

Luzern, 12. Juni 1969

D V 8 9 1

Dienstvorschrift

betreffend

die Sicherungsanlage des Stellwerkbezirkes I

A a r a u

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

I. Allgemeines

1. Das Stellwerk I des Bahnhofes Aarau wurde 1924 mit einem mechanischen Stellwerkapparat, Bauart Jüdel, (gemäss R 320.3 Ziff. 16 - 100) ausgerüstet, welcher seither mit der Aussenanlage verschiedentlich ergänzt worden ist.
2. Die Gleisanlage sowie die Fahrstrassen und Signale sind aus dem Uebersichtsplan der Anlage Aarau ersichtlich, welcher als Beilage zur DV des Befehlwerkes Aarau herausgegeben wurde.

Der Stellwerkbezirk I umfasst die Weichen 1 - 26 und 29, die Einfahrsignale A u. C mit den Einfahrvorsignalen, die Ausfahrsignale B_{S1}, B_D und D, das Einfahrvorsignal F*, das Ausfahrvorsignal B_{S1}^{*}, das Hilfssignal A, das Vorrücksignal V18 und die Rangiersignale R1 - R3.

3. Die Sicherungsanlage entspricht bezüglich der höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeiten den Bestimmungen des FDR (R 310.1):
 - Ziff. 6.22 a u. e für gerade Ein- und Ausfahrten
 - Ziff. 6.23 für alle übrigen Fahrten.
4. Das Stellwerk I steht mittels Stationsblock mit dem Befehlwerk und dem Stellwerk II in Abhängigkeit. Die Ein- und Ausfahrtsignale können erst auf Fahrt gestellt werden, wenn das Befehlwerk die entsprechenden Freigaben erteilt hat.
5. Mit Ausnahme des Einfahrtsignales C, des zugehörigen Vorsignales C* und der Rangiersignale R1 - R3 sind alle Signale als Lichtsignale ausgebildet.
6. Vom Stellwerk I aus wird die elektrische Barrierenanlage der Neubuchserstrasse fernbedient, welche mit den Signalen A, B_{S1} und B_D in gegenseitiger Abhängigkeit steht.
7. Mit der Block- und Haltestelle Rohr-Buchs steht die Anlage über Block für doppelspurige Strecken und mit dem Bahnhof Suhr über Block für einspurige Strecken in Abhängigkeit.
8. Die Haltestelle Rohr-Buchs ist mit einer Zugmeldeanlage ausgerüstet, die in einem besonderen Diensterlass beschrieben ist.

II. Aussenanlage

A. Weichen und Isolierungen

9. Die Weiche 7 ist mit einem elektrischen Antrieb ausgerüstet und besitzt elektrische Zungenkontrolle, wird vom Stellwerk aus fernbedient und steht mit diesem unter Fahrstrassenverschluss.

- 10. Die Weichen 1 - 6 und 8 - 20 werden mit doppelten Drahtzügen vom Stellwerk aus fernbedient und stehen mit diesem unter Fahrstrassenverschluss.

Die Weichen 21 - 26 u. 29 werden mit Stellhebeln bzw. Stellböcken örtlich bedient.

- 11. Die Weichen 1 - 26 und 29 besitzen elektrisch beleuchtete Weichensignale nach R 312.1 Ziff.150 und 151.
- 12. Die Weichen 1, 2a/b, 7, 8a/b und 17 sowie einige Gleisabschnitte sind gemäss Uebersichtsplan Aarau (Doppelstrich) isoliert. Die zugehörigen Schienenstromkreise ermöglichen die Sperrung der Weichenhebel bei belegter Weiche, die Auslösung der Blockrückmeldesperren und die Signalhaltungsschaltung.
- 13. Die Enden der Isolierabschnitte sind gemäss Ziff. 7 des R 320.4 gekennzeichnet (siehe auch R 312.1 Ziff. 175).

