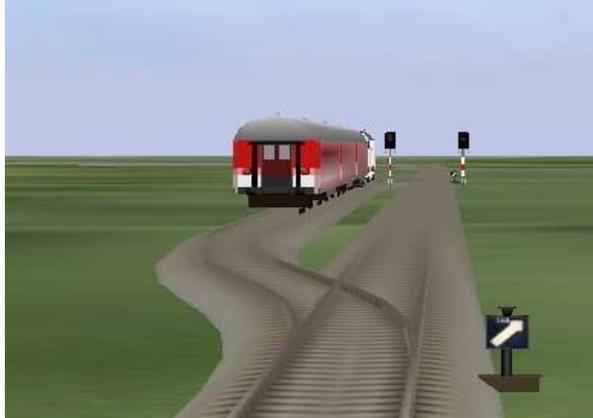


Manueller Betrieb, trotz Automatik

Anlagenbetrieb mit Automatik ist, wenn sie richtig funktioniert, eine gute Sache. Alles läuft mit der Blockschaltung, ohne dass es zum Crash kommt. Die Züge fahren also immer im "Kreis". Damit der Bahnbetrieb realistischer wird, braucht man Strecken, die manuell gesteuert werden können, ohne dass die Automatik Fehlfunktionen bekommt. Auf meiner Anlage ist auf Nebenstrecken und Hauptstrecken Automatikbetrieb, Rangierbahnhöfe, Betriebswerke und Industriegleisanlagen, auch der Bahnbetrieb im Hafenbereich werden später manuell gesteuert.

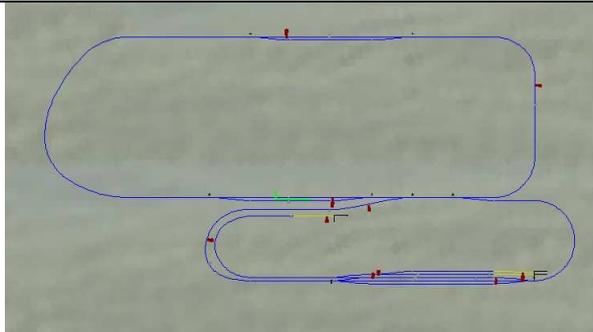
Ich habe hier als Beispiel eine eingleisige Strecke mit 2 zweigleisigen Bahnhöfen und einem kleinen Rangierbahnhof genommen. Hier der Bahnhof 2



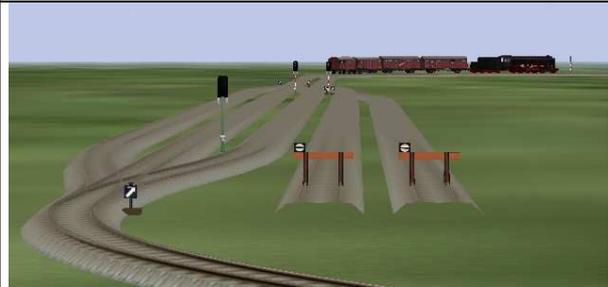
und das ist der Bahnhof 1, das Gleis rechts des Zuges ist das Verbindungsgleis zwischen dem Rangierbahnhof und der eingleisigen Strecke.



In der Draufsicht sieht man das obere Oval, die Strecke mit den Bahnhöfen

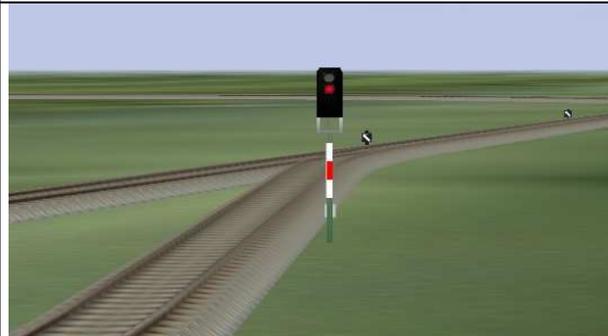


und dem Rangierbahnhof darunter. Nach dem Rangierbhf



kommt das Signal, vor dem der Güterzug hält. Dies Signal ist als "Wartesignal" für die Zufahrt

