

Bahnbetriebswerk
B Darmstadt
 Eing. 5. VIII 1958

Vorläufige Anweisung

28

für die Überwachung, Unterhaltung und den Betrieb der Doppelblinklichtanlage mit zugbedienter Halbschranke und Fernüberwachung in Bk Pallaswiese am Bahnübergang P 84 in km 57,012 der Strecke Goddelau=Erfelden - Darmstadt

Gültig vom 1. 11. 1957

Verteiler:

BA Darmstadt 1	2 Stück
BA Darmstadt 2	4 "
VA u. MA Darmstadt je 2	4 "
Bf Darmstadt Hbf	3 "
Bf Da=Kranichstein	2 "
Bf Griesheim b. Da.	2 "
Sigm Darmstadt	3 "
Bm Darmstadt Hbf	2 "
Bm Goddelau=Erfelden	2 "
Bw Darmstadt Hbf	2 "
Bw Da=Kranichstein	2 "
Bw Weinheim	2 "

Insgesamt: 30 Stück

Deutsche Bundesbahn
 Bahnbetriebswerk Darmstadt, den 5.7.58

- 1) 1 Stück zur Sammlung bei den Lokpersonalen
- 2) 7 " " " bei B

Hy

Berichtigungen

Berichtigungs- blatt Nr.	gültig vom . . . an	Berichtigt am	durch

Aufgestellt:
 Darmstadt, den 25. 10. 1957

DEUTSCHE BUNDESBahn
 der Vorstand des
 Bundesbahn-Betriebsamts Darmstadt 2

i. V. gez. Weber
 Beglaubigt:

Reus

1. Lageplan:
siehe Anlage

2. Allgemeines:

Die Blinklichtanlage mit zugbedienter Halbschranke ist an der Kreuzung der zweigleisigen Eisenbahnstrecke Goddelau=Erfelden - Darmstadt (P 84), in km 57,012 mit der Landstraße I. Ordnung Darmstadt - Weiterstadt errichtet.

Die Anlage ist in der

Grundstellung Dunkel

Bäume der Halbschranken stehen senkrecht.

Dies bedeutet für den Straßenbenutzer, daß er den Wegübergang mit besonderer Vorsicht benutzen darf.

Sie zeigt in der

Warnstellung rotes Blinklicht,

und die Bäume der Halbschranke sind geschlossen (stehen waagrecht) und zeigen an ihren Spitzen rote Positionslichter.

Die Sperrung des Übergangs für den Straßenbenutzer beginnt mit dem Aufleuchten des roten Blinklichtes (§ 3a, Abs. 4 der StVO) und endet mit dessen Erlöschen beim Hochgehen der Schrankenbäume. Maßgebend für die Sperrung des Übergangs ist das rote Blinklicht; die zugesteuerten Halbschranken gelten nur als Zusatz, um die Straße auch räumlich für den Straßenverkehr abzusperren.

3. Beschreibung der Blinklichtanlage:

Auf jeder Seite der zweigleisigen Eisenbahnstrecke sind rechts der Straße und am südlichen Seitenweg (parallel zur Straße) links des Weges Warnsignale aufgestellt, die Masten der ersten beiden sind dicht

vor der Halbschranke angebracht. In der Mitte der Tragschilder befindet sich die Optik für das rote Blinklicht. Zur Kenntlichmachung der Haltlichtanlage sind unterhalb der Tragschilder Warnkreuze angebracht. Die Enden der Schrankenbäume sind durch rote Positionslichter gekennzeichnet. Die Schrankenanlage ist vollautomatisch und wird vom Zug gesteuert. Zur Durchführung der Falschfahrten ist eine Schlüsselumschaltung bei der Bk Pallaswiese und am Schaltschrank vorhanden. Für Sperrfahrten sind für jedes Gleis Ein- und Ausschalttasten neben den Straßensignalen angeordnet. Für die Einschaltung durch den Zug sind aus Richtung Darmstadt und Goddelau=Erfelden je 2 Schienenkontakte vorhanden. Diese Kontakte sind eingebaut für:

die Richtung aus Darmstadt

Kontakt K 2 in km 58,140
" K 12

die Richtung aus Goddelau=Erfelden

Kontakt K 1 in km 56,007
" K 11

Für die Wiederholung der Einschaltung durch den Zug sind in beiden Richtungen je 2 Schienenstromschließer (Kontakte K 5a, K 15a, K 5b und K 15b eingebaut und zwar für:

die Richtung aus Darmstadt

Kontakt K 5b in km 57,727
" K 15b

die Richtung aus Goddelau=Erfelden

Kontakt K 5a in km 56,293
" K 15a

Für die Ausschaltung der Anlage durch den Zug sind für beide Richtungen Schienenkontakte eingebaut und zwar

für die Richtung aus Darmstadt

Kontakt K 3b in km 57,039
" K 13b

für die Richtung aus Goddelau=Erfelden

Kontakt K 3a in km 57,006
" K 13a

Vor den Standorten der Einschaltkontakte sind Kennzeichen K 14 aufgestellt. Die Länge der Anschaltstrecke beträgt:

für die Richtung aus Darmstadt

1123 m (13 V)

für die Richtung aus Goddelau=Erfelden

1002 m (11 V)

Entsprechend diesen Längen der Einschaltstrecken ist für beide Richtungen eine Geschwindigkeit von $V_{max} = 90$ km/h zugelassen. Der Schaltschrank steht in km 57,000 rechts neben dem Gleis Goddelau=Erfelden - Darmstadt westlich der Straße. Er enthält die Relaisgruppen, einen Gleichrichter, zwei Batterien und in einem besonderen Gehäuse den Unwirksamschalter und den Einschalter für Falschfahrten.

Der Fernsprecher befindet sich auch weiterhin in der Wärterbude des P 84 und ist in die Streckenfernsprechleitung Abzw Bergschneise - Bf Griesheim b. Da eingeschaltet. Die Wärterbude ist auch weiterhin mit einem Bediensteten besetzt.

Die Fernüberwachung der Anlage ist in der Bk Pallaswiese angebracht. Eine weiß leuchtende Lampe zeigt die Betriebsbereitschaft der Anlage an. Fehler und Störungen in der

Anlage werden durch Erlöschen der Lampe und Btönen eines Weckers angezeigt. Ferner sind an dieser Überwachungseinrichtung angebracht: Eine Prüftaste, eine Abschalttaste (Weckerstromkreis) und ein Schlüssel-schalter mit Zählwerk und je ein Schlüssel (USF u. ET/AT), für Falschfahrten und Sperrfahrten. Ein weiterer Schlüssel ET/AT zum Ein- und Ausschalten der Anlage befindet sich auf der Abzw Bergschneise. Die Verbindung zu den einzelnen Teilen der Haltlichtanlage mit Halbschranke sind durch Freileitungen mit Einführungskabeln hergestellt. Die Stromversorgung durch Netzstrom zum Schaltschrank erfolgt durch Kabel. Die Blinklichtanlage mit Halbschranke arbeitet mit 28 V Batterie des Schaltschranks und teils aus der örtlichen 12 V Signalbatterie der Bk Pallaswiese gespeist.

4. Wirkungsweise der Blinklichtanlage mit Halbschranken:

In der Grundstellung sind die Straßensignale dunkel geschaltet, d. h. es leuchtet kein Blinklicht auf und die Bäume der Halbschranken stehen senkrecht. Sobald nun ein Zug die Einschaltkontakte K 1/K 11 oder K 2/K 12 befährt, wird die Anlage eingeschaltet, d. h., durch Steuerung von Relais arbeitet die Anlage. Das rote Blinklicht wird nach 8 Sekunden eingeschaltet und nach weiteren 12 Sekunden werden die Motore der Schrankenbäume zum Umlegen derselben in die waagerechte Lage (geschlossene Stellung) angeschaltet. Die Schließzeit beträgt 10 Sekunden. Das rote Blinklicht bleibt solange sich der Zug in der Einschaltstrecke befindet und erlischt wieder, wenn die jeweiligen Kontakte für die Ausschaltung befahren worden sind und die Schrankenbäume senkrecht stehen. Das Öffnen erfolgt 6 Sekunden nach Verlassen des Ausschalt-

kontaktes. Die Zeit des Öffnens beträgt 5 Sekunden. Während der Bewegung und der geschlossenen Stellung der Bäume der Halbschranken leuchten an den Spitzen derselben rote Positionslichter auf. Sollten die Ausschaltkontakte versagen und die Schrankenbäume nicht in die geöffnete Stellung zurückgehen, so werden die Anlagen durch einen Grundsteller (Relais) automatisch dunkel geschaltet und die Bäume in die senkrechte Stellung gebracht.

