

Luzern, 20. November 1967

D V 8 4 1

Dienstvorschrift

betreffend

Sicherungsanlage auf der Station

Dulliken

I. Allgemeines

1. Die Station Dulliken ist mit einer elektrischen Sicherungsanlage mit signalmässigen Rangierfahrstrassen, Bauart "Integra AG Wallisellen", ausgerüstet (Gleisbildstellwerk).
2. Die Gleisanlage sowie die Fahrstrassen und Signale sind auf dem beiliegenden Uebersichtsplan dargestellt. Dem mit der Bedienung betrauten Personal wird eine Ergänzung zu dieser DV "Beschreibung und Bedienungsanleitung" abgegeben.
3. Die Sicherungsanlage gestattet entsprechend den Bestimmungen des FDR (R 310.1) folgende Höchstgeschwindigkeiten:
 - a) 125 km/h bei Fahrbegriff 1 Hauptsignal: ein Grün
 - b) 60 km/h bei Fahrbegriff 3 Hauptsignal: grün über grün
 - c) 40 km/h bei Fahrbegriff 2 Hauptsignal: grün über brandgelb
4. Es sind wahlweise Einfahrten auf das angebotene freie Gleis möglich.

5. Die Anlage ist mit dem Fahrstrassenspeicher für die Zugfahrstrassen ausgerüstet. Ein eingetasteter Fahrstrassenauftrag bleibt solange gespeichert, bis die sicherungstechnischen Voraussetzungen für die betreffende Zugfahrt erfüllt sind. Die Fahrstrasse stellt sich alsdann automatisch ein und die Speicherung wird gelöscht.
6. Die Signale A₂₀₁, E₄, F₃₀₂ und C₅ können für gerade Fahrten über die Hauptgleise 4 und 5 auf automatischen Signalbetrieb (aSB) geschaltet werden.
7. An den beiden Einfahrsignalen befinden sich Hilfssignale. Für deren zeitgerechte Bedienung bestehen Zugsannäherungsmeldeeinrichtungen.
8. Ortsfeste Abfahrbefehlssignale sind an allen Ausfahrsignalen, am Ausfahrvorsignal E**_{1,6} auf der Höhe des westlichen Perrondachendes und am östlichen Perronende vorhanden.
9. Die Anlage besitzt die erforderlichen Einrichtungen für die vereinfachte Zugabfertigung. Hiezu befinden sich auf dem Zwischen- und auf dem Aussenperron für jedes der Gleise 3, 4 und 5 je fünf Tastenkasten und im Stelltisch die entsprechenden optischen und akustischen Meldeorgane.
10. In der Gleisanlage, auf den Perrons und insbesondere bei den Ein- und Ausfahrsignalen sind Telephonstationen T aufgestellt (siehe Planbeilage).
11. Die Sicherungsanlage Dulliken ist für den Wechselbetrieb auf den Doppelspurstrecken Seite Olten und Däniken vorbereitet (signalmässiger Betrieb mit Streckenblockabhängigkeiten auf jedem Streckengleis in beiden Fahrrichtungen). Bis zum Ersatz der Stellwerke Däniken und Olten sind die Streckenblockeinrichtungen jedoch nur für Doppelspurbetrieb benützbar.
12. Für eine spätere Fernsteuerung- oder Ueberwachung sind gewisse Voraussetzungen geschaffen.

