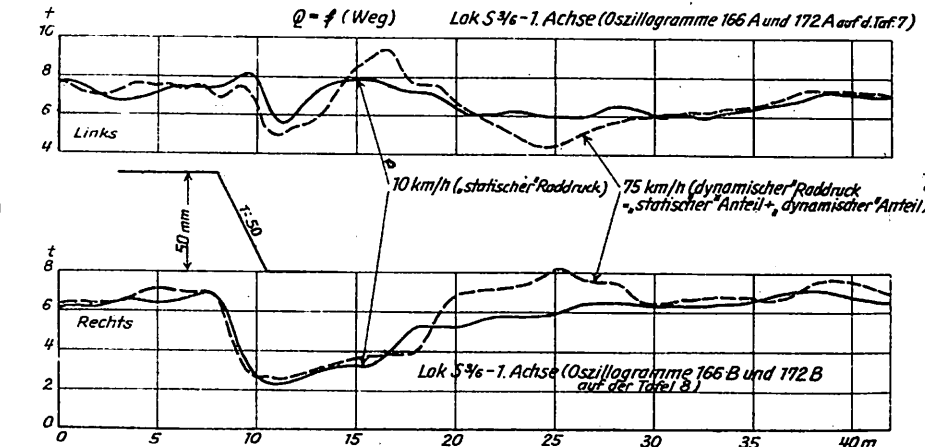
2 Vergleich des Verlaufes der Raddrücke auf der abgesenkten Seite bei einer Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h auf verschiedenen Gefällrampen („statische“ Raddrücke)



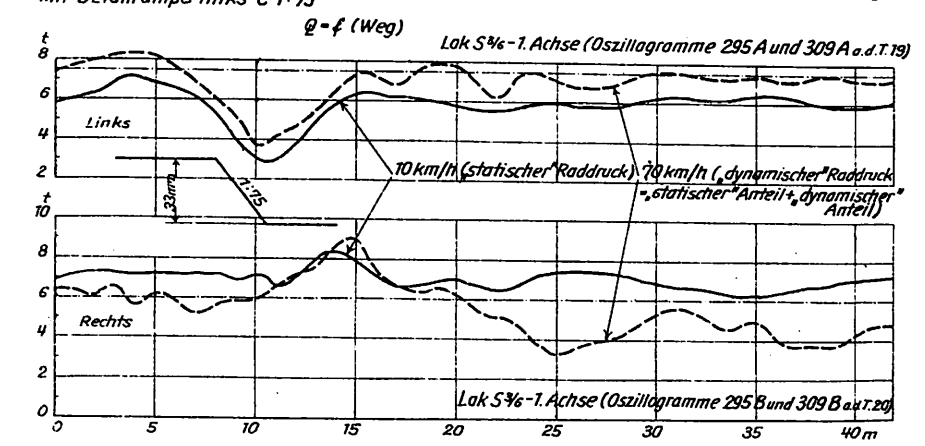
3 Vergleich des Verlaufes der Raddrücke auf der abgesenkten Seite bei einer Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h auf verschiedenen Gefällrampen („statische“ Raddrücke)



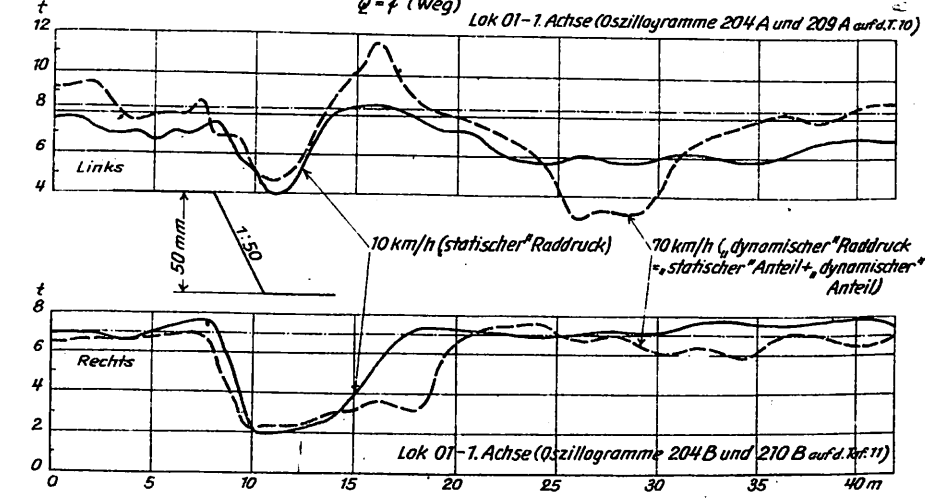
7 Vergleich des Verlaufes der Raddrücke bei Fahrgeschwindigkeiten von 10 und 75 km/h in der Geraden mit Gefällrampe rechts A 1:50



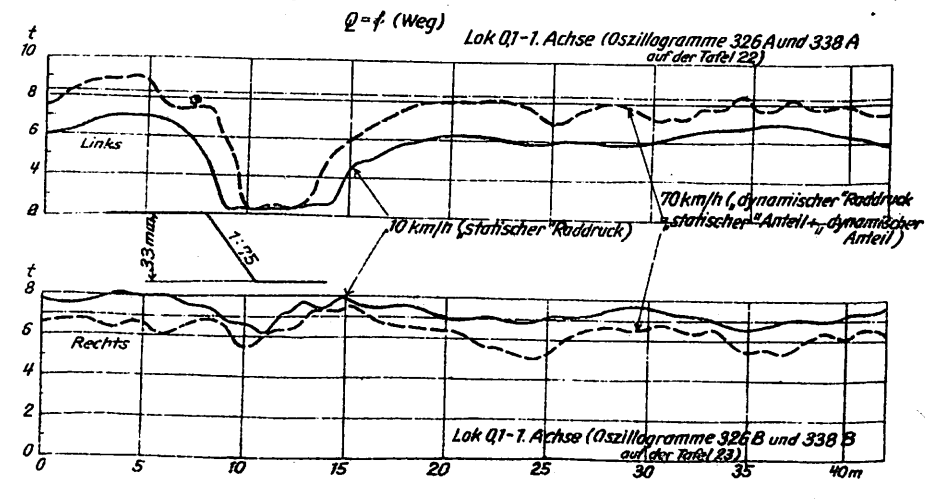
8 Vergleich des Verlaufes der Raddrücke bei Fahrgeschwindigkeiten von 10 und 70 km/h im Bogen mit Gefällrampe links C 1:75



