

Schweizerische Bundesbahnen  
Kreisdirektion II

---

Dienstvorschrift No. 57<sup>a</sup>  
(vom 18. Nov. 1927)

betreffend

Provisorische Stellwerkanlage  
**auf der Ostseite** des  
Personenbahnhofs  
**Basel S. B. B.**



An das Stations- und Bahndienstpersonal  
des Bahnhofs Basel S. B. B.

---

## Inhaltsverzeichnis.

---

- I. Allgemeines.
  - II. Stellwerke.
  - III. Fahrstrassen und Signale.
  - IV. Weichen.
  - V. Besondere Sicherungseinrichtungen.
  - VI. Stationsblock.
  - VII. Streckenblock.
  - VIII. Besondere Abhängigkeiten.
  - IX. Signalbeleuchtung.
  - X. Telephone und Meldeeinrichtungen.
  - XI. Ueberwachungsapparate.
  - XII. Bedienung, Unterhalt und Störungsbehebungen.
  - XIII. Schlussbestimmung.
- 

Schweizerische Bundesbahnen.

Kreisdirektion II

Reg.-No. 1514.112

Luzern, den 18. Nov. 1927.

## Dienstvorschrift No. 57<sup>a</sup>

betreffend

### Provisorische Stellwerkanlage auf der Ostseite des **Personenbahnhofs Basel S. B. B.**

---

An das Stations- und Bahndienstpersonal des Bahnhofs Basel S. B. B.

---

#### I. Allgemeines.

1. Zur Sicherung der Zugsfahrten auf der Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB und zur leichtern Bedienung gewisser Weichengruppen ist die Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB mit einer mechanischen Stellwerkanlage (Bauart J der Signum A. G. Wallisellen) und mit elektrischer Stationsblockierung (Bauart Siemens) ausgerüstet.

2. Mit den benachbarten Stationen der einmündenden Linien ist die Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB durch den elektrischen Streckenblock in Abhängigkeit gebracht.

3. Zwischen der nachstehend beschriebenen Stellwerkanlage auf der Ostseite und der Stellwerkanlage auf der Westseite bestehen zur nötigen Sicherung von Zugsfahrten besondere Abhängigkeiten.

4. Die Gleisanlagen und Signale sind auf dem beiliegenden schematischen Uebersichtsplan dargestellt.

#### II. Stellwerke.

1. Die Stellwerkanlage auf der Ostseite besteht aus dem Befehlwerk B im Aufnahmegebäude, dem Stellwerk II in besonderem Gebäude östlich der Bruderholzpasserelle und den Rangierstellwerken Posten 14 und Posten 22 (Ablaufberg) je in einer Schutzhütte.

2. Das Stellwerk II ist mittels elektr. Stationsblockierung vom Befehlwerk B abhängig. Ein- und Ausfahrtsignale können erst auf Fahrt gestellt werden, wenn das Befehlwerk B Freigaben erteilt hat.

3. Die Zugehörigkeit der fernbedienten Weichen zum Stellwerk II und zu den Rangierstellwerken, Posten 14 und 22, sowie gekuppelte Weichen, die von einem Stellhebel aus bedient werden, sind aus der Planbeilage ersichtlich. Von Stellwerk II aus werden die folgenden Weichen fernbedient:

114/115, 116, 123<sup>b</sup>, 123<sup>a</sup>, 124, 125, 126, 128, 129, 192, 193<sup>b</sup>, 140<sup>b</sup>, 140<sup>a</sup>, 141<sup>b</sup>, 141<sup>a</sup>, 142<sup>b</sup> und 142<sup>a</sup>.

### III. Fahrstrassen und Signale.

#### A. Fahrstrassen.

1. Für die Ein- und Ausfahrten in und aus dem Personenbahnhof Basel SBB Ostseite bestehen folgende Fahrstrassen:

No.	Fahrstrassenbezeichnung	Einfahrt bezw. Ausfahrt	Auf die Gleise bezw. ab den Gleisen
1	u	Von Bad. Bahnhof	B XXXI-XXXV & B I-III
2	u'	" " "	B V—XIV
3	t	Von Birsbrücke	B XXXI-XXXV & B I-III
4	t'	" " "	B V—XIV
5	p	Von Münchenstein	B XI
6	p'	" " "	B XIII—B XIV
7	m	Von Güterbahnhof ab Gleis E 10 über Gleis BXI	B XI—XIV
8	k	" Güterbahnhof ab D-Gruppe	B I—XIV
9	l	" " nach St. Johann	über Gl. B X
10	e	Nach Bad. Bahnhof	B XXXI-XXXV & B I-III
11	e'	" " "	B V—XIV
12	g	" Birsbrücke	B XXXI-XXXV & B I-III
13	g'	" " "	B V—XIV
14	i	" Münchenstein	B XI—XIV
15	h	" Güterbahnhof auf die Gleise E 10 u. F 2-10	B XI—XIV
16	f	" Güterbahnhof auf die Gl. F 2-10	B I—IX
17	d	Von St. Joh. nach Güterbhf.	über Gleis BXII

2. Im Befehlwerk B sind für diese Fahrstrassen 10 teilweise nach 2 Seiten einstellbare Fahrstrassenknebel vorhanden. Das Stellwerk II besitzt 15 diesen Fahrstrassen zugeordnete nach oben und unten einstellbare Gleishebel und 17 diesen Fahrstrassen entsprechende unter Blockverschluss stehende Signalhebel. Im Stellwerk muss für eine Zugfahrt zuerst der Gleishebel und darauf der Signalhebel eingestellt werden, ausgenommen für die Fahrten l und d vom Güterbahnhof nach St. Johann und umgekehrt, für welche nur Signalhebel vorhanden sind.

3. Die Stellwerkanlage erlaubt die Ausführung folgender gleichzeitiger Fahrten auf der Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB:

## Einerseits

## und

## anderseits

Fahrstr.	Fahrriichtung	auf resp. ab Gleis	Fahrstr.	Fahrriichtung	auf resp. ab Gleis
<b>u</b> V-XIV	Von Bad. Bhf.	V-XIV	<b>l</b> <b>d</b>	Von Güterbhf. nach St. Joh. " St. Joh. nach Güterbhf.	X XII
<b>u</b> V-VII	Von Bad. Bhf.	V-VII	<b>p</b> <b>m</b> <b>i</b> <b>h</b>	Von Münchenstein Güterbhf. E 10 Nach Münchenstein Güterbhf. E 10 u. F 2-10	XI-XIV XI-XIV XI-XIV XI-XIV
<b>u</b> XXXV-III	Von Birsbrücke	XXXV-I-III	<b>i</b> <b>p</b> <b>m</b> <b>k</b> <b>l</b> <b>i</b> <b>h</b> <b>f</b> <b>d</b>	Von Birsbrücke Münchenstein Güterbhf. E 10 " D-Gruppe " nach St. Joh. Nach Münchenstein Güterbhf. E 10 u. F 2-10 " F 2-10 Von St. Joh. nach Güterbhf.	V-XIV XI-XIV XI-XIV V-XIV X XI-XIV XI-XIV V-IX XII
<b>t</b> V-XIV	Von Birsbrücke	V-XIV	<b>l</b> <b>e</b> <b>g</b> <b>d</b>	Von Güterbhf. nach St. Joh. Nach Bad. Bhf. Nach Birsbrücke Von St. Joh. nach Güterbhf.	X XXXV-I-III XXXV-I-III XII
<b>t</b> V-VII	Von Birsbrücke	V-VII	<b>p</b> <b>m</b> <b>i</b> <b>h</b>	Von Münchenstein Güterbhf. E 10 Nach Münchenstein Güterbhf. E 10 u. F 2-10	XI-XIV XI-XIV XI-XIV XI-XIV
<b>t</b> XXXV-III	Von Birsbrücke	XXXV-I-III	<b>p</b> <b>m</b> <b>k</b> <b>l</b> <b>i</b> <b>h</b> <b>d</b>	Von Münchenstein Güterbhf. E 10 " D-Gruppe " nach St. Joh. Nach Münchenstein Güterbhf. E 10 u. F 2-10 Von St. Joh. nach Güterbhf.	XI-XIV XI-XIV V-XIV X XI-XIV XI-XIV XII

