

Bauanleitung Gleissperre:

Einführung:

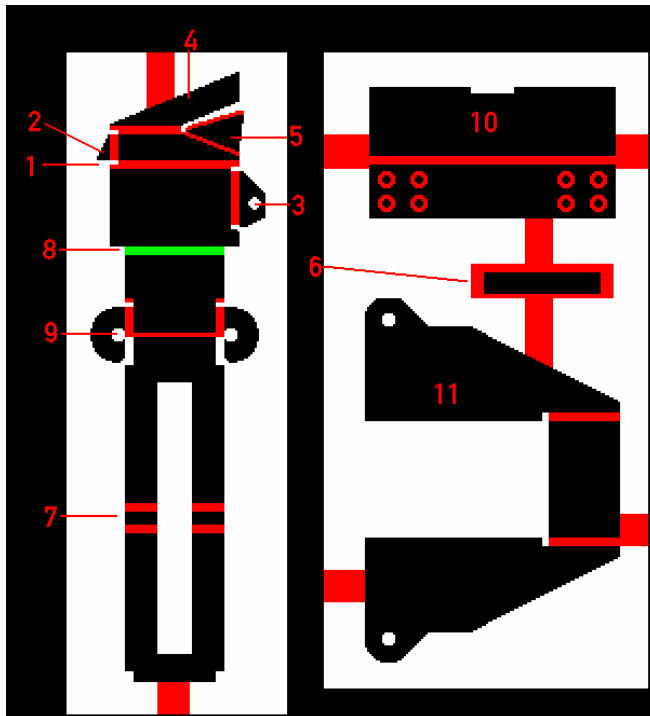
Bausatz für eine bewegliche Gleissperre. Mit dem Bausatz kann eine voll funktionsfähige Gleissperre nachgebildet werden. Kombiniert mit den Artikeln für das Gleissperrensignal (400322, 400542) und den Weichenhandhebel mit Stellbock (402222) kann auch ein Drehbares Gleissperrsignal nachgebildet werden. Als Antriebe eignen sich dann die Artikel mit eingebauter Mechanik für drehbare Weichenlaternen (478052, 478062).

Der Bausatz besteht aus Neusilber. Bitte verwenden sie zum Löten der Neusilberbleche SMD-Lötpaste, wie sie zB unter der Bezeichnung CR44 NOCLEAN bei Reichelt erhältlich ist. Die Paste an die zu lötende Stelle streichen und dabei sehr sparsam verwenden. Hilfreich ist zur Dosierung ein kleiner Uhrmacherschraubenzieher oder eine Zahnarztsonde. Gelötet wird mit großer Hitze. Oft ist es dann ausreichend den LötKolben knapp neben die Lötpaste an das Metall zu halten um die Lötpaste zum Fließen zu bringen. Gute Lötstellen entstehen schnell. Langes Gebräte führt zum Verzundern und damit zu unsauberen Lötstellen.

Die Neusilberteile mit einer stabilen Schere entlang der Nutsteilkante ausschneiden. Mit dieser Methode ist keine Nacharbeit mit Feilen o.ä. Werkzeugen nötig. Ein Ausschneiden mit dem Cutter oder Seiten- bzw. Elektronikschneider führt zum Verbiegen der filigranen Teile.

Bei den Ätzteilen liegt der Biegefalz immer im Biegewinkel. Lediglich bei Aufdopplungen (180°-Biegung) liegen sie außen.

Teile und Bauschritte:



Die im Bild rot eingezeichneten Ausätzungen liegen auf der Oberseite (sind also sichtbar). Die grüne Ätzfalz liegt auf der Unterseite.

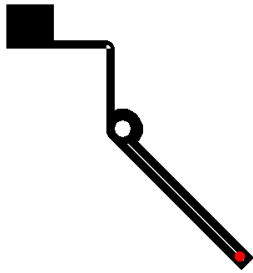
Zuerst das Blech am Biegefalz 1 rechtwinklig aufkanten. Das kleine Dreieck (2) rechtwinklig nach vorn biegen und Teil 3 mit Loch rechtwinklig nach oben klappen. Diese Teile bilden die Grundform des Entgleisungsschuhs. Das schräge Teil 4 rechtwinklig nach vorn umklappen. Es bildet das Dach des Entgleisungsschuhs und liegt parallel zum Bodenblech. Rechts liegt es auf Teil 3 auf. Teil 5 zum Entgleisungsschuh hin 45° umklappen. So wird die schräge Ecke geschlossen.

