

Sie sind hier: [www.gartenbahn.at](http://www.gartenbahn.at) / [5 und 7¼ Zoll](#) / [Rad und Gleisnormen](#)

# Rad/Gleisnormen Spur 5 und 7

## Dampf-Bahn-Standards für Maßstab/Spurweite, Gleis und Radsatz u.a.

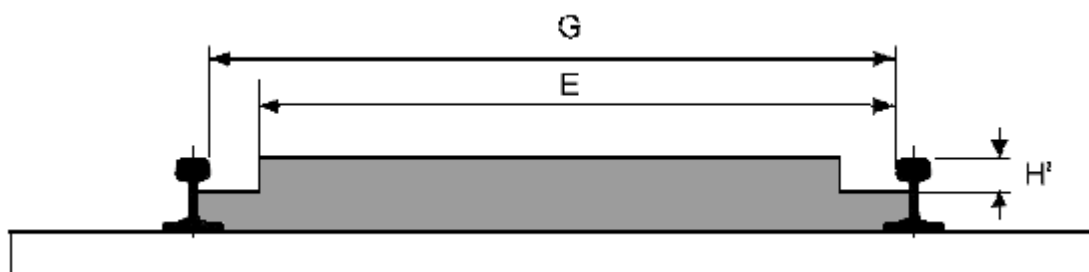
(Aktueller Stand : Januar 2013)

Wenn Sie Ihre Fahrzeuge nicht nur auf Ihrer eigenen Anlage fahren wollen, sind gewisse gemeinsame Standards unverzichtbar, damit ein reibungsloser Betrieb auf anderen Gleisen oder im Verbund mit anderen Fahrzeugen sichergestellt werden kann.

### Radsatz/Gleis

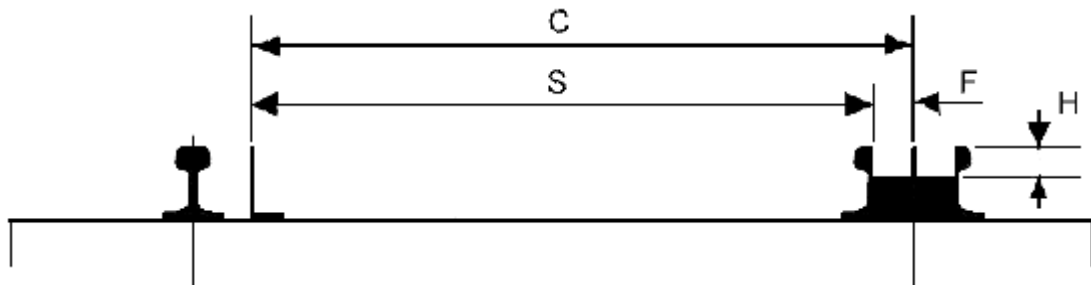
Die hier dargestellten NEM 110G Gleise und Weichen sowie NEM 310G Radsätze wurden in einer [Arbeitsgruppe](#) vom DBC-D mit den Dampfbahnvereinen in Deutschland und anderen nationalen Dachverbänden abgestimmt. Die angegebenen Werte stimmen weitgehend mit dem Entwurf von Normblättern (Normen Europäischer Dampf- und Gartenbahnen NEDG 310) überein, der 1984 von einer Gruppe erfahrener Dampfbahner aus mehreren europäischen Ländern erarbeitet worden war. Neu sind die Toleranzen (Min/Max) für die Kennwerte. Auf die Spur 6M (Spurweite 144 mm / Nenngröße 1:10) wurde mangels Nachfrage verzichtet. Die entsprechenden NEM-Blätter können hier heruntergeladen werden ([NEM 110G](#), [NEM 310G](#) und [NEM 311G](#)) .

### Gleis (NEM 110G)



$$H' = 1,1 H_{\min}$$

### Weichen / Kreuzungen Herzstückbereich (NEM 110.1)



Aussenschiene

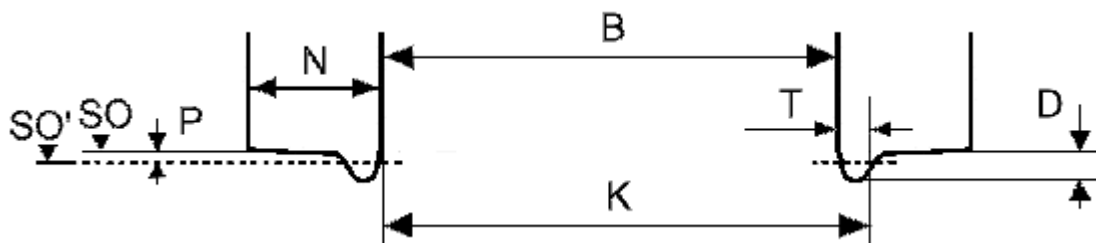
Herzstück

G	C		E	S		F		H
	min	max		min	max	min	max	
Nennwert	max			min	max	min	max	
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	245,0	240,0 241,5	10,0 11,5	9,0		

(Maße in mm)

Die NEM 310G ist Grundlage für die Herstellung und Prüfung von Radsätzen, die für den Betrieb auf Gleisen nach NEM 110G geeignet sind.