<b>p</b> XI-XIV	Von Münchenstein	XI-XIV	<b>k</b> <b>e</b> <b>g</b> <b>f</b>	Von Güterbhf. D-Gruppe Nach Bad. Bhf. Birsbrücke Güterbhf. F 2-10	I-VII XXXV-I-IX XXXV-I-IX I-IX
<b>p</b> XIII-XIV	Von Münchenstein	XIII-XIV	<b>i</b> <b>h</b>	Nach Münchenstein Güterbhf. E 10 u. F 2-10	XI XI
<b>m</b> XI-XIV	Von Güterbhf. E 10	XI-XIV	<b>k</b> <b>e</b> <b>g</b>	Von Güterbhf. D-Gruppe Nach Bad. Bhf. Birsbrücke	I-VII XXXV-I-IX XXXV-I-IX
<b>k</b> I-XIV	Von Güterbhf. D-Gruppe	I-XIV	<b>d</b>	Von St. Joh. nach Güterbhf.	XII
<b>k</b> V-XIV	Von Güterbhf. D-Gruppe	V-XIV	<b>e</b> <b>g</b>	Nach Bad. Bhf. Birsbrücke	XXXV-I-III XXXV-I-III
<b>k</b> I-VII	Von Güterbhf. D-Gruppe	I-VII	<b>i</b> <b>h</b>	Nach Münchenstein Güterbhf. E 10 u. F 2-10	XI-XIV XI-XIV
<b>l</b>	Von Güterbhf. nach St. Joh.	X	<b>e</b> <b>g</b> <b>d</b>	Nach Bad. Bhf. Birsbrücke Von St. Joh. nach Güterbhf.	XXXV-I-XIV XXXV-I-XIV XII
<b>e</b> V-XIV	Nach Bad. Bhf.	V-XIV	<b>d</b>	Von St. Joh. nach Güterbhf.	XII
<b>e</b> V-VII	Nach Bad. Bhf.	V-VII	<b>i</b> <b>h</b>	Nach Münchenstein Güterbhf. E 10 u. F 2-10	XI-XIV XI-XIV
<b>e</b> XXXV-III	Nach Bad. Bhf.	XXXV-I-III	<b>i</b> <b>h</b>	Nach Münchenstein Güterbhf. E 10 u. F 2-10	XI-XIV XI-XIV
<b>e</b> XXXV-I	Nach Bad. Bhf.	XXXV-I	<b>f</b> <b>v</b>	Nach Güterbhf. F 2-10	V-IX
<b>e</b> XXXV-III	Nach Bad. Bhf.	XXXV-I-III	<b>d</b>	Von St. Joh. nach Güterbhf.	XII
<b>g</b> V-XIV	Nach Birsbrücke	V-XIV	<b>d</b>	Von St. Joh. nach Güterbhf.	XII
<b>g</b> V-VII	Nach Birsbrücke	V-VII	<b>i</b> <b>h</b>	Nach Münchenstein Güterbhf. E 10 u. F 2-10	XI-XIV XI-XIV
<b>g</b> XXXV-III	Nach Birsbrücke	XXXV-I-III	<b>i</b> <b>h</b> <b>d</b>	Nach Münchenstein Güterbhf. E 10 u. F 2-10 Von St. Joh. nach Güterbhf.	XI-XIV XI-XIV XII
<b>i</b> XI-XIV	Nach Münchenstein	XI-XIV	<b>f</b>	Nach Güterbhf. F 2-10	I-VII

## B. Signale.

1. Die Signale sind auf der Planbeilage eingetragen; sie signalisieren wie folgt:

Signal	Bauart	Kilometrische Lage von Basel	Signalisiert für die Einfahrt resp. Ausfahrt	Über Gleis resp. auf die Gleise resp. ab den Gleisen
D* Vorsignal	Klappscheibe	141.751 <sup>X</sup>	von St. Joh. nach Güterbahnhof	B XII
D Einfahrsg.	einfl. Semaphor	142.210 <sup>X</sup>		
E Ausfahrsg.	"	0.296		
F "	"	0.296	nach Güterbahnh. (Gleis F 2—10)	B I-IX
G "	"	0.296	nach Birsbrücke	B XXXI-XXXV und I-XIV
H "	"	0.296	nach Güterbhf. (Gl. E 10 u. F 2-10)	B XI-XIV
J "	"	0.296	nach Münchenstein	B XI, XIV
K Einfahrsg.	"	0.771	von Güterbahnhf. (D. Gruppe)	B I-XIV
L "	"	1.038	von Güterbahnhf. nach St. Johann	B X
M "	Wendescheibe	1.146	von Güterbahnhf. (Gleis E 10)	B XI-XIV
P* Vorsignal	Klappscheibe	121.548 <sup>φ</sup>	von Münchenstein	B XI-XIV
P Einfahrsg.	einfl. Semaphor	121.878 <sup>φ</sup>		
T* Vorsignal	Klappscheibe	1.764	von Birsbrücke	B XXXI-XXXV und I-XIV
T Einfahrsg.	einfl. Semaphor	1.189		
U* Vorsignal	Klappscheibe	1.770	von Bad. Bahnh.	B XXXI-XXXV und I-XIV
U Einfahrsg.	einfl. Semaphor	1.189		

X) Kilometrierung der ELB. φ) Kilometrierung von Delsberg.

An den Ausfahrtsignalen E—J sind die Fahrrichtungen angeschrieben.

2. Die Signale D, K, L und M sind mit mechanischen und die Signale E, G und J mit elektrischen Haltfallvorrichtungen ausgerüstet.

3. Zum Schutze der Zugsfahrten gegen Rangierfahrten sind Rangiersignale aufgestellt, deren Standorte und Bedeutung aus dem nachstehenden Rangiersignalverzeichnis zu entnehmen sind.

(Im weitem siehe auch Art. 7, Ziff. 4 des Reglements über Rangierdienst vom 1. Dezember 1919.)

### Rangiersignal-Verzeichnis. a) Vom Stellwerk II aus bediente Rangiersignale:

Bezeichnung	Km. Lage	Standort	Zur Sicherung der Züge in der Richtung	Signalisiert	Verbietet Manöver
R <sup>1</sup>	0.330	Ca. 20 m östlich der Peter-Merian-Brücke zwischen den Gleisen B I und III nördlich vom Mast	Von und nach Bad. Bahnhof auf und ab Birsbrücke XXXIII, XXXV Von und nach Güterbahnhof auf und ab Gleis B I	beidseitig	Auf Gleis B I und der Weichenverbindung 137-138 gegen Osten über das Sicherheitszeichen der Weichen 138 a/b (östlich) hinaus und von Osten gegen Gleis B I Von Westen gegen Gleis B I
R <sup>1a</sup>	-0.080	Am westlichen Ende des Gepäckperrons I zwischen den Gleisen A I und 3	Von Bad. Bahnhof von Birsbrücke von Güterbahnhof auf Gleis B I	einseitig gegen Westen	Von Westen gegen Gleis B I
R <sup>2</sup>	0.330	Ca. 20 m östlich der Peter-Merian-Brücke zwischen den Gleisen B I und III südlich vom Mast	Von und nach Bad. Bahnhof auf und ab Birsbrücke B XXXI, XXXIII, XXXV Von und nach Güterbahnhof auf und ab Gleise B I, III	beidseitig	Auf Gleis B III gegen Osten über das Sicherheitszeichen der Weiche 139 a/b (westlich) hinaus und von Osten gegen dasselbe
R <sup>3a</sup>	-0.020	Am westlichen Ende des Perrons II südlich vom Gleis B III	Von Bad. Bahnhof von Birsbrücke auf Gleis B III Von und nach Güterbahnhof auf und ab Gleis B III	einseitig gegen Westen	Von Westen gegen Gleis B III
R <sup>5</sup>	0.330	Ca. 20 m östlich der Peter-Merian-Brücke zwischen den Gleisen B V und VII nördlich vom Mast	Von und nach Bad. Bahnhof von Birsbrücke auf und ab Gleise B V, VII Nach Birsbrücke ab den Gleisen B V, VII, IX, XI, XIII, XIV	beidseitig	Auf Gleis B V gegen Osten über das Sicherheitszeichen der Weiche 120 a/b (westlich) hinaus und auf dem Gleisstück zwischen d. Weichen 127 a/b-120 a/b und 113-112 a/b, sowie von Osten gegen Gleis B V
R <sup>5a</sup>	-0.020	Am westlichen Ende des Perrons II nördlich von Gleis B V	Von Bad. Bahnhof von Birsbrücke von Güterbahnhof auf Gleis B V	einseitig nach Westen	Von Westen gegen Gleis B V

