

# WESA

No. 13

Januar 1958

## *Nachrichten*



# Liebe Neffen!

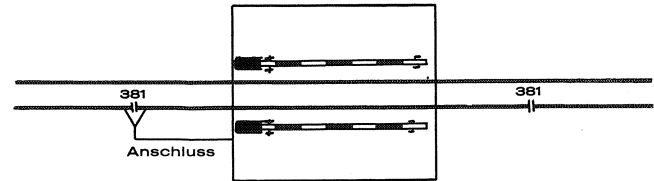
All den vielen neuen WESA-Freunden ein recht herzliches Willkomm!

Im übrigen auch noch allen: Es recht es guets 1958!  
Wie versprochen, wollen wir in dieser Nummer der WESA-Nachrichten nur technische Probleme behandeln.  
Also frisch drauf los!

## Bahnübergang mit Zugsbeeinflussung

Einige Neffen haben mich gefragt, wie dieser Bahnübergang angeschlossen werde und wie er funktioniere.

Die Zugsbeeinflussung bezweckt, daß der Zug nur bei geschlossener Barriere den Uebergang passieren kann. Um dies zu erreichen ist im Boden der Schranke ein Schalter eingebaut. Dieser ist mit dem Betätigungshebel der Schranke verbunden. Ist die Schranke offen, so ist auch der Schalter geöffnet. Ist die Schranke geschlossen, so ist auch der Schalter geschlossen, das heißt er verbindet den einen Leiter des Kabels mit dem andern. Der Anschluß zeigt das folgende Schema.

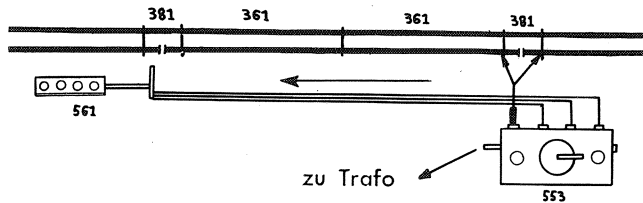


Das Geleise wird vor und nach dem Uebergang mit Hilfe von Trennschienen Nr. 381 einseitig unterbrochen. Die beiden Schienenklammern des Kabels werden bei einer dieser Trennschienen, vor und nach dieser angeschlossen.

Ist nun die Barriere geöffnet, so ist auch das Profil zwischen den Trennschienen vom Trafo nicht gespiesen. Der Zug muß also hier warten. Wie zuvor besprochen wird der Schalter mit dem Schließen der Barriere die beiden Anschlüsse miteinander verbinden und der Zug kann auf diesem Abschnitt fahren.

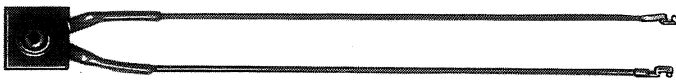
## Das Signal mit Zugsbeeinflussung

Einso kurzweilig ist die Benützung von Signalen. Wie bei der Großtraktion kann auf einfache Weise der Zug vor geschlossenem Signal zum Stehen gebracht werden. Das nachstehende Schaltbild zeigt Euch, wie Signal und Fernschalter angeschlossen werden.



Vor dem Signal wird die Stoppstrecke gelegt. Diese ist von zwei Trennschienen Nr. 381 begrenzt. Ein Kabel Nr. 305 dient dazu — via Signalferschalter — die Stromzufuhr zu dieser Strecke frei zu geben, oder zu unterbrechen.

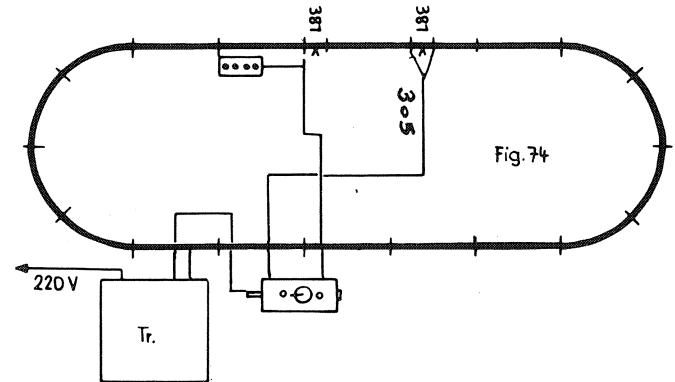
Bauen wir nun eine solche Signalstrecke in eine eingeleisige Anlage, so kann der Zug auch angehalten werden, wenn er von der Rückseite gegen das Signal in Fahrt ist. Das ist nun ein kleiner Schönheitsfehler, denn der große Bruder macht nur Halt «vor» dem Signal und ignoriert dasselbe, wenn er von der Gegenseite kommt. Doch auch bei uns kann das gleiche erreicht werden. Zu diesem Zwecke wird das Sperrventil Nr. 540 verwendet.