### Radsätze (NEM 310G)

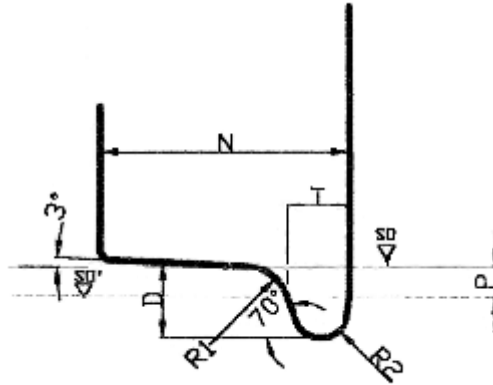


SO = Schienenoberkante      SO' = Messebene für die Spurkranzbreite

G	K		B		N		T		D		P
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	
89	84,7	85,0	83,0	83,3	11,0	13,0	1,7	2,0	3,0	4,0	1,2
127	119,5	122,0	117,0	119,0	14,5	16,5	2,5	3,0	4,0	4,7	1,6
184	175,0	176,0	172,0	173,0	21,0	22,0	3,0	4,0	5,0	6,3	2,4
260	250,0	251,5	244,5	246,0	24,0	28,0	5,5	7,0	5,0	9,0	3,2

(Maße in mm)

## Radreifenprofile (NEM 311G)



Spur	N		T <sup>1)</sup>		D		R1 <sup>2)</sup>	R2	P
	min	max	min	max	min	max			
G									
3	11,0	13,0	1,7	2,0	3,0	4,0	1,0	1,0	1,2
5	14,5	16,5	2,5	3,0	4,0	4,7	1,5	1,0	1,6
7	21,0	22,0	3,0	4,0	5,0	6,3	3,0	1,5	2,4
10	24,0	28,0	5,5	7,0	5,0	9,0	3,0	2,3	3,2

(Maße in mm)

Anmerkungen : 1) Die Maße T und R1 bedingen einander. Es gilt :  $G > 2xT + B + 1,8xR1$  . D.h. wenn T aus Festigkeitsgründen größer T<sub>min</sub> sein soll, dann muss R1 entsprechend kleiner werden. R1 muss jedoch größer sein als die Schienenkopfabrundung. Der derzeitige Wert gilt nur für den Betrieb auf scharfkantigem Rechteckprofil und muss noch abgestimmt werden! 2) R1 ist nur bei Verwendung von T<sub>min</sub> unbedenklich. Wird T > T<sub>min</sub> gewählt ist R1 mit Formel in Anmerkung 1) zu überprüfen.

Spur	N		T <sup>1)</sup>		D		R1 <sup>2)</sup>	R2	P
	min	max	min	max	min	max			
G									
3	11,0	13,0	1,7	2,0	3,0	4,0	1,0	1,0	1,2
5	14,5	16,5	2,5	3,0	4,0	4,7	1,5	1,0	1,6
7	21,0	22,0	3,0	4,0	5,0	6,3	3,0	1,5	2,4
10	24,0	28,0	5,5	7,0	5,0	9,0	3,0	2,3	3,2

(Maße in mm)

Die Norm NEM 311 für das Radreifenprofil ist zur Zeit noch in Arbeit. Die aktuellen Arbeitsergebnisse sind hier dargestellt.

Anmerkungen : 1) Die Maße T und R1 bedingen einander. Es gilt :  $G > 2xT + B + 1,8xR1$  . D.h. wenn T aus Festigkeitsgründen größer T<sub>min</sub> sein soll, dann muss R1 entsprechend kleiner werden.

R1 muss jedoch größer sein als die Schienenkopfabrundung. Der derzeitige Wert gilt nur für den Betrieb auf scharfkantigem Rechteckprofil und muss noch abgestimmt werden! 2) R1 ist nur bei Verwendung von  $T_{min}$  unbedenklich. Wird  $T > T_{min}$  gewählt ist R1 mit Formel in Anmerkung 1) zu überprüfen.

(Quelle DBC-D);

Update by G.N

Dieser Artikel wurde bereits 59886 mal angesehen.

---