B. Signale und Fahrstrassen

- 14. Ausser dem mechanischen Einfahrtsignal C und dem Einfahrsvorsignal C* Seite Suhr (einflügliger Semaphor und Klappscheibe) und den Rangiersignalen R1 - R3 sind alle Hauptsignale und das Vorrücktsignal V18 als Lichtsignale ausgebildet gemäss R 320.10 Ziff. 189 - 198 (Einfahrtsignal mit Nothaltslampe, Ausfahrtsignal mit Reservehaltslampe) bzw. R 312.1.
- 15. Die Einfahrtsignale A*, C* und F*, das Ausfahrtsignal B_{S1} und die Ausfahrtsignale B_{S1}, B_D und D sind mit Streckengeräten für die automatische Zugsicherung ausgerüstet.
- 16. Die Fahrstrassen und Fahrbegriffe der Signale sind im Uebersichtsplan Aarau und in der nachfolgenden Tabelle eingetragen :

Fahrstrasse	Lichter am			
	Vorsignal		Hauptsignal	
Von Rapperswil auf Gleis S2	A*	grün grün	A ¹	grün
▪ ▪ D1	A*	brandgelb grün	A ²	grün brandgelb
▪ ▪ D2	A*	brandgelb grün	A ²	grün brandgelb
▪ ▪ D3	A*	brandgelb grün	A ²	grün brandgelb
Nach Rapperswil ab Gleis S1	B [*] S1	grün grün	B ¹ S1	grün
▪ ▪ D3	-	-	B ² D	grün brandgelb
▪ ▪ D5	-	-	B ² D	grün brandgelb
▪ ▪ D6	-	-	B ² D	grün brandgelb
Von Suhr auf Gleis S3	C*	Klappscheibe	C	einflügliger Semaphor
auf die Gleise der C-Gruppe	C*	"	C	"
Nach Suhr ab Gleis S3	-	-	D ²	grün brandgelb
ab C-Gruppe	-	-	D ²	grün brandgelb

17. Die Signale werden wie folgt auf Halt bzw. Warnung geschaltet.

a) Einfahrsignal A (von Rapperswil),

aa) Einfahrt in Gleis S2, beim Befahren der Isolierung (a) mit erster Achse,

ab) Einfahrt in Gleise D1 - 3, beim Befahren der Isolierung (8) mit erster Achse,

- b) Ausfahrtsignale B_{S1} und B_D (nach Rupperswil) beim Verlassen der Isolierung ① mit letzter Achse,
 - c) Ausfahrtsignal D (nach Suhr) beim Verlassen der Isolierung ① mit letzter Achse,
 - d) Ausfahrsvorsignal B_{S1}* beim Befahren der Isolierung ① mit erster Achse.
18. Eine Fahrstrasse lässt sich nur einstellen, sofern die beteiligten Isolierungen frei sind.
19. Die Fahrstrassenfestlegfelder werden wie folgt ausgelöst:
- a) das Festlegfeld a1 beim Verlassen der Isolierung ① mit letzter Achse,
 - b) das Festlegfeld a2 beim Verlassen der Isolierung ① mit letzter Achse,
 - c) das Festlegfeld b beim Verlassen der Isolierung ① mit letzter Achse,
 - d) das Festlegfeld c/d, bei der Einfahrt, beim Verlassen der Isolierung ① mit letzter Achse,
 - e) das Festlegfeld c/d, bei der Ausfahrt, beim Verlassen der Isolierung ① mit letzter Achse.
20. Die Rückmeldesperre A (elektrische Tastensperre) wird wie folgt ausgelöst:
- a) Einfahrt in Gleis S2, beim Verlassen der Isolierung ① mit letzter Achse,
 - b) Einfahrt in Gleise D1 - 3, beim Verlassen der Isolierung ① mit letzter Achse.
- 21. Das Vorrücksignal V 18 bei Km 48.560, zwischen den Gleisen S2 und S3, verbietet Manöver bzw. befiehlt Vorrücken gegen das Stw I aus dem Gleis S3, gemäss R 312.1 Ziff. 132 und 134, Bilder 194, 197 und 199.
- 22. Das Vorrücksignal V 18 wird beim Befahren der Isolierung ① mit erster Achse gelöscht.
- 23. Die Standorte und die Bedeutung der Rangiersignale, gemäss R 312.1 Ziff. 129 und 130, Bilder 184 und 189, sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt.

