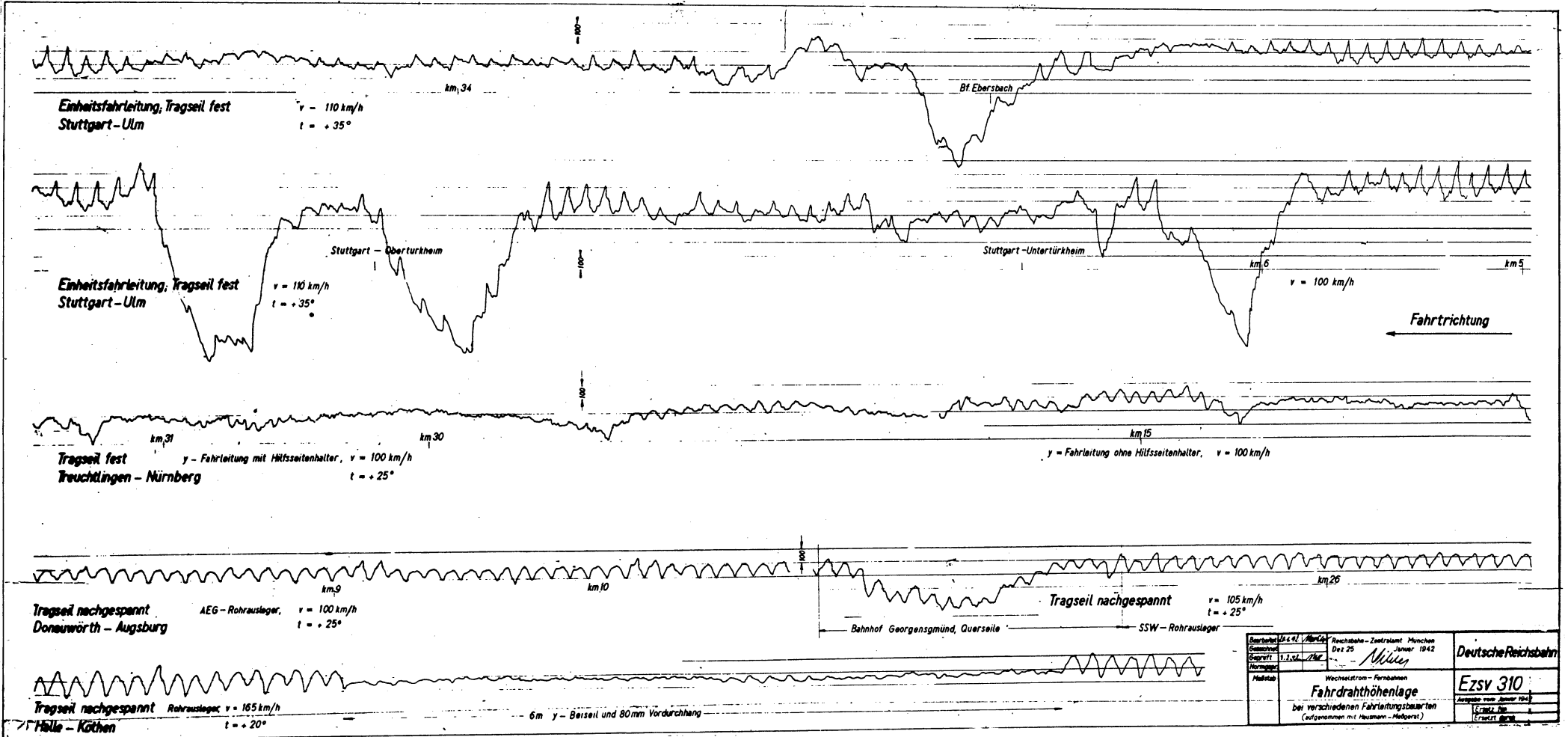
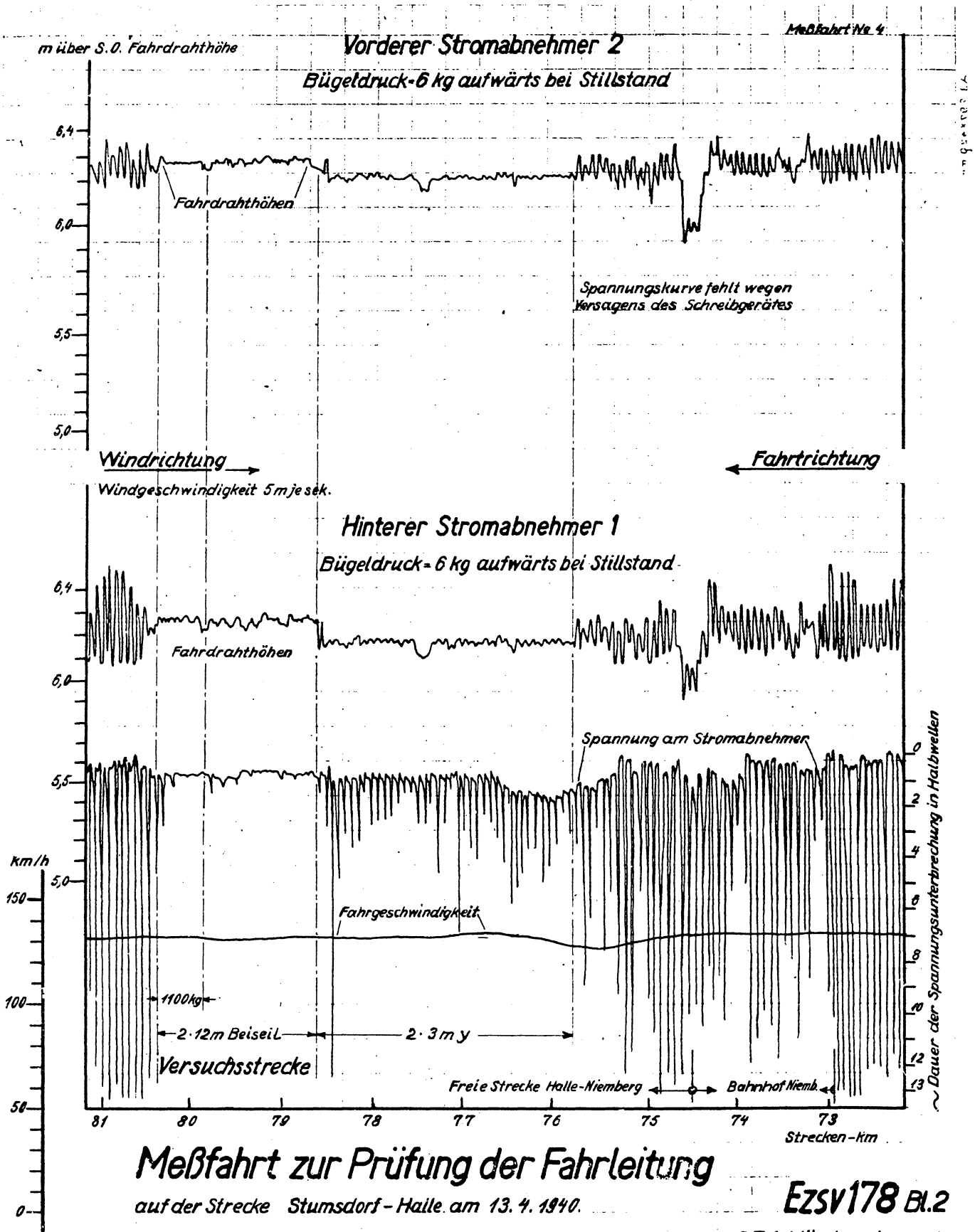


Z 9.3./1 Bewegung des Stromabnehmers bei 120 km/h Fahrge-
 schwindigkeit und verschiedenen Fahrleitungsbau-
 arten

