



Die neuen Weichen und Gleise von Weinert (2)

Feine Schienenwege sauber verlegt

Nachdem wir bereits in MIBA 10/2012 die schon lieferbaren Komponenten von Rolf Weinerts „mein Gleis“ vorstellten, soll es nun an den Gleisbau gehen. Lutz Kuhl setzte sie auf einem kleinen Anlagensegment ein – hier sein Bericht mit Tipps und Anregungen zur Gestaltung.

Schon als ich die neuen Weichen zum ersten Mal in der Hand hielt, machten sie Appetit auf den Gleisbau. Umso erfreulicher war es da, dass Weinert auch gleich einiges an praktischem Zubehör liefert – separat erhältliche Doppelschwellen, Schienenverbinder aus Messingguss und Schienenlaschen in diversen Ausführungen sowohl für NEM- wie für RP-25-Radsätze erleichtern die vorbildgerechte Gestaltung der Gleisanlagen. Gesagt, getan – in meinem Keller fand sich noch ein Segmentkasten (130 x 42 cm), auf dem ein Stück Strecke mit einer Weichenverbindung Platz finden konnte und eine spä-

tere Erweiterung auch nicht ausgeschlossen war.

Der Unterbau entstand in bewährter Weise aus einer 5 mm starken Kork-

platte, mit der das Trassenbrett komplett belegt wurde, sowie 4 mm dicken Korkgummistreifen von Heki. Werden zwei Weichen zusammengesteckt, erhält man einen Gleisabstand von 52 mm, der 4,50 m beim Vorbild entspricht – hier könnte also noch ein Signal zwischen den Gleisen stehen.

Bevor die Weichen dauerhaft aufgeklebt werden, müssen noch die Löcher für die Stelldrähte zum Weichenantrieb gebohrt werden. Sie sollten einen Durchmesser von 8-10 mm haben; später werden sie von den kleinen Einsatzstücken verdeckt, die zwischen die Schwellen gedrückt werden. Bevor der Kleber abbindet, sollte auch noch einmal mit einem Stahllineal kontrolliert werden, ob der durchgehende Strang wirklich gerade liegt – vor allem im

Passt, sitzt, wackelt und hat Luft – der Gleisbautrupps Ea4sr hat wieder einmal ganze Arbeit geleistet. Die neue Weichenverbindung kann jedenfalls problemlos befahren werden!





Praktisch sind die kleinen Einsätze, die unter der Stellstange zwischen die Schwellen geklipst werden. Sie wurden hier noch mit einem Stück Tesafilm gesichert.

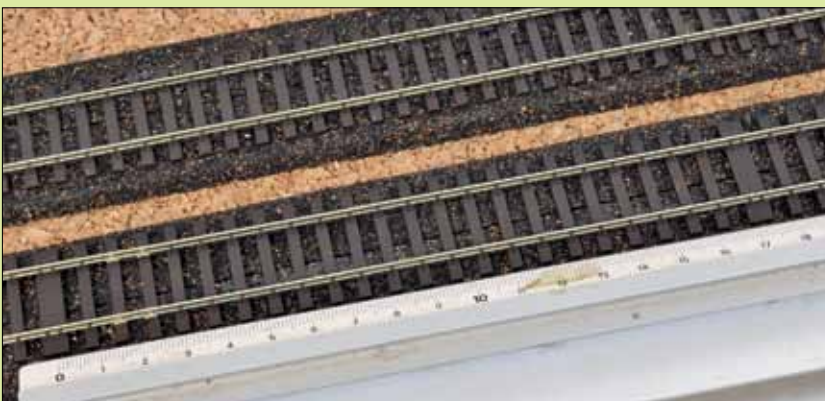
Rechts: Die Einsätze verdecken die Bohrung im Trassenbrett und lassen nur eine kleine, kaum sichtbare Öffnung frei.



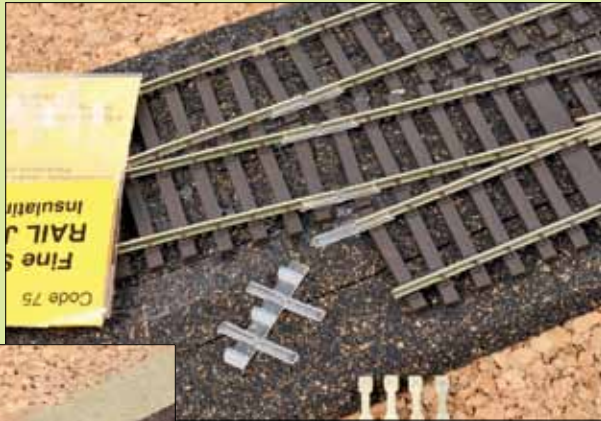
Die Schienenverbinder aus Messingguss passen genau in die Aussparungen an den ersten Weichenschwellen; für den Übergang zum Flexgleis wurde das separat erhältliche Schwellenpaar mit den Aussparungen einfach halbiert. Lässt man die Stege stehen, ergibt sich auch gleich der richtige Abstand, damit die Schienenschrauben mittig in den Kleineisen sitzen.



