

## Hauptsignalsets (1-3 flügelig) mit Negativflügeln und Mastanstrich in 3 Höhen

Aus Gründen der besseren Erkennbarkeit bei dunklen oder unruhigen Hintergründen war es lange Zeit üblich, die Signalflügel der dort stehenden Form-Hauptsignale mit einem sogenannten Negativ-Anstrich zu versehen. Dabei war die Umrandung der Flügel weiß und der innere Bereich auf der Vorderseite rot, bzw. auf der Rückseite schwarz ausgefüllt.

Noch heute werden Flügel signale mit unterschiedlichen Masthöhen aufgestellt, von der die Standardhöhe von 8 Metern die häufigste ist. Wo es aus Gründen besserer Erkennbarkeit aber erforderlich erscheint, werden hohe Flügel signale mit 10 Meter hohen Masten eingesetzt. Umgekehrt werden bei eingeschränkter Sicht (z.B. durch Bahnsteigdächer) mancherorts auch sogenannte Zwergsignale mit einer Masthöhe von nur 4 Metern verwendet. Signale mit 4 Meter- Masten finden sich darüber hinaus auch auf klassischen Signalbrücken.

Anstelle der erst später sukzessive eingeführten rot-weiß-roten Mastschilder besaßen die Signalmasten aller Form-Hauptsignale ursprünglich einen weißen Grundanstrich mit schwarzem Sockel. Dieser weiße Grundanstrich wurde auf der Signalvorderseite von roten, auf der Signalmrückseite von schwarz lackierten Bereichen unterbrochen.

Die hier installierten Signalmodelle stellen einfache, leicht handhabbare Modelle 1- bis 3- flügeliger Form-Hauptsignale in hoher, in Standard-Masthöhe und in niedriger Bauhöhe (Zwergsignale) dar. Aus Platzgründen für die 2 Meter langen Signalflügel wurde hiervon keine Zwergausführung realisiert.

Eingesetzt werden die 1-flügelig „Fahrt“ (Hp1) zeigenden Signale hauptsächlich an mit unverminderter Geschwindigkeit zu befahrenden geraden Strängen durchgehender Hauptgleise oder als Blocksignal auf freier Strecke.

2-flügelige Signale finden sich hauptsächlich vor Verzweigungen auf freier Strecke oder als Einfahrtssignale vor Bahnhöfen. Dabei bedeutet der 2. Flügel (Hp2), dass die Fahrt nur mit (in der Regel auf 40 km/h) verminderter Geschwindigkeit freigegeben ist.

3-flügelige Signale wurden hauptsächlich vor mehrfachen Verzweigungen auf freier Strecke oder als Einfahrtssignale vor Bahnhöfen, aus denen unterschiedliche Richtungsstränge herausführten aufgestellt. Der 3. Flügel (Hp3) signalisiert dabei genau wie auch der 2. Flügel, die Fahrt mit verminderter Geschwindigkeit (ebenfalls in der Regel 40 km/h), jedoch in einen anderen, als den für 2 Flügel vorgesehenen Gleisstrang.

Diese gleichermaßen markanten wie attraktiven 3-flügeligen Signale wurden in Deutschland lediglich bis in die frühe Nachkriegszeit eingesetzt. Nur wenige Exemplare sind museal erhalten (z.B. im Außenbereich des Verkehrsmuseums Nürnberg).

Hinweis: Aus Gründen einer einfacheren und flexibleren Handhabbarkeit liegen den Signalen keine eigenen sichtbaren Vorsignale und auch keine Rangiersignale bei. Im EEP- Sortiment finden sich aber geeignete dazu passende einzelne Vorsignale sowie Form- Rangiersignale, die über ihre innere Schaltungslogik leicht mit dem hier angebotenen Hauptsignal verbunden werden können (z.B. Artikel HK10019 und HK10020). Auch sind bei den 2- und 3-flügeligen Signalen der 2., bzw. auch der 3. Signalflügel aus Vereinfachungsgründen immer unabhängig voneinander schaltbar. Die Abhängigkeit der Flügelbewegungen untereinander wird in diesem System unkompliziert lediglich durch Setzen des entsprechenden Signalkontakts simuliert.