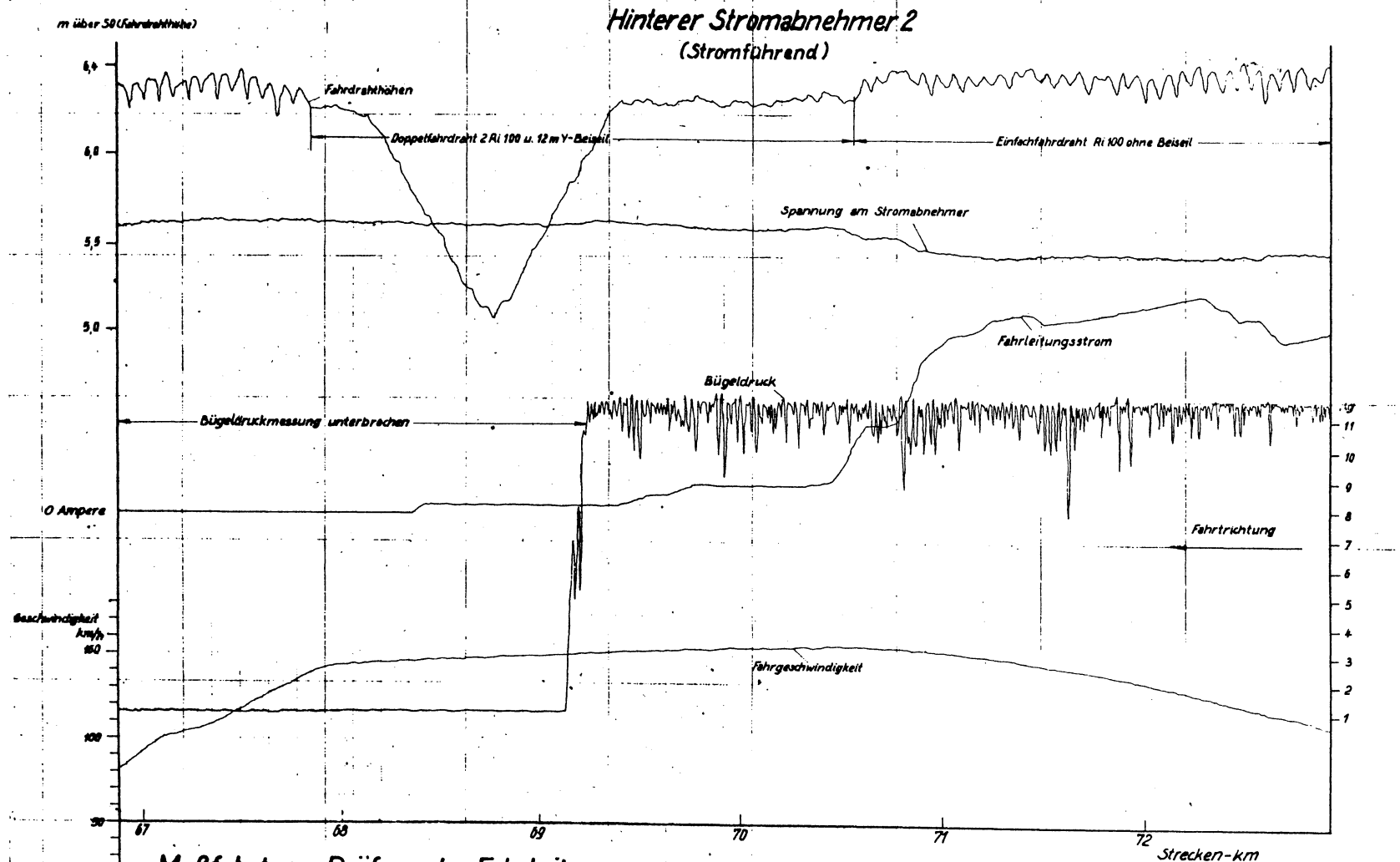
lfd. Nr.	Baujahr	Mastabstand	Tragseil	Einzelheiten
1	1925	90 m	fest	s. 4.1.
2	1927	75 m	fest	s. 5.3.1.
3	1939	75 m	fest	s. 8.1.2.
4	1950	75 m	nachgesp.	s. 11.1.3.



Bearbeiter: <i>U. A. G.</i> Gezeichnet: <i>U. A. G.</i> Geprüft: <i>U. A. G.</i> Maßstab:	Reichsbahn - Zentralamt München Dez 25 Januar 1942 <i>Müller</i>	Deutsche Reichsbahn
Weichstrom - Fernbahnen Fahrdraht Höhenlage bei verschiedenen Fahrleitungsbauarten (aufgenommen mit Heumann - Maßstab)		Ezsv 310 Ausgabe vom Januar 1942 Erweitert



Lok Reihe E18 mit Kohleschleifstücken
 Fahrleitung mit nachgespanntem Tragsseil - ohne Vordurchhang
 Fahrdrachtzug - 1000 kg (1100 kg von km 80,4 ... 79,7)
 Tragsseilzug - 1000 kg T = +2...+5 °C
 Fahrgeschwindigkeit = 130 km/h



Meßfahrt zur Prüfung der Fahrleitung
 auf der Strecke: Niemberg - Stumsdorf am 15. Nov. 1941

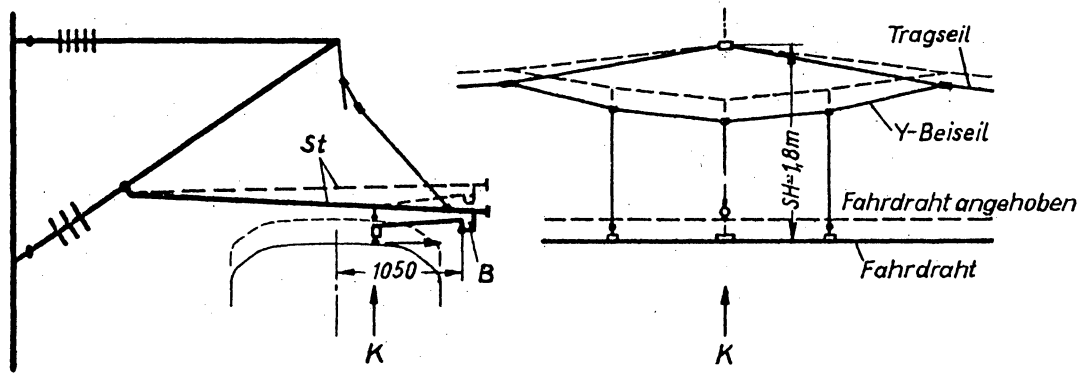
Lok E 1842 mit Einfachkohleschleifstücken
 Fahrleitung: Doppelfahrdrabt. Siehe oben
 Fahrtgeschwindigkeit: 160 km/h

EZSV 313 Blatt 1 (... 3)

