

bäude noch in glaubwürdigen Proportionen platzieren zu können. Steht bei einer möglichen Realisierung mehr Platz als im Plan zur Verfügung, so soll das besagte Kopfgleis eingefügt werden, denn derartige Gleise in Richtung Bahnhofsmitte haben einen besonderen Reiz. Der Gleisplan des Vorbilds erfuh, wie bei vielen anderen Stationen auch, einige Veränderungen im Lauf der Jahre. Ebenso wie der sich kontinuierlich wandelnde Einsatz des Rollmaterials. In der Epoche IV waren lokbespannte Pendelzüge an der Tagesordnung und im Rangierdienst kann ein Te II wie im Bild zum Einsatz kommen.

Anlagensteuerung

Ganz gleich ob die Anlage konventionell, also DC-analog oder im DCC-Modus betrieben wird, sind an beiden Zufahrten zum Abstellbahnhof die Gleise beidseitig mit Isolierverbinder zu versehen, da sich feindliche Polaritäten in den Gleisen gegenüber stehen die einen Kurzschluss verursachen würden. Keine Vorsichtsmassnahmen sind beim Märklin Dreischienen-Zweileitersystem erforderlich.

Um aus Sicherheitsgründen nur eine Zufahrt zum Fiddleyard aktivieren zu können, werden die beiden Schlüsselweichen W1 und W2 in eine logische Abhängigkeit gebracht. Das heisst, nur eine der beiden Weichen kann in die Stellung zum Abstellbahnhof geschaltet werden. Beide Weichen lassen sich jedoch in die dem Abstellbahnhof abgewandte Seite schalten, um den erwähnten point-to-point Betrieb aus den Pendelzuggleisen zu gestatten. Auch zum Einfahren eines neuen Triebfahrzeugs im Rundkurs ist diese Stellung erforderlich. Im Schaltplan eingezeichnet sind elektromagnetische Weichenantriebe. Diese sind dann mit Gleichstrom zu betreiben wegen der Matrixschaltung mit den Dioden. Beim

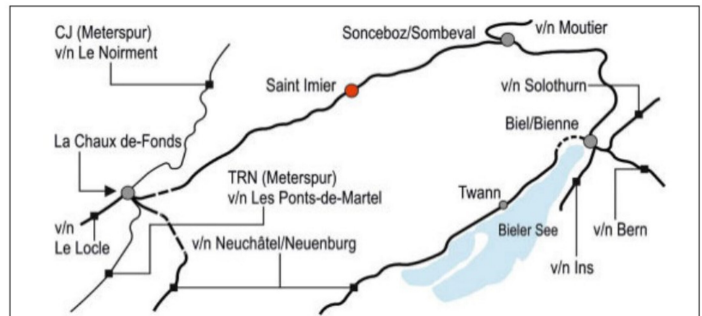


Station Saint-Imier mit Gütermagazin und Kleinlokschuppen, Blick in Richtung Sombeval/Sonceboz.

AC-Betrieb der Weichenantriebe erreicht diese durch die Matrixdiode etwa nur die halbe Betriebsspannung, was zu unzuverlässigem Schalten führt.

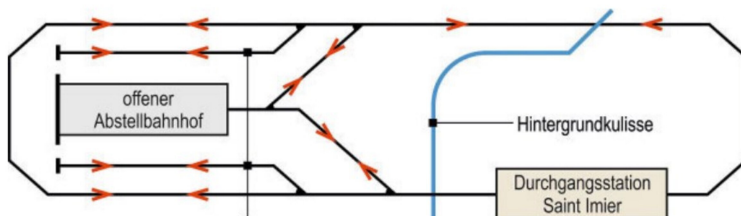
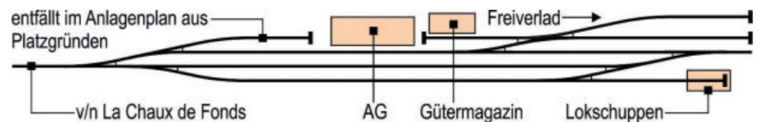
Um den Fahrstrom der korrekten Seite in die Gleise des Abstellbahnhofs einzuspeisen, sind bistabile Relais das passende

Schaltmittel. Da aufgrund der Zuglängen keine grossen Ströme fliessen, reichen so genannte Signalrelais die sich in IC-Sockel stecken lassen und deren Kontaktbelastbarkeit ausreichende 1 bis 2 A beträgt. Um die Relais-Nennspannung von 12 V, im Vergleich zu den 14–16 V des Weichenantriebs



Die Bahnlinien rund um St-Imier.

Bei einer eventuellen Verlängerung des Bahnhofsschenkel lässt sich das Kopfgleis links einfügen.



Gleise für Wende- resp. Pendelzüge die sich in Saint Imier kreuzen

Das Konzept der Anlage Saint-Imier lässt Spielraum für unterschiedliche Betriebsformen. Während zwei Pendelzüge im point to point Betrieb aus den dafür vorgesehenen Gleisen zirkulieren, kann im offenen Abstellbahnhof ein Güterzug zusammengestellt werden.