Schweizerische Bundesbahnen
Kreisdirektion II

CHIASSO

DV 560

Dienstvorschrift

betreffend

Sicherungsanlage auf dem Bahnhof Chiasso

11. November 1950

Verteilung	
S	I 1
	II 1—7, 9 soweit zutreffend
	III 1a, 2a, b, e, 6a, b, c, 7e, f, 9
P	III 2a, b, e, 7e, f
	IV 1, 2a, b, 3, 4a, b, 5a, b soweit zutreffend

Schweizerische Bundesbahnen
Kreisdirektion II

Chiasso

Luzern, 11. November 1950.

DV 560

Dienstvorschrift

betreffend

Sicherungsanlage auf dem Bahnhof Chiasso

I. Allgemeines.

1. Zur Sicherung der Zugsfahrten und Fernbedienung der Weichen und Signale ist der Bahnhof Chiasso mittels einer elektrischen Stellwerkanlage Bauart „Orenstein & Koppel, A.G., Berlin" (OK) und elektrischen Ergänzungen der Integra A.G., Wallisellen ausgerüstet.

2. Die Geleiseanlagen, sowie die Fahrstrassen und Signale sind auf dem beiliegenden schematischen Lageplan dargestellt.

3. Mit den Stationen Balerna und Como steht der Bahnhof Chiasso mittels elektrischen Streckenblocks in Abhängigkeit.

4. Die Sicherungsanlage Chiasso entspricht betreffend den höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeiten den Bestimmungen des FDR 310.1, Ziff. 6 [22]a und e.

II. Stellwerke.

5. Die elektrische Sicherungsanlage auf dem Bahnhof Chiasso besteht aus dem Befehlstellwerk bei Km 206.140 im Aufnahmegebäude und 4 Stellwerken I, II, III, IV in besondern Gebäuden.

6. Die Stellwerke I, II, III und IV stehen in elektrischer Abhängigkeit mit dem Befehlstellwerk und in gegenseitiger elektrischer Zustimmungsabhängigkeit. Der Umfang dieser Stellwerkbezirke ist in der beiliegenden Planbeilage durch strichpunktierte Umgrenzungslinien dargestellt.

III. Weichen.

7. Sämtliche fernbedienten Weichen sind mit Spitzenverschlüssen und elektrischen Motorantrieben ausgerüstet. Jeder Antrieb ist durch Kabelleitungen mit dem zugehörigen Weichenschalter im Stellwerkapparat verbunden.

   Die Antriebe von 2 zusammengehörigen Weichen je einer Weichenverbindung sind miteinander gekuppelt und werden von einem Weichenschalter aus betätigt. Bei diesen paarweise gekuppelten Weichen erfolgt die Umstellung der Weichen **nacheinander.**

8. Die Weichen 2^a, 3^b, 12, 13^b, 17^a, 18^b, besitzen elektrische Zungenkontrollen ⟨z⟩. Durch diese Zungenkontrollen wird jede Weichenzunge noch besonders überwacht und festgehalten. Wenn eine kontrollierte Weichenzunge nicht gut anliegt, ist die Einstellung des entsprechenden Signalschalters ausgeschlossen. **Diese Weichen erfordern eine besonders gute Reinigung.**

9. Zur Sicherung von Zugs- und Rangierfahrten gegen Wagenbewegungen sind auf den Geleisen A 36 und 37 abfahrbare Sperrschuhe Sc 36b angebracht. Deren Antrieb ist elektrisch mit dem der Weiche 36^b gekuppelt.

   Zwischen den Sperrschuh 36^b und die Weiche 38 dürfen keine Wagen abgestellt werden.

IV. Fahrstrassen und Signale.

10. Die Fahrstrassen und Signale sind auf der Planbeilage eingetragen und in nachstehender Tabelle mit der für die verschiedenen Zugsfahrten in Frage kommenden Signalisierung aufgeführt:

Fahrstrasse	Ein- bzw. Ausfahrt	Auf resp. ab Geleise	Gültige Signale	Flügelbilder bzw. Licht
a 1, 2, 5, 6	Von Balerna	A 1, 2, 5, 6	Vorsignal A* Einfahrsignal $A^{2/3}$	zweiflüglig
a 7, 8	Von Balerna	A 7, 8	Vorsignal A* Einfahrsignal $A^{2/3}$	dreiflüglig
a c 1, 2	Von Balerna	C 1, 2	Vorsignal A* Einfahrsignal $A^{2/3}$	dreiflüglig
b 3	Nach Balerna	A 3	Geleisesignal $C_{A\,3,4}^{1/2}$ Ausfahrsignal $B^{1/2}$	zweiflüglig einflüglig
b 4	Nach Balerna	A 4	Geleisesignal $C_{A\,3,4}^{1/2}$ Ausfahrsignal $B^{1/2}$	einflüglig einflüglig
b 5	Nach Balerna	A 5	Geleisesignal $C_{A\,5}$ Ausfahrsignal $B^{1/2}$	einflüglig einflüglig
b 6	Nach Balerna	A 6	Geleisesignal $C_{A\,6}$ Ausfahrsignal $B^{1/2}$	einflüglig einflüglig
b C1	Nach Balerna	C 1	Geleisesignal $C_{C\,1}$ Ausfahrsignal $B^{1/2}$	einflüglig zweiflüglig

Fahrstrasse	Ein- bzw. Ausfahrt	Auf resp. ab Geleise	Gültige Signale	Flügelbilder bzw. Licht
b C2	Nach Balerna	C 2	Geleisesignal C_{C2} Ausfahrsignal $B_{1/2}$	einflüglig zweiflüglig
b C3	Nach Balerna	C 3	Geleisesignal C_{C3} Ausfahrsignal $B_{1/2}$	einflüglig zweiflüglig
b C4	Nach Balerna	C 4	Geleisesignal C_{C4} Ausfahrsignal $B_{1/2}$	einflüglig zweiflüglig
b C5	Nach Balerna	C 5	Geleisesignal C_{C5} Ausfahrsignal $B_{1/2}$	einflüglig zweiflüglig
b 14, 15	Nach Balerna	A 14, 15	Geleisesignal $C_{A14,15}$ Ausfahrsignal $B_{1/2}$	grün einflüglig
d 1, 2	Nach Como	A 1, 2	Geleisesignal $E_{1,2}$ Ausfahrsignal D	grün grün
d 5	Nach Como	A 5	Geleisesignal E_5 Ausfahrsignal D	grün grün
d 9, 10	Nach Como	A 9, 10	Geleisesignal $E_{9,10}$ Ausfahrsignal D	grün grün
d C11, 12, 13, 14, 15, 35	Nach Como	C 11, 12, 13, 14, 15, 35	Geleisesignal $E_{C11-15,35}$ Ausfahrsignal D	grün grün
f 3	Von Como	A 3	Vorsignal F* Einfahrsignal F^3	gelb gelb
f 4	Von Como	A 4	Vorsignal F* Einfahrsignal F^3	gelb gelb
f 5, 6, 7, 8, C1, 2	Von Como	A 5, 6, 7, 8, C1, 2	Vorsignal F* Einfahrsignal F^3	gelb gelb

11. Die Fahrstrassen des Nordkopfes sind geteilt:

    a) in äussere mit der Zusatzbezeichnung*, nur die Weichen des äussersten Stellwerkbezirkes I umfassend und

    b) in innere, die Weichen des innern Bahnhofteiles umfassend.

