

Abb. 1.

**Zum Aufsatz:
Das Einfahren der Lokomotiven
in Gleisbögen.**

Abb. 2.

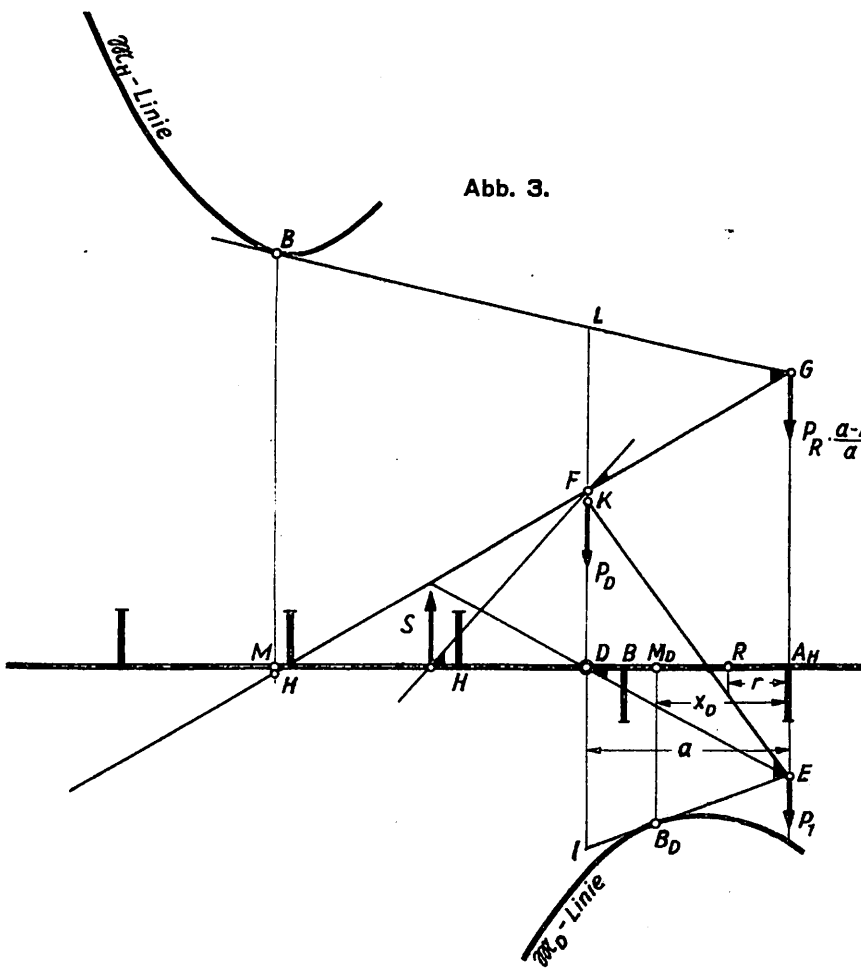
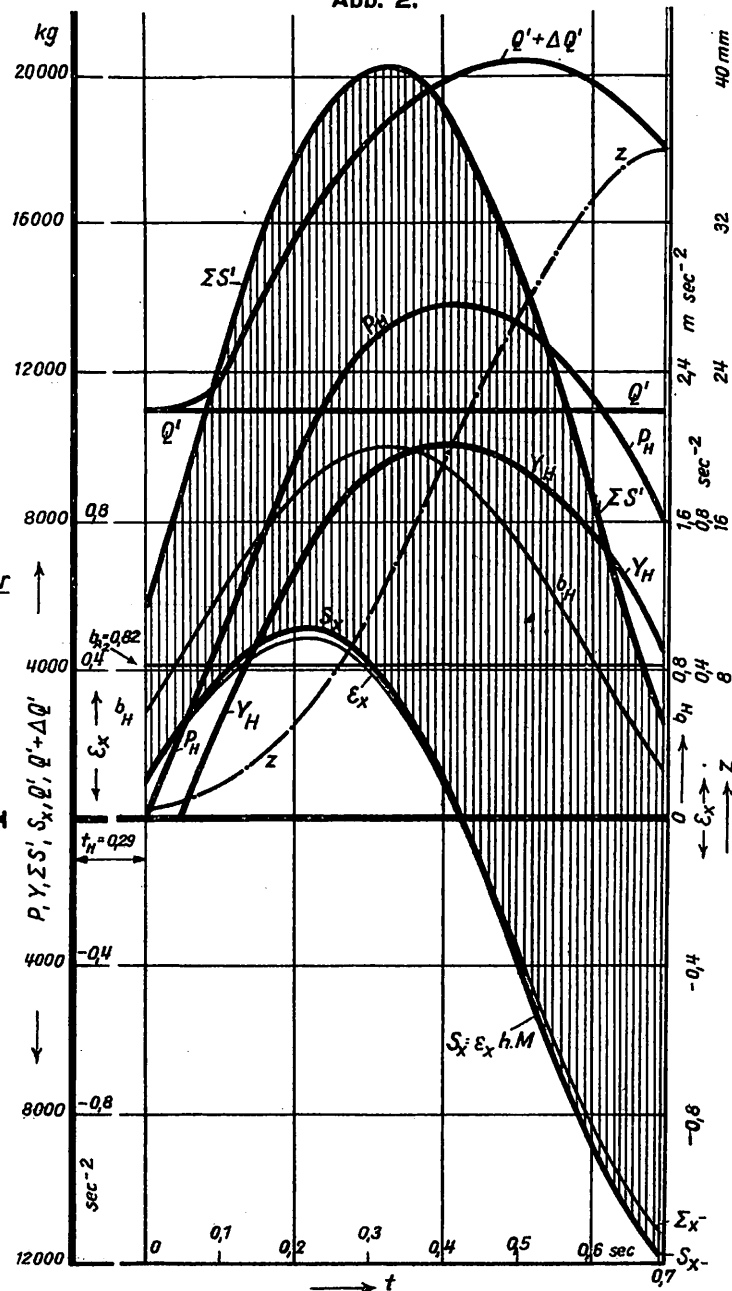


Abb. 3.

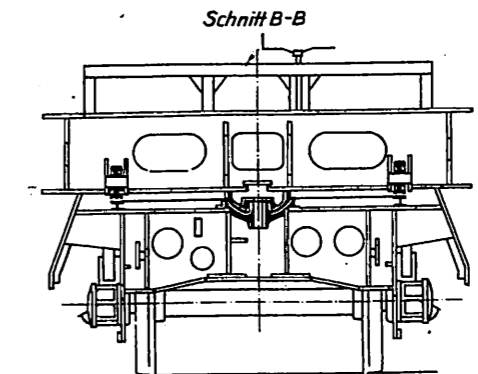
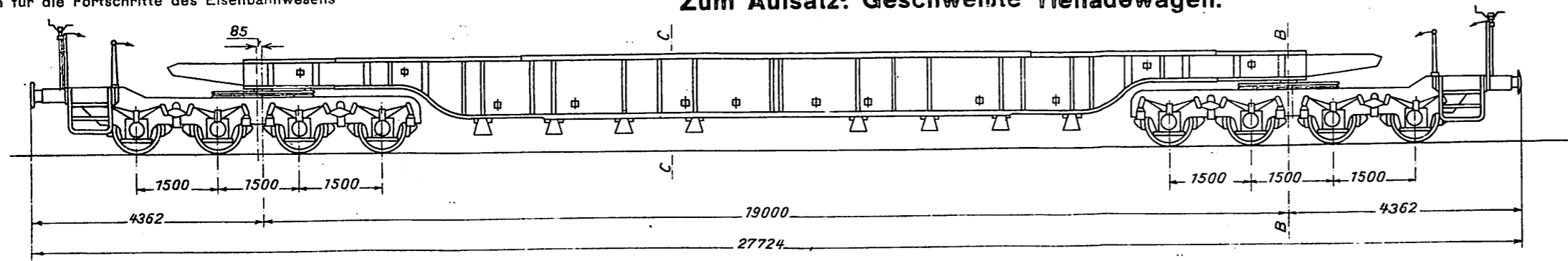


Abb. 1.
110 t- Tiefladewagen für Durchladung.
Maßstab 1:40

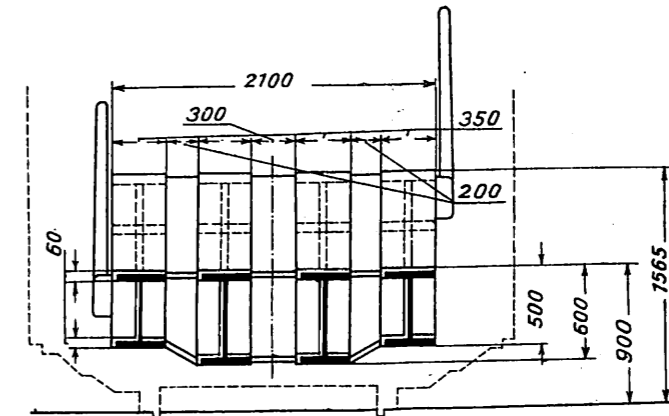
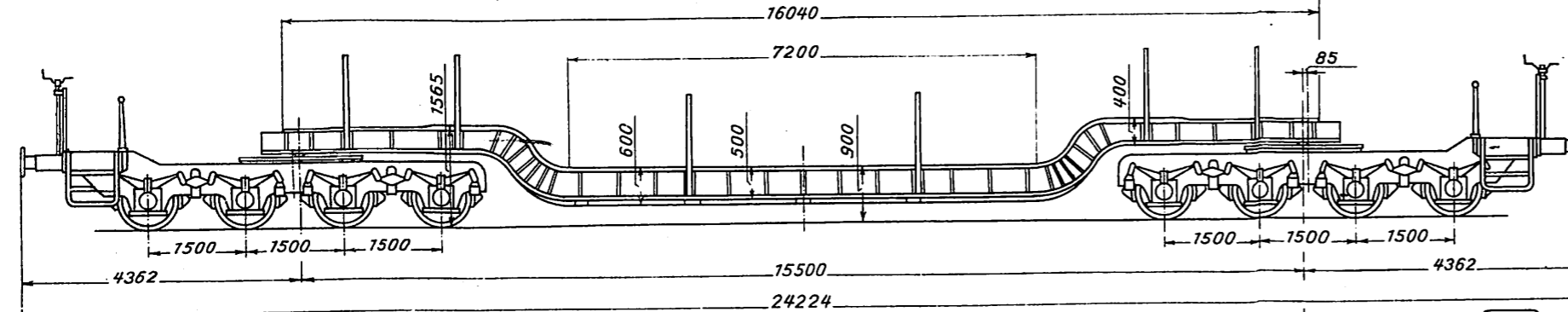
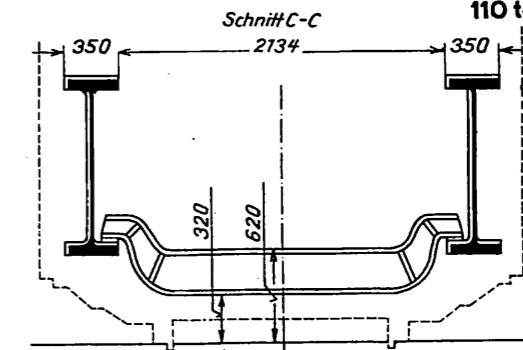
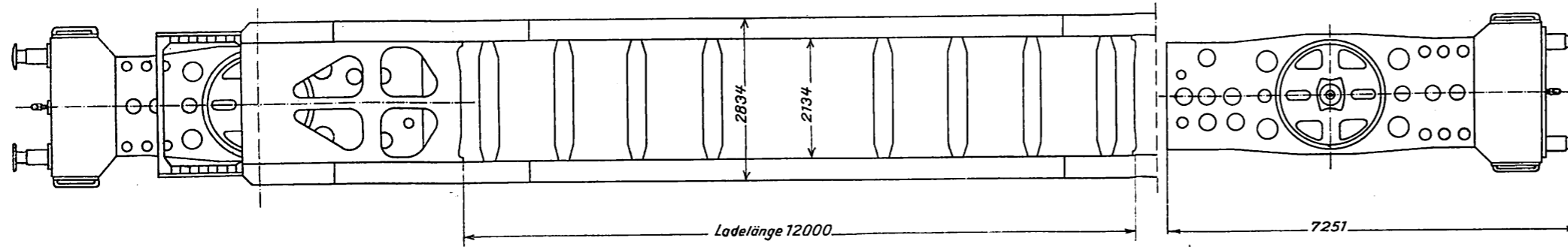