RZA München, den 20. Februar 1942

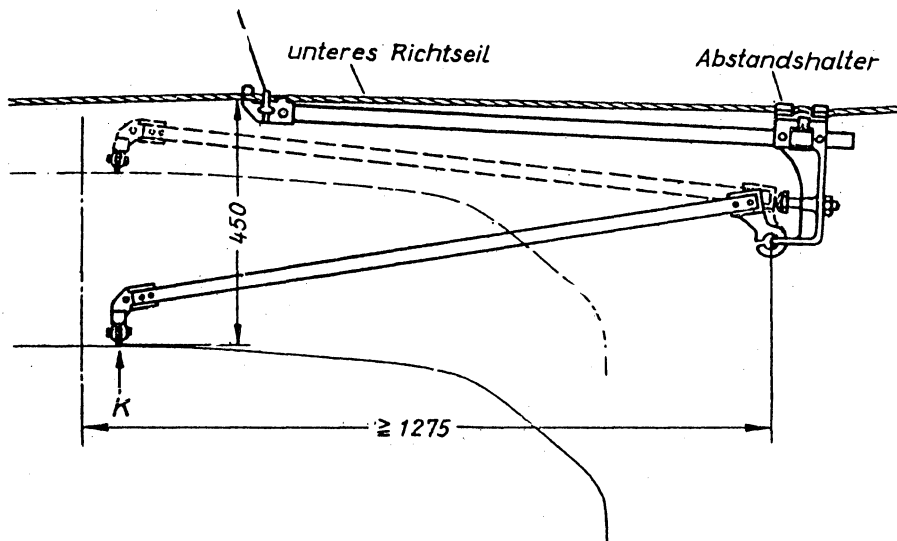
Dez 25
 Müller

Z 9.3./6

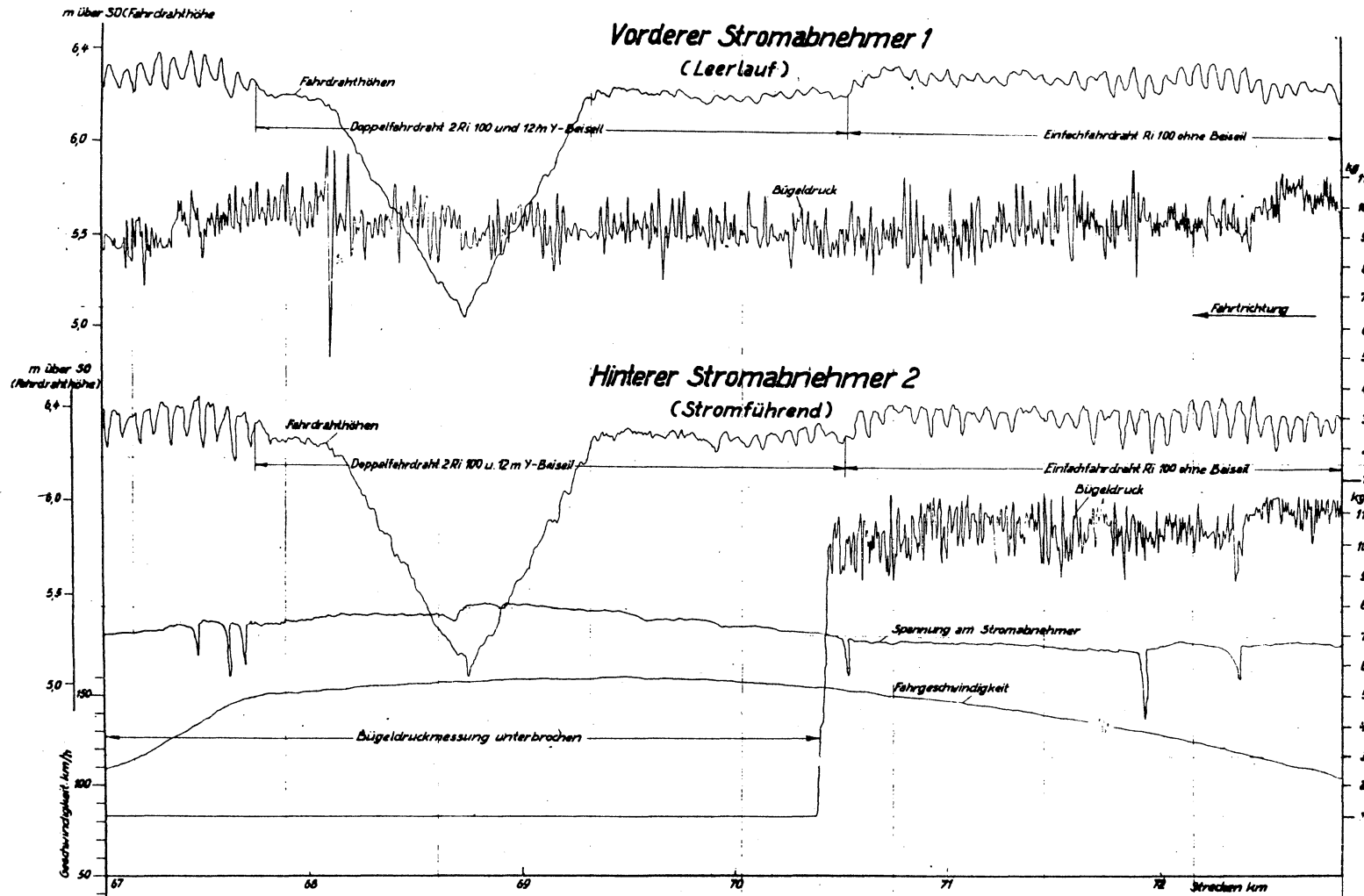


Der anschlagsichere Seitenhalter am Ausleger

Z 9.3./7



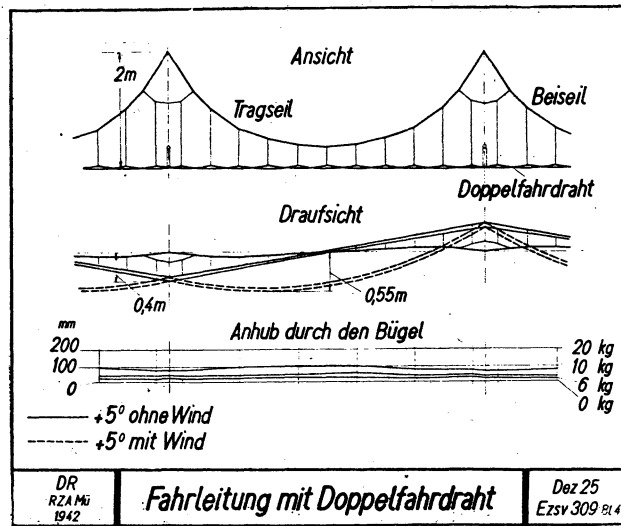
Der anschlagsichere Seitenhalter am Richtseil



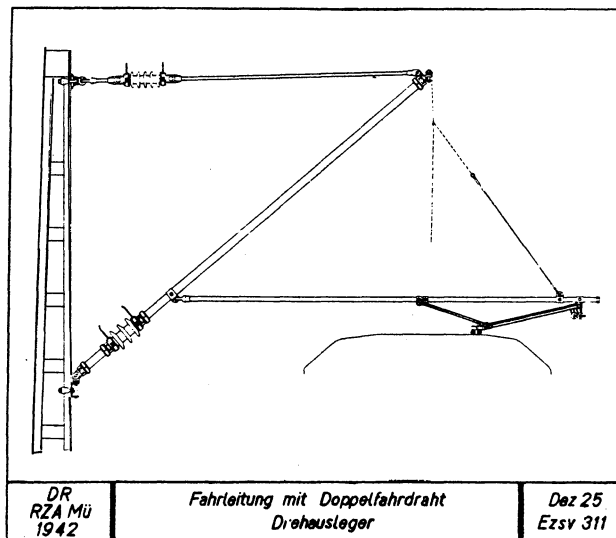
Meßfahrt zur Prüfung der Fahrleitung
 auf der Strecke: Niernberg-Stumsdorf am 15. Nov. 1941
 Lok E 1842 mit Einfachkohleschleifstücken
 Fahrleitung: Doppelfahrdraht. Siehe oben
 Fahrtgeschwindigkeit: 160 km/h