12. Für sämtliche Fahrstrassen besteht die automatische Fahrstrassenauflösung durch die letzte Zugsachse mittels isolierter Schienenstrecken, Schienenkontakten oder Pedalkontakten und Verzögerungsrelais.

13. Für die Auflösung der Einfahrten von Como auf die Geleise A 3—8 und C 1, 2 (Fahrstrassen $f^{3-8, C1, 2}$) besteht im Stellwerk IV eine Notauflösetaste mit Zähler.

    Diese Notauflösetaste ist zu benützen, wenn ein einfahrender Zug von Como angehalten hat ohne die betreffende isolierte Schienenstrecke mit Schienenkontakt vollständig zu verlassen.

    Eine Bedienung dieser Notauflösetaste darf vom Wärter erst erfolgen, nachdem er sich vom Vorhandensein des Zugschlussignals überzeugt hat. Jede Manipulation ist mit Angabe des Datums, der Zugnummer, der Zählnummer am Zählwerk, des Grundes (arresto prematuro) und Unterschrift in die Formulare FS M125 und SBB 5627 einzutragen.

    Eine Meldung mit Formular SBB 5626 ist zu unterlassen.

14. Bei einer Zugeinfahrt von Balerna auf die Geleise A 1 und 2 (Fahrstrasse a^1, a^2), wobei die Fahrstrassenauflösung nach Befahren des Pedalkontaktes K^{10} mit der letzten Zugsachse automatisch erfolgt, darf der Wärter des Stellwerk IV den Zustimmungshebel a^1 bzw. a^2 erst in die Normalstellung zurücklegen, nachdem er sich überzeugt hat, dass der einfahrende Zug vollständig angehalten hat.

15. Bei Zugeinfahrten von Balerna auf die Geleise C1 und C2 (Fahrstrasse a^{C1}, a^{C2}), wobei die Fahrstrassenauflösungen nach Befahren des Pedalkontaktes K^5 mit der letzten Zugsachse automatisch erfolgt, darf der Wärter des Stellwerks II den Fahrstrassenhebel ab^{C1} bzw. ab^{C2} erst in die Normalstellung zurücklegen, nachdem er sich überzeugt hat, dass der Schluss des einfahrenden Zuges die Weiche 208 bzw. 209 verlassen hat.

16. Im Befehlstellwerk besteht für die Geleise A 1.2, 3, 4, 5 und 6 die vereinfachte Fahrstrassenreihenfolge und Belegtabhängigkeit und für die Geleise A 7, 8, C 1 und C 2 nur Belegtabhängigkeit. Die Belegtabhängigkeiten können bewusst mit Drücken der Nottasten behoben werden.

17. Die Flügelsignale (Semaphoren) sind mit elektrischen Motorantrieben ausgerüstet. Jeder Antrieb ist durch Kabel mit den entsprechenden Hebelschaltern der Stellwerke verbunden und von diesen aus gesteuert.

18. Das Vor- und Einfahrsignal im Monte-Olimpinotunnel sind als Tunnelsignale Bauart FS ausgebildet.

    Das Ausfahrsignal D und die Geleisesignale $E_{1.2}$, E_5, $E_{9.10}$ und $E_{C11-15.35}$ sind Lichtsignale nach Bauart FS.

19. Die einzelnen Signale werden wie folgt selbsttätig in die Haltlage zurückgestellt:

    a) Das Vorsignal A^* und das Einfahrsignal $A^{2/3}$ beim Befahren der isolierten Schienenstrecke Is. 2 bzw. des Kontaktes K^3 und K^5 mit der ersten Achse des Zuges.

    b) Das Ausfahrsignal $B^{1/2}$ beim Befahren der isolierten Schienenstrecke Is. 1 mit der letzten Achse des Zuges.

    c) Die Geleisesignale $C^{1/2}_{A3.4}$, C_{A5}, C_{A6}, $C_{A14.15}$, C_{C1}, C_{C2}, C_{C3}, C_{C4}, C_{C5} beim Befahren der entsprechenden innern Kontakte K^4 bzw. K^5 mit der ersten Achse des Zuges.

    d) Das Ausfahrsignal D, die Geleisesignale $E_{1.2}$, E_5, $E_{9.10}$, $E_{C11-15.35}$ beim Befahren der Isolierstrecke und des Kontaktes K^{18} mit der letzten Achse des Zuges.

    e) Das Einfahrsignal F^3 mit Vorsignal F^* beim Befahren der Isolierstrecken und des entsprechenden Kontaktes K^{11} bzw. K^{12}, K^{13}, K^{14}, K^{15}, K^{16}, K^{17} mit der ersten Achse des Zuges.

20. Zwischen den Ausfahrsignalen $B^{1/2}$ bzw. D und den Geleisesignalen besteht die Abhängigkeit, dass zuerst das äussere Signal (Ausfahrsignal) und nachher das innere (Geleisesignal) auf Fahrt gestellt werden muss.

21. Zum Schutze der Zugsfahrten gegen Rangierfahrten sind Rangier-, Rangierhalt- und Sperrsignale sowie Vorrücksignale aufgestellt, deren Standorte und Bedeutung aus dem nachstehenden Verzeichnis zu entnehmen sind:

Verzeichnis der Rangier-, Rangierhalt-, Sperr- und Vorrücksignale.

Signal-Bezeichnung	Standort km	Zur Sicherung der Züge	Signalisiert	Verbietet Manöver
R^1 Flügelsignal	205.358 Westlich der Weichenverbindung 298/299	von Balerna auf die Geleise C 1, 2 nach Balerna ab den Geleisen C 1—5	einseitig gegen Norden	aus den Geleisen D 1—9 gegen Süden, ausgenommen auf Geleise A 17, über den Standort des Signals hinaus.
R^2 Flügelsignal	205.540 Zwischen dem Ausfahrgeleise und Geleise A 35	von Balerna auf die Geleise A 7, 8 und C 1, 2 nach Balerna ab den Geleisen C 1—5	einseitig gegen Süden	aus den Geleisen A 35—38 gegen Norden über die Sicherheitszeichen der zugehörigen Weichen hinaus.
R^4 Flügelsignal	205.627 Zwischen Geleise A 8 (Ueberfahrtsgeleise nach Güter- und Zollbahnhof) und Geleise A 17	von Balerna und von Como auf die Geleise A 7 und 8 nach Balerna ab den Geleisen C 1—5	beidseitig	1) aus der B-Gruppe auf den Ueberfahrtsgeleisen gegen Süden über den Standort des Signals hinaus. 2) aus den Geleisen A 7 und 8 gegen Norden über das Sicherheitszeichen der Weiche 10a/b (südlich) hinaus.
R^5 Flügelsignal	205.775 Auf der Signalbrücke zwischen den Geleisen A 8 und C 1	nach Balerna ab den Geleisen C 1—5 von Balerna auf die Geleise C 1 und 2 von Como auf die Geleise C 1 und 2	beidseitig	1) über die Weichenverbindungen 213 bis 207a/b und 206a/b—207a/b gegen Süden über die Weiche 207a/b hinaus. 2) aus den Geleisen C 1—5 nach Norden über die Sicherheitszeichen der zugehörigen Weichen hinaus.
RH^7 Lichtsignal	205.815 Links dem Geleise A 15 auf dem Mast des Geleisesignals $C_{A14,15}$	von Balerna auf die Geleise A 5, 6 nach Balerna ab den Geleisen A 5, 6 und A 14, 15	einseitig gegen Süden	aus den Geleisen A 14, 15 gegen die Weiche 40 über den Standort des Signals hinaus.

