

<http://www.grossbahnen.de>

*20 Jahre*

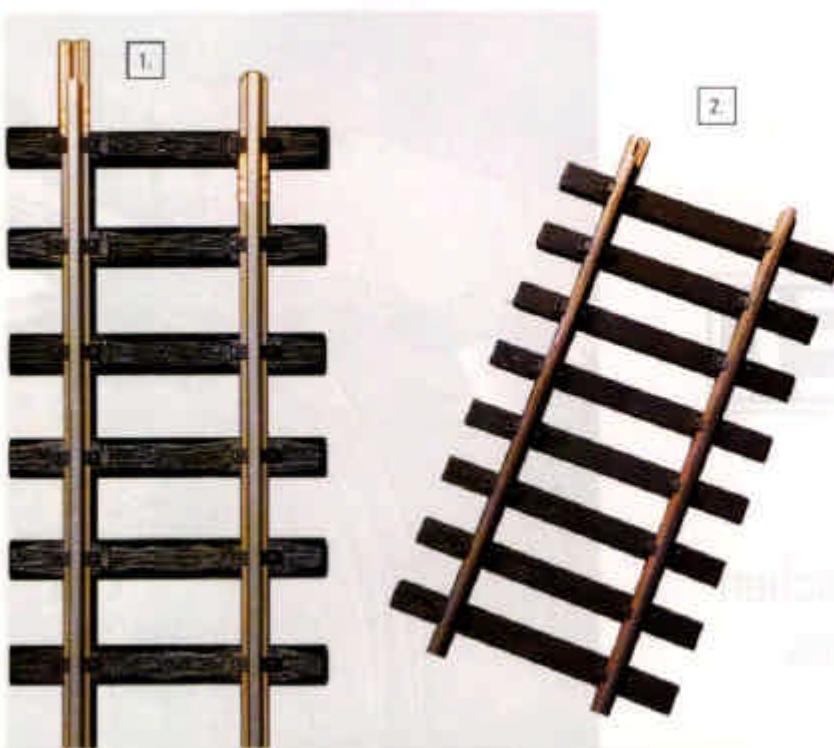
**THIEL**

Gleise- und Weichen  
für Gartenbahnen



Fa. FERTIG, Schubertstr. 1; D-69509 Mörlenbach; Tel.: 06209/4265; Internet: <http://www.grossbahnen.de>; E-Mail:fertig@grossbahnen.de

Anfragen bitte per Online-Kontaktformular unter [www.grossbahnen.de](http://www.grossbahnen.de)



**Zum Titelbild unten:**

Neubau Bahnhofseinfahrt Nickelgleis Von links ganz oben nach der Brücke  
2x T/N 182 10° Weichen, Hauptgleis, links  
2x T/N 180 15° Weichen, Nebengleis

**1. Im Meterspurgleis Messingleis**

Die Schwellen bestehen aus hochwertigem Polyethylen. Eigenschaften: UVgeschützt, wasserabstoßend, ungiftig, schlagfest. Der Schwellenabstand entspricht etwa dem Meterspurgleis der RhB mit umgerechnet 30 mm. Die Schienen sind auf massivem Messing mit einer Höhe von 8,5 mm und einer Schienenkopfbreite von 3,5 mm und detaillierter Nachbildung der Schienensicherung befestigt.

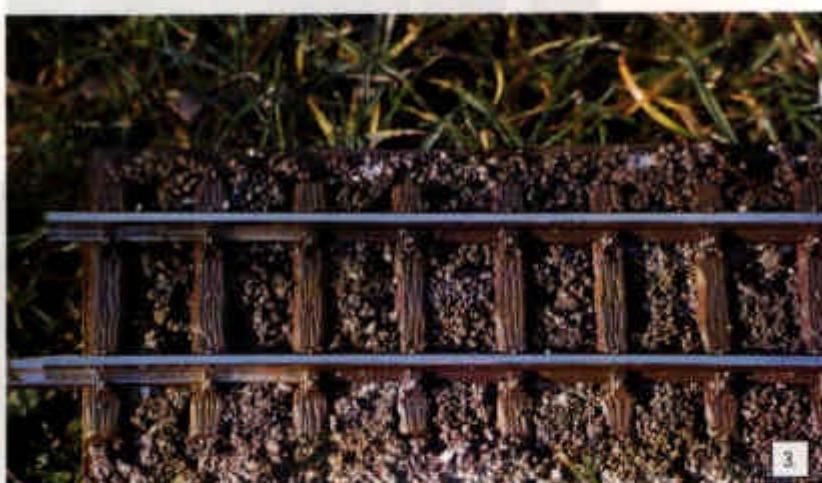
**2. T/N 203 Messingleis** für Spur 145mm, Höhe 5 mm; Schwellen fein detailliert mit Holzmaserung.

