

wird und schräg nach oben wirkt. Nachstellmöglichkeit nur an den unmittelbar an der Bremswelle befindlichen Zugstangen.

Abb. 242: Bremse einer E-Lokomotive, bei der nur zwei Achsen doppelseitig gebremst werden. Bremsklotzdruck schräg nach oben gerichtet. Ausgleichgestänge zum Ausgleich der Drücke, ebenso Nachstellmöglichkeit in allen Bremszugstangen. Notwendigkeit eines festen Punktes am Rahmen zur Aufhängung der letzten Zugstange.

Abb. 243: Bremse einer E-Lokomotive, bei der nur vier Achsen doppelseitig gebremst werden und jegliches Ausgleichgestänge vermieden ist. Notwendigkeit einer zweiten Bremswelle nebst voll-

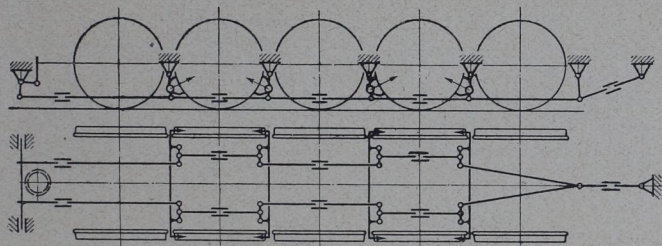


Abb. 242. Doppelseitige Lokomotivbremse einiger vorhandener Kuppelachsen, Klotzdruck schräg nach oben, mit Ausgleich.

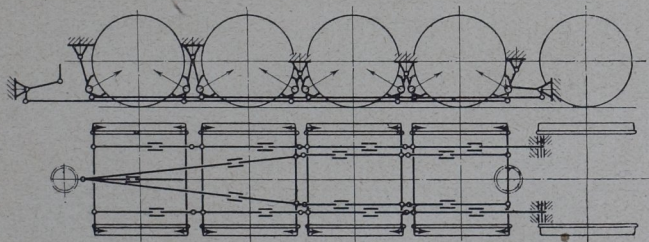


Abb. 243. Doppelseitige Lokomotivbremse einiger vorhandener Kuppelachsen, Klotzdruck schräg nach oben, Ausgleich mit Einschränkung.

ständigem Bremsgestänge. Durch rechtzeitige Nachstellung der Zugstangen ist Ausgleich der Bremsklotzdrücke in gewissem Grade möglich.

Abb. 244: Bremse einer E-Lokomotive, bei der nur vier Achsen einseitig gebremst werden. Die Bremsklotzdrücke sind ausgeglichen. Bemerkenswert ist die einfache Bauart der Bremse durch Anordnung einer mittleren Bremszugstange.

Abb. 245: Bremse einer C-Schmalspur-Lokomotive, bei welcher der geringe zur Verfügung stehende Raum zwischen den Rahmenblechen zur Anordnung der Bremszugstange in Rahmenmitte nötigte. Ausgleich der Bremsklotzdrücke durch Ausgleichhebel.