

Zürich, 14. April 1977

Z 18 / 77

zugleich Anhang zur DV 803



über die

Spurplansicherungsanlage Integra Domino 1967

STATION REKINGEN
(vom 26. April 1977)

(Die Ziffern entsprechen jenen des allgemeinen Teils der DV 803)

S I 1
S II 1, 2a, 3, 4, 6, 7
S III 1a, 9
P III 2c, e, 7e
S IV 1, 2a, b, 3
P IV 4a

1. Allgemeines

- 1.0.1 Samstag, den 7. Mai 1977 wird in Rekingen die neue elektrische Sicherungsanlage mit signalmässigen Rangierfahrstrassen der Bauart "Integra AG Wallisellen" (Gleisbildstellwerk in Spurplantechnik "Domino 67") in Betrieb genommen. Sie ersetzt die elektrische Stellwerk-anlage, Integra Domino 55, aus dem Jahre 1959.
- 1.0.2 Die Gleisanlage, Signale, isolierten Gleis- und Weichenabschnitte und weitere Angaben sind auf der Planbeilage Sw 24166 dargestellt.
- 1.0.3 Die Sicherungsanlage entspricht bezüglich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit über das Gleis 7 im normalen Einspurbetrieb den Bestimmungen im FDR 6 22a, e.
- 1.0.4 Da erst nach der Inbetriebnahme der neuen Stellwerkanlage das alte AG abgebrochen werden kann, werden sowohl die neuen Gleise 3 und 4, als auch der Zwischenperron erst im Laufe des Jahres 1977 ohne besonderes Zirkular in Betrieb genommen.

1.1 Tabelle der Gleislängen für Zugfahrten

Spitze des Zuges		Zugschluss bei		nutzbare Gleislänge in m
Zielsignal	Km	Signal	Km	
21 A	38.040	12 C	37.919	121
22 B	38.066	11 D	37.900	166
23 B	38.098	11 C	37.900	198
24 B	38.140	9 C	37.858	282
25 B	38.172	8 C	37.826	346
D ₆	38.174	6 C	37.828	346
D ₆	38.174	2 C	37.553	621
D ₇	38.174	5 C	37.781	393
D ₇	38.174	1 C	37.529	645
12 C	37.919	21 A	38.040	121
11 D	37.900	22 B	38.066	166
11 C	37.900	23 B	38.098	198
C ₁₋₄	37.822	24 B	38.140	318
C ₅	37.822	25 B	38.172	350
C ₆	37.822	26 B	38.205	383
B ₂₆	37.568	26 B	38.205	637
B ₂₇	37.568	26 B	38.205	637
C ₇	37.822	27 B	38.257	435
B ₂₇	37.568	27 B	38.257	689

2. Weichen

2.0.1 Alle Weichen sind elektrisch zentralisiert und vollständig isoliert.

2.0.2 Die Weichen 1, 5, 27 und 28 sind mit elektrischer Zungenkontrolle (ZK) ausgerüstet, da sie im normalen Einspurbetrieb mit Streckengeschwindigkeit gegen die Spitze befahren werden.

2.7 Automatische Rücklaufweiche Nr.15

Um die Funktion dieser Weiche als Schutzweiche gegenüber den Stationsgleisen jederzeit zu gewährleisten, wird diese Weiche nach jedem Befahren automatisch in die Schutzstellung gesteuert. Besonders zu beachten ist die im AZ 17/69, Ziff.5, beschriebene Massnahme bei leichten Fahrzeugen mit schlechter Kontaktgabe zwischen Rad und Schiene. Bei diesen Fahrzeugen muss die Weiche 15 durch Einzelverschluss (Ziff.2.4) verschlossen werden.

Wird eine über die Weiche 15 eingestellte Rangierfahrstrasse mit der BAT aufgelöst, läuft die Weiche 15 sofort in Schutzstellung. Das Meldefenster "W 15 rechts" blinkt, sobald die Weiche für Fahrten nach dem rechten Weichenstrang gestellt ist. Zusätzlich ertönt ein Summer, wenn die Weiche mit Einzelsteuerung in die Rechtslage gesteuert wird. Der Summer kann nicht abgestellt werden.

