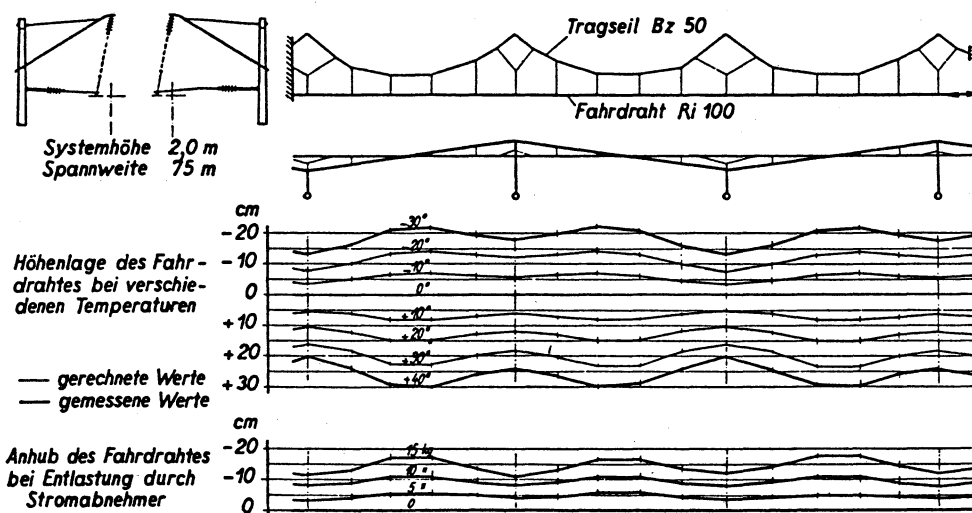
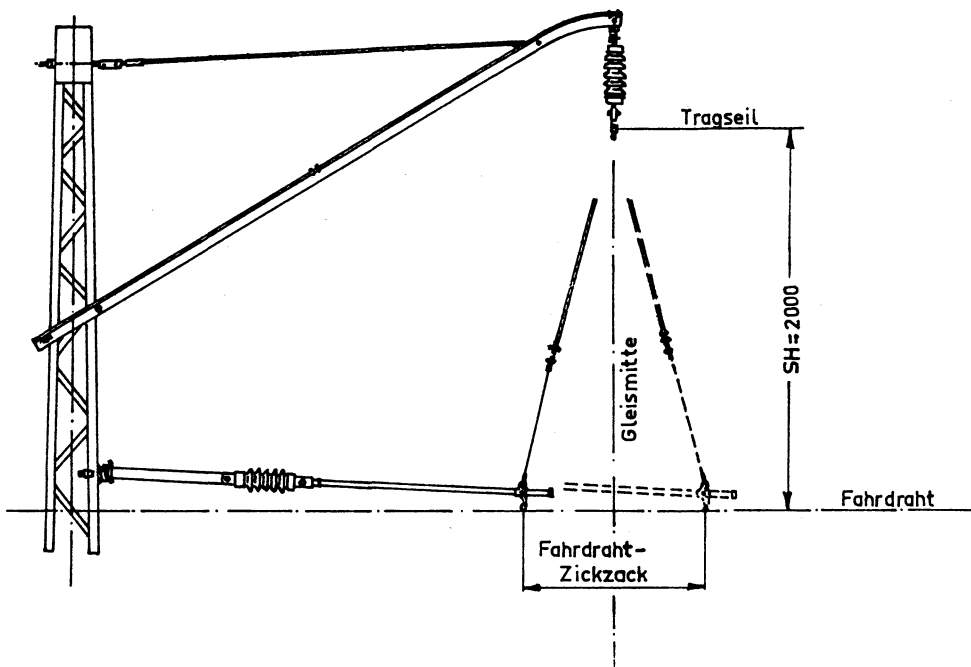


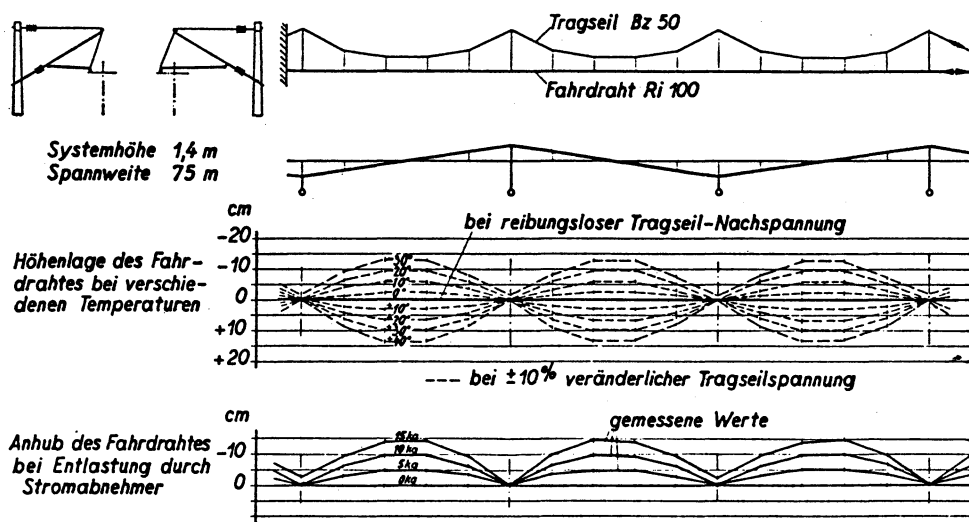
Z 7.3./1 Fahrleitung mit einem federnden Hänger am Stütz-
punkt: Höhenlage und Anhub