Abb. 2.
110 t- Tiefladewagen für Aufladung.
Maßstab 1:40

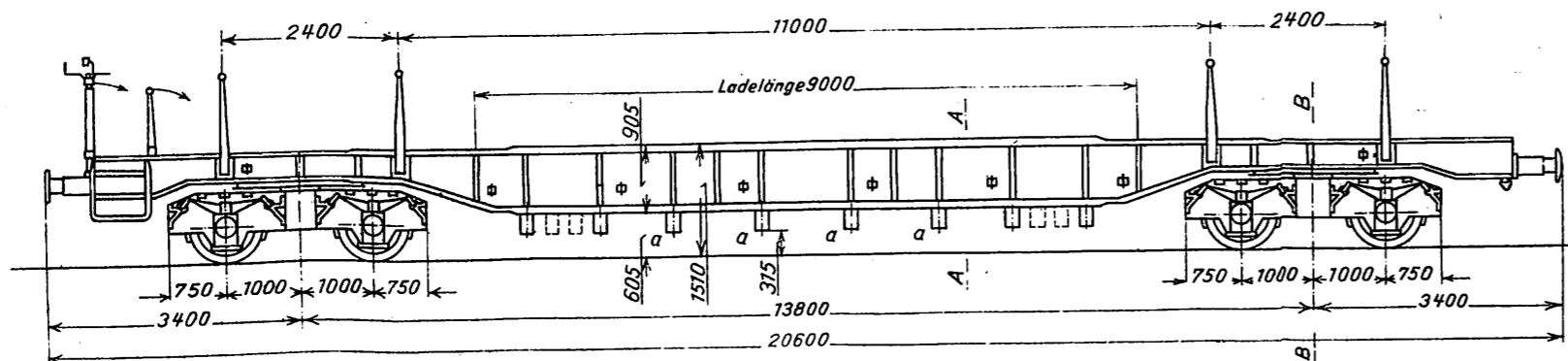
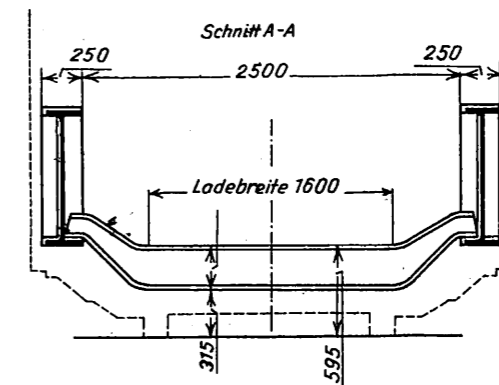
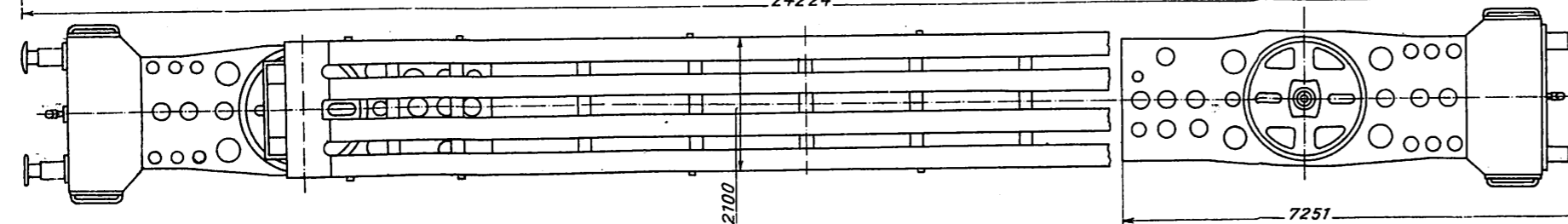
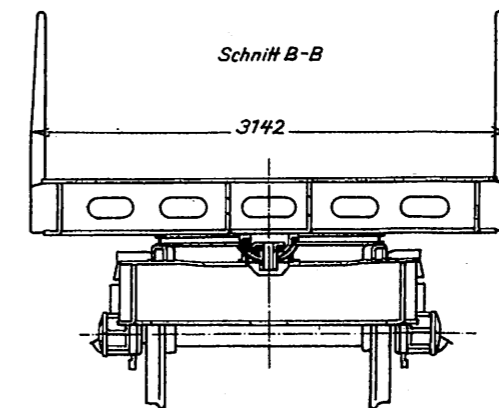
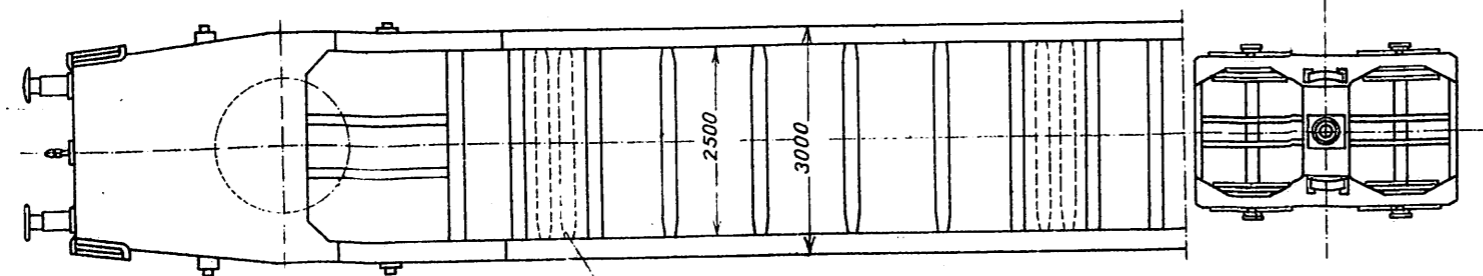


Abb. 3.
55 t- Tiefladewagen für Durchladung.
Maßstab 1:40



Ablage für abnehmbare Querträger a

Zum Aufsatz: Neue besonders leistungsfähige Dieseltriebwagen der Deutschen Reichsbahn.

