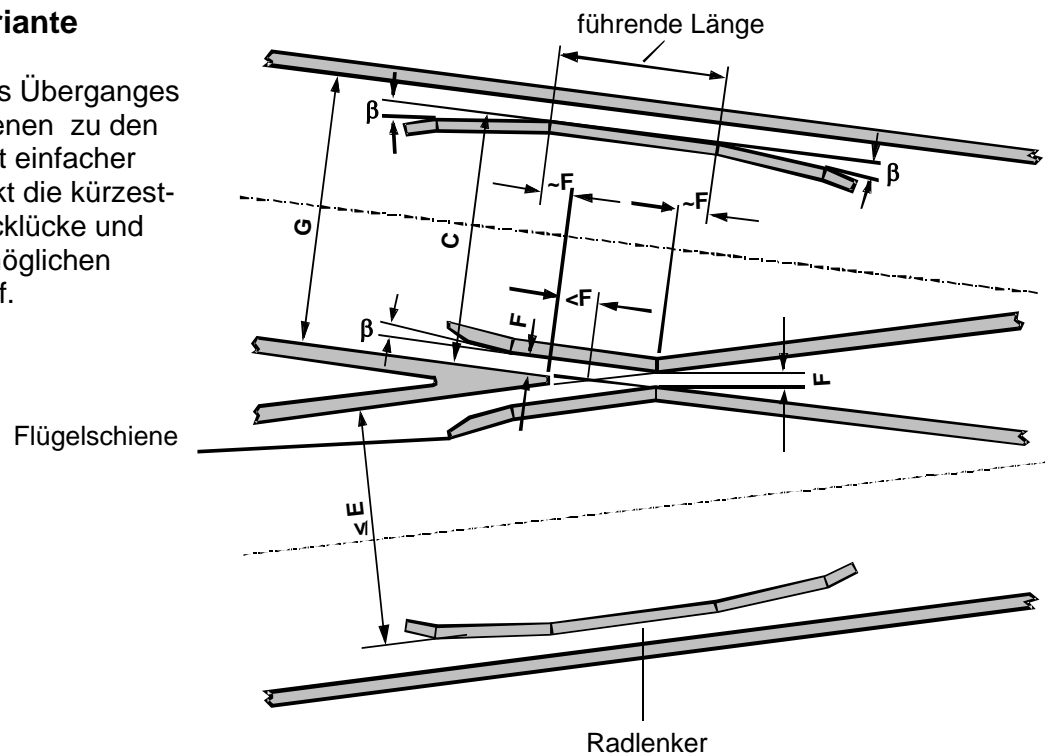


1. Herzstückbereich

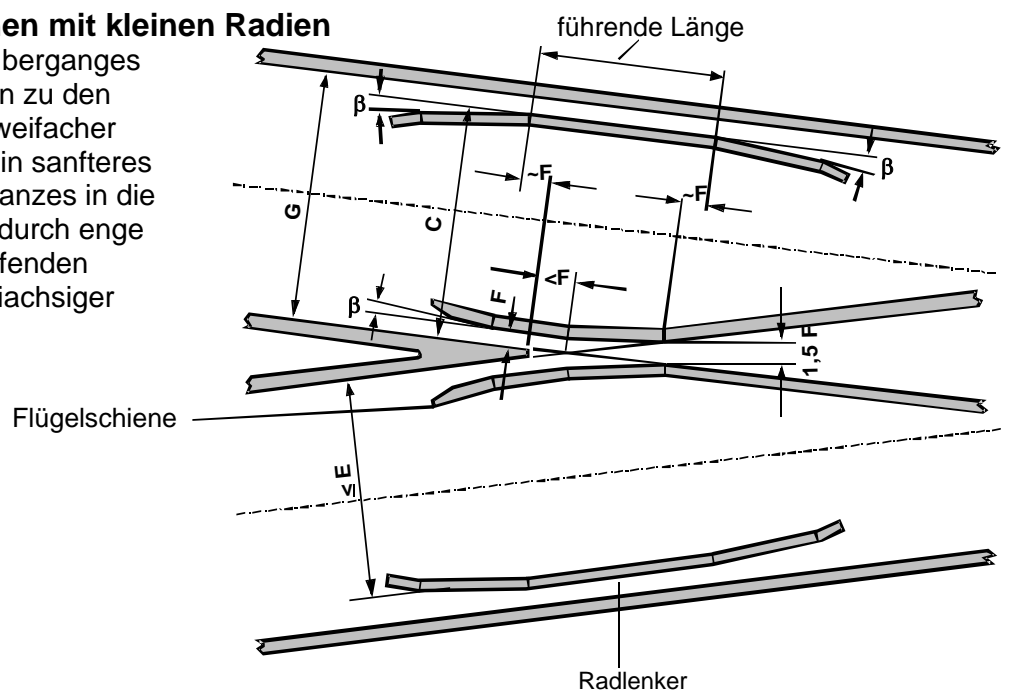
Empfohlene Variante

Die Gestaltung des Überganges der Zwischenschienen zu den Flügelschienen mit einfacher Abknickung bewirkt die kürzestmögliche Herzstücklücke und damit einen bestmöglichen Fahrzeugdurchlauf.

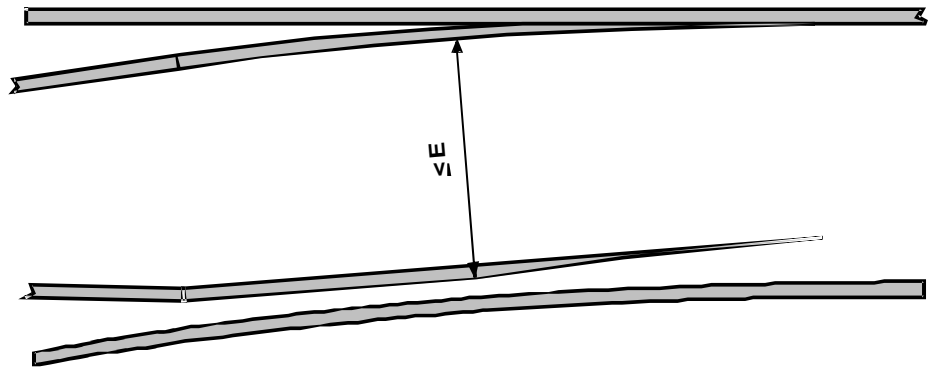


Variante für Weichen mit kleinen Radien

Die Gestaltung des Überganges der Zwischenschienen zu den Flügelschienen mit zweifacher Abknickung bewirkt ein sanfteres Einführen des Spurkranzes in die Herzstückrille für die durch enge Radien schräg einlaufenden Radsätze langer zweiachsiger Fahrzeuge.



2. Zungenbereich



Anmerkungen:

Die Maße **C**, **E**, **F** und **G** sind NEM 110 zu entnehmen.

Die Radlenker müssen sicherstellen, dass das innere Rad bis über die tatsächliche Herzstückspitze hinaus geführt wird. Für die Einlaufbereiche an Radlenkern und Flügelschienen gilt für β ein Richtwert von 5° . Bei flachen Weichenneigungen können Vorbildmaße angestrebt werden; dabei darf jedoch der verhältnismäßig stark schräg stehende Radsatz langer Fahrzeuge nicht klemmen.

Erscheinen die Radlenker bei Anwendung der in den Abbildungen dargestellten Beziehungen zu kurz gegenüber dem angestrebten Vorbild, sollten die Radlenker durch flachere Ausbildung der Einlaufbereiche auf das gewünschte Maß verlängert werden.

Die Radlenker sollen nicht über die Schienenoberkante hinausragen.

Die Herzstückspitze soll, zumindest bei großen Spurweiten, um etwa $1/20 F$ abgesenkt sein. Diese Absenkung soll sich in Richtung Weichenende abbauen und etwa dort in die normale Fahrflächenhöhe übergehen, wo die Herzstückspitze die volle Schienenkopfbreite erreicht.

Hat die abliegende Weichenzunge entgegengesetzte Polarität zur zugehörigen Backenschiene, soll der Abstand **E** um 0,2 mm unter den Wert E_{max} nach NEM 110 verringert werden.