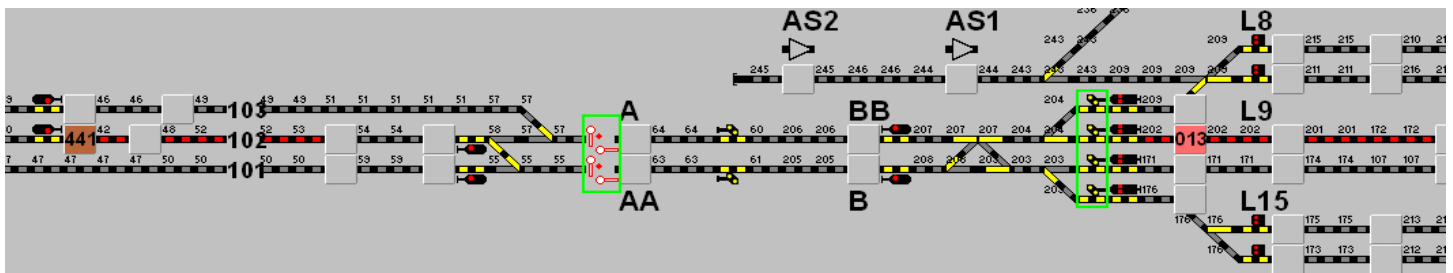


# Vorsignale in Abhängigkeit der Stellung der Hauptsignale mit dem Stellwerkswärter steuern

Mit WDP 9.0 ist es uns ermöglicht worden mehrere Fahrstraßen zu einer Zugfahrt und das noch mit Ausweichmöglichkeiten, zusammenzustellen. Ein vorbildgerechtes Bedienen der Vorsignale bei Zugfahrten war bis jetzt nicht möglich, denn die Vorsignale sollen ja nur gestellt werden, wenn das zugehörige Hauptsignal einen Fahrtbegriff Hp1/Hp2 zeigt. Auch soll das richtige Signalbild am Vorsignal Vr1/Vr2 angezeigt werden. Gerade letzteres war bisher nur mit langen Fahrstraßen möglich! In meinen Beispiel mußte ich auf die Vorsignalisierung bei den normalen kurzen Fahrstraßen verzichten (nur Vr0), da die Stellung des Einfahrsignals "A" Hp1 oder Hp2 nicht vorhersehbar ist, wenn Ausweichmöglichkeiten bei einer Zugfahrt genutzt werden. Zusätzlich sollen auch alle 4 Vorsignale das Einfahrsignal "AA" auf dem Gegengleis vorsignalisieren, denn der Streckenabschnitt ist auch für den Gleiswechselbetrieb ausgerüstet und wird auch in der ZFA rege genutzt! Ein weiteres Handikap ist bei mir, das die vier Ausfahrtsignale mit den Vorsignalen mit zwei LDT-Lichtsignaldecodern gesteuert werden, wobei man darauf achten muß, das die Signale, welche an einen Decoder angeschlossen sind, nicht unmittelbar nacheinander geschaltet werden, da sonst nicht die richtigen Signalbilder gezeigt werden!

Es sind im Prinzip auch nur ein Beispiel von vielen, wozu der Stellwerkswärter fähig ist. Es macht alleine schon Spaß zuzusehen, wenn bei den Zugfahrten im ZFA-Betrieb die Haupt- und Vorsignale gestellt werden.

1.

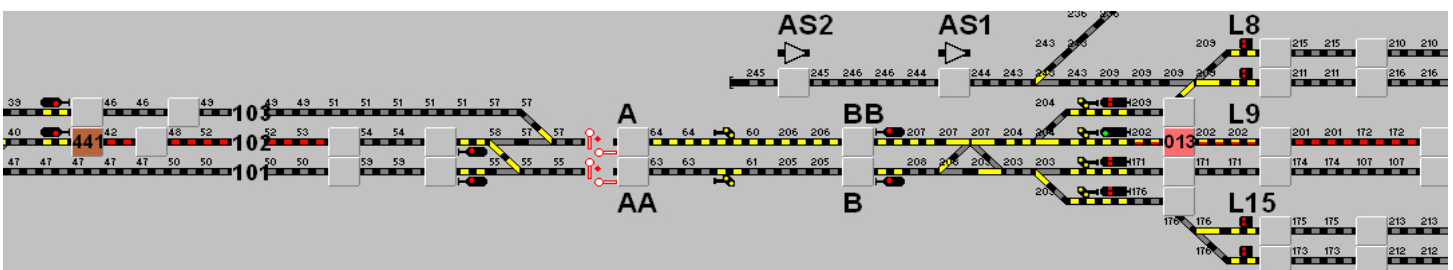


Mit WDP 9.1 bietet uns der Stellwerkswärter die Möglichkeit die Vorsignale zu Steuern. Dazu macht es sich erforderlich, den Abfragekontakt für die nächste Zugfahrt von dem Bremskontakt auf den Startkontakt der Fahrstraße zu verlagern. Je nach örtlichen Verhältnissen der MOBA kann dieser Kontakt noch weiter zurückversetzt werden. Dabei muß man aber sicherstellen, daß dieser Kontakt von allen Zügen, die diese Fahrstraße nutzen, auch beim Halt am Ausfahrtsignal, besetzt ist!

