

Bekanntgaben

| Lfd. Nr. | Kurzer Inhalt | Gültig vom ... an | Bemerkungen | In DS eingearbeitet (Namensz. u. Datum) |
|----------|--|-------------------|-------------|---|
| 1 | Störungen des selbstst. Streckenblocks | 31. 05. 87 | | <i>Hand</i> 14. MAI 1987 |
| 2 | B1 | 1.1.97 | | <i>Hand</i> 15.1.97 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Inhalt

| | Seite |
|---|-------|
| Selbstblock | |
| § 1 Selbstblock | 7 |
| § 2 Zusatzeinrichtungen beim Selbstblock für eingleisige Strecken und Gleiswechselbetrieb | 13 |
| § 3 Besondere Zusatzeinrichtungen bei Selbstblock der Bauformen Siemens 53 bis 59 mit Gleiswechselbetrieb | 15 |
| § 4 Überwachung des Kommando- und des Meldeweges bei Selbstblock der Bauform SEL | 17 |
| Zentralblock | |
| § 5 Zentralblock 65 | 19 |
| § 6 Zusatzeinrichtungen beim Zentralblock 65 für eingleisige Strecken und Gleiswechselbetrieb | 26 |
| § 7 Zentralblock 600 | 29 |
| § 8 Zusatzeinrichtungen beim Zentralblock 600 für eingleisige Strecken und Gleiswechselbetrieb | 34A |
| § 9 Zentralblock 800 | 37 |
| § 10 Zusatzeinrichtungen beim Zentralblock 800 für eingleisige Strecken und Gleiswechselbetrieb | 42 |

Ausweichanschlußstellen bei Strecken mit selbsttätigem Streckenblock

| | |
|---|----|
| § 11 Allgemeines | 45 |
| § 12 Fahrt zur Ausweichanschlußstelle | 46 |
| § 13 Bedienung der Ausweichanschlußstelle | 47 |
| § 14 Fahrt nach beendeter Bedienung | 49 |
| § 15 Störungen | 51 |

Verzeichnis der Anlagen

| | Seite |
|--|-------|
| Anlage 1 Melder, Tasten und Zählwerke des selbsttätigen Streckenblocks in den Gruppentastenblöcken | 53 |
| Anlage 2 Bedienungsanweisung für Ausweichanschlußstellen | 54 |

Verzeichnis der Abkürzungen

| | |
|--------|--------------------------------|
| AK | Anschlußkennungsmelder |
| AnfT | Anforderungstaste |
| ASpM | Ausfahrsperrmelder |
| AWT | Anschlußweichtaste |
| AzGrT | Achszählgrundstellungstaste |
| AzGrZ | Achszählgrundstellungszählwerk |
| BfT | Bahnhofstaste |
| BIESpT | Blocksignalentsperrtaste |
| BIESpZ | Blocksignalentsperrzählwerk |
| BIGT | Blockgruppentaste |
| BIGrT | Blockgrundstellungstaste |
| BIPrT | Blockabschnittsprüftaste |
| BISpT | Blocksignalensperrtaste |
| EaGT | Erlaubnisabgabegruppentaste |
| EaLT | Erlaubnisabgabelöschtaete |
| EaM | Erlaubnisabgabemelder |
| EaT | Erlaubnisabgabetaete |
| EeM | Erlaubnisempfangsmelder |
| ErlhT | Erlaubnisholtaste |
| ErlSp | Erlaubnisabgabesperrmelder |
| Ers | Ersatzsignalstörmelder |
| ErsGT | Ersatzsignalgruppentaste |
| ErsLT | Ersatzsignallöschtaete |
| FfM | Festlegemelder |
| FgT | Fertigtaste |

| | |
|--------|---|
| FHT | Fahrstraßenhilfstaste |
| FHTG | Fahrstraßenhilfstaste für Gesamtauflösung |
| FRTG | Fahrstraßenrücknahmetaste für Gesamtauflösung |
| FT | Fahrstraßentaste |
| FÜM | Festlegeüberwachungsmelder |
| GIT | Gleistaste |
| GTÜ | Gruppentastenüberwachungsmelder |
| GWBM | Gleiswechselbetriebsmelder |
| HaGT | Signalhaltgruppentaste |
| HUT | Hupenunterbrechertaste |
| Kdo | Kommandoweg-Melder |
| LsESpT | Lichtsignalentsperrtaste |
| LsSpT | Lichtsignalensperrtaste |
| Me | Meldeweg-Melder |
| MPrT | Meldungsprüftaste |
| Nacht | Nachtspannungsmelder |
| S | Signalstörmelder |
| SESpT | Signalentsperrtaste |
| SGT | Signalgruppentaste |
| SIFM | Schlüsselfreigabemelder |
| SIÜM | Schlüsselüberwachungsmelder |
| SSpT | Signalensperrtaste |
| ST | Signaltaste |
| STÜ | Signaltastenüberwachungsmelder |
| T | Tastenmelder |
| Tag | Tagspannungsmelder |
| WGT | Weichengruppentaste |
| WHT | Weichenhilfstaste |
| WSpT | Weichensperrtaste |
| ZbHT | Zentralblockhilfstaste |
| ZbHZ | Zentralblockhilfstastenzählwerk |
| ZFM | Zielfestlegemelder |
| ZHT | Zughilfsstraßentaste |
| ZT | Zugstraßentaste |

Vorbemerkungen

- (1) Diese Druckschrift enthält ergänzend zur Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen – Allgemeines – (Sig VB 1) – DS 482/1 – die Bestimmungen für die Bedienung des selbsttätigen Streckenblocks.
- (2) In den Stellwerken können einzelne in dieser Druckschrift genannte Einrichtungen fehlen.

- (3) a) Den Bestimmungen dieser Druckschrift liegt zugrunde, daß bei Selbstblock, bei Zentralblock 65 und 800 ein Dr- sowie bei Zentralblock 600 ein Sp Dr S600-Stellwerk vorhanden ist. Abweichungen sind in den Zusatzbestimmungen aufgeführt.
- b) Sind mechanische oder elektromechanische Stellwerke mit selbsttätigem Streckenblock ausgerüstet, sind den Wärtern in den Zusatzbestimmungen ergänzend zu dieser Druckschrift die §§ 1 und 2 der Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen – Spurplanstellwerk Sp Dr 60 – (Sig VB 9) – DS 482/9 – bekanntzugeben.
- (4) Die Bestimmungen für das Bedienen der Ersatzsignale gelten auch für das Bedienen der Vorsichtsignale.
- (5) Der in dieser Druckschrift verwendete Begriff Zugstraßentaste ist bei Dr-Stellwerken, für die die Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen – Gleisbildstellwerke Dr S2 und Dr S3 (2) – (Sig VB 6) – DS 482/6 gilt, den Begriffen Signaltaste bzw. Fahrstraßentaste gleichzusetzen.
- (6) In Sp Dr S600-Stellwerken ist die Fahrstraßenhilfstaste für Gesamtauflösung (FHTG) gleichzeitig die Zentralblockhilfstaste (ZbHT). Sie wird in dieser Druckschrift nur mit Zentralblockhilfstaste bezeichnet.
- (7) Bei den in dieser Druckschrift enthaltenen Bildern wird beispielhaft angenommen, daß sich die bedienende Stelle auf der linken Seite befindet.

I. Selbstblock

§ 1

Selbstblock

- (1) Der Selbstblock ist eine Bauform des selbsttätigen Streckenblocks. Er sichert die Zugfolge durch zugbediente Blockeinrichtungen. Die Melder, Tasten und Zählwerke des selbsttätigen Streckenblocks in den Gruppentastenblöcken sind in Anlage 1 dargestellt.

Allgemeines

Anlage 1

- (2) Die Grundstellung der Selbstblocksignale ist die Fahrtstellung (vgl. Bild 1).

Wirkungsweise

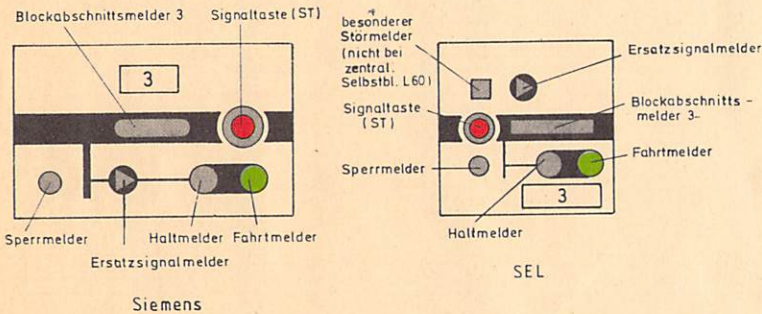


Bild 1

Selbstblocksignal in Grundstellung; Blockabschnitt frei

Das Selbstblocksignal am Anfang des Blockabschnittes wird durch Besetzen des Blockabschnittes auf Halt gestellt (vgl. Bild 2).

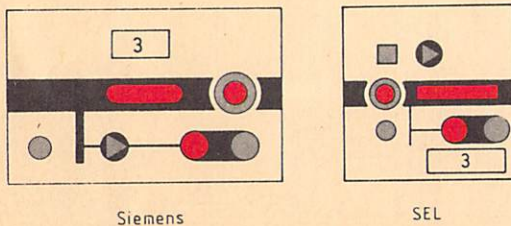
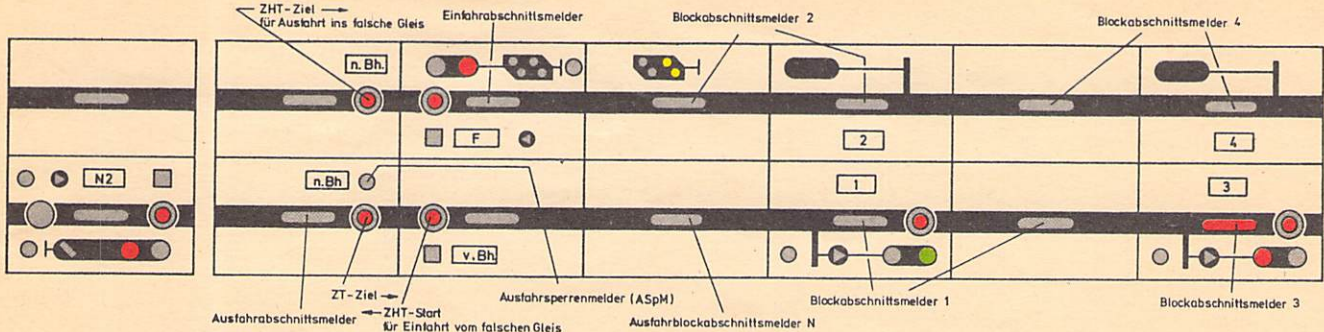
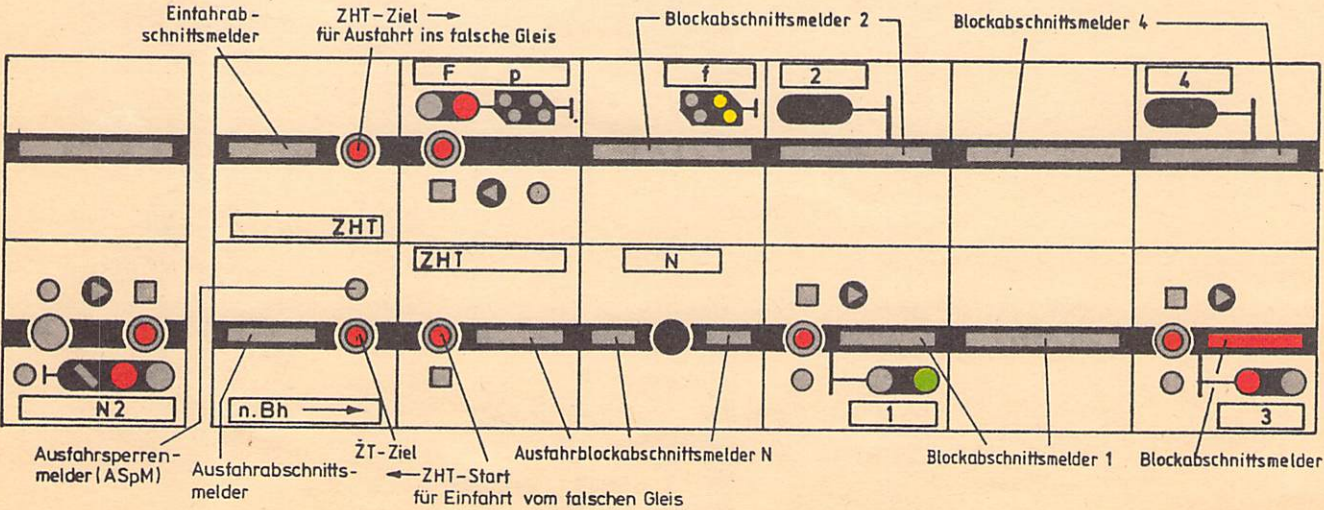


Bild 2

Selbstblocksignal in Haltstellung; Blockabschnitt besetzt



- Siemens -



- SEL -

Bild 3
Zug im Blockabschnitt 3

Es wechselt selbsttätig wieder in die Fahrtstellung, wenn dieser Blockabschnitt geräumt und der Zug durch Hp 0 am folgenden Hauptsignal gedeckt ist (vgl. Bild 3). An den Signaltasten der Selbstblocksignale sind durchsichtige bzw. graue Sperrkappen als Verdrehschutz anzubringen.

