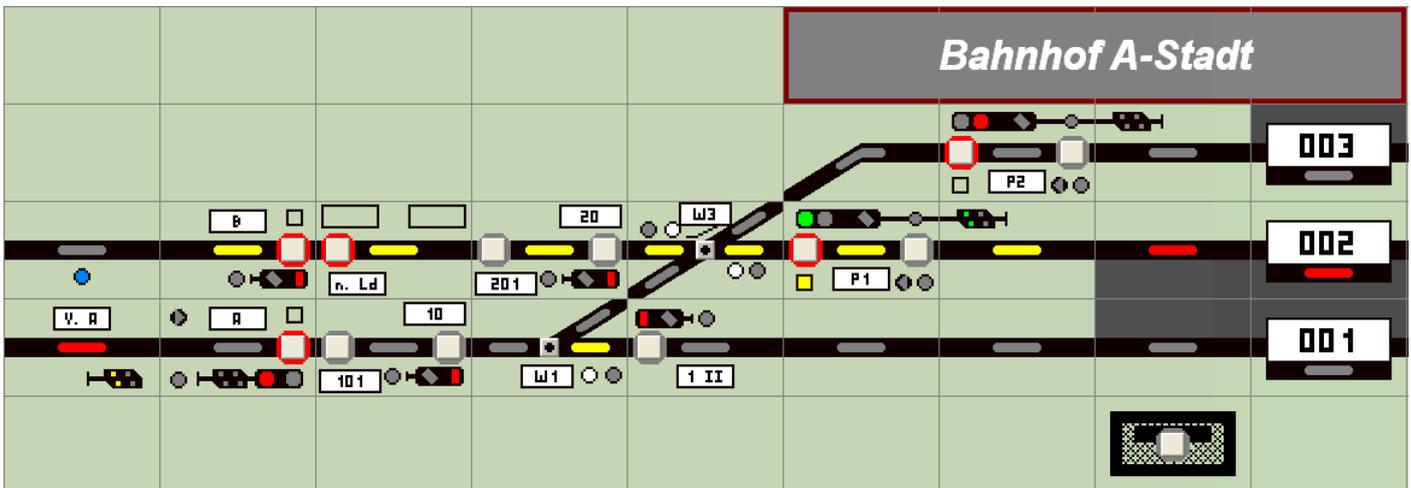


Änderungsbericht zum Service-Update der ESTWGJ-Version 6



Querverweise in **blauer** Farbe beziehen sich auf Abschnitte in diesem Kapitel ([direkt verlinkt](#)).

Querverweise in **schwarzer** Farbe beziehen sich auf weitere Kapitel in **diesem** Ordner.

Querverweise in **roter** Farbe beziehen sich auf Kapitel in **anderen** Ordnern.

Fassung vom 23.06.2015 (gültig bis **ESTWGJ V_6.0. 136**)

Copyright: Heinz Willi Grandjean
56154 Boppard/Rhein

* Alle im Handbuchttext genannten Firmennamen, Produkte oder Produktnamen sind Eigentum der jeweiligen Firmen; sie werden hier nur zum Zwecke der Darstellung genannt und sind *kursiv* gedruckt.

1. Allg. Stellwerks-Funktionen im Betrieb

a) Neue Pulldown-Menüs:

Die Gruppentasten abhängigen Funktionen **WGT, WHT, WSpT/WESpT** können nun über Pulldown-Menüs direkt am Weichenelement angeschaltet werden. die Funktion berücksichtigt auch die abweichende Wirkungsweise beim **ESTWGJ-DRS2**.

Die Gruppentasten abhängigen Funktionen **FHT und FRT** können ebenfalls durch Rechtsklick auf das verschlossenen Element abgerufen werden, wobei sich das Programm um den jeweils zutreffenden Befehl (Einzel- oder Gesamtauflösung) kümmert.

Diese Funktionen sind für erfahrene Anwender und „Puristen“ abschaltbar.

b) Kennlichtschaltung von Hauptsperrsignalen:

Kennlichtanschaltung eines Hauptsignals in Zugstraßen hinzugefügt.
der FfM des Kennlicht-Signals leuchtet.

Zugbewirkte Auflösung des Kennlicht-Signals nach Freifahrt des zugehörigen Abschnittes.

Dies ist so geregelt, um Abwärtskompatibilität mit der früheren "Rück-Indusi" zu garantieren.

Dieser Befehl (Rück-Indusi) ist entfallen, da ja mittels der FFUs wesentlich „intelligendere“ Lösungen möglich sind.

c) ZS8 _Anschaltung von Hauptsperrsignalen:

Falschfahr-Auftragssignal in Zugstraßen ist nun vollständig editierbar und funktionsfähig.

d) Flexible Anpassung der Fahrstraßen-Einzelauflösung:

Die Einzelauflösung einer Fahrstraße muss nun nicht mehr am ersten vorgelegenen und verschlossenen Element eingegeben werden, sondern kann beliebig auf ein weiter in Fahrtrichtung vorgelegenes Element verschoben werden. Wird dieses neue Element freigefahren, so werden alle rückgelegenen Fahrstraßenelemente als Gruppe insgesamt aufgelöst.