II. Stellwerk

13. Der Stelltisch befindet sich im Stationsbüro des Aufnahmegebäudes Km 42.936. Er ist (gemäss Planbeilage) als Gleisbild in Baukastenform ausgebildet und enthält im unteren Teil alle erforderlichen Tasten, Leuchtstreifen und Meldelampen zur Bedienung und Ueberwachung der Anlage. Im rechten Teil befindet sich der Sicherungskasten. Im Innern des Stelltisches befinden sich die Weichenwecker, Annäherungswecker, Blockwecker und Summer für die Zugbereitschafts- und Störungsmeldung. Der obere Teil des Stelltisches ist der Fahrleitung zugeordnet.
14. Im Relaisraum, im Kellergeschoss des Aufnahmegebäudes, sind die Apparate für die Speisung, Steuerung und Ueberwachung der Sicherungsanlage untergebracht. Dessen Türe ist mit einem Spezialschloss versehen. Ein Schlüssel ist im Stelltisch (Sicherungskasten) unter Plombenverschluss aufbewahrt. Er darf nur vom Stellwerkpersonal oder in dessen Auftrag benützt werden.
15. Die Akkumulatorenbatterien 12 V und 36 V befinden sich ebenfalls im Relaisraum.

III. Weichen und isolierte Schienen

16. Sämtliche Weichen sind mit elektrischen Einphasen-Motorantrieben ausgerüstet.
17. Die Weichen 3, 9, 10, 12, 27, 29 und 30 besitzen elektrische Zungenkontrollen (ZK).
18. Die Weichen werden normalerweise gesamthaft automatisch beim Einstellen einer Fahrstrasse umgestellt. Sie können aber auch einzeln mit der entsprechenden Weichentaste zusammen mit der Steuertaste umgestellt werden.

19. Eine Weiche kann nicht umgestellt werden, solange sich ein Fahrzeug auf dem entsprechenden Isolierabschnitt befindet, oder solange sie gesperrt oder fahrstrassenmässig verschlossen ist.
20. Die isolierten Gleise und Weichen sind auf dem Uebersichtsplan mit Doppelstrich dargestellt. Die Schienenstromkreise werden mit 12 V Gleichstrom gespeist.

IV. Fahrstrassen und Signale

21. Die Rangierbewegungen werden durch Zwergsignale nach AZ 22/65 geregelt (signalmässige Rangierfahrstrassen).
22. Die Anlage gestattet jede Rangierfahrstrasse einzustellen, die gleismässig möglich ist.
23. Die Zugfahrstrassen und Signalbegriffe sind in der Tabelle im Anhang eingetragen.
24. Das Ausfahrvorsignal C*₃₀₂ zeigt den Fahrbegriff nur bei verlängerter Einfahrt und bei Durchfahrt; das Ausfahrvorsignal E*₂₀₁ nur bei Durchfahrt.
25. Durchfahrten sind über die Gleise 1, 2, 3, 4 und 5 in beiden Richtungen möglich.
26. Die Belegung der Gleise 1 bis 6 wird durch Gleisisolierung kontrolliert (im Sinne des R 320.10 Ziff. 107b). Eine Einfahrstrasse lässt sich nur einstellen, wenn das betreffende Gleis bis zum zugehörigen Gleisabschnitt- oder Ausfahrsignal frei ist.
27. Die Sicherungsanlage ist mit der vollständigen Fahrstrassenreihenfolge ausgerüstet (im Sinne des R 320.10 Ziffer 114).

28. Die Sicherungsanlage gestattet wahlweise Einfahrten von Olten und Däniken auf das angebotene freie Gleis. Die Zugsicherung an den Einfahrsvorsignalen A*201 und F*³⁰² spricht bei "Warnung" und "Ablenkung" an (AZ 12/59).
29. Alle Zugfahrstrassen, die sich nicht gegenseitig berühren, sind signalmässig gleichzeitig möglich, sofern die erforderlichen Durchrutschwege vorhanden sind.
30. Die Anlage ist mit Fahrstrassenspeicher für die Zugfahrstrassen ausgerüstet. Ein eingetasteter Fahrstrassenauftrag bleibt solange gespeichert, erkennbar am Blinken der betreffenden Tasten im Stelltisch, bis die sicherungstechnischen Voraussetzungen für die betreffende Zugfahrt erfüllt sind. Die Fahrstrasse stellt sich alsdann automatisch ein und die Speicherung wird gelöscht.
31. Eine gespeicherte Fahrstrasse kann, solange sie noch nicht eingelaufen ist, durch gleichzeitiges Drücken der Signaltaste mit der Betriebsauflösetaste annulliert werden.
32. Es werden nur Vorzugsfahrstrassen gespeichert. Für eine Wahlfahrstrasse (in der Tabelle mit * bezeichnet) sind vorerst die dem Fahrweg entsprechenden Rangierfahrstrassen einzustellen, worauf die Zugfahrstrasse "darüber" d. h. zusätzlich eingetastet werden kann. Die Tasten sind in diesem Fall zu drücken, bis das Meldfenster "Zugfahrstrasse" blinkt.
33. Wird eine Einfahrt von Olten gegen das Ausfahrtsignal E_{1,2,6} oder von Däniken gegen das Ausfahrtsignal C_{1,2,6} eingestellt, so läuft stets die entsprechende Einfahrt auf das Gleis 2 ein (Vorzugsfahrstrasse). Soll die Einfahrt auf das Gleis 1 erfolgen, so sind vorerst die Rangierfahrstrassen, die dem Weg in dieses Gleis entsprechen, einzustellen (Wahlfahrstrasse).

