

Bern, den 30. Juni 1953

AZ 20/53

Neue Vorschriften über die Entfernung zwischen Vor- und Hauptsignal von dauernd oder vorübergehend mit verminderter Geschwindigkeit zu befahrenden Streckenabschnitten

1. Die in RS 105 vorgeschriebenen Vorsignalentfernungen der Langsamfahrtsignale für die mit einer Geschwindigkeit von 45 km/h oder weniger zu befahrenden Gleisabschnitte tragen den längeren Bremswegen der mit hohen Geschwindigkeiten verkehrenden Züge zu wenig Rechnung. Das Gleiche gilt für die nach RS 101 allgemein auf zirka 300 m festgesetzten Vorsignalabstände der Geschwindigkeitstafeln der dauernd mit verminderter Geschwindigkeit zu befahrenden Streckenabschnitte.

Damit es auch bei schlechter Sicht möglich ist, die Fahrgeschwindigkeit des Zugs rechtzeitig auf den verlangten Höchstwert herabzusetzen, müssen künftig die Vorsignalentfernungen den Bedürfnissen entsprechend auf die in der nachstehenden Tabelle enthaltenen Werte verlängert werden.

Kleinste Vorsignalentfernungen

Verminderung der Geschwindigkeit auf km/h	Höchstgeschwindigkeit der Strecke in km/h								
	125	120	110	100	90	80	70	60	50
	m	m	m	m	m	m	m	m	m
10	810	790	730	670	600	530	450	400	350
20	790	770	700	650	570	500	420	360	300
30	770	730	680	610	540	460	390	330	270
40	740	700	640	570	500	430	360	300	250
45	710	670	610	540	470	400	330	250	
50	690	650	580	510	430	360	300		
60	650	600	530	450	380	300	250		
70	580	540	470	390	320	250			
75	550	500	430	350	250				
80	510	470	390	300					
90	450	400	320	250					
100	400	350	250						
110	350	300							

Für vorübergehende Geschwindigkeitsermässigungen dürfen nur die fett gedruckten Geschwindigkeiten vorgeschrieben werden.

<p>Zuschlag für Gefälle: von 11-20 ‰ = 50 m » 21-30 ‰ = 100 m</p>	<p>Abzug für Steigungen: von 11-20 ‰ = 50 m » 21-30 ‰ = 100 m</p>
--	--

2. In dieser Tabelle sind die nötigen Vorsignalentfernungen in Abhängigkeit von der Höchstgeschwindigkeit der Strecke für alle vorkommenden Geschwindigkeitseinschränkungen aufgeführt. Dabei sind auch

die in Ziffer 4 des AZ 25/52 vom 23. August 1952 enthaltenen Vorsignalentfernungen der ortsveränderlichen Geschwindigkeitssignale für vorübergehend mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h zu befahrenden Gleisabschnitte eingefügt, die bereits den Bedingungen der mit hohen Geschwindigkeiten verkehrenden Züge entsprechen.

3. Es ist zu beachten, dass die in der Tabelle aufgeführten Werte auf Gefällen von $11\text{--}20\text{‰}$ um 50 m und von $21\text{--}30\text{‰}$ um 100 m zu verlängern sind. Umgekehrt sollen die Vorsignalentfernungen auf Steigungen von $11\text{--}20\text{‰}$ um 50 m und von $21\text{--}30\text{‰}$ um 100 m kürzer gehalten werden.

4. Vorsignalentfernungen von weniger als 250 m dürfen in der Regel nicht angewendet werden.

5. Um die erforderliche Vorsignalentfernung zu ermitteln, ist wie folgt vorzugehen:

Zunächst ist anhand der Fahrplanbeihelfe (Df bzw. RAB-Heft) die beim mutmasslichen Standort des Vorsignals gültige Höchstgeschwindigkeit der Strecke nach Zugreihe R festzustellen. Ist die Zugreihe R nicht aufgeführt, so kommt an ihrer Stelle die höchste vorhandene Zugreihe in Betracht. Örtliche Beschränkungen der Fahrgeschwindigkeit, z. B. für das Befahren von Kurven oder Stationen, sind zu berücksichtigen.

Auf Grund dieser Höchstgeschwindigkeit und der vorgeschriebenen Geschwindigkeitseinschränkung ist auf der Tabelle die minimale Vorsignalentfernung abzulesen; diese ist allenfalls je nach der Neigung zur Strecke zwischen Vor- und Hauptsignal zu vergrössern, bzw. zu verkleinern.

Beispiel: Aufstellung von Langsamfahrsignalen für 30 km/h auf dem Gefälle von 12‰ der Strecke Schinznach Dorf-Brugg.

Höchstgeschwindigkeit der Strecke nach Zugreihe R	=	95 km/h
Vorsignalentfernung für 100 km/h	=	610 m
" 90 "	=	540 m
<hr/>		
Mittelwert für 95 km/h	=	$1150 : 2 = 575$ m
Zuschlag für Gefälle von 12‰	=	50 m
Vorsignalentfernung	=	625 m

Kommt das Vorsignal in den Bereich der Kurveinschränkung 80 km/h von km 33.11-31.85 zu stehen, so vermindert sich die Vorsignalentfernung auf $460 + 50 = 510$ m.

6. In Abweichung von Ziffer 7 des AZ 25/52 haben die Lokdepots in Zukunft das Formular 5037 nur dann mit dem schwarzen Diagonalstrich zu kennzeichnen, wenn es sich um Signale für Soufflage-Strecken handelt, die täglich vor Arbeitsbeginn aufgestellt und nach Arbeitschluss entfernt werden. Der Zeitpunkt des täglichen In- und Ausserkrafttretens der Signale ist wie bisher unter Bemerkungen anzugeben.

7. Diese Richtlinien treten sofort in Kraft. Durch sie werden die Bestimmungen über die Vorsignalentfernungen in RS 101 und 105 aufgehoben und ersetzt. Ferner sind hierdurch die Tabelle in Ziffer 4 und die Ziffer 7 des AZ 25/52 vom 23. August 1952 überholt. Neben den betreffenden Bestimmungen ist ein entsprechender Hinweis anzubringen. Deckblätter für das RS werden später herausgegeben.

*Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen*
Gschwind