Bezeichnung	Km. Lage	Standort	Zur Sicherung der Züge in der Richtung	Signalisiert	Verbietet Manöver
R <sup>7</sup>	0.330	Ca. 20 m östlich der Peter-Merian-Brücke zwischen den Gleisen B V und VII südlich vom Mast	Von und nach Bad. Bahnhof Von Birsbrücke auf und ab Gleise B V, VII Nach Birsbrücke ab den Gleisen B V, VII, IX, XI, XIII, XIV	beidseitig	Auf Gleis B VII gegen Osten über das Sicherheitszeichen der Weiche 118 hinaus auf dem Gleisstück zwischen den Weichen 117 und 118, sowie von Osten gegen die Gleise B VII und B 8
R <sup>7a</sup>	-0.020	Am westlichen Ende des Perrons III südlich von Gleis B VII	Von Bad. Bahnhof Von Birsbrücke Von Güterbahnhof auf Gleis BVII	einseitig gegen Westen	Von Westen gegen Gleis B VII
R <sup>9</sup>	0.340	Ca. 30 m östlich der Peter-Merian-Brücke zwischen den Gleisen B 8 und IX	Von und nach Bad. Bahnhof Von und nach Birsbrücke Von Güterbahnhof (D-Gr.) auf und ab Gleise B IX, XI, XIII, XIV Nach Güterbahnhof (Gl. F 2-10) ab Gleis B IX	beidseitig	Auf Gleis B IX gegen Osten über das Sicherheitszeichen der Weiche 112 <sup>a/b</sup> (westlich) hinaus, auf dem Gleisstück zwischen den Sicherheitszeichen 127 <sup>a/b</sup> westl. u. 112 <sup>a/b</sup> westl., auf der Weichenverbindung 113-112 <sup>a/b</sup> und 117-118, sowie von Osten gegen das Gleis B IX
R <sup>9a</sup>	-0.131	Ca. 120 m westlich des Perrons III zwischen den Gleisen A 8 und 9	Von Bad. Bahnhof Von Birsbrücke Von Güterbahnhof auf Gleis B IX	einseitig gegen Westen	Von Westen gegen Gleis B IX
R <sup>11</sup>	0.330	Ca. 20 m östlich der Peter-Merian-Brücke zwischen den Gleisen B IX und XI	Von und nach Bad. Bahnhof Von und nach Birsbrücke Von und nach Güterbahnhof Von und nach Münchenstein auf und ab Gleise B XI, XIII, XIV	beidseitig	Auf Gleis B XI gegen Osten über das Sicherheitszeichen der Weiche 111 <sup>a/b</sup> (westl.) hinaus, auf der Weichenstrasse 112 <sup>a/b</sup> - 111 <sup>a/b</sup> - 110 und von Osten gegen Gleis B XI

R <sup>11a</sup>	-0.131	Ca. 120 m westlich des Gepäckperrons III zwischen den Gleisen A 9 und 11	Von Bad. Bahnhof Von Birsbrücke Von Güterbahnhof Von Münchenstein auf Gleis B XI	einseitig gegen Westen	Von Westen gegen Gleis B IX
R <sup>12</sup>	0.230	Ca. 80 m westlich der Peter-Merian-Brücke zwischen der Weiche 108 und Ausfahrgleis nach St. Johann nördlich vom Mast	Von und nach Bad. Bahnhof Von und nach Birsbrücke Von und nach Güterbahnhof Von und nach Münchenstein auf und ab Gleise B XIII, XIV	beidseitig	Auf Gleis B XIII gegen Osten über das Sicherheitszeichen der Weiche 109 auf der Weichenstrasse 110-109-108-107 und von den Gleisen B 15-B 23 gegen Osten über die Sicherheitszeichen der Weichen 105 und 106 hinaus, sowie von Osten gegen die Gleise B XIII-23
R <sup>13a</sup>	-0.163	Ca. 165 m westlich des Perrons IV zwischen den Gleisen A 12 und 13	Von Bad. Bahnhof Von Birsbrücke Von Güterbahnhof Von Münchenstein auf Gleis B XIII	einseitig gegen Westen	Von Westen gegen Gleis B XIII
R <sup>14</sup>	0.230	Ca. 80 m westlich der Peter-Merian-Brücke zwischen der Weiche 108 und Ausfahrgleis nach St. Joh. südlich vom Mast	Von und nach Bad. Bahnhof Von und nach Birsbrücke Von und nach Güterbahnhof Von und nach Münchenstein auf und ab Gleis B XIV	beidseitig	Auf Gleis B XIV und von Osten gegen dasselbe
R <sup>14a</sup>	-0.163	Ca. 165 m westlich des Perrons IV zwischen den Gleisen A 13 und 14	Von Bad. Bahnhof Von Birsbrücke Von Güterbahnhof Von Münchenstein auf Gleis B XIV	einseitig gegen Westen	Von Westen gegen Gleis B XIV

Bezeichnung	Km. Lage	Standort	Zur Sicherung der Züge in der Richtung	Signalisiert	Verbietet Manöver
R <sup>21</sup>	0.370	Ca. 50 m östlich der Peter-Merian-Brücke zwischen d. Weiche 136 und Gleis B 2	Von und nach Bad. Bahnhof auf und ab Gleise B XXXI, XXXIII, XXXV	beidseitig	Auf den Gleisen B XXXI und XXXIII und auf der Weichenstrasse 134-135-136-137 bis zum Sicherheitszeichen der Weiche 160 <sup>a/b</sup> (östl.) und gegen dieselben
R <sup>25</sup>	0.370	Ca. 50 m östlich der Peter-Merian-Brücke zwischen der Weiche 136 und Gleis B 36	Von und nach Bad. Bahnhof auf und ab Gleis B XXXV	beidseitig	Auf Gleis B XXXV, sowie von den Gleisen B 36-39 und der Weichenstrasse 151-152-153-154 gegen dasselbe
R <sup>20</sup>	0.380	Ca. 75 m östlich der Peter-Merian-Brücke zwischen den Gütergleisen der ELB bezw. B XI und XIII	Von Güterbahnhof nach St. Johann und umgekehrt	beidseitig	Auf den Gleisen B XI und B XIII gegen die Güterzuggleise der ELB (B X u. B XII) und auf den letztern, sowie aus Gleis E 23 über das Sicherheitszeichen der Weiche 116 gegen Westen
R <sup>21</sup>	0.410	Ca. 100 m östlich der Peter-Merian-Brücke zwischen den Gleisen B XI und XIII	Von und nach Münchenstein Von Güterbahnhof (Gleis E 10) auf und ab Gleise B XI, XIII und XIV Nach Güterbahnhof (Gleis E 10 und F 2-10) ab den Gleisen B XI, XIII, XIV	beidseitig	Auf den Gleisen B XI und XIII und gegen dieselben; auf den Güterzuggleisen d. ELB (B X und XII) sowie aus Gleis E 23 über die Weiche 116 gegen Westen
R <sup>21a</sup>	0.720	Ca. 100 m westlich der Münchensteinerbrücke zwischen den Gleisen B XI und XII	Von Güterbahnhof (Gleis E 10) auf die Gleise B XI, XIII, XIV Nach Münchenstein ab Gleise B XI, XIII, XIV Nach Güterbahnhof (Gleis E 10 und F 2-10) ab Gleise B XI, XIII, XIV Von St. Johann nach Güterbahnhof	beidseitig	Auf Gleis B XI und auf den Gleisen B XII, F 34, sowie gegen dieselben

R <sup>22</sup>	0.530	Neben der Bruderholzpasserelle zwischen d. Ausfahrtsgleis nach Birsbrücke und dem Gleis der Verbindungsbahn nach dem Bad. Bahnhof nördlich vom Mast	Von und nach Bad. Bahnhof auf und ab Gleise B I, III, XXXI, XXXIII, XXXV Von und nach Güterbahnhof auf und ab Gleise B I und III	beidseitig	Auf dem Gleis der Verbindungsbahn nach dem Bad. Bahnhof Zwischen den Sicherheitszeichen der Weichen 139 <sup>a/b</sup> (westl.) und 193 <sup>a/b</sup> (westl.)
R <sup>23</sup>	0.530	Neben der Bruderholzpasserelle zwischen dem Ausfahrtsgleis nach Birsbrücke und dem Gleis d. Verbindungsbahn nach dem Bad. Bahnhof südlich vom Mast	Von und nach Bad. Bahnhof auf und ab Gleise B V, VII, IX, XI, XIII, XIV Nach Birsbrücke ab Gleise B I, III, V, VII, IX, XI, XIII, XIV, XXXI, XXXIII, XXXV Von Birsbrücke auf die Gleise B I, III, XXXI, XXXIII, XXXV Von und nach Güterbahnhof auf und ab Gleise B I, III	beidseitig	Auf dem Ausfahrtsgleis nach Birsbrücke und gegen dasselbe bis zu den Sicherheitszeichen der Weichen 122 <sup>a/b</sup> (westlich) 113 und 121
R <sup>24</sup>	0.530	Neben der Bruderholzpasserelle zwischen dem Einfahrtsgleis von Birsbrücke und Gleis B 28	Von und nach Bad. Bahnhof auf und ab Gleise B V, VII, IX, XI, XIII, XIV Von Birsbrücke auf die Gleise B I, III, V, VII, IX, XI, XIII, XIV, XXXI, XXXIII, XXXV Von und nach Güterbahnhof auf und ab Gleise B I, III	beidseitig	Auf dem Einfahrtsgleis von Birsbrücke über die Weichen 201, 141 <sup>a/b</sup> , 128 und 127 <sup>a/b</sup> und aus den Gleisen C 17 und 18 gegen Westen über die Weiche 202
R <sup>25</sup>	0.530	Neben der Bruderholzpasserelle zwischen den Gleisen B X und 28	Von Güterbahnhof (D-Gr.) auf die Gleise B I, III, V, VII, IX, XI, XIII, XIV Nach Güterbahnhof (Gl. F 2-10) ab den Gleisen B I, III, V, VII, IX	beidseitig	Auf Gleis B 28 bis zum Sicherheitszeichen der Weiche 127 <sup>a/b</sup> (westlich) gegen dasselbe und über die Weichenverbindung 142 <sup>a/b</sup> -143 <sup>a/b</sup>