**3. Im Meterspurgleis Vernickeltes Gleis**

Dasselbe Gleis in vernickelter Ausführung. Linker Gleisseite: unbehandelt. Rechte Seite mit RAL Ölfarbe gestrichen (Empf. Farbtöne RAL 8011 oder 8019). Man sieht deutlich die vorbildgetreue Wirkung. Das mattglänzend vernickelte Gleis hat eine glatte, harte Oberfläche (z.B. wie ein Fahrradlenker), die, wie im Vorbild, blank bleibt. Trotzdem kann es gebogen werden und ist hervorragend lötbar. Je nach Umwelteinflüssen muß es viel seltener gereinigt und vor allem nicht geschliffen werden. Abwischen mit einem feuchten Lappen genügt meistens. (Unser Nickel-Gleis liegt seit ca 22 Jahren im Freiland)

**4. T/N 247 Im Schmalspurgleis** Schienenhöhe 5 mm vernickelt, farblich behandelt, mit Holzschwellen

**5. 3-Spurgleis** Regelspur 54 mm und Meterspur auf Holzschwellen T/N 148 und Schienenstühle T/N 147





8.

**Zum Titelbild oben:**

**Innenbogenweiche T/N 196** Fortsetzung von Bild 8 Bahnhofseinfahrt mit Innenbogenweiche T/N 196 Rad. 192,5 und 250 cm. und 15° Weichen. Durch den Einsatz der Bogenweiche in der Kurve zur Bf-Einfahrt ergibt sich hier ein Gewinn von 75 cm Bahnsteig-Nutzlänge.

**6. Gleicher Aufnahmestandpunkt:** Ein Schnellzug verläßt die Abstellgruppe. Dieses Bild soll verdeutlichen, daß selbst auf 15° Weichen mit R = 200 cm 62 cm lange D-Zugwagen trotz geradem Zwischengleis noch Versatz an den Wagenübergängen haben.

**7. T/N 187 Außenbogen- oder Y-Weiche mit Holzschwellen:**



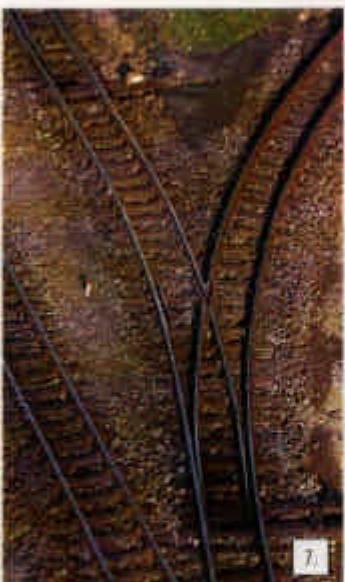
8.

**8. Nickel-Flexgleis** Beispiel für großzügige Radien mit Nickel-Flexgleis. Zum Vergleich: der untere Teil des Schotterbettes ist mit brauner, wasser-verdünnter Abtönfarbe nachbehandelt. Besonders wichtig an Gefällestrecken durch Flugrost vom Bremsen.

**9. T/N 200 Doppelkreuzweiche** Messing

**10. 3-Spur-Weiche** 15° Spur II, Regelspur 64 mm mit Schmalspur-Abzweig. Gebaut mit THIEL-Holzschwellen T/N 148 und Schienenstählen T/N 147

**11. Die doppelte Gleisverbindung** oder „Hosenträger“ – fast ein Muß für jeden Liebhaber der RhB – wurde gebaut mit Doppelkreuzweiche T/N 200, 2xT/N 180, 1x T/N 181 15° und 30° Kreuzung von LGB® Best. Nr. 13000.



