

Special-Instruction

für die

Bedienung des Central-Weichen- und Signal-Apparates

auf

Bahnhof Neuss.

(Tafel XII, Fig. 5.)

§. 1.

Der Central-Apparat auf Bahnhof Neuss sichert:

- A. die Ein- und Ausfahrten am südwestlichen Ende des Bahnhofes Neuss der Rheinischen Bahn;
- B. die Ein- und Ausfahrten am westlichen Ende des Personen-Bahnhofes und am östlichen Ende des Güter-Bahnhofes Neuss der Bergisch-Märkischen Bahn;
- C. die Kreuzung der Rheinischen mit der Bergisch-Märkischen Bahn in Station 34,18 der Linie Köln—Cleve der Rheinischen Bahn.

§. 2.

Zur Sicherung der Fahrwege sind folgende Signale aufgestellt:

A. Für die Rheinische Bahn.

I. Für alle in der Richtung nach Köln resp. Düren ausfahrenden Züge stehen bei Station 34,277 der Linie Köln—Cleve links der Bahn drei Signale.

Von diesen gilt:

- a) das erste (dem Gleise zunächst stehende) Signal für alle aus dem zweiten (linken) Hauptgleise ausfahrenden Züge; — im Apparate:
Hebel No. 3. „Neuss—Köln Hauptgleis“;
- b) das zweite (mittlere) Signal für alle aus dem Dürener (dritten) Hauptgleise ausfahrenden Züge; — im Apparate:
Hebel No. 2. „Neuss—Düren Hauptgleis“;
- c) das dritte Signal für alle aus den Nebengleisen ausfahrenden Züge; — im Apparate:
Hebel No. 1. „Neuss—Düren—Köln, Nebengleis“.

II. Für alle von Köln resp. Düren einfahrenden Züge ist rechts der Bahn bei Station 33,904 der Linie Köln—Cleve ein Telegraph mit 2 Signalen aufgestellt.

Von diesen gilt:

- a) das obere Signal für alle von Köln aus in das rechte Hauptgleis (grade aus) einfahrenden Züge; — im Apparate:
Hebel No. 8. „Köln—Neuss, Hauptgleis“;
- b) das untere Signal für alle von Köln resp. Düren in das Dürener (dritte) Hauptgleis oder in die Nebengleise einfahrenden Züge; — im Apparate:
Hebel No. 9. „Köln—Düren, neues Nebengleis“.

- III. Zur Deckung der Kreuzung mit der Bergisch-Märkischen Bahn,
- a) ein Signal bei Station 34,¹⁷² rechts der Bahn für jeden die Kreuzung in der Richtung Köln—Neuss (Rheinisch) befahrenden Zug; — im Apparate:
Hebel No. 11. „Rhein-Kreuzung, Einfahrt“;
 - b) ein Signal bei Station 34,²⁰⁷ links der Bahn, für jeden die Kreuzung in der Richtung Neuss—Köln befahrenden Zug; — im Apparate:
Hebel No. 14. „Rhein-Kreuzung, Ausfahrt“.

B. Für die Bergisch-Märkische Bahn.

I. Ein Telegraph mit zwei Signalen bei Station 80,⁸¹⁶ der Linie Düsseldorf—Aachen für alle aus Personenstation Neuss ausfahrenden Züge.

Von diesen gilt:

- a) das untere Signal für alle nach den Nebengleisen des Bergisch-Märkischen Güterbahnhofs fahrenden Züge; — im Apparate:
Hebel No. 18. „Bergisch-Märkische Personenstation — Bergisch-Märkischer Güterbahnhof“;
- b) das obere Signal für alle in der Richtung nach Aachen, also durch das Hauptgleis (gradeaus) fahrenden Züge; — im Apparate:
Hebel No. 19. „Neuss-Aachen Hauptgleis.“

II. Für alle in Bergisch-Märkische Personenstation einfahrende Züge sind rechts der Bahn bis Station 80,⁵⁷¹ der Linie Aachen—Düsseldorf zwei Signale aufgestellt.

Von diesen gilt — von der Signalbude aus gesehen —:

- a) das rechte (zwischen den Aachener Gleisen stehende) Signal für alle aus den Nebengleisen des Güterbahnhofes ausfahrenden Züge; — im Apparate:
Hebel No. 17. „Bergisch-Märkischer Güterbahnhof — Bergisch-Märkische Personenstation“;
- b) das zweite neben den Aachener Gleisen stehende Signal für alle durch das Hauptgleis von Aachen einfahrenden Züge; — im Apparate:
Hebel No. 16. „Aachen-Neuss Hauptgleis.“

III. Zur Deckung der Kreuzung mit der Rheinischen Bahn:

- a) ein Signal bei Station 80,⁶⁷⁷ der Bergisch-Märkischen Bahn, rechts der Bahn, für jeden in der Richtung Aachen—Düsseldorf die Kreuzung befahrenden Zug; — im Apparate:
Hebel No. 12. „Bergisch-Märkische Kreuzung Einfahrt.“
- b) ein Signal bei Station 80,⁷²³ der Bergisch-Märkischen Bahn, links der Bahn, rechts vom Zuge aus gesehen, für jeden die Kreuzung in der Richtung Düsseldorf—Aachen befahrenden Zug; im Apparate:
Hebel No. 13. „Bergisch-Märkische Kreuzung Ausfahrt.“

§. 3.