Bezeichnung	Km. Lage	Standort	Zur Sicherung der Züge in der Richtung	Signalisiert	Verbietet Manöver
R <sup>26</sup>	0.672	Bei Weiche 194 <sup>a/b</sup> nördlich dem Gleis der Verbindungsbahn	Von und nach Bad. Bahnhof auf und ab Gleise B I, III, V, VII, IX, XI, XIII, XIV, XXXI, XXXIII, XXXV	beidseitig	Auf dem Gleis der Verbindungsbahn zwischen den Weichen 199 und 193 <sup>a/b</sup> sowie aus den Depotgleisen gegen dasselbe
R <sup>27</sup>	0.625	Ca. 100 m östlich der Brüderholzpasserelle zwischen den Gleisen B X und 28	Von Güterbahnhof nach St. Joh.	beidseitig	Auf dem Gleis B X und gegen dasselbe
R <sup>27a</sup>	0.850	Ca. 30 m östlich der Münchensteinerstrassenbrücke zwischen Weiche 247 und Gleis C 17	Von Güterbahnhof nach St. Joh.	beidseitig	Auf Gleis C 17 gegen Osten über die Weiche 230 in gerader Stellung hinaus. Gegen Gleis B X über die Weichenverbindung 246—247 Auf Gleis J 8 und gegen dasselbe. Auf den Gleisen D 1, 2, 3 über die Sicherheitszeichen der Weichen 258, 257 und 256 hinaus. Auf der Weichenstrasse 248 <sup>a/b</sup> -259. Aus der C-Gruppe über die Weichen 249-248 <sup>a/b</sup> .
R <sup>27b</sup>	1.240	Bei Weiche 336 <sup>b</sup> zwischen den Gleisen J 7 und 8	Von Güterbahnhof (J-Gruppe) nach St. Johann	beidseitig	Auf Gleis J 8 und auf den Weichenstrassen 332-334 und 335-339. Bei Fahrten aus der J-Gruppe nach St. Johann auf dem jeweiligen für die Zugfahrt in Frage kommenden Gleis der J-Gruppe
R <sup>28</sup>	0.680	Ca. 130 m westlich der Münchensteinerstrassenbrücke zwischen den Gleisen B X und D 11	Von Güterbahnhof (D-Gruppe) auf die Gleise B I, III, V, VII, IX, XI, XIII, XIV Nach Güterbahnhof (Gl. F 2-10) ab den Gleisen B I, III, V, VII, IX	beidseitig	Auf Gleis D 11 bis zum Sicherheitszeichen der Weiche 221, sowie auf Gleis B X gegen die Weichenstrasse 143 <sup>a/b</sup> -145 <sup>a/b</sup>

R <sup>28a</sup>	0.850	Ca. 30 m östlich der Münchensteinerstrassenbrücke zwischen den Gleisen D 9 und 10	Von Güterbahnhof (D-Gruppe) auf die Gleise B I, III, V, VII, IX, XI, XIII, XIV Nach Güterbahnhof (Gl. F 2-10) ab den Gleisen B I, III, V, VII, IX	einseitig gegen den Güterbahnhof	Auf den Gleisen D 4-9 und gegen dieselben, auf Gleis D 10 über das Sicherheitszeichen der Weiche 217 <sup>a/b</sup> (westlich) hinaus; über die Weichenstrasse 222-226 und über die Weichenverbindung 246-247
R <sup>29</sup>	0.670	Ca. 140 m östlich der Brüderholzpasserelle zwischen den Gleisen B XII und E 23	Nach Güterbahnhof (Gl. F 2-10) ab den Gleisen B I, III, V, VII u. IX Zur Sicherung ausserordentlicher Zugsein- und Ausfahrten von und nach Münchenstein auf und ab Gleise B I, III, V, VII, IX, XXXI, XXXIII, XXXV	beidseitig	Auf dem Gleis E 23 und gegen dasselbe
R <sup>29a</sup>	0.850	Ca. 30 m östlich der Münchensteinerstrassenbrücke zwischen Weiche 220 <sup>a/b</sup> und dem Ablaufberg	do.	einseitig gegen den Güterbahnhof	Aus der E- und F-Gruppe und aus den Gleisen D 9 und 10 gegen das Gleis E 23 über die Weiche 215 hinaus

## b) Nicht in das Stellwerk II einbezogene Rangiersignale:

R <sup>10</sup>	0.960	Zwischen Weiche 263 und der Weichenverbindung 262 <sup>a/b</sup> -264 (örtlich handbedient)	Von St. Johann und vom Personenbahnhof auf die Gl. F 2-10 des G. B.	beidseitig	Aus den Gleisen 1-10 der F-Gruppe über die Sicherheitszeichen der Weichen 263 bezw. 266, 267, 268, 299, 300 und 301 hinaus gegen Westen
R <sup>11</sup>	1.120	Zwischen Gleis E 10 und Weiche 298 <sup>a/b</sup> (von R. St. W. Posten 22 aus fernbedient)	Von Personenbahnhof nach Güterbahnhof auf Gleis E 10 und umgekehrt	beidseitig	Über die Weichen 297 und 302 <sup>a/b</sup> gegen Gleis E 10

4. Die Rangiersignale östlich und westlich der Hallengleise sind miteinander gekuppelt und an Umkehrsignalhebel mit Schaltvorrichtung angeschlossen. Beim Umlegen des Signalhebels mit nach oben stehendem Schalthebelchen gehen beide und bei nach unten stehendem Schalthebelchen nur das Rangiersignal auf der Ostseite der Halle in Verbotstellung.

5. Die folgenden Rangiersignale sind miteinander gekuppelt:  
 R<sup>27</sup>, R<sup>27a</sup>, R<sup>27b</sup>, gleichzeitig von einem Hebel bedient  
 R<sup>28</sup>, R<sup>28a</sup>, „ „ „ „ „  
 R<sup>29</sup>, R<sup>29a</sup>, „ „ „ „ „

6. Wenn die Rangiersignale R<sup>1</sup>/R<sup>1a</sup>, R<sup>3</sup>/R<sup>3a</sup>, R<sup>5</sup>/R<sup>5a</sup>, R<sup>7</sup>/R<sup>7a</sup>, R<sup>9</sup>/R<sup>9a</sup>, R<sup>11</sup>/R<sup>11a</sup>, R<sup>13</sup>/R<sup>13a</sup>, R<sup>14</sup>/R<sup>14a</sup>, R<sup>31</sup> oder R<sup>35</sup> in die Verbotstellung gebracht werden, so hat sich das in den entsprechenden Gleisen arbeitende Rangierpersonal unverzüglich zu überlegen, ob ein auf diese Gleise bestimmter Zug fällig ist und gegebenenfalls das betreffende Gleis sofort zu räumen.