Signal Bezeichnung	Standort km	Zur Sicherung der Züge	Signalisiert	Verbietet Manöver
R 8 Flügelsignal	205.740 Zwischen Weiche 38 und Geleise A 35	von Balerna auf die Geleise A5 und 6 nach Balerna ab den Geleisen A5, 6, 14 und 15	beidseitig	1) aus Geleise A35 gegen Süden über das Sicherheitszeichen der Weiche 19 hinaus. 2) aus den Geleisen A36—38 gegen Süden über den Standort des Signals hinaus. 3) auf der Weichenverbindung 35—40 gegen Norden über das Sicherheitszeichen der Weiche 35 hinaus. 4) aus Geleise A5 gegen Norden über das Sicherheitszeichen der Weiche 36a/b (südlich) hinaus.
R 9 Flügelsignal	205.918 Auf der Signalbrücke zwischen den Geleisen A5 und 6	von Balerna und von Como auf die Geleise A5 und 6 nach Balerna ab den Geleisen A5 und 6	einseitig gegen Norden	1) ab Weiche 36a/b und ab Geleise 38 gegen Süden über das Stellwerk III hinaus. 2) auf der Weichenverbindung 53a/b—54a/b gegen die Geleise A5 und 6.
R 10 Flügelsignal	205.918 Auf der Signalbrücke zwischen den Geleisen A7 und 8	von Balerna und von Como auf die Geleise A7 und 8	einseitig gegen Norden	1) aus der B-Gruppe auf den Ueberfahrtsgeleisen gegen Süden über die Sicherheitszeichen der Weiche 10a/b (nördl.) und 11 hinaus. 2) auf der Weichenverbindung 208—209—52a/b gegen die Geleise A7 und 8.
R 11 Flügelsignal	205.956 Zwischen den Geleisen A3 und 4 an gemeinsamem Mast mit R 12, östlich des Mastes	von Balerna auf die Geleise A1 und 2	beidseitig	1) auf dem Einfahrtsgeleise von Balerna 2) auf dem für die fällige Zugsfahrt bestimmten Geleise A1 oder 2. 3) aus den Geleisen A1—3 gegen Norden über das Sicherheitszeichen der Weichen 49 bzw. 51a/b (südl.) hinaus.
R 12 Flügelsignal	205.956 Zwischen den Geleisen A3 und 4 an gemeinsamem Mast mit R 11, westlich des Mastes	nach Balerna ab den Geleisen A3 und 4 von Como auf die Geleise A3 und 4	beidseitig	1) auf dem Ausfahrtsgeleise nach Balerna. 2) auf den Geleisen A3 und 4. 3) über die Weichenverbindung 50—51a/b.
R 13 Flügelsignal	206.161 Zwischen den Geleisen A2 und 3	von Balerna auf die Geleise A1 und 2 nach Balerna ab Geleise A3 von Como auf Geleise A3	einseitig gegen Süden	1) auf dem für die fällige Zugsfahrt bestimmten Geleise A1—3. 2) aus den Geleisen A2—3 gegen Norden über die Sicherheitszeichen der Weiche 51a/b (südlich) hinaus.
R 14 Flügelsignal	206.285 Zwischen den Geleisen C15 und C35	nach Como ab den Geleisen C15 und C35	einseitig gegen Norden	aus den Geleisen C14, C15 und C35 gegen Süden über die Sicherheitszeichen der Weichen 98 bzw. 95a/b (nördlich) hinaus.
RH 15 Lichtsignal	206.388 Zwischen Geleise C36 und Weiche 97	der Rangierfahrten aus den Geleisen C38—45 und 60—66 nach Süden und umgekehrt über die Weichen 255 und 275	einseitig gegen Norden	aus den Geleisen C35 und 36 gegen Süden über die Weichenverbindung 96a/97 und aus Geleise C37 gegen Süden über den Standort des Signals hinaus.
RH 16 Lichtsignal	206.388 Zwischen der Weiche 97 und die Weichenverbindung 253—254	der Rangierfahrten aus den Geleisen C35—37 über die Weichenverbindung 96a/97 nach Süden und umgekehrt und aus den Geleisen C61—66 über die Weiche 274 nach Süden und umgekehrt	einseitig gegen Norden	aus den Geleisen C38—45 und 60 gegen Süden (W. 254) über den Standort des Signals hinaus.
RH 17 Lichtsignal	50.474 Zwischen der Weichenverbindung 271—274 und Weiche 273	der Rangierfahrten aus den Geleisen C35—37 über die Weichenverbindung 96a/97 und aus den Geleisen C38—45 und C60 über die Weiche 255 nach Süden und umgekehrt	einseitig gegen Norden	aus den Geleisen C61—66 gegen Süden (W. 274) über den Standort des Signals hinaus.