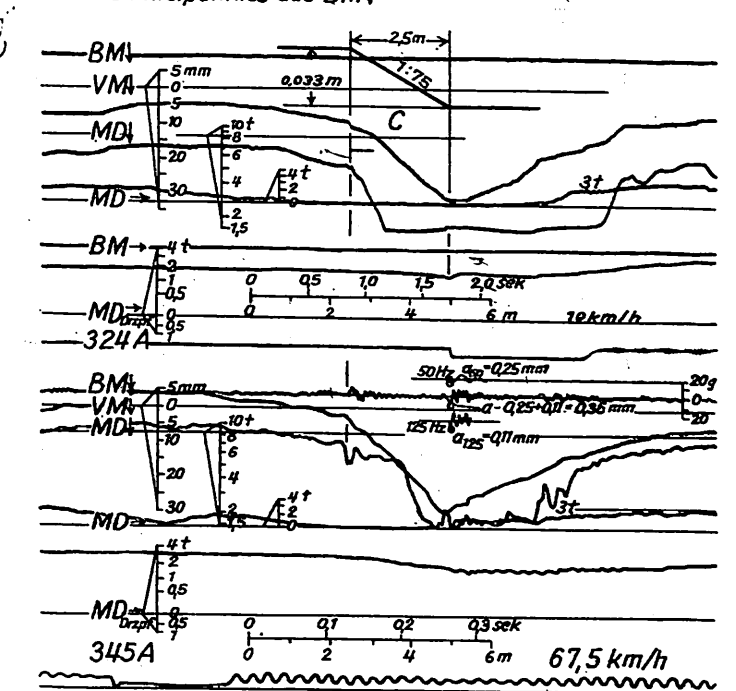
9 Vergleich des Verlaufes der Raddrücke bei Fahrgeschwindigkeiten von 10 und 70 km/h in der Geraden mit Gefällrampe rechts A 1:50



10 Vergleich des Verlaufes der Raddrücke bei Fahrgeschwindigkeiten von 10 und 70 km/h im Bogen mit Gefällrampe links C 1:75

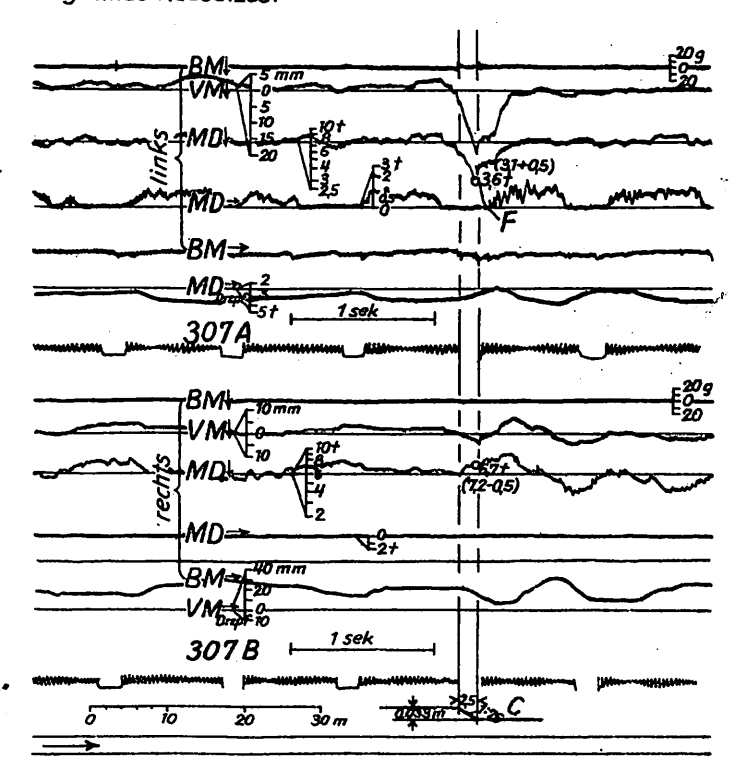


11 Oszillogramme zur Ermittlung der Frequenzen und Amplituden des Raddmittelpunktes aus BM₁



Lok O1 - linke Seite-1. Achse

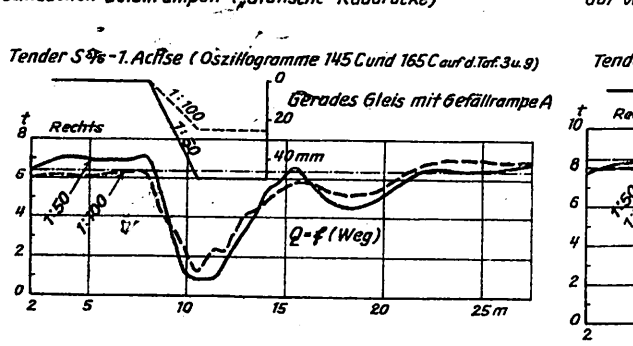
12 Einfluß einer plötzlichen Erhöhung von P_w auf die Querbewegung eines Radsatzes.



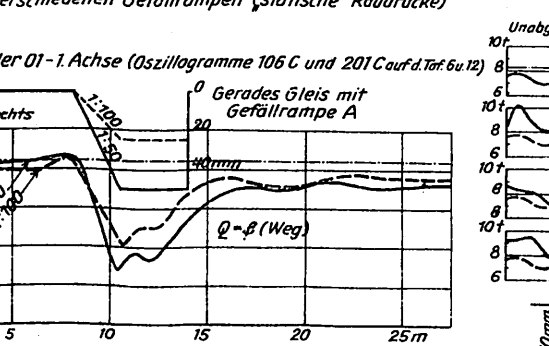
Lok. S 3/6 - 1. Achse

Zum Aufsatz: Untersuchungen über das Kräftespiel zwischen Fahrzeug und Oberbau.

