

Schweizerische Bundesbahnen
Kreisdirektion II
Bauabteilung

Basel SBB PB Stw II

Luzern, 2. Juli 1985

DV **1249**

Dienstvorschrift

betreffend

Sicherungsanlage auf dem Bahnhof

Basel SBB PB Stw II

(Die am Rand mit ● bezeichneten Ziffern sind vom Fahrpersonal zu beachten)

Inhaltsverzeichnis

- I. Allgemeines
- II. Stellwerk
- III. Weichen
- IV. Gleisstromkreise
- V. Signale
 - Zwergsignale
 - Haupt- und Vorsignale
 - Hilfssignale
 - Besetztsignale
 - Gleisnummernsignale
 - Stromabnehmersignale
 - Bremsprobe- und Abfahrtsignale
- VI. Zugsicherung
- VII. Fahrstrassen
 - Rangierfahrstrassen
 - Zugfahrstrassen
 - Einstellen von Fahrstrassen
 - Haltstellen von Signalen und
 - Auflösen von Fahrstrassen
 - Fahrstrassenspeicher
- VIII. Stromversorgung
- IX. Streckenblock, Zustimmungseinrichtungen
- X. Fernsteuerung, Fernüberwachung
- XI. Zugnummernmeldeanlage, Zuglenkung
- XII. Meldeeinrichtungen
 - Annäherungsmelder
 - Abfertigungseinrichtungen
 - Signalmelder
 - Gleismelderanlage
 - Telefone, Lokwechselsprechstellen
- XIII. Bedienung, Unterhalt und Störungsbehebung
- XIV. Inbetriebnahme und Schlussbestimmungen

I. Allgemeines

- 1. Das Stw II des Bahnhofes Basel SBB PB ist mit einer elektrischen Sicherungsanlage mit signalmässigen Rangierfahrstrassen, Bauart "Integra AG Wallisellen" ausgerüstet (Gleisbildstellwerk Domino 55, Baujahr 1960).
- 2. Die Gleisanlage sowie die Fahrstrassen und Signale sind auf dem beiliegenden Uebersichtsplan dargestellt. Dem mit der Bedienung betrauten Personal wird eine Ergänzung zu dieser DV "Beschreibung und Bedienungsanleitung" abgegeben.
- 3. Die Sicherungsanlage entspricht in Bezug auf die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit den Bestimmungen des FDR (R 310.1):
- Ziff 6²³.
- 4. Mit der benachbarten Dienststation Ruchfeld sowie den Blockstellen 1 (Gellert) und 2 (Birs) steht die Anlage Stw II mittels Streckenblock in Abhängigkeit.
- 5. Mit dem benachbarten Stw I, dem Rangierstellwerk 8 (RStw 8) sowie dem Stw 4 und dem Posten 22 im GB steht die Anlage Stw II mittels Zustimmungseinrichtung in Abhängigkeit.
- 6. Die Anlage Stw II ist Fernstellwerk für Basel SBB GB Stw 4, Posten 22, MuttENZ inkl Blockstelle 3 (Hagnau), Ruchfeld und Gellert.
- 7. Die Ueberwachung und Notbedienung der Blockstelle 2 (Birs), Seite MuttENZ, ist im Stw II eingerichtet.
- 8. Ueber die Anlage Basel SBB GB Posten 22 besteht ein separates Z.
- 9. Das Stw II ist Einwahlstelle für die Zugnummernmeldeanlage im Raum Basel.
- 10. Die Anlage Stw II ist mit einer Gleismelderanlage ausgerüstet.

II. Stellwerk

- 11. Die Bedienungseinrichtungen befinden sich im Kommandoraum im 3. Stock des Stellwerkgebäudes am Ostende des Perrons 3 und bestehen aus:
 - Stelltisch 1 und 2 für die Bedienung der Zug- und Rangierfahrstrassen
 - Stelltafel für die Ueberwachung und Bedienung des Fernbereiches
 - Tastenpult für Regelbedienungen des Fahrdienstleiters.
 Sie sind als Gleisbild in Baukastenform ausgebildet und enthalten alle erforderlichen Tasten, Leuchtstreifen und Meldelampen zur Bedienung und Ueberwachung der Anlage. Im Innern befinden sich akustische Meldeeinrichtungen.
- 12. In den Relaisräumen im 1. und 2. Stock sowie im Stromversorgungs- und Batterieraum im Keller sind die Apparate für die Speisung, Steuerung und Ueberwachung der Sicherungsanlage untergebracht.

