

Luzern, 13. Oktober 1969

D V 8 9 9

Dienstvorschrift

betreffend

die Sicherungsanlage des Bahnhofes Altdorf.

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

I. Allgemeines

1. Der Bahnhof Altdorf wurde 1905 mit einem mechanischen Stellwerkapparat, Bauart Bruchsal G (gemäss R 320.3 Ziff. 16 - 100) ausgerüstet, welcher mit der Aussenanlage seither verschiedentlich ergänzt worden ist.
2. Die Gleisanlage sowie die Fahrstrassen und Signale sind auf der Planbeilage dargestellt.
3. Die Sicherungsanlage entspricht in bezug auf die höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeiten den Bestimmungen des FDR (310.1):
 - Ziff. 6.22 a und e für die geraden Ein- und Ausfahrten auf bzw. ab den Gleisen 3 und 4,
 - Ziff. 6.23 für alle übrigen Fahrten.
4. Die Signale sind mechanischer Bauart mit Ausnahme der Lichteinfahrtvorsignale. Alle zentralisierten Weichen sind mit elektrischen Antrieben ausgerüstet.
5. Mit den benachbarten Bahnhöfen Flüelen und Erstfeld steht die Anlage Altdorf mittels Felderblock in Abhängigkeit.

6. Die Barrierenanlagen Km 35.048 bzw. Km 35.630 werden tagsüber von den Posten 22x bzw. 22y und nachts vom Stellwerk aus bedient.

Mit den Signalen bestehen keine apparatemässigen Abhängigkeiten.

II. Aussenanlage

A. Weichen und Isolierung

7. Die Weichen 1, 2, 3, 4 a/b, 9, 10, 11, 12, 23 a/b, 24 a/b, 25 a/b, 26, 27 und 28 sind mit elektrischen Motorantrieben (R 320.3. Ziff. 121) ausgerüstet, welche vom Stellwerk aus fernbedient werden und mit diesem unter Fahrstrassenverschluss stehen.
8. Die Weichen 1/2, 3/4b, 9/10, 11/12, 23a/24b, 24a/25b, 25a/26 und 27/28 sind elektrisch miteinander gekuppelt und laufen nacheinander um.
9. Die Antriebe der Weichen 1, 2, 24b und 25a besitzen elektrische Zungenkontrollen (ZK).
10. Die Weichen 5, 6, 7, 8, 15, 16 a/b, 17, 19, 20, 21 a/b, 22, 29, 41, 42 a/b und 43 werden mittels Stellhebeln bzw. Stellböcken örtlich bedient.
- 11. Alle Weichen besitzen elektrisch beleuchtete Weichensignale nach R 312.1 Ziff. 152 bzw. 154, ausgenommen die Weiche 29, die mit einem unbeleuchteten Weichensignal ausgerüstet ist.
- 12. Die Weichen 4b und 23a besitzen zusätzlich ein Stumpengleichsignal gem. R 312.1, Ziff.157.
13. Die isolierten Gleise und Weichen sind auf dem Uebersichtsplan mit Doppelstrich dargestellt.
14. Die Schienenstromkreise ermöglichen die Sperrung der Weichenschalthebel bei belegten Weichen, die Auflösung der Blockrückmeldesperren sowie die Signalhaltstellung.
- 15. Die Enden der Isolierabschnitte sind gemäss Ziff.7 des R 320.4 gekennzeichnet (siehe auch R 312.1 Ziff.175).

