

Bausatz lasergeschnittene Gleisroste für Rippenplatten mit Zapfen

Lieber BahnSinn®-Kunde,

mit dem Erwerb unseres gelaserten Gleisjochs für Rippenplatten mit Zapfen haben Sie sich für das in Präzision und optischer Wirkung hochwertigste Gleissystem entschieden, das derzeit in Baugröße H0 angeboten wird.

Unseren Holzschwellengleis-Bausatz gibt es in den Vorbild-Schwellenabständen von 650, 670 und 700 mm und in der Spurweite von 16,5 oder 16,6 mm (16,6 mm bei Vorbildradius unter 215 Meter verwenden). Die Jochlänge des Schnuppersets beträgt 35 Zentimeter.

Inhalt des Schnuppersets: ein Gleisrost, 5 Gußbäume Rp 16 (100 Stck.) und vier Rippenplatten Rp 18. Das Gleisprofil ist wegen der unterschiedlichen Profilhöhen (Code 70/ 83/100) extra zu bestellen; ebenso die Schienenlaschen und die zugehörigen Schrauben, da nicht jeder diese Stoß-Verbindung wünscht.

Preis und Leistung

Der vergleichsweise hohe Preis dieses Gleis-Systems resultiert aus den Herstellungsverfahren, die notwendig sind, um zum einen die geforderte Präzision und zum anderen die unerreichte Vorbildtreue dieses Kleinserien-Gleises zu gewährleisten: Weder beim Messing-Schleudergußverfahren zur Herstellung der Rippenplatten, noch beim Laserschneiden der Schwellenroste können unsere Lieferanten mengenabhängige Rabatte einräumen: Egal, ob einer oder hundert Roste gelasert werden, die Maschine benötigt stets pro Rost die gleiche Zeit und verursacht so auch die gleichen Kosten. Mehrere Platten gleichzeitig zu lasern würde unter anderem zu stark unterschiedlichen Abmessungen der Löcher für die Zapfen führen. Ähnliches gilt für das Schleuderguß-Verfahren.

Dafür aber entsteht auf diese Weise ein technisch perfektes und in seiner optischen Wirkung unerreichtes Gleis, an dem Sie auch nach Jahrzehnten noch Ihre Freude haben können.

Unsere laser-geschnittenen Schwellenroste aus 2 mm starkem Sperrholz sind derzeit nach Original-Reichsbahn-Lageplänen für Schiene S 49 und Reichsbahn-Oberbau K auf Holzschwellen in drei unterschiedlichen Schwellenabständen (Vorbild-Mittenabstand 650, 670 und 700 mm) für Gleise 1., 2. und 3. Ordnung zu haben. Sie werden wahlweise für eine Spurweite von 16,5 mm und – zum Bau von Gleisbögen mit Vorbildradien von weniger als 215 Metern – mit einer Spurerweiterung auf 16,6 mm angeboten. Für Fahrzeuge nach H0pur®-Norm empfehlen wir, die für die jeweiligen Vorbilder geltenden Mindestradien möglichst nicht zu unterschreiten.

Die gelaserten Holzroste weisen eine Vorbild-Jochlänge von 30 Metern auf; die einzelnen Schwellen sind über einseitig angeordnete Stege miteinander verbunden; die sollten – anders als in Hp1 Nummer 26 gezeigt – nach dem Aufkleben des Jochs auf das Trassenbrett per Skalpell entfernt werden. Zudem sei empfohlen, dann die dabei entstehenden Trennkanten zu glätten und gegebenenfalls mit Schwellenimprägnierung nachzubehandeln.

Ein Gleis für alle Normen

Obgleich für das exakt maßstäbliche H0pur®-System entwickelt, können aus diesen geraden Gleisrosten gefertigte Gleisanlagen problemlos auch mit Fahrzeugen nach anderen Rad-Schiene-Normen befahren werden. Ausgehend von der Verwendung von Code-70-Gleismaterial für die Nachbildung der S 49-Schiene, verbleibt zwischen den Schraubenköpfen der inneren Klemmplattenschrauben und der Schienenoberkante eine lichte Weite von etwas mehr als 0,6 mm. Dieses Gleis kann also in der Regel anstandslos mit Fahrzeugen nach Rp 25-Norm befahren werden. Sollten dennoch die Spurkränze einzelner Fahrzeuge über die Schraubenköpfe rattern – manche Hersteller interpretieren die Rp-25-Norm sehr freizügig – genügt es, eine Schleiflatte einmal vorsichtig über die gleisinneren Schraubenköpfe zu ziehen. Für den Einsatz von Fahrzeugen mit höheren Spurkränzen sei die Verwendung von Code 83- oder Code-100-Profil empfohlen.