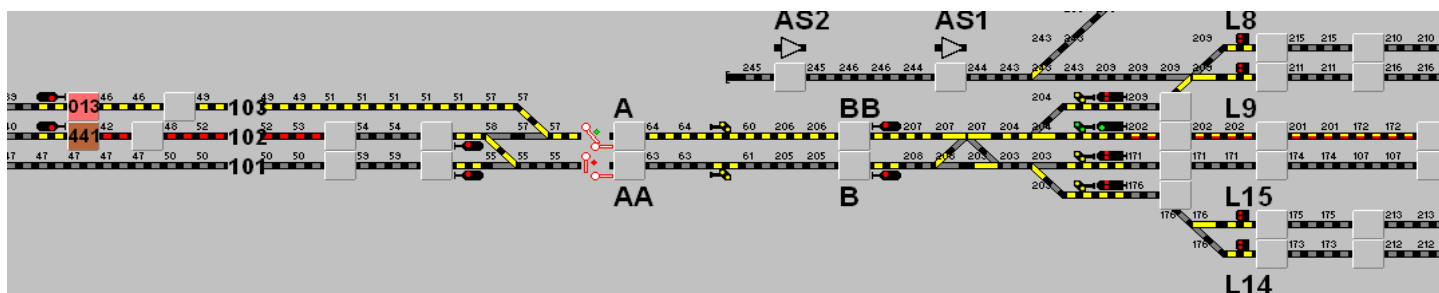
In meinen Beispiel ist es der RM 201. (Vorgabe Bremskontakt RM 60!)

Bilder 2 & 3

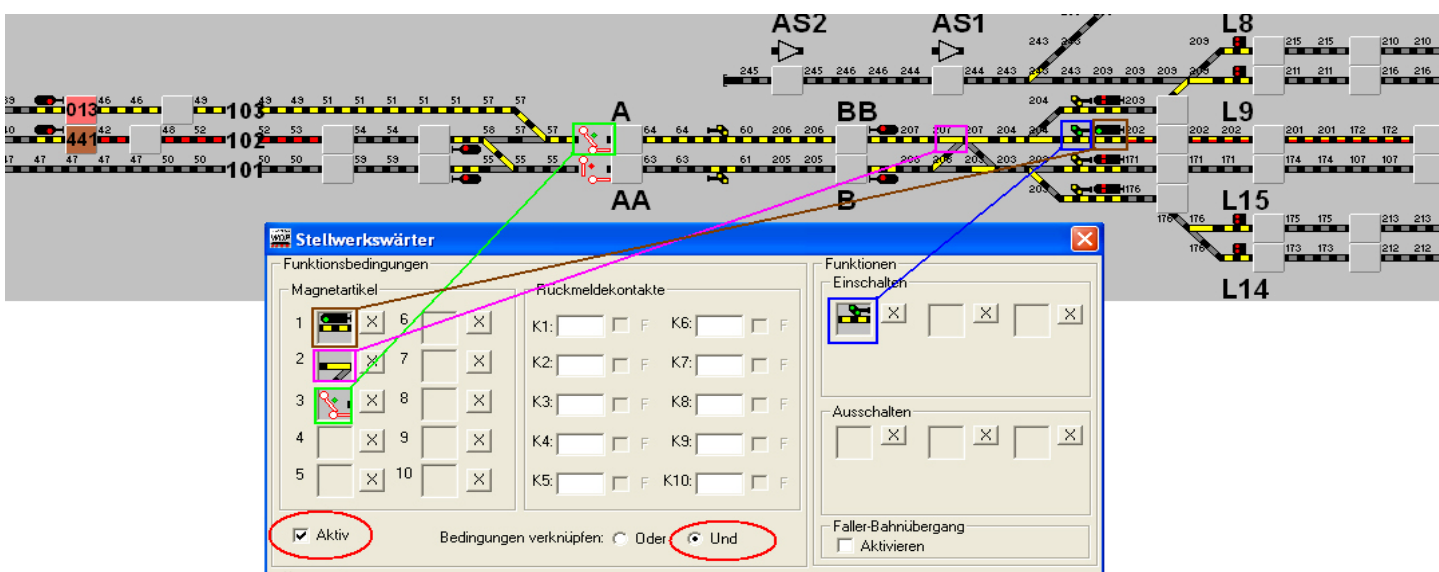
2.



