

Schweizerische Bundesbahnen  
Kreisdirektion II

Zug

DV 665 b

**Dienstvorschrift**

betreffend

**Sicherungsanlage auf dem Bahnhof**

**Zug**

(Ausgabe für das Fahrpersonal)

Luzern, den 15. April 1957

DV 665b

## Dienstvorschrift

betreffend

# Sicherungsanlage auf dem Bahnhof Zug

(Ausgabe für das Fahrpersonal)

### I. Allgemeines

1. Der Bahnhof Zug ist mit einer elektrischen Sicherungsanlage Bauart «Integra» ausgerüstet.  
In den Stellwerken I und II sind außerdem noch mechanische Stellwerkapparate (Bauarten Bruchsal und Jüdel) vorhanden, welche mit den elektrischen Apparaten in Abhängigkeit stehen.
2. Die Gleisanlage sowie die Fahrstraßen und Signale sind auf der Planbeilage dargestellt.
3. Die Sicherungsanlage entspricht betreffend den höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeiten:
  - a) für Einfahrten von Baar auf Gleis D 1—B 1  
den Bestimmungen des FDR 6<sup>22 a und e</sup>

- b) für Einfahrten von Zug Oberwil auf Gleis B 1 den Bestimmungen des FDR 6<sup>22 a</sup>
- c) für Einfahrten von Cham auf Gleis A 1 den Bestimmungen des FDR 6<sup>22 b</sup>
- d) für Einfahrten von Cham auf Gleis A 2 den Bestimmungen des FDR 6<sup>23</sup> (Weiche 67 besonderer Bauart R 800)
- e) für Ausfahrten nach Baar ab Gleis A 2 den Bestimmungen des FDR 6<sup>22 b und e</sup> sowie ab Gleis D 2 den Bestimmungen des FDR 6<sup>22 a und e</sup>
- f) für Ausfahrten nach Baar ab Gleis B 1 über Gleis D 1 den Bestimmungen des FDR 6<sup>23</sup> (Weichen 1 und 2 besonderer Bauart R 800)
- g) für Ausfahrten nach Zug Oberwil ab Gleis B 1 den Bestimmungen des FDR 6<sup>22 e</sup>
- h) für Ausfahrten nach Cham ab Gleis A 1 den Bestimmungen des FDR 6<sup>22 e</sup>
- i) für Ausfahrten nach Cham ab Gleis A 2 den Bestimmungen des FDR 6<sup>23</sup> (Weiche 67 besonderer Bauart R 800)

Für alle übrigen Fahrstraßen gelten bezüglich Höchstgeschwindigkeit die Bestimmungen des FDR 6<sup>23</sup> (Weichen gewöhnlicher Bauart in ablenkender Stellung).

## II. Stellwerke

4. Die Sicherungsanlage in Zug besteht aus einem **Befehlwerk** (Tastenfreigabewerk Bauart «Integra») im Dienstgebäude, bei km 29,185 (von Thalwil), einem **Wärterstellwerk II** bei km 28,977 (von Thalwil) (elektrischer Apparat Bauart «Integra» und mechanischer Apparat Bauart «Jüdel») und einem **Wärterstellwerk I** bei km 28,510 (von Thalwil) (elektrischer Apparat Bauart «Integra» und mechanischer Apparat Bauart «Bruchsal J»).

5. Das **Wärterstellwerk I** kann ausgeschaltet werden. Die Bedienung der Weichen 1/2, 3a/4b, 4a/5b und 3b wird damit an das Stellwerk II abgegeben.
6. Vom Befehlwerk aus werden die Freigaben an die Wärterstellwerke I und II für sämtliche Fahrstraßen erteilt.

## III. Weichen und isolierte Schienen

7. Die Weichen 1, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5b, 9, 10a, 10b, 13, 29a, 30a, 30b, 31, 32, 33a, 33b, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 45a, 46a, 46b, 47a, 47b, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 56a, 57, 61, 62, 65, 66 und 67 sowie die Entgleisungsvorrichtung Es 13 besitzen elektrische Motorantriebe.
8. Die Antriebe der Weichen 2, 3b, 4a, 4b, 30a, 30b, 32, 47a, 47b und 62 sind mit Zungenkontrolle (ZK) ausgerüstet. Die Weichenantriebe je einer Weichenverbindung sind elektrisch gekuppelt und laufen nacheinander um.
9. Die Weichen 5a, 6a, 6b, 7a, 7b, 8, 11, 12a, 12b, 14, 15, 16, 17, 18, 27a, 27b, 28a, 28b, 29b und 45b sowie die Entgleisungsvorrichtung Es 45 werden mit doppelten Drahtzügen fernbedient.
10. Die Laternen sämtlicher elektrisch oder mechanisch fernbedienter Weichen und Entgleisungsvorrichtungen sowie die der örtlich bedienten Weiche 55 sind elektrisch beleuchtet. Die Weiche 8 sowie die Entgleisungsvorrichtung Es 13 besitzen keine Laternen; ihre Stellung ist an der Laterne der betreffenden gekuppelten Weiche 7a bzw. 13 erkennbar.
11. Die Steuereinrichtungen der Weichen werden bei Belegung der, der betreffenden Weiche zugehörigen isolierten Schienen gesperrt, so daß diese nicht mehr umgelegt werden kann. Die Isolierungen beginnen mindestens 18 Meter vor den Zungen der Weichen 1, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 13, 29a (nur aus Gleis D 2), 32, 33b (nur aus Gleis A 3), 34, 35, 36, 37, 45a, 45b, 52, 53, 57, 61, 62, 65, 66 und 67. Alle übrigen Weichen besitzen keine besonderen Isolierabschnitte.
12. Bei den Weichen 1, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 34, 35, 36, 45a, 45b, 61, 62, 65, 66 und 67 reicht die Isolierung bis über das Sicherheitszeichen hinaus (Profilkontrolle).

13. Ist eine isolierte Schiene durch ein Fahrzeug belegt, so kann die Weiche nicht umgelegt werden.
14. Die Gleise A 1, A 2, B 1, B 2 (nur bis Weiche 52), D 1 und D 2 sind isoliert.
15. Ein- bzw. Ausfahrten können nur eingestellt werden, wenn die entsprechenden isolierten Gleisabschnitte und Weichen frei sind.

#### IV. Fahrstraßen

16. Die Fahrstraßen und Signale sind auf dem beiliegenden Übersichtsplan und in den nachfolgenden Tabellen eingetragen. Die Gruppierung der Fahrstraßen in diesen Tabellen ist für die Fahrrichtungen
- a) Baar/Steinhausen — Cham/Zug Oberwil  
 b) Cham/Zug Oberwil — Baar/Steinhausen  
 aufgestellt.