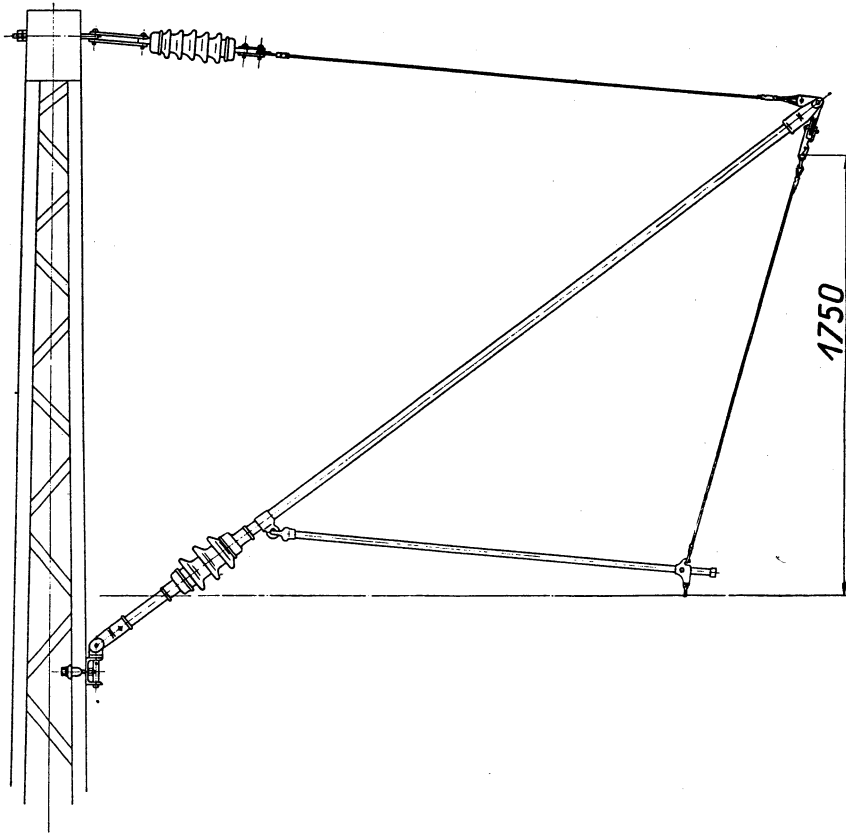
Z 7.4./1 Fahrleitung mit Y-Beiseil: Höhenlage und Anhub



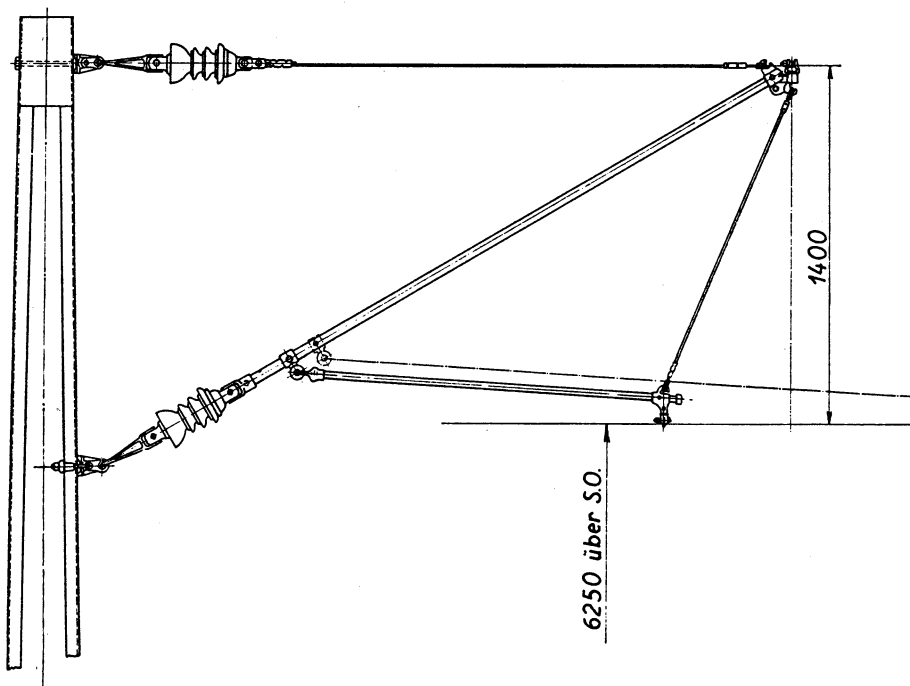
Z 7.4./2 Fahrleitung mit Y-Beiseil: Auslegerstützpunkt



