

DV 687<sup>a</sup>

**Dienstvorschrift**

betreffend die

**Sicherungsanlage in**

**Basel SBB PB**

**A-Seite, Befehlwerk A und Stellwerk I**

(Ausgabe für das Bahndienst- und Stationspersonal)

Verteilung	
I	1
II	P 1—7, soweit zutreffend
III	P 1, 2, 7 e—f, soweit zutreffend

## Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeines	Ziffern 1— 4
II. Befehlwerk A	5— 9
III. Stellwerk I (Schaltpult, Schalterwerk, Gleisbild)	10—24
IV. Gleisanlage	25—33
V. Fahrleitungs-Umschaltanlage	34—41
VI. Fahrstraßen	42—49
VII. Signale und Gleismagnete	50—72
VIII. Streckenblock mit Achszählung	73—76
IX. Gleismelderanlage	77—81
X. Bremsprobe- und Abfahrbefehlsignale	82—83
XI. Streckenläutewerke	84—85
XII. Telephone	86—89
XIII. Verschiedenes	90—96
XIV. Anhang über die Fahrleitungs-Umschaltanlage	97—99

Luzern, den 18. Juni 1958

DV 687<sup>a</sup>

## Dienstvorschrift

betreffend die

### Sicherungsanlage in Basel SBB PB

### A-Seite, Befehlwerk A und Stellwerk I

(Ausgabe für das Bahndienst- und Stationspersonal)

---

#### I. Allgemeines

1. In der Beilage ist die **Situation** schematisch dargestellt (Plan Sw 5932).
2. Im **Befehlwerk A** werden die Fahrstraßen nach dem Stw I und dem RStw 8 freigegeben sowie das Streckenläutewerk für Personenzüge aus dem PB nach St. Johann bedient.
3. Im **Stellwerk I** werden die Weichen, Fahrleitungszonenumschalter, Fahrstraßen und Signale gestellt, der Streckenblock sowie die Streckenläutewerke für Güterzüge nach Basel SBB GB und nach St. Johann bedient.
4. Die Apparate sind in überlegter, ruhiger Art zu bedienen.

## II. Befehlwerk A

5. Im Westflügel des Aufnahmegebäudes ist im Signalzimmer A das Befehlwerk A aufgestellt. Es ist als **Tastenbefehlwerk** in Pultform ausgeführt (System Signum AG, Wallisellen).

6. Auf dem Pult ist die Gleisanlage vereinfacht schematisch dargestellt. Das Bild enthält:

### a) 5 Richtungstasten

von	nach	Richtungstaste
St. Johann	Basel SBB PB	a PB
St. Johann	Basel SBB GB	a 21 und a 22
Basel SBB PB	St. Johann	c
Basel SBB GB	St. Johann	b

- b) **13 Gleistasten:** Gleise 65, 36, 35, 33, 31, 91, 92, 6, 7, 8, 9, 10, 11;
- c) **5 Fahrstraßenpfeile** (grün) bei den Richtungstasten für die äußern Fahrstraßen a PB, a 21, a 22, c und b 21;
- d) **13 Fahrstraßenpfeile** (grün) bei den Gleistasten für die innern Einfahrstraßen: a 65—68, a 36\*/36<sup>6</sup>, a 35\*, a 33\*/33<sup>2</sup>, a 31<sup>1</sup>/31<sup>2</sup>, a 91, a 92, a 6, a 7, a 8, a 9, a 10, a 11;
- e) **9 Fahrstraßenpfeile** (grün) bei den Gleistasten für die innern Ausfahrstraßen: c 65—68, c 36/36<sup>6</sup>, c 35, c 33, c 31, c 91, c 92, c 10, c 11;
- f) **6 Signalmelder** (grün): A<sup>2</sup>, B<sup>2</sup>, C 91, C 31, C 33, C 36;
- g) **4 Blockrückmelder**, gelbe Leuchtstreifen in den Streckengleisen Seite St. Johann und Basel SBB GB;
- h) **Belegungsmelder** (gelb) für die Weichen 1 und 2 a/b—3 und die Gleise 36 (einschließlich W 18, 19 und 20), 35, 33, 31, 91 einschließlich Anzeigestrecke 69\*;

- i) **3 Rückstelltasten** für nicht verwendete Freigaben der Fahrstraßen a PB, b/c und a GB;
- k) **1 Streckenläutewerkstaste** mit Meldelämpchen (weiß);
- l) **2 Abfahrbefehltasten** für die Gleise 65 bis 68 und 46, **1 Löschstaste** dazu mit Meldelämpchen (weiß);
- m) **3 Notauflösetasten** plombiert für die Fahrstraßen a PB, b/c und a GB.

7. Hinter dem Fahrplanbrett sind in einem Kasten die **Sicherungen** angeordnet.

8. Im Pult sind die Kabelendverschlüsse und **Schaltapparate** enthalten.

9. Auf dem Arbeitspult neben dem Tastenbefehlwerk sind 2 Bedienungsplatten für **Telephon, Lautsprecher- und Wechselsprechanlage** vorhanden.

## III. Stellwerk I

10. Das **Stellwerkgebäude** steht südlich Gleis 33 zwischen den Weichen 23 b und 11 a. Es enthält:

- a) im Untergeschoß Mitte den Fahrleitungs-Relaisraum;
- b) im Untergeschoß West den Batterieraum;
- c) im Anbau West den NF-Raum;
- d) im Mittelgeschoß den Sw-Relaisraum;
- e) im Obergeschoß das Stellwerk.

11. Im NF-Raum befinden sich rechts die Stromversorgung des Stellwerkes I mit Sicherungen und links der Schwachstrom-Verteiler.

12. Der **Batterieraum** enthält:

- eine 12-Volt-Batterie für die isolierte Gleisanlage und eine 36-Volt-Batterie für die Abhängigkeiten.

13. Der **Fahrleitungs-Relaisraum** enthält:

- a) Stromlieferungsanlage für Gleismagnete, Schutzstreckensignale und Gleisbildlampen;
- b) 3 Relaisgestelle (Steuer- und Rückmelderrelais der FL-Schalter, Schutzstreckensignal- und Gleismagnetsteuerung, Weichenschalterrelais).

