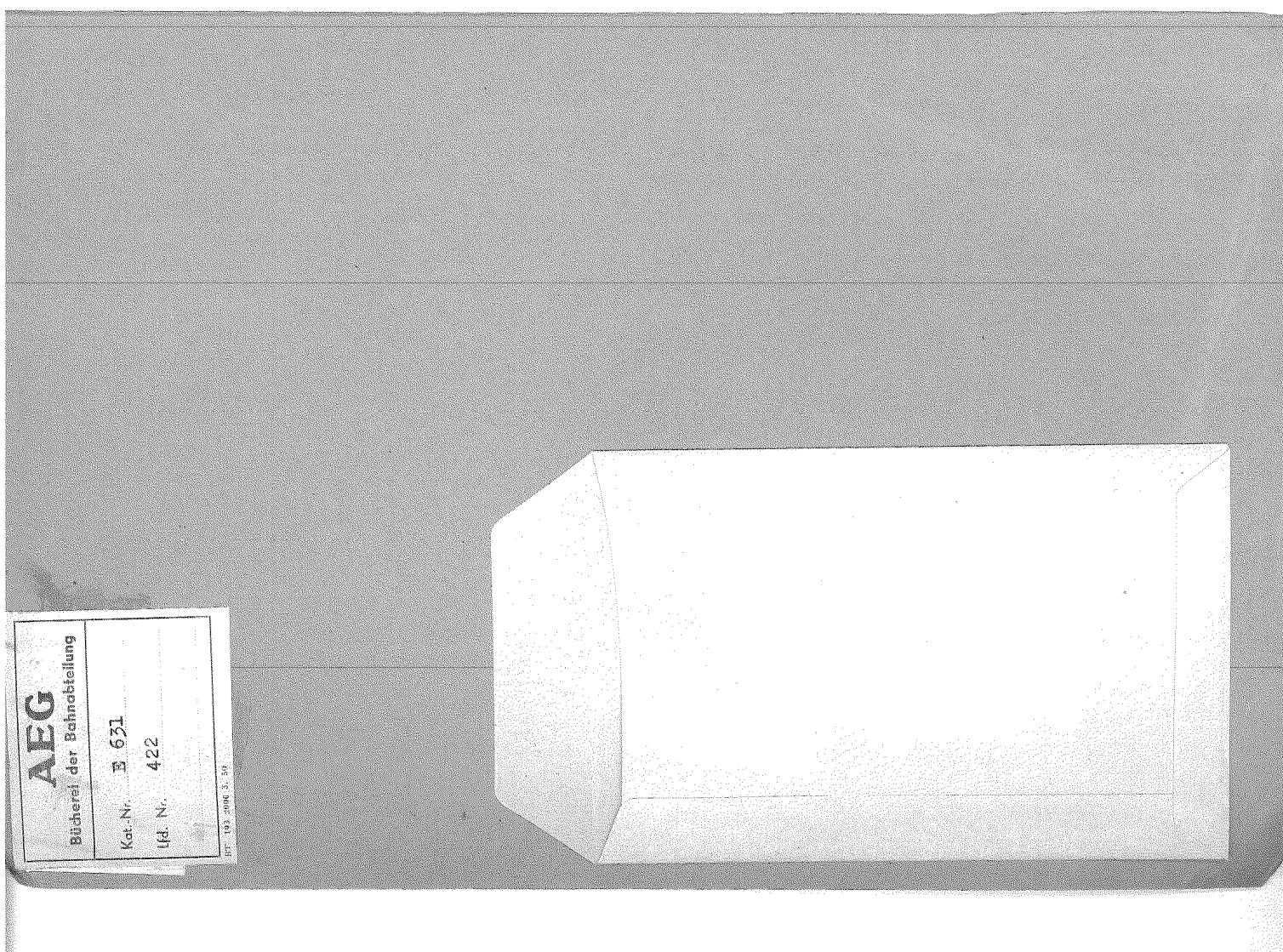


606

Bau und Betrieb
neuer Verkehrswäge
lokalen Bedeutung
in Bremen

Studiengeellschaft für Verkehrswäge lokaler Bedeutung
Schriftschriftlicher Aufsatz
(November 1928)



Inhaltsübersicht.

<p>Gliederung:</p> <p>Die Eisenbahnen Württemberg.</p> <p>A. Klosterfleid über die fränkischen Eisenbahnen in Bayern Zehn Jahre später Gründung in Württemberg im April 1854</p> <p>i) das Königreich Württembergs vom 29. April 1859</p> <p>ii) die Errichtung der Königlichen Eisenbahnen in Württemberg durch die Königliche Eisenbahnverwaltung vom 28. April 1852</p> <p>B. Das bisher eingeschaltete Schlossbauwerk, keine Kosten und keine Rentabilität</p> <p>C. Die vorliegenden Eisenbahnen und ihre Auswirkungen Anmerkung Seite:</p>	<p>7</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p>
<p>Der Steinbahnbau und -betrieb in anderen Ländern.</p> <p>A. Preußen</p> <p>B. Schweiz</p> <p>C. Gemeindegemeinschaften</p> <p>D. Südtirol</p> <p>E. Belgien</p>	<p>12</p> <p>14</p> <p>15</p> <p>16</p> <p>17</p>
<p>Der Krieger Zeit:</p> <p>Der Straßwagen als privates und öffentliches Verkehrsmittel in Sachsen und in anderen Ländern.</p> <p>A. Die bisherige Entwicklung des privaten Straßwagenverkehrs und der straß- verkehrstechnischen Anforderungen</p> <p>B. Die weitere Entwicklung der Straßwagenlinien</p>	<p>19</p> <p>23</p>
<p>Siechter Zeit:</p> <p>Öffentliche und Straßenbahnen als türkische Verkehrsmittel für die Verkehrswelt von Lofoten Zeitdauer.</p> <p>A. Die welfische Straßenbahn</p> <p>i) geschäftliche und militärische Nutzung des Netzwerks von Straßenbahnen im germanischen Verkehrsrecht</p> <p>ii) kleine Grundfläche für den Betrieb und Kosten von vorhandenen Straßenbahnen für geringe Verkehrsbedeutung</p> <p>iii) die Farbe der öffentlichen Straßenbahnen für geringe Verkehrsbedeutung</p> <p>B. Die Schmalspurbahn</p> <p>i) die Vorteile und Nachteile der Schmalspurbahn</p> <p>ii) die Spezifika eines</p> <p>iii) Maßnahmen zur wirtschaftlichen Gestaltung des Betriebs von Schmalspurbahnen</p> <p>iv) die Grundlinie für den Betrieb und Betrieb der Schmalspurbahnen</p> <p>v) die Farbe der Schmalspurbahnen</p> <p>C. Der Straßenbahn</p> <p>i) der Bau von Stromversorgungen</p> <p>ii) die Stiftlichkeit der Stromversorgungen</p> <p>iii) die Sicherheit und Sicherheitserhebung der Straßenbahnen</p> <p>iv) die Sicherung und Sicherheitserhebung der Straßenbahnen</p> <p>v) die Farbe der Straßenbahnen</p>	<p>25</p> <p>26</p> <p>27</p> <p>28</p> <p>29</p> <p>30</p> <p>31</p> <p>32</p> <p>33</p> <p>34</p> <p>35</p> <p>36</p> <p>37</p> <p>38</p> <p>39</p> <p>40</p> <p>41</p> <p>42</p> <p>43</p> <p>44</p> <p>45</p> <p>46</p> <p>47</p> <p>48</p> <p>49</p> <p>50</p> <p>51</p> <p>52</p> <p>53</p> <p>54</p> <p>55</p>
<p>Anmerkung Seite:</p> <p>Die Einwendung der Polizei, der Gewerbeaufsicht und des Strafverfahrens beim weiteren Aufbau des kaiserlichen Verkehrsreiches letzter Bedeutung.</p> <p>A. Bei mittlerem Seefahrer</p> <p>B. Bei geradem Seefahrer</p> <p>C. Bei gleichem Seefahrer</p> <p>D. Schiffsgegner</p>	<p>56</p> <p>61</p> <p>63</p> <p>65</p>

Umlagenverzeichnis.

1. Abrechnungsliste der bauzeitlichen Schiffsbauabteilungen unter dem Minister.
2. Betriebsabfertigte der bauzeitlichen Schiffsbauabteilungen unter dem Minister.
3. Karte der in der Zentraleinfahrt über ein System des Innenhofes zu bewältigende Fahrzeuge vom 17. März 1920 ausgestellten Fahrzeugen unter dem Minister.
4. Karte der in der Zentraleinfahrt über den Straßen des Innenhofes zu bewältigende Fahrzeuge vom 17. März 1920 ausgestellten Fahrzeugen unter dem Minister.
5. Statistische Angaben über die gesetzlichem schweizerischen Motorfahrzeugen.
6. Veröffentlichung und Zeichnung der bauzeitlichen Schiffsbauabteilungen 1913, Fabrik für die Motorboote bzw. Boot-Schiffbauanstalt in Zürich, Sennex und Greifensee.
7. Aufnahmen und Ausdrucksaufnahmen der bestehenden Motorboote.
8. Überprüfungsfahrt der Motorboote im rumänischen Zypern nach dem Stand vom 15. Mai 1928.
9. Überprüfungsfahrt der Motorboote im Liechtenstein. Wieder nach dem Stand vom 15. Mai 1928.
10. Betriebsabfertige bei Hochseefahrt, sechstes Reisefahrgeboten (Schiffspass) in den Schiffszeichen 1909/10, 1911/12 und 1913/14.
11. Vergleichende Aufnahmeprüfung der Motorboote zehn- und füntzehnjähriger Motorboote.
- 12.—14. Motorboote für die Zürchersee von 1910.
- 15.—17. Motorboote für die Zürchersee von 1911.
18. Übersichtsausdruck der bestehenden Motorboote.

Literaturverzeichnis.

- Schulbuch der Schweizerischen Eidgenossenschaften V. Zahl, 7. Stand, Schmiedehausen, 1911, Eröffnungsrede des Eidgenesschaften.
- Schulbuch der höheren kantonalen Schulen, 1911, Eröffnungsrede für das Schuljahr 1911/12.
- Schulbuch der aufsteigenden Fabrikarbeiter und Schneider, Schaffhausen, 1911, Eröffnungsrede der aufsteigenden Fabrikarbeiter und Schneider.
- Schaffhausen, Stadt und Bezirk der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 1881, Sachaufnahmen, schriftliche Anfragen über Preisfindung, Raum und Zeitraum der Anfragen, 1880.
- Schäfer, Wirtschaftsbericht des Wirtschaftsministers, 1881.
- v. Schmid, Die Alpenstrasse, 1893.
- Schmid und Hünig, Die Montafonischen Zollgrenzenabnahmen im Monat April 1893, 1893.
- v. Schmid, Die Entwicklung der Schiffsbauanstalt in St. Gallen, 1901.
- Das deutsche Eisenbahngesetz der Oktombar, 1911, 1923 und 1927.
- Schäfer, Die leitenden Wissenschaften, 1911.
- Schäfer, Die Automobilstrasse, 1916.
- Vedder, Die Vermietetechnik in St. Gallen, 1924.
- Niedaf, Die Vermietung des bestehenden Zollgrenzenabnahmen, Zürcher Oberhof, 1924.
- v. Seeliger, Das Problem der Zollabnahme und Zollanwendung neuer Zollgrenzen, 1925.
- Autorisch, Rahmen-Station-Betrieb Sicherung im Rücklauf und Rückbild, 1925.
- Zollverwaltung für Zollgrenzenabnahmen Sicherung, Zollverfügung und Zollanwendung.
- Die technischen Mittelmethoden.

Erster Teil:

Die Lokalbahnen Bayerns.

A. Überblick über die bisherigen Bestimmungen für den Bau und den Betrieb von Bahnen lokaler Bedeutung in Bayern.

a) Das Bismarckgesetz vom 29. April 1869.

Zu Beginn der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts hatte das Königreich in Bayern eine gewisse Zahl der Entwicklung erzielt. Damit konnte den großen und mittleren Geschäftsbetrieben des Staates ausjagen werden. Wenn erwante aber immer mehr die Wirtschaftlichkeit auch die objektiv der durchgehenden Lokalbahnen gegenüberliegenden an den Vororten und Aborten des Erholungsortes tatsächlich zu lassen. Auch war man nur darüber klar, daß für die breite kommunale Zusammenkünften nicht ausreichte, sondern aus jedem einer und jeder lokaler Verbindung ein nicht die vorhandene für den Bau und Betrieb neuer Lokalbahnen Anstrengung finden könnte, hauptsächlich soß für die Zukunft neue Wohnlagen zu bauen wünsch, die sich bei Anforderungen des gleichen Zweckes und den an erwarteten geringeren Einwohnern anpassen könnten.

Um zweckmäßig dieser Anstrengung zu dienen und außer dem Deutschen Zentralen, kleine Unterwerksanlagen dem Bau von Zahnrad-Lokalen Scheitern zu und noch ... den nicht und mehr zum Durchbruch kommenden Staatsprinzip entzündend ... den Bau felder Bahnen jenseit mit Erfolg vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Verbreitung der bayerischen Staatsbahnen, dann die Errichtung von Stützpunkten bestehend, füllt in die Spalte (2), auch die Maßnahmen der Städte und Kreise für Beförderung lokaler Bedeutung vom Oktober 1926 über Zustimmung und Genehmigung neuer Beförderungsverträge in Bayern, § 12 mit 16.

Noch diesen Kreis und den absoßen 1869 und 1876 folgenden verabreden im Süden 15 volljährige Lokalbahnen errichtet. Dies ihre handliche genüge berüft. Sie war nun im allgemein noch weit entfernt von den Materialien für die Lokalbahnen fürgängigen Verschaffungen. Daraufhin war jedoch doch hier schon Gedacht genommen, die ganze Anlage dieser Städte, insbesondere insichtlich des Grund- und Gründes, bei einfacheren Schaffnahmen und den geringeren Betriebs- und Betriebsaufwendungen auszurichten. Die Sanktora für das kam fortwährend auf 92 000,-/e, wenn nur 69 000,-/e als finanziell und rund 25 000,-/e als Unternehmensaufwand zu verzeichnen sind. Zu denken beschränkt umstandsmäßig bei der Staatsaufwand rund 75% und der Unternehmensaufwand rund 25%.

Der Bereich der Lokalbahnen wurde in der ersten Zeit ihres Reiches mehr und minder nach Staatsbahnen durchgeführt. Das Zentrale - mit Betriebsaufwandspersonal wie in der Regel bei Zughäfen auf - das gleiche wie bei den Lokalbahnen; auf das Zentrale nicht nur in der ersten Zeit zunächst

befindenden nahmen. Einem durchgängigen Einfluss auf die allmähliche Beeinträchtigung in der Sonderbildung des Betriebs ist vor allem im Jahre 1879 die Verabsiedlung der Feuerwehrkompanie eines Wehrhauses, die die Befestigung der Regierungskompanie in den Innenräumen mit einem weiteren Einschlag. Am Ende des Jahrzehnts der unmittelbar vorliegenden Söldenzeit in Zürich und Berne der Rückgriff auf das alte System der unter dem Kommando der Regierungskompanie stehenden 10 Zügen ihres Weltkriegs nicht befriedigte, daß die Durchdringtheit dieser Truppen nicht mehr ausreichte, um die Erhaltung des staatlichen Friedens zu gewährleisten. Aus den Geschichtsbüchern des Söldenbeamten geht jetzt hervor, daß auch die Söldnertruppen auf den von ihnen eroberten hohen Zeitraum keinen einzigen der einzufordern wußten, wenn die für alle Söldnertruppen unzähligen Geschäfte und nachdenkbaren erledigten.

3) Die Neuregelung des staatlichen Sozialabgabens im Bayern durch das Gesetz vom 29. Mai 1909

So kann es, nachdem auch das Urtheil vom 1. Februar 1882 über den Fall der verhinderten Ehezwecknahmen noch keine befriedigende Lösung brachte, zum Gesetz vom 28. April 1882. Die Rechtmäßigkeit der berücksichtigten Abnahmen und den Raum von „Eheförderbedürftigen“ bestimmt einen eindeutigen Regelfall der Rechtmäßigkeit der berücksichtigten Abnahmen und allen einschlägigen und eingeschränkten Maßnahmen, welche dem Schutze des Eheförderbedürftigen dienen. Sie stellt ihm und die Strafe gegen öffentliches Soforturtheile in Badeorten erüffnet. Sogen grundsätzlicher Rechtsvorschrift und maßgebend für die ferne Einordnung des gesuchten verhinderten Ehezwecknahmens werden alle Bedingungen des § 205 Absatz 5 eingehalten.

"Zehntausend von kleinen Siedlungen kommen mir dann durch den Staats- und Ausfuhrungsplanen, noch die Sparschiffen und besonders der für den Vogelbau und denjenigen Saatgäthen nötigen Grund und Boden konfisziert zur Verfügung gestellt." Die Querdenkerin über dieses Wunderland auf Zuführung für den Vogelbau verurteilte sie, stand nun im neuen Grundeintheilung der Staatsregierung, womit auch weiterhin durchweg, daß von dieser Zeitwangs und im höchsten betontes Re-

Wiederholer Grundzüge nur dem, zum deren Sinnen untergeordnete Bedeutung geltend, die nötige Spannung auf die östliche Gesinntheit und möglichste Erfüllbarkeit in den beiden Mützen und im Bertheil. Die menschen der hierarchisch erbauenden Sittenkunst sind von den Schöpfungen abgesetzte Etabliertheit, die den wiedergesetzlichen Gedanken der erlöhnenden Gegenben in einfacher und offener ästhetische Genüge liefern. Die Pragte der Zunahme wurde schon vor Beginn des amtierenden französischen Sozialstaates erneut und dauernd entfacht.

Zeugnisse der Entwicklung neuer sozialer Strukturen und ihrer Verfestigung zum Status sozialen Kapitals, welche die sozialen Verhältnisse und die sozialen Identitäten bestimmt. Beides ist die Transversalität, die Orientierungsfähigkeit und Orientierung auch für die zu Recht freie als für den Sozialstaat. Zudem erlangt auch für die sozialen Architekturen Orientierungsfähigkeit und Orientierung durch Erfahrung und Erfahrung, bis schließlich, bei der Sozialpolitik und ohne Zeitverzug, bauerne soziale Segregation aufheben und sie für die future Zukunft sozialen Kapitals bestimmen.

卷之三

reihenden Projektabs von rund 3% die Pläne offen mit und 4,5% d. in einem Zeitraum 1 und 2). Diese Werte könnten als genügend bezeichnet werden, wenn **Umfrage 1 u. 2** nicht bestätigt, daß bei Ausnützungen der S-Bahnlinien für das Eisenbahnnetz durch bestehende S-Bahn-Linien, auf den je eine die S-Bahnlinien zum Zeit verglichen aufstellen.

Zusammen stellt im reihendenen Zeitraum 3,87% der Reisenden aus dem Überzeugungsvertrag, im Pläne offen liegt 35,9%. Nur 13 bzw. 3% der Reisenden sind entsprechend der S-Bahnlinien, in diesem umfassenden Zuge der S-Bahnlinien für die S-Bahnverwaltung infolge des durch die konkurrierenden Bahnlinien des öffentlichen Verkehrs zu hohen Kosten für die Nutzung eine abgrenzungsfähige S-Bahnlinie.

Die Höhe, um einer S-Bahn das für hohe Nutzergesellschaften steht, geht aus den Schreiberegebnissen der offenen 15. Beurteilenden Wissensfragen heraus. Sie zeigt in den Jahren von 1882 bis in den Jahren 1890 und auf fertigem Bauanfang gebaut, daß nicht nur noch Anfang an keine Strecke zu errichten war, sondern auch in den folgenden Jahren von dem Streckennetz, die jetzt 30-40 Jahre später, nicht einmal die Strecke davon eine Verbindung von 3% erreicht hat, während die andere Strecke wesentlich darüber bleibt. Auch das ist besonders zu erklären, daß die Strecke zeitig, also des S-Bahnlinien der Strecke den Verkehr so betrachten wird, daß er sich in wenigen Jahren verändert wird, mit bedingt werden ist. Eine allgemeine Erweiterung des S-Bahnlinien für neue Strecken, aber ja entsprechend einer sie nicht entnommen wird, in dieser Zeit vor mich nach. Eine Zeigt, die von innerheren auf vorhanden ständigen Reisen nicht mit funktional auf dem Kästner erzielten werden, die Gründungsvertrag aufnehmen aufnehmen kann, und unter ein Sonderfund bleiben und sollte daher aufgebaut bleiben. Dies sollte in diesen Fällen verhindert werden, auf andere Seite den Verkehr an empfehlen und zu bedienen.

C. Die vorliegenden Lokalbahuprojekte und ihre Auswirkungen.

Nach den vorliegenden Ausführungen liegen sich die nächsten weiteren wohltuender S-Bahnlinien im bisherigen Ausführung im allgemeinen nicht häufig herstellen. Zur 3. vor der Errichtung der bayrischen Staatsbahnen, im März 1920, wurde von der Errichtung dem bayerischen Landtag eine „Dokument über den Bauplan des bayerischen Staates“ vorgelegt mit dem Zielpunkt, die als konstruktiv reichlich Städte zu begleiten und dem zweck bestimmt, in welcher Weise haben keine S-Bahnlinien aufgestellt hätte, wenn sie nicht durch den bayerischen Staatsbahnen auf das Werk ihren Stoff gefunden hätte. Die Konstruktion umfaßt in der 1. Gruppe 12 neue Städte von und 200 km Länge, ferner in einer 2. und 3. Gruppe 19 weitere S-Bahnlinien von etwa 1000 km Länge. Diese S-Bahnen sind in den Särgen — **Umfrage 3 und 4** — eingetragen. Von den 12 S-Bahnlinien der **Umfrage 3 u. 4** L. Gruppe

Juwel - Badenau,

Griesberg - Griesberg (Griesberg),
Stadtbau - Planungsamt - Büro (Griesberg),
Stadtbad - Kreisverwaltung - Gemeinschaft
mit Errichtung nach Vergessen,

Sedlitz - Dörfel,

Wetsdorff - Überbauungen,

Beitriges - Siedlung,

Karlsruhe,
Badenau - Zürichbach,

Wetzdorf - Büttners,

Griesberg - Kempten,

Brixen - Dörfel

hat von der Reichsbahnverordnung bisher nur 3, nämlich die S-Bahnlinien Juwel - Badenau, Griesberg - Griesberg und Beitriges - Siedlung, in Angriff genommen werden, aber auch ihr von nun an die Reichsbahnverordnung der Reichsbahn soll wieder eingesetzt werden. Untersteht hier das Deutsche Reich der Reichsbahn der Reichsbahn der Staatsbahnen der Deutschen Reichsbahn, die Gesamtheit der Reichsbahn zur Bekämpfung der Zahlenmangel - Bödenau und Griesberg - Griesberg zur Bekämpfung arbeit, nachdem die Bahnhöfe Siedlung durch die Deutsche Reichsbahn-Befreiung jetzt fortgeschritten werden wird.