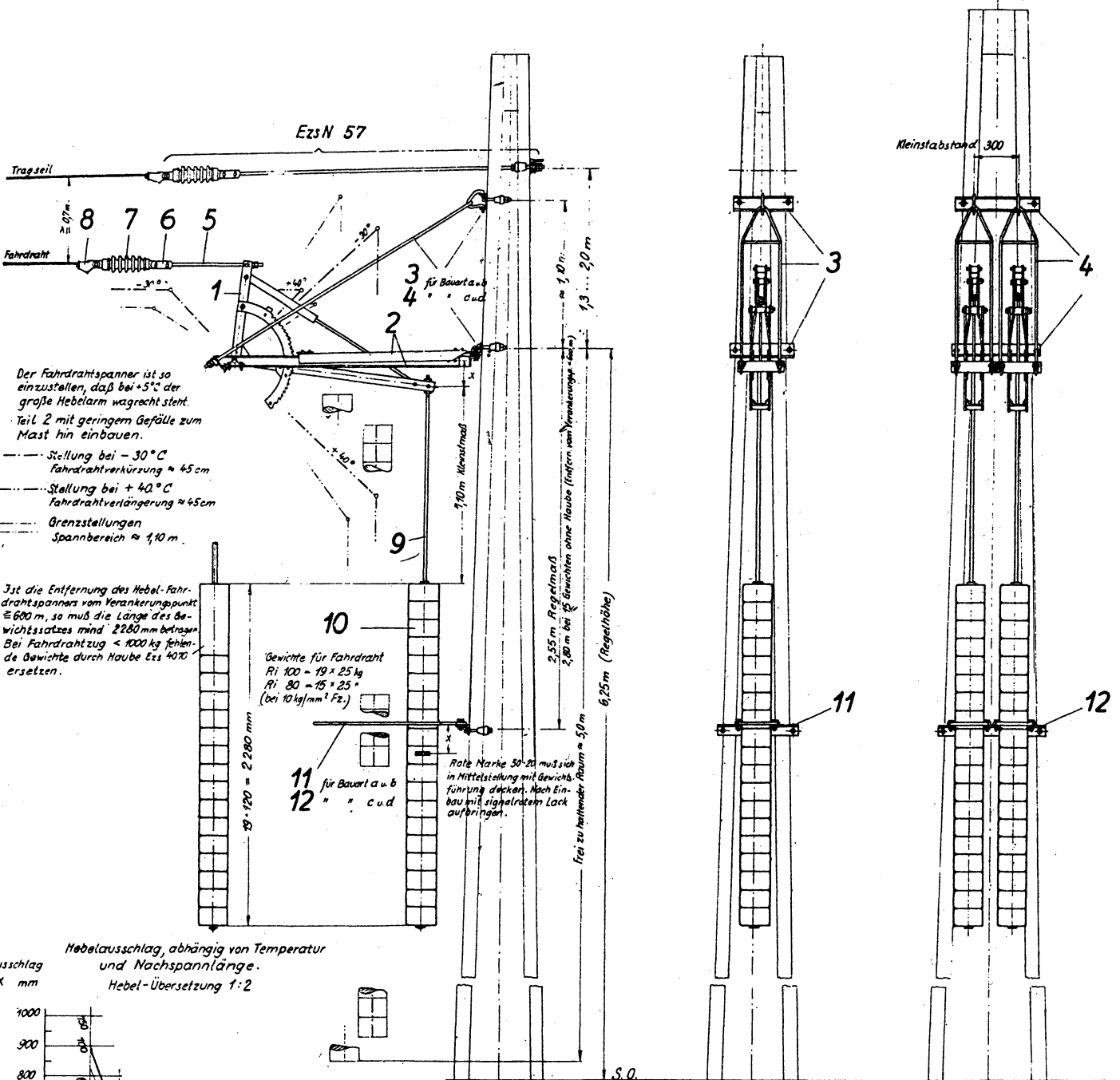
Z 7.5.1./1 AEG-Fahrleitung mit nachgespanntem Tragseil: Höhenlage und Anhub