34. Wird eine Ausfahrt aus den Gleisen 1,2 oder 6 nach Olten eingetastet, so läuft die Vorzugsfahrstrasse ab Gleis 2 ein, sofern dieses Gleis belegt ist. Soll dagegen die Ausfahrt aus dem Gleis 1 bzw. 6 erfolgen, so sind vorerst die Rangierfahrstrassen des gewünschten Gleises bis zum Ausfahrtsignal $C_{1,2,6}$ einzustellen.

Sinngemäss ist bei Ausfahrten nach Däniken zu verfahren.

35. Die Haupt- und Vorsignale sind als Lichtsignale ausgebildet und zeigen gemäss R 312.1, Beiblatt 1 Ziff. 1 - 3 und 5, die Fahrbegriffe 1,2,3 und 6 im Sinne der Geschwindigkeitssignalisierung. Die vier Gleisaustrittssignale E sind analog Ziff. 22 dieses Beiblattes ausgeführt. Die Ausfahrtsignale und Gleisabschnittssignale sind mit einer Reservehaltlampe ausgerüstet.

36. Einrichtungen für die automatische Zugsicherung sind wie folgt vorhanden:

a) bei den Vorsignalen A_{201}^* , E_{201}^* , C_{302}^* und F_{302}^* ,

b) bei den Ausfahrtsignalen B_3 , C_4 , C_5 , $E_{1,2,6}$, E_3 , E_4 und E_5 .

37. Die Signale und Fahrstrassen werden beim Befahren der entsprechenden Isolierabschnitte automatisch auf Halt geschaltet bzw. aufgelöst.

38. Die Signale A_{201} , E_4 , F_{302} und C_5 können jedes für sich oder alle zusammen auf "Automatischen Signalbetrieb" geschaltet werden (für gerade Fahrten in den Hauptgleisen 4 und 5). Normalerweise leuchtet bei der betreffenden Signaltaste das Meldefenster "Automat aus". Bei Automatisierung des Signals erlischt dieses Fenster, dafür leuchtet die Signaltaste dauernd.

39. Im aSB gehen die Einfahrtsignale mit dem Oeffnen des Ausfahrtsignals in Olten bzw. Däniken automatisch in die Fahrstellung, sofern die sicherungstechnischen Bedingungen innerhalb der Station Dulliken erfüllt sind. Die Ausfahrtsignale gehen zuggesteuert auf "Fahrt", wenn die nachfolgende Strecke freigemeldet und der Zug in Olten bzw. Däniken ausgefahren ist.

40. Wird eines der automatisierten Einfahrtsignale A₂₀₁ oder F₃₀₂ zwischendurch für eine Einfahrt in eines der Gleise 1, 2 oder 3 beansprucht, so kann diese Fahrstrasse eingestellt werden, ohne das Signal vorerst auf "nicht automatischen Betrieb" umzuschalten. Ebenso ist jede beliebige Rangierfahrstrasse möglich, sofern sie sicherungstechnisch zulässig ist.

