

Instruction

für die

Bedienung der Central-Weichen- und Signal-Apparate

und

für die Befahrung der zugehörigen Gleise-Rayons

auf der

Rheinischen Eisenbahn.

Allgemeine Bestimmungen.

Vorbemerkung.

In der nachfolgenden Instruction werden unter dem Ausdruck „Zug“ nicht nur mehrere mit einander verbundene Fahrzeuge, sondern auch einzelne Locomotiven verstanden.

Allgemeine Beschreibung der Anlage.

§. 1.

Der Central-Weichen- und Signal-Apparat sichert die ungefährdete Befahrung eines Bahnhofs-Theiles oder eines Theiles der freien Bahn, in welchem Weichen und Kreuzungen für verschiedene Linien liegen, den also Züge in verschiedenen, sich durchkreuzenden Zugrichtungen passiren, dadurch, dass stets nur für diejenigen Züge Fahrsignal gegeben werden kann, deren Fahrt ungehindert ist, und für welche die Weichen richtig gestellt sind.

§. 2.

Der Central-Apparat enthält eine Reihe Hebel, von denen ein (gewöhnlich in der Mitte placirter) Theil „Weichenhebel“, die übrigen „Signalhebel“ sind.

Jeder Hebel trägt auf einem, an der Vorderseite befestigten Schildchen die Bezeichnung seines Zweckes; jeder Weichenhebel die Bezeichnung „Weiche“ mit einem Buchstaben des kleinen Alphabets (von *a* beginnend); jeder Signalhebel die Bezeichnung der Zugrichtung, für welche das zugehörige Signal gültig ist, und eine fortlaufende Nummer (von 1 beginnend).

§. 3.

In der Ruhelage der Hebel stehen sämtliche Signale auf „Halt“, sämtliche Weichen der Hauptgleise, und in der Regel auch die vom Central-Apparate bedienten Weichen der Nebengleise, auf den graden (Mutter-) Strang*).

Durch Umlegen des Hebels, Vorziehen bis in die vordere Endstellung wird das Signal auf Fahrt gestellt, resp. die Weiche in die andere Stellung gebracht.

*) Wenn in einzelnen Fällen für Nebenweichen die Ruhelage des Hebels der entgegengesetzten Stellung der Weiche entspricht, so ist dies in der Special-Instruction für den betreffenden Central-Apparat besonders angegeben.

§. 4.

Die Signal- und Weichen-Hebel sind mit einander so in Verbindung, dass kein Signalhebel umgelegt werden kann, bevor nicht die auf dem Signalhebel bezeichneten Weichenhebel umgelegt sind. Sobald daher ein Signal auf „Fahrt“ gestellt werden soll, müssen vorher die auf dem Signalhebel verzeichneten Weichenhebel umgelegt werden; in welcher Reihenfolge dies geschieht, ist gleichgültig.

§. 5.

Die Hebel sind ausserdem auch so untereinander in Verbindung gebracht, dass Signale für Züge, die sich gegenseitig gefährden können, niemals gleichzeitig auf Fahrt gestellt werden können.

Welche Signalhebel ohne Gefahr gleichzeitig umgelegt werden können, wird für jeden Central-Apparat resp. Rayon in der Special-Instruction festgesetzt und auf einer in der Bude aufgehängten Tafel besonders verzeichnet. Selbstredend müssen aber stets für jeden Signalhebel vorher die auf ihm verzeichneten Weichenhebel umgelegt sein.

§. 6.

Wenn alle Signalhebel in der Ruhelage sich befinden, also alle Signale „Halt“ zeigen, so können die Weichenhebel beliebig umgelegt werden. (Rangiren.)

§. 7.

Als Avertissement für den Central-Wärter, welcher Zug sich dem Rayon nähert, resp. für welchen Zug er das Fahrsignal geben soll, dienen in gewöhnlichen Fällen, bei einfacher Situation, die Läutewerke; für complicirtere Situationen ist in der Bude ein, in electricischer Verbindung mit der Station stehendes, und von dieser bedientes Tableau oder ein selbstauslösender Morse-Apparat mit Klingelwecker angebracht, mittelst dessen dem Wärter von der Station aus der Auftrag zur Fahrstellung eines bestimmten Signales gegeben wird.

Vorschriften für die Befahrung des Rayons.

§. 8.

Alle dem Rayon des Central-Apparates sich nähernden Züge haben ihre Geschwindigkeit so zu regeln, dass der Zug an den, am Eingange zum Rayon stehenden Signalen zum Stehen gebracht werden kann, solange das Zugpersonal an den Signalen nicht deutlich erkennt, dass die Fahrt seines Zuges gestattet ist.

§. 9.

Innerhalb des durch die Signale umfassten Rayons dürfen — abgesehen von den signalisirten Zügen — ohne Wissen und Zustimmung des Central-Wärters keinerlei Maschinen- oder Wagen-Bewegungen vorgenommen werden, welche die Haupt-Fahrgleise berühren, oder den für diese vorgeschriebenen freien Raum beschränken. Der Wärter darf seine Zustimmung dazu nur dann geben, dieselbe und seine Mitwirkung aber auch dann nicht versagen, wenn alle Signale auf „Halt“ stehen, und ein Zug bis zur Beendigung der Rangirbewegung nicht zu erwarten ist.