7.



9.



10.



11.



12.

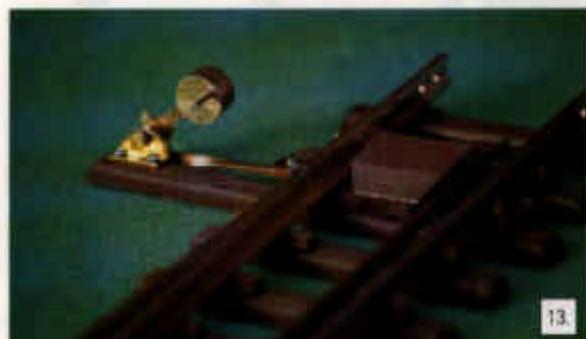
**12. T/N 170 und T/N 172 RhB-Weichenstellhebel.**

**13. T/N 174** Einfacher Messing-Stellhebel. Lieferung mit Weiche.

**14. T/N 171 und T/N 173** Weichenstellhebel DB-Version.

**15. T/N 154 Biegevorrichtung** Mit der schwarzen Knaberschraube wird der Radius eingestellt.

**16. Bauteile von oben:** T/N145 Schienenverbinder, links T/N246 Schienenstühle für Spur I Gleis, T/N147 u.a. 5 verschiedene Schienenstühle zum Weichenbau, darunter T/N149 Isolier-Schienenverbinder, Messing-Schiene mit 2x T/N152 und 2x T/N151. Darunter Nickelgleis mit T/N153. Mit den Verbindungslaschen T/N151 und T/N152 können Sie Ihre Gleise vorbildlich verschrauben und haben damit eine sichere elektrische Verbindung der Schienenstöcke. Edelstahlschrauben erlauben ein kräftiges Anziehen, ohne daß die Köpfe abbrechen.



13.



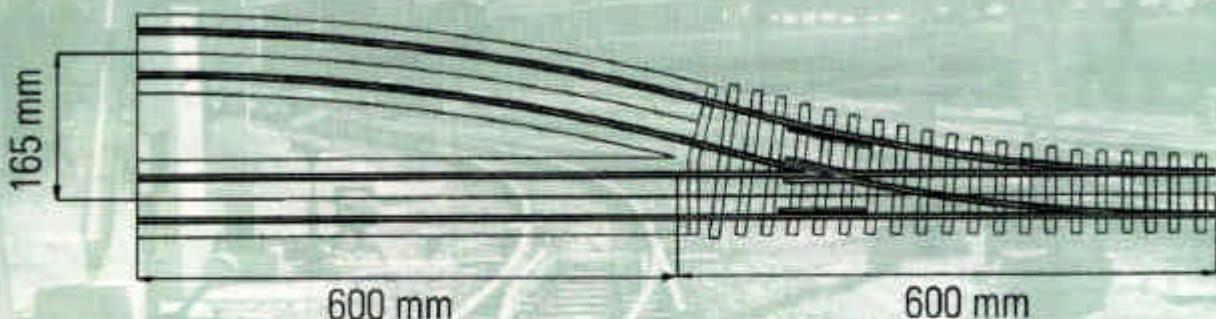
14.



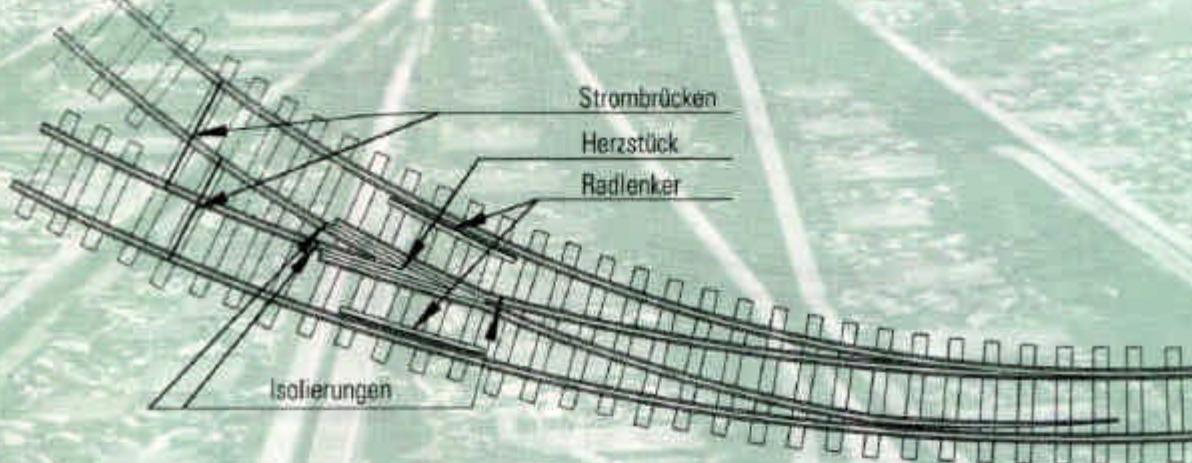
15.