Sinngemäss gilt das Gesagte auch für ein im automatischen Betrieb arbeitendes Ausfahrtsignal.

41. Nach der Auflösung der handgestellten Zug- oder Rangierfahrstrasse arbeitet das Signal ohne weiteres Zutun wieder automatisch weiter.

42. Vorläufig, d. h. solange der automatische Gleichstromblock Olten - Dulliken noch fehlt, kann der automatische Signalbetrieb nur mit dem Einfahrtsignal F₃₀₂ ausgenutzt werden.

43. Hilfssignale nach R 312.1, Beiblatt 1, Ziff. 14 und 15 sind bei beiden Einfahrtsignalen vorhanden. Sie werden vom Stelltisch aus einzeln bedient. Die Haltschaltung erfolgt automatisch durch den Zug oder mittels gleichzeitiger Betätigung der Signalnothaltstaste mit der betreffenden Signaltaste.

44. Einseitig signalisierende ortsfeste Abfahrbefehlsignale sind an allen Ausfahrtsignalen, Gleisabschnittsignalen und am Ausfahrsvorsignal E**_{1,6} vorhanden. Zusätzliche, beidseitig signalisierende Signale befinden sich:

- Seite Olten auf der Höhe des westlichen Perrondachendes für alle Gleise.

- Seite Däniken am östlichen Ende des Perrons für die Gleise 2 bis 5.

Sie zeigen alle den Befehl "Abfahren" nach R 312.1 Ziff. 119e.

45. Die Bedienung dieser Signale erfolgt durch den Beamten am Stelltisch oder von den Perron-Tastenkästen aus; sie ist wirksam, sofern die entsprechenden Hauptsignale "Fahrt" zeigen. Solange die Abfahrbefehlsignale für eine bestimmte Ausfahrt den Abfahrbefehl zeigen, leuchtet auf dem Stelltisch ein der Richtung und dem entsprechenden Gleis zugeordnetes grünes Lämpchen.

Bei geschlossenen Ausfahrten ist die entsprechende Not-taste auf dem Stelltisch zu verwenden. Das Löschen der Abfahrbefehle erfolgt automatisch bei Erscheinen des roten Lichtes am Hauptsignal oder von Hand mit der Grundstellungstaste.

V. Stromlieferung und Relaisapparatur

46. Für die Speisung der Lichtsignale, der elektr. Weichenantriebe, der isolierten Gleisabschnitte und der Steuer- und Ueberwachungs-Stromkreise befinden sich im Relaisraum (Ziff. 14) die erforderlichen Apparate (Transformatoren, Gleichrichter) und die nur dem Stellwerkpersonal zugänglichen Sicherungen und Ueberstromautomaten.
47. Die Haupt- und Zwergsignale sowie die Meldelampen auf dem Stelltisch werden normalerweise aus dem Ortsnetz gespeist. Bei Ausfall oder zu tiefer Spannung werden diese Anlageteile durch den Netzumschalter im Relaisraum automatisch auf das Fahrleitungsnetz umgeschaltet.
48. Bei den übrigen Verbrauchern ist das Fahrleitungsnetz das Grundnetz. Bei Ausfall oder zu tiefer Spannung erfolgt automatische Umschaltung auf das Ortsnetz.

49. Die Normalnetze werden auf dem Stelltisch durch weisse Lämpchen angezeigt. Bei Umschaltung auf das Ersatznetz erlöschen die weissen und es leuchten brandgelbe Lämpchen.

50. Für den Betrieb der Anlage werden ferner verwendet:

- a) Transformatoren 180 V 16 $\frac{2}{3}$ Hz bzw. 220 V 50 Hz für den Stellstrom der Weichenmotoren,
- b) Transformatoren 220 V 50 Hz bzw. 16 $\frac{2}{3}$ Hz mit diversen Sekundäranszapfungen für die Lampenströme der Lichtsignale und Meldelampen,
- c) eine 36 V-Batterie in Dauerladung, für die Steuer- und Ueberwachungsstromkreise (Relaisapparaturen),
- d) eine 12 V-Batterie in Dauerladung, für die Speisung der Gleisstromkreise (isolierte Gleisabschnitte) der Station und der Streckengleise Seite Olten,
- e) zwei Batterieladegeräte "Plus" zur automatischen Regelung der Ladeströme in Abhängigkeit der Batteriespannungen.