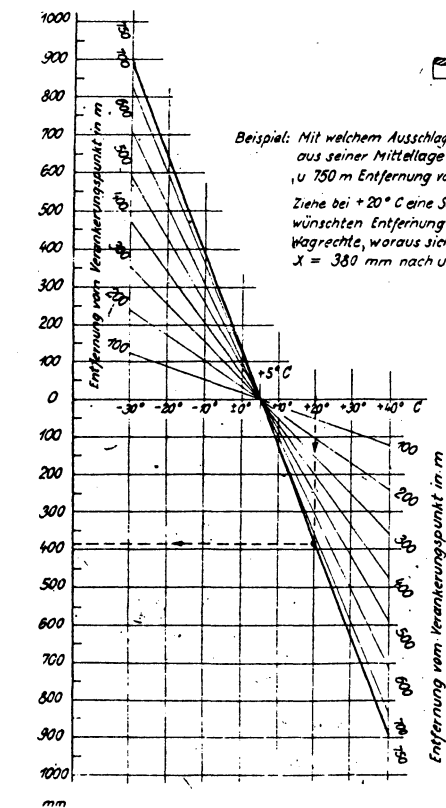
Z 7.5.1./2 AEG-Fahrleitung mit nachgespanntem Tragseil:
Auslegerstützpunkt



Z 7.5.2./1 SSW-Fahrleitung mit nachgespanntem Tragseil:
Auslegerstützpunkt



Ausschlag X mm
Hebelübersetzung 1:2



Abspannmast mit einem Fahrdrahtspanner
Abspannmast mit zwei Fahrdrahtspannern nebeneinander

1	1	-	-	Gewichtsführung, Bauart b	12	Ezs 816
-	-	1	1	" " a	11	"
38	30	19	15	Gewicht (25 kg) bei 10 kg/mm² Fahrdrahtzug	10	Ezs N 13
2	2	1	1	Gewichtsstange	9	Ezs 804
2	2	1	1	Keil-Endklemme, Bauart a	8	Ezs N 102
2	2	1	1	Stabilisator	7	"
2	2	1	1	Verbindungsaschen, Bauart a	6	Ezs N 9
2	2	1	1	Zugstange 650	5	Ezs N 106
1	1	-	-	Befestigungsteile, Bauart b	4	Ezs 815
-	-	1	1	" " a	3	"
2	2	1	1	Konsole und Klinkenträger	2	Ezs 826
2	2	1	1	Hebel	1	Ezs 827
d	a					

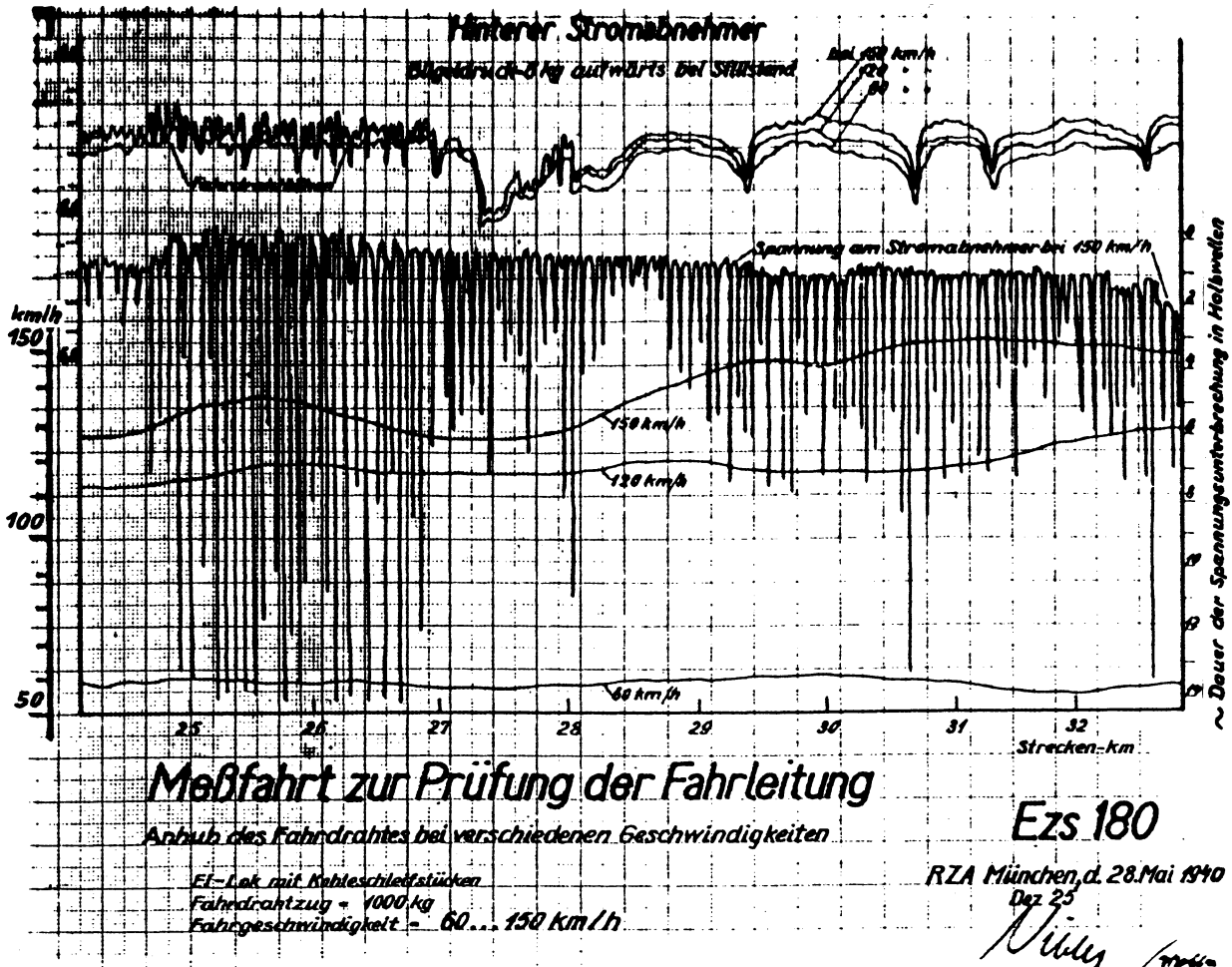
Für Neu-Elektrifizierungen nicht mehr gültig!