Sinn der Maßnahme: Auflösestörungen, die entstehen können, weil ein Element im Fahrweg früher freigefahren wird als das eigentliche Auflöseelement (und es damit verschlossen bleibt), werden durch die nach rückwärts laufende Gruppenauflösung „abgeräumt“.

Im Stellwerkstyp **ESTWGJ-DRS2** kann damit die Gesamtauflösung der Ausfahrzugstraßen „simuliert“ werden, ohne, dass die vorgelegenen Abschnitte ihre Daten für Zugsteuerung oder HLU verlieren, die bei einer echten Gesamtauflösung ja ebenfalls mit gelöscht würden.

Diese Funktion ist für erfahrene Anwender ebenfalls abschaltbar.

e) Überwachung des Haltfalls des Zielsignals in Selbstblockabschnitten:

Insbesondere, wenn das Zielsignal eines SBL-Abschnitts als Signalmelder abgebildet ist und bereits auf dem benachbarten Stellwerksrechner liegt, kann eine gewisse Verzögerung zwischen dessen Haltfall und der Freifahrt des SBL-Abschnittes entstehen. Bisher hat das eigene Blocksinal des SBL-Abschnittes dann aufgrund des noch Fahrtbegriff zeigenden Zielsignals keinen Fahrtbegriff mehr angezeigt. Inzwischen überwacht der SBL-Abschnitt auch den „verspäteten Haltfall des Zielsignals“.

f) Auflösung von Einfahrzugstraßen im System ESTWG_DrS2

Durch eine virtuelle Schlüsseltaste, können nun Einfahrzugstraßen von Zügen, die den Bahnhof nicht unmittelbar mittels einer Ausfahrzugstraße verlassen, aufgelöst werden.

Zurzeit wird dabei geprüft, ob die Fahrstraße verschlossen ist und das Einfahrsignal Hp 0-Begriff zeigt. (Weitere Prüfungen sind für spätere Versionen des **ESTWGJ** vorgesehen.)

g) Vereinfachungen beim Selbstblock

Das Selbstblocksignal geht wieder auf Fahrt, wenn alle Abschnitte des Blocks frei geworden sind.

Dies funktioniert **ohne** die bisherige Richtungsprüfung, um insbesondere Anfängern den Betrieb zu erleichtern.

Die Richtungsprüfung ist für erfahrene Anwender allerdings einschaltbar.

h) Vorbildgerechte Anpassung bei WHT-Bedienung

- aa) Der Laufmelder blinkt bei besetzter Weiche nun in roter Ausleuchtung.
- bb) Die Ausleuchtung der Vor- und Nachfelder schaltet nun im korrekten Ablauf.
- cc) Die Umlaufprüfung auf Sperrlage bei EKW ist nun auch in diesem Modus aktiviert.

i) Änderungen beim Einsatz des Wartezeichens

Die Farbe der Signalmelder am Wartezeichen wurde geändert. Wenn das Wartezeichen ausgeschaltet ist, dann sind die Signalmelder grau (ausgeschaltet) und nicht mehr rot.

Bei eingeschaltetem Wartezeichen sind diese wie bisher weiß.

Um Anwendern entgegenzukommen, die nach Prinzipien der ehemaligen Reichsbahn-Ost fahren, können Wartezeichen nun auch als Startsignal in Rangierstraßen eingegeben werden und ihr Rückfall an der im Fahrweg zugehörigen Weiche editiert werden.

2. Editionsweiterungen:

a) Die zu den Funktionen 1a – 1c nötigen Ergänzungen wurden im Dialog „Grundeinstellungen → (neue) Seite Betrieb II“ implementiert.

(siehe hierzu Handbuchtext zu den Grundeinstellungen, Signaleditor und zu den Fahrstraßeneditionen).

b) **Wartezeichen** können, wenn sie einen aktiven Gleismelder haben, auch als Vor- oder Nachfelder zu Weichen hinzugefügt werden.

3. Neuerungen zur Zugsteuerung:

a) Speichern von F0 und Richtung

Beim Setzen entsprechender Optionen können nun bei eingebuchten Fahrzeugen, die beim Programmieren eingestellte Fahrtrichtung und die F0 gespeichert werden und beim erneuten Programmstart wieder gesetzt werden.

b) Automatisches Anhalten

Züge, die fahrend (also mit digitaler Fahrstufe) sich in keinem Gleiselement mehr befinden, halten automatisch an. Eine solche Situation kann entstehen, wenn ein Zug durch Weichensteuerung fehlgeleitet wird, oder durch Kontaktstörung seine Einbuchung verliert.