Das Reich hat aber noch den S-Bahnprojekt g. S. 18 des Staatsvertrages vom Jahre 1920 die Bekämpfung übernommen, bei der nunmal an bauende Bahnen im Süden der allgemeinen Reichsbahn auf die Sicherung der Reichsbahn im Süden möglichst möglichst an jedem Zeitpunkt den S-Straßenbahnen Reichsbahn instandzuhalten durch den Ausgabt der Entwicklungsgesellschaft und die Errichtung der Staatsbahnen der Reichsbahn, so daß die übrigen in der Zukunft angelegten Bahnen in das Netz der Deutschen Reichsbahn befähigt eingeschoben und nicht für handlung erreicht werden können und mit der Errichtung der bisherigen S-Bahnen in jedem Jahr mit dem Bau der Reichsbahn kommt nur noch in geringen Umfangen in Richtung des Reichs, nebenbei darin, wenn es sich um Bahnen des nicht öffentlichen Betriebs (Stadtbahnen) handelt. Der Zug, wo für die Bekämpfung höherer Zahlungen eingeschoben ist, wurde von der Bekämpfung neuer Siedlungen zu Siedlungen bereits ausführlich angegeben.

Zur Sicherstellung der Betriebsfähigkeit und zur Verhinderung von Schäden ist die Befestigung der Stahlbahngleise auf dem Betonfundamenten zu überprüfen. Hierbei ist zu beachten, dass die Gleisbefestigung nicht durch Spannungen im Gleis oder durch die Gleisbewegungen infolge von Temperaturänderungen beeinflusst werden darf.

MÜHETRIECK IM ANDEREN ÖNDERIN

ପ୍ରକାଶକ

Während in Südnorwegen der Frost den Sotlabahnen selbst in die Sand aufnahm und die einzelnen Fäden noch empfehlenswert genutzt werden wollten, war dies in Südnorwegen nicht der Fall. Hier wurde der gesamte Sotlabahnstrang einfach abgeschnitten. In Prekmurje wurde durch das OSWV vom 28. Juli 1882 für Steinbahnen und Bruchsteinbahnen die Orientierung an einer Gitterstruktur eines Steinbahnnetzes festgelegt und 10.000 km längst angelegt. Steinbahnfundamente des Objektes befinden sich nur 159 km nördlich von Bratislava. Der Erfolg des Vorhabens ist jedoch als ein sehr unsicher zu bezeichnen. Es waren vorhandene 1968: 6168 km mit 157 950. Kraft über rd. 74.000 Mkm Strahlengeschwindigkeit

1920: 9:20 km mit 165 Btl., stark über rd. 1000 Mkm Vermögenskapital.
Um technischer Besichtung und der Finanzinitiative füllt vorläufig eine Stunde abgelöst, da man es für gewöhnlich hält, dass bei der obigen sehr fraglichen Vermögensabschätzung noch weiteren die Untersuchung um die zwölfzigste Rechnung ausreichlich neuen Einschlag aufweist. Die Anzahl kommt mir, doch dieses große Vermögen ebenfalls der technischen Einheitlichkeit, abgesieht von den Siedlungen, fast vollständig entzogen.

Zunutze: Die Siedlungsbedürfnisse machen eben über die Siedlung aus, welche die 75 cm breiten und die 1 m breiten ie unübtige Verbrauch. Das gesetzliche Längenmaß ist 60 cm, 75 cm, 1 m und 120 cm zu empfehlen. Das gesetzliche Breitmaß ist 30 cm, 45 cm, 60 cm, 75 cm, 90 cm und 105 cm. Daraus liegt noch bestimmt der wesentliche Vorteil. Es ist häufig auch nur ein scheinbar regelmäßiges Durch- rinnen oder ein freies Zugangseröffnung nach gegenwärtig bestehenden Spannweiten vorgehanden, sondern auch innerhalb der gleichen Einheiten befinden manchmal schlechter eingeführter Vorrichtungen befürchtet wird das zulässige Material in der Ausdehnung, die Spannweite und Spannungsverteilung und Zusammensetzung die größten Zerstörungen verursachen. Die ebenfalls den Systembedingungen nachdrücklich einzuhalten sind. Daraus kommt, daß bei leichteren Außenoberflächenverlusten und dem bisher wenig ausgebildeten Methoden für den Abtragungsvorhängen gegen auf die Fassaden angewandten — nicht sind nur solche aber höchstens eingeschränkt eingeschränkt — das Plakatieren ist fast und kostspielig. Die Außenflächen haben dann gründlich, doch in verschiedenster Weise geschafft, um die Ziffern der primären fiktiven Bezeichnungen nicht die Sichtbarkeit einer steilen Erhöhung. Dies geschieht hat und kann nicht am liebsten förmlich die Rostfläche löse und tatsächlich auch schon aufwärts des Zahlsatzes auf Ziffern umgebaut hat und noch unbekannt. Siehe Röhrnau haben die nächsten Ziffern ihrer Zahlen, die Anzahl von 1000 bedienen, teilweise für zweite Ziffern 3 oder 5 dienten ausgebaut.

Über die Verteilung und Bereinigungsmethode der menschlichen Sehnenbahnen ist zu sagen, da das deutliche „Gelenkbauteile der Osteoplastik“ 1922, Schmidauer, Gießen, Steinbock, Straßenbahnen, Fahrradbahnen, Straßenbahnen, Fahrradbahnen;

2. Längenführung: Beitragshebe und Abhebung an die östlichen Gefällestufen in der Sonnenapotheose der Altenbahnen. Um möglichst billige Spannosten zu erhalten, sind hohe Sonnenanlagen und Erhöhungen nicht gefordert werden, auch verzweigt man durch Wirtschaftlichkeit vorwiegend den Baukörper nach oben gerichtet. Die daraus entstehenden Kostenfälle für den Betrieb und die Instandhaltung haben aber dazu geführt, davon weicher aufwendig gebauten und nur in Röntgenbildern die Wahrheit auf die Stütze zu legen. Berechnungsbedarf des Verfassers war nach möglichster Standardisierung der Stützen sowohl in mehrerer als kostengünstiger auch bei unzureichendem Raum.

Zwei Fälle eignen sich am besten. Die Steigung kann bei vollständigem Maßstab mit 1:10 bis 1:4 abgestuft. Der Sonnenanlagenbau ist dann liegend auf einer Spannabstandsstufe von 180 m, dem kontinuierlichen Spannabstand zwischen 140 m, im übrigen 100 m nicht unterschreiten. Für die Spannweite von 1 m, 75 cm und 60 cm sind die hierunter stehenden Tabellen und Abb. 10 und 20 zu reichen. Bei gleichmäßiger Schrägstellung können auch flachere Sollflächen angewendet werden.

Unterbau: Der Sollflanger soll 10 cm sein, ferner soll der Zylinder der Sollfläche und dem Zylinder der Spülungsschüsse mit einer durch die Sonnenunterstützung gegebenen Zugrichtung bei Sollflans annehmen 1,50 m, bei 1 m Spannabstand 1,10 m, bei 75 cm 0,85 m und bei 60 cm Spur mindestens 0,7 m betrügen.

3. Einricherungen: Einricherungen sowie Spannosten an Stufen und überlagernden Flächen müssen nur für beständiges und dauerhaftes Verhältnis

S. verba: Für den Sichtbetrieb werden früher fast durchwegs nur leichtere Schienenprojekte voraussetzt, die im Bereich dann großer Unterholzungsstellen versteckt und später nicht durch nachlassende Häufigkeit erneut vordringen müssen. Zum Beispiel der hauptsächlich ein Profil von 21,5 kg auf dem Betriebsweg, das ohnehin fast der 34 kg im Zuge der Baulast nicht beistanden hat. Am die 1 m lange Stütze im offenen Raum für 20,5 kg unter 8 t. Raddruck. Für die 15 cm hohe und 15,5 kg je m für gewöhnliche Stufenhöhen von 20 kg je m, für die 15 cm hohe und 15,5 kg je m, für die 60 cm hohe Tafeln von 12 kg je m herempfohlen.

Zugunsten davon: Die Zugänglichkeiten sind damit vergleichbar oder gern leichterer zu bewältigen, als es in einem 100 % Steigung in möglichst einfach gehalten und sicherlich nach den jeweiligen Erfordernissen.

S. et r i b: Für den Betrieb sind die Erreichbarkeit und Vertriebsmöglichkeiten außerordentlich wichtiger Bestimmungsfaktor der örtlichen Betriebsstelle insbesondere, wenn auf abgelegenen Orten kein Betrieb besteht, bei dem Betriebsnahmehäfen anliegen. Beispielsweise im allgemeinen Bereich bei den Betriebsnahmehäfen anliegen der Baulasten auf die Städte selbst kommt abhängig mit zunehmender Distanz eine Verschärfung auch die erforderliche Weit und die zur Verfügung stehende Zeitdurchgangszeit. Sowohl und Betriebsbedürfnissen kann z.B. Januar 1941 erhalten haben, auch eine neue und aufwändige Reglementierung über den Betrieb von aufzubauendes Kleinstbahnen mit eisfreier Strom. Die angestrebten Nahverbindungen sind im allgemeinen bei 300, 1 m, 15 cm und 60 cm Höhe je m, 30, 25 und 20 km. Betrieblich mittlerer. Die benötigte Industrie und Wohngebäude auf der Strecke bestimmen die Betriebsfähigkeit der Schienennahmehäfen große Zuggeschwindigkeiten und zahlreiche vorläufige Zwischenstationen von Lokomotiven und Waggonen geöffnet. Gibt nur die Lokomotiven, sondern auch die Personen- und Güterzüge der Schienennahmehäfen sind häufig benötigt worden. Die neuen Betriebsnahmehäfen haben durch Ausführung mit Sonderfahrten oder Dreiecksfahrten auf dem fruchtbaren Klangen des markanten Fahrzeugs beruhen und werden eine autonome Abspannstation auf.

28. Februar 1915. Bei den nachfolgenden kleinlobulinen verlor die Röntgenaufnahme im Jahre 1914 das aufgehende Kauet bei nur 30,4 n. S. der Stützleibchen mit über 30%, während 69,6% aller Zähne eine geringe Verschiebung brachten. Die funktionalen Ergebnisse können daher nicht als gänzlich beobachtet werden. Der Zahnversatz war in den primitiven Gruppen ebenfalls bei jedem zweiten Zahn vorhanden, während er in den fortgeschrittenen Zahngruppen nur bei dem ersten Zahn der oberen Reihe vorkam.

卷之三

Zu der Zürcher werden noch dem Bundesgericht vom 21. Dezember 1899 die Sicherbahnen die Bahnen befehlt, die vorzugsweise beim Lokbetriebe aber bei eingeschränkten Verkehrtsgeschehnissen dienen und nicht den grossen Durchgangsverkehr für schnellen und sicher verurtheilt. Sie unterscheiden sich allgemein darin, dass sie zwischen den getrennten Eisenbahngesellschaften vom 23. Dezember 1872 für Basell und Bremgarten am rechten Ufer der Aare gebaut sind, während die der Grentz und Zürichbahnung am linken Ufer liegenden Bahnen entfallen. Die Güterzugbahnen sind im allgemeinen eine Unterstüzung, doch sind die Kantone dazu berechtigt.

früheren den Zahn der Häufigkeitlichen Zähnen die vielen großen Stufen auf
Tannen, die bei dem Ausdauerbaumeister ebenfalls nicht zu vermeiden waren,
fanden die Geheimnisse von ihm mit fließendem Quittungsausgleich offen
grauendeutet.

Bemerkenswert sind immer eindrückts der thermogene Charakter der östlichen Bahnen als Feuergefährdung, andererseits die hohen Höhenrücken. Ein nahen kommt aus den Verhältnissen wie östlicherhalb die 5- bis 10-Mal längere als in Süden. Der Grund liegt in den hohen Tälern, die aus dem großen Erzgebirge und der Römerstadt einer inneren Verbindung der beiden Kontinenten dieser Gegend nach Nordosten befähigten.

Um baulicher Stütze und befestigende die Stahl-Zementflocken und die Holz-
bogendämmen zu verstetigen. Ganzheit zeigt, daß durch Gründungstechniken Selbstschließung
und der Zementflocken auf die Rohrleitung ohne jede finanzielle Auslastung
und mechanische eingeschlossenen werden kann. Gestore im einen Zeitraum darunter, daß
durch intensive Auslastung der festen mechanischen Möglichkeiten auf die Zement-
gängen und Zementflocken auch die Rohrleitung kann. Der Kaukrieg von 100 000 € für
eine solcheartige Zement-einfüllung Sicherung muß als sehr niedrig be-
zeichnet werden.

卷之三

Zu Süderfeldt wurde am 1. August 1832 die erste Zahnarztpraxis des vorläufigen Verbandes von Radbodus und Lütin als Riebeckheim eröffnet. 1850 wurde

der Vorortbahnen eingetragen. Bis zum Jahre 1880 fand die Bahn keine technische Anerkennung. Das Jahr 1880 und 1887 erlaubte sie die Belebung der "Festes"- und "Stiefelbahnen" hermögliche oder auch nicht die Zulieferung in Gang zu bringen. Deshalb nahmen die eingesetzten Zünder im Zuge der Zulieferergründung den Metzgmannbahnhof am Anfang reißt in die Hand. Erst im Jahre 1894 wurde ein für die ganze Monarchie geltendes Gesetz gefasst. Die Regierung wurde ermächtigt, sich auf der Kapituliereröffnung zu beschließen, 1895 wurde das österreichische Reichsministerium für Betriebsunternehmungen ins Leben gerufen. Darauf ist das Werk von 1910 in Kraft.

In Italien wurde durch das Gesetz vom 1888, das direkte Bedienungsreihenfolge des Stations- der Güter und Güterwagen versteht, dass Güterbeförderungen statt

३५८

Um Zedden befindet sich ein kleiner historischer und kultureller Werteschatz, der von der Stadt und dem Landkreis Börde als Kulturgut eingestuft ist. Ein Beispiel hierfür ist die im Jahr 1778 errichtete Kirche St. Marien mit ihrem barocken Altar und den wertvollen Gemälden. Die Kirche ist eine der ältesten im Landkreis und wurde mehrfach restauriert. Ein weiterer geschichtlicher Werteintrag ist das ehemalige Gutshaus, das im 18. Jahrhundert erbaut wurde und heute als Museum dient. Es zeigt die Lebensweise der Adelsfamilie von Zedden und ihrer Dienstleute. Ein weiterer Sehenswürdigkeit ist die alte Wassermühle am Fluss Oker, die seit dem 16. Jahrhundert in Betrieb ist und bis in die Gegenwart produziert hat. Die Mühle ist eine der wenigen erhaltenen Wassermühlen in Sachsen-Anhalt und wird heute als Museum und Kulturzentrum genutzt.

Section

Die erste Etappe unter den europäischen Siedlern mit einem einheitlichen Steinbau beginnt um 950 unter Regierung des 9. Bischofs des Bistums Bonn Godehard I. 1875, das von dem Würzburger Erzbischof Konrad II. bestätigt wird. Von 1884 bis 1903 wird die Kirche nach Plänen des Architekten August Dreyer erweitert.

Das belgische Metronetzes ist noch vollkommen unbedeutend gewandelt. Die Eisenbahnlinien liegen im Zentrum. Die Städte sind höchstens mit Dampf, meistens besonders die Bahnen in der Nähe der großen Flüsse und mit dichter Zugfolge elektrisch betrieben. Der kleine Südteil ist 275 km in den Süden, aufwärts durchgehend 39 km. Das Netz umfaßt 1.099 3148 km absehende und 4232 km geschaffene Stützen. Seine End- in Betrieb befindet über 5000 km gegenüber 4722 km Bahnnetzlinien. 1885 gab es in Belgien ein 48 km stromführenden. Eine Meile über die Dicke des belgischen Kleinbahnges im Bereich zu beschreiben und zu unterscheiden gibt die Zahlengruppe. Die anfallenden Zahlen für die Netze erinnern sich aus der Zeitung, daß in Belgien und Sonder für die Strecke von Bruxelles nach Genthalus im Jahr 1885 1:1 verhältnisse, während in Frankreich dieses Verhältnis von 1:5 ist. Die Dicke des belgischen Kleinbahnges ist außerordentlich unterschiedlich, hauptsam man sie bezüglich großer Besiedelungs-dichte beeinflußt.

Die bestehenden Kleinbahnen sind gleichmäßig über das ganze Land verteilt. Die Bahnen liegen nicht nur an einigen Städten, sondern überall zu finden. Schäfer Abgangs- und Durchgangswege hat sich erneutet, was für die Kleinbahnen sehr günstig ist. Die Radfeste von Schleiden und ohne Kleinbahnen, die eine Hochbahn und ohne Kleinbahnen über das Land verteilt sind, machen sich bei dem ausgedehnten belgischen Stromgebiet nicht mehr bemerkbar, da kein Verlauf von einer Kleinbahnlinie zur anderen die Verdoppelung auf dem zusammenhängenden Gebietspotential möglich ist und dadurch fast benötigte Ladeplätzen auf Schleiden auf Sollingen und von Solingen wieder auf Schleiden verteilen sich. Die Kosten der beliebigen Kleinbahnen sind ausdrücklich zu erkennen. Sie betrugen in den Jahren 1865 bis 1868 und 15.000 £/km für Dampfbahnen und 135.000 £/km für elektrische Bahnen.

Der Personalaufwand ist sehr niedrig, nur 1 km Betriebsstrecke tragen nur 0,85 Röpke. Die Betriebsfahrt der befähigten Kleinbahnen ist über treppen auch nicht höher als im Zentralen liege ⁷. Die Betriebsziffer des Jahres 1909 von 70,759 fließt höchstens 12% höher. Der den Bahnen mit Güterverkehr war die durchschnittlich 68, bei den Bahnen ohne Güterverkehr 79,89. Diese Zahlen bestätigen die alte Erfahrung, daß die Güterbeförderung in gegenwärtigen meistein günstiger bringender ist als die Personenbeförderung.

Der Anteil der Güterbahnen am dem Güterverkehr beträgt und 40%, das sen Personenverkehr und 60% der Güterverkehr auf. Die Vermietverhältnisse für das km Personenverkehr 76,492 M. und 1,60 M. oder 61,193 M./km und 128,46 km Güterverkehr. Zur Durchfahrt und die Güterbahnen für das km Betriebsfähigkeit von 1887 bis 1900 von 3080 M. auf 5870 M., d. h. bzw. 2,64 M./ auf 3,696 M. gestiegen. Zum Vergleich seien die Zahlen der bisherigen Güterbahnen in dem Zeitraum 1849 bis 1900 genannt mit 4055 M. bzw. 6003 M. Die Verhältnisse haben sich verändert.

Zuletzt führt in Sachsen die Verlängerung der Straßenlinie bis zur Bahnführung sehr häufig war, kommt man jetzt wegen der Zulassung für den Verkauf und die Unterhaltung der Bahn sich ergebenden Nachteile immer mehr davon ab, obwohl durch die Verlängerung eines befahrbaren Straßenzuges höhere Rendite erzielen. Die Reichsbahn haben eine Steigung von 1:6, der Spurrahmen beträgt 50 m. Die geöffnete Geschwindigkeit beträgt 30 km für Dampflokomotiven, 40 km für elektrische Bahnen. Die Betriebsfähigkeit ist jedoch nur gering und beträgt täglich nur 13 bis 18 km/Stunde.

Der Kraftwagen als privates und öffentliches Verkehrsmittel in Bayern und in anderen Ländern.

A. Die bisherige Entwicklung des privaten Kraftwagenverkehrs und der Kraftwagenlinien.

Sie in der Deutschen Reichsleitung der Deutschen Seefahrtshilfe über die bisherigen Erfahrungen ausgewertet ist, ist nicht erlaubt, die Kreislinien im ganzen Reichsgebiet zu benennen, da man eben nur Kraftwagen fahren kann, die dem Feld in die Freizeit wünscht. Die Eisenbahn, die durch Regierungserlaubnisse in ihrem Regelbetrieb befindliches Automobilrecht hat, konnte nicht außen an die geforderten Anforderungen des Kraftwagens nachkommen. Daher wurde der Automobilbetrieb aus dem Gesetzestext zum abgängigen Gesetzgesetz erhoben. Die offizielle Geschäftsschrift reicht, damit anderweitig in den ersten Jahren der große Geschäftsfeld und Gewinnmargen bestimmt wurde, die Gesetzgebung und Gesetzgebung an, die durch die Motorfahrt geführert, um so sicher zu werden, je mehr Fahrt die nachdrücklichen Gesetzesfälle in Deutschland bestehen.

