

Automatische FLEISCHMANN-Bahn mit Zubehör-Teilen, die den Betrieb reizvoll gestalten! Wunsch eines jeden Modellbauers ist es, seine Bahn auch sicherungsmäßig möglichst dem großen Vorbild anzupassen. Dazu ist es erforderlich, die Anlage mit einer Teil-Automatik (Flankenschutz, Blockstellen, Langsamfahr-Strecken u. a.) auszurüsten. Unsere Waichen, Relais und Zusatz-Artikel sind so konstruiert, daß sie diese Funktionen ohne weiteres ermöglichen. Die zur Betätigung der Schalt-Artikel benötigten Teile sind zum Teil ein Bestandteil der FLEISCHMANN-Lokomotiven. So haben diese bereits serienmäßig einen federnden Schaltpilz im Chassis, der bedarfsweise eine Schaltleiste (Kat.-Nr. 6402) bestreift und dabei einen Schaltvorgang auslöst. Diese Schaltung kann aber auch über einen Dauer-Magneten (Kat.-Nr. 9426) in Verbindung mit einem Schaltkontakt 6425 getätigt werden; letztere Schalt-Art hat den Vorteil, daß man den Magneten an allen Fahrzeugen (nicht nur an Lokomotiven) an deren Unterseite anbringen kann und daß der Schaltkontakt 6425 noch flexibler einsetzbar ist! – Versuchen Sie's doch auch einmal, und Sie werden sehen und erleben, wie schön das funktioniert!

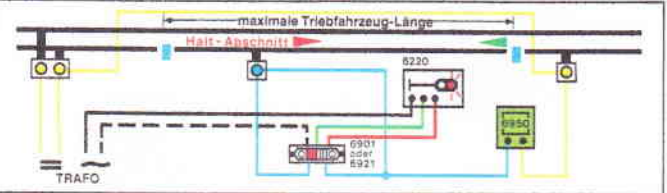
DENN FLEISCHMANN-BAHN – DAS IST SPIELEN OHNE GRENZEN!

6950



### Strecken-Gleichrichter

Er wirkt wie ein Ventil, das den Gleichstrom in einer Richtung sperrt, in der Gegenrichtung durchfließt.



Schalt-Schema eines Signal-Haltabschnittes: In Fahrt-Richtung nach rechts bewirkt der Schalter 6901 (oder 6921) ein Halten oder Fahren am Signal vorbei. In Fahrt-Richtung nach links bewirkt die Ventil-Wirkung des Gleichrichters 6950 eine Vorfahrt am Signal.

6953



### Aufenthalts-Schalter

regulierbar von 3 bis 60 Sekunden. Er wird an Haltepunkten und im Rangierbetrieb eingesetzt.



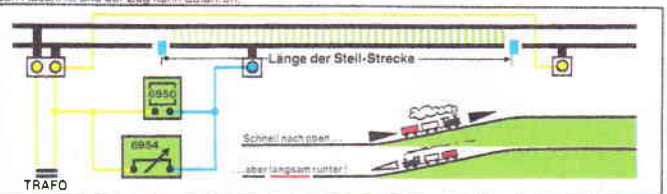
Schalt-Schema eines Aufenthalts-Schalters: Er wirkt in beiden Fahrt-Richtungen. Kommt ein Triebfahrzeug in den zunächst stromlosen Abschnitt, so arbeitet der Schalter 6953, er bildet dann die elektrische Verbindung zum stromlosen Abschnitt und der Zug kann abfahren.

6954



### Langsamfahr-Widerstand

einstellbar von 10–35 Ω. Wird an Baustellen, Bahnhofseinfahrten oder Gefällstrecken verwendet.



Beispiel einer Schalt-Kombination Gleichrichter/Langsamfahr-Widerstand: Hier wird gezeigt, wie bei einer Bergstrecke ein Zug schnell bergauf fährt, da er den vollen Fahrstrom bekommt; aber langsam bergab fährt, da Gleichrichter und Langsamfahr-Widerstand in dieser Richtung wirksam sind.