Signal-Bezeichnung	Standort km	Zur Sicherung der Züge	Signalisiert	Verbietet Manöver
R[18] Flügelsignal	206.285 Zwischen der Weichenverbindung 85-86 und Geleise C 11	von Como auf die Geleise C 1 und 2	einseitig gegen Norden	auf dem für die fällige Zugfahrt bestimmten Geleise C 1, 2 und aus den übrigen Geleisen C 1, 2, 3 sowie aus der Weichenstrasse 80—85 gegen Süden über den Standort des Signals hinaus.
R[19] Flügelsignal	206.320 Zwischen den Geleisen A 5 und 6	von Balerna auf die Geleise A 5—7 von Como auf die Geleise A5—8 und C 1, 2 nach Como ab Geleise A 5	beidseitig gegen Norden und Süden	1) auf dem für die fällige Zugfahrt bestimmten Geleise A 5—7 und aus den übrigen Geleisen A 5—7 gegen Süden über die Sicherheitszeichen der Weichen 65 bzw. 64 hinaus. 2) auf der Weichenstrasse 65—67 gegen Norden.
R[20] Lichtsignal	206.390 Zwischen Geleise A 8 und Weiche 88	von Balerna auf die Geleise A 8 und C 1, 2 von Como auf die Geleise A 5—8 und C 1, 2 nach Como ab Geleise A 5	beidseitig gegen Norden und Süden	1) auf dem für die fällige Zugfahrt bestimmten Geleise A 8, C 1, 2. 2) aus Geleise A 8 über den Standort des Signals hinaus. 3) auf der Weichenstrasse 85—89.
R[21] Lichtsignal	206.390 Zwischen Geleise C 13 und der Weichenverbindung 98-99 a/b	nach Como ab den Geleisen C 11—13	einseitig gegen Norden	aus den Geleisen C 14, 15, 35 und 36 gegen Süden (W.99 a/b) über den Standort des Signals hinaus.
R[22] Lichtsignal	50.340 Zwischen dem Ausfahrgeleise nach Como und der Weichenverbindung 75-70 a/b (Geleise A 40)	nach Como ab den Geleisen A 1, 2 und 5	beidseitig gegen Norden und Süden	auf dem Ausfahrgeleise nach Como sowie auf den Weichenverbindungen 68 a/b - 69 a/b - 70 a/b - und 75 - 76 a/b - 77 gegen das Ausfahrgeleise.
R[23] Lichtsignal	50.340 Zwischen dem Einfahrgeleise von Como und dem Güterzugausfahrgeleise nach Como (Weichenverbindung 108-78 a/b)	von Como auf die Geleise A 3—8 und C 1, 2 nach Como ab den Geleisen A 5 und C 11—15, 35	beidseitig gegen Norden und Süden	auf dem Einfahrgeleise von Como sowie auf den Weichenverbindungen 67 a/b - 68 a/b - 69 a/b und 76 a/b - 77 a/b - 78 a/b, aus dem Güterzugsausfahrgeleise über Weichen 78 a—91 und aus den Geleisen A 2, 3 und 4 gegen das Einfahrgeleise.
R[24] Lichtsignal	50.340 Zwischen dem Güterzugausfahrgeleise nach Como und dem Ausziehgeleise A 43	nach Como ab den Geleisen C 11—15, 35	beidseitig gegen Norden und Süden	aus den Geleisen A 5—8, sowie aus der Weichenstrasse 86—89 gegen Süden über das Sicherheitszeichen der Weiche 108 hinaus sowie auf den Weichenverbindungen 77 - 78 a/b - 79 und 90—91 gegen das Güterzugausfahrgeleise.
R[25] Lichtsignal	50.272 Zwischen dem Ausfahrgeleise nach Como und der Weichenverbindung 78 a/b - 91	von Como auf die Geleise A 3—8 und C 1, 2 nach Como ab den Geleisen A 5, C 11—15, 35	einseitig gegen Norden	aus dem Güterzugausfahrgeleise gegen Süden über den Standort des Signals hinaus.

Signal-Bezeichnung	Standort km	Zur Sicherung	Signalisiert	Verbietet
SV¹ Sperr- und Vorrücksignal	50.484 östl. Geleise A 1	a. der Züge nach Como ab Geleise A 2 und A 5 b. des auf andere Spannung als das Geleise A 1 umgeschalteten Ausfahrgeleises nach Como	einseitig gegen Norden	Zugs- und Rangierfahrten ab Geleise A 1 gegen Süden über den Standort des Signals hinaus. Gebietet Vorrücken ab Geleise A 1.
SV² Sperr- und Vorrücksignal	206.398 zwischen den Geleisen A 1 und A 2	a. der Züge nach Como ab Geleise A 1 und A 5 b. des auf andere Spannung als das Geleise A 2 umgeschalteten Ausfahrgeleises nach Como	einseitig gegen Norden	Zugs- und Rangierfahrten ab Geleise A 2 gegen Süden über den Standort des Signals hinaus. Gebietet Vorrücken ab Geleise A 2.
V³ Vorrücksignal	206.398 zwischen den Geleisen A 2 und A 3	a. der Züge nach Como ab Geleise A 1 und A 2 b. des auf 3 kV umgeschalteten Geleises A 2	einseitig gegen Norden	Rangierfahrten ab Geleise A 3 gegen Süden über den Standort des Signals hinaus. Gebietet Vorrücken ab Geleise A 3.
V⁴ Vorrücksignal	206.395 zwischen den Geleisen A 3 und A 4	a. der Züge von Como auf die Geleise A 3—A 8 und C 1, 2 b. der Züge nach Como ab Geleise A 5	einseitig gegen Norden	Rangierfahrten auf Geleise A 4 (Einfahrgeleise von Como) gegen Süden über den Standort des Signals hinaus. Gebietet Vorrücken ab Geleise A 4.
V⁶³ Vorrücksignal	50.424 zwischen Ein- und Ausfahrgeleise Richtung Como	a. des auf andere Spannung als das Ausfahrgeleise nach Como umgeschalteten Geleise A 1 bei +Stellung der Weiche 63 resp. Geleise A 2 bei —Stellung der Weiche 63 b. der Züge von Balerna auf die Geleise A 1 und A 2	einseitig gegen Süden	Lok.- und Rangierfahrten aus dem Ausfahrgeleise nach Como gegen Norden über den Standort des Signals hinaus. Gebietet Vorrücken aus dem Ausfahrgeleise nach Norden.

Sa¹ Vorrücksignal	50.175 zwischen der Weichenverbindung 71 a/b — 111 und Weiche 72 a/b	zum Rückhalten der FS.-Lok.	einseitig gegen Süden	Verbietet **rot aufleuchtend** (Normalstellung) Manöver aus den Depotgeleisen E 1—4 über den Standort des Signals hinaus. Gebietet **grün aufleuchtend Vorrücken** aus den Geleisen E 1—4 nach Norden.
Sa² Vorrücksignal mit Signal „Bügel heben"	50.251 zwischen dem Ausfahrgeleise nach Como und Einfahrgeleise von Como am gleichen Mast wie Sa³ östlich des Mastes	zum Rückhalten der FS.-Lok. bei auf 15 kV eingeschalteter Fahrleitung über Geleise A 1	einseitig gegen Süden	Verbietet **rot aufleuchtend** (Normalstellung) Manöver auf dem Ausfahrgeleise nach Como nach Norden über den Standort des Signals hinaus. Gebietet **grün aufleuchtend Vorrücken** der FS-Lok. mit gehobenem Bügel nach Norden auf Geleise A 1 oder A 2 an den Zug resp. bis Vorrücksignal V⁶³, bei für eine Fahrt auf Geleise A 1 oder A 2 verschlossenen Weichen.
Sa³ Vorrücksignal mit Signal „Bügel senken"	50.251 zwischen dem Ausfahrgeleise nach Como und Einfahrgeleise von Como am gleichen Mast wie Sa² westlich des Mastes	zum Rückhalten der FS-Lok.	einseitig gegen Süden	Verbietet **rot aufleuchtend** (Normalstellung) Manöver auf dem Ausfahrgeleise nach Como nach Norden über den Standort des Signals hinaus. Gebietet **grün aufleuchtend Vorrücken** der FS-Lok. mit **gesenktem** Bügel resp. eines Manövers mit Dampflok. aus dem Ausfahrgeleise nach Norden in ein beliebiges Geleise bei unverriegelten Weichen.
Sa²⁷⁰ Vorrücksignal	206.388 zwischen den Geleisen 66 und 72	zum Rückhalten der FS-Lok.	einseitig gegen Norden	Verbietet **rot aufleuchtend** (Normalstellung) Manöver aus dem Geleise 66 nach Süden über den Standort des Signals hinaus. Gebietet **grün aufleuchtend Vorrücken** aus dem Geleise 66 nach Süden.

