

Bauanleitung Gleisperrsignal -Zwergsignal-



Das Gleisperrsignal beim Vorbild

Das Gleisperrsignal wird bei der Bahn seit 1926 eingesetzt. Diese frühen Gleisperrsignale hatten als bewegliches Signalbauteil einen Blechkranz mit innenliegenden Balken, der sich drehen konnte. Für die Signalbezeichnung war hinter dem Signalkasten ein Blech angebracht, an dessen Spitze die Bezeichnung zu finden war. Bereits 1936 wurde dieses Signal überarbeitet: Der Blechkranz um den Balken verschwand und auch auf das Blech mit der Signalbezeichnung wurde verzichtet – die Bezeichnung stand nun vorne auf dem Signalkasten. Bei der DB waren beide Bauformen bis in die 70er Jahre im Einsatz. Beide Versionen können aus diesem Bausatz gebaut werden. Die beiden Bilder zeigen übrigens die beiden verschiedenen Bauformen.



Sh1 an einem Signal der Bauform 1926 mit Blechkranz und Blech für Bezeichnungsschild

Gleisperrsignale können zwei Signalbilder zeigen: Sh0 und Sh1

Sh0 (Bild links): Der Balken vor dem weißen Kreis steht waagrecht, auf der Rückseite sind zwei kleine weiße runde Scheiben, die nachts beleuchtet sind, sichtbar. Die Bedeutung ist: „Halt! Fahrverbot!“ An diesem Sh0 darf kein Fahrzeug vorbei fahren.

Sh1 (Bild rechts): Der Balken vor dem weißen Kreis steigt nach rechts oben, auf der Rückseite ist nur eine kleine weiße Scheibe, die nachts beleuchtet ist, sichtbar. Die Bedeutung ist: „Fahrverbot aufgehoben“. Nun darf an diesem Signal vorbei gefahren werden.

Bei der Deutschen Bundesbahn konnte bis 1997 an manchen Gleisperrsignalen eine kleine auf der Spitze stehende weiße Raute mit schwarzem Rand gesehen werden. Diese Raute sagte einem Lokführer einer unbegleiteten Rangierfahrt (Rangierfahrt ohne Rangierleiter, in der Regel nur einzeln fahrende Loks oder Triebwagen), dass das Signalbild Sh1 für sie nicht nur die Info war, dass das Fahrverbot aufgehoben ist, sondern auch gleichzeitig der Fahrauftrag, den ansonsten ein Rangierleiter an der Rangierfahrt gegeben hätte. Auch diese kleine weiße Raute ist im Bausatz enthalten.

Gleisperrsignale werden bei der Bahn nur da aufgestellt, wo sie auch benötigt werden. Also nur da, wo regelmäßig rangiert wird und die Freigabe zum Rangieren nicht mündlich erteilt werden kann. Also stehen sie nicht an jedem Gleis im Bahnhof, sondern wirklich nur da, wo sie benötigt werden. Aber sie werden auch als Flankenschutzeinrichtung aufgestellt. Diese Bauform der Gleisperrsignale wird nur bei mechanischen und bei elektromechanischen Stellwerken eingesetzt.

Mehr Infos zu den Signalen im Rangierdienst:

www.1zu45.wordpress.com//2010/11/08/signale-fur-den-rangierdienst/

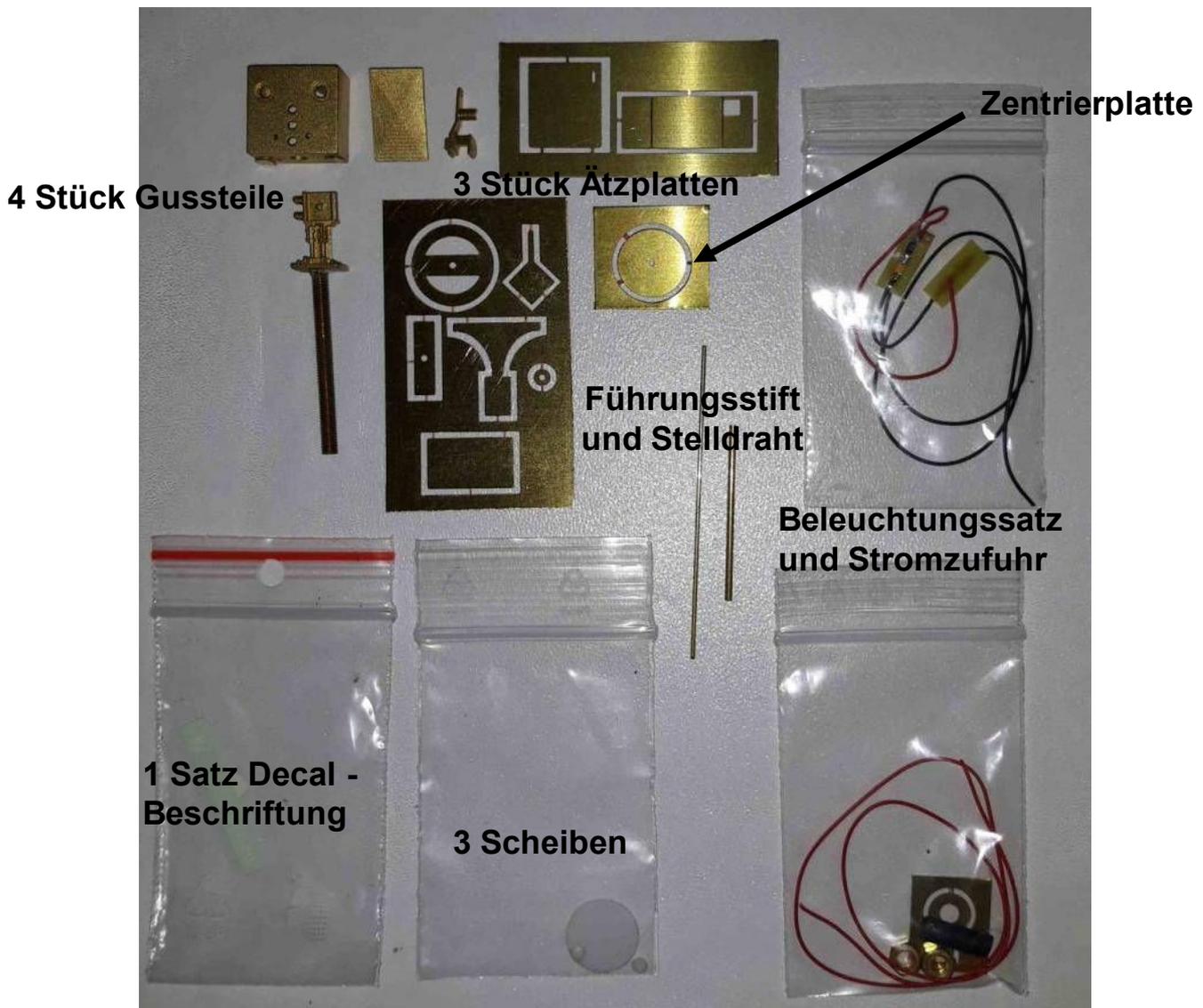


Auf der Spitze stehende kleine weiße Raute

Fotos mit freundlichen Unterstützung von Stefan Carstens



Die einzelnen Bauteile



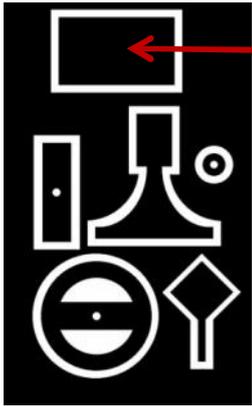
Bitte kontrollieren Sie, ob alle Bauteile vorhanden sind und machen sich vorher mit der Bauanleitung vertraut.

