

Stellwerke (*Safety apparatus*, pl., *interlocking apparatus*, pl., *for working distant points and signals*; *Appareils*, m. pl., *de sûreté, appareils*, m. pl., *pour la sécurité des manoeuvres d'aiguilles et de signaux*), Sicherheitsstellwerke, Centralapparate, Centralstellapparate, die Vereinigung der Hebel räumlich voneinander entfernter Weichen und Signale an einer Stelle zu dem Zweck, um die Bedienung derselben durch eine Person und die Herstellung einer Abhängigkeit zwischen den einzelnen Hebeln zu ermöglichen.

Die S. dienen entweder *a*) nur zur Stellung von Weichen (Weichenstellwerke), oder *b*) nur zur Stellung von Signalen (Signalstellwerke), oder *c*) zur Stellung von Weichen (bezw. zur Verriegelung derselben) und von Signalen (Weichen- und Signalstellwerke).

Die ersteren finden zumeist nur auf Rangierbahnhöfen Anwendung und ermöglichen eine einfachere und raschere Bedienung der Weichen, indem einem Weichensteller mehr Weichen zugewiesen werden können, als dies bei der Lokalstellung der Fall ist (s. Centralisierung, Bd. II). Bei diesen einfachen S. ist keinerlei mechanische Abhängigkeit zwischen den einzelnen Stellhebeln vorhanden und es kann jeder derselben beliebig umgelegt werden.

Die unter *b* erwähnten Signalstellwerke werden bei Streckenblockeinrichtungen, Bahnkreuzungen u. s. w. angewendet, und sind die Stellkurbeln, bezw. Stellhebel nur dann untereinander abhängig gemacht, wenn die örtlichen Verhältnisse dies erfordern. Die Stellung von Weichen findet nicht statt, hingegen kommt die Verriegelung einzelner Weichen durch Einschaltung einer Riegelvorrichtung in die Signalzugleitung vor.

Die unter *c* genannten Weichen- und Signalstellwerke werden auf Bahnhöfen und Bahnabzweigungen verwendet und ist bei denselben stets eine Abhängigkeit zwischen den Signal- und Weichenhebeln vorhanden.

In die S. werden auch die Stellvorrichtungen von Wegschranken, Riegelvorrichtungen für Drehscheiben und -Brücken einbezogen und mit den Signalen in Abhängigkeit gebracht.

Die gesamte Stellwerksanlage läßt sich in drei Hauptteile zergliedern:

1. Das Stellwerk im engeren Sinn, d. i. die in der Bude oder im Turm aufgestellte mechanische Einrichtung, der Hebelapparat, mittels welches die Weichen und Signale gestellt werden;
2. die Leitung oder das Gestänge, welche, bezw. welches von dem S. bis zu den Weichen und Signalen führt;
3. die an den Weichen und Signalen vorhandenen Einrichtungen, mittels welcher durch die Leitung die Weichen gestellt und die Signale gezogen werden.

Hier sollen nur die S. im engeren Sinn behandelt werden, über die anderen Hauptteile siehe die besonderen Artikel.

Das S. im engeren Sinn, der Hebelapparat, enthält die nötige Zahl Weichen- und Signalhebel. Bei Signal- und Blockwerken werden auch Kurbeln zum Stellen verwendet.

Die Abhängigkeit zwischen den Weichen und Signalen wird nach den Vorschriften einer für jede Gleisanlage besonders aufzustellenden Verschlusstabelle (s. d.) durch ein Riegelwerk bewirkt,

Encyklopädie des Eisenbahnwesens.

welches aus einer Reihe von Längs- und Querschiebern besteht; die Schieber sind mit Ansätzen, Einschnitten und ähnlichen Vorrichtungen versehen. Jeder Stellhebel bewegt einen Querschieber, jeder Signalhebel einen Quer- und einen Längsschieber; dadurch wird, je nach der Lage der Schieber und deren Ansätze, die Bewegung der Signalhebel und der mit denselben verbundenen Stellhebel ermöglicht oder verhindert.

Die Hebel sind mit Handfallen und Klinken versehen, durch welche eine gewaltsame Inanspruchnahme des Riegelwerks verhindert wird, weil beim Anziehen der Handfallen eine Sperrung der feindlichen Signale, bezw. Weichen eintritt. Die Entriegelung erfolgt erst wieder, wenn nach der Rückstellung die Handfalle eingeschneppt ist.

Die Anordnung der Stellhebel am S. erfolgt so, daß entsprechend der örtlichen Lage die Einfahrts- und Vorsignalhebel auf die eine Seite, die Weichenhebel in die Mitte und die Ausfahrtsignale auf die andere Seite gesetzt werden. Steht das S. in Verbindung mit den Blockeinrichtungen (s. d.), so setzt man die dafür notwendigen Hebel unmittelbar neben, hinter oder über die Signalhebel. Die Weichenhebel erhalten Schilder, welche mit der Nummer der Weiche versehen sind. Die Schilder werden so angeordnet, daß man sowohl bei der normalen wie bei der gezogenen Stellung des Hebels die Nummer deutlich erkennen kann. Auf dem Schild des Signalhebels sollen die Signalbezeichnung und die Nummern der Weichenhebel verzeichnet sein, welche zuvor zu ziehen sind. Bei Umschlaghebeln werden die Drehrichtungen durch Pfeile angegeben.

Die Bedingungen, welche ein S. für Weichen und Signale erfüllen muß, sind folgende:

Es darf kein Fahrsignal gegeben werden können, bevor nicht die in der betreffenden Fahrstraße liegenden und vom Zug zu befahrenden Weichen richtig und jene aus den Nebengleisen in die Fahrstraße führenden Weichen so gestellt sind, daß kein Fahrzeug auf diese Fahrstraße gelangen kann.

So lange ein Signal auf „Freie Fahrt“ steht, müssen die in Betracht kommenden Weichen verschlossen sein und dürfen nicht umgestellt werden können.

Signale, deren Stellung auf „Freie Fahrt“ einem einfahrenden Zug Gefahr bringen kann, müssen solange verschlossen bleiben, als das Fahrsignal für den Zug gegeben ist.

Signale, deren gleichzeitige Stellung auf „Freie Fahrt“ den Zügen keine Gefahr bringt, müssen zu gleicher Zeit gestellt werden können.

Solange die Signale auf „Halt“ stehen und die zu den Signalhebeln gehörigen Verriegelungsschieber sich in der Ruhelage befinden, müssen die Weichen beliebig stellbar sein.

Signale dürfen nicht in der Freistellung verschlossen werden.

Die Stellhebel müssen nach Bedarf unter Blockverschluß gelegt werden können und muß das Verschlußregister des S. bei einer allfälligen Änderung der Gleisanlage oder der Fahrordnung des Bahnhofs leicht dieser entsprechend geändert werden können.

Bei neueren S. (in Deutschland) wird außerdem verlangt, daß das Auffahren der Weichen am S. angezeigt und die Signalstellung für