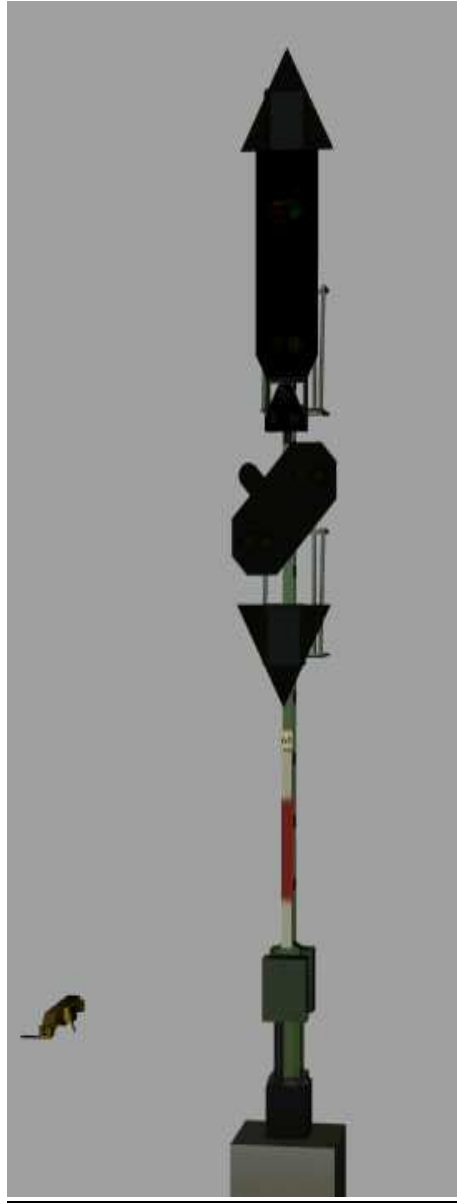


Lichtsignale der DB 1948 – 1951 - 1969

mehrbegriffig



Diese Signale entsprechen dem sogenannten Hv-System, welches bei der DB bei den Lichtsignalen beibehalten wurde. Die einzelnen Jahrgänge unterscheiden sich überwiegend durch den Signalschirm und die Anordnung der Signallampen. Durch den Bau von Dr-Stellwerken sind diese Signale ab 1948 neu entwickelt worden. Die DB wurde zwar erst im Jahre 1949 gegründet, aber trotzdem wurden die Signale ab 1948 der DB zugeordnet. Die Indusi wurde um 1931 entwickelt, ist aber erst in den 50er Jahren flächendeckend eingebaut worden und ab 1998 Pflicht. Die Mastschilder dienten früher nur der besseren Erkennung von Signalen, wurden aber bei der DB ab 1955 Pflicht, und haben in den Jahren danach noch einige Änderungen erfahren. Diese Signale finden bei der Deutschen Bundesbahn auch heute noch teilweise ihre Anwendung.

Die Namen der Signale haben folgende Bedeutung:
 Beispiel im Bild: E_DB55aIMG_VrvBr_Zsv_H60_7

E_ = Einfahrtsignal
 EoV_ = Einfahrtsignal ohne Vorsignal
 EvBr_ = Einfahrtsignal im verkürzten Bremswegabstand (ab 1959)
 (Das Kennlicht wurde 1955 eingeführt. Ist noch ein „w“
 dabei, ist das Feld um das Kennlicht weiß, und dieses war
 von 1955-1959 vorgeschrieben.)
 A_ = Ausfahrtsignal (und analog zu den E-Signalen)
 B_ = Blocksignal (Sbk = Selbstblock)
 Sh_ = Gleisperrsignale (Schutzhaltesignale)
 Z_ = Zwischensignale (in Bahnhöfen)
 Vor_ = eigenständiges Vorsignal
 VorWid_ = eigenständiger Vorsignalwiederholer
 (haben beide keine echte Signalfunktion, da immer Fahrt.
 Für den Garten oder so ;-))

DB48 = Deutsche Bundesbahn ab 1948 (analog 51 und 69)

Der Gleisabstand von Gleismitte bis Signalmast

a = Abstand 3,10m für die freie Strecke – Gleisabstand 6,2m
 b = Abstand 2,20m im Bhfsbereich - Gleisabstand 4,5m