Sperrventil Nr. 540

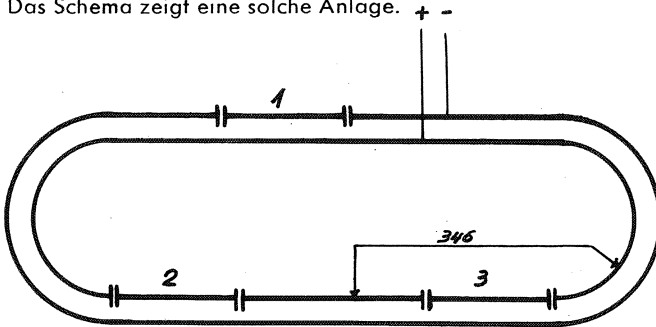
Wir überbrücken die noch freie Trennschiene mit dem Sperrventil. Das Sperrventil bewirkt nun, daß die Trennstrecke gespiesen wird, wenn der Zug das Signal von der Rückseite her anfährt.

Wie das Signal in einer Rundstrecke eingebaut wird, zeigt das folgende Schema.



Soll nun in einem Schienenoval nicht nur ein, sondern zwei Signale eingebaut werden, so legen wir mit Vorteil jede Haltstrecke für sich in ein Schienenprofil. Also eine Trennstrecke im innern und die andere im äußeren Profil. Dadurch erreichen wir, daß, außer den Stoppstrecken, die ganze Anlage durchgehend vom Trafo gespiesen wird. Werden mehr als zwei Signalstrecken eingebaut, so entsteht zwischen mindestens zwei dieser Strecken ein Abschnitt, der mit dem Trafo nicht verbunden ist.

Das Schema zeigt eine solche Anlage. + -



Die Signalstrecke 1 liegt für sich im äußeren Schienenprofil und führt vor und nach der Stoppstrecke Spannung. Zwischen den Stoppstrecken 2 und 3 ist ein Abschnitt, der vom Trafo nicht gespeist wird. (Inneres Profil). Das einadrige Kabel Nr. 346 verbindet diesen Teil mit der stromführenden Strecke. Die Anlage funktioniert erst richtig, wenn dieses Kabel angeschlossen ist.

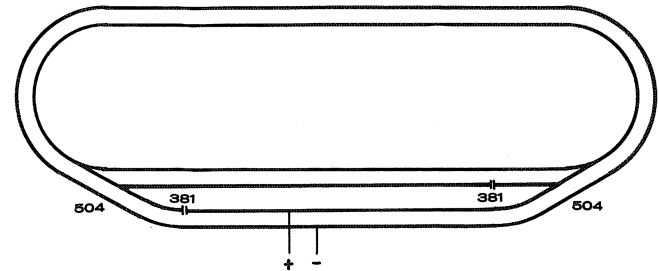
Kabel Nr. 346



### Die Sicherheitsweiche

Die Gebrauchsanweisung der S-Weiche gibt an, daß der Anschluß des Trafos **nie** zwischen zwei S-Weichen erfolgen darf.

Verschiedene Anfragen haben mir gezeigt, daß auf diesen Punkt zu wenig Rücksicht genommen wird. Vermutlich weil die meisten nicht wissen, warum diese Vorschrift besteht. In zwei Schemas will ich Euch zeigen, was passiert, wenn die Regel nicht beachtet wird.



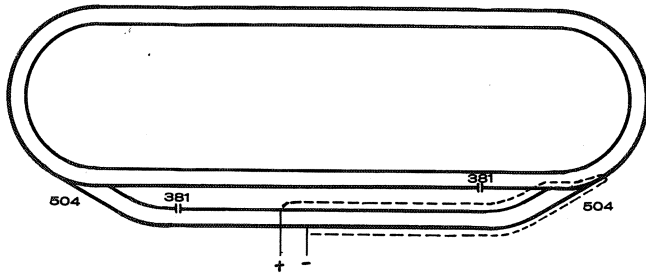
Im vorstehenden Geleisebild sind die beiden Weichen so gestellt, daß der Zug das äußere Ueberholungsgeleise durchfährt. Bei dieser Weichenstellung funktioniert die Anlage richtig.

## Bahnhof-Anlagen

Die Bahnhofanlage wird in den meisten Fällen stiefmütterlich behandelt. Man gibt sich schon mit einem Ueberholungsgeleise zufrieden.