14. Der **Sw-Relaisraum (Mittelgeschoß)** enthält:

- a) Stromlieferungsanlage für Weichenstellstrom, Haupt- und Nebensignale, Gleichrichter für 12-V. und 36-V-Batterie mit Zeitschalter und Netzumschalter;
- b) Stellwerkunterteil mit Relais-Wechselstromblock;
- c) 5 Relaisgestelle (Steuerung der Haupt- und Nebensignale, Gleisrelais, Abhängigkeiten);
- d) Gleismelderautomat;
- e) Schaltkasten für Streckenläutewerke;
- f) Achszähler für die richtigen Gleise von St. Johann und von Basel SBB GB.

15. Der Batterieraum, der Fahrleitungs- und der Sw-Relaisraum sind nur dem Stellwerkpersonal zugänglich.

16. Im **Stellwerkraum** sind vorhanden:

- a) Fernsteuerkasten NF;
- b) Schaltpult;
- c) Schalterwerk;
- d) Gleisbild;
- e) Telephonpult;
- f) Arbeitspult;
- g) Apparate der Lautsprecher- und Wechselsprechanlage.

17. Im **Fernsteuerkasten NF** sind Tasten und zugehörige, den Schaltzustand anzeigende Kontrollampen für das Ein- und Ausschalten der Gleisbeleuchtung und der Stellwerkheizung angebracht.

### Schaltpult

18. Auf dem **Schaltpult** sind vorhanden:

- a) 1 Tischtelefon;
- b) 1 Voltmeter 42 V, für Abhängigkeiten mit Meldelampe für Batterieladekontrolle und Weckerabsteltaste (WAT);
- c) 1 Voltmeter 14 V, für Gleisisolierung mit Meldelampe für Batterieladekontrolle und Weckerabsteltaste (WAT);
- d) 1 Weichenstellstrom-Automat;

- e) 1 Weichenstellstrom-Ampèremeter;
- f) 1 Blocknetzmeldelampe;
- g) 2 Helligkeitsschalter für Gleisbild und Schalterwerk;
- h) 1 Blockstromumschalter;
- i) 1 Schalter für Lichtsignale und Rückmelder zur Umgehung des Zeitschalters;
- k) 1 Tag/Nacht-Schalter zur Umgehung des Zeitschalters;
- l) 7 Gruppenschalter für die Beleuchtung der Weichen;
- m) 1 Schalter für die Anstrahlampen der Vorrücksignale.

19. Im **Schaltpult-Sicherungskasten** sind die Sicherungen für die Beleuchtung der Weichen- und Vorrücksignale, die Gleisnummernsignale, die Schalterwerk- und Gleisbildlämpchen untergebracht.

20. Im **Schaltpult** sind sämtliche Wecker und Summer untergebracht:

- a) 1 Weichenwecker;
- b) 4 Blocksummer;
- c) 1 Langsamschlagwecker für die Gleismelderanlage;
- d) 1 Fahrstraßenwecker;
- e) 1 Signalstörungswecker;
- f) 1 Anforderungsummer von RStw 8;
- g) 2 Batteriestörungsummer (Kontrolle der Batterieladung).

### Schalterwerk

21. Das **Schalterwerk**, Bauart VES-Vierreihenapparat ist dreiteilig. Auf dem Schalterwerk sind in vier hintereinanderliegenden Reihen folgende Schalter, Tasten und Meldelämpchen vorhanden:

- a) **59 Weichenschalter** (blau); die 55 Schalter für isolierte Weichen besitzen je eine Nottaste und ein Freigabelämpchen (weiß);
- b) **2 Zonenschalter** (blau) für die umschaltbaren Fahrleitungen mit den Stellungen: 15 — 0 — 25; Zonenschalter II besitzt ein Freigabelämpchen (weiß) für die Rücknahme aus der Stellung «25»;
- c) **14 Fahrtenwählerschalter, Fws** (grün), mit je einem Freigabelämpchen (weiß) pro Fahrstraße;

- d) **3 Fahrstraßen-Signalschalter, Fss** (rot), mit:
  - 1 Signalfreigabelämpchen (grün);
  - 1 Freigabelämpchen (weiß)
  - 1 Gleismeldelämpchen (brandgelb) } pro Schlagrichtung;
- e) **2 Blockschalter** (weiß/rot) mit:
  - 1 Tastensperre (weißes Lämpchen außen);
  - 2 Freigabelämpchen (weiß innen);
  - 1 Blockwiederholungssperre (rotes Lämpchen außen);
- f) **4 Blocknottasten** (weiß), plombiert;
- g) **8 Blockmeldelämpchen** (grün und rot);
- h) **2 Notauflösetasten** (weiß), von St. Johann für Fws und Fss;
- i) **3 Notauflösetasten** (weiß), nach St. Johann für innere Fws, äußere Fws und Fss;
- k) **2 Isolierungsumgehungstasten** (braun) für Signal-Fahrtstellung A und B/C;
  - l) **2 Notauflösetasten** (weiß) für die Zonenschalter I und II;
- m) **4 Blockausschalttasten** (brandgelb mit schwarzem Strich) mit je 1 Meldelämpchen (gelb).  
Die Tasten der Ziffer 2l h) bis m) sind plombiert.
- n) 1 Taste (rot) «**Besetztsignal A Fahrt**»; Bedienungspflicht besteht für die Einfahrten a 46, a 65 und a 92 bei besetztem Gleis (46, 65 bis 68 oder 92);
- o) **2 Streckenläutewerkstasten** (blau) mit Meldelämpchen (weiß);
- p) **1 Weckerabsteltaste, WAT** (gelb), mit Störungsmeldelämpchen (gelb);
- q) **1 Absteltaste für Anforderungssummer** vom RStw 8 (gelb).

22. Vor der ersten Schalterreihe befindet sich ein **Sicherungskasten** mit zwei Reihen Sicherungen. Die hintere ist mit a, die vordere mit b bezeichnet. Jede Sicherung trägt eine Feldnummer und ist ihrer Verwendung entsprechend beschriftet.