EZSV 313 Blatt 3
 RZA München, den 20. Februar 1942
 Dez 25
Nickel

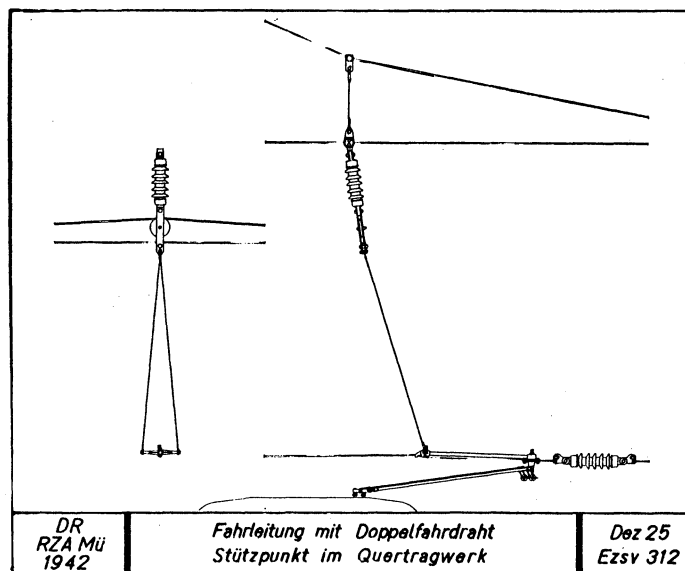
Z 9.3./8

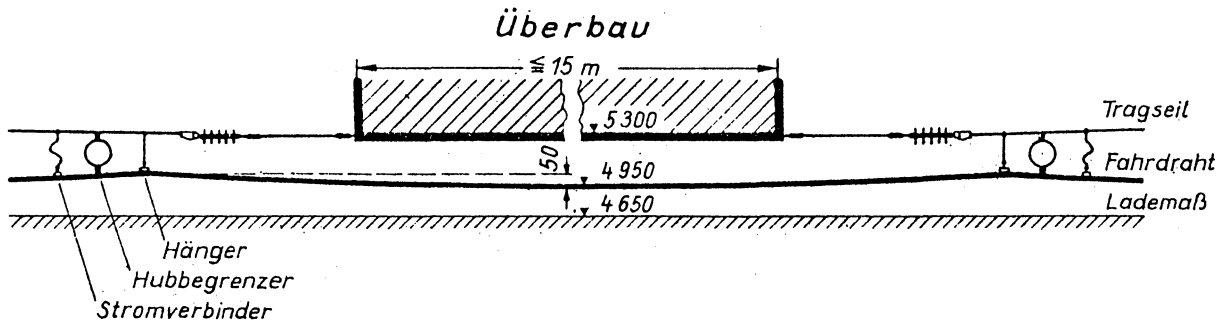


Z 9.3./9



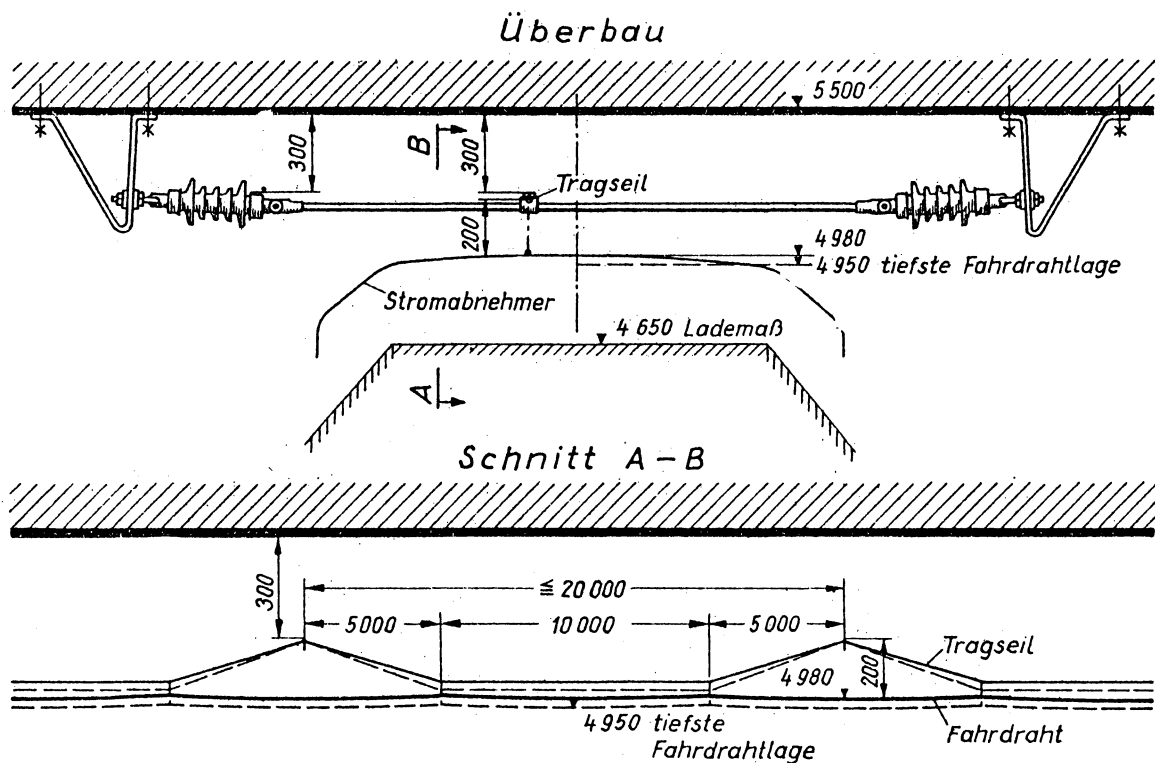
Z 9.3./10





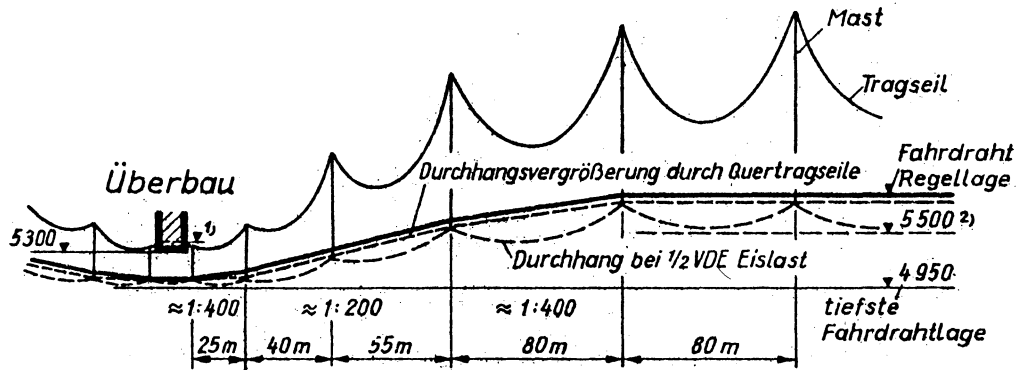
Tragseil beiderseits am Überbau abfangen, Fahrdraht durchführen
Fahrdrahtneigung Abb. 13

Fahrleitung an schweren Überbauten, v bis 100 km/h



Tragseil und Fahrdraht spannungsführend unter dem Bauwerk durchführen.
Fahrdrahtneigung nach Abb. 15

Fahrleitung an schweren Überbauten, v über 100 km/h

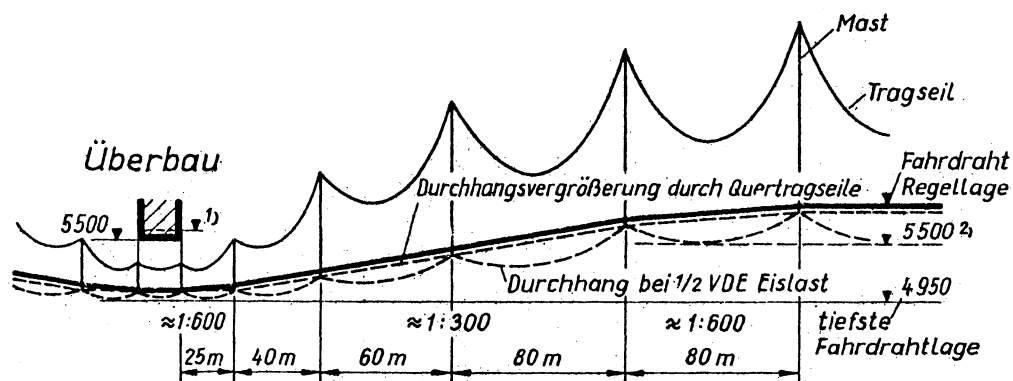


Tragseil am Überbau abfangen oder geerdet durchführen, falls der Überbau den einseitigen Zug des Tragseiles nicht aufnehmen kann.

¹⁾ Bei Quertragseilen und Wegübergängen in Schienenhöhe Zuschlag zur lichten Höhe des Überbaues ermitteln.

²⁾ Niedrigste Fahrdrahtlage bei Wegübergängen in Schienenhöhe mit Fahrzeugverkehr.