7. Tabellen zur Erkennung bevorstehender Zugsfahrten aus der Verbotstellung der Rangiersignale.

a) Für die Fahrrichtungen

No.	Auf „Rangieren verboten“ stehende Rangiersignale	Zu gewärtigende Zugsfahrt		
		Fahrrichtung	auf resp. ab Gleis	Fahrstrasse
1	R <sup>23</sup> , R <sup>24</sup> , R <sup>26</sup>	Von oder nach Bad. Bhf.	V-XIV	u'/e'
2	R <sup>22</sup> , R <sup>27</sup>	do.	III-XXXV	u/e
3	R <sup>24</sup>	Von Birsbrücke	V-XIV	t'
4	R <sup>22</sup> , R <sup>23</sup> , R <sup>24</sup>	do.	III-XXXV	t
5	R <sup>23</sup>	Nach Birsbrücke	V-XIV	g'
6	R <sup>22</sup> , R <sup>23</sup>	do.	III-XXXV	g
7	R <sup>25</sup> , R <sup>28</sup> , R <sup>28a</sup>	Von Güterbhf. ab D-Gruppe	V-XIV	k
8	R <sup>22</sup> , R <sup>23</sup> , R <sup>24</sup> , R <sup>25</sup> , R <sup>28</sup> , R <sup>28a</sup>	do.	III-I	k
9	R <sup>25</sup> , R <sup>28</sup> , R <sup>28a</sup> , R <sup>29</sup> , R <sup>29a</sup>	Nach Güterbhf. auf Gl. F. 2-10	V-IX	f
10	R <sup>22</sup> , R <sup>23</sup> , R <sup>24</sup> , R <sup>25</sup> , R <sup>28</sup> , R <sup>28a</sup> , R <sup>29</sup> , R <sup>29a</sup>	do.	III-I	f
11	R <sup>21</sup>	Von Münchenstein	XI-XIV	p'/p
12	R <sup>21</sup> , R <sup>21a</sup>	Nach „	XI-XIV	i
		Von Güterbhf. ab Gleis E 10	XI-XIV	m
		Nach GB auf Gl. E 10 u. F 2-10	XI-XIV	h
13	R <sup>20</sup> , R <sup>27</sup> , R <sup>27a</sup> , R <sup>27b</sup>	Von Güterbhf. nach St. Johann	über B X	l
14	R <sup>20</sup> , R <sup>21a</sup>	Von St. Johann nach Güterbhf.	„ B XII	d

b) Für Gleisbenützung

No.	Auf „Rangieren verboten“ stehende Rangiersignale		Zu gewärtigende Zugsfahrten		
	Bei Ausfahrt	Dazu bei Einfahrt	ab resp. auf Gleis	Fahrrichtungen	Fahrstrassen
1	R <sup>9</sup> , R <sup>11</sup> , R <sup>13</sup> R <sup>14</sup>	R <sup>14a</sup>	XIV	Nach und von Bad. Bhf., Birsbrücke Nach GB auf Gl. F 2-10 Von GB ab D-Gr.	u', t', k, e', g', f
2	R <sup>9</sup> , R <sup>11</sup> , R <sup>13</sup>	R <sup>13a</sup>	XIII	do.	do.
3	R <sup>9</sup> , R <sup>11</sup>	R <sup>11a</sup>	XI	do.	do.
4	R <sup>9</sup>	R <sup>9a</sup>	IX	do.	do.
5	R <sup>5</sup> , R <sup>7</sup>	R <sup>7a</sup>	VII	do.	do.
6	R <sup>5</sup> , R <sup>7</sup>	R <sup>5a</sup>	V	do.	do.
7	R <sup>3</sup>	R <sup>3a</sup>	III	Nach und von Bad. Bhf., Birsbrücke	u, t, e, g
8	R <sup>3</sup> , R <sup>3a</sup>	—	III	Nach GB auf Gl. F 2-10 Von GB ab D-Gr.	k, f
9	R <sup>1</sup> , R <sup>3</sup>	R <sup>1a</sup>	I	Nach und von Bad. Bhf., Birsbrücke	u, t, e, g
10	R <sup>1</sup> , R <sup>1a</sup> , R <sup>3</sup>	—	I	Nach GB. auf Gl. F 2-10 Von GB. ab D-Gr.	k, f
11	R <sup>1</sup> , R <sup>3</sup> , R <sup>31</sup>	—	XXXI. XXXIII	Nach und von Bad. Bhf., Birsbrücke	u, t, e, g
12	R <sup>1</sup> , R <sup>3</sup> , R <sup>31</sup>	—	XXXV	Nach und von Bad. Bhf., Birsbrücke	do.
13	R <sup>11</sup> , R <sup>13</sup> , R <sup>14</sup>	R <sup>14a</sup>	XIV	Nach u. von Münchenstein Nach Güterbhf. auf Gl. E 10 und F 2-10 Von Güterbhf. ab Gl. E 10	p', m i, h
14	R <sup>11</sup> , R <sup>13</sup>	R <sup>13a</sup>	XIII	do.	do.
15	R <sup>11</sup>	R <sup>11a</sup>	XI	do.	p, m i, h

8. Sämtliche Vor-, Einfahr-, Ausfahr- und Rangiersignale werden mit doppelten Drahtleitungen fernbedient, ausgenommen das örtlich bediente R<sup>40</sup>.

### 9. Lichtsignalrückmelder.

Zur Orientierung des Fahrpersonals und der Abfertigungsbeamten im Personenbahnhof über die Stellung der Signale E, H und G für die Ausfahrt der Züge aus den verschiedenen Perrongleisen sind an der Peter-Merianbrücke gemäss besonderer Darstellung auf der Planbeilage Lichtsignalrückmelder angebracht. Normal zeigen diese Lichtsignalrückmelder eine unbeleuchtete Opalglasscheibe.

Für das Ausfahrtsignal E sind Lichtsignalrückmelder angebracht über den Perrons II, III und IV. Bei geöffnetem Ausfahrtsignal E erscheint auf der von innen beleuchteten Scheibe dieser 3 Lichtsignalrückmelder ein weisser Buchstabe E.

Für das Ausfahrtsignal H ist ein Lichtsignalrückmelder über dem Perron IV angebracht. Bei geöffnetem Ausfahrtsignal H erscheint auf der von innen weiss beleuchteten Scheibe dieses Lichtsignalrückmelders ein weisser Buchstabe H.

Für das Ausfahrtsignal G sind über den Perrons I, IV und V je 1 und über den Perrons II und III je 2 (einer links und einer rechts) Lichtsignalrückmelder angebracht. Von diesen Lichtsignalrückmeldern leuchtet bei geöffnetem Ausfahrtsignal G nur der auf, für welchen im Stellwerk II der entsprechende Gleishebel eingestellt ist. Es erscheint dabei auf der von innen beleuchteten Scheibe des Lichtsignalrückmelders ein weisser Buchstabe G.

Die Abhängigkeit der Lichtsignalrückmelder von den Gleishebeln ist in nachstehender Tabelle dargestellt:

Eingestellte Gleishebel im Stellwerk II	Aufleuchtende Lichtsignalrückmelder
u, e, g XXXV	G XXXIII über Perron V XXXV
u, e, g XXXI od. XXXIII	G XXXIII " " V
	G XXXV " " V
	G XXXI " " I
e, g I	G XXXI " " I
	G I " " I
e, g III	G III " " II linksseitig
e' g' f V	G V " " II rechtsseitig
e' g' f VII	G VII " " III linksseitig
e' g' f IX	G IX " " III rechtsseitig
e' g' f XI, XIII, XIV	G XI, XII, XIV über Perron IV

Für die an Perron II (auf Gleis B<sup>III</sup> und V) und an Perron III (auf Gleis B<sup>VII</sup> und IX) stehenden Züge wird dadurch eindeutig signalisiert, ob der links oder rechts des Perrons stehende Zug ausfahren darf.

### 10. Ablaufsignale.

Um das Personal, das sich beim Vorschieben der Züge über den Ablaufberg zu betätigen hat, über die einzuhaltenden Geschwindigkeiten zu orientieren, sind Signale mit folgenden, von beiden Richtungen kenntlichen Bildern nach Art der Semaphore aufgestellt:

#### Signalbild A.

*Schnelle Fahrt* (Normalstellung)

bei Tag: blau und weiss bemalter Flügel  
senkrecht aufwärts,  
bei Nacht: weisses Licht.

#### Signalbild B.

*Langsame Fahrt*

bei Tag: blau und weiss bemalter Flügel  
schräg nach aufwärts (45°),  
bei Nacht: grünes Licht.

#### Signalbild C.

*Halt.*

bei Tag: blau und weiss bemalter Flügel  
wagrecht  
bei Nacht: rotes Licht.

Es sind 3 solcher Signale aufgestellt, rechts (südlich) neben dem Ausziehgleis E 23 und zwar das erste Z<sup>1</sup> auf der Höhe der Weiche No. 215, das zweite Z<sup>2</sup> auf der Höhe der Weiche No. 143<sup>a</sup> und das dritte Z<sup>3</sup> in der Nähe der Weiche No. 114.

Damit die beim Signal Z<sup>3</sup> vorbeifahrenden Elsässer- und Jurazüge, für welche Signal Z<sup>3</sup> keine Bedeutung hat, durch das Signallicht desselben nicht irreführt werden, erlischt das elektrische Licht des Signales Z<sup>3</sup>, sobald das Signal D oder J auf Fahrt gestellt wird. Das Erlöschen geschieht zwangsläufig mit der Betätigung des Signalhebels des Signales D oder J; die Wiederinbetriebsetzung ebenfalls zwangsläufig beim Zurücknehmen des Signalhebels D oder J in die Haltstellung.

