



# Modellbahn Tricks & Tipps



[www.moba-tipps.de](http://www.moba-tipps.de)

## K-Gleis oder C-Gleis? Das ist hier die Frage! von Friedel Weber

Es kommt sicher nicht oft vor, dass ein Modellbahn-Bauer erst das eine und dann das andere Gleissystem verwendet und somit über Erfahrungen mit beiden berichten kann.

Mein Bahnprojekt 2004 war mit K-Gleisen gebaut. Das funktionierte eigentlich prima, doch waren mir die häufigen Kontaktprobleme ziemlich lästig. Die Loks blieben immer wieder mal stehen.

Deshalb entschloss ich mich, beim Nachfolgeprojekt 2010 das C-Gleis zu verwenden, weil ich den Eindruck hatte, es sei in dieser Beziehung besser.

Nun habe ich eine Reihe von Erfahrungen mit dem C-Gleis gemacht und kann so beide Systeme gegenüber stellen mit ihren Vor- und Nachteilen:

### Das K-Gleis

#### Vorteile:

- Es passt sich gut in die Landschaft ein und lässt sich recht vorbildgetreu einschottern
- Es sieht dann einfach vorbildgerechter aus
- Die verfügbaren Flexgleise erlauben großzügige und eben flexible Kurvenverlegungen, was ebenfalls sehr schön aussieht.
- Kurze Flexgleisstücke ersetzen teure Passstücke, wenn es gilt, Schienenabschnitte korrekt zu verbinden.
- Auch dadurch ist das System vergleichsweise deutlich billiger als das C-Gleis.

#### Nachteile:

- Das K-Gleis liegt nur sehr locker auf und muss vielfach befestigt werden, um nicht „krumme Geraden“ zu liefern.
- Das Material ist scharfkantig. Das Verlegen einer größeren Anzahl Gleise ist (ohne Handschuhe zu benutzen) schlicht schmerzhaft
- Leicht verbiegt man mal eine der kleinen Kontaktflaschen und produziert damit – womöglich später – einen Kurzschluss, den man nur schwer findet.
- Die Weichenantriebe des K-Gleises sind oft unzuverlässig. (deshalb Servos benutzen!)

### Das C-Gleis

#### Vorteile:

- Das C-Gleis lässt sich wunderbar einfach verlegen und liegt exakt gerade mit nur wenigen Befestigungspunkten. Es klickt sich zusammen und hält. Falls Ihre Anlage ab und zu abgebaut oder verändert werden soll, ist allein deshalb das C-Gleis die erste Wahl.
- Die Fertigungstoleranz ist ausgezeichnet. Es passt einfach!

- Die vielen Kontaktflaschen in der Böschung erlauben ein sehr einfaches Anschließen der notwendigen Kabel für die Energieversorgung und die Rückmelder. Die Kabel sind damit für den Betrachter völlig unsichtbar.
  - Auch C-Gleis kann man auf jede gewünschte Länge trennen und mit den üblichen Schienenverbindern wieder zusammenfügen – s.u.!
- So spart man viele teure Passstücke.

### Nachteile:

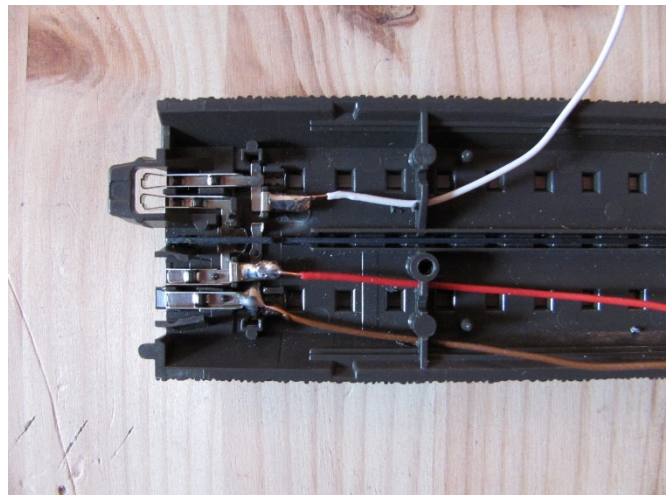
- Die beiden Außenschienen sind durch je zwei Kontaktverbinder pro Gleis miteinander verbunden. Für Rückmeldestrecken müssen diese Verbinder mit einer kleinen Trennscheibe durchtrennt werden – eine „Chinesenarbeit“ aber nicht schlimm!  
Allerdings: Analogfahrer wird dieser Gleisaufbau freuen!
- Die Kontaktflaschen sind sehr filigran und verbiegen leicht. Das muss man beim Aufbau berücksichtigen - s.u.!
- Das Material – jedenfalls das meiner Schienen – wird nach einigen Jahren spröde, so dass leicht Beschädigungen passieren und aus der Böschung Material ausbricht. Da muss man also vorsichtig anfassen.  
Angeblich soll bei neueren Schienen das nicht mehr passieren.
- Es ist deutlich teurer als das K-Gleis

Im Übrigen gilt immer, dass die Nachteile des einen Systems die Vorteile des anderen sind und umgekehrt.