## Acht Vorteile des FLEISCHMANN-Blockstellen-Systems:

1. Übersichtlicher und einfacher Aufbau. Auch Anfänger können dieses System mühelos installieren.
2. Kurzschlußsicherer Betrieb ohne zusätzliche Sicherung. Die Relais können nicht durchbrennen.
3. Die Relais schalten Signale automatisch mit. Es werden keine zusätzlichen Schalter benötigt.
4. Die Innen- bzw. Schlußbe-leuchtung der Relaiszugzwänge bleibt immer eingeschaltet.
5. Alle Schaltvorgänge werden im Relais sichtbar angezeigt. Das Relais ist auch von Hand steuerbar.
6. Für alle Modellbahnen und Gleis-Systeme verwendbar.
7. Die Blockstellen-Grundeneinheit kann durch Zukauf einzelner Blockstellen-Einheiten beliebig und preiswert erweitert werden.
8. Stromaufnahme pro Relais ca. 30 mA.

Das FLEISCHMANN-Blockstellen-System ermöglicht das Fahren mit mehreren Zügen auf einer Strecke, denn die Blockstellen-Automatik regelt den Sicherheits-Abstand zwischen zwei Zügen.

### Ein Beispiel:

Auf einer Strecke fahren zwei Züge hintereinander her. Die Strecke ist in Block-Abschnitte aufgeteilt. Zug 2 befindet sich im Block-Abschnitt D, Zug 1 im Block-Abschnitt B. Wenn Zug 2 wesentlich schneller fährt als Zug 1, kann er nicht auf Zug 1 auffahren, denn das Blockstellen-System sorgt über die automatische Schaltung dafür, daß zwischen den Zügen immer ein Block-Abschnitt freibleibt.

So ist, wie bei der großen Eisenbahn, immer ein Sicherheits-Abstand zwischen zwei Zügen gewährleistet.

Für den Anschluß und die Schaltung der Signale braucht man keine zusätzlichen Schalter. Das Blockstellen-Relais schaltet alle Signale automatisch mit. Sollen zwei Züge auf der Strecke automatisch fahren, so braucht man eine Blockstellen-Grundeneinheit 6957.

Für jeden weiteren Zug benötigt man eine Blockstellen-Erweiterungseinheit 6958.

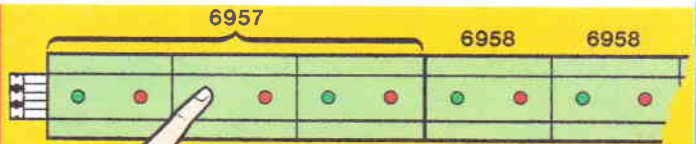
Als Faustregel für die maximal mögliche Zugzahl auf einer Strecke gilt:

Anzahl der Blockstellen minus 1 ist die größtmögliche Zugzahl auf einer Strecke! – Beispiel:

- 1 x 6957 = 3 Blockstellen = 2 Züge
- 1 x 6957 = 3 Blockstellen + 1 x 6958 = 4 Blockstellen = 3 Züge, usw.

**6957** Blockstellen-Grund-Einheit für ein- oder zwei-achsige Fahrzeug-Einheiten. In 3 Blockstellen (2 Züge) sowie mit optionaler oder ohne Zusatzartikel für Umfahrs- und Formsignalen mit Endschaltung. Der Anschluss erfolgt mit einer Schaltspannung von 12–14V Wechselstrom, die Stromaufnahme beträgt ca. 30 mA je Einzeleinheit.

**6958** Blockstellen-Erweiterungs-Einheit für die Blockstellen-Grundeneinheit 6957. Um jeweils eine Blockstelle. Alle Nachbestellungen sind wie bei 6957.



Betätigungs-Möglichkeiten:				
von Hand	durch Stellwerk	von Pult	von Lok	
jederzeit und direkt und ohne Zusatz-Artikel	über 2 x 6902	über 1 x 6927	entweder 9426 + 6402	oder 9426 + 6425