### Gleisbild

23. Auf dem **Gleisbild** ist die Gleisanlage in schematischer Form dargestellt. Das Gleisbild enthält:

- a) **6 Signalrückmelder** (rot/grün): A<sup>2</sup> mit ABS (brandgelb), B<sup>2</sup>, C 91, C 31, C 33, C 36;
- b) **2 Signalstörungsmelder** (weiß blinkend): A\*, B\*;
- c) **4 Blockrückmelder**, rote Leuchtstreifen in den Streckengleisen Seite St. Johann und Basel SBB GB;
- d) **Weichenstellungs- und -überwachungsmelder** in beiden Schenkeln aller ferngesteuerten Weichen. Das ausgeleuchtete Meldefenster jeder Weiche zeigt die Weichen-Schalterstellung an. Bei Übereinstimmung mit der Endlage der freien Weiche leuchtet das Fenster dauernd weiß; während des Umlaufes oder bei fehlender Überwachung erscheint Blinklicht und der Weichenwecker läutet;
- e) **Belegungsmelder**, welche bei der Belegung von isolierten Weichen und Gleisen dauernd rot leuchten. Die drei Gleiskreuze haben je ein eigenes Meldelämpchen. Beim Aufschneiden einer Weiche blinkt das der Schalterstellung entsprechende Fenster rot;
- f) **Fahrstraßenmelder**: weiße Ausleuchtung der zu befahrenden Gleise (eingestellte Fahrstraße);
- g) **Fahrstraßenpfeile** (grün) zur Unterscheidung von Ein- und Ausfahrt;
- h) **Gleismeldung**: brandgelbe Leuchtstreifen im Gleis (siehe Ziff. 79);
  - i) im linken Anbau **10 Kippschalter** mit je **1 Gruppenlämpchen** (weiß) für die Gleismeldung (siehe Ziff. 80);
- k) **Achsenzahlmelder** für die Züge auf dem richtigen Gleis von St. Johann und GB Stw II mit je 1 optischen Meldung «Alarm» und **1 Störungssummer** bei nicht zustande kommen des Zählvergleiches, je **1 Alarmlöschaste** und **1 Zählerrücksteltaste mit Zählwerk** pro Richtung, untergebracht im rechten Anbau;
  - l) **14 Vorrücksignaltasten** (grau/schwarz) für die X-Vorrücksignale;
  - m) **30 Vorrücksignaltasten** (blau/schwarz) für die Y-Vorrücksignale;
  - n) **44 Vorrücksignalmelder** (weiß): Dauerlicht bei Fahrtstellung, Blinklicht bei Signalstörung;

- o) **8 Löschtasten** (schwarz/schwarz) zur gruppenweisen Löschung der Vorrücksignale gemäß Anschrift. Bedienung nur zur **Nothalt-schaltung** eines Signales zulässig;
- p) **1 Anfragetaste** für Fahrrichtung B im Gleis 44 mit Meldepfeil (rot);
- q) **2 Zusagetasten** nach RStw 8 mit je **1 Meldepfeil** (rot) und je **1 Anfragelämpchen** (blau) für:
  - qa) Fahrrichtung A im **Gleis 44**;
  - qb) Freigabe der Signale VA 4 und VA 5 für Fahrten ins **Gleis 91**;
- r) **1 Löschtaste** VA 4/5, zusammen mit der Zusagetaste VA 4/5 zu betätigen, zwecks Löschung einer nicht verwendeten Zusage.

24. In der linken oberen Ecke des Gleisbildes ist die **Fahrleitungs-Umschaltanlage** schematisch dargestellt.

- a) Der **Schaltzustand** der Zonen-, Schutzstrecken- und Speiseschalter wird mit Leuchtstreifen angezeigt. Es bedeutet:

dunkel	Schalter	AUS
weiß	Schalter 15 kV	EIN
grün	Schalter 25 kV	EIN

Solange ein Schalter nicht vollständig ein- oder ausgeschaltet ist (Umlauf), blinkt die Rückmeldung;

- b) **25 Signalrückmelder** (brandgelb) zeigen die Warnstellung der Schutzstreckensignale A 1 bis L 2 mit Dauerlicht an. Blinklicht bedeutet Signalstörung;
- c) Mit **7 Ein- und 7 Ausschalttasten** (gelber Ring, plombiert) werden gesteuert:
  - der **SNCF-Schalter 3 F** (Einschaltung blockiert, wenn rotes Meldelämpchen «3 F durch SNCF ausgeschaltet» brennt), ferner die Fahrleitungsschalter **15.0, 57, 58, 25.7, 25.8** und **25 ZV** (Zugvorheizung).

Die Tastenknöpfe werden durch Farben unterschieden:

Schalter		EIN	AUS
15 kV	15.0	weiß	schwarz
25 kV	alle übrigen	grün	schwarz

- d) **Befehle** zum Betätigen der Tasten unter c) erteilt das Unterwerk Muttentz oder der Leitungsunterhalt SBB. Im **Notfall** darf der Beamte im Stw I den SNCF-Schalter 3 F ohne Auftrag, aber unter sofortiger Benachrichtigung des UW-Muttentz **ausschalten**;
- e) Die **Sammelschiene SNCF** steht im **Normalzustand** unter 25 kV;
  - Schalter 3 F EIN: grüne Ausleuchtung
  - bei **Notbetrieb** (siehe Ziff. 98) unter 15 kV;
  - Schalter 15.0 EIN: weiße Ausleuchtung
- f) Zwei **Voltmeter** im linken Anbau des Gleisbildes oben zeigen die Fahrleitungsspeisespannung der SBB (15 kV) und die Spannung an der vom Schalter 3 F gespeisten Sammelschiene SNCF (25 kV) an. Das Voltmeter SNCF schlägt bei Notbetrieb nicht bis zur Marke aus;
- g) Eine **Lampenkontrolle**, im Feld ganz links oben des Gleisbildes, dient zur Prüfung von Gleisbildlämpchen.

#### IV. Gleisanlage

- 25. Folgende Weichen haben **elektrische Weichenantriebe** und werden vom Stw I aus fernbedient:
  - 1/2 b, 2 a, 3, 4 b, 4 a/5 b, 5 a, 6\*, 6, 7, 8, 9, 10 b, 10 a, 11 b, 11 a, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21\*, 21 b, 21 a, 22, 23 b, 23 a, 24 b, 24 a, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31/32 b, 32 a, 33, 34 b, 34 a, 35, 36, 43, 44, 45, **46**, 47, 48, 49, 50, 51, 95, 96, **97, 98, 99**.
- 26. Die Weichen sind isoliert mit Ausnahme der fettgedruckten. Die Schalter der isolierten Weichen sind durch Schaltersperren gegen Betätigen bei Belegung der Weichenisolierung gesichert.

