(vgl. Abb. 209), läßt also die zu geringe Spurerweiterung e diese radiale Lage nicht zu (Abb. 213b gegenüber Abb. 213a), so läuft die Hinterachse IV innen an. Schneidet das Lot MY vom Mittelpunkt M auf die Mittelachse x-x des Fahrzeugs diese in Y, so laufen alle verschiebbaren Achsen, die vor dem Punkte Y liegen, nach außen hin, und alle verschiebbaren Achsen, die hinter Y liegen, nach innen hin. Haben die Achsen genügende Seitenverschieblichkeit, so laufen die Flanschen der Räder bis an die Schienenköpfe; anderenfalls üben die Achsen einen Druck auf den Rahmen aus, der den Anlaufdruck der benachbarten anliegenden Räder beeinflußt.

Radial einstellbare Endachsen, Abb. 214.

Bei genügendem Ausschlag der Radialachsen stellen sich die festen Achsen wie unter 213 ein; eine radial einstellbare Vorderachse

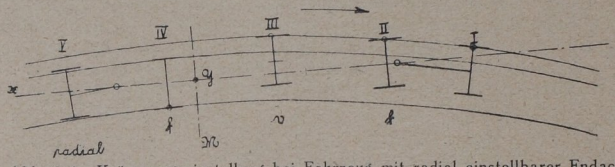

Abb. 214. Krümmungseinstellung bei Fahrzeug mit radial einstellbarer Endachse.

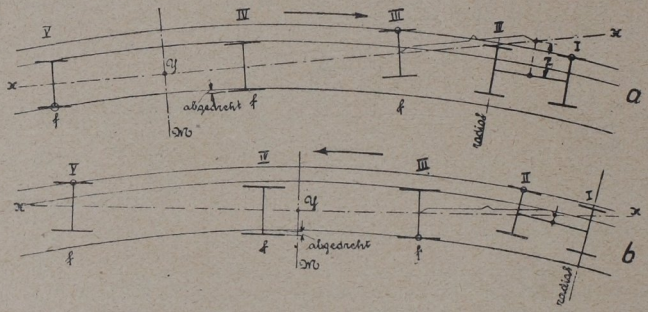

Abb. 215. Krümmungseinstellung bei Fahrzeug mit Drehgestell.

läuft außen an, eine radial einstellbare Hinterachse will als Schleppachse radial laufen.

Fahrzeuge mit Drehgestellen, Abb. 215.

Bei vorn laufenden Drehgestellen läuft die Vorderachse außen an; die Hinterachse stellt sich radial, da der Radstand des Drehgestells wohl stets kleiner ist als $\sqrt{2Re}$. Die vordere feste Achse der Lokomotive drängt nach außen, bei genügendem Seitenspiel z des Drehzapfens läuft sie außen an. Die anderen Achsen stellen sich ein wie bei 213 und 214. Bei Rückwärtsfahrt (Abb. 215 b) läuft Achse V außen an, die feste Achse III innen. Achse II des Drehgestells läuft außen an, Achse I stellt sich radial. Achse IV muß im vorliegenden Fall abgedreht werden.