5. Fehler und Störungen während des Betriebes der Blinklichtanlage.

Bei dem Fdl der Bk Pallaswiese befindet sich eine Fernüberwachung für die Blinklichtanlage mit Halbschranke. Die ständig weiß leuchtende Überwachungs Lampe zeigt die Betriebsstellung der Anlage an. Die ordnungsmäßige Ein- und Ausschaltung der Warnstellung bringt keine Veränderungen in der Kontrollampe.

Die Störungsstellung und Fehler wie Durchbrennen des Hauptfadens einer Lampe am Straßensignal oder Abfallen der Batteriespannung auf 26 V zeigt sich durch Erlöschen der Überwachungs Lampe und Ertönen eines Weckers an. Durch Bedienen der Abschalttaste verstummt der Wecker, während die Überwachungs Lampe weiter erloschen bleibt.

Der Fdl auf der Bk Pallaswiese hat bei Antritt des Dienstes die Prüftaste der Überwachungseinrichtung zu drücken und durch Verlöschen der Lampe und Ertönen des Weckers (Dauerton) sich von der Bereitschaft zur Anzeigung der Störungsstellung zu überzeugen. Jede Störungsstellung hat der Fdl dem zuständigen techn. Beamten der Signalmeisterei Darmstadt zu melden.

6. Betriebliche Maßnahmen bei Störungen:

a) Störungen an der Blinklichtanlage
(s Abl 355/56)

1. Sofort Bahnbewachungsposten einsetzen.
2. Störung sofort melden.
3. Gestörte Blinklichtanlagen sind so rasch wie möglich zu verdecken; die Warnkreuze müssen aber sichtbar bleiben.
4. Bei Blinklichtanlagen mit Fernüberwachung sind Züge durch Befehl A d (als Ersatz für Vorsichtsbefehl) zu beauftragen, vor dem Bahnübergang anzuhalten, ihn durch Zugbegleiter zu überwachen und sodann mit höchstens 15 km/h zu befahren.
Bei einzeln fahrenden Triebfahrzeugen übernimmt der Heizer oder Beermann die Bewachung des Bahnüberganges.
Ein Zug, der mit dem Lokführer allein besetzt ist, darf nach dem Anhalten den Bahnübergang vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit befahren.

5. Nach Einsatz des mit Streckenfahrplan und Streckenfernsprecher ausgerüsteten Bahnbewachungspostens darf der Bahnübergang mit der Regelschwindigkeit befahren werden.

Die vorstehenden Maßnahmen gelten sinngemäß auch für Sperrfahrten und Rangierfahrten.

Der Lokführer hat in allen Fällen, in denen er die Geschwindigkeit ermäßigen muß oder zu halten hat, durch rechtzeitige Abgabe von Achtungssignalen (Signal Zp 1) für Warnung der Wegbenutzer zu sorgen. Solange der Posten 84

auch weiterhin noch mit einem Bediensteten besetzt bleibt, hat dieser die örtliche Bewachung vorzunehmen, d. h. unter anderem die Straße nach beiden Seiten hin durch Aufstellung bzw. Aufhängung von 2 roten Blinklichtern abzusperren.

Die Posten müssen mit sich führen:

- 1 Horn,
- 6 Knallkapseln
- 1 entfaltete Signalfolge
- 1 rotblendbare Handlaterne (bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter),
- 1 Vierkantschlüssel
- 1 gültigen Streckenfahrplan und
- 1 richtiggehende Uhr.

b) Störung an der Halbschranke:

Wenn nach Vorbeifahrt eines Zuges, d. h. wenn nicht gleichzeitig eine Gegenfahrt stattfindet, die Schrankenbäume der Halbschranke in geschlossenem Zustand bleiben, muß der Wärter des Postens 84 erst die $3\frac{1}{2}$ Minuten bis zur Grundstellung der Anlage durch die Steuerung der Relais warten. Gehen auch nach den $3\frac{1}{2}$ Minuten die Schrankenbäume nicht in die senkrechte Stellung zurück, so sind mit einem Schlüssel die Schlösser an den Schrankengestellen von dem Wärter P 84 aufzuschließen und mit der Kurbel die Schrankenbäume in die senkrechte Stellung zu kurbeln und in umgekehrter Reihenfolge zu verschließen. Nehmen die Schrankenbäume die senkrechte Stellung ein, verständigt der Wärter von P 84 hiervon den Fahrdienstleiter auf Bk Pallaswiese. Der Fdl Bk Pallaswiese schließt nun mit dem Schlüssel ET im Schlüsselschalter mit Zählung und beachtet das Wiederaufleuchten der weißen

Lampe. Wenn diese Lampe wieder aufleuchtet, ist die Grundstellung wieder hergestellt.