- (3) Die Selbstblocksignale werden in der Regel zusammen mit den Bahnhofssignalen auf Tag- oder Nachtspannung umgeschaltet. Beim Umschalten ist die Anzeige des zugehörigen Tag/Nachtspannungsmelders zu beobachten. Er wechselt die Ausleuchtung erst, wenn alle Selbstblocksignale umgeschaltet sind. Befindet sich der Tag/Nachtspannungsmelder für die Selbstblocksignale bei einer benachbarten Betriebsstelle, hat diese die Umschaltung zu veranlassen. **Tag/Nachtschaltung**
- (4) Für die selbsttätige Gleisfreimeldung werden Gleisstromkreise oder Achszähler verwendet. Die Blockabschnittsmelder sind in Grundstellung dunkel (Blockabschnitt nicht besetzt); sie leuchten rot bei besetztem Blockabschnitt. **Gleisfreimeldung**
- (5) a) Ausfahrtsignale und Blocksignale von Abzweigstellen können auf Fahrt gestellt werden, wenn der Melder des Ausfahrblockabschnittes (vgl. Bild 4) und der Ausfahrsperrmelder dunkel sind. **Fahrt auf die Strecke**

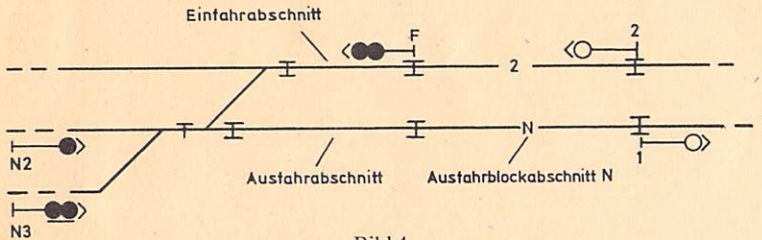


Bild 4
Ausfahrblockabschnitt

- b) Wechselt ein zu einem Ausfahrblockabschnitt gehörendes Hauptsignal auf Fahrt, leuchtet der Ausfahrsperrmelder blau (vgl. Bild 5).

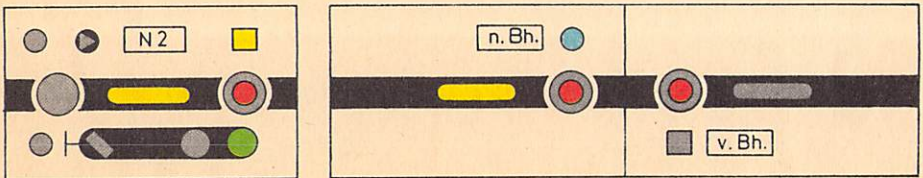


Bild 5
Ausfahrtsignal auf Fahrt

Alle anderen Hauptsignale für diese Richtung sind gesperrt. Wird der Ausfahrblockabschnitt besetzt, leuchtet der Blockabschnittsmelder rot und sperrt zusätzlich alle zugehörigen Hauptsignale.

- c) Der Blockabschnittsmelder und der Ausfahrsperrmelder erlöschen, wenn der Ausfahrblockabschnitt geräumt ist und das folgende Hauptsignal Halt zeigt. Ein langsam schlagender Wecker ertönt kurzzeitig (Rückblockmeldung).

Vorblockmeldung

- (6) Mit dem Besetzen des Blockabschnittes vor dem Einfahrsignal bzw. eines davorliegenden Blockabschnittes ertönt kurzzeitig ein langsam schlagender Wecker als Vorblockmeldung (nur bei der Bauform Siemens).

Sperren und Entsperrn der Selbstblocksignale

- (7) Ein Selbstblocksignal kann durch Bedienen der Blocksignalensperrtaste und der Signaltaste auf Halt gestellt und in der Haltstellung gesperrt werden; der Sperrmelder leuchtet gelb (vgl. Bild 6).

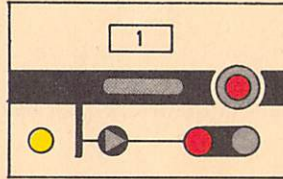


Bild 6
Selbstblocksignal gesperrt

Durch Bedienen der Blocksignalentsperrtaste und der Signaltaste wird das gesperrte Selbstblocksignal wieder entsperrt; der Sperrmelder erlischt. Die Entsperrung wird registriert. Bei dunklem Blockabschnittsmelder kommt das Selbstblocksignal wieder in die Fahrtstellung.

Bedienen und Löschen der Ersatzsignale

- (8) Das Ersatzsignal eines Selbstblocksignals wird durch Bedienen der Ersatzsignalgruppentaste und der Signaltaste gestellt. Dies ist nur möglich, wenn der Blockabschnitt vor dem Signal besetzt ist. Der Ersatzsignalmelder leuchtet gelb (vgl. Bild 7).

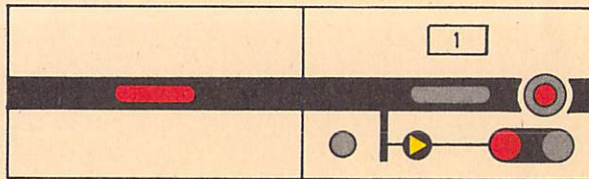


Bild 7
Ersatzsignal bedient

Für denselben Zug darf es nur einmal bedient werden. Leuchtet beim Bedienen des Ersatzsignals der Ersatzsignalmelder nicht auf, ist zunächst anzunehmen, daß das Ersatzsignal trotzdem Zs 1 zeigt.

Das Ersatzsignal erlischt selbsttätig, wenn der Blockabschnittsmelder vor dem Signal dunkel wird. Wenn es nicht selbsttätig erlischt oder aus anderen Gründen zurückgenommen werden muß, ist es durch Bedienen der Signalhaltgruppentaste bzw. der Ersatzsignallöschentaste und der Signaltaste zu löschen.

- (9) Erlischt nach der Räumung des Ausfahrblockabschnittes (Blockabschnittsmelder dunkel) und Haltstellung des folgenden Hauptsignals der Ausfahrsperrmelder nicht, kann die Ausfahrsperrung durch Bedienen der Blockgrundstellungstaste und der Zugstraßenzieltaste der Ausfahrten (nur bei der Bauform Siemens) oder durch Sperren und Entsperrungen des folgenden Selbstblocksignals in Grundstellung gebracht werden; der Ausfahrsperrmelder erlischt.

Störungen des Selbstblocks
Ausfahrsperrung
gestört

- (10) a) Leuchtet nach der Räumung eines Blockabschnittes der Blockabschnittsmelder weiterhin rot, haben die Blockeinrichtungen nicht ordnungsgemäß gewirkt. Ursache dafür kann sein, daß

bei Blockabschnitten

1. die Gleisfreimeldeanlage nicht in die Grundstellung oder
2. das folgende Hauptsignal nicht in die Haltstellung gekommen ist.

b) Die Grundstellung ist wie folgt herzustellen:

1. bei Blockabschnitten mit Gleisstromkreisen ist das Selbstblocksignal am Ende des betroffenen Blockabschnittes zu sperren und anschließend wieder zu entsperren. Bei unterteilten Blockabschnitten oder nach dem Befahren gegen die gewöhnliche Fahrtrichtung (vgl. Abs. 11) sind die Blockgrundstellungstaste und die Zugstraßenzieltaste der Ausfahrt bzw. die Signaltaste des Selbstblocksignals zu bedienen.

★

2. bei Blockabschnitten mit Achszählern ist das Selbstblocksignal am Ende des betroffenen Blockabschnittes zu sperren. Wenn danach der Blockabschnittsmelder nicht dunkel wird, ist die Achszählgrundstellungstaste mit der Zugstraßenzieltaste der Ausfahrt bzw. der Signaltaste des Selbstblocksignals zu bedienen. Danach ist das Selbstblocksignal wieder zu entsperren.

★

- c) Wurde die Grundstellung nach b) hergestellt, ist bei der nächsten Zugfahrt durch Beobachten der Melder die ordnungsgemäße Wirkung des Streckenblocks festzustellen. Tritt die Störung erneut auf, gilt der Streckenblock als gestört.

Grundstellung * (10A) Kann die Grundstellung nicht nach Abs. 9 oder
nicht möglich * 10b hergestellt werden, ist der Streckenblock
* gestört.

(B 1)

~~c) Wurde die Grundstellung nach b) hergestellt, ist bei der nächsten Zugfahrt durch Beobachten der Melder die ordnungsgemäße Wirkung des Streckenblocks festzustellen. Tritt die Störung erneut auf, gilt der Streckenblock als gestört.~~

- durch Befahren gegen die gewöhnliche Fahrtrichtung
- (11) Wenn nach einer Falschfahrt, einer Sperrfahrt, nach Rückkehr einer Schiebelokomotive oder nach dem Rangieren auf dem Ausfahrgeleis über den Ausfahrabschnitt hinaus sich die Blockeinrichtungen nicht in Grundstellung befinden, ist die Grundstellung nach Abs. 10 b herzustellen.
- bei Tag/Nachtschaltung
- (12) Leuchtet beim Umschalten von Tag- auf Nachtschaltung der Melder eines nicht besetzten Blockabschnittes rot auf, ist sofort auf Nachtschaltung zurückzuschalten. Bleibt der Abschnitt nach dem Zurückschalten rot ausgeleuchtet, ist die Grundstellung nach Abs. 10 herzustellen. Wegen Blinken des Ersatzsignalstörmelders beim Umschalten siehe Abs. 15.
- durch fremde Einflüsse
- (13) Leuchtet ein Blockabschnittsmelder rot, ohne daß im betreffenden Blockabschnitt Fahrten mit Regelfahrzeugen durchgeführt wurden (z. B. Rotausleuchtung nach Blitzschlag), darf die Grundstellung nach Abs. 10 b erst hergestellt werden, nachdem ein Zug den betroffenen Abschnitt auf Sicht durchfahren hat.
- Unregelmäßigkeiten an Signalen
- (14) a) Fehler an Signalen (z. B. Hauptfaden zerstört, Nebenfaden eingeschaltet) werden durch den blinkenden Signalmelder angezeigt (vgl. Bild 8).

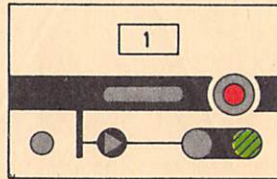


Bild 8
Fehler am Selbstblocksignal

Das Signal ist weiterhin bedienbar.

- b) Störungen an Signalen (z. B. Signal erloschen) werden in der Regel durch den rot blinkenden Signalstörmelder (vgl. Bild 9) und das Erhöhen der Hupe angezeigt; je nach Art der Störung blinkt der Haltmelder oder er ist dunkel.

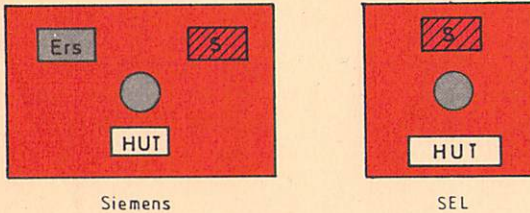


Bild 9
Signalstörung

Das Signal kann nicht mehr bedient werden. Die Hupe kann durch Bedienen der Hupenunterbrechertaste abgeschaltet werden; die Anzeige des Haltmelders bleibt unverändert (bei der Bauform Siemens erlischt der Signalstörmelder).

- (15) Blinkt beim Bedienen des Ersatzsignals der Ersatzsignalstörmelder (vgl. Bild 10) bzw. bei Selbstblock der Bauform SEL der Signalstörmelder rot und ertönt die Hupe, ist das Ersatzsignal durch Bedienen der Signalhaltgruppentaste und der Signaltaste zu löschen; der Ersatzsignalstörmelder erlischt.

**Ersatzsignal-
störung**

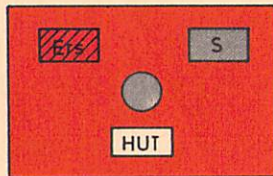


Bild 10
Ersatzsignalstörung

Dieses Ersatzsignal darf nicht mehr bedient werden. Erlischt die Störungsanzeige nicht oder wird die Störung beim Umschalten auf Tag- oder Nachtspannung angezeigt, darf die Ersatzsignalgruppentaste nicht mehr bedient werden.

§ 2

Zusatzeinrichtungen beim Selbstblock für eingleisige Strecken und Gleiswechselbetrieb

- (1) Auf eingleisigen Strecken und bei Gleiswechselbetrieb ist Erlaubnisabhängigkeit vorhanden (vgl. auch § 3).

Allgemeines

**Erlaubnis-
abgabe**

- (2) Die Erlaubnis wird durch Bedienen der Erlaubnisabgabegruppentaste bzw. der Blockgruppentaste und der Erlaubnisabgabeta-
ste abgegeben. Voraussetzung ist, daß keine Zugstraße auf das betref-
fende Streckengleis eingestellt ist, alle Blockabschnitte frei sind
und keine Störung vorliegt. Mit der Erlaubnisabgabe werden die
auf die Strecke weisenden Hauptsignale gesperrt; der Erlaubnisab-
gabemelder leuchtet gelb (vgl. Bild 11), der Erlaubnisempfangs-
melder ist dunkel oder leuchtet rot.

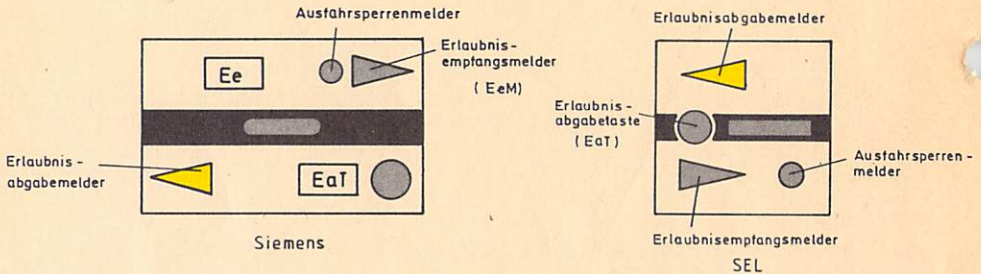


Bild 11
Erlaubnis abgegeben; Ausfahrtsignale gesperrt

**Erlaubnis-
empfang**

- (3) Bei Erlaubnisempfang wechselt die Ausleuchtung der Erlaubnis-
melder (vgl. Bild 12).