7.9.31 *Freid. Mader* *Uster*

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahn-Zentralamt München
14.9.39

Wechselsystem-Fernbahnen
Ezs 828
1:20 Grundsätzliche Anordnung der Hebel-Fahrdrahtspanner

Ausgabe vom August 1939
ersetzt durch Ezs 200
ersetzt durch
Zu beziehen durch RZA Mu Ullz 25
Ezs 305/111



Die Zeichnung Ezs 180 (später Ezsv 180) vom 28.05.1940 ist als einzige einer Reihe von Zeichnungen mit den Ergebnissen von Meßfahrten "zur Prüfung der Fahrleitung auf der Strecke Roth - Pleinfeld" vom Frühjahr 1940 erhalten geblieben. Diese fand sich nachträglich bei der BD München als Original des in GA, 74 (1950), S. 4, Abb. 22 wiedergegebenen bearbeiteten Meßschriebs.

In dem betrachteten Streckenabschnitt von km 32,8 bis km 24,1 des Gleises Nürnberg - Treuchtlingen mit den Betriebsstellen Unterheckenhofen (km 32,4), Georgensgmünd (km 27,8) und Mühlstetten (km 24,0) waren damals folgende Fahrleitungsbauarten eingebaut, wobei der Meßschrieb von rechts nach links zu lesen ist:

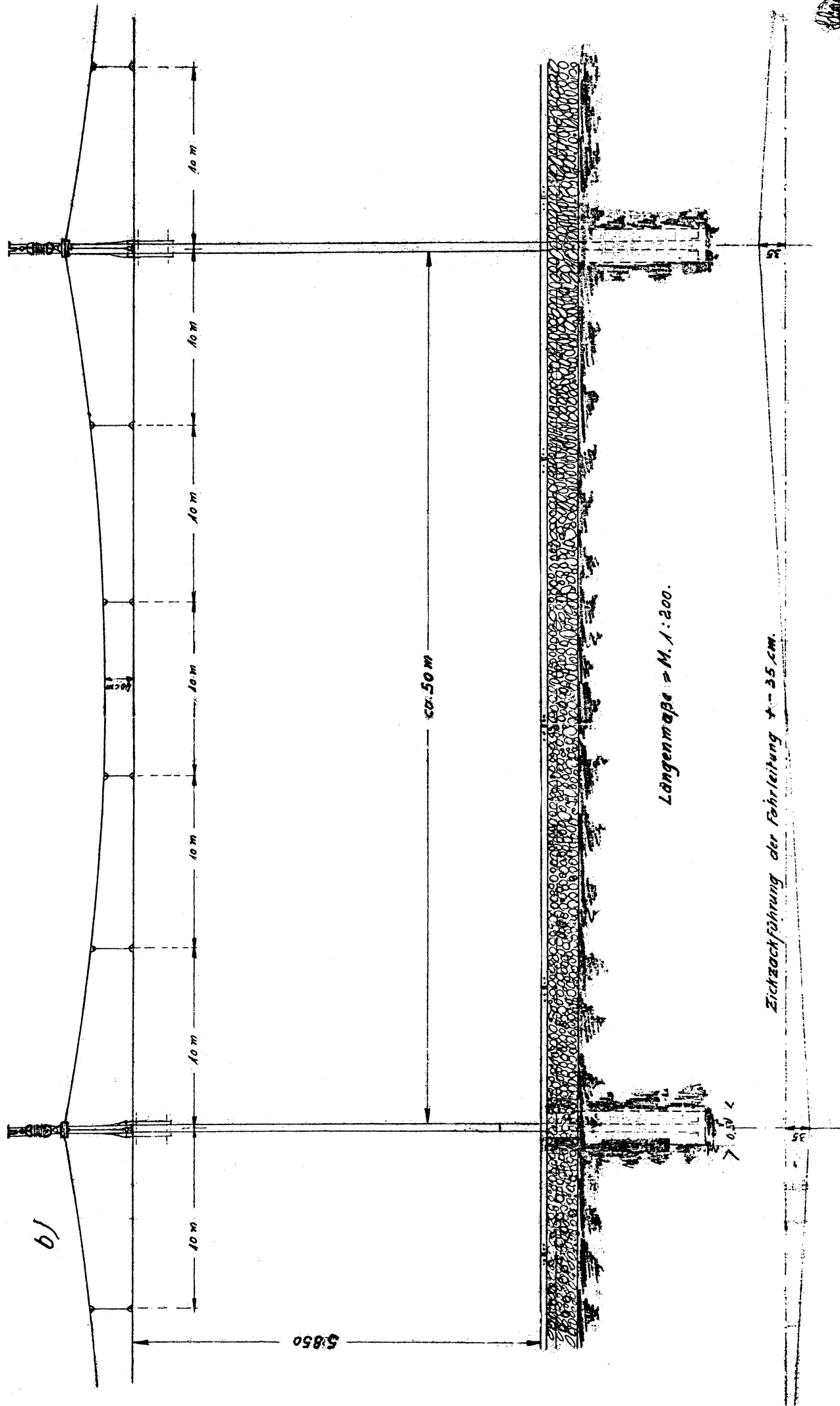
- km 32,8 bis km 28,3 (freie Strecke Unterheckenhofen - Georgensgmünd): Auslegermasten mit Schrägausleger für Kettenwerk mit fest abgespanntem Tragseil und nachgespanntem Fahrdraht mit Y-Beiseil am Stützpunkt (s. 7.4.)
- km 28,3 bis km 26,8 (Bahnhof Georgensgmünd): Querseilaufhängung für nachgespanntes Kettenwerk Bauart SSW
- km 26,8 bis km 24,3 (freie Strecke Georgensgmünd - Mühlstetten): Auslegermasten mit Rohrschwenkausleger für nachgespanntes Kettenwerk Bauart SSW
- km 24,3 bis km 24,1 (freie Strecke Georgensgmünd - Mühlstetten): Auslegermasten mit Schrägausleger für Kettenwerk mit fest abgespanntem Tragseil und nachgespanntem Fahrdraht mit Y-Beiseil am Stützpunkt (s. 7.4.)