Die Bedienung dieser 3 Signale, welche sich zwangsweise in übereinstimmender Stellung befinden, liegt dem beim Rangierstellwerk Posten 22 (Ablaufberg) postierten Rangierleiter ob. Zu diesem Zwecke ist dort, ausserhalb der Stellbude, ein Einkurbelapparat aufgestellt. Normalerweise stehen die Signale auf „schnelle Fahrt“ (Bild A). Durch einmalige Drehung der Kurbel, in umgekehrter

Richtung des Uhrzeigers, werden die 3 Signale auf „langsame Fahrt“ (Bild B) und durch eine weitere Drehung in gleicher Richtung auf „Halt“ (Bild C) gestellt. Das Zurückstellen geschieht durch Drehung der Kurbel in umgekehrter Richtung. Am Einkurbelwerk sind ein Schild mit entsprechenden Aufschriften und ein Zeiger angebracht, welcher den Stand der Signale anzeigt. Der Hauptschalter für die elektrische Beleuchtung des Signales Z<sup>3</sup> ist vom Wärter des Stellwerks II im alten Stellwerkgebäude Bruderholz zu bedienen.

#### IV. Weichen.

Die in das Stellwerk II und in das Rangierstellwerk Posten 22 einbezogenen Weichen werden mit doppelten Drahtzügen und die in das Rangierstellwerk Posten 14 einbezogenen Weichen werden mit Gestängeleitungen fernbedient.

#### V. Besondere Sicherungseinrichtungen.

Auf der Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB sind die in nachstehenden Tabellen angeführten Weichen mit *Kontrollverriegelungen* (im Uebersichtsplan mit V bezeichnet) ausgerüstet:

##### a) Verriegelungen vom Stellwerk II aus

Verriegelung an Weiche	Gekuppelte Weiche	Stellung der		Verriegelung	
		verriegelten Weiche	gekuppelten Weiche	im Drahtzug von	für Fahrten
147	146 <sup>a</sup>	+	—	Signal P	von Münchenstein
146 <sup>a</sup>	147	—	+	Riegelhebel $\sqrt{v^1/v^2}$	nach Münchenstein
					von und nach
					G. B. Gl. E 10
146 <sup>b</sup>		+		„ $v^1/v^2$	do.
145 <sup>a</sup>		+		„ $v^1/v^2$	do.
211 <sup>a</sup>	212	+	+	„ $v^1$	nach Münchenstein
211 <sup>a</sup>	212	—	—	„ $v^2$	von und nach
					G. B. Gl. E 10
211 <sup>b</sup>	210	—	+	Signal P	von Münchenstein
211 <sup>b</sup>	210	—	+	Riegelhebel $\sqrt{v^1/v^2}$	von u. nach GB. Gl. E10
					nach Münchenstein
193 <sup>a</sup>	194	+	+	Rangiers. R <sup>26</sup>	von u. nach Bad. Bhf.
199	198	+	—	„ R <sup>26</sup>	do.

##### b) Verriegelungen vom Rangierstellwerk Posten 22 (Ablaufberg) aus

Verriegelung an Weiche	Verriegelte Stellung	Verriegelung durch
297	—	} Zweite Bewegung der Rangiersignal-Kurbel 41 (Kurbel links des Verriegelungsapparates)
298 <sup>a/b</sup>	+	
302 <sup>b</sup>	+	
219	+	} Verriegelungskurbel (Mittl. Kurbel des Verriegelungsapparates)
220 <sup>a/b</sup>	—	
261	+	
262 <sup>b</sup>	+	

#### VI. Stationsblock.

1. Die Ein- und Ausfahrtsignalhebel im Stellwerk II stehen mittels elektr. Stationsblock unter Blockverschluss des Befehlwerks B. Die Fahrstrassenhebel für die einzelnen Gleise im Stellwerk II stehen nicht unter Blockverschluss und sind vom Stellwerkwärter frei wählbar. Der für eine Fahrt eingestellte Fahrstrassenhebel und zugehörige feindliche Fahrstrassen werden durch das Einstellen eines zugehörigen Signalhebels verschlossen. Der Stellwerkwärter hat diese Hebel auf Grund der Zugsein- und Ausfahrtstabelle oder auf Anweisungen des Befehlwerkbeamten einzustellen. Diese Anweisungen können mittels der nachstehenden beschriebenen Weckeinrichtung oder in Ausnahmefällen mittels Telephon erfolgen.

2. Zwischen dem Befehlwerk B und dem Stellwerk II besteht eine Weckeinrichtung mit je 2 Weckern mit Fallklappe und zwei Wecktasten, die über den Blocktasten angebracht sind. Mit der einen Wecktaste und dem zugehörigen Wecker sind die Meldungen für Ein- oder Ausfahrten auf die in der Richtung der Kilometrierung links (nördlich) der Perrons liegenden Gleise XXXV, XXXI, III, VII, XI und mit der andern Wecktaste und dem zugehörigen Wecker sind die Meldungen für Ein- oder Ausfahrten auf die rechts (südlich) der Perrons liegenden Gleise XXXIII, I, V, IX und XIII zu geben.

3. Die Signalhebel im Stellwerk II werden nach einer einmaligen Einstellung und Rückstellung durch die Sperren des Stationsblockes selbsttätig gesperrt, sodass eine zweite Einstellung erst nach Rückblockung und erneuter Freigabe erfolgen kann.

## VII. Streckenblock.

1. Die auf der Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB einmündenden Linien von Birsbrücke (Muttenz) und Ruchfeld (Münchenstein) sind mit Streckenblock für zweigleisige Strecken und die Linie von Gellert (Bad. Bhf.) mit Streckenblock für eingeleisige Strecken ausgerüstet.

2. Basel SBB/PB ist Blockendstation für diese Strecken.

3. Die Streckenblockapparate für alle 3 Richtungen sind auf dem Stellwerk II angebracht, welches die direkten Abhängigkeiten der Ausfahrtsignale G, J und E mit dem Streckenblock enthält.

4. Für die Bedienung dieser Streckenblockeinrichtungen gelten die „Allgemeinen Vorschriften über den Streckenblock auf zweigleisigen Strecken“ No. 154 vom 11. Juli 1913 und die „Vorschriften über den Streckenblock auf eingeleisigen Strecken“ No. 155 vom 15. Juni 1915.

## VIII. Besondere Abhängigkeiten.

1. Elektr. Abhängigkeit zwischen Rangierstellwerk Posten 22 (Ablaufberg) und Stellwerk II, zur Sicherung der Zugsfahrten vom Güterbahnhof ab Gleis E 10 nach dem Personenbahnhof und umgekehrt.

a) Der Signalhebel M (von GB ab Gl. E 10) im Stellwerk II ist mit einer elektr. Hebelsperre ausgerüstet, welche den Signalhebel in der Normallage verschlossen hält. Der Signalhebel H (nach GB auf Gleis E 10 und F 2-10) ist mit einer elektr. Meldeeinrichtung ausgerüstet.

b) Im Rangierstellwerk Posten 22 (Ablaufberg) ist ein Verriegelungsapparat aufgestellt mit 3 unter gegenseitigem Verschluss stehenden Kurbeln.

Mit der Kurbel links werden durch einmalige Umdrehung das Rangiersignal R<sup>41</sup> auf Rangierverbot gestellt und durch eine weitere Umdrehung die Weichen 297, 298<sup>a,b</sup> und 302<sup>b</sup> verriegelt.

Durch Drehung der mittleren Kurbel werden die Weichen 219, 220<sup>a,b</sup>, 261 und 262<sup>b</sup> verriegelt.

Durch die Einstellung der Kurbel rechts (Zustimmungskurbel) werden die beiden andern Kurbeln in der eingestellten Lage mechanisch verschlossen. Die Hebelsperre des Signals M und die Meldeeinrichtung des Signals H im Stellwerk II erhalten dadurch Strom. Signal M wird zur Einstellung frei.

c) Durch die Einstellung eines der Signalhebel M oder H wird die Zustimmungskurbel, die ebenfalls mit einer elektr. Hebelsperre ausgerüstet wird, gegen Rückstellung gesperrt.

d) Nach Rückstellung der Signalhebel M und H im Stellwerk II wird die Hebelsperre der Zustimmungskurbel im Rangierstellwerk Posten 22 wieder zur Auslösung vorbereitet. Dies wird dem Wärter durch Wechseln eines an der Wand angebrachten Kontrollschildes von rot in weiss angezeigt.