Fahrdrahtneigung bei Überbauten, v bis 100 km/h

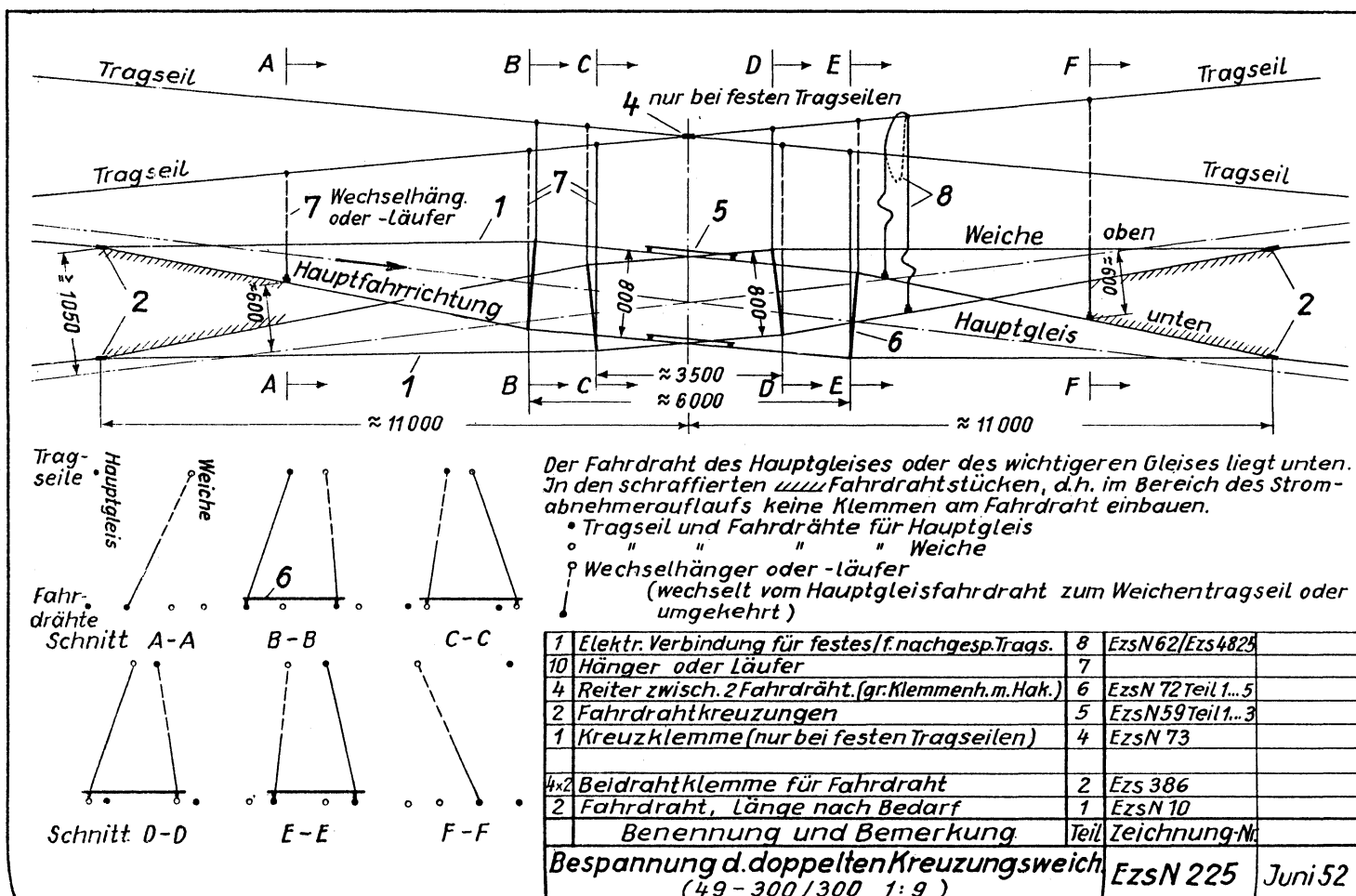
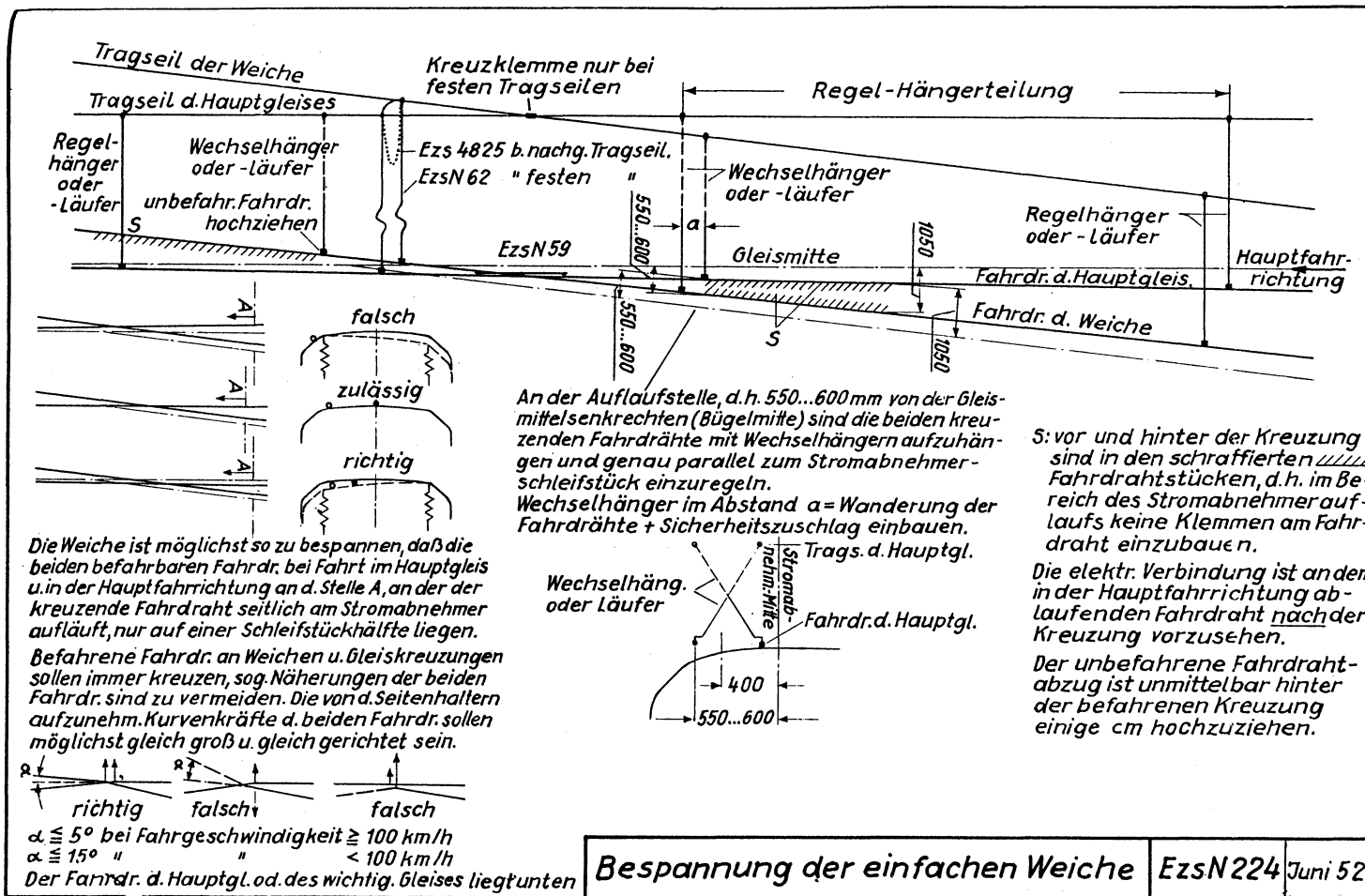


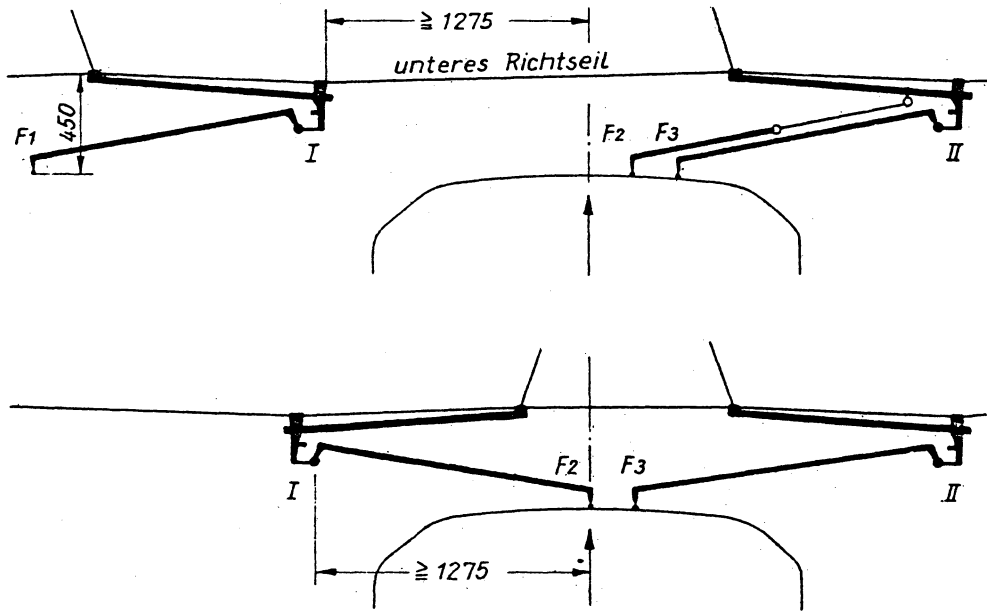
Tragseil spannungsführend unter dem Überbau durchführen.

