

Merkmale anderer österreichischer Stellwerksbauarten

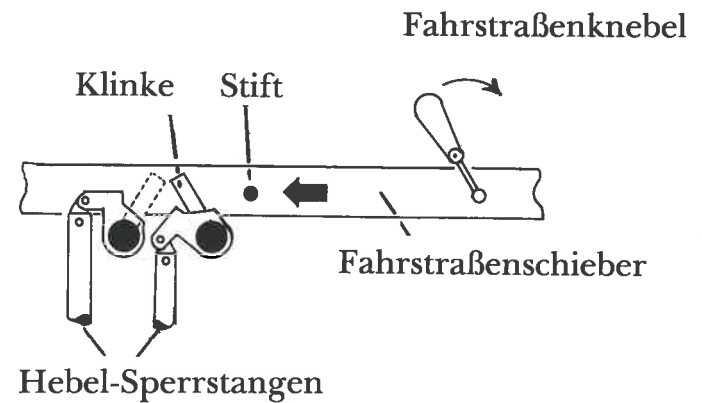
Unter dem Begriff aus der Überschrift seien zunächst alle Vorgänger des „Regelstellwerkes“ zusammengefaßt, jene Anlagen, die heute nur noch in Reststücken oder gar nicht mehr anzutreffen sind. Sie entsprachen bereits jener Neugestaltung des Aufbaues und der Anordnung der Bestandteile, die mit der Übernahme der „Blockfelder“ in die Stellwerkstechnik erforderlich wurden.

Siemens: Mit ihrer ältesten diesbezüglichen Ausführung, dem Stellwerk nach Z. Nr. 3414, hat die Firma Siemens & Halske wieder einmal die Richtung gewiesen, von der auch später im Prinzip nicht abgegangen wurde.