B. Signale und Fahrstrassen

- 16. Die Vorsignale sind als Lichtsignale ausgebildet gemäss R 312.1 und R 320.3, Ziff. 148 - 158.
- 17. Die Signale A^{1/2}, B^{1/2}, C^{1/2} und D^{1/2} sind als Flügelsignale (Signalisierung gemäss R 312.1 Bilder 84/87, 103 oder 107/109) und die Durchfahrtsignale A^d und D^d als Klappscheibensignale (Signalisierung gemäss R 312.1 Bilder 131/135, 132/136, 139/142) ausgebildet gemäss R 320.3 Ziff. 134-137. Die Signale B^{1/2} und C^{1/2} sind mit elektrischen Flügelkuppungen gemäss R 320.3 Ziff. 140 - 147 ausgerüstet.
- 18. Die Einfahrtvorsignale A* und D*, die Durchfahrtsignale A^d und D^d sowie die Ausfahrtsignale B 1/2 und C 1/2 sind je mit Streckengeräten für die automatische Zugsicherung ausgerüstet.
- 19. Die Fahrstrassen und die Fahrbegriffe der Signale sind auf dem Uebersichtsplan und in der Tabelle (Seite 13) eingetragen.

Es sind folgende Durchfahrten möglich:

a³ - c³ Die Signalisierung für diese Fahrten ist
d⁴ - b⁴ aus der Tabelle (Seite 13) ersichtlich.

- 20. Die Signale werden wie folgt auf Halt gestellt:
 - das Einfahrtssignal A 1/2 mit dem Zurücknehmen der Signalkurbel im Stellwerk,
 - das Ausfahrtsignal B 1/2 mit dem Verlassen des Isolierabschnittes 2 mit der letzten Zugsachse,
 - das Ausfahrtsignal C 1/2 mit dem Verlassen des Isolierabschnittes c mit der letzten Zugsachse,
 - das Einfahrtssignal D 1/2 mit dem Zurücknehmen der Signalkurbel im Stellwerk.
- 21. Die Fahrstrassenhebel sind mit den Verschlüssen der Belegteinrichtung und Fahrstrassenreihenfolge (R 320.3 Ziff. 23/24) ausgerüstet.

22. Die Rückmeldesperren (elektrische Tastensperren gem. R 320.1 Ziff. 10.5) werden wie folgt ausgelöst:

- die Rückmeldesperre a (Seite Flüelen) beim Verlassen des Isolierabschnittes 1 (letzte Zugsachse),
- die Rückmeldesperre d (Seite Erstfeld) beim Verlassen, des Isolierabschnittes 24 (letzte Zugsachse).

III. Innenanlage

A. Stellwerkapparat und Gleisbild

23. Der mechanische Stellwerkapparat befindet sich in einer dem Stationsbüro vorgebauten Stellwerkkabine bei Km 35.247. Von diesem Stellwerk aus werden die mit Motorantrieben versehenen Weichen und die Signale des Bahnhofes bedient.

24. Das mechanische Stellwerk besteht von links nach rechts aus:

- 1 Fahrstrassenhebelapparat mit den Signalkurbeln Seite Flüelen,
- 1 Hebelbank für die Weichen und die Durchfahrtsignale,
- 1 Fahrstrassenhebelapparat mit Signalkurbeln Seite Erstfeld,
- 1 Fahrstrassenhebel (separat aufgebaut),
- 1 vierfeldrigen Blockapparat.

Diese Apparate sind wie folgt belegt:

- a) Fahrstrassenhebelapparat links mit 2 Fahrstrassenhebeln und 2 Signalkurbeln für die Signale A 1/2 und B 1/2 (R 320.3, Ziff. 43 - 44),
- b) Hebelbank mit
 - 10 Weichenschalthebeln,
 - 2 Durchfahrtsignalhebeln,
 - 2 Reserveplätzen für Weichen
- c) Fahrstrassenhebelbank rechts mit 2 Fahrstrassenhebeln und 2 Signalkurbeln für die Signale C 1/2 und D 1/2,

