

Klötze vor bzw. hinter den Radreifen angebracht werden. Bei doppelseitiger Klotzanordnung wird einseitige wagerechte Radreifenbelastung vermieden, wodurch die Flächenpressung zwischen Klotz und Radreifen vermindert wird. Am günstigsten ist Lagerung der Klötze in Höhe Achsmitte. Damit der Druck aller Klötze auf die Radreifen derselbe ist, müssen Ausgleichhebel mit den entsprechend gewählten Hebellängen eingeschaltet werden.

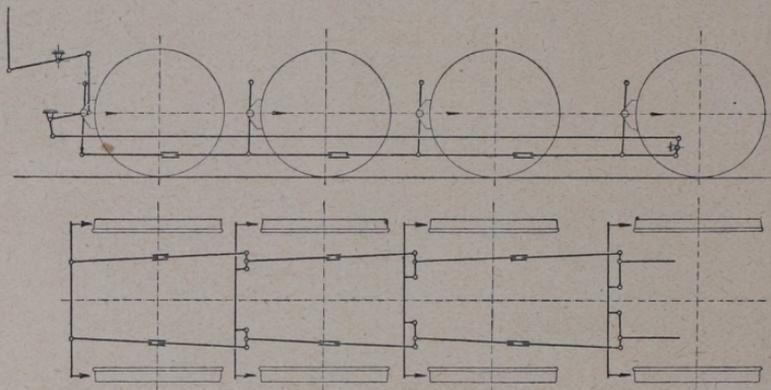


Abb. 240. Einseitige Lokomotivbremse aller vorhandener Kuppelachsen, Klotzdruck wagerecht, mit Ausgleich.

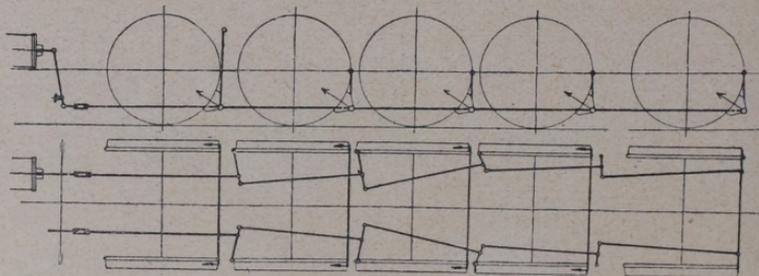


Abb. 241. Einseitige Lokomotivbremse aller vorhandener Kuppelachsen, Klotzdruck schräg nach oben, mit Ausgleich.

Bremsanordnungen sind folgendermaßen ausgebildet:  
 Abb. 240: Bremse einer D-Lokomotive, bei der alle gekuppelten Räder einseitig gebremst werden und der Bremsklotzdruck in wagerechter Richtung auf die Räder übertragen wird. Bemerkenswert ist die Anordnung von zwei Umlenkebeln zwischen Bremswelle und Bremszylinder, Ausgleich der Drücke durch Ausgleichgestänge. Nachstellmöglichkeit in allen Bremszugstangen.

Abb. 241: Bremse einer 1E-Lokomotive<sup>1)</sup>, bei welcher der Bremsklotzdruck einseitig auf alle gekuppelten Räder übertragen

<sup>1)</sup> Das Laufrad ist in der Abbildung fortgelassen.