7. Kleinwagenfahrten:

Jeder Kleinwagen hat die Straße vorsichtig zu befahren. Unmittelbar nach Ankunft auf Abzw Bergschneise aus Richtung Griesheim b. Da ist der Überwachungsstelle der Haltlichtanlage mit Halbschranke (Fdl Bk Pallaswiese) fmdl die Ankunft zu melden. Sollen Kleinwagen die Blinklichtanlage mit Halbschranke bei Einfahrt in die Warnstrecke einschalten, müssen sie unbedingt die Ausschaltkontakte durchfahren, damit die Anlage wieder abgeschaltet wird, bzw. bei geschlossener Halbschranke und rotem Blinklicht der Bahnübergang passiert wird.

Die Blinklichtanlage wird von Kleinwagen nicht immer in die Grundstellung geschaltet werden. Sollte dieser Fall eintreten, dann ist wie nach Abschn. 6 b) zu verfahren.

8. Arbeitszugfahrten bzw. Sperrfahrten:

Voraussetzung:

Über den Kontakten darf nicht gehalten werden. Bei gestörter Anlage (Straßensignale sind dunkel und Halbschranke schließt sich nicht) darf der Bahnübergang von Az nur bei Sicherung des Bahnübergangs durch den Wärterposten (P 84) und den Zugführer des Az befahren werden.

Arbeitszüge, die innerhalb der Warnstrecken I (von den Einschaltkontakten bis zu den Wiederholungseinschaltkontakten beider Richtungen auf richtigem oder falschem Gleis halten sollen:

a) Halten innerhalb der Warnstrecken I

aus Richtung Darmstadt
richtiges Gleis von km 58,140 bis
57,727

aus Richtung Goddelau=Erfelden
richtiges Gleis von km 56,007 bis
56,293

Bei dem Befahren der Einschaltkontakte durch den Az wird die Blinklichtanlage mit Halbschranke eingeschaltet. Der Az hält in der Warnstrecke I. Nach $3\frac{1}{2}$ Minuten heben sich die Schrankenbäume in die senkrechte Stellung und die Anlage schaltet selbständig in die Grundstellung. Soll nun der Az den Bahnübergang befahren, so muß dieser von dem Zugführer des Az oder dem Wärter des P 84 durch Bedienen der Einschalttaste gesichert werden. Nach dem Verlassen des Bahnüberganges ist die Ausschalttaste zu bedienen.

Bei der Ausfahrt aus der Warnstrecke II oder I wird die Anlage erneut nach dem Verlauf von $3\frac{1}{2}$ Minuten selbsttätig wieder in Grundstellung geschaltet.

b) Halten innerhalb der Warnstrecken II

Hierbei muß die jeweilige Warnstrecke II ganz durchfahren werden, damit die Anlage ordnungsgemäß ein- und ausgeschaltet, d. h. nach Verlassen der Ausschaltkontakte durch den Az das rote Blinklicht erlischt und die Schrankenbäume die Grundstellung einnehmen (nicht erst nach $3\frac{1}{2}$ Minuten).