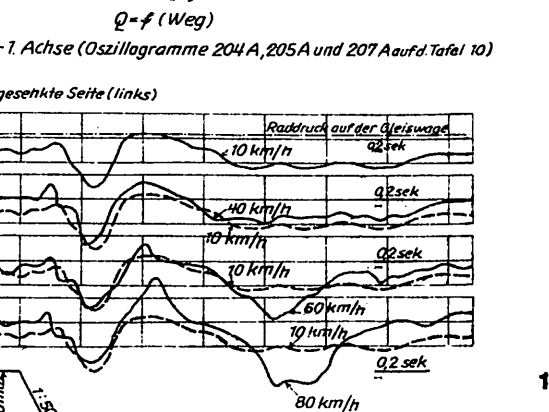
4 Vergleich des Verlaufes der Raddrücke auf der abgesenkten Seite bei einer Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h auf verschiedenen Gefällrampen („statische“ Raddrücke)



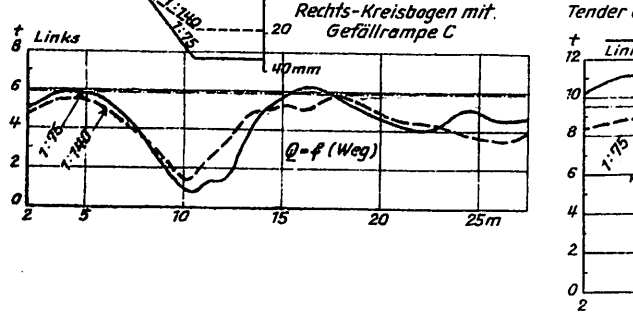
5 Vergleich des Verlaufes des Raddrücke auf der abgesenkten Seite bei einer Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h auf verschiedenen Gefällrampen („statische“ Raddrücke)



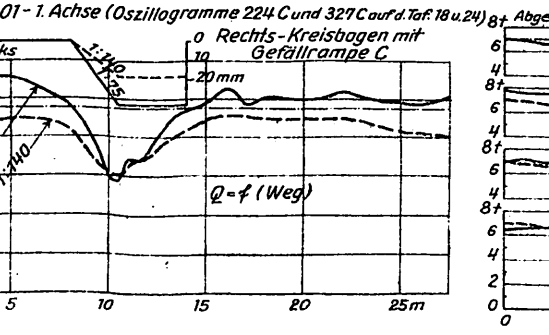
6 Vergleich des Verlaufes des Raddrücke bei verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten in der Geraden mit Gefällrampe A 1:50 („statische“ und „dynamische“ Raddrücke)



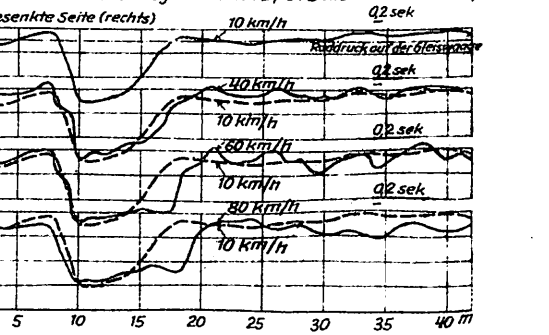
Tender S 4/6-1. Achse (Oszillogramme 267 C und 296 C auf d. Taf. 15 u. 21)



Tender O1-1. Achse (Oszillogramme 106 C und 201 C auf d. Taf. 6 u. 12)



Lok O1-1. Achse (Oszillogramme 204 B, 197 B und 207 B auf d. Taf. 11)



Zum Aufsatz: Schädlichkeit der Rangierstöße beim Stoßverfahren.

