

c) Trieb- und Kuppelstangen.

I. Bauarten.

Die Stangenköpfe werden im allgemeinen geschlossen hergestellt (Abb. 353). Bei offenen Köpfen (Abb. 354) dient ein durch eine Schraube gesichertes Füllstück als Verschluss. Stets haben die inneren Triebstangen am Kurbelende offene Köpfe, zuweilen die Kuppel- und äußeren Triebstangen zum leichteren Einbau der Stangen. Die Stangenköpfe umschließen zwei Lagerschalen, von

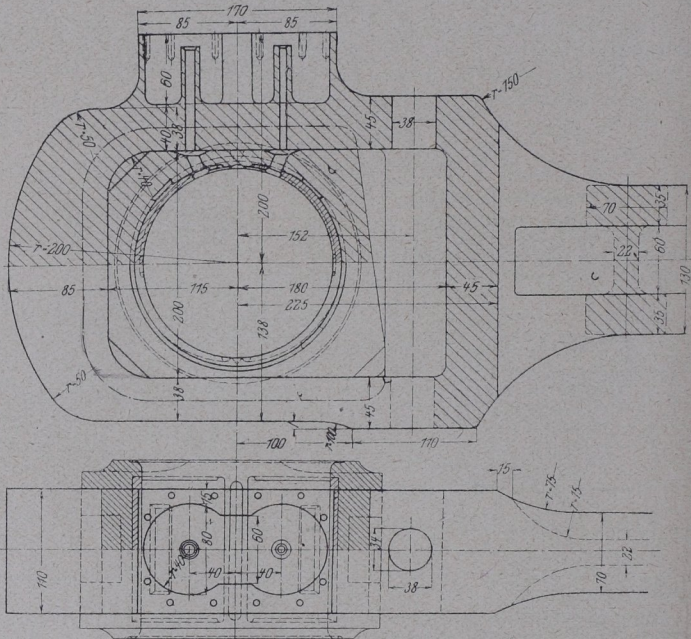


Abb. 353. Geschlossener Stangenkopf.

denen die eine mittels Keil und Schraube gegen den Zapfen gedrückt wird. Der Zapfen ist meist zylindrisch, bei verschiebbaren Endachsen auch kugelförmig. Bei kleinen Lokomotiven sind runde Stangenköpfe mit eingepreßten Rotgußbüchsen empfehlenswert.

Bei Lokomotiven mit mehreren Kuppelstangen ist der Einbau schwierig, weil sämtliche Kuppelstangen einer Seite vorher zusammengebaut und gemeinsam über die zugehörigen Kuppelzapfen geschoben werden müssen. Es ist dies eine Folge der bestehenden Gelenkbauart, bei der die hervortretenden Enden der Gelenkhälfte einer Kuppelstange teilweise um das Gelenkauge der anderen Kuppelstange herumgreifen (Abb. 355/356). Zweckmäßig werden bei den