3. Gleisisolierung

3.1 Die Gleisanlage ist durchgehend vom Einfahrssignal A (Seite Rümikon-Mellikon) bis zum Einfahrssignal E (Seite Zurzach), isoliert.

Nicht isoliert sind folgende Gleisabschnitte:

- Gleis 1 und 8
- Gleisstumpen 16, 25, 41, 42, 43 und 49
- Verbindungsgleis 24 (Holderbank) und 59 (Soda-fabrik)

Besonderes: Isolierung 24 W ist eine feindliche Isolierung gegenüber W 25 b (Zwergsignal 25 A ist nicht profilfrei aufgestellt).

4. Rangierfahrstrassen

- 4.0.1 Sämtliche Rangierbewegungen, die Transporte des Baudienstes und die Arbeitszüge werden durch Zwergsignale geregelt (s.a. Ziff.6.1).
- 4.0.2 Zur Verständigung mit dem Personal in der Ausenanlage steht eine Rangierfunkanlage zur Verfügung. Sie ist gemäss Z 18/75, AZ 9/71 und RDR 26 zu benützen und zu bedienen.
- 4.0.3 Im Rangierdienst sind vom Rangier bzw. Lokpersonal die Bestimmungen über die Zwergsignale im AZ 22/65, Ziff.17 - 20, besonders zu beachten.

4.2 Einstellen der Rangierfahrstrasse (RF)

Da das Zwergsignal 25 A nicht profilfrei aufgestellt ist gelten folgende Einschränkungen:

- Ist die W 25 b in der Stellung "links" belegt, kann keine RF mit Ziel am Zwergsignal 25A eingestellt werden.
- Ist eine RF über W 25 b links eingestellt, kann keine RF mit Ziel am Zwergsignal 25 A eingestellt werden.

4.3 Vorzugs- und Umweg-Rangierfahrstrassen

Zwergsignal beim Start	Zwergsignal beim Ziel	Vorzugsrangier- fahrstrasse über	Umwegrangier- fahrstrasse über
1 A	26 B	ZS 7 A	ZS 5 A
6 C	Gl. 17	ZS 1 C	ZS 2 C

4.6 Automatische Auflösung der Rangierfahrstrassen bei gespeicherter Rückfahrt.

Die Zwergsignale 25 A und 28 A werden schon bei der Belegung des betreffenden Isolierabschnittes (W 25 bzw. W 28) auf Halt gestellt, sofern eine Rückfahrt ab den Gegen-Zwergsignalen (24 C bzw. 27 C) gespeichert ist. Der restliche Teil der ersten Fahrstrasse wird bei der Rückfahrt automatisch aufgelöst.

5. Zugfahrstrassen

5.0.1 Von den beiden Streckengleisen sind alle Ein- und Ausfahrten auf bzw. ab den Stationsgleisen 2 - 7 möglich.

Ausserdem sind Ausfahrten ab den Gleisen 1 und 8 möglich.

5.0.2 Einfahrten auf das angebotene Gleis sind aus beiden Richtungen möglich (Zeichen ▲)

FDR 310.1, Ziff.47²⁰, bzw. Anh. FDR 234a

● 5.1 Tabelle der Zugfahrstrassen

a) Einfahrten ohne Verlängerung

Einfahrt		Einfahrtsignal		max. Fahrgeschwindigkeit	
von Gleis	auf Gleis	Bezeichnung	Fahrbezug	Zugreihe in km/h	
				R	A
137	2	A	2	40	40
"	3	"	2	40	40
"	4	"	2	40	40
"	5	"	2	40	40
"	6	"	3	65	60
"	7	"	1	110	105
138	2	E	2	40	40
"	3	"	2	40	40
"	4	"	2	40	40
"	5	"	2	40	40
"	6	"	3	65	60
"	7	"	1	110	105

b) Einfahrten mit Verlängerung

Werden die Einfahrstrassen gemäss Ziff. a) verlängert, zeigen die Gleisabschnittssignale C1-4, C5, C6 und C7 den Fahrbegriff 6.

