

Luzern, 26. August 1968

Z 3 6 ~~---~~ 68

Station Horgen Oberdorf

Automatischer Streckenblock für Wechselbetrieb Seite Thalwil

I. Allgemeines

1. In Horgen Oberdorf sind die Blocksignale O<sub>3</sub>, O<sub>4</sub> (Oberrieden Dorf) sowie die zugehörigen Wiederholungssignale O<sub>3</sub>\*\*<sup>\*</sup>, O<sub>4</sub>\*\*<sup>\*</sup> und die Vorsignale O<sub>3</sub>\*<sup>\*</sup>, O<sub>4</sub>\*<sup>\*</sup> zentralisiert.
2. Auf dem Uebersichtplan (siehe Nachtrag 1 zur DV 725) sind ausser der Anlage Horgen Oberdorf und den genannten Blocksignalen auch die in Thalwil zentralisierten Blocksignale N<sub>3</sub>, N<sub>4</sub> und P<sub>3</sub>, P<sub>4</sub> sowie die zugehörigen Vorsignale dargestellt.
3. Eine Fernübertragungsanlage dient dem Austausch der notwendigen Informationen zwischen Thalwil und Horgen Oberdorf.

II. Streckenblock

4. Der Abschnitt Horgen Oberdorf - Thalwil ist mit automatischem Block für Wechselbetrieb auf zweispuriger Strecke gem. R 320.1, Ziff. 113, ausgerüstet. Die Signale sind, in der Fahrriichtung gesehen, konsequent links des betreffenden Streckengleises aufgestellt bzw. an besonderen Signalbrücken montiert.
5. Die Sicherungsanlagen von Horgen Oberdorf und Thalwil sind deshalb pro Gleis mit Gleichstromblockapparaturen für einspurige Strecken gem. R 320.1 ausgerüstet.
6. Die beiden Streckengleise sind je wie folgt in Blockabschnitte unterteilt:
  - a) in der Fahrriichtung Horgen Oberdorf - Thalwil in zwei Blockabschnitte;
  - b) in der Fahrriichtung Thalwil - Horgen Oberdorf in drei Blockabschnitte (um eine möglichst rasche Räumung des Bahnhofes Thalwil zu ermöglichen).

7. Die beiden Streckengleise sind auf der ganzen Länge isoliert, und mit Schienenstromkreisen (Wechselstrom 125 Hz, codiert) ausgerüstet, welche die automatische Gleisfreimeldung gestatten.

### III. Signale

8. Die Blocksignale (und deren Vorsignale) der Fahrrichtung Horgen Oberdorf-Thalwil (Signale  $O_3^*$ ,  $O_4^*$ ,  $O_3^{**}$ ,  $O_4^{**}$ ,  $O_3$  und  $O_4$ ) sind an die Sicherungsanlage Horgen Oberdorf angeschlossen, d. h. sie werden von dort aus gesteuert, gespeist und überwacht, diejenigen der Gegenrichtung (Signale  $N_3^*$ ,  $N_4^*$ ,  $N_3$ ,  $N_4$ ,  $P_3^*$ ,  $P_4^*$ ,  $P_3^{**}$ ,  $P_4^{**}$ ,  $P_3$  und  $P_4$ ) an die Sicherungsanlage Thalwil.
9. Die Block- und Vorsignale signalisieren gemäss R 312.1, Ziff. 71 und 73 (Bilder 78, 83, 100 und 102).
10. Die Blocksignale besitzen Nothaltdlaternen.
11. Die Blocksignale  $O_3$ ,  $O_4$ ,  $P_3$  und  $P_4$  sowie die Vorsignale  $N_3^*$ ,  $N_4^*$ ,  $O_3^*$ ,  $O_4^*$ ,  $P_3^*$  und  $P_4^*$  sind mit Streckengeräten für die automatische Zugsicherung ausgerüstet.
12. Die Blocksignale zeigen normalerweise "Halt" (R 320.1, Ziff. 110.6). Sie gehen mit dem Einstellen einer Ausfahrt in Horgen Oberdorf bzw. Thalwil automatisch auf Fahrt, sobald der nächste Blockabschnitt freigemeldet ist.
13. Die Blocksignale werden mittels Schienenstromkreisen durch die Züge auf "Halt" geschaltet.
14. Bei Störungen des Streckenblocks ist es möglich, die Blocksignale vom zuständigen Bahnhof aus mittels Notfahrttasten (nach Plombenabriss) in die Fahrtstellung zu schalten (R 320.1 Ziff. 122.3). Vorgehend ist selbstverständlich die Zugslage abzuklären (R 320.1 Ziff. 8.2).