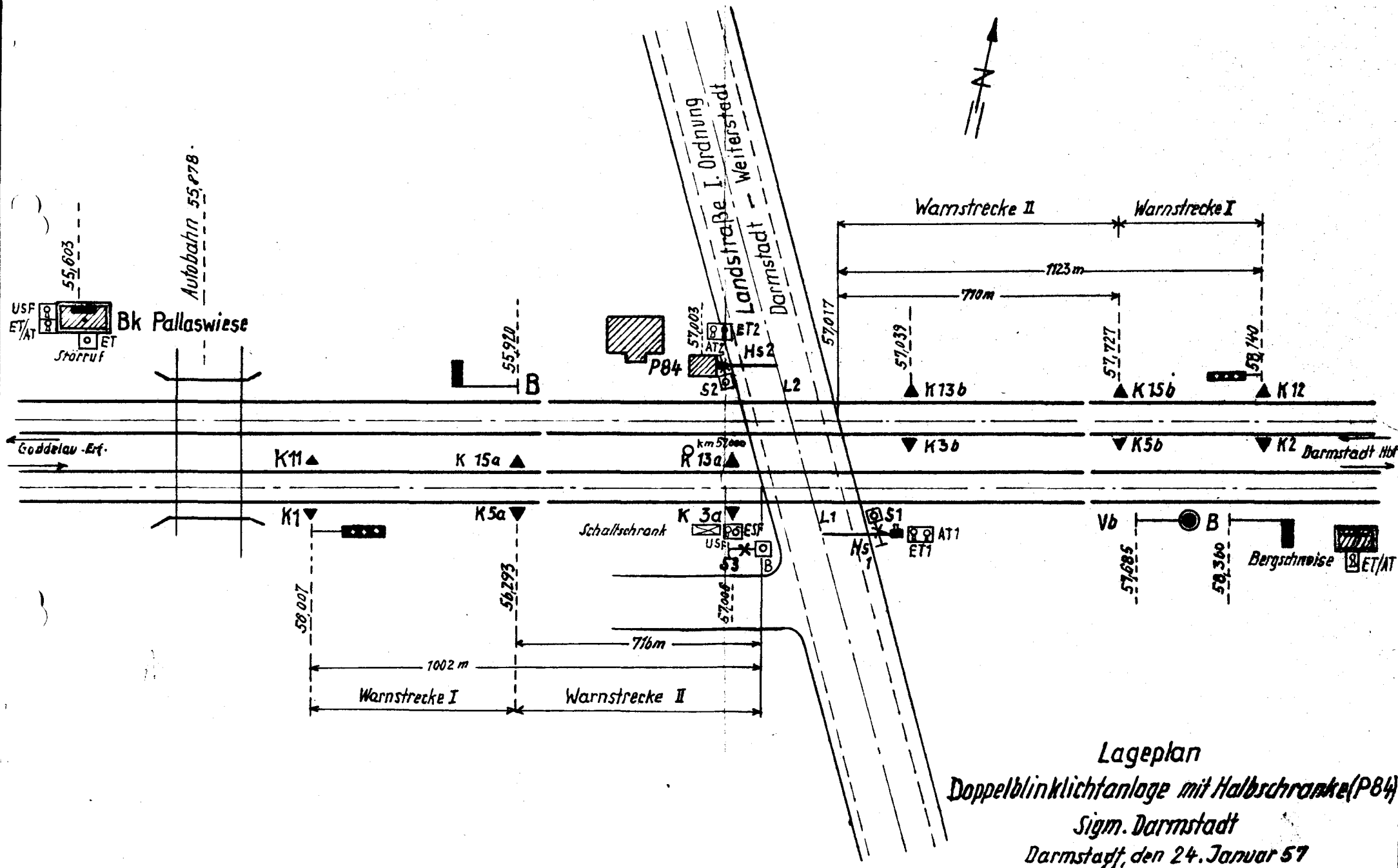
Soll der Az über den Bahnübergang zurücksetzen, so muß dieser von dem Zugführer des Az oder dem Wärter des P 84 durch Bedienen der Einschalttaste gesichert werden. Nach Verlassen des

Bahnübergangs ist die Ausschalttaste zu bedienen.

9. Falschfahrten:

Nach dem Bedienen des Schlüsselschalters USF beim Fdl Pallaswiese ist der Schlüsselschalter USF am Schaltschrank durch den Wärterposten (P 84) oder einem besonderen Wärter zu bedienen und die Anlage für jede Falschfahrt mit der Einschalttaste rechtzeitig einzuschalten und nach Verlassen des Bahnüberganges wieder auszuschalten.

Die Abfahrt der Züge aus Richtung Darmstadt und Da-Kranichstein muß der Fdl Abzw Bergschneise und der Züge aus Richtung Griesheim b. Da, der Fdl des Bfs Griesheim b. Da dem Posten fmdl mitteilen. Damit er rechtzeitig verständigt werden kann, muß er sich nach der jeweiligen Zugfahrt in der Nähe des Fernsprechers bei der Wärterbude aufhalten.



Lageplan
 Doppelblinklichtanlage mit Halbschranke (P84)
 Sigm. Darmstadt
 Darmstadt, den 24. Januar 57
[Signature]