Durch Drücken einer Taste am Verriegelungsapparat erhält diese Hebelsperre Strom und die Zustimmungskurbel kann zurückgenommen werden.

In einem Meldefensterchen an den Hebelsperren wird durch ein rotes Feld die Sperrlage und durch ein weisses Feld die Auslösung (freie Lage) angezeigt.

e) Mittels einer Weckeinrichtung, bestehend aus einer Taste im Stellwerk II und einem Wecker im Rangierstellwerk Posten 22, kann der Stellwerkwärter II vom Postenwärter 22 die Zustimmung für eine Fahrt von oder nach G.B. Gl. E 10 verlangen.

f) Für eine Fahrt nach Güterbahnhof Gleis E 10 darf der Wärter des Stellwerks II das Signal H nur nach erhaltener Zustimmung vom Rangierstellwerk Posten 22 (Meldeeinrichtung H) einstellen. Die Einstellung der Verriegelungs- und Zustimmungskurbel des Rangierstellwerks Posten 22 wird dem Stellwerkwärter II durch Wechseln des Feldes der Meldeeinrichtung H von rot in weiss angezeigt.

Nach Umlegen des Signalhebels H, bei eingestellter Zustimmungskurbel im Rangierstellwerk Posten 22, erfolgen die weiteren Funktionen nach den Angaben der Ziffern c und d.

g) Für eine Fahrt nach Güterbahnhof Gleis F 2-10 ist keine Zustimmung vom Rangierstellwerk Posten 22 erforderlich.

2. Sicherungen für die Zugfolge auf der zweigleisigen Güterlinie der E.L.B. von Basel SBB nach St. Johann und umgekehrt.

a) Um die Einstellung des Signals L für einen zweiten Zug vom Güterbahnhof Basel nach St. Johann auszuschliessen, bis der vorhergehende Zug in der gleichen Fahrrichtung das Ausfahrtsignal B auf der Westseite des Personenbahnhofs vollständig passiert hat, ist der Signalhebel L im Stellwerk II mit einer elektr. Hebelsperre ausgerüstet. Diese steht in Verbindung mit dem Signalhebel B im Stellwerk I (Birsigbrücke) und einem ca. 600 m westlich vom Signal B angebrachten Schienenkontakt b. Nach einmaliger Einstellung und Rückstellung des Signalhebels L wird dieser durch die einfallende Hebelsperre gegen Wiedereinstellung gesperrt. Die Wiederauslösung dieser Sperre erfolgt mittels des ausfahrenden Zuges durch Befahren des Schienenkontaktes b bei eingestelltem Signalhebel B.

b) Eine analoge Hebelsperre besitzt auch die Signalkurbel A XXI im Stellwerk I um die zweiflügelige Fahrstellung des Signales A<sup>1/2</sup> für einen zweiten Zug von St. Johann nach Güterbahnhof Basel auszuschliessen, bis der vorhergehende Zug in der gleichen Fahrrichtung das Einfahrtsignal D auf der Ostseite des Personenbahnhofs vollständig passiert hat. Der zugehörige Schienenkontakt d befindet sich ca. 600 m östlich vom Signal D.

Der Stellwerkwärter II darf den Signalhebel D erst zurückstellen, nachdem die Hebelsperre A<sup>2</sup> im Stellwerk I durch Befahren des Schienenkontaktes d ausgelöst wurde. Dies wird im Stellwerk II durch das Ertönen eines Weckers angezeigt.

3. Verständigung für die Zugseinfahrten in den Güterbahnhof.

Bei einer Zugsfahrt von St. Johann nach dem Güterbahnhof (Fahrstrasse d) oder aus den Gleisen B I—XIV nach dem Güterbahnhof (Fahrstrassen f, h) meldet der Wärter des Stellwerks II dem Aufsichtsbeamten bei der Münchensteinerbrücke den fälligen Zug an. Steht der Einfahrt des Zuges nichts entgegen, so ermächtigt der Aufsichtsbeamte den Stellwerkwärter II zur Fahrstellung des Signals für die betreffende Zugsfahrt.

4. Sicherung für Rangierfahrten auf Gleis E 10.

Rangierfahrten auf Gleis E 10 dürfen die Weiche 298<sup>a/b</sup> in beiden Fahrrichtungen erst passieren, wenn der Wärter des Postens 26 den ausdrücklichen Befehl erteilt hat. Dieser Wärter hat nach dem Rangierstellwerk Posten 22 eine Telefonverbindung.

## IX. Signalbeleuchtung.

1. Die Vorsignale T\*, U\*, die Einfahrtsignale T, V und die Ausfahrtsignale E, F, G, H, J der Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB sind mit elektr. Beleuchtung ausgerüstet. Die Vorsignale T\* und U\* sind überdies mit einer elektr. Blinklichteinrichtung versehen.

Die Beleuchtung der Signale E, F, G, H, J erfolgt vom Stellwerk II aus normal mit Fahrleitungsstrom 150 Volt. Wenn dieser ausbleibt, kann die Beleuchtung an das Bahnhofnetz (Wechselstrom 150 Volt, 50 Perioden) angeschaltet werden.

Die Signale T\*, U\* gemeinsam mit den Signalen A<sub>G</sub><sup>\*</sup> (Vorsignal Gellert) und A<sub>Bi</sub><sup>\*</sup> (Vorsignal Birsbrücke) sowie die Signale T, U haben für ihre Beleuchtung besondere Stromzuleitungen vom Stadt- bzw. Bahnhofnetz (150 Volt, 50 Perioden). Sie werden mittels vom Stellwerk II aus ferngesteuerten Automatschaltern ein- und ausgeschaltet.

2. Die Schalter, Sicherungen und Kontrolllampen für die Signalbeleuchtungen E, F, G, H, J, sowie die Steuerschalter für die Signalbeleuchtungen T, U, T\*, U\*, A<sub>G</sub><sup>\*</sup> und A<sub>Bi</sub><sup>\*</sup> sind auf einer besondern Schalttafel im Stellwerk II angebracht.

Diese Schalttafel enthält auch noch einen Steuerschalter zur Ein- und Ausschaltung der Signal- und Weichenbeleuchtung der Signalstation Gellert.

3. Für diese Beleuchtungseinrichtungen gelten die „Allgem. Vorschriften über die elektr. Signalbeleuchtung“ No. 156 vom 13. Juli 1920.

## X. Telephone und Meldeeinrichtungen.

### A. Telephone.

1. Das Stellwerk II besitzt die nachstehend aufgeführten internen Telefonverbindungen:

- a) Vom Stellwerk II nach Befehlwerk A und Stellwerk I
- b) „ „ II „ „ B
- c) „ „ II „ Meldeposten 11
- d) „ „ II „ „ 13 (Souschefposten)
- e) „ „ II „ Rangierstellwerk Posten 14

- f) Vom Stellwerk II nach Meldeposten 17
- g) " " II " Rangierstellwerk Posten 22 (Ablaufberg)
- h) " " II " Soussefbureau Münchensteinerbrücke
- i) " " II " Posten 21
- k) " " II " Stellwerk IV

Im Stellwerk II besteht die Möglichkeit, die verschiedenen angeschlossenen Telephonposten unter sich zu verbinden.

2. Das Stellwerk II ist ausserdem an die Streckentelephone

Basel SBB — Bad. Blf.

" " — Muttenz

" " — Münchenstein

angeschlossen.

3. Im Stellwerk II befindet sich ein Telephonapparat mit Umschalttableau für die Streckentelephonanlagen und ein Telephonapparat mit Umschalttableau für die interne Telephonanlage.

## B. Meldeeinrichtungen.

1. Zur gegenseitigen Verständigung der Abfertigungsbeamten auf den Perrons mit dem Befehlwerkbeamten B, der Einnehmerei und dem Gepäckbureau bestehen elektr. Fernzeiger- und Klappenapparate gemäss der Instruktion No. 78 vom 26. August 1908.

2. Zur gegenseitigen Verständigung zwischen dem Stellwerk II und dem Stellwerk IV im Güterbahnhof für die Durchfahrt der Züge über Gleis E 10 besteht eine Weckeinrichtung mit je zwei Wecktasten und 2 Weckern mit Fallklappen in den Stellwerken II und IV.

Zur Meldung einer bevorstehenden Ausfahrt über Gleis E 10 nach Münchenstein drückt der Stellwerkwärter II die Taste, wobei im Stellwerk IV der zugehörige Wecker ertönt und die Klappe fällt. Als Empfangsbestätigung der Meldung drückt der Stellwerkwärter IV die entsprechende Taste, wobei im Stellwerk II der zugehörige Wecker ertönt und die Klappe fällt.