### IV. Signaltelefone

15. Zur Verständigung zwischen dem Fahrpersonal von Zügen oder Transporten und den Beamten auf den Bahnhöfen sind bei den Blocksignalen  $N_3$ ,  $O_4$  und  $P_3$  Telefone (T) vorhanden. Das Telefon beim Blocksignal  $O_4$  erlaubt Verbindung mit dem Stelltischbeamten in Horgen Oberdorf (bei Ortsbedienung der Sicherungsanlage) bzw. mit Sihlbrugg (bei Fernbedienung) aufzunehmen. Die Telefone bei den Blocksignalen  $N_3$  und  $P_3$  sind in Thalwil angeschlossen.
16. Zeigt ein Hauptsignal "Halt", so ist nach FDR (R 310.1) Ziff. 46.16, 17 vorzugehen und Ziff. 6.20 zu beachten.

## V. Bedienung, Unterhalt und Störungsbehebung

17. Für die Bedienung, den Unterhalt und die Störungsbehebung gelten die Reglemente:

- R 310.1 über den Fahrdienst
- 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 autom. 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
- R 323.1 betreffend Grundsätze und Richtlinien über das Verhalten des Personals gegenüber den Gefahren des elektrischen Stromes
- R 323.2 über die Fahrleitungsanlagen und über Massnahmen zur Verhütung und Behebung von Störungen.

18. Abgesehen vom Kleinunterhalt gem. R 320.8 obliegt der Unterhalt, soweit die Einrichtungen der Anlage Horgen Oberdorf zugeordnet sind, dem Stellwerkmeister 6 in Arth-Goldau und dem Elektromeister NF in Arth-Goldau.

19. Störungen an den Sicherungsanlagen sind nach den Vorschriften des R 320.11 durch die Bahnhöfe Thalwil bzw. Horgen Oberdorf zu melden.  
Dies gilt auch für Unregelmässigkeiten an den Fernübertragungseinrichtungen, welche durch das Stationspersonal mittels der "Störungstaste für die Fernübertragungsanlage" gem. R 320.1 Ziff. 117.4 nicht beseitigt werden können.

20. Die Auswechslung defekter Signallampen hat normalerweise durch das Personal desjenigen Bahnhofs zu erfolgen, in dem das betreffende Signal angeschlossen ist und in welchem bei Lampendefekt die Störungsmeldung erfolgt.

21. Die Signalbrücken sind 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.  
Es ist verboten, die Signalbrücken mit Funkgeräten zu betreten.
22. Um das Besteigen der Signalbrücke P<sub>3</sub>\*\* - P<sub>4</sub>\*\* und O<sub>3</sub>\*\* - P<sub>4</sub> auf der Haltestelle Oberrieden Dorf durch Drittpersonen zu verhindern, sind die untersten Sprossen der Aufstiegsleiter mit einer Aluminiumtafel zugedeckt. Die Tafel ist mit einem Warnschild betr. Hochspannungsgefahr versehen. Die Befestigungs-konstruktion der Tafel ist mit einem Schloss verriegelt. Dieses kann mit dem Vierkant-Wagenschlüssel geöffnet werden. Die Tafel ist nach dem Verlassen einer Signalbrücke wieder sorgfältig zu befestigen und mit dem Schloss zu sichern.

#### VI. Inbetriebnahme und Schlussbestimmungen

23. Die Signaltelefone und die Streckenblockeinrichtungen Horgen Oberdorf-Thalwil wurden am 17.11.1963 in Betrieb genommen. Die Strecke konnte jedoch bisher lediglich als Doppelspur signalmässig befahren werden.
24. Die Signale für den Wechselbetrieb und die zugehörigen Einrichtungen werden auf Ende August 1968 gemäss besonderem Zirkular in Betrieb genommen.
25. Dieses Z tritt mit der Inbetriebnahme des Wechselbetriebes in Kraft und ist mit der DV 725 und den übrigen Erlassen, die Sicherungsanlagen von Horgen Oberdorf und Sihlbrugg betreffend, aufzubewahren.

Der Kreisdirektor

Merz

I	1		
II	P 1 - 7	sow.	zutr.
III	S 1a,b,9	"	"
	P 2a-e	"	"
IV	P 1 - 4	"	"