Benötigte Werkzeuge:

Seitenschneider, Schlüsselfeile, Lötkolben (min. 80 Watt), Lötflamme, eventuell 1,0 mm - Bohrer

Vorbereitung:

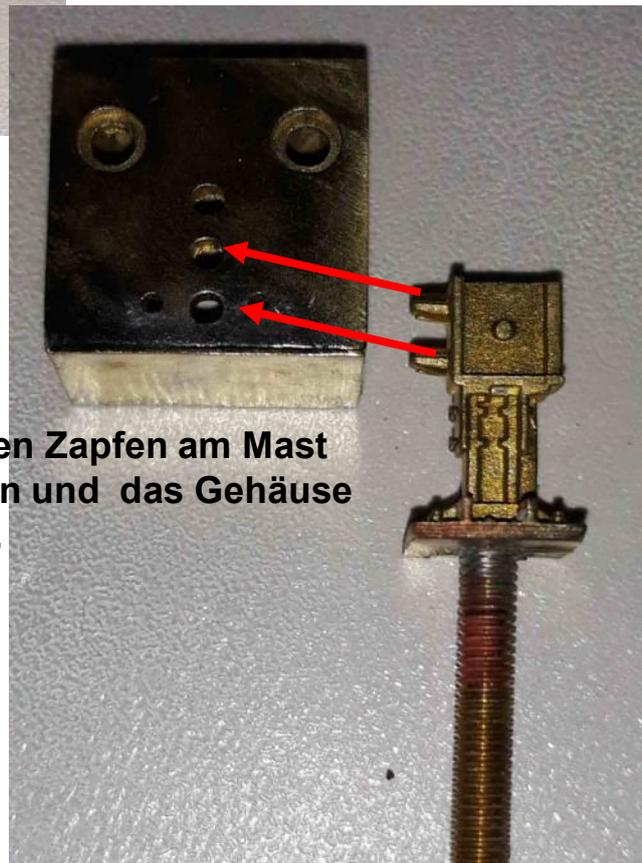
Entfernen Sie alle Angüsse von den Messingteilen.