- d) 1 Fahrstrassenhebel für die Fahrstrassen C 1/2 und C 5-8 auf dem Blockuntersatz aufgebaut.
- e) Vierfeldriger Blockapparat für doppelspurige Strecken gem. R 320.1, Ziff. 15.
25. Die Weichenschalthebel sind mit Hebelsperrenkasten (R 320. Ziff. 54) ausgerüstet mit Meldelampen für die + und - Weichenstellung (R 320.3 Ziff. 29).
26. Die Weichenhebelsperren stehen mit den isolierten Abschnitten in Abhängigkeit. Die Profilmfreiheit wird überprüft, ausgenommen bei den Weichen 11/12, 23 a/b und 27/28.
27. Beim Betätigen der Weichenschalthebel zeigt vorerst das weisse Lämpchen in der Mitte der Hebelsperre durch Aufleuchten an, dass die zugehörigen isolierten Abschnitte frei sind (Schalthebel ist langsam zu bewegen!).
28. Während dem Umlauf einer Weiche erlischt die entsprechende + oder - Meldelampe und der Weichenwecker ertönt. Läuft die Weiche nicht in die Endlage, dann bleiben beide Stellungslampen dunkel und der Weichenwecker wird nicht abgeschaltet.
29. Wird bei Störungen an den Isolierungen die entsprechende Hebelsperre nicht frei, so darf die Sperrenplombe entfernt und die Sperre durch Anheben des Nothebels von Hand freigemacht werden. Der Beamte hat sich in diesem Falle vorerst zu überzeugen, dass die Weiche frei von Fahrzeugen ist!
30. Die Signalkurbeln der Signale A 1/2, B 1/2, C 1/2 und D 1/2 sind mit elektrischen Hebelsperren ausgerüstet. Im Sperrenstromkreis sind die Kontakte der Weichenüberwachungsrelais zur Ueberprüfung der richtigen Endlage der Weichen eingeschaltet. Wenn beim Betätigen der Taste am Signalkurbelsperrenkasten der Ueberwachungsstrom fließt, leuchtet ein grünes Lämpchen auf und zeigt an, dass die betreffende Signalkurbel zum Einstellen frei ist.

31. Auf den Fahrstrassenhebelapparten sind je 2 plombierbare Tasten für die Umgehungen der Isolierungen zur betreffenden Signalfahrtstellung A und B bzw. C und D montiert.
32. Die Einfahrtvorsignale A* und D* werden mittels Schaltelementen der Hauptsignale gesteuert.
33. An der Gebäudewand, hinter dem Stellwerkapparat, ist die Gleistafel mit schematischer Darstellung der Anlage angeordnet. Die enthält:
 - a) farbige Meldelämpchen für die Hauptsignale,
 - b) weisse Störungsmeldelämpchen zu den Vorsignalen,
 - c) gelbe Meldelämpchen für die isolierten Weichen und Gleisabschnitte,
 - d) eine weisse Meldelampe für den Stellstrom,
 - e) ein Voltmeter 0 - 25 V zur Kontrolle der Batteriespannung der Schienenstromkreise, (diese Spannung beträgt normalerweise, d.h. im Dauerladebetrieb 13 - 15 Volt),
 - f) ein Voltmeter 0 - 60 V zur Kontrolle der Batteriespannung der Weichenüberwachungs- und Abhängigkeitsstromkreise, (diese Spannung beträgt normalerweise d. h. im Dauerladebetrieb 38 - 44 Volt).
34. Hinter dem Stellwerkapparat ist an der der Gebäudewand die Zugsannäherungsklingel (Seite Erstfeld) montiert.
35. In der Stellwerkkabine sind gleisseitig zwei Schalter (gem. R 320.9 Rn 2.10.b) angebracht für die zeitweise Fernbedienung der Barrieren Km 35.048 und Km 35.630. (Posten 22x und 22y)

B. Relaisapparatur und Stromlieferung

36. Die Apparate für die Speisung, Steuerung und Ueberwachung der Sicherungseinrichtungen und für die Herstellung der erforderlichen Abhängigkeiten sind in Schränken inner- und ausserhalb der Stellwerkkabine an deren südlichen Wand untergebracht.