(„c“ und „d“ gelten nur für Sh-Signale „Schotterzwerg“)
 c = Abstand 2,00m im Bhfsbereich - Gleiszwischenraum 4,0m
 d = Abstand 1,80m im Bhfsbereich - Gleiszwischenraum 3,5m

kl = klein und ho = hoch (gilt für Sh-Signale und Sonderbauformen)

I = mit Indusimagnet

M = mit Mastschild (wurde erst 1955 eingeführt bzw. Pflicht)

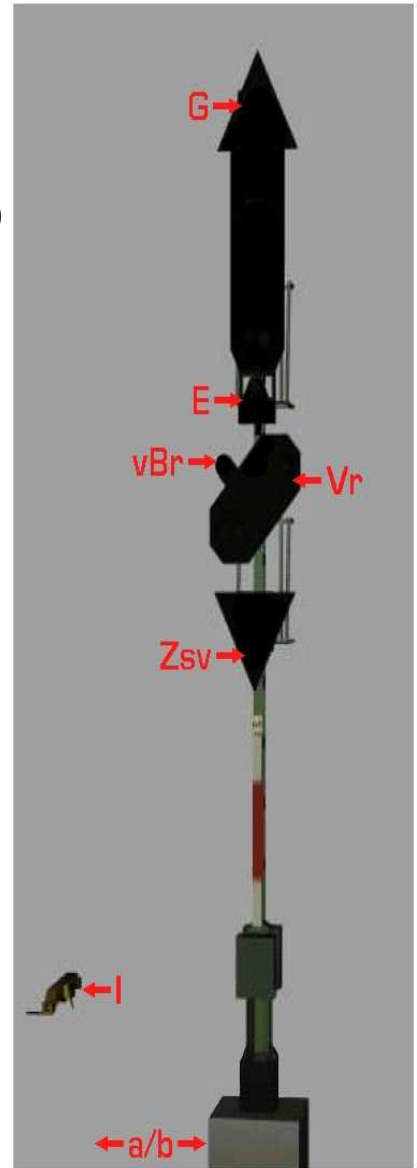
G = mit Geschwindigkeitsanzeiger (Zs3)

R = mit Richtungsanzeiger (Zs2)

E = mit Ersatzsignal (nur bei Sbk)

Vr = Vorsignal am Mast

VrvBr = Vorsignal am Mast, das nächste Signal steht im
 verkürzten Bremswegabstand (und analog zu den
 Einfahrtsignalen das „w“)



Zs3v = Geschwindigkeitsvoranzeiger für Vorsignal am Mast
Zs2v = Richtungsvoranzeiger für Vorsignal am Mast

BD = Signal ist für Bahndamm
Hxx = Signal ist für Gleishöhen von 0.20, 0.40, 0.60 (ausprobieren)
Bxx = Signal ist für Bahnsteige
 ein „L“ hinter den Bezeichnungen bedeutet – links vom Gleis
 mgT = mit großer Schachbrettafel (Gleisabstand „a“)
 mkT = mit kleiner Schachbrettafel (Gleisabstand „b“)

7 = **ist für EEP7**

Erwähnt sei hier noch (für Nichteisenbahner), dass bei einigen Signalen in der 3D-Ansicht „Halt“ angezeigt wird aber in der 2D-Ansicht ein „Fahrtbegriff“ erscheint. Dies ist volle Absicht und zwar für „Fahren auf Sicht – bei Sbk“ und
 „Zug erhält Befehl A oder mündlicher Auftrag – für andere“.

Desweiteren ist bei den Vorsignalwiederholern das „I“ im Namen dazu gedacht einen Prüfabschnitt zu simulieren, welcher aber in Natura nicht immer am Wiederholer war.

Außerdem ist bei den „b“ Signalen keine Höhe von 0,60 vorhanden, da das Signal sonst in der Böschung „eingegraben“ ist.

Zur Anmerkung: Es sind einige zusätzliche Signalbilder nicht 100% tig korrekt darstellbar. (z.B. ist das Leuchten des Kennlichts beim Vorsignal am Hauptsignalmast nur bei Geschwindigkeitsverringerng möglich).

Viel Spass wünsch ich dann

RS3 der Ralf