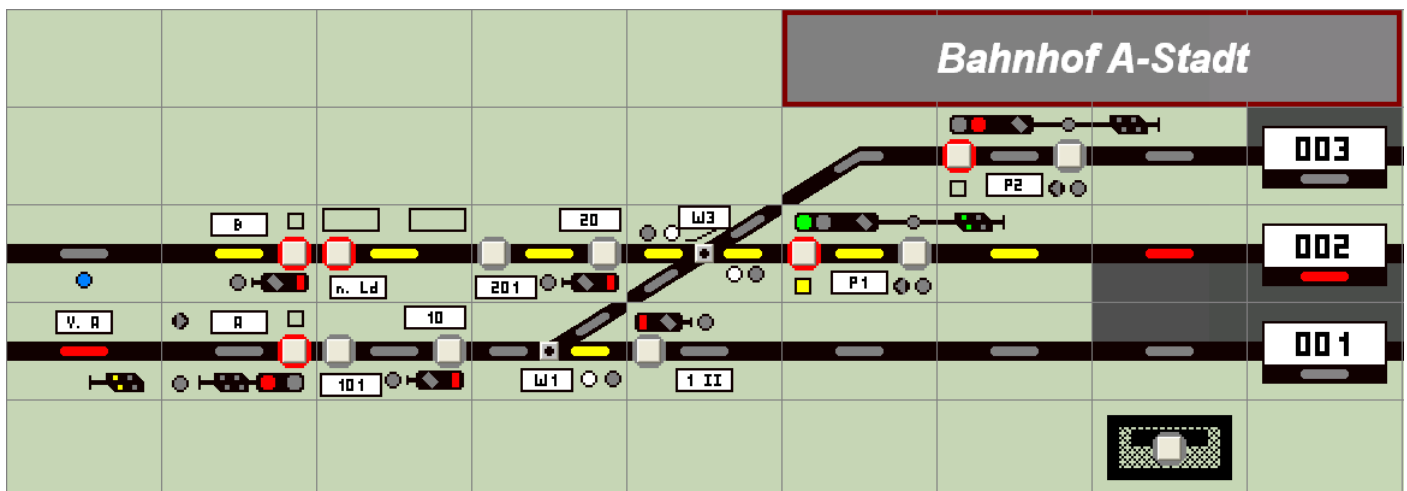


Änderungsbericht zum Service-Update der ESTWGJ-Version 6



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 19.09.2013 (gültig ab **ESTWGJ V_6.0. 116**)

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) 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.

d) 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 Blocksignal 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.“

e) 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.)

f) 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.

2. Editionserweiterungen:

- 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) Beim Setzen entsprechender Optionen können nun bei eingebuchten Fahrzeugen, die beim Programmende eingestellte Fahrtrichtung und die FU 0 gespeichert werden und beim erneuten Programmstart wieder gesetzt werden. 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.

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.

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.