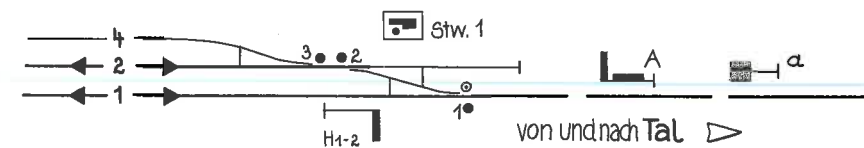
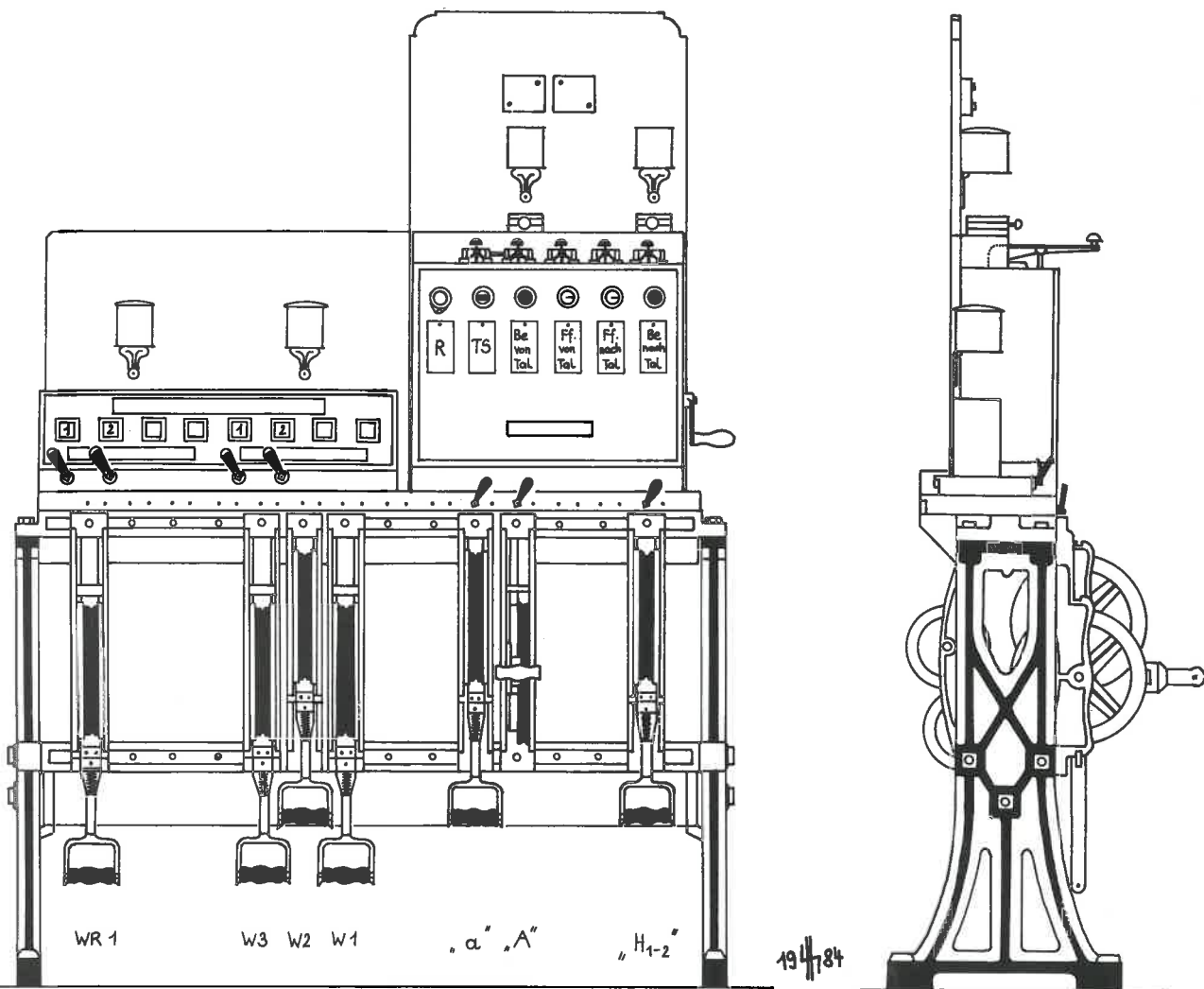
In der Zeichnung sehen wir unten die Hebelbank, welche die abwechselnd hoch und tief sitzenden Hebel trägt. Ihre Hebeleisen stehen in Grundstellung lotrecht nach abwärts gerichtet. Für Signale und Riegel sind „dreistellige“ Hebel vorhanden, die aus der Mittellage wahlweise nach oben oder unten geführt werden können und deren Hebeleisen neben der Kettenrolle eingeschoben wird. Über der Hebelbank ist der „Verschlußkasten“ befestigt, aus dem die Knebel herausragen. Die Verbindung Hebel – Verschlußkasten wird von „Sperrstangen“ gebildet, die auf den Borden der Kettenrollen schleifen und bei Endlage des Hebels in Ausschnitte eingreifen. Zieht man vor dem

Umstellen des Hebels an seinem Griff, der als Handfalle wirkt, werden diese Stangen aus dem Einschnitt herausgehoben und geben die Rolle frei. Nach dem vollständigen Umlegen und Loslassen rasten sie wieder ein.

Für jeden Hebel sind zwei Stangen vorhanden, wobei jeweils eine in den Ausschnitt einrastet, also tief liegt, die andere am Bord verbleibt und hoch steht. Die Sperrstangen hängen an zwei waagrecht im Verschlußkasten gelagerten Achsen, die entsprechend der Hebelstellung verdreht werden. Auf den Achsen sind Klinken aufgezogen, die ihrerseits mit den Stiften der dar-