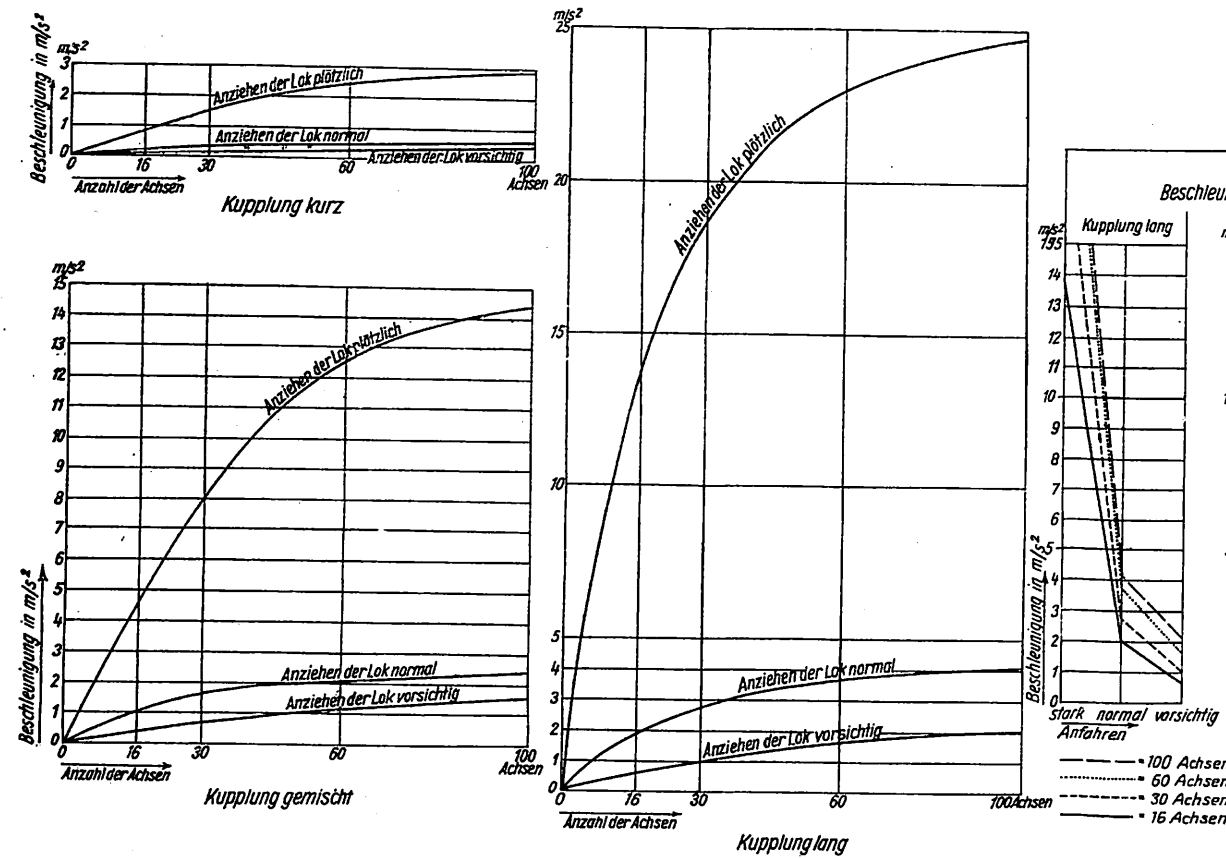


Abb. 1. Anfahrversuche. (Auswertung nach der Achsstärke)

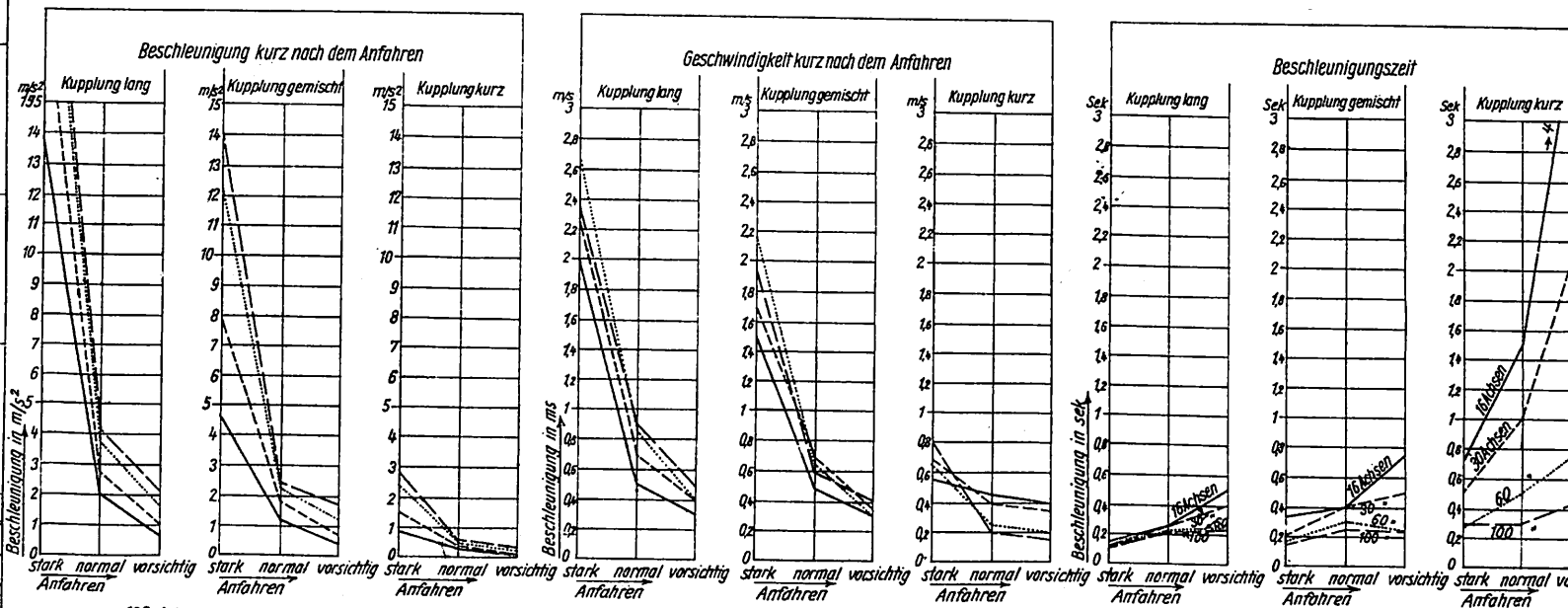


Abb. 3. Anfahrversuche. (Auswertung nach der Art des Anziehens)

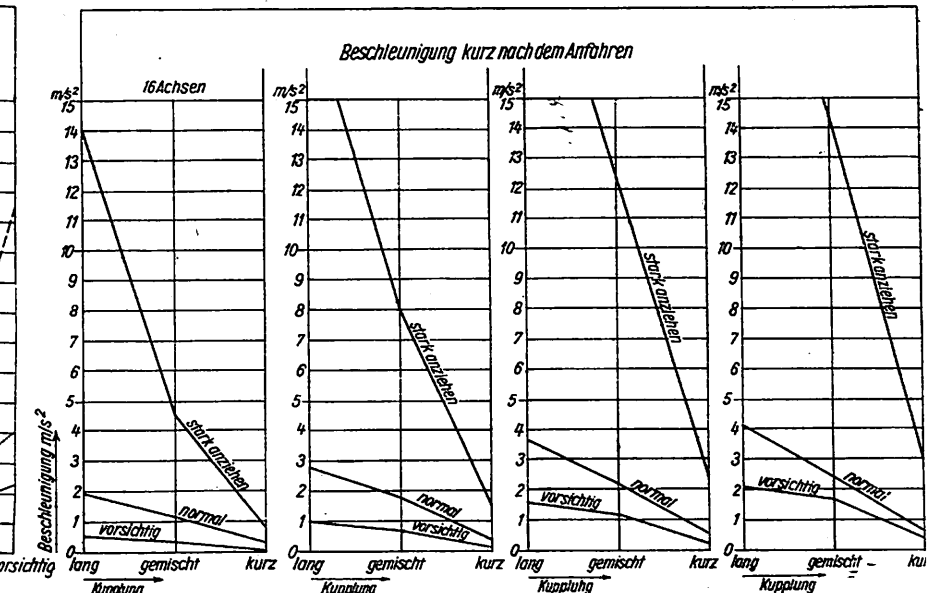


Abb. 2. Anfahrversuche. (Auswertung nach der Kupplungsart)