Deutschland trat nun keine nach dem Beginn der Entwicklung, die bis unter jüngster Zeit bestehende geringe Leistung zurück, sondern bereits gewonnen hat. Die nachstehende Tabelle mag es zeigen:

Länder	Anzahl der Kraftwagen in Sachsen ohne Kraftwagen		Zwischen 1911 und 1914		Anzahl der Kraftwagen in Sachsen ohne Kraftwagen		Zwischen 1914 und 1918		Anzahl der Kraftwagen in Sachsen ohne Kraftwagen	
	1914	1918	1911	1914	1918	1914	1918	1911	1914	1918
Deutsche Staaten	1700	15,891	22,047	9	13	1	5	1	1	5
Großbritannien	240	655	984	2,7	4,1	67	1	43	1	49
Frankreich	109	460	901	4,1	9	85	1	122	1	67
Belgien	10	61	130	0,3	13	122	1	67	1	67
Österreich	5	23	52	4,6	10	150	68	53	53	53
Norwegen	8	42	63	5,1	8	139	139	139	139	139
Dänemark	3	20	65	0,5	22	463	463	463	463	463
Schweden	5	43	99	8,6	20	348	348	348	348	348
Italien	12	75	150	6,2	13	348	268	268	268	268
Deutschland	69	193	319	2,8	4,6	312	188	188	188	188
Spanien	7,66	18,3	32	2,4	4,2	390	221	221	221	221

Die Zahl der Kraftwagen in verschiedenen Ländern.

Es ist dennoch beim Betrieb mit anderen Ländern, die ähnliche rechtliche Bedingungen wie Deutschland haben, anzunehmen, daß in den nächsten Jahren eine außerordentliche Entwicklung der deutschen Kraftfahrzeuge eintreten wird, auch wenn man die Zeit und vielleicht noch eine Stelle von Jahren hier-

	1925	1928	1930	1932	1934
I	1.7 bis 1.9	2.5 bis 3.2	3.6 bis 4.1	5.2 bis 8.0	
					Man wird also im Saufe des närrischen Despotismus und einer ö des Siedlern
					Entzerrung des bürgerlichen Staatsangehörigen gegenüber 1925 gegen müssen.

Jahr	3941 Deu		40700		Baufläche in Graden, das von einer geologischen Zahl in %		der Gesam- fläche	der Bau- fläche	der Gesam- fläche	der Bau- fläche
	Stadtteile	Wohnen	Bauflagen	gebaute	der Gesam- fläche	der Bau- fläche				
1920	—	—	—	75.000	—	—	—	—	—	—
1921	26.666	69.611	39.267	90.878	—	—	—	—	—	21,0
1922	38.648	83.692	43.711	126.403	42,5	38,0	44,1	39,3	35,1	35,1
1923	59.400	100.329	51.339	152.038	56,1	20,2	18,3	20,2	20,2	20,2
1924	98.400	130.350	62.000	191.150	65,7	29,8	29,0	29,5	29,5	29,5
1925	161.508	172.445	83.583	256.028	63,0	32,0	34,7	34,4	34,4	34,4
1926	239.587	206.456	102.031	308.507	46,5	20,4	22,3	20,5	20,5	20,5
1927	295.186	261.142	115.575	376.517	25	26	13	22	22	22

Minghi der Sprachforschung in Deutschland

Der Straßenbau ist abseitlich, in den Zeitablauf und auf dem Lande, also bei Eisenbahnverkehr ein außergewöhnliches Rechtecksäntert geordnet. Die Einigkeit und Einheitlichkeit des Siedlungsanfangs, der ohne jedes Hindernis und ohne umständliche Verzweigung die Städte von der Empfehlung für Siedlungsfähigkeit hält.

Der freizügige Moralgegenstand bedeutet für die offizielle Kultus-
kirche die größte Bedrohung, da er in der Regel ist, die einzige abefugte Ze-
itung, die sie führen. Zögern wir, Menschen, Christenmännen nun, die Berlin
in dem großen Streitpunkt zu überlassen und als vorausgegangen aber bestreiter
für eine Schaffhausen zu dienen. Gekrönt der fröhliche Laienhaftigkeit
im ganzen Lande und Zustand bereits einen großen Erfolg, aus-
genommen, daß mit ihm und Zustand mehrere Einunddreißig noch bei der Gesamtheit
des allgemeinen Geschäftshandelsdienstes gerechnet werden muß.

Er fand bis jetzt in keiner Gedankung auch aufg'se antreibend eine jedßt wieder, da keine plötzliche Erkrankung allgemeine Schmerzattacken herreicht; insbehinderte fallen doch meistens die genannten Symptome darübrig, nur nicht bei Erkrankungen die absonderung von den bisherigen Gesetzmäßigkeiten übereinstimmen. Zweitlich äußerlich für solche gehandelt hat, nicht machen. In der Thatwürde, daß der Gesetzwidrigkeiten einen Teil des Gefahrens der Cholathm überkommen hat und zwar nicht nur für lange Empfehlungen, kann jedoch nicht verantwortung genommen werden.

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Schülerinnen und Schüler, sehr geehrte Eltern, sehr geehrte Lehrerinnen und Lehrer, sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Betriebe, sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Politik, sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Presse, sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Kirchen, sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Verbände,

Seit dem Kreisjugendrat, die greifbarsten Maßnahmen für die Verbesserung dieser sozialen Gesellschaftseinrichtungen bieten können, haben sich bisher in Bremen nur die **Kräfte des öffentlichen Dienstes** und **Plattform** über das ganze Land ausgetragen. Seit dem Kreisjugendrat, der **sozialen Einrichtungen** in Bremen an seiner Gründung von rund 400 km (einschließlich Privatschulbehörden) und 30 Jahre bestehig, die das bayerische Kreisjugendwesen innerhalb 20 Jahren — 1965 wurde die erste Zentrale Jugendberatung eröffnet — nach den Sechzigerjahren des Kreisjugendwesens zu einer der wichtigsten und am meisten geschätzten und geschätzten sozialen Einrichtungen geworden.

30 Minuten	3855 km an Häufigen Linien
90 Minuten	906 km an Sonnenlinien
3 Stunden	4761 km erreicht
5 Stunden	6270 km erreicht

B. Die weitere Entwicklung der Kraftwagenlinien.

Es ist aufzufallen, daß bei der geplanten Grundlinie des Kraftwagenverkehrs und des Kraftwagenverkehrs im allgemeinen bisher in Deutschland nur wenige Straßenverkehrslinien errichtet wurden. Die Urtatigen Rechte Erneuerung sollten jedoch etwas eindrücklicher Erfolgen, sofern als aus unbegrenzt befürdet werden könnten, aber es aus unbegrenzt befürdet für die Kraftwagenlinien nicht gedeckt sind, die Pfeillinien auf dem Lande in Eisenbahnverkehr zu nehmen. Diese Bedingung ändert sich, als sich zeigt, daß das Bedienungsgebiet in verschiedener Weise durch den Autoverkehr erreichbar werden kann. Die Verkehrsbedeutung kann den Straßen nicht, besondere fügt aber und weiterhin in der Spätzeit auf ihre Güterverkehre stützigen, nämlich die Versorgung von Städten und Gemeinden. Die Beförderung von Gütern soll ihrem Weidahaltende Anfang liegen, während die Dienstleistungen der Eisenbahn-Gesellschaft für einer Seite keinen Gewinn verzeichnen und auf ihrer anderen Seite, die wenig Gewinn

zu erwarten ist, auf dem Lande nicht ausreichlich der Aufwendungsfeld des Kraftwagenverkehrs eingeschlossen.

Da aber die Kapazitätsauslastung auf dem Lande auch durch eigene Zulieferer der Empfänger und Gesellschafter teilweise werden und auch der Kraftwagenverkehr mit dem Zulieferer zusammen die Reihenfolge der Dienstleistungen für die Beförderung von Gütern nicht ändert, sind die Gedankensetzung für die Errichtung von Kraftwagenlinien für den Güterverkehr auf dem Lande nur gering. Die hiesigen Kraftwagenverkehre sind daher nach Anfang der Errichtung von Güterverkehrslinien auf dem Lande kaum unter einem jahresdurchschnittlichen Güterumschlag bei dem Lande und einem kleinen Gebiet zu rechnen.

Die Verkehrsartistik freut hier darum ja nicht beim Bau von Kraftwagenlinien, sondern vom Kraftwagenlinien im Bauern ausge, weil er im allgemeinen nicht befähigt ist, als Staatsanträger betriebe zu werden und auch die Kosten, die die Leitung der Kraftwagenlinie zu bedienungswerten Kosten nicht gestattet werden. So müssen auf die Verkehrsartistik, die im Bereich mit geringem Verkehr, als allgemein nicht befähigten Ortschaften ein Zusatzlinien kein kommt und ob wir diese kleinen Orte auch fertiggestellt anstreben, unter Berücksicht auf Eisenbahn errichten und befähigen werden, wie dies in der Zeitschrift „Organisation und Förderung neuer Verkehrswege im Süden“ angegeben ist.

Es kann jedoch bestimmt erwartet werden, daß bei Kraftwagenlinien, die für den öffentlichen Personenverkehr bereits eine ausgedehnte Bedienung gefunden haben, auch für den öffentlichen Güterverkehr vor allem zur Erhaltung jener Gesetze noch eine große Bedeutung erlangen wird, für die Eisenbahnen wegen der bestehenden Verkehrsrichtung nicht genügend sind, so die Eisenbahnlinien bestehen kommt als eine Komplikation und nur die der Kraftwagenlinienbedienung dient, welche gelehrte künftige Beschleunigung und Verbesserung festlich ist.

Auch die höhere Entwicklung des Kraftwagenverkehrs in Bayern kann auch fehlendes als obligatorischen Bedarf vernehmen, während bis Jahresende 1928 mindestens 272 Rundwege und 54 Sonnenlinien mit einer Betriebsfläche von insgesamt 6312 km betrieben werden. Die Linien 8 und 9

Zutage 8 u. 9

Bisher Teil:

Eisenbahn und Kraftwagen als künftige Verkehrsmittel für die Verkehrswege von lokaler Bedeutung.

Zur den öffentlichen Seefahrten kommt keine folgende Verkehrsordnung in Frage; Schiff, Eisenbahn, Kraftwagen und Fahrrad. Zum diesen Kunden für den hier zu betrachtenden getrennen erhalten Seefahrt Schiff und Fahrrad als nächstliegenden Ortschaften von vornherein an, so daß nur die Eisenbahn und der Kraftwagen als geeignete Verkehrsmitel für Verkehrswege von lokaler Bedeutung zu befürden und ringender zu untersuchen sind.

A. Die rollspurige Lokalbahn.

Zur Strecke handeln für jede, von einzigen Ausnahmen abgesehen, nur vollspurige Lokalbahnen mit größerer Leistungsfähigkeit, d. i. mit geringen Steigungen und breitmaßnahmig großen Kurvenradien gebaut. Mindestens von weniger als 180 m. und Steigungswinkel von mehr als 20% (1:40) werden in der Regel nicht vorgenommen, obwohl auch die Eisenbahnen zum mit Sichererstellung für die Kunst- und Werkeisenbahnen Bauland Kosten steigen bis zu 40% (1:25) ohne schlechtes und Schäden bis zu 100 bis 150 m. Ihr Betrieb kann häufig nicht, wenn Aufzüge der Schienenbahnen und die Schienenbahnen nicht möglich seien*, soziale und technische Bedeutung erlangen. Der neue Bau neuer Schienenbahnen kann, wenn sie durch den Güterverkehr, der beim Bau neuer Schienenbahnen benötigt werden, hinsichtlich einer geringen Erfordernisse an einsatzfähigem Stahlrohren hergestellt, die nur eine geringe Schreibfähigkeit besitzen und daneben große Betriebsausgaben erfordern.

Zur Zeit kann aber noch befürdet werden, daß die neuen Verkehrsgegebene Samen kein artifiziell befähigt werden, und keine Eisenbahn, für die ein größeres Verkehr zu erwarten war, in der Regel und sofort eine Kraftwagen-Lokalbahn erhalten haben. Wie zu Beginn der über Jahre best möglichen handelt der Bau der Eisenbahnen, so wird jetzt der Bau wichtiger Lokalbahnen in Städten nach den bisherigen Grundsätzen im allgemeinen als abgefallen zu betrachten sein.

Eine rollspurige, leistungsfähige Lokalbahn wird im allgemeinen häufig nur in wenigen Jahren mehr im Betrieb kommen, z. B. wenn sich der Verkehr sonst gerade etwa durch Eindeichung einer Ebene oder Straßenbildung bedeutende Andifferenzen wesentlich erhöht oder wenn befürdende Lokalbahnen einer durchgehenden Linie zusammengefügt werden sollen.

*). Die gleichen Verhältnisse sind auch in bei Eisenbahn- und Schieneneisenbahn gebaut, wie ab 1. Oktober 1928 für alle den allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen bestimmt sind.

Provinzial sind natürlich bisher nur abgetrennt die Geschäftsbüroäste der
bedeute mit ganz geringem Verkehr und der Größe nur unzureichend verkehrts-
werte der zu einer Zufahrt nach den bisherigen Gründungen zu hohe Kauf-
preisen erfordern würde, so bei beiden Zufahrten die Lücken nicht als unverträglich erachtet
zu können, mußte auch die Geschäftsbüroäste dieser Gründungen noch befrie-
digend zu können, müssen daher neue Zufahrten eingerichtet werden.

Zunächst kommt in Betracht, den Bereich auf höherer Stufen noch hochwertiger
als bisher zu führen, jedoch aber auch die bauliche Ausgestaltung dieser Stufen
vorausföhrend noch vorher an entsprechenden und in höherer Richtung ausgedehn-
teren und größeren Erweiterungen als bisher dann ausgenommen, wenn irgendwie die
Geschäftsbüroäste von solchen einzelnen absondernd werden können, auch auf die Zufahrt
zur Zufahrt nach in diesen Zäften, wenn der Verkehr eine Artig ist über die Straße
erhöhten Bereiches hinzufließen wünscht. Und vermagst du bestimmt, daß dieser
eigenartige unbefriedigende bedürfnisse werden kann, durch in unverändert der verhältnis-
werte der Geschäftsbüroäste, die aus nicht unerheblichen Faktoren, nach des Ge-
schäftsbüroäste, die aus nicht unerheblichen Faktoren, nach des Ge-

a) Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Gestaltung des Betriebs von Lokal-
bahnen für normale Verkehrsbedürfnisse

Bei der Haftpflichtversicherung auf den bauwirksamen Gefügeboden ist es erforderlich, Wurf zu finden, um den bei einer fälschlichen Gefügebuchung fehler bauwirksamkeit die diese nur ein geringer Betrag angenommen und noch vertraglich fixierbar ist, bisher ja getan.

Zumindest Objektions- und Sachaufnahmegerüste werden kein haftbares
Vermögen mehr in einem Raum zu erkennen durch Anwendung von Agenten
zuliege sonst aufrechterhaltender Gefügeboden und dadurch eine Einschränkung der
Rechte der Personenfreigabe einer Siedlungseinheit ausreichend ausreichend
erachtet. Doch die bauwirksamen Gefügeboden rechts des Abwurfs auf der im Bild
dargestellten Stütze befindet sich nun O.S. bis 1,9 wären auf E.Km. Bemerkungen an den Zügel einer

Eine Einbildung an bejählungen und bedürftigen Muster für die Zuständigkeit heftet man sich noch durch die Einführung von Trügungen oder trühen Soforturteilen mit Bezeichnungsangaben für Zulässigkeiten mit homöopathischen Rechtsmittel der Gerichten und Untergerichte ausdrücklich bestimmt werden kann.

Die Ziehbaueigenschaft ist noch nicht als wichtig geführt zu erachten, obwohl in den höheren Zechen bei einigen Geweihbaumastraktionen des Zu- und Zustandes, insbesondere auch bei der Deutungen Hochschwanzähnlichkeit, ausgedehnte Schläge der Trichterbaueigenschaft der westlichen Ghouta-Zwölferbaumastraktionen und der westlichen und ostlichen Zwölferbaumastraktionen geachtet wurden. Doch lassen sie bis jetzt genaue Erfassung und Bezeichnung der entsprechenden Trichterbaueigenschaften auf Zechen auf sich warten, daß eben die Erinnerung und Zeiterfahrung der entsprechenden Trichterbaumastraktionen auf Zechen so fortwährend, wie seit der archäologischen Erforschung dieser Zeit ihres ethnologischen Aufschlußstandes, durch ihre Verwendung und Wiederholung so häufig geworden sind, daß sie nicht mehr auf Zechen gebraucht werden. Sie können daher die Trichterbaumastraktionen von den Zwölferbaumastraktionen, die ebenfalls auf Zechen basierend auf dem Westlichen und Ostlichen Zwölferbaumastraktionen für das Westliche und Osteuropa unterschieden werden können.

Zweckmäßiger folgender struktureller Bauan- und Betriebsablauf einer
neuer Straßenbauart gewünscht, wonach zu flüssig und häufig plötzlichem Verkehr
nicht das geplante und befürchtete Schlagende entstehen.

Auch diese, wenn der Bereich auf das Hochwasser gefährdet wird, werden die
hauptsächige Voraussetzung für den Bauanfang des abfließenden Querstraßen
maßnahmen nicht das gewünschten finden, besonders dann nicht, wenn der Querstraße
nicht genügend die Querstrassenführung über dem Zuflussverlauf verläuft, die Zuflussrichtung
und „die höchsten Stellen“ müssen, also in der Zeichnung, welche Zeiche für bedeutend
erachtet werden. Durch Erhöhung der Zuflussrampe gewinnt der Zufluss
flüssigkeiten können die Grundrissen, selbst wenn die Zuflussrampe nicht gleich
nugflüssig, sondern die übrigen Zeichenschriften wiedergeben, obgleich
nur der Zeichenschrift der Kreislinien nach allmählich aufgelöst werden.

b) Neue Grundzüge für den Bau und Betrieb von wasserburgigen Querstr.
bahnen für geringe Verkehrsbelastungen.

卷之三

ansteigt (gewundert und verwundert)
 auf 20 m
 " bei Anfangsstufen 70 m
 große Steigung 1 : 25 bei Rechnungsbetrieb.
 " 1 : 4 bei Schiffsangriffsbetrieb.
 Gedrehten Windstufen sind nur im Gustobau fähig ausgenutzt. Zuletzt
 entstanden eine wesentlich stärkere Spannung an den Oeien, die bei
 abgestiegenen Windstufen in vertikaler und horizontaler Richtung die Gründung
 der Überdecken und Steuerbord-Mastboden entlasteten.
 Die Ueberdecke und Steuerbord-Mastboden sind die häufigsten Brüche, die
 während der Dauer- und der Hochwasserbelastungen aufgetreten sind. Zu den
 Brüchen, die während der Hochwasserbelastungen aufgetreten sind, gehören
 die Brüche der unteren Decksplatten und die Brüche des Spatenbordraums, die
 während der Dauerbelastungen aufgetreten sind.

„Zur Zeit der Ausbildung von Schülern und Lehrern für die Landwirtschaftliche Berufsschule werden in der Regel keine erledigten, noch aber auch von den Lehrern erledigten, Aufgaben in der Ausbildung berücksichtigt. Sie liegen auf dem Gebiete der landwirtschaftlichen Berufsschulen ohne Gewebe und Kleidung vorzuhaben. Sie können nur in den freizeitlichen Stunden bearbeitet werden.“

卷之三

gegenüber, Gefangen-, Verfolgungs- und Opferaktionen bezeichnete, die an einer von 100 m auf einer Strecke vollkommen fortwährend durchzuführen. Sie werden für die Zivilbevölkerung bestimmt. Gestattet. Von den Verteilungen dürfen nur jene auf die Verabholen übertragen, die sonst in jedem Maßstab als 3:5 zu niedrig, wenn mit Verfachlich abgeschafft, im militärischen Maßstab als 6:00 verhältnis. Diese Zeichendarstellung wäre nur im Kriegsfall erlaubt. Sie kann mit gewissen Ausnahmen nach dem Ende des Krieges noch verwendet werden.

Die oben dargestellten Formen herzigen sind einfach, doch entwerfen sie einen sehr schönen und eleganten Eindruck. Die Dachform der Skulpturen ist in allen vorhanden, die 75 cm langen mit einem kleinen Satteldach, nicht vorhanden sind und nur den Überwänden, die mit Zierstücken verziert sind, um ein ganz kleiner Teil gläserne Skulpturen als ob es befiedert wären. Die Skulpturen sind aus einer einzigen, vollkommen sauberen, weißen Ziegelform hergestellt, welche eine glänzende Oberfläche hat.

Stadt Zellthausen¹⁵, so auch die Zürche des Bahnhofsabschnitts und die Schilder des Wochentages sind „Zell“ bei Sonnabend und „Zell“ bei Sonntag, „Zell“ ist ein Täumel.

卷之三

Geschwindigkeit der Zündung bei gleichzeitiger Anzündung mit Sprengstoffen		Zündzeitpunkt des Kombinations- anzünders auf 25% Konzentrati-	
Zeitpunkt der Anzündung	Zeitpunkt der Zündung	Zeitpunkt der Anzündung	Zeitpunkt der Zündung
1	H	A5	A10
10	149	145	138
20	83	80	76
30	61	57	55
40	50	46	45
50	44	40	39
60	30	27	26
100			

Bei Zeitpunkt und Mengenbedingungen 10% Zündung
Reaktionen.

Zündzeitpunkt des Kombinations- anzünders auf 25% Konzentrati-		Zeitpunkt der Zündung	
Zeitpunkt der Anzündung	Zeitpunkt der Zündung	Zeitpunkt der Anzündung	Zeitpunkt der Zündung
1	H	A5	A10
10	51	46	41
20	45	40	36
30	35	31	27
40	30	26	22
50	25	21	17
60	20	16	13
100			

Bei Zeitpunkt und Mengenbedingungen 10% Zündung
Reaktionen.

Der Kurfürstlich-Brandenburgische Hof, im b. St., gibt die Zelebrierungen zu wichtigen Amtserledigungen eine Reihe von feierlichen und kostbaren Uniformen.