37. Die Akkumulatoren-Batterien 12V und 36V zur Speisung der Ueberwachungs-, Abhängigkeits- und Schienenstromkreise befinden sich in einem zusätzlichen Holzschrank an der südlichen Stellwerkkabinenwand.
38. Die Schränke sind mit Spezialschlössern versehen. Ein Schlüssel ist unter Plombenverschluss am Relaiskasten hinter dem linken Fahrstrassenapparat aufbewahrt und darf nur vom Personal des Stellwermeisters oder in dessen Auftrag benützt werden.
39. Für den Betrieb der Anlage werden verwendet:
- a) ein Transformator 220 V 16 $\frac{2}{3}$ Hz bzw. 50 Hz mit Sekundäranszapfung für 180 V 16 $\frac{2}{3}$ Hz bzw. 220 V 50 Hz für den Stellstrom der Weichenmotoren,
 - b) Transformatoren 220 V 16 $\frac{2}{3}$ bzw. 50 Hz mit entsprechenden Sekundäranszapfungen für die Lampenströme der Lichtsignale, der Meldelampen und der Weichenbeleuchtung,
 - c) ein Transformator 220 V 16 $\frac{2}{3}$ Hz bzw. 50 Hz mit Sekundäranszapfungen für 16 V bzw. 48 V und Gleichrichtern für die Ladung der Batterien,
 - d) eine 36-Volt Batterie, für die Steuer- und Ueberwachungstromkreise (Relaisapparaturen),
 - e) eine 12-Volt Batterie, für die Speisung der Gleisstromkreise (isolierte Gleisabschnitte).
40. Die Sicherungsanlage wird normalerweise aus dem Fahrleitungsnetz gespeist. Bei Störungen oder zu tiefer Spannung wird die Anlage automatisch durch den Netzumschalter im Stromlieferungsschrank auf das Ortsnetz umgeschaltet. Die Rückschaltung auf das Fahrleitungsnetz erfolgt ebenfalls automatisch nach Normalisierung der Fahrleitungsspannung.
41. Ein Dämmerungsschalter im Stellwerk, unter dem Dach montiert, hat folgende Funktionen:

- a) Tag-/Nacht-Umschaltung. Bei Dunkelheit schaltet er den Strom der Lichtsignale auf eine kleiner Spannung (Nachtspannung), wodurch ihre Leuchtkraft vermindert wird.
 - b) Weichen-, Haupt- und Durchfahrtsignalbeleuchtung. Er schaltet den Beleuchtungsstrom der Weichensignale sowie der mechanischen Haupt- und Durchfahrtsignale abends ein und morgens wieder aus.
42. An der Schmalseite des Relaiskastens, rechts im Stellwerk, befinden sich zwei Handschalter.
- a) Der obere Schalter dient als "Dämmerungsschalterumgehung". Damit kann die Weichenbeleuchtung auch tagsüber für besondere Fälle eingeschaltet werden.
 - b) Der untere Schalter dient zum Ausschalten der Beleuchtung der Weichensignale in den Gleisen 1, 2, 7, 8 und 17.
43. Unter einem abschraubbaren Fenster des Relaiskastens befinden sich der Stellstromautomat und die Sicherungen für die folgenden Stromkreise:
- Weichen-Steuerung und -Überwachung,
 - Hebelsperren,
 - Meldelampen.
44. Ein kleiner Relaiskasten links an der hinteren Gebäudewand enthält:
- a) eine Summer-Abstelltaste zum Abstellen der akustischen Störungsanzeige,
 - b) einen Signalstörungssummer, der bei Vor-Signallampen defekt anspricht,
 - c) die Sicherungen der Lampenstromkreise für die Vor-signale.

IV. Streckenblock

45. Der Bahnhof Altdorf ist mit Streckenblockeinrichtungen gem. R 320.1 Ziff. 10 - 18 (Felderblock für doppelspurige Strecken) ausgerüstet.

