

DV 627

Dienstvorschrift

betreffend

Rangierstellwerk 8

Basel SBB PB

Verteilung

- I 1
- II 1—9 soweit zutreffend
- III 1, 2, 7e—g, 9 soweit zutreffend
- IV S: 2a—c, 4a soweit zutreffend
- P: 2a—c, 3, 4ab soweit zutreffend

Luzern, den 11. November 1954

DV 627

Dienstvorschrift

betreffend

Rangierstellwerk 8

Basel SBB PB

I. Allgemeines

1. Das Gebiet zwischen der Margarethenbrücke und den Perronhallen, umfassend die Weichen 53 bis 84, ist mit einer elektrischen Sicherungsanlage Bauart «Integra» ausgerüstet.
2. Alle Rangierfahrten in diesem Gebiet vollziehen sich über gesicherte Rangierfahrstraßen. Jede Rangierfahrt wird einzeln mit Vorrücksignalen befohlen.
3. Für Zugsfahrten durch dieses Gebiet hat das Rstw 8 dem Stw I Zustimmung zu erteilen.
4. Die Gleisanlage sowie die Fahrstraßen und Signale sind auf der Planbeilage Sw 5932 dargestellt.

II. Rangierstellwerk 8 (Rstw 8)

5. Das Rstw 8 (besonderes Gebäude) befindet sich zwischen der Weiche 56 a/b und dem Gleis T 9. Es enthält im Keller den EA-Raum, die Sw-Batterien, die Kleiderkästen und WC, im Erdgeschoß den Sw-Relaisraum, im 1. Stock den Bedienungsraum.
6. Im Bedienungsraum befindet sich ein **Stelltisch** mit schematisch dargestellter Gleisanlage, Planbeilage Sw 5957, enthaltend:
- 42 Gleistasten, weiß, mit Gleisnummer,
 - 3 Fahrbefehltasten, grün, mit Bezeichnung FB,
 - 3 Zusagetasten, rot, a, B und c,
 - 1 Anfragetaste, blau, A,
 - 1 Löschtaste, schwarz, festlegbar,
 - 1 Zeitschalter-Umgehungstaste, festlegbar,
 - 2 Isolierungs-Umgehungstasten, plombiert,
 - 2 Notauflösetasten, a und c, plombiert,
 - 2 Überstrom-Automaten, rechte Seitenwand,
 - 2 Kontrolllampen hiezu, rot,
 - 2 Kontrolllampen, weiß, für Weichenstellstrom,
 - 2 Kontrollinstrument für 12 und 36 V Gleich-Strom,
 - 1 Kontrolllampe, gelb, für Isolierungs-Umgehungen,
 - 58 Meldelampen, brandgelb, als Gleismelder,
 - 37 Meldelampen, weiß, für Fahrstraßenfestlegung,
 - 137 Meldefenster, rot oder weiß, für
 - Belegungen,
 - Weichenverschluß,
 - Weichenstörungen,
 - 3 Meldelampen, rot, für Belegungen,
 - 25 Fahrstraßenpfeile, grün, für Zugfahrten:
 - von Osten auf die Gleise B 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 14, 16
 - nach Westen ab den Gleisen B 13, 14, 16
 - von Westen auf die Gleise A 91, 92, 93, 94 und B 5, 7, 9, 11, 13, 14, 16
 - für Richtung a und c auf Gleis 46
 - 2 Meldepfeile, weiß, für Fahrrichtung auf Gleis 44,
 - 36 Rückmeldelampen, grün, für Vorrücksignale,

- 1 Steuerplatte mit Tasten und Meldelampen für die Gleismeldeanlage,
- 1 Wecker für Weichenstörungen,
- 1 Wecker für Zugfahrstraßen.

Auf der Rückseite des Stelltisches sind die Überwachungs- und Stellstromsicherungen der Weichen untergebracht.

7. Vom Rstw 8 aus werden sämtliche 37 Weichen und 36 Vorrücksignale fernbedient.

III. Weichen und Isolierungen

8. Sämtliche Weichen sind mit elektrischen Weichenantrieben und Spitzenverschlüssen ausgerüstet.
9. Mit Ausnahme der Weiche 54 sind alle Weichen bis zum Polizeipfahl isoliert. Siehe Plan Sw 5932.
10. Alle Weichen besitzen elektrisch beleuchtete Weichensignale.
11. Die Weichen sind gegen das Umlegen gesperrt, solange
- a) ein zur Weiche gehörender Isolierabschnitt besetzt ist,
 - b) eine zugeordnete Fahrstraße festgelegt ist.

