

Mit starren Geometrien stösst man des Öfteren an vorgegebene Grenzen, durch die Flexibilität der Tillig Weichen lässt sich manches Weichenstrassenproblem ausserdem optisch anspruchsvoll und elegant lösen. Zum Umstellen der Federzungenweichen ist motorischer Antrieb erforderlich. Auch ein Servoantrieb ist verwendbar. Es ist ausserdem ein optischer Genuss, wie sich diese vorbildorientierten Zungen mehr oder minder langsam bewegen. Eines besonders kräftigen Antriebs bedarf es zum gleichzeitigen Umstellen der vier Zungen pro Seite bei der DKW Bauart Baeseler. Bestens geeignet dazu ist der hauseigene Tillig-Motorantrieb (siehe LOKI 9/2012). Befinden sich weniger kräftige Antriebe im Elektro-Repertoire, so wird die durchgehende Stellschwelle getrennt und pro Seite über zwei Antriebe umgestellt.

Polarisierung der Herzstücke

Eine solche ist bei allen Weichentypen unbedingt erforderlich. Sowohl bei den einfachen Weichen (EW) als auch bei den doppelten Kreuzungsweichen mit innen- und aussenliegenden Zungen sind jeweils die beiden inneren Schienen am Weichenende mit einem Isolierverbinder zu bestücken. Der Anschluss für die Herzstückpolarisie-

rung erfolgt entweder über die Lötahne oder über eine Lötverbindung über die beiden inneren Profile an der Unterseite. Zu beachten ist die Polarisierung bei den doppelten und einfachen Kreuzungsweichen, die über Kreuz geschaltet werden muss. Der Weichenantrieb-Umschaltkontakt der linken Seite schaltet dem rechten Herzstück die korrekte Fahrstrompolarität zu und umgekehrt. Die Leitungen der Rückmeldung zum Stellwerk sind bei diesem Weichentyp ebenfalls über Kreuz zu führen.

NEM Abstand im Bahnhof

Bei einer einfachen Gleisverbindung beispielsweise beträgt der Gleisabstand der Elite Weichen 59 mm. Laut NEM (Normen europäischer Modellbahnen) Empfehlung soll der Gleisabstand im Bahnhof 52 mm betragen.

Zur Umsetzung dieser Norm ist ein Beschneiden der Weichen im abzweigenden Strang erforderlich. Nach dem Ermitteln und Markieren der Schnittstellen werden mit einer Korund- oder Diamanttrennscheibe die Profile aus Sicherheitsgründen etwa 1 bis 2 mm vorher getrennt. Nach dem Entgraten erfolgt die erste Probe. Zur Anpassung kleinerer Korrekturen ist Feilen empfehlenswert. Die Endschwelen der ab-

getrennten Schienenstücke mit ihren Ausbuchtungen für Schienen- und Isolierverbinder werden abgetrennt und unter die neue Verbindung platziert.

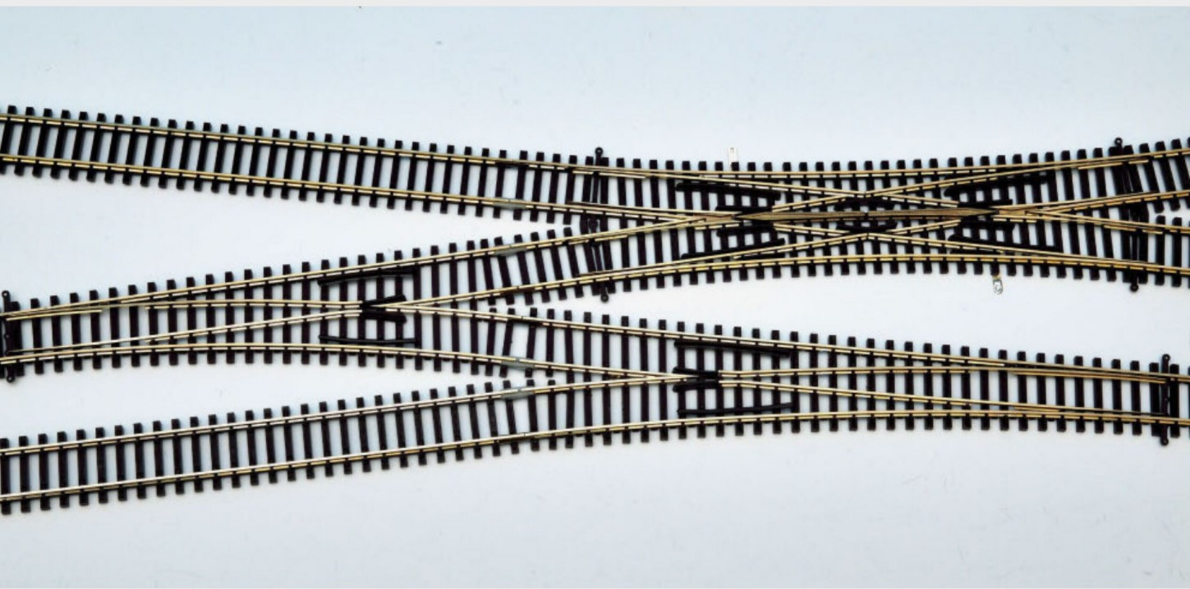
Ein Plädoyer für Kombination

Modelleisenbahner, deren Herz nicht nur für die Regel- sondern auch für die Schmalspur schlägt, finden im Tillig Sortiment interessante Weichenformen zur Kombination beider Spurweiten. Sei es die RhB mit der Meterspur (H0m) oder eine Schmalspurstrecke mit 750 mm Spurweite (H0e), sämtliche Weichen- und Kreuzungstypen sind für beide Spurweiten erhältlich. Ein besonderer Hingucker im Kombibahnhof sind Dreischienengleise mit Ein- bzw. Ausfädelung der schmalen Spur. Ergänzend dazu kann die Schmalspur die Regelspur im Einfahrbereich des Bahnhofs oder bei einer Zufahrt zum Güterbereich kreuzen resp. umgekehrt.

Tipps zu Anwendung und Planung

Bei der Planung eines Bahnhofs in der sich Regel- und Schmalspur tangieren ist auf die Ausführung der avisierten Dreischienenweiche oder des Abzweigs und deren Position des inneren Schmalspurprofils zu achten. Aufschluss darüber geben die Weichenbilder

Auch für die Spurweite TT bietet Tillig ein grosses Gleis- und Weichenprogramm an



Ergänzend zu den einfachen Weichen mit anschraubbaren, elektromagnetischen Antrieb finden sich im Tillig TT-Weichensortiment auch Modellweichen für vorbildorientierte Weichenstrassen. Im Bild zu sehen sind die EW 2 (15°), die EW 3 (12°) und die 15° Doppelkreuzungsweiche Bauart Baeseler mit aussenliegenden Zungen. Zum Stellen dieser Weichen empfiehlt sich der hauseigene Unterflurantrieb.