

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 Ansehn-  
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),

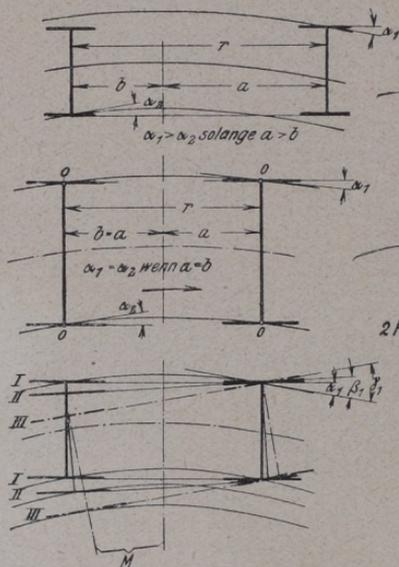


Abb. 209/211. Fahrzeugeinstellungen  
in Krümmungen.

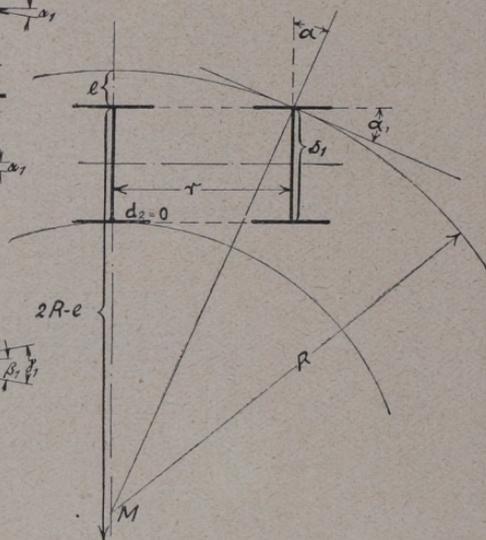


Abb. 212. Geometrische Beziehungen  
beim Lauf in Krümmungen.

$e$  = 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 ( $2 \times 5$  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.