22. Lokomotivfahrten von oder nach dem Lokomotivdepot SBB **über das nördliche Ausfahrgeleise der C-Gruppe sowie über Geleise A 17**, welche die beiden Geleiseverbindungen zwischen der B- und A-Gruppe kreuzen, haben vor dem Profil der Ueberkreuzungen anzuhalten. Der Wärter des Stellwerks II hat die Weiterfahrt mit einem Hornsignal zu bewilligen.

23. Lokomotivfahrten aus den Geleisen A 7 und 8 nach dem Depot SBB über das nördliche Einfahrgeleise der A Gruppe haben vor der Weiche 10[b] bzw. 11 anzuhalten. Der Wärter des Stellwerks III hat die Weiterfahrt mit einem Hornsignal zu bewilligen.

24. Jede aus dem Depot ausfahrende Lok. ist vom Schaltwärter dem Stellwerk I telephonisch zu melden.

Bei den von der Kohlenrampe ausfahrenden Lok. ist diese Verständigung durch den sich dort aufhaltenden Fahrdienstarbeiter vorzunehmen.

Der Stellwerkwärter I stellt mit Zustimmung Stellwerk II/III die Weichen und das Signal R 1 für die Ausfahrt. Der Schaltwärter resp. der Fahrdienstarbeiter gibt dem Lok.-Führer durch Winken den Befehl zur Ausfahrt.

Bei zwei und mehreren Lok. ist die Reihenfolge der Ausfahrten zwischen Schaltwärter bzw. Fahrdienstarbeiter und Stellwerkwärter I gemäss oben zu regeln. Das Rangiersignal R 1 ist nach jeder einzelnen Ausfahrt wieder auf Verbot zu stellen, sobald die betreffende Lok. die Weiche 15 überfahren hat.

25. Lok., welche wegen Personalwechsels in das Depot fahren, haben auf alle Fälle hinter dem Profil der Weichen 293, 294, 298 anzuhalten. Die Ausfahrt hat gemäss 24 zu erfolgen.

26. Zur Regelung der Lokomotivfahrten von der Drehscheibe nördlich der Wagenreparaturwerkstätte über Geleise C 66 gegen Süden, ist nördlich der Weiche 270 (Km 206.388) ein Vorrücksignal Sa 270 aufgestellt. Dieses Signal steht im Stellwerk IV mit der Weiche 270 derart in Abhängigkeit, dass es nur bei gerader Stellung der Weiche 270 in die Fahrstellung gebracht werden kann.

V. Ablaufsignalanlage.

27. Zur Regelung des Manövers über den Ablaufberg besteht eine elektrische Ablaufsignalanlage, enthaltend:

28. 3 Ablaufsignale Sl_1, Sl_2, Sl_3 mit je einer Hupe. Deren Standorte sind aus der Planbeilage ersichtlich.

Die Ablaufsignale geben die Befehle gemäss R 312.1, Ziffer 145—148 vom 1. Mai 1947.

29. Ein Ablaufsignalschalterwerk in der Bude auf dem Ablaufberg zur Betätigung der Ablaufsignale durch den Rangierleiter. Dieses enthält einen Drehgriff mit Pfeil, für 4 Einstellungen: einer Löschstellung, in welcher der Beleuchtungsstrom für die Ablaufsignale ausgeschaltet ist und 3 Signalstellungen zur Einschaltung der Signallampen für die vorgeschriebenen Signalbilder. Zur Umschaltung der Signale ist der Drehgriff herauszuziehen, in die entsprechende Stellung zu drehen und wieder einklinken zu lassen. Unterhalb des Drehgriffes befindet sich ein Druckknopf zur Betätigung der Hupen. Die Hupen dienen bei Nebelwetter sowie im Notfalle zur zusätzlichen akustischen Signalgebung nach R 312.1.

30. Einen Ablaufsignalausschalter im Stellwerk II, durch dessen Umstellung in Notfällen an den Ablaufsignalen jederzeit, unabhängig vom Ablaufsignalschalterwerk auf dem Ablaufberg, das Haltsignal eingeschaltet werden kann. Zum gleichen Zwecke befindet sich im Aufbau des Stellwerkes II ein Druckknopf zur Betätigung der Hupen.

VI. Bremsprobe- und Abfahrbefehlsignale.

31. Zur Abgabe der Bremsprobesignale und des Abfahrbefehls für die Züge ab den Geleisen A 3, 4 und 5 nach Norden besteht eine ortsfeste Lichtsignalanlage.

Der Standort der Lichtsignallaternen und der Druckknopfkasten ist aus dem beiliegenden Uebersichtsplan ersichtlich.

32. Der Schaltkasten mit den Relais, durch welche bei Betätigung der Druckknopfschalter und Schlüsselschalter die Lichtsignale eingeschaltet und die Abhängigkeit in der Bedienungsreihenfolge hergestellt werden, befindet sich beim Abfertigungsposten auf dem Perron II, Km 206.137.

33. Die ortsfesten Signale für die Bremsproben und Abfahrbefehle geben die Befehle gemäss R 312.1, Ziff. 119 vom 1. Mai 1947.

34. Verantwortlicher Leiter der Bremsproben ist der Zugführer resp. der Wagenvisiteur bei Zügen, denen ein solcher zugeteilt

ist. Die Signale sind vom Leiter oder einem von ihm Beauftragten zu geben.

35. Die Bremsprobe kann mit dem Signal „Automatische Bremse", „Regulierbremse" oder „Bremse lösen" begonnen werden, nicht aber mit dem Signal „Bremsen gut", das erst gegeben werden kann, wenn vorher das Signal „Bremse lösen" betätigt worden ist. Die Signale „Automatische Bremse", „Regulierbremse" und „Bremse lösen" können in der Folgeordnung automatische Bremse / Bremse lösen und Regulierbremse / Bremse lösen und solange das Signal „Bremse gut" nicht gegeben ist, beliebig oft wiederholt werden. Die Folgeordnung automatische Bremse / Regulierbremse ist verriegelt.

Soll eine Bremse nach der Abgabe des Signals „Bremse gut" nochmals geprüft werden, so ist vorerst die Grundstellung herzustellen. Das beteiligte Personal ist hierüber zu verständigen.

Das Signal „Bremsen gut" soll bis zur Erteilung des Abfahrbefehlsignals mit dem Schlüssel bestehen bleiben.

VII. Signal-Lichtrückmelder.

36. Zur Orientierung des Fahrpersonals und der Abfertigungsbeamten über die eingestellten Ausfahrstrassen und die Fahrstellung der Geleisesignale $C^{1/2}_{A3.4}$, C_{A5}, C_{A6}, $E_{1.2}$, E_5, $E_{9.10}$ sind auf den einzelnen Perrons unter dem Dache elektrische **Signal-Lichtrückmelder** angebracht.

Der Standort der Signal-Lichtrückmelder ist aus dem beiliegenden Uebersichtsplan ersichtlich.

Bei Fahrstellung des zugehörigen Geleisesignals leuchtet an diesen Signal-Lichtrückmeldern beidseitig die entsprechende Geleise-Nummer (arabische Zahl) auf.

VIII. Stationsblock.

37. Die einzelnen Fahrstrassenschalter der Stellwerke I—IV stehen mittels elektrischen Abhängigkeiten direkt oder indirekt, mit Uebermittlung eines zustimmenden Stellwerks, unter Verschluss des Befehlstellwerkes.

