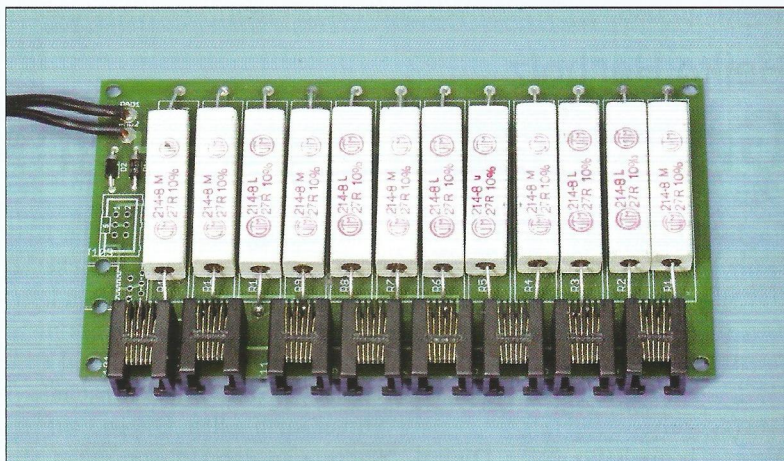


6-fach RSCLD: An das schwarze Kabel wird der Gleis Ausgang der Zentrale angeschlossen. An einer der beiden linken LocoNet-Buchsen wird das LocoNet der Digitalzentrale angeschlossen. Die sechs rechten LocoNet-Buchsen stehen für bis zu sechs Railsync-Bereiche zur Verfügung.

Fotos, wenn nicht anders erwähnt:  
Heiko Herholz

der Bahnhofs-Besitzer schon prinzipiell geklärt und entsprechend verkabelt haben. Was man bei der Booster-Verteilung noch beachten sollte: Wenn man rangierintensive Bereiche wie Gleisanschlüsse mit vielen Weichen hat, dann sollte man diesen Bereichen ruhig einen eigenen Booster verpassen und sie nicht vom Nachbar-Bahnhof mitversorgen. Maßgeblich ist hier weniger die benötigte Leistung, sondern ein eher praktisches Problem: Beim Rangieren fährt man schnell mal in eine nicht korrekt gestellte Weiche. Das gibt einen Kurzschluss und schon steht auch der Betrieb im Nachbarbahnhof.

Die Booster-Trennstellen müssen sinnvoll angeordnet werden: An der Booster-Trennstelle muss die Verbindung der Stromkabel zwischen den Modulen zweipolig unterbrochen werden. Wer hat, der sollte diese Booster-Trennstellen mit entsprechenden Booster-Trennstellen-Klötzchen markieren. Auf der Modul-Oberseite dürfen sich die Schienenköpfe der Gleise nicht berühren. Wenn das der Fall sein sollte und die Booster-Trennstelle an diese Stelle muss, dann muss man zwischen die Module ein kleines Stück

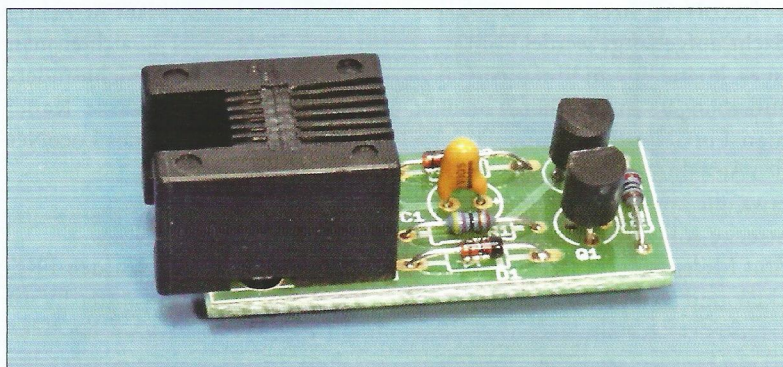


benachbarten Booster umgepolt werden. Sinnvollerweise wählt man für die Überprüfung einen Nullpunkt im Arrangement und geht dann von da aus in alle Äste des Arrangements.