Teil 6 wird mit den Ausätzungen schräg an die Teile 2, 3 und 4 angelegt und bildet die schräge Seitenwand des Entgleisungsschuhs. Teil 6 so angelegt verlöten. Danach auch die restlichen

Stoßkanten verlöten. Eventuell überschüssiges Zinn mit einer Schlüsselfeile entfernen. In das Loch im Teil 3 wird ein Bronzedraht als Handgriff gerade eingelötet und ca. 1,5mm herausstehen lassen.

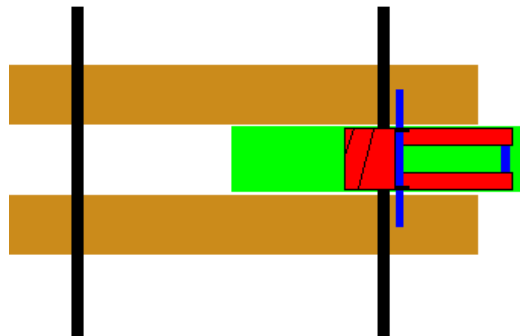
Am doppelten Biegefalz 7 wird ein kurzes Stück 0,3mm dicker Bronzedraht eingelegt und das lange Unterteil aufgedoppelt. Die Aufdopplung mit einer Zange zusammendrücken,

so dass der Draht am unteren Ende eingeklemmt wird. Aufdopplung und Draht an den Blechkanten verlöten. Der Draht bildet später den Mitnehmer zum Umklappen der Gleissperre. Am Falz 8 das Blech rechtwinklig nach unten abkanten und den Biegefalz mit Zinn versteifen. Am Falz 9 wird das vorher aufgedoppelte Blech nun um 45° nach oben gebogen und die 2 seitlichen Ösen um 90° hochgeklappt. Die Biegefalze wieder versteifen. Durch die Ösen wird bei der Montage ein 0,3mm Stahldraht als Welle geschoben. Auf ihr wird die Gleissperre umgeklappt.

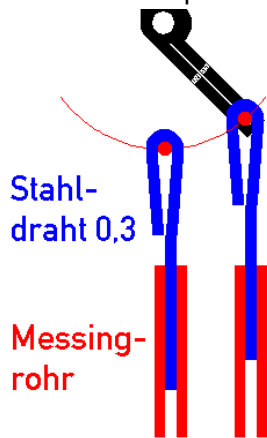


Die Grafik zeigt eine Seitenansicht der Gleissperre im fertig gebogenen Zustand.

Teil 11 kann als Lager für die Gleissperre genutzt werden. Es wird zu einem U gebogen und passt genau in ein Schwellenfach. Durch die beiden Ösen wird der 0,3er Stahldraht als Welle geführt. Alternativ kann die Welle auch einfach auf die Schwellen geklebt werden. So dass sich der Hebel der Gleissperre frei zwischen den Schwellen bewegen kann. Je nach verwendetem Gleismaterial sind die Kleineisen in dem Bereich dann zu entfernen, da der Drehpunkt dicht am Schienenfuß liegen muss. Ein eventuell unter der Schiene befindlicher Steg (Verbindung der Schwellen) muss ebenfalls entfernt werden, da der Hebel darunter durch pendelt. In der Grafik ist die Einbaulage der Gleissperre dargestellt. Grün ist die Aussparung in der Grundplatte.



In den Mitnehmer wird der Stelldraht des Unterflurantriebs eingehängt. Dieser muss zu einem auf Kopf stehendem U gebogen werden, damit er in beide Bewegungsrichtungen den Mitnehmer mitnimmt (siehe Skizze links). Dabei ist es günstig den Stelldraht zweigeteilt auszuführen. Am Unterflurantrieb wird ein Messingrohr mit 0,5 – 0,8mm Innendurchmesser eingesetzt. In dieses Messingrohr wird das aus 0,3mm Stahldraht gebogene U eingesteckt. Nachdem es von oben über den Mitnehmer gehängt wurde. Der U-förmige Draht muss dabei lang genug sein um die Höhendifferenz welche der Mitnehmer beim Durchpendeln zurücklegt, auszugleichen.



Das Blech 10 wird zu einem Winkel gebogen. Er wird als Radlenker neben der Gleissperre

auf die Schwellen geklebt. Auf ihm liegt die Gleissperre beim Vorbild auf. Auf Grund der breiten Modellspurkränze ist das hier nicht möglich. Der Winkel muß so angeklebt werden, dass eine Radscheibe problemlos durchläuft.

Die Farbgebung der Gleissperre ist bei der DRG, und DR rot. Auch der Blechwinkel wurde meist rot lackiert. Ab Epoche 4 wurden bei der DB die Gleissperren gelb lackiert.