- c) Bei allen Einfahrten von Rümikon-Mellikon und Zurzach, welche mit dem Fahrbegriff 2 oder 3 signalisiert werden, spricht an den Einfahrversignalen A* bzw. E* die automatische Zugsicherung an (Anh. FDR 234a).

Vor diesen Signalen sind Merkzeichen (Dreiecktafeln) nach AZ 12/59, Ziff.1 aufgestellt.

d) Ausfahrten

Ausfahrt von Gleis	auf Gleis	Gleisabschnitt-Signal			Ausfahrtsignal		
		Bezeichnung	Fahr- begriff	max. Fahrgeschw. in km/h, Reihe	Bezeichnung	Fahr- begriff	max. Fahrgeschw. in km/h, Reihe
1	137	C1-4,8	2	40	B26	3	65
2	"	"	2	40	"	3	65
3	"	"	2	40	"	3	65
4	"	"	2	40	"	3	65
5	"	C5	2	40	"	3	65
6	"	C6	3	65	"	3	65
7	"	C7	1	105	B27	1	110
8	"	C1-4,8	2	40	B26	3	65
1	138				D1-4	2	40
2	"				"	2	40
3	"				"	2	40
4	"				"	2	40
5	"				D5	2	40
6	"				D6	3	65
7	"				D7	1	110
							105

5.4 Umwegfahrstrassen

Die Vorzugfahrstrassen bei Ein- und Ausfahrten Seite Rümikon-Mellikon auf bzw. ab Gleis 6 werden über Gl.26 eingestellt. Umwegfahrtstrassen über Gl.27 sind möglich.

Bei Einfahrten mit Ziel am Signal C1-4 bzw. D₁₋₄ wird die Vorzugfahrstrasse über Gl.4 eingestellt; Umwegfahrstrassen über die Gleis 2+3 sind möglich.

5.5 u. 5.6 Besondere Verschlüsse bei Zugfahrstrassen

<u>Eingestellte</u> <u>=====</u> Zugfahrstrasse	autom.Auflösung des Verschlusses mit Be- fahren der isolier- ten Schiene	Betriebsauf- lösung möglich, wenn isol.Schiene belegt	<u>Verschllossene,d.h.</u> <u>=====</u> nicht einstellbare Zugfahrstrasse
von Rümikon auf			von u. nach Zurzach auf bzw. ab
- Gl. 2	24 w	Gl. 2	- Gl. 1, 3-5
- Gl. 3	24 w	Gl. 3	- Gl. 1, 2, 4, 5
- Gl. 4	24 w	Gl. 4	- Gl. 1-3, 5
- Gl. 5	Gl. 5 + 70 S	Gl. 5	- Gl. 1-4
- Gl. 6	Gl. 6 + 80 S	---	- Gl. 1-5
von Zurzach auf			von und nach Rümikon auf bzw. ab
- Gl. 2	10 w	Gl. 2	- Gl. 1, 3, 4
- Gl. 3	10 w	Gl. 3	- Gl. 1, 2, 4
- Gl. 4	9 ax	Gl. 4	- Gl. 1-3
- Gl. 5	Gl. 5 + 80 S	Gl. 5	- Gl. 1-4
- Gl. 6 (W6 = R)	Gl. 6 + 85 S	---	- Gl. 1-5
- Gl. 7	Gl. 7 + 80 S	---	- Gl. 6 über W5/6

6. Signale

● 6.1 Zwergsignale

Die Anlage ist mit Zwergsignalen nach AZ 22/65 ausgerüstet. Alle Zwergsignale sind links des betreffenden Gleises aufgestellt (s.a.Ziff.4.0.1)

● 6.2 Vor- und Hauptsignale

Alle Vor- und Hauptsignale sind als Lichtsignale ausgebildet. Sie sind links des betreffenden Gleises aufgestellt.

Die Geschwindigkeiten der verschiedenen Fahrbe-
griffe sind aus den Tabellen 5.1a, b und d er-
sichtlich.