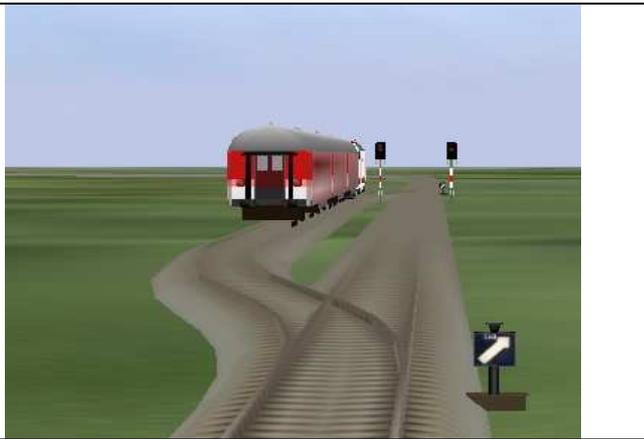
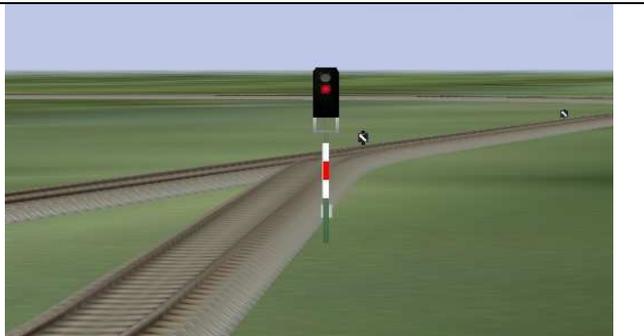
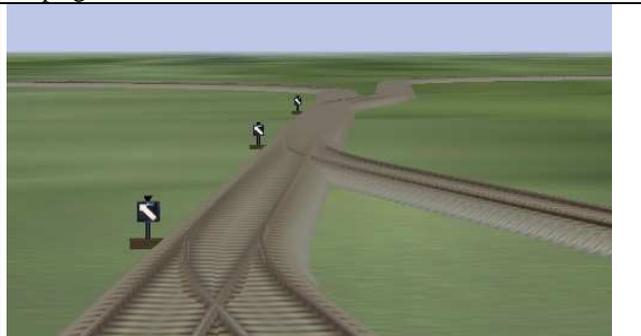
zur eingleisigen Strecke mit dem Einfahrtsignal.



Die vorderste Weiche gehört zur Bahnhofsabfahrt, die mittlere zur Streckeneinfahrt, die hintere ist die Streckenabfahrtsweiche zum Rangierbahnhof. Diese Automatik funktioniert wie folgt:

Das Stoppsignal wird manuell auf "Grün" geschaltet. Der Güterzug fährt los,



<p>kommt zum Bahnhof 2, hält und löst den Personenzug aus. Dieser fährt</p>	<p>zum Bahnhof 1, hält und löst den "MET-Zug" aus.</p>
	
<p>Der fährt gradeaus über alle 3 Weichen,</p>	<p>löst den Güterzug am "Wartesignal" aus.</p>
	
<p>Der Güterzug fährt zum Einfahrtsignal,</p>	<p>hält und schaltet die letzte Weiche auf Abzweig. Der nächste Zug, der nun Bahnhof 1 verlässt, fährt nun rechts ab zum Rangierbahnhof hält dort, löst den Zug am Einfahrtsignal aus. Der fährt los, schaltet die hinterste Weiche auf Durchfahrt und fährt nun anstelle des im Rangierbahnhof stehenden Zuges auf der Automatikstrecke. Der im Rangierbahnhof haltende Zug kann nun manuell gesteuert werden, es kann rangiert werden, er hat keinen Einfluss mehr auf die Automatik. Nach Beenden der Rangierfahrten den Zug manuell in Richtung "Wartesignal" fahren, das Signal wird automatisch auf "Rot" geschaltet. Der Zug wird dann in beschriebener Weise wieder eingegliedert, ein anderer zum Rangierbahnhof geschickt. Gestoppt wird alles durch Schalten des Stoppsignals auf "ROT".</p>
	
<p>Dieses Beispiel gibt es auch als kleine Demo-Anlage.</p>	

Es ist also möglich, Strecken- oder Streckenabschnitte von der Automatik zu trennen, ohne dass diese Fehlfunktionen hat. Voraussetzung für den reibungslosen Automatikbetrieb und das manuelle Steuern eines Zuges ist, dass dieser durch einen anderen Zug ersetzt wird. Dadurch wird es möglich, im Rangierbahnhof einen neuen Zug zusammen zu stellen und ihn dann zum „ Wartegleis „ zu fahren, wo er dann in ein mit Automatikbetrieb versehenes Streckennetz eingegliedert wird. Der größte Vorteil und Sinn einer Automatik ist, da man beim „ Spielen „ nicht überall zugleich sein kann, dass der Streckenbetrieb reibungslos läuft und man sich mit dem manuellen Steuern eines Zuges befassen kann.