51. Zwei Spannungswächter überwachen dauernd die Ladung der Batterien. Sobald eine Unregelmässigkeit (an einem Ladegerät) auftritt, erscheint auf dem Stelltisch die entsprechende Meldung "Batt. Ueberw." (rot blinkend). Gleichzeitig ertönt der Störungsalarm.

In diesem Falle ist der Stellwerkmeister unverzüglich telephonisch zu verständigen, damit er eingreifen kann, bevor die Batteriekapazität erschöpft ist.

52. Ein Dämmerungsschalter auf der Terrasse des AG montiert, vollzieht selbsttätig die Umschaltung von Tag- auf Nachtspannungen für die Lichtsignale.

Der Schaltzustand kann mittels Lämpchen und Tasten auf dem Stelltisch überwacht und beeinflusst werden.

VI. Streckenblock

53. Für die endgültigen Abhängigkeiten mit den Nachbarstationen ist Dulliken mit Gleichstromblockapparaturen pro Streckengleis (Bauart Integra AG) ausgerüstet und somit für den Wechselbetrieb gem. R 320.1 Ziff. 113 vorbereitet.
54. Solange in Olten und Däniken die Fahrstrassen und Signale für die falschen Gleise Seite Dulliken fehlen, können diese Apparaturen jedoch lediglich als Gleichstromblock für doppelspurige Strecken verwendet werden:
- Seite Däniken handelt es sich um den Gleichstromblock für doppelspurige Strecken mit Handrückmeldung gemäss R 320.1 Ziff. 80 - 84. Die Bedienungselemente gemäss Ziff. 88 sind im Stelltisch eingebaut.
 - Seite Olten ist automatischer Block mit Streckenisolierung für doppelspurige Strecken ohne Blockstellen, nicht umschaltbar, gemäss R 320.1 Ziff. 110, 130 und 131 Ziff. 1 - 4 vorgesehen; die Inbetriebsetzung dieses Streckenblocks ist jedoch erst nach Aufhebung des Stellwerks I Olten und Bereitstellung der entsprechenden Apparaturen im Stellwerk III möglich. Als vorgängiges Provisorium wird zwischen Olten und Dulliken der Felderblock gemäss R 320.1 Ziff. 10 - 16 verwendet. Hierzu ist rechts neben dem Stelltisch ein zweifeldriger Blockapparat aufgebaut, welcher enthält:
 - 1 Endfeld (links) mit aufgebauter Tastensperre und Zählwerk
 - 1 Anfangsfeld (rechts) mit aufgebauter Blockwiederholungssperre.

VII. Meldeeinrichtungen

55. Für die Gleise 3, 4 und 5 besteht eine Abfahrbereitschafts-Meldeeinrichtung für Betätigung durch das Zugspersonal. Die Abfahrbereitschaft wird durch Drücken der für die betreffende Fahrriichtung gültigen Taste an den brandgelben Tastenkasten auf dem Aussenperron abgegeben. Im Stelltisch blinkt eine weisse Meldelampe und es ertönt ein Langsam-

schlagsummer. In den Tastenkasten leuchtet das zugehörige Quittungslämpchen auf. Diese Anzeigen werden mit dem Erteilen des Abfahrbefehls automatisch abgeschaltet.

56. Die Tastenkasten enthalten ferner grüne Meldelampen, die mit der Fahrtstellung des zugehörigen Ausfahrsignals aufleuchten.

