

Luzern, 10. Juli 1968

Nachtrag 1 zur Dienstvorschrift 759

betreffend

Sicherungsanlage auf der Station Faido

Mit dem Ersatz des Relaisblockes Seite Lavorgo durch den automatischen Gleichstromblock mit Streckensperrung und signalmässigem Einspurbetrieb ändern die entsprechenden Ziffern der DV 759 wie folgt:

- Zu 4. soll heissen: Mit der benachbarten Blockstelle Piottino bzw. der Station Lavorgo steht die Anlage Faido mittels Gleichstrom-Streckenblockapparaturen in Abhängigkeit.
- Zu 12. soll heissen: Die Impulsgeber für die Achszählung sind im richtigen und im falschen Gleis ca. 30 Meter hinter den Einfahrsignalen angeordnet.
- Zu 14. soll heissen: Die Einfahrtvorsignale A* und D*, die Ausfahrtvorsignale B* und C*, sowie die Ausfahrtsignale B 1/2 und C 1/2 sind je mit Streckengeräten für die automatische Zugsicherung in beiden Streckengleisen ausgerüstet.
- Zu 15. die Abschnitte c) und d) werden ersetzt durch:
- c) Das Ausfahrtsignal C 1/2 mit dem Verlassen der Isolierabschnitte ~~12~~ bzw. ~~11~~ mit letzter Zugsachse.
 - d) Das Einfahrtsignal D 1/2 mit dem Verlassen der Isolierabschnitte ~~1d~~ bzw. ~~1c~~ mit der letzten Zugsachse.
- Zu 17. soll heissen: Die Sicherungsanlage Faido ist beidseitig für signalmässige Fahrten vom und auf das falsche Streckengleis eingerichtet. Die Umschaltung wird in Abhängigkeit mit dem Streckenblock vorgenommen.
- Zu 18. die Fahrstrassentabelle Ziff. 18b (einspuriger Betrieb) sowie Ziff. 18c sind zu streichen. Sie werden durch beigelegtes Einlegblatt 5a/6a, welches in die DV ein-

zufügen ist, ersetzt.

Zu 21. der Abschnitt c) wird ersetzt durch:

- c) Bei Ausfahrten c bzw. c^f Richtung Lavorgo, nach Verlassen des Isolierabschnittes 12 bzw. 11 mit der letzten Zugsachse.

Zu 25. der Abschnitt r) wird wie folgt ersetzt:

r) die Blockbedienungselemente Seite Lavorgo, nämlich:

- eine blaue Taste "freie Bahn anfordern"
- eine rote Taste "freie Bahn zustimmen"
- eine Taste "Strecke sperren"
- eine Taste "Strecke freigeben"
- eine Taste "Blockumgehung" (plombiert mit Zählwerk)
- eine Taste "Zustimmung für Zählernotrückstellung";

alle diese Tasten sind, mit Ausnahme der Blockumgehung, je zusammen mit der zutreffenden Streckentaste zu drücken (Zweitastenbedienung).

Zu 26. der Abschnitt q) wird wie folgt ersetzt:

q) folgende Blockmelde- bzw. Bedienungselemente Seite Lavorgo, je pro Streckengleis:

- eine Streckentaste 110 bzw. 210,
- ein rotes Meldelämpchen (Sperrbalken) für die Streckensperrung,
- ein blaues Meldelämpchen "freie Bahn verlangt",
- ein rotes Meldelämpchen "freie Bahn erteilt".

Zu 28. der Abschnitt e) entfällt.

Zu 32. der Abschnitt f) entfällt und der Abschnitt e) soll heissen: heissen:

e) Blockspeisegeräte für den Gleichstromstreckenblock (90 V Gleichstrom aus der 36 V-Batterie).

