

Basel, den 30. März 1920.

Kreisdirektion II.

Reg. No. 1435.

Instruktion No. 215.

**Blocksicherungsanlage zwischen der Station Mett-Bözingen
und Biel Rangierbahnhof mit Fahrstrassenauflösung durch
Achsenzähler in Biel Rangierbahnhof.**

**An das Bahn- und Stationspersonal der Station Mett-Bözingen
und des Bahnhofes Biel.**

Für die Sicherung des Zugverkehrs zwischen dem Rangierbahnhof Biel über die eingleisige Verbindung mit der Station Mett-Bözingen ist eine elektrische Zustimmungsabhängigkeit erstellt worden, die folgende Bedingungen erfüllt:

a) *Für die Fahrten von Biel R B nach Mett-Bözingen.*

Die Ausfahrtsignale G¹⁻³, G⁸ und G⁹ in Biel Rangierbahnhof können erst auf freie Fahrt gestellt werden, wenn

1. die Station Mett-Bözingen das Einfahrtsignal F geöffnet und durch Blocken des Zustimmungsbereiches das Gegenzustimmungsbereich im Stellwerk I in Biel R B frei gegeben hat,

2. im Stellwerk I in Biel R B der Fahrstrassenhebel für die betreffende Fahrstrasse eingestellt und durch Nieder-



drücken der Taste des Festlegefeldes G verschlossen worden ist.

Ein nochmaliges Stellen dieser Ausfahrtsignale auf eine Freigabe hin ist nicht möglich, da die Hebelwiederholungssperre solches verhindert. Es muss der Hebel des auf Halt zurückgestellten Ausfahrtsignals vorerst wieder mit dem Blockfeld verschlossen werden, worauf eine erneute Zustimmung von der Station Mett-Bözingen erfolgen kann.

Der Beamte in Mett kann nach erteilter Zustimmung, sofern sich hiezu die Notwendigkeit einstellen sollte, das Einfahrtsignal F wiederum auf Halt stellen. Die Fahrstrasse kann er jedoch nicht auflösen, bevor das Stellwerk I in Biel R B am Block die Zustimmung zurückgegeben hat.

b) *Für die Fahrten von Mett-Bözingen nach Biel R B.*

Der besondern örtlichen Verhältnisse wegen besitzt der Rangierbahnhof Biel kein Einfahrtsignal für die Richtung von Mett-Bözingen. Aus diesem Grunde kann das Ausfahrtsignal E^{1/2} in Mett-Bözingen ebenfalls erst auf Fahrt gestellt werden, wenn

1. die Fahrstrasse in Mett-Bözingen hergestellt und durch den entsprechenden Fahrstrassenhebel verschlossen worden ist,

2. im Stellwerk I in Biel R B eine Einfahr-Fahrstrasse hergestellt, diese durch Niederdrücken des Einfahr-Festlegefeldes festgelegt und hernach durch Bedienen des Zustimmungsblokkfeldes das Gegenzustimmungsfeld in Mett-Bözingen frei gegeben worden ist.

Eine Wiederholungssperre hindert den Beamten in Mett-Bözingen an einer nochmaligen Benützung der alten Zustimmung und zwingt ihn die am Block erhaltene Zustimmung nach erfolgter Zugsausfahrt zurückzugeben.

Der gezogene Einfahr-Fahrstrassenhebel im Stellwerk I in Biel R B bleibt solange verschlossen, bis das Festlegefeld durch die Einwirkung des Zuges ausgelöst worden ist und Mett-Bözingen die Zustimmung zurückgegeben hat.

Beschreibung der elektrischen Blockeinrichtung.

Art. 2.

Allgemeines.

Das Blockfeld ist eine elektrische Sperre, die in Verbindung mit der Taste und den Druck- und Verschlussstangen die erforderlichen Abhängigkeiten für die Freigabe und Festlegung der Signal- oder Fahrstrassenhebel herstellt.

