

Bild 1. Jährlich geleistete Zug-Kilometer seit 1860

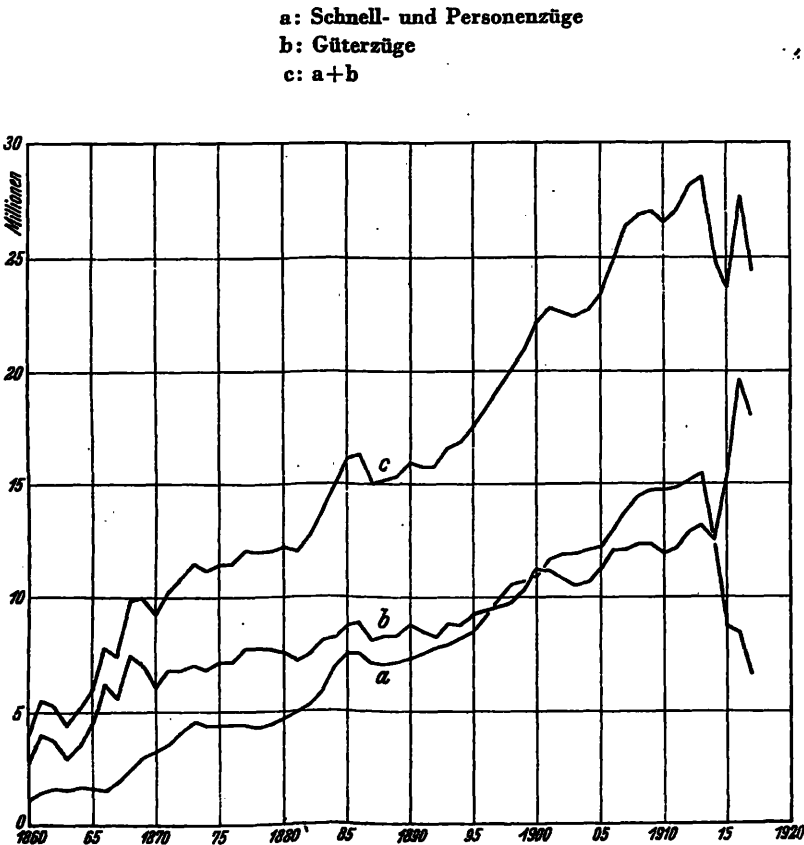


Bild 2. Jährlich geleistete Bruttolast in Tausend-Tonnen-Kilometer seit 1860

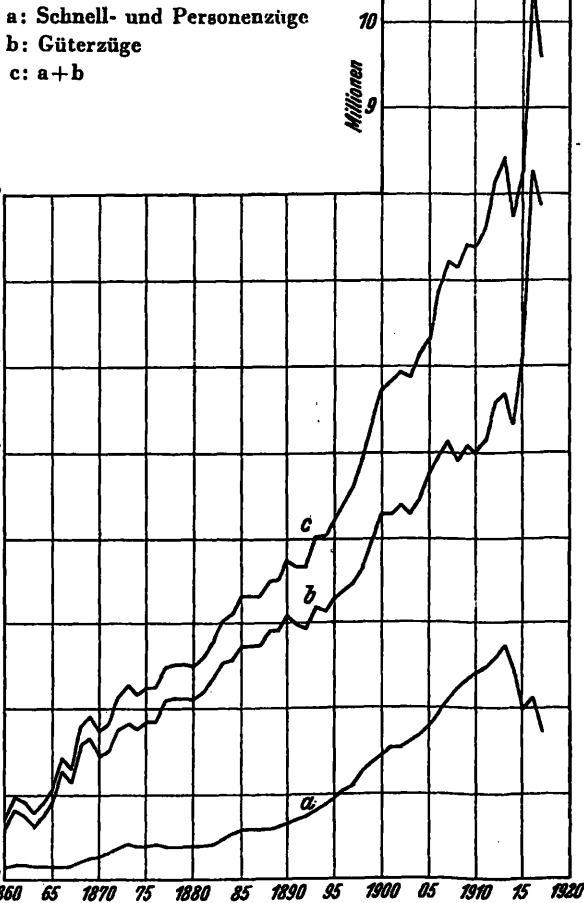


Bild 4. Gebirgstrecken der Südbahn

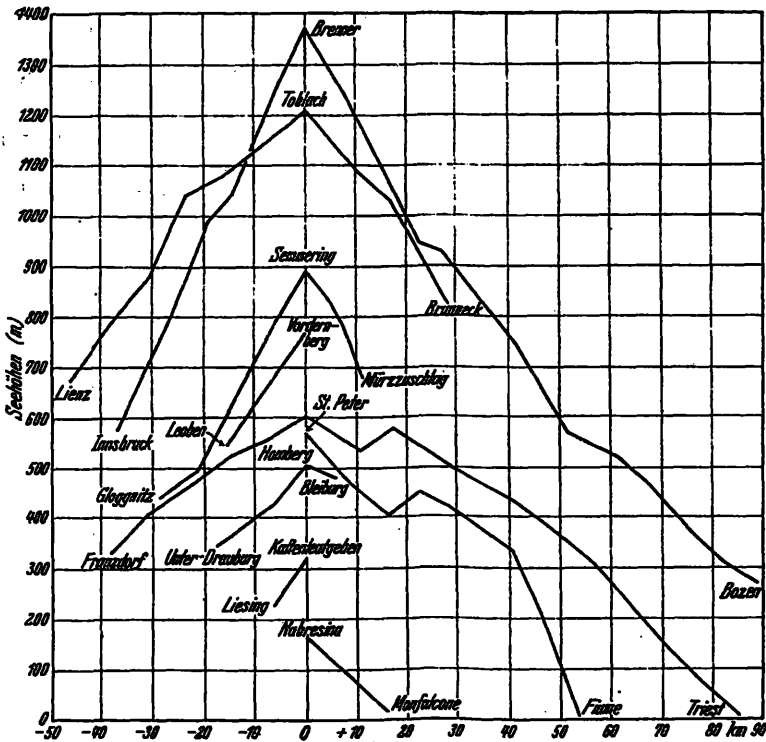


Bild 3. Lokomotiv-Typen der Südbahn und deren Verwendung seit 1847

Personen- und Schnellzüge	1852 Dienstgewicht: 21,2 t; Reibungsgewicht: 10 t Dampfdruck: 6 atü	1873 Dienstgewicht: 36,8 t; Reibungsgewicht: 26 t Dampfdruck: 9 atü	1891 Dienstgewicht: 47,7 t; Reibungsgewicht: 28 t Dampfdruck: 12,5 atü	1903 Dienstgewicht: 68,5 t; Reibungsgewicht: 29,2 t Dampfdruck: 14 atü	1917 Dienstgewicht: 69 t; Reibungsgewicht: 43,5 t Dampfdruck: 12 atü
	1847 Dienstgewicht: 30,25 t; Reibungsgewicht: 30,25 t Dampfdruck: 6,25 atü	1860 Dienstgewicht: 36,8 t; Reibungsgewicht: 36,8 t Dampfdruck: 9 atü	1884 Dienstgewicht: 41,9 t; Reibungsgewicht: 41,9 t Dampfdruck: 12 atü	1900 Dienstgewicht: 52,6 t; Reibungsgewicht: 48 t Dampfdruck: 13 atü	1917 Dienstgewicht: 68,3 t; Reibungsgewicht: 56,8 t Dampfdruck: 13 atü
	1856 Dienstgewicht: 56,8 t; Reibungsgewicht: 34,3 t Dampfdruck: 7,8 atü	1871 Dienstgewicht: 50,5 t; Reibungsgewicht: 50,5 t Dampfdruck: 9 atü	1898 Dienstgewicht: 68,3 t; Reibungsgewicht: 56,8 t Dampfdruck: 13 atü	1901 Dienstgewicht: 70 t; Reibungsgewicht: 70 t Dampfdruck: 14 atü	1917 Dienstgewicht: 84 t; Reibungsgewicht: 63 t Dampfdruck: 14 atü
Güterzüge					
Gebirgstrecken					

Zum Aufsatz: Bloß, Tunnelbahnen im Mittelgebirge und Hügelland

Bild 1.