Einstecken der Rippenplatten

Bitte trennen sie die Joche bei Baubeginn nicht aus der Sperrholzplatte. Sämtliche Schwellen weisen je zwei paßgenau für das gewünschte Spurweitenmaß gebrannte Löcher auf, in die es lediglich noch die zuvor brünierten BahnSinn®-Rippenplatten Rp 16 – mit mittigem Dorn an der Unterseite – einzustecken gilt. Die erste und letzte Schwelle eines jeden Rostes weisen anstelle der Löcher je zwei halbkreisförmige Einkerbungen auf: Sie dienen der Aufnahme der Stoßplatte Rp 18 an der Stelle, wo die Enden zweier Roste eine Doppelschwelle für die Gleis-

Bausatz lasergeschnittene Gleisroste für Rippenplatten mit Zapfen

Verbindung mit Hilfe eines geschraubten Schienenstoßes bilden. Die dann notwendigen Schienenlaschen und Gleisschrauben (die Packung beinhaltet 4 Laschen und 12 Schrauben; zum Bau eines Stoßes werden zwei Laschen und 8 Schrauben benötigt; Preis hierfür 3,60 €) sind separat im BahnSinn®-Shop erhältlich.

Wer ein Schnupperset (ein 30-Meter-Joch) erworben hat und auf einen vorbildgerechten, verschraubten Stoß aber dennoch nicht verzichten will, der braucht das Joch lediglich in der Mitte durchzusägen, die beiden Hälften um jeweils 180° zu drehen und die beiden ursprünglichen Endschwelle dann zur Doppelschwelle aneinander zu legen – so entstehen dann halt zwei 15-Meter-Joche.

Der Schienenstoß

Wer statt all dessen geschweißtes Gleis nachbilden will, kann entweder die beiden Profile am Stoß miteinander verlöten und dennoch die Rp 18-Platte verwenden. Streng genommen waren dann aber oft noch die Bohrungen für die Gleisschrauben in den Schienenstegen zu sehen.

Alternativ wird der verschweißte Stoß anstelle der Rp 18 jeweils eine mittig auf jeder der beiden Stoßschwellen platzierte Rp 16-Platte aufweisen. Die entsprechenden Löcher – \varnothing etwa 0,7 mm – müßten dann noch in die erste und letzte Schwelle des Rostes gebohrt werden.

Mechanische Alterung

Vor Baubeginn sei empfohlen, die naturgemäß glatte Sperrholz-Oberfläche der einzelnen Schwellen – die Holzmaserung läuft vorbildrichtig in Längsrichtung – ein wenig auf «rustikal» zu trimmen. Dies erfolgt – abhängig vom gedachten Alter des Gleises – mehr oder minder temperamentvoll zunächst mit dem Skalpell, das für Risse im Schwellenholz sorgt. Den Rest übernimmt dann eine Drahtbürste, die Spuren der Maserung im Holz hinterläßt; das Anfasen der Schwellenkanten für den Streckengänger – mit dem Skalpell – kommt später an die Reihe.

Auffädeln der Rippenplatten: unbedingt ein angeschliffenes Schienenprofil verwenden

Für die Platzierung der einzelnen Rippenplatten in den eingebrannten Löchern bedarf es eines etwa zehn Zentimeter langen Stücks Gleisprofil, das zuvor an beiden Enden ein wenig zugefeilt wird: Dann lassen sich die Rippenplatten – jeweils etwa zehn bis 15 Stück – leichter auffädeln. So stehen die Kleiseisen bereits rechtwinklig zum Schienenprofil, wenn sie nun – eines nach dem anderen – in die Schwellenlöcher gedrückt werden. Sind die Rippenplatten eingesteckt, gilt es, den Rost samt Gleisprofil aufs «Gesicht» zu legen, um die Rp 16-Gußteile von der Rückseite her mit Sekundenkleber-Gel zu sichern.

Diese Übung ist solange zu wiederholen, bis sämtliche Rippenplatten eines Jochs ihren Platz gefunden haben. Dann steht das Einziehen der endgültigen – am besten zuvor brünierten – Gleisprofile an.

Aufkleben, Haltestege entfernen

Nach der Probefahrt wird das Joch aus der Sperrholzplatte getrennt, mit Schwellenimprägnierung gebeizt und nach Trocknen der Beize aufs Trassenbrett geklebt. Wer mag, kann jetzt die Haltestege – am besten dazu die Profile noch einmal aus den Kleiseisen ziehen – zwischen den Schwellen per Skalpell entfernen und die Schwellenkanten anfasen. Diese Stellen werden nun noch einmal mit Schwellenbeize nachbehandelt. Verbleiben noch drei Dinge: Gleis lackieren (Schwellen zuvor abkleben), einschottern – und ein schönes Stück Gleis genießen.

Zum Bepflanzen des Bahndamms empfehlen wir Gras, Büsche und Bodendecker von der Firma «Silhouette» (miniNatur). Schotter, Schwellenimprägnierung und Splitt (Drainagematerial «Dampflokepoche», gesiebt und gemahlen) beziehen wir stets bei Asoa.

Wir wünschen viel Freude und Erfolg.

Ihr BahnSinn®-Team