57. Zur Ermöglichung der zeitgerechten Bedienung der Hilfs-signale bestehen Zugannäherungs-Einrichtungen.

Ca. 200 m vor jedem Einfahrsignal ist ein pneumatischer Schienenkontakt "Siemens S44" eingebaut. Dieser löst beim Befahren entsprechende akustische und optische Meldungen im Stellisch aus, sofern für einen am Block vorgemeldeten Zug das Einfahrsignal noch nicht geöffnet ist. Die Löschung dieser akustischen und optischen Meldungen erfolgt automatisch durch Befahren der Isolierung hinter dem Einfahrsignal. Die akustische Meldung kann auch von Hand durch Betätigung der Einfahrsignaltaete vom Stellisch aus gelöscht werden.

58. Bei den Einfahrsignalen A₂₀₁ und F₃₀₂, bei den Ausfahr-signalen C₅ und E_{1,2,6} sowie bei den Weichen 1, 4 und 30 sind Telephone [T] aufgestellt zur Verständigung zwischen dem Fahrpersonal von Zügen oder Transporten und dem Beamten der Station.

59. Zeigt ein Hauptsignal "Halt", so ist nach FDR (R 310.1) Ziff. 46¹⁶, vorzugehen und Ziff. 6²⁰ zu beachten.

VIII. Bedienung, Unterhalt und Störungsbehebung

60. Für die Bedienung, den Unterhalt und die Störungsbehebungen gelten die folgenden Reglemente (inkl. zugehörige AZ):

R 312.1 über die Signale,

R 312.2 über die elektrische Beleuchtung in Signal- und Weichenlaternen von Sicherungsanlagen,

- R 315. 1 über die Massnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes bei störenden Witterungseinflüssen,
- R 320. 1 über die Streckenblockanlagen,
- R 320. 4 über die Schienenstromkreise für Sicherungsanlagen,
- R 320. 7 über die zur automatischen Zugsicherung gehörenden Einrichtungen auf der Strecke,
- R 320. 8 über den Kleinunterhalt der Sicherungsanlagen,
- R 320.10 über die elektrischen Sicherungsanlagen mit Schalterwerken,
- R 320.11 über das Meldeverfahren bei Störungen an Sicherungsanlagen und beim Aufschneiden von Weichen

sowie die Ergänzung zur vorliegenden DV "Beschreibung und Bedienungsanleitung für die Sicherungsanlage Dulliken."

- 61. Abgesehen vom Kleinunterhalt gem. R 320.8 obliegt der Unterhalt dem Stellwerkmeister 4 in Aarau.
- 62. Störungen an der Sicherungsanlage sind nach den Vorschriften des R 320.11 zu melden.
- 63. Die Signalbrücke, welche die vier Ausfahrtsignale Seite Däniken und die Wiederholungs-Ausfahrtsignale C_{3}^{**} , C_{4}^{**} und C_{5}^{**} trägt, ist begehbar. Lampenauswechslungen sowie Reinigungs- und Revisionsarbeiten an den Signalen dürfen bei unter Spannung stehender Fahrleitung ausgeführt werden. Trotzdem sind alle Vorsichtsmassnahmen nach R 323.1 und R 323.2 zu beachten.
- 64. Um das Besteigen der Signalbrücke durch Drittpersonen zu verhindern, sind die untersten Sprossen der Aufstiegleiter mit einer Aluminiumtafel zugedeckt. Die Tafel ist mit einem Warnschild betr. Hochspannungsgefahr versehen.

Die Befestigungskonstruktion der Tafel ist mit einem Schloss verriegelt. Dieses kann mit dem Vierkant-Wagenschlüssel geöffnet werden. Die Tafel ist nach dem Verlassen der Signalbrücke wieder sorgfältig zu befestigen und mit dem Schloss zu sichern.

65. Die Wiederholungs-Ausfahrersignale E_2^{**} , E_3^{**} , E_4^{**} und E_5^{**} Km 43.046 sind an einem verstärkten Fahrleitungsjoch befestigt. Lampenauswechslungen und Revisionsarbeiten dürfen nur nach Ausschaltung und Erdung der entsprechenden Fahrleitungssektoren vorgenommen werden.
66. Für Arbeiten an diesen Signalen wie auch an den Abfahrbefehlsignalen Km 43.078 und Km 43.094 ist die besonders hierfür konstruierte Leiter zu verwenden.