16.



11. Einbaubeispiel Gegenbogen in 300 mm-Basis bei 165 mm Parallelgleisabstand mit Weiche T/N 180



#### Mechanik:

Die Weichen besitzen einzelne Schweller. Das Gleis ist mit den entsprechenden Schienenstühlen (siehe Bild 16) darauf befestigt. Die Weichenzungen sind gefräst und zugeschliffen. Sie laufen auf speziellen Stahlrädern mit Gleitbahnen und sind mit einer Schraube im Gelenk zur Flügelschiene befestigt. Das Weichenherzstück besteht entweder aus Messing-Guss oder ist aus Schienenprofilen zusammengesetzt. Der Tiefgang beim Guß-Herzstück beträgt 3mm. Die Durchfahrweite am Herzstück zwischen Flügelschiene und Radlenker ist auf ca. 39,6mm eingestellt, kann aber durch Engstellen des Radlenkers vom Kunden verkleinert werden.

Die Weichen sind vorbereitet für den Antrieb des LGB® Antriebes Nr. 12100. Bei normalen Weichen am geraden Strang, bei Innenbogenweichen auf der Bogennahmenseite. Beim Anbau anderer Antriebe mit geringerem Steilweg (z.B. Bohler WA-2) bitte bei Bestellung angeben. Die Weichen können statt mit Verbindungsfaschen mit zwei vorgebohrten Löchern für Schraubverbindung mit Laschen T/N 152 bzw. T/N 153 geliefert werden. Bei Bestellung bitte angeben.

Die Weichen müssen wegen ihrer zum Teil großen Länge und 20 cm langen Zungen unbedingt auf einem planen Untergrund liegen, um ein Verzischen zu vermeiden und nach Justage zusammen mit dem Antrieb auf dem Untergrund fest geschraubt werden. Sie sind nicht für Kinderhand vorgesehen.

#### Elektrik:

Da sich in Abhängigkeit von der Weichenstellung die Polarietät des Herzstückes ändert, muß das Herzstück isoliert eingebaut sein. Wird das Herzstück nicht mit Fahrstrom versorgt, bleiben kurze Loks – vor allem bei Langsamfahrt – darauf stehen. Besonders bei den großen Bogenweichen ist eine Stromversorgung des Herzstückes unerlässlich.

Hier empfiehlt sich einmal der Antrieb von LGB® mit Zusatzschalter (Best. Nr. 12030) oder der Bohler Antrieb WA-2. Zum Anlöten der Stromzuführung befindet sich an der Unterseite eine Lasche bzw. Schraube. Der Nachteil ist, daß die Weiche immer gestellt werden muß, da das Herzstück beim Aufschneiden falsch gepolt ist und somit Kurzschluß entsteht. Diesen Nachteil vermeidet die automatische Herzstück-Polarisation T/Nr. 174. Sobald ein Metallrad auf das falsch gepolte Herzstück aufläuft, erkennt die Elektronik die falsche Polung und polt dieses um, bevor der Kurzschlußschalter im Trafo anspricht. Diese Einrichtung ist vor allem auch bei handgestellten Weichen und Motrantrieben ohne Herzstück-Stromversorgung erforderlich.

Technische Änderungen bleiben vorbehalten.

*LGB® ist ein eingetragenes Warenzeichen  
der Firma E.P. Lehmann Patentwerk 90475 Nürnberg*

