

Radiallokomotiven. — Radstand.

153

der Krümmungslokomotive Bauart Garrat s. Art. Darjeeling-Himalaya-Bahn.

Literatur: Die Lokomotiven der Gegenwart, 1903, 2. Aufl. *Rihosek.*

Radkontakte s. Blockeinrichtungen.

Radreifen s. Räder.

Radstand (*wheel-base, distance of wheel-centers; écartement des essieux interasse*), bei einem auf Räder gestellten Fahrzeug der gegenseitige Abstand der voneinander entferntesten Radachsen (der Endachsen).

Bei Fahrzeugen mit Drehgestellen spricht man von einem R. des Fahrzeugs und einem R. der Drehgestelle. Die Bedeutung des ersteren ist nach obigem klar, ebenso jene des R. der Drehgestelle, wenn man beachtet, daß hierbei jedes Drehgestell für sich als ein besonderes Fahrzeug gedacht ist.

Mit der Bezeichnung „fester Radstand“ wird zur Unterscheidung von einer Lenkachsen- oder Drehgestellanordnung ausgedrückt, daß die Endachsen eines (steifachsigen) Fahrzeugs eine den Lenkachsen oder Drehgestellachsen ähnliche Beweglichkeit nicht besitzen. Bei einem steifachsigen Fahrzeug bleiben die Endachsen immer, d. h. auch in Gleisbogen, in unveränderter oder nahezu unveränderter Parallelstellung; bei Wagen mit Lenkachsen oder mit Drehgestellen nehmen die Endachsen in Bahnkrümmungen eine zueinander geneigte Lage ein. Wenn daher bei solchen Fahrzeugen von dem R. gesprochen wird, ist dabei stillschweigend die Stellung des Fahrzeugs im graden Gleis vorausgesetzt, bei der auch die Endachsen dieser Fahrzeuge gleichgerichtet sind.

Die Größe des R. steht in Beziehung zu den verschiedenartigen Verhältnissen der Fahrzeuglänge, der Gleisanlage, der Fahrgeschwindigkeit u. s. w., bei Lokomotiven und Tendern auch der Tragfähigkeit der zu befahrenden Brücken. Ungeachtet der Wichtigkeit einer richtigen Wahl des R. ist es in vielen Fällen nicht möglich, diesen Beziehungen einen vollständig genauen gesetzmäßigen Ausdruck zu geben.

So nimmt z. B. bei steifachsigen Fahrzeugen von einer gewissen Größe des R. anfangen, die von dem Halbmesser der Bahnkrümmung abhängt, mit der Zunahme des R. das Maß zu, um das die Endachsen in der Bahnkrümmung von der radialen Richtung abgelenkt werden. Hierdurch wird wegen Vergrößerung des Anlaufwinkels des führenden Fahrzeugrades an der äußeren Bogenschiene insbesondere eine Vergrößerung der Bewegungswiderstände und damit zusammenhängend der Baustoffabnutzung und des Zugkraftaufwandes, weniger

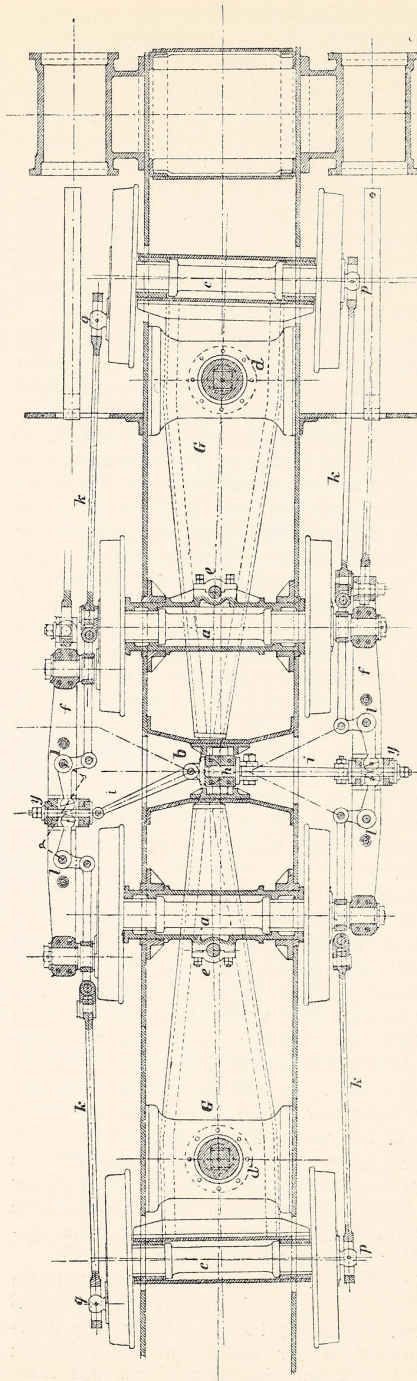


Abb. 78. Einstellbares Triebwerk, Bauart von Helmholz.