13. Die Umformergruppe zur Speisung der Zugnummernmeldeanlage ist im Batterieraum im Keller untergebracht.
14. Die Akkumulatorenbatterien 12V und 36V befinden sich im Batterieraum.
15. Die Türen dieser Räume sind mit Spezialschlössern versehen. Ein Schlüssel ist am Stellisch 2 unter Plombenverschluss aufbewahrt. Er darf nur vom Personal des Stellwerkdienstes oder in dessen Auftrag benutzt werden.

III. Weichen

16. Alle zentralisierten Weichen sind im Einphasen-Motorantrieben ausgerüstet.
- 17. Die örtlich bedienten Weichen 86-91, 100, 101, 163 - 167 sind mit aufschneidbaren Stellhebeln ausgerüstet.
- 18. Die Weichen 86-91, 100, 101, 163 - 167 sind mit beleuchteten Weichensignalen ausgerüstet.
19. Die zentralisierten Weichen werden normalerweise automatisch beim Einstellen einer Fahrstrasse umgestellt. Sie können aber auch einzeln mit der entsprechenden Weichentaste zusammen mit der Steuertaste umgestellt werden.
20. Eine Weiche kann nicht umgestellt werden, solange sich ein Fahrzeug auf dem entsprechenden Isolierabschnitt befindet, oder wenn sie durch Festlegen der Weichentaste oder fahrstrassenmässig verschlossen ist.
21. Für Fahrten ohne Fahrstrassenverschluss (Störungsfall) oder bei Arbeiten an Weichen müssen die Weichen einzeln verschlossen werden. (Festlegen der Weichentaste).
22. Bei Störungen an den Gleisstromkreisen können die Weichen einzeln, mittels der Taste "Isolierung für Weichen" (plombiert) umgesteuert werden.

IV. Gleisstromkreise

23. Die isolierten Gleise und Weichen sind auf dem Uebersichtsplan mit Doppelpfeil dargestellt. Die Enden der Isolierabschnitte sind gemäss R 312.1 Ziff 43 gekennzeichnet.
24. Die Gleisstromkreise werden
 - innerhalb der Einfahrtsignale mit Gleichstrom 12V,
 - die stossfreien Abschnitte vor den Einfahrtsignalen mit Wechselstrom 100 kHz,
 - das Streckengleis 501 mit 50 Hz (gleichgerichtet)gespeist.
Alle übrigen Streckengleise werden von den Nachbaranlagen gespeist.

25. Wenig benützte isolierte Gleise und Weichen sind periodisch zu befahren, um Rostbeläge auf den Laufflächen zu verhindern (R 310.6 Ziff 20.14).
26. Bei Zweifeln am einwandfreien Funktionieren der Gleisstromkreise sind die betr Weichen vor jedem Befahren durch Festlegen der Weichentaste vom Stellisch aus zusätzlich zu sichern, bzw ist örtlich zu überprüfen, dass die betr Gleise nicht belegt sind.

V. Signale

Zwergsignale

- 27. Zur Regelung von Rangierbewegungen sind Zwergsignale gemäss R 312.1 Ziff 56 und 57 vorhanden.
- 28. Das Zwergsignal X 7- ist rechts aufgestellt.
Die Zwergsignale X 70- und X 70+ sind rechts neben der Weiche 170 am Fahrleitungsmast 111d angebracht.
- 29. Die zustimmungsabhängigen Zwergsignale Y 898 und Y 899 zeigen:
 - "Halt" (R 312.1 Ziff 57.1a) bei der Stellung der Zustimmungseinrichtung für Rangierbewegungen nach dem P 22,
 - "Fahrbefehl schräg" (R 312.1 Ziff 57.1b) bei der Stellung der Zustimmungseinrichtung für Rangierbewegungen vom P 22.

Die Umschaltung von "Halt" auf "Fahrbefehl schräg" und umgekehrt erfolgt automatisch mit dem Wechseln der Fahrrichtung der Zustimmungseinrichtung.

- 30. Um die Lokführer zu einer vorsichtigen Fahrweise anzuhalten zeigen die Zwergsignale Y 898 und Y 899 nur den "Fahrbefehl schräg" an auch wenn die folgenden Zwergsignale auf "Fahrt" stehen.

Haupt- und Vorsignale

- 31. Die Haupt- und Vorsignale sind als Lichtsignale gemäss R 312.1 Ziff 7 und 8 ausgebildet:
 - Alle Einfahrtsignale (inkl F21, F22, M94 und M95) sowie die Ausfahrtsignale G66 - G69, H84 und H85 mit je einer Nothaltilaterne.
 - die Ausfahrtsignale J91 und J92 mit je einer Reservehaltlampe ausgerüstet.

