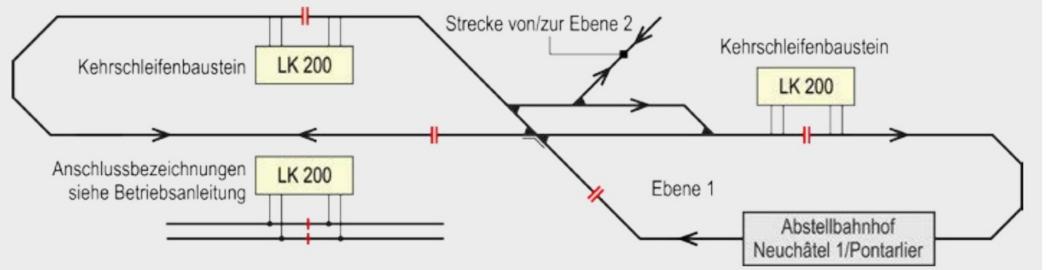


# Anlagenplanung

## Kehrschleifen-Problemlösung im Digitalbetrieb mit Lenz-Kehrschleifenbaustein LK 200



Das Kehrschleifenproblem entsteht eigentlich nur bei der Fahrtrichtung über den oberen Teil der Kehrschleife, wenn der Zug von Buttes oder Pontarlier nach Neuchâtel 1 fährt. Der Lenz-Kehrschleifenbaustein erkennt die Situation und schaltet den Abschnitt elektronisch um.

Foto: Mario Stefanini



Die Re 420 186-3 ist als NPZ (Nahverkehrs-Pendelzug) aus Le Locle in Chambrelens eingetroffen und wird in Kürze nach Neuchâtel weiterfahren.

## Gleise und Weichen

Aus Gründen der Betriebssicherheit sollte der Mindestradius in den verdeckten Bereichen so gross wie möglich ausfallen. Im Anlagenplan sind dies in H0 etwa 50, in TT 40 und in Spur-N 30 Zentimeter.

Bei Realisierung in Spur-N ist ein grosses Angebot an Industrieprodukten verfügbar. Die EKW im Verzweigungsbereich müsste dann durch eine Kreuzung mit zwei Weichen ersetzt werden, da ein derartiges Gleiselement bei den Grossserienherstellern nicht im Sortiment enthalten ist. Ein guter Tipp ist die Verwendung von Peco-Code-55-Gleisen. Dieses Sortiment beinhaltet schlanke Weichen sowie eine EKW (einfache Kreuzungsweiche), deren Bezeichnung Single Slip lautet.

In der Spur-TT gibt es bei Tillig ein grosses Weichenangebot, DKW in zwei Bauformen jedoch keine EKW. Diese müsste wie in N ersetzt werden.



Die Verzweigung nach der Ausfahrt aus dem Abstellbahnhof Neuchâtel 1/Pontarlier in H0 mit Tillig-Elite-Code-83-Gleismaterial. Die Weichen sind EW-1-Typen mit 15°-Abzweigwinkel und einem Abzweigradius von 866 Millimetern. Das wichtigste Gleiselement ist die EKW (Einfache Kreuzungsweiche vom Typ Baeseler mit einem Radius von 1050 Millimetern). Sie garantiert grösstmögliche Sicherheit beim Befahren mit längeren Fahrzeugen.