3.



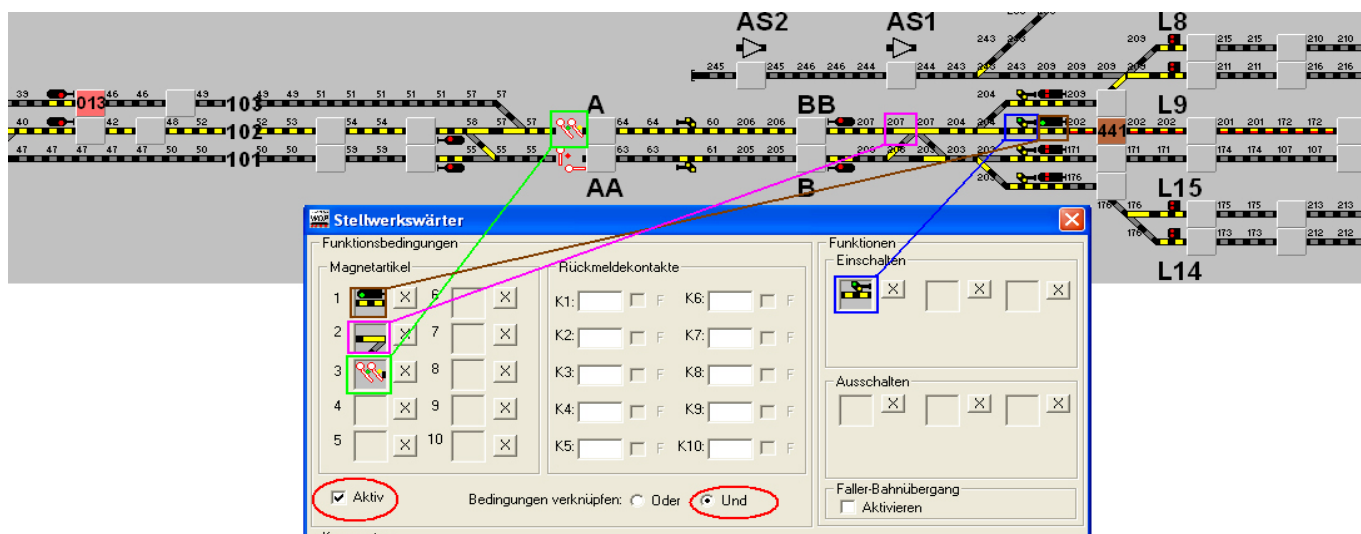
4.



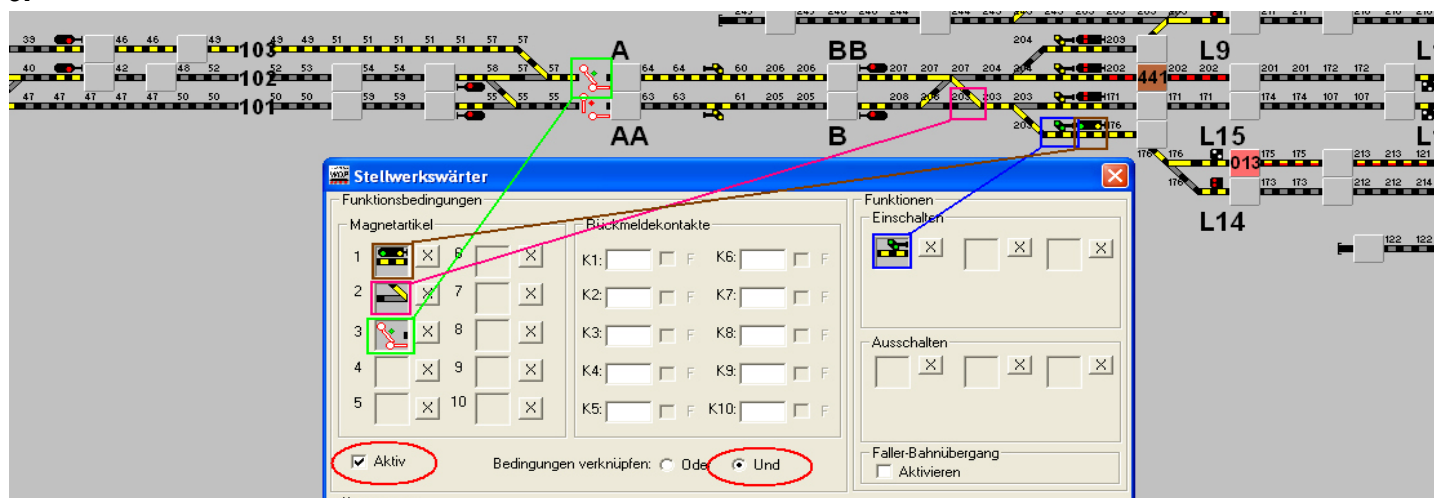
Im Bild 4 sind die Einträge der einzelnen Bedingungen zum stellen des Vorsignals eingetragen. Zum Erkennen ob das Regelgleis oder das Gegengleis befahren wird und für welches Einfahrtsignal das Vorsignal gestellt werden soll, ist zusätzlich eine Weiche Bedingung eingetragen.

