

Luzern, den 7. Januar 1954.

Z 2 54

A. Aufnahme des doppelspurigen Betriebes auf der Strecke
Luterbach - Solothurn HB

B. Aenderungen an den Sicherungsanlagen
Luterbach und Solothurn HB

I. Allgemeines (Inbetriebnahme).

1. Dienstag, den 12. Januar 1954 wird mit Zug 114 (15.08 Uhr) das neue (südliche) Streckengeleise Luterbach - Solothurn HB in Betrieb genommen.

Die Strecke Luterbach - Solothurn HB wird von diesem Zeitpunkt an doppelspurig betrieben.

II. Aenderungen an der Sicherungsanlage Luterbach.

2. In Luterbach werden die Sicherungseinrichtungen für den neuen Zustand abgeändert und bestehen wie folgt:
 - a) Sämtliche Lichtsignale (A*, A, B, C, D* und D) signalisieren gemäss RS, Zif. 71 und 72. (Die Stellung der Weichen wird nicht signalisiert)

- b) Die unterste Laterne mit roter Linse der Signale A & D ist eine Reserve, welche automatisch aufleuchtet, wenn die normale rote Laterne versagt.
3. Im Stationsbureau besteht ein prov. Befehlstellwerk. Von diesem aus werden die Vor-, Ein- und Ausfahrsignale (Lichtsignale) gesteuert und die Weichen 1/2, 5, 6/7, 14/15, 16/17b und 29/30 elektr. fernbedient und stehen in diesem unter Fahrstrassenverschluss.
4. Auf dem elektrischen Stellwerk befindet sich eine Geleisetafel mit einer schematischen Darstellung der Anlage und Kontrolleinrichtungen.
5. Die Weichenschalter besitzen keine Sperrvorrichtung gegen Umstellen unter Fahrzeugen. Die Weichen dürfen daher erst umgelegt werden, nachdem sich der betreffende Beamte davon überzeugt hat, dass die Weiche frei ist.
6. Die Auflösung der Ausfahr-Fahrstrassen und Haltstellung der Ausfahrsignale erfolgt automatisch beim Befahren entspr. Schienenkontakte nach den Ausfahrweichen 1 resp. 30 durch den Zug.

Die Einfahr-Fahrstrassen sind von Hand durch die entspr. Betriebsauflösetaste aufzulösen. Diese sind jedoch erst wirksam, wenn der Zug die entspr. Schienenkontakte vor den Einfahrweichen 1 resp. 28 befahren hat. Beim Befahren dieser Schienenkontakte wird gleichzeitig die Tastensperre aufgelöst.

Die Freigabe zur Einstellung oder Rückstellung einer Fahrstrasse wird durch das weiss aufleuchtende Lämpchen und die Freigabe zur Fahrstellung des Signals durch das grün aufleuchtende Lämpchen über dem Fahrstrassensignalschalter angezeigt.

7. Im Sicherungskasten unter den Schaltern des Stellwerkes befinden sich die Sicherungen, die vom Beamten in Störungsfällen kontrolliert und allenfalls ersetzt werden müssen. Die Sicherungen sind beschriftet.
- Ein Sicherungsprüfer ist im Sicherungskasten vorhanden. Mit der zu prüfenden Sicherung werden die beiden Kontaktplättchen berührt. Falls die Sicherung in Ordnung ist, ertönt der Signalstörungssummer.