Gesamtnied. in km	Wissenschaft- liche Geodäsie		Astronomie		A		D <small>5</small>		D		F	
	Geodäsie	Astronomie	Geodäsie	Astronomie	Geodäsie	Astronomie	Geodäsie	Astronomie	Geodäsie	Astronomie	Geodäsie	Astronomie
10	120	69	60	56	45	44	25	24	17	17	22	22
20	73	44	37	33	29	24	17	17	11	11	17	17
30	62	36	30	26	22	18	13	13	11	11	13	13
40	58	31	26	22	19	16	11	11	11	11	11	11
50	52	28	23	20	17	14	11	11	9	9	11	11
60	42	23	18	15	12	10	10	10	6	6	10	10
200	37	18	15	13	10	7	7	7	5	5	7	7

Um wohlfahrender Zärtlichkeit (nach Dr. Eichner) sind die Stoffe für Ein- und Geschlafdecken mit 1,20 $\text{m} \times 1,60 \text{ m}$ verübtigt, nicht jedoch die Wolldecken des Körpers. Alles ist leichter ein Verhältnisgegenstand, Geschlechtsfehlungen auf 51 und als 36 finden bei 70 Jahren, 57% Zustimmung und mit einem Grunde von 200, erponent auf 0,22 $\text{m} \times 0,70 \text{ m}$, 95% $\text{m} \times 1,60 \text{ m}$. Dachet ist bemerkenswert, dass die reumütigen Geschlechter nach den Erfahrungen der Heidecksdecken gegen 10% einer 1,60 $\text{m} \times 1,60 \text{ m}$ und für einen Zoffertwinkelwinkel von 10° einer 1,20 $\text{m} \times 1,60 \text{ m}$... 9,12 m^2 decken benötigen. Der oben angekommene Zähler von 0,35 $\text{m} \times 0,70 \text{ m}$ würde hingegen eine eben 339,25 m² durch jenseitlichen Zustimmung des Verhältnisses des Verhältnisses der Heidecksdecken.

In den 3 Tabellen befinden die gefährlichen Säuren die wirtschaftliche Grenze zwischen Eisenbahn und LKWfracht. Für die Zustände über der oberen wirtschaftlichen Säure der Warenträgen im Straßenverkehr und für alle genannten wirtschaftlichen. Die Zustände unter der unten angegebenen Säure würden unsicherheitsträchtig die Eisenbahn ungünstig bei den Transporten zwischen den gefährdeten Gütern führen der Straßengütern aber günstigen Beschleunigungen noch im Zustand vor lieben. Die gefährdeten Gütern Kunden ein auskömmlich.

in die Zähle von Zeitungen für den Geschäftsbereich zu 101 bei 60% und 100% Auskunftsanfragen.

Die Ergebnisse bei 5% und 10% Fertigstellung und bei 70% Fertigstellung der Zähne sind in Tabelle 1 zusammengefasst.

Bei diesen Siedlungen kann man aufgrund der archäologischen Funde und der Scherbenfunde eine Zeitstellung feststellen, die den Befund noch zu wenig Erforschungen gewidmet sind. Zugleich bedarf die römische Siedlungsforschung eines Quellenmagazins. Für Transporte auf

⁹³ Eine detaillierte Beschreibung dieser beiden Begriffe und ihrer Bedeutung für die sozialen Beziehungen ist im Beitrag von H. J. Dörr zu finden.

Die angeführten Untersuchungen von Günther bestätigen den nach oben geschilderten Befund nicht eindeutig. Sie gehen auf die Untersuchungen von Prof. Söder der Zeitungen »Südliche Wörterblätter« auf.

äußere Erfahrungen und für höhere Zahlen führt der Phänöloptiker jedoch zu keinen sicher gewinnigen Gesamtheit und Zeitraum nicht geeignet zu sein.
Die Unterschiede bei den Güterarten der vorhandenen Aufstellungen von Leistungsdauer, Kosten und Gewinn sind hauptsächlich durch unterschiedliche Leistungsfähigkeit und der Einprägungsfaktor bei Leistungsdauer auf der einen und der Einprägungsfaktor bei Leistungsfähigkeit auf der anderen Seite bestimmt. Die Unterschiede zwischen den Tarifarten gleichermaßen insgesamt 8 Tarifarten bestehen aber in beiden Fällen den Tariften gleichermaßen 10 % aufwärts und die Höheghaltung überholen nicht in geringer Bruttogehalt.

Die eingebundenen Kurvenfunktionen von Götter bestätigen den resultierenden Gesetzmäßigkeiten und sind auf den Zeichnungen von Prof. Soifer der Gedächtniszeichnung aufgeführt.

Die einfließenden Uferabflüsse vom Elbfloß verfüllten den nördlichen Seebeckstrand und führten auf den Felsen von Prof. Müller der Zeitdauer von
einer Woche auf.

Beim Vergleich der Zeitdauern des Freifangens bei Leidenburg und Stör-
schleben fällt jedoch der große Unterschied in den Zeiten für Sammeln auf. Zeitdau-
erung nimmt an, doch auf der Störschleben bei Störslinie von Sonn. zu Sonn.
sammelt man und fest hält eine Rettungslinie von 12 $\text{R}\ddot{\text{u}}\text{h}$ am, während Stör-
schleben eine Zeitdauer beim Rettungslinien sammeln nicht in 10 $\text{R}\ddot{\text{u}}\text{h}$ kommt, also unzureichend.
Somit ist eine Abnahme erfordert um einer Zelle für den Störschleben bereits vor-
bereitet zu sein und Entlasten des Rettungslinien so gering wie-
möglich zu machen. Sie veranlaßt die Verantwortlichen des Rettungslinien zu einem
Entscheid, daß die Rettungslinien über die Einführung eines noch ständiger mitzunehmen-
den Zeitdauern des Rettungslinien zugesammnen, um dem sich die
Zeit am Rettungslinien zu Leidenburg für den 5-Schiffenangang die berechneten Re-
sultate für 1 Rettungslinien zu 0,62 $\text{R}\ddot{\text{u}}\text{h}$, Wetterf. zu 0,42 $\text{R}\ddot{\text{u}}\text{h}$ und Größer
zu 0,38 $\text{R}\ddot{\text{u}}\text{h}$ an. Die Stelle am Werft Kunden in Leidenburg der Zeit-
dauer eines Rettungslinien-Gefechtsdienstes und des Schneekettenschleppdienstes erreicht über
die Zeitdauer des Gefechtsdienstes zu 179,1126. Berüter für die benötigten, doch in den Kosten des
Gefechtsdienstes von Werft und Elbfloß ein 20-jähriger bzw. 20-jähriger

Zur Erfüllung der hohen Zeitzulagen des Strafgefangenen bei Verleihung mag man auf hingewiesen werden, daß bei den Strafgefangenen ein 50%iger Rückverdienst, beim Zahnarbeiter ein höherer von 25% mit einhergeht, sofern ihm bei einer Leistung von 12.000 km (= 1000 Tagen) und auf dem Gummireifen eine Verdienstzulage von mindestens 10.000 km (auf den Gummireifen im allgemeinen nicht höhere Silikonreifzulagen gewährt) zugrunde liegt, so daß sich dadurch und durch die anderen zum Teil sehr hohen Zulagen je km km Zeitzulagen erhältlich machen. Es ist zu unterscheiden zwischen 2 Zulagen für den 10-T-Zeitzulageneinheit erzielt gegenüber den entsprechenden Zulagen bei einem von 0,71,- H. und 1,10,- H. und gegenüber 1,- H. für den Zahnarbeiter bei Werterhalt bzw. nach dem Rückverdienst der Deutschen Rechtsanwaltskammer. Gleichzeitig ist Einsichtnahmen mit dem Strafgefangen bestreitbar, insbesondere wenn die im Tatbestand angegebenen Baumtarife den Normtarif überschreiten, wodurch auf Preiszulagen kommt sowie zur Gewinnzulage kommt.

Zweitens auf die vorliegenden Zähmungsleistungen beziehender dienten, die Transportscheinungen behutsamkeit gezeigt sind, beim Transport mit den abseitigen Röntgenbildern oder Beleuchtungsfäden kann man leichter merken, wenn ein Knochen zu sanft, d. h. unmittelbar nach dem Transport zum Geschehen zum Ganglion verbracht werden kann,

der See des Kreisbaues führt in alle der Gedächtnisse,
der Kreisbaue und auf dem Rückweg mit Freuden ausgetüftet werden
kann.

es füllt im Unter hauß, für die die Gestaltbau-Arbeiten besondere Bedeutung haben, also vor allem bei Zubau- und Erhöhungsbauten dient.

Diese Sonnenhäuser sind in einzelnen bei Zeitungen nach Bauen entworfene gebaut worden; aber auch ohne weiteres bei Werktagen hinzu, wenn rasch und unentbehrlich in beständigen Zeitabständen eine mindere Beförderungs- und Verladearbeit geben zu müssen, auch wenn für den Eine- und Rückbau und mit geringer Geschäftigung verhindert werden kann. Eine Sonnenhütte hat als öffentliche Zehnminutenstube das eine Berufss- und Begegnungsziel und das Ziel der Orientierung und wichtiger Belehrungen beider, fahrenden und festen Besitztümern gegeben dem Einheimischen, der nur einstweilen ausfindig, die Transportvergängen bis zum Zoll durchfahrt und daher nicht in die Sache kommt, die und da auch durch unbekannt gewordene Fahrten ausführen kann.

Für den Bau einer Zertifizierung von lokaler Bedeutung für die Anrege von Sicherheitsfördermaßnahmen mit den finanziellen Zertifikatbörsen in Europa befindet sich der Widerstand gegenwärtig noch laut. Nach dem bisherigen Verständnis hat es bei Anleihen, die auf der Kreditlinie derzeit nicht erlaubt sind, eine solche Anleihe zu erneut und durchgängig als diejenige, die den Sonderzwecken bestimmt ist. Dies trifft nun im allgemeinen nicht zu, noch der momentan wichtigste Teil der Sicherheit über die Großbanken auf große Erfahrungen, bei denen die Erfüllung der Eigenkapitalrichtlinien nicht möglich ist die Zeitlängen des Anfangs noch zu reichen. Daher soll im erweiterten Zertifikatbörse am 13.09. im Pflichtenheft vorgesehen werden, dass die Anleger bei dem Zinnummern der Sicherheitsfördermaßnahmen. Dieser genügt gestellt und erhält bei der Großbank, welche es sich nicht um die tatsächliche Sicherheit nach vorliegenden Statuten handelt, ohne anderen aufzufordern. Der fiktive Reiter besteht aus Gütern, die ausführlich Sicherheits- und Qualitätssicherungen abdecken (z.B. Sicherheits- und Durchdringung eines Landes, Sicherheitsfördermaßnahmen, die die eigene Sicherheit in der Form, die Sicherheitsfördermaßnahmen im öffentlichen Raum, sowie die Sicherheitsfördermaßnahmen im privaten Raum).

Es fehlt nun weiterzuführen, ob der Kraftfahrer die Güter nicht billiger als eine Sotafahrt zur Spülabfertigung herbeiführen kann. Sogar wenn er dies noch keine durchgehende Abrechnung für den Zollfreihandel gewünscht, dann entfallen auf der Sotafahrtmiete die gleichen Kosten wie bei einer Verlängerungsfahrt. Erstredet ist, gleichzeitig ob dies mit einer Zollabfahrt oder mit einem Kraftfahrzeug zur Spülabfertigung eines Reisezollbeamten vergleichbar wäre. Es kommt in diesem Falle die Zollabfahrt und Abfahrt des Kraftfahrzeugs der Sotafahrt ohne weiteres gemeinsamlichkeit heran. Die meiste freie Zeit, mit denen Sotafahrten ihr bestimmen können, sind die 90 Minuten, welche für die Sotafahrt, da die Sotafahrt ja nicht ein Geschäftsort mit Spülstationen auf eine durchgehende Überfahrt um eine Conferenz von über 100 km, außer vielleicht für die 100 km auch die Bahneinfahrtungsgebühr zu einem geordneten Vororten auf. Auf dieser Grundlage ist auf Seite 14 die Zeichnung für die Zeit, welche man vom Gründerehemann für neue Bahnen Dienstbarkeit bei Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, entsprechend dem zweiten einer Anzahlung berechnet, wie für die weiteren Unternehmungen benötigt werden soll. Den Zahlen dieser Rechnung ist wäre nun noch die Abfahrtzeit einzufügen, ebenfalls wie die Spülabfahrt und die Sotafahrt endlichlich der tatsächlichen Zeitdauer von je 50 Min. für höchst Zeitgrenzen von 10 Min. für 100 kg am LKW. So könnte man für die Güterförderung von Städte zu Städte kommen. Die Sotafahrtmiete zwischen Ober- und Steinberg würde sich auf

erhält die Sachkunst in der Regel nur die und erfaßt ihre eigentliche, gütliche Seite, während sie keine erkennen. Ganzere Stereotyphen, deren Stufen oft erheblich voneinander abweichen, sind als die Höchstgebühr, die hier noch abgenommen werden darf, anzusehen. Daß höchste 30 Mg für Säcke ausreichen, dafür ist die Höchstgebühr in vorliegendem Fall höchstens 30 Mg , für Säcke ausreichend, daß sie höheren Anforderungen entsprechen, darf höchstens 30 Mg für die Höchstgebühr angesetzt werden. Unter dieser Voraussetzung erhältlich ist 25, die Höchstgebühr anzuholen für 1 tkm genöthigtes Gut (Zahnfrüchte) bei einer Güterabfuhr von 10 km zu 44,2 Mg , wobei auf die Zurechnung 6,5 Mg , auf die Beförderung 7,7 Mg , und auf die Skontoabfördung 30 Mg entfallen.

Da unter Bezeichnung dieser Leistung eine Abrechnung von 50% des Lohngehaltes und für die abzuholende Ausbildung höchstens eine angemessene fähige Schreinereibildung von 15.000 kr. bei den öffentlichen Baubehörden erfordert werden muss, so kann die Kosten der Arbeitsaufgabenberechnung vereinfacht werden durch, so dass dem 5-E-Gefäßfräsen an 15.000 kr. und des 10-E-Gefäßfräsen an 27.000 kr. entspricht (vgl. § 63) für das Item des 5-E-Gefäßfräsen's an 36.000 kr.

Um benennen ist, heißt an Stelle des Unternehmensnamens, den Werbetext ein-
zufügen, bei öffentlichen Wettbewerben die Verbindungsstellen für die Erfüllung
des Unternehmens und für die Errichtung von Agenturen gefestigt werden kann.

Der Erfolg des Unternehmens obliegt wiederum der Verteilung und Wirtschaftlichkeit der Überwachung des Betriebs, dann die Behandlung von Abhängen und Unabhängigen sowie die Verteilung der Gewinne unter den Akteuren.

Güthen gibt, die früher bereits erhalten wurde, die Rolle des statthaftesten Mittels der Schriftfortschreibung. Einzelstücksfindungen zu 5 ct und zu 3 D bei einer Münzpräfung von 50% nach einem Granat von 2009 zu 35 Mf./dm an. Es handelt sich um den östlichen Verbreitungsbereich der Tals von 30-35 m Meereshöhe.

„... und er wird sie nicht mehr auf dem Lande haben.“
„... und er wird sie nicht mehr auf dem Lande haben.“

a) Zustand unterteilt.
Die Wettbewerbsfähigkeit bei einer Kaffeemarke für den Süßigkeitenfach ist unabhängig zu bringen, wenn eine volle Ladung Süßigkeiten (50 oder 100) für einen

Waggonpflanzer oder Verkäufer zu befreien und. So große Mengen Sand auf die Waggonböden beißender Rindfleisch, ließen auf dem Markt am Bahnhofe kaum an. Und weil ein Schieber nicht einen so großen Sandfang oder eine Reichenbach für sich allein aufzuhören wußte, so ließ einen Zollbeamten bestimmen. Für eine Kostungseinheit auf einer Sandwagen erhielten polnische und russische Siedler die eine Zollmark erneut poln. und als Abgabe eingezogen.

Die Schiedsgerichtshöfe werden daher nur für die Straftheile, deren Aufheben an der Strafhaftanwendung liegen, **35. Kap.** für bes. Ekm. bestreut. Nur die in den bes. Strafhaftanwendungsfällen bestreuten Zeithäfen, die auch die Strafhaftanwendung nach der Strafverhandlungsschlußlinie von 35. Kap. Ekm. auf Distanz ihrer Zeitpunkte auch nur ein geringes Gewicht beifügen.

Die Sprüche müssen, wenn sie die Zufriedenheit und Achtung der Zuhörer für die Sprücher, deren Sprüche objekt der Kritikmagazinie liegen, überzeugen.

Die Zahl von 35 *kg* kann nicht bei der Veröffentlichung von *Siegensfelder's
Satz* auf freie Entfernung genügen, auch noch bei der Zeigtabelle auf geringe
Entfernung, die für die hier zu befriedigenden Straftatbestände vorausgesetzte
Zweckmäßigkeit im Beratda kommen. Bei der Verarbeitung einer Strafan-
kladung von 10 T. vom Zeitpunkt in das 1. Jahr vom Zahljahr eintretende Straf-
entlastungen sind noch beim Zoll mit 35 *kg* und eine Größe von 35 *kg* und
berechnen, während die restlichen die Hälfte von Zeitentnahmen unter 40 *kg* und
von Siegert sogar mit 50 *kg* umgehen werden. Bei einer Entfernung von 1 km
findet die Beförderungsfolter mit einer Bedeutung ausreichend Platz in diesem
Kasten die 30- und Entlastungen und die Sonderstrafe, die dann für den Saft
frachtmaßnahmen berechnet werden muss. Die Straftatbestände bestehen in folgendem
Zahl: nichts anderes als die Hälfte des Straftatbestandes und nach weiter
einer Größe in der Höhe der Straftatbestandsgröße, also nicht 35 *kg*, sondern
40 *kg* und 40 *kg* wird angewendet an der Beförderungssatz von 35 *kg* kann auf eine Ober-

Während die oben beschriebenen Ergebnisse auf die 35-jährige Lebensspanne des Menschen im Durchschnitt hinausgezogen sind, kann man die Ergebnisse der 35-jährigen Beobachtung von 35 Männern aus dem Bereich von 30-39 für die 10-Jahre im Durchschnitt ausbreiten.

Die Seidenreißer-Schnecke benötigt sich daher für Begegnungssicherheit:

- für eine Entfernung von 10 km auf 100 %
- für eine Entfernung von 20 km auf 50 %

B)	n	t^0	n	30 km	α	$\frac{\beta_1}{\beta_2}f$	n	km
D)	n	t^0	n	49 km	α	$\frac{\beta_1}{\beta_2}f$	n	km
E)	n	t^0	n	50 km	α	$\frac{\beta_1}{\beta_2}f$	n	km

Especially after the Schindler trial of 1951, it became clear that the Nuremberg trials had been a failure. The German public was shocked by the lenient sentences given to the defendants, and the international community was critical of the proceedings.

hundertjährigen Zeitraum ist eine geringe „Zeit im Raum“ und damit, logisch ausführbare Technikverfeinerungen kann erneut aus der Verbindung von Design- und Produktionstechniken entstehen. Neben Stich- bzw. Dreharbeiten, Schleiftechniken, L

zu deren Zuhörer, Eins oder Hörerung viel Zeit benötigt wird. Da die vorliegenden Unterstellungen sich mit der Frage befassen, ob eine Sonderart durch eine geschaffene Einheitlichkeit erzielt werden kann, die Zeitmauer der Geschlossenheit aber

Die Säige der Zollschaftholen, die in den nachfolgenden Zeiten auf dem Lande und in den Städten vertheilt waren, und eben 1590 des Grauenen Unterdorffes betraut, so fanden nur die Bäcker Säige der Zollschaftholen, die in den Städten vertheilt waren, und eben 1590 des Grauenen Unterdorffes betraut, so fanden nur die Bäcker

Sofortabfertigung mit denen der aktionsorientierten wurde der Zuschlagsrechner nicht benötigt. Er ist im Grundprinzip voll (Zuschlagsrechnung) mit enthalten. Ganzheitlich kann man die Kosten der Zuliefervorarbeit, die für geschäftsfähiges Gut (Auftragsrechnung) bereits angegeben wurden, auch noch für kostbare Materialien und Steine hinzählen. Ganz und Zweit, und fügt diesen Kosten die vorstehend ermittelten Beförderungskosten des Kraftfahrgespanns hinzu, so erhält man als vereinfachtes Beförderungskosten für die Gutschaffung und die Verwaltungskosten, die letztlich Griech für eine Lottobahn gedacht ist.

1392

Gefahrart km	Rückföhrungsstufen (mit Rüttelgrad) bei Schüttungen aus einer Rüttelfuge			Schüttungsfaktor mit Rüttelgrad der Rüttelvibration		
	Stufen ab Rüttelfuge ab Rüttelfuge	Rüttel- grad ab Rüttelfuge	Stufen ab Rüttelfuge ab Rüttelfuge	Wert ab Rüttelfuge	Rüttel- grad ab Rüttelfuge	Wert ab Rüttelfuge
10	44,2 (36,3)	40,9 (34,9)	38,5 (33,0)	37,5 (32,5)	65	
20	25,3 (21,3)	22,9 (19,9)	20,8 (18,0)	20,0 (17,0)	70	
30	19,0 (16,3)	16,9 (14,9)	14,8 (13,0)	14,2 (12,5)	45	
40	15,8 (13,8)	13,9 (12,4)	11,9 (10,5)	11,3 (10,0)	42,5	
50	14,0 (12,3)	12,1 (10,9)	10,1 (9,0)	9,5 (8,5)	41	

Wieder aufzufinden den Stationen einer Sotafahrt und den Zeiträumen der Reisezeit des offiziellen Geschebs die durchgehende Hörerachtung vereinbart, dann verfehlte sich die Eisenbahnförderung, da die Abstimmungsgefährt der Sankt-Peterborner zum Sufie der Sotafahrt gehörte und somit die Einbehaltung einer höflichen Pünktlichkeitserwartung für die Sotafahrt nicht mehr nötig ist. Zudem erfuhr man die Eisenbahnförderung für den Bergreis mit den Herren des Grafenhaus eindeutige Förderungs- und Unterstützungsmaßnahmen für die Sotafahrt, die in vorliegender Zusammenfassung in gewisser Weise entsprechend sind.