¹⁾ Bei Quertragseilen und Wegübergängen in Schienenhöhe Zuschlag zur lichten Höhe des Überbaues ermitteln.

²⁾ Niedrigste Fahrdrahtlage bei Wegübergängen in Schienenhöhe mit Fahrzeugverkehr.

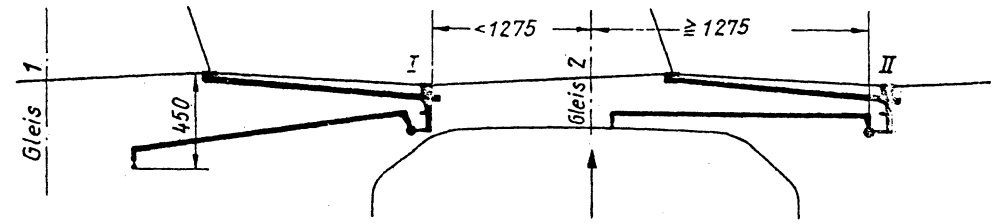
Fahrdrahtneigung bei Überbauten, $v > 100$ km/h



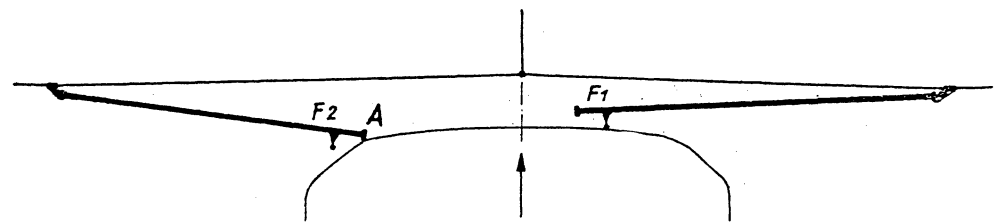
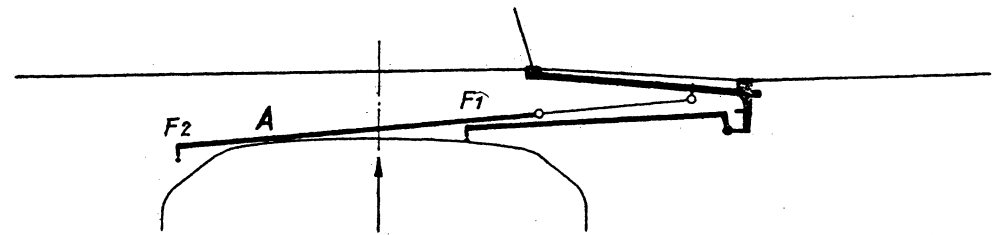
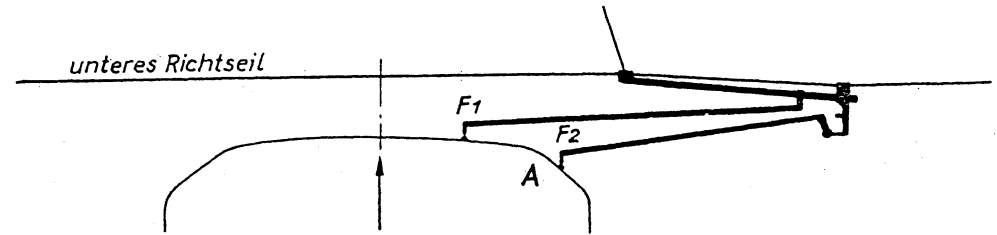


Beide Fahrdrähte der Kreuzung F2 und F3 werden gleichmäßig angehoben.
Abstandshalter I und II sind profilfrei.
Keine Anschlag Gefahr.

Richtige Lage der Fahrdrähte und Seitenhalter bei
Fahrdrähtkreuzungen.



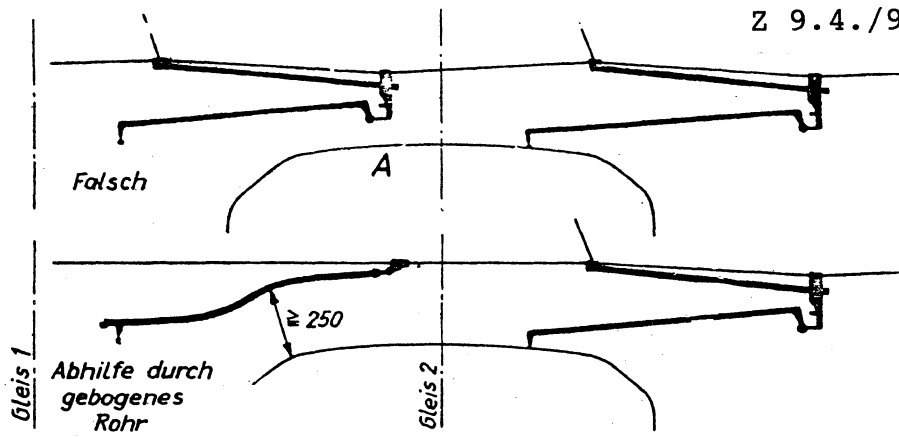
Abstandshalter I nicht profilfrei.
Anschlag Gefahr bei I.



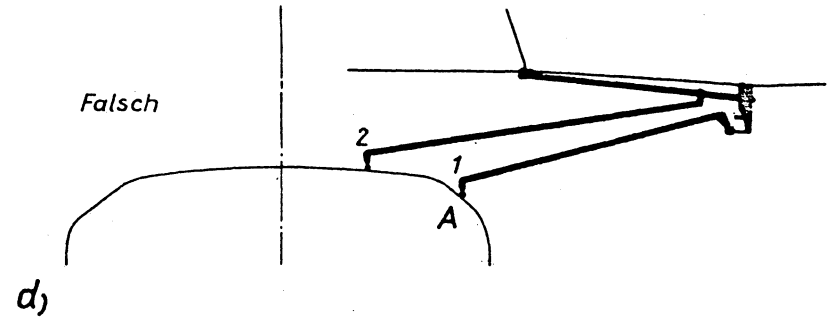
Bügel fälle. Fahrdraht F1 wird angehoben. Fahrdraht F2 bleibt in Ruhelage.
Anschlag Gefahr bei A.

Falsche Lage der Fahrdrähte und Seitenhalter
bei Fahrdrähtkreuzungen

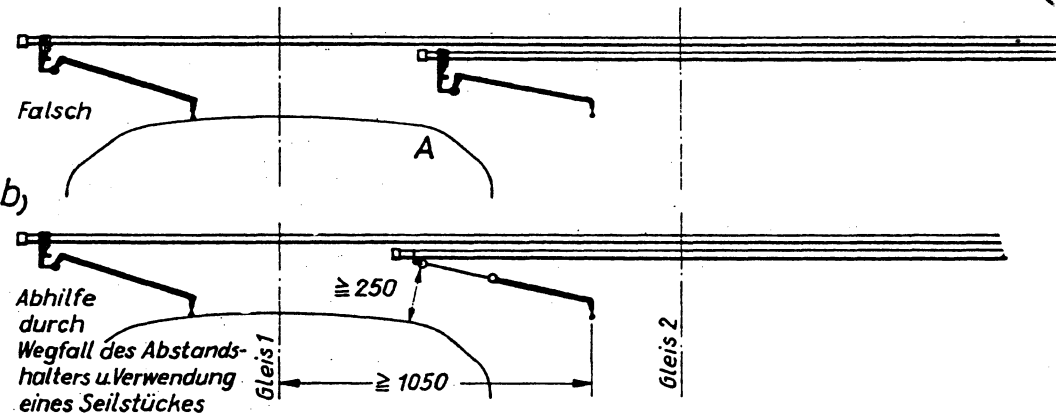
a)