Das Blockwerk enthält:

- a) zwei Anfangsfelder,
- b) zwei Endfelder mit aufgebauten Rückmeldesperren.

V. Barrieren

- 46. Die beiden Niveauübergänge Km 35.048 und Km 35.630 sind mit Barrierenanlagen Bauart Bruchsal gesichert.
- 47. Die Schlagbäume beider Anlagen sind mit reflektierenden Belägen u. mit Hängegittern versehen. Je ein Schlagbaum jeder Anlage ist mit einem Vorläutewerk (R 320.9 Bild 1 Nr. 5) ausgerüstet.
- 48. Die Barrieren werden mittels elektrischer Barrierenwinde (Drehstrom, Bauart Signum AG Wallisellen) angetrieben (R 320.9 Ziff. 2.10a), welche in der Nähe der Niveauübergänge aufgestellt sind.
- 49. Die Steuerung der Barrierenwinden erfolgt durch je 2 Barrierenschalter (R 320.9, Rn 2, Ziff. 10b-d) die sich an den folgenden Orten befinden:
 - a) Barriere Nord: je 1 Schalter im WP 22x (Nahbedienung) und in der Stellwerkkabine (Fernbedienung).
 - b) Barriere Süd: je 1 Schalter im WP 22y (Nahbedienung) und in der Stellwerkkabine (Fernbedienung).

Die Barrierenschalter können nur bei eingestecktem Schlüssel betätigt werden. Jede Barrierenanlage hat einen eigenen Schlüssel, welcher sich nur in der geschlossenen Schalterstellung herausnehmen lässt. Damit wird erreicht, dass die Bedienungsart (Nah/Fern) nur bei gesenkten Barrieren gewechselt werden kann, und zudem eine gleichzeitige Nah- und Fernbedienung ausgeschlossen ist. Je 1 Reserveschlüssel ist im Stellwerk unter Plombenverschluss und beim Stellwerkmeister 6 deponiert.

Die Ueberstromautomaten befinden sich in den Barrierenschalterkasten der Stellwerkkabine.

50. Als Betriebsstrom wird Dreiphasen-Wechselstrom 220/380 V 50 Hz des Ortsnetzes verwendet. Die Sicherungen befinden sich auf dem Sicherungstableau im Stationsbureau.
51. Im Falle des Ausbleibens des elektrischen Stromes müssen die Winden mit einer Notkurbel von Hand örtlich bedient werden (R 320.9, Rn 8, Ziff. 3). Je eine Notkurbel ist bei den Barrierenschaltern in den Posten 22x und 22y deponiert.

VI. Meldeeinrichtungen

52. Zur Verständigung zwischen dem Rangierleiter und dem Beamten im Stellwerk ist im Gleisfeld eine Weichentaste Süd, 18 m vor der Weiche 26 aufgestellt, die mit einem Summer im Stellwerk in Verbindung steht.
53. Für die Zustimmungshupe ist im Stellwerk am südlichen Signalkurbelapparat eine Taste vorhanden.
54. Ein Schienenkontakt ZA bei Km 37.026 Seite Erstfeld schaltet während dem Befahren durch ein Fahrzeug die Zugsannäherungsklingel im Stellwerk und einen Summer im Vd.-Büro an.

VII. Bedienung, Unterhalt und Störungsbehebung

55. Für die Bedienung, den Unterhalt und die Störungsbehebung gelten die folgenden Reglemente:
- R 310.1 - über den Fahrdienst,
 - R 311.1 - über den Rangierdienst,
 - 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 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.
56. Die Voltmeter der 12 Volt- und der 36 Volt-Batterien sind täglich abzulesen und die Spannungswerte in die Kontrollhefte einzutragen.
Falls eine Spannung unter den vorgeschriebenen Wert (blaue Marke auf der Instrumentskala) absinkt, ist der Stellwerkmeister unverzüglich zu benachrichtigen.
57. Der Unterhalt obliegt, soweit es nicht den durch den Bahnhof zu besorgenden Kleinunterhalt gemäss R 320.8 betrifft, dem Stellwerkmeister 6 in Goldau, welchem Störungen zu melden sind.

