

Zürich, den 15. Mai 1968

Z 30/68

Aenderungen an der Sicherungsanlage
als Vorbereitung für die Inbetriebnahme gemäss Z 31/68

A. Inbetriebnahme

1. a) Dienstag, den 21. Mai 1968 werden im Bahnhof Brugg ab 03.00 Uhr die folgenden Aenderungen an der Sicherungsanlage eingeführt.
- b) Für die Bedienung wird eine besondere Dienstvorschrift (DV 704) ausgegeben.

B. Signale und Signalisierung für Zugfahrten

2. a) Das Einfahrtsignal G^{1/2/3} mit angebautem Ausfahrtsignal B* (Einfahrt von Villnachern) wird um 260 m in Richtung Brugg versetzt. Der neue Standort ist bei km 31.922, d.h. ca. 50 m vor der Weiche 61 (s. Planbeilage Sw 20955q).
- b) Bis zur Inbetriebnahme der Abzweigsignale M₁₃₃, M₂₃₃ bei km 32.939 werden vor dem Einfahrtsignal G (km 32.1 - 32.0) Langsamfahrtsignale für 40 km/h aufgestellt (Sicherstellung der Einfahrtsgeschwindigkeit von 40 km/h auf der Weiche 61 bei ablenkender Einfahrt).
- c) Die Signalisierung am Einfahrtsignal G^{1/2/3} bleibt unverändert.

S I 1
S II 1, 2a, 3, 4, 6, 7
S III 1a, 9
P III 2a, b, c, e
S IV 1
P IV 3, 4

3. Das Einfahr Vorsignal G* (Seite Villnachern) wird ausser Betrieb genommen und durch das Vorsignal G*/K* am Mast des Signales M^{1/3} bei km 32.939 ersetzt. Das neue Vorsignal steht ca. 100 m vor dem bisherigen (s. Plan Sw 22 692d). Die Signalbegriffe bleiben unverändert.
4. Das Einfahr Vorsignal J* (Seite Birrfeld) wird ausser Betrieb genommen und durch das Vorsignal J*/N* am Mast des Signales L¹ bei km 1.680 ersetzt. Der Standort ändert nur um wenige Meter. Das Signal zeigt analog dem Einfahr signal J nur noch den Fahr begriff 2 (s.a. Ziff. 5). (Plan Sw 22692d).
5. In den Dienstfahrplänen ist die Einfahr- und Ausfahr geschwindigkeit auf bzw. ab Gleis 5 Richtung Birrfeld mit 50 km/h angegeben, wobei die Signale den Fahr begriff "1" zeigen. Für diese Fahrstrassen wird ab sofort an den Signalen J und C5, wie bei allen andern Fahrstrassen von und nach Birrfeld, der Fahr begriff "2" signalisiert; die Fahrgeschwindigkeit ist deshalb auf 40 km/h herabzusetzen. Auf eine Aenderung des bisherigen Dienstfahrplans wird verzichtet; im neuen Df ist sie berücksichtigt.
6. An den Einfahr signalen G (von Villnachern) und J (von Birrfeld) wird je 1 Hilfssignal nach R 312.1, Beiblatt 1, Ziff. 14 u.15, in Betrieb genommen.
7. Die Bedingungen für die Einfahrten auf ein teilweise besetztes Gleis wurden den neuen Vorschriften gemäss FDR 47, Ziff. 25 und 27, angepasst. Es sind Einfahrten aus allen 4 Richtungen auf besetzte Gleise A 1-7 möglich. Die Belegung der Gleise ist ab den folgendenden markanten Stellen möglich:
 - a) Von Turgi etwa ab km 31.1, d.h. dem Standort der innern Vorsignale B**.
 - b) Von Villnachern, Schinznach Bad oder Birrfeld auf die Gleise 1-4, 6, und 7 etwa ab Beginn der Perrondächer, für das Gleis 5 noch etwa 50 m weiter gegen die Einfahrseite hin.

8. Die Perrongeleise 1-5 sind nunmehr für die Ausfahrten nach allen 4 Richtungen mit ortsfesten Signalen für den Abfahr-befehl versehen.

C. Signale für den Rangierdienst

9. Vorrücksignale und Tafeln "Rangier-Halt".

Das Rangiersignal R¹⁴ wird ausser Betrieb gesetzt, als Ersatz werden am Gleis Richtung Birrfeld die Vorrücksignale V⁵² und V⁶² in Betrieb genommen.