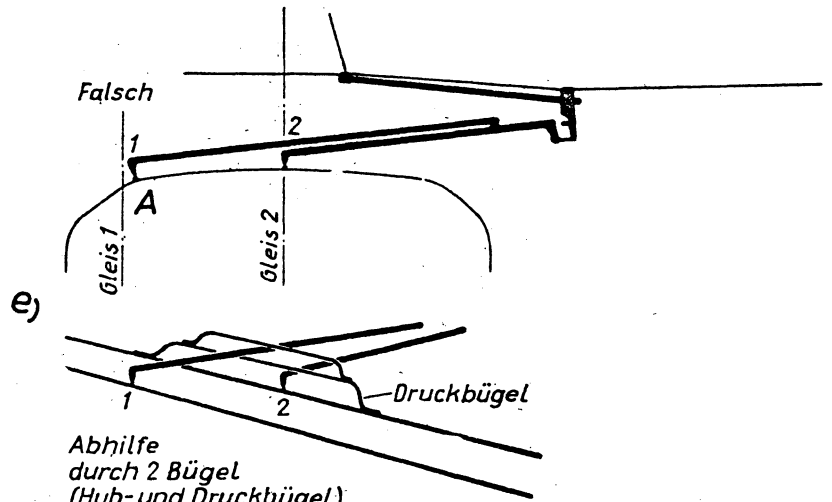
d)



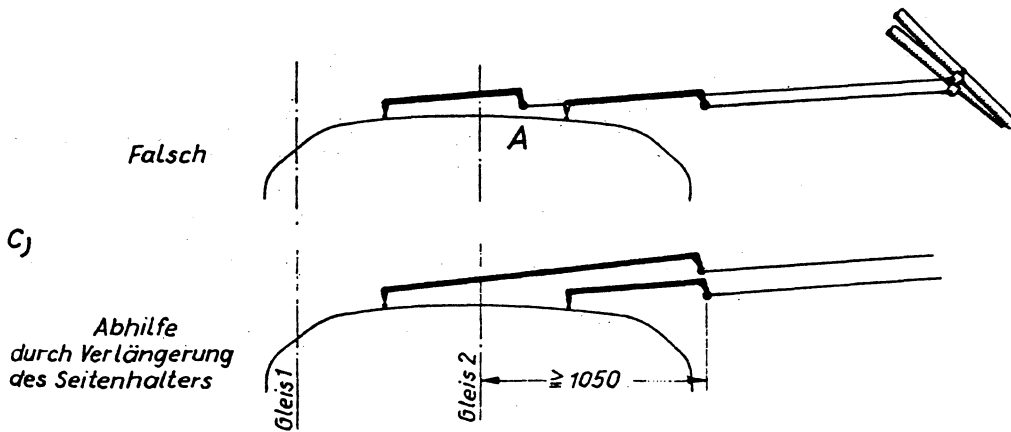
b)



e)



c)



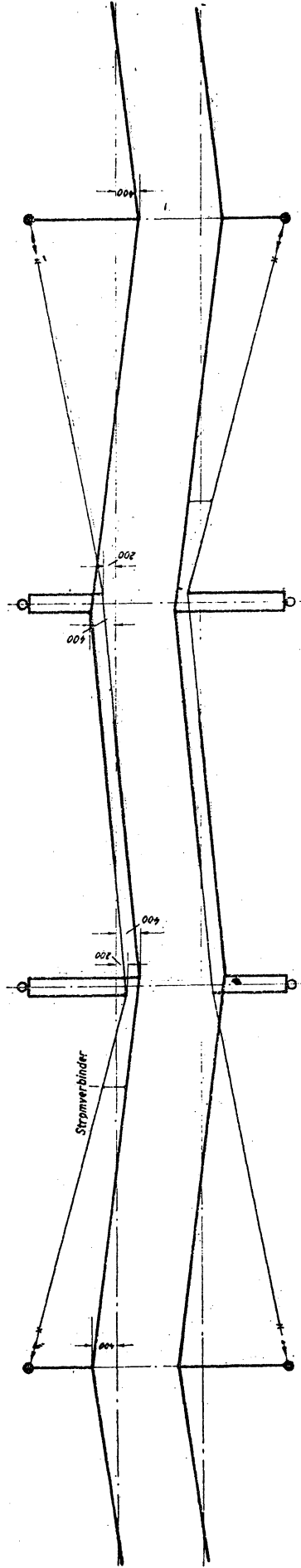
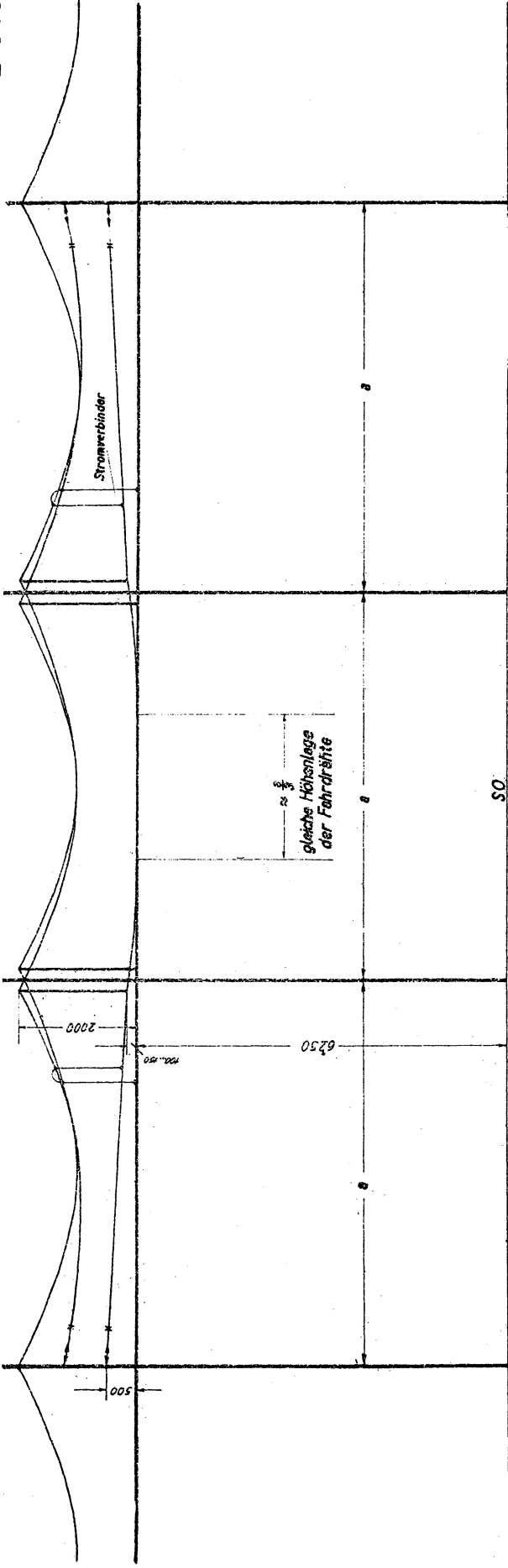
Abhilfe durch Bügel auf Fahrdrabt 1 über dem Seitenhalter 2, wodurch der Seitenhalter 1 zwangsläufig mit hochgehoben wird

Abhilfe durch 2 Bügel (Hub- und Druckbügel)
Diese Ausführung bei Schnellfahrstrecken nur in Notfällen anwenden, da sie harte Stellen in der Fahrleitung ergibt