VIII. Inbetriebnahmen und Schlussbestimmungen

58. Die Sicherungsanlage Altdorf wurde im Jahre 1905 erstellt und seither wie folgt ergänzt bzw. geändert:
- 2. Sept. 1937 Ersatz des mechanischen Vorsignals D* durch ein Lichtsignal,
 - 12. Sept. 1939 Elektr. Fernbedienung der Barriere Km 35.630 (Posten 22y),

- 24. Nov. 1960 Ersatz des mechanischen Vorsignals A* durch ein Lichtsignal,
Ersatz der Fühlschienen durch isolierte Gleisabschnitte vor den Weichen 1 und 24 b,
- 28. Aug. 1962 Ausrüsten der Weichen 23a/b, 24 a/b, 25 a/b, 26, 27 und 28 mit elektrischen Antrieben,
Versetzen der elektrischen Barrierenwinde zum Posten 22y,
Ausrüsten der Barrierenanlage Km 35.048 mit elektrischer Barrierenwinde beim Posten 22x,
Einführung der Schlüsselabhängigkeit zwischen den Barrierenschaltern,
- 21. Dez. 1967 Auflösung der DKW 2 a/b in 2 einfache Weichen,
Ausrüsten der Weichen 1, 2, 3, 4 a/b, 9, 10, 11 und 12 mit elektrischen Antrieben,
Isolierungen Seite Flüelen und Gleis 4
- 27. Mai 1969 Isolierungen der Weichen 4 a/b und 26.

59. Diese DV tritt mit der Herausgabe in Kraft und es werden damit folgende Erlasse ungültig:

- DV 123 vom 25. VI. 1930
- Z 79/37 vom 20. IX. 1937
- Z 58/60 vom 21. XI. 1960
- Z 54/62 vom 28. VIII. 1962

Der Kreisdirektor
Zollikofer

Beilagen:

- 1 Uebersichtsplan SBB II Sw Nr. 8286 e
- 1 Tabelle "Zugfahrstrassen und Signalbegriffe"
SBB II Sw Nr. 22695 (siehe Seite 13)