Jedes der voraufgeführten 13 Signale steht demnach rechts von dem betreffenden Zuge aus gesehen.

§. 4.

Mittels des Central-Apparates werden ferner 13 Weichen bedient, welche in der hier beigefügten Situationszeichnung mit den Buchstaben *a* bis *c* und *f* bis *p*, entsprechend der Bezeichnung auf den Weichenhebeln des Apparates markirt sind.

Bei der Ruhelage der Hebel stehen sämtliche einfachen Weichen mit Ausnahme der einfachen Weiche *f* für das Stamm-(grade)Gleis richtig. Die Weiche *f* steht in der Ruhelage des Hebels auf den krummen Strang.

Die vier einfachen Weichen der ganzen englischen Weiche werden durch zwei Hebel gestellt und zwar so, dass in der Ruhelage die Durchfahrt nur im Hauptstrang (grades Gleis) möglich ist, während für jede andere Fahrt die Hebel entsprechend umgelegt werden müssen.

§. 5.

Der Rayon des Central-Apparates, innerhalb dessen ohne Wissen des Central-Wärters kein Fahrzeug bewegt werden darf (cfr. §. 16 der allgemeinen Instruction), ist in der beiliegenden Zeichnung mit punktirten Linien angedeutet, die Signale sind mit den, den Apparat-Hebeln entsprechenden Nummern darin verzeichnet.

§. 6.

Der Central-Apparat enthält hiernach 17 Weichen- und 19 Signalhebel (incl. 4 Reserve-Weichen- und 5 Reserve-Signalhebel).

Abgesehen davon, dass für jedes Ein- oder Ausfahrts-Signal vorher das betreffende Kreuzungs-Signal auf Fahrt gestellt sein muss, können nur folgende Signale gleichzeitig auf Fahrt gestellt werden:

Neben 1	ist möglich	8,
„ 2	„ „	8,
„ 3	„ „	8,
„ 16	„ „	18,
„ 16	„ „	19,
„ 17	„ „	18.

§. 7.

Welche Weichen resp. Signale für die Fahrtstellung jedes Signals umgelegt werden müssen, welche Weichen ferner durch die Fahrtstellung desselben in der Ruhelage fixirt werden und endlich welche Weichen dabei frei bleiben, zeigt folgende Tabelle:

Signal-No.	Umzulegende Weichen- resp. Signalhebel.	In der Ruhelage festgelegte Weichen.	Freie Weichen.
1	<i>f. g. h. 14.</i>	<i>i. k. m. n.</i>	<i>a. b. c. l. o. p.</i>
2	<i>f. 14.</i>	<i>g. h. i. k. m. n.</i>	<i>a. b. c. l. o. p.</i>
3	<i>14.</i>	<i>f. i. k. m. n.</i>	<i>a. b. c. g. h. l. o. p.</i>
8	<i>11.</i>	<i>i. k. l. m. n.</i>	<i>a. b. c. f. g. h. o. p.</i>
9	<i>f. 11. i. k.</i>	<i>l. m. n.</i>	<i>a. b. c. g. h. o. p.</i>
16	<i>12.</i>	<i>a. b. c. p.</i>	<i>f. g. h. i. k. l. m. n. o.</i>
17	<i>o. p. 12.</i>	<i>a. b. c.</i>	<i>f. g. h. i. k. l. m. n.</i>
18	<i>o. 13.</i>	<i>a. b. c.</i>	<i>f. g. h. i. k. l. m. n. p.</i>
19	<i>13.</i>	<i>a. b. c. o. p.</i>	<i>f. g. h. i. k. l. m. n.</i>

§. 8.

Zur Avertirung des Central-Wärters, für welchen Zug derselbe ein Fahrsignal zu geben hat, ist sowohl in dem Stations-Büreau der Bergisch-Märkischen Bahn, wie in dem der Rheinischen Bahn, je ein Morse-schlüssel mit Galvanoskop, und in der Bude des Central-Wärters ein selbstauslösender Morse-Schreibapparat ohne Schreibschlüssel, aber mit Klingelwecker aufgestellt. Sobald einer der beiden in den Stations-Büreau's vorhandenen Schreibschlüssel niedergedrückt wird, ertönt in der Wärterbude der Wecker,

der Apparat (Papierstreifen) setzt sich in Bewegung, und zugleich gehen die Magnetnadeln in beiden Galvanoskopen, welche gewöhnlich einen Ausschlag anzeigen, in die senkrechte Stellung auf *o* zurück. Mittelst des Schlüssels kann also jede Station dem Central-Wärter Auftrag resp. die Genehmigung ertheilen, ein bestimmtes Ein- oder Ausfahrts-Signal auf Fahrt zu stellen, und ihn von einer vorzunehmenden Rangirbewegung avertiren.