Rangiersignale

Bezeichnung	Standort	Zur Sicherung der Züge		Signalisiert	Signal verbietet Manöver
			auf und ab Gleis		
R1	auf der Höhe der Weiche 1, rechts vom Ausziehgleis	nach Rupperswil sowie von Schönenwerd	} D3, 5, 6	einseitig gegen Ausziehgleis	Vom Ausziehgleis gegen die Weiche 2a über das Signal hinaus
R2	auf der Höhe der Weiche 8, zwischen den Gleisen D2 u. D3	von und nach Rupperswil sowie von Schönenwerd	} D1, 2, 3, 5, 6 } D3, 5, 6	beidseitig	auf dem Ausfahrgleis nach Rupperswil (Weichen 2-6) und auf der Weichenstrasse (Weichen 8-14)
R3	auf der Höhe der Weiche 15a, zwischen den Gleisen C1 und Oehler-Gleis	von und nach Suhr	S3	einseitig gegen C1 und Oehlergleis	von Gleis C1 und Oehler-Gleis über das Signal hinaus

III. Innenanlage

A. Stellwerkapparat und Gleisbild

24. Der mechanische Stellwerkapparat, Bauart Jüdel, Baujahr 1924 (gemäss R 320.3, Ziff. 16 - 100) befindet sich im ersten Stock des Stellwerkgebäudes Km 48.285.

25. Das Stellwerk besteht von links nach rechts aus:

1 Fahrstrassenhebelapparat mit aufgebauten Stations- und Streckenblockapparaten

1 Hebelbank für die Signal- und Weichenhebel

Diese Apparate sind wie folgt belegt:

a) Fahrstrassenhebelapparat mit

8 Fahrstrassenhebeln

2 Zustimmungshebeln

b) Hebelbank mit

- 4 Signalhebeln
- 3 Rangiersignalhebeln
- 26 Weichenhebeln
- 9 Reserveplätzen

c) Stations- und Streckenblockapparat, enthaltend:

- 1 Endfeld "von Rapperswil"
- 1 Anfangsfeld "nach Rapperswil"
- 2 Festlegfelder "von Rapperswil"
- 1 Festlegfeld "nach Rapperswil"
- 1 Festlegfeld "von und nach Suhr"
- 4 Freigabefelder "von Rapperswil"
- 4 Freigabefelder "nach Rapperswil"
- 2 Freigabefelder "von Suhr"
- 2 Freigabefelder "nach Suhr"
- 2 Zustimmungsfelder "vom Stellwerk II"
- 4 Zustimmungsfelder "nach Stellwerk II"
- 1 Bedienungsfeld für den Gleichstromblock von und nach Suhr

26. Die Fahrstrassenhebel sind mit Kontaktkästen ergänzt.
27. Die Signalschalthebel A, B und D sind mit Hebelsperrenkasten gemäss R 320.3 Ziff. 55 ausgerüstet. Diese enthalten je:
- eine Signalfreigabetaste,
 - eine grüne Meldelampe für die Signalfreigabe,
 - eine plombierte ~~Barriere~~-Umgehungstaste für Signalhebel A und B,
 - eine plombierte Block-Umgehungstaste für Signalhebel D.
28. Die Weichenhebel 1, 2a, 2b, 7, 8a, 8b, 17, 18 und 20b sind mit Hebelsperrenkasten gemäss R 320.3 Ziff. 54 ausgerüstet. Die elektrischen Hebelsperren stehen mit den isolierten Weichen- und Gleisabschnitte in Abhängigkeit. Lediglich bei den Weichen 1, 2b, 7, 8b wird die Profilverfreiheit geprüft.