Die übrigen Hauptsignale besitzen weder Not- bzw Reservehalt.

Hilfssignale

- 32. Hilfssignale nach R 312.1 Ziff 11 sind an den Einfahrtsignalen F21, F22, K91, K92, L70 - L73, M94 und M95 sowie an den Ausfahrtsignalen G66 - G69, H84, H85, J91 und J92 vorhanden.

Die Löschung erfolgt automatisch durch den Zug.

33. Bei Ein- und Ausfahrten mit dem Hilfssignal sind vorgängig die erforderlichen Rangierfahrstrassen einzustellen, oder mindestens die befahrenen und die Schutzweichen einzeln festzulegen; allenfalls noch gespeicherte Fahrstrassen sind zu löschen.

Besetztsignale

- 34. Besetztsignale nach R 312.1 Ziff 12 sind an den Einfahrtsignalen K91, K92, L70 - L73, M94 und M95 vorhanden. Die Löschung erfolgt automatisch durch den Zug.

Gleisnummernsignale

- 35. Das Signal F1-3 ist mit einem Gleisnummernsignal gemäss R 312.1 Ziff 13a ausgerüstet.

Stromabnehmersignale

- 36. Am Anfang des Gleises B16 und bei der Weiche 193 sind Stromabnehmersignale gemäss R 312.1 Ziff 90.4 aufgestellt.

Bremsprobe- und Abfahrtsignale

- 37. Es sind folgende ortsfeste Abfahrtsignale (AS) vorhanden:
 - beidseitig signalisierend an den Gleissignalen F1-3, F13 und F24 sowie für die Gleise B25 - B27.
- 38. Es sind folgende ortsfeste Bremsprobe- und Abfahrtsignale (BAS) vorhanden:
 - beidseitig signalisierend
 - an den Gleissignalen F4 - F12,
 - an der Peter Merian-Brücke für die Gleise B1 - B3.
 - am Postreitergebäude für die Gleise B1 - B9,
 - am Perrondach, je 2 Stück, für die Gleise B11 und B12.
- 39. Der Abfahrtsbefehl an den Gleissignalen F13 und F24 sowie für die Gleise B25 - B27 kann nur aufleuchten, wenn das zutreffende Haupt- bzw Zwergsignal "Fahrt" zeigt und wird mit dessen Haltschaltung gelöscht.
- 40. Die übrigen Abfahrtsignale können unabhängig vom betreffenden Hauptsignal angeschaltet werden. Sie sind von Hand zu löschen.
- 41. Die Abfahrtsignale zeigen den Abfahrtsbefehl nach R 312.1 Ziff 79a.
- 42. Die Bremsprobe- und Abfahrtsignale zeigen die Befehle und Meldungen für die Bremsprobe nach R 312.1 Ziff 78.1, sowie den Abfahrtsbefehl nach Ziff 79a.

VI. Zugsicherung

- 43. Einrichtungen für die automatische Zugsicherung (R 320.7) sind für die Vorsignale K91*, K92*, O*94 und O*95 sowie für die Ausfahrtsignale G 66 - G69, J91 und J92 vorhanden. Die Streckengeräte übertragen entsprechend dem Signalbild die Impulse "Warnung" bzw "Halt".

VII. Fahrstrassen

Rangierfahrstrassen

- 44. Die Anlage gestattet, im zentralisierten Bereiche, jede Rangierfahrstrasse signalmässig einzustellen die gleismässig möglich ist.

- 45. Bei ausgeschalteter Fahrleitung und gestörtem Stromabnehmersignal P B16Y kann auf das Gleis B16 keine Rangierfahrstrasse gestellt werden.