Die von der Station telegraphirten Zeichen erscheinen auf dem Papierstreifen des Apparates in dem Apparathause.

§. 9.

Welches Zeichen für jedes der verschiedenen Signale gegeben wird und gilt, wird durch ein in jeder Station und im Apparathause aufgehängtes Tableau festgestellt.

§. 10.

Bevor eine Station durch Niederdrücken des Schlüssels ein Avertissement geben will, muss sich der dienstthuende Beamte am Galvanoskop überzeugen, dass von der anderen Station nicht etwa gleichzeitig telegraphirt wird. Nur wenn die Magnetnadel bei dem normalen Ausschlag in Ruhe sich befindet, darf er ein Avertissement geben.

§. 11.

Der Central-Wärter darf ein Ein- oder Ausfahrts-Signal nur dann auf Fahrt stellen, wenn er von der betreffenden Station die Erlaubniss dazu durch das electriche Avertissement, oder wenn er mündliche oder schriftliche Ermächtigung dazu vom dienstthuenden Stationsbeamten erhalten hat; zur Stellung der Weichen- oder Kreuzungs-Signale, behufs Ausführung einer Rangirbewegung, bedarf es einer solchen speciellen Erlaubniss seitens der Station nicht, sobald die Fahrstrasse frei ist.

§. 12.

Das Avertissement für einen, in die Personen-Bahnhöfe einfahrenden Zug ist von jeder Station 5 Minuten vor dem voraussichtlichen Eintreffen des Zuges zu geben, damit die Signale genau nach der Reihenfolge der Avertissements gestellt werden können, und kein Zug an der Kreuzung unnöthiger Weise aufgehalten wird.

§. 13.

Der Central-Wärter hat die Signale in derjenigen Reihenfolge zu stellen, in welcher er die Avertissements von den Stationen erhält; bei annähernd gleichzeitig eintreffenden Zügen giebt er das betreffende Fahrsignal indessen erst, wenn er die Annäherung des Zuges wahrnimmt, und muss in diesem Falle von jener Reihenfolge abweichen, wenn ein später avertirter Personenzug der einen Bahn früher eintreffen sollte, als ein früher avertirter beliebiger Zug der anderen Bahn, indem er dann jenem Personenzug zunächst Fahrsignal giebt.

§. 14.

Zu jeder Rangirbewegung, bei welcher die Gleis-Kreuzung berührt wird, muss das betreffende Kreuzungssignal auf Fahrt gestellt werden. Jedes Kreuzungssignal deckt die Kreuzung für eine bestimmte Fahrriichtung, gleichviel, auf welchem Gleise rangirt wird.

§. 15.

Ein auf „Halt“ stehendes Kreuzungssignal darf unter keinen Umständen, weder von einem Zuge, noch beim Rangiren von einzelnen Maschinen oder Wagen überfahren werden.

§. 16.

Jeder der beiderseitigen Stations-Vorsteher und Bahnmeister hat sich täglich von der Gangbarkeit der zu seiner Bahn gehörigen Signal- und Weichenleitungen zu überzeugen und den Central-Wärter in dieser Beziehung zu controliren.

Etwa vorkommende Defecte an Apparat- oder Leitungs-Gegenständen sind sofort dem Bahnmeister der Rheinischen Bahn zu melden, der für Reparatur zu sorgen hat. Der Bruch irgend eines Apparat-Theiles oder eines Leitungs-Gegenstandes, oder irgend ein erheblicher Mangel in der Gangbarkeit des Apparates ist ausserdem sofort telegraphisch dem Herrn stellv. Ober-Ingenieur Ruppell in Köln zu melden.

§. 17.

Die Aufsicht über den Central-Wärter und die Controle über dessen Dienstführung führt der dienstthuende Stationsbeamte der Rheinischen Bahn, gleichviel, ob ein Rheinischer oder Bergisch-Märkischer Wärter am Apparat Dienst thut.

Da indessen ein Bergisch-Märkischer Central-Wärter der Disciplin der Bergisch-Märkischen Bahn nicht entzogen werden kann, so müssen Vorkommnisse, welche die Belobung oder Bestrafung eines Bergisch-Märkischen Wärters erheischen, dem Stations-Vorsteher des Bergisch-Märkischen Bahnhofes Neuss zur weiteren Veranlassung mitgetheilt werden.

§. 18.

Abänderungen vorstehender Instructionen bleiben vorbehalten.

Köln und Elberfeld, den 1. December 1876.

Die Direction
der Rheinischen Eisenbahn.

Die Königliche Direction
der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.