IV. Fahrstraßen

12. Ein durch 2 Gleistasten begrenzter Gleisabschnitt bildet eine **Teilfahrstraße**. Hierbei sind alle dazwischen liegenden Weichen in der dem Fahrweg entsprechenden Stellung verschlossen.
13. Eine **Rangierfahrstraße** besteht aus einer oder mehreren Teilfahrstraßen. Sind zwischen 2 Gleistasten 2 Fahrwege möglich, so wird der eine Weg als **Vorzugfahrstraße** und der andere als **Wahl-**

fahrstraße behandelt. Zum Beispiel mit den Gleistasten 46 und 62 wird automatisch die Vorzugsfahrstraße über Weiche 58 aufgebaut. Soll die Wahlfahrstraße über Gleis 98 benutzt werden, so sind die Teilfahrstraßen 46—98 und 98—62 zu wählen.

14. Zwischen Stw I und Rstw 8 besteht eine **Fahrrihtungsabhängigkeit**, welche das gleichzeitige Befahren von Gleis 44 durch Rangierfahrten von Ost und West verhindert. Die feindlichen Rangierfahrstraßen bzw. Vorrücksignale stehen unter Fahrrihtungsverschluß.

15. Die **Zugfahrstraßen** werden ebenfalls mit den Teilfahrstraßen gebildet. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Zugfahrstraße	Teilfahrstraßen
a 5	46—98—62 + 64—05
a 7	46—98—62 + 64—07
a 9	46—98—09
a 11	46—98—11
a 13	46—13
a 14	46—14
a 16	46—16
c 13	13—46
c 14	14—46
c 16	16—46

16. Mit den **Zustimmungstasten** a bzw. c wird eine gebildete Zugfahrstraße im Rstw 8 festgelegt und im Stw I frei gegeben.

17. Die **Fahrstraßen-Auflösung** besorgt der Zug automatisch, und zwar:

bei Rangierfahrstraßen pro Weiche und
bei Zugfahrstraßen pro Teilfahrstraße.

18. Wird eine festgelegte Fahrstraße nicht benützt, so kann sie mit der **Löschtaste** von Hand aufgelöst werden.

19. Die **grünen Meldepfeile** erscheinen solange im Stw I, Stw II oder Rstw 8 eine Zugfahrstraße eingestellt ist. Während dieser Zeit sind alle feindlichen Rangierfahrstraßen im Rstw 8 verschlossen.

V. Signale

20. Die Vorrücksignale und deren Bezeichnung sind auf den Planbeilagen sowie in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Die Vorrücksignale entsprechen dem R 312.1, Bilder 194, 195 und 197 bis 199.

Vorrücksignal-Tabelle

Bezeichnung V	Gilt für	regelt Rangierfahrten
A 1	Gleis B 1	nach Westen
A 3	» B 3	» »
A 5	» B 5	» »
A 7 ^u	» B 7	» »
A 7	» A 7	» »
A 8	» A 8	» »
A 9 ^u	» B 9	» »
A 9	» A 9	» »
A 11 ^u	» B 11	» »
A 11	» A 11	» »
A 12	» A 12	» »
A 13 ^u	» B 13	» »
A 13	» A 13	» »
A 14	» A 14	» »
A 15	» A 15	» »
A 54	Weiche 54	» »
A 62	» 64	» »
A 78	Gleis B 16	» »
A 79	Weiche 79	» »
A 81	» 81	» »
A 84	» 84	» »
B 44	Gleis A 44	nach Osten
B 46	Weiche 53	» »
B 56	» 56	» »
B 58	» 58	» »
B 64	» 64	» »
B 91	Gleis A 91	» »
B 92	» A 92	» »
B 93	» A 93	» »
B 94	» A 94	» »
B 95	» A 95	» »
B 97	» A 97	» »

21. Die Vorrücksignale A 1, A 3, A 5, A 7_u, A 9_u, A 11_u, A 13_u, B 14, B 91, B 92 und B 93 sind zusätzlich mit einer **brandgelben Lampe** ausgerüstet. Diese Lampen werden für Meldezwecke verwendet und zeigen Dauerlicht, solange eine Zugfahrstraße von Osten her eingestellt ist. Bei Zugfahrstraßen von Westen her zeigen sie Blinklicht. Diese Lampen sind für das Lokpersonal bedeutungslos.