Ferner werden die 3 Vorrücksignale V⁵⁸, V⁵⁹ und V⁶¹ neu in Betrieb genommen (s. Plan Sw 20955q). Alle Signale signalisieren nach R 312.1, Ziff. 131-134, Bilder 194, 195, 197 und 198.

10. Gültigkeitsbereich der Vorrücksignale:

- a) Das Vorrücksignal V⁵² regelt die Rangierbewegungen vom Einfahrgleis Seite Birrfeld gegen die Weiche 52.
- b) Das Vorrücksignal V⁶² regelt die Rangierbewegungen von der Weiche 52 in das Einfahrgleis Richtung Birrfeld bis zur Tafel "Rangier-Halt" bei km 0.900. Für diese Rangierbewegungen (Fahrbefehl am Vorrücksignal V⁶²) ist eine apparatemässige Zustimmung (Drücken einer Sperrtaste) vom Freigabewerk nötig.

Das Vorrücksignal V⁶² regelt ausserdem die Rangierbewegungen von der Weiche 52 gegen die Weiche 63 und weiter. Hierfür ist keine Zustimmung des Freigabewerks nötig.

- c) Die Vorrücksignale V⁶¹, V⁵⁹ und V⁵⁸ regeln die Rangierbewegungen ab den Gleisen A 1, bzw. A 2, bzw. von der Weiche 58 in die Gleise Richtung Villnachern bis zu den Tafeln "Rangier-Halt" bei km 32.100. Für diese Rangierbewegungen (Fahrbefehl am Vorrücksignal) ist eine apparatemässige Zustimmung (Drücken einer Sperrtaste) vom Freigabewerk nötig.

D. Gleisisolierung

11. Die bisher unvollständige Isolierung der Stationsgleise 5, 6 und 7 wurde ergänzt. Die Geleise A 1-7 sind nun durchgehend isoliert.

E. Schlussbestimmung

12. Folgende Aenderungen in früheren Erlassen sind handschriftlich auszuführen:

DV 127 (Dienstvorschrift betr. die elektrische Stellwerkanlage auf dem Bahnhof Brugg), vom 1.7.1935:

Tabelle II, S. 11: Bestimmungen für R¹⁴ streichen.

S. 12: Bestimmungen für S¹ und S² streichen.

Schweizerische Bundesbahnen
Der Direktor des Kreises III

S t r a u s s

Beilagen:

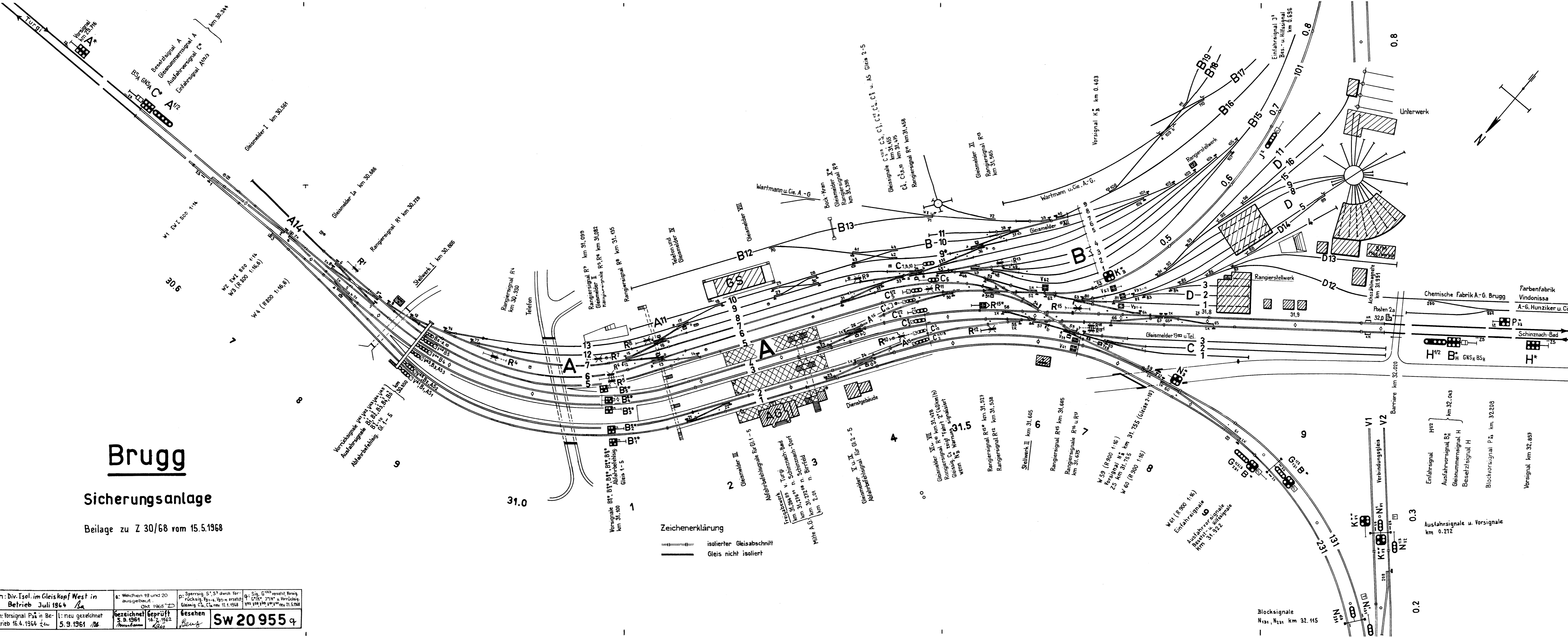
Sit.-Plan Sw 20955q
Sit.-Plan Sw 22692d

Brugg

Sicherungsanlage

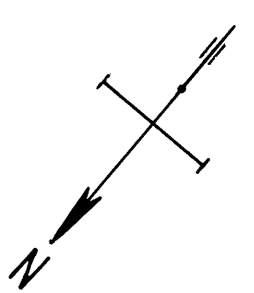
Beilage zu Z 30/68 vom 15.5.1968

n: Div. Isol. im Gleiskopf West in Betrieb Juli 1964	q: Weichen 19 und 20 ausgebaut Okt. 1965	p: Sperrsig. S ¹ , S ² durch For- u. Rücksig. r ₁ -4, r ₂ -4 ersetzt Gleisig. C ₁ , C ₂ neu 12.1.1968	q: Sig. C ¹¹¹¹ versetzt, Vorsig. C ¹¹¹¹ , C ¹¹¹² u. Rücksig. r ₁ -4, r ₂ -4 neu 21.5.1968
m: Vorsignal P _{3a} in Betrieb 16.4.1964	l: neu gezeichnet 5.9.1961	gezeichnet 5.9.1961	geprüft 16.2.1962
gesehen 16.2.1962	gesehen 16.2.1962	SW 20955 q	



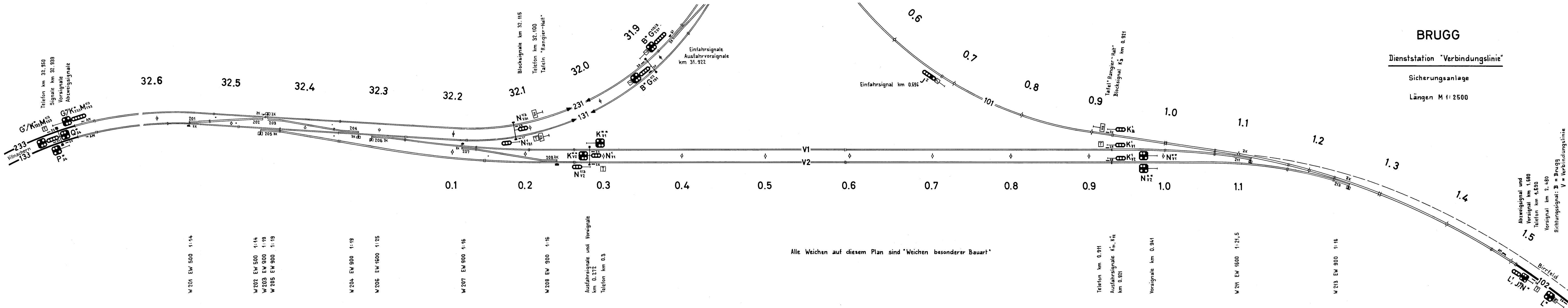
Zeichenerklärung

—|—|—| isolierter Gleisabschnitt
 ——— Gleis nicht isoliert



Einfahrtsignal H^{1/2}
 Ausfahrtsignal B^{1/2}
 Gleisnummernsignal H
 Besetztzeichen H
 Blockvorsignal P_{3a} km 32.020
 Vorsignal km 32.857

Blocksignale
 N₁₃₁, N₂₃₁ km 32.115



Beilage zu Z 30/68 vom 15. 5. 1968

e:	d: Inbetriebnahme 26. 5. 1968	Gezeichnet 4. 3. 1968 <i>K</i>	Geprüft 5. 4. 1968 <i>K</i>	Gesehen <i>Beu</i>	Sw 22 692 d
----	----------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	-----------------------	-------------