27. Auf die Weichen-Schaltersperren der folgenden Tabelle wirken außerdem Vor- oder Profisolierungen, deren Belegung durch Fahrzeuge im Gleisbild ebenfalls angezeigt wird:

Weichenschalter ... gesperrt	bei roter Ausleuchtung ...
4 b, 4 a/5 b, 31/32 b, 32 a	... des Gleiskreuz-Melders
7, 8, 21 *	... des Gleiskreuz-Melders
10 b, 10 a, 24 b, 24 a	... des Gleiskreuz-Melders und des gemeinsamen Schenkels
11 b, 11 a, 23 b, 23 a	
9, 13, 18, 96	... der Weichenspitze
29, 50	... der W 27 und 28
10 a, 43	... der W 9
4 a/5 b	... der W 6 * und 6
15	... der W 13
33	... der W 47
48	... der W 47 und der Spitze W 13
51	... der W 50
95	... der Spitze W 96
96	... der W 95

28. Die Weichen 1/2 b, 4 a/5 b und 31/32 b sind **gekuppelt**.

29. Die Weichen 2 a/b und 3 sind mit **Zungenkontrolle** ausgerüstet.

30. Alle Weichen mit elektrischen Weichenantrieben besitzen **elektrisch beleuchtete Weichensignale**.

31. Alle übrigen Weichen werden örtlich von Hand umgestellt und haben keine oder unbeleuchtete Weichensignale.

32. Die ganze **Gleisanlage** ist **isoliert** (Doppelstrich auf dem Übersichtsplan), ausgenommen die Weichen 46, 97, 98, 99 und die Gleise 21, 22, 37 bis 43, 50, 53, 56, 60 bis 68 und 92 bis 97.

Die Isolierung des Einfahrgleises 57 beginnt 230 m hinter dem Signal A<sup>2</sup>; die Isolierung des Ausfahrgleises 58 erstreckt sich bis zum km 141.060 (240 m hinter A<sup>2</sup>).

33. Die isolierten Weichen und **Gleisabschnitte** werden auf ihren **freien Zustand elektrisch überwacht**. Die Funktionen der Sicherungsanlage sind von dieser Überwachung abhängig (siehe Ziff. 46).

## V. Fahrleitungs-Umschaltanlage

34. Zwei Fahrleitungsabschnitte können unabhängig voneinander entweder auf 15 kV/16<sup>2</sup>/3 Hz oder auf 25 kV/50 Hz geschaltet werden. Diese heißen:

Zone I	Gleis A 54
Zone II	Gleise A 91, 91 a, 51

Diese **umschaltbaren Zonen** sind gegen die übrigen Fahrleitungen durch die **Schutzstrecken A bis E** und **G bis L** abgegrenzt. Die Schutzstrecke **F** trennt die beiden Zonen voneinander (siehe Übersichtsplan Sw 5932).

Die Schutzstrecken bestehen aus einem kurzen Fahrleitungsstück mit beidseitig je einem Gleistrenner.

35. Die Fahrleitungsschalter der Zonen und Schutzstrecken werden von zwei Schaltern im Stellwerk (siehe Ziff. 21 b) **ferngesteuert**.

36. Mit Zonenschalter **Z I** auf «15» werden Zone I und Schutzstrecke E auf SBB-Spannung, 15 kV geschaltet; mit **Z I** auf «25» erhalten Zone I und die Schutzstrecken A bis D SNCF-Spannung, 25 kV (sofern Schalter 3 F EIN).

37. Mit Zonenschalter **Z II** auf «15» werden Zone II und die Schutzstrecken H bis L auf SBB-Spannung, 15 kV geschaltet mit **Z II** auf «25» erhalten Zone II und Schutzstrecke G SNCF-Spannung, 25 kV (sofern Schalter 3 F EIN).

38. Die **Schutzstrecke F** führt 15 kV, wenn Z I und Z II auf «15» stehen und 25 kV, wenn beide Schalter auf «25» stehen.

39. Eine **Schutzstrecke** ist **spannungslos**, wenn die Fahrleitungen beidseits der Schutzstrecke verschiedene Spannung führen.



40. Der Wärter im Stw I und das Rangierpersonal sind dafür verantwortlich, daß die mit gehobenem Stromabnehmer unter die umschaltbaren Fahrleitungen fahrenden elektrischen Einfrequenzlok (Strekken- und Rangierlok) die richtige Spannung finden und vor dem ersten Warnung zeigenden Schutzstreckensignal (siehe Ziff. 64—66) anhalten.
41. Fährt eine 25-kV-Lok mit gehobenem Stromabnehmer von Westen her ins Gleis 91 (z. B. einfahrender SNCF-Zug, der spätestens vor der Schutzstrecke L anhalten muß) und muß Zone II auf 15 kV umgeschaltet werden, so erteilt der Beamte des Signalzimmers A dem Lokführer den Befehl zum Bügelsenken, drückt nachher (mit besonderem Schlüssel) die Taste «**Rücknahme Zone II 25 kV**» an der Säule 10 auf Perron I und löst damit die Rücknahme-Sperre des Schalters Z II im Stw I.

