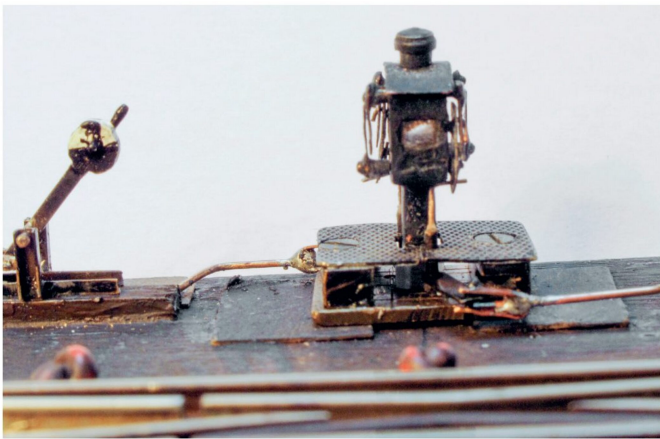




Die beiden Verschlüsse sind nun mit korrekter Länge der Verschlussstücke montiert.



DKW-Laterne von der Seite und ein Stellhebel. Man sieht die relativ weit vorstehenden Blenden.

bei den Weichen mit dem starren Gelenkstück verkürzt und den maximalen Winkel zwischen den Gelenkstücken durch Verbiegen des Drähtchens auf 120° begrenzt. So läuft der Verschluss glatt. Wie aus der Zeichnung zu entnehmen, hätte man dann auch das untere Gelenkstück einfach aus

einem $1 \times 1\text{-mm}^2$ -Messingprofil herstellen können, und alle Bohrungen wären in exakt einer Linie gelegen. Für einen Nachbau empfehle ich deshalb diese Variante, die in der Zeichnung auch ausgeführt ist.

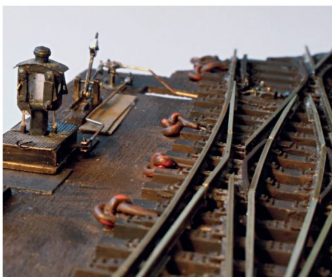
Die Gelenkstücke können also aus einem $1 \times 1\text{-mm}^2$ -Messingprofil hergestellt wer-

den, wobei für die Bohrungen wieder eine Bohrmaschine mit Kreuzschlitten für die Masshaltigkeit empfehlenswert ist. Der Schlitz für die Aufnahme des Stempels wird mit der Laubsäge vorsichtig und mittig eingesägt. Erst dann wird das Teil vom Rohmaterial abgesägt und verputzt. Schliesslich wird das $0,3\text{-mm}$ -Drähtchen eingelötet, das 2 mm nach oben übersteht.

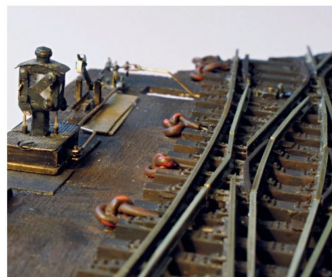
Die Schwinge wird wie bei der Weiche aus $0,5\text{-mm}$ -Messingblech gebaut. Auch ihre Lagerung mittels 1-mm -Messinglagerwelle verstärkt mit einem $2/1\text{-mm}$ -Messingrohr ist gleich. Der $0,5\text{-mm}$ -Bronzedraht als Lagerzapfen muss nach unten etwas länger ausgeführt werden, da er jetzt zusätzlich zur Antriebsstange auch das untere Gelenkstück trägt. Bei der DKW braucht es zwei Verschlussstücke pro Seite.

Für die Lagerung der Schwingenwelle wird bei der elften Schwellen von aussen 7 mm von der äusseren Schiene und 1 mm von der äusseren Schwellenkante entfernt ein 1-mm -Loch in die Schwellenbohrung gebohrt. Dieses wird dann auf 3 mm aufgefräst und der Rest der Schwellen auf 3 mm Breite rechteckig ausgefräst zur Aufnahme des unteren Verschlussstücks. Dieses wird aus einem grob vorgesägten Stück eines 1-mm -Messingblechs mit einer 3-mm -Bohrung gefertigt, in die ein 27 mm langes $3/2\text{-mm}$ -Messingrohr bündig eingesteckt und stabil verlötet wird. Nun wird das Messingblech (und das in ihm steckende Rohrstück) auf $2,75\text{ mm}$ Breite gefeilt sowie hinten auf $1,5\text{ mm}$ und vorne auf zunächst 3 mm Länge gemessen ab Rohrmittle gekürzt.

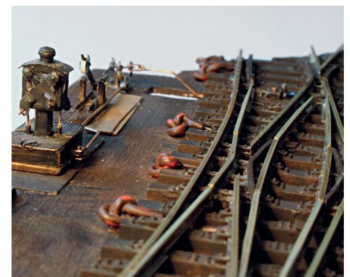
Das obere Verschlussstück hat die gleichen Masse, aber eine $1,0\text{-mm}$ -Bohrung. Es wird auf das sechseckige Montageblech aus $0,2\text{-mm}$ -Messingblech gelötet, das wiederum beidseitig zwei $0,5\text{-mm}$ -Montagelöcher



Stellung «Gerades Gleis der Haupttrichtung».



Stellung «Linker Bogen».



Stellung «Durchkreuzung der Haupttrichtung».