

einfache Verschiebung von Radsätzen bis zum Anlauf an die Fahr-
schiene wird die unmittelbare Aufnahme des für die Verschiebung
des Radsatzes erforderlichen Druckes durch die Schiene erreicht und
die Verstärkung des Seitendruckes des führenden Radsatzes ver-
mieden. Die sich ergebenden Seitendrucke und der Anscneid-
winkel der führenden Räder an den Schienen bilden den Maßstab
für die Krümmungsläufigkeit, sowie für die Abnutzung der Rad-
flansche und der Schienenköpfe.

Folgende Bezeichnungen werden eingeführt:

R = Krümmungshalbmesser,

r = geführte Länge des Fahrzeuges (fester Achsstand des
zweiachsigen Fahrzeuges),

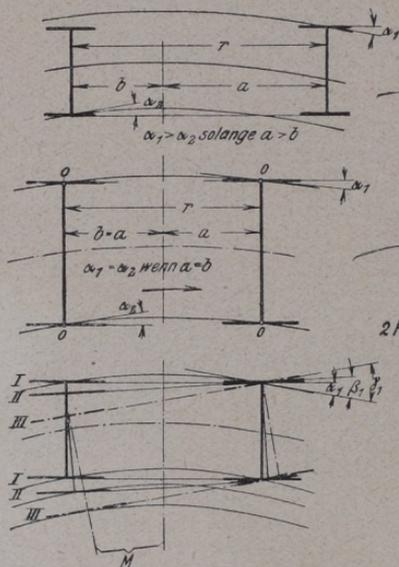


Abb. 209/211. Fahrzeugeinstellungen
in Krümmungen.

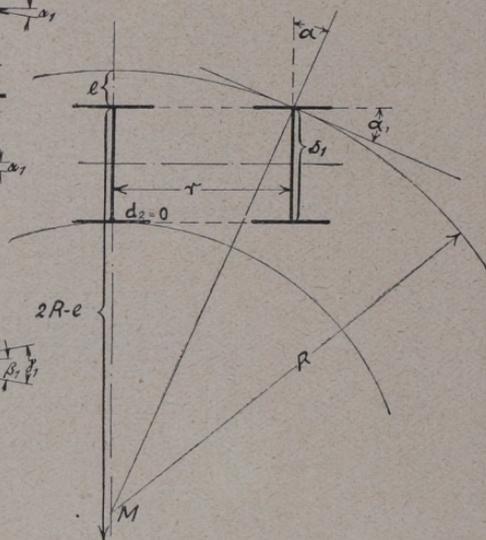


Abb. 212. Geometrische Beziehungen
beim Lauf in Krümmungen.

e = gesamter Spielraum zwischen Spurkranz und Schienen-
köpfen, oder größtmögliche Seitenverschiebbarkeit einer
fest gelagerten radial verschiebbaren Achse, $e = e_1 + e_2$

e_1 = Spielraum zwischen Rad und Schiene im ge-
raden Gleis; nicht unter 10 mm (2×5 mm) und
bei größter Abnutzung der Radreifen nicht über
25 mm,

e_2 = Spurerweiterung in Krümmungen R (d. h. die
Erweiterung gegen Spurweite s nach Abb. 208,
wofür bei verschiedenen R nach T.V. § 2 vor-
geschrieben ist:

R bis	800,	700,	600,	500,	400,	325,	250,	200,	150,	100 m
$e_2 =$	3,	6,	9,	12,	15,	18,	21,	24,	27,	30 mm.