#### a) Fahrrichtung Baar/Steinhausen — Cham/Zug Oberwil

##### Einfahrten von Baar

Fahrstraße	Fahrt	Einfahr-Vorsignal		Einfahrsignal		Bemerkungen
		Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	
a <sup>D1</sup>	von Baar auf Gleis D 1	A*	grün grün	A <sup>1</sup>	grün	Äußere Einfahrt von Baar
a <sup>BC3</sup>	von Baar auf Gleis C 3 und B 3	A*	brandgelb grün	A <sup>2</sup>	grün brandgelb	—
a <sup>C4</sup>	von Baar auf Gleis C 4	A*	brandgelb grün	A <sup>2</sup>	grün brandgelb	—

##### Einfahrten von Steinhausen

Fahrstraße	Fahrt	Einfahr-Vorsignal		Einfahrsignal		Bemerkungen
		Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	
C <sup>D1</sup>	von Steinhausen auf Gleis D 1	C*	brandgelb grün	C <sup>2</sup>	grün brandgelb	Äußere Einfahrt von Steinhausen
C <sup>D2</sup>	von Steinhausen auf Gleis D 2	C*	brandgelb grün	C <sup>2</sup>	grün brandgelb	Äußere Einfahrt von Steinhausen
C <sup>BC3</sup>	von Steinhausen auf Gleis C 3 und B 3	C*	brandgelb grün	C <sup>2</sup>	grün brandgelb	—
C <sup>C4</sup>	von Steinhausen auf Gleis C 4	C*	brandgelb grün	C <sup>2</sup>	grün brandgelb	—

### Einfahrten von Gleis D 1

Fahr- straße	Fahrt	Inneres Einfahr-Vorsignal		Inneres Einfahrsignal		Innere Einfahrt von:
		Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	
t <sup>B1</sup>	von Gleis D 1 auf Gleis B 1	T*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	grün grün	T <sup>1</sup>	grün	Baar
		T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	grün grün			Steinhausen
t <sup>B2</sup>	von Gleis D 1 auf Gleis B 2	T*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün	T <sup>2</sup>	grün brandgelb	Baar
		T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün			Steinhausen
t <sup>A1</sup>	von Gleis D 1 auf Gleis A 1	T*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün	T <sup>2</sup>	grün brandgelb	Baar
		T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün			Steinhausen
t <sup>A2</sup>	von Gleis D 1 auf Gleis A 2	T*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün	T <sup>2</sup>	grün brandgelb	Baar
		T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün			Steinhausen
t <sup>A3</sup>	von Gleis D 1 auf Gleis A 3	T*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün	T <sup>2</sup>	grün brandgelb	Baar
		T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün			Steinhausen
t <sup>A4</sup>	von Gleis D 1 auf Gleis A 4	T*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün	T <sup>2</sup>	grün brandgelb	Baar
		T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün			Steinhausen

<sup>1)</sup> Gilt für Inneres Einfahrversignal nur, wenn gleichzeitig die entsprechende äußere Einfahrt eingestellt ist. (Durchfahrt über Gleis D 1)

### Einfahrten von Gleis D 2

Fahr- straße	Fahrt	Inneres Einfahr-Vorsignal		Inneres Einfahrsignal		Bemerkungen
		Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	
u <sup>B1</sup>	von Gleis D 2 auf Gleis B 1	T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün	U <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Einfahrten von Steinhausen
u <sup>B2</sup>	von Gleis D 2 auf Gleis B 2	T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün	U <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Einfahrten von Steinhausen
u <sup>A1</sup>	von Gleis D 2 auf Gleis A 1	T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün	U <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Einfahrten von Steinhausen
u <sup>A2</sup>	von Gleis D 2 auf Gleis A 2	T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	grün grün	U <sup>1</sup>	grün	Innere Einfahrten von Steinhausen
u <sup>A3</sup>	von Gleis D 2 auf Gleis A 3	T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün	U <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Einfahrten von Steinhausen
u <sup>A4</sup>	von Gleis D 2 auf Gleis A 4	T*, U*, H* <sup>1)</sup> <sub>BC3</sub>	brandgelb grün	U <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Einfahrten von Steinhausen

<sup>1)</sup> Gilt für Inneres Einfahrversignal nur, wenn gleichzeitig die entsprechende äußere Einfahrt eingestellt ist. (Durchfahrt über Gleis D 2)

### Ausfahrten nach Cham

Fahr- straße	Fahrt	Ausfahr-Vorsignal		Ausfahrsignal	
		Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern
f <sup>A1</sup>	nach Cham ab Gleis A 1	F*, H* <sup>1)</sup>	grün grün	F <sup>1</sup> <sub>A1</sub>	grün
f <sup>A2</sup>	nach Cham ab Gleis A 2	F*, H* <sup>1)</sup>	brandgelb grün	F <sup>3</sup> <sub>A2</sub>	grün grün
f <sup>A3</sup>	nach Cham ab Gleis A 3	F*, H* <sup>1)</sup>	brandgelb grün	F <sup>2</sup> <sub>A3,4</sub>	grün brandgelb
f <sup>A4</sup>	nach Cham ab Gleis A 4	F*, H* <sup>1)</sup>	brandgelb grün	F <sup>2</sup> <sub>A3,4</sub>	grün brandgelb

<sup>1)</sup> Gilt für Ausfahrversignal nur, wenn gleichzeitig die entsprechende innere Einfahrt eingestellt ist. (Durchfahrt)

## Ausfahrten nach Zug Oberwil

Fahrstraße	Fahrt	Ausfahr-Vorsignal		Inneres Einfahr-Vorsignal		Ausfahrtsignal		Bemerkungen
		Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	
h <sup>B1</sup>	nach Zug Oberwil ab Gleis B 1	F*, H <sup>*1)</sup>	grün grün	—	—	H <sup>1</sup>	grün	—
h <sup>B2</sup>	nach Zug Oberwil ab Gleis B 2	F*, H <sup>*1)</sup>	brandgelb grün	—	—	H <sup>2</sup>	grün brandgelb	—
h <sup>BC3</sup>	nach Zug Oberwil ab Gleis C 3 und B 3	—	—	T*, H <sup>*2)</sup> BC3	brandgelb grün	H <sup>2</sup>	grün brandgelb	von Baar von Steinhausen

1) Gilt für Ausfahrtsignal nur, wenn gleichzeitig entsprechende innere Einfahrt eingestellt ist. (Durchfahrt)

2) Gilt für inneres Einfahrtsignal nur, wenn gleichzeitig äußere Einfahrt eingestellt ist. (Durchfahrt)

## b) Fahrriichtung Cham/Zug Oberwil — Baar/Steinhausen

## Einfahrten von Cham

Fahrstraße	Fahrt	Einfahr-Vorsignal		Einfahrtsignal	
		Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern
g <sup>A1</sup>	von Cham auf Gleis A 1	G*	grün grün	G <sup>1</sup>	grün
g <sup>A2</sup>	von Cham auf Gleis A 2	G*	brandgelb grün	G <sup>3</sup>	grün grün
g <sup>A3</sup>	von Cham auf Gleis A 3	G*	brandgelb grün	G <sup>2</sup>	grün brandgelb
g <sup>A4</sup>	von Cham auf Gleis A 4	G*	brandgelb grün	G <sup>2</sup>	grün brandgelb