Zugfahrstrassen

- 46. Die Zugfahrstrassen und Fahrbegriffe sind auf dem beiliegenden Uebersichtsplan ersichtlich.
 - 47. Es sind folgende Durchfahrten möglich:
 - ab dem Gleis B21 auf die Gleise 121, 201, 221, 401, D1 und D2,
 - ab dem Gleis B22 auf die Gleise 121, 221, D1 und D2 und umgekehrt.
 - 48. Es sind Einfahrten auf teilweise besetztes Gleis nach FDR (R 310.1) Ziff 47²⁷ möglich:
 - von Muttenz, Gellert, Ruchfeld und Basel SBB GB auf die Gleise B1-B12.
 - 49. Einfahrten auf das Gleis B13 und die nicht isolierten Gleise B14, B15 und B18 - B20 werden immer mit dem Besetztsignal angezeigt.
- #### Einstellen von Fahrstrassen
- 50. Alle Rangierbewegungen und Zugfahrten, die sich nicht gegenseitig berühren, sind gleichzeitig einstellbar.
 - 51. Infolge ungenügender Distanz zwischen den Vorsignalen O* und den zugehörigen Hauptsignalen O sind die Signale H₆₄³ und H₆₅³ derart mit den Signalen O gekoppelt, dass sie bei Haltschaltung der Letzteren nur den Fahrbegriff 2 zeigen können, in allen andern Fällen den Fahrbegriff 3.
 - 52. Die Sicherungsanlage gestattet Einfahrten auf das angebotene Gleis.
 - 53. Die Sicherungsanlage ist mit der vollständigen Fahrstrassenreihenfolge ausgerüstet (im Sinne des R 320.10 Ziff 114).
 - 54. Die Belegung der einzelnen Gleise ist durch Gleisstromkreise kontrolliert (im Sinne des R 320.10 Ziff 107b). Zugfahrstrassen für Ein- und Ausfahrten lassen sich nur einstellen, wenn der gesamte Fahrweg von Fahrzeugen geräumt ist. (Ausnahme Gleise B13- B15, B18 - B20 siehe Ziff 49).
 - 55. Bei Störungen an den isolierten Gleisabschnitten kann mit der Taste "Isolier-Umgehung für Signalfahrstellung" (plombiert) die Einstellung der Fahrstrasse ermöglicht werden.
 - 56. Läuft eine Ausfahrtsfahrstrasse nicht ein (Störung), so sind bzw ist:
 - die erforderlichen Rangierfahrstrassen einzustellen, oder mindestens die befahrenen und die Schutzweichen einzeln festzulegen,
 - das Streckengleis apparatemässig zu sperren,
 - ein allenfalls noch gespeicherter Fahrstrassenauftrag zu löschen und
 - dem Lokführer mit dem Hilfssignal der Fahrtsbefehl zu erteilen (Vor-sicht keine Blockabhängigkeit!)oder wenn dies nicht möglich ist,
 - der Zug bei "Halt" zeigendem Ausfahrtsignal abzufertigen.

Haltstellen von Signalen und Auflösen von Fahrstrassen

57. Die Signale und Fahrstrassen werden beim Befahren der entsprechenden Isolierabschnitte automatisch auf "Halt" geschaltet bzw aufgelöst.
58. Die Zwergsignale Y B98 und Y B99 können, weil sie keine Fahrstrassen enthalten, nicht automatisch auf "Halt" geschaltet werden.
59. In Notfällen sind
- in Rangierfahrstrassen die Zwergsignale bzw
 - in Zugfahrstrassen die Hauptsignale
- mit der Nothalteaste, die gleichzeitig mit der entsprechenden Signaltaste zu drücken ist, auf "Halt" zu schalten. Die Fahrstrassen können alsdann wie folgt aufgelöst bzw gelöscht werden:
- a) Rangierfahrstrassen mit der Betriebsauflösetaste,
 - b) eingespeicherte Zugfahrstrassenaufträge (Fahrstrasse noch nicht eingelaufen) mit der Betriebsauflösetaste,
 - c) eingestellte Zufahrstrassen mit der Notauflösetaste (plombiert).

Fahrstrassenspeicher

60. Die Anlage ist teilweise mit Fahrstrassenspeicher für Zugfahrstrassen ausgerüstet. Ein eingetasteter Fahrstrassenauftrag bleibt solange gespeichert, erkennbar am Blinken der betreffenden Tasten im Stellisch, bis die sicherungstechnischen Voraussetzungen für die betreffende Fahrt erfüllt sind. Die Fahrstrasse stellt sich alsdann automatisch ein und die Speicherung wird gelöscht.
61. Ein gespeicherter Auftrag kann, solange die Fahrstrasse noch nicht eingelaufen ist, durch gleichzeitiges Drücken der betr Signaltaste zusammen mit der Nothalteaste annulliert werden.
62. Es können nur Fahrstrassen, die sich nicht gegenseitig berühren, gleichzeitig gespeichert sein.
63. Für die Speicherung einer Ausfahr-Fahrstrasse muss eine der zwei folgenden Bedingungen erfüllt sein:
- der Isolierabschnitt vor dem betr Signal muss belegt sein, oder
 - eine Rangierfahrstrasse muss bis zum betr Ausfahrtsignal eingestellt sein.