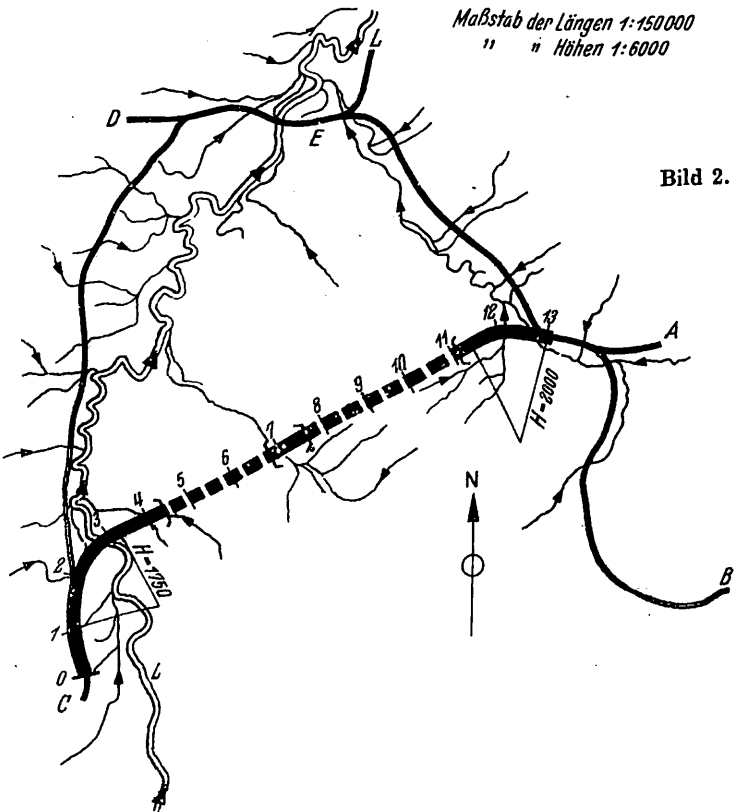
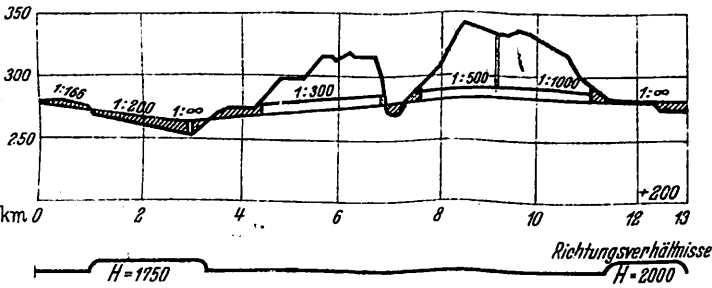
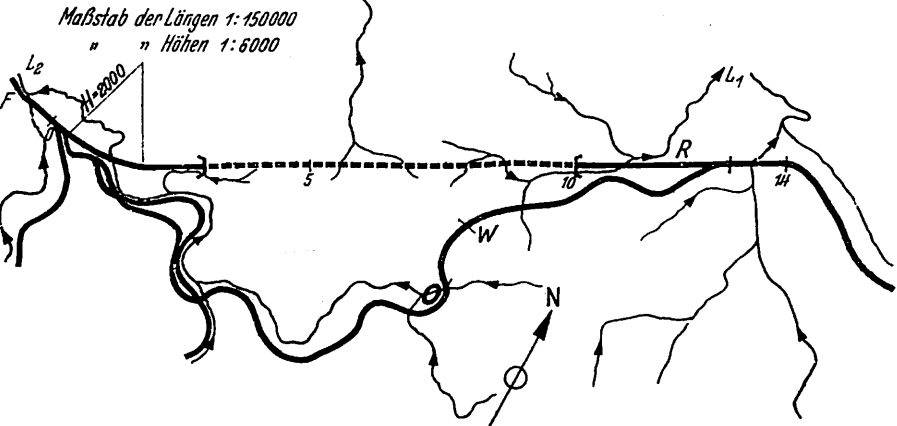
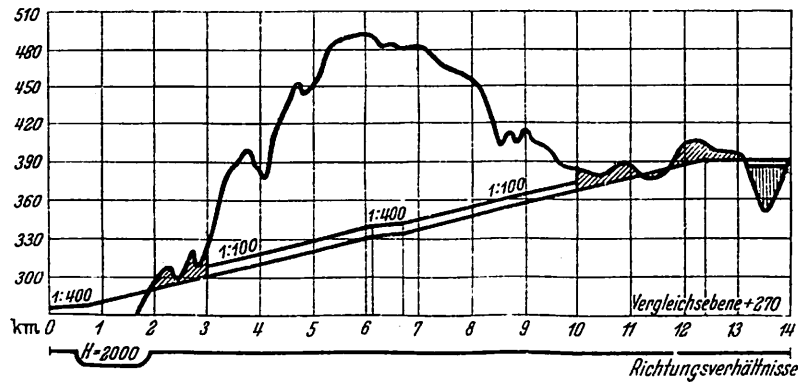
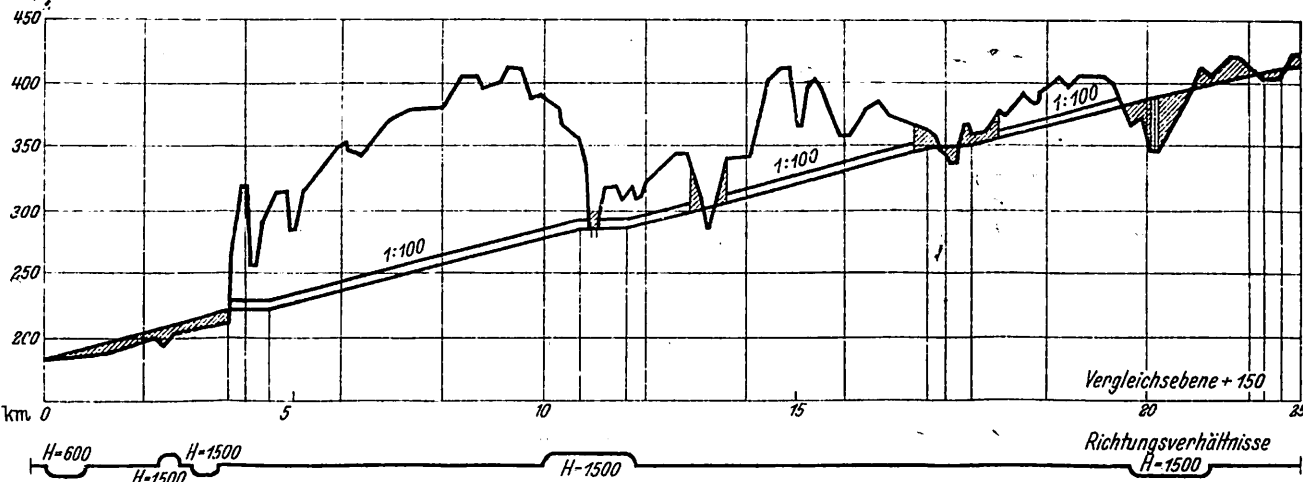
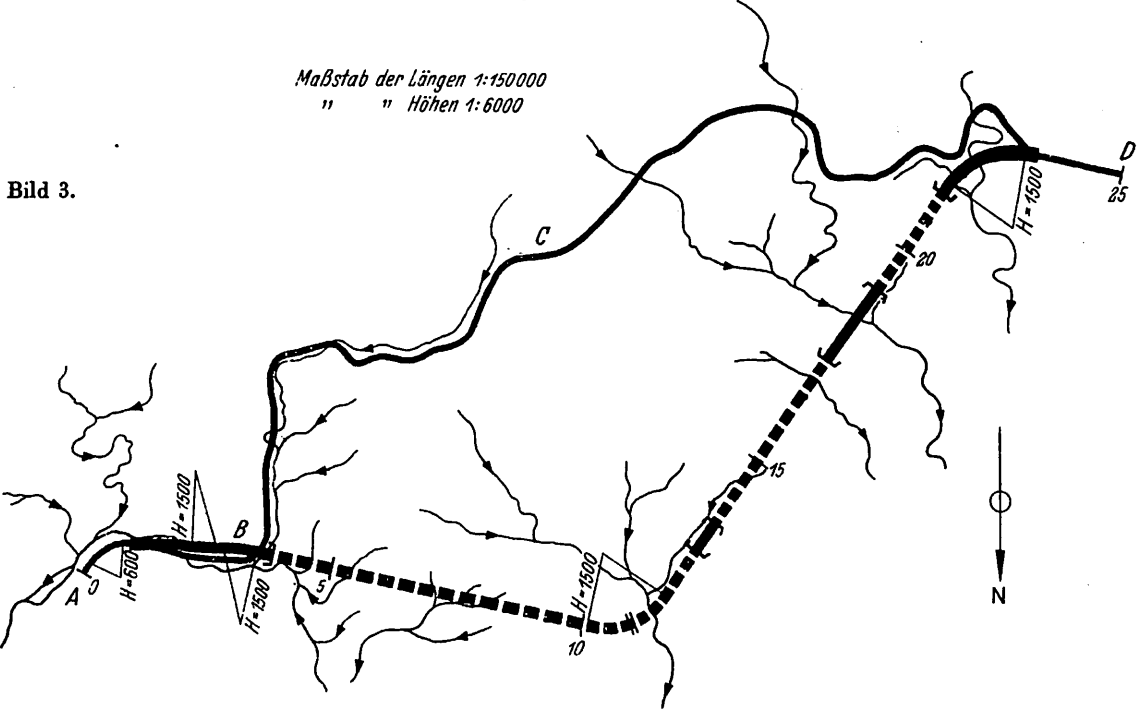


Bild 2.



Maßstab der Längen 1:150 000
" " Höhen 1:6 000

Bild 3.