Die Arbeitsweise zweier miteinander verbundener *Wechselstrom-Blockfelder* besteht darin, dass durch Niederdrücken des Druckknopfes der freien Einrichtung unter gleichzeitiger Abgabe von Wechselströmen mittelst eines Magnetinduktors die freie Einrichtung gesperrt, die andere vorher gesperrt gewesene dagegen frei wird. Bei gesperrter Einrichtung kann der Druckknopf nicht niedergedrückt werden.

Das *Gleichstrom-Blockfeld*, im nachstehenden Festlegefeld genannt, wird durch blosses Niederdrücken der Taste gesperrt und dadurch der eingestellte Fahrstrassenhebel verschlossen. Die Sperrstange wird in gedrückter Stellung durch einen Sperrhebel und den Magnetanker festgehalten bis das Gleichstromblockfeld durch Batterieströme betätigt wird, worauf die Sperrstange hochgleitet und den Fahrstrassenhebel entriegelt.

Die Blockfelder sind in einen eisernen Kasten eingebaut, in welchem auch der Magnetinduktor montiert ist.

Für jedes Blockfeld ist an der Vorderwand des Blockkastens eine verglaste Öffnung vorhanden, hinter der eine weisse oder rote bewegliche Scheibe sichtbar ist.

Vor der Blockscheibe ist ein Zeiger angebracht, unter dem Blockfenster ein Schild, aus dessen Aufschrift die Bedeutung des Blockfeldes erkannt werden kann.

In der Normalstellung zeigt das Zustimmungsfeld für die Einfahrt weisse Farbe, wogegen das Zustimmungsfeld

für die Ausfahrt, sowie die beiden Festlegefelder in Biel RB in der Grundstellung rot sind.

Blockwerk in Biel RB.

Über dem Fahrstrassenhebel- und Sperrenkasten des *Stellwerkes I in Biel RB* ist ein 21 feldriger Blockkasten mit Induktorkurbel links und rechts aufgestellt. Zur Zeit sind erst in die Felder 9—12 die folgenden elektrischen Blockfelder eingebaut:

in Feld 9 das Zustimmungsfeld für die Einfahrt von Mett	} Wechselstrom-Blockfelder	
" " 10 " " " " Ausfahrt nach "		
" " 11 " " " " Festlegefeld für die Einfahrt		} Gleichstrom-Blockfelder
" " 12 " " " " Ausfahrt		

Die zwischen dem Festlegefeld und dem Zustimmungsfeld für die Einfahrt hergestellte Schieberabhängigkeit bewirkt, dass das Festlegefeld niedergedrückt werden muss, bevor das Zustimmungsfeld bedient werden kann.

Das Zustimmungsfeld für die Ausfahrt verschliesst in der Normalstellung die Ausfahrtsignalhebel G^{1-3} , G^8 und G^9 auf Halt. Dieses Feld kann im Stellwerk I nur dann bedient werden, wenn zuvor einer der vorgenannten Signalhebel auf Fahrt und wieder auf Halt gestellt worden ist.

Die Festlegefelder können nur bedient werden, wenn sie rote Farbe zeigen und ein zugehöriger Fahrstrassenhebel gezogen worden ist; die Fahrstrassenhebel werden in der umgelegten Stellung durch das niedergedrückte Festlegefeld festgehalten.

Blockwerk in Mett-Bözingen.

Über dem Fahrstrassenhebel- und Sperrenkasten des Vorstandapparates in Mett-Bözingen ist ein 8 feldriger Blockkasten mit rechtsseitiger Induktorkurbel aufgestellt. Die beiden Blockfelder für die Zustimmungsabhängigkeit mit Biel Rangierbahnhof sind als Blockfeld 1 für die Einfahrt und als Blockfeld 2 für die Ausfahrt eingebaut. Die Leerfelder 3—8 sind für die Streckenblockierung reserviert.