## VI. Fahrstraßen

42. Gibt der Beamte im Befehlwerk A eine **Fahrstraße frei**, so ertönt im Stw I der Fahrstraßenwecker, und an den zur Betätigung freien Fahrtenwählerschaltern (Fws der innern Fahrstraßen) leuchtet das weiße Meldelämpchen.  
Für die Fahrstraßen a 46 und c 46 wird gleichzeitig das RStw 8 zur Mitwirkung aufgefordert.
43. Der Wärter im Stw I stellt:
- Weichen, Schutzweichen und Zonenschalter** (gleichgültig ob Schalter 3 F AUS oder 15.0 EIN: Notbetrieb) und bereitet damit eine der freigegebenen Fahrstraßen nach seiner Wahl vollständig vor;
  - je einen Fws der innern und äußern Fahrstraße und den Fahrstraßen-Signalschalter, Fss (Einstellung auf 45° in dieser Reihenfolge). Damit werden die **Weichenschalter** mechanisch, die **Zonenschalter** elektrisch **verschlossen**.
44. Ein eingestellter und selbsttätig festgelegter Schalter gibt den nächsten zur Betätigung frei.  
Alle Einfahrten werden nur mit **einem** Fws, die Ausfahrten b 21 und c 31 allein mit dem **Fss** verschlossen.
45. Damit der **Fss auf 45°** gestellt werden kann, muß während des Drehens das grüne Schaltersperrenlämpchen aufleuchten (siehe Ziff. 46). In der 45°-Stellung verstummt der Fahrstraßenwecker, das weiße und das grüne Lämpchen erlöschen.
46. Das **Signal** geht auf **Fahrt**, wenn auch beim Weiterdrehen des festgelegten Fss von 45° auf 90° die Schaltersperre frei wird (grünes Meldelämpchen), weil:
- für Ausfahrten die zu befahrenden isolierten Gleise und das Profil hinter dem Ausfahrtsignal frei sind (gelbes Lämpchen am Fss leuchtet);
  - für Einfahrten die hinter dem Einfahrtsignal zu befahrenden isolierten Gleise und das Profil frei sind (gelbes Lämpchen am Fss leuchtet);
  - für Einfahrten das Besetztssignal A leuchtet (automatisch), sofern das Perrongleis isoliert und von Fahrzeugen besetzt ist;
  - die Überwachung der zu befahrenden und feindlichen Weichen in Ordnung ist;
  - für Fahrten über die Gleise 54, 51, 91 a oder 91 die entsprechenden Fahrleitungsschalter der Zonen und Schutzstrecken auf 25 kV stehen;
  - für Einfahrten in den PB der Schalter 3 F eingeschaltet ist;
  - für Ausfahrten die Blockbedingungen erfüllt sind;
  - für Zugfahrten von und nach dem Gleis 46 die Fortsetzung der Fahrstraße im RStw 8 eingestellt und verschlossen ist.  
Die Bedingungen c) bis h) werden **dauernd überprüft**.
47. Zur **Nothaltschaltung** eines Signales kann der Signalschalter jederzeit auf 45° zurückgestellt werden. Die **Signalwiederholungssperre** verhindert ein erneutes Auf-Fahrt-Stellen, bis die Fahrstraße vollständig zurückgenommen ist.
48. Die **Haltschaltung** der Hauptsignale einschließlich Besetztssignal erfolgt automatisch durch den fahrenden Zug, sobald die erste Achse die zweite oder dritte Isolierung hinter dem Signal erreicht hat. Der Signalmeldem im Gleisbild wechselt von grün auf rot; der Signalschalter soll auf 45° zurückgenommen werden.

49. Die **Auflösung** einer Fahrstraße erfolgt durch den fahrenden Zug gemäß den folgenden zwei Tabellen.

Der Fahrstraßenwecker und das weiße Schalterlämpchen fordern mit fortschreitender Auflösung zur Rücknahme des jeweiligen frei gewordenen Fss oder Fws in die Grundstellung auf.

### Fahrstraßen, Signalstellung und Auflösung (Einfahrten)

Einstellung		Z I 25	Z II 25	Einfahrten von St. Johann		Auflösung mit Isolierabschnitt	
Fws	Fss			über	auf Gleis	Fss	Fws
a 21	a <sup>GB/A</sup> 2	o	o	—	21	W 2	W 2
a 22	„	o	o	—	22	W 3	W 3
a 31 <sup>1</sup>	a <sup>PB/A</sup> 2	→	→	G 51	31	W 31 <sup>1)</sup>	W 11
a 31 <sup>2</sup>	a <sup>PB/A</sup> 2	→	o	G 52	31	W 31 <sup>1)</sup>	W 11
a 33 <sup>2</sup>	a <sup>PB/A</sup> 2	→	o	G 52	33	W 31 <sup>1)</sup>	W 12
a 33*	a <sup>PB/A</sup> 2	→	o	W 21 *	33	W 31 <sup>1)</sup>	W 12
a 35*	a <sup>PB/A</sup> 2	→	o	W 21 *	35	W 31 <sup>1)</sup>	W 14
a 36*	a <sup>PB/A</sup> 2	→	o	W 21 *	36	W 31 <sup>1)</sup>	W 16
a 36 <sup>6</sup>	a <sup>PB/A</sup> 2	→	o	W 33	36	W 31 <sup>1)</sup>	W 16
a 65	a <sup>PB/A</sup> 2	→	o	W 33	65 bis 68	W 31 <sup>1)</sup>	W 95
a 46	a <sup>PB/A</sup> 2	→	→	G 51	46	W 31 <sup>1)</sup>	W 50
a 91	a <sup>PB/A</sup> 2	→	→	G 51	91	W 31 <sup>1)</sup>	W 30
a 92	a <sup>PB/A</sup> 2	→	→	G 51	92	W 31 <sup>1)</sup>	W 29

1) Isolierabschnitt belegt und wieder geräumt

→ Zonenschalter eingestellt  
o Zonenschalter frei

### Fahrstraßen, Signalstellung und Auflösung (Ausfahrten)

Einstellung			Z I 25	Z II 25	Ausfahrten nach St. Johann		Auflösung mit Isolierabschn.		
innerer Fws	äußerer Fws	Fss			ab Gleis	über	Fss	i. Fws	ä. Fws
		b 21/B <sup>2</sup>	o	o	21	—	G 58		
		c 31/C 31	o	o	31	G 52	W 1		
c 33	c 54	C 33/36	→	o	33	G 54	W 21*	W 21*	W 1
c 35	c 54	C 33/36	→	o	35	G 54	W 21*	W 21*	W 1
c 36	c 54	C 33/36	→	o	36	G 54	W 21*	W 21*	W 1
c 33	c 55	C 33/36	o	o	33	G 55	W 21*	W 21*	W 1
c 35	c 55	C 33/36	o	o	35	G 55	W 21*	W 21*	W 1
c 36	c 55	C 33/36	o	o	36	G 55	W 21*	W 21*	W 1
c 36 <sup>6</sup>	c 55 <sup>6</sup>	C 33/36	o	o	36	W 48	W 47	W 47	W 1
c 65	c 55 <sup>6</sup>	C 33/36	o	o	65 bis 68	W 48	W 47	W 47	W 1
c 46	c 51	C 91	→	→	46	G 51	W 10	W 10	W 1
c 91	c 51	C 91	→	→	91	G 51	W 10	W 10	W 1
c 92	c 51	C 91	→	→	92	G 51	W 10	W 10	W 1
c 46	c 52	C 91	o	→	46	G 52	W 23	W 23	W 1
c 91	c 52	C 91	o	→	91	G 52	W 23	W 23	W 1
c 92	c 52	C 91	o	→	92	G 52	W 23	W 23	W 1