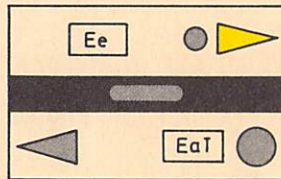


Bild 12
Erlaubnis empfangen; Ausfahrtsignale stellbar

Die auf die Strecke weisenden Hauptsignale sind stellbar.

**Selbsttätige
Erlaubnis-
rückgabe**

- (4) Eine Fahrtrichtung kann bevorrechtigt geschaltet sein. Die Erlaubnis wird nach einer Zugfahrt gegen die bevorrechtigte Fahrtrich-
tung selbsttätig an die bevorrechtigte Betriebsstelle zurückgegeben.

§ 3

**Besondere Zusatzeinrichtungen bei Selbstblock
der Bauformen Siemens 53 bis 59 mit
Gleiswechselbetrieb**

- (1) Bei Selbstblock der Bauformen Siemens 53 bis 59 mit Gleiswechselbetrieb sind besondere Zusatzeinrichtungen vorhanden. Sie werden als Taktprüfeinrichtung bezeichnet. Diese befindet sich in dem Stellwerk (bevorrechtigter Bahnhof), aus dem die Ausfahrten in der gewöhnlichen Fahrtrichtung stattfinden. Die Freimeldung der einzelnen Blockabschnitte wird zu einer Gesamtmeldung zusammengefaßt und durch den Gleiswechselbetriebsmelder angezeigt. In den Zusatzbestimmungen sind die Abschnitte bezeichnet, die von der Taktprüfeinrichtung überwacht werden. **Taktprüfeinrichtung**
- (2) Die Taktprüfeinrichtung befindet sich in Grundstellung, wenn bei freier Gesamtstrecke der Gleiswechselbetriebsmelder gelb leuchtet und der Erlaubnisabgabesperrmelder dunkel ist (vgl. Bild 13). **Grundstellung**

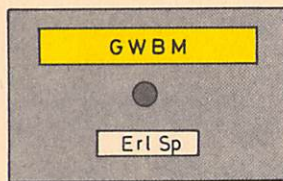


Bild 13
Taktprüfeinrichtung in Grundstellung

Die Erlaubnis kann abgegeben werden.

- (3) Ist ein von der Taktprüfeinrichtung überwachter Abschnitt besetzt, leuchtet der Gleiswechselbetriebsmelder rot (vgl. Bild 14). **Taktprüfeinrichtung belegt**

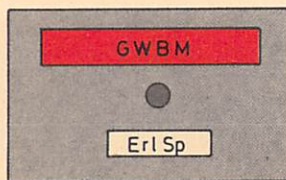


Bild 14
Blockabschnitt besetzt

Die Erlaubnis kann nicht gewechselt werden. Nach Durchfahren aller Blockabschnitte ist die Grundstellung nach Abs. 2 wieder hergestellt.

**Taktprüf-
einrichtung
gestört**

- (4) Wenn der Gleiswechselbetriebsmelder rot blinkt (vgl. Bild 15), ist die Taktprüfeinrichtung gestört.

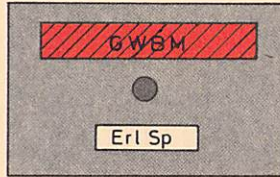


Bild 15
Störung der Taktprüfeinrichtung

Die Ursache kann z. B. sein:

- Aus- oder Einsetzen von Kleinwagen auf der Strecke,
- Sperrfahrten, die zum Abgangsbahnhof zurückkehren,
- Fahrten gegen die eingestellte Erlaubnisrichtung,
- Ausfahrt auf Ersatzsignal oder
- Meldeverfälschungen.

Die Erlaubnis kann nicht gewechselt werden. Der Streckenblock ist gestört.

**Beseitigen der
Störung
Erlaubnis in
Regelfahrt-
richtung**

- (5) Befindet sich die Erlaubnis auf dem bevorrechtigten Bahnhof, sind zur Beseitigung der Störung die Blocksignalsperrtaste und die Zugstraßenzieltaste der Ausfahrten zu bedienen; die Erlaubnisabgabe ist gesperrt, der Gleiswechselbetriebsmelder und der Erlaubnisabgabesperrmelder leuchten gelb (vgl. Bild 16).

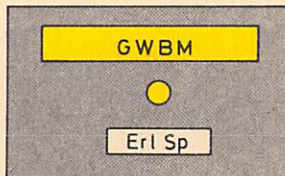


Bild 16
Störung beseitigt, Erlaubnisabgabe gesperrt

- a) Soll der erste Zug das Regelgleis befahren, ist keine weitere Bedienungshandlung erforderlich. Sobald der Gleiswechselbetriebsmelder rot leuchtet, erlischt der Erlaubnisabgabesperrmelder. Nach Durchfahren aller Blockabschnitte ist die Taktprüfeinrichtung wieder in Grundstellung (vgl. Abs. 2).
- b) Soll der erste Zug das Gegengleis befahren, ist die Erlaubnisabgabesperre durch Bedienen der Blocksignalentsperrtaste und der Zugstraßenzieltaste der Ausfahrten hilfsaufzulösen, nachdem das Freisein aller Blockabschnitte durch eine Einzelräumungsprüfung festgestellt worden ist. Der Erlaubnisabgabesperrmelder erlischt. Die Erlaubnis kann gewechselt werden.
- (6) Die gestörte Taktprüfeinrichtung wird im nicht bevorrechtigten Bahnhof wie eine Gleisfreimelde störung angezeigt; die Blockabschnittsmelder leuchten rot. Nachdem das Freisein aller Blockabschnitte durch eine Einzelräumungsprüfung festgestellt und bestätigt worden ist, sind auf dem nicht bevorrechtigten Bahnhof die Blockgrundstellungstaste und die Zugstraßenzieltaste der Ausfahrt bzw. die Signaltaste des Selbstblocksignals zu bedienen. Hierdurch wird auf dem bevorrechtigten Bahnhof die Taktprüfeinrichtung in Grundstellung gebracht; der Gleiswechselbetriebsmelder leuchtet gelb. Die Erlaubnis kann gewechselt werden.
- Erlaubnis gegen Regelfahrtrichtung

§ 4

Überwachung des Kommando- und des Meldeweges bei Selbstblock der Bauform SEL

- (1) Bedienungen werden als Kommando an die Signalanlagen der Strecke und die Anzeigen von der Streckeneinrichtung als Meldungen an das Stellwerk übertragen. Bei Selbstblock der Bauform SEL, ausgenommen bei zentralisiertem Selbstblock, werden dieser Kommandoweg und dieser Meldeweg besonders überwacht. In Grundstellung leuchtet der Tastenmelder gelb, die Melder für den Kommandoweg und für den Meldeweg sind dunkel (vgl. Bild 17).
- Grundstellung**
- (2) Während der Tastenbedienung, z. B. Sperren des Selbstblocksignals und nach dem Loslassen der Tasten bis zum Ende der Kommandoübertragung (ca. 3 s) leuchtet der Tastenmelder rot (vgl. Bild 18).
- Kommandoabgabe**

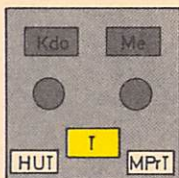


Bild 17
Grundstellung

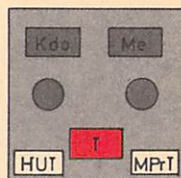














Bild 18
Kommandoübertragung

Während der Tastenmelder rot leuchtet, ist keine weitere Bedienung möglich. Wird trotzdem bedient, ertönt die Hupe.

Fehler und Störungen

- (3) Den Ausleuchtungszustand der Melder bei Fehlern und Störungen und die Auswirkungen zeigt Bild 19.

| Anzeige | Auswirkung |
|---|--|
|  oder  | Fehler, Bedienungen weiterhin möglich |
|  oder  + Hupe | Störung, Bedienungen nicht mehr möglich. Hupe mit HuT abschaltbar |
|  + Hupe  ¹⁾ | Fehler, Hupe und Fehlermeldung mit HuT + ST abschalten, anschließend Bedienungen weiterhin möglich |
|  + Hupe  ¹⁾ | Störung, Bedienungen für das betreffende Signal nicht mehr möglich, Hupe mit HuT abschaltbar |
|  + Hupe  ¹⁾ | Fehler, Hupe und Fehlermeldung mit MPRT + ST abschalten, hierdurch erfolgt Meldungsprüfung (vgl. Abs. 4) |
|  + Hupe  ¹⁾ | Störung, Hupe mit HuT abschaltbar, Meldungen von dem betroffenen Signal gestört, Hilfsperrung an MPRT und ST anbringen |

¹⁾ besonderer Störmelder am Signal

Bild 19
Fehler und Störungen im Kommandoweg
und im Meldeweg

- (4) Zur Meldungsprüfung für ein Selbstblocksignal sind die Signaltaste und die Meldungsprüftaste zu bedienen; der Gleis- und der Störmelder des Signals blinken rot, der Sperr- und der Zs 1-Melder blinken gelb, der Fahrt- und der Haltmelder sind dunkel und der Kommandoweg-Melder blinkt rot (vgl. Bild 20).

**Meldungs-
prüfung**

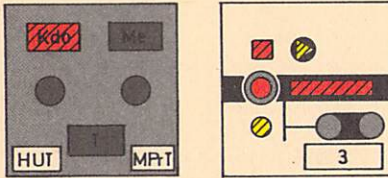


Bild 20
Meldungsprüfung für Selbstblocksignal 3

Am Ende der Meldungsprüfung ertönt kurzzeitig die Hupe. Anschließend kehrt die Ausleuchtung wieder in die Grundstellung zurück. Während der Meldungsprüfung kann das betreffende Selbstblocksignal nicht bedient werden.

II. Zentralblock

§ 5

Zentralblock 65

- (1) a) Der Zentralblock 65 ist eine Bauform des selbsttätigen Streckenblocks. Die Relaisanlagen sind zentral in dem Stellwerk untergebracht, von dem aus die Zentralblocksignale ferngestellt werden. In der Regel sind die Zentralblocksignale beider Fahrrichtungen einem Stellwerk zugeordnet (Zentralblockbereich). Die Zentralblocksignale zeigen in der Grundstellung Halt (vgl. Bild 21).

Allgemeines

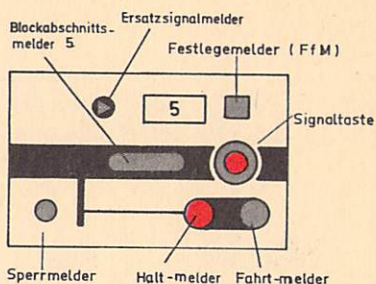


Bild 21
Zentralblocksignal in Grundstellung;
Blockabschnitt nicht besetzt

Sie wechseln in die Fahrtstellung, wenn die zugehörigen Blockabschnitte festgelegt sind (vgl. Bild 22).

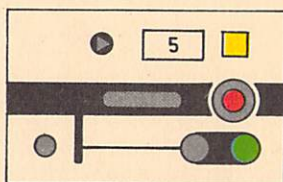


Bild 22
Zentralblocksignal in Fahrtstellung;
Blockabschnitt festgelegt

An den Signaltasten der Zentralblocksignale, ausgenommen an der Signaltaste des ersten Zentralblocksignals hinter dem Ausfahrblockabschnitt, sind durchsichtige Sperrkappen als Verdrehschutz anzubringen.

- b) Auf dem Stelltisch sind außer den Zentralblocksignalen des eigenen Bereichs der Halt- und der Fahrtmelder des Hauptsignals am Ende des letzten Blockabschnittes dargestellt (z. B. Einfahrsignal des Nachbarbahnhofs, vgl. Bild 23).

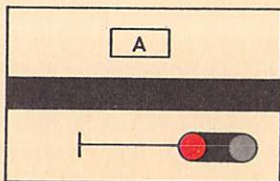


Bild 23
Einfahrsignal A des Nachbarbahnhofs in Hp 0, Zs 1 dunkel

Bei leuchtendem Haltmelder dieses Signals ist sichergestellt, daß dessen Ersatzsignal dunkel ist.

- (2) Die Zentralblocksignale werden in der Regel zusammen mit den Bahnhofssignalen auf Tag- oder Nachtspannung umgeschaltet. **Tag/Nachtschaltung**
- (3) Für die Gleisfreimeldung werden in der Regel Achszähler verwendet. Die Blockabschnittsmelder sind in Grundstellung dunkel; sie leuchten rot bei besetztem Blockabschnitt (vgl. Bild 24). **Gleisfreimeldung**

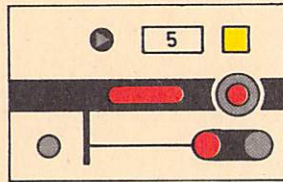


Bild 24
Blockabschnitt besetzt

Das Freisein der Blockabschnitte kann durch eine Blockabschnittsprüfung festgestellt werden. Zur Blockabschnittsprüfung werden die Signaltasten bzw. besondere Blockabschnittsprüftasten verwendet. Leuchten die Blockabschnittsmelder während des Tastendrucks gelb und werden sie nach dem Loslassen der Taste wieder dunkel, ist der Blockabschnitt frei.