VIII. Stromversorgung

64. Die Speisung der Anlage erfolgt:
- a) aus dem Ortsnetz 380/220V 50 Hz.
 - b) aus dem Bahnnetz 220V 16 2/3 Hz,

Bei Störungen oder zu tiefer Spannung des speisenden Netzes wird automatisch auf das zweite Netz umgeschaltet.

65. Die Fernübertragungseinrichtungen werden über eine dauernd rotierende 12 kVA Umformergruppe (MFO) mit Drehstrom-Energie 380/220 V 50 Hz versorgt.

Die Speisung des Umformers erfolgt

- a) aus dem Ortsnetz 380/220 V 50 Hz oder
- b) aus dem Bahnnetz 220 V 16 2/3 Hz.

Bei Störungen oder zu tiefer Spannung des speisenden Netzes wird der Umformer automatisch auf das zweite Netz umgeschaltet.

66. Der Zustand der Speisernetze sowie Störungen am Umformer werden auf dem Stellisch angezeigt.
67. Für die Speisung der Lichtsignale, der Weichenantriebe, der Gleisstromkreise und der Steuer- und Ueberwachungs-Stromkreise befinden sich in den Relaisräumen und im Stromversorgungsraum die erforderlichen Apparate und die dem Personal des Stellwerkdienstes zugänglichen Sicherungen und Ueberstromautomaten.
68. Eine Schaltuhr vollzieht selbsttätig die Umschaltung von Tag- auf Nachtspannungen für die Lichtsignale und die Einschaltung der Weichenbeleuchtung während der Nacht. Der Schaltzustand kann mittels Lämpchen und Tasten auf dem Stellisch überwacht und beeinflusst werden.
69. Spannungswächter überwachen dauernd die Ladung der Batterien. Sobald eine Unregelmässigkeit (an einem Ladegerät) auftritt, leuchtet auf dem Stellisch die entsprechende Anzeige "Batt.ueberw" rot blinkend. Gleichzeitig ertönt der Störungsalarm.
70. In diesem Falle ist der Stellwerkmeister unverzüglich telefonisch zu verständigen, damit er eingreifen kann, bevor die Batteriekapazität erschöpft ist.

IX. Streckenblock, Zustimmungseinrichtungen

Streckenblock (R 320.1)

71. Seite Muttentz, Gellert und Ruchfeld ist die Anlage mit automatischem Gleichstromblock für Wechselbetrieb, mit Streckensperrung, ausgerüstet.
72. Sämtliche Blockabschnitte werden mittels Gleisstromkreisen automatisch überwacht und freigemeldet.
73. Es besteht keine Blockumgehungstaste. Bei Störungen am Streckenblock ist nach Abklärung der Zuglage gemäss Ziff 53 vorzugehen.

Zustimmungseinrichtungen

74. Zwischen dem Stw II und den folgenden Stellwerken bestehen Zustimmungsabhängigkeiten:
- a) für Rangierbewegungen:
 - Posten 22:Gleise B 98 und B 99,
 - Stw 4 GB: Gleise D3 - D5.

b) Für Rangierbewegungen und Zugfahrten:

- Stw I: Gleise B21 und B22 (mit Festlegefeld für Zugfahrten),
- RStw 8: Gleise B4 - B12,
- Stw 4 GB: Gleise D1 und D2.

Für die Gleise A42, A43, B13 - B16, B18, B19, B82, B83, B93, B97 und D10 bestehen keine apparatemässigen Zustimmungseinrichtungen.

75. Anforderung der Zustimmung:

- Auf apparatemässige Anforderung hin wird vom
 - . Posten 22 für die Gleise B98 und B99 für Rangierbewegungen,
 - . Stw 4 GB
 - . für die Gleise D1 und D2 pro Gleis für Rangierbewegungen und Zugfahrten und
 - . für die Gleise D3 - D5 gemeinsam für Rangierbewegungen
 die Zustimmung apparatemässig erteilt.
 - Auf mündliche Anforderung hin wird vom
 - . Stw I für die Gleise B21 und B22,
 - . RStw 8 für die Gleise B4 - B12
 die Zustimmung für Rangierbewegungen und Zugfahrten apparatemässig erteilt,
 - . Stw I für die Gleise A42 und A43,
 - . RStw 8 für das Gleis B16,
 - . Posten 20 für die Gleise B83, B93 und D10
- die Zustimmung für Rangierbewegungen mündlich erteilt,
- . RStw 8 für die Gleise B13 - B15, B18 und B19
- die Zustimmung für Rangierbewegungen und Zugfahrten mündlich erteilt.
- Rangierbewegungen können, ohne vorgängig die Zustimmung einzuholen, auf das
- Gleis B82 in Richtung Posten 20 bis zur Weiche 231a und
 - Gleis B97 in Richtung Posten 19 bis zur Weiche 291 verkehren.