Durch Einstellen und Festlegen der Fahrstrassen im Befehlstellwerk werden die Fahrstrassenschalter in den direkt abhängigen Stellwerken frei. In den indirekt abhängigen Stellwerken werden die Fahrstrassenschalter frei durch das Einstellen der Fahrstrassenschalter und Zustimmungshebel in den zugeordneten Stellwerken, welche die Freigabe direkt vom Befehlstellwerk erhalten. Ueberdies bestehen noch gegenseitige Zustimmungsabhängigkeiten zwischen den Stellwerken, bei denen die Einstellung des Zustimmungshebels in einem Stellwerk direkt auf die Signalfreigabe des andern Stellwerks wirkt.

38. Für die Ausfahrten ab den Geleisen C1—5 nach Balerna erhält das Stellwerk II und für die Ausfahrten ab den Geleisen C11—15 und 35 nach Como erhält das Stellwerk IV eine gemeinsame Freigabe. Die Fahrstrasse für die in Frage kommende Zugsfahrt hat dann der Wärter selbst richtig einzustellen.

39. Für die Einfahrten auf den Geleisen C 1,2 von Balerna werden in den Stellwerken II und III die gleichen Freigabenschalter wie für die Ausfahrten ab den Geleisen C 1—5 benützt. Durch Aufleuchten eines weissen Meldelämpchens wird dem Wärter angezeigt, dass es sich um eine Einfahrt handelt.

Für die Weiterleitung der Zustimmungen an die Stellwerke III und II besteht im Aufsatz des Stellwerks IV eine Zustimmungstaste und ein Freigabelämpchen. Die Aufforderung zur Zustimmungsabgabe wird noch durch Ertönen des Freigabeweckers angezeigt.

Mit der Erteilung der Freigabe durch das Befehlstellwerk geht das Rangiersignal R 20 automatisch auf „Rangieren verboten" und bleibt bis nach erfolgter Zugseinfahrt in dieser Stellung verschlossen.

40. Nach vollständiger Einstellung der Fahrstrasse und Eintreffen der in Frage kommenden Zustimmungen können in den, die Signale bedienenden Stellwerken die entsprechenden Signale eingestellt werden.

41. Die Einstellungen der Fahrstrassen im Befehlstellwerk sind mit Selbstsperrung in der eingestellten Lage und die Einstellungen der Fahrstrassen und Zustimmungen in den Stellwerken sind mit Selbstsperrung in der eingestellten und zurückgestellten Lage ausgerüstet.

42. Die Ein- und Ausfahr(Linien)- Signalhebel sind mit elektrischen Signalwiederholungssperren ausgerüstet, sodass auf eine Fahr-

strassenfreigabe das betreffende Signal nur einmal geöffnet werden kann.

43. Bei den Auflösungen der Fahrstrassen erfolgt diese zuerst in den Stellwerken. Erst nach Rückstellung und Festlegung sämtlicher Fahrstrassen in den Stellwerken werden die Fahrstrassenschalter im Befehlstellwerk zur Rückstellung frei.

IX. Streckenblock.

44. Das Stellwerk I ist als Blockendstation in die elektrische Streckenblockanlage für die zweigeleisige Strecke Balerna—Chiasso einbezogen.

Der zweifeldrige Streckenblockapparat, Bauart Hasler, mit je einer elektrischen Druckknopfsperre über dem Anfangs- und Endfeld befindet sich links neben dem Schalterwerk.

Er steht mit den Signalschaltern $A^{2/3}$ (von Balerna) und $B^{1/2}$ (nach Balerna) in elektrischer Abhängigkeit.

45. Das Einfahrsignal $A^{2/3}$ kann nur bei normalstehender (festgelegter) Druckknopfsperre über dem Endfeld auf Fahrt gestellt werden.

46. Das Stellwerk IV ist in die Streckenblockanlage Chiasso—Como einbezogen. Der Blockapparat System Cardani befindet sich an der Wand gegenüber dem Schalterwerk.

Die Signale D und F^3 stehen in Streckenblockabhängigkeit.

X. Stromlieferungsanlage.

47. Zur Lieferung des erforderlichen Gleichstromes für die Weichen- und Signalantriebmotoren, die Abhängigkeiten, die Ueberwachungs- und Geleisemeldeeinrichtungen sind im Keller des Dienstgebäudes im Personenbahnhof je eine Akkumulatorenbatterie von 120 und 36 Volt und im Stellwerk I eine von 12 Volt aufgestellt.

48. Für die Ladung der 120 Volt Batterie wird transformierter Fahrstrom 300 Volt $16^2/_3$ Perioden oder Ortsnetzstrom 380 Volt 50 Perioden und für die 12- und 36 Volt Batterie transformierter Fahrstrom 150 Volt $16^2/_3$ Perioden oder Ortsnetzstrom 150 Volt 50 Perioden verwendet. Die Batterien arbeiten normal in Pufferschaltung mit dem Gleichrichter auf das Verbrauchsnetz.

49. Die Lichtsignale, Signal-Lichtrückmelder, Bremsproben- und Abfahrbefehlsignale und die Weichenbeleuchtung werden normal mit transformiertem Wechselstrom aus dem Fahrleitungsnetz gespiesen. Beim Ausbleiben des Fahrstromes wird durch einen Netzumschalter automatisch auf Ortsnetzstrom umgeschaltet. Die Rückschaltung auf Fahrstrom erfolgt ebenfalls automatisch.

XI. Elektrische Weichen- und Signalbeleuchtung.

50. Sämtliche fernbedienten Weichen, die Semaphore (Flügelsignale) sowie die Flügel-Rangiersignale werden elektrisch beleuchtet. Normal wird transformierter Fahrstrom 150 Volt $16^2/_3$ Perioden oder bei dessen Ausbleiben Ortsnetzstrom 150 Volt 50 Perioden verwendet.

51. Die Schalter, Sicherungen und Kontrollampen für die Signal- und Weichenbeleuchtung sind auf besondern Schalttafeln in den Stellwerkkabinen I—IV und in der Befehlstellwerkkabine angebracht.

XII. Ueberwachungseinrichtungen.

52. Im Stellwerk I sind für die Signale $A^{2/3}$ und $B^{1/2}$ Signalrückmelder mit Flügelbilder angebracht.

53. Auf der Geleisetafel im Befehlstellwerk sind Kontrollämpchen für sämtliche Ein-, Ausfuhr- und Geleisesignale vorhanden, ausgenommen für die Geleisesignale C_{C1-5}.

54. Die Signale D und F^3 sind auf der Geleisetafel im Stellwerk IV mit Lämpchen rückgemeldet.

55. Der Zustand der Streckenblockanlage Balerna—Chiasso und Chiasso-Como wird auf der Geleisetafel des Befehlstellwerkes mittels je einem roten (besetzt) und einem weissen (frei) Meldelämpchen für jede Fahrrichtung gemeldet.

56. Im Ausfahrgeleise nach Como ist die Strecke vom Vorrücksignal Sa 2 (ca. Km 50.250) bis 72 m südlich der Weiche 113 (ca. Km 50.000) isoliert ausgeführt. Die Belegung dieser Strecke wird beim Befehlstellwerk und Stellwerk IV auf der Geleisetafel angezeigt. Wenn diese Strecke belegt ist kann das Ausfahrsignal D nicht auf Fahrt gestellt werden.