- Bild 1. Untertunnelung einer Wasserscheide
Bild 2. Abschnidetunnel im gleichen Flußgebiet
Bild 3. Tunnellinie zur Abmilderung starker Steigungen mit Linienverkürzung
Bild 4. Abkürzungslinie mit Untertunnelung mehrerer Nebenwasserscheiden und einer Hauptwasserscheide
Bild 5. Vorrichtung zum Wegräumen der beim Vortrieb von Strecken in Bergwerken gelösten Massen, bei der eine bewegliche Unterlage vor dem Ortsstoß gelagert wird. (DRP. 486 428 v. J. 1925)
Bild 6. Versetzungen für das Firstgewölbe

Zum Aufsatz: Bloß, Tunnelbahnen im Mittelgebirge und Hügelland

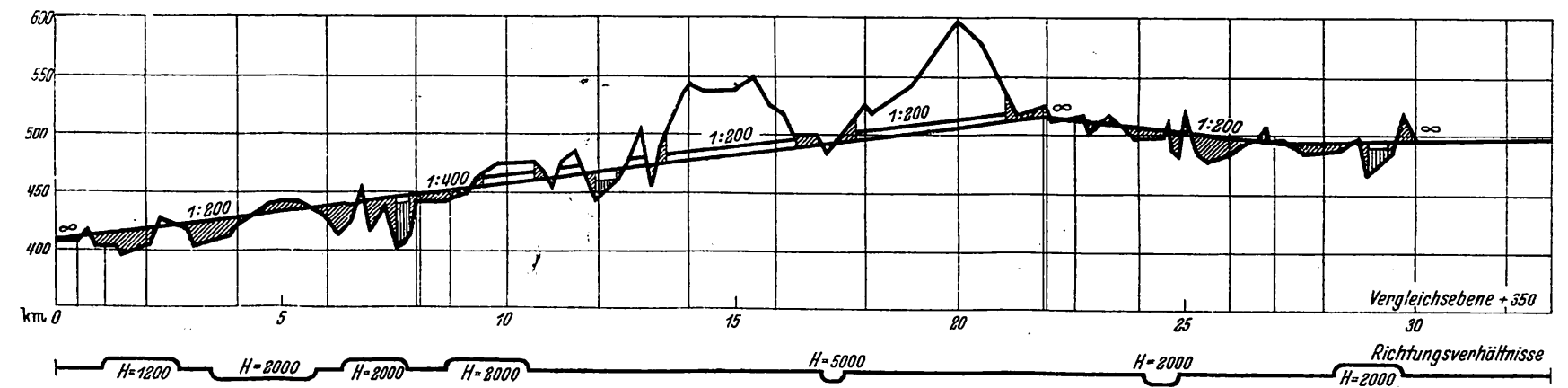
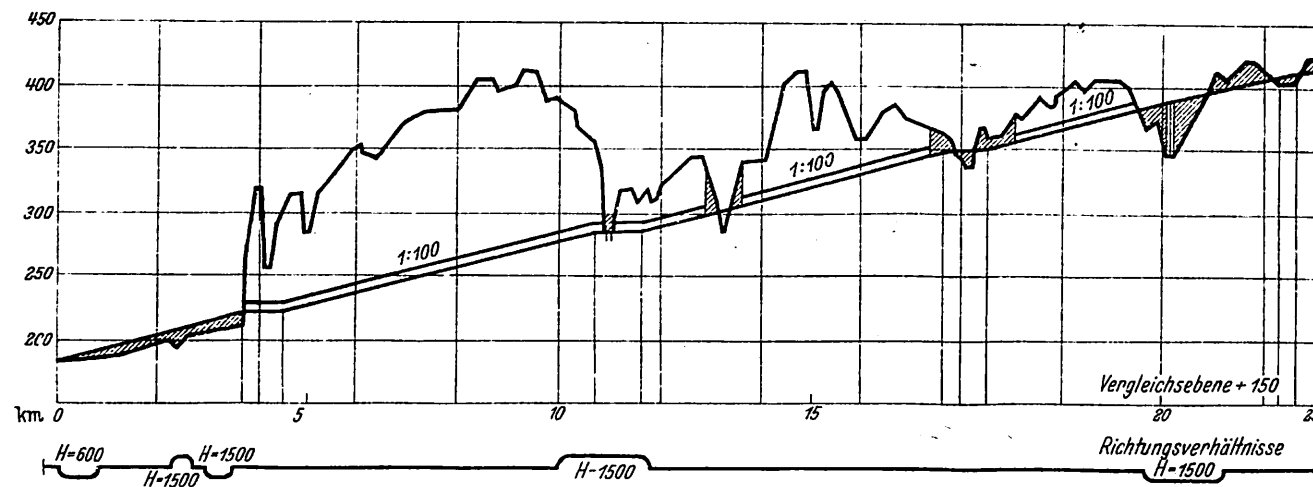


Bild 3.

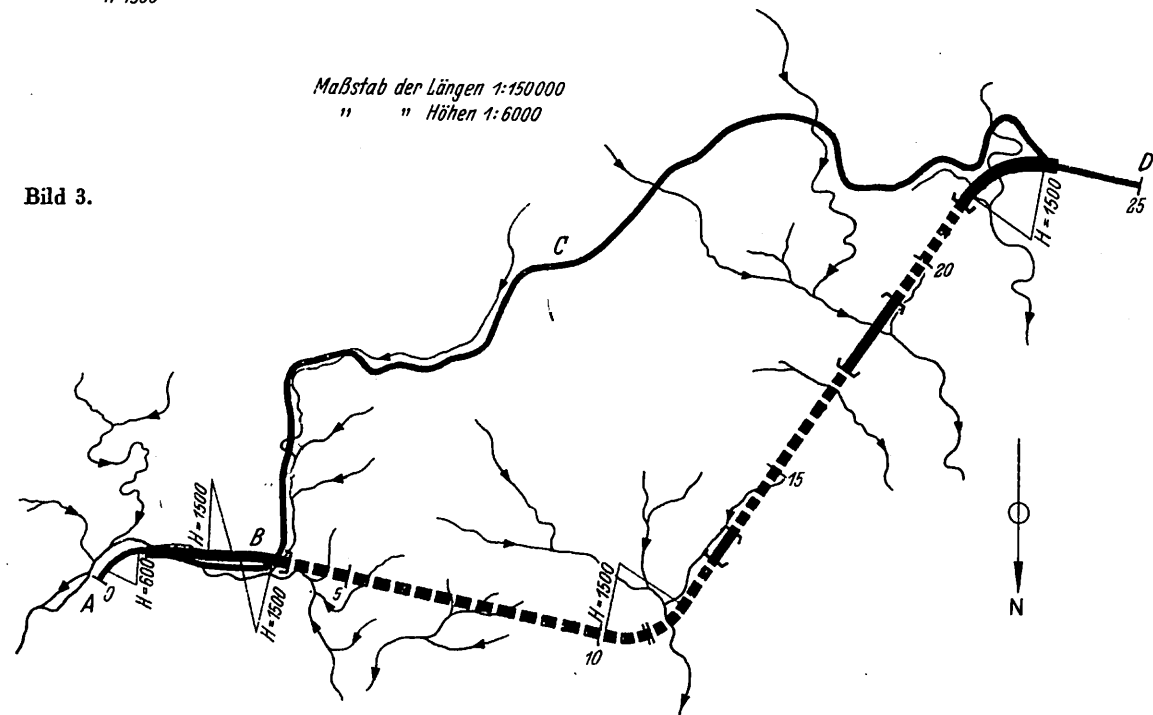


Bild 4.

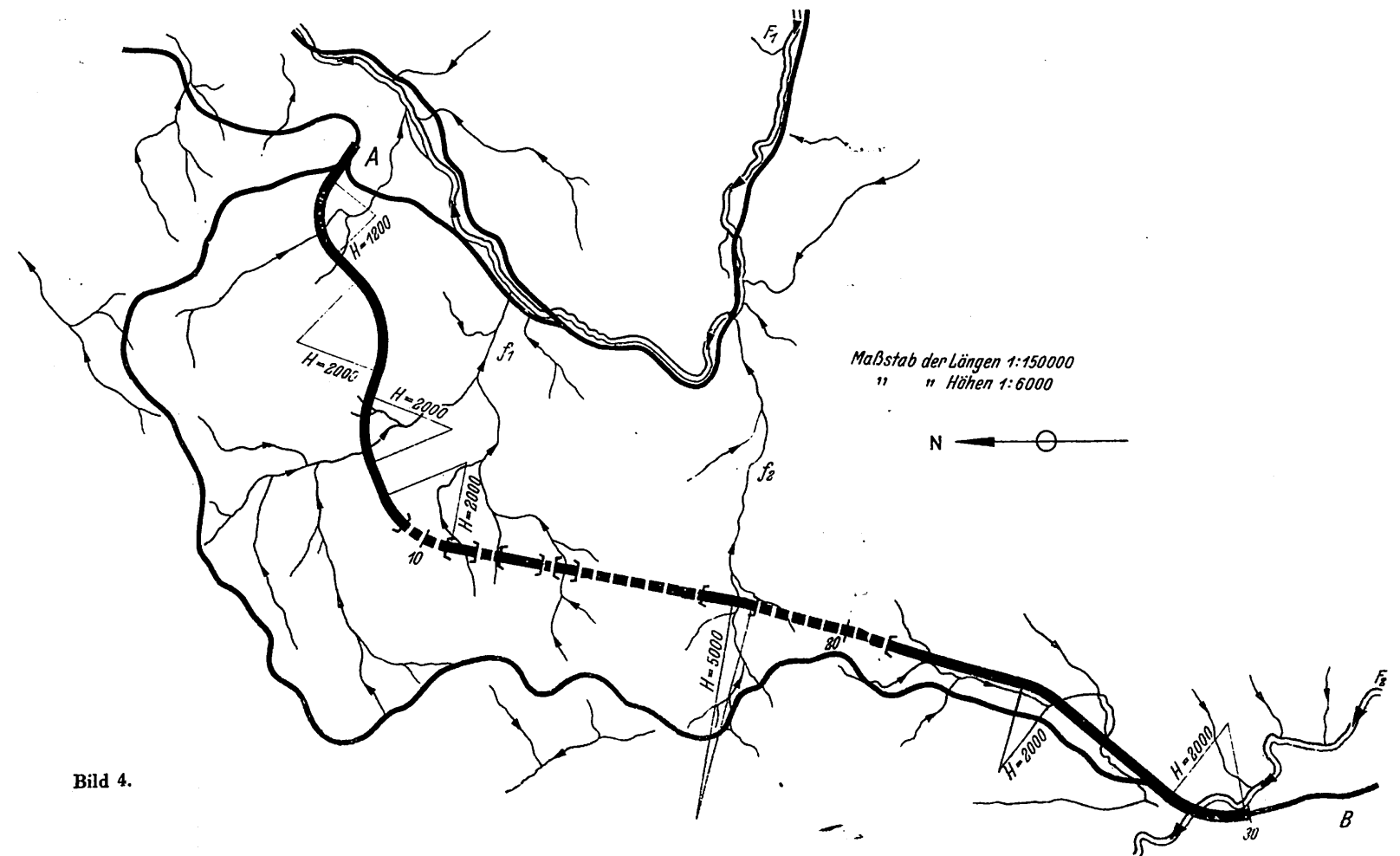


Bild 5.