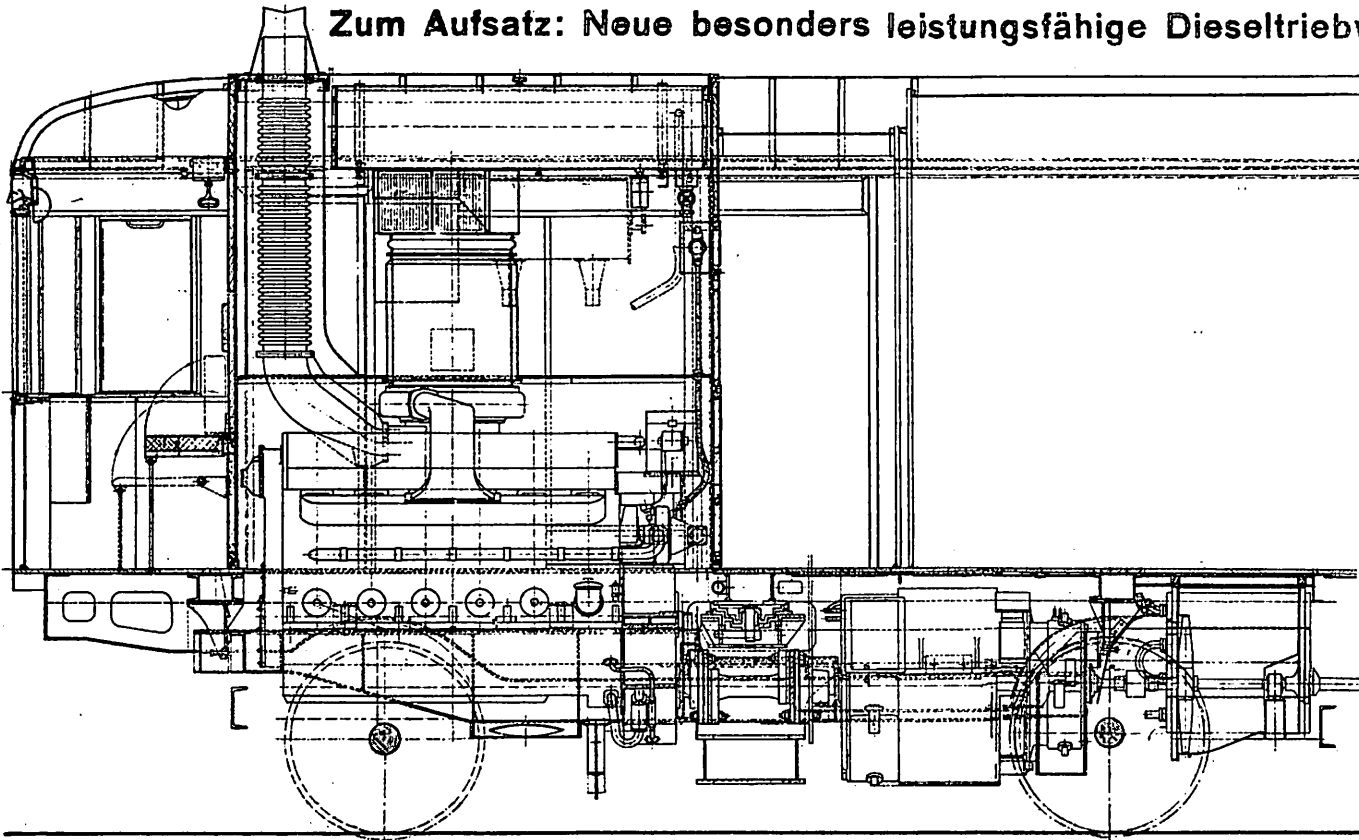


Abb. 2. Längsschnitt durch den Maschinenraum. M. 1:36

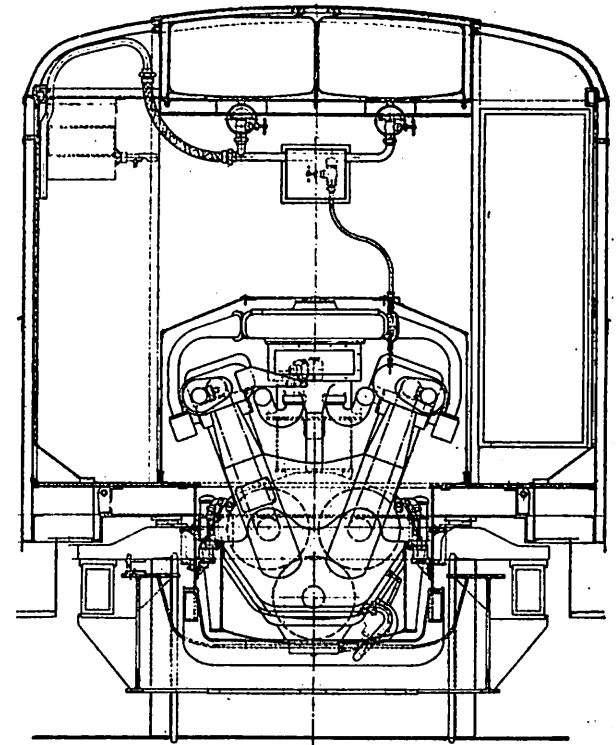


Abb. 3. Schnitt durch die Motorlagerung. M. 1:36

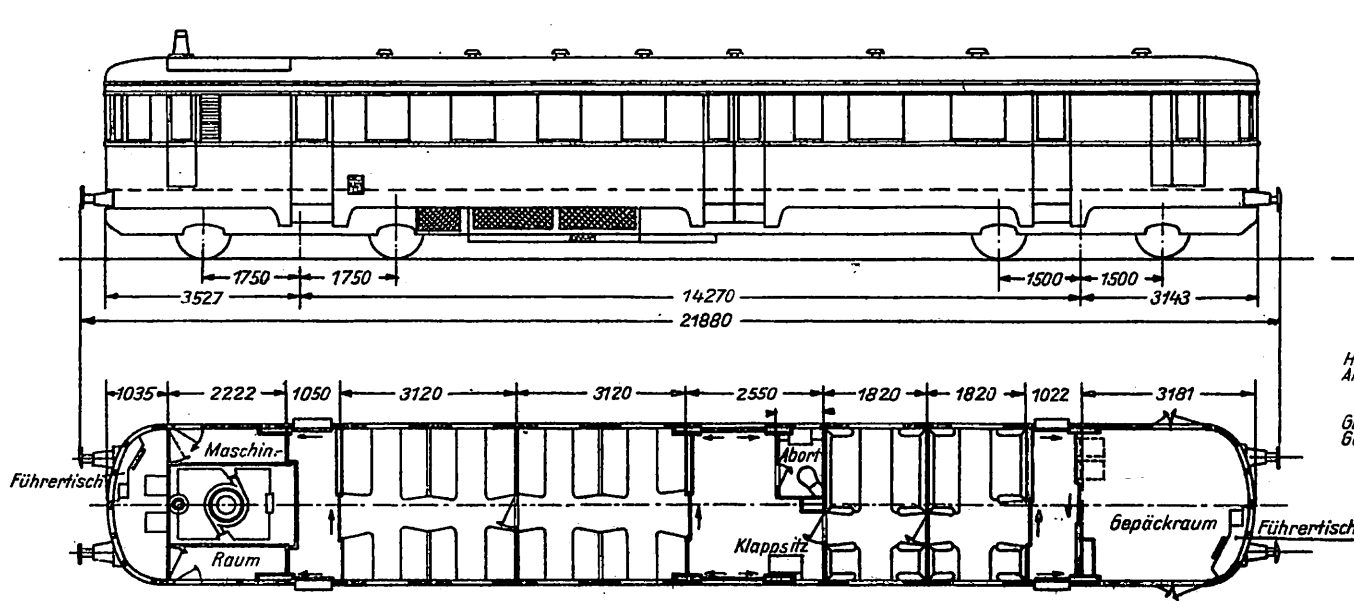
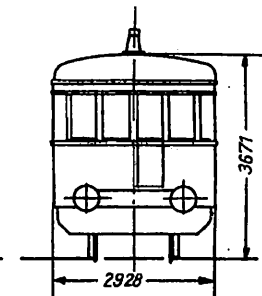


Abb. 1. Vierachsiger dieselelektrischer Triebwagen 560PS
ca M. 1:40



Höchstgeschwindigkeit	100 km
Anzahl der Sitzplätze II. Kl.	16
" " III. Kl.	40
" " Stehplätze	60
Größe des Gepäckraumes	6,0 m ²
Gewicht des Wagens leer	47 t
" " mit Betriebsstoffen	49 t

Zum Aufsatz: Über eine exakte Methode der Fahrzeitemittlung.

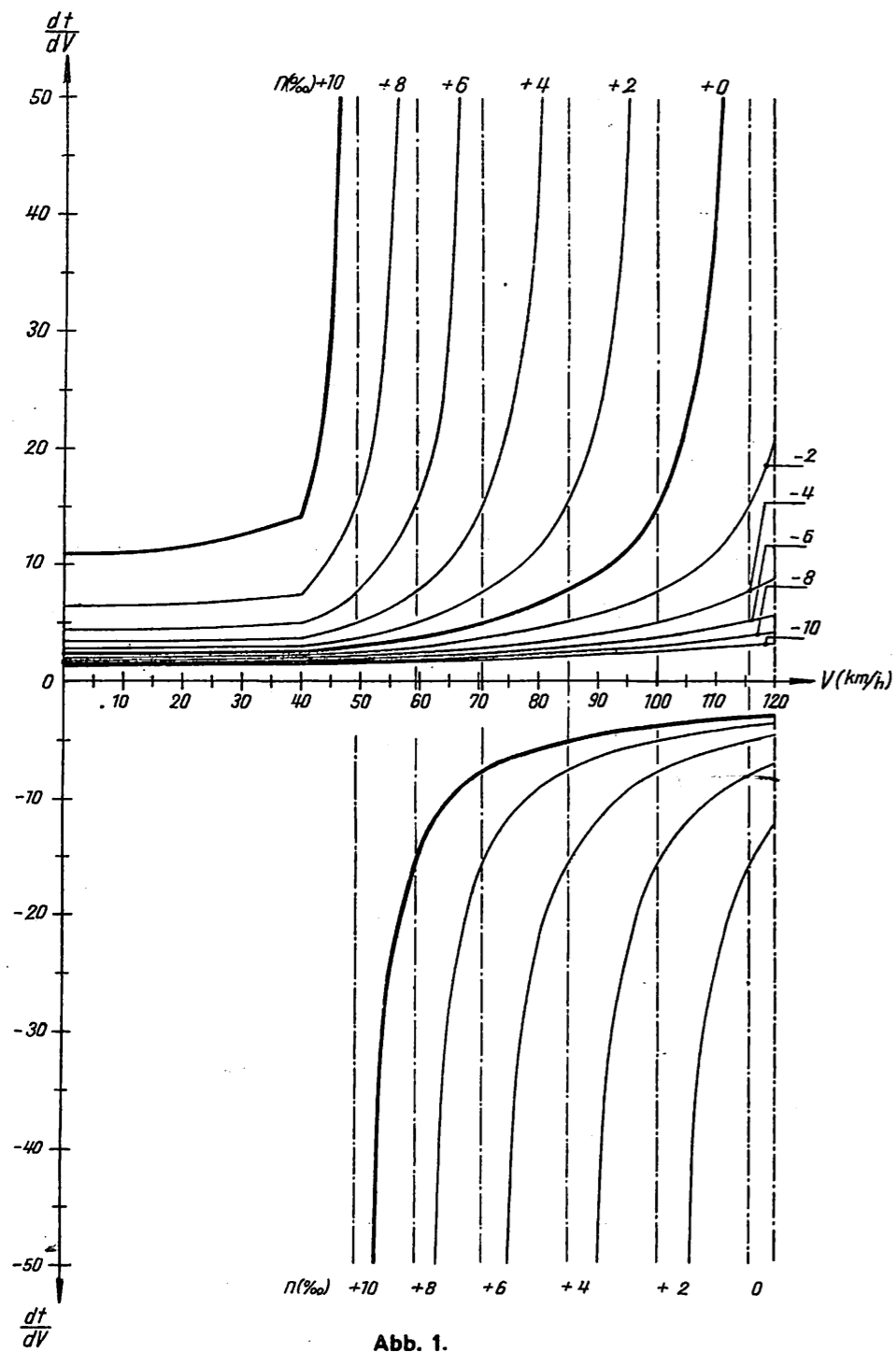


Abb. 1.

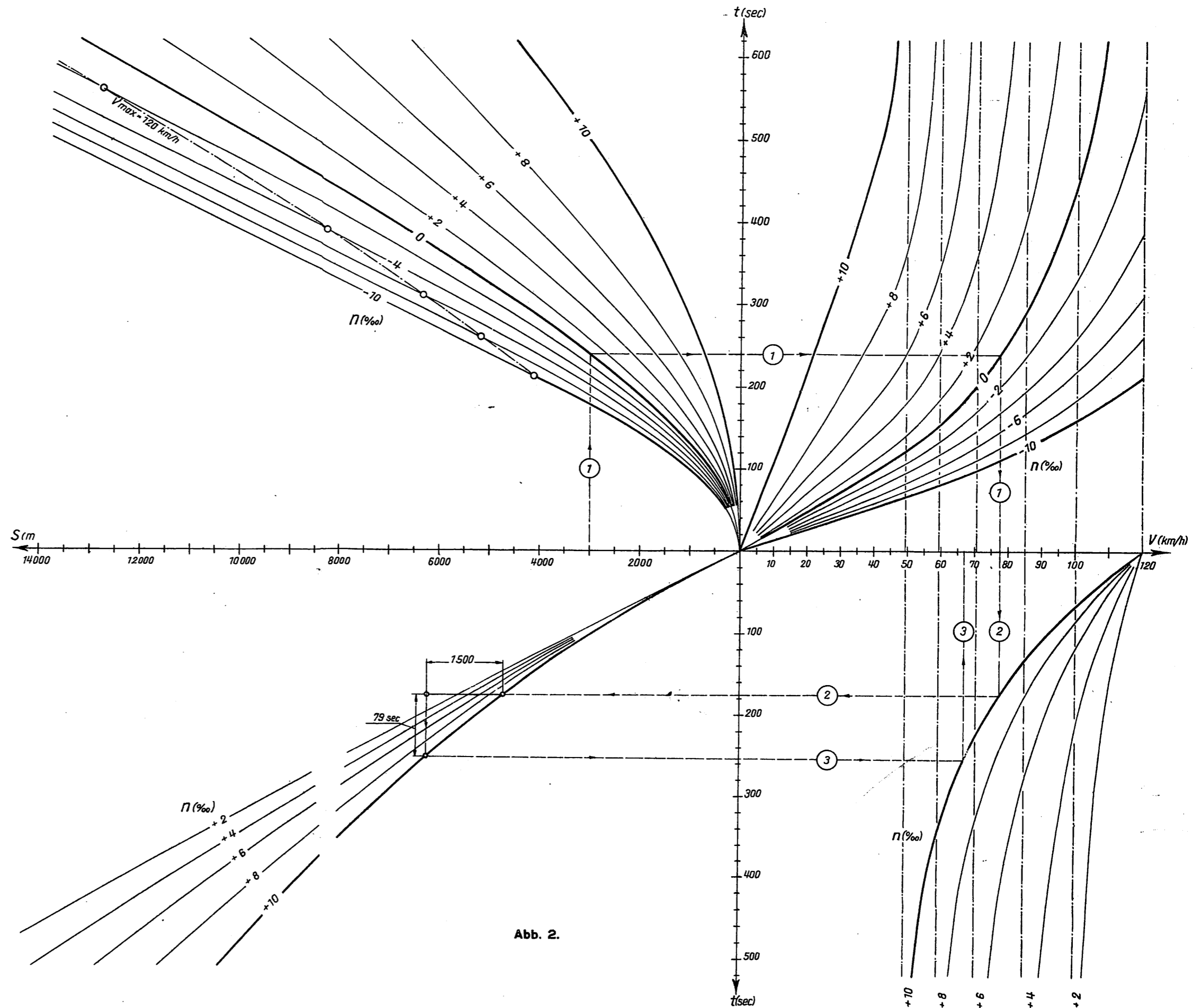


Abb. 2.