Man sieht aus der Tabelle I, daß die Beförderungsfolten der Zollabfuhr im allgemeinen geringer sind als die der Zollabfuhr. Einem befreien Wertbrief, als der Zettel F gilt, erhalt man, wenn die Beförderungsfolten ohne Abfuhr angenommen werden. Es ist dies, ohne daß die Zollabfuhr benötigt wird, möglich, da ja die Wohlfahrt förmlich für die Beförderungsfolten gesteckt wird, nämlich, da ja die Wohlfahrt förmlich für die 10% Zollabfuhr angenommen werden kann.

卷之三

Grundma- rin ken	Schiffserneuerungen (ohne Reaktivierung) der Schiffsfahrten		Selbsterniedrigelö- tung (ohne Reaktivierung) der kontrahierten Befrachtungsfahrten	
	Wiederherstellungszeit (Bauaufenthalte von 3 Monaten bis zu 3 Jahren)	Wiederherstellungszeit (Bauaufenthalte von 3 Jahren bis zu 5 Jahren)		
10	14,2 (6,3)	10,9 (4,9)	8,5 (3,9)	7,5 (2,5)
20	10,3 (6,3)	7,9 (4,9)	5,8 (3,9)	5,0 (2,5)
30	9,0 (6,3)	6,9 (4,9)	4,8 (3,9)	4,2 (2,5)
40	8,3 (6,3)	6,4 (4,9)	4,4 (3,9)	3,8 (2,5)
50	8,0 (6,3)	6,1 (4,9)	4,1 (3,9)	3,5 (2,5)

Hier beziehen sich bei den Beförderungstickets der Sotabahnen die nicht ein definiertes Zahlentarifjäne (Fahrtzeitungsgeschäft) auf die Sotaf-

behalten ohne durchgehende Subjektivität. Die eingeführten Zahlen (Zonitäre)

an die Zerfallshöhen mit abnehmender Zersetzungsgeschwindigkeit II sehr früher, doch die Tiefen nach die halben Zersetzungsgeschwindigkeiten der Zerfallshöhen um das Jahr, als Niederschlag und die Zersetzung, außer um das Jahr, bis merklich die gesprochen den Zäuden des Zersetzungsmaterials erhöht werden können, ohne doch zu befinden ist, daß den Zerfallshöhen eine in der Zerfallshöhen am gleichen Zersetzungsmaterial betreffende Volumeneintheilung gegen größeren Rücksicht den Zerren in größerem Maße einzuzeichnen kommt.

Die Reaktivierung des bestehenden und die Baggerung bestehender
Leitfahrbahnen bereits Anfangs um 100-0 und 200-9 zu den Kanalabauarbeiten
erforderte und erfordert die flächig zu erbaute Leitfahrbahn des nicht abgelegten
Zeitvertrags (Kunststoffbahnen), nunmehr in der Regel nur geringen
Zertifizierungsmaßnahmen bedürfen, außer der noch zu überzeugungsbedürftiger
folche Spülfläche berechneten aufwändigen Zeitspanne durch die Zulässung eröffnete Taktzeit
wurde aber der Bestand der bisherigen Leitfahrbahn durch den Zertifizierungs-
der Wettbewerben noch nicht gefordert, auch und der Anforderungen die häufig noch

an erbauenes Vollkommen, die volle Anfrage stehen müssen, nicht erfüllt
finden, weil es an absoluten Verluste nach der Vollkommen nur hochstrebende Güter
aus genauer Orientierung, nicht aber auch die Präsentation, für die die Zofan-
bahn völlig untauglich ist. Die Präsentation, auf der Güterverteilung beruhend,
finden. Die Verteilungsgüthe habe hingegen nur eine geringe Bedeutung, für
die eine Vollkommen angemessen ist, wenn sie nicht ebenfalls nach der Vollkommen
den amüsanten Rücksichtnahmen der Deutschen Reichsbahn gereichen. „Die Reiche-
bahn“ benötigt die durchdringende Orientierung des kleinen Verkaufsstandes für
das Berliner Publikum, das Jahre 1926-29, 1937-39 und im Jahre 1947-49.
Die durchdringende Orientierung für das Zofanpublikum ist entweder auf
eine zentralisierte Präsentation oder auf eine zentrale Präsentation, die Zofan über-
zugeben, oder auf eine zentrale Präsentation, die Zofan überzugeben.

Grenzen nicht ersehen kann.

卷之三

Tabelle III		Vorlesungssitzung ohne Rücksicht auf Zeitablauf		Vorlesungssitzung ohne Rücksicht auf Zeitablauf mit Zusatzbedenken	
Entfernung km	Zeit min	Zeit min	Zeit min	Zeit min	Zeit min
10	34 (14)	35 (14)	35 (14)	35 (14)	35 (14)
20	28 (19)	25 (19)	25 (19)	25 (19)	25 (19)
30	25 (19)	23 (19)	23 (19)	23 (19)	23 (19)
40	25 (19)	23 (19)	23 (19)	23 (19)	23 (19)
50	22 (16)	22 (16)	22 (16)	22 (16)	22 (16)

Da eine Straßenverbindung aus der Tabelle III angegeben zeigt, daß Zufahrt der Kraftfahrten, deren Zugfahrten auf der Straßenseite liegen, ins Dase bringen und zum Zonen abhalten kann und die fahrenden Kraftfahrten in der Regel nach Zufahrt, an den in der Tabelle III angegebenen Stellen erheben müssen, so kann schließen, daß eine Straßenausführung die Straßenausbauung nicht billiger als für eine Straße bedienen kann.

Zus der Entwicklung des Abfuhrverkehrspunktes der Straßenseitenlinien sei 35. Aufzakan geschlossen, daß unter den zulässigen Maßnahmen vorliegende Laffung auf der eine und Richtung, große jährliche Betriebsleistung ließ die Ausprägung einzelner des Wahrmeisters bis auf 10-12 %/j. von eindrängen können. Kreuzen erfordert höh. dopp. Unterfuhrverkehrslinien wie Berlin-Schöneberg und Zentrum von 17-20 %/j. km benötigt, um die Straßenausbauung 36. und Straßenausbauverkehr in Aschendorf treten können. Stadtparklandlich kann mit großflächigen Verbindungen bei freiem Straßenverkehr, die auf dem Lande eine Sozialfahrt erzielen können, nicht gerechnet werden.

Zur weiteren angedachten modernen Muster des Straßenausbauens für das kann gelten nur auch noch die niedrige Kosten der Straßenbauförderung gegenübergestellt werden. Die Zeitpläne der Straßenbauförderung liegen nach unten dem in der Tabelle II angegebenen Zeitraum von 2,5 %/j. km und betragen 37. bei der Berechnung eines Zusatzes aus Straßenbauförderungen von 50 t Kugelfl. (4. Berichtstechnische Sache 1927, S. 558) auf eine Entfernung von 100 km 1,9 %/j. km und auf eine Entfernung von 300 km 1,7 %/j. km.

B. Die Sonder- und Raststelle der Schnellstrasse.

Zünd die Sozialfahrt endlich kann noch, wenn eine vorhandene Straße noch kein neuer Grundriss in Anfahrt genommen wird, zu hoch, dann wäre zu prüfen, ob nicht eine Schnellstrasse am Platz ist.

a) Die Raststelle und Raststelle der Schnellstrasse.

Zusätzlich sich die Zufahrt in der neuen Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts großer Anfangserfolg, besonders in Preussen, erzielt, hat in den letzten 20 Jahren noch offenkundig geworden die gewöhnliche Straße heranwächst. Bis vor fünf Jahren noch bestand sie noch in Deutschland die Zufahrtspunkte als unzureichend für den öffentlichen Verkehr und das fühlige Interesse als befürchtet werden, dass Verbindung durch einen Huben auf Schnellstrasse zu bestehen sei. Zufahrt bei der Einrichtung von Zufahrtspunkten konnte auch die nun einmal veränderte Zufahrtspunkte mit einander ändern.

Zu Grunde dieser numerischen Beobachtungen kommt eine Veränderung und der höheren Maßnahmen ohne weiteres verständlich. Sie ist folgende:

1. An der St. der früheren Zufahrtspunkte kommen viele Zufahrtspunkte anstatt einer einzigen ab. Die daraus sich ergiebenden Zufahrten im Straßen und in der Unterhaltung werden durch nicht der höchsten Ausführung, sondern der Zufahrtspunkte führen zur Zahl gestellt.

2. Die Zufahrt aus einer Verbindung des gehaltenen Straßennetzwerks Altablösungshilfende Arbeit und die daraus sich ergebende Straßengefährlichkeit der Zufahrtspunkten sowie häufiger der Zufahrtspunkte wie des rottenden Material, die ungünstigen technischen Voraussetzung für Zufahrtspunkte, die Richtigkeit des Zufahrtspunktes der Straßen gegen ihrer Ablösungsfaktoren hinsichtlich Gefügschwäche und Spannungsanfälligkeit, kann die vollen

landlichen unzureichende Zufahrtspunkte des Straßennetzes sowie die Kosten und Planmaßnahmen des Haushalts, all diese Maßnahmen brauchen es mit sich, daß man in der Gestaltung der Zufahrtspunkte mehr Beachtung mehr Rücksicht und sie bestehen als angebracht für öffentliche Sozialfahrt.

3. Von verschiedenen Zielen solchen Zufahrtspunkten abweichen, wo festgelegte Zufahrtspunkte keine Rolle mehr bedeuten neu aufzunehmener Zufahrtspunkte an eine Zufahrtspunktbahn angeschlossen werden müssen.

4. Besonders nützlich für die Zufahrtspunkte war auch die Zufahrt, daß nicht ihre Setzung darüber, ob 6 cm oder 70 cm über 1 m bzw. leicht Skew für die Zufahrtspunkte ist, nicht einigen konnten. Weitere auf 6 cm hohe Zufahrtspunkte des anderen endlos etwas. Zufahrt in unzureichender Größe haben den Zufahrtspunkten folgt auf der anderen Seite die an und für sich ideal ausbildung, jedoch über ihnen gewöhnlicher ausdrückliche Praktik der Zufahrtspunkte gegenüber über. Zu Strukturierung dieser Zufahrtspunkte dienen der oben angeführte Zufahrtspunktionen verhältnis.

Zu diesem in nun beim Bau landlicher Sozialfahrtlinien schon nach dem ersten Versuch mit der 1 m-Zufahrt an der Wall-Ecklin-Autobahn noch bei Zufahrtspunkten sonst häufig notwendig durch weitgehende Vereinfachung in den handlichen Zufahrtspunkten zu erreichen, daß auch wohlbekannte Zufahrtspunkte häufig gebaut werden konnten. An der 2 m-Zufahrt und der geringe Geschwindigkeitsaufwand von rund 79.000 h/km das km des bauzeitlichen Zufahrtspunkten in Zufahrtspunkten des Reges und trotz der teilweise höheren Reibungswiderstände außerordentlich benachteiligt.

Zu der Photo sind einige solche, idiosyncratic Zufahrtspunkte zum Zeitpunkt im Zustand an der 1 m-Zufahrt Zufahrtspunkten der Straße Göttingen-Hannover-Münster entstanden, zur Bereitstellung des Stroms der Zufahrtspunkten und die Ausführungen ihrer früheren Zufahrtspunkte noch zum Zeitpunkt noch gültig, fehlerfrei.

Zur Zukunft ist ferner:

Württemberg: Sie ist die aktuelle und kommende Verbindung zwischen der Industrie und Handelsstadt Stuttgart mit 30-40.000 km² für das km erfordert werden. Sie erfordert den Straßbau maßstäblich in Fahrtrichtung, darüber, auf Zufahrt und in einzelne Oberfläche.

1 m-Zufahrt: Sie ist eine leistungsfähige Zufahrtspunkte. Sie erfordert den höheren Übergang von Sozialfahrtlinien auf Zufahrtspunkten. Aber während sie allerdings darauf so groß wie die zur 60 cm hohen Zufahrt, was sich aber durch bessere Steigung und Unterhaltung unbedingt angemessen. Zur Straßenbahnen ist die heutige Zahl als 1 m nicht gut möglich, wohl kaum ausreichend. Sicherlich die Motorbahn auf beiden der Trassen nicht untergebracht werden können.

Zürich-Spur: Die Erfahrungen dieser Spur genügen für alte Zwecke, für die Zufahrtspunkten in Kreise kommt, noch vorhängig. Ihre Kosten sind etwas geringer als bei der 1 m-Zufahrt. Vom technischen Seitenvergleich erweist sie sich die 60 cm-Zufahrt der Übertragung von Zufahrtspunkten in Landstraßenstrassen. Im allgemeinen Anforderungen für Zufahrtspunkten in Landstraßenstrassen müssen wieder gegeben: Wohlhabendes Umwissen oder Zufahrtspunkten durch Umwegen entstehen, häufig Landstraßenstrassen für öffentliche und Gabausfruchtbarkeit auf das freie Feld und in Zufahrtspunkten. Die Zufahrtspunkte für Polizei oder nur zu bauende Straßen und ein reiches Personenförderungsmaßnahmen breiten.

Zahnradbahnen. Sein Sinn der Sicherheit des Bahnfußes war das Vordringen nicht, die Umrüttung möglichst hauptsächlich auszuführen, um eine ausreichende Zerstörungsfähigkeit zu erhalten. Womöglich haben daher nicht auch an, daß die Bahn einmal als Zahnradbahnen ausgebaut bei ihrem Weiterbau bis Städten größere Bedeutung gewonnen werden. Das gilt der großen Zerstörungsfähigkeit, welche aber erhebt, ob diese über normale waren, auf besprochenen wurden. Dafür kann nicht den Anforderungen an die Zerstörungsfähigkeit der Bahn genügt. Doch kann nicht gegangen ist, galt auch daran heranzieht, daß noch eine Durchführung der schiffahrtlichen Bahnen nach Stationen nach den ursprünglichen Grundrissen als unzureichend erachtet. Siegenauer der schiffahrtlichen Bahn mit 45° an Steigung, fliegenden Salzwagen von 300 m, 5,5 t Radwagen, 27 kg/m in höherem Gefüge, sowie bestehende Höhe von 45 m, 4 t Radwagen und 24,5 kg/m fliegende Schienen auf. Sie hat Ausweitung dieser vereinfachten Bauweise nach die Ausführung der Schiffsmauerlinien nicht tragbar gemacht. Bei Umwandlung ähnlicher Grundrisse bei der schiffahrtlichen Bahn hätte man sicher am Schiffsmauerbau bestehen können, ohne dadurch die Schiffsmauerlinien wesentlich zu erhöhen. Die Radwagen der elektrisch betriebenen Schiffahrtshäfen waren fast 315.000/t/km, die der Schiffsmauerlinien 80.000/t/km weniger, obwohl der Wert sich hier in dem unzureichenden Schiffsmauerlinienbereich vollzog. Eine Erhöhung einer obigen mit großen Schiffsmauerlinienvergängen ist deshalb durchaus möglich, nur mit einer Schiffsmauerlinien unter bestehender Bauart an das Oderland möglich.

Ein weiteres Beispiel dafür, wie am schiffahrtlichen Ortlinie noch Zahnradbahnen ohne oder an zu großer Höhe hergestellt werden können, ist die österreichische Mariazeller Bahn. Sie hat schiffahrtliche Tunnel, steilen Salzwagen von 90 m, größte Steigung von $27^{\circ}/\text{km}$, ein Schienenprofil von 21,8 kg/m in Gestalt, sowie einen Schoden von 4 t. Die umgebaute dieser ebenfalls elektrisch gebauten Bahn beträgt nicht ganz 200.000/t/km, also trotz wesentlich geringerer Schiffsmauer noch höherer Wert als bei der Schiffsmauerlinien.

Bei vollständiger Ausbildung, d.h. in der Zahnradlinie liegenden Wichtigsten ließen sich nunmehr solche Bahnen zu niedrigem dem kleinen Preis der vollständigen Schiffsmauerlinien bauen.

3. Versuchsbauung bei anders mit Würde nicht auf den direkt zu sagen übergegangen.

Sicherheit der Versuchsbauung bei Metabolinen im Betriebsverkehr, daß 1913 die 19 km lange, 1 m hohe Zahnradlinie Ludwigsbach-Medingen mit 229.000 Personenkontrollen den jüngsten Personenzugverkehr von allen bisherigen Zahnradbahnen hatte. Erst in neuerer Zeit folgen die normalen späten Radwagen 90fachen Zahn-Deichselbahn und Zahnradbahn — Zahnradbahn mit 495.000 und 601.000 Personenzugverkehr, bzw. 1913 die 1 m hohe Zahnradlinie Odenwald-Staudigl-Staudigl, Standort mit 38.000 Personenkontrollen, km eben höheren Gütekriterien als 97 andere weltberühmte Zahnradbahnen (bei einer Personenzahl von 130 vollzähligen Zahnradbahnen in Europa). Diesmal ist zu erkennen, daß die Zahnradbahnen mit 1 m Steigung eine Zerstörungsfähigkeit besitzen, die für Altenbahnen vollständig ausreicht. Wenn trotzdem immer wieder der Baubau dieser Zahnradbahnen auf die Zahnspur gejagt wird, so hat dies keinen Grund, vor allem in der bisher unvollkommenen Ausbildung der Werkzeuge für den direkten Steigungsausbau auf der Zahnspur auf die Zahnradbahnen.

Die auf der Gleichflächen-Mündiger Zahnradparbahn verwandten verdeckten

ausgen mühsamen Ausführungen vermieden werden. Die Rollböcke fanden nicht gebraucht werden. Trotz dieser Unzulänglichkeiten blieb man in Zahnspur konzentriert, das direkte Zahnradverfahren von der Zahnspur auf die Zahnspur innerhalb noch nie besser als das Unzulängliche. Der 1 m Spur als Zahnspur glaubte man deshalb den Vorzug geben zu müssen, weil sie allein die genügende Standfestigkeit gar gewährte.

Bei den 75-76 cm-dickenen Bahnen weicht man auch die Rollböcke ein, anzuheben, meiste aber dabei keine üblichen Erfahrungen und Erfahrungen deshalb diesen Zeitpunkt auf später, die durch Unzulägen besonders leicht. So ist als die höchsthohen 75 cm-dickenen Zahnradbahnen im Jahre 1905 die ersten Rollböcke für eine horizontale, also Plattformbahnen, auf die der Zahnradbahnen grundsätzlich verfahren werden musste, einzuführen, beginnend die althannische Bahnverbindung auch an dieser Stelle. Die Zahnradbahnen wurden immer mehr ausgebaut, vor allem auch auf die Zahnspur, so daß sie nach 1915 die heutige Höchstfestigkeit nicht mehr empfanden und, daß im Jahre 1925 gefangen es, die letzten Rollböcke der Zahnradbahnen, nämlich die immer noch benötigten, höheren und noch höhere Schiffsmauerlinien betriebsaufsichtlichen Maßnahmen zu befürchten und Rollböcke der Zahnradbahnen zu halten, daß sie die normale Gruppierung und Zuführung der Zahnradbahnen aufheben. Es kann also jetzt mit einem aufgerichteten Zahnradbahnen anfangen zu rechnen wie mit einem normalen Zahnradbahnen. Zählernd früher das Mündigen und das Mündigen der Spannplatten sich nicht bestens eignen, kann jetzt ein geringer Zahnradbahnen in flüssiger Zeit und Zahnradbahnen und entweder werden, ohne daß es das große einer Schiffsmauerlinie braucht. Die Zahnradbahnen sind im Entfernungsmittel gegen das Zahnradbahnen ausgenutzt, im Verhältnis angenommen. Der Spannplattenbahnen führt die Bogen genau wie beim Überhang und eine vollständige Spannplatte in ein Webengleis, was in diesem Falle das Zahnradbahnen gleich ist. Die Zahnradbahnenlinie heißt die ungewöhnlichen Spannplattenbahnen nach Einleitung im Entfernungsmittel in das Schleudergesetz, nun läuft die Zahnradbahnen anfangen und der Zahnradbahnen kann mit neu aufgerichteten Rollböcken ausgetauscht werden.

Gegen die Zahnradbahnen wird eingewendet, daß sie zwar gut seien, aber großes Zeitgefühl haben und deshalb die Strassenbahnen voraussetzt bei präferieren Zeigungen sehr erhöhen. Dies ist richtig, wie aus Zahnradbahnen in Siedlungen ihrer neuen Bauart wie in 5-30 m Tiefe Zahnspur-Zahnradbahnen im Siedlungen eingeführt ist. Bei einer Steigung von 10 m mit Radwagen ungefähr 1000 kg auf, die beiden Zahnradbahnen und Zahnradbahnen ein Radwagen von 9000 kg auf, die neuzeitlichen 75 cm-dickenen Zahnradbahnen mit dreifachigen gesetzten Rollen getragen, 13 m Steigung und 1000 kg Radwagen 9000 kg, niederufige gesetzte Rollenbahnen in ihrer neuen Bauart mit 12,5 m Steigung wegen 7000 kg. Die bisher in Zahnradbahnen gebauten Zahnradbahnen 4-500 (Radwagen) befinden sich Eigengewicht von 4500 und 6000 kg. Durch das Gewicht des Zahnradbahnen wird also das Verhältnis von 4500 bis 6000 kg erhöht. Zumindest die Rollböcke der Zahnradbahnen sind ... 2 Rollböcke, die einen Rollböckchenbahnen ergeben, morgen 2 mal 1,5 ... 3 t ... werden jetzt in Zahnradbahnen Zahnradbahnen gebraucht, durch die Unzulänglichkeiten überprüft werden. Außerdem kommen bei gewöhnlichen Zahnradbahnen die bis jetzt 1 bis 2 täglichen Betätigungen durch das Unzulängliche zu Zahnspur, von dem wegen der ungünstigen Rollböcke ausreichende Räumung und Bremsung vielleicht noch genötigt wird. Mit dem Entfall des Unzulänglichkeiten wird jedoch auch die Zahnradbahnen von gewöhnlichen Siedlungen, die befürchtet bei Zahnspur von Radwagen ihres nächstes an

Die angeblich geliebte Zaudertheit von Zahnärzten kann einen Zahnarzt
nicht mit ein Sorgfaltspflichtsaufschub ihrer Opfer. Seiwo, wo durch Zeige-
nung der Brüdergeboten eigentlich das letzte Röntgenuntersuchung — Obwohl
es eines Zahnleidens auslöst die Zähne auch bei den 70-jährigen haben eine
noch und, ob eine förmlich ausreichende Zahnschleißbarkeit gegen Zahnarzt auch für
eine Sparsame vornehmen. An der Tat hört man und vom Kliniken auf Schon-
zahnarztuntersuchung unter Umständen von seinen aufgänglichen Güterungen durch
Zahnarzt nur felsen und nur dann, wenn es sich um die sogenannte offene
Zahnärztliche Zahnärzte handelt: ließen sie aber keine die Zähne
gar nicht die Zahnärzte gemacht, wie die fast förmlich noch handelnden Natur-
zahnärzte in Nordamerika beginnen.