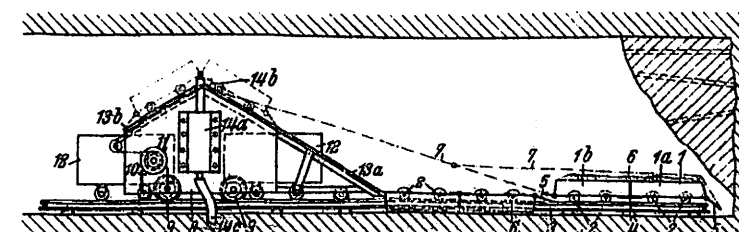
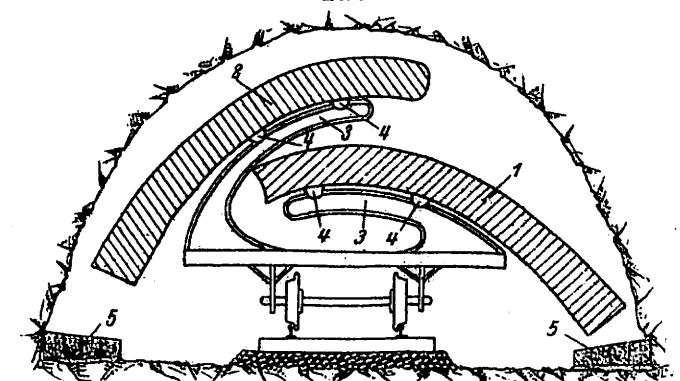


Bild 6.



Zum Aufsatz: Leichter, Einbettabteil-Schlafwagen der Mitropa.

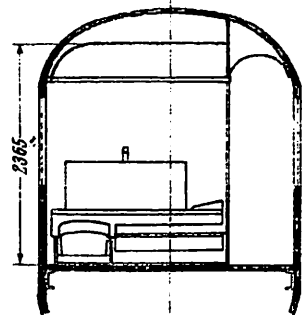
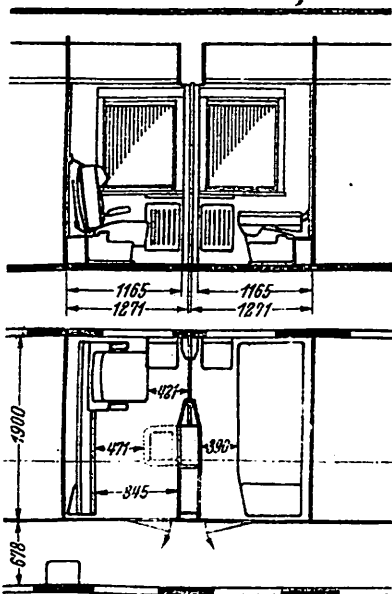


Bild 1. Einstöckiger Typ mit klappbaren Querbetten.

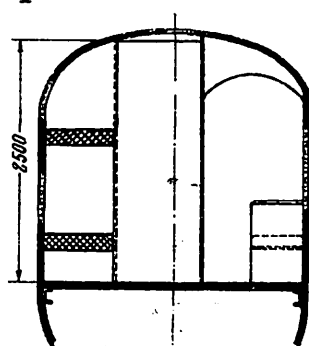
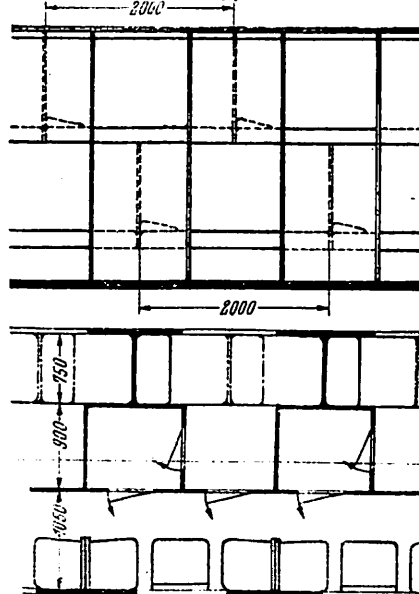


Bild 2. Einstöckiger Typ mit verschachtelten Längsbetten

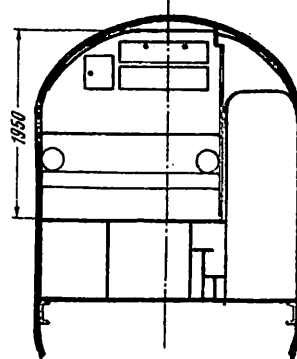
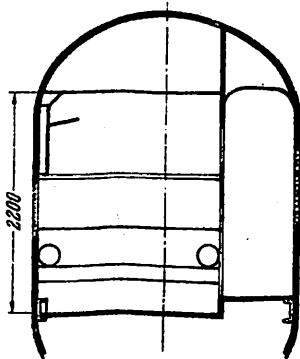
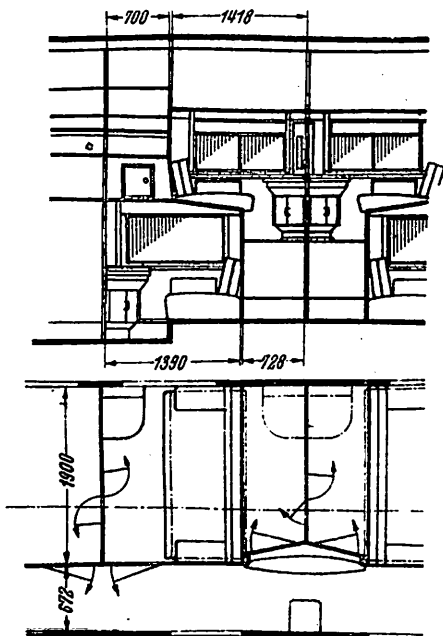


Bild 3. Anderthalbstöckiger Typ mit verschachtelten Querbetten.

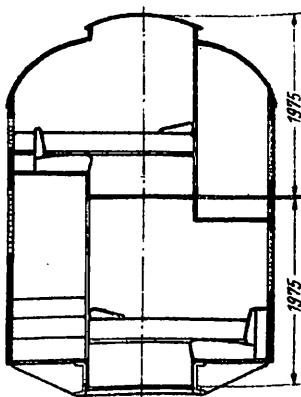
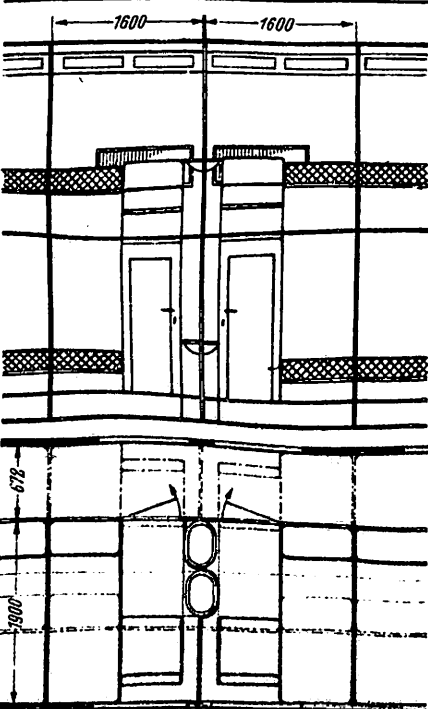


Bild 4. Doppelstöckiger Typ mit versetzten Seitengängen.

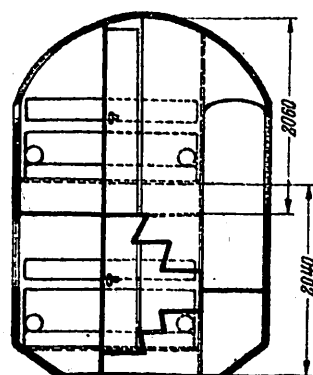
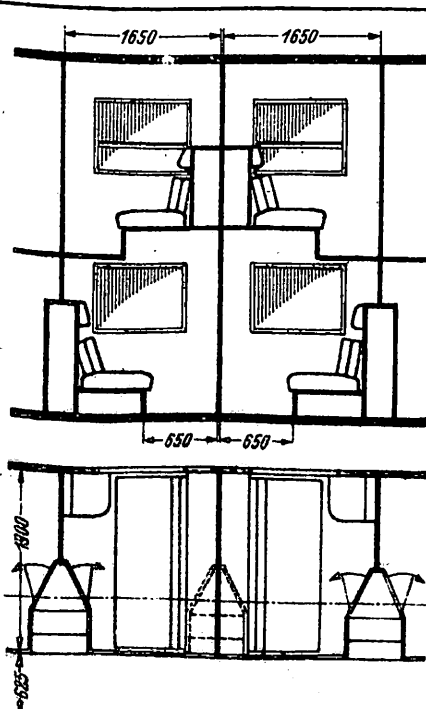


Bild 5. Doppelstöckiger Typ mit normalem Seitengang.