- (4) Die Ausfahrzugstraße wird durch Bedienen der Zugstraßentaste des Ausfahrsignals und der Signaltaste des ersten Zentralblocksignals bzw. der besonderen Zugstraßentaste (vgl. § 6 Abs. 6) eingestellt. Ist der Ausfahrblockabschnitt frei, wechselt das Ausfahrsignal auf Fahrt. **Einstellen der Ausfahrzugstraße**
- (5) Die Zentralblocksignale der entsprechenden Fahrtrichtung werden auf Fahrt gestellt **Bedienen der Zentralblocksignale**
- a) in der Regel mit dem Einstellen einer Ausfahrzugstraße,
 - b) sonst durch Bedienen der Signalgruppentaste und
 1. der Signaltaste des in Fahrtrichtung ersten Zentralblocksignals bzw.
 2. der besonderen Zugstraßentaste (vgl. § 6 Abs. 6 und 7) oder
 - c) mit dem Besetzen des ersten Blockabschnittes.

Anschließende freie Blockabschnitte werden festgelegt; die Festlegemelder leuchten gelb und die Zentralblocksignale wechseln in die Fahrtstellung (vgl. Bild 22).

Speichern der Bedienung

- (6) Die Bedienung wird bei besetztem Blockabschnitt gespeichert. Sie läuft dem vorausfahrenden Zug nach. Das Zentralblocksignal am Anfang eines Blockabschnittes wechselt in die Fahrtstellung, sobald der Blockabschnitt geräumt ist und das Hauptsignal am Ende des Blockabschnittes Halt zeigt. Die Bedienung wird auch bei gesperrtem Zentralblocksignal gespeichert.

Ausfahrsperrmelder

- (7) Das letzte Zentralblocksignal des Zentralblockbereichs in ablaufender Richtung kann in die Fahrtstellung wechseln, wenn der bei diesem Signal vorhandene Ausfahrsperrmelder dunkel ist.

Mit Fahrtstellung des Signals leuchtet der Ausfahrsperrmelder blau (vgl. Bild 25).

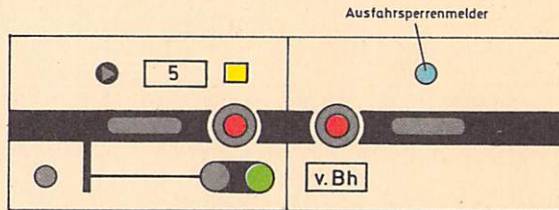


Bild 25
Zentralblocksignal 5 auf Fahrt

Hilfsauflösung der Ausfahrzugstraße

- (8) Mit einer Hilfsauflösung der Ausfahrzugstraße werden auch die Zentralblockabschnitte bis zu einem besetzten Blockabschnitt aufgelöst und die Zentralblocksignale auf Halt gestellt.

Auflösen der Blockabschnitte

- (9) Das Zentralblocksignal am Anfang eines Blockabschnittes wird mit dem Besetzen des Blockabschnittes auf Halt gestellt. Der Blockabschnitt wird aufgelöst, wenn er geräumt ist; der Festlegemelder erlischt. Der Festlegemelder des letzten Zentralblocksignals in ablaufender Richtung erlischt gleichzeitig mit der Auflösung des davorliegenden Abschnittes. Das Signal bleibt durch die Ausfahrsperrung in der Haltstellung gesperrt (Ausfahrsperrmelder leuchtet blau). Der Ausfahrsperrmelder erlischt, wenn der Blockabschnitt geräumt ist (Blockabschnittsmelder dunkel) und das folgende Signal auf Halt steht.

Vor- und Rückblockmeldung

- (10) Mit dem Besetzen des ersten Blockabschnittes in zulaufender Richtung bzw. der Auflösung des letzten Blockabschnittes in ablaufender Richtung ertönt kurzzeitig ein langsam schlagender Wecker als Vor- bzw. Rückblockmeldung.

- (11) Fahrt zeigende Zentralblocksignale können durch Bedienen der Signalhaltgruppentaste und der Signaltaste auf Halt gestellt werden. Vor der erneuten Fahrtstellung ist die Festlegung für alle Blockabschnitte durch Bedienen der Zentralblockhilfstaste und der Signaltaste des ersten Zentralblocksignals bzw. der besonderen Zugstraßentaste (vgl. § 6 Abs. 6 und 7) aufzulösen. Dies ist nur möglich, wenn alle Blockabschnitte frei sind.
- (12) Ein Zentralblocksignal kann durch Bedienen der Lichtsignalsperrtaste und der Signaltaste in der Haltstellung gesperrt werden; der Sperrmelder leuchtet gelb (vgl. Bild 26).

Auf Halt stellen der Zentralblocksignale

Sperren und Entsperren der Zentralblocksignale

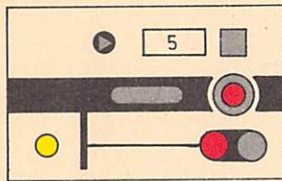


Bild 26
Zentralblocksignal gesperrt

Steht das zu sperrende Zentralblocksignal auf Fahrt, ist es zuvor durch Bedienen der Signalhaltgruppentaste und der Signaltaste auf Halt zu stellen. Durch Bedienen der Lichtsignalentsperrtaste und der Signaltaste wird das gesperrte Zentralblocksignal wieder entsperrt; der Sperrmelder erlischt. Diese Bedienungshandlung wird nicht registriert.

Beim Einstellen der Ausfahrzugstraße wechseln ein gesperrtes Zentralblocksignal und die folgenden Zentralblocksignale nicht in die Fahrtstellung. Mit dem Entsperren wird eine gespeicherte Bedienung nachgeholt.

- (13) Für das Bedienen und Löschen der Ersatzsignale gelten dieselben Bedingungen wie bei den Ersatzsignalen der Selbstblocksignale (vgl. § 1 Abs. 8).
- (14) a) Die Zentralblockabschnitte sind für eine Falschfahrt festzulegen. Dies erfolgt für alle Blockabschnitte mit dem Einstellen der Zughilfsstraße oder durch Bedienen der Signalgruppentaste und der Zughilfsstraßentaste. Ggf. ist im letzten Blockabschnitt eine besondere Zughilfsstraßentaste vorhanden, die als Starttaste für Falschfahrten in der zulaufenden Fahrtrichtung mit der Zughilfsstraßentaste für Einfahrten vom falschen Gleis als Zieltaste zu bedienen ist (vgl. Bild 27).

Bedienen und Löschen der Ersatzsignale

Falschfahrten

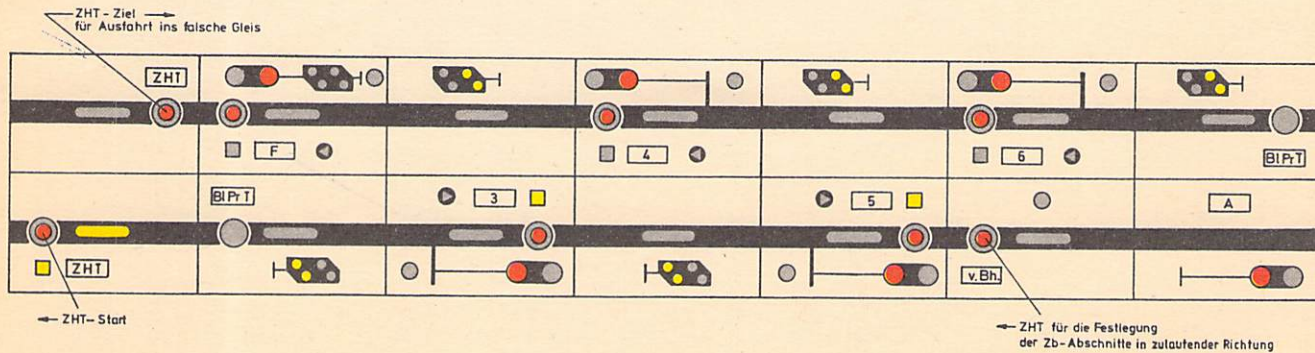


Bild 27
Zentralblockabschnitte für Falschfahrten
in zulaufender Fahrtrichtung festgelegt

- b) Nach der Festlegung leuchten die Festlegemelder der Zentralblockabschnitte im falsch zu befahrenden Gleis; die Zentralblocksignale sind in der Haltstellung festgelegt. Die Festlegemelder erlöschen erst, wenn die Falschfahrt den Zentralblockbereich verlassen hat. Nicht aufgelöste Blockabschnitte sind durch Bedienen der Zentralblockhilfstaste und der zuvor bedienten Zughilfsstraßentaste aufzulösen.
- c) Können Zentralblockabschnitte nicht nach a) festgelegt werden, sind die Zentralblocksignale für die Dauer der Falschfahrt einzeln zu sperren.

(15) a) Die Bestimmungen für das Festlegen der Zentralblockabschnitte gelten auch für Sperrfahrten, die das gesperrte Gleis nur in einer Fahrtrichtung befahren. **Sperrfahrten**

b) Sollen Sperrfahrten nur einen Teil der Strecke befahren und zum Abgangsbahnhof zurückkehren oder von beiden Seiten in das gesperrte Gleis eingelassen werden, sind vorher alle Zentralblocksignale am gesperrten Gleis einzeln zu sperren und erst nach Rückkehr aller Sperrfahrten wieder zu entsperren.

c) Müssen nach Beendigung der Sperrfahrten Hilfsauflösungen vorgenommen werden, sind die Blockabschnitte nacheinander in der Richtung aufzulösen, in der die erste Sperrfahrt in das Streckengleis eingefahren ist.

(16) Erlischt nach der Räumung eines Blockabschnittes (Blockabschnittsmelder dunkel) der zugehörige Festlegemelder nicht, ist die Festlegung für die betroffene Fahrtrichtung durch Bedienen der Zentralblockhilfstaste und der Signaltaste des ersten Zentralblocksignals bzw. der besonderen Zughilfsstraßentaste für Falschfahrten aufzulösen. Diese Hilfsbedienung ist nur wirksam, wenn auch alle Zentralblockabschnitte vor dem gestörten Abschnitt (einschließlich Ausfahrblockabschnitt) frei sind. **Auflösestörung**

(17) Erlischt nach der Räumung des letzten Blockabschnittes der Ausfahrsperrmelder nicht, ist die Ausfahrsperrung durch Bedienen der Blockgrundstellungstaste und der Signaltaste des letzten Zentralblocksignals in Grundstellung zu bringen. **Ausfahrsperrmelder erlischt nicht**

(18) Leuchtet nach der Räumung des Blockabschnittes der Blockabschnittsmelder weiterhin rot, kann die gestörte Achszählleinrichtung durch Bedienen der Achszählgrundstellungstaste und der Signaltaste des Zentralblocksignals bzw. der Blockabschnittsprüftaste in Grundstellung gebracht werden. Ein Zentralblocksignal am Ende des gestörten Abschnittes ist vorher zu sperren. Anschließend ist die Festlegung nach Abs. 16 aufzulösen. Wegen Störung durch fremde Einflüsse siehe § 1 Abs. 13. **Achszählstörung**

Grundstellung * (18A) Kann die Grundstellung nicht nach Abs. 16 bis
nicht möglich * 18 hergestellt werden, ist der Streckenblock
* gestört.

(B 1)

Unregelmäßigkeiten an Signalen

- (19) Fehler und Störungen an den Zentralblock- und den Ersatzsignalen werden wie bei den Bahnhofssignalen angezeigt.

§ 6

Zusatzeinrichtungen beim Zentralblock 65 für eingleisige Strecken und Gleiswechselbetrieb

Allgemeines

- (1) Auf eingleisigen Strecken und bei Gleiswechselbetrieb ist Erlaubnisabhängigkeit vorhanden.

Erlaubnisabgabe

- (2) Die Erlaubnis wird durch Bedienen der Erlaubnisabgabegruppentaste und der Erlaubnisabgabetaaste abgegeben. Voraussetzung ist, daß keine Zugstraße auf das betreffende Streckengleis eingestellt ist, alle Blockabschnitte frei sind und keine Störung vorliegt. Mit der Erlaubnisabgabe werden die auf die Strecke weisenden Hauptsignale gesperrt; der Erlaubnisabgabemelder leuchtet gelb, der Erlaubnisempfangsmelder wird dunkel (vgl. Bild 28).

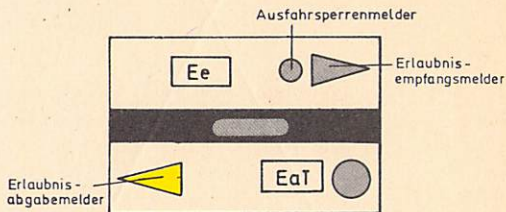


Bild 28 Erlaubnis abgegeben; Ausfahrtsignale gesperrt

Erlaubnisempfang

- (3) Bei Erlaubnisempfang wechselt die Ausleuchtung der Erlaubnisempfangsmelder (vgl. Bild 29).

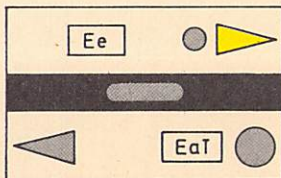


Bild 29 Erlaubnis empfangen, Ausfahrtsignale bedienbar

Die auf die Strecke weisenden Hauptsignale sind stellbar.