Die Doppelschwellen an den (angedeuteten) Schienenstößen werden auf die gleiche Weise eingefügt; auch hier sorgen die Stege wieder für den richtigen Abstand. Die Doppelschwellen liegen in einem Abstand von 172 mm, dies entspricht 15 m beim Vorbild.



Die Schienenprofile der Herzstücke müssen noch gegeneinander isoliert werden. Dazu werden die Kunststoff-Schienenverbinder von Peco für das Code-75-Gleis verwendet.



Die Schwellen erhielten einen Grundanstrich mit stark verdünnter dunkelbrauner Farbe (Revell Nr. 84), danach konnten sie mit einer Mischung aus Weiß und „Erdfarbe“ (Revell Nr. 87) leicht übergraniert werden. Nachdem das Ganze gut durchgetrocknet war, kam noch ein Überzug aus transparenter Acrylfarbe („Wash“) in Sepiabraun (Vallejo Nr. 73200) darüber; dieser Arbeitsschritt konnte auch noch nach dem Schottern erfolgen.

Beinahe wäre es vergessen worden: Bevor Schienenprofile und Kleineisen ihren rostbraunen Anstrich erhielten (eine Mischung aus Revell Nr. 83 und Nr. 88), mussten noch die Schienenlaschen aufgeklebt werden ... Fotos: Lutz Kuhl



Links: Etwas pfriemelig war das Justieren der Weichenlaternen von Weinert, die direkt über die Stellstangen der Weichen bewegt werden.

Der fertige Zungenbereich der Weiche; Antriebskasten und Seilzugabdeckungen kommen ebenfalls von Weinert. Sie mussten noch auf eine 0,5 mm dicke Unterlage geklebt werden, damit ihre Höhe zum Gleis stimmte.



Zungenbereich drücken sich die Weichen gerne ein Stück nach innen.

Die Schwellen an Weichenanfang und -ende weisen an den Kleisen schon Aussparungen für die Schienenverbinder auf. Diese bestehen aus Messingguss und bilden den fehlenden Teil des Kleiseisens mit Klemmhaken und Schrauben nach. Verlötet man die Schienenprofile seitlich von unten mit der durchgehenden Platte des Schienenverbinders, der mit einem Glashaarradierer sorgfältig gereinigt werden muss, ist das Ganze nach dem Einschottern so gut wie unsichtbar. Für die Schienen des polarisierten Herzstücks kommen dagegen die Isolierschienenverbinder von Peco für das Code-75-Gleis zum Einsatz. Diese tragen kaum auf und sind nach dem Bemalen ebenfalls fast nicht mehr zu sehen. Hier wäre es allerdings schön, wenn es einmal entsprechende Schienenverbinder aus Kunststoff mit den Kleisen gäbe ...

Die Schwellen bestehen aus einem matten dunkelbraunen Kunststoff und weisen eine sehr feine Holzmaserung auf. Beim Bemalen ist also etwas Vorsicht angesagt, damit diese nicht verschwindet. Dabei ging ich folgendermaßen vor: Zunächst erhielten die Schwellen einen Grundanstrich mit stark verdünnter dunkelbrauner Farbe von Revell. Über die noch feuchte Farbe kann dann eine (fast trockene) Mischung aus Weiß und „Erdfarbe“ graniert werden; dazu muss der Pinsel flach geführt und öfter auf einem Stück Zeitungspapier ausgestrichen werden, sodass er nur wenig Farbe hält.

Nach dem Granieren kann das Ergebnis ruhig etwas übertrieben aussehen. Wenn die Revell-Farben gut durchgetrocknet sind (am besten nach einem Tag), kann ein abschließender Auftrag mit sepiabraunem „Wash“ von Vallejo erfolgen. Diese transparente Farbe dämpft die hellen Farbhöhen wieder etwas und betont zugleich die feinen Maserungen. Die Methode hört sich zwar zunächst zugegebenermaßen etwas kompliziert an, aber wenn man den Bogen einmal heraus hat, geht sie eigentlich recht schnell von der Hand. Die Schienenprofile und Kleisen erhielten eine Bemalung mit einer Mischung aus „Rostbraun“ (Nr. 83) und „Ocker“ (Nr. 88). Abschließend färbte ich noch die Gleitplatten unter den Weichenzungen ölig-schwarz (Vallejo Nr. 73002) – und danach konnte der Betrieb eigentlich auch schon aufgenommen werden ...

lk 