8. Die Geleisetafel auf dem Stellwerk enthält:
 - a) Farbige Rückmeldelämpchen für die Hauptsignale und je ein Störungsmeldelämpchen für die Vorsignale,
 - b) ein Stellstrom-Ampèremeter (0-15 A.), das den Strom beim Umstellen der Weichen anzeigt.
 - c) ein Ueberwachungs-Voltmeter (0-50 Volt) zur Kontrolle des Weichenüberwachungs- und Abhängigkeitsstromes. Die Spannung beträgt normal (Dauerladebetrieb) 42 Volt.
9. Zur akustischen Meldung von Weichen- und Signalstörungen enthält das Stellwerk einen Weichenwecker und einen Signalstörungswecker. Mit einer Weckerabstelltaste am Stellwerk kann der Signalstörungswecker abgestellt werden. Das Störungsmeldelämpchen jedoch brennt weiter bis zur Behebung der Störung. Die Signalstörung ist weiterhin erkennbar durch Erlöschen der Rückmeldelämpchen der Hauptsignale bzw. Aufleuchten der Vorsignal-Störungsmeldelämpchen auf der Geleisetafel.
10. Für die Ein- und Ausfahrten von und nach Solothurn besteht eine Zustimmungsabhängigkeit zwischen Befehlstellwerk und Wärterstellwerk. Als Zustimmungshebel werden im Wärterstellwerk die bisherigen Signalhebel C^{1/2} und D^{1/2} verwendet. Diese Zustimmungshebel werden frei durch Einstellen der entspr. Fahrstrassenhebel im Wärterstellwerk und sind gegen Rückstellung gesperrt bei eingestelltem Fahrstrassensignalschalter im Befehlstellwerk.
11. Die Weichen 17a, 18 und 20 werden örtlich handbedient. Die restlichen nicht an das Befehlstellwerk angeschlossenen Weichen werden vom Wärterstellwerk aus mit Drahtzügen fernbedient und stehen in diesem unter Fahrstrassenverschluss. Die Weichen-Numerierung ist aus der Planbeilage zu entnehmen.
12. Für die Einstellung der Fahrstrassen, Zustimmungshebel und Signale gilt nachstehende Tabelle:

Signal-Fahrstrassentabelle.

Fahrstrasse	Fahrt	Gleis	Stellung der befahrenen Weichen		Vorsignalbez.	Ein- resp. Ausfahr-signal		Zustimmungshebel im Wärterstellwerk
			Gerade Fahrt	Ablenkung		Bez.	Signalisierung	
a1	Von Deitingen auf	1	-	1/2, 6/7	A*	A	1 grün	
a2	" " "	2	6, 15, 16	1/2	A*	A	"	
a4	" " "	4	1, 8, 13	5	A*	A	"	
a6	" " "	6	1, 9a, 12a, 12b	5, 8, 9b	A*	A	"	
a7	" " "	7	1, 10a	5, 8, 9a, 9b, 10b	A*	A	"	
b1	Nach Deitingen ab	1	-	1/2, 6/7	-	B	1 grün	
b2	" " "	2	6, 15, 16	1/2	-	B	"	
b3	" " "	3	1, 5	-	-	B	"	
b4	" " "	4	1, 8, 13	5	-	B	"	
b6-8	" " "	6-8	1 usw.	5, 8, 9b usw.	-	B	"	
c1	Nach Solothurn ab	1	16, 27a, 27b 30	14/15	-	C	1 grün	C2
c2	" " "	2	6, 15, 16 27a, 27b 30	-	-	C	"	C1
c4	" " "	4	28	23, 24, 29/30	-	C	"	C2
c6-8	" " "	6-8	23 28 usw.	24, 29/30 usw.	-	C	"	C2

d1	Von Solothurn auf	1	29/27b, 16	28, 27a, 14/15	D*	D	1 grün	D2
d2	" " "	2	29/27b, 16, 15, 6	28, 27a	D*	D	"	D2
d3	" " "	3	29, 28, 24	-	D*	D	"	D1
d4	" " "	4	29, 28, 13, 8	24, 23	D*	D	"	D2
d6	" " "	6	29, 28, 23, 22, 21, 36b, 36a, 12a/b	24, 19, 9b	D*	D	"	D2
d7	" " "	7	29, 28, 23, 22, 21, 19, 35, 10a	24, 10b, 9a/b	D*	D	"	D2
a2	Von Deitingen nach	2	6, 15, 16	1/2	A*	A	1 grün	C1
c2	Solothurn über		27a/b, 30		-	C	"	
d3	Von Solothurn nach	3	29, 28, 24	-	D*	D	1 grün	D1
b3	Deitingen über		5, 1		-	B	"	