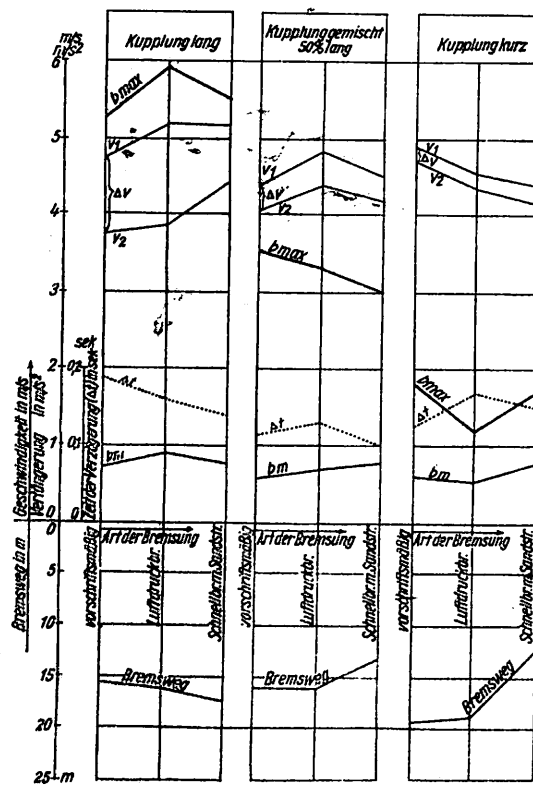


Abb. 4. Bremsversuche. (Vorversuche)

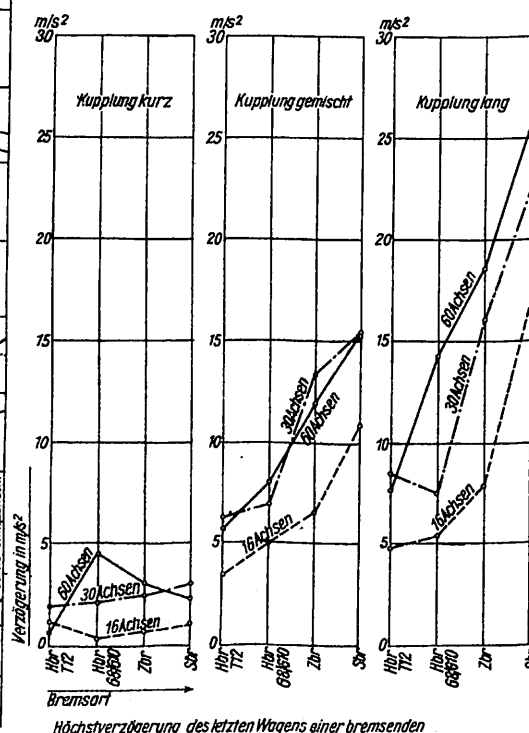


Abb. 5. Bremsversuche. (Einfluß der Kupplungsart und der Bremsart)

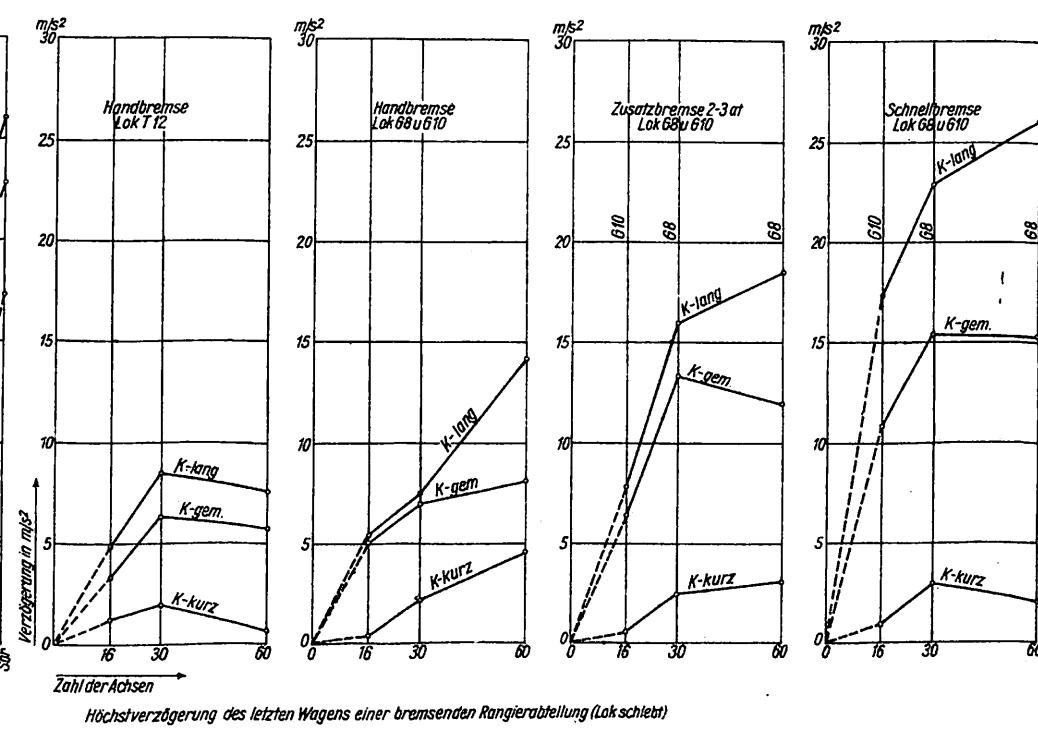


Abb. 6. Bremsversuche. (Einfluß der Achsstärke)