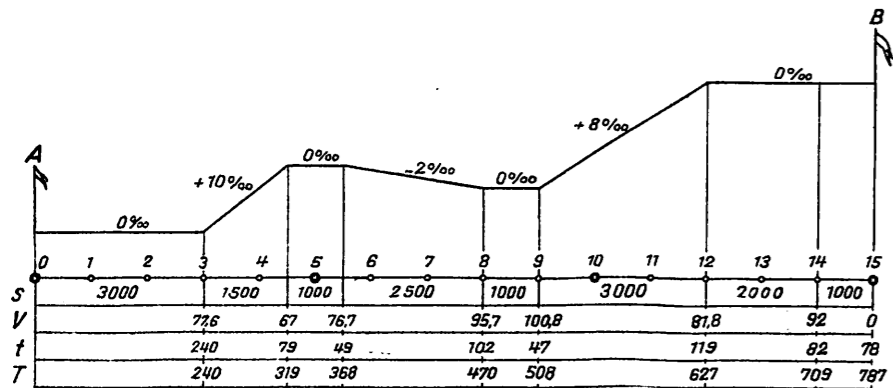
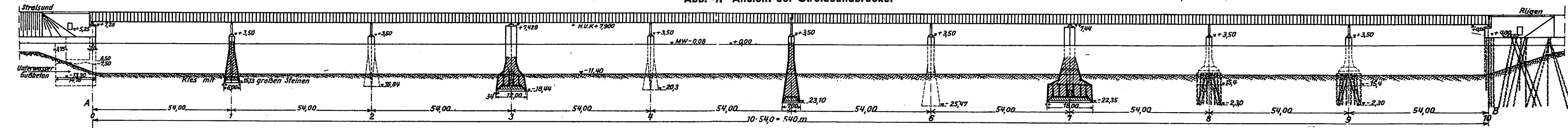


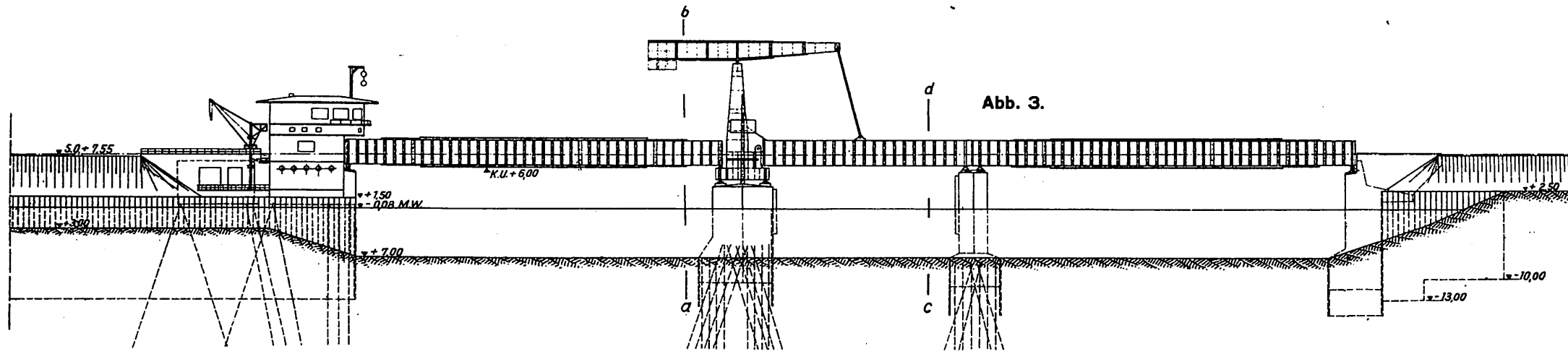
Abb. 3.

Abb. 4. Ansicht der Strelasundbrücke.

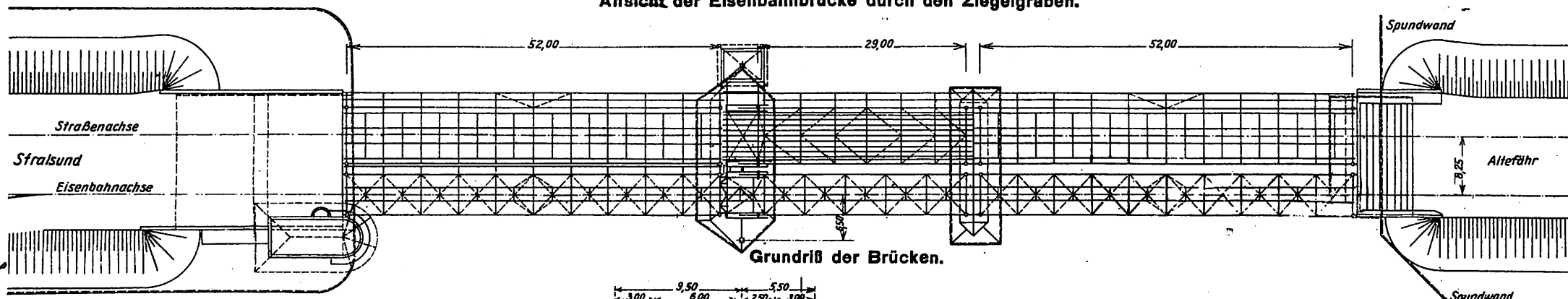


Überbau 1 bis 5 : Los I (Krupp)

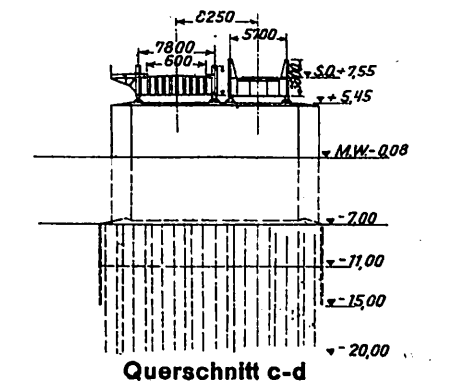
Überbau 6 bis 10 : Los II (Dörnen).



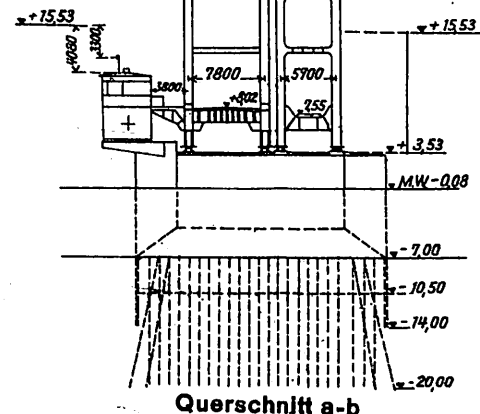
Ansicht der Eisenbahnbrücke durch den Ziegelgraben.



Grundriß der Brücken.



Querschnitt c-d



Querschnitt a-b

Zum Aufsatz: Der Rügendamm

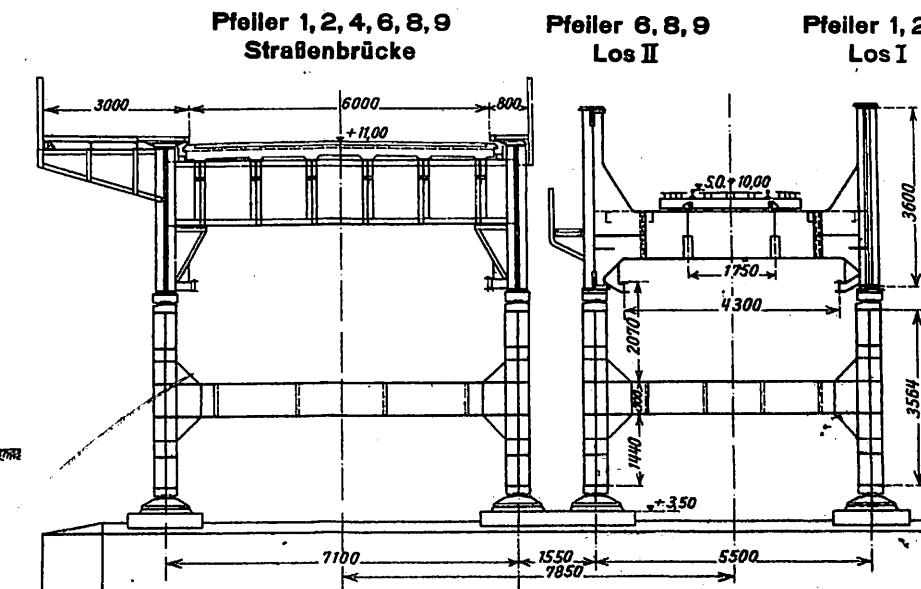


Abb. 5. Strelasundbrücke:

Querschnitt an den Pfeilern mit Pendelrahmen.