IX. Inbetriebsetzung und Schlussbestimmungen

67. Die Inbetriebsetzung der Sicherungsanlage Dulliken erfolgt im November 1967 und wird mit besonderem Z bekanntgegeben werden.
68. Die Inbetriebnahme des automatischen Streckenblocks mit Gleisisolierung Seite Olten wird zu gegebener Zeit mit einem Nachtrag zu dieser DV bekanntgegeben.
69. Diese DV tritt auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme in Kraft.
70. Die Ergänzung zu dieser DV "Beschreibung und Bedienungsanleitung für die Sicherungsanlage Dulliken" wird dem mit der Bedienung betrauten Personal ausgehändigt.

Der Kreisdirektor:

M e r z

Beilage:

- 1 Übersichtsplan Sw II Nr. 9142e
1 Tabelle "Zugfahrstrassen und Signale" Sw II Nr. 22046
1 Stelltischzeichnung Sw II Nr. 22043 (wird nur dem direkt beteiligten Personal abgegeben).

Verteiler siehe Seite 14

Verteiler:

I 1

II P: 1 - 7 sow. zutr.

III S: 1, 7, 9 " "

P: 2c, e " "

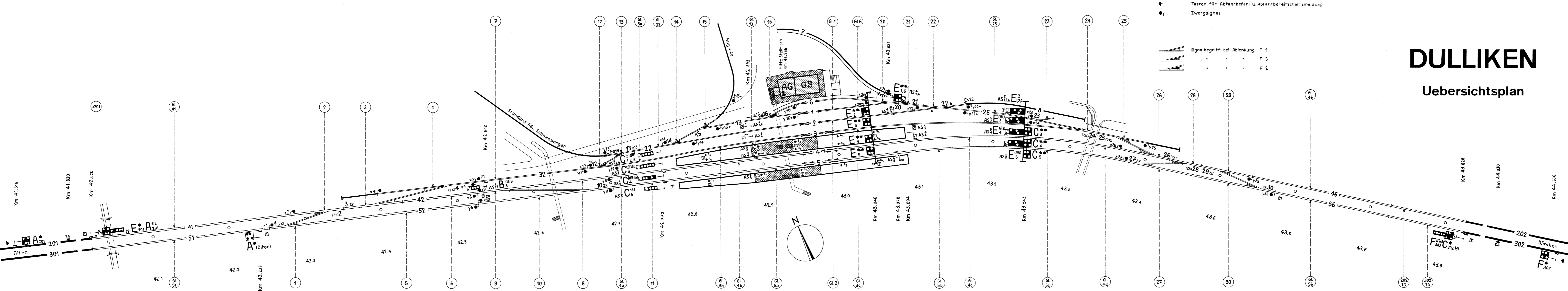
IV P: 2a, b, 3, 4a sow. zutr.