Zum Aufsatz: Leichter, Einbettabteil-Schlafwagen der Mitropa.

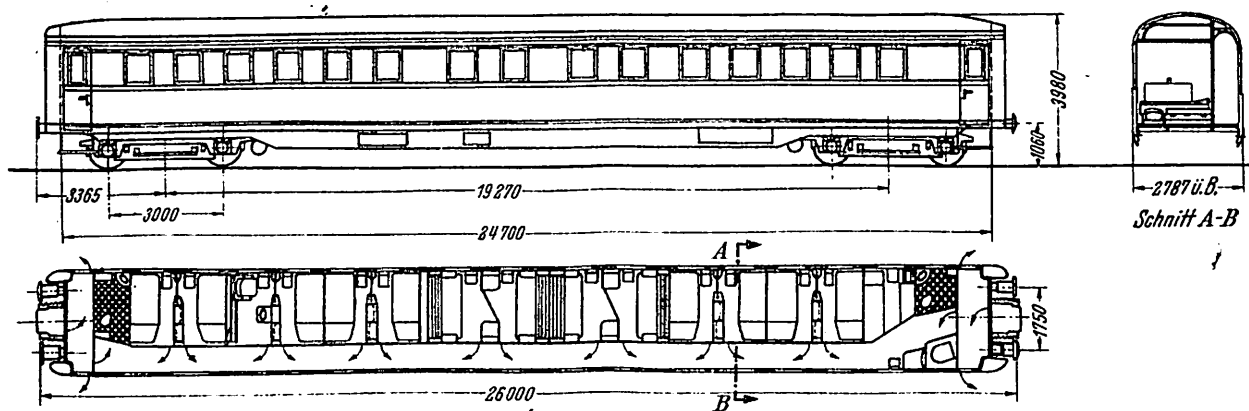


Bild 6. Einstöckiger Einbettabteil-Schlafwagen (Linke-Hofmann, Breslau).

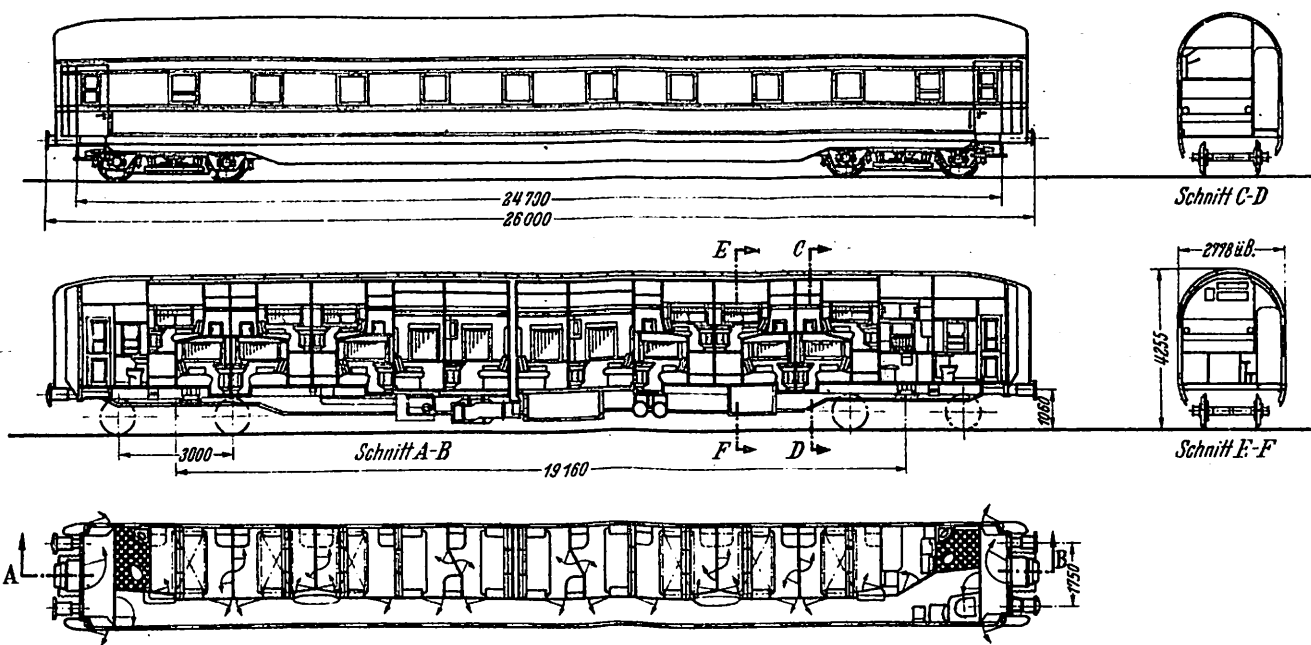


Bild 7. Anderthalbstöckiger Einbettabteil-Schlafwagen (Wegmann, Kassel).

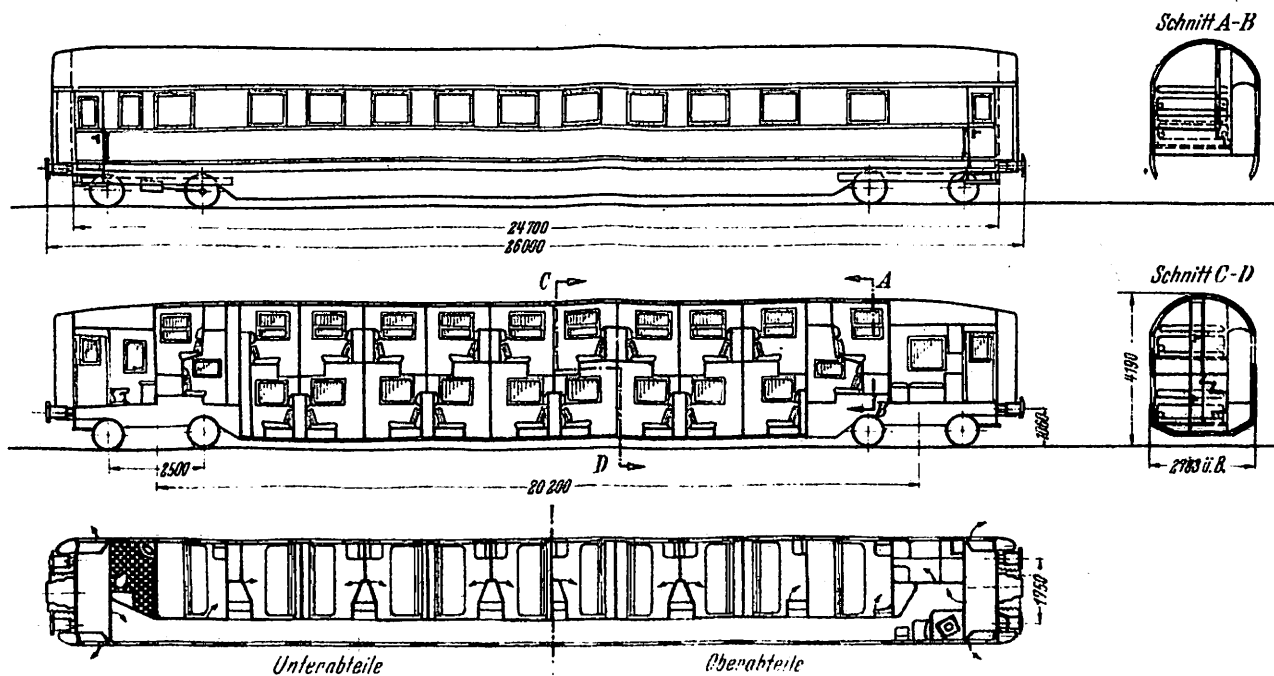


Bild 8. Doppelstöckiger Einbettabteil-Schlafwagen (Linke-Hofmann, Breslau).

Zum Aufsatz: Niederstrasser, Die Vereinheitlichung der Lokomotivdrehscheiben der Deutschen Reichsbahn.

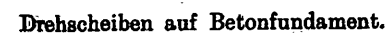


Bild 1. Hauptabmessungen der vereinheitlichten Drehscheiben.

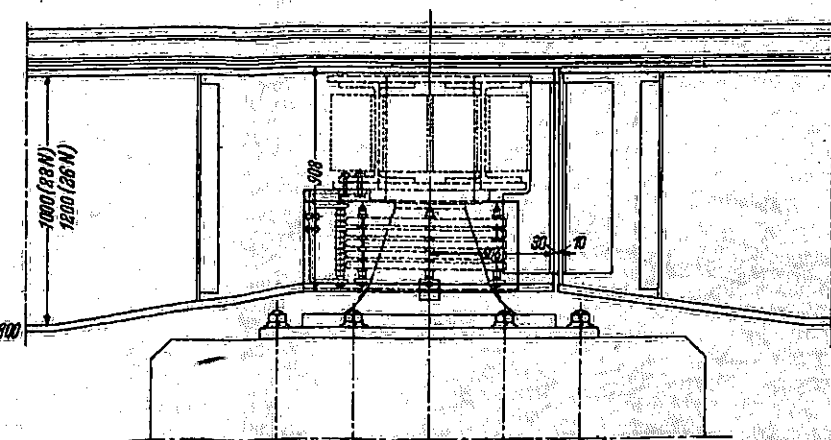
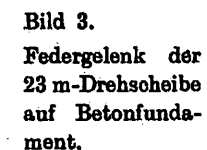


Bild 6. Königstuhl und Mittelträger der 23 m-Drehscheibe auf Betonfundament.