XIII. Meldeposten, Geleise-, Kassaschluss- und Zugsannäherungsmelder.

57. Zur Verständigung der Abfertigungsbeamten und des Rangierpersonals mit den Stellwerken und dem Befehlstellwerk sind Rangier- und Ausfahrmeldeposten aufgestellt, deren Standorte aus dem beiliegenden Uebersichtsplan ersichtlich sind.

Rangier-Meldeposten.

58. Meldeposten 1a (Nähe Weiche 290): Telephon nach Posten 1 und Stellwerk I, sowie autom. Telephon.

Meldeposten 1 (am Depotgebäude SBB): Telephon nach Posten 1a und Stellwerk I.

Rangier-Meldeposten 3 (Nähe Weiche 16): Telephon nach Stellwerk III.

Rangier-Meldeposten 4 (bei Weiche 181 a/b): Telephon nach Stellwerk II.

Ausfahr-Meldeposten 5 (C-Gruppe): Geleisemelder nach Stellwerk II mit Lampenmeldung nach Befehlstellwerk, Telephon nach Stellwerk II, Posten 6 und Ablaufberg.

Ausfahr-Meldeposten 6 (C-Gruppe): Geleisemelder nach Stellwerk II mit Lampenmeldung nach Befehlstellwerk, Telephon nach Stellwerk II, Posten 5 und Ablaufberg.

Rangier-Meldeposten 7 (C-Gruppe): Telephon nach Posten 8, 9, 10, 11, 16, Stellwerk II, IV und Befehlstellwerk.

Rangier-Meldeposten 8 (C-Gruppe): Telephon nach Posten 7, 9, 10, 11, 16, Stellwerk II, IV und Befehlstellwerk.

Rangier-Meldeposten 9 (Nähe Weiche 82): Telephon nach Posten 7, 8, 10, 11, 16, Stellwerk II, IV und Befehlstellwerk.

Ausfahr-Meldeposten 10 (bei R 18): Geleisemelder nach Stellwerk IV mit Lampenmeldung nach Befehlstellwerk, Telephon nach Posten 7, 8, 9, 11, 16, Stellwerk II, IV und Befehlstellwerk.

Ausfahr-Meldeposten 11 (bei R14): Geleisemelder wie Posten 10, Telephon nach Posten 7, 8, 9, 10, 16, Stellwerk II, IV und Befehlstellwerk.

Rangier-Meldeposten 12 (Nähe Weichen 251 und 262): Telephon nach Stellwerk IV.

Rangier-Meldeposten 13 (Nähe Weiche 70a/b): Telephon nach Posten 14, 15, 17 und Stellwerk IV.

Rangier-Meldeposten 14 (bei Weiche 92a/b): Telephon nach Posten 13, 15, 17 und Stellwerk IV.

Rangier-Meldeposten 15 (bei Sa1): Telephon nach Stellwerk IV und Posten 13, 14 und 17.

Rangier-Meldeposten 16 (Nähe Weiche 74a/b): Telephon nach Stellwerk IV-Befehlwerk-Posten 7, 8, 9, 10, 11, Stellwerk II.

Rangier-Meldeposten 17 (Nähe Sa2,3): Telephon nach Stellwerk IV und Posten 13, 14 und 15.

Geleisemelder.

59. Die Geleisemeldeeinrichtungen bestehen aus Gebern bei den Meldeposten und Empfängern auf den Stellwerken je in einem Aluminiumgehäuse, das ein Zifferblatt mit Zeiger trägt. Die Zifferblätter enthalten in gleicher Reihenfolge die Bezeichnungen der Geleise aus denen Züge ausfahren. Durch Drücken einer Taste am Geber bewegen sich die Zeiger am Geber und Empfänger gleichzeitig sukzessive vorwärts, bis die Taste wieder losgelassen wird. Durch diese Einstellung der Zeiger auf eine bestimmte Geleisebezeichnung wird dem Wärter im Stellwerk das für die Zugsausfahrt gewünschte Geleise angegeben. Beim Betätigen der Geber am Geleisemelder leuchtet am Empfänger das Zifferblatt auf.

60. Bei Betätigung der Tasten an den Gebern der Posten 5 und 6 bzw. 10 und 11 wird die Zugsausfahrtmeldung für die einzelnen Geleise C 1, 2, 3, 4 und 5 bzw. C 11, 12, 13, 14, 15 und 35 nach Stellwerk II bzw. IV abgegeben.

Beim Befehlstellwerk leuchtet über dem Kasten für die Kassaschlussmelder ein rotes Lämpchen auf und ein Langsamschlagwecker ertönt.

61. Nach Aufleuchten des roten Lämpchens und Ertönen des Langsamschlagweckers stellt der Beamte im Befehlstellwerk, sofern der Zugsfahrt nichts entgegensteht, den Freigabeschalter b^{C1-5} bzw. $d^{C11-15.35}$ ein. Der Wärter des Stellwerks II bzw. IV kann nachher den Fahrstrassensignalschalter für das betreffende Geleise einstellen.

62. Die Wärter der Stellwerke II und IV dürfen die Rückstelltaste am Empfänger erst drücken, nachdem der betreffende Fahr-

strassen-Signalschalter eingestellt ist. Im Befehlstellwerk erlöscht dadurch das rote Lämpchen und der Langsamschlagwecker verstummt.

Kassaschlussmelder.

63. Zur Meldung der Abfahrbereitschaft und Einholung der Zustimmung der Kasse und des Portiers (Zoll) für die Ausfahrt der Züge ab den Geleisen A 3, 4, 5 und 6 besteht folgende Einrichtung:

a) An der geleiseseitigen Wand des Befehlstellwerkes eine Meldetafel, welche einen Summer und für die Geleise A 3, 4 und 5, 6 je einen Taster mit Lämpchen enthält.

b) Beim Souschefposten auf dem Perron II für die Geleise A 3 und 4 einerseits und die Geleise A 5 und 6 anderseits je ein Taster und eine Lampe.

c) Beim Portier und in der Kasse ist für die Geleise A 3, 4 und 5, 6 je ein Taster, ein Lämpchen und ein Summer angebracht.

64. Ist ein Zug auf Geleise A 3 bzw. 4, 5 und 6 zur Abfahrt bereit, so ist dies durch Drücken der entsprechenden Taste beim Souschefposten Perron II zu melden. Auf der Meldetafel des Befehlstellwerks leuchten die entsprechenden drei Lämpchen und beim Portier und in der Kasse je das entsprechende Lämpchen auf und ertönen die Summer.

65. Ist die Zollbehandlung und Billetausgabe abgeschlossen, so wird dies vom Portier und von der Kasse durch Drücken des Tasters dem Befehlstellwerk gemeldet, wobei die entsprechenden Lämpchen auf der Meldetafel des Befehlstellwerks erlöschen.

Gleichzeitig erlöschen auch die Lämpchen und verstummen die Summer beim Portier und in der Kasse.

