

Zugpersonalzimmer

Zürich, den 27. Mai 1959



Z 24/59

Ergänzungen an der Sicherungsanlage in Siggenthal

und

Inbetriebnahme des Streckenblocks Turgi - Siggenthal - Döttingen

1. Samstag, den 30. Mai 1959 werden in Siggenthal folgende Aenderungen und Ergänzungen an der Sicherungsanlage in Betrieb genommen:

A. Isolierte Schienen

2. Zusätzlich zu den bereits vorhandenen isolierten Schienen wurden folgende Gleise und Weichen isoliert:
- a) Die Gleise 1, 2 und 3 sind durchgehend isoliert;
 - b) im ablenkenden Strang der Weiche 1 wurde das Gleisstück bis zur Gleissperre 1 isoliert;
 - c) die Weiche 6 ist auf dem geraden Strang bis zum Sicherheitszeichen isoliert;
 - d) bei der doppelten Kreuzungsweiche 7 sind alle vier Vorschienen isoliert; die Zungenvorrichtungen selbst sind jedoch nicht isoliert (s.a.Zif.6c);
 - e) die Weichen 9 und 12 sind vollisoliert;
 - f) bei der Weiche 14 ist das Gleisstück zwischen der Weiche und der Sperre 14 isoliert;
 - g) die Streckengleise zwischen den Einfahrtsignalen und den Einfahrweichen sind isoliert.
3. Die Hebelsperren der Weichenschalter 9/10, 7a/Sp, und 6/7b wurden mit den zugehörigen isolierten Schienen verbunden.

B. Weichenverständigungs-Einrichtung

4. Die Weichentasten vor den Weichen 1, 2, 12 und 16 wurden mit Rückrufhupen ausgerüstet.
5. Die vom Stellwerk entfernten Weichen dürfen bei Rangierbewegungen nur umgelegt werden, wenn mit den vorgeschriebenen Ruf-

S II 1, 2a, 3a, 6a, 7a

S III 1a, 9

P III 2c, e

S IV 1, 3, 4a

zeichen hierzu aufgefordert wird. Das Umlegen der Weichen ohne vorherige Rufzeichen ist jedoch zulässig, wenn der Abfertigungsbeamte mit dem Rangierleiter vorher eine andere eindeutige Verständigung für die Weichenumstellung verabredet hat. Auch in diesen Fällen darf jedoch die Rangierbewegung nur mit der Zustimmung des Abfertigungsbeamten, gemäss R 311.1, Ziff.94, eingeleitet werden.

C. Fahrstrasseneinstellung und Fahrstrassenauflösung

6. a) Auf der Gleistafel wird die Belegung aller Isolierabschnitte durch Aufleuchten gelber Lämpchen rückgemeldet.
- b) Die Einfahrtsignale können nur auf Fahrt gestellt werden, wenn die zur betreffenden Fahrstrasse gehörenden isolierten Weichen und Gleisabschnitte frei von Fahrzeugen sind (Kontrolle im Kuppelstromkreis der Signale). Betr. Einfahrten auf besetzte Gleise siehe Zif. 6f.
- c) Es wird besonders darauf aufmerksam gemacht, dass beim Einstellen von Fahrstrassen auf das Gleis 3 die nicht isolierte Weiche 7 durch den Abfertigungsbeamten persönlich daraufhin zu überprüfen ist, dass sie nicht durch Fahrzeuge belegt ist.
- d) Bei Ausfahrten wird geprüft, ob der Gleisabschnitt zwischen der Ausfahrweiche und dem Einfahrtsignal frei ist. Ferner werden die "feindlichen" Isolierabschnitte, welche die dauernde Profilfreiheit gegenüber den Nachbargleisen überwachen, selbsttätig auf Nichtbelegung kontrolliert.
- e) Die Rückmeldung der Gleisbelegung sowie die Profilfreimeldungen auf der Gleistafel entbinden den Abfertigungsbeamten nicht von der Pflicht zur persönlichen Prüfung der Fahrstrasse (FDR 47³) und der Zugschlusskontrolle (FDR 42³).
- f) Um die im Dienstfahrplan vorgesehenen Einfahrten auf ein teilweise besetztes Gleis zu ermöglichen, wurde eine Taste für die Umgehung der belegten Isolierabschnitte eingebaut. Es ist dabei nach FDR 47^{25, 26} zu verfahren. Diese Taste ermöglicht die folgenden Isolierabschnitte zu umgehen:
 - von Turgi auf Gleis 2: Weiche 6 sowie den Gleisabschnitt zwischen den Weichen 6 und 15,
 - von Turgi auf Gleis 3: das ganze Gleis 3 zwischen den Weichen 3 und 14,
 - von Döttingen auf Gleis 3: Gleisabschnitt zwischen den Weichen 3 und 7.

7. Die bisherige Gleis-Belegteinrichtung für die Gleise 1, 2 und 3, welche mit den Fahrstrassensignalschaltern gesteuert wurden, sind ausgebaut worden.
8. Die Betriebsauflösetasten, die zur Auflösung der Einfahrstrassen dienten, wurden ausgebaut. Die Einfahrstrassen können jetzt erst beim Befahren folgender isolierter Schienen aufgelöst werden:

Einfahrt von Turgi	auf Gleis 1:	Isolierung der Weiche	9
" " "	" " 2:	" " "	6
" " "	" " 3:	" " "	7
Einfahrt von Döttingen	auf Gleis 1:	" " "	9
" " "	" " 2:	" " "	6
" " "	" " 3:	" " "	7

Die Vorschrift im 1.Absatz des FDR 47⁶ für das Zurücknehmen der Fahrstrassensignalschalter ist jedoch stets zu beachten.