Verschlußeinrichtung für Stellwerk Siemens & Halske 3414

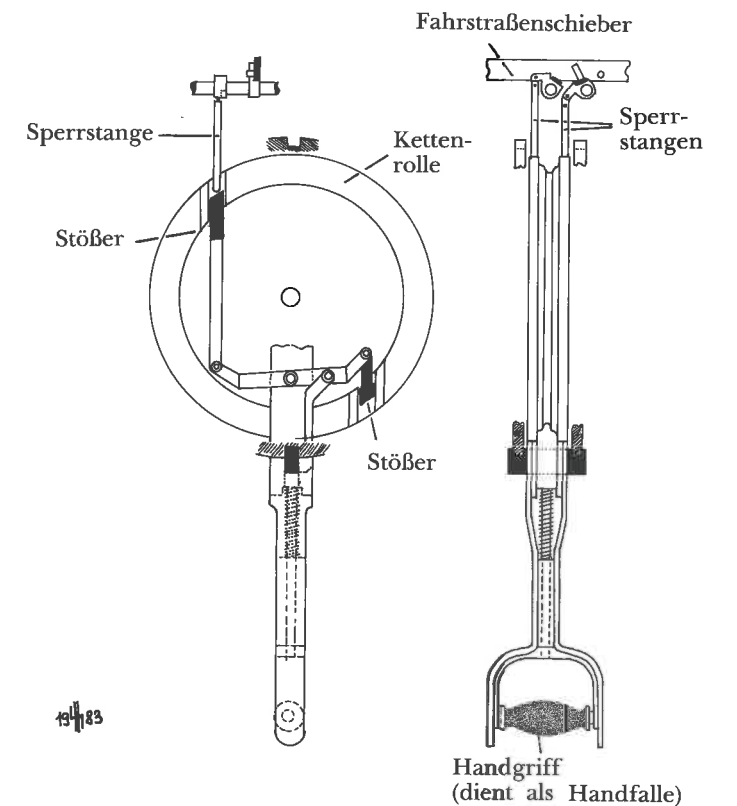


Stellwerk Siemens & Halske 3414 mit zugehöriger Lageskizze.

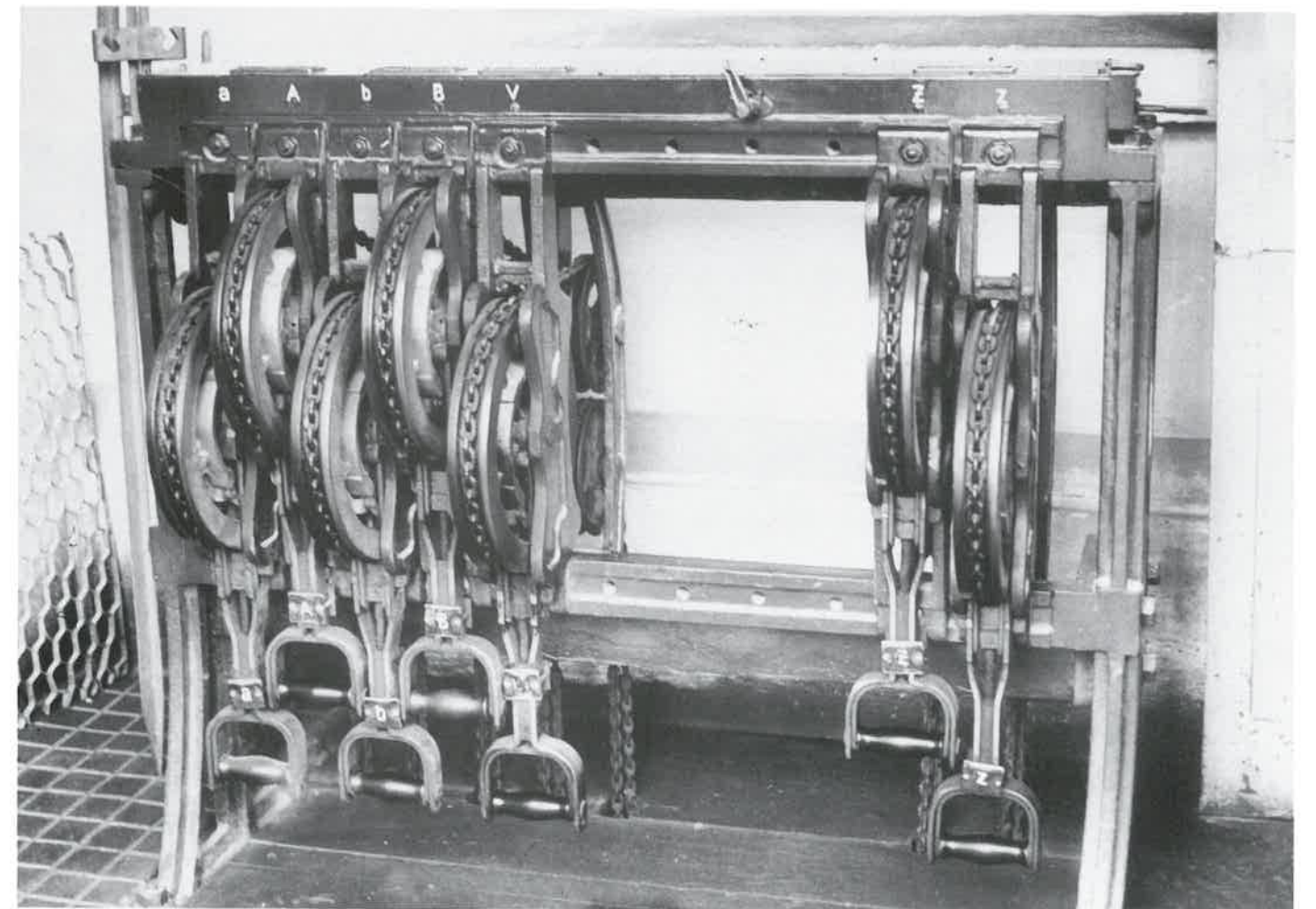
überliegenden „Fahrstraßenschieber“ in Eingriff gebracht werden. Um eine Fahrstraße mechanisch zu verschließen, legt der Wärter den entsprechenden Knebel um und bewegt den Fahrstraßenschieber nach links, die darauf sitzenden Stifte blockieren die zugehörigen Klinken und somit auch die Sperrstangen der Hebel, ein Umstellen der Hebel ist nicht mehr möglich (Achsen der Sperrstangen können nicht mehr verdreht, die Stangen also nicht mehr gehoben werden – sie müssen in den Einschnitten der Hebelrollen verbleiben und arretieren sie!). Befände sich ein Hebel nicht in der richtigen Stellung, würde seine Klinke ihrerseits den Stift auf dem Schieber sperren, womit der Verschluß der Fahrstraße verhindert wäre.