29. Die Sperren der Weichen 1, 2a, 2b, 8a, 8b, 17, 18 und 20b besitzen nur die mittlere Sperrenlampe.
30. Die Sperre der elektrisch gesteuerten Weiche 7 besitzt neben der mittleren Sperrenlampe noch die beiden Ueberwachungslampen für die Plus- und Minuslage (R 320.3 Ziff. 29a und b).
31. Beim Betätigen der Handfalle eines Weichenhebels zeigt vorerst das weisse Lämpchen in der Mitte der Hebelsperre durch Aufleuchten an, dass die zugehörigen isolierten Abschnitte frei sind.
32. Während der Umstellung der Weiche 7 verlöschen beide Ueberwachungslampen. Läuft die Weiche nicht in die Endlage, so wird der Strom automatisch abgeschaltet. Es ertönt der Weichenwecker solange, bis die Störung behoben ist.
33. Wird bei Störungen an den Isolierungen der oben genannten Weichen die Hebelsperre nicht frei, so darf die Sperrenplombe entfernt und die Sperre durch Anheben des Nothebels von Hand frei gemacht werden. Der Stellwerkwärter hat sich in diesem Falle vorerst zu überzeugen, dass die Weichen frei sind von Fahrzeugen.
34. Ein Drahtführungskanal über der Hebelbank dient zugleich als Lagerung für:
 - die Sperrenkasten der Weichenhebel,
 - die Strippskästen (Plätze 1, 15 und 46),
 - den Bedienungskasten zum Vorrücksignal V18 (Platz 45) und
 - den Beleuchtungsumgehungs-Schalter (beim Weichenhebel 1).
35. Hinter dem Stellwerkapparat ist an der Wand ein Sicherungskasten montiert. Er enthält den Stellstrom-Sicherungsautomaten, sowie die Stellstrom- und Ueberwachungsicherungen der Weichen (R 320.3 Ziff. 29c).

36. Ueber diesem Kasten ist die Gleistafel mit schematischer Darstellung der Anlage angeordnet. Sie enthält:
- a) farbige Meldelämpchen für die Signale,
 - b) weisse Störungsmeldelämpchen zu den Vorsignalen,
 - c) gelbe Meldelämpchen für die isolierten Weichen- und Gleisabschnitte,
 - d) 2 farbige Meldelämpchen der ZMA Seite Rohr - Buchs,
 - e) eine rote Meldelampe zur Anzeige beim Auslösen des Stellstromautomaten,
 - f) eine weisse Lampe "Stellstrom" als Laufkontrolle. Ihr Aufleuchten zeigt anstelle des Ampèremeters (R 320.3, Ziff. 29d) an, dass Stellstrom für das Umstellen der Weiche fliesst,
 - g) Meldelampen für den Streckenblock Seite Rapperswil und Seite Suhr,
 - h) im Innern des Kastens den Weichenwecker,
 - i) ein Voltmeter 0 - 25 V zur Kontrolle der Batteriespannung der Schienenstromkreise. Diese Spannung beträgt normalerweise d. h. im Dauerladebetrieb 12 - 15 V (blaue Marke),
 - k) ein Voltmeter 0 - 60 V zur Kontrolle der Batteriespannung der Steuerstromkreise. Diese Spannung beträgt normalerweise d. h. im Dauerladebetrieb 36 - 42 V (blaue Marke).
37. Der Signalstörungssummer befindet sich im linksseitigen Blockapparat, die zugehörige Abstelltaste ist über den Tastenreihen angeordnet.
38. Ebenfalls über den Tastenreihen des linksseitigen Blockapparates ist der Blockstromumschalter eingebaut mit den Stellungen
- a) "16 $\frac{2}{3}$ Hz" (Fahrleitungsspannung 16 $\frac{2}{3}$ Hz) Normalstellung
 - b) "Ind" (Induktor).

Eine weiße Meldelampe leuchtet solange Fahrleitungsspannung vorhanden ist.

B. Relaisapparatur und Stromlieferung

39. Die Apparate, Sicherungen und Batterien für die Speisung, Steuerung und Ueberwachung der Sicherungseinrichtungen sind im Relaisabteil des Untergeschosses des Stellwerkgebäudes untergebracht. Dessen Türe ist mit einem Spezialschloss versehen. Ein Schlüssel ist im Sicherungskasten unter Plombenverschluss aufbewahrt. Er darf nur vom Personal des Stellwerkdienstes oder in dessen Auftrag benützt werden.
40. Die Sicherungsanlage wird normalerweise aus dem Fahrleitungsnetz gespeist. Bei Störungen oder zu tiefer Spannung wird die Anlage automatisch durch den Netzumschalter auf das Ortsnetz umgeschaltet.
41. Für den Betrieb der Anlage werden ferner verwendet:
- a) ein Transformator 220 V 16 2/3 bzw. 50 Hz zur Ladung der 12 V- und 36 V-Batterie,
 - b) ein Transformator 220 V 16 2/3 bzw. 50 Hz mit diversen Sekundäranszapfungen für die Lampenströme der Lichtsignale,
 - c) ein Transformator 220 V 16 2/3 bzw. 50 Hz für die Vorrücksignale.
 - d) ein Transformator 220 V 16 2/3 bzw. 50 Hz für die Meldelampen,
 - e) ein Transformator 220 V 16 2/3 bzw. 50 Hz für die Weichen- und Signalbeleuchtung (Signale C und C*, sowie Rangiersignale),
 - f) ein Transformator 180 V 16 2/3 bzw. 220 V 50 Hz für den Stellstrom der Weichenmotoren.
42. Ein Dämmerungsschalter, im Stellwerk II montiert, steuert die Umschaltung der Lichtsignalspannung von Tag auf Nacht sowie die Ein- und Ausschaltung der Weichen- und Signalbeleuchtung.