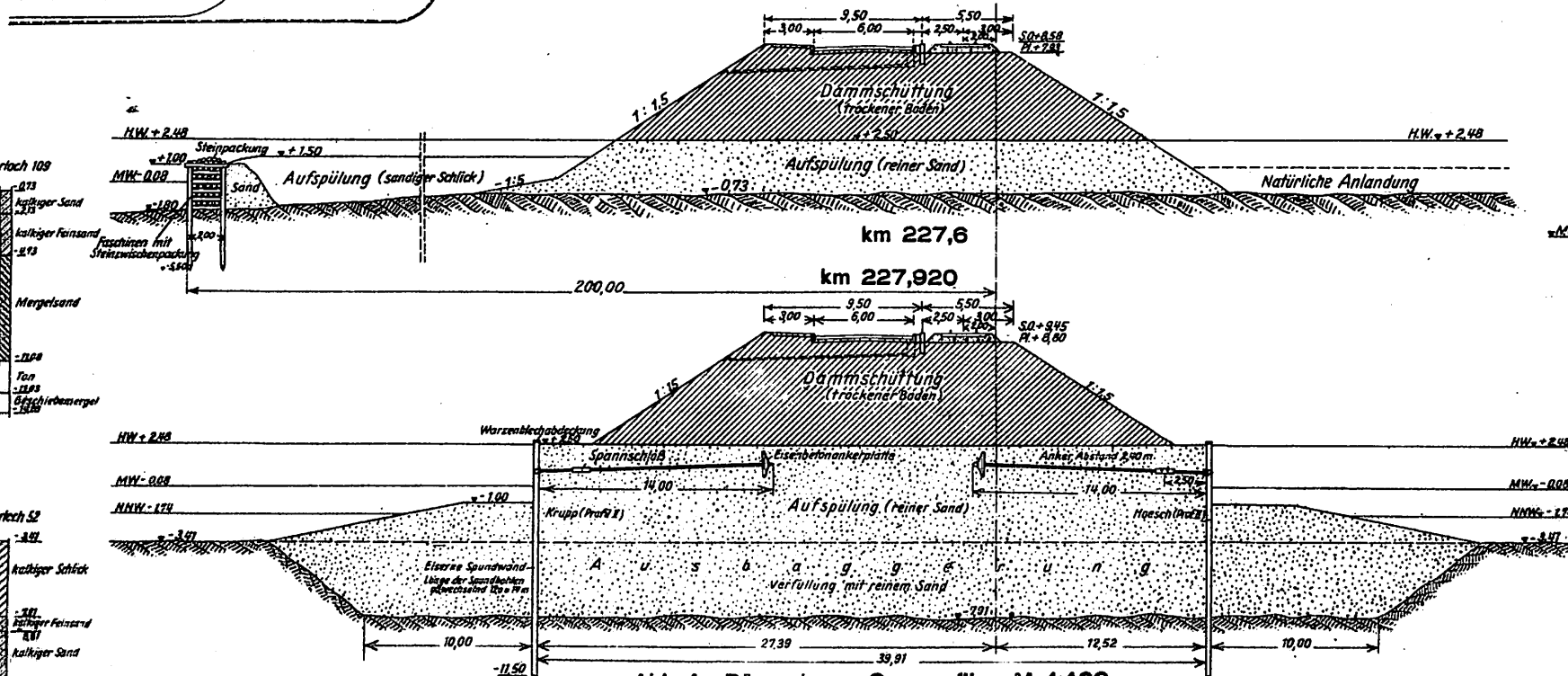


Abb. 1. Rügendamm Querprofile. M. 1:400

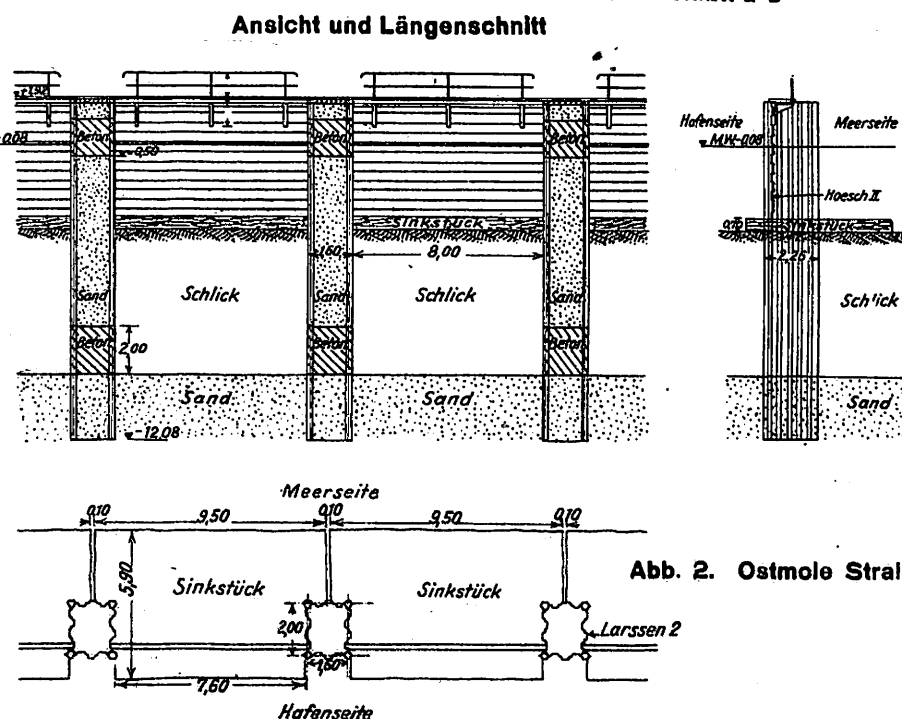
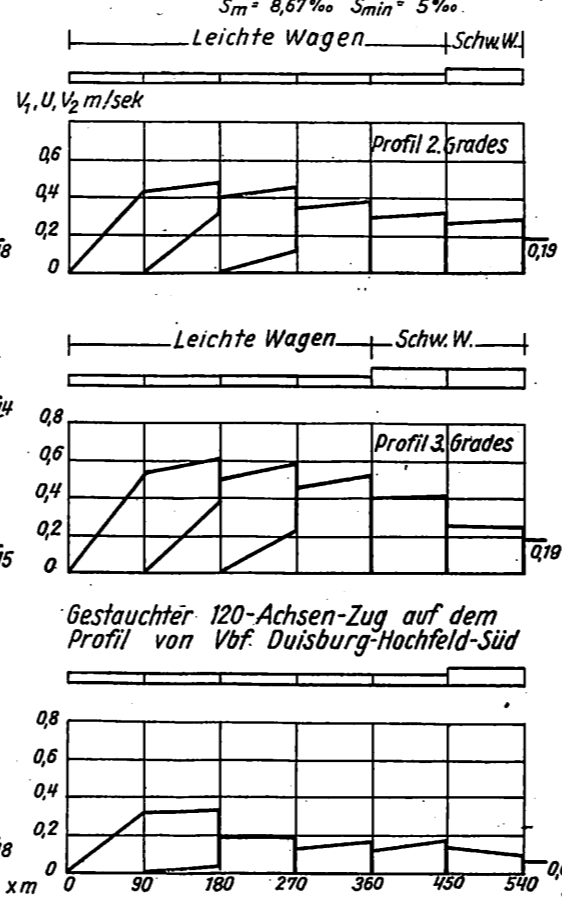
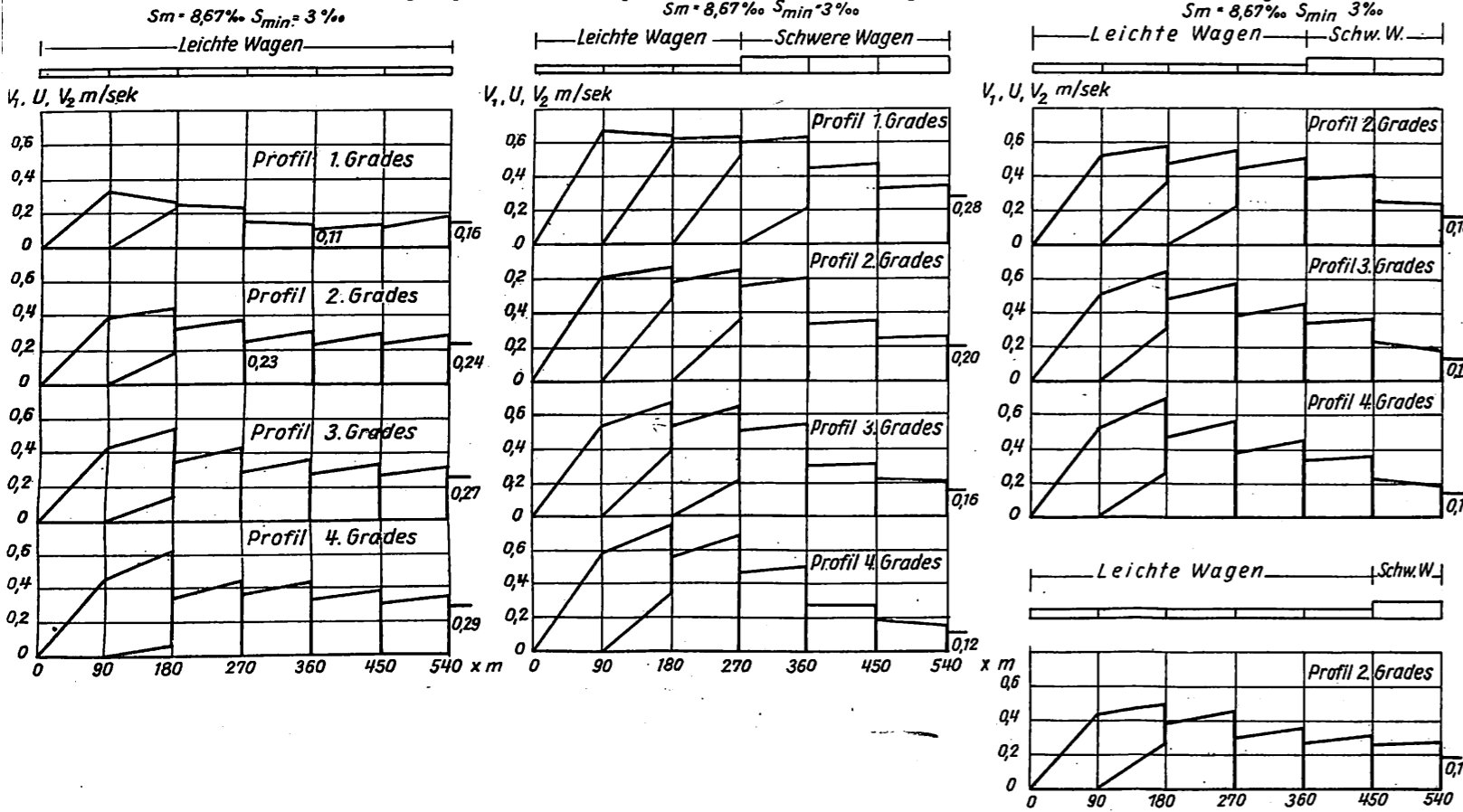
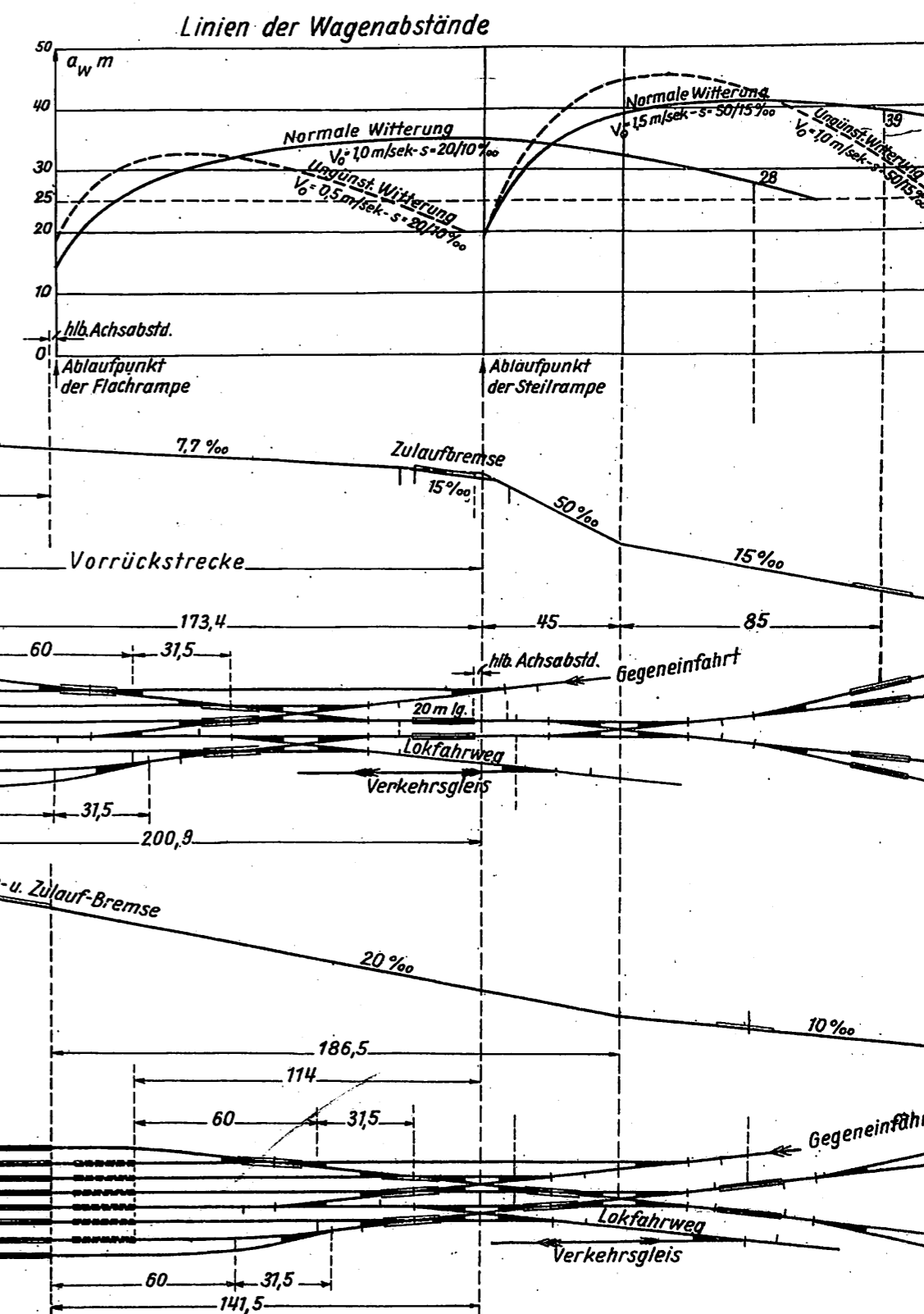


Abb. 2. Ostmole Stralsund.