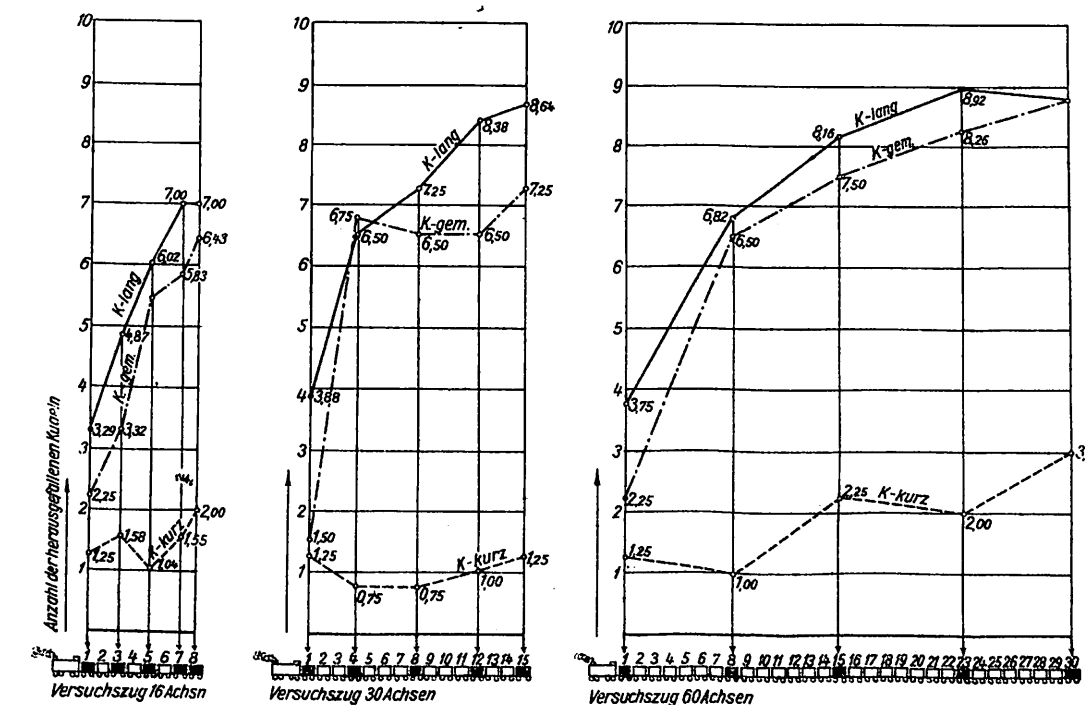


Abb. 7. Rangierstöße einer bremsenden Rangierabteilung getrennt nach Wagenzahl und Kupplungsart. (Messungen mit Kugelmessgeräten)

Zum Aufsatz: Schädlichkeit der Rangierstöße beim Stoßverfahren.

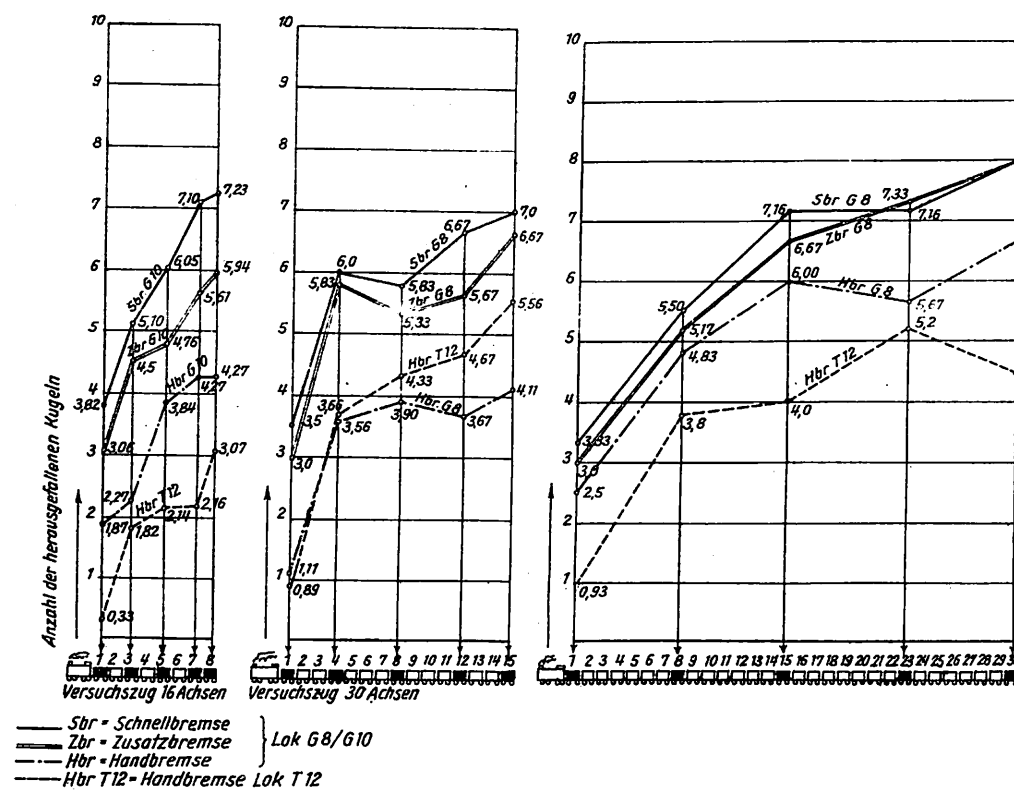


Abb. 1. Rangierstöße einer bremsenden Rangierabteilung getrennt nach Wagenzahl und Bremsart (Messungen mit Kugelmeßgeräten).