Das Zustimmungsfeld für die Einfahrt von Biel RB zeigt normal weisse Farbe. Es kann erst bedient werden, wenn zuerst der betreffende Fahrstrassenhebel und der Signalhebel F gezogen worden sind.

Das Zustimmungsfeld für die Ausfahrt ist in der Grundstellung rot. Durch dasselbe wird der Ausfahrtsignalhebel $E^{1/2}$ auf Halt verschlossen. Durch den Farbwechsel von rot in weiss wird der Signalhebel zur einmaligen Bedienung frei. Bevor das Feld bedient, d. h. die von Biel RB erhaltene Zustimmung zurückgegeben werden kann, muss der Signalhebel wiederum auf Halt gestellt werden.

Weckereinrichtung.

Im Stellwerk I in Biel RB und in Mett-Bözingen sind über den Zustimmungsblokkfeldern je 2 Wecker mit Fallscheibe und 2 Wecktasten montiert, welche den Zweck haben, durch Abgabe von hörbaren und sichtbaren Zeichen sich gegenseitig anzuzeigen, dass die Zustimmung für eine Fahrt gewünscht wird. Die Weckereinrichtung wird auch benützt, wenn angenommen werden muss, dass die Nachbarblockstelle mit dem Blocken oder Entblocken gezögert hat. Die aus dem ertönenden Wecker herabfallende Fallscheibe ist jeweilen von Hand wieder in die Ruhelage zurückzustellen. Unter jeder Wecktaste ist eine Aufschrift angebracht, aus der die Bedeutung der betreffenden Weckereinrichtung hervorgeht.

Fahrstrassenauflösung mit Achsenzähler in Biel Rangierbahnhof.

Art. 3.

Die Stationssicherungsanlage der Stellwerksgruppe I gestattet die Einstellung der folgenden Fahrstrassen für die Ein- und Ausfahrt von bzw. nach Mett-Bözingen:

Einfahrt von Mett-Bözingen in Geleise	6
" " " " "	7
" " " " "	8
" " " " "	9
" " " " "	10
" " " " "	11
Ausfahrt nach " aus "	1
" " " " "	2
" " " " "	3
" " " " "	8
" " " " "	9

Die für die betreffende Stellwerkanlage gültige Verschlussstabelle gibt darüber Aufschluss, welche Stellung die zentralisierten Weichen, die Rangiersignal- und Fahrstrassenhebel einnehmen müssen, bevor die Signale für eine bestimmte Fahrstrasse bedient werden können.

Da die vorstehend aufgezählten Geleisegruppen weit vom Standort des Fahrdienstleiters entfernt sind und selbst vom Stellwerk I aus nicht in allen Fällen mit Sicherheit festgestellt werden kann, ob die Züge die fraglichen Weichenstrassen verlassen haben bzw. vollständig in dieselben eingefahren sind, erfolgt die Auflösung der Ein- und Ausfahrt-Fahrstrassen durch den Zug. Zu diesem Zwecke ist über dem Blockapparat im Stellwerk I ein *Achsenzähler* aufgestellt, der einerseits vermittelt der durch die Fahrstrassenhebel gesteuerten Gleitkontakte mit den an den Geleisen angebrachten 8 Schienenkontakten, andererseits mit den in den Art. 1 und 2 hievorigen genannten Festlegefeldern in Verbindung steht.

Ausserhalb der Endweiche in einem Abstand, der grösser ist als der höchstvorkommende Radabstand der Fahrzeuge, sind zwei Schienenkontakte aufgestellt, die für die Ausfahrten nach Mett-Bözingen dienen. Je ein Schienenkontakt ist nach dem Sicherheitszeichen in den Geleisen 6—11 angebracht. Die letztern Schienenkontakte dienen

in Verbindung mit einem der Kontakte vor der Endweiche für die Achsenzählung bei den Einfahrten.