## Einfahrten von Zug Oberwil

Fahrstraße	Fahrt	Einfahr-Vorsignal		Einfahrtsignal	
		Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern
j <sup>B1</sup>	von Zug Oberwil auf Gleis B 1	J*	grün grün	J <sup>1</sup>	grün
j <sup>B2</sup>	von Zug Oberwil auf Gleis B 2	J*	brandgelb grün	J <sup>2</sup>	grün brandgelb
j <sup>BC3</sup>	von Zug Oberwil auf Gleis B 3 und C 3	J*	brandgelb grün	J <sup>2</sup>	grün brandgelb

### Ausfahrten nach Gleis D 1

Fahrstraße	Fahrt	Äußer. Ausfahr-Vorsignal		Inneres Ausfahr-Signal		Bemerkungen
		Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	
e B1 D1	ab Gleis B 1 nach Gleis D 1	E <sub>J</sub> <sup>*</sup> BD <sub>BC3</sub> <sup>* 1)</sup>	grün grün	E <sub>B1</sub> <sup>1</sup>	grün	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen
e B2 D1	ab Gleis B 2 nach Gleis D 1	E <sub>J</sub> <sup>*</sup> BD <sub>BC3</sub> <sup>* 1)</sup>	brandgelb grün	E <sub>B2</sub> <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen
e A1 D1	ab Gleis A 1 nach Gleis D 1	E <sub>G</sub> <sup>* 1)</sup>	brandgelb grün	E <sub>A1</sub> <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen
e A2 D1	ab Gleis A 2 nach Gleis D 1	E <sub>G</sub> <sup>* 1)</sup>	brandgelb grün	E <sub>A2</sub> <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen
e A3 D1	ab Gleis A 3 nach Gleis D 1	E <sub>G</sub> <sup>* 1)</sup>	brandgelb grün	E <sub>A3,4</sub> <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen
e A4 D1	ab Gleis A 4 nach Gleis D 1	E <sub>G</sub> <sup>* 1)</sup>	brandgelb grün	E <sub>A3,4</sub> <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen

<sup>1)</sup> Gilt für äußeres Ausfahr-Vorsignal nur, wenn gleichzeitig die Einfahrt eingestellt ist. (Durchfahrt)

### Ausfahrten nach Gleis D 2

Fahrstraße	Fahrt	Äußeres Ausfahr-Vorsignal		Ausfahr-Signal		Bemerkungen
		Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern	
e B1 D2	ab Gleis B 1 nach Gleis D 2	E <sub>J</sub> <sup>*</sup> BD <sub>BC3</sub> <sup>* 1)</sup>	brandgelb grün	E <sub>B1</sub> <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen
e B2 D2	ab Gleis B 2 nach Gleis D 2	E <sub>J</sub> <sup>*</sup> BD <sub>BC3</sub> <sup>* 1)</sup>	brandgelb grün	E <sub>B2</sub> <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen
e A1 D2	ab Gleis A 1 nach Gleis D 2	E <sub>G</sub> <sup>* 1)</sup>	brandgelb grün	E <sub>A1</sub> <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen
e A2 D2	ab Gleis A 2 nach Gleis D 2	E <sub>G</sub> <sup>* 1)</sup>	grün grün	E <sub>A2</sub> <sup>1</sup>	grün	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen
e A3 D2	ab Gleis A 3 nach Gleis D 2	E <sub>G</sub> <sup>* 1)</sup>	brandgelb grün	E <sub>A3,4</sub> <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen
e A4 D2	ab Gleis A 4 nach Gleis D 2	E <sub>G</sub> <sup>* 1)</sup>	brandgelb grün	E <sub>A3,4</sub> <sup>2</sup>	grün brandgelb	Innere Ausfahrt nach Baar oder Steinhausen

<sup>1)</sup> Gilt für äußeres Ausfahr-Vorsignal nur, wenn gleichzeitig die Einfahrt eingestellt ist. (Durchfahrt)

## Ausfahrten nach Baar

Fahr- strafe	Fahrt	Inneres Ausfahr-Vorsignal		Äußeres Ausfahr-Vorsignal		Äußeres Ausfahrtsignal		Bemerkungen
		Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	
b <sub>D1</sub>	nach Baar ab Gleis D 1	BD* D1	brandgelb grün grün	—	—	BD <sup>3</sup> D1	grün grün	Äußere Ausfahrt
b <sub>D2</sub>	nach Baar ab Gleis D 2	BD* D2	grün grün	—	—	BD <sup>1</sup> D2	grün	Äußere Ausfahrt
b <sub>C1</sub>	nach Baar ab Gleis C 1	—	—	—	—	BD <sup>2</sup> C 1, 3, 4	grün brandgelb	mit Buch- stabensignal B
b <sub>BC3</sub>	nach Baar ab Gleis B 3 und C 3	—	—	E*, BD <sup>*1</sup> BC3	brandgelb grün	BD <sup>2</sup> C 1, 3, 4	grün brandgelb	mit Buch- stabensignal B
b <sub>C4</sub>	nach Baar ab Gleis C 4	—	—	—	—	BD <sup>2</sup> C 1, 3, 4	grün brandgelb	mit Buch- stabensignal B

1) Gilt für äußeres Ausfahrtsignal nur, wenn gleichzeitig die Einfahrt eingestellt ist. (Durchfahrt)

## Ausfahrten nach Steinhausen

Fahr- strafe	Fahrt	Inneres Ausfahr-Vorsignal		Äußeres Ausfahr-Vorsignal		Ausfahrtsignal		Bemerkungen
		Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	
d <sub>D1</sub>	nach Steinhausen ab Gleis D 1	BD* D1	brandgelb grün	—	—	BD <sup>2</sup> D1	grün brandgelb	Äußere Ausfahrt
d <sub>D2</sub>	nach Steinhausen ab Gleis D 2	BD* D2	brandgelb grün	—	—	BD <sup>2</sup> D2	grün brandgelb	Äußere Ausfahrt
d <sub>C1</sub>	nach Steinhausen ab Gleis C 1	—	—	—	—	BD <sup>2</sup> C1,3,4	grün brandgelb	mit Buch- stabensignal S
d <sub>BC3</sub>	nach Steinhausen ab Gleis B 3 und C 3	—	—	E*, BD <sup>*1</sup> BC3	brandgelb grün	BD <sup>2</sup> C1,3,4	grün brandgelb	mit Buch- stabensignal S
d <sub>C4</sub>	nach Steinhausen ab Gleis C 4	—	—	—	—	BD <sup>2</sup> C1,3,4	grün brandgelb	mit Buch- stabensignal S

1) Gilt für äußeres Ausfahrtsignal nur, wenn gleichzeitig die Einfahrt eingestellt ist. (Durchfahrt)



**Durchfahrten** können durch alle mit Ein- und Ausfahr-Fahrstraßen ausgerüsteten Gleise in beliebiger Kombination eingestellt werden.