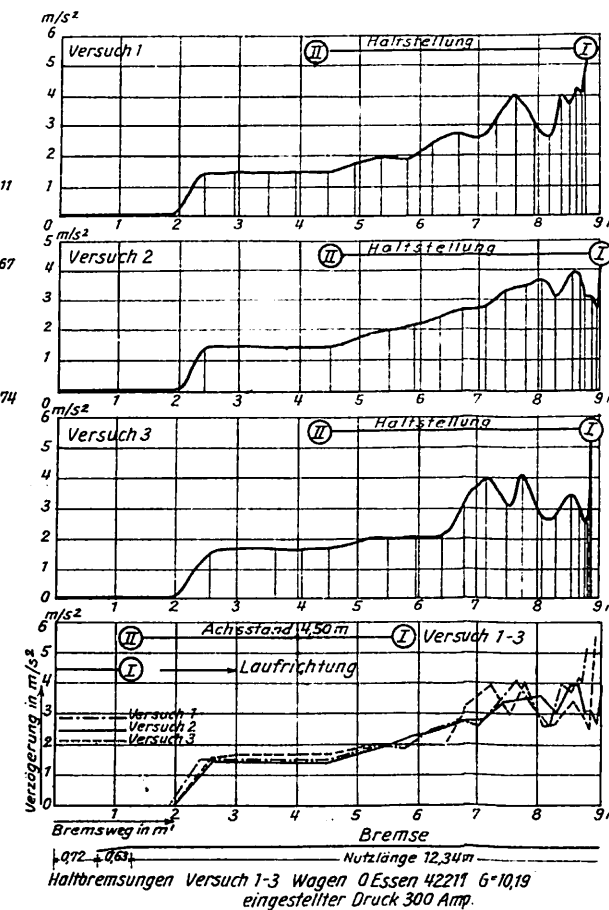


Abb 7. Bremsung in der Wirbelstrombremse.

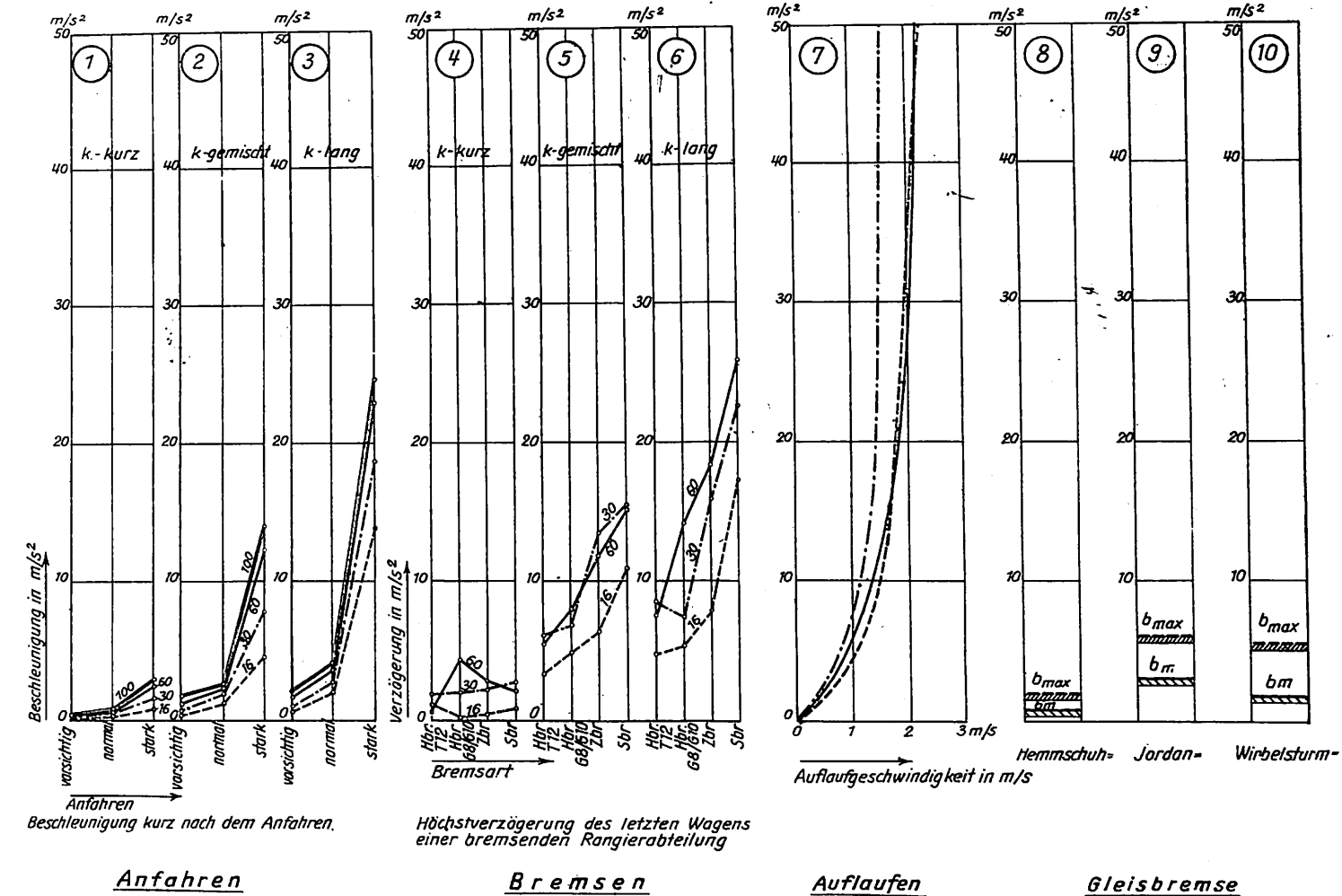


Abb. 8. Zusammenstellung der Versuchsergebnisse.