VI. Gleismeldeanlage

22. Zur Meldung der gewünschten Rangierfahrten besteht eine Gleismeldeanlage mit Sendern im Gleisfeld und einer Steuerplatte mit Gruppentasten und Lämpchen sowie Meldelämpchen auf dem Stellisch.
23. Die 19 **Sender**, deren Standorte aus Plan Sw 5932 ersichtlich sind, bestehen aus einer Nummernscheibe und 2 Meldelampen. Die Sender sind in 5 Gruppen zusammengefaßt.

Gruppe	Sender
1	11 — 12 — 13 — 14
2	21 — 22 — 23
3	31 — 32 — 33 — 34
4	41 — 42 — 43 — 44 — 45
5	51 — 52 — 53

24. Die Meldung erfolgt durch die Abgabe von 4 aufeinanderfolgenden Zahlen mit der Nummernscheibe. Um zum Beispiel eine Fahrt von Gleis 3 nach Gleis 44 zu verlangen, sind die 4 Zahlen 0 — 3 — 4 — 4 zu wählen. Als Quittung erscheint die gelbe Lampe. Ist eine Gruppe durch eine Meldung besetzt, so erscheint an den zugehörigen Sendern die rote Lampe. In diesem Falle darf nicht gewählt werden, ansonst die bestehende Meldung zusammenfällt. Eine Falschwahl kann mit der Abgabe einer 5. Zahl aufgehoben werden.
25. Im Rstw 8 werden die Meldungen vorerst auf der Steuerplatte durch Aufleuchten eines Lämpchens gemeldet. Durch Druck auf die entsprechende Gruppentaste wird die Meldung auf den Stellisch übertragen in Form von 2 brandgelben Lämpchen. Hierbei bedeuten

Dauerlicht Start und Blinklicht Ziel. Beim Betätigen der Lösch Taste auf der Steuerplatte erlischt die Meldung. Solange eine Meldung ansteht, ertönt ein Langsamschlagwecker.

VII. Stromlieferungs- und Kontrolleinrichtungen

26. Die Sicherungsanlage wird normal aus dem Fahrleitungsnetz und bei Aussetzen oder zu tiefer Spannung desselben aus dem Ortsnetz gespeisen. Die entsprechenden Umschaltungen gehen automatisch vor sich.
27. Es werden **Wechselströme** verwendet mit den Spannungen:
 220 V für die Schaltuhr und Zeitrelais
 180 bis 220 V für die Weichenmotoren
 30 bis 38 V für die Vorrücksignallampen
 180 bis 220 V für die Anstrahllampen der Vorrücksignale
 150 V für die Beleuchtung der Weichensignale
 14 bis 18 V für die Rückmeldungen
 sowie **Gleichströme** mit den Spannungen:
 12 bis 14 V für die Gleisisolierung und
 36 bis 42 V für den übrigen Betrieb der Sicherungsanlage.
28. Ein **Zeitschalter** vollzieht automatisch die Umschaltung der Lampenspannungen bei Tag und Nacht sowie die Ein- und Ausschaltung der Vorrücksignal-Anstrahllampen und der Weichensignal-Beleuchtung. Letztere kann auch am Tage mit der **Zeitschalter-Umgehungstaste** eingeschaltet werden.

VIII. Bedienung

29. In **Grundstellung** ist der Stellisch unbeleuchtet. Die Voltmeter zeigen 14 bzw. 42 Volt. Die beiden Überstromautomaten sind eingeschaltet. Anhand der Voltmeter ist alle vier Stunden einmal zu kontrollieren, ob die Gleichspannungen in Ordnung sind. Verläßt ein Zeiger die blaue Marke, so ist der Stellwerkmeister sofort zu verständigen.

30. Die **Tasten** können jederzeit betätigt werden. Darf eine Tastenbetätigung sicherungstechnisch keine Wirkung erzielen, so wird diese elektrisch verhindert. Es ist nutzlos, durch kräftigere Bedienung eine Wirkung erzwingen zu wollen. Es sind andere Kontakte, die dies verhindern.