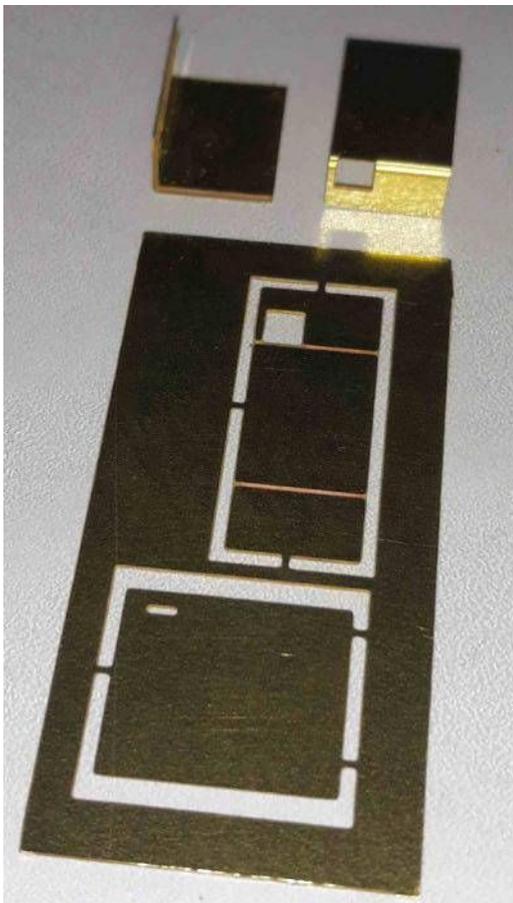
← Grundplatte



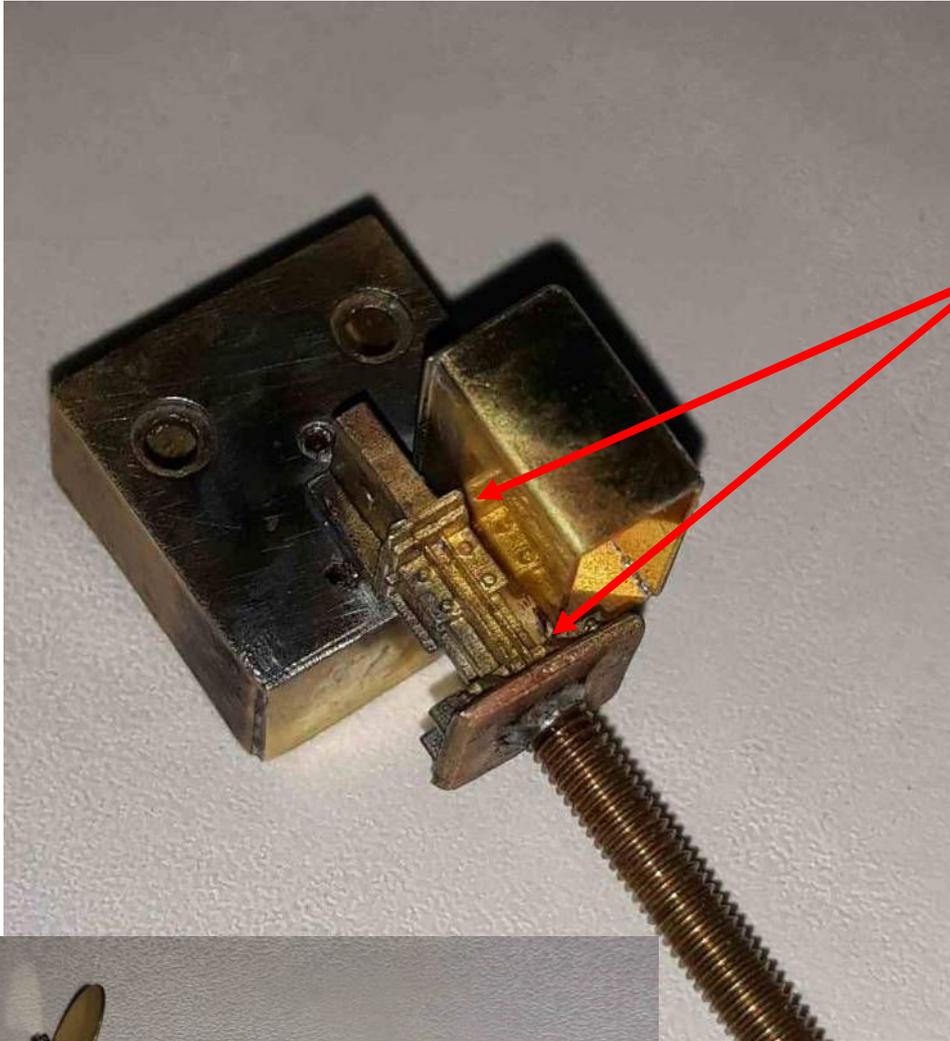
Die Grundplatte unter das Gehäuse auflöten.



Die beiden Zapfen am Mast verzinnen und das Gehäuse auflöten.



Die Teile für den Stellkasten heraustrennen und versäubern. Die Teile kanten und zusammenlöten.

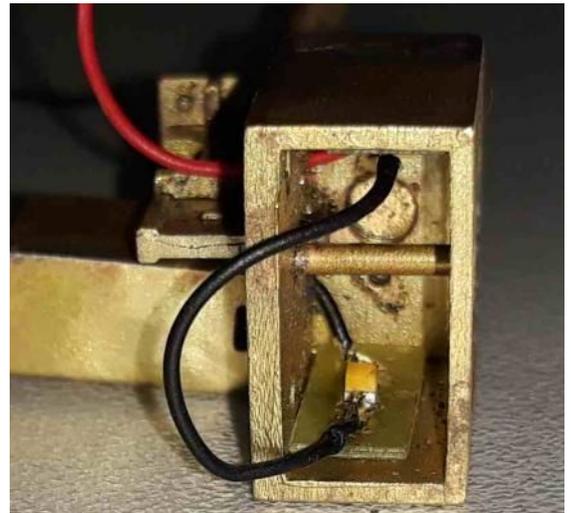
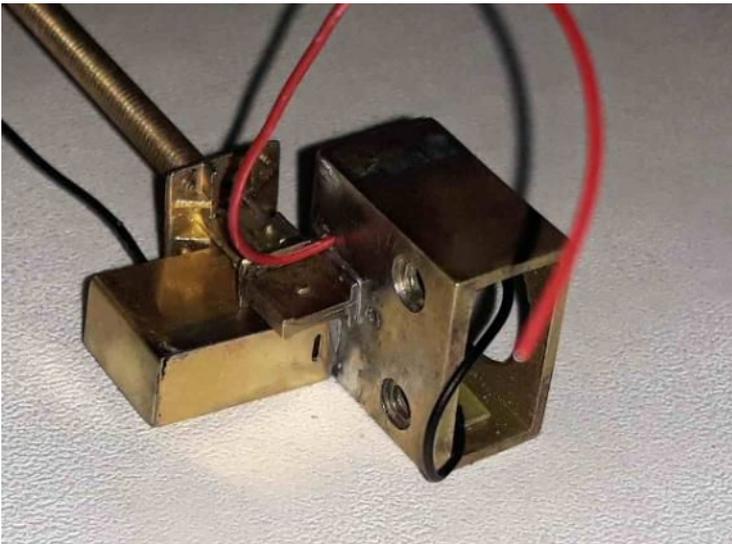