17. Die Fahrstraßen werden wie folgt automatisch aufgelöst:

**a) Einfahrten**

a <sup>D1</sup>	Von Baar auf Gleis D 1	Beim Befahren der Weiche 4 mit der ersten Zugsachse.
a <sup>BC3</sup>	Von Baar auf Gleis C 3 und B 3	Beim Verlassen der isolierten Schiene C 3 mit der letzten Zugsachse.
a <sup>C4</sup>	Von Baar auf Gleis C 4	Beim Verlassen der isolierten Schiene C 4 mit der letzten Zugsachse.
c <sup>D1</sup>	Von Steinhausen auf Gleis D 1	Beim Befahren der Weiche 4 mit der ersten Zugsachse.
c <sup>D2</sup>	Von Steinhausen auf Gleis D 2	Beim Befahren der isolierten Schiene 3 u mit der ersten Zugsachse.
c <sup>BC3</sup>	Von Steinhausen auf Gleis C 3 und B 3	Beim Verlassen der isolierten Schiene C 3 mit der letzten Zugsachse.
c <sup>4</sup>	Von Steinhausen auf Gleis C 4	Beim Verlassen der isolierten Schiene C 4 mit der letzten Zugsachse.
t <sup>B1-2, A1-2</sup>	Von Gleis D 1 auf Gleis B 1—B 2, A 1—2	Beim Befahren der Weiche 32 mit der ersten Zugsachse. <sup>1)</sup>
t <sup>A3-4</sup>	Von Gleis D 1 auf Gleis A 3—4	Beim Befahren der Weiche 37 mit der ersten Zugsachse. <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Bei diesen Fahrten ist im Stellwerk II außerdem die *Betriebsauflösetaste* zu bedienen.

u <sup>B1-2, A1-2</sup>	Von Gleis D 2 auf Gleis B 1—2, A 1—2	Beim Befahren der Weiche 29 mit der ersten Zugsachse. <sup>1)</sup>
u <sup>A3-4</sup>	Von Gleis D 2 auf Gleis A 3—4	Beim Befahren der Weiche 37 mit der ersten Zugsachse. <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Bei diesen Fahrten ist im Stellwerk II außerdem die *Betriebsauflösetaste* zu bedienen.

g <sup>A1</sup>	Von Cham auf Gleis A 1	Beim Befahren der Weiche 67 mit der ersten Zugsachse.
g <sup>A2</sup>	Von Cham auf Gleis A 2	Beim Befahren der Weiche 66 mit der ersten Zugsachse.
g <sup>A3-4</sup>	Von Cham auf Gleis A 3 und 4	Beim Befahren der Weiche 65 mit der ersten Zugsachse.
j <sup>B1</sup>	Von Zug Oberwil auf Gleis B 1	Beim Befahren der Weiche 62 mit der ersten Zugsachse.
j <sup>B2-3</sup>	Von Zug Oberwil auf Gleis B 2—3	Beim Befahren der Weiche 61 mit der ersten Zugsachse.

**b) Ausfahrten**

b	Ausfahrten nach Baar	Beim Verlassen der Weiche 1 mit der letzten Zugsachse.
d	Ausfahrten nach Steinhausen	Beim Verlassen der Weiche 3 mit der letzten Zugsachse.
e <sup>D1</sup>	Ausfahrten nach Gleis D 1	Beim Verlassen der Weiche 32 mit der letzten Zugsachse.
e <sup>D2</sup>	Ausfahrten nach Gleis D 2	Beim Verlassen der Weiche 29 mit der letzten Zugsachse.
f	Ausfahrten nach Cham	Beim Verlassen der Weiche 67 mit der letzten Zugsachse.
h	Ausfahrten nach Zug Oberwil	Beim Verlassen der Weiche 62 mit der letzten Zugsachse.

## V. Signale

### a) Haupt- und Vorsignale

18. Die Signale sind als **Lichtsignale** ausgebildet gemäß dem Reglement über die Signale R 312.1 vom 1. Mai 1947.
19. Die unterste Laterne mit roter Linse der **Einfahrtsignale** ist eine Reserve (Nothalt). In der Laterne mit roter Linse der **Ausfahrtsignale** ist eine zweite Lampe (Reservehaltlampe) angebracht. Diese Reservelampen leuchten nur auf, wenn die normale rote Lampe versagt.
20. Die Signale werden automatisch auf Halt geschaltet:

#### a) Einfahrtsignale

A <sup>1/2</sup>	(Seite Baar)	Beim Befahren der isolierten Schiene 2u mit der ersten Zugsachse
C <sup>2</sup>	(Seite Steinhausen)	Beim Befahren der Weiche 3 mit der ersten Zugsachse
T <sup>1/2</sup>	(Einfahrten von Gleis D 1)	Beim Verlassen der isolierten Schiene G1 D 1 mit der letzten Zugsachse
U <sup>1/2</sup>	(Einfahrten von Gleis D 2)	Beim Verlassen der isolierten Schiene G1 D 2 mit der letzten Zugsachse
G <sup>1/2/3</sup>	(Seite Cham)	Beim Befahren der Weiche 67 mit der ersten Zugsachse
J <sup>1/2</sup>	(Seite Zug Oberwil)	Beim Befahren der Weiche 62 mit der ersten Zugsachse

#### b) Ausfahrtsignale

BD	(Seite Baar)	Beim Verlassen der Weiche 1 mit der letzten Zugsachse
BD	(Seite Steinhausen)	Beim Befahren der Weiche 3 mit der letzten Zugsachse
E	(Ausfahrt nach Gleis D 1)	Beim Verlassen der Weiche 32 mit der letzten Zugsachse
E	(Ausfahrt nach Gleis D 2)	Beim Verlassen der Weiche 29 mit der letzten Zugsachse

F	(Seite Cham)	Beim Verlassen der Weiche 67 mit der letzten Zugsachse
H	(Seite Zug Oberwil)	Beim Verlassen der Weiche 62 mit der letzten Zugsachse.

21. Bei unbeleuchteten oder nicht eindeutig beleuchteten Lichtsignalen ist nach den Vorschriften des FDR (R 310.1), Ziff. 46<sup>14-21</sup> vorzugehen.

22. Folgende Signale sind mit den Einrichtungen für die automatische Zugsicherung ausgerüstet:

Einfahr-Vorsignale A\*, C\*, G\*, J\*

Ausfahr-Vorsignale T\*, H<sub>BC3</sub>\*, U\*, H<sub>BC3</sub>\*, E<sub>G</sub>\*, E<sub>J</sub>\*, BD<sub>BC3</sub>\*

Ausfahrtsignale BD<sub>C1, 3, 4</sub><sup>2</sup>, BD<sub>D1</sub><sup>2/3</sup>, BD<sub>D2</sub><sup>1/2</sup>, F<sub>A1</sub><sup>1</sup>, F<sub>A2</sub><sup>3</sup>, F<sub>A3, 4</sub><sup>2</sup>, H<sup>1/2</sup>

Die Signale F besitzen ein gemeinsames Aggregat im Streckengleis Seite Cham außerhalb der Weiche 67.