Der Achsenzähler besitzt 2 Elektromagnete, durch deren Anker je ein besonderes Schaltrad je um so viel Zähne vorwärts bewegt wird, als Radachsen über denjenigen Schienenkontakt fahren, der mit einem der betreffenden Elektromagnete elektrisch leitend verbunden ist. Die beiden Schalträder bewegen bei ihrer Drehung je einen besondern Zeiger, an denen der Verlauf der Fahrt beobachtet werden kann. Im Ruhezustand der Einrichtung überdecken sich die Zeiger; wenn der Zählerapparat in Tätigkeit ist, bilden die Zeiger gegeneinander einen Winkel.

Befährt die Zugspitze den ersten Schienenkontakt, so schaltet das erste Zählrad vorwärts, die Verbindung zwischen den Kontaktringen im Apparat wird hergestellt und der Elektromagnet des Festlegefeldes erhält Strom, wodurch der Anker des Festlegefeldes angezogen wird, der alsdann den untern Zacken des Sperrhebels frei gibt und hinter dem obern Zacken einklinkt.

Erreicht die Zugspitze den zweiten Schienenkontakt, so rückt das zweite Zählrad dem ersten nach, hat aber erst gleichviel gezählt wie das erste, wenn die letzte Zugachse den zweiten Schienenkontakt verlässt. Dann nehmen beide Schalträder wieder dieselbe Stellung gegeneinander ein, die sie vor dem Vorgang inne hatten; der Stromkreis zum Festlegefeld ist wieder unterbrochen, dessen Anker fällt ab und gibt den Sperrhebel ganz frei, so dass das Festlegefeld ausgelöst und der Fahrstrassenhebel entriegelt wird.

In der vorstehend beschriebenen Weise ist demnach Sicherheit geschaffen, dass das in Frage kommende Festlegefeld nur ausgelöst wird, wenn bei der Ausfahrt der ganze Zug die Endweiche passiert hat und, wenn bei der Einfahrt die letzte Fahrzeugachse sich innerhalb des Sicherheitszeichens des betreffenden Geleises befindet.

Telephonische Verbindungen.

Art. 4.

Das Stellwerk I in Biel Rangierbahnhof besitzt direkte telephonische Verbindung mit der Station Mett-Bözingen, sowie mit dem Soussef- und Telegraphenbureau des Rangierbahnhofes.

Signalgebung mittelst der Blockeinrichtung.

Art. 5.

Es können zwei Arten Signale gegeben werden, entweder durch Drücken der Wecktaste oder der Blocktaste unter gleichzeitigem Drehen der Induktorkurbel.

Mit der Wecktaste werden folgende Signale abgegeben:

- a) das gewöhnliche Wecksignal, bestehend aus 5 ununterbrochenen Kurbelumdrehungen (—————). Dasselbe hat den Zweck von der benachbarten Blockstation die Zustimmung zu einer Ausfahrt zu verlangen.
- b) das Erinnerungssignal, bestehend aus 5 Kurbelumdrehungen, welche durch kurze Pausen getrennt gehalten werden (— — — — —). Dieses Signal hat den Zweck, an die verzögerte Abgabe eines Blocksignals zu erinnern.

Sollte das Erinnerungssignal ohne Erfolg bleiben, so hat unverzüglich eine telephonische Verständigung stattzufinden.

Bei der Abgabe eines Blocksignals ist die betreffende Blocktaste ohne Schlag vollständig niederzudrücken, gleichzeitig sind mit der Induktorkurbel in ruhigem, mässig raschem Tempo 8—10 Umdrehungen auszuführen. Durch die auf diese Weise erzeugten Wechselströme wird der Elektromagnetanker des bedienten Blockfeldes und derjenige des zugehörigen Blockfeldes der Nachbarblockstelle betätigt, und es wechselt hiedurch die Farbe der Scheibe der betreffenden Blockfelder.