Anlauf-Vorgang: Geschwindigkeitsverlauf bei dem gestauchten 120-Achsen-Zug.



Zum Aufsatz: Die Zulaufanlage der Gefällbahnhöfe.



80-Achsen-Zug auf der Rampe des 120-Achsen-Zuges

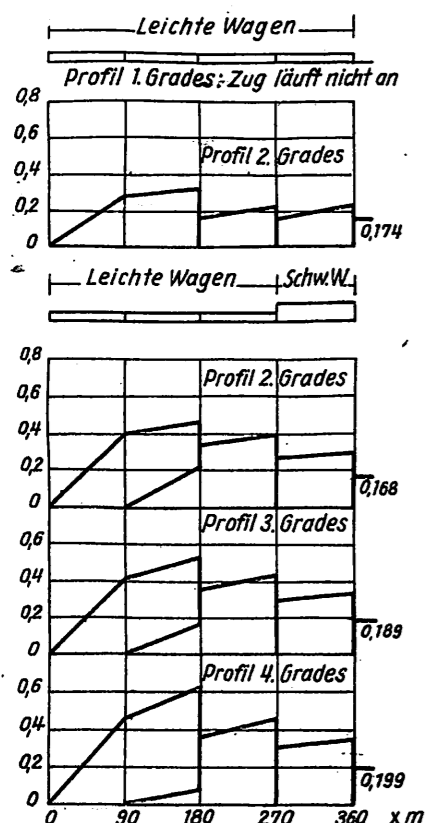


Abb. 3.

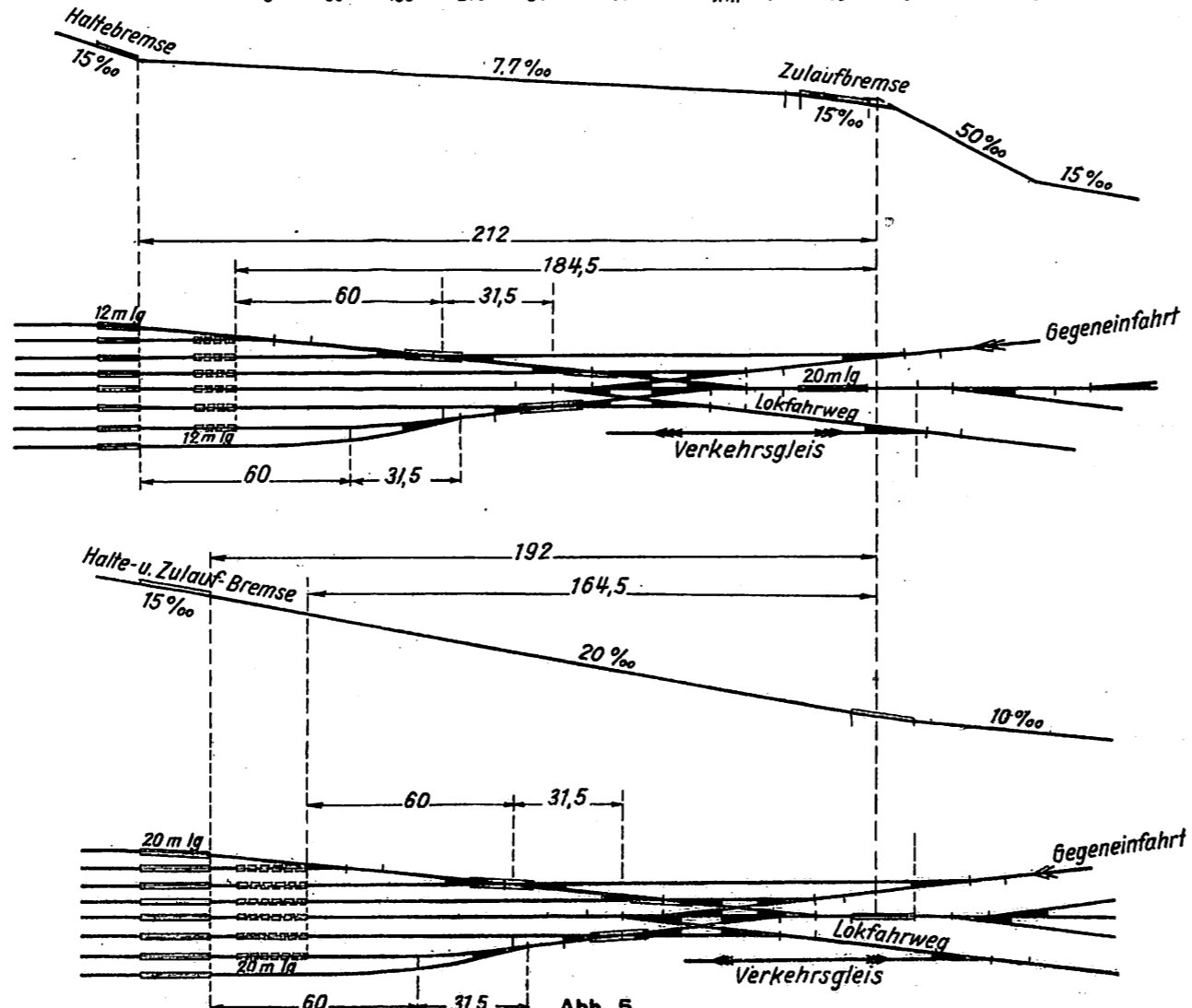


Abb. 5.

Abb. 4. Zuführungszone für mittelbaren und unmittelbaren Ablauf bei ein und zwei Ablaufsträngen. Weichen 1:9 - Gleisabstand l. M. 5,0m.

Zum Aufsatz: Beanspruchung der Treibzapfen und der Treibstangenlager von Dampflokomotiven bei hohen Fahrgeschwindigkeiten.

Abb. 1

Zapfabmessungen

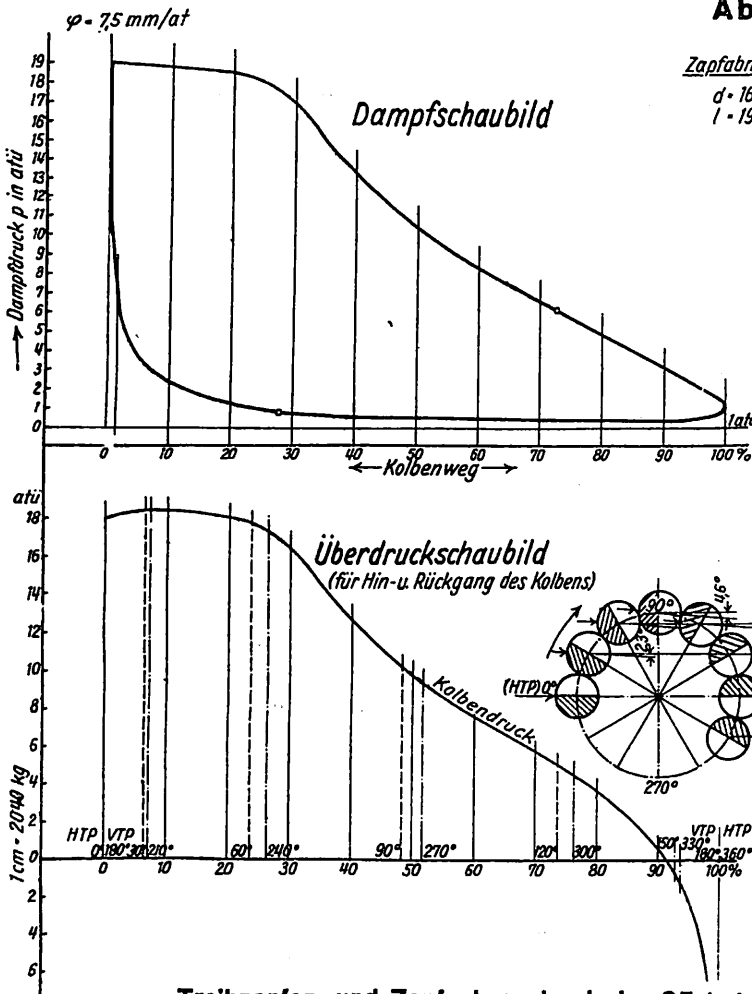
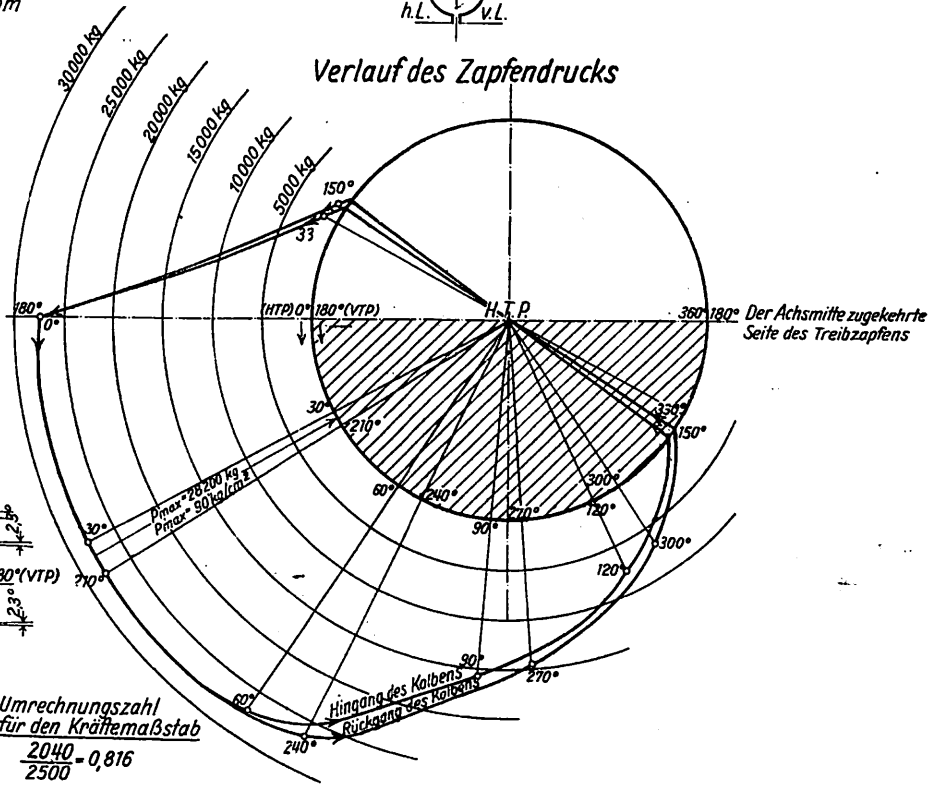
$d = 165 \text{ mm } \phi$
 $l = 190 \text{ mm}$

