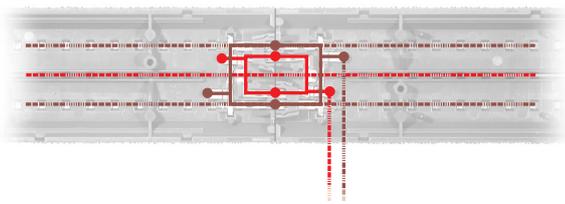


Der Bahnübergang

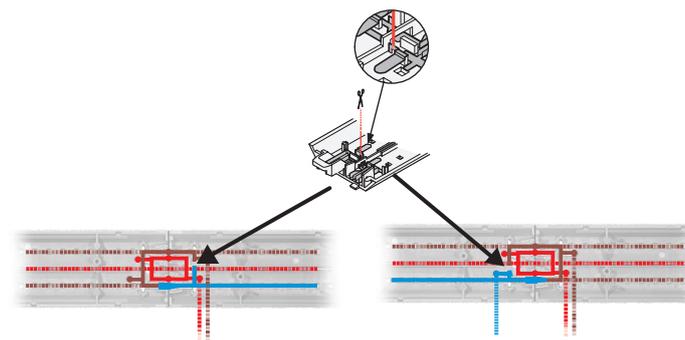
Neben dem Bahnhof ist der Bahnübergang die Stelle, an dem man üblicherweise mit der Bahn konfrontiert wird. Daher ist es naheliegend, dass dieses Detail auch auf der Modellbahnanlage umgesetzt werden soll.

Eines hat dabei aber oberste Priorität. Der fahrende Zug soll den Bahnübergang selbsttätig schließen und nach dem Passieren auch wieder öffnen.

Um dies zu erreichen können Sie eines der vielen Vorteile des Mittelleitersgleises ausnutzen - das Kontaktgleis. Normalerweise werden beim Mittelleitersgleis die Mittelpunktkontakte für den Hinleiter und die beiden Schienen als Rückleiter verwendet.



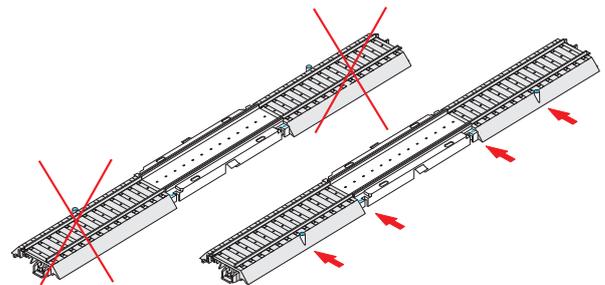
Wird jetzt eine Schienenseite isoliert - hierzu genügt es zum Beispiel beim Gleis an den Übergangsstellen die Verbindung der Schienen aufzutrennen und Isolierverbinder zu verwenden - so ist diese Schienenseite vom Rückleiter abgetrennt.



Befährt jetzt ein Wagen oder eine Lokomotive diesen Bereich, dann sorgt dieser über die nicht isolierten Radsätze für eine Verbindung der beiden Schienen. Die Räder sind im Prinzip der Schalter, mit dem die abiso-

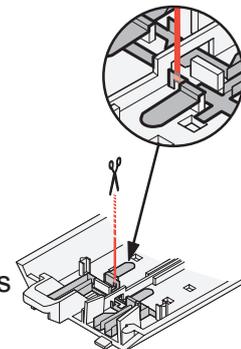
lierte Schiene mit der Masse der anderen Schienen verbunden wird.

Beim Bahnübergang sind ab Werk eine Kontaktstrecke mit 2 Endgleisen dabei. Diese Endstücke besitzen jeweils eine Isolierstelle für eines der beiden Gleise. Sie bilden daher den Anfang und das Ende der Kontaktstrecke. Sie müssen jedoch unbedingt darauf achten, dass die Gleise in der richtigen Reihenfolge zusammen gesteckt werden. Daher sind die beiden Endstücke und das Mittelstück des Bahnübergangs bei der C-Gleis-Version auf einer Seite mit blauen Markierungen versehen. Diese Markierungen müssen immer auf der gleichen Seite sein.

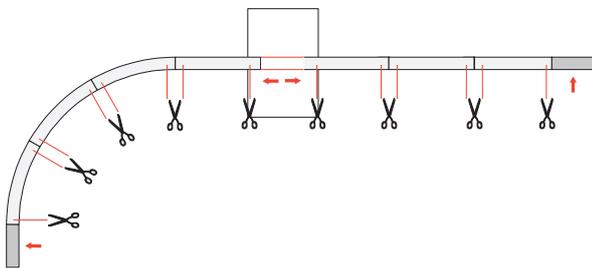


In der Praxis ist diese Kontaktstrecke in vielen Fällen den Modellbahnern zu kurz. Eine schnell fahrende Lok ist bereits auf dem Bahnübergang, während dieser gerade noch geschlossen wird. Jedes gerade oder gebogene Gleis kann beim C-Gleis-System als Verlängerung eingesetzt werden. Hierzu muss nur an beiden Enden der Gleise die Verbindung der beiden Schienen getrennt werden. Die C-Gleise haben hierzu eine entsprechend geformte Stelle in der Verbindung unter dem Gleis.