● 6.3 Abfahrtsignale

6.3.1 Zur Erteilung des Abfahrbefehls bei Ausfahrten sind für alle Gleise und für beide Richtungen ortsfeste Abfahrtsignale vorhanden. Diese Signale sind im Sit.-Plan Sw 24166 eingetragen wobei zu beachten ist, dass diese Signale z.T. auch in den Zwergsignalen eingebaut sind.

6.3.2 In der Regel erhält der Lokführer den Abfahrbe-
fehl nur an einem und zwar an dem vorausliegenden Abfahrtsignal. Ist dieses Signal besonders weit entfernt, so leuchtet auch noch das nächste rück-
liegende Signal.

In Ausnahmefällen ist aber nicht zu vermeiden, dass das vorausliegende Signal nicht angeschaltet werden darf (Möglichkeit eines Irrtums) und deshalb das nächste rückliegende Signal beachtet werden muss. Dies ist der Fall wenn:

- die Zugspitze nach dem Signal C1-4 bzw. C5 bzw. C6 oder C7, aber noch nicht auf der Weiche 7 bzw. 5 ist.

6.3.3 Erteilen des Abfahrtsbefehls durch den Zugführer (Anh. FDR 2414, 15)

Diese Einrichtungen sind für die Gleise 6 und 7 für Züge nach beiden Richtungen vorhanden. Die Tastenkästchen sind im Situationsplan Sw 24166 eingetragen (Symbol ●). Für die Gleise 1-5 + 8 wird der Abfahrtsbefehl vom Stellttisch aus erteilt. Die Tastenkästchen können jedoch erst im Herbst 1977 (zusammen mit dem Perron) in Betrieb genommen werden. Bis dahin wird der Abfahrtsbefehl allen Reisezügen mit dem Befehlstab bzw. bei Pendelzügen mit dem Abfahrtschalter am Zug erteilt.

6.3.4 Tabelle der Abfahrtsignale

a) Ausfahrten nach Rümikon-Mellikon

Bedienung am Stellttisch mit Hauptsig.-Taste	Standort der Zugspitze	Abfahrtsbefehl am Signal
C 1-4	Gl. 1	12 C
"	Gl. 2	11 D
"	Gl. 3	11 C
"	Gl. 4, Gl. 4.1	9 C
"	Gl. 8	12 D
"	12w, 11w, 10w, 9ax	C1-4, vorne
"	9w	C1-4, vorne und hinten
C5	Gl. 5, Gl. 5.1	C5
C6	Gl. 6	C6
C7	Gl. 7	C7
B26	9w	B26, C1-4 hinten (auch vorne, wenn Sig.C "Fahrt")
B26	8w, 7w, 6w, Gl. 26	B26
B27	6w, 5w, Gl. 27	B27

b) Ausfahrten nach Zurzach

Bedienung am Stelltisch mit Hauptsig.-Taste	Standort der Zugspitze	Abfahrtsbefehl am Signal
D1-4	Gl. 1	21 A
"	Gl. 2	22 B
"	Gl. 3	23 B
"	Gl. 4	24 B
"	21w, 22w, 23w, 24w	D1-4
D5	Gl. 5, Gl.5.2	D5
D6	Gl. 6	D6
D7	Gl. 7	D7

● 6.4 Besetztsignale

Einfahrten auf teilweise besetztes Gleis mit Signalisierung am Einfahrtsignal nach R 312.1, Beiblatt 1, vom 1. November 1967, Ziff.7 sind aus beiden Richtungen möglich:

Fahrstrasse	Das Einfahrgleis muss frei sein bis zum Abschnitt (excl.)
von Zurzach auf Gl.4	Gl.4 (45 m nach dem Profil der W 24)
" " " Gl.5	Gl.5 (" " " " " W 25 a)
von Rümikon auf Gl.4	Gl.4 (" " " " " W 9 b)
" " " Gl.5	Gl.5 (" " " " " W 8 b)

● 6.5 Hilfssignale

Die Einfahrtsignale sind mit Hilfssignalen gemäss 312.1, Beiblatt 1 vom 1. November 1967, Ziffern 14 und 15 ausgerüstet.

● 6.6 Transitsignale

Einfache Transitsignale sind an den Signalen A, B27, D7 und E angebracht. Ein doppelseitiges Transitsignal befindet sich am Perrondach ca. Mitte Perron.

