

Federstützen bewirkt. Bei amerikanischen Lokomotiven wird von der Nachstellung abgesehen; die Auflagerung erfolgt dort auf Schneiden. Bisweilen wird die Lage der Ausgleichhebel und Federn miteinander vertauscht. Man erreicht dadurch bei niedrigen Federn und tief liegender Feuerbüchse eine gut zugängliche Federung.

Mit der Abfederung hängt die Verteilung der Lokomotivgesamtlast auf die einzelnen Räder zusammen. Achsen, die auf jeder Seite eine Einzelfeder haben (selbständige Achse), geben für jede Lokomotivseite einen Stützpunkt. Jede durch Ausgleichhebel verbundene Federgruppe gilt als ein Unterstützungspunkt. Ein Querausgleichhebel gibt einen Punkt in der Lokomotivlängsachse. Kommen keine Querausgleichhebel zur Anwendung, so ist die linke und rechte Lokomotivseite getrennt für sich zu betrachten.

In Abb. 183 sind die beiden Federn der ersten und zweiten Achse auf einer Seite durch Längsausgleichhebel miteinander, die

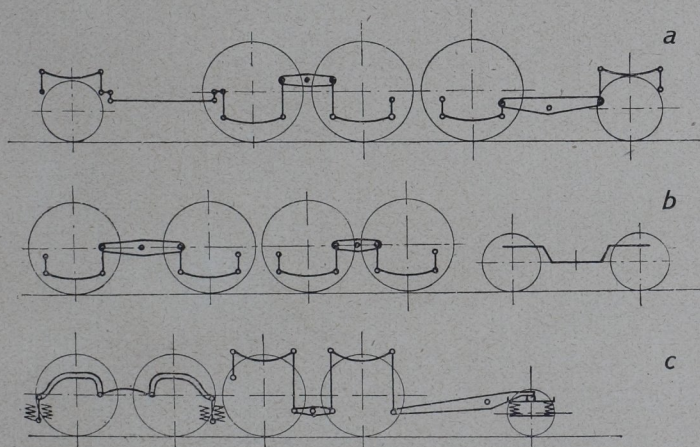


Abb. 182. Federanordnung ausländischer Lokomotiven. a) 1C1-Orientalische Eisenbahnen. b) 2D-Spanische M.Z.A.-Bahn c) 1D-Pennsylvania-Bahn.

Federn der letzten Achse beiderseits durch einen Querausgleichhebel verbunden, der in der Mitte belastet ist. Es ist also eine Unterstützung in drei Punkten. Sie hat den Vorteil, daß, wenn einmal die Achsdrücke I, II und III gleichgemacht sind, sie auch gleichbleiben, wenn z. B. Punkt III gesenkt wird. Wird bei mehrfacher Unterstützung, z. B. bei vierfacher (T_{12} in Abb. 181) ein Punkt gesenkt, so tritt an dieser Stelle eine Entlastung ein. Die Lokomotive Bauart G_{12} (Abb. 181) hat ebenfalls Unterstützung in drei Punkten. Die Tragfedern der vorderen drei gekuppelten Achsen liegen oberhalb der Achsbüchsen und sind durch Längsausgleichhebel miteinander verbunden; ferner ist zwischen der Laufachse und der ersten Kuppelachse ein quer und ein längs gelagerter Ausgleichhebel eingeschaltet. Zwischen den beiden hinteren Kuppelachsen liegt