IV. Stationsblock, Streckenblock und Zugmeldeanlagen

43. Das Stellwerk I steht mit dem Befehlwerk über den Stationsblock in Abhängigkeit gemäss R 320.3, Ziff. 74 - 94.
44. Das Stellwerk I ist Seite Rapperswil mit den Streckenblockeinrichtungen gemäss R 320.1 Ziff. 10 - 16 (Felderblock für doppelspurige Strecken) und Seite Suhr gemäss R 320.1 Ziff. 91 - 93 und 95 - 96 (Gleichstromblock für einspurige Strecken) ausgerüstet.
45. Die Haltestelle Buchs und die beiden Barrierenposten 14 v und 14 w sind mit Zugmeldeanlagen (System Integra) ausgerüstet, die in Verbindung mit dem Gleichstromblock arbeiten und in besonderem Diensterlassen beschrieben sind.
46. Die für eine Fahrt nach Suhr notwendige Zustimmung d^A kann dem Stellwerk II (für das Oeffnen des Signales H_{4-7}) erst erteilt werden, nachdem das Signal D auf Fahrt gestellt ist (Folgeabhängigkeit).
47. Für die Zustimmung h^{A1-A4} müssen die Weichen 7, 8a, 9b, 10 und 17 in die richtige Lage gestellt werden. Hierauf ist der Zustimmungshebel $h^{A1 - A4}$ zu betätigen und das Zustimmungsblokkfeld kann geblockt werden (keine Folgeabhängigkeit der Fahrstrasse b_{S1} mit den h^A -Fahrstrassen).
48. Die Halte- und Blockstelle Rohr-Buchs ist mit einer Zugmeldeanlage ausgerüstet, welche über besondere Kabel-**adern gesteuert wird** (siehe den besonderen Diensterlass).

V. Barrierenanlage Niveauübergang Km 47.788

49. Der Niveauübergang Km 47.788 liegt zwischen dem Einfahrsignal $A^{1/2}$ und den Ausfahrtsignalen B_{S1} und B_D , Seite Rohr-Buchs. Die Disposition der Schlagbäume und Wechselblinksignale ist aus dem Uebersichtsplan Aarau ersichtlich.

50. Mit den vier Schlagbäumen a, b, c und d in Holzkonstruktion, welche mit reflektierenden Belägen und elektrischen Einzelantrieben System "ASSA" ausgerüstet sind, kann der Niveauübergang parallel zu den Streckengleisen abgesperrt werden.

51. Die vier Antriebe arbeiten mit Wechselstrom von 16 2/3 Hz, wie auch von 50 Hz. Sie sind paarweise derart miteinander gekuppelt, dass sich die Schlagbäume a u. c, in der Strassen-Anfahrriichtung rechts gesehen, zeitlich vor den Schlagbäumen b u. d zu senken beginnen.

Damit wird die Räumung des Niveauüberganges bei langen Fahrzeugen oder Kolonnen erleichtert.

52. In südlicher und nördlicher Richtung sind für den Strassenverkehr die Wechselblinklichtsignale S 1 bis S 4 gemäss R 375.5, Art. 61, Ziff. 2, aufgestellt.

Diese Signale bestehen je aus einer Dreiecktafel mit schwarzem Grund und rot-weissem Rand und enthalten zwei wechselweise blinkende rote Lichter nebeneinander. Sie sind an runden Masten, welche in Erdfundamenten verankert sind, montiert.

