

Maschinenende wird durch die Querverfeder *e* abgestützt, die in ihrem Mittelpunkt den Maschinenrahmen trägt, während sie an den Enden mittels der Gelenke *f* an den Tenderlängsträgern derart aufgehängt ist, daß sie kein Hindernis für Seitenverschiebung bildet. Durch entsprechende Anspannung von Feder *e* läßt sich jede gewünschte Lastverteilung auf die Lokomotivachsen herstellen. Hierbei tritt eine Mehrbelastung des Querbalkens *c* ein; da diese jedoch im Verhältnis $l:L$ kleiner ist als die Federspannung, und da *c* näher am Maschinenschwerpunkt als *e*, so wird das hintere Maschinenende entlastet, unter Übertragung eines Teiles des Maschinengewichtes auf die Tenderachsen.

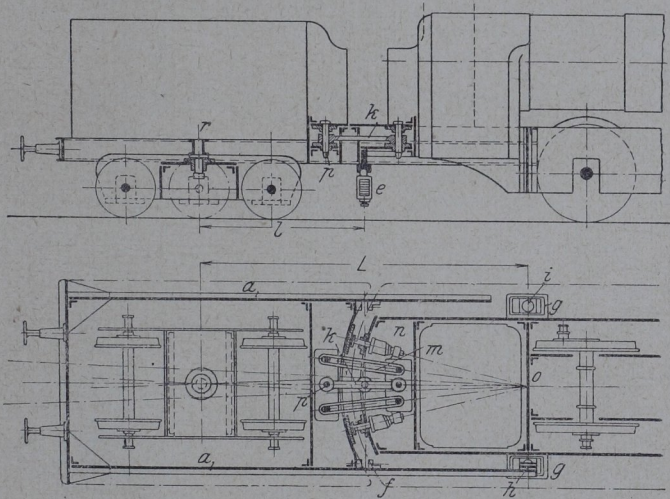


Abb. 548/549 Stützender Bauart „Krauß“.

b) Bauart **Krauß** (Abb. 548/549).

Die Querverfeder *e* ist mittels Gelenken *f* an den Tenderlängsträgern *a* aufgehängt. Seitlich am Maschinengestell sind Auflager *g* befestigt, auf denen die Vorderenden der Längsträger *a* mittels Kugeln *h* und Gleitpfannen *i* ruhen. Eine geometrisch bestimmte Verbindung zwischen Maschine und Tender wird durch diese Teile einmal in seitlicher Richtung hergestellt, zwecks Seitenführung des vorderen Tenderendes. In senkrechter Richtung werden die in *h* wirkenden Belastungen auf das Maschinengestell übertragen; jedoch nicht in der Längsrichtung, da die Gleitpfannen *i* in den Auflagern *g* nach vorn und hinten Spiel haben, somit Längskräfte nicht übertragen können. Hierzu dient die gewöhnliche Zug- und Stoßvorrichtung, die in der Hauptsache durch das Kuppeleisen *k* gebildet wird. Der theoretische Punkt, um den bei dieser Verbindung die beiden Fahrzeuge sich gegenseitig verdrehen, ist gegeben durch den