31. Die **optischen Meldungen** bedeuten folgendes:

rot = besetzter Isolierabschnitt

weißes Meldefenster, dauernd = Weichenverschluß

weißes oder rotes Meldefenster, blinkend = Weichenstörung

weiße Meldelampe = festgelegte Fahrstraße

brandgelbe Meldelampe = gewünschte Rangierfahrt

Dauerlicht = Start

Blinklicht = Ziel

grüne Meldelampen = Vorrücksignal auf Fahrt

grüner Meldepfeil blinkend = Zugfahrstraße einstellen

grüner Meldepfeil dauernd = Zugfahrstraße eingestellt

weißer Meldepfeil blinkend = Fahrrichtung abgeben

weißer Meldepfeil dauernd = Fahrrichtung vorhanden

} Gleis 44

rote Meldelampe unter den Voltmetern = Überstromautomat ausgeschaltet

weiße Meldelampe daselbst = Weichenmotor läuft

32. Weichenstörungen sowie Aufforderungen zur Einstellung einer Rangierfahrstraße, einer Zugfahrstraße oder eines Fahrrichtungswechsels werden außerdem noch mit einem **Langsamschlagwecker** akustisch angezeigt.

33. Der **Aufbau einer Rangierfahrstraße** geschieht durch gleichzeitiges Drücken zweier Gleistasten. Alle zwischen diesen Tasten liegenden Weichen gehen, sofern sie falsch stehen, in die dem gewählten Fahrweg entsprechende Stellung. Sind die Weichen alle in der richtigen Lage, so erscheinen die weißen Meldelampen neben den beiden gedrückten Gleistasten. Damit ist die Rangierfahrstraße am Start und am Ziel festgelegt. Hierauf ist die Zieltaste (Gleistaste am Ziel) loszulassen und eine der 3 grünen Fahrbefehltasten zu drücken, womit das Vorrücksignal am Start auf Fahrt geht. Jetzt erst darf die

Starttaste (Gleistaste am Start) losgelassen werden. Der ganze Vorgang dauert 3—4 Sekunden. Die festgelegte Fahrstraße verschließt die einbezogenen Weichen in ihrer Stellung, was durch die weißen Meldefenster angezeigt wird.

34. Eine Rangierfahrstraße kann auch bei **besetzten Isolierabschnitten** festgelegt werden, sofern die Weichen richtig stehen. In diesem Falle zeigen die entsprechenden Meldefenster rot.

35. Muß eine Weiche bei **gestörter Isolierung** umgelegt werden, so geschieht das wie folgt:

a) Starttaste mit IsuW-Taste (nach Plombenabriß) drücken
(IsuW = Isolierungsumgehung für Weichen)

b) Gelbe Lampe neben IsuW-Taste erscheint

c) IsuW-Taste loslassen

d) Zieltaste drücken

e) Start- und Zieltaste loslassen

36. Die **Isolierungsumgehung für Weichen** kann nur benützt werden, solange in derselben Gruppe keine andere Fahrstraße eingestellt ist. Es bestehen 2 Gruppen. Die eine Gruppe umfaßt das Gebiet vom Posten 8, südlich vom Signal B 64, und die andere das vom Posten 9, nördlich vom Signal A 62.

37. Geht eine Weiche nicht innert 3 Sekunden in die Endlage, so muß sie sofort in die Ausgangslage zurückgeführt werden. Dies wird erreicht durch Festlegen der Löschtaste und Einstellen einer Teilfahrstraße, welche die gestörte Weiche in die Ausgangslage steuert.

38. Die **Auflösung der Rangierfahrstraße** beginnt, wenn der Zug die erste oder zweite Isolierung nach dem Signal erreicht hat.

Ersichtlich ist dies am Erlöschen der weißen Meldelampe bei der Starttaste. Hat der Zug die erste Weiche nach dem Signal abgedeckt, so wird diese frei und das Signal geht auf Halt. In der Folge gibt der fahrende Zug eine Weiche nach der andern frei. Mit der letzten freiwerdenden Weiche wird auch die Fahrstraßenfestlegung am Ziel aufgehoben. Die weiße Meldelampe bei der Zieltaste erlischt.