## VII. Signale und Gleismagnete

50. Die Vor-, Ein- und Ausfahrtsignale sind als **Lichttagessignale** ausgebildet. Die Signalbilder entsprechen den Vorschriften des Reglements über den Signaldienst R 312.1 vom 1. 5. 1947.
51. **Einfahrtsignal A<sup>2</sup>**, km 140.820 rechts mit **Vorsignal A\***, km 139.878 rechts: signalisieren grün — brandgelb für alle Einfahrten nach Basel SBB GB und PB.
52. **Besetztsignal A** am Einfahrtsignal A<sup>2</sup> (waagrechte brandgelbe Lichtecke), erscheint zwangsläufig bei Einfahrt auf ein besetztes, isoliertes Perrongleis.
53. **Blocksignal B<sup>2</sup>**, km 141.576 rechts mit **Vorsignal B\***, km 142.189 rechts: signalisieren grün — brandgelb für Fahrten nach St. Johann.
54. **Ausfahrtsignal C 91** (Abkürzung für C<sub>91, 92, 46</sub>) nördliche Weiche 24 a, km 141.713:  
signalisiert grün für Ausfahrten aus Gleis 91, 92 oder 46.
55. **Ausfahrtsignal C 31**, nördlich Weiche 11 a/b, km 141.718:  
signalisiert grün für Ausfahrt aus Gleis 31.
56. **Ausfahrtsignal C 33** (Abkürzung für C<sub>33, 35, 36</sub>) nördliche Weiche 21 a/b, km 141.626:  
signalisiert grün für Ausfahrten aus Gleis 33, 35 oder 36 über Weiche 21.
57. **Ausfahrtsignal C 36** (Abkürzung für C<sub>36, 65-68</sub>) nördliche Weiche 49, km 141.609:  
signalisiert grün für Ausfahrten aus Gleis 36 oder 65 bis 68 über Weiche 48.
58. Die unterste Lampe mit roter Linse des Einfahrtsignales ist eine Reserve (Nothalt). In der Laterne mit roter Linse der Ausfahrtsignale ist eine zweite Lampe (Reservehaltlampe) angebracht. Diese Reserven leuchten, wenn die normalen roten Lampen versagen.
59. Die **Gleisnummernsignale** (GNS) an der Margarethenbrücke haben  
a) für **Ausfahrten** die Bedeutung von Gleissignalen. Eine aufleuchtende Zahl bedeutet freie Fahrt aus dem betreffenden Gleis:

Gleis	36	35	33	31	91	92	46
GNS-Ziffern	36	35	33	31	1	2	4

Die Gleisnummernsignale werden durch die Ausfahrtsignale an- und abgeschaltet.

- b) bei **Einfahrten** die Bedeutung von Orientierungssignalen für das Rangierpersonal. An den Gleisnummernsignalen erscheint der Buchstabe «E», sobald die Fahrstraße eingestellt ist; er verschwindet nach Auflösung der Fahrstraße durch den Zug.
60. Gleisnummernsignale sind vorhanden:  
GNS 36: 2 am Dach über Perron III und 1 an der Margarethenbrücke Westseite;  
GNS 35, GNS 33, GNS 31, GNS 1, GNS 2 und GNS 4 beidseitig an der Margarethenbrücke.
61. Die **Zonensignale** melden mit brandgelben Leuchtziffern den Schaltzustand der umschaltbaren Zonen I und II, entsprechend der Stellung der Zonenschalter (Ziff. 36—37).
62. Es sind vorhanden:  
Zonensignal I beidseitig an der Pruntrutbrücke;  
Zonensignal II beidseitig am doppelten Vorrücksignal Y 24/25 nördlich Weiche 25.
63. Die Zahlen der Zonensignale bedeuten:

Zahl	Fahrleitungsschalter	
0	15 kV und 25 kV	AUS
15	15 kV	EIN
25	25 kV	EIN

64. **Schutzstreckensignale**: die Schutzstrecken der Fahrleitung werden mit brandgelben Lichtsignalaternen, beidseitig der Schutzstrecke in ca. 30 cm Höhe über dem Boden befestigt, signalisiert.
65. Ein **Schutzstreckensignal leuchtet**, wenn die gleichnamige **Schutzstrecke spannungslos** ist und sofern ein Fahrweg am Signal vorbei über diese Schutzstrecke eingestellt ist.  
Die Signale L 1 und L 2 leuchten dauernd, wenn die Zone II auf 25 kV geschaltet ist.

66. Der Standort und die Signalisierung der Schutzstreckensignale ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

Schutzstreckensignal	Standort	Signalisierung in Fahrrichtung
A 1	Bei W-Signal 2 a/b	links
A 2	14 m östlich Schutzstrecke A	rechts
B 1	bei W-Signal 31	rechts
B 2	» » 32 a/b	rechts
B 3	» » 4 a/b	links
B 4	» » 5 a/b	links
C 1	bei W-Signal 6 *	links
C 2	» » 21 *	links
D F 1	14 m westlich Schutzstrecke D	rechts
D 2	bei W-Signal 7	rechts
E 1	bei W-Signal 5 a/b	rechts
E 2	22 m östlich Schutzstrecke E	links
D F 1	22 m westlich Schutzstrecke F	rechts
F 2	16 m östlich Schutzstrecke F	links
G 1	bei W-Signal 10 a/b	rechts
G 2	» » 11 a/b	rechts
G 3	» » 23 a/b	links
G 4	» » 24 a/b	links
H 1	bei W-Signal 9	links
H 2	» » 10 a/b	links
J 1	bei W-Signal 24 a/b	rechts
J 2	» » 27	rechts
K 1	bei Weiche 28	links
K 2	bei W-Signal 30	links
L 1	5 m westlich Schutzstrecke L	rechts
L 2	bei W-Signal 69	links

67. Je ein **Gleismagnet** befindet sich beidseitig jeder Schutzstrecke, ca. 2 m vor dem Gleistrenner. Er bewirkt im eingeschalteten Zustand die automatische Auslösung des Hauptschalters einer ihn überfahrenden elektrischen Zweifrequenzlok. Schutzstreckensignal und Gleismagnet werden gemeinsam gesteuert.

68. Eine **Signaltafel** mit der Aufschrift:  
**«Fahrverbot für elektrische SBB- und DB-Streckenlok»**  
ist am westlichen Ende der Zone I, vor der Schutzstrecke A vorhanden.

69. Eine **Signaltafel** mit der Aufschrift:  
**«Limite pour locomotives 25 kV»**  
ist am östlichen Ende der Zone II, vor der Schutzstrecke L (km 142.100) aufgestellt.