Ob das Vorsignal Vr1 oder Vr2 signalisieren soll, wird durch die Stellung des Einfahrtsignals im Stellwerkswärter erkannt. (Unterschied zu Bild 5 ) Das Vorsignal wird nur gestellt, wenn alle Bedingungen erfüllt sind. Zum Stellen der 4 Vorsignale in die richtige Stellung benötige ich für das Regelgleis allerdings 8 verschiedene Stellwerkswärter.

5.

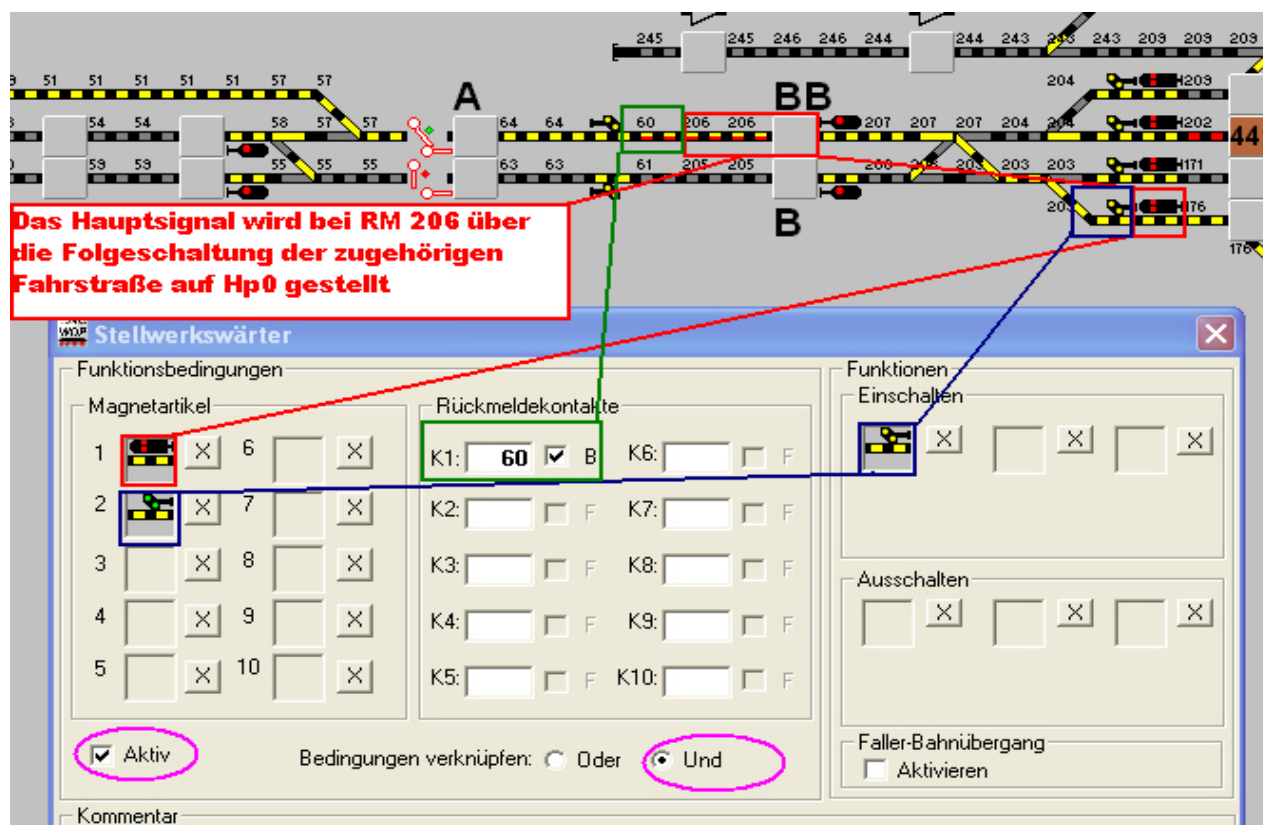


6.



