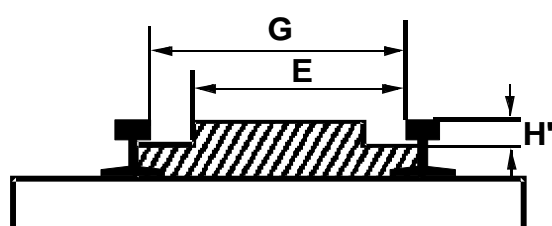


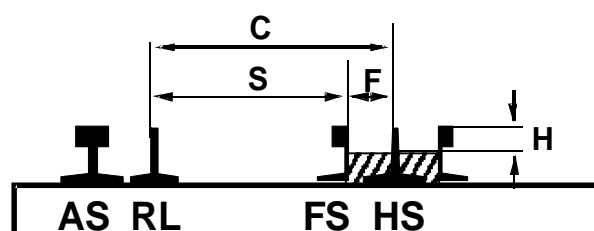
Diese Norm ist Grundlage für die Herstellung und Prüfung von Gleisen, Weichen und Kreuzungen und gilt für Gleisanlagen mit Mindest-Bogenradien nach NEM 111. Sie ist eine Weiterentwicklung auf der Basis der Norm Europäischer Dampf- und Gartenbahnen NEDG 310.

Die Maße weichen von den maßstäblichen Verkleinerungen des Vorbildes im Interesse der Betriebssicherheit ab.

AS Außenschiene      FS Flügelschiene  
 RL Radlenker        HS Herzstückspitze



**Gleis**



**Weiche - Herzstückbereich**

Die waagerechten Maße dieser Norm werden an den senkrechten Kanten der Schienenprofile gemessen.

**Maßtabelle**

Spurweite G <sup>2)</sup>		C <sup>3)</sup>		E <sup>4)</sup>	S		F <sup>5)</sup>		H <sup>6)</sup>
Nennwert	max	min	max <sup>1)</sup>	max <sup>1)</sup>	min	max <sup>1)</sup>	min <sup>1)</sup>	max	min
89	92	85,0	86,7	83,0	80,3	82,0	3,0	4,7	4,0
127	130	122,0	123,0	119,0	115,0	116,0	6,0	7,0	4,7
184	190	176,0	178,0	173,0	168,0	170,0	6,0	8,0	6,3
260	268	251,5	253,0	254,0	240,0	241,5	10,0	11,5	9,0

**Anmerkungen:**

- 1) Das Anstreben dieser Werte führt zur größtmöglichen Vorbildnähe.
- 2) Im geraden Gleis ist der Nennwert anzustreben; er gilt stets als Minimalwert. Bei kleinen Radien in Gleisen und Weichen kann eine Spurerweiterung zweckmäßig sein, wenn Fahrzeuge mit einem großen festen Achsabstand verkehren sollen.
- 3) Die Begrenzung  $C_{min}$  gilt nur im kritischen Bereich des Radlenkers.  
 Um die Grenzwerte für die Leitweite **C** einzuhalten, ist eine beliebige Aneinanderreihung der Grenzwerte der Herzstückkrillenweite **F** und des Leitflächenabstandes **S** nicht zulässig.
- 4) Die Begrenzung  $E_{max}$  gilt bei Leitschienen, wie sie bei Gleisbogen mit kleinen Radien verwendet werden, bei Schutzschienen auf Brücken, in den Rillen der Bahnübergänge, für die abliegenden Weichenzungen (siehe NEM 124) und für die Enden der Flügelschienen der Weichen, damit die Rückenflächen der Räder nicht an der Rillenkante anlaufen.

- 5) Die Begrenzung  $F_{max}$  am Herzstück darf überschritten werden, wenn ein Spurkranzauflauf (Rad läuft auf dem Spurkranz statt auf der Lauffläche) vorgesehen ist.  
Die Einhaltung der maximalen Rillenweite am Herzstück gestattet den gemeinschaftlichen Betrieb mit Rädern, deren Spurkränze eine unterschiedliche Höhe  $D$  (nach NEM 310G) haben.  
Werden infolge der Schrägstellung der Radsätze im Rillbereich Erweiterungen über das Maß  $F_{max}$  hinaus notwendig bzw. muss aus dem gleichen Grund der Wert  $S$  verkleinert werden, so darf das Minimum der Spurkranzhöhe  $D$  nur 1 mm kleiner sein als das Maximum. Die Rillentiefe  $H_{max}$  darf dann nur  $\geq H_{min} + 1$  mm sein.  
Die notwendige Rillenweite  $F$  am Herzstück wird durch die Schrägstellung der Räder im Gleisbogen bestimmt. Es gelten folgende Richtwerte:  
R > 55 **G**: Minimales Maß F  
R > 42 **G**: Mittelwert von Fmin und Fmax  
R > 30 **G**: Maximales Maß F  
R < 30 **G**: Besondere Ermittlung von F, wenn Fahrzeuge mit großem festen Achsstand verkehren.

Außerhalb der Herzstückrillen gilt am Radlenker:  $F_R = G - C$  und in freien Rillen:  $F' = G - E$ .

- 6)  $H_{min}$  gilt nur für die Tiefe der Rillen am Herzstück. Im Übrigen ist eine Tiefe  $H' > 1,3 H$  unter SO einzuhalten.