23. Zwischen den **inneren Ausfahrtsignalen** E der A- und B-Gruppen und den Ausfahrtsignalen BD<sub>D1</sub> und BD<sub>D2</sub> bestehen elektrische Abhängigkeiten in der Weise, daß diese inneren Signale erst «Fahrt» zeigen, wenn auch das betreffende äußere Ausfahrtsignal auf «Fahrt» geschaltet wird.

24. Die **inneren Einfahrtsignale** T<sup>1/2</sup> und U<sup>1/2</sup> können nur auf «Fahrt» gestellt werden, wenn ein entsprechendes äußeres Einfahrtsignal A<sup>1/2</sup> oder C<sup>2</sup> für eine Einfahrt von Baar oder Steinhausen auf «Fahrt» gestellt worden ist, oder wenn die betreffenden Gleise D 1 oder D 2 durch einen Zug belegt sind.

### b) Vorrück- und Rangiersignale

25. Für die Regelung der Rangierfahrten und Sicherung der Zugsfahrten dienen Vorrücksignale gemäß R 312.1, Ziff. 131, 132 und 134 sowie Rangiersignale gemäß R 312.1, Ziff. 128, 129 und 130.
26. Ihre Gültigkeit und Bedeutung ist aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich.
27. Die Vorrücksignale besitzen Rücklichter, die jeweils mit dem Vorrückbefehl aufleuchten.

28. Der Befehl «Vorrücken» wird durch Drücken der entsprechenden Taste im Stellwerk II erteilt.

Der Befehl kann nicht erteilt werden, wenn eine für die betreffende Rangierfahrt feindliche Zugfahrstraße eingestellt ist.

29. Das Signalbild der Vorrücksignale wechselt automatisch von «Vorrücken» auf «Halt» beim Befahren der entsprechenden isolierten Schienen mit der ersten Achse.

Die Signale  $V_{A1}^O$ ,  $V_{A2}^O$ ,  $V_{A4}^O$ ,  $V_{B1}^O$ ,  $V_{B2}^O$ ,  $V_{28}^W$  besitzen keine isolierten Schienen zur Rückstellung; der Befehl erlöscht nach ca. 30 Sekunden. Durch Drücken der gemeinsamen Löschaste können die Signale jederzeit in die Grundstellung gebracht werden.

30. Tabelle der Vorrücksignale

Signalbezeichnung	Standort	Verbietet Manöver resp. befiehlt «Vorrücken»
$V_{28}^W$	Bei Weiche 28 a/b	ab Weiche 28 a/b (aus Gleisen C 7—10) gegen A- und B-Gruppe über das Signal hinaus
$V_{D1}^W$	Am westl. Ende des Gleises D 1 vor Weiche 32 (am Signal T 1/2)	aus Gleis D 1 auf A- und B-Gruppe über das Signal hinaus
$V_{D2}^W$	Am westl. Ende des Gleises D 2 vor Weiche 29 a/b (am Signal U 1/2)	aus Gleis D 2 auf A- und B-Gruppe über das Signal hinaus
$V_{A1}^O$	Am östl. Ende des Gleises A 1 bei Weiche 51 (am Signal E $_{A1}^2$ )	aus Gleis A 1 gegen C- und D-Gruppe über das Signal hinaus
$V_{A2}^O$	Am östl. Ende des Gleises A 2 bei Weiche 49 (am Signal E $_{A2}^{1/2}$ )	aus Gleis A 2 gegen C- und D-Gruppe über das Signal hinaus

Signal-	Standort	Verbietet Manöver resp. befiehlt «Vorrücken»
$V_{A3}^O$	Bei Weiche 36 (am Signal E $_{A3,4}^2$ )	ab Weiche 37 gegen C- und D-Gruppe über das Signal hinaus
$V_{A4}^O$	Am östl. Ende des Gleises A 4 bei Weiche 38	aus Gleis A 4 gegen C- und D-Gruppe über das Signal hinaus
$V_{B1}^O$	Am östl. Ende des Gleises B 1 bei Weiche 47 b (am Signal E $_{B1}^{1/2}$ )	aus Gleis B 1 gegen C- und D-Gruppe über das Signal hinaus
$V_{B2}^O$	Am östl. Ende des Gleises B 2 bei Weiche 31 (am Signal E $_{B2}^2$ )	aus Gleis B 2 gegen C- und D-Gruppe über das Signal hinaus
$V_{A1}^W$	Am westl. Ende des Gleises A 1 Ende Perron I (am Signal F $_{A1}^1$ )	Aus Gleis A 1 gegen Weiche 67 über das Signal hinaus
$V_{A2}^W$	Am westl. Ende des Gleises A 2 Ende Perron II (am Signal F $_{A2}^3$ ) rechts des Gleises	Aus Gleis A 2 gegen Weiche 66 über das Signal hinaus
$V_{65}^W$	Bei Weiche 65 (am Signal F $_{A3,4}^2$ ) rechts des Gleises	Ab Weiche 65 gegen Weiche 66 über das Signal hinaus
$V_{67}^O$	Bei Weiche 67	aus dem Streckengleis Seite Cham auf die Gleise A 1—4 über das Signal hinaus

31. Tabelle der Rangiersignale

Signalbezeichnung	Standort	Zur Sicherung der Züge	Signalisiert	Verbietet Manöver
R <sup>1</sup>	zwischen W 15 und Gleis C 31 (Flügelsignal)	Von Steinhausen auf die Gleise D 1, D 2, C 3, C 4 Nach Steinhausen ab den Gleisen D 1, D 2, C 1, C 3, C 4 Nach Baar ab dem Gleis D 2	einseitig gegen Westen	Aus den Gleisen C 7—10 und C 31 gegen Osten über die Entgleisungsschuhe Es 13 hinaus
R <sup>2</sup>	zwischen W 5a und Gleis C 15 (Flügelsignal)	Von Baar und Steinhausen auf die Gleise C 3 und C 4 Nach Baar und Steinhausen ab den Gleisen C 1, C 3 und C 4	beidseitig	Auf dem für die bevorstehende Zugsfahrt in Frage kommenden Gleis C 4, C 3 oder C 1 und aus den übrigen Gleisen C 1—4 und C 13—16 gegen die Weichenstraße 5 a/b—8 über die Sicherheitszeichen der betreffenden Weichen hinaus
R <sup>3</sup>	zwischen der Weiche 46 a/b und Gleis C 3 (Lichtsignal)	Von Baar und Steinhausen auf die Gleise B 2, B 3, C 3 und C 4 Von Walchwil auf die Gleise B 2, B 3 und C 3 Nach Baar und Steinhausen ab Gleis B 2	einseitig gegen Osten	Auf dem für die bevorstehende Zugsfahrt in Frage kommenden Gleis C 4 bzw. C 3 und aus den übrigen Gleisen C 2 bis 4 gegen Westen über die Weichenverbindung 45 a/b—46 a/b bzw. über das nördliche Sicherheitszeichen der betreffenden Weiche hinaus
R <sup>4</sup>	zwischen den Gleisen C 29 und C 30 (Lichtsignal)	Von und nach Steinhausen und Baar auf bzw. ab den Gleisen A 3 und A 4 Von Cham auf die Gleise A 3 und A 4	einseitig gegen Osten	Aus den Gleisen C 27 bis 31 gegen Westen über die Sicherheitszeichen der Weichen 34 bzw. 35, 36 und 39 hinaus

Signalbezeichnung	Standort	Zur Sicherung der Züge	Signalisiert	Verbietet Manöver
R <sup>18</sup>	am Licht-Ausfahrtsignal H ½ (Lichtsignal)	Von und nach Zug Oberwil auf resp. ab den Gleisen B 1, B 2 und B 3 Von Baar und Steinhausen auf die Gleise B 1, B 2 und B 3	beidseitig	Aus den Gleisen B 1, B 2 und B 3 gegen Süden über das Sicherheitszeichen der Weichen 61 und 62 sowie auf den für die bevorstehende Zugsfahrt in Frage kommenden Gleisen B 1, B 2 und B 3 und aus dem Streckengleis Seite Zug Oberwil gegen die Spitze der Weiche 62.