Den Schaltkasten auf das Gehäuse löten. Bitte darauf achten, dass die Schaltkiste direkt an den Kanten des Trägers liegt.



Die kleine Scheibe auf den beiliegenden Draht (0,8mm) auflöten. Die Zentrierscheibe und das Röhrchen aufschieben. Alles zusammen in das Gehäuse einschieben und das Rohr an der Rückseite verlöten. Den Rest abtrennen.





Die beiden Platinen in das Gehäuse einsetzen, die Kabel durch die vorgesehenen Löcher schieben und die Platinen am Rand mit einem Tropfen Sekundenkleber befestigen.

Das rote Kabel wird an das Gehäuse angelötet.

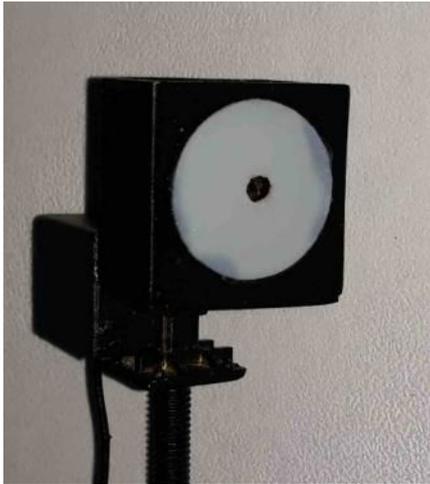


Die Signalscheibe mit dem Messingdraht winklig verlöten.

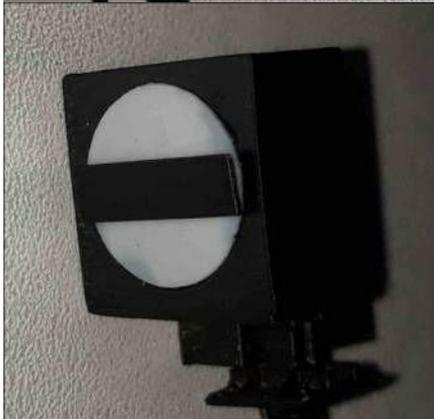


Eventuell (je nach Epoche) die obere Tafel aufsetzen.

Alle Teile nach dem letzten Bauschritt lackieren.

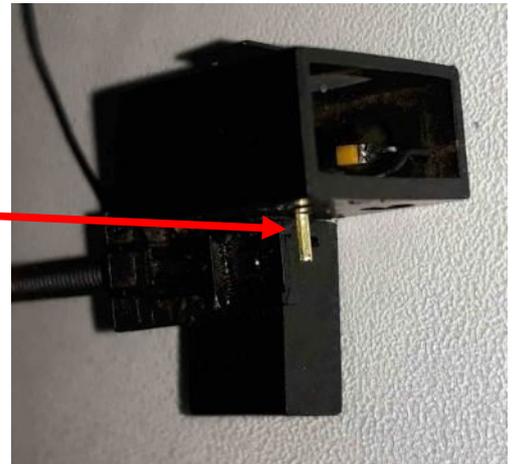


In die große Scheibe mittig ein Loch einstanzen oder bohren. Die Scheibe innen einkleben. Die kleinen Scheiben auf der Rückseite einkleben.



