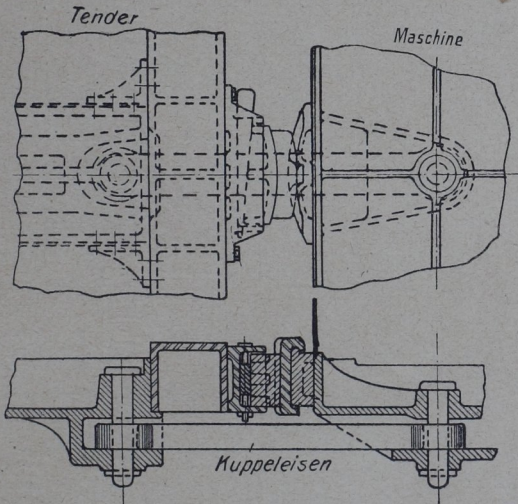


wirken, wird der am Tender angeordnete Stoßpuffer mittels Keils gegen die Pfanne am Lokomotivzugkasten gepreßt. Der als Segment ausgebildete Stoßpuffer ermöglicht die Senkrecht- und Querbeweglichkeit zwischen Lokomotive und Tender und läßt auch bei einigem Spiel ein Verkanten beider Fahrzeuge zu.

9. Bremsen.

a) Bauarten und Anordnungen.

Zum Hemmen eines in Bewegung befindlichen Fahrzeuges müssen besondere Bremsrichtungen angewandt werden. Lokomotiv- bzw. Tenderbremsen werden gewöhnlich als Klotzbremsen ausgebildet. Bremsklötze aus hartem Gußeisen mit Stahlzusatz (Bremsklotz-



Abb, 239. Amerikanische Kupplung.

guß) pressen sich an die Radreifen an. Kraft zur Erzeugung des Bremsklotzdruckes unter Zwischenschaltung von Übersetzungen durch

- Handbetrieb (Wurfhebel, Spindel),
- Dampfdruck (steigerungsfähig bis zur vollen Höhe des Kesseldruckes),
- Luftdruck (Westinghouse-, Knorr-, Kunze-Knorr-, Schleifer-Bremse),
- Luftleere (Hardy-, Körting-Bremse).

Anordnung der Bremsklötze einseitig oder doppel-seitig an jedem Radreifen. Bei einseitiger Anordnung ist Lage der Klötze vorn günstiger, da dann beim Bremsen zusätzliche Achsbelastung eintritt. Bei Lokomotiven für Vorwärts- und Rückwärts-fahrt (Tenderlokomotiven) soll daher möglichst je die Hälfte der