- (4) Eine Fahrtrichtung kann bevorrechtigt geschaltet sein. Die Erlaubnis wird nach einer Zugfahrt gegen die bevorrechtigte Fahrtrichtung selbsttätig an die bevorrechtigte Betriebsstelle zurückgegeben. **Selbsttätige Erlaubnisrückgabe**
- (5) Wo eine Erlaubnisholtaste (vgl. Bild 30) vorhanden ist, kann durch Bedienen der Erlaubnisabgabegruppentaste und der Erlaubnisholtaste die Erlaubnis zurückgeholt werden, solange der Erlaubnisabgabemelder gelb leuchtet, von der benachbarten Betriebsstelle keine Zugstraße auf dieses Streckengleis eingestellt ist und alle Blockabschnitte frei sind. **Erlaubnisholtaste**

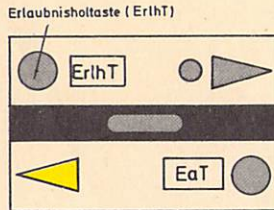


Bild 30
Erlaubnisholtaste

- (6) Wenn das dem Bahnhof benachbarte Zentralblocksignal für die zulaufende Richtung gilt, ist für die Zugstraßen in ablaufender Richtung eine besondere Zugstraßentaste vorhanden (vgl. Bild 31). Diese Taste ist mit **Besondere Zugstraßentaste für Ausfahrten**
- der Zugstraßentaste des Ausfahrtsignals zur Einstellung der Ausfahrzugstraße (vgl. § 5 Abs. 4),
 - der Signalgruppentaste zur Festlegung der Zentralblockabschnitte,
 - der Zentralblockhilfstaste zur Hilfsauflösung der Zentralblockabschnitte oder
 - der Blockgrundstellungstaste zur Grundstellung der Ausfahrsperrre
- zu bedienen.
- (7) Wenn das letzte Zentralblocksignal für die ablaufende Richtung gilt, ist für die zulaufende Richtung eine besondere Zugstraßentaste vorhanden (vgl. Bild 32). Diese Taste ist mit **für Einfahrten**
- der Signalgruppentaste zur Festlegung der Zentralblockabschnitte oder
 - der Zentralblockhilfstaste zur Hilfsauflösung der Zentralblockabschnitte
- zu bedienen.

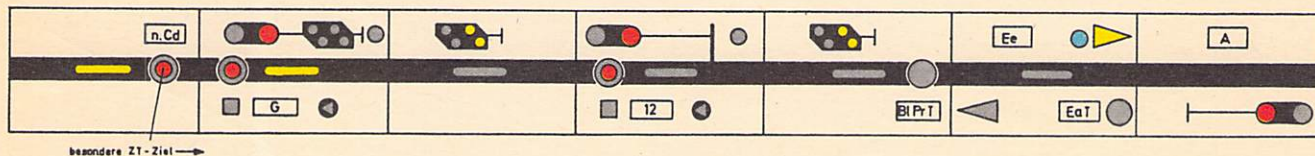


Bild 31
 Besondere Zugstraßentaste für die ablaufende Richtung
 Ausfahrzugstraße eingestellt

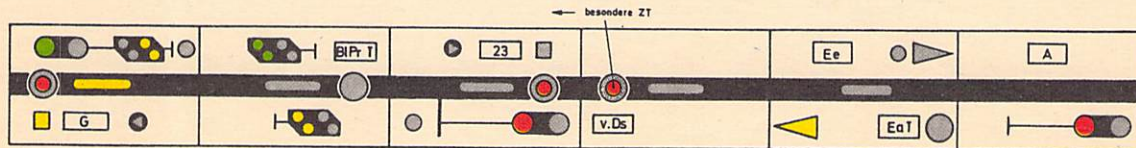


Bild 32
 Besondere Zugstraßentaste für die zulaufende Richtung
 Einfahrzugstraße eingestellt

§ 7

Zentralblock 600

- (1) a) Der Zentralblock 600 ist eine Bauform des selbsttätigen Streckenblocks. Die Relaisanlagen sind zentral in dem Stellwerk untergebracht, von dem aus die Zentralblocksignale ferngestellt werden. In der Regel sind die Zentralblocksignale beider Fahrrichtungen einem Stellwerk zugeordnet (Zentralblockbereich). Die Zentralblocksignale zeigen in der Grundstellung Halt (vgl. Bild 33).

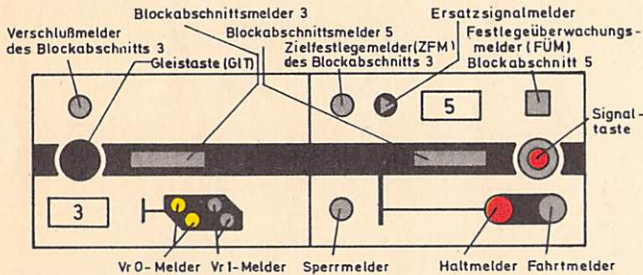


Bild 33

Zentralblocksignal in Grundstellung;
Blockabschnitt nicht besetzt

Sie wechseln in die Fahrtstellung, wenn die zugehörigen Blockabschnitte verschlossen und festgelegt sind (vgl. Bild 34)

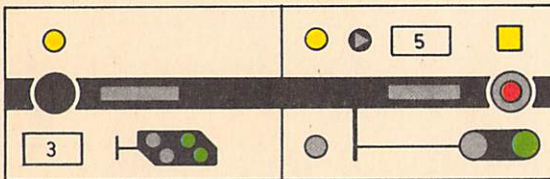


Bild 34

Zentralblocksignal in Fahrtstellung;
Blockabschnitte frei, verschlossen und festgelegt

An den Signaltasten der Zentralblocksignale, ausgenommen an der Signaltaste des ersten Zentralblocksignals hinter dem Ausfahrblockabschnitt, sind durchsichtige Sperrkappen als Verwehrsicherungsmaßnahmen anzubringen.

b) Auf dem Stelltisch sind außer den Zentralblocksignalen des eigenen Bereichs der Halt- und der Fahrmelder des Hauptsignals am Ende des letzten Blockabschnittes dargestellt (z. B. Einfahrsignal des Nachbarbahnhofs, vgl. Bild 23). Bei leuchtendem Haltmelder dieses Signals ist sichergestellt, daß dessen Ersatzsignal dunkel ist.

Tag/Nachtschaltung

(2) Die Zentralblocksignale werden in der Regel zusammen mit den Bahnhofssignalen auf Tag- oder Nachtschaltung umgeschaltet.

Gleisfreimeldung

(3) Die Blockabschnittsmelder sind in Grundstellung dunkel; sie leuchten rot bei besetztem Blockabschnitt (vgl. Bild 35).

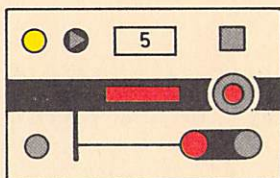


Bild 35
Blockabschnitt besetzt

Bei Gleisfreimeldeanlagen mit Achszählern kann das Freisein der Blockabschnitte durch eine Blockabschnittsprüfung festgestellt werden. Zur Blockabschnittsprüfung werden die Signaltasten bzw. die Gleistasten verwendet. Leuchten die Blockabschnittsmelder während des Tastendrucks gelb und werden sie nach dem Loslassen der Taste wieder dunkel, ist der Blockabschnitt frei.

Einstellen der Ausfahrzugstraße

(4) Die Ausfahrzugstraße wird durch Bedienen der Zugstraßentaste des Ausfahrsignals und der Signaltaste des ersten Zentralblocksignals bzw. der Streckentaste (vgl. Bild 36) eingestellt.

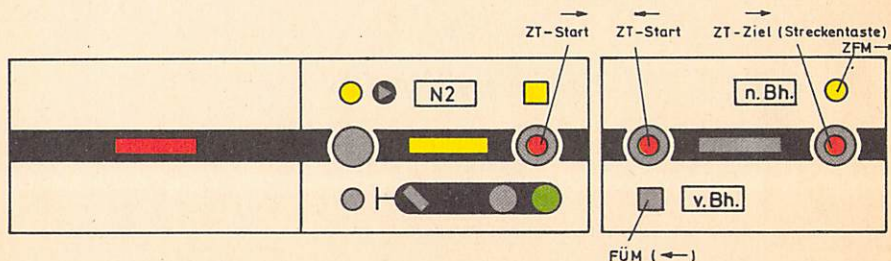


Bild 36
Streckentaste, Ausfahrzugstraße eingestellt

Ist der Ausfahrblockabschnitt frei, wechselt das Ausfahrsignal auf Fahrt.

- (5) Die Zentralblocksignale der entsprechenden Fahrtrichtung werden auf Fahrt gestellt **Bedienung der Zentralblocksignale**
- in der Regel mit dem Einstellen einer Ausfahrzugstraße,
 - sonst durch Bedienen der Signaltaste des betreffenden Zentralblocksignals und
 - der Signaltaste des nächsten Zentralblocksignals bzw.
 - der Streckentaste.

Anschließende freie Blockabschnitte werden verschlossen und festgelegt; die Gleisverschlußmelder, Zielfestlegemelder und Festlegeüberwachungsmelder leuchten gelb, die Zentralblocksignale wechseln in die Fahrtstellung (vgl. Bild Bild 34).

- (6) Die Bedienung wird bei besetztem Blockabschnitt gespeichert, der Festlegeüberwachungsmelder blinkt gelb (vgl. Bild 37). **Speichern der Bedienung**

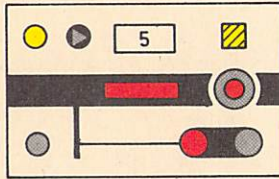


Bild 37
Blockabschnitt 5 besetzt;
Bedienung gespeichert

Die Bedienung läuft dem vorausfahrenden Zug nach. Das Zentralblocksignal am Anfang eines Blockabschnittes wechselt in die Fahrtstellung, sobald der Blockabschnitt geräumt ist und das Hauptsignal am Ende des Blockabschnittes Halt zeigt.

- (7) Bei der Hilfsauflösung der Ausfahrzugstraße werden die Zentralblockabschnitte nicht aufgelöst; die Zentralblocksignale bleiben in Fahrtstellung. **Hilfsauflösung der Ausfahrzugstraße**
- (8) Das Zentralblocksignal am Anfang eines Blockabschnittes wird mit Besetzen des Blockabschnittes auf Halt gestellt; der Festlegeüberwachungsmelder erlischt. Der Blockabschnitt wird aufgelöst, wenn er geräumt ist; der Gleisverschlußmelder und der Zielfestlegemelder erlöschen. **Auflösen der Blockabschnitte**

- Vor- und Rückblockmeldung** (9) Mit dem Besetzen des ersten Blockabschnittes in zulaufender Richtung bzw. der Auflösung des letzten Blockabschnittes in ablaufender Richtung ertönt kurzzeitig ein langsam schlagender Wecker als Vor- bzw. Rückblockmeldung.
- Auf Halt stellen der Zentralblocksignale** (10) Fahrt zeigende Zentralblocksignale können durch Bedienen der Signalhaltgruppentaste und der Signaltaste auf Halt gestellt werden. Vor der erneuten Fahrtstellung ist der zugehörige Blockabschnitt durch Bedienen der Zentralblockhilfstaste und der Zieltaste des Blockabschnittes (Signal- bzw. Streckentaste) aufzulösen.
- Sperren und Entsperren der Zentralblocksignale** (11) Ein Zentralblocksignal kann durch Bedienen der Signalsperrtaste und der Signaltaste in der Haltstellung gesperrt werden; der Sperrmelder leuchtet gelb (vgl. Bild 38).

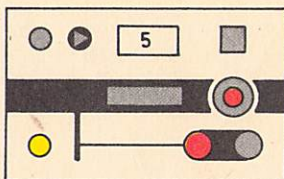


Bild 38
Zentralblocksignal gesperrt

Steht das zu sperrende Zentralblocksignal auf Fahrt, ist es zuvor durch Bedienen der Signalhaltgruppentaste und der Signaltaste auf Halt zu stellen. Durch Bedienen der Signalsperrtaste und der Signaltaste wird das gesperrte Zentralblocksignal wieder entsperrt; der Sperrmelder erlischt.

Beim Einstellen der Ausfahrzugstraße wechseln ein gesperrtes Zentralblocksignal und die folgenden Zentralblocksignale nicht in die Fahrtstellung.

- Bedienen und Löschen der Ersatzsignale** (12) Für das Bedienen und Löschen der Ersatzsignale gelten dieselben Bedingungen wie bei den Ersatzsignalen der Selbstblocksignale (vgl. § 1 Abs. 8). Die Ersatzsignale des Zentralblocks 600 werden mit der Ersatzsignalgruppentaste 1 bedient.
- Falschfahrten** (13) a) Die Zentralblockabschnitte sind für eine Falschfahrt festzulegen. Dies erfolgt für alle Blockabschnitte mit dem Einstellen der Zughilfsstraße. Im letzten Abschnitt des Zentralblockbereichs ist eine besondere Zughilfsstraßentaste vorhanden, die als Starttaste für Falschfahrten in der zulaufenden Fahrtrichtung mit der Zughilfsstraßentaste für Einfahrten vom falschen Gleis als Zieltaste zu bedienen ist (vgl. Bild 39).