76. Ertelung der Zustimmung:

- Die Zustimmung kann apparatemässig erteilt werden dem
 - . Posten 22 für die Gleise B98 und B99 für Rangierbewegungen,
 - . Stw 4 GB
 - . für die Gleise D1 und D2 pro Gleis und
 - . für die Gleise D3 - D5 gemeinsam
 für Rangierbewegungen und Zugfahrten
- auf apparatemässige Anforderung hin,
- . Stw I für die Gleise B21 und B22 und
 - . RStw 8 für die Gleise B6 - B12
- für Rangierbewegungen und Zugfahrten
- . RStw 8 für die Gleise B4 und B5
- für Rangierbewegungen
- auf mündliche Anforderung hin.

- Die Zustimmung kann mündlich erteilt werden dem
 - . Posten 19 für das Gleis B97 und
 - . Posten 20 für die Gleise B82, B93 und D10
 für Rangierbewegungen auf mündliche Anforderung hin.

Rangierbewegungen können, ohne vorgängig die Zustimmung zu erteilen, auf

- die Gleise B4 - B12 vom RStw 8 her bis zum nächsten Sperrsignal,
- die Gleise B13 (Lokzirkulation), B14 - B16 und B18 vom RStw 8 her bis zum nächsten Zwergsignal,
- das Gleis B19 vom RStw 8 her bis zum Sicherheitszeichen der W 101 und
- das Gleis B83 vom Posten 20 her bis zum Zwergsignal Y 82+ verkehren.

- 77. Die Ertelung der Zustimmung ist auch bei belegtem Gleis oder gestörtem Schienenstromkreis möglich. Die beteiligten Beamten übernehmen die Verantwortung für die Ertelung der Zustimmung
- 78. Die Fahrriichtung wird mit einem weissen Pfeil angezeigt.
Für die Gleise B21 und B22 wechselt dieser bei Zugfahrt auf rot (geblocktes Festlegefeld). Diese Gleise werden nach erfolgter Fahrt freigemeldet.
- 79. Signalmässige Rangierbewegungen sind, solange die Fahrriichtung apparatemässig vorhanden ist, auf die Gleise
 - B21, B22, B98, B99 und D1 - D5
 mehrmals möglich.
Signalmässige Zugfahrten sind, solange die Fahrriichtung apparatemässig vorhanden ist und alle Isolierabschnitte bis zum Fahrstrassenziel frei sind, auf die Gleise
 - B4 - B12, B21, B22, D1 und D2
 mehrmals möglich.
Für die Gleise B21 und B22 müssen zusätzlich die Festlegefelder nicht geblockt (Fahrriichtungspfeil weiss) sein.
- 80. Die Rangierfahrstrassen auf die Gleise B4 - B12 sind nicht von der apparatemässigen Zustimmungseinrichtung abhängig. Anfahren an Züge und abkreuzen über diese Gleise sind auch bei nicht vorhandener Fahrriichtung zulässig. Für alle übrigen Rangierbewegungen auf diese Gleise muss die Fahrriichtung vorhanden sein.
- 81. Soll ausnahmsweise eine Zugfahrt auf den Gleisen B21 bzw B22 enden, so ist das Einfahrtsignal nicht zu bedienen (Einfahrt mit Hilfssignal).
- 82. Notrückmelden für die Gleise B21 und B22 Seite Stw I ist möglich wenn das ganze Gleis frei ist.

X. Fernsteuerung, Fernüberwachung

Fernsteuerung

83. Die Sicherungsanlage Basel SBB PB Stw II ist für folgende Anlagen Fernstellwerk:
- Muttenz Gleise 1 und 2 inkl Blockstelle 3 (Hagnau)
(Die Gleise 3 und L4 werden von Basel SBB RB ZStw West ferngesteuert)
 - Gellert, Blockstelle.)
 - Basel SBB GB Stw 4, Gleise D1 - D91/D92, D2 - D91/D92 und 3-D91/D92 und
 - Ruchfeld (in Basel SBB GB Stw 4 zentralisiert)
 - Basel SBB GB P 22.
84. Die Bedienung erfolgt bei
- Ortsbetrieb für Rangier- und Zufahrstrassen am Ortsstellwerk,
 - Fernbetrieb für Rangier- und Zufahrstrassen am Fernstellwerk.
- In Muttenz ist zusätzlich der
- gemischte Betrieb für Rangierfahrstrassen am Ortsstellwerk bzw für Zufahrstrassen am Fernstellwerk
- möglich.
85. Fernübertragungs-Apparaturen dienen der Uebermittlung der Meldungen und Befehle in beiden Richtungen, nämlich:
- Stw II - GB Stw 4 (EF 18, Integra-Signum)
 - Stw II - GB Posten 22 (Mehradern-Fernübertragung, Integra-Signum)
 - Stw II - Muttenz (EF 18, Integra-Signum)
 - Stw II - Gellert (Mehradern-Fernübertragung, Integra-Signum).