III. Änderungen an der Sicherungsanlage Solothurn HB.

13. Auf den genannten Zeitpunkt (Zug 114 des 12. Januar 1954) werden:
- a) Die Verschlüsse der Weichen und Fahrstrassen im Stellwerk I für den doppelspurigen Betrieb Seite Luterbach entsprechend abgeändert.
 - b) Die auf der Planbeilage mit ○ "Kreis" bezeichneten Weichen werden von prov. Schalterwerken im neuen Stellwerk II aus elektrisch fernbedient. Sie stehen nicht unter Fahrstrassen-verschluss.
 - c) Zwischen Befehlwerk, Stellwerk II und Stellwerk I bestehen für die Fahrstrassen und Signaleinstellungen keine Abhängigkeiten.

Die Fahrstrassenfreigaben für Zugsfahrten von und nach Luterbach sowie Derendingen erfolgen vom Befehlwerk mittels Gegenprechanlage an die Stellwerke II und I. Der Beamte im Befehlwerk darf dem Wärter im Stellwerk I den Auftrag zum Öffnen der Ein- und Ausfahrtsignale erst erteilen, wenn er vom Stellwerk II die Meldung über den richtigen Stand der zu befahrenden Weichen erhalten hat.

14. Die Auflösung der Ausfahr-Fahrstrassen nach Luterbach und nach Derendingen und der Einfahr-Fahrstrassen von Derendingen, sowie die Haltstellung der Signale B, C und D bleiben unverändert.
15. Die Haltstellung des Einfahrtsignals und Auslösung der Rückmeldesperre bei Einfahrten von Luterbach erfolgt durch einen Schienenkontakt im Einfahrgeleise östlich Weiche 2a; die Fahrstrassenauflösung erfolgt mittels Betriebsauflösetaste im Stellwerk I.
16. An Stelle der mechanischen Rangiersignale R2 und R3 bei km 73.480 tritt ein Lichtrangiersignal R3 nach RS Zif. 129 (Bild 183). Das beidseitig signalisierende Signal trägt einen weissen dreieckigen Aufsatz gemäss RS Zif. 126. (Das Signal ist in unbeleuchtetem Zustande bedeutungslos). In der Stellung "rangieren verboten" verbietet es Rangierfahrten auf der und gegen die Fahrstrasse der Züge von und nach Luterbach und Derendingen in oder aus den Geleisen A 4-7. Es wird vom Wärter des Stellwerkgebäudes II fernbedient und steht nicht unter Verschluss.

IV. Streckenblock.

17. Die Streckenblockapparate in Luterbach und Solothurn der Strecke Luterbach-Solothurn HB werden abgeändert für den Streckenblock auf zweigeleisigen Strecken gemäss R 320.1.
18. In Luterbach wird nach Zug 2970 (14.11 Uhr) des 12. Januar 1954 der Streckenblockapparat im Wärterstellwerk ausser Betrieb gesetzt und an dessen Stelle am Handblockapparat (Bauart Hasler) im Befehlstellwerk die entsprechenden Felder (nach bzw. von Solothurn) ergänzt.
19. Für die Ausführung dieser Arbeiten wird der Streckenblock Luterbach-Solothurn nach Zug 2970 des 12. Januar 1954 ausser Betrieb gesetzt. Der Zugverkehr ist von Zug 114 des 12. Januar an bis zur Wiederinbetriebnahme des Streckenblocks durch telephonische oder telegraphische Rückmeldung (R 320.1, Art. 15.5 und R 310.1, Zif. 42) zu regeln. Die Streckenblockabhängigkeiten der Ausfahrtsignale Luterbach (Seite Solothurn HB) und Solothurn HB (Seite Luterbach) werden aufgehoben. Die Züge können bei geöffneten Ausfahrtsignalen ausfahren.