**C. Bremsprobe- und Abfahrbefehlsignale sowie Signal-Lichtrückmelder**

32. Die Perrongleise A 1, 2 und 3 sowie B 1 und 2 sind für alle Richtungen mit Bremsprobe- und Abfahrbefehlsignalen sowie Signal-Lichtrückmeldern ausgerüstet. Außerdem sind Signal-Lichtrückmelder für das Gleis A 4 in allen Richtungen und für das Gleis BC 3 nach Zug Oberwil vorhanden.
33. Der Abfahrbefehl kann nur bei auf «Fahrt» stehendem Ausfahrtsignal gegeben werden; er wird beim «Haltfallen» des Ausfahrtsignals automatisch gelöscht.
34. Die Steuerung ist richtungsabhängig in der Weise, als das Bremsprobe- und Abfahrbefehlsignal am Mast des Ausfahrtsignals, das im Rücken des betreffenden Zuges liegt, nicht aufleuchtet. Vorgängig der Tastenbedienung ist die Richtung durch Drücken der betreffenden Richtungstaste zu wählen; diese bleibt durch eine Meldelampe auf der Tastenplatte angezeigt.
35. Es sind folgende Bremsprobe- und Abfahrbefehlsignale vorhanden:
  - a) BAS<sub>A1</sub><sup>1</sup> am Ausfahrtsignal E<sub>A1</sub><sup>2</sup> für Ausfahrten ab Gleis A 1 nach Baar und Steinhausen, einseitig signalisierend

- b)  $BAS_{A1}^2$  am Dach des Perrons I vor dem Befehlwerk für Ausfahrten ab Gleis A 1 nach Baar, Steinhausen und Cham, beidseitig signalisierend
- c)  $BAS_{A1}^3$  am Dach des Perrons I am Westende des Aufnahmegebäudes für Ausfahrten ab Gleis A 1 nach Baar, Steinhausen und Cham, beidseitig signalisierend
- d)  $BAS_{A1}^4$  am Ausfahrtsignal  $F_{A1}^1$  für Ausfahrten ab Gleis A 1 nach Cham einseitig signalisierend
- e)  $BAS_{A2}^1$  am Ausfahrtsignal  $E_{A2}^{1/2}$  für Ausfahrten ab Gleis A 2 nach Baar und Steinhausen, einseitig signalisierend
- f)  $BAS_{A2}^2$  am Dach des Perrons II östlich der Lautsprecherkabine für Ausfahrten ab Gleis A 2 nach Baar, Steinhausen und Cham, beidseitig signalisierend
- g)  $BAS_{A2}^3$  am Dach des Perrons II beim westlichen Treppenaufgang für Ausfahrten ab Gleis A 2 nach Baar, Steinhausen und Cham, beidseitig signalisierend
- h)  $BAS_{A2}^4$  am Ausfahrtsignal  $F_{A2}^3$  für Ausfahrten ab Gleis A 2 nach Cham einseitig signalisierend
- i)  $BAS_{A3}^1$  am Ausfahrtsignal  $E_{A3,4}^2$  für Ausfahrten ab Gleis A 3 nach Baar und Steinhausen, einseitig signalisierend
- k)  $BAS_{A3}^2$  am Dach des Perrons II östlich der Lautsprecherkabine für Ausfahrten ab Gleis A 3 nach Baar, Steinhausen und Cham, beidseitig signalisierend
- l)  $BAS_{A3}^3$  am Dach des Perrons II beim westlichen Treppenaufgang für Ausfahrten ab Gleis A 3 nach Baar, Steinhausen und Cham, beidseitig signalisierend
- m)  $BAS_{A3}^4$  am Ausfahrtsignal  $F_{A3,4}^2$  für Ausfahrten ab Gleis A 3 nach Cham einseitig signalisierend

- n)  $BAS_{B1}^1$  am Ausfahrtsignal  $E_{B1}^{1/2}$  für Ausfahrten ab Gleis B 1 nach Baar und Steinhausen, einseitig signalisierend
- o)  $BAS_{B1}^2$  am Dach des Perrons III beim Befehlwerk für Ausfahrten ab Gleis B 1 nach Baar, Steinhausen und Zug Oberwil, beidseitig signalisierend
- p)  $BAS_{B1}^3$  am Dach des Perrons III am Südende des Aufnahmegebäudes für Ausfahrten ab Gleis B 1 nach Baar, Steinhausen und Zug Oberwil beidseitig signalisierend
- q)  $BAS_{B1}^4$  am Ausfahrtsignal H 1/2, rechts des Mastes für Ausfahrten ab Gleis B 1 nach Zug Oberwil einseitig signalisierend
- r)  $BAS_{B2}^1$  am Ausfahrtsignal  $E_{B2}^2$  für Ausfahrten ab Gleis B 2 nach Baar und Steinhausen, einseitig signalisierend
- s)  $BAS_{B2}^2$  am Tragwerk 93/94 zwischen den Gleisen B 1 und B 2 für Ausfahrten ab Gleis B 2 nach Baar, Steinhausen und Zug Oberwil, beidseitig signalisierend
- t)  $BAS_{B2}^3$  am Tragwerk 100/101 zwischen den Gleisen B 1 und B 2 für Ausfahrten ab Gleis B 2 nach Baar, Steinhausen und Zug Oberwil, beidseitig signalisierend
- u)  $BAS_{B2}^4$  am Ausfahrtsignal H 1/2, links des Mastes für Ausfahrten ab Gleis B 2 nach Zug Oberwil einseitig signalisierend.

Die Signale zeigen die Befehle und Meldungen gemäß R 312.1, Bilder 177—181.