Lagerdruck

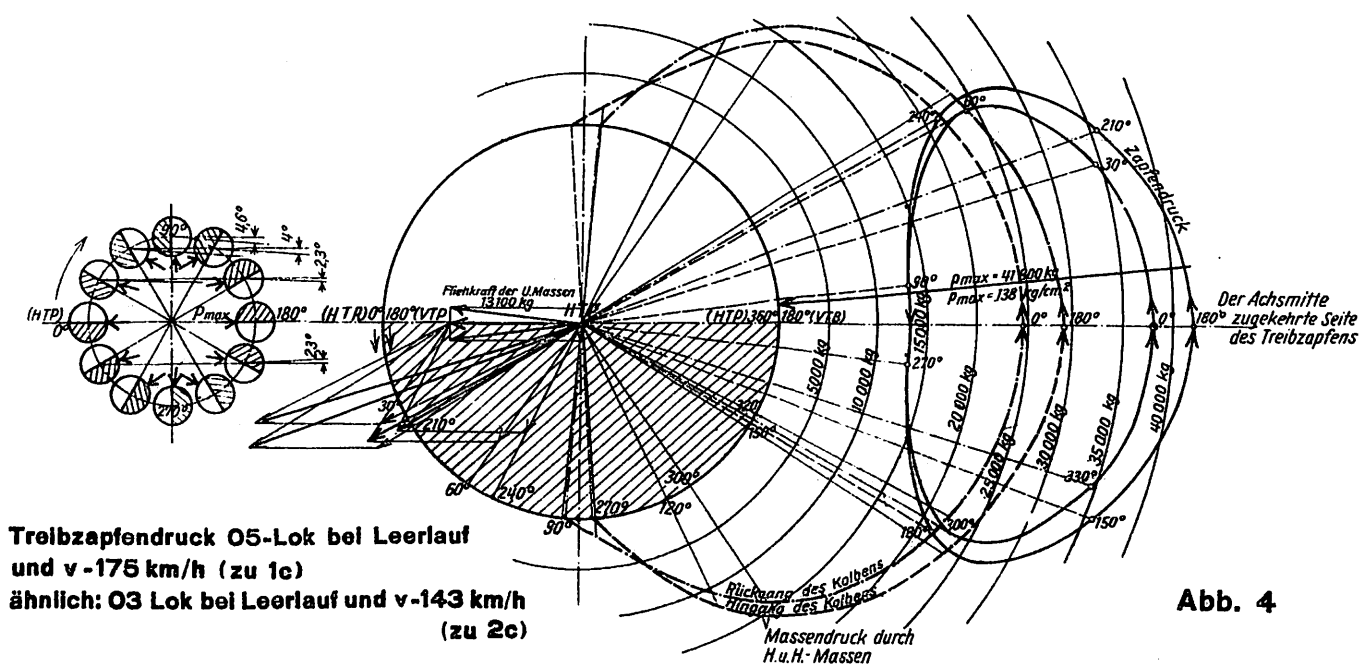
Der Lagerdruck wirkt stets in der Mitte der Lagerschalen und ändert sich mit dem Kolbendruck



Verlauf des Zapfendrucks



Treibzapfen- und Zapfenlagerdruck der O5 Lok (Außentriebwerk) beim Anfahren mit 30% Füllung (zu 1a)



Treibzapfendruck O5-Lok bei Leerlauf und $v = 175 \text{ km/h}$ (zu 1c)
ähnlich: O3 Lok bei Leerlauf und $v = 143 \text{ km/h}$ (zu 2c)

Abb. 4

Triebwerksmassen

Hin- u. hergeh. Massen: 445 kg
Umlaufende Massen: 219,5 kg

Zapfenabmessungen

$d = 165 \text{ mm } \phi$
 $l = 190 \text{ mm}$

Zum Aufsatz: Beanspruchung der Treibzapfen und der Treibstangenlager von Dampflokomotiven bei hoher

Abb. 2. Treibzapfen- und Zapfenlagerdruck der O5 Lok (Außentriebwerk) bei 30% Füllung und v=175 km/h (zu 1b)

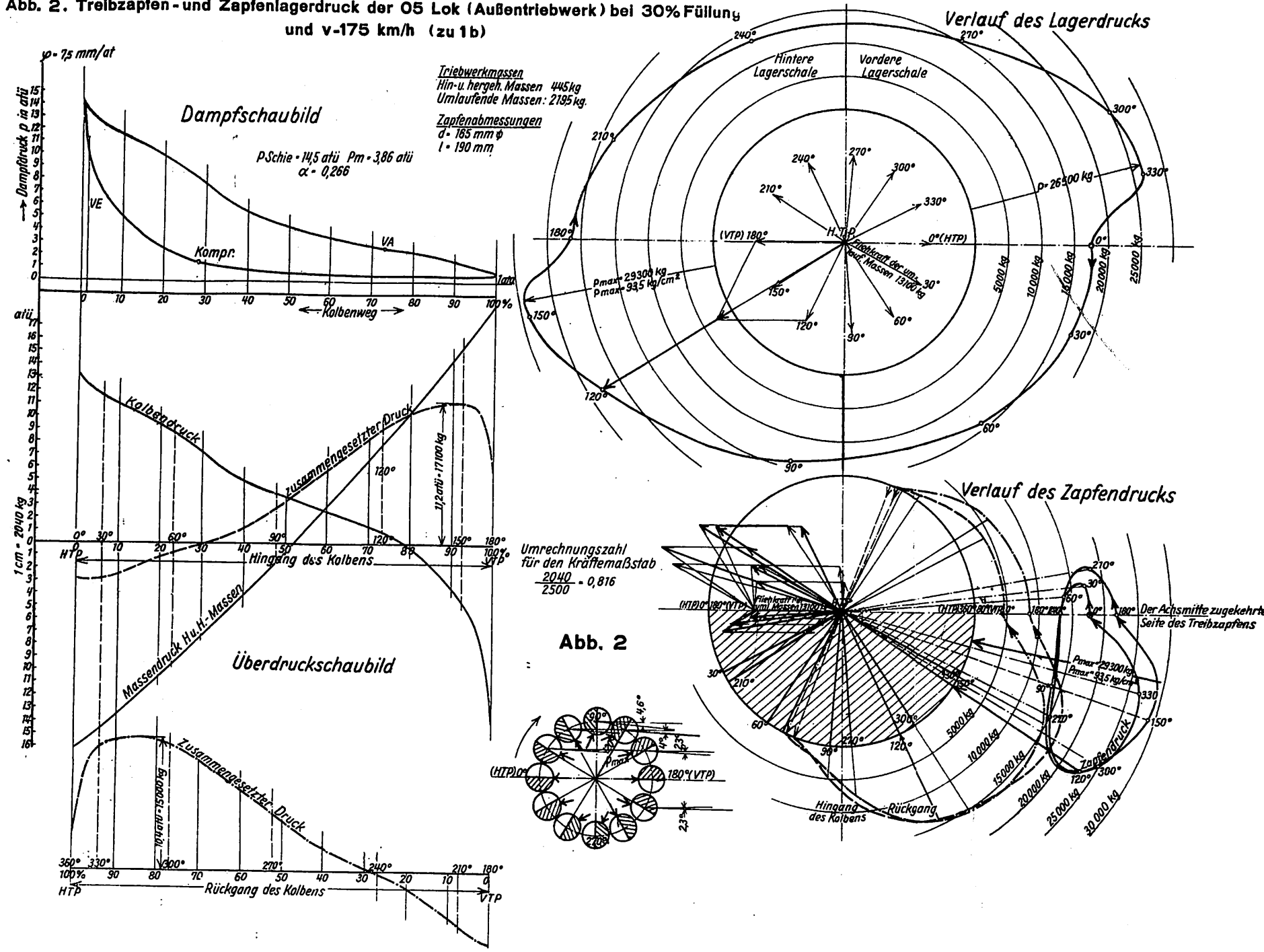


Abb. 3. Treibzapfen- und Zapfenlagerdruck der O1 Lok bei 30% Füllung und v=175 km/h (zu 1b)

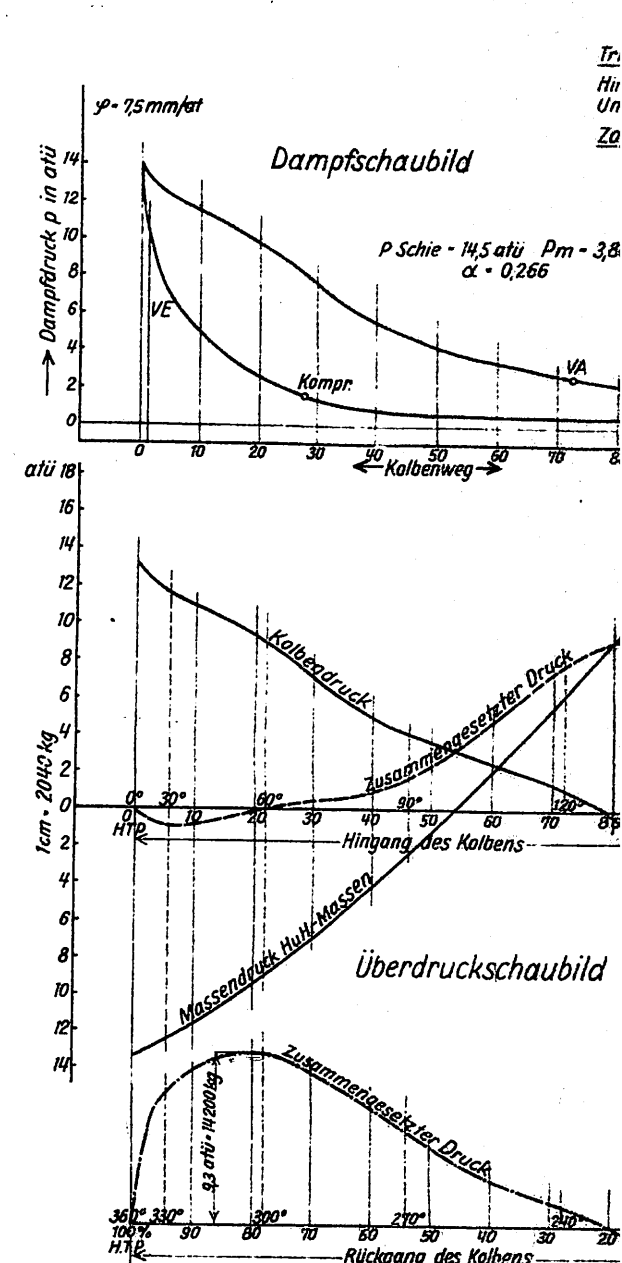


Abb. 5. Treibzapfen- und Zapfenlagerdruck der O3 Lok bei 30% Füllung und v=143 km/h (zu 2a)