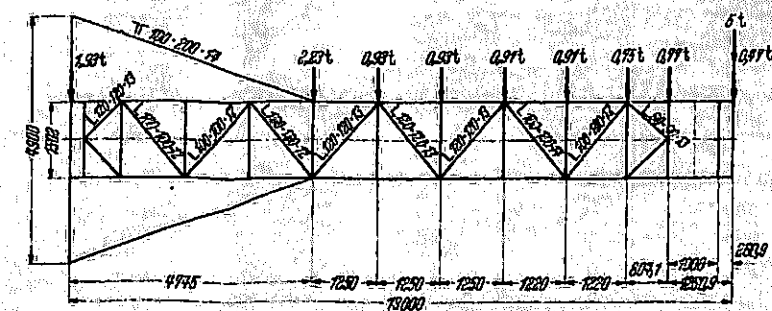
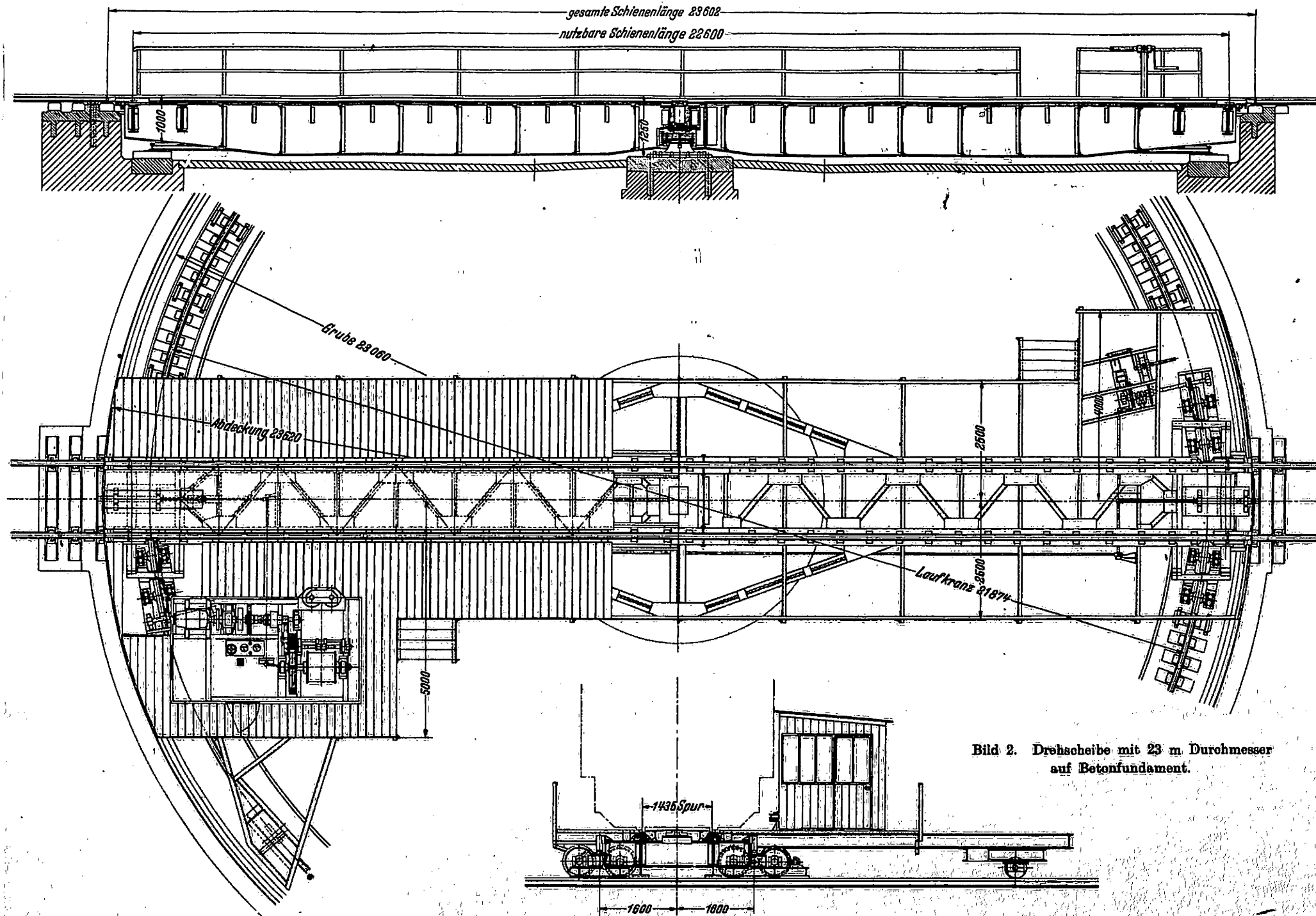


Bild 5. Schema des Windverbandes der Drehscheibe mit 26 m Durchmesser auf Betonfundament.

Zum Aufsatz: Niederstrasser, Die Vereinheitlichung der Lokomotivdrehscheiben der Deutschen Reichsbahn.



Zum Aufsatz: Niederstrasser, Die Vereinheitlichung der Lokomotivdrehscheiben der Deutschen Reichsbahn.

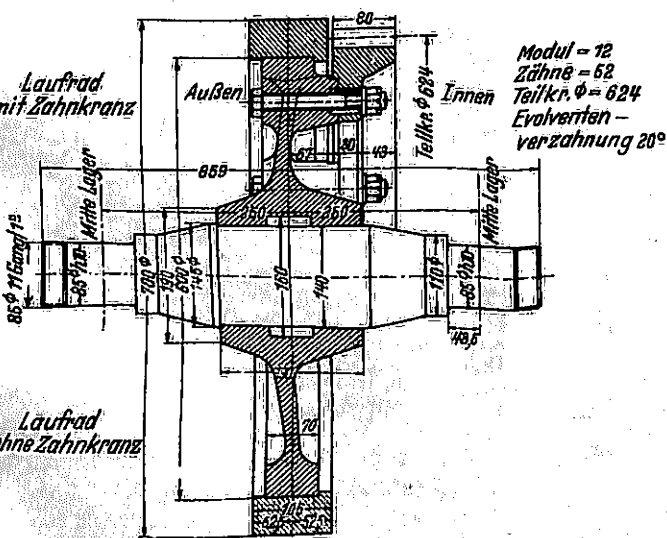
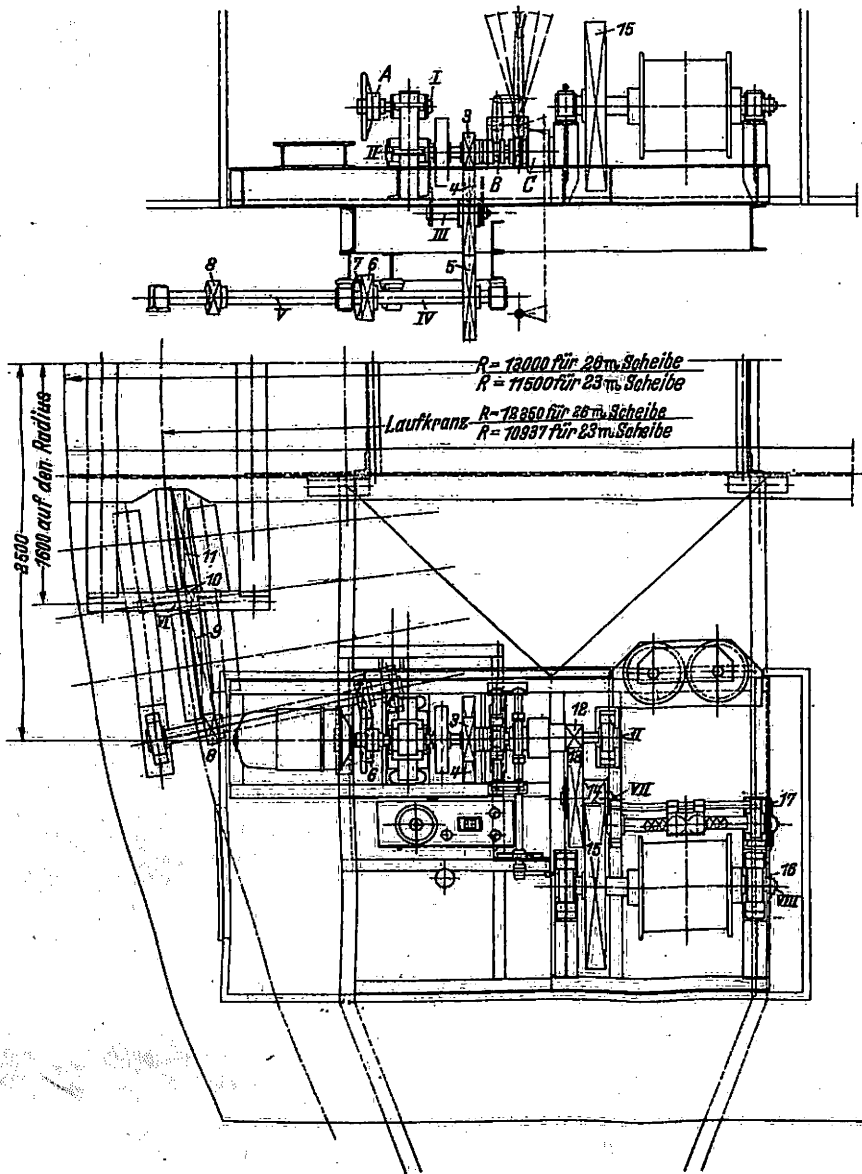


Bild 7. Laufrad der Drehscheiben auf Betonfundament.