36. Es sind folgende beidseitig signalisierende Signal-Lichtrückmelder vorhanden:

- a)  $RM_{A1}^{Ost}$  am Dach des Perrons I beim Befehlwerk
- b)  $RM_{A1}^{West}$  am Dach des Perrons I am Westende des Aufnahmegebäudes
- c)  $RM_{A2}^{Ost}$   $RM_{A3}^{Ost}$   $RM_{A4}^{Ost}$  am Dach des Perrons II über der Lautsprecherkabine
- d)  $RM_{A2}^{West}$   $RM_{A3}^{West}$   $RM_{A4}^{West}$  am Dach des Perrons II beim westlichen Treppenaufgang

- e)  $RM_{B1}^{Nord} RM_{B2}^{Nord}$  am Dach des Perrons III beim Befehlwerk
- f)  $RM_{B1}^{Süd} RM_{B2}^{Süd} RM_{B3}^{Süd}$  am Dach des Perrons III am Süden des Aufnahmegebäudes

Diese Rückmelder zeigen durch Aufleuchten die Fahrtstellung des dem betreffenden Gleis und der betreffenden Richtung zugehörigen Ausfahrsignals.

37. Die Bremsprobe- und Abfahrssignale können an folgenden Punkten mittels Drucktasten und Schlüsselschaltern bedient werden:

- a)  $BT_{A1}^1$  an Perronsäule beim Treppenaufgang von der Straßenunterführung für Bremsprobe Gleis A 1
- b)  $BAT_{A1}^2$  neben der westl. Eingangstüre zum Befehlwerk für Bremsprobe und Abfahrbefehl Gleis A 1
- c)  $BAT_{A1}^3$  bei der Lautsprecherkabine auf der Westseite des Aufnahmegebäudes für Bremsprobe und Abfahrbefehl Gleis A 1
- d)  $BT_{A1}^4$  am Westende des Perrons I auf spez. Ständer für Bremsprobe Gleis A 1
- e)  $BT_{A2}^1$   $BT_{A3}^1$  an Perronsäule Ostende Perron II für Bremsprobe Gleis A 2 und A 3
- f)  $BAT_{A2}^2$   $BAT_{A3}^2$  auf der Rückwand der Lautsprecherkabine Perron II für Bremsprobe und Abfahrbefehl Gleis A 2 und A 3.  
Auf der gleichen Platte sind die Signalkrückmelder für die Gleise A 2, 3 und 4 wiederholt.
- g)  $BT_{A2}^3$   $BT_{A3}^3$  an einer Perronsäule in der Mitte des Perrons II für Bremsprobe Gleis A 2 und 3
- h)  $BT_{A2}^4$   $BT_{A3}^4$  an einer Perronsäule beim westlichen Treppenaufgang für Bremsprobe Gleis A 2 und 3
- i)  $BAT_{B1}^1$   $BAT_{B2}^1$  neben der östl. Eingangstüre zum Befehlwerk für Bremsprobe und Abfahrbefehl Gleis B 1 u. 2

- k)  $BAT_{B1}^2$   $BAT_{B2}^2$  bei der Lautsprecherkabine auf der Ostseite des Aufnahmegebäudes für Bremsprobe und Abfahrbefehl Gleis B 1 u. 2.

38. Für sämtliche übrigen Ausfahrten sowie für Ausfahrten bei geschlossenem Ausfahrsignal ist der Abfahrbefehl mit dem Befehlstab bzw. mit der Schriillpfeife zu erteilen (R 310.1, 44<sup>5</sup>).

## VI. Meldeeinrichtungen

39. Zur Verständigung zwischen Rangierleiter und Stellwerkwärter sind im Gleisfeld **Weichenmeldetasten** angebracht, die pro Gleisgruppe mit einer Klingel im entsprechenden Stellwerk in Verbindung stehen.
40. Es sind folgende Tasten vorhanden:
- a) **Stellwerkbezirk I**  
Weichtaste C 1 zwischen Gleis 13 und 14
- b) **Stellwerkbezirk II**  
Weichtaste A 1 20 m außerhalb der Weiche 67  
Weichtaste A 2 bei der Weiche 67  
Weichtaste A 3 bei der Weiche 66  
Weichtaste A 4 beim Signal  $F_{A1}^1$   
Weichtaste A 5 beim Profil der Weiche 65  
Weichtaste A 6 bei der Weiche 38  
Weichtaste B 1 20 m außerhalb der Weiche 62  
Weichtaste B 2 bei der Weiche 57  
Weichtaste B 3 auf dem Perron III b. Profil der Weiche 62.
41. Die Weichtasten B 1 und B 3 sind mit **Zustimmungshupen** ausgerüstet, die durch eine Taste im Stellwerk II gemeinsam angeschaltet werden. Diese Hupen gestatten die Abgabe der Zustimmung zur Rangierbewegung gemäß R 311.1, Ziff. 94.

## VII. Streckenblock

42. Der Bahnhof Zug ist mit folgenden Streckenblockeinrichtungen ausgerüstet:

- a) **Gleichstromblock** (Bauart «Integra») für die eingleisigen Strecken Zug—Cham, Zug—Zug Oberwil und Zug—Steinhausen.
- b) **Wechselstrom-Relaisblock** (Bauart «Integra») für die doppelspurige Strecke Zug—Baar.

## VIII. Anschlußweiche für das Gaswerk Zug

### A. Gleis- und Sicherungsanlagen

- 43. Das Anschlußgleis zum Gaswerk Zug ist bei km 38.660 mit einer einfachen Weiche Nr. 101 an das Streckengleis Steinhausen—Zug angeschlossen.
- 44. Die einfache Weiche Nr. 101 ist mit einem Spitzenverschluß und einem Weichensignal ausgerüstet. Die Bedienung der Weiche erfolgt örtlich mit einem aufschneidbaren und verschließbaren Stellhebel. Zum Schutze des Zugverkehrs auf der Strecke gegen Wagenbewegungen aus dem Anschlußgleis ist 2 Meter hinter dem Sicherheitszeichen der Weiche Nr. 101 eine **Entgleisungsvorrichtung Es** eingebaut. Diese Entgleisungssperre ist mittels Gestänge mit der Weiche Nr. 101 gekuppelt und besitzt eine Sperrsignallaterne.
- 45. Die Weichen- und die Sperrsignallaternen sind elektrisch beleuchtet. Die Beleuchtung wird ab Ortsnetz 50 Hz gespiesen und mittels eines Zeitschalters ein- bzw. ausgeschaltet. Der Zeitschalter befindet sich an einer Holzstange bei der Weiche 101.
- 46. Zur Sicherung der Züge auf der Strecke Zug—Steinhausen und der Überfuhrzüge nach und vom Anschlußgleis steht die Weiche 101 in einer Schlüsselabhängigkeit mit dem Streckenblock.

### B. Überfuhrzüge

- 47. Für die Anordnung und Bekanntgabe der Überfuhrzüge nach dem Anschlußgleis des Gaswerks Zug gelten die Bestimmungen FDR, Ziff. 10. **Die Ein- und Ausfahrtsignale haben Gültigkeit.** Die Züge sind überdies in Zug und Steinhausen nach FDR, Ziff. 54<sup>17</sup> zu sichern; außerdem gelten nachstehende besondere Anordnungen.