Der Beamte im Befehlstellwerk erteilt darauf die Fahrstrassenfreigabe nach den Stellwerken und gibt durch Drücken des entsprechenden Tasters nach dem Perron II die Zustimmung zur Abfahrt, wobei die Lampe auf dem Perron II erlöscht. Gleichzeitig erlöscht das Lämpchen auf der Meldetafel und verstummt der Summer im Befehlstellwerk.

Der Abfahrtsbefehl darf dem Zuge erst erteilt werden nach Aufleuchten des entsprechenden Signal-Rückmelders. (Siehe Abschnitt VI Ziff. 34)

Zugsannäherungsmelder.

66. Zur Orientierung des Beamten beim Befehlstellwerk über das Herannahen der Züge von Como besteht ein Zugsannäherungsmelder. Am Einfahrtsgeleise von Como ist beim Vorsignal F* (km 48.794) ein Schienenkontakt angebracht. Wird dieser Kontakt durch einen herannahenden Zug befahren, so ertönt im Befehlstellwerk eine Klingel, bis zur Erteilung der Freigabe für eine Einfahrt von Como.

XIV. Telephone, Streckenläutewerke.

Telephone.

67. Zwischen den Stellwerken, dem Befehlstellwerk, den Rangier- und Ausfahrmeldeposten und den Wärterposten besteht eine Lokaltelephonanlage mit folgenden Verbindungen:

Verbindung No.	Angeschlossene Telephone
1	Wärterposten 1 (km 204.785 Güter- und Zollbahnhof). Autom. Telephon.
2	Stellwerk I-II-III — Befehlstellwerk — Stellwerk IV
3	Stellwerk I-II-III — Befehlstellwerk — Stellwerk IV
4	Rangiermeldeposten 1ª — 1 — Stellwerk I
5	" 1 — 1ª — Stellwerk I
6	" 4 — Stellwerk II
7	Ablaufberg — Stellwerk II
8	Stellwerk II — Ausfahrmeldeposten 5—6
9	Stellwerk II — Meldeposten 7-8-9-10-11-16 Befehlstellwerk — Stellwerk IV
10	Stellwerk IV — Rangiermeldeposten 12
11	Stellwerk IV — Rangiermeldeposten 13, 14, 15 und 17

Ueberdies sind die Stellwerke I, III und IV und das Befehlstellwerk an das Streckentelephon Chiasso — Balerna angeschlossen.

Streckenläutewerke.

68. Es bestehen auf dem Bahnhofe Chiasso folgende Streckenläutewerkeinrichtungen:

a) Für die Strecke Chiasso—Balerna: Je ein Läutewerk beim Aufnahmegebäude und bei den Stellwerken I, II, III und IV.

b) Je ein Signalgeber im Befehlstellwerk, Stellwerk I und auf Perron II.

Für Ausfahrten der Personenzüge ab den Geleisen A 3—6 ist der Signalgeber auf Perron II und für Ausfahrten der Güterzüge ab den Geleisen A 3, 6 und C1—5 der Signalgeber im Stellwerk I zu bedienen.
Für Personenzüge, die ab Geleisen A 3—6 abfahren ist der Signalgeber auf Perron II vom Beamten, der den Zug abfertigt, zu bedienen.
Für die Güterzüge, die ab Geleisen A 3—6 und C 1—5 abfahren ist der Signalgeber im Stellwerk I durch den Wärter zu bedienen.

69. Um bei Einfahrten von Balerna die rechtzeitige Freigabe der Fahrstrassen in Chiasso zu ermöglichen, hat die Station Balerna für alle daselbst durchfahrenden Züge das Glockensignal für die Strecke Balerna — Chiasso abzugeben, sobald das Signal ab Station Mendrisio ertönt hat.

XV. Besondere Sicherungsanordnungen.

Sicherung der Wagenreparaturgeleise C 61—64.

70. Die Weiche 273, an deren geraden Strang die Wagenreparaturgeleise 63 und 64 der SBB. und die Weiche 274 an deren geraden Strang die Wagenreparaturgeleise 61 und 62 des F. S. angeschlossen sind, besitzen örtliche Zungenschlösser.

71. Mit diesen Schlössern können diese Weichen bei Ausführung von Reparaturarbeiten, zum Schutze der Reparateure, in Schutzstellung (Ablenkung) verschlossen werden. Die Schlüssel können nur bei auf Ablenkung verschlossenen Weichen herausgenommen werden.

72. Die Reparateure haben sich daher bei Vornahme von Wagenreparaturen zu vergewissern, ob die Schlüssel der betreffenden Schutzweichen an den dazu bestimmten Stellen deponiert sind

und zwar bei Arbeiten in den Geleisen 61 und 62 der Schlüssel der Weiche 274 und bei Arbeiten in den Geleisen 63 und 64 der Schlüssel der Weiche 273.

73. Dem Wärter des Stellwerks IV darf der Auftrag zum Umstellen der Weichen 273 und 274 nur gegeben werden, wenn am Zungenschloss der betreffenden Weiche der Schlossriegel eingezogen bzw. die Weiche frei ist.

74. Je ein Reserveschlüssel dieser Zungenschlösser ist auf dem Schlüsselbrett im Befehlstellwerk plombiert aufgehängt.

Anschlussgeleise der Magazzini Frigoriferi.

75. Das Anschlussgeleise der Magazzini Frigoriferi ist südlich bei km 50.180 mit einer einfachen Weiche No. 280 an das Geleise 43 und nördlich mit Weiche 281[b] an die Geleise 72—73 angeschlossen.

Die Weiche 280 wird örtlich bedient und ist mit einem aufschneidbaren und verschliessbaren Stellhebel ausgerüstet. Der Schlüssel dieses Stellhebels kann nur bei auf gerade Fahrt verschlossener Weiche herausgenommen werden und ist auf dem Schlüsselbrett im Stellwerk IV aufbewahrt.

Die Weiche 281[b] wird örtlich bedient und ist mit einem aufschneidbaren Stellhebel ausgerüstet.

XVI. Bedienung, Unterhalt und Störungsbehebungen.

76. Für die Bedienung, die Ueberwachung, den Unterhalt und die Störungsbehebungen der Sicherungsanlage gelten die einschlägigen Vorschriften sowie die besonderen Instruktionen für die Handhabung und Unterhalt der elektrischen Sicherunganlage des Bahnhofs Chiasso und die Vereinbarungen mit der FS betreffend Cardani-Block.

77. Der Unterhalt liegt, soweit es nicht den durch die Station zu besorgenden Kleinunterhalt betrifft, gemäss den Bestimmungen des R 5.11 dem Stellwerkaufseher 8 in Bellinzona und dem Techniker elektrischer Anlagen in Bellinzona ob.

Schlussbestimmungen.

78. Diese Dienstvorschrift tritt auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme von neuen Rangiersignalen
Montag, den 27. November 1950, 12.00 Uhr in Kraft.

79. Es werden aufgehoben:
Die DV. 140 vom 6. 12. 30 und die Z 49/39, 10/40, 58/40, 74/40, 35/41, 50/42 und Nachtrag I zu 50/42.

80. Die DV. 526 vom 2. 3. 49 bleibt weiterhin gültig.

Der Kreisdirektor:
Wachs

1 Planbeilage.