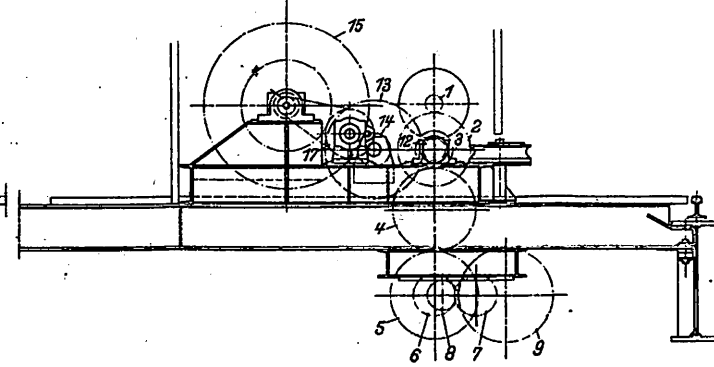
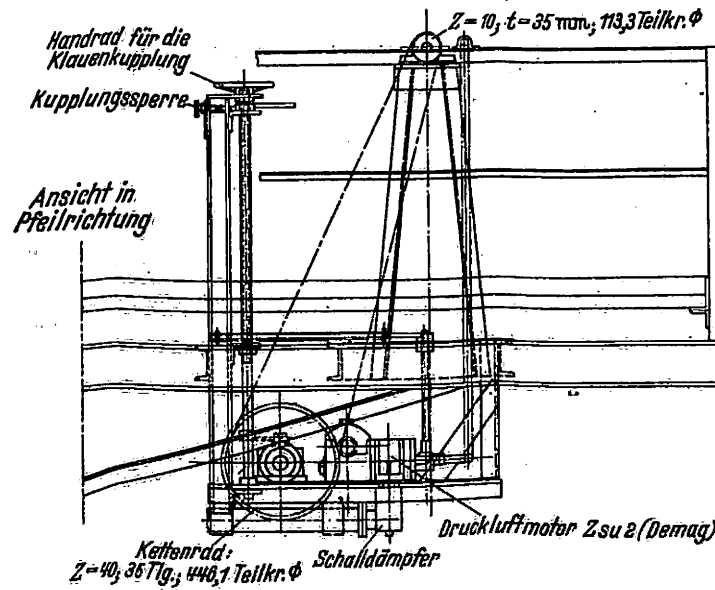


Bild 8. Antrieb der Drehscheibe.

- A = Forstkupplung,
B = Schaltkupplung (Stirnradkupplung),
C = Orthinghaus-Lamellenkupplung oder Stromag-Federbandkupplung,
I = Getriebewelle im Räderkasten, V = Antriebswelle,
II = Schaltwelle, VI = Übertriebswelle,
III = Zwischenradwelle, VII = Vorgelegewelle zur Seilwinde,
IV = Zwischenwelle, VIII = Seiltrommelwelle,
- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1 = Zahnrad z = 20; Teilung = 5 · π | 10 = Kegelrad z = 19; Teilung = 12 · π |
| 2 = Zahnrad z = 100; Teilung = 5 · π | 11 = Kegelrad z = 62; Teilung = 12 · π |
| 3 = Zahnrad z = 28; Teilung = 8 · π | 12 = Zahnrad z = 15; Teilung = 10 · π |
| 4 = Zahnrad z = 72; Teilung = 8 · π | 13 = Zahnrad z = 66; Teilung = 10 · π |
| 5 = Zahnrad z = 72; Teilung = 8 · π | 14 = Zahnrad z = 15; Teilung = 14 · π |
| 6 = Kegelrad z = 29; Teilung = 10 · π | 15 = Zahnrad z = 78; Teilung = 14 · π |
| 7 = Kegelrad z = 29; Teilung = 10 · π | 16 = Kettenrad z = 14; Teilung = 25 |
| 8 = Kegelrad z = 19; Teilung = 12 · π | 17 = Kettenrad z = 42; Teilung = 25 |
| 9 = Kegelrad z = 62; Teilung = 12 · π | |



Handrad für die
Klauenkupplung

Ansicht in
Pfeilrichtung

Kettenrad:
Z = 40, t = 35 mm, 113,3 Teilkr. φ

Druckluftmotor Zsu 2 (Demag)

Schalldämpfer

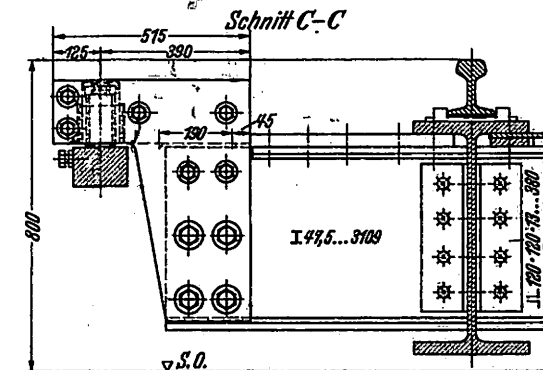
Schalthebel für den
Druckluftmotor

Z = 78, t = 6 π
468 Teilkr. φ

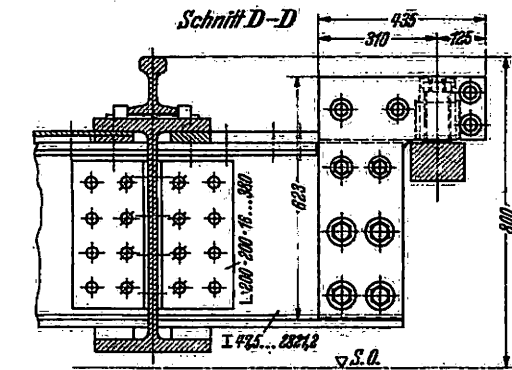
Z = 75, t = 6 π
90 Teilkr. φ

Druckluftleitung

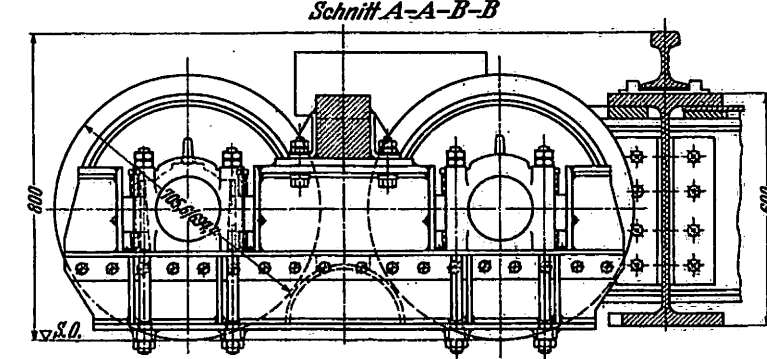
Bild 10. Hand- und Druckluftnotantrieb.