### 48. Fahrt vom Bahnhof Zug nach dem Anschlußgleis:

- a) Der Wärter im Stellwerk I meldet dem Abfertigungsbeamten den zur Abfahrt bereitstehenden Überfuhrzug.
- b) Der Abfertigungsbeamte erteilt dem Wärter im Stellwerk II telephonisch die Weisung, die Freigabe für die Entnahme des Schlüssels an das Stellwerk I abzugeben.
- c) Der Wärter im Stellwerk II kontrolliert, ob sich der Signalschalter CD und der Streckenblock Seite Steinhausen in Grundstellung befindet und ob die Fahrriichtung in Zug ist, andernfalls fordert er diese an.
- d) Der Wärter im Stellwerk II drückt die **Taste** «Freigabe Weiche 101», worauf die darüber angeordnete weiße **Meldelampe** aufleuchtet.
- e) Im Befehlwerk leuchtet die rote **Meldelampe** «Festhaltetaste gedrückt» Seite Steinhausen auf und zeigt an, daß die Fahrriichtung in Zug festgehalten ist. Damit ist das Ausfahrtsignal C 1/2 in Steinhausen verschlossen.
- f) Im Stellwerk I leuchtet die weiße **Meldelampe** über dem Schlüsselschalter intermittierend auf, und es ertönt der **Anforderungswecker**.
- g) Der Wärter im Stellwerk I entnimmt nun den **Schlüssel**, worauf die Meldelampe ruhend leuchtet. Damit sind auch die Ausfahrtsignale BD in Zug für Fahrten nach Steinhausen verschlossen.
- h) Der Wärter übergibt den Schlüssel dem Zugsbegleiter des Überfuhrzugs. Nach Erhalt der Fahrordnung Form. 7210 und des «Befehls für Vorbeifahrt am Signal in Haltstellung» Form. 7213 sowie des Abfahrtsbefehls fährt der Zug bei geschlossenem Signal ab.
- i) Der Überfuhrzug hält vor der Weiche 101. Der Zugsbegleiter bedient mit dem Schlüssel das Schloß am Stellhebel und stellt die Weiche; der Zug kann ins Anschlußgleis einfahren.

### 49. Fahrt vom Anschlußgleis nach dem Bahnhof Zug:

- a) Der Überfuhrzug verläßt das Anschlußgleis und fährt bis vor die Spitze der Weiche 101. Der Zugsbegleiter stellt die Weiche in Normalstellung, dreht den Schlüssel im Schloß und nimmt den freigewordenen Schlüssel mit.

- b) Der Wärter im Stellwerk I meldet dem Befehlwerkbeamten das Herannahen des Überfuhrzuges. Dieser erteilt die Freigabe zur Einfahrt des Zuges in den Bahnhof. Der Wärter im Stellwerk I erteilt die Zustimmung, der Wärter im Stellwerk II stellt das Einfahrtsignal C 2 auf Fahrt.
- c) Der Überfuhrzug fährt zum Stellwerk I. Der Zugsbegleiter übergibt dem Wärter den Schlüssel.
- d) Nachdem die Fahrstraße automatisch aufgelöst wurde, bringt der Wärter im Stellwerk II den Hebel in Grundstellung.
- e) Der Wärter im Stellwerk I dreht seinerseits den **Schlüsselschalter** in die Grundstellung. Der Schlüssel ist nun wieder gefangen, und die Ausfahrtsignale in Zug und Steinhausen sind frei.
- f) Die rote **Meldelampe** im Befehlwerk und die weiße Meldeleuchte im Stellwerk II erlöschen.
- g) Der Wärter im Stellwerk I meldet dem Abfertigungsbeamten den Überfuhrzug zurück.
- h) Der Überfuhrzug ist vom Befehlwerkbeamten nach Steinhausen zurückzumelden.

### C. Überfuhrzüge von und nach der Stierenrampe

- 50. Für Überfuhrzüge von und nach der Stierenrampe gelten die Vorschriften Ziff. 47, 48 a—h und 49 b—h sinngemäß. Der Schlüssel wird vom Zugsbegleiter **nicht** mitgenommen; nachdem der Schlüssel aus dem Stellwerkapparat entnommen wurde, ist er bis zur Rückkehr des Zuges im Stellwerk I aufzubewahren.

### D. Verfahren in Störungsfällen

- 51. Bei **gestörtem Streckenblock** (wenn in Zug oder Steinhausen die Plombe zur Blockumgehungstaste fehlt) oder wenn die **Nottaste zum Schlüsselschalter** im Stellwerk I deplombiert ist, haben sämtliche Züge inkl. Überfuhrzüge auf Anfrage und Zusage freier Bahn FDR, Ziff. 43, zu verkehren.

## IX. Schlußbestimmungen

- 52. **Schutzerdungen** im Bereiche von isolierten Gleisabschnitten sind zur Vermeidung von Unfällen, **Lebensgefährdungen** und Beschädigungen durch Erdungsstangen mit zwei Schienenzangen an beiden Schienen, gemäß den Vorschriften des R 320.4 vom 1. 10. 45, der I. Nachträge zu R 323.1 und R 323.2 vom 15. 7. 45, vorzunehmen. Muß ausnahmsweise durch Erdungsstangen mit nur **einer** Schienenzange geerdet werden, so darf diese unter keinen Umständen an der isolierten Schiene angebracht werden. **Lebensgefahr!**  
Die isolierten Stöße sind **gelb** gestrichen. Erdungsstangen mit nur einer Schienenzange sind nach Möglichkeit in der Nähe eines Fahrleitungsmastes anzubringen, und zwar dort, wo die Masterdung an die Schiene angeschlossen ist. Diese Stellen gehören unverkennbar der geerdeten Schiene an.
  - 53. Für die Bedienung, die Überwachung, den Unterhalt und die Störungsbehebungen der Sicherungsanlage gelten die einschlägigen Erlasse.
  - 54. Diese Dienstvorschrift tritt mit der Herausgabe in Kraft.
  - 55. Durch diese Dienstvorschrift werden folgende Erlasse ungültig:  
DV 293 vom 12. April 1935 mit
    - I. Nachtrag vom 21. November 1944
    - II. Nachtrag vom 29. November 1947
- |  |   |                           |
|--|---|---------------------------|
| Z 62 <sup>37</sup> vom 16. August 1937 | } | soweit für Zug zutreffend |
| Z 49 <sup>50</sup> vom 10. Juni 1950   |   |                           |
| Z 52 <sup>50</sup> vom 10. Juli 1950   |   |                           |
- 
- |   |  |  |
|---|--|--|
| Z 41 <sup>50</sup> vom 6. Mai 1950      |  | Z 74 <sup>53</sup> vom 13. November 1953 |
| Z 80 <sup>51</sup> vom 6. Dezember 1951 |  | Z 10 <sup>56</sup> vom 7. Februar 1956   |
| Z 21 <sup>53</sup> vom 14. April 1953   |  | Z 18 <sup>56</sup> vom 10. April 1956    |
| Z 24 <sup>53</sup> vom 20. April 1953   |  | Z 42 <sup>56</sup> vom 7. August 1956.   |
| Z 26 <sup>53</sup> vom 28. April 1953   |  |  |
|   |  |  |

Der Kreisdirektor:

**Merz**

1 Planbeilage