Zu 40. wird ersetzt durch:

Die Station Faido ist Seite Lavorgo mit automatischem Gleichstromblock für Doppelspur, mit Streckensperrung

und signalmässigem Einspurbetrieb (Bauart "Integra") ausgerüstet. Die automatische Freimeldung der Strecke wird durch Achszähleinrichtungen sichergestellt. Die Streckengleise sind lediglich mit den Signalen für die richtige Fahrriichtung ausgerüstet. Einspurbetriebe sind möglich, sobald das benachbarte Streckengleis gesperrt ist.

Bis zur Aufnahme dieser neuen Blockart in die Reglemente, ist das Vorgehen für den signalmässigen Einspurbetrieb und das Ueberholen eines steckengebliebenen Zuges, in einem besonderen Diensterlass über den Streckenblock Faido - Lavorgo geregelt.

Die Bedienungshandlungen sind folgende:

a) Streckensperrung (Ergänzungen zu R 320.1, Ziff. 113.4 - 8)

aa) Durch gleichzeitiges Drücken der Taste "Strecke sperren" mit der entsprechenden Streckentaste wird das betr. Gleis gesperrt. Das rote Melde-lämpchen (Sperrbalken) blinkt bis die selbst-tätige Sperrung in beiden Stationen eingetreten ist. In diesem Zustand leuchtet das Lämpchen mit ruhendem Licht.

Die Sperrung ist nicht möglich wenn:

- die Fahrriichtung nicht vorhanden ist,
- bei eingestellter Ausfahrt die Vormeldung durch Befahren der Isolierung 12 bzw. 11 noch nicht abgeschaltet wurde (Wechsel der Block-meldepfeile von weiss und rot, auf rot).

ab) Durch gleichzeitiges Drücken der Taste "Strecke freigeben" und der entsprechenden Streckentaste wird die Freigabe der Strecke eingeleitet. Das rote Meldelämpchen (Sperrbalken) blinkt bis auf der Nachbarstation das analoge Tastenpaar be-dient wird. Hernach wird das Meldelämpchen dunkel.

Für die Freigabe des gesperrten Streckengleises

muss die richtige Fahrrichtung im Betriebsgleis vorhanden sein. Diese wird gegebenenfalls automatisch in die, dem Doppelspurbetrieb entsprechende Richtung gewechselt.

- b) Blockumgehung (Ergänzung zu R 320.1, Ziff. 84.2 und 122.2)

Mit der Blockumgehung werden auch die Abhängigkeiten der Streckensperrung umgangen. Sie ist jedoch nur wirksam, wenn die Fahrrichtung in beiden Streckengleisen dem Doppelspurbetrieb entspricht.

- c) Fahrrichtungswechsel

- ca) Die freie Bahn wird durch gleichzeitiges Drücken der Taste "freie Bahn anfordern" und der entsprechenden Streckentaste angefordert.

Die Anforderung ist nur wirksam wenn:

- die Blockabschnitte des betr. Gleises frei sind und sämtliche Signale Halt zeigen,
- das benachbarte Streckengleis gesperrt ist.

- cb) Bei Anfrage von der Nachbarstation leuchtet die blaue Lampe "freie Bahn verlangt" dauernd und es ertönt der Blockwecker solange die Anforderungstaste auf der Nachbarstation gedrückt wird.

- cc) Die Zustimmung kann jederzeit durch gleichzeitiges Drücken der Taste "freie Bahn zustimmen" und der entsprechenden Streckentaste erteilt werden.

Liegt keine Anforderung vor, so bleibt die Zustimmung gespeichert und es leuchtet die rote Lampe "freie Bahn erteilt" auf. Diese Speicherung kann mit der Taste "freie Bahn anfordern" zusammen mit der betr. Streckentaste jederzeit gelöscht werden.

- cd) Die Fahrrichtung kann bis zur Fahrtstellung des Ausfahrtsignals jederzeit gewechselt werden.

d) Zählernotrückstellung

- da) Die Blockabschnitte werden mittels Achszählern überwacht (siehe auch R 320.1, Ziff. 120 bis 122).
- db) Bei Unregelmässigkeiten ist gemäss R 320.1, Ziff. 122.5-7 vorzugehen.