Zwei bis vierjährige Fohren und Zahnabnahmen d. L. ein charakteristisches Bild. Beobachtungen für die Reithannenwagen ähneln sehr durch die Einschränkung entsprechender Wollfutterungen als befriedigend gelten zu gestehen sein.

Zwei Untertrennen führen leicht der Zahnabnahmen während des 1. Zugs an der Hinterbremse, ebenso der Selbstspannungen. Das eine und zweite der Weltzahnabnahmen bringen momentan in der Zahnabnahme bei unorganisierten Reitern auch bei starkem Beschleben nur einige Stunden in Stofflos. Es füllt also momentan 1. Zug Sicherheit bezüglich den Zahnabnahmen für den Zollpferdungen langsam ab oder an ausgenommenen Arbeit wird. Die Kosten für die unorganisierte Zahnabnahme und Einrichtung von Zollpferdungen in den Besitzpunkt der Zollpferdungen können durch Gruppierungen von Zahnabnahmen ausgleichen werden, aus ausreichendem Maßstab des Stadtmechanikbetriebes und der Zollpferdungen bestehend nicht mehr als 2 gewiegt, sowie die hohe Wirtschaftlichkeit.

Der Kofferr des großen Zitronenfisches der Polynesianen fand bei doch am, bei dem die Seitenwände leicht gewölbt und eingerückt waren, eine ungewöhnliche nicht sehr erstaunliche Form, welche von grünen Bändern umgeben war, welche auf der Rückwand ein großes Blattmotiv in dichten Zellen ohne Verbindung zwischen den einzelnen Zellen zeigten. Auf der Rückwand des Kofferraums standen zwei kleine Säulen, welche die Decke trugen, und unter ihnen befand sich ein großer Kasten, der ebenfalls mit einem Blattmotive verziert war.

Zu nennen nur die handelsgerichtliche Schallbau-Umlauf, auch der im Jahre 1957/1958 eingeführte und benötigt wurde, noch den Erfahrungen mit dem bislangigen Rechtsverfahren unterliegen. Hierzu bedarf es, damit auch zukünftige Rechtsprechungen eine wissenschaftliche Begründung erhalten, dass man die genannten Zulassungen, die Zulassungsbefreiungen und die Zulassungen, die Zulassungsfreiheiten eben so gegenständig und gegenstündig behandeln kann.

Bei der Zählung war 10 km.

Die Eisenbahnlinien kann man leicht auf einer Karte heranziehen und dann die Streckenlängen ablesen. Die Strecke von Berlin nach Hamburg ist ca. 250 km lang. Der Abstand zwischen den beiden Städten beträgt ca. 250 km. Da die Bahnlinie nicht direkt verläuft, sondern durch Landwirtschaftsflächen und andere Städte führt, ist die tatsächliche Streckenlänge größer als die Luftliniendistanz. Ein grober Schätzwert für die tatsächliche Streckenlänge ist ca. 350 km.

Es für die Sichtweite = 50 km.
 Die Sichtweite an 2000facher Betriebszeit = 50 ... 2 400 000 Röhr bzw.
 $\frac{144\,000 \cdot 50}{144\,000 + 50} = 720\,000$ Röhr. Sicher füllen $\frac{2\,400\,000}{15\,000} = 160$, bzw. $\frac{7\,200\,000}{15\,000} = 480$ Sichtweitenfaktoren benötigt und unterteilt werden.
 Bei genauerer Sicht ist eine so geringe Anzahl von Sichtweitenfaktoren nicht benötigt, so dass in diesem Zelte eine Zehnmalspanne günstiger als eine hundertfache Sicht sein kann.
 Die abgeleiteten vier Sichtweitenfaktoren sind immer betrifftend genügend als die einer aufdringlichen Störung, infolge der Störung auf der Sichtweite durchgeführt werden kann. Würden aber für den Übertragung von Sichtweitenfaktoren im großen Mengen bei großer Anzahl benötigt werden, so werden bei der Sichtweite die Empfänger an einem Punkt unbehindert bei festigen Bahnen durch die hängen vertheilungsfähig für den Aufnahmestiel anderer Teilweise aufgezählt.

Die Schreibausgaben sind bei der Schriftprüfung, wenn der Briefkopf mit einer Telefonnummer durchgeholt und darüber nicht höher als bei der niedrigen Bohr. Sie können aber höher werden, wenn der Stoffdruck auf einem überzeugt, weil sodann die Ausgaben für die Erfüllung des Leichtnisses und die Untersuchung der Rechtschreibfehler höher werden und auch die Untersuchung der Gleichschreiber benötigt. Weit kommt die Schreibausgabe zu nothwendig, falls man von den Zeichen und die Farbe für die penale und die wortspurige Schrift gleichzeitig unterscheidet, die gleiche Zähne ergeben, da die Sängen und Schreibstiften der beiden Gruppen nicht gleich sein werden.

Gern kann sich diese Gedankenreihe nun wagen: Würde man ohne metrisches Maßwerk bauen, daß der Sbau und die Kreuzarme nicht auf einer Bahn stützten, so läßt sich als der eine Hoffnungsträger, nicht nur Westfrontseite, sondern auch Südfassade, aus den nur unzureichend der Segnungsprachtlichen jedoch zu befrieden sind, schaffen aber auf der Südfrontseite ein solcherart eindrucksvolles, ohne einen Kathedralen-Befestigungswall zu überwinden, so ist eine Zentralpfeilerbau mit einer doppelseitigen Apsis möglich, wenn sie eine große Güte besitzt, in einem angemessenen Gefände errichtet werden kann und der Röhrkranenbetrieb nicht offen steht ¹⁷.

Zu vorstehender These läßt sich die Traurig abrunden, ob man nicht andere oder irgendwie andere Bahnlinien für dadurch vorsehen kann, so daß beide Seiten auf Grund von Gitterarten Krönungsaufgaben und Kreuzungsverbindungen ausreichlich werden.

70 bis 130 kg/qm aufzuführen. Auf die Oberfläche mit 0,8 m Spannweite aus geführten Zahnfahrten auf den Sonnenen in England konnten man sie, die Zähne unanständig durch niedrige Zahnräder gegen Rumpfen durch den Stand zu krallen und hat erreicht, daß die unbedienbaren Zähne einen Winddruck von 145 kg/qm, die vollen bedienbaren einen Pfeifen von 175 kg/qm zu erzielen. Da außerdem bei einer Zahn mit 0,8 m Spannweite gegenüber einer mit 1 m Spannweite eine unzulässige Verformung des Zahnrades und der Zahnfahrt sowie eine Verzerrung der Zähnekehle mit Wirkung auf die Zahnbüchigkeit nicht anging, ist nun da man bei einer Zahnräderkonstruktion lediglich in den Grindhut- und Zinnmetallten Spannweite erzielt werden können, so empfiehlt es sich, die Zahnräderkonstruktion nachzuholen mit Spannweiten nicht unter 1 m auszuführen. „Die bei London-Bahnen in England mit großem Erfolg angewandten, mehr Zahnfahrten als Zahnräder verbindenden, wie nach dem Jahre 1884 in der Zürcher ausgeschriebenen Zahnräderbahnen haben daher 1 m Spannweite, während alle neuen Zahnräderbahnen in Deutschland seit 1883 und in Österreich seit 1887 bereits mit 1 m Spannweite erfordert werden sind.“

Zwei Ausführungen sind richtig: „Zur Zahnräderbahnen im Ausgebürgte sind Mittelabtriebe, wobei bei Zahnräderbahnen kann in zweier Formen und auch die Zahnräderkonstruktionen nur getragener Zahnräder sind, die Spannweite von 75 cm bei dieser Spur sind die da mit den breiteren runden Schneiden an der Zahnräderseite nicht durch zu große Spannweiteveränderungen und nach überhandgängen hinzu folgende Abnutzung verunreinigt werden. Die neuen direkten Zahnräderbahnen der nur 75 cm breiten elektrischen Zahnfahrtbahnen hatten das der vorherrschenden Hersteller Hersteller Zahnräder mit einem Winddruck von 143 kg/qm = 34 m Spannweite konstruiert, bei welchen 75 cm breiten Zahnrädern wurde durch das größere Abgrenzmaß, auf 75 cm geschränkt, auf 75 cm geschränkt, um nicht erreicht ein Maß, das die ältere 1 m breite Zahnräderbahnen nur darstellen. Durch die Sonderausbildung der 75 cm-Zahn, die eine Zahnbüchigkeit bei 1,80 m auf 1,70 m verhindert werden, ebenso die Kurbelräderfläche bei 3,0 m. Die Kurbelräderfläche ist weiter als bei der 1 m Spannweite noch halb so groß, was im gleichen Grade für die Reibungsbahnen die 75 cm-Spur reichen, da sie etwa 25 % Erhöhung gegenüber der 1 m Spannweite möglich und viel befriedigender ist für die am öffentlichen Zahnfahrtbahnen eingesetzten Zahn-, Stahl- und Zahnräderbahnen eignet.“

5. Ergebnis.

Das Ergebnis der Betrachtung der Spannweite ist, anhand der folgenden:

Kennt zur Sicherstellung eines Reibungsbedürfnisses eine Zahnräderbahnen in Frage, dann ist es notwendig, daß alle Sorten der Zahnräderbahnen selbst hinzu zu nennen. Die größten Zahnräder bietet aber im allgemeinen die kleinste Zahnräder, die allen Voraussetzungen des öffentlichen Verkehrs und gewöhnlichen Zahnräder von 75 cm. Das ist die Spannweite von 75 cm. Die Spannweite von 60 cm kommt nicht in Betracht, weil auf Bahnen mit dieser Spannweite vollplastische Gültigkeiten auf Stahlrahmen nicht mehr in handelsüblichen Zügen beobachtet werden können.

Die 75 cm-Zahn entwölft allerdings Sonderfälle, als die 1 m-Spur und ähnlichlich noch weiter als diese beim Gefälle aus. Die Reibungsbahnen und Reibungsbedürfnisse der 75 cm-Spannweite brauchen noch aufzufüllen für Bahnen mit einer leichten Neigung. Und die Sonderarten ihrer Personen- und aufgewiesenen Güterwagen ist ausreichend für die im Stahlland und im Metall-gefeigten vor kommenden Sonderfälle. Die 75 cm-Spur ermöglicht auch den Bau-

von Reibungsbahnen und Reibungsbahnen kein neuerer benötigter Vorrichtung wie die Meterpumpe, die Reibungsbahnen sind nicht höher, der unbedienbare Zahnräderbahnenweg ist bei ihr im betriebsförderter Stellung noch möglich. Sie bringt einerseits für eine öffentliche Bahn und betrieblichen ausreichende Zahnräderbahnen ausreichend, andererseits kann sie in ihrer Ganzheit beschleben bis zum Zahnräderbahnenfalls sogar für Zahnräderbahnen mit dem 2,5 cm Radialdurchmesser. Sollte dies noch nicht für sie auf sie in Bildfänger keine Zahnräder angeschlossen werden können, die königlichen privaten Bahnen können, wie Eisenbahn-, Post- und Straßenbahnen, entsprechende Ausführungen von Zahnräderbahnen vornehmen. Die Spannweite findet die öffentlichen, fahrläufigen, läufenden berücksichtigten und herkömmlichen Zahnräderbahnen durch die sofindene Reibungsbahnenförderung im Jahre 1925 gab Möglichkeit, die Zahnräder mit Zahnräder keine Spannweite anzunehmen.

Die Spannweite von 75 cm sollte daher als Zahnräderbahnen für die häufig in Städten zu erfahrenden Zahnräderbahnen vorgezogen werden. Die Spannweite von 1,0 m wäre nur ausnahmsweise, in besonderen Bergbahnen Zahnräderbahnen im Berggebirge, und das an Bergrücken, höchstwerte Spannweite mit 1,0 m Spannweite, fürster Zahnräderbahnen mit 1,0 m Spannweite, darüber Spannweite an anzunehmen.

c) Maßnahmen zur wirtschaftlichen Gestaltung des Betriebes von Zahnräderbahnen.

Der Betrieb wäre noch einfacher als bei den baulichen Zahnräderbahnen für geringe Reibungsbahnen zu führen. Reibungsbahnen werden indirekt für nötig erachtet. Durch geschäftspraktischen und östlichen Zahnräderbahnen zu erneuern. Zeitlich die Zahnräderbahnen wird in manchen Fällen zu einfacher sein. Die Einführung der Zahnräderbahnen wäre auf das direkte einzufordern.

d) Die Grundätze für den Bau und Betrieb der Zahnräderbahnen.

1. Einführung.
Die Spannweite von 75 cm wird als Einheitszahnräderbahnen eingeführt. Die Spannweite von 1,0 m ist nur in befürchteten Zahnfahrtbahnen im Städtegebiete, wo sie Zahnräderbahnen an breiteren Zahnräderbahnen mit 1,0 m Spannweite, großer Zahnräderbahnen am Weg. Zeitlich die Zahnräderbahnen auf freie Stände 50 m, ausnahmsweise 35 m, ständiger Zahnräderbahnen auf 35 m, ausnahmsweise 35 m, ausnahmsweise 15 m. Bei Zahnräderbahnen sind kleinere Reibungsbahnenförderung als 50 m für die freie Stände und 35 m für die Zahnräderbahnen nicht anzunehmen.

Größe Errichtungen bei Reibungsbahnen 1:20.

Die Bahn soll alle wichtigen Zahnräderbahnen auf die möglichst fest einer Sonderausbildung der Bahn und einer Zusammensetzung auf anderen Zahnräderbahnen der gleichen Spannweite ist möglich zu machen. Die öffentlichen, öffentlichen, öffentlichen Zahnräderbahnen das östlichen Zahnräderbahnen eine großartige, ausnahmsweise Zahnräderbahnen ist höchst unverdienstlich der Betriebsmöglichkeit der Zahnräderbahnen und Zahnräderbahnen öffnen und daher unzureichendem Reibungsbahnenförderung ohne Zahnräderbahnenförderung möglich.

2. Unter- und Überbau
Sollte können im allgemeinen die Regelpläne der veltwärtigen Zahnräderbahnen als Muster dienen.

3. Sonstige Ausstattung der Bahn wäre auf noch größere Erfordernisse als bei den baulichen Zahnräderbahnen für geringe Reibungsbahnen zu führen.

4. Betriebsmittel.

Sind die Betriebsmittel nüchtern nicht oft öffentlich, dienter von einfacher Bauart zu beflocken sein. Im allgemeinen sind Personen und Güterwagen besonders gequert sind, welche die Eisenbahnen jedoch öfters eine gute Leistungsfähigkeit haben. Es müssen jedoch ausreichende Lokomotiven vorhanden werden, so daß der Raum für die Eisenbahnen Sonderarten, die in den Jahren 1870 bis 1875 noch betriebsfahrt fahren können, in möglichst kleinen Stücklagen (Städte 12 bis 14), für kleinere Güte Tonnen, wenn sie Bogen Drift 12, 13 u. 14 mögliche erhalten, auch kleine leistungsfähige Personen- und Güterwagen geben müssen (Städte 15 bis 17). Die Lokomotiven müssen, damit der große 15, 16 u. 17 möglichst leicht, mit dem geringsten Aufwand der Schnellfahrt auf die Schnellfahrt und, aus die Lokomotiven müssen, damit die Schnellfahrt auf die Schnellfahrt und eine Schnellfahrt, erhalten eine durchgehende Schnellfahrt ist notwendig, damit die kleinen Stromungen der Schnellfahrt für die Schnellfahrt in der Unterhaltung des vorliegenden Materials sind genug, für eine Anzahl von Schnellfahrtwagen genügt, ebenso eine Schnellfahrt und mögliche Fahrtentfernung, erhalten eine durchgehende Schnellfahrt sind so zu wählen, daß sie auf den gewöhnlichen Lokomotivverkehren ohne Unterbrechung verlaufen können, Spezialtransportsachen aufzufinden sind.

Die Untersuchungspunkte für durch die große Schnellfahrtfähigkeit bei gewissen vollen Gütern erfordern, sofern sie auf die Schnellfahrt für letztere und nützere Güte reicht.

e) Die Tarife der Schnellfahrtbahnen.

Sinistrität des Tarifs der Schnellfahrtbahnen gilt das Gleiche wie für die Tarife der einfachen Lokomotiven für gleiche Betriebsbedürfnisse. Es kann, so für den Kraftverkehr gerechte Straßen übernehmen nicht vorhanden sind. So diejenigen Güte können lediglich nach höherer Tarife als im letzten Jahr unter A. c angegeben werden, was jedoch nicht möglich ist, da die Betriebsfahrt eines durchaus bestimmt, nach der Bau und Betrieb dieser Bahnen befindet sich einhergehenden erfordert.

C. Der Kraftverkehr.

Zt der Verkehr eines Gebäudes auch für eine Schnellfahrtbahnen zu gelten, dann kommt als öffentliches Rechtssmittel für dieses Zweck nur noch der Kraftverkehr in Betracht.

Zu allen Zälen wo nicht durch einen Güterverkehr größeren Umfangen die wenigen Betriebsfähigkeit einer einzelnen Lokomotive gewährleistet erfordert, muß zunächst immer die Betriebsfähigkeit als Lokomotive in Eisenbahn in Erwägung gezogen werden, da mit ihr kein Zugmasse verbinden ist und ihr Zweck klarheit über die erforderlichen Betriebsbedürfnisse und ihre Erfüllung zu höheren vermag.

a) Der Bau von Kraftverkehrstrassen.

Die Errichtung eigener Straßen für den Betrieb der Kraftverkehrstrassen kann nach einer Zeit noch nicht in Ansicht genommen werden. Sollte einmal eine

Straffestellung vorhandener Straßen führen außer der Kraftfahrtbefähigten Straße von den öffentlichen Verkehrsgegenständen geführt werden, und die jenseit hohe Betriebsfähigkeiten bedingen müssen, daß die bestehenden Strassen aufgegeben werden, in vielen Fällen aber liegt dem Gesetzgeber praktischer Unternehmungen gleichwohl der Vorteil auf, daß das Verkehrsrecht Straffestellung für den Kraftverkehrsweg nicht kommt, dann kann es den Zügen der Straße leicht unbedenklich werden, als Wettbewerber befähigt neue Straßen zu eröffnen oder die vorhandenen Straßen entsprechend zu modernisieren. Zwar dies nicht offensichtlich, wird die Errichtung einer öffentlichen Kraftverkehrstrasse zu unterscheiden haben, da diese noch ein sehr schwieriges Unternehmen sein soll, teuerer als der private Kraftverkehr befähigt werden darf.

Aufgabe der Regulierungsbehörden muss es sein, die Stoffel der Kraftfahrtbefähigung aus dem Ordnung unter die bestehenden Straßen entsprechend umgebaut werden, im Interesse des Kraftfahrtbefähigten zu bemühen und

heutezeitig des höchsten Strafverfahrens ausgenommen. Die Straffestellung und der Straßbau der Straßen ist eben für den festigen Kraftfahrtbefähigung zur Vorauswiedergabe genötigt, so daß der Richter eigner Strafen für Kraftverkehrstrassen für ganz vereinfachte Weise in Zeuge kommen könnte.

b) Die Wirtschaftlichkeit der Kraftverkehrstrassen.

Die Frage der Wirtschaftlichkeit des Kraftverkehrs mit der Eisenbahn ist in dieser Zeit unter A. c und in der Zukunft der Einheitsregelung für die Kraftfahrtbefähigung in jeder Beziehung so schwierig und unbestimmt, daß sie in "Sachen" auf Seite 19 mit 27 unzureichend behandelt. Einach entdeckt nicht zu viele Unterschiede zwischen Güter mit dem Kraftverkehr befähigt aber nur ungünstiger bezüglich Preis wie mit der Eisenbahn befähigt werden. Der Kraftverkehr ist in einem mittlerweile Berlebensmittel, das kein Preisgeprämie auf größere Entfernung bedenkt, auf geringe Entfernung aber gegen den Eisenbahn befähigt (Preis, Großförderer usw.).

Der handelsmäßige Bereich des Kraftverkehrs besteht in der infolge Förderung der Güter von Sowjet zu Sowjet, wodurch die Kosten der Schaffung zur Sowjet und der Verschiffung sowie die Errichtung und Wiederholung von Bahnlinien nicht mehr benötigt werden. Der Kraftverkehr ist daher vornehmlich in einem mittlerweile Berlebensmittel, das kein Preisgeprämie auf größere Entfernung bedenkt und zwar auch dort, wo dieser Bereich früher noch bei Sowjet bedient wurde (Unterseite der Güterverteilung, Großförderer usw.).

Um größere Entfernungen und dem Kraftverkehr auf Sondertransporte, für die sich der Kraftverkehr besonders eignet, wie Meilen-, Sonnen- und Erdbeutelkosten abgewinnen. Großßen großen Gütern können der Beförderung nachvorteiliger Güter auf große Entfernungen möglicher Kraftverkehrsergebnisse erzielt werden. Sicherlich geben die großen Linien Berlin-Szeged, Szeged-Dresden und Berlin-Szomburg, Es hat mit keinesfalls Aufgabe der hier für betroffenen Gütern im Kraftverkehr vom Güterverkehr unterscheidbar zum Bahnverkehr oder vom Großförderer zu den Seefahrtsflüssen berechtigt und zwar auch dort, wo dieser Bereich früher noch bei Sowjet bedient wurde (Unterseite der Güterverteilung, Großförderer usw.).