Die Transitsignale leuchten nach AZ 28/69, wenn der automatische Durchgangsbetrieb eingeführt ist.

● 6.7 Automatische Zugsicherung

Die Einfahrversignale, die Ausfahrversignale und die Ausfahrsignale sind mit den Streckengeräten für die automatische Zugsicherung ausgerüstet. Für die Hauptsignale sind sie gem. AZ 13/72 für den "Impuls Halt" geschaltet.

6.9 Streckenläutewerk

Die Abgabe des Läutesignals ist wie folgt möglich:

- von Hand mit der Abläutetaste im Stelltisch;
- bei Erteilen des Abfahrbefehls an der ortsfesten Abfahrtsignalanlage;
- bei eingestelltem aSB und aDg durch Befahren der isolierten Schiene.

● 6.10 Automatischer Signalbetrieb (aSB) und automatischer Durchgangsbetrieb (aDg)

6.10.1 Die Signale A, B27, C7, D7 und E sind mit den Einrichtungen für den automatischen Signalbetrieb ausgerüstet.

6.10.2 In der Nähe der Signale A, B27, C7, D7, E und auf dem Zwischenperron (ca. in der Mitte) sind Signaltelefone vorhanden; deren Standorte sind im Situationsplan Sw 24 166 eingetragen (Symbol ST).

6.10.3 Die neue Stellwerkanlage ist mit den Einrichtungen für den automatischen Durchgangsbetrieb (aDg) ausgerüstet. Mit dem Einführen des aDg werden alle entsprechenden Signale in den aSB geschaltet und die entspr. Weichen in die Schutzstellung umgesteuert (Gl.6, W6 und W26 müssen frei sein). Der

aDg ist nur einzuschalten, wenn die Station nicht besetzt ist. Mit dem Ausschalten der Pultausleuchtung werden die Signaltelefone auf die nächste besetzte Station geschaltet.

7. Streckenblock

7.1 Die Strecken Zurzach - Rekingen und Rekingen - Rümikon-M. sind mit dem automatischen Streckenblock mit Achszählung ohne Streckensperrung ausgerüstet (R 320.1111).

9. Verschiedene Einrichtungen

9.2 Weichenheizung

Die Weichen 1, 2, 5, 6, 7, 8, 25, 26 und 27 sind mit elektrischer Weichenheizung (Speisung aus dem Ortsnetz) ausgerüstet. Die Heizung wird vom Stell-tisch aus ein- und ausgeschaltet. Die Anschlussleistung für die ganze Anlage beträgt ca. 100 kW. Die Weichenheizung wird später ohne besondere Anzeige in Betrieb genommen.

11. Schlussbestimmungen

11.1 Der Unterhalt und die Behebung von Störungen an der Sicherungsanlage obliegen dem Stellwerkmeister 9 in Bülach.

11.3 Für die Bedienung der Stellwerkanlage gilt die DV 803 vom 26. April 1977 der Station Rekingen.

11.5 Folgende Vorschriften und Zirkulare werden aufgehoben:

Z 58/59 Inbetriebnahme der elektrischen Sicherungsanlage

Z 23/74 Aenderung der Geschwindigkeit und
der Signalbegriffe

Z 45/75 Stationserweiterung Rekingen; Weichen-
umbau Seite Zurzach

12. Fahrdienstvorschriften

12.1 Das Gleis 7 (neu) ist das Regelgleis (alt 3)

12.2 Die Höchstgeschwindigkeit für das Befahren des
Regelgleises 7 auf der Station Rekingen
sind $V_R = 110 \text{ km/h}$ bzw. $V_A = 105 \text{ km/h}$.
Uebrige Geschwindigkeiten siehe Ziff.5.1.

12.3 Die Aenderungen im Heft Zugreihe RAM, im Dienst-
fahrplan und im Anhang FDR werden mit einem
Zirkular der BA veranlasst.

Schweizersische Bundesbahnen
Der Direktor des Kreises III

a.A. P e t e r

● Vom Lokpersonal besonders zu beachtende Bestimmungen.

Beilage: 1 Situationsplan Sw 24 166