Bei Fehlzählungen verlangt die Station Lavorgo die apparatemässige Zustimmung zur Rückstellung der Zählregister. Diese wird durch gleichzeitiges Drücken der Taste "Zustimmung für Zählernotrückstellung" mit der entsprechenden Streckentaste erteilt.

Zu 46. wird ergänzt mit: Im Juni 1968 wurde der Relaisblock Seite Lavorgo durch Gleichstromblock ersetzt.

Schlussbestimmung

Der vorliegende Nachtrag tritt mit der Herausgabe in Kraft. Das Z 20/68 vom 5. Juni 1968 ist hiermit aufgehoben.

Der Kreisdirektor
Merz

Beilage

Übersichtsplan FFS II IS Nr. 20789c
Einlegblatt 5a/6a zu DV 759

- I 1
- II P: 1 - 7 sow. zutr.
- III S: 1 - 9 sow. zutr.
P: 2c, e Faido
- IV S: 1, 2a, b, 3, 4a sow. zutr.
P: 2a, b, 3, 4a sow. zutr.

b) Einspuriger Betrieb: Einfahrten vom falschen Streckengleis
Ausfahrten auf das falsche Streckengleis

Einlegetblatt zu DV 759, Faido, Sicherungsanlage (Beilage zu M1 DV 759)

Fahr- strasse	F a h r t	Vorsignal		Ein- bzw. Ausfahrtsignal	
		Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern	Bezeich- nung	Signalisierung mit Lichtern
³ f _a	Von Rodi auf Gleis 3	A*	grün grün	A ¹	grün
⁴ f _a	Von Rodi auf Gleis 4	A*	brandgelb grün	A ²	grün brandgelb
¹ f _b	Nach Rodi ab Gleis 1	-	-	B ²	grün brandgelb
² f _b	Nach Rodi ab Gleis 2	B* ₁₎	grün grün	B ¹	grün
³ f _b	Nach Rodi ab Gleis 3	B* ₁₎	brandgelb grün	B ²	grün brandgelb
⁴ f _b	Nach Rodi ab Gleis 4	B* 1)	brandgelb grün	B ²	grün brandgelb
³ f _c	Nach Lavorgo ab Gleis 3	C* ₁₎	grün grün	C ¹	grün
⁴ f _c	Nach Lavorgo ab Gleis 4	C* ₁₎	brandgelb grün	C ²	grün brandgelb
¹ f _d	von Lavorgo auf Gleis 1	D*	brandgelb grün	D ²	grün brandgelb
² f _d	von Lavorgo auf Gleis 2	D*	grün grün	D ¹	grün
³ f _d	von Lavorgo auf Gleis 3	D*	brandgelb grün	D ²	grün brandgelb
⁴ f _d	von Lavorgo auf Gleis 4	D*	brandgelb grün	D ²	grün brandgelb

1) Gilt für Ausfahrtsignale nur, wenn gleichzeitig die entsprechende Einfahrt eingestellt ist (Durchfahrt).

c) Durchfahrten

Folgende Durchfahrten
sind möglich:

$a^2 - c^2$	$d^{2f} - b^{2f}$
$a^3 - c^3$	$d^3 - b^3$
$a^{3f} - c^3$	$d^{3f} - b^3$
$a^4 - c^4$	$d^3 - b^{3f}$
$a^{4f} - c^4$	$d^{3f} - b^{3f}$
$a^3 - c^{3f}$	$d^4 - b^4$
$a^4 - c^{4f}$	$d^{4f} - b^4$
$a^{3f} - c^{3f}$	$d^4 - b^{4f}$
$a^{4f} - c^{4f}$	$d^{4f} - b^{4f}$

Die Signalisierung für diese Fahrten ist aus den vorstehenden Tabellen ersichtlich.

Piano sinottico