§. 10.

Soll eine Rangirbewegung ausgeführt werden, so hat der Rangirer den Wärter vorher von derselben zu informiren, und während derselben sich mit ihm durch Signalisiren mit der Mundpfeife zu verständigen, speciell also jedesmal ein Signal zum Umliegen einer Weiche zu geben, und die Beendigung des Rangirens, sowie dass alle Hauptgleise frei sind, dem Wärter anzuzeigen.

§. 11.

Beim Rangiren ist besondere Vorsicht in Bezug auf das rechtzeitige Umlegen der Weichen, das stets und ausschliesslich vom Central-Apparat aus durch den Central-Wärter erfolgt, erforderlich. Das Signal zum Umlegen einer Weiche darf der Rangirer stets erst dann geben, wenn er sich überzeugt hat, dass dieselbe ganz frei ist. Soweit er dazu im Stande ist, ohne seine Bude zu verlassen, hat der Central-Wärter sich vor dem Umlegen einer Weiche selbst zu überzeugen, dass sie ganz frei ist, und kein Fahrzeug in derselben sich befindet.

§. 12.

Ohne besonderen Rangirer dürfen nach Verständigung mit dem Central-Wärter nur einzelne Maschinen innerhalb des Rayons, und auch nur dann sich bewegen, wenn der Central-Wärter die zu durchfahrenden Weichen zu übersehen vermag; stets natürlich auch nur unter Beobachtung der Vorschriften der §§. 9 bis 11.

§. 13.

Das Auffahren einer Weiche ist unter allen Umständen streng verboten, da es die Zerstörung derselben und ein Entgleisen des Fahrzeuges zur unmittelbaren Folge haben würde.

§. 14.

Sobald ein Zug avertirt wird, muss das Rangiren beendet und alle Fahrzeuge aus den Fahrgleisen bis zu den Distanzpfählen entfernt werden.

Vorschriften für die Bedienung des Central-Apparates.

§. 15.

Beim Umlegen und Zurücklegen jedes Hebels am Central-Apparat ist darauf zu achten, dass derselbe vollständig und fest in die Endstellung gezogen resp. gedrückt wird, und dass die Klinken in die vorhandenen Nuthen eingreifen und fest einfallen.

Ein Signalhebel darf nicht ruckweise und mit Heftigkeit umgelegt werden, namentlich muss das Zurücklegen in die Ruhelage langsam und gleichmässig erfolgen, damit der Signalflügel sich sanft niederlegt und nicht heftig in die horizontale Lage niederfällt, wodurch die Construction Schaden leiden und ein Verlöschen der Laterne eintreten kann. Trotzdem aber muss der Hebel in die Ruhelage fest hineingedrückt werden.

§. 16.

Sobald der Central-Wärter von der Annäherung eines bestimmten Zuges avertirt wird, resp. von der Station Auftrag zur Stellung eines bestimmten Signales erhält, hat er sich zunächst zu überzeugen, dass in seinem Rayon die Gleise frei sind, soweit er dazu im Stande ist, ohne seine Bude zu verlassen, darauf, ohne an den für den Zug gültigen Signalhebel zu rühren, diejenigen anderen Hebel umzulegen, welche auf jenem Signalhebel angegeben sind, und dann erst durch langsames Umlegen des Signalhebels dem Zuge das Fahrsignal zu geben. Er controlirt dann noch einmal, ob die Nummer des Signalhebels mit dem Avertissement übereinstimmt.

§. 17.

An dieser Stellung des Signalhebels darf unter keinen Umständen etwas geändert werden, sobald die Maschine des Zuges das Fahrsignal erreicht hat, und so lange nicht der Zug die letzte von ihm zu durchfahrende Weiche des Rayons passirt hat. Erst nachdem dies geschehen, wird zunächst der Signalhebel langsam zurückgelegt, darauf die Weichenhebel in die Ruhelage gebracht und, wo sich ein Tableau befindet, das Tableau-Avertissement zurückgestellt.

§. 18.

Erhält der Wärter in kurzen Zwischenräumen mehrere Avertissements von Zügen, die nicht gleichzeitig passiren dürfen, so hat er die Reihenfolge, in welcher die Züge avertirt sind, genau zu vermerken, und in dieser Reihenfolge die Signale in der Weise zu geben, dass nach Passiren des ersten Zuges zunächst der Signalhebel für denselben langsam zurückgelegt, darauf die Weichenhebel wieder in die Ruhelage gebracht, und dann erst nach Vorschrift des §. 16 die Hebel für den zweiten Zug umgelegt werden. Die für den vorhergehenden Zug umgelegten Weichenhebel, welche auch für den sofort folgenden Zug umgelegt werden müssen, brauchen nach Abstellung des ersten Signales selbstredend nicht erst zurückgestellt zu werden.

Für gleichzeitig avertirte und erlaubte Züge können und müssen dagegen die Signale auch gleichzeitig — stets nach Vorschrift des §. 16 — auf „Fahrt“ gestellt werden.