86. Die Melde- und Bedienungsapparaturen für die fernbedienten Anlagen im Fernstellwerk Stw II entsprechen weitgehend den örtlichen Stellischen.

Fernüberwachung

87. Die Sicherungsanlage der Blockstelle 2 (Birs) wird vom Stw II aus fernüberwacht.
88. Eine Fernübertragungs-Apparatur, Bauart "INTEGRA/SIGNUM AG", Wallisellen, dient der Uebermittlung der Meldungen und Befehle über ein vieladriges Kabel in beiden Richtungen.

XI. Zugnummernmeldeanlage, Zuglenkung

89. Das Stw II ist an die rechnergesteuerte Zugnummernmelde- und Zuglenkanlage (System Siemens-Albis AG Bern) für den Raum Basel im RB ZStw West angeschlossen. Diese ist in einem separaten Z beschrieben.

XII. Meldeeinrichtungen

Annäherungsmelder

90. Die Belegung der den Einfahrtsignalen L70 - L73 ca 200 m vorgelagerten Isolierabschnitte wird auf dem Stellisch angezeigt. Diese Meldung ermöglicht die zeitgerechte Bedienung der Hilfssignale.

Abfertigungseinrichtungen

91. Für die Gleise B1 - B12 bestehen Abfertigungseinrichtungen.

Sie enthalten:

- eine grüne Meldelampe "Signal Fahrt"
- je eine Taste für "Bremsen", "Lösen" und "Bremsen gut"
- eine Leuchttaste (weiss) "Zug bereit"
- eine grüne Meldelampe "Abfahrbefehl"
- ein Vierkant-Schwenkschalter "Zug abfahren"
- eine schwarze Taste "Grundstellung"

Es sind nicht alle Tastenkasten voll ausgerüstet.

92. Die Abfahrbereitschaft wird durch Drücken der für das betr Gleis gültigen Taste abgegeben. Als Quittung leuchtet die Taste.

93. Der Abfahrbefehl kann am Tastenkasten (Vierkant-Schwenkschalter) oder vom Stellisch bedient werden.

94. Der Abfahrbefehl an den Signalen F13 und F24 sowie für die Gleise B25 - B27 kann nur am Stellisch 1 und am Tastenpult des Fdl bedient werden.

95. Sämtliche Begriffe können durch Bedienen der Taste "Grundstellung" am Tastenkasten oder vom Stellisch gelöscht werden.

Signalmelder

96. Die Perrongleise B1 - B12 sind zur Orientierung des Personals mit Signalmeldern versehen.

97. Die Melder zeigen:

- mit orangem Licht (nur für die Gleise B4 - B12) eine eingestellte Einfahrt auf das und
- mit weissem Licht eine eingestellte Ausfahrt ab dem betr Gleis.

Die Melder befinden sich:

- für die Einfahrten auf der Tafel der Rangiersignale oder an besonderen Standorten im Bereich der Personenunterführung und
- für Ausfahrten auf den Soussef-Kabinen.

Gleismelderanlage

- 98. Das Stw II ist mit einer Gleismelderanlage (Bauart Gfeller) ausgerüstet.
- 99. Die vom Rangier- oder Lokpersonal an den Gleismelder-Tastenkasten im Gleisfeld eingewählten Meldungen erscheinen in Leuchtschrift in Anzeigefenstern im Stellisch 1 (Aufbau) bzw im Stellisch 2.
- 100. Die gewünschte Fahrstrasse ist durch 4 Ziffern mit den Tasten auf den Gleismelder-Geberkasten in der Reihenfolge Startgleis-Zielgleis einzugeben. Vor einer einstelligen Gleisnummer ist eine "Null" einzugeben. Die Start-Ziel-Meldungen (zweistellige Zahlen ohne Gruppenbuchstabe) sind mit Zusatzmeldungen F (Fahrt), L (Lok) oder S (Stoss) zu ergänzen.