70. Die **Vorrücksignale** zeigen gemäß R 312.1 (RS) Ziff. 134 nach einer Richtung. Wo nötig, weist ein Pfeil auf das zugehörige Gleis. Der Fahrbefehl wird mit einem Rücklicht nach hinten angezeigt. Das Signal wird durch Fahrzeuge, welche den sich hinter das Signal erstreckenden oder dort beginnenden Isolierabschnitt befahren, beim Verlassen desselben gelöscht.

71. Die Vorrücksignale **X 1** bis 47 gelten für Rangierfahrten **nach Osten**. Die Vorrücksignale **Y 1** bis 95 gelten für Rangierfahrten **nach Westen**.

Der Fahrbefehl gilt für Fahrten am Signal vorbei bis zum nächsten Halt zeigenden Vorrücksignal, wo ein solches fehlt, bis in ein Perron-, Stumpen- oder Ausziehgleis. Das Vorrücksignal X 16 kann auch lokal von einer Taste bei der Brückenwaage bedient werden.

72. Ein weißes **Wiederholungslicht** (Y 45\*) leuchtet am GNS 4 Ost, solange am Y 45 der Fahrbefehl besteht.

## VIII. Streckenblock mit Achszählung

73. Das Stw I ist **Blockendstation** für die Strecken Basel SBB GB — Basel SBB PB / A-Seite und Basel SBB PB A-Seite — St. Johann.

74. Die Signale A<sup>2</sup>, B<sup>2</sup>, C 91, C 31, C 33 und C 36 stehen in Blockabhängigkeit.

75. Die Blockbedienung erfolgt im Stw I. Die Blockanlage ist als Relaisblock ausgebildet. Sie kann für jedes Gleis der 2 Richtungen einzeln ausgeschaltet werden.

76. Das **Rückblocken** nach GB Stw II und St. Johann ist abhängig vom Eintreffen des Zugschlusses. Die Räumung der Gleise 21 und 57 wird

durch eine induktive Achszählanlage festgestellt. Die Impulsmagnete für die Auszählung sind hinter den Blocksignalen B<sup>2</sup> bzw. A<sup>2</sup> angebracht und auf der Planbeilage Sw 5932 dargestellt.

## IX. Gleismelderanlage

77. In der Gleisanlage sind 18 Gleismelder-Geber gemäß folgender Tabelle aufgestellt (siehe Planbeilage Sw 5932):

Gruppe	Geber	Standorttasten für Gleise	Standort
1	1	56 55	Y 1
	2	54	W 5 — 31
	3	53	X 34
2	4	52 51	Gl 51 — 52
	5	33 31	Y 11/12
3	6	49 48	Y 36
4	8	53 48 47	südl. W 44
	9	51 47 46 44	X 25
5	11	41 40 36	Y 16
6	13	36 35 33	Perron 2, M. Br.
	14	40 39 38 37 36 35	Gl 39
	15	36 35 33	Perron 2, Mitte
7	16	31 92 91	Y 30
	17	31 92 91	Perron 1, M. Br.
	18	31 92 91	Perron 1, Mitte
8	19	46 44 95 94 93 92	Y 53
	20	46 44 95 94 93 92	R Stw. 8
9	21	44 43 42	südl. Gl 42, M. Br.

78. An jedem Geber können durch Betätigung einer Standorttaste der Standort und durch die Zeigerendstellung die folgenden **Manöver-Ziele** gewählt werden:

## Manöverziele

—	21, 22, 31, 33, 35, 36, 37, 38, 39
40, 41, 42, 43, 44, —	46, 47, 48, 49
50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59	
60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, —	
91, 92, 93, 94, 95, 97, 5/6, 7/9, 10/19, —	

79. Auf dem Gleisbild im Stw I werden die Meldungen der Geber mit brandgelben Leuchtstreifen in den betreffenden Gleisen angezeigt. Der Standort des Rangierzuges wird mit ruhendem Licht und das Manöverziel mit blinkendem Licht angezeigt.

80. Jede der 9 Gebergruppen (und 1 Reserve) besitzt auf dem Gleisbild im Anbau links:

**1 Meldelampe;**

**1 Kippschalter** mit Stellungen: Speichern und Löschen.

Die Meldelampe bezeichnet durch ihr Aufleuchten den Schalter, der für Speicherung und Löschung einer Meldung betätigt werden muß.

81. Für Rangierfahrten in östlicher Richtung über W 50 oder W 51 hinaus ist der an das R-Stw 8 angeschlossene Geber Nr. 22 nördlich W 53 zu benutzen.

## X. Bremsprobe- und Abfahrtsbefehlsignale

82. Mit der **ortsfesten Lichtsignalanlage** können folgende Signale gegeben werden:

a) 1. Taste — mit der automatischen Bremse bremsen;

b) 2. Taste — mit der Regulierbremse bremsen;

c) 3. Taste — Bremse lösen;

d) 4. Taste — Bremsen gut;

e) 5. Taste — Der Zug soll abfahren (Abfahrtsbefehl);

f) 4. und 6. Taste — Streckenläutewerk;

g) 7. Taste — Löschen (Grundstellung).

Die 5. Taste ist mit einem besonderem Schlüssel zu betätigen.

Die Signalisierung entspricht dem R 312.1 (RS), Bilder 177 bis 181.

83. Die Anlage umfaßt:

Gleis	Tasterkasten Nr. und Standort	Signal Nr. und Standort
92	92.2 Perron I, Pfeiler M. Br. 92.4 Perron I a, FL-Mast Nr. 30 92.5 Perron I a, FL-Mast Nr. 34	92.1 am V-Signal Y 25 *) 92.2 am GNS 2 <sup>w</sup> 92.3 am GNS 2 <sup>o</sup> 92.4 am FL-Mast Nr. 25, Perron I a *)
91	91.2 Perron I, Pfeiler M. Br. 91.4 Perron I, Säule 5 91.5 Perron I, Säule 10	91.1 am V-Signal Y 24 *) 91.2 am GNS 1 <sup>w</sup> 91.3 am GNS 1 <sup>o</sup> 91.4 am Perrondach *)
31	31.2 Perron I, Pfeiler M. Br. 31.4 Perron I, Säule 5 31.5 Perron I, Säule 10	31.1 am Signal C 31 31.2 am GNS 31 <sup>w</sup> 31.3 am GNS 31 <sup>o</sup> 31.4 am Perrondach *)
33	33.3 Perron II, Relaiskasten 33.4 Perron II, Säule 5 33.5 Perron II, Säule 10	33.1 am V-Signal Y 22 *) 33.2 am GNS 33 <sup>w</sup> 33.3 am GNS 33 <sup>o</sup> 33.4 am Perrondach *)
35	35.3 Perron II, Relaiskasten 35.4 Perron II, Säule 5 35.5 Perron II, Säule 10	35.1 am V-Signal Y 14 *) 35.2 am GNS 35 <sup>w</sup> 35.3 am GNS 35 <sup>o</sup> 35.4 am Perrondach *)
36	36.3 Perron II, Relaiskasten 36.5 am AG beim Bw A	36.1 am V-Signal Y 15 *) 36.2 am GNS 36 <sup>w</sup> 36.3 am Dach Perron III *)
46	46.5 im Stellpult Bw A (nur Abfahrbehl)	46.2 am GNS 4 <sup>w</sup> 46.3 am GNS 4 <sup>o</sup>
65—68	65.5 im Stellpult Bw A (nur Abfahrbehl)	65.1 am V-Signal Y 95

