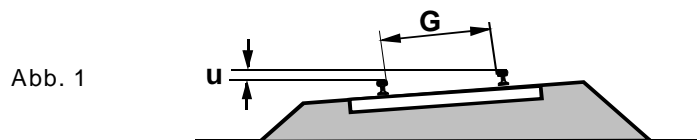


## 1. Zweck und Begriff

Die Überhöhung dient beim Vorbild der Fahrsicherheit der Fahrzeuge im Bogen, indem die durch den Bogenlauf hervorgerufene Seitenbeschleunigung im Fahrzeug bzw. in der Gleisebene durch die erhöhte Lage der äußeren Schiene um das Maß  $u$  gegenüber der inneren Schiene ganz oder teilweise kompensiert wird (Abb. 1).



Im Modellbahnbetrieb ist eine Überhöhung aus fahrdynamischen Gründen nicht notwendig; sie erhöht sogar die Gefahr des Kippens von Fahrzeugen nach innen. Deswegen soll eine aus optischen Gründen angewandte Überhöhung den Wert  $G/15$  nicht überschreiten. Empfohlen wird:

|           |     |     |     |      |      |    |    |    |
|-----------|-----|-----|-----|------|------|----|----|----|
| G         | 6,5 | 9   | 12  | 16,5 | 22,5 | 32 | 45 | 64 |
| $u_{max}$ | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 1    | 1,5  | 2  | 3  | 4  |

Bei Zahnradbahnen findet man beim Vorbild gewöhnlich keine oder nur eine sehr geringe Überhöhung.

## 2. Darstellung

Im Gleisbogen wird für die innere Schiene die Ebene bzw. Neigung des geraden Gleises beibehalten, während die äußere Schiene um das Maß  $u$  gegenüber dem Niveau der inneren Schiene erhöht wird.

Gleisbogen mit Überhöhung sollen mit Übergangsbogen (siehe NEM 113) erstellt werden; die Länge der Überhöhungsrampe soll der Länge des Übergangsbogens entsprechen.

Der Anstieg zur Überhöhung wird gleichmäßig über die Länge des Übergangsbogens verteilt (Abb. 2).

