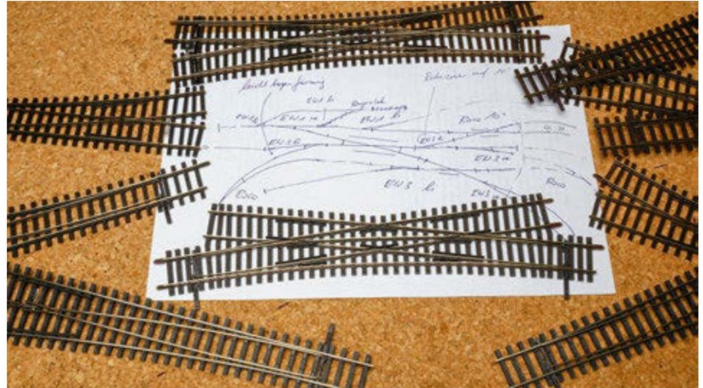


Der Untergrund

Aufgebaut ist die Weichenstrasse so wie die anderen drei Bahnhofsteile, auf einer 8 mm starken und mehrfach verleimten Sperrholzplatte, die an den Rändern mit Holzleisten verschraubt ist. Die Gleisauflage besteht aus einer 4 mm dicken Korkauflage von Amazon, die im Lieferzustand einseitig plan geschliffen ist. Bewusst erfolgte keine farbliche Behandlung, damit Markierungen für Bohrlöcher sichtbar bleiben.

Die Verklebung erfolgte mit Pattex-Kraftkleber in mehreren Abschnitten. Sowohl der Korkteil als auch der Sperrholzbereich werden mithilfe einer verzahnten Spachtel mit Kleber bestrichen, dann zusammengefügt und mit einem alten Bügeleisen oder einem anderen schweren Gegenstand flächig festgedrückt.



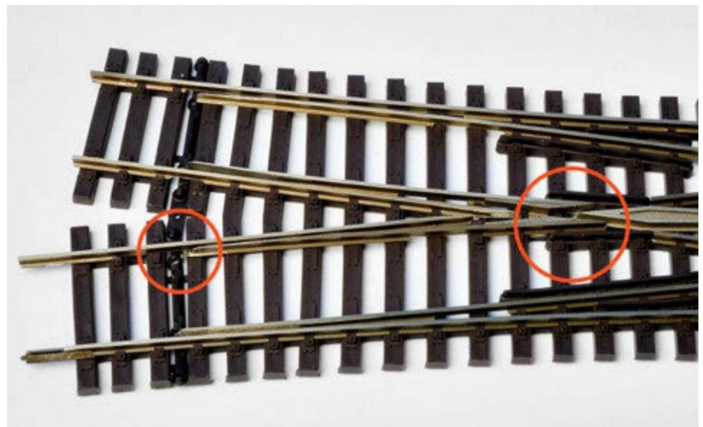
Vor der Montage werden die Weichen probeweise nach der erstellten Skizze zusammengesteckt. Daraus ergibt sich deren Lage in Bezug auf die im Untergrund verlaufende Strecke.



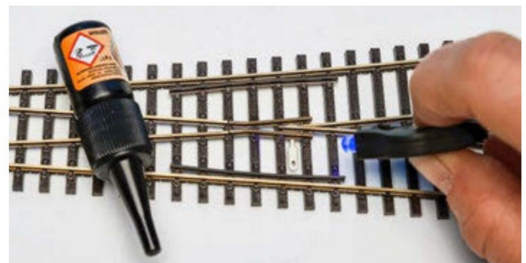
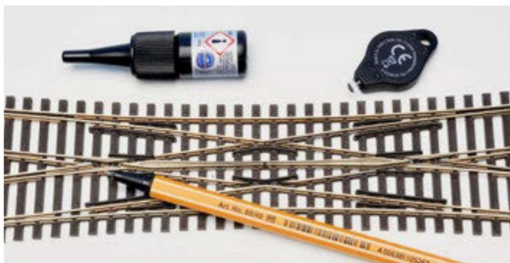
Feinporige Korkplatten eignen sich optimal als Unterlage für Weichenstrassen. Man beachte bei der Stärke, dass sie die gleiche aufweisen wie die anschließenden Gleisunterlagen.



Korkplatten mit grober Struktur, wie sie in Baumärkten angeboten werden, sind als Gleisunterlage weniger geeignet.



Zur ergänzenden Polarisierung der inneren Zungenschienen ist die Brünierung der Elite-Weichen an der Unterseite zu entfernen. Unbedingt sind diese Schienenenteile vorab mit dem UV-Kleber zu fixieren, um Verschiebungen der Profile, siehe rote Markierungen, zu vermeiden.



Alle Gleiselemente der Tillig-Elite DKW II vom Typ Baeseler, die mit einer Fahrstromleitung versehen werden, sind mit Kleber zu fixieren. Die an den Unterseite befindlichen werkseitigen Fahrstrombrücken sind zur Sicherheit ebenfalls mit dem UV-Kleber zu behandeln.