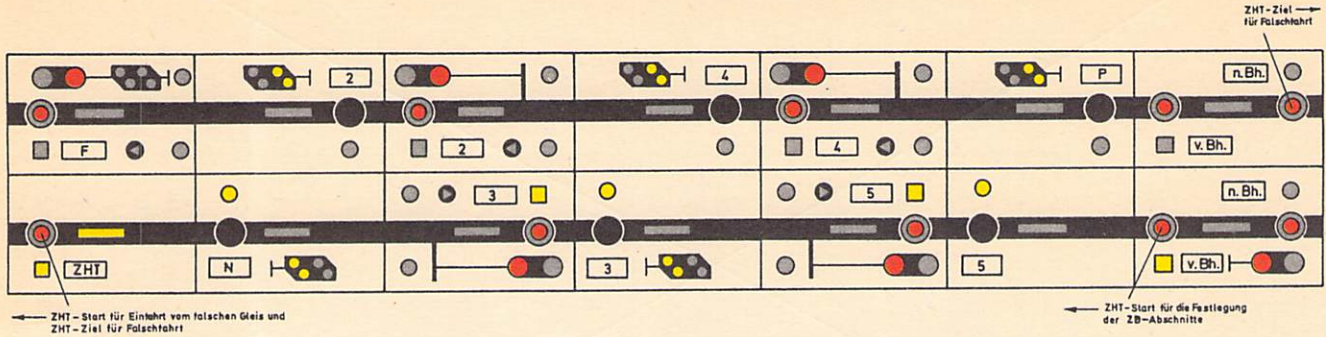


Bild 39
Zentralblockabschnitte für Falschfahr-
ten in zulaufender Richtung festgelegt

b) Nach der Festlegung leuchten die Gleisverschlußmelder, die Zielfestlegemelder und die Festlegeüberwachungsmelder am falsch zu befahrenden Gleis gelb; die Zentralblocksignale sind in der Haltstellung festgelegt. Die Melder erlöschen nach dem Auflösen der Blockabschnitte. Nicht aufgelöste Blockabschnitte sind nach beendeter Falschfahrt durch Bedienen der Zentralblockhilfstaste und der zuvor bedienten Zieltaste der Zughilfsstraße aufzulösen.

c) Können Zentralblockabschnitte nicht nach a) festgelegt werden, sind die Zentralblocksignale für die Dauer der Falschfahrt einzeln zu sperren.

(14)a) Erlischt nach der Räumung eines Blockabschnittes der Zielfestlegemelder nicht, ist die Festlegung für den betroffenen Blockabschnitt durch Bedienen der Zentralblockhilfstaste und der Zugstraßentaste am Ende des Blockabschnittes (Signal- bzw. Streckentaste) aufzulösen. **Auflösestörung**

b) Nach einer Hilfsauflösung kann das Zentralblocksignal nur durch Einzelbedienung nach Abs. 5b) auf Fahrt gestellt werden.

★ (15) Leuchtet nach der Räumung eines Blockabschnittes mit Achszählanlage der Blockabschnittsmelder weiterhin rot, kann die gestörte Achszählleinrichtung durch Bedienen der Achszählgrundstellungstaste und der Gleistaste in Grundstellung gebracht werden. Ein Zentralblocksignal am Ende des gestörten Abschnittes ist vorher zu sperren. Anschließend ist die Festlegung nach Abs. 14 aufzulösen. Wegen Störung durch fremde Einflüsse siehe § 1 Abs. 13. **Achszählstörung**

★ (16) Kann die Grundstellung nicht nach Abs. 14a oder 15 hergestellt werden, ist der Streckenblock gestört. **Grundstellung nicht möglich**

★ (17) Wird ein Blockabschnitt nicht festgelegt, sind zur Auflösung die Fahrstraßenrücknahmetaste für Gesamtauflösung und die zugehörige Signaltaste zu bedienen. Ist das nicht möglich, ist der Blockabschnitt nach Abs. 14 hilfsaufzulösen. **Blockabschnitt wird nicht festgelegt**

★ (18) Fehler und Störungen an den Zentralblock- und den Ersatzsignalen werden wie bei den Bahnhofssignalen angezeigt. **Unregelmäßigkeiten an Signalen**

§ 8

**Zusatzeinrichtungen beim Zentralblock 600 für eingleisige
Strecken und Gleiswechselbetrieb**

Allgemeines (1) Auf eingleisigen Strecken und bei Gleiswechselbetrieb
ist Erlaubnisabhängigkeit vorhanden.

(B 1)

- (2) Die Erlaubnis wird durch Bedienen der Erlaubnisabgabegruppentaste und der Erlaubnisabgabetaaste abgegeben. Voraussetzung ist, daß keine Zugstraße auf das betreffende Streckengleis eingestellt ist, alle Blockabschnitte frei sind und keine Störung vorliegt. Mit der Erlaubnisabgabe werden die auf die Strecke weisenden Hauptsignale gesperrt. Der Erlaubnisabgabemelder leuchtet gelb, der Erlaubnisempfangsmelder wird dunkel (vgl. Bild 40).

**Erlaubnis-
abgabe**

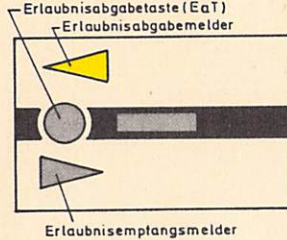


Bild 40

Erlaubnis abgegeben, im Nachbarbahnhof keine Ausfahrt
eingestellt, Ausfahrtsignale gesperrt

Mit dem Einstellen der Ausfahrtzugstraße im Nachbarbahnhof wechselt das gelbe Ruhelicht des Erlaubnisabgabemelders in rotes Ruhelicht (vgl. Bild 41).

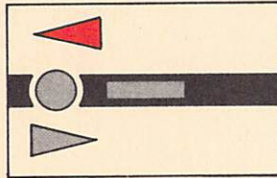


Bild 41

Erlaubnis abgegeben; Ausfahrt im Nachbarbahnhof eingestellt

Bei Ausfahrten ohne Hauptsignal wechselt die Ausleuchtung des Erlaubnisabgabemelders mit dem Besetzen des Streckengleises.

- (3) Bei Erlaubnisempfang wechselt die Ausleuchtung der Erlaubnis-
melder (vgl. Bild 42).

**Erlaubnis-
empfang**

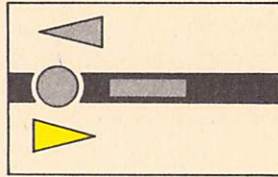


Bild 42
Erlaubnis empfangen; Ausfahrtsignale stellbar

Die auf die Strecke weisenden Hauptsignale sind stellbar.

**Vorzeitige
Erlaubnis-
abgabe**

- (4) Wurde die Erlaubnis vorzeitig abgegeben, solange die Blockstrecke noch besetzt ist, blinkt der Erlaubnisabgabemelder rot, der Erlaubnisempfangsmelder leuchtet rot (vgl. Bild 43).

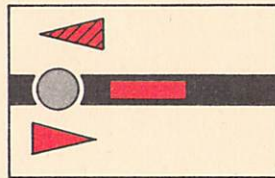


Bild 43
Erlaubnis vorzeitig abgegeben

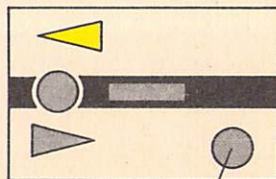
Die Erlaubnisabgabe kann durch Bedienen der Erlaubnisabgabelösch- und der Erlaubnisabgabegruppentaste zurückgenommen werden.

**Selbsttätige
Erlaubnis-
rückgabe**

- (5) Eine Fahrtrichtung kann bevorrechtigt geschaltet sein. Die Erlaubnis wird nach einer Zugfahrt gegen die bevorrechtigte Fahrtrichtung selbsttätig an die bevorrechtigte Betriebsstelle zurückgegeben.

**Erlaubnis-
holtaste**

- (6) Ist eine Erlaubnisholtaste (vgl. Bild 44) vorhanden, kann die Erlaubnis durch Bedienen der Erlaubnisholtaste und der Erlaubnisabgabegruppentaste zurückgeholt werden, solange der Erlaubnisabgabemelder gelb leuchtet.



Erlaubnisholtaste

Bild 44
Erlaubnisholtaste

§ 9

Zentralblock 800

- (1) Der Zentralblock 800 ist eine Bauform des selbsttätigen Streckenblocks. Die Relaisanlagen sind zentral in dem Stellwerk untergebracht, von dem aus die Zentralblocksignale ferngestellt werden. In der Regel sind die Zentralblocksignale beider Fahrtrichtungen einem Stellwerk zugeordnet (Zentralblockbereich). Die Zentralblocksignale zeigen in der Grundstellung Halt (vgl. Bild 45).

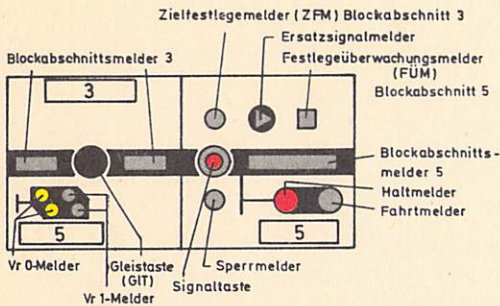


Bild 45
Zentralblocksignal in Grundstellung;
Blockabschnitt nicht besetzt

Sie wechseln in die Fahrtstellung, wenn die zugehörigen Blockabschnitte festgelegt sind (vgl. Bild 46).

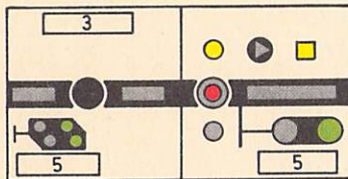


Bild 46
Zentralblocksignal in Fahrtstellung;
Blockabschnitt frei und festgelegt

An den Signaltasten der Zentralblocksignale sind graue Sperrkappen als Vergreifschutz anzubringen.

- (2) Die Zentralblocksignale werden in der Regel zusammen mit den Bahnhofssignalen auf Tag- oder Nachtspannung umgeschaltet. **Tag/Nachtschaltung**

Gleisfreimeldung

- (3) Die Blockabschnittsmelder sind in Grundstellung dunkel; sie leuchten rot bei besetztem Blockabschnitt (vgl. Bild 47).

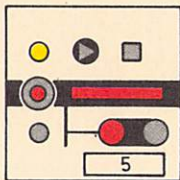


Bild 47
Blockabschnitt besetzt

Bei Gleisfreimeldeanlagen mit Achszählern kann das Freisein der Blockabschnitte durch eine Blockabschnittsprüfung festgestellt werden. Zur Blockabschnittsprüfung werden die Signaltasten bzw. die Gleistasten verwendet. Leuchten die Blockabschnittsmelder während des Tastendrucks gelb und werden sie nach dem Loslassen der Taste wieder dunkel, ist der Blockabschnitt frei.

Einstellen der Ausfahrzugstraße

- (4) Die Ausfahrzugstraße wird durch Bedienen der Zugstraßentaste des Ausfahrsignals und der Streckentaste eingestellt. Ist der Ausfahrblockabschnitt frei, wechselt das Ausfahrsignal in die Fahrtstellung (vgl. Bild 48).

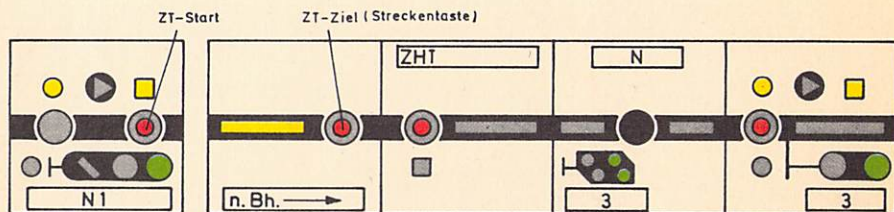


Bild 48
Ausfahrzugstraße eingestellt

Bedienen der Zentralblocksignale

- (5) Die Zentralblocksignale der entsprechenden Fahrtrichtung werden auf Fahrt gestellt
- in der Regel mit dem Einstellen einer Ausfahrzugstraße,
 - sonst durch Bedienen der Signaltaste des betreffenden Zentralblocksignals und der nächsten Zugstraßentaste.

Anschließend freie Blockabschnitte werden verschlossen und festgelegt; die Zielfestlegemelder und Festlegeüberwachungsmelder leuchten gelb, die Zentralblocksignale wechseln in die Fahrtstellung (vgl. Bild 46).

- (6) Die Bedienung wird bei besetztem Blockabschnitt gespeichert, der Festlegeüberwachungsmelder blinkt gelb (vgl. Bild 49). **Speichern der Bedienung**

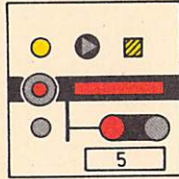


Bild 49
Blockabschnitt 5 besetzt;
Bedienung gespeichert

Sie läuft dem vorausfahrenden Zug nach. Das Zentralblocksignal am Anfang eines Blockabschnittes wechselt in die Fahrtstellung, sobald der Blockabschnitt geräumt ist und das Hauptsignal am Ende des Blockabschnittes Halt zeigt. Die Bedienung wird auch bei gesperrtem Zentralblocksignal gespeichert.