53. Die Signale S1 und S3 sind zusätzlich mit einer Einschlagglocke gemäss R 375.5, Art. 61, Ziff. 4, ausgerüstet.

Bedienungs- und Kontrolleinrichtungen für die Barrierenanlage

54. Neben dem Stellwerkapparat, am östlichen Fenster, befindet sich der Barrieren-Bedienungskasten mit folgenden Einrichtungen:

a) Fünf Bedienungstasten:

- | | |
|-------------|-----------------------------|
| aa) grün | "Barriere öffnen" |
| ab) schwarz | "Halt" (festlegbar) |
| ac) rot | "Barriere schliessen" |
| ad) gelb | "Notöffnen" (plombiert) |
| ae) gelb | "Notöffnen b/d" (plombiert) |

b) Vier Meldelampen:

- ba) grün "Barriere offen"
- bb) weiss "Signale blinken"
- bc) rot "Barriere zu"
- bd) weiss "Barriere öffnen möglich"

c) Ein Summer im Innern des Bedienungskastens ertönt bei Lampendefekt während der Funktionsdauer der Wechselblinklichter.

55. Zum Schliessen der Barriere ist die rote Taste zu drücken. Dadurch werden die Blinklichtsignale eingeschaltet und die Einschlaglocken ertönen. Die grüne Lampe erlischt. Nach ca. 20 Sekunden Verzögerung beginnen die Schlagbäume a und c, in der Anfahrriichtung rechts der Strasse, und nach weiteren 8 Sekunden die Schlagbäume b und d, links der Strasse, die Schliessbewegungen, welche pro Paar ca. 10 Sekunden dauern.

56. Nach total ca. 35 Sekunden, d. h. sobald die vier Schlagbäume die geschlossene Lage erreicht haben, leuchtet am Bedienungskasten die rote Lampe "Barriere zu" auf und die Einschlaglocken verstummen.

57. Zum Oeffnen der Barriere ist die grüne Taste zu drücken. Dadurch heben sich alle Schlagbäume, und die rote Meldeleuchte erlischt.

Die Wechselblinksignale erlöschen, sobald die Schlagbäume wieder senkrecht stehen. Die grüne Lampe am Bedienungskasten "Barriere offen" leuchtet auf (Dauerlicht).

Der Tastendruck ("grün") ist nur wirksam, sofern die weisse Lampe Ziff. 54 bd leuchtet (siehe "Rückverschlüsse", Ziff. 64).

58. Das erneute Schliessen der Barrieren ist jeweils erst nach Ablauf einer Sperrzeit von ca. 15 Sekunden möglich.

59. Mit der schwarzen Taste "Halt" kann die Barrierenbewegung angehalten werden. Diese "Halt"-Taste ist nur im Notfall zu verwenden.
60. Mit der plombierten gelben Taste "Notöffnen" können nach Plombenabriss die Barrieren in Notfällen, unter Umgehung der Rückverschlüsse (siehe Ziff. 65 und 66) sofort geöffnet werden.
61. Durch Drücken der gelben Taste "Notöffnen b/d" können bei geschlossenen Barrieren die Schlagbäume b und d geöffnet werden, um allfällig eingeschlossene Fahrzeuge wegfahren zu lassen.

Beim Loslassen dieser Taste senken sich diese Schlagbäume wieder. Müssen die Schlagbäume b und d offen gehalten werden, so ist die "Halt"-Taste zu drücken und festzulegen. Die Schliessung ist hernach nur durch Drücken der roten Taste (Ziff. 54 ac) möglich. (Beachte auch Ziff. 66!)

Abhängigkeiten zwischen der Barrierenanlage und den Hauptsignalen A 1/2, B_{S1} und B_D

62. Zwischen der Barrierenanlage und den Lichtsignalen A 1/2, B_{S1} und B_D bestehen elektrische Abhängigkeiten in der Weise, dass diese Signale nur auf Fahrt geschaltet werden können, wenn die Barriere geschlossen ist.
63. Die Signalschalthebel A und B_{S1}/B_D können schon vor der Barrierenbedienung umgelegt werden. Die entsprechenden Lichtsignale zeigen jedoch erst Fahrt, nachdem die Schlagbäume die geschlossene Lage erreicht haben.
64. Es bestehen ferner Rückverschlüsse derart, dass die Barriere bei Zugfahrten erst geöffnet werden kann:
- a) nachdem der einfahrende Zug den Schienenkontakt R_{Va} beim Niveauübergang verlassen hat (mit letzter Achse),