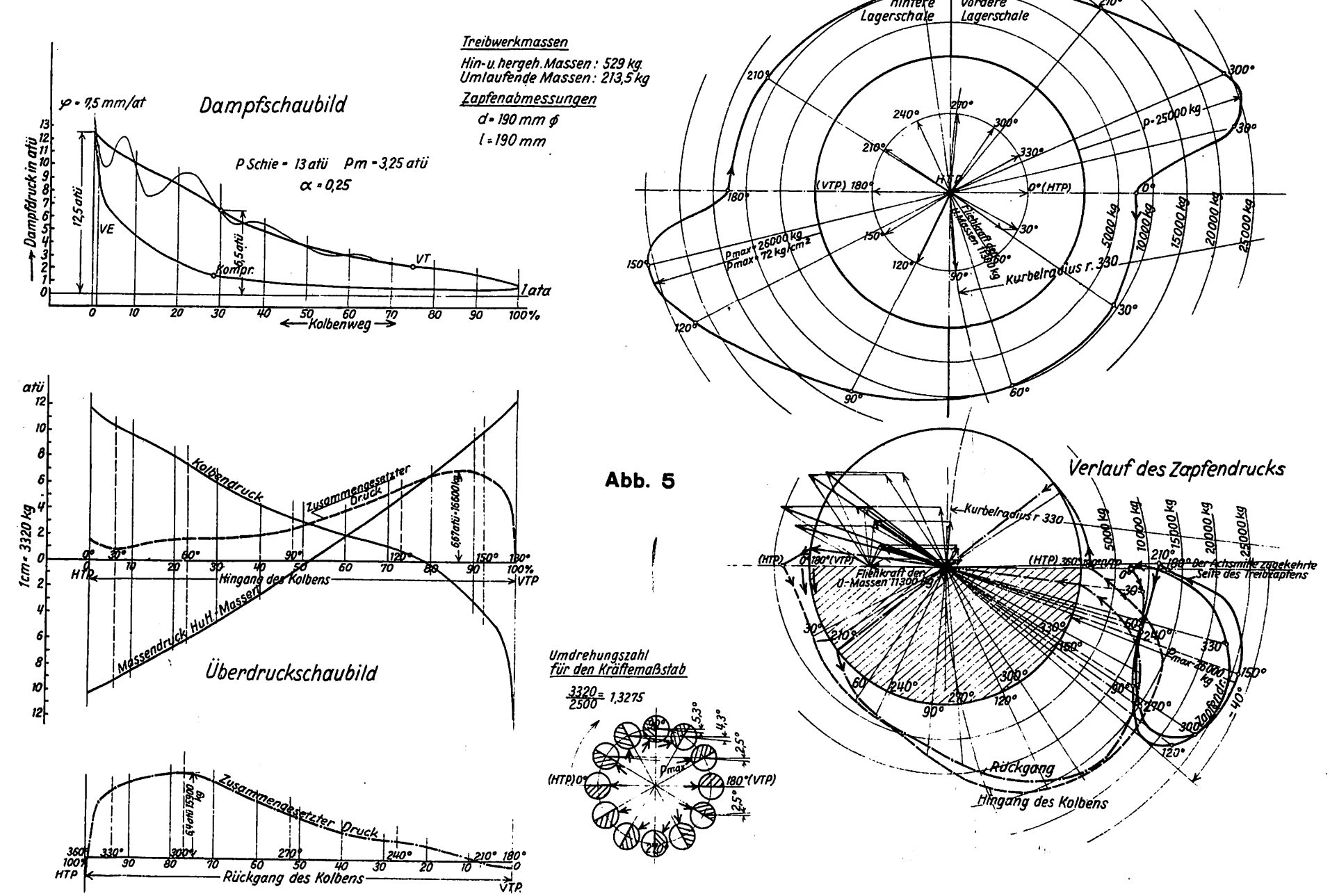
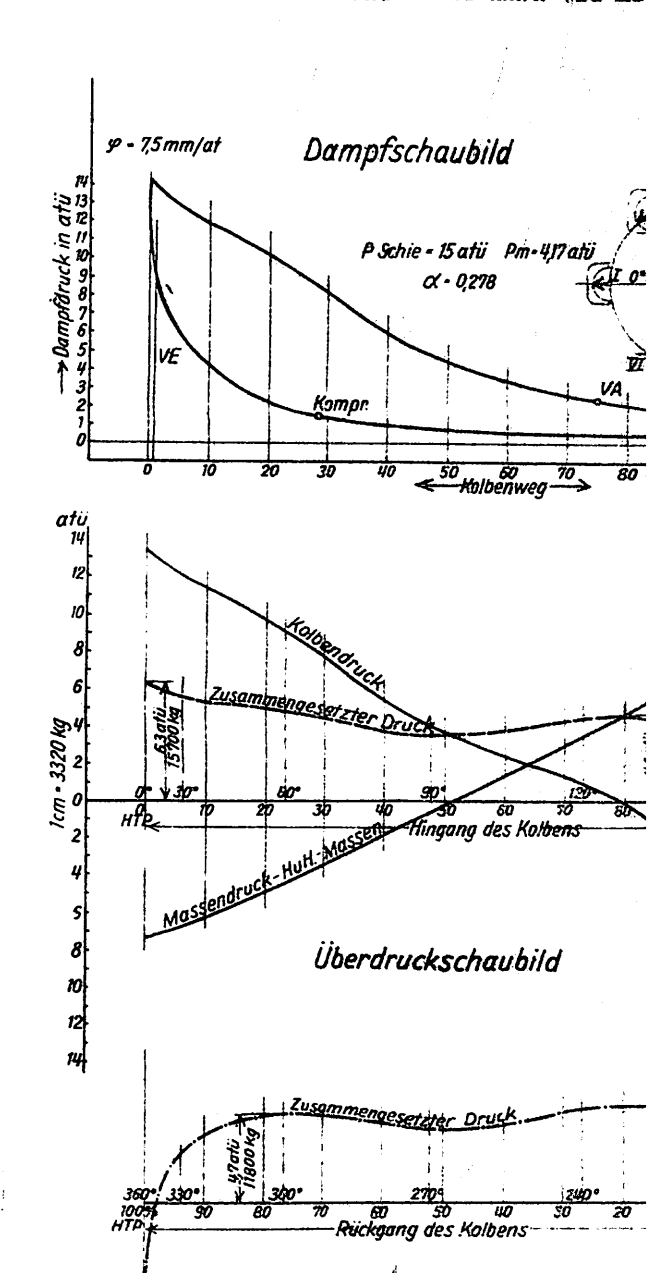


Abb. 6. Treibzapfen- und Zapfenlagerdruck der O3 Lok bei 30% Füllung und v=120 km/h (zu 2b)



Triebzapfen und der Pleibstangenlager von Dampflokotivon bei hohen Fahrgeschwindigkeiten.

Abb. 3. Pleibzapfen- und Zapfenlagerdruck der O5 Lok (Innentriebwerk) bei 30% Füllung und v=175 km/h (zu 1b)

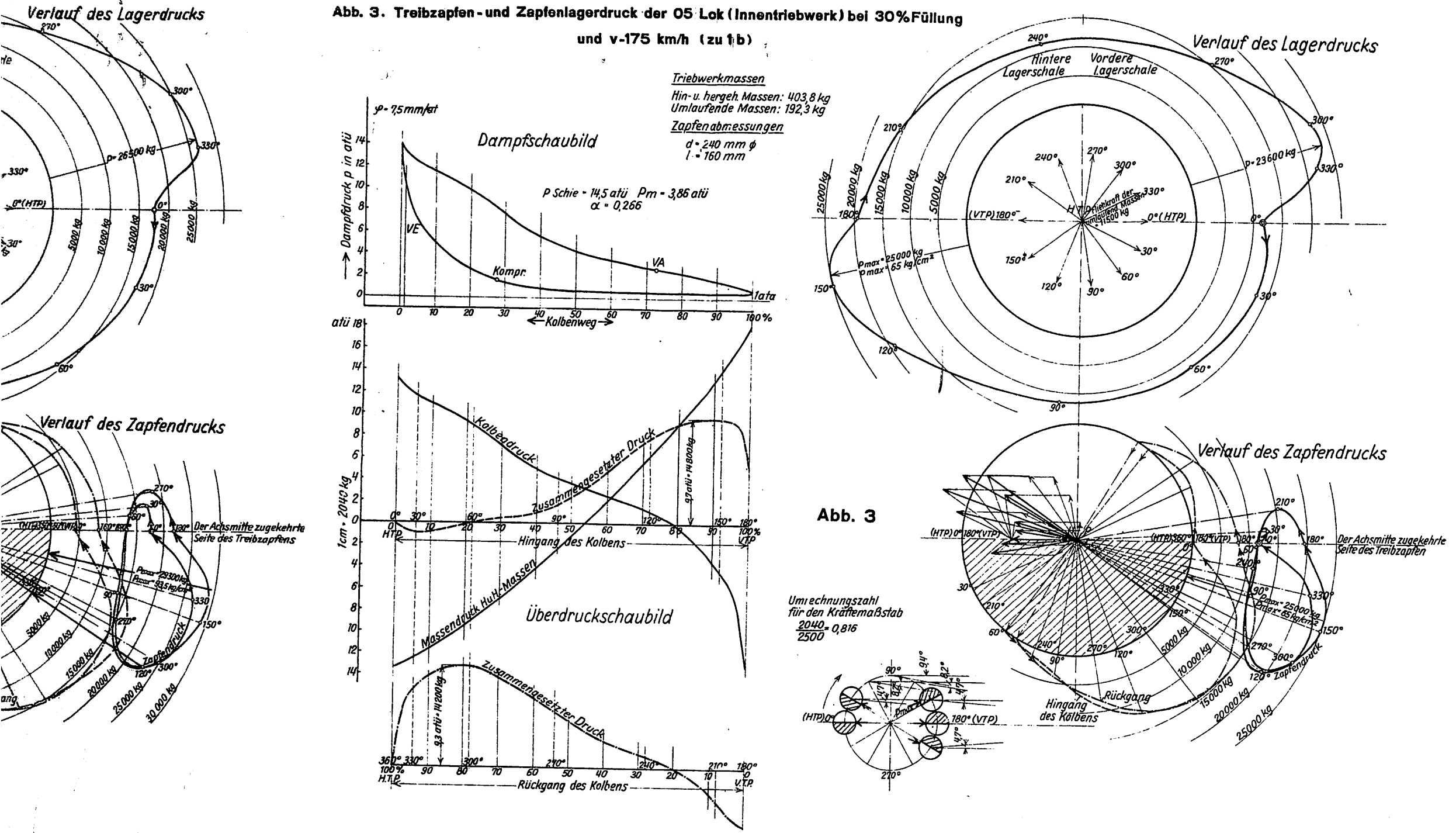


Abb. 6. Pleibzapfen- und Zapfenlagerdruck der O3 Lok bei 30% Füllung und v=120 km/h (zu 2b)