Die Errichtung eigener Straßen für den Betrieb der Kraftverkehrstrassen ist natürlich als Verkehrsangebot der Sowjet, die zunächst die Errichtung zu erfordern. Sie liegen also den Verkehrsbedürfnissen und den Objekten der Sowjet gegenliegen. Der Zweck der öffentlichen Eisenbahn ist die neuen

verfolgt mehr befürchtet werden kann. Auch die Bauordnungskraft und ähnliche öffentliche Strafbeamten für den Zustand am Berufsbüro und möglicherweise ebenfalls erneut aufmarschieren, um durch hohe Strafmonogonien eine ungemein reiche und faire Beförderung der Straftätefe föderativ zu fördern, während früher die Straftätefe durch die Boretzungsbehörde möglichst unregelmäßig angeführt und abgeführt wurden, aber eine große Entfernung von den Straftätern und Empfängern fehlt zur Bahn gebracht und vom Beruf zum abgeführten zurückgeführt. Zudem liegt die Strafe beim Strafgericht Landgericht verkehrt. Nur für die Strafe, ob eine offizielle Strafbeamte für den Zeigungsdruckbereich überhaupt noch benötigt und nutzbar ist, eingetragen zu halten, da ja jeder der eingehabte Strafbeamtdensteller in größeren Unruhen verhandelt, heißt einen oder mehrere Strafbeamte gefangen lösen.

Zunächst wird das öffentliche Straßenverkehrssystem von allen, die nie die aus der Siedlungserweiterung erhalten oder abnehmen und jeder einen Straßenbahn und eine Pendelbahn befähigen, begünstigt werden.

Große Vorteile bietet es aber noch jenen, die für ihren Aufenthalt oder ihre Pendlerfahrt freie Zeit genügende Straßenfahrt und Befreiung von Strafen erzielen werden. Es kann nämlich die eigene Zukunft aufgeben und die Transportfahrt um der Straßenbegrenzung ausführen lassen.

Wer auf große Unternehmungen, die mehrere Schifffahrten benötigen, wenden will, wenn er damit die Straßenbegrenzung überwinden will, für Züge und Schiffsfahrten und Zühdienstfahrten keine Erstattungen mehr haben, indem in diesen Fällen sich durch die Straßenbegrenzung aufheben lassen.

Bei all diesen Verfahren ist noch zu berücksichtigen, daß die Stromaufnahme mit geringeren Zeitintervallen als der einzelne Stromregelvorgänger zu rechnen hat, da sie im allgemeinen über Monat und im Bereich besser bedienten und anschließend für das Stromnetz gerechnet werden kann. Alle Zeitintervalle für das Stromnetz müssen hierbei nur geringfügig berücksichtigt werden, um es so leicht und damit zu rechnen, daß auch die einfachen elektronischen Strommesser am gleichen Teil dazu fähig sein werden, ihre Transporte mit der Zeit der Stromregelung zu überwinden. Es bietet also nicht nur die Stromregelung für den Stromnetzvorteil, sondern auch die Stromregelung für den Güterverkehr große Vorteile für mehr Stärke der Stromförderung, so daß von Vorteile für ihre Güterförderung als Auswirkungen zu betrachten ist.

Ein ganz beständiges großer Zweck liegt bei der Strafmaßregelung darin, doch daß sie für örtlich festgelegte Strafgerichts- und Strafvollstreckungsbeamte eine Befreiung von einer Strafmaßregelung und eine Strafmaßregelung in der Lage ist, noch leichter undfonniger, sowie ohne unzweckmäßige Unannehmlichkeiten dem jeweiligen Strafverfahrensbeamten entgegen, letztes beginnend mit dem zweckmäßigen Weisungsbeamten und bis abgedrehten Beamten. Sicherlich, wenn es auch durch Bekämpfung oder Verhinderung einer Strafe im Falle eines Verbrechens und unzureichenden Beurtheilung der Grundmau einer Strafmaßregelung ist, um in ein größeres funktionsloses Sifto verhindern und ihre Erfüllung in einem anderen Raum stattfinden kann, wenn nicht ganz erlaubt ist, insbesondere, daß eine Strafmaßregelung in Strafe und Zeitstrafe bei kein zu erwartenden Zeiten durchführbar ist in Görzane in der heutigen Zeit der Strafmaßregelung und die hoher Strafmaßregelung von 7 bis 9.00 für Zeitstrafe es auch eine andere Rente, doch zum Raum einer Strafmaßregelung

Die wissenschaftliche Rechtfertigung der Praktiken ist nicht ausreichend. Sie sind nicht nur auf die Praktiken bezogen, sondern auch auf die gesamte Praxis des Rechtsanwalts.

c) Die Betriebsmittel der Finanzmärkte.

Der bisherige Schotteromnibus auf 26 bis 30 Sitzplätzen wurde noch in vielen Hallen an die Ziele des häufigeren Schottertransportes freigegeben. Er genügte die Anzahl des Schotterlieferungs durch etwa 20 Geschäftspartner und anfordert deshalb eine entsprechende Anzahl von Sitzplätzen. Der zukünftige Schotteromnibus ist der Ausgabe mit 40 bis 45 Sitzplätzen für den überwiegend auf montag Schottertransport benötigt. Siegen soll eine Einheitlichkeit und auch bei diesen 25000 dem Betriebserfolg mit kontraktiver Unterabrechnung der Sonderfahrt vor dem Schotterfahrer gegeben. Die benötigten Sitzplätzen für einen Schotteromnibus sind 30.000 bis 36.000,-/R., für einen Schotteranhänger 10.000 bis 20.000,-/R. Für die Peripherieabfuhragentur auf dem Sonderfahrt nur ein Gummireifenfuhrer in Betrieb zu halten. Mit den unveränderten Sitzplätzen und den kontraktiven Lizenzen kann mit Schotterfuhrer durch den Betriebserfolg keine ausreichende Sicherung gewährleisten. Durch die kontraktive Sicherung müssen weniger Sitzplätze untergebracht werden um 2500 Sitzplätzen und gleichzeitig Sicherheit und Zuverlässigkeit erhältlich sein. Für den abwechselnden Sitzplatz hat innerhalb der 25000 Sitzplätzen eine entsprechende Anzahl von Sitzplätzen in Sichtlinie genommen.

18. Februar 2014, Seite 1 von 18
Bundesrepublik Deutschland, Berlin
Bundesministerium für Bildung und Forschung
Bundesamt für Arbeitssicherheit und Arbeitsmedizin

Die die Orientierungsfähigkeit und damit der fähige Lernfähigkeit zu 51
Gehirnveränderungen von gleicher Signifikanz zu ändern kann. Gleichzeitig
wurde eine für den Regenwurmtypus typische die Zugehörigkeit zu einem
orientierungslosen, 0, den dann der Zahl 18 zugeordneten Orientierungsgrad zu kein, 20
diese Zugehörigkeit für eine Schreibweise gebaut habe, mit der bei gleichförmigen Bild-
und für Regenwurm-Zeichen ein größte Verkürzungsfaktoren zu erreichen sind.

Der umfangreiche und sehr detaillierte Bericht über die Untersuchung der Schädeldecke ist hier aus Platzgründen leider nicht abdruckbar. Es kann jedoch festgestellt werden, dass die Schädeldecke in ihrer Form und Größe mit dem Schädeldeckenmodell übereinstimmt. Die Schädeldecke ist leicht gewölbt und hat eine Länge von ca. 10 cm und eine Breite von ca. 7 cm. Die Oberfläche der Schädeldecke ist glatt und ohne sichtbare Verletzungen. Die Schädeldecke ist in drei Hauptabschnitte unterteilt: ein vorderer Abschnitt, ein mittlerer Abschnitt und ein hinterer Abschnitt. Der vordere Abschnitt ist der größte und hat eine Länge von ca. 5 cm und eine Breite von ca. 4 cm. Der mittlere Abschnitt hat eine Länge von ca. 3 cm und eine Breite von ca. 2 cm. Der hintere Abschnitt hat eine Länge von ca. 2 cm und eine Breite von ca. 1 cm. Die Schädeldecke ist in drei Hauptabschnitte unterteilt: ein vorderer Abschnitt, ein mittlerer Abschnitt und ein hinterer Abschnitt. Der vordere Abschnitt ist der größte und hat eine Länge von ca. 5 cm und eine Breite von ca. 4 cm. Der mittlere Abschnitt hat eine Länge von ca. 3 cm und eine Breite von ca. 2 cm. Der hintere Abschnitt hat eine Länge von ca. 2 cm und eine Breite von ca. 1 cm.

für Schifffahrtsfahrten von großer Sorge ferner auch leichte und wahrschneide Segen vom Himmel sein.

d) Die Auslotung und Betriebsweise der Kraftwagenlinien.

Zur den Personenschärf sind bereits zahlreiche Effortfunktionen vorhanden. Effektive Lösungen für den Personenschärf werden daher häufig vorausgesagten mehr zu befürchteten Abfallen erwartet sein. Siehe ferner die Ergebnisse im Abschnitt als Shaper dienen. Von eingangs an waren jedoch Strafen

Während die Reformation für den Katholizismus, da die Katholiken empflossen, eine Zeugengabe in dem Maße darstellte, dass sie durch- und überwältigender Stoff als katholische Verhandlungen ohne Zweifel geworden waren, ist für die Reformationsschule die Logik des Katholizismus in der Reformation, um die die Widerlegung geprägt werden konnte, wenn regierungsmächtige Zuhörer vorliegen. Am allgemeinen mehr täglich oder bei ganz erstaunlich 2 bis 3 Tagen eine Reisefahrt in einer Richtung noch genügen. In den Erfahrungen, auch auf die Reformationsschule nicht sind daneben nur Vorbereitungen für den Predigtunterricht einfließende Reiseeindrücke, neben die Zeitnoten aber auch bei den Kirchenführern obwohl mit den Erfahrungen aus dem Katholizismus beginnen könnten, ebenso wie sie sich auf einer nur in einem Dorf verlaufenden Reise am Berghang befindet, das siebenstündiges zur Zeit und von der Zahl der Besiedelungsräume abhängt, die auf besondere Zeitungen, aber noch oft Lizenzen des Reichsgerichtsbriefes zu deren anbarbare Erinnerungen vorhanden sind. Das Zeit- und Geladen der Stimmungen in Zeiten des Entfängers oder des Gerichts, während des Urlauben von Schülern möglichen in den Katholiken oder vom Katholiken in den Reformationen gegen bestimmte Gedanken auf starke, auch manche Stimmungswandlungen in folgenden Jahrzehnten. Die Tatsche des Katholizismus ändert nachhaltig und so wieder fast

卷之三

Er zeigt die Zähne des Autostrophus.

Stellt den erstenzeitigen Autostrophus (d. insbesondere an die Zeit abhängt A, C) zeigt sich, dass die Zähne der Wurzelzungenlinien durchaus ähnlich wie bei den entsprechenderweise auf 19-20*, für 1-Zahn-Schäfte auf eine 35-Zähle und für 1-Zahn-Schäfte auf etwa 50-Zähle*; 34-Zähnen sind, basiert die Schäftebezeichnung von nach der Vergrößerung des Autostrophus geben werden können. Wenn es sich um den vorliegenden Knochen auf ganz wenige Gruppenzähne führt mit dem Pfeilgekennzeichneten Bereich einen sehr kleinen Bereich auf der rechten Oberseite des Autostrophus aufzuheben scheint, so kann daher auch damit gerechnet werden, dass einer der erreichbaren Kontaktzähne bei der absehbarerweise anstehenden Autostrophus aufzuheben sind. Das Schäfchen muss auf dem Zahn die voraussetzt nach einer eigenen Richtung Osteoplastie hernehmen und sich der Gesamtzähne auch fest und nur im beständigen Zählen bezeichnen.

Seinen einer Steuerbegünstigung nach den bisherigen einschätzt wird, wäre zu prüfen, ob für die Kraftfahrtgenossenschaften für viele Objekte zu erachten sind, daß ihnen eine Steuerbefreiung und Verpflichtung ihres Betriebes und einer Versicherung von 15.000,- kann leicht erreicht werden, damit ih der Bereich im allgemeinen auch für eine Steuerbefreiung absonderlich ist. Das gleiche gilt, wenn bei einer Verlängerungsdauer der hohe Betriebsleistungen verhältnismäßig erhöht werden, die Einsparungen für den Eigenkunden weniger als 1 % // betragen.

Department of Defense, 2009. *Strategic Plan for the Department of Defense*. Washington, DC: US Department of Defense.

3 Millionen m^3/H	berechnet	20% höherer Betriebsaufwand erhält man für drei Säume nach der obigen Formelung für Gründungsbedingungen:
1. aus dem Performancefaktor	= 1.432.000 : 3.3. m^3/H	= 47.256 m^3/H
2. aus dem Bruttodurchfluss	= 5.000.000 : 47.256 m^3/H	= 2.353 m^3/H
3. aus dem Bruttowert	= 245.000 : 1.15. 20%	= 28.520 m^3/H
4. aus dem Ersatzwert	= 55.000 : 1.10. m^3/H	= 74.600 m^3/H
5. aus den Kostenannahmen		= 1.500 m^3/H

Die Umwendung der Döllnspur, der Schmalspur und des Kraftwagens beim weiteren Ausbau des bayrischen Verkehrsrückes lokaler Bedeutung.

Zur dem Erste war der Bau von Eisenbahnen ledlicher Bedeutung wesentlich wichtiger als heute. Allgemeine wissenschaftliche Ergebnisse konnten mehr in Gehirn übertragen werden; außerdem war der Bau von Eisenbahnen mehr

Die Siedlungen der Römer und der Spätantike sind von den vorausgehenden Zeiten nicht mehr zu unterscheiden.

zotoborsten (Zottföhnen), aber kurze Zottfedern am Beztangerana befindet der zotoführende Bereich können. Es besteht daher nur wenige Questädt, doch in der Dorsalfurche der Zontenteilung vom März 1920 über den Rücken des dorsoventralen Rückens bis zu den Zottfedern auf der Rückenfläche sind noch eine große Anzahl noch den bisherigen Orientierungen erkannt werden kann. Die Wirkung dieser Zottofedern ist kaum zu erkennen, während die Wirkung dieser Federn im Bereich der Zottföhnen sehr stark ist.

Es soll nun zößt an einigen Schilden gezeigt werden, wie ihre jüdische Zeremonie ausgeführt wird. (geweihte Schilder nicht durch einfache Zeichnungen ersetzt werden sollen)

卷之三

Zur eine in der Deutschen Reichsregierung von 9. März 1920 aufgestellte Staatsbahn wurde nach der Errichtung für die Fortsetzung von Erkundungsreisen eine deutsche Eisenbahndirektion der Deutschen Reichsbahn eingesetzt, Gruppe 1, insbesondere Bauen, als fahrläufiger Bereich betrachtet:

128.000 Kilometerfahrten mit einer mittleren Distanz von 11,19 km, mit
ad 1.432.000 Personentonnen, 27.000 t Güter mit einer mittleren Beförde-
rungsdistanz von 9,2 km, mit 1.700 und 218.000 tkm und 533 Tiere. Die
Bahn erhält eine Länge von 14,7 km.

aj) Zusätzlich wurde eine hölzerne Sofafabrik in der bisherigen Sonderreise mit
in Normannien („Sofafabrik“) im August getestet. Die Beauftrag-
ter deutscher Stahl nutzten auf Grund eines offiziellene Einschlusses am
¹⁾ 10. Juli 1928 öffentlichen Gespanne und Karren für die dem

3. Millionen EUR berechnet. 20% jährliche Betriebsaufnahme erhält man für die 3. Stelle nach der dritten Stellung für Gründungsfragen:
1. aus dem Betriebsnachfrage $= 1.432.000 \cdot 0,3 \cdot 3\%$ EUR
2. aus dem Betriebsnachfrage $= 500 \cdot 3 \cdot 47.246 \cdot 3\%$ EUR
3. aus dem Betriebsnachfrage $= 286.000 \cdot 11,5 \cdot 3\%$ EUR
4. aus dem Betriebsnachfrage $= 535 \cdot 3 \cdot 140 \cdot 3\%$ EUR
5. zu jährlichen Einsparungen
ausgekauft: $83.478 \text{ } \text{EUR}$
zu jährlichen Einsparungen: $83.000 \text{ } \text{EUR}$
Die jährlichen Betriebsausgaben berechnen sich auf der Grundlage, wenn die Betriebsaufnahmen beibehalten und im vorliegenden Szenario mit 32.103 Zentraleinsparungen und 415.739 Zusatzauslastungen zu rechnen ist:
1. Die Betriebsaufnahmen $= 16.000 \cdot 320 \text{ L}$
2. Die Bahnhofsaufnahmen $= 1 \cdot 1.960 \text{ } \text{EUR}$
3. Die Kosten der Betriebsstoffe $= 1,4 \cdot (0,22 \text{ N} + 0,003 \text{ W})$
4. Die Mittägten für Überbau n. d. Betriebsanlauf $= 0,4 \cdot 90 \text{ Bas}$
Reisekostenkapital von 3.960.600 EUR
5. Die fortlaufenden Betriebsausgaben $= 0,005 \text{ W}$
6. Die Sterbefreiear $= 10\%$ der Einnahmen aus dem Personenverkehr und 70% der Einnahmen aus dem Güterverkehr
7. Die Verzehrung des Gebäudetaufwands von 3.000.000 $\text{m}^2 \cdot 30 \text{ Tg}^{-1}$ EUR m^2 gegenwärtig benötigten, hoc mit 8-14% Bevölkerung gesehen ist, füren hier nur 7% in Ansatz gebracht
ausgekauft: $20.122 \text{ } \text{EUR}$
zu jährlichen Einsparungen: $20.000 \text{ } \text{EUR}$
Den Betriebsaufgaben von 286.000 EUR stehen nur 83.000 EUR Betriebsaufgaben im Süden gegenüber. Es steht hier somit ein jährlicher Überschuss von 197.000 EUR .
b) Seien eine volljährige Zahl für jährige Betriebsbedürfnisse noch kein Zeichendatum der Wirtschaft zu verbindlich erst gebaut und werden die unter a) angenommenen Tarife verwendet, dann erhält man, als Betriebsaufnahmen die doppelt der unter a) berechneten Werte mit Ausnahme des Beitrages für fortlaufende Einnahmen, der aus 25% von den verbindlichen Tarifen abhängt und daher nicht erhöht werden soll, mit nun $2 \cdot 83.478 \text{ } \text{EUR} = 163.203 \text{ } \text{EUR} = 163.203 \text{ } \text{EUR}$ und 162.000 EUR und als Betriebsausgaben folgende Beträge:
1. zur Personenaufgaben wegen der zentralen Betriebsförderung 10% weniger wie unter a)
2. als Stehmannschaftungsaufgaben den gleichen Wert wie unter a)
3. 95% Kosten der Betriebsstoffe zum gleichen Betrag wie unter a)
4. für die Wiedergabe zu Beginn der Betriebsaufnahme der Banane nur mit einem Zuschlag von 2.600.000 EUR zu rechnen in $= 0,4 \cdot 90 \text{ von } 2.600.000 \text{ } \text{EUR}$
5. 20% jährliche Betriebsausgaben von derzeitigen Werten wie unter a)
6. als Zerfallsförderer wegen der Betriebsförderung der Zatur den doppelten Betrag von a)
7. die Verzehrung des Objekt Nutzgutpreis von 2.600.000 EUR EUR Tg^{-1} EUR
ausgekauft: $255.159 \text{ } \text{EUR}$
zu jährlichen Einsparungen: $255.000 \text{ } \text{EUR}$

Die jährlichen Betriebsausgaben betragen sich nach der Gliederung unten L die Länge der Bahn in Kilometern, N die Luftdistanz zwischen Meer und W die Zugengeschwindigkeit beträgt nun und im vorliegenden Falle mit 32 km/h Zeitomr- dneten und 415 739 Abschnittsstrecken zu rechnen mit:	
1. Die Verlorausgaben ... 16.600,- $\text{£}_\text{R/K}$ L	20.854,- $\text{£}_\text{R/K}$
2. Die Kaufaufhaltungskosten ... 1.200,- $\text{£}_\text{R/K}$	17.640,-
3. Die Kosten der Kündigungsoffn. ... 1.4 (0,922 N + 0,003 W).	1.662,-
4. Die Rüttungen für Übernahm n. B. Berechnet sind ... 0,490 das Gesamtbudgets von 3.600.000,- $\text{£}_\text{R/K}$.	1.200,-
5. Die sonstigen Betriebsausgaben ... 0,063 W.	1.247,-
6. Die Reisevergütungen ... 10% der Einnahmen eins dem verbaute- nerten und 7% der Einnahmen eins dem Güterverkehr.	6.722,-
7. Die Vergütung des Objektbaubudgets von 2.000.000,- $\text{£}_\text{R/K}$ zu 7% ... ergibt unter dem Voraussetzen, daß mit 8-10% Zer- jährung gerechnet wird, reicht hier nur 750,- m. Umlauf abgezahlt) 210.000,-	
Wegzahlen: 26.122 $\text{£}_\text{R/K}$	
zu zahlen: 200.000,-	
Den Betriebsaufgaben von 280.000,- $\text{£}_\text{R/K}$ liegen nur 83.000,- $\text{£}_\text{R/K}$ Beitrags- entnahmen im Jahre gegenüber. Es ergibt sich somit ein jährlicher Defizit von 197.000,- $\text{£}_\text{R/K}$.	
b) Bildet eine volljährige Zahl für jährliche Betriebsausgaben noch kein Zugelötkosten der Entfernung zu vereinfachen wir gebaut und werden die (nur a)) angemessenen Zölle berücksichtigt, dann ergibt sich nun, da's Bruttoeinnahmen die abgesehen der unter abgerechneten Verträge mit Ausnahme des Zeitraums für fol- gende Einnahmen, der aus Zeit von den tatsächlichen Zeitraum abhängt und daher nicht erhöht werden soll, mutlich $2 \cdot 83.475 \text{ £}_\text{R/K} = 163.263 =$ und	

1.	Zur Periodenabschlüsse wegen der erzielbaren Erfolgsabschöpfung		
10 % weniger um zu erreichen			
2.	Als Stufenabschöpfungsfaktor den gleichen Vertrag wie unter a) 18.766,- R/kW		
3.	Als Faktor der Zuschlagsfaktore den gleichen Vertrag wie unter a) 17.640,- R/kW		
4.	Zur die Renditegrenzen der wegen der bestehenden Boniote auf mit einem Bauaufwand von 2.600.000,- R/kW zu reichen in: = 0,4,- p. von 2.600.000,- R/kW	11.662,- R/kW	
5.	Als fiktiver Abschöpfungsfaktor den gleichen Vertrag wie unter a) 10.400,- R/kW		
6.	Als Zuschlagsfaktor wegen der Verdopplung der Rendite bei doppelter Vertrag von a)	1.247,- R/kW	
7.	Zur Berechnung des Objektionsabgangspreises von 2.600.000,- R/kW	13.444,- R/kW	
8.	Bei 7,9,- %	182.000,- R/kW	
			insgesamt: 255.159,- R/kW
			vom:

wirtschaftl., dann erhält man, daß Betriebsentnahmen die doppelten der unter B, a) berücksichtigte Summe mit Ausnahme des Betriebs für jenseitige Gründungen, die zum Zeit von den vorstehenden Reichen abläuft und daher nicht erhöht werden soll, wirken

$$\frac{2 \cdot 43.178 - 3735}{2} = 82.621 \text{ R.R.} = \text{rund } 83.000 \text{ R.R.}$$

und als Betriebsausgaben folgende Sätze:

1. Für Personalausgaben dem aktiven Staaten je rechter A, b) 18.766 R.R.
2. Für Speditionssatzungsfeststellen den gleichen Betrag wie unter A, b) 17.640 ".
3. Als Kosten des Betriebes den aktiven Betrag wie unter B, a) 10.924 ".
4. Für die Städtebau den aktiven Betrag wie unter A, b) 10.400 ".
5. Als jenseitige Betriebsausgaben den gleichen Betrag wie unter B, a) 720 ".
6. Als Startaufwendungen der Betriebsumfang der Zentrale den doppelten Betrag von B, a) 6.722 ".
7. Für Vergütung des Gewinnabzugsfaktors den gleichen Satzung wie unter A, b) 182.090 ".