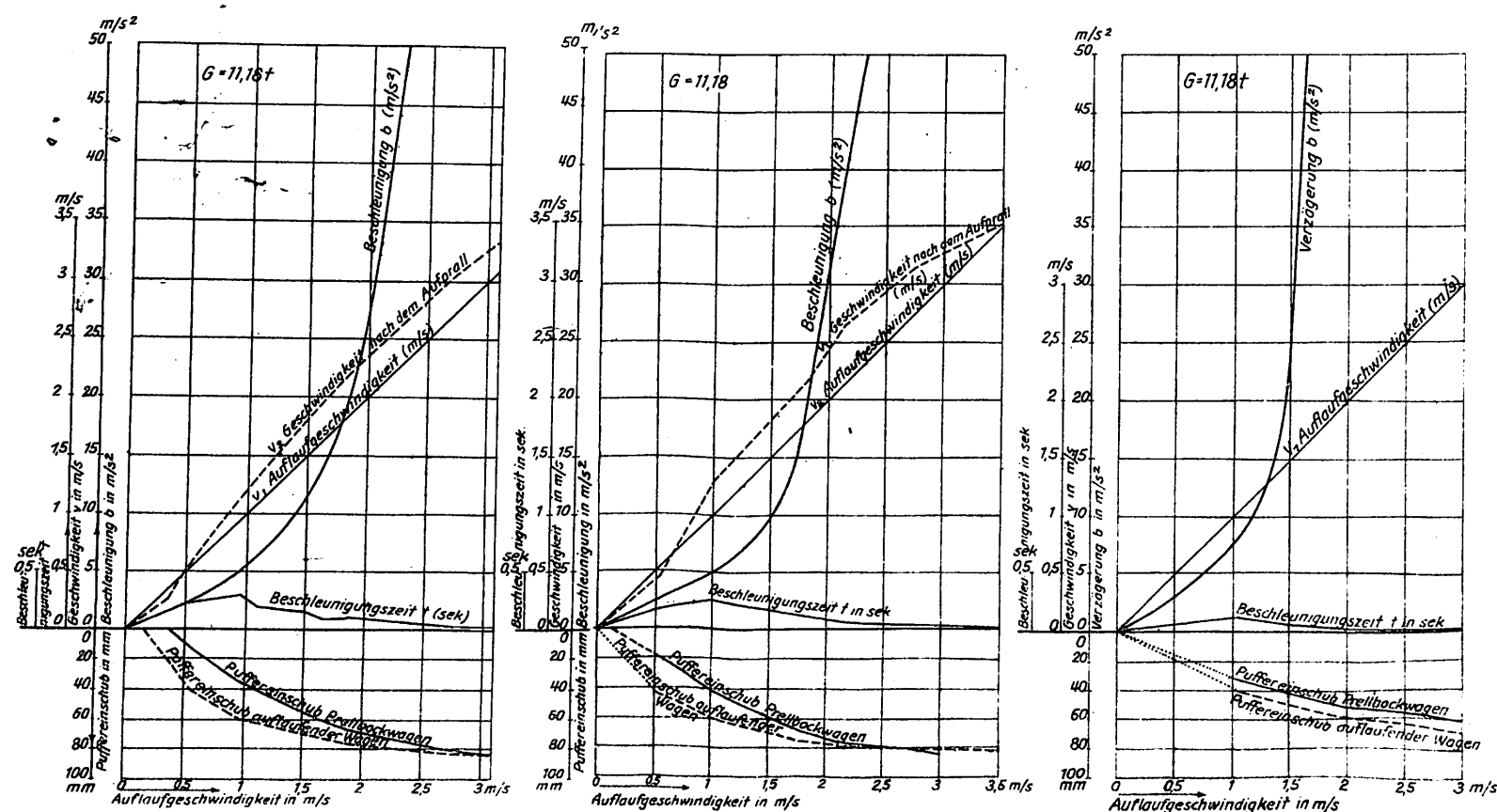


Abb. 2. Auflaufversuche.

Abb. 3. Auflaufversuche.

Abb. 4. Auflaufversuche.

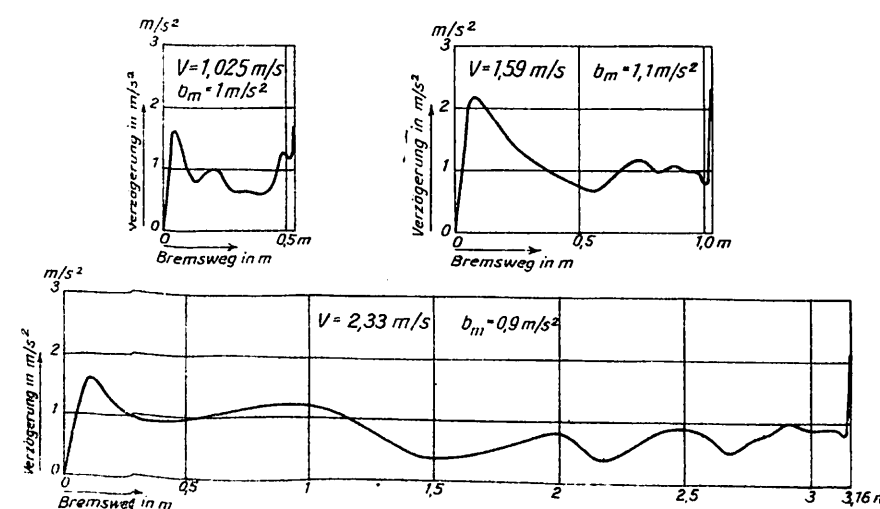


Abb. 5. Haltbremsung mittels Hemmschuh (Bremsverlauf).

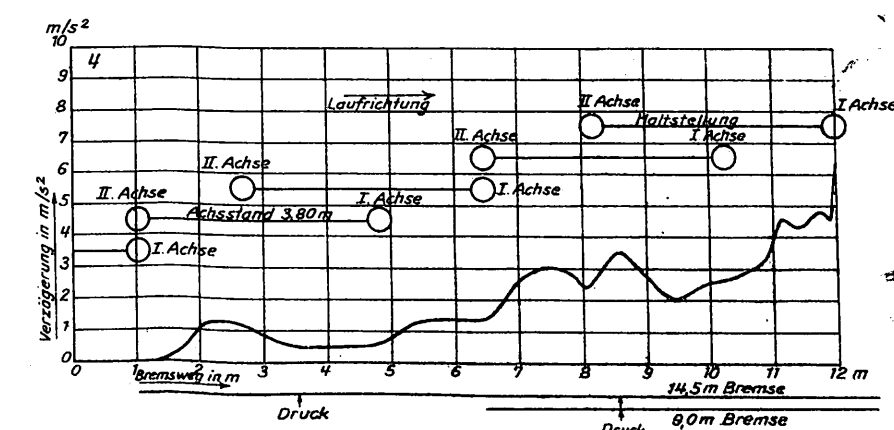


Abb. 6. Bremsverlauf in der gewichtsautomatischen Jordanbremse auf Vbf. Wustermark. Wagengewicht 5,52 t, eingestellter Druck 7 at.

Zum Aufsatz: Die freien Lenkachsen im Gleisbogen bei Zweipunktberührung.

