

stehen soll, so muß $s = \frac{a^2}{2R} - 2e$ werden, worin a die geführten

Länge (von Zapfen des Drehgestelles bis zur hinteren Achse), R der Krümmungshalbmesser und e die Spurerweiterung. Der Ausschlag des Drehgestelles wird begrenzt durch Anschläge am Hauptrahmen. Drehgestellräder > 840 mm Durchmesser; in Europa gewöhnlich 1,0 bis 1,2 m Durchmesser. Als Drehgestellrahmen dienen Blechrahmen von 18 bis 25 mm oder Barrenrahmen von 60 bis 75 mm Stärke.

Die mannigfachen Drehgestellbauarten unterscheiden sich hauptsächlich in folgendem: in der Anordnung des Mittelzapfens (tragend oder führend, mit oder ohne Seitenbeweglichkeit), in der der Tragfedern, in der Art der Lokomotivunterstützung durch das Drehgestell und in der Rückstellereinrichtung in die Mittellage (durch Federn, Pendel, Keilflächen).

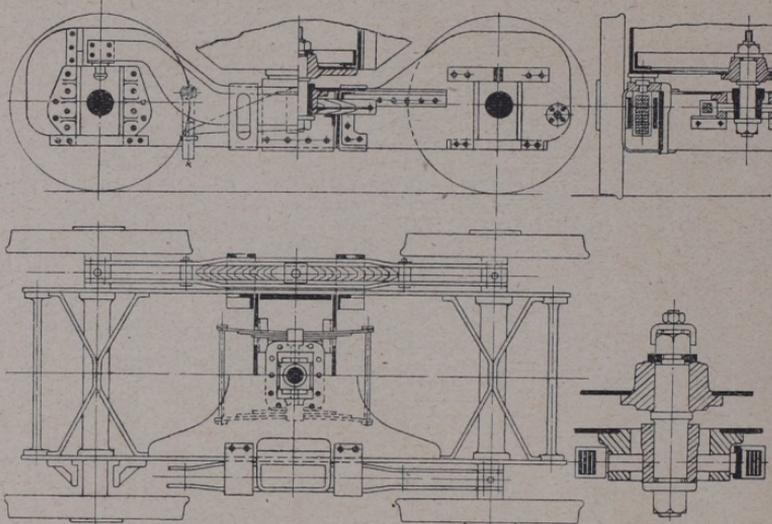


Abb. 197. Preußisches zweiachsiges Drehgestell.

Preußisches zweiachsiges Drehgestell (Abb. 197).

Der Drehzapfen, um den die Drehbewegung und der Seitenausschlag erfolgt, ist am Hauptrahmen fest gelagert, ist im Drehgestellrahmen mit einem Gleitklotz seitlich verschiebbar und liegt in der Mitte des Drehgestelles. Rückstellung erfolgt durch zwei mittels Spannstangen zu gemeinsamer Wirkung verbundene lange Blattfedern, die sich auf den Achsbüchsen abstützen. Der Hauptrahmen ruht auf seitlich angeordneten Stützlagern.

Drehgestell der 2D-Heißd.-S-Lok. der spanischen M. Z. A. - Bahn (Abb. 198).

Die Seitenbeweglichkeit wird ermöglicht durch Aufhängung nach Art einer Wiege. Die Darstellung ¹⁾ zeigt die Krafterückwirkung auf

¹⁾ Hanomag-Nachrichten, 1915, Heft 1, S. 17.