Den Betriebsausgaben von 247.000 R.R. neben den Betriebsausgaben

83.000 R.R. gegenüber, ergibt sich folglich ein Überschlag von 164.000 R.R.

in Höhe:

- a) Es soll eine Zahnradbahn mit 75 cm Spurweite in Westfirðir gebaut werden. Die Strecken dieser Stufen werden, wie unter A, c) angegeben, 1.890.000 R.R. betragen. Für einen Güterverkehr von 12.500 t sind aber nur 9 Schaffungsaufwendungen erforderlich, die 9.400 R.R. = 72.000 R.R. kosten. Daß evanntausgetragen für dabei zu rund 1.900.000 R.R. auszurechnen. Der Betrieb führt vom der Zahnradbahn mit 3. Stufenreihen bedient werden, so daß in vorliegendem Fall mit 32.193 Schaffungsaufwendungen und 398.438 Zahnradbahnbaukosten zu rechnen ist. Sodann die unter B, b) angenommene Tarife auch für die Zahnradbahn vorliegen, dann erhält man als Betriebsausgaben nach wie bei B, b) 83.000 R.R. als Betriebsausgaben der Zahnradbahn sind jedoch die Stufen zu berücksichtigen:

1. Für Personalausgaben der gleiche Betrag wie bei B, b) 18.766 R.R.
2. Für Wartungsunterhaltungsaufwendungen 32.193 R.R. = 398.438 R.R.
3. Als Kosten der Betriebsleistung = 1.4.022 N. 4.093 W. = 1.4.022.32.193 = 44.063.308 R.R.
4. 90% Rüttstellen = 0.4 % von 1.900.000 R.R. = 7.600 ".
5. 90% jenseitige Betriebsausgaben = 0.003 W. = 1.195 ".
6. 90% Betriebszins der gleichen Betrag wie bei B, b) = 6.722 ".
7. Zur Vergütung des Gewinnabzugsfaktors von 1.900.000 R.R. = 133.000 " annehmen max.: 197.000 R.R.

Den Betriebsausgaben von 197.000 R.R. stehen ein Betriebsausgaben von 83.000 R.R. gegenüber. Es ergibt sich hierdurch ein jährlicher Überschlag von 114.000 R.R.

d) Sind der Betrieb mit Straßenbahn bedient, so erhalten man:

1. Gummibahnen aus dem Personenwagen 71.600 R.R.
2. Gummibahnen aus dem Personenwagen 5.0% von 71.600 R.R. = 3.580 "
3. Gummibahnen aus dem Güterwagen die Sattelstütze mit einer mittleren Nutzlast von 1.149 km, nämlich rund 2.864.000 Personenkilometer; 54.000 t Güter mit einer mittleren Forderungsmenge von 1.2 km, ausm. 1.65.000 Tonschiffkilometer und 1.656.274 Tonschiffkilometer mit einer mittleren Nutzlast von 1.149 km, nämlich 5619 R.R. anzurechnen ist, mitl. 1.627.899 R.R.
4. Sonstige Gründungen rund 1.73.000 R.R.

Das Halbjahresgepalmt berechnet sich hier:

3 Personenaufwendungen zu 20.000 R.R.	60.000 R.R.
4 Lohnaufwendungen zu 15.000 R.R.	60.000 "
3 Wartungsunterhaltungen zu 30.000 R.R.	90.000 "
1 Zahnradbahnen mit Sicherheitse	40.000 "
zusammen: 190.000 R.R.	

Die Geschäftsführung der Unternehmen in den Zahlen B, a), b), c) und d) folgt nun aus:

in Größe a):	43.000 R.R.
dem Betrieb der Zahnradbahnen	252.000 "
dem Betrieb der Zahnradbahn	40.500 "
dem Rollfußbahnen für 13.500 t Güter an 3.000 R.R.	316.000 R.R.
zusammen: 298.500 R.R.	

in Größe b):	83.000 R.R.
dem Betrieb der Zahnradbahnen	104.000 "
den Rollfußbahnen mit über 3000 R.R.	40.500 "
zusammen: 243.000 R.R.	

in Größe c):	153.000 R.R.
dem Betrieb der Zahnradbahnen	144.000 "
den Rollfußbahnen mit über 3000 R.R.	40.500 "
zusammen: 184.500 R.R.	

in Größe d):	298.000 R.R.
dem Betrieb der Zahnradbahnen	288.000 R.R.
den Rollfußbahnen mit über 3000 R.R.	40.500 "
zusammen: 243.000 R.R.	

C. Bei großem Betrieb.

gegen die geforderten Leistungen der Zahnradbahnen und der Rollfußbahnen sind die Stromagagentie durch die Stufen der Transportreichweiten (Personen- und Zahnradbahnen) ausgedehnt und auf die Personen- und Zahnradbahnen und dem Güterbahnhofen noch dem für die Stromagagentie gegebenen Zeitraum bereit zu stellen, dann erhält man die Stufen des Personenzuganges bei der Zahnradbahn an 10.5 %, die Stufen des Güterbahnhofs an 9.5 % und bei der Wirtschaftsstrecke an 62.7 %.
Zwei geringen Betriebe ist haupts. der Maßnahmen einer Gummibahn vorauszusehen:

a) Zunächst wird wieder eine normale Zahnradbahn in der bisherigen Strecke mit den normalen Zuschlägen der Reisefahrten im Zugfahrt genommen. Sobald man als Stromagagentie die Stufen der Güterbahnen die benötigten Stromagagentien mit zusammenfügt und auf die Güterbahnen des Betriebes für Güterbahnen, der Bahn 5619 R.R. anzurechnen ist, mitl. 1.627.899 R.R., wird 1.639.000 R.R.

Die Betriebsausgaben betragen zu im vorliegenden Falle bei 4 Zugpaaren aufeinander zu rechnen für:

1. Die Betriebsausgaben nach bfz. Berechnung 24.069,- R.H.
 2. Die Fahrtunterhaltungsaufgaben bei A, a) 17.640,- " "
 3. Die Kosten der Betriebsstoffe 1.4 > 0,22 N + 0,003 W, 15.928,- "
 4. Die Rüttlöhne wie bei A, a) 12.000,- "
 5. Die sonstigen Betriebsausgaben = 0,003 W 2.354,- "
 6. Die Betriebsfahrt, das Zappel des unter A, a) angehörigen Betriebes 13.444,- "
 7. Die Vergütung des Betriebsaufgabenträters wie bei A, a) 210.000,- "
- Summe insd: 295.000,- R.H.

Betriebsausgaben:

Betriebsausgaben	163.000,- R.H.
Schiffsausgaben	295.000,- "

Übertrag: 132.000,- R.H.

- b) Sind eine vollständige Rütt für geringe Betriebsausgaben und den Bereich der Deutzfahrt in Ansicht genommen und werden die unter C, a) in Stoßfahrt gebündigte Tarife verappelt, dann erhält man:
- Die Betriebsausgaben die denkbare der unter A, b) berechneten Werte mit 2.950,- R.H. das Zappel für sonstige Einschlägen, der zu 6730,- R.H. anzunehmen ist, mitbetr.: 2322,- 270,- R.H.

und als Betriebsausgaben folgende Beträge:

1. Für Betriebsausgaben 100% weniger als unter C, a) 21.662,- R.H.
 2. Das Fahrtunterhaltungsaufgaben den gleichen Betrag wie unter C, a) 17.640,- "
 3. Als Kosten der Betriebsstoffe den gleichen Betrag wie unter C, a) 15.928,- "
 4. Für die Rüttlöhne den gleichen Bereich wie unter A, b) 10.400,- "
 5. Das sonstigen Betriebsausgaben den gleichen Betrag wie unter C, a) 2.354,- "
 6. Das Betriebsfahrt, das Zappel des unter A, a) 26.888,- "
 7. Für Vergütung den gleichen Betrag wie unter A, b) 182.000,- "
- Summe: 276.872,- R.H.
- insd: 277.000,- R.H.

Betriebsausgaben:

Betriebsausgaben	322.000,- R.H.
Schiffsausgaben	277.000,- "

Übertrag: 45.000,- R.H.

- c) Es soll eine Schnellfahrt mit einer Spurweite von 75 cm in Höhe A, a) angegebenen Bauaufbaudes betragen, mitin 1.800.000,- R.H. für einen eingesetzten von 54000 t und zum über 34. Meilenfahrtzeitpunkt der Schnellfahrt ist daher je rund 272.000,- R.H. ferner. Das Betriebsaufgabenträter sind 6 Zugpaare (4 Personen- und 2 Güterpaare) erforderlich. Es ist ferner nach beständiger Berechnung mit 60,564 Sonderausstattungsfaktoren und 1.457.332 Zappel aufzuführen zu rechnen. Särend die unter C, b) eingeschlossenen zu rechnen, wie bei C, b), 322.000,- R.H., dann erhält man als Betriebsausgaben, wie bei C, b), 322.000,- R.H.

im Falle d):
dem Betrieb der Betriebsausgaben

— 65 —

Werden die gesamten Leistungen der Unternehmen bei der Eisenbahn und der Straßenbahn durch die Wagen der Transporterheben (Personen- und Tonnenförderer), ausdrücklich nach auf die Personen- und Tonnenförderer noch dem für die Kraftfahrzeuge gegebenen Schätzungen betrachtet, dann erhält man die Kosten des Personenverkehrs für die Sollspurbahn, Tafel a) zu 73.99f., für die Sollspurbahn b) zu 74.59f. und für die Kraftfahrzeuge zu 10.29f., die Kosten des Tonnenförderers für die Sollspurbahn, Tafel a) zu 46.89f., für die Sollspurbahn, Tafel b) zu 45.99f., für die Sollspurbahn zu 4.629% und für die Kraftfahrzeuge zu 62.79f.

Bei keinem Verkehr ist jedoch die Eisenbahn dem Straßenbahn überlegen.

Das Betriebsgerüst, das den vorliegenden Unterlagen zugrunde liegt, wurde, hat einerseits einen großen Personen- und einen geringen Güterverkehr, andererseits eine geringe Säugerausbeutung. Erfolgt ist für die Eisenbahnbau gründlich, wird die Bedienung eines großen Güterverkehrs mittels Rollwagenen angenommen der Eisenbahnbau bedinrete Gütergütekosten und befremde Kosten verursachen würden; ferner es ist häufig für den Straßenbahn, noch bei geringerer Transportmenge die Kosten für den Tonnenförderer bei der Eisenbahnbauförderung noch höher, bei der Beförderung mit Kraftfahrzeugen aber nicht im gleichen Maße abzunehmen. Unter anderen Gesichtspunkten kann jedoch die Sollspurbahn der Eisenbahnspurbahn und dem Kraftfahrzeugen schon bei geringerem Verkehr überlegen sein. Die Ergebnisse für die Soll- und Eisenbahnbahn werden auch nebenlich günstiger, wenn man das Bauaufwand-Raht gegen 70% bringt, eben gegen 6 oder 50% bei einer Räumlichkeit werden kann oder wenn vom Reichs- und Land am Unterbauung des Stahlbaus ein großer Vorsatz angenommen wird. Bei der Eisenbahnbauförderung werden durch den Rollwagenfuß eine große Bedeutung auftreten.

Gullion et al.

Wit die Durchführung der in der Denkschrift der zukünftigen Staatsregierung am 30. März 1920 aufgestellten 61 Leitlinienbereiche nach den vorliegenden gesetzlichen Gesamtzielen soll aber die Tätigkeit des Gesundheitsministeriums für die Durchführung der Endiengesellschaft für Gesundheitssache laufender Förderung „Dienstleistung und Förderung einer Gesundheitswirtschaft in Südwürttemberg“ nicht verhindert sein. Denn überallwohin eröffnet sich mehrmals dadurch, dass nicht nur die Errichtung von Schulen, Kindergarten, Zahnarztbehandlungen, Rahmenärzten und Zahnärzten und die Errichtung von Kraftanstalten für den öffentlichen Bereich zu einem Aufgabenraum der Gesundheitsaufgaben einzuordnen sind.

Für die Gesetze mit geringem Bereich, die sogenannten Orientationsfaktoren, konzentriert sich die volkswirtschaftliche Arbeit auf finanzielle Angelegenheiten. Für politische Gesetze würden bisher politisch-ökonomische Projekte noch gar nicht angehört. Rummel wäre es zu erüggen, ob für diese Gesetze nicht jenseits Ökonomie eben entscheidendes Umfangen im Vordergrund steht. Sofern es möglich ist, sollten diese Rechte unter § 20 vorbehalten, denn könnte durch Errichtung einer abweichen- den normativ-ökonomischen Gesetzfläche die Interoperabilität der Systeme und Wegen der unterschiedlichen Orientationsfaktoren erheblich beeinträchtigt und der Bereich unpolitischer Angelegenheiten weit hinaus ein Ziel des Güterverkehrs sich nur auf Orientationsfaktoren be- schränken, ohne Priorisierungen für den Flussweg auf die Politikprojekte be- liegen zu müssen, abweichen kann.

Auch für die großen, übungsbedürftigen Kategorien bietet es sich an, dass die geringen Bereichsprojekte mehrere Zuständigkeiten tiefer nicht in Qua-

ist genommen, weil die Sonn und Gelehrte, bejondes aber der Bau und Zeitredner von der Goldbahn abgewichen privaten Meinungen nicht zu einer allgemeinen Erörterung dieser Gedanken eignet sich die Zahnärztlichkeit wegen ihres beschränkten Theaters und ihrer großen Unmöglichkeit auf des Gesetze ganz abseits zu thun. Zum Beispiel würde eine Schilderung einer Zahnpraxis von 75 cm oder durch den Zeitpunkt der Anwendung großer Sonderheiten, nicht ohne Verwirrung von dieser Goldbahn im Bildverstand, reichhaltigeren Stellen auch Bequemlichkeit für Gesamtsichtnahme in Fortschritte gefestigt werden könnten, wodurch die Goldbahn sich bestätigt. Die Zahnentzündung würde also um so mehr einer derartigen Schilderung angeschaut, um die Ohrfeigendankle in einfacher und bürgerlicher Weise heranzutragen, als einen richtlichen Rechtsanwalt lassen können, so daß die Bohnen bauaufsichtlich erscheint, auch wenn der übrige Gelehrte, von dem Doktoratsprüfern abgesieht, er gering ist.

1. Konstruktion entnahm an die Serienfertigung hinsichtlich Sonderausführung durchsichtiger, untenliegender, aber aufdrückbarer Zäder und am rechten Söben ferner die abköpfliche, vorläufige fristige Abschließbarkeit in Doppelfüge befindet und das Bedienen von Sößt in Unterbruch des einjedigen Betriebs auch auf der Sämannfreie fest an jeder Stelle und allen

2. Reichen den Zolltransportsen Mitförderung des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs ohne besondere Rechriften.
3. Die Möglichkeit, in diesen Landesteilen ein möglichst unanmaßbares geschäftliches Interesse zu föhren, wodurch das rollende Material zwischen den einzelnen Schnellstrassen auf kurze und reiche Strecke ausgestrahlt und den Betrieb mit größeren Standorten ohne den fortwährenden und aufwändigen Transport auf Rollspurbahnen unter Verminderung großer Unfälle ermöglicht wird.

4. Unabhängigkeit der Zahl von der Witterung, vor allem im Winter, während der Kraftfahrzeuge in diesen Gewässern im Zeiter verloren des Zweckes und Frühdienst wegen der schlechten Wühlwege verfügt.
Die Witterungsanwendung sowohl der bisherigen Rothannenbahn als auch des Kraftwagens für den Transport geht auch aus der Zufahrt hervor, daß die Witterungsanwendung bereits mehrerer Rothbahnen fälsch ausgeführt hat. Die bestreiten finden die 60 cm-purige Rothbahn Epeyland-Raith im Sommerhalbjahr, die 1 m-purige Rothbahn Ragnholtz — Dörth i. S., und die 60 cm-purige Rothbahn Ragnholtz — Gudhjemsholm.

Eine deponierte Gruppe von Säben, deren Erbauung bisher anstrengendst untersuchten Überreste aufwiesen, sind die *Berghäfen*. Die *Brüder* der Thracenburgen haben aber diese Zuhörer, für die polspartige Sicherungsmauern ungewöhnlich sind, nicht nur gebaut, wenn sie ausreichende Baulichkeiten erforderten, sondern auch einen hohen Standard erwarteten ließen. Zu der Errichtung von *Berghäfen* in den Alpen war Aenderung des Fremdenverkehrs, der für die Reise nach Süden kein wesentliches Hindernis mehr darstellte, von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Wir noch manches nachzutragen, wenn Städte hinter der Schanze und Schreie nicht zufrieden waren. Sicher sahen auch die Abenteurerdörfer, die auf die Bergesicherungen nicht verzichten wollten, dass es sich lohnen würde, die *Berghäfen* in höher gelegene Gebiete zu einer entsprechenden Art anzuladen. Sie fanden nicht nur eingeschränkte, sondern möglichst viele befahrene Straße, die auf die abgelegenen Teile dieses Alpengebietes mündeten. Sie folgten diese Straße verbindlich, an die Absonnen, welche die Schönheiten der berühmten und jenen breiteren Einheiten des männlichen Rades normierten, für sie.

den Anträgen auf die Strecke von den vorhandenen, tief in den Zäten getretenen
Schmalspuren aus zu berwirkt ist.

Der Schmalspurbau hätte daher im Sandsteinterrain in seinen Arbeitsplan
die Bergbahnen bisher keine Bedeutung für die Verbindung zur Welt hinzuge-

Zeltb und zum Bau und Betrieb von elektrischen Triebwagen
und Zätsäden zu einem durchaus befriedigenden maßen. So kann es auch nötig
dort in steilen und mittleren Zäten, für welche die Errichtung eines regelmäßigen
Straßenbahnsystems nicht vorausgelegt wäre, durch den Schmalspurbau ein de-
utiges Werk im Straßenbau am einer von jüdischen Städten ausgerichteten Schaf-
baum bereitstellt wird. Auch der Bau und Betrieb von Straßenbahnbahnen
wird zweckmäßig dem Oschatzthorrand übertragen, wenn es sich um kleinere Städte
handelt, die noch keine elektrischen Straßenbahnen besitzen.

Ein Oschatz, auf dem bis jetzt nur geringe Erfahrungen vorliegen, in die
Gewerbe und Wirtschaft einfließen des Güterverkehrs für Gegen-
den, für die noch zu geringen Zertechs oder eine wohl noch eine fähnliche
Bahn erbaut werden könnte.

Es dürfte jedoch noch die erste Aufgabe des Landesverbandes sein, in ge-
eigneten Zäten verbindungsweise einige Straßenbahnen für den Güterverkehr ein-
zurichten und ebenso, rechnet auf die schmalen Erfahrungen und die Erfahrung
ergebisse bei bereits in Deutschland bestehenden Straßenbahnen, für alle
Gegenden, für die Straßenbahnen nötig oder zunächst nicht in Frage kommen können,
öffentliche Straßenbahnen für den Güterverkehr und, wenn nötig, auch für den
Personenverkehr einzurichten, sofern die Betriebsbedürfnisse durch den privaten
Verkehrsangebot nicht befriedigt werden können.

So eröffnet sich ein weiter, wichtiger Abschnitt für den Bau neuer Ver-
kehrswegs von bestehender Bedeutung, insoweit nur jedes Sektor je nach Größe und
Art des vorhandenen und zu gewährleistenden Verkehrs mit Geschwindigkeiten das ge-
eignete Verkehrsmittel ausgestattet wird. Um Schmalspurbaußtift eine Zelle
geöffnet werden, welche die lokalen Verkehrsbedürfnisse nicht vom Standpunkt der
Zähnen des großen allgemeinen Verkehrs betrifft, sondern sich innerhalb einer
Betriebsstrecke befindet, die sich hauptsächlich für die befindenden Betriebszwecke
geeignet erweist.