Elektrisierung Busenbach - Jfersbach

Z 7.7./1

— Normal-Spannfeld der Fahrleitung —

Mastabstand = 50 m.

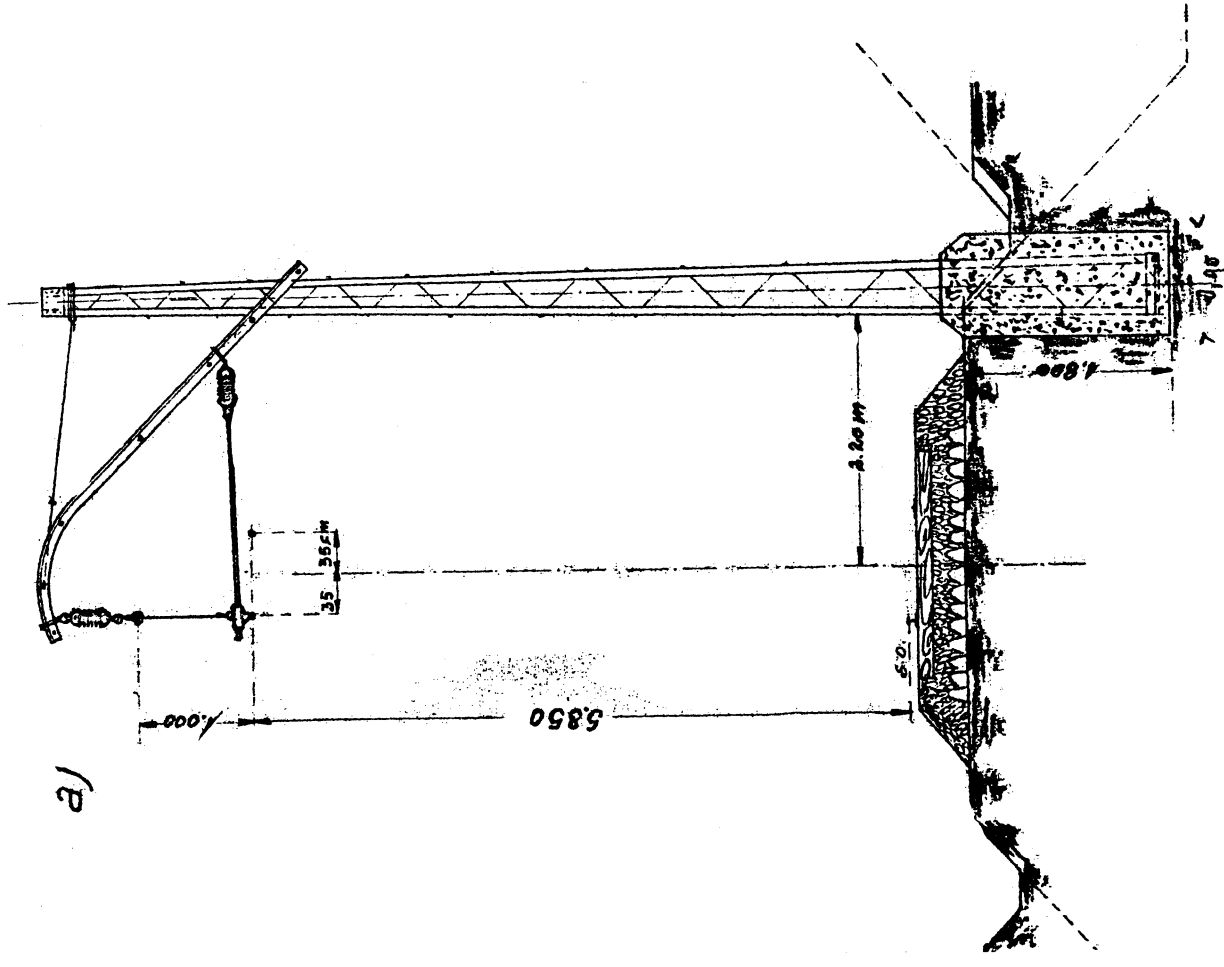