- (7) Mit einer Hilfsauflösung der Ausfahrzugstraße wird auch der erste Zentralblockabschnitt aufgelöst und das Zentralblocksignal auf Halt gestellt. Alle weiteren Zentralblockabschnitte bleiben festgelegt und die Zentralblocksignale in der Fahrtstellung. **Hilfsauflösung der Ausfahrzugstraße**
- (8) Das Zentralblocksignal am Anfang eines Blockabschnittes wird mit Besetzen des Blockabschnittes auf Halt gestellt; der Festlegeüberwachungsmelder erlischt. Der Blockabschnitt wird aufgelöst, wenn er geräumt ist; der Zielfestlegemelder erlischt. **Auflösen der Blockabschnitte**
- (9) Mit dem Besetzen des ersten Blockabschnittes in zulaufender Richtung ertönt kurzzeitig ein langsam schlagender Wecker als Vorblockmeldung. **Vorblockmeldung**
- (10) Fahrt zeigende Zentralblocksignale können durch Bedienen der Signalhaltgruppentaste und der Signaltaste auf Halt gestellt werden. Vor der erneuten Fahrtstellung ist der zugehörige Blockabschnitt durch Bedienen der Zentralblockhilstaste und der Zugstraßentaste am Ende des Blockabschnittes (Signal- bzw. Streckentaste) aufzulösen. **Auf Halt stellen der Zentralblocksignale**
- (11) Ein Zentralblocksignal kann durch Bedienen der Blocksignalsperrtaste und der Signaltaste in der Haltstellung gesperrt werden; der Sperrmelder leuchtet gelb (vgl. Bild 50). **Sperrern und Entsperren der Zentralblocksignale**

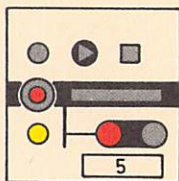


Bild 50
Zentralblocksignal gesperrt

Steht das zu sperrende Zentralblocksignal auf Fahrt, ist es zuvor durch Bedienen der Signalhaltgruppentaste und der Signaltaste auf Halt zu stellen. Durch Bedienen der Blocksignalentsperrtaste und der Signaltaste wird das gesperrte Zentralblocksignal wieder entsperrt; der Sperrmelder erlischt.

Beim Einstellen der Ausfahrzugstraße wechseln ein gesperrtes Zentralblocksignal und die folgenden Zentralblocksignale nicht in die Fahrtstellung. Mit dem Entsperrn wird eine gespeicherte Bedienung nachgeholt.

- Bedienen und Löschen der Ersatzsignale** (12) Für das Bedienen und Löschen der Ersatzsignale gelten dieselben Bedingungen wie bei den Ersatzsignalen der Selbstblocksignale (vgl. § 1 Abs. 8).
- Falschfahrten** (13) Die Zentralblocksignale sind für die Dauer der Falschfahrt einzeln zu sperren (vgl. Bild 51).
- Auflösestörung** (14) a) Erlischt nach der Räumung eines Blockabschnittes der Zielfestlegemelder nicht, ist die Festlegung für den betroffenen Blockabschnitt durch Bedienen der Zentralblockhilfstaste und der Zugstraßentaste am Ende des Blockabschnittes (Signal- bzw. Streckentaste) aufzulösen. Die Hilfsauflösung ist nur wirksam, wenn das Zentralblocksignal Halt zeigt und das Streckengleis vor dem betroffenen Signal nicht besetzt ist.
- b) Nach einer Hilfsauflösung kann das Zentralblocksignal nur nach Abs. 5 b) auf Fahrt gestellt werden.
- Achszählstörung** (15) Leuchtet nach der Räumung eines Blockabschnittes mit Achszählanlage der Blockabschnittsmelder weiterhin rot, kann die gestörte Achszähleinrichtung durch Bedienen der Achszählgrundstellungstaste und der Gleistaste in Grundstellung gebracht werden. Ein Zentralblocksignal am Ende des gestörten Abschnittes ist vorher zu sperren. Anschließend ist die Festlegung nach Abs. 14 aufzulösen. Wegen Störung durch fremde Einflüsse siehe § 1 Abs. 13.
- Unregelmäßigkeiten an Signalen** (16) Fehler und Störungen an den Zentralblock- und den Ersatzsignalen werden wie bei den Bahnhofssignalen angezeigt.

Steht das zu sperrende Zentralblocksignal auf Fahrt, ist es zuvor durch Bedienen der Signalhaltgruppentaste und der Signaltaste auf Halt zu stellen. Durch Bedienen der Blocksignalentsperrtaste und der Signaltaste wird das gesperrte Zentralblocksignal wieder entsperret; der Sperrmelder erlischt.

Beim Einstellen der Ausfahrzugstraße wechseln ein gesperrtes Zentralblocksignal und die folgenden Zentralblocksignale nicht in die Fahrtstellung. Mit dem Entsperrern wird eine gespeicherte Bedienung nachgeholt.

- (12) Für das Bedienen und Löschen der Ersatzsignale gelten dieselben Bedingungen wie bei den Ersatzsignalen der Selbstblocksignale (vgl. § 1 Abs. 8). **Bedienen und Löschen der Ersatzsignale**
- (13) Die Zentralblocksignale sind für die Dauer der Falschfahrt einzeln zu sperren (vgl. Bild 51). **Falschfahrten**
- (14) a) Erlischt nach der Räumung eines Blockabschnittes der Zielfestlegungsmelder nicht, ist die Festlegung für den betroffenen Blockabschnitt durch Bedienen der Zentralblockhilfstaste und der Zugstraßentaste am Ende des Blockabschnittes (Signal- bzw. Streckentaste) aufzulösen. Die Hilfsauflösung ist nur wirksam, wenn das Zentralblocksignal Halt zeigt und das Streckengleis vor dem betroffenen Signal nicht besetzt ist. **Auflösestörung**
- b) Nach einer Hilfsauflösung kann das Zentralblocksignal nur nach Abs. 5b) auf Fahrt gestellt werden.
- * (15) Leuchtet nach der Räumung eines Blockabschnittes mit Achszählanlage der Blockabschnittsmelder weiterhin rot, kann die gestörte Achszählleinrichtung durch Bedienen der Achszählgrundstellungstaste und der Gleistaste in Grundstellung gebracht werden. Ein Zentralblocksignal am Ende des gestörten Abschnittes ist vorher zu sperren. Anschließend ist die Festlegung nach Abs. 14 aufzulösen. Wegen Störung durch fremde Einflüsse siehe § 1 Abs. 13. **Achszählstörung**
- * (16) Kann die Grundstellung nicht nach Abs. 14a oder 15 hergestellt werden, ist der Streckenblock gestört. **Grundstellung nicht möglich**
- * (17) Fehler und Störungen an den Zentralblock- und den Ersatzsignalen werden wie bei den Bahnhofssignalen angezeigt. **Unregelmäßigkeiten an Signalen**

(bleibt frei)

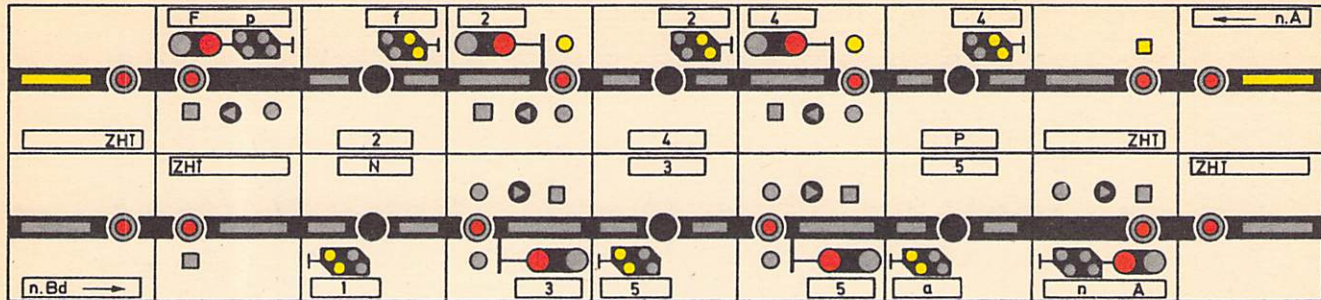


Bild 51
Zentralblockabschnitte für Falschfahr-
ten in ablaufender Richtung gesperrt

§ 10

Zusatzeinrichtungen beim Zentralblock 800 für eingleisige Strecken und Gleiswechselbetrieb

Allgemeines

- (1) Auf eingleisigen Strecken und bei Gleiswechselbetrieb ist Erlaubnisabhängigkeit vorhanden.

Erlaubnis-abgabe

- (2) Die Erlaubnis wird durch Bedienen der Erlaubnisabgabegruppen-taste und der Erlaubnisabgabetaсте abgegeben. Voraussetzung ist, daß keine Zugstraße auf das betreffende Streckengleis eingestellt ist, alle Blockabschnitte frei sind und keine Störung vorliegt. Mit der Erlaubnisabgabe werden die auf die Strecke weisenden Haupt-signale gesperrt. Der Erlaubnisabgabemelder leuchtet gelb, der Erlaubnisempfangsmelder wird dunkel (vgl. Bild 52).

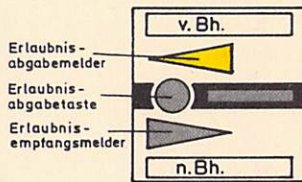


Bild 52
Erlaubnis abgegeben, Ausfahrtsignale gesperrt

Erlaubnis-empfang

- (3) Bei Erlaubnisempfang wechselt die Ausleuchtung der Erlaubnis-melder (vgl. Bild 53).

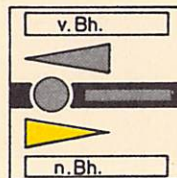


Bild 53
Erlaubnis empfangen, Ausfahrtsignale stellbar

Die auf die Strecke weisenden Hauptsignale sind stellbar.

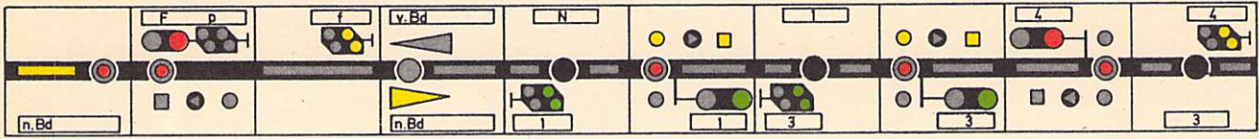


Bild 54
Zentralblock 800
eingleisige Strecke, Ausfahrt eingestellt

Vorzeitige Erlaubnisabgabe

- (4) Wurde die Erlaubnis vorzeitig abgegeben, solange die Blockstrecke noch besetzt ist, blinkt der Erlaubnisabgabemelder rot, der Erlaubniseingangsmelder leuchtet rot (vgl. Bild 55).

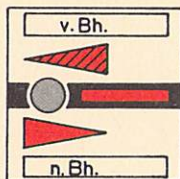


Bild 55
Erlaubnis vorzeitig abgegeben

Die Erlaubnisabgabe kann durch Bedienen der Erlaubnisabgabelösch- und der Erlaubnisabgabetaaste zurückgenommen werden.

Selbsttätige Erlaubnisrückgabe

- (5) Eine Fahrtrichtung kann bevorrechtigt geschaltet sein. Die Erlaubnis wird nach einer Zugfahrt gegen die bevorrechtigte Fahrtrichtung selbsttätig an die bevorrechtigte Betriebsstelle zurückgegeben.

III. Ausweichanschlußstellen bei Strecken mit selbstätigem Streckenblock

§ 11

Allgemeines

- (1) Die Schlüssel zum Bedienen von Ausweichanschlußstellen sind in Schlüsselsperren in der Ausweichanschlußstelle verschlossen. Sie werden in der Regel nur vom Fahrdienstleiter einer benachbarten Zugmeldestelle freigegeben. Auf eingleisigen Strecken und Streckengleisen mit Gleiswechselbetrieb kann der Schlüssel nur freigegeben werden, wenn der Erlaubnisempfang angezeigt wird. Abweichungen von den nachstehenden Bedienungshandlungen regeln die Direktionen in den Zusatzbestimmungen. **Zuständigkeit**
- (2) In der Grundstellung leuchtet der Schlüsselüberwachungsmelder bei nicht besetztem Streckenabschnitt gelb; der Anschlußkennungsmelder und der Schlüsselfreigabemelder sind dunkel (vgl. Bild 56). **Grundstellung**

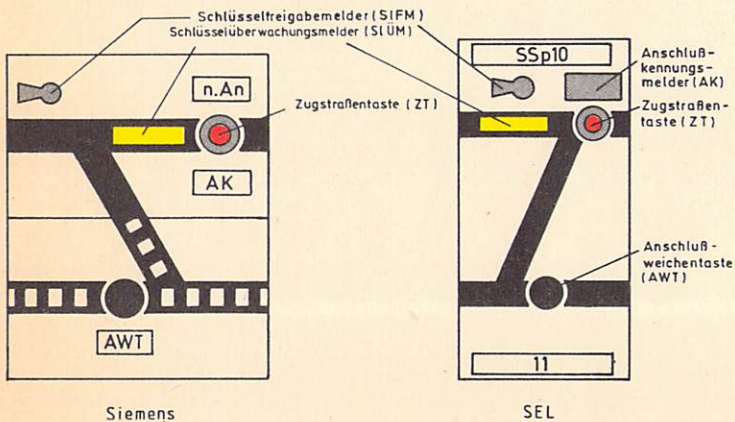


Bild 56
Ausweichanschlußstelle in Grundstellung

§ 12

Fahrt zur Ausweichanschlußstelle**Hinfahrt auf richtigem Gleis**

- (1) Die Ausfahrzugstraße für die Bedienungsfahrt wird durch Bedienen der Zugstraßentaste am Ausfahrsignal und der Zugstraßentaste an der Ausweichanschlußstelle eingestellt; der Anschlußkennungsmelder dieser Ausweichanschlußstelle blinkt gelb (vgl. Bild 57).

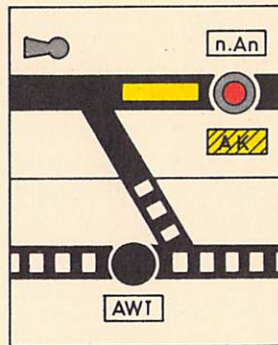


Bild 57

Zugstraße für die Bedienungsfahrt eingestellt

Sind im selben Blockabschnitt weitere Ausweichanschlußstellen vorhanden, blinken auch deren Anschlußkennungsmelder gelb.