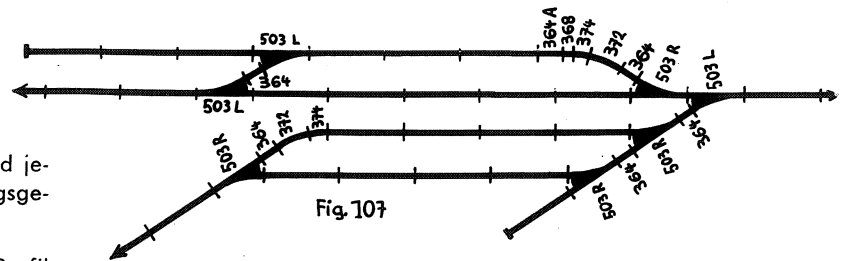
Bei der Großtraktion ist der Bahnhof jedoch der wichtigste Schienenabschnitt. Hier werden die Wagen beladen, Züge zusammengestellt, sowie Lok und Wagen auf ihre Fahrtüchtigkeit geprüft. Die übrige Strecke ist nur Mittel zum Zweck und verbindet die Bahnhöfe unter sich.

Um Euch ein Beispiel eines rangiertechnisch interessanten Bahnhofes zu geben, habe ich das große «WESA-Handbuch» konsultiert. In Fig. 107 habe ich einen Bahnhof gefunden, der als Muster dienen mag. Mit diesem Schienenbild sind praktisch alle Spielmöglichkeiten offen.



Ihr seht hier das gleiche Schienenbild. Die Weichen sind jedoch so gestellt, daß der Zug das innere Ueberholungsgeleise passieren soll.

Auf den ersten Blick stellen wir fest, daß das innere Profil des Ovals gar nicht mit der Zuleitung des Trafos verbunden ist. Was jedoch noch schlimmer ist, über die S-Weiche sind die beiden Pole des Trafos direkt miteinander verbunden — gestrichelte Linie — und machen Kurzschluß! Darum Stromzufuhr **nie** zwischen zwei S-Weichen!



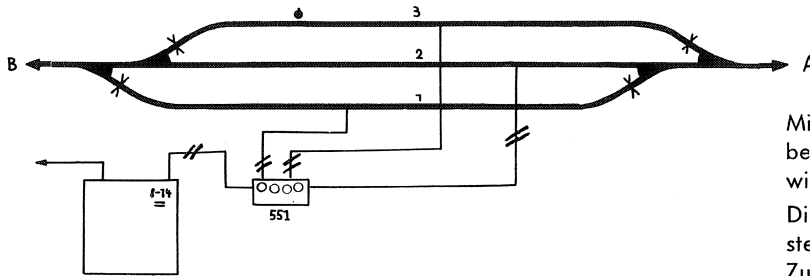
Ihr seht eine 4gleisige Bahnhofanlage. Wie die Pfeile an den Schienenenden zeigen, handelt es sich um eine Trennungsstation. Das heißt, wir können diesen Bahnhof als Durchgangsbahnhof in einer Rundstrecke benutzen und gleichzeitig als Anschlußstation einer Nebenbahn verwenden.

Die beiden Stumpengeleise können als Industrie-, beziehungsweise als Güterbahnhofgeleise benutzt werden. Die Ueberholungsgeleise werden mit Vorteil zum Abstellen der nicht in Fahrt befindlichen Wagen verwendet. Für den Austausch der Lokos sind diese Geleise ebenfalls nötig.

Als nächstes zeige ich Euch wie mit einem Trafo mehrere Lokos abwechselungsweise gefahren werden können.

### Fahren mehrerer Lokos, Steuerung nur mit einem Trafo

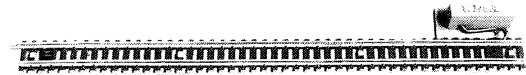
Jeder Neffe wird mit der Zeit Besitzer von mehr als einer Lokomotive sein. Es ist nun nicht nötig, jeweils nur die Loko auf die Schienen zu stellen mit der man gerade fahren will. (Das geht bei der großen Bahn auch nicht!).



Nehmen wir an, daß für dieses Beispiel 2 Lokos zur Verfügung stehen. Aus diesem Grunde bauen wir neben dem Hauptgeleise zwei Ueberholungsgeleise. (Es können der Einfachheit halber auch nur Stumpengeleise sein). Mit Hilfe von Trennschienen Nr. 380 trennen wir beide Ueberholungs- vom Hauptgeleise. Wie das Schema zeigt, sind diese Strecken

über ein Weichenschaltpult Nr. 551 mit dem Trafo verbunden. Eine Lok kann hier nur fahren, so lange auf den zugehörigen Knopf des Weichenschaltpultes gedrückt wird. Sollen nun die Lokos ausgetauscht werden, geht das ganz einfach. Die auf dem Hauptgeleise fahrende Lok wird abgekuppelt, und in das noch freie Ueberholungsgeleise gefahren. Durch Druck auf den Knopf für das zweite Ueberholungsgeleise, wird die hier stationierte Maschine ins Hauptgeleise gefahren und kann am Zuge angekuppelt werden. Das Manöver ist beendet und erst noch genau gleich, wie beim großen Vorbild.