Es ist strenge darauf zu sehen, dass beim Bedienen eines Blockfeldes der Farbwechsel am eigenen Apparat sich vollständig vollzieht, ansonst die Blocktaste beim Loslassen nicht in die höchste Lage zurückkehrt, was Störungen zur Folge hätte. Eintretendenfalls ist die Blocktaste nochmals niederzudrücken und es ist weiter zu kurbeln.

Bedienung der Einrichtung.

Art. 6.

Bis zur Erstellung des Befehlstellwerkes in Biel Rangierbahnhof stehen die Fahrstrassenhebel für die Ein- und Ausfahrt im Stellwerk I nicht unter Blockverschluss des Befehlstellwerkes. *Den Stellwerkwärtern wird es deswegen ausdrücklich untersagt, von sich aus Zustimmungen für Zugsfahrten zu erteilen oder zu verlangen.* Die daherigen Befehle haben für jede Zugsfahrt von Fall zu Fall vom Abfertigungsbeamten auszugehen, der dieselben den Stellwerkwärtern durch Zuzuf oder durch das Telephon erteilt.

Bedienungsanweisung; Beispiele.

a) Zugsausfahrt in Biel R B aus Geleise 3 nach Mett-Bözingen.

Der Zugsabfertigungsbeamte erteilt dem Stellwerk I den bezüglichen Befehl. Der Stellwerkwärter verlangt durch Bedienung der Wecktaste mit der Aufschrift „nach Mett“ in Mett-Bözingen die Zustimmung für die angekündigte Ausfahrt des Zuges in Biel R B.

Die Station Mett-Bözingen erstellt die entsprechende Fahrstrasse gemäss der Verschlusstabelle der Stellwerkanlage, verschliesst die Fahrstrasse durch Einstellung des Fahrstrassenhebels und stellt das Einfahrsignal F auf Fahrt. Hierauf erteilt Mett-Bözingen durch Bedienung des Zustimmungsfeldes „Einfahrt von Biel R B“ dem Stellwerk I in Biel R B die Zustimmung zur Ausfahrt in Biel R B.

Das Zustimmungsfeld in Mett-Bözingen wird rot, das Gegenzustimmungsfeld im Stellwerk I in Biel R B weiss.

Mittlerweile hat der Stellwerkwärter in Biel R B seinerseits ebenfalls die Fahrstrasse für die angeordnete Zugsausfahrt hergestellt und durch Einstellung des Fahrstrassenhebels verschlossen. Nach Erhalt der Zustimmung von Mett-Bözingen drückt der Stellwerkwärter die Taste des Festlegfeldes für die Ausfahrt, dadurch wird der Signalhebel G¹⁻³ zur Bedienung frei. Wenn der Ausfahrt nichts entgegensteht, stellt der Stellwerkwärter den Signalhebel auf Fahrt.

Bei der Ausfahrt des Zuges, d. h. wenn die nach der Endweiche angebrachten beiden Schienenkontakte für die Achsenzählung nacheinander befahren werden, tritt der Achsenzähler in der in Art. 3 beschriebenen Weise in Funktion.

Nach Ausfahrt des Zuges stellt der Stellwerkwärter den Signalhebel auf Halt und gibt die Zustimmung nach Mett-Bözingen zurück. Das Blockfeld in Biel R B wird rot, das Zustimmungsfeld in Mett-Bözingen weiss.

Sobald die letzte Achse des Zuges den entferntesten Schienenkontakt erreicht, wird das Festlegfeld ausgelöst und dadurch der Fahrstrassenhebel zum Umstellen wiederum frei, womit die Normalstellung der Blockeinrichtung wieder hergestellt ist.

b) Fahrt eines Zuges von Mett-Bözingen nach Biel R B in Geleise 6.

Die Station Mett-Bözingen verlangt rechtzeitig durch Abgabe des Wecksignals mit der Wecktaste „nach Biel R B“ in Biel R B die Zustimmung für die bevorstehende Zugsfahrt.