### Railsync-Bereiche

Bis hierhin war ja alles noch ganz einfach. Jetzt kommen wir aber zu einem Thema, das zumindest auf dem ersten Blick etwas komplexer erscheint. Digitalzentralen wie die Intelliboxen von Uhlenbrock verfügen über zwei LocoNet-Anschlüsse: LocoNet-T und LocoNet-B. Der LocoNet-T(hrottle)-Anschluss ist für Handregler gedacht, der LocoNet-B(ooster)-Anschluss für

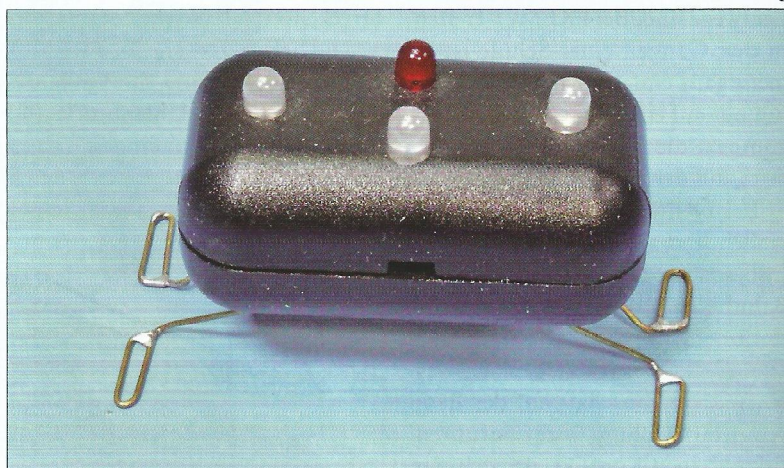
Booster. Gemäß dieser Logik müssten wir immer zwei LocoNet-Kabel verlegen: eins für unsere Handregler und eins für unsere Booster. Machen wir aber nicht. Bei uns wird immer ein LocoNet-B verlegt. Dementsprechend versorgen wir unsere Handregler (FREDi & Co) mit Strom aus dem Signal, das eigentlich für die Gleisstromerzeugung gedacht ist, dem Railsync. Damit wir viele Handregler versorgen können, müssen wir auch viel Strom einspeisen. Leider kommen wir da schnell an die Grenzen des physikalisch Machbaren mit unseren LocoNet-Kabeln. Selbst wenn wir die guten Kabel nehmen, dann sind nicht mehr als 250 mA möglich. Bei mehr wird das Kabel warm, und es droht sogar die Entstehung von Schmelzbränden. Daher müssen wir den Strom auf diesen Kabeln von vorneherein begrenzen. Wir setzen dazu ein RailSyncCurrentLimiting-Device, kurz RSCLD, ein. Dieses Gerät begrenzt den Strom in einem LocoNet-Strang. Früher gab es auch mal Einzel-RSCLDs im FREMO. Inzwischen hat sich die Verwendung



Ein LocoNet-Pullup wird bei großen Arrangements mit mehreren Zentralen immer gebraucht.

Pappe klemmen, um die Trennung zu gewährleisten. Ich ordne Booster-Trennstellen am liebsten auf der freien Strecke ungefähr in der Mitte zwischen zwei Bahnhöfen an. Wichtig ist vor allem, dass die Trennstellen so liegen, dass kein Triebfahrzeug auf der Trennstelle zum Stehen kommt. Der denkbar schlechteste Ort für eine Trennstelle ist die Modulgrenze vor einem Einfahrsignal.

Die richtige Polung einer Booster-Trennstelle wird mit dem Polei überprüft. Blinkt die rote Lampe, dann muss die Einspeisung eines der



Wichtigstes Hilfsmittel ever: Das Polei. Damit wird die Phasenlage des DCC-Signals am Übergang zwischen zwei Boosterbereichen überprüft. Blinkt die rote LED, dann muss die Stromspeisung eines der beteiligten Booster umgepolt werden.