← Tasten für Abfahrbefehl u. Abfahrbereitschaftsmeldung
 ● Zwergsignal

Signalbegriff bei Ablenkung F 1
 . . . F 3
 . . . F 2

DULLIKEN

Uebersichtsplan



Fahrstrasse		Lichter am					
		Vorsignal		Ein- bzw. Ausfahrtsignal		Gleisabschnittsignal	
Von Olten auf Gleis	1 *	A* ₂₀₁	brandgelb grün	A ² ₂₀₁	grün brandgelb	-	-
" " " "	2	A* ₂₀₁	brandgelb grün	A ² ₂₀₁	grün brandgelb	-	-
" " " "	3	A* ₂₀₁	grün grün	A ¹ ₂₀₁	grün	-	-
" " " "	4	A* ₂₀₁	grün grün	A ¹ ₂₀₁	grün	-	-
" " " "	5	A* ₂₀₁	grün grün	A ¹ ₂₀₁	grün	-	-
Von Gleis 1 nach Gleis	32 *	-	-	-	-	C ⁶ _{1,2,6}	brandgelb brandgelb
Von Gleis 2 nach Gleis	32	-	-	-	-	C ⁶ _{1,2,6}	brandgelb brandgelb
Von Gleis 3 nach Gleis	32	C** ₃	brandgelb grün	-	-	C ⁶ ₃	brandgelb brandgelb
Von Gleis 6 nach Gleis	32 *	-	-	-	-	C ⁶ _{1,2,6}	brandgelb brandgelb
Nach Olten ab Gleis	1 *	C* ₃₀₂	brandgelb grün	B ³ ₃	grün grün	C ² _{1,2,6}	grün brandgelb
" " " "	2	C* ₃₀₂	brandgelb grün	B ³ ₃	grün grün	C ² _{1,2,6}	grün brandgelb
" " " "	3	C* ₃₀₂ C** ₃	brandgelb grün	B ³ ₃	grün grün	C ³ ₃	grün grün
" " " "	4	C* ₃₀₂ C** ₄	brandgelb grün	-	-	C ³ ₄	grün grün
" " " " (über Gleis 52)	5	C* ₃₀₂ C** ₅	grün grün	-	-	C ¹ ₅	grün
" " " " (über Gleise 42/51)	5 *	C* ₃₀₂ C** ₅	brandgelb grün	-	-	C ³ ₅	grün grün
" " " "	6 *	-	-	B ³ ₃	grün grün	C ² _{1,2,6}	grün brandgelb
Nach Olten ab Gleis	32	-	-	B ³ ₃	grün grün	-	-
Von Däniken auf Gleis (normale Einfahrt)	1 *	F* ₃₀₂	brandgelb grün	F ² ₃₀₂	grün brandgelb	-	-
" " " " (lange Einfahrt)	1 *	F* ₃₀₂ C* ₃₀₂	brandgelb grün	F ² ₃₀₂	grün brandgelb	C ⁶ _{1,2,6}	brandgelb brandgelb
" " " " (normale Einfahrt)	2	F* ₃₀₂	brandgelb grün	F ² ₃₀₂	grün brandgelb	-	-
" " " " (lange Einfahrt)	2	F* ₃₀₂ C* ₃₀₂	brandgelb grün	F ² ₃₀₂	grün brandgelb	C ⁶ _{1,2,6}	brandgelb brandgelb
" " " " (normale Einfahrt)	3	F* ₃₀₂	brandgelb grün	F ³ ₃₀₂	grün grün	-	-
" " " " (lange Einfahrt)	3	F* ₃₀₂ C** ₃	brandgelb grün	F ³ ₃₀₂	grün grün	C ⁶ ₃	brandgelb brandgelb
Von Däniken auf Gleis	4	F* ₃₀₂	brandgelb grün	F ³ ₃₀₂	grün grün	-	-
" " " "	5	F* ₃₀₂	grün grün	F ¹ ₃₀₂	grün	-	-
Nach Däniken ab Gleis	1 *	E* ₂₀₁ E** _{1,6}	brandgelb grün	E ² _{1,2,6}	grün brandgelb	-	-
" " " "	2	E* ₂₀₁ E** ₂	brandgelb grün	E ² _{1,2,6}	grün brandgelb	-	-
" " " "	3	E* ₂₀₁ E** ₃	brandgelb grün	E ³ ₃	grün grün	-	-
" " " "	4	E* ₂₀₁ E** ₄	grün grün	E ¹ ₄	grün	-	-
" " " "	5	E* ₂₀₁ E** ₅	brandgelb grün	E ³ ₅	grün grün	-	-
" " " "	6 *	E** _{1,6}	brandgelb grün	E ² _{1,2,6}	grün brandgelb	-	-

* = Wahlfahrstrassen, bei denen zuerst die entsprechenden Rangierfahrstrassen eingestellt werden müssen.