39. Sobald eine Weiche frei ist (Meldefenster dunkel), kann sie für eine weitere Fahrstraße verwendet werden.
40. Kehrt ein Zug zum Start zurück, so wird die Fahrstraße ebenfalls selbsttätig aufgelöst, sofern der Zug die Auflösung am Start bewirkt hat.
41. **Handauflösungen** bestehen folgende:
- a) Signalhaltschaltung mit Ziel- und Löschtaste
 - b) Fahrstraßenauflösung mit Start- oder Ziel- und Löschtaste.
42. Die **Einstellung einer Zugfahrstraße** wird vom Bw A angefordert mit Blinklicht, am entsprechenden grünen Fahrstraßenpfeil und Ertönen des Langsamschlagweckers.
43. Nachdem die gewünschte Zugfahrstraße unter Verwendung der entsprechenden Rangierfahrstraßen aufgebaut ist, wird die **Gleistaste** gleichzeitig mit der **Zustimmungstaste a oder c** gedrückt. Beim Loslassen der Zustimmungstaste geht die Zustimmung nach dem Stw I ab. Das Blinklicht geht in Dauerlicht über und der Langsamschlagwecker verstummt.
44. Für Zugfahrstraßen müssen alle im Fahrweg liegenden **Isolierabschnitte frei** sein. Ist das nicht der Fall, so erscheint beim Betätigen der Zustimmungstaste die gelbe Meldelampe neben der Löschtaste. Handelt es sich um eine Isolierstörung, so ist die Zugfahrstraße wie folgt herzustellen:
- a) Gleichzeitiges Betätigen der Zustimmungstaste mit der Isolierungsumgehungstaste a/c,
 - b) Loslassen der letzteren und Betätigen der Starttaste,
 - c) Loslassen der Start- und Zustimmungstaste.
45. Die **Auflösung der Zugfahrstraße** geschieht abschnittsweise durch den Zug. In Notfällen kann mit der Notauflösetaste a oder c (nach Plombenabriß) aufgelöst werden.
46. Im Stw I können die Signale für die Fahrstraßen a5, a7, a9, a11, a13, a14, c13 und c14 nur bedient werden, wenn die entsprechende Zustimmung vom Rstw 8 vorliegt.

47. Die **Vorrücksignale** A 7u, A 9u, A 11u, A 13u, und B 14 werden mit den davorliegenden Gleistasten direkt auf Fahrt geschaltet. Sie werden mit der Löschtaste auf Halt geschaltet oder durch ein Zeitrelais.

IX. Unterhalt und Störungsbehebungen

48. Schutzerdungen im Bereiche der isolierten Schienen sind zur Vermeidung von Unfällen, Lebensgefährdungen und Beschädigungen durch Erdungsstangen mit 2 Schienenzangen an beiden Schienen vorzunehmen. Siehe R 320.4, R 323.1 und R 323.2. Muß ausnahmsweise durch Erdungsstangen mit nur einer Schienenzange geerdet werden, so muß diese unter allen Umständen und mit absoluter Sicherheit an der **geerdeten** Schiene angeschlossen werden. **Lebensgefahr!** Es ist eine Masterdung, Signalerdung oder irgendein anderer Erdanschluß zu suchen und dort an der Schiene anzuschließen.
49. Die isolierten Schienen sind bei den Isolierstößen gelb gestrichen. R 312.1, Bild 247. Die Lage der Isolierstöße wird mit Pflöcken nach R 312.1, Bild 232 oder Ziffer 174 angezeigt.
50. Der **Kleinunterhalt** dieser Sicherungsanlage ist Sache der B'Insp. Basel. Der Bedienungsraum und insbesondere der Stelltisch sind dauernd rein zu halten.
51. Der **Unterhalt** ist nach R 5.11 Sache des Stellwerkmeisters bzw. des Elektromeisters N/F in Basel.

X. Schlußbestimmungen

52. Das Rangierstellwerk 8 wird am Donnerstag, 18. November 1954, in Betrieb gesetzt. Ab diesem Zeitpunkt gilt diese DV.

Der Kreisdirektor:
Merz

Beilagen:

- 1 Übersichtsplan 5932
1 Stelltisch-Skizze 5957

Luzern, den 11. November 1954.

Anhang I zu DV 627

betreffend

Rangierstellwerk 8 in Basel SBB PB

Die Weichenverbindung 61—76—77 mit den Vorrücksignalen A 16, B 14, B 15 und B 78 existieren noch nicht. Auf dem Stelltisch und in der Schaltung sind die entsprechenden Teile bereits enthalten.

Ferner sind auf dem Stelltisch eine Anzahl Meldefenster für Isolierabschnitte vorhanden, die noch nicht bestehen.

Der Nachbau dieser vorgesehenen Anlageteile wird später bekanntgegeben.

Der Kreisdirektor:

Merz

RÄBER & CIE. LUZERN