Den gelöteten und lackierten Sperrbalken einschieben.

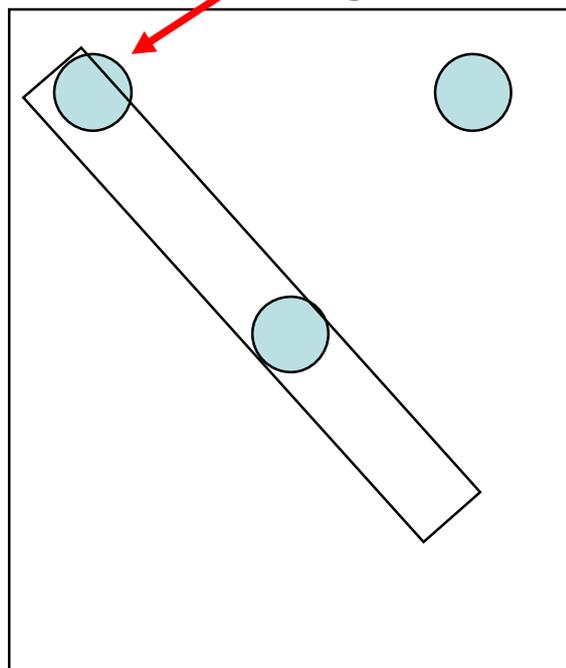
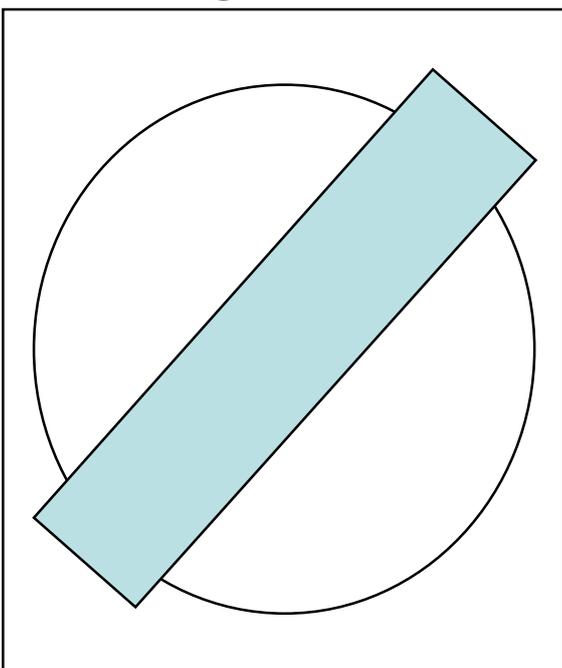
Den Draht kürzen.

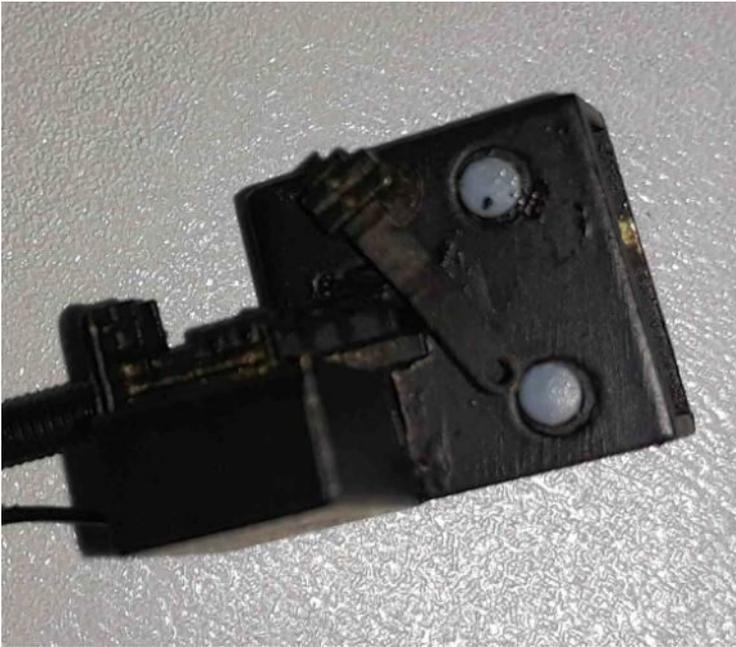


Ausrichten der Teile:

Die Signalscheibe auf eine Stellung von 45 Grad setzen.