Auch das Zurückstellen des Vorsignals nach Vr0 erledigt der Stellwerkswärter. Ich hatte schon erwähnt, daß die im Beispiel gezeigten Vorsignale, mit LDT-Lichtsignaldecodern geschaltet werden, benötige ich hierfür für den Fahrweg ins Regelgleis auch 8 Stellwerkswärter, da die Vorsignale nur dann in Vr0 gestellt werden sollen, wenn sie vorher Vr1 oder Vr2 signalisierten. Um zu vermeiden, daß der Stellwerkswärter das Vorsignal sofort, nach dem über die Folgeschaltung am RM 206 das Hauptsignal auf Hp0 gestellt wurde, auch das Vorsignal auf Vr0 gestellt wird, ist zusätzlich noch der RM 60 eingetragen. Da sonst das Vorsignal, da es am selben Decoder wie das Hauptsignal angeschlossen ist, nicht gestellt wird! Das Vorsignal ist bei "Hp0" Dunkel geschaltet und ist daher nicht mehr zu sehen. Da ich bei den Vorsignalen vierbegriffige Signalsymbole verwende, gibt es mit der Dunkelschaltung der Vorsignale auch keine Probleme.

7.

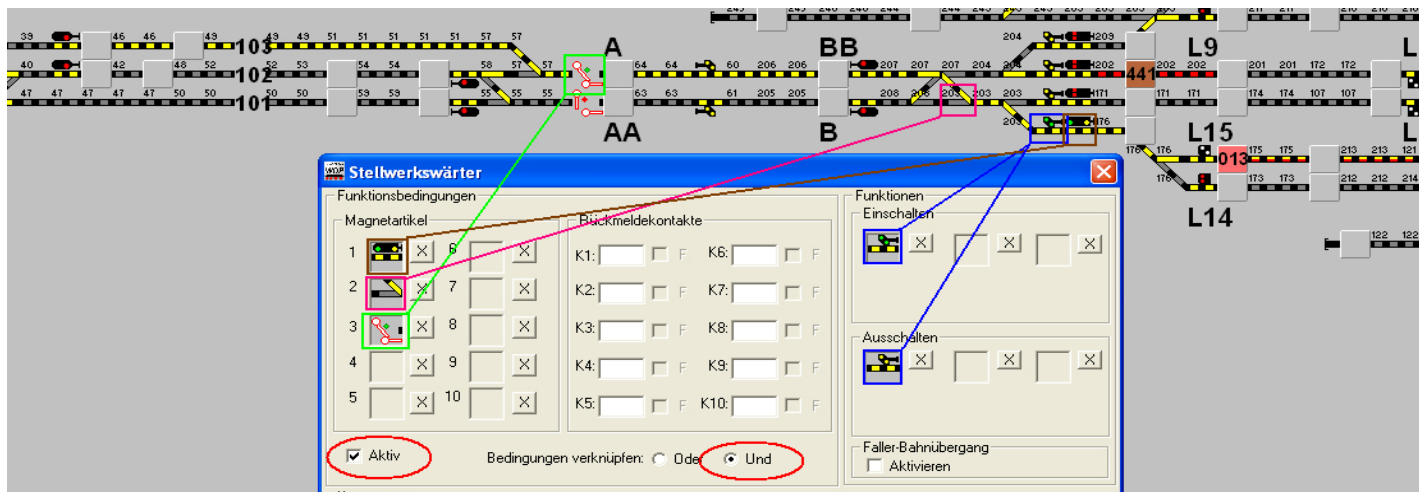


## Hinweis:

Die Hauptsignale werden weiterhin mit der Fahrstraße auf Hp1/Hp2 und über die Folgeschaltung wieder auf Hp0 gestellt. Die Vorsignale brauchen bei Verwendung des Stellwerkswärter nicht mehr in der Fahrstraße aufgezeichnet werden, da der Stellwerkswärter das Bedienen der Vorsignale übernimmt.

## Ergänzung:

8.



Da ich LDT-Lichtsignaldecoder bei diesen Signalen verwende, war das Beispiel 7 auch dafür gedacht. Der Grund ist die Überblendzeit von 250 msec, da der Decoder erst nach dieser Zeit neue Befehle annimmt. Für alle anderen Decoder kann das Beispiel 8 verwendet werden.