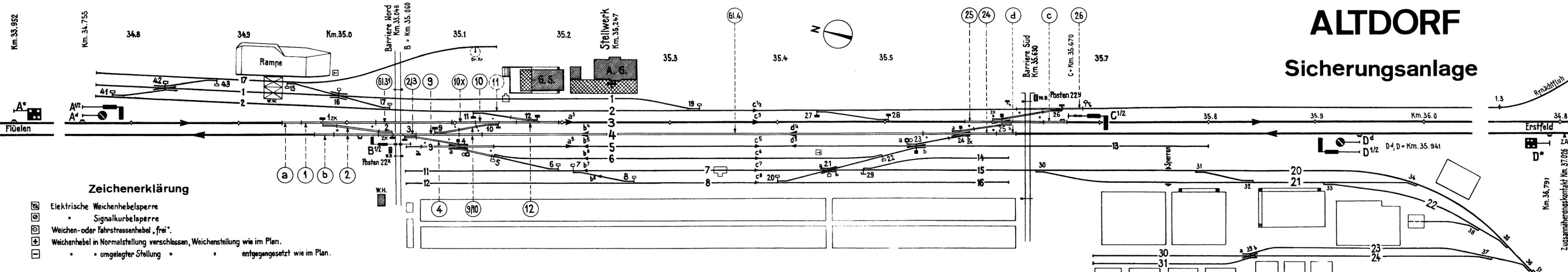
Zugfahrstrassen und Signalbegriffe

Fahrstrasse	Fahrt	Vorsignal		Ein- bzw. Ausfahrtsignal	
		Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern bzw. Klappscheibe	Bezeichnung	Signalisierung mit Lichtern bzw. Signalflügeln
a ³	Von Flüelen auf Gleis 3	A*	grün grün	A ¹	1-flügelig nachts: 1 grün
a ⁵	Von Flüelen auf Gleis 5	A*	brandgelb grün	A ²	2-flügelig nachts: grün brandgelb
b ⁴	Nach Flüelen ab Gleis 4	1) D ^d	nachts grün grün	B ¹	1-flügelig nachts: 1 grün
b ⁵⁻⁸	Nach Flüelen ab Gleis 5-8			B ²	2-flügelig nachts: grün brandgelb
c ^{1/2}	Nach Erstfeld ab Gleis 1/2			C ²	2-flügelig nachts: grün brandgelb
c ³	Nach Erstfeld ab Gleis 3	1) A ^d	nachts grün grün	C ¹	1-flügelig nachts: 1 grün
c ⁵⁻⁸	Nach Erstfeld ab Gleis 5-8			C ²	2-flügelig nachts: grün brandgelb
d ⁴	Von Erstfeld auf Gleis 4	D*	grün grün	D ¹	1-flügelig nachts: 1 grün
d ⁵	Von Erstfeld auf Gleis 5	D*	brandgelb grün	D ²	2-flügelig nachts: grün brandgelb

1) Gilt für Durchfahrtsignal nur, wenn die entsprechende Ausfahrt gestellt ist.

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

ALTDORF Sicherungsanlage



Zeichenerklärung

- Elektrische Weichenhebelsperre
- " Signalkurbelsperre
- Weichen- oder Fahrstrassenhebel „frei“
- Weichenhebel in Normalstellung verschlossen, Weichenstellung wie im Plan.
- " " umgelegter Stellung " entgegengesetzt wie im Plan.
- Weiche mit elektr. Zungenkontrolle. ZK
- Fahrstrasseneinstellung ausgeschlossen durch Weichenverschluss.
- " " " " besonderen Verschluss.
- Fahrstrassenhebel- oder Kurbel eingestellt.
- " " " nicht einstellbar, weil auf gleichem Hebel befindlich.
- " " " frei für Durchfahrt, verschlossen nach gezogener Ausfahrt
- " " " verschlossen, doch frei nach Einstellen des Gleisfahrstrassenhebels.
- Einfahr- oder Ausfahrtsignal (mehrflügelig) einflügelig auf „Fahrt“ gestellt.
- " " " " zweiflügelig " " "
- Durchfahrtsignal auf „Fahrt“ gestellt.
- Wechselstromblockfeld entblockt.
- " " " geblockt.
- " " " mit elektrischer Rückmeldesperre.
- Blockfeldscheibchen weiss.
- " " " rot.
- Verschlusswechsel im Blockfeld.
- Streckenblocksperrung mit Signalverschluss [Anfangsfeld].
- " " " ohne " [Endfeld].
- Verschlossen durch Fahrstrassen - Gleishebel.
- Hebel einer abweisenden Weiche (Schutzweiche) in Normalstellung verschlossen.

Verschlussstafel

Felder- und Hebelnummer		Weichenhebel													Fahrstr.-Heb.		Signale		Streckenblock																																																																																																													
Fahrstrassen	Fahrrichtung	Weichenhebel													Fahrstr.-Heb.		Signale		Streckenblock																																																																																																													
		Barriere Nord		Flüelen		von		nach		von		nach		nach		nach		nach		nach		nach																																																																																																										
a ³	Von Flüelen auf 3	A ¹	A ²	B ¹	B ²	3	5	4	5	8	A ^d	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	D ^d	C ¹	C ²	D ²	1/2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Vereinfachte Fahrstrassenreihenfolge

Stellwerkapparat