Diese Funktion ist ebenfalls abschaltbar.

c) Verzögerte Freigabe der Fahrsteuerung

Beim Programmstart fahren die Züge nicht mehr sofort ab, wenn sie auf einen bereits aktivierten Selbstblockabschnitt von **ESTWGJ** eingebucht werden.

Diese verzögerte Freigabe ist in zwei Stufen wählbar:

- 1) Nach Hochlaufen aller Betriebsfunktionen automatisch durch **ESTWGJ** (default).
- 2) Durch den Anwender (Fdl), nachdem das Programm bereits in den Online-Modus gewechselt hat.

Der Fdl hat dann die Möglichkeit, die Richtung, das Licht zu korrigieren oder auch Adressen umzubuchen. Diese Freigabe wird im Monitor für die Zugsteuerung vorgenommen.

Die Auswahl der beiden Modi findet in den **ESTWGJ**-Grundeinstellungen auf der Seite Zugsteuerung II statt.

Ab Version 6.0.133 kann die Freigabe der Zugsteuerung, sofern der unter Punkt 2 beschriebene Modus ausgewählt wurde, auch wieder ausgeschaltet werden. Dies ist besonders hilfreich, wenn „Unfälle“ passieren.

d) Umbuchungsmöglichkeit von Adressen im Zn-Eingabefenster:

Wenn der Anwender versucht, eine Lok einzubuchen, die sich bereits im System befindet, so erhält er eine Warnmeldung. Ab Version 6.0.122 ist es nun möglich, die Zugdaten trotzdem vom alten in den neuen Abschnitt umzubuchen. Diese Umbuchen geschieht aber in Verantwortung des Anwenders. Wenn eine falsch Adresse umgebucht wird, können nicht vorhersehbare Ereignisse eintreten.

Lokmanager:

Eine während der Kalibrierung eingesetzte Fahrstufe, die tiefer als die vorherigen ist (und deswegen unlogisch) wird nun nicht mehr zwangsweise angemahnt, sondern gelöscht.

4. Ergänzungen zu diversen Digitalsystemen:

a) ZIMO CanBus:

AZN-Anzeigeverfahren verbessert, mit wahlweise direkter Freischaltung beider Teilabschnitte. (siehe hierzu Handbuchtext zu den Grundeinstellungen)
Die ZIMO-HLU Funktion ist nun abschaltbar gemacht.

b) LocoNet und P50X:

Die Uhlenbrock-Rückmeldemodule 63320 und 63330 im LocoNet und P50X-Protokoll hinzugefügt. Funktionsdekoder-Einzeladressen auf 2044 erhöht (ergibt 511 Dekoderadressen).

Es wurden auch Tests mit der IBCom durchgeführt.

Weiterhin wurde eine Wartezeit im Online-Aufbau nach der Zentraleneinschaltung hinzugefügt. Diese dient dazu, Module, die ihren Status nach GPON aussenden, vollständig „einzufangen“.

Für beide LocoNet-Kanäle ist diese Funktion auf der Seite „Timer“ in den ESTWGJ-Einstellungen einstellbar. Diese beiden Timer werden nur dann angezeigt, wenn eine LocoNet-Zentrale vorhanden ist.

Im LocoNet-System gibt es einen neuen logischen Dekoder, der mit Halbkanälen steuerbar ist. Insbesondere für die Ansteuerung von Q-Dekodern.

c) SX-Systeme:

Multi Control 2004 und SLX 852 können nun auch im SX-Kanal 2 verwendet werden.

d) Motorola:

Die entsprechende DLL wurde überarbeitet. Nun wird zur Sicherheit das Auto-Reset immer eingeschaltet.

e) ESU-ECoS:

Angepasst auf die neue ECoS-Version 4.0 (ab ESTWGJ V6.0.123)

Der ESU-Detector incl. RailCom ist nun einsetzbar (ab ESTWGJ V6.0.130)

5. Patches:

Auflösefehler bei Kennlicht-Rangierstraßen behoben. Elemente lösen bei Freifahrt nun richtigerweise **nicht mehr** auf.

Bei neuer Ausfahrt auf dasselbe Ausfahrtsignal, aber in anderer Richtung, löst der Ausfahrtsperrenmelder(ASpM) der ersten Richtung nun korrekt auf.

Das Fenster zur Digitalsystem-Einstellung erscheint nun in der oberen linken Ecke des Hauptfensters. Fehler bei der Edition von nach rechts gerichteten Kombinations-Haupt-/Vorsignalen im *Erbert-Stelltischsystem* behoben (ab ESTWGJ V6.0.134)

Fehler bei der Straßenspeicherung im Zugstraßenspeicher (ZSP) behoben (ab ESTWGJ V6.0.135).

Der vergessene Eintrag „Immer wirksam...“ im Editor für den ASpM wiederhergestellt (ab ESTWGJ V6.0.135).

Fehler in XpressNet-DLL behoben (ab ESTWGJ V6.0.138)