Abhilfe bei Anschlaggefahr von Stromabnehmern in Hauptgleisen

Abhilfe bei Anschlaggefahr von Stromabnehmern in Hauptgleisen

Z 9.5./1

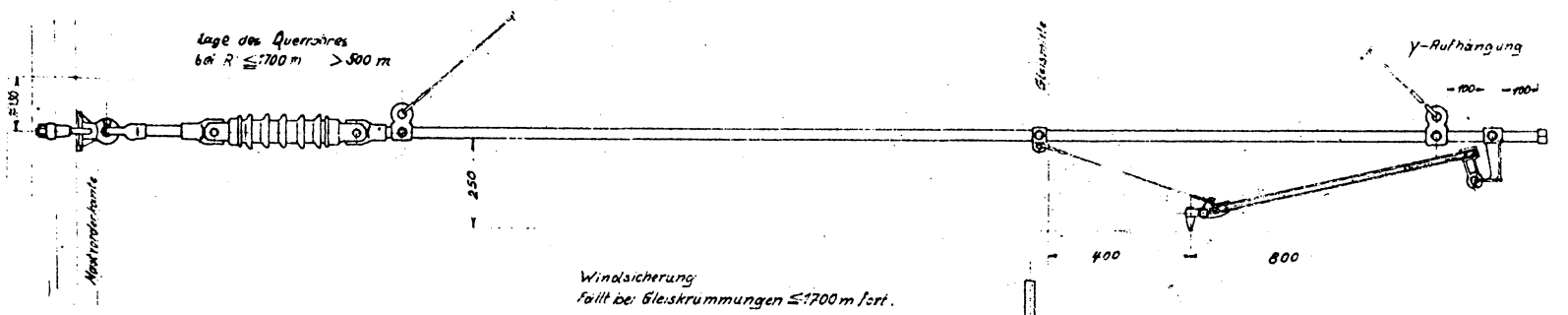
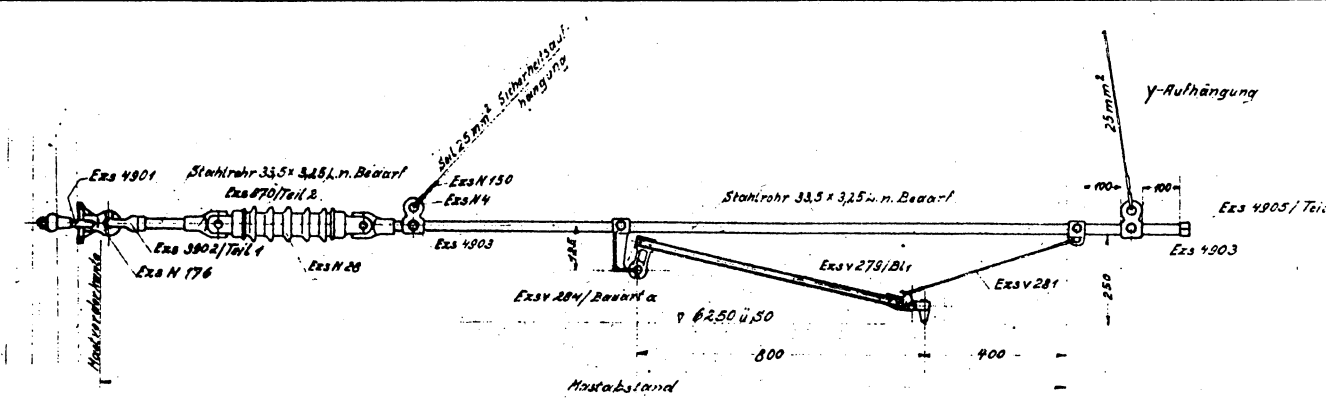


Regelspannweite nach Ezs 913

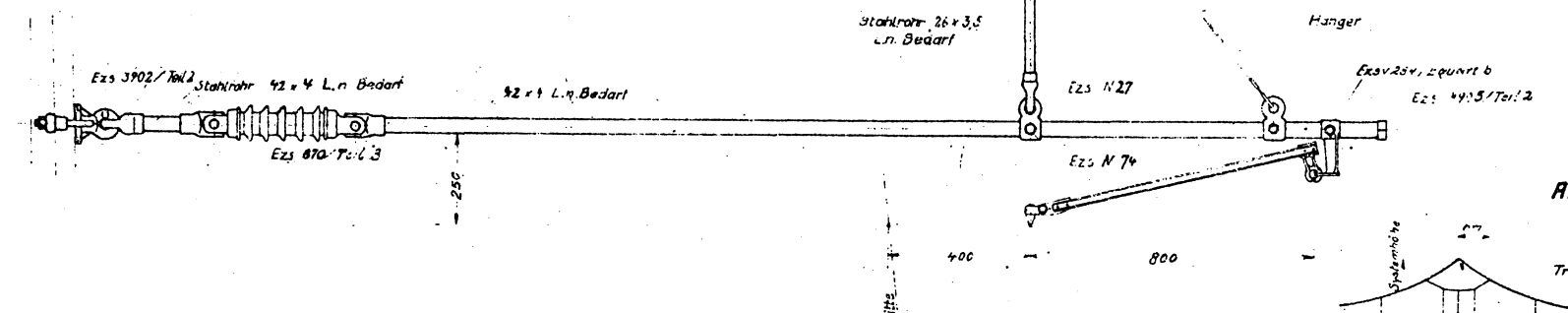
Abgebildet: 1:25 Gezeichnet: J. H. v. M. Geprüft: J. H. v. M.	Bearb.: J. H. v. M. Zeichner: J. H. v. M. Geprüft: J. H. v. M.	Reichsbahn-Zentralamt, München Dez. 25 J. 1941	Deutsche Reichsbahn Ezs N 181 Ausgabe vom Jan. 1941 Ergänz. Nr. Ezs N 184 Ersetzt durch
Werknormen Wechselstrom-Fernbahnen Regel-Fahrleitung bis 120km/h			Nachspannung grundsätzliche Anordnung

Ausführung I
Verwendbar in der Geraden
und in Gleiskrümmungen
 $R = \infty \dots > 1700 \text{ m}$

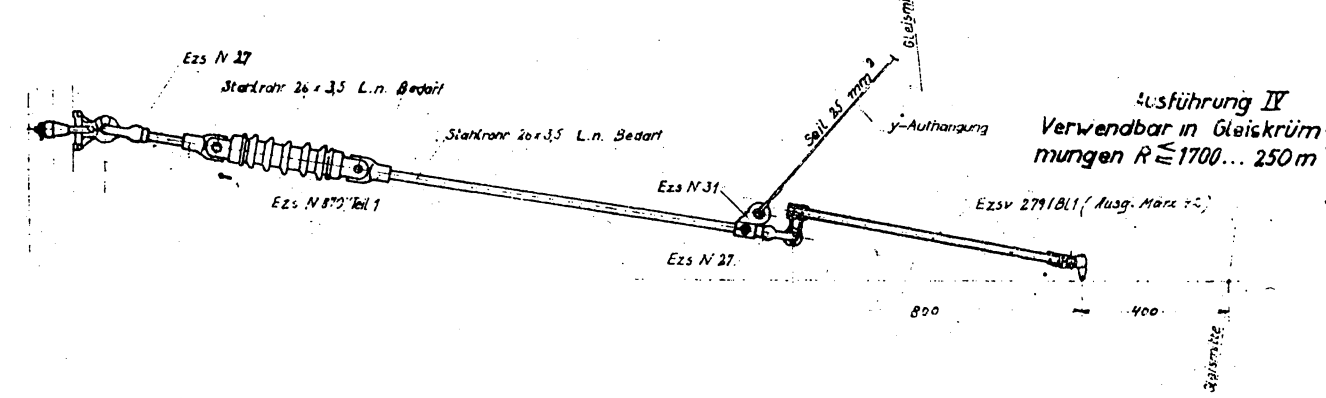
Z 9.6./1



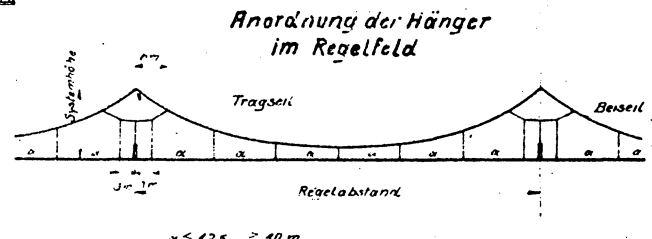
Ausführung II
Verwendbar in der Geraden
und in Gleiskrümmungen
 $R = \infty \dots > 500 \text{ m}$



Ausführung III
Verwendbar in Gleiskrümmungen
 $R = \leq 500 \dots 250 \text{ m}$



Ausführung IV
Verwendbar in Gleiskrümmungen
 $R \leq 1700 \dots 250 \text{ m}$



Benennung und Bemerkung	Teil	Zeichn. No.	Vertriebs	Stichtag
Reichsbahn-Liniennetz: Mü. 25. März 42				
Reichsbahn				
Umbau bestehender Fahrtdg. Seitenhalter m. Fahrdrabtzb.				Ezs 1001