Diese Verbindung muss bei jedem Gleis getrennt werden, welches als Verlängerung dient.



Der Bahnübergang

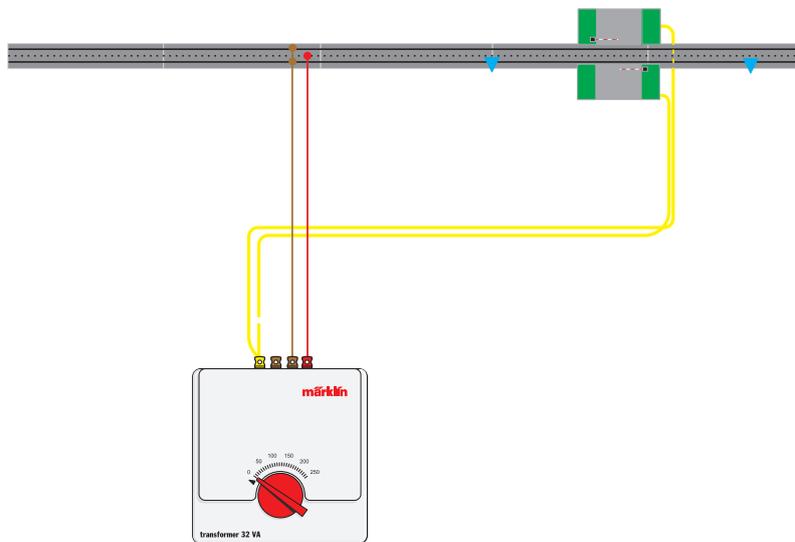


Nur eine fehlende Trennung führt zu einem Dauerschließen des Bahnübergangs.

Tipp: Wenn Sie eine Kontaktstrecke verwenden, empfiehlt es sich hinter der Kontaktstrecke die Masse zum Betriebssystem wieder neu einzuspeisen.

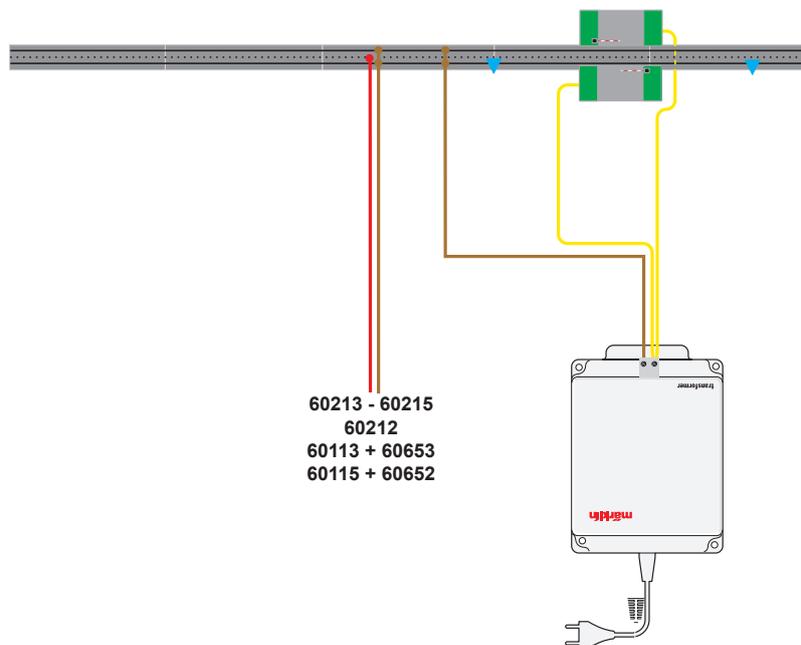
Auf diese Art und Weise kann jedes Betriebssystem eingesetzt werden. Der Bahnübergang ist jedes Mal unabhängig vom verwendeten Betriebssystem in die Gleisanlage eingebaut. Auch beim Digitalbetrieb ist diese Schaltung die optimale Lösung.

Der neue Bahnübergang 74923 ist intern so verdrahtet, dass er die Betriebsspannung für die Schrankenanschiebe aus dem Fahrstrom generiert. Er ist in dieser Ausführung nur für Digitalanlagen nutzbar.



Gerade beim Bahnübergang ist der Einbau eines getrennten Versorgungstrafo (oder Schaltnetzteil 60061 + Converter 60130) unbedingt zu empfehlen. Der gelbe Lichtstromleiter geht von diesem Versorgungstrafo zum Bahnübergang. Damit beide Seiten des Bahnübergangs funktionieren müssen auch beide Hälften mit dem Lichtstrom versorgt werden.

Der braune Rückleiter des Versorgungstrafo wird an die Schienen außerhalb der Kontaktstrecke angeschlossen.



- 60213 - 60215
- 60212
- 60113 + 60653
- 60115 + 60652