Auf den Verschlußkasten aufgesetzt sind der Fahrstraßenanzeiger und die Blockfelder. Zweck und Wirkungsweise entsprechen jenen der Regelstellwerke. Hier seien noch die „Signalknebel“ erwähnt, welche zum Bewegen der zum Signalhebel gehörenden Achse dienen. Die Achse steht mit einem Schieber in Eingriff, der für die Einwirkung der Blockfelder auf den Verschlußkasten benötigt wird. Erst wenn alle Voraussetzungen für die Signalfreistellung getroffen sind, insbesondere die elektrische Festlegung der Fahrstraße herbeigeführt wurde, kann man diesen Knebel umlegen, und die angeschlossene Sperrstange gibt die Signalhebelrolle frei.

Die weitere Entwicklungsarbeit in Hause Siemens führte zu den bei den ÖBB nicht mehr anzutreffenden Bauarten Z. Nr. 3463a, Nr. 3500 („rumänische Type“, vermutlich noch in Rumänien!) und 3500a (noch auf den Wiener Lokalbahn). Den Abschluß dieser Reihe bildete dann das Stellwerk Z. Nr. 3500c, besser bekannt als „Regelstellwerk“ (R.Bl.5007).



Hebel zum Stellwerk Siemens & Halske 3414



Mittelstellwerk der Bauart Siemens & Halske 3414 des Bahnhofes Mistelbach Lokalbahn. In diesem Bahnhof sind die Weichen ortsbedient und mit Weichenschlüsseln versehen. In der Fahrdienstleitung besteht ein Schlüsselbrett. Der Stellwerksapparat enthält die Fahrausschlüsse und nur die Hebel der drei Ein-fahrtsignale und des Verschlussignals des Gleises vom Hauptbahnhof. (Foto: Schmied, 24. 4. 1977)