Die Wiederinbetriebnahme des Streckenblocks wird den Stationen durch den Stellwerkdienst bekanntgegeben.

V. Betriebliche Anordnungen. Streckensperrung.

20. Zwecks Ausführung der nötigen Arbeiten wird die Strecke Luterbach-Solothurn HB, Dienstag, den 12. Januar 1954 im Intervall zwischen den Zügen 2970 und 114 gesperrt und ist nach FDR 61.9-12 zu decken.
Die Züge 6974F, 6969, L225F und 114aF dürfen am 12. Januar 54 nicht verkehren.
21. Die Aenderung der Fahrplanprimare wird mit besonderem Z angeordnet.
22. Bis zur Konsolidierung der Geleiseanlage darf das neue (südliche) Streckengeleise Luterbach-Solothurn HB bis auf Widerruf nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h befahren werden. Geschwindigkeitstafeln gem. AZ 25/52 sind aufgestellt.

23. Für die Geschwindigkeiten innerhalb der Stationen Luterbach und Solothurn HB gelten die **Angaben des** neuen Dienstfahrplanes, solange nicht durch **Langsamfahr**signale kleinere Geschwindigkeiten vorgeschrieben sind.

VI. Schlussbestimmungen.

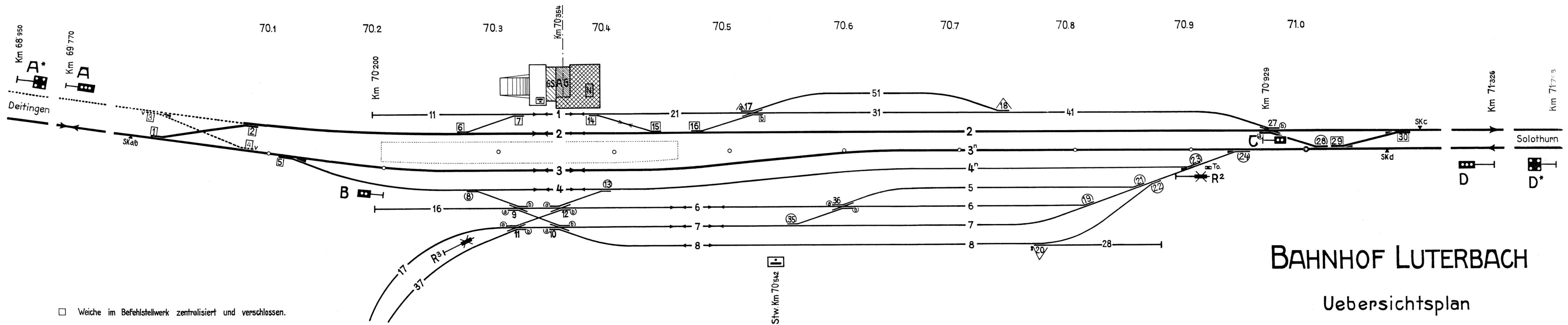
24. Das Z 56/53 sowie alle dem vorliegenden Z widersprechenden Angaben früherer Erlasse werden hiermit aufgehoben.
25. Dieses Z ist bis auf weiteres aufzubewahren.

Der Kreisdirektor:

Merz.

2 Planbeilagen.

- I 1
II 1-9 sow.zutr.
III S: 1, 2, 7e-g, 9 sow.zutr.
P: 2,7e-g, Luterbach u. Solothurn
IV P: 2ab, 3, 4a sow. zutr.



BAHNHOF LUTERBACH

Übersichtsplan

- Weiche im Befehlstelwerk zentralisiert und verschlossen.
- „ „ Wärterstellwerk „ „
- △ „ „ örtlich handbedient.
- Projekt

SOLOTHURN HB

Schem. Übersichtsplan

Luzern, Dez. 1953