D. Stellwerk-Durchschaltung

9. a) Der Stellwerkapparat gestattet die Durchschaltung der ganzen Stationsanlage für Zeiten, da die Station unbesetzt ist. Zur Durchschaltung sind vorerst alle Ein- und Ausfahrtsignalschalter sowie die Weichenschalter in die Grundstellung zu verbringen (Ausnahme: W 14 auf Ablenkung in Gleis 3, Sp 14 aufliegend).
- b) Während der Zeit, da der Stellwerkapparat durchgeschaltet ist, dürfen keine Zustellfahrten nach und von Beznau ausgeführt werden. Später wird noch eine zwangsläufige Abhängigkeit zwischen dem Schlüssel der Anschlussweiche und dem Streckenblock nachgebaut werden. Die Inbetriebnahme dieser Abhängigkeitseinrichtung wird s.Zt mit besonderem Zirkular angezeigt.
- c) Der Stellwerkdurchschalter kann nur für Zugsfahrten über das Gleis 1 eingestellt werden. Die Gleiswahltaste ist beim Einstellen des Durchschalters nicht zu drücken.
- d) Im durchgeschalteten Zustand werden die Ueberwachungen von sämtlichen zentralisierten Weichen überprüft. Wenn nachträglich eine Weichenüberwachung ausfällt, gehen alle Signale in Haltstellung über. Das akustische und optische Signal für den zentralen Störungsalarm für alle Störungsmeldungen bleibt jedoch ausgeschaltet. Die Rückmeldelampen in der Gleistafel und über den Signal- und Weichenschaltern erlöschen beim Loslassen des Durchschaltergriffes in der Endstellung.

- e) Beim Einstellen des Stellwerkdurchschalters werden sämtliche in den Gleisen 1 und 2 liegenden isolierten Schienen auf Nichtbelegung durch Fahrzeuge überprüft.
In den Gleisen 3, 4, 5, 6, 7 und 8 dürfen jedoch Fahrzeuge abgestellt werden, sofern sie gegen Entlaufen gesichert sind. (s.R 311.1, Zif.115).
Wenn während der eingestellten Stellwerkdurchschaltung in den Gleisen 3 bzw. 5 abgestellte Fahrzeuge unbeabsichtigt gegen das Sicherheitszeichen von Gleis 2 bzw. 1 rollen und damit das Lichtprofil von Gleis 1 gefährden, so werden alle Signale selbsttätig auf Halt gestellt. Die Signale gehen nach Freilegung des betreffenden Isolierabschnittes nicht mehr auf Fahrt.
- f) Auf den Weichenverbindungen 6/7a, 9/10 und 11/12 dürfen sich bei durchgeschaltetem Stellwerk keinesfalls Fahrzeuge befinden.
- g) Bei eingestelltem Durchschalter sind alle Signale dauernd in Fahrtstellung (Störungen ausgenommen).
10. Durchschaltungen dürfen nur eingestellt werden, wenn
- a) kein ankommender oder abgehender Zug unterwegs noch auf der Station Siggenthal ist und die vorausgehenden Züge rückgemeldet sind (Normalzustand, mindestens eine Fahrerlaubnis am Block vorhanden), oder
 - b) kein Zug weder auf der Ankunfts-Strecke noch auf der Station ist, sondern nur in der Abgangsstrecke und dieser Zug von Siggenthal noch nicht auf die rückliegende Station rückgemeldet ist, oder
 - c) wenn sich ein abgehender Zug auf der Strecke befindet und von der rückliegenden Station freie Bahn vorhanden ist, oder
 - d) wenn sich auf beiden Seiten ein abgehender Zug in der Blockstrecke befindet.
11. Bei durchgeschaltetem Stellwerk wird ausser dem Streckenblock auch das Streckenläutewerk durchgeschaltet. Auf der durchgeschalteten Station ertönt dabei das Streckenläutewerk der Ankunftsstrecke jeweils mit.
12. Zur Aufhebung der Durchschaltung kann der Durchschalter zurückgedreht werden, wenn die Strecke Turgi - Döttingen frei ist. Befindet sich noch ein ankommender Zug auf der Strecke von einer der beiden Nachbarstationen her und hat er die isolierten Schienen der Einfahrweiche noch nicht befahren, so

kann die Kontrolltaste kurz gedrückt und nach Ausfahrt des Zuges auf der Station Siggenthal der Durchschalter zurückgedreht und der Zug rückgemeldet werden, sofern der Zugschluss beobachtet wurde.

Die mit dem Drücken der Kontrolltaste vorbereitete Aufhebung der Durchschaltung ist daran erkenntlich, dass die Gleistafel- und Hebellämpchen am Stellwerkapparat wieder eingeschaltet sind.

E. Streckenblock

11. Am gleichen Tag wird zwischen Turgi und Siggenthal sowie zwischen Siggenthal und Döttingen der Gleichstromblock Bauart "Integra" in Betrieb genommen. Für die Bedienung gelten die Vorschriften des R 320.5.
12. In Siggenthal sind die Apparate für die Blockbedienung im elektrischen Schalterwerk eingebaut.

F. Schlussbestimmungen

13. Die Aenderung der Dienstfahrpläne ist in der Neuausgabe vom 31.Mai 1959 berücksichtigt.
14. Das vereinfachte Verfahren bei Kreuzungsverlegungen wird ebenfalls ab 31.Mai 1959 eingeführt.
15. Die Betriebsabteilung bestimmt, wann bei unbesetzter Station die Signale beider Fahrrichtungen mit dem Durchschalter auf Fahrt gestellt werden sollen.
16. Dieses Z ist in der DV 207 über die Sicherungsanlage der Station Siggenthal-Würenlingen aufzubewahren.

Der Direktor des Kreises III:
Fischer