Sobald die Eingabe am Stellisch angezeigt wird, leuchtet am betreffenden Geberkasten die gelbe Lampe. Ist die Gleismelder-Apparatur besetzt, wird dies durch das Aufleuchten der weissen Meldelampe angezeigt. Solange diese leuchtet, darf an diesem Geberkasten keine neue Fahrstrasse eingegeben werden. Eine falsche Einwahl kann mit der Löschtaste gelöscht werden.

- 101. Die Gleismelderposten sind gleichzeitig Wechselsprechstellen.
- 102. Abfahrtsbereite Lok auf den Gleisen B24 - B27 und B82 sind dem Stw II über die Gleismelderanlage zu melden. Der Lokführer wählt für diese Meldung zwei mal die Gleisnummer und "Lok" an den betr Gleismelder-Geberkasten zu

25 25 "Lok".

Telefone, Lokwechselsprechstellen

- 103. Zur Verständigung zwischen dem Fahrpersonal von Zügen, Lok und Transporten und den Beamten am Stellisch sind folgende Einrichtungen aufgestellt:

Telefone **T** :

- bei den Einfahrtsignalen F22, K92, L71, L73 und M94,
- beim Ausfahrtsignal H84 und
- verteilt in der übrigen Gleisanlage (siehe Plan).

Lokwechselsprechstellen ∇ , und ∇_f gemäss R 312.1 Ziff 32:

- verteilt in der Gleisanlage (siehe Plan).

XIII. Bedienung, Unterhalt und Störungsbehebung

- 104. Für die Bedienung, den Unterhalt und die Störungsbehebung der gesamten Sicherungsanlage gelten die folgenden Reglemente:

- R 310.1 Fahrdienst
- R 310.6 Organisation und Betriebsabwicklung auf Stationen mit ferngesteuerten und automatischen Sicherungsanlagen
- R 311.1 Rangierdienst
- R 312.1 Signale
- R 312.2 Elektrische Beleuchtung in Signal- und Weichenlaternen von Sicherungsanlagen
- R 315.1 Massnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes bei störenden Witterungseinflüssen
- R 320.1 Streckenblockanlagen
- R 320.4 Schienenstromkreise für Sicherungsanlagen
- R 320.7 Zur autom Zugsicherung gehörende Einrichtungen auf der Strecke
- R 320.8 Kleinunterhalt der Sicherungsanlagen
- R 320.10 Elektrische Sicherungsanlagen mit Schalterwerken
- R 320.11 Meldeverfahren bei Störungen an Sicherungsanlagen und beim Aufschneiden von Weichen

sowie die Ergänzung zur vorliegenden DV "Beschreibung und Bedienungsanleitung" für die Sicherungsanlage des Bahnhofes Basel SBB PB Stw II.

- 105. Der Unterhalt obliegt, soweit es nicht den durch den Bahnhof Basel SBB PB zu besorgenden Kleinunterhalt gem R 320.8 betrifft, dem Stellwerkmeister I in Basel, welchem Störungen zu melden sind.
- 106. Störungen an der Sicherungsanlage sind nach den Vorschriften des R 320.11 zu melden.
- 107. Die Signalbrücken sind begehbar, Lampenauswechslungen sowie Reinigungs- und Revisionsarbeiten an diesen Signalen dürfen bei unter Spannung stehender Fahrleitung ausgeführt werden.

Trotzdem sind alle Vorsichtsmassnahmen nach R 323.1 und 323.2 zu treffen.

Es ist zu beachten, dass nach beendigter Arbeit das bewegliche Bodengitter unter den Signaltafeln nach hinten geschoben wird.

108. Analoge Arbeiten an den Fahrleitungsjochen bzw an der Münchensteinerbrücke angebrachten Signalen dürfen nur bei ausgeschalteter und geerdeter Fahrleitung mit den hierzu vorhanden Spezialleitern durchgeführt werden.

Die unmittelbar neben dem betr Signal befindlichen Gleise sind zu sperren.

XIV. Inbetriebnahme und Schlussbestimmungen

109. Diese DV tritt mit der Herausgabe in Kraft.

Der Kreisdirektor
Schaaf

Beilage

1 Uebersichtsplan SBB II Sw Nr 10620 (mit eingezeichneten Stellwerkbezirken)

I	S	1		
II	S/p	1-4,6,7	sow	zutr
III	S	1a	"	"
IV	S/p	2a,b,3,4a,b	"	"