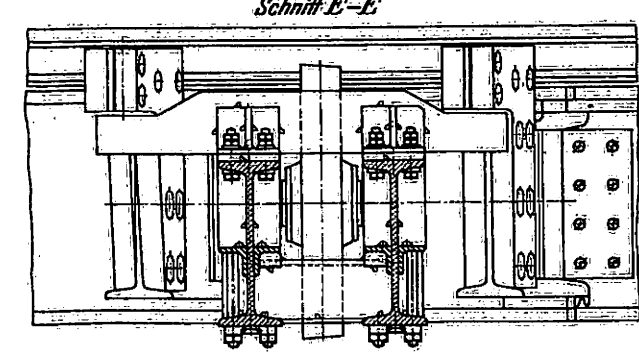
Schnitt C-C



Schnitt D-D



Schnitt A-A-B-B



Schnitt E-E

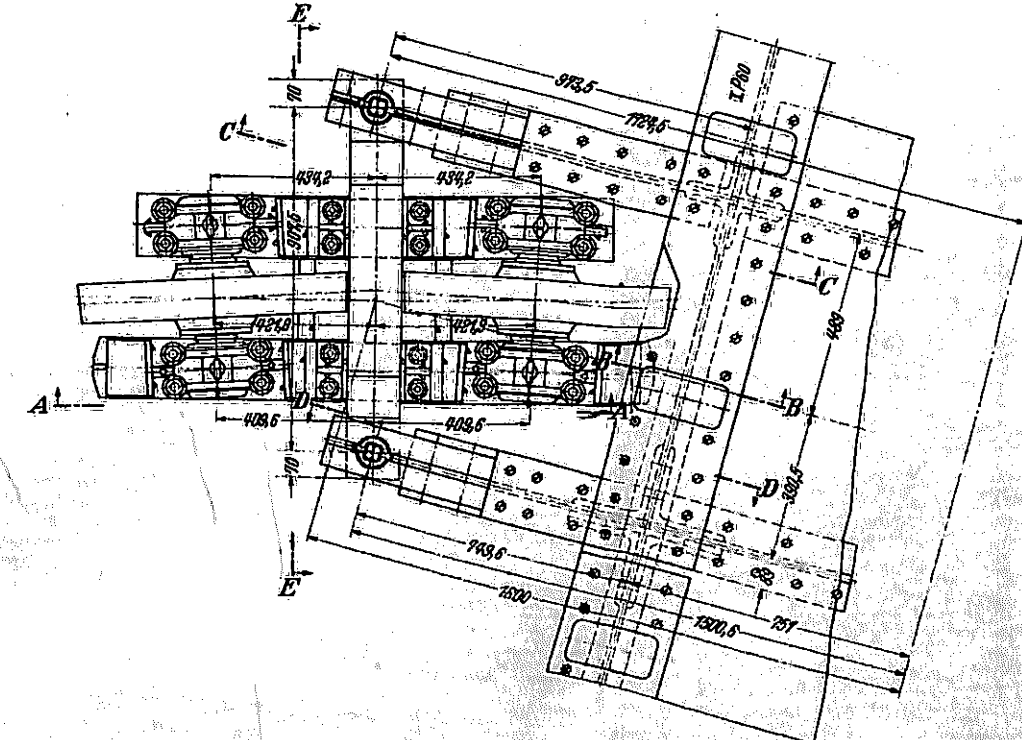


Bild 15. Schwinde der 28 m-Drehseibe auf Schotterbett (innerer Laufkranz).

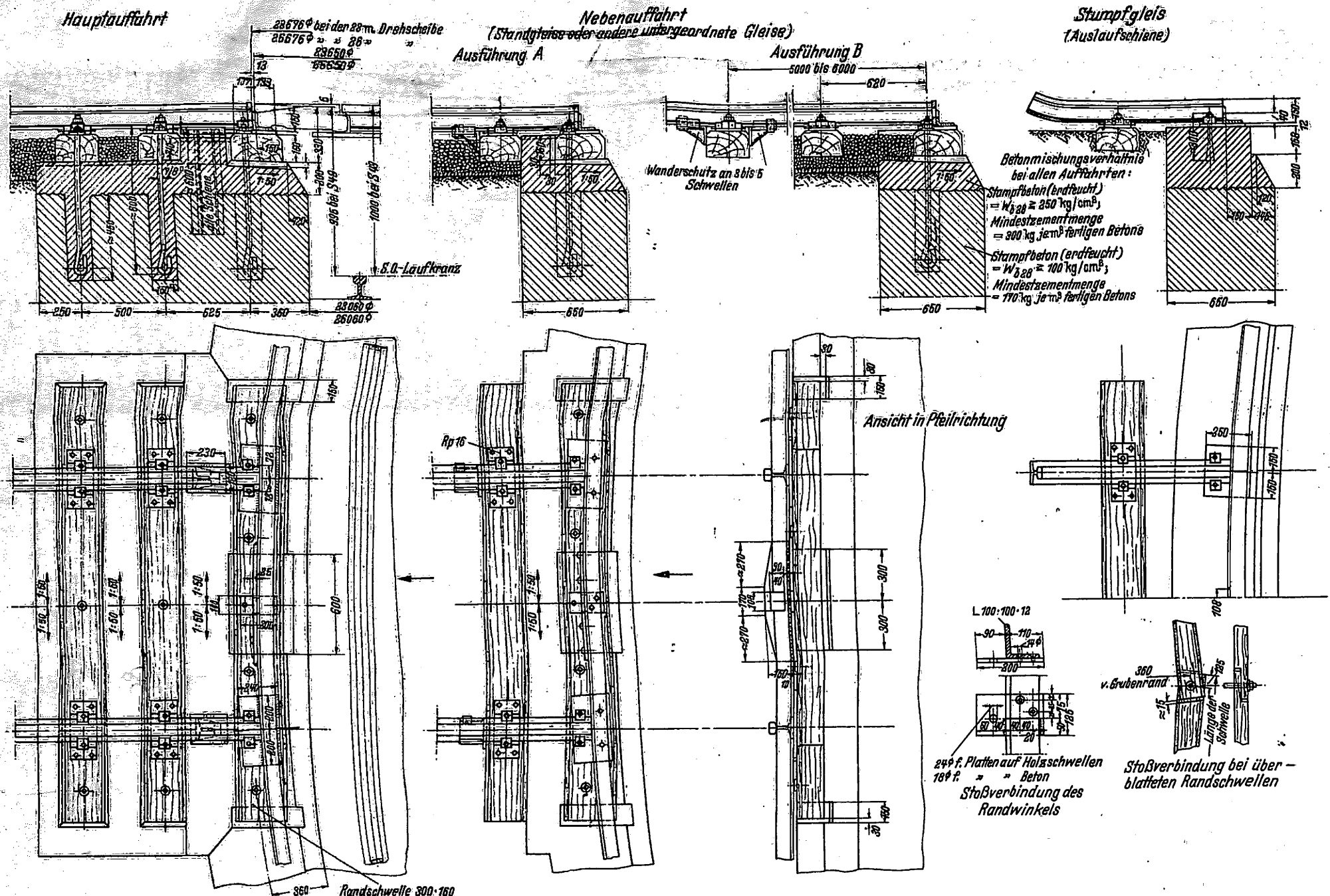


Bild 12. Randaufleger der Drehscheiben auf Betonfundament.

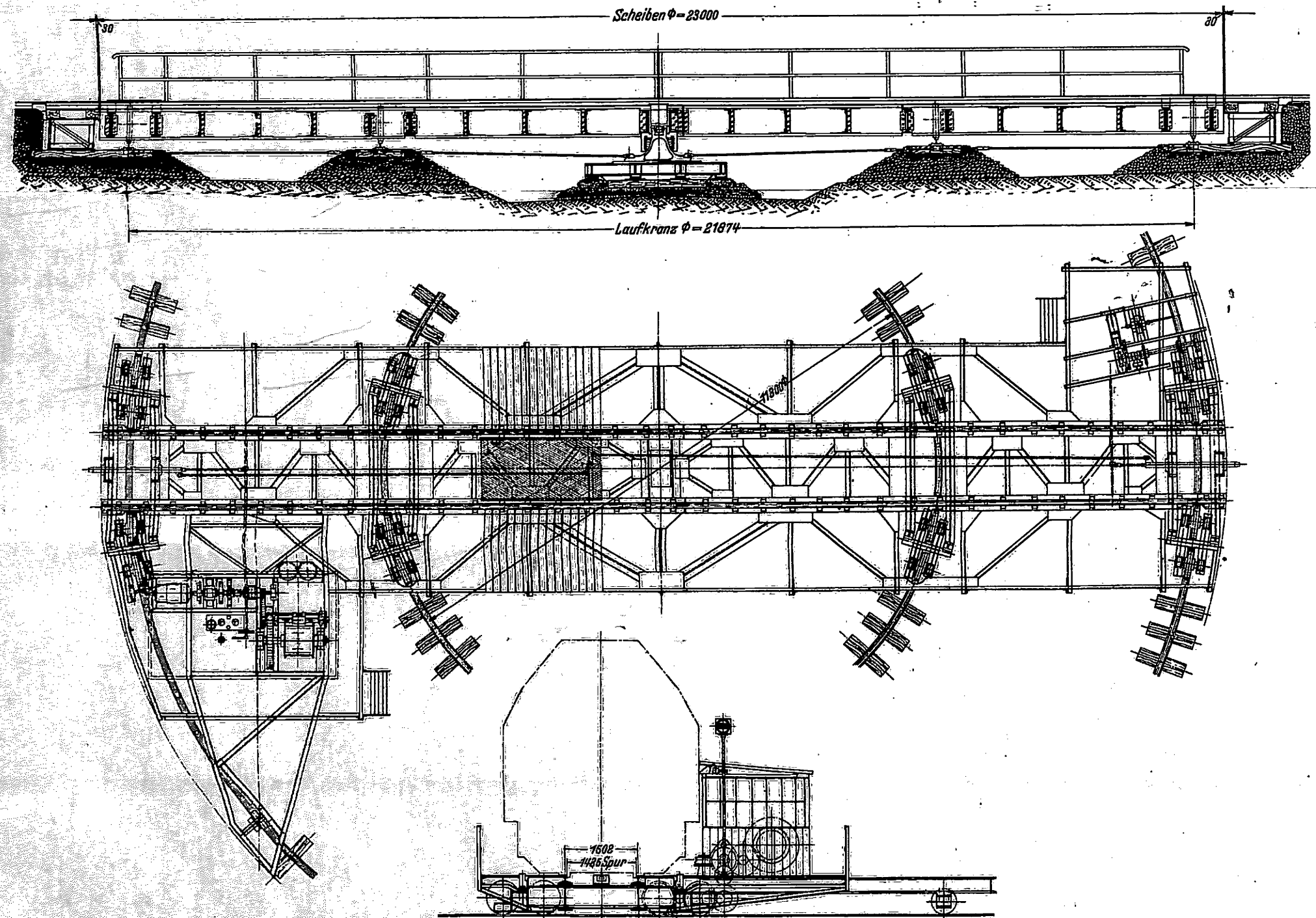


Bild 13. Drehscheibe mit 23 m Durchmesser auf Schotterbett.

Bild 14. Federgelenke der Drehscheibe mit 23 m Durchmesser auf Schotterbett.