Zur Meldung einer bevorstehenden Einfahrt über Gleis E 10 von Münchenstein drückt der Stellwerkwärter IV die entsprechende Taste, wobei im Stellwerk II der zugehörige Wecker ertönt und

die Klappe fällt. Die Empfangsbestätigung der Meldung erfolgt in analoger Weise wie vorstehend.

Durch diese Weckeinrichtung werden die bisherigen Fernzeigerapparate im Stellwerk IV (alt Posten VIII) und im alten Stellwerk Bruderholz ersetzt.

## C. Rangiermelde-Einrichtung.

Damit der Wärter des Postens 11 für die Rangierfahrten ab den Gleisen bei der Peter-Merianbrücke gegen die Gleise bei der Bruderholzpasserelle und dem Stellwerk II dem Wärter des Stellwerks II zuverlässig melden kann, welche Weichen umzustellen sind, besteht zwischen Posten 11 und dem Stellwerk II eine *Rangiermelde-Einrichtung*.

Am Fahrleitungsmast No. 100<sup>c</sup> ist der Gebeapparat (mit Telephon), ein Kasten mit 5 Tasten angebracht.

Im Stellwerk II ist an der Wand hinter den Weichenhebeln der Empfangsapparat, ein Kasten mit 5 Glühlampen und an gut erreichbarer Stelle für den Stellwerkwärter eine Drucktaste (Auslösetaste) angebracht.

Durch Drücken einer oder mehrerer Tasten am Gebeapparat erhalten am Empfangsapparat die zugeordneten Glühlampen Strom und leuchten auf bis der Stellwerkwärter II die Auslösetaste drückt. Mit dem Drücken der Auslösetaste springen auch die Tasten des Gebeapparates, die nach der Bedienung eingestellt bleiben, wieder heraus. Dies gilt für den Postenwärter 11 als Quittung des ausgeführten Auftrages.

Die Tasten des Gebeapparates und die Lampen des Empfangsapparates sind mit gegenseitig entsprechenden Aufschriften versehen. Die oberste Aufschrift lautet „Normal“ und es bedeutet das Aufleuchten der zugehörigen Lampe, dass die in Frage kommenden Weichen in Normalstellung (Weichenhebel oben) zu bringen sind. Die übrigen Aufschriften enthalten Weichenverbindungen, deren Weichen beim Aufleuchten der entsprechenden Lampe auf Ablenkung (Weichenhebel nach unten) zu stellen sind. Die Auflösetaste zum Auslösen der Meldelampe und zur Melde-Empfangsbestätigung darf der Stellwerkwärter II erst drücken, nachdem er die entsprechenden Weichen in die richtige Stellung verbracht hat.

## XI. Ueberwachungsapparate.

### A. Signalmeldermelder.

Zur Orientierung des Beamten im Befehlwerk B und des Wärters im Stellwerk II über die Halt- oder Fahrstellung der Signale sind im Befehlwerk B und im Stellwerk II Signalmeldermelder für sämtliche vom Stellwerk II aus bedienten Ein- und Ausfahrtsignale angebracht. Nach jeder Signaleinstellung hat sich der Wärter im Stellwerk II an diesen Signalmeldern zu überzeugen, ob das Signal der Hebelbewegung gefolgt ist.

### B. Blockspiegelfelder.

Im Befehlwerk sind 7 Blockspiegelfelder angebracht. Diese spiegeln die Anfangs- und Endfelder der Blockendstation der Strecken Basel—Mutztenz und Basel—Münchenstein und das Anfangs-, Zustimmung- und Endfeld der Blockendstation der Strecke Basel SBB—Bad. Bhf. im Stellwerk II.

## XII. Bedienung, Unterhalt und Störungsbehebungen.

1. Für die Bedienung, die Ueberwachung, den Unterhalt und Störungsbehebungen der Stellwerkanlage, einschliesslich den Block- und Meldeeinrichtungen auf der Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB gelten:

a) Die „Allgemeinen Vorschriften für die Handhabung der zentralen Weichen- und Signalstellenrichtungen auf Zwischenstationen ohne Abzweigung mit Hebelstellwerken der Bauart Bruchsal (J) und Jüdel (1908)“ vom 18. Oktober 1910.

b) Die „Allgemeinen Vorschriften über den Streckenblock auf zweigleisigen Strecken“ No. 154 vom 11. Juli 1913.

c) Die „Allgemeinen Vorschriften über den Streckenblock auf eingleisigen Strecken“ No. 155 vom 15. Juni 1915.

d) Das „Reglement über den Signaldienst“ vom 1. Januar 1916.

e) Die „Allgemeinen Vorschriften über die Signalbeleuchtung“ No. 156 vom 13. Juli 1920.

f) Die „Allgemeine dienstliche Mitteilung No. 70 betr. Meldung von Störungen bei Sicherungs- und Barrierenanlagen, Aufschneiden von Weichen“ vom 16. Dezember 1924.

2. Die für die verschiedenen Fahrstrassen erforderlichen Apparatebedienungen, besonders die Einstellung der Weichen- und Rangiersignale, sind aus den Schilderaufschriften ersichtlich. Diese enthalten zu diesem Zwecke soweit nötig besondere Nummernverzeichnisse.

3. Die Bodenwärter haben bei den Zugsein- und Ausfahrten die in ihrem Bereiche liegenden, handbedienten Weichen richtig zu stellen und dafür zu sorgen, dass die Manöver der vom Zuge zu befahrenden Gleise rechtzeitig eingestellt werden und zu diesem Zwecke nötigenfalls von den Handsignalen Gebrauch zu machen.

Zur richtigen Ausführung dieser Vorschrift hat das gesamte Wärter- und Rangierpersonal genau auf die Glockensignale der Streckenläutwerke zu achten, mit welchen der Abgang und die Ankunft der Züge angezeigt wird. Ausserdem ist von diesem Personal die jeweils gültige Zugs- Ein- und Ausfahrtstabelle zu beachten.

4. Der Wärter im Stellwerk II darf bei Zugs-Ein- und Ausfahrten den Signal- und Fahrstrassenhebel erst zurückstellen und nach dem Befehlwerk rückblocken, nachdem der Zug sämtliche in Frage kommenden Weichen vollständig passiert hat.

5. Treten im Block Störungen auf, so dass sich ein Blockfeld elektrisch gar nicht oder nur unvollständig von rot in weiss oder umgekehrt verwandelt, so ist diese Aenderung mechanisch vorzunehmen. Zu diesem Zwecke ist die Plombe am Blockfenster zu lösen, das Fensterchen herauszuschrauben und durch Hin- und Herbewegen des Zeigers vor der Blockscheibe der Farbwechsel herzustellen.

Dieser Eingriff darf im Stellwerk II nur im Einverständnis mit dem Abfertigungsbeamten im Befehlwerk B vorgenommen werden. Auf keinen Fall darf dabei gekurbelt werden.

6. Für die verschiedenen Teile der Stellwerkanlage auf der Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB liegt der Unterhalt, soweit es nicht den durch die Station zu besorgenden Kleinunterhalt betrifft, folgendem Unterhaltungspersonal ob:

a) Dem Techniker elektr. Anlagen in Basel und seinem Personal: der Strecken- und Stationsblock mit den zugehörigen Kontakten, die Signalmeldermelder, Blockspiegelfelder, Hebelsperren und Flügelkupplungen in Verbindung mit dem elektr. Teil, die Signal-

beleuchtung, Telephonanlagen, elektr. Fernzeiger und Weckeinrichtungen und die zugehörige Kabelanlage.

b) Dem Stellwerkaufseher I und seinem Personal der gesamte mechanische Teil der Anlage, Hebelsperren und Flügelkupplungen in Verbindung mit dem mechan. Teile, die vollständige Lichtsignalrückmeldeanlage und die Rangiermeldeanlage mit der zugehörigen Kabelanlage.

### **XIII. Schlussbestimmungen.**

Die bisherigen Instruktionen und Dienstvorschriften mit Nachträgen betreffend die Stellwerkanlage auf der Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB werden durch diese Dienstvorschrift aufgehoben und ersetzt.

Die Instruktionen und Dienstvorschriften betreffend die übrigen Bahnhofteile und anschliessenden Strecken sind, sofern deren Inhalt in das Gebiet der Stellwerkanlage auf der Ostseite des Personenbahnhofs Basel SBB hineingreifen, sinngemäss nach den in der vorliegenden Dienstvorschrift enthaltenen Bestimmungen anzuwenden.

Die Instruktion No. 78 vom 26. August 1908 betr. Bedienung und Unterhalt der elektrischen Fernzeiger und Klappenapparate im Personenbahnhof Basel SBB bleibt weiterhin in Kraft.

Der Kreisdirektor:

**Labhardt.**

1 schematischer Uebersichtsplan.