Der Stellwerkwärter in Biel R B versichert sich der Zustimmung des Zugsabfertigungsbeamten, dass der angekündigte Zug im Rangierbahnhof angenommen werden darf. Daraufhin stellt der Stellwerkwärter die Fahrstrasse gemäss der Verschlusstabelle der Stellwerkanlage sowie den

Fahrstrassenhebel ein und drückt die Taste des Festlegfeldes für die Einfahrt, worauf erst die Blocktaste für die Erteilung der Zustimmung zur Ausfahrt in Mett-Bözingen bedient werden kann. Der Stellwerkwärter erteilt die Zustimmung durch Bedienung des Blockfeldes „Einfahrt von Mett“, dieses Feld wird rot und das Zustimmungsfeld in Mett-Bözingen weiss, wodurch der Signalhebel E^{1/2} zur einmaligen Bedienung frei wird.

Mett-Bözingen hat inzwischen die Fahrstrasse ebenfalls hergestellt und mit dem Fahrstrassenhebel verschlossen. Nach Erhalt der Zustimmung von Biel R B wird das Ausfahrtsignal auf Fahrt gestellt.

Sobald der Zug ausgefahren ist, bringt Mett-Bözingen den Ausfahrtsignalhebel in die Haltstellung und gibt durch Bedienung des Blockfeldes die erhaltene Zustimmung an Biel R B zurück.

Bei der Annäherung des Zuges gegen die Endweiche in Biel R B wird das erste Zählrad des Achsenzählers durch den Zug in Bewegung gesetzt. Das zweite Zählrad tritt ebenfalls in Tätigkeit, wenn der Zug den nach dem Sicherheitszeichen des Geleises 6 angebrachten Schienenkontakt erreicht. Wenn das Zählwerk zur Ruhe kommt und die beiden Zeiger sich dabei überdecken, d. h. die Zählungen übereinstimmen, so wird das Festlegfeld für die Einfahrt ausgelöst, worauf der Fahrstrassenhebel in die Ruhelage gestellt wird, womit die Normalstellung der Apparate wieder hergestellt ist.

In analoger Weise, mit dem Unterschied, dass der Richtung und der Fahrstrasse entsprechend andere Fahrstrassen- und Signalhebel in Frage kommen, erfolgt die Einstellung und Auflösung der Fahrstrassen für die übrigen, gemäss den Verschlusstabellen von Biel R B und Mett-Bözingen möglichen Fahrstrassen für die Zugsfahrten zwischen Biel R B und Mett-Bözingen.

Widerruf einer erteilten Fahrerlaubnis.

Art. 7

Die mit der Zustimmungsblockeinrichtung erteilte Fahrerlaubnis soll wenn immer möglich nicht rückgängig gemacht werden.

Stellt sich indessen der Ausfahrt eines Zuges, für den die Zustimmung zur Ausfahrt erteilt worden ist, ein Hindernis entgegen und es muss zuerst ein Zug in entgegengesetzter Richtung verkehren, so ist nach vorausgegangener telephonischer Verständigung die Einrichtung so zu bedienen, als wenn der Zug, für den die Fahrerlaubnis erteilt wurde, wirklich ausgefahren und auf der andern Station angekommen wäre. Bei diesem Vorgang ist in Biel R B die Plombe am betreffenden Festlegefeld abzunehmen und die Auslösung des Feldes mechanisch herbeizuführen.

Verfahren in Störungsfällen und bei Unregelmässigkeiten.

Art. 8.

Hat sich ein Wechselstromblockfeld elektrisch nur unvollständig oder gar nicht verändert, so ist nach stattgefundener telephonischer Verständigung der Farbwechsel von Hand zu bewirken, ohne dass dabei gekurbelt wird. Zu diesem Zwecke wird die Plombe am Blockfenster gelöst, das Fensterchen sorgfältig herausgeschraubt und der Zeiger vor der Blockscheibe so oft auf- und abwärts bewegt, bis der Farbwechsel der Blockscheibe vollzogen ist.