VII. Bedienung, Unterhalt u. Störungsmeldung

69. Für die Bedienung, den Unterhalt und die Störungsbehebungen gelten die folgenden Reglemente:
- R 310.1 über den Fahrdienst,
 - R 311.1 über den Rangierdienst,
 - 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 319. 1 über die Bewachung der Niveauübergänge und die Bedienung der Barrieren,
 - R 320. 1 über die Streckenblockanlagen,
 - R 320.3 über die mechanischen Sicherungsanlagen
 - R 320.4 über die Schienenstromkreise für Sicherungsanlagen
 - R 320. 7 über die zur autom. Zugsicherung gehörenden Einrichtungen auf der Strecke,
 - R 320. 8 über den Kleinunterhalt der Sicherungsanlagen,
 - R 320. 9 über Anlagen zur Sicherung von Niveauübergängen,
 - R 320.10 über die elektrischen Sicherungsanlagen mit Schalterwerken,
 - R 320.11 über das Meldeverfahren bei Störungen an Sicherungsanlagen und beim Aufschneiden von Weichen.
70. Die Voltmeter der 12 V- und 36 V-Batterien sind täglich abzulesen und die Spannungswerte in die Kontrollhefte einzutragen. Falls eine Spannung unter den vorgeschriebenen Wert absinkt (blaue Marke auf der Instrumentenskala) ist der Stellwerkmeister unverzüglich zu benachrichtigen.
71. Die Handfallen der Weichenhebel sind nach Umstellung eines Hebels langsam loszulassen, damit die Sperrkontakte nicht beschädigt werden.
Im weiteren ist gemäss Ziff. 162 des R 320.3 vorzugehen.

72. Bei Störungen an der elektrisch fernbedienten Weiche oder deren Steuerung ist nach dem R 320.3, Ziff. 236 bis 274 zu verfahren. Anstelle des Ampèremeters ist in dieser Anlage die in Ziff. 36f erwähnte weisse Lampe "Stellstrom" vorhanden.
73. Der Unterhalt obliegt, sofern es nicht den durch den Bahnhof zu besorgenden Kleinunterhalt gemäss R 320.8 betrifft, dem Stellwerkmeister 4 in Aarau.
74. Störungen an der Sicherungsanlage sind nach den Vorschriften des R 320.11 zu melden.

VIII. Inbetriebnahmen und Schlussbestimmungen

75. Das Stellwerk I wurde im Jahre 1924 mit dem mechanischen Stellwerkapparat Bauart "Jüdel" ausgerüstet.
- An Aenderungen und Ergänzungen folgten:
- 1948 Ersatz des mech. Ausfahrssignales B (Seite Rupperswil) durch ein Lichtsignal.
- 1950 Ersatz des mech. Ausfahrssignales D durch ein Lichtsignal, mit der Einrichtung des Gleichstromstreckenblockes Seite Suhr.
- 1965 Ersatz des mech. Einfahrssignales A mit den Vorsignalen A* und F* durch Lichtsignale (zusammen mit der entsprechenden Erneuerung in Rohr-Buchs).
- Einrichtung einer Zugmeldeanlage Rupperswil - Rohr-Buchs - Aarau Stw. I.
- Ersatz der mech. Barrieren der Neubuchserstrasse durch eine Assa-Anlage in Signalabhängigkeit.

- 76. Im Hinblick auf die Unterteilung des Gleises 1 in zwei Blockabschnitte (Inbetriebnahme im Juni 1969, gemäss besonderem Z) wurde das Ausfahrssignal B durch die zwei Signale B_{S1} und B_D ersetzt, die Weiche 7 mit einem elektrischen Antrieb ausgerüstet und die Gleisabschnitte

① , ② , ⑪ , ⑧ , ⑦ , ⑧ , ⑧/9z , ⑪S1 , ⑪7 und

(Gl.Sl) - isoliert und mit Schienenstromkreisen ausgerüstet.

- 77. Diese DV tritt im Juni 1969, gemäss besonderem Z in Kraft.

Der Kreisdirektor
Zollikofer

I 1

II P: 1-7 sow. zutr.

III S: 1a, 2, 7, 9 sow. zutr.

P: 2abe, 7e-f, sow. zutr.

IV P: 2ab, 3, 4ab sow. zutr.