Längenmaße = M. 1:200.

Zichtzochführung der Fahrleitung ± 35 cm.

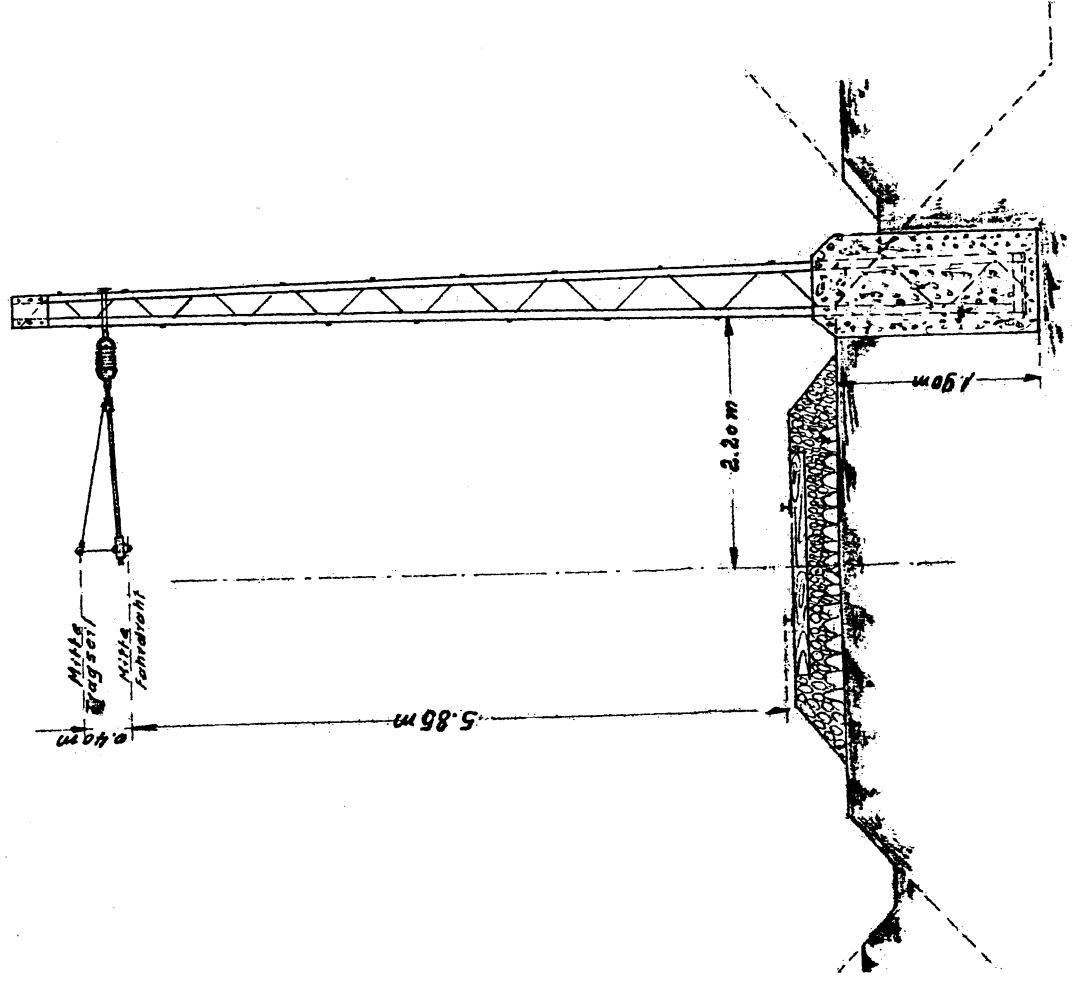
Handwritten mark

a)



Höhen- und Breitenmaße ≈ M. 1:50.