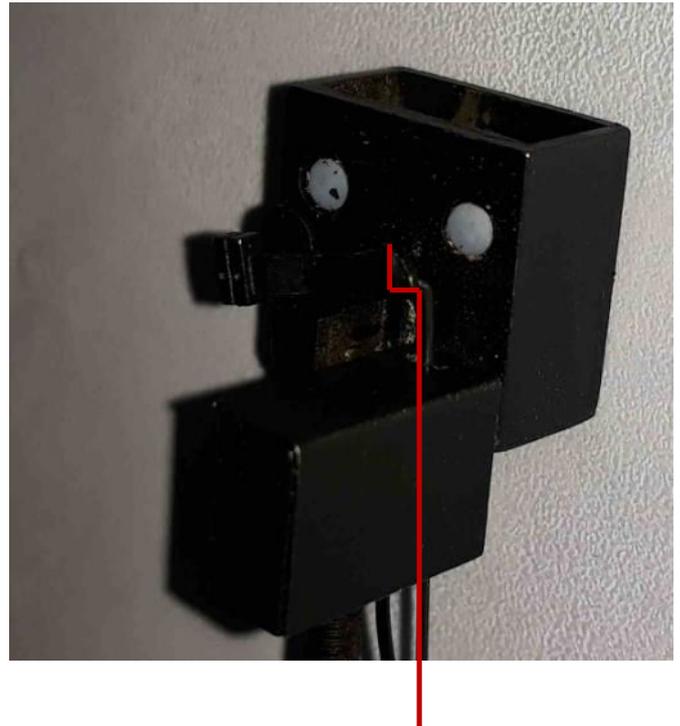
Die Abdeckung des Stellhebels muss jetzt die linke Öffnung abdecken.



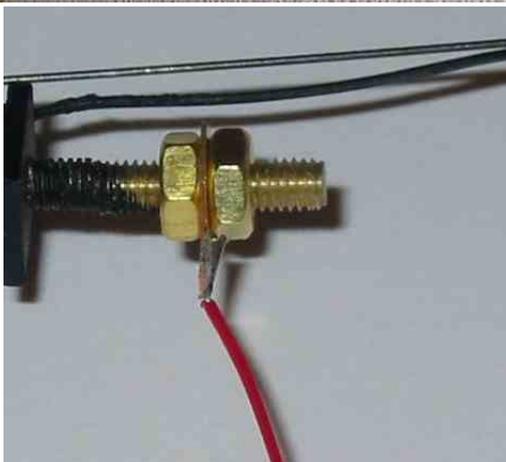


Den Hebel nach Anweisung aufsetzen und mit einem Tropfen Kleber befestigen. Er kann aber auch mit einer Zange gequetscht werden.

Einsetzen des Stelldrahtes und auf Funktion überprüfen.



Den Deckel aufsetzen und verkleben. Vor dem Einkleben bitte darauf achten, dass sich kein Kabel vor dem Lichtdurchlass befindet. (Schattenbildung)



Zuletzt noch die Stromversorgung herstellen. Die Betriebsspannung liegt bei 12 bis 16 Volt Gleichstrom. Es ist kein Vorwiderstand nötig.

Sollte trotz aller Sorgfalt ein Fehler in der Bauanleitung zu finden sein, informieren Sie mich bitte.



Technische Änderungen vorbehalten !

Homepage: www.0mobau.de

E-Mail: moog@0mobau.de

Jürgen Moog

Lünener Straße 8b

59379 Selm

Tel.: 02592/7385