Hiebei ist noch folgendes zu beachten:

A. Zustimmungsfeld für die Einfahrt.

- a) Herbeiführung des roten Feldes: Bewegen des Zeigers und Drücken der Blocktaste.
- b) Herbeiführung des weissen Feldes: Bewegen des Zeigers ohne Drücken der Taste.

B. Zustimmungsfeld für die Ausfahrt.

- a) Herbeiführung des weissen Feldes: Bewegen des Zeigers ohne Drücken der Blocktaste.

- b) Herbeiführung des roten Feldes: Der Ausfahrtsignalhebel ist auf Fahrt und wieder auf Halt zu stellen, dann Drücken der Taste und gleichzeitiges Bewegen des Zeigers.

Wenn die Zeiger des Achsenzählers, nachdem der letztere zur Ruhe gekommen ist, sich nicht überdecken, so hat der Stellwerkwärter sich zu vergewissern, dass bei der betreffenden Zugfahrt keine Wagen infolge Zugs-trennung zurückgeblieben sind. Erst dann darf der zurückgebliebene Zeiger des Achsenzählers mittelst der zugehörigen Hülftaste nachgeschaltet werden, worauf das Festlegefeld ausgelöst wird.

Sollte der Fall vorkommen, dass, nachdem der Achsenzähler zur Ruhe gekommen ist, und die beiden Zeiger sich überdecken, das Festlegefeld jedoch nicht ausgelöst wird, so ist die Plombe am Festlegefeld abzunehmen und die Auslösung durch Bewegen des Zeigers von Hand zu bewirken.

Instandhaltung der Einrichtung und Anzeige von Unregelmässigkeiten.

Art. 9.

1. Das mit der Bedienung der Block- und Achsenzählereinrichtung betraute Personal hat jede ungehörige und gewaltsame Behandlung der Apparate zu vermeiden. Jeder Versuch, die Schienenkontakte durch Schlag oder sonstwie zu betätigen, ist strengstens untersagt. Unbefugten ist der Zutritt zu den Apparaten zu verwehren.

2. Die Instandhaltung des mechanischen Teiles einschliesslich der in den Sperrenkasten eingebauten Blocksperrn liegt dem Bahndienst, d. h. dem Stellwerkkaufseher ob.

Bei Arbeiten an den Geleisen ist besondere Obhut auf die zu den Schienenkontakten führenden Kabel zu nehmen.

3. Die Instandhaltung des elektrischen Teiles der Einrichtung ist Sache der Telegrapheninspektion. Vorgängig der Vornahme von Revisionen und Arbeiten an der Blockeinrichtung ist das Bedienungspersonal in Kenntnis zu setzen.

Jede Unregelmässigkeit oder Störung an Teilen der elektrischen Einrichtung ist der Telegrapheninspektion in Olten, sowie dem Techniker für elektrische Anlagen in Biel ohne Zeitverlust zu melden.

Alle Störungen und Unregelmässigkeiten sind vom Bedienungspersonal in das auf jeder Blockstation aufliegende Heft „Notizen und Unregelmässigkeiten“ einzutragen; ebendasselbst ist vom Beamten, der die Störungsursache gehoben hat, ein entsprechender Eintrag zu machen. Dieser Beamte hat seinerseits der Telegrapheninspektion über das Vorkommnis schriftlich zu berichten.

Für den Ersatz der abgenommenen Plomben ist sofort zu sorgen.

Verfahren beim Dienstwechsel des Bedienungspersonals.

Art. 10.

Beim Dienstwechsel hat der abtretende Angestellte den den Dienst antretenden über den Lauf der Züge zu unterrichten und den Zustand der Plomben an der Blockeinrichtung festzustellen.

Schlussbestimmung.

Art. 11.

Diese Vorschriften treten sofort in Kraft.

**Für die Kreisdirektion II:
Christen.**