Hilfsauflösen einer Ausfahrzugstraße

- (2) Die Hilfsauflösung einer Ausfahrzugstraße mit Anschlußkennung (Anschlußkennungsmelder blinkt) erfolgt wie die Hilfsauflösung einer Ausfahrzugstraße ohne Anschlußkennung. Bei Sp Dr S600-Stellwerken sind die Fahrstraßenhilfstaste für Gesamtauflösung und die Zugstraßentaste an der Ausweichanschlußstelle zu bedienen.

- (3) Muß die Bedienungsfahrt das falsche Gleis befahren und ist am Anfang des Blockabschnittes, in dem die Ausweichanschlußstelle liegt, ein selbsttätiges Blocksignal vorhanden, ist dieses zuvor zu sperren und die Anschlußkennung mit der Bahnhofstaste und der Zugstraßentaste der Ausweichanschlußstelle anzuschalten; der Anschlußkennungsmelder blinkt gelb.
- (4) Wird der Blockabschnitt, in dem eine oder mehrere Ausweichanschlußstellen liegen, durch die Bedienungsfahrt besetzt, leuchten alle Schlüsselüberwachungsmelder rot und alle Anschlußkennungsmelder gelb (vgl. Bild 58).

**Hinfahrt auf
falschem Gleis**

**Besetzen
des Block-
abschnittes**

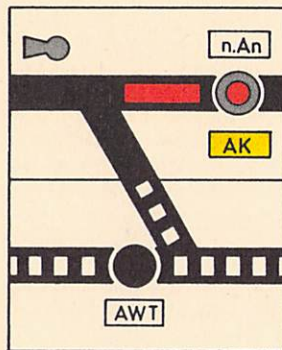


Bild 58
Blockabschnitt besetzt

§ 13

Bedienung der Ausweichanschlußstelle

- (1) Die Bedienungshandlungen an der Ausweichanschlußstelle sind der Bedienungsanweisung für Ausweichanschlußstellen in Anlage 2 zu entnehmen.
- (2) Die Schlüsselfreigabe wird auf der Ausweichanschlußstelle durch Bedienen der Anforderungstaste angefordert; der Schlüsselfreigabemelder blinkt gelb (vgl. Bild 59).

**Anschluß-
bedienung
Anlage 2**

**Anforderung
der Schlüssel-
freigabe**

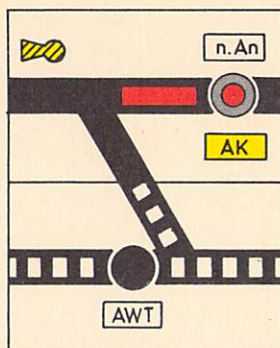


Bild 59
Schlüssel freigebe angefordert

Die Anforderung der Schlüssel freigebe kann auf dem Stellwerk durch Bedienen der Anschlußwechentaste und der Weichensperrtaste wieder gelöscht werden.

Schlüssel-
freigabe

- (3) Der Schlüssel für die Ausweichanschlußstelle wird auf dem Stellwerk durch Bedienen der Anschlußwechentaste und der Weichengruppentaste freigegeben; der Schlüssel freigabemelder blinkt rot und der Schlüsselüberwachungsmelder erlischt (vgl. Bild 60).

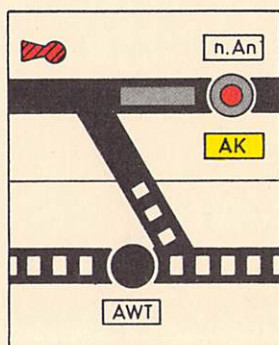


Bild 60
Schlüssel zur Entnahme freigeben

Gleisverbin-
dung auf zwei-
gleisiger
Strecke

- (4) Wird auf zweigleisiger Strecke die Ausweichanschlußstelle über eine Gleisverbindung zwischen den beiden Streckengleisen bedient, müssen zur Freigabe des Schlüssels für die beiden Weichen beide benachbarte Zugmeldestellen mitwirken. Nach der Schlüssel-

freigabe durch eine Zugmeldestelle blinkt deren Schlüsselfreigabemelder rot. Der Schlüsselüberwachungsmelder wird erst dunkel, wenn auch die andere Zugmeldestelle den Schlüssel freigegeben hat.

- (5) Nach der Entnahme des Schlüssels aus der Schlüsselsperre leuchtet der Schlüsselfreigabemelder rot, der Anschlußkennungsmelder erlischt (vgl. Bild 61). **Schlüssel entnommen**

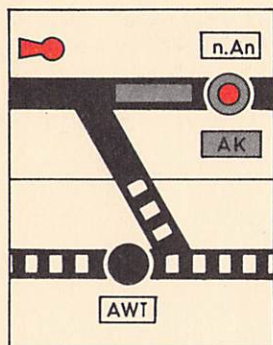


Bild 61
Schlüssel aus Schlüsselsperre entnommen

- (6) Soll die Bedienungsfahrt in der Ausweichanschlußstelle eingeschlossen werden, wird dies der Zugmeldestelle durch Bedienen der Fertigtaste gemeldet, nachdem der Schlüssel in der Schlüsselsperre eingeschlossen ist; der Schlüsselfreigabemelder erlischt, der Schlüsselüberwachungsmelder leuchtet gelb (Grundstellung). Sind im selben Blockabschnitt weitere Ausweichanschlußstellen vorhanden, tritt auch bei diesen die Grundstellung ein. **Einschließen der Bedienungsfahrt**

§ 14

Fahrt nach beendeter Bedienung

- (1) Soll eine eingeschlossene Bedienungsfahrt die Ausweichanschlußstelle wieder verlassen, ist nach § 13 Abs. 1. bis 5 zu verfahren. Nach der Anforderung der Schlüsselfreigabe blinkt der Schlüsselfreigabemelder gelb, der Anschlußkennungsmelder bleibt dunkel (vgl. Bild 62). **Verlassen der Ausweichanschlußstelle**

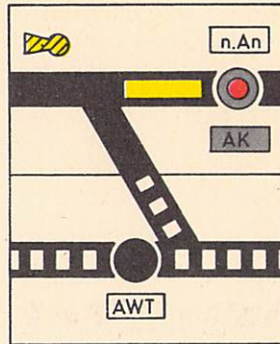


Bild 62
Bedienungsfahrt in der Ausweichanschlußstelle,
Schlüsselfreigabe angefordert

Der Schlüssel kann freigegeben werden, wenn vorher ein deckendes selbsttätiges Blocksignal gesperrt wurde oder wenn bei Ausfahrtsignalen keine Ausfahrzugstraße eingestellt ist.

- Fertigmeldung** (2) Hat die Bedienungsfahrt die Ausweichanschlußstelle verlassen, ist der Schlüssel in der Schlüsselsperre einzuschließen und die Fertig-taste zu bedienen; der Schlüsselüberwachungsmelder leuchtet rot. Ein nach Abs. 1 gesperrtes selbsttätiges Blocksignal ist zu entsperren, wenn nicht eine weitere Ausweichanschlußstelle im selben Blockabschnitt bedient werden soll.
- Grundstellung** (3) Hat die Bedienungsfahrt den Blockabschnitt verlassen, ist die Grundstellung wieder hergestellt; die Schlüsselüberwachungsmelder leuchten gelb.
- Bedienung einer Ausweichanschlußstelle im folgenden Blockabschnitt** (4) Sollen anschließend an die Bedienung einer Ausweichanschlußstelle im folgenden Blockabschnitt weitere Ausweichanschlußstellen bedient werden, sind vor der Weiterfahrt die Zugstraßentasten der verlassenen und der zu bedienenden Ausweichanschlußstelle zu bedienen. Die Bedienung der Ausweichanschlußstelle erfolgt wie in § 13 beschrieben.
- Ausweichanschlußstelle wird nicht bedient** (5) Wurde eine Ausfahrzugstraße mit Anschlußkennung eingestellt, die Ausweichanschlußstelle aber nicht bedient, ist nach Verlassen des Blockabschnittes die Anschlußkennung durch Bedienen der Fahrstraßenhilfstaste und der Anschlußweichtaste der nicht bedienten Ausweichanschlußstelle Hilfsaufzulösen.

§ 15

Störungen

- (1) Blinkt der Schlüsselüberwachungsmelder bei freiem Blockabschnitt gelb und bei besetztem Blockabschnitt rot (vgl. Bild 63), ist die Schlüsselüberwachung gestört. **Schlüsselüberwachung gestört**

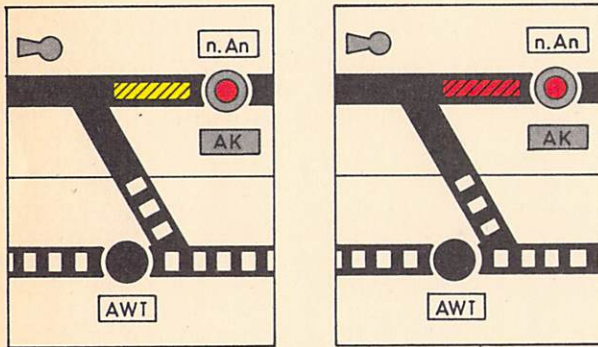
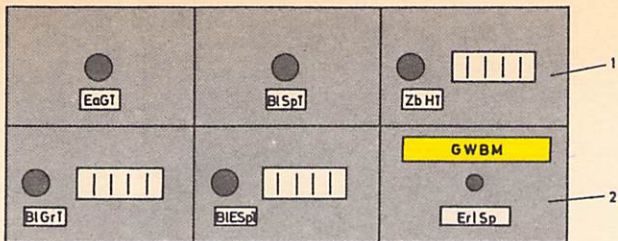


Bild 63
Schlüsselüberwachung gestört

Das deckende Hauptsignal kann nicht in die Fahrtstellung gebracht werden.

- (2) Kann der Schlüssel einer Schlüssel Sperre auch nach wiederholter Freigabe nicht entnommen werden, darf der Ersatzschlüssel ausgehändigt werden. Solange der Ersatzschlüssel nicht im Gewahrsam des Wärters ist, gilt die Signalabhängigkeit der betroffenen Einrichtung als aufgehoben. **Schlüsselsperre gestört**
- (3) Ist die Gleisfreimeldeanlage des Blockabschnittes gestört, muß der Schlüssel für die Ausweichanschlußstelle durch Bedienen der Anschlußweichtaste und der Weichenhilfstaste freigegeben werden. Ein deckendes selbsttätiges Blocksignal ist vorher zu sperren. **Gleisfreimeldeanlage gestört**
- (4) Muß nach dem Einschließen der Bedienungsfahrt in der Ausweichanschlußstelle der Streckenblock in die Grundstellung gebracht werden, ist ein folgendes selbsttätiges Blocksignal zu sperren und wieder zu entsperren. **Streckenblock gestört**

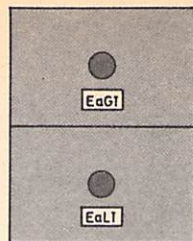
Bauform Siemens



Selbstblock (Sb S53, 57, 59 und 60) und Zentralblock 65 (Zb S65)

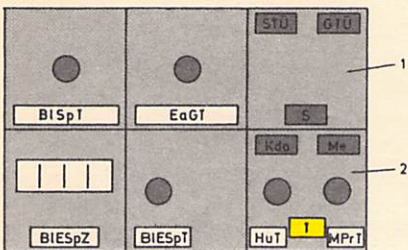
¹⁾ nur bei Zb S65

²⁾ nur bei Sb S53, 57 und 59 mit GWB

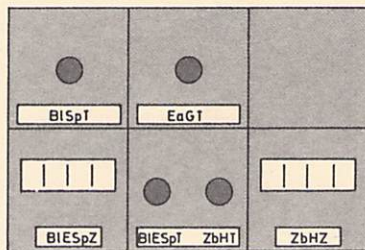


Zentralblock 600 (Zb S600)

Bauform SEL



Selbstblock (Sb L60)



Zentralblock 800 (Zb L800)

¹⁾ nur bei mech., E 43-, Sp Dr L20 und Sp Dr L30-Stw

²⁾ nicht bei zentralisiertem Selbstblock

Melder, Tasten und Zählwerke des selbsttätigen Streckenblocks in den Gruppentastenblöcken

Bedienungsanweisung für Ausweichanschlußstellen

A. Einfahren und Einschließen

- (1) Nach dem Befahren der Zugeinwirkungsstelle Anforderungstaste drücken.
- (2) Schlüssel kann entnommen werden, wenn der Rangiererlaubnismelder leuchtet und ein Summer ertönt oder das Schauzeichen gewechselt hat.
- (3) Schlüssel nach links drehen und entnehmen.
- (4) Weichen aufschließen und umstellen, – Folgeabhängigkeit beachten –.
- (5) Nach dem Einfahren in den Anschluß Weichen wieder verschließen, – Folgeabhängigkeit beachten –.
- (6) Schlüssel in die Schlüsselsperre einstecken und nach rechts drehen.
- (7) Fertigtaste drücken.

B. Weiter- oder Rückfahrt

- (1) Anforderungstaste drücken.
- (2) bis (4). Wie A (2) bis (4).
- (5) Nach Verlassen des Anschlusses Weichen wieder verschließen, – Folgeabhängigkeit beachten –.
- (6) Schlüssel in die Schlüsselsperre einstecken und nach rechts drehen.
- (7) Fertigtaste drücken und Abfahrbereitschaft melden.
- (8) Vor Weiter- oder Rückfahrt ist die besondere Zustimmung des Fahrdienstleiters einzuholen.