§. 19.

Der Station, welche den Central-Wärter avertirt, liegt es ob, nach Maassgabe der eingegangenen Zugmeldungen die Reihenfolge der den Rayon passirenden Züge sachgemäss so zu disponiren, dass ein Schnellzug nicht durch andere Züge, ein Personenzug nicht durch Güterzüge aufgehalten wird, und nach der so disponirten Reihenfolge den Central-Wärter zu avertiren.

§. 20.

Wird der Central-Wärter nicht durch besonderes Avertissement, sondern einfach durch die Läutwerke von der Annäherung der Züge in Kenntniss gesetzt, so hat er die Vorschrift des §. 19 selbstständig zu beachten.

§. 21.

Wenn ein Zug passirt, und ein zweiter Zug nicht avertirt ist, so müssen sämtliche Hebel in Ruhe gestellt werden, und zwar stets zunächst die Signalhebel, dann die Weichenhebel.

§. 22.

Erfährt der Wärter durch eigene Wahrnehmung oder auf irgend andere zuverlässige Weise die Annäherung eines Zuges, der weder durch die Läutwerke, noch durch das Tableau von der Station avertirt ist, so hat er sich zunächst von der Fahrriichtung des Zuges Ueberzeugung zu verschaffen, und, vorausgesetzt, dass seiner Fahrt durch den Rayon Nichts im Wege steht, das Fahrsignal für denselben (stets nach §. 16) zu geben, wenn nicht durch die Special-Instruction vorgeschrieben ist, dass der Auftrag resp. die Genehmigung zur Stellung eines Signales auf Fahrt von der Station abgewartet werden muss.

§. 23.

Der Signal-Wärter hat seine stete Aufmerksamkeit auf den guten Gang des Apparates, der Weichen und Signale, das gute Anliegen der Weichenzungen in jeder Endstellung der Hebel, die richtige Stellung der Telegraphenflügel beim „Halt-“ und „Fahrt“-Signal, die gute Functionirung der Draht- und Stangenleitung zu lenken, und ist dafür verantwortlich.

§. 24.

Täglich vor Antritt des Dienstes hat der Wärter die ganze Anlage mit Weichen und Signalen eingehend zu revidiren, und den exacten Gang aller Hebel zu controliren. Zu dem Zweck hat er sich mindestens eine Stunde vor Eintreffen des ersten Zuges auf seinem Posten einzufinden.

Bei permanentem Tages- und Nachtdienst, resp. wo überhaupt eine Ablösung des Wärters stattfindet, hat der ablösende Wärter zur Vornahme dieser Revision eine Stunde vor der festgesetzten Ablösezeit zu erscheinen.

§. 25.

Findet der Central-Wärter irgend eine Unordnung, die er nicht selbst beseitigen kann, so hat er, bevor er den Dienst am Apparat übernimmt, die Station sofort in Kenntniss zu setzen, die den Bahnmeister unverzüglich davon unterrichtet.

Der abzulösende Wärter darf in solchem Falle sich nicht eher vom Posten entfernen, bis der Bahnmeister ihn entlässt.

§. 26.

Wenn im Laufe des Dienstes irgend eine Ungehörigkeit am Apparat oder den äusseren Theilen wahrgenommen wird, die der Central-Wärter nicht allein beseitigen kann, so hat er auf jede ihm möglich werdende Weise der Station oder dem Bahnmeister sofort davon Mittheilung zu machen.

§. 27.

Kann der Bahnmeister eine entdeckte Beschädigung des Apparates oder der Leitungen nicht sofort beseitigen, oder ist er über die Art der Wiederherstellung irgend im Zweifel, so muss dem Technischen Central-Büreau in Köln unverzüglich telegraphische Mittheilung gemacht werden.

§. 28.

Auch der Bahnmeister und der Stations-Vorstand haben täglich sich von der richtigen Functionirung des Central-Apparates und namentlich von dem guten Anliegen der Weichenzungen zu überzeugen.

§. 29.

Der Central-Wärter hat ein Rapportbuch zu führen, in welches jeder passirende Zug, für welchen ein Signal gestellt werden musste, nach Maassgabe des Formulars eingetragen wird.

§. 30.

Ausserdem fertigt der Central-Wärter täglich einen Rapport auf Formular C. 70. Die näheren Vorschriften über die Aufstellung und Behandlung dieser Rapporte sind auf dem Titelblatte des betreffenden Rapportbuches enthalten.

§. 31.

Bei beschränktem Dienst hat der Central-Wärter Abends, nach Beendigung des Dienstes, den Schlüssel zur Bude des Central-Apparates dem Bahnhof-Vorsteher zu übergeben, und ihn vor Antritt des nächsten Dienstes von diesem wieder zu fordern.

§. 32.

Im Uebrigen hat der Central-Wärter die Instructionen für Bahn-Wärter und Weichensteller zu befolgen, die für ihn, soweit sie nicht durch Vorstehendes abgeändert werden, maassgebend sind.

§. 33.

Der Zutritt zur Apparatbude ist für jeden Unbefugten streng verboten.

Köln, den 1. December 1876.

**Die Direction
der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.**