### Hier noch einen Trick:

Als ich an die Kontaktflaschen Kabel lötete, diese durch die Trasse schob und verlegte, verbogen sich leicht und für mich unsichtbar die Kontaktflaschen und verursachten dadurch mehrfach einen Kurzschluss.

Ich habe es mir daraufhin zur Gewohnheit gemacht, für alle anzuschließenden Kabel erst ein kleines Loch in den Steg vor der Lasche zu bohren und das Kabel dort hindurch zu fädeln. Dann wird es nur noch auf Zug belastet und kann die Lasche nicht verbiegen.



### Und welches ist jetzt das „bessere“ System?

Das müssen Sie schon selbst entscheiden – ich kann Ihnen nur meine Erfahrungen schildern.

Ich will aber zur „besseren Kontaktsicherheit des C-Gleises“ ehrlicherweise noch hinzufügen, dass ich hier vielleicht auch einem Fehler erlegen bin:

Meine K-Gleise der ersten Anlage stammten von ebay und waren teilweise recht alt. Möglicherweise ist bei neuen Gleisen das Material der Puko's geändert worden, so dass das Problem bei beiden Gleissystemen identisch auftritt, also kein Unterschied mehr besteht. Auch bestehen die Außenschienen der ganz alten K-Gleise aus gewalztem Blech, während das Material der

neueren Typen massiv ist. Diese alten „Hohlschienen“ sollte man tatsächlich nicht mehr verwenden. Aber neuere K-Gleise sind für mich die erste Wahl.

## Und dann gibt es noch das M-Gleis!

Viele "Wiedereinsteiger" haben davon noch einige Kartons im Keller stehen und fragen sich, ob man diese Schienen noch verwenden kann. Die Antwort lautet "Im Prinzip ja, aber....."

Man kann M-Gleise - speziell im Untergrund, wo man sie nicht sieht - ohne weiteres verwenden und auch mit z. Bsp. C-Gleisen kombinieren.

M-Gleise lassen sich aber mit vertretbarem Aufwand nicht rückmeldefähig machen.

Stattdessen müsste man zur Überwachung eines Schattenbahnhofs Dutzende von Lichtschranken bauen, wie ich es hier beschrieben habe:

<http://www.moba-tipps.de/lichtschranke.pdf>

Aber diese Lichtschranken kosten auch Geld, machen eine Heidenarbeit und bieten keine Überwachungsqualität wie ein komplett rückgemeldeter Schattenbahnhof.

**Ich würde deshalb alle M-Gleise sofort entsorgen.**

## Herstellen von C-Gleis-Passtücken

Man kann viel Geld ausgeben für kleine Gleisstücke – gerade oder gebogen -, um genau und ohne Verbiegungen Gleise zusammen zu führen. Viel billiger geht das, wenn man sich selbst passende Gleislängen zusammen bastelt.

Dazu nimmt man ein Gleisstück und zeichnet millimetergenau die gewünschte Länge an.

Dann trennt man - besten mit einer kleinen Dremel/Proxxon-Diamantscheibe – die beiden Außenschienen und den Rest des Gleiskörpers, wobei man bei diesem Rest etwas großzügiger kürzt. Jetzt kann man das passende Stück direkt und gerade an das davor liegende Gleisstück halten.



Man tupft mit einem Wattestäbchen ganz wenig Lötöl auf die **Außenseite** der beiden Außenschienen, verzinnt sie und legt ein kurzes – 15mm langes – Stückchen Kupferdraht darauf, das mit eingelötet wird und die Außenschienen fest miteinander verbindet.

Den Mittelleiter verbindet man von unten im Gleiskörper durch einen Draht an den zugehörigen Kontaktflaschen.

Den Schienenstoß etwas mit einer kleinen Feile glätten, und die Schiene in individueller Länge wirkt, wie aus einem Stück gemacht.

Friedel Weber

Erstellt: 21.04.2010  
Zuletzt geändert: März 2021

[www.moba-tipps.de](http://www.moba-tipps.de)  
[friedel@moba-tipps.de](mailto:friedel@moba-tipps.de)