

auf jeder Seite eine Blattfeder; außerdem sind an jedem Ende der sich auf dem Achslagergehäuse abstützenden Ausgleichbügel zwei in Pfannen sitzende Wickelfedern eingebaut.

Abb. 182 zeigt einige ausländische Lokomotiven bezüglich ihrer Federanordnung.

3. Achslager und Führungen.

a) Achslager.

Sie bestehen aus: Achslagergehäuse (Flußeisenguß 37 bis 44 kg/qmm Festigkeit, 20% Dehnung), Lagerschalen (Rotguß mit Weißmetallspiegel) und Unterkasten (Gußeisen 18 bis 24 kg/qmm Festigkeit).

Es gibt Achslager mit obenliegender und mit untenliegender Abfederung. Das Gehäuse verschiebt sich senkrecht in den Führungen

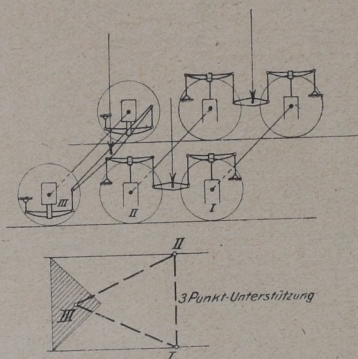


Abb 183. Dreipunkt-Unterstützung

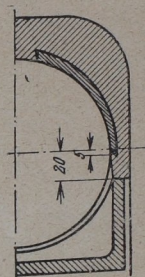


Abb. 184. Achslager mit verlängertem Weißmetallspiegel.

mit 40 mm Federspiel bei Regelspur. Die Lagerschale besteht aus Rotguß von 85% Cu, 9% Sn und 6% Zn mit Weißmetallspiegel aus einer Legierung, die durch Zusammenschmelzen von 1 kg Cu mit 2 kg Sb und 6 kg Sn entsteht. Während des Krieges hat die sog. „Ahlener Legierung“, bestehend aus 78% Pb, 8% Sn, 2% Cu und 12% Sb zufriedenstellende Ergebnisse geliefert. Neuerdings kommt vielfach sog. „Lurgimetal“ zur Verwendung. Es besteht aus 96% Pb, 2 bis 3 $\frac{1}{2}$ % Ba, etwas Na und etwa 0,5% Ca.

Der Unterkasten nimmt Öl und die Schmierpolster auf, die durch Federn von unten gegen die Achsschenkel gedrückt werden. Der Unterkasten soll leicht abnehmbar sein. Gegen Eindringen von Staub sind halbe Filzringe in die Nuten des Unterkastens eingelegt. Das Achslager mit untenliegender Abfederung unterscheidet sich von dem mit obenliegender nur durch die Ausbildung des unteren Gehäuseteiles. Die Lagerschalen umfassen meist bloß die obere Hälfte des Schenkelumfangs. Laufachslager tragen sogar nur auf $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{3}$ des Umfangs, um Heißlaufen zu vermeiden.