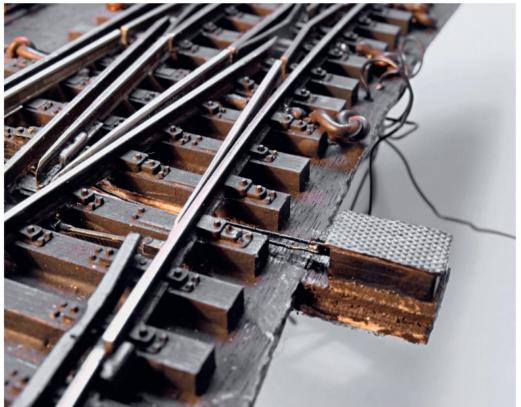


Das Riegelgestänge zwischen den Schwellen zu zwei Weichenzungen.



Hier erkennt man die Riegel sowie den Riegelkasten.

1/0,6-mm-Messingröhren fixiert, wobei bei den Schwellen 4 und 8 jeweils der innere Stellzapfen benutzt wird. Bei den Zungen 2 und 6 muss erst die Zunge in ihr Lager eingebaut werden. Nun kann man von unten den langen Stempel und das Lagerstück auffädeln und mit einem aufgelötzten 1/0,6-mm-Messingröhren fixieren.

Auf die äusseren Lagerzapfen der Zungen 4 und 8 werden analog die kurzen isolierten Stempel angebracht. Nun können diese Zungen eingebaut werden und wie bei den Weichen die für einen sicheren Betrieb nötige Stempellänge ermittelt werden, sodass sie bei anliegender Zunge gerade seitlich am Verschlussstück entlang gleiten können. Danach wird zur Ermittlung der Lage des zweiten Loches im Stempel das Gelenkstück mit der Schwinge so geklappt, dass es sich um seine Ecke des oberen Verschlussstücks schmiegt. Der Stempel wird in den Schlitz des Gelenkstücks mittig zu dessen Loch eingelegt. Der Schenkel des Gelenkstücks wird seitlich an das Verschlussstück gepresst und die Bohrung im Stempel mit einem 0,5-mm-Bohrer markiert und schliesslich durchgebohrt. Analog wird mit den Stempeln der Zungen 2 und 6 verfahren. Mit 0,5-mm-Messingdrahtstückchen werden nun die Stempel im Gelenkstück gelagert. Der Antrieb sollte einwandfrei funktionieren, d.h., die Schwinge muss ohne zu klemmen umlegbar sein, die anliegende Zunge muss dicht an der Stocksschiene liegen und stabil verschlossen sein, die abliegende Zunge muss den geplanten Abstand von 2,25 mm zur Stocksschiene haben, und der Verschluss muss aufschneidbar sein.

Nun werden die anderen Zungen ebenfalls eingebaut und die Lagerstückchen der jeweiligen miteinander gekoppelten Zungenpaare mittels 0,5-mm-Messingdrähten

passender Länge durch Verkleben so verbunden, dass beide Zungen glatt an ihren jeweiligen Schienen anliegen können. Auch jetzt muss die Mechanik ohne Klemmen arbeiten können.

Auf die Lagerzapfen der Zungen wird von unten ein durchbohrtes Pertinaxstückchen von ca. $2 \times 2 \text{ mm}^2$ Grösse aufgefädelt und verlötet und daran als Stromzuführung flexible Kabel so angelötet, dass nur die jeweils durch Koppelstangen verbundenen Zungenpaare (1 + 2, 3 + 4, 5 + 6 und 7 + 8) elektrisch miteinander verbunden sind. Nur die je nach Stellung der DKW anliegenden Zungenpaare werden später über mit dem Antrieb verbundene Schiebeschalter elektrisch mit den jeweiligen Stockschienen verbunden. Dadurch wird an den inneren liegenden Zungen 2 und 3 bzw. 5 und 6 ein möglicher Kurzschluss durch Fahrzeigräder vermieden.

Der Schutzdeckel

Für den beweglichen Schutzdeckel gibt es zwei Varianten:

1) Schweizer Bauart

Gemäss Zeichnung wird er aus einem $9,5 \times 6,0 \text{ mm}$ -Riffelblech hergestellt, das zweimal abgeknickt wird. Ein 7 mm langer 0,5-mm-Messingdraht wird am einen Ende darunter angelötet. Als Lager werden zwei $1,5 \times 1 \text{ mm}$ -Messingwinkel, die mit einem 0,5-mm-Loch versehen sind, mittig auf die zweite Schwelle der Modellweiche geklebt.

2) Bayerische Bauart

Er wird aus einem $9,5 \times 6,0 \text{ mm}$ -Messingblech der Stärke 0,2 mm hergestellt, das gemäss Zeichnung zweimal abgeknickt wird. Hierauf werden in Längsrichtung zwei 1 mm breite und 12 mm lange 0,1-mm-Kupferblechstreifen parallel und direkt an



Die gesamte Stellmechanik mit Verschlüssen, Umlenkhebeln, Weichenhebeln und Laterne.