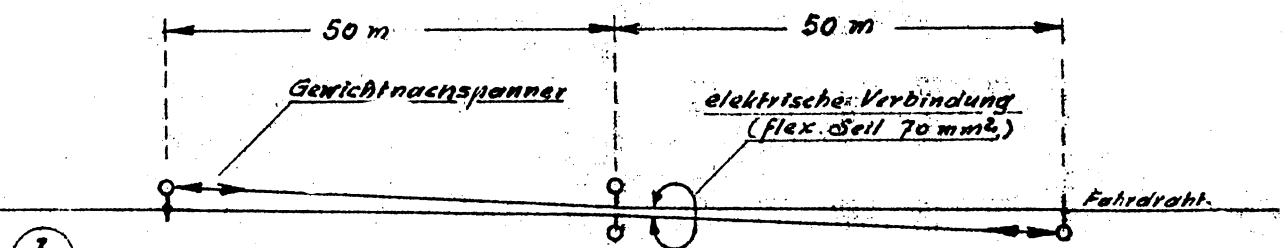
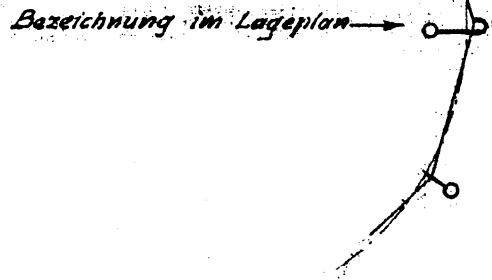
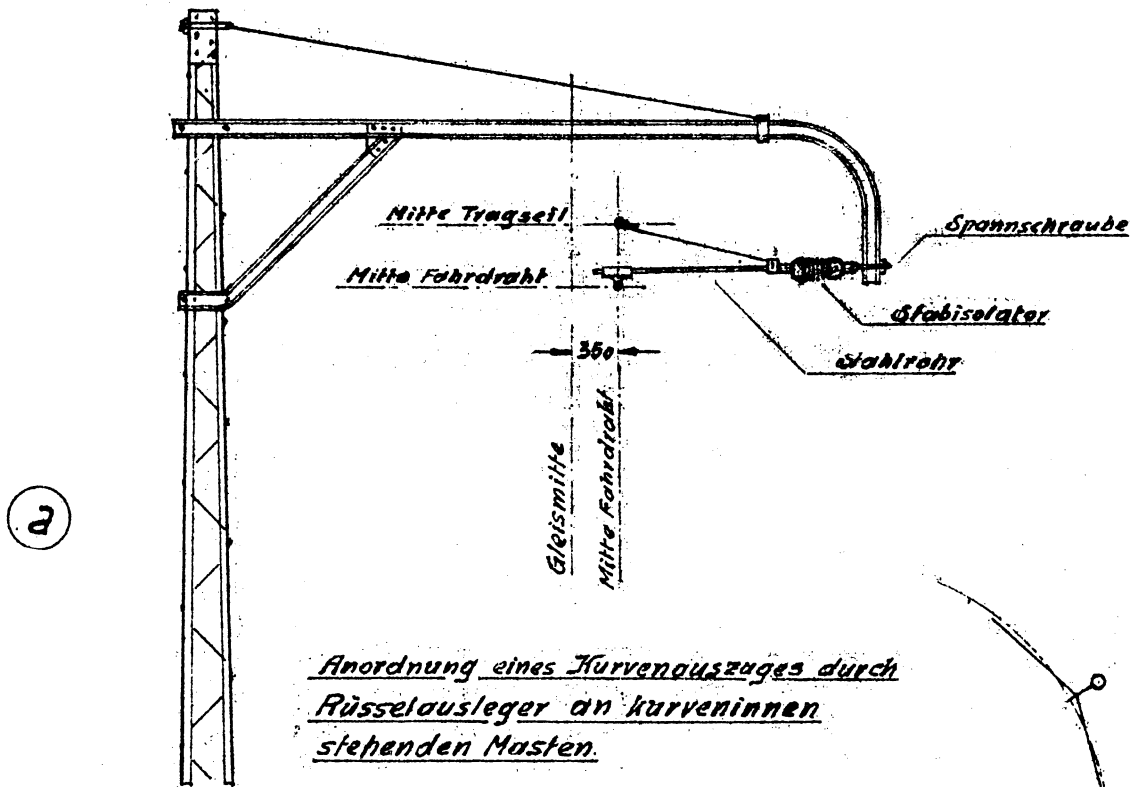
a) — Mast mit Kurvenauszug.



Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft.

Albtalbahn. Elektrisierung Busenbach/Ittersbach.

Blatt No 3.



Anordnung der Gewicht-Nachspanner
nach je 1500 m Leitungslänge.