\*) nach beiden Richtungen signalisierend

## XI. Streckenläutewerke

84. Die Streckenläutewerke werden bedient:

- a) vom Bw A für die **Personenzüge**:  
von Basel SBB PB / A-Seite nach St. Johann (2mal);
- b) vom Stw I für die **Güterzüge**:  
von Basel SBB PB / A-Seite nach St. Johann (1mal);  
von Basel SBB PB / A-Seite nach Basel SBB GB (1mal).

85. Für abfahrende Züge aus den Gleisen 10 und 11 wird nach entsprechender Aufforderung im Stw I abgeläutet.

## XII. Telephone

86. **Automatische Telephone** sind im Befehlwerk A, im Stellwerk I und im Gleisfeld gemäß Telefonverzeichnis vorhanden.

87. **Lokaltelephone:**

- Befehlwerk A nach Befehlwerk B
- Stellwerk I
- Stellwerk 8
- St. Johann (direkt)
- Stellwerk I nach Befehlwerk A
- Stellwerk II
- Stellwerk 8

88. **Streckentelephone:**

- Befehlwerk A über Stellwerk I bis St. Johann (Tel. a).
- Streckentelephon SBB (Tel. a) und Streckentelephon SNCF (Tel. VB) sind zusammengeschaltet.

89. **Dispatching SNCF:**

- Befehlwerk A ist angeschlossen an die Leitungen:
  - Régulation S'tations
  - Régulation Exploitation

### XIII. Verschiedenes

90. Die Sicherungsanlage entspricht bezüglich der **höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit** den Bestimmungen des FDR 6<sup>23</sup>.
91. Gemäß Ziff. 46 f ist keine signalmäßige Einfahrt in den PB möglich, wenn der Schalter 3 F aus- oder der Schalter 15.0 eingeschaltet (Notbetrieb) ist.  
Alle Züge haben dann bei geschlossenem Signal A<sup>2</sup> gemäß FDR 47<sup>10</sup> einzufahren. Mit 25-kV-Lok geförderte SNCF-Züge sind mit Dampf- oder Diesellok abzuholen. Die Bügel der elektrischen Lok sind zu senken.
92. Für die Bedienung, die Überwachung, den Unterhalt und die Störungsbehebung der Sicherungsanlage gelten die einschlägigen Erlasse.
93. Der **Unterhalt** liegt, soweit es sich nicht um den durch die Organe der Bahnhofinspektion zu besorgenden Kleinunterhalt handelt, dem Stellwerkmeister 1 in Basel ob. Der Unterhalt an den Telephon-, Licht- und Heizungsanlagen (ohne Zugsvorheizung) ist Sache des Elektromeisters NF Basel.
94. **Störungen** an den Stellwerkeinrichtungen einschließlich dem Stellwerkteil der Fahrleitungs-Umschaltanlage sind unverzüglich dem **Stellwerkmeister I** in Basel auf vorgeschriebenem Formular zu melden.  
Störungen an den Niederspannungs- und Fernmeldeanlagen sind dem **Elektromeister NF** in Basel ebenfalls schriftlich anzuzeigen.  
Über Störungen an der Fahrleitungs-Umschaltanlage ist der **Leitungsunterhalt FL** sofort zu benachrichtigen.
95. Alle bisher erschienenen Erlasse, welche dieser Dienstvorschrift entgegenstehen, werden hiermit aufgehoben, namentlich die DV 464 vom 12. 12. 1944, das J 34 vom 5. 12. 44, das Z 64 vom 7. 12. 44, das Z 46 vom 11. 11. 57, die Ziff. 6 bis 16, 21 bis 29 und 41 bis 43 der prov. DV 680 a vom 16. 12. 57 und das Z 2 vom 8. 1. 58.
96. Diese Dienstvorschrift tritt am 2. Juli 1958 in Kraft.

### XIV. Anhang über die Fahrleitungs-Umschaltanlage

97. Die Fahrleitungen der A-Seite in Basel SBB PB sind in drei **Speise-zonen** aufgeteilt:
- a) **Seite Güterlinie**, SBB-Teil (15 kV/ 16 $\frac{2}{3}$ Hz):  
Gleise A 92, A 93 und weiter gegen das Güterzugsgleis.  
Speisung vom Hörnerschaltposten «Posten 8»;
  - b) **Seite Markthalle**, SNCF-Teil (25 kV/50 Hz):  
Gleise A 31, A 33 und weiter gegen die Markthalle.  
Speisung vom Schalter 3 F im Schaltposten Oberwilerstraße;
  - c) die **Gleise A 91, 91 a, 51 und A 54** zwischen dem SBB- und dem SNCF-Teil. Diese sind auf beide Spannungen umschaltbar.  
Speisung von den drei Umschaltposten der Umschaltanlage.
98. Alle Fahrleitungen der A-Seite, also einschließlich der normalerweise mit 25 kV gespeisten Teile (vgl. Ziff. 97 b und 36 bis 38) können bei länger dauerndem Ausfall der 25-kV-Speisung vom SNCF-Unterwerk Rixheim auf SBB-Spannung, 15 kV umgeschaltet werden (**Notbetrieb**).
99. Nach Erkundigung bei der Centrale sous-stations in Strasbourg über die voraussichtliche Dauer des Spannungsunterbruchs 25 kV entscheidet der Souschef A, ob die Weiterführung des Betriebes die Umschaltung auf Notbetrieb, 15 kV nötig macht und verlangt gegebenenfalls vom Unterwerk MuttENZ die Umschaltung.

Der Kreisdirektor:  
**Merz**

**Beilage:** Situationsplan Sw 5932.