### Die Aufenthaltsschiene Nr. 367



Mit dieser Schiene kann schon in der kleinsten Anlage, ohne besondere Installationen, der Zug automatisch anhalten und wieder abfahren.

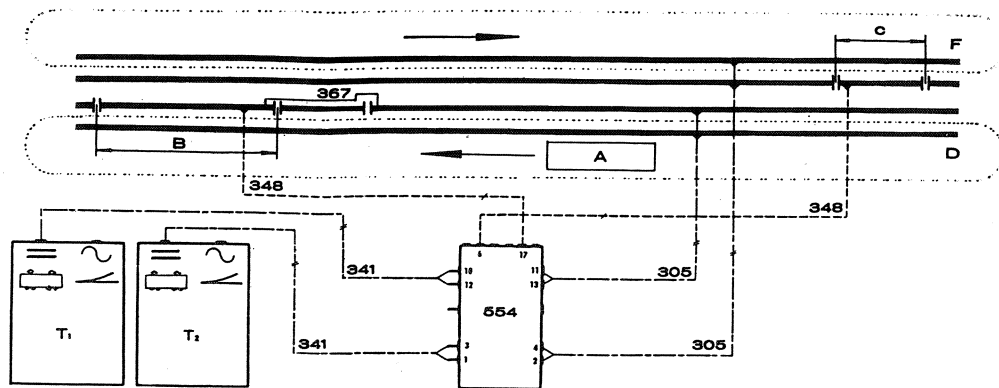
Die Aufenthaltsschiene ist mit einem Thermoregler ausgerüstet. Dieser kann verstellt werden, sodaß die Haltezeit des Zuges zwischen 4 und 40 Sekunden variiert werden kann. Die Regulierung geschieht mit Hilfe der Stellschraube im Reglergehäuse. Durch links drehen der Schraube wird der Halt verlängert und durch rechts drehen verkürzt.

Wie gesagt, der Vorteil dieser automatischen Aufenthaltsschiene liegt darin, daß keine Kabel und Anschlüsse nötig sind.



## Das WESA-Relais

Automation auf der ganzen Linie! Warum soll da die WESA zurückstehen? Sie tut es nicht, denn das WESA-Relais hilft hier. Ein Beispiel seiner Anwendung soll Euch zeigen, wie einfach die Anwendung ist.



## Aufenthaltsautomatik für 2 Züge

Die Schaltung oben rechts stellt zwei Rundstrecken mit einem gemeinsamen Bahnhof dar.

Auf der Rundstrecke «D» verkehrt ein Schnellzug und auf «F» ein Nebenzug. Jeder Zug fährt seine Runde — in Pfeilrichtung — und macht im Bahnhof Halt. Der Schnellzug wird jeweils nach einem kurzen Halt weiterfahren. Der Nebenzug macht die Runde nur einmal und muß dann warten bis der Schnellzug im Bahnhof seinen Halt gemacht und diesen wieder verlassen hat. Erst dann kann der Nebenzug wieder abfahren.

Das Schema zeigt, wie wenig Aufwand nötig ist, um diese Anlage zu bauen. Das Relais-Büchlein gibt Auskunft über die Arbeitsweise und enthält noch viele weitere Anwendungen.

## Umtausch-Aktion

Wie mir die Geschäftsleitung noch mitteilt, kommen immer noch Anfragen über die Umtausch-Aktion von alten Schienen mit vollem Unterbau gegen neue Modellschienen.

Diese Aktion wird immer noch weitergeführt und die interessierten Neffen können direkt bei der WESA A.-G., Inkwil, Umtauschprospekte gratis beziehen.

Auch ist das Interesse an alten Schienen mit vollem Unterbau zu sehr günstigen Preisen noch groß. Auch diese Schienen sind immer noch zu haben und eignen sich sehr gut für den Ausbau von billigen Permanent-Anlagen.

(Für die WESA-Freunde im Auslande ist es leider wegen Zoll- und Formalitätsschwierigkeiten nicht möglich einen Umtausch durchzuführen).

Liebe Neffen, gute Fahrt und viel Vergnügen wünscht Euch

**Onkel Georg**