

S B B Kreis III
Direktion

Bahnhof B r u g g

Strecken: Brugg - Schinznach Dorf

Brugg - Birrfeld

Schinznach Dorf - Birrfeld

Zürich, 15. Mai 1968

Z 31/68

Inbetriebnahme von

- Verbindungslinie Schinznach Dorf - Birrfeld
- Automatische Blockstelle Eihalden
- Automatische Spurwechsel- und Blockstelle Villnachern
- Automatische Blockstelle Umiken
- Wechselbetrieb Brugg - Schinznach Dorf
- Automatischer Block Brugg - Birrfeld
- Aenderungen an der Sicherungsanlage Brugg

A. Inbetriebnahme und Allgemeines

1.a) Sonntag, den 26. Mai 1968 werden ab 0400 Uhr im Bahnhof Brugg und auf den Strecken: Brugg - Schinznach Dorf, Brugg - Birrfeld sowie Schinznach Dorf - Birrfeld ("Verbindungslinie") die folgenden Aenderungen und Ergänzungen an der Sicherungsanlage eingeführt.

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

c) Strecke Brugg - Schinznach Dorf:

- Inbetriebnahme von neuen automatischen Blockstellen und der Spurwechselstelle "Villnachern" (s.Ziff.19-22),
- Einführung des Wechselbetriebes auf dieser Strecke,
- Inbetriebnahme einer Fernüberwachungs- und Fernsteueranlage für die Strecke Brugg - Schinznach Dorf (Bözberg - Südrampe). (S.Ziff. 23),
- Inbetriebnahme der Signal-Barrieren-Abhängigkeit auf der Haltestelle Villnachern (s.Ziff. 24, 25).

d) Strecke Brugg - Birrfeld:

- Inbetriebnahme des automatischen Streckenblocks (s.Ziff. 26).

3. Wechselbetrieb

a) Die Signalanordnung auf der Strecke Brugg - Schinznach Dorf ermöglicht den Wechselbetrieb (FDR 41⁸).

Damit sind ohne besondere Regelung jederzeit signalmässige Fahrten wahlweise in beiden Fahrrichtungen auf den Streckengleisabschnitten (Gleise 131, 133 - 134, 136 - 137, 231, 233 - 234, 236 - 237) der Bözberg - Südrampe zulässig.

b) Für die blockmässige Sicherung der Züge auf den Strecken mit Wechselbetrieb gelten die Erläuterungen und Vorschriften im Blockreglement R 320.1, Ziff. 113, 135 und 136.

4. Signal-Telefone. Bei allen Hauptsignalen sind Signal-Telefone vorhanden (s. beiliegende Situationspläne).

Die Rufzeichen sind in den Apparaten angegeben.

Bei Unregelmässigkeiten hat sich der Lokführer in der Regel an den Beamten im Freigabewerk Brugg zu wenden.

5. Weichenheizung. Die Weichen 201 - 208, 211 und 213 der Verbindungslinie Brugg, die Spurwechselweichen 1 - 4 der Blockstelle Villnachern sowie die Spurwechselweichen 1 - 4 in Schinznach Dorf werden mit Heizeinrichtungen ausgerüstet, worüber eine besondere Dienstvorschrift ausgegeben wird.

6. Automatische Zugsicherung

Die Ausfahrtsignale, Ausfahrsvorsignale sowie die Vorsignale zu den Einfahrtsignalen sind mit den Streckengeräten der automatischen Zugsicherung ausgerüstet.

Bei den Blocksignalen N₁₃₁, N₂₃₁ (Seite Bözberg) und K_B (Seite Birrfeld) sind ebenfalls Streckengeräte der automatischen Zugsicherung eingebaut. Die Zugsicherung spricht bei Haltstellung dieser Signale an.

Soweit es sich nicht um Vorsignale oder Ausfahrtsignale handelt, an denen die automatische Zugsicherung nur bei den Begriffen "Warnung" bzw. "Halt" anspricht, sind folgende Besonderheiten zu erwähnen:

a) Die automatische Zugsicherung spricht an:

- an den kombinierten Blocksignalen bei den Begriffen "Warnung" und "Halt",
- in Schinznach Dorf an den beiden Einfahrsvorsignalen A* (Seite Brugg) beim Fahrbegriff "2" (ablenkende Einfahrt). Die Merkzeichen nach AZ 12/59 stehen für beide Fahrrichtungen auf den beiden äusseren Seiten der Fahrbahn.

b) Die automatische Zugsicherung spricht nicht an:

- an den unter Ziffer 6.a) genannten Signalen bei den nicht erwähnten Fahrbegriffen (insbesondere Fahrbegriff "1");
 - bei den Einfahrvorsignalen (Signale M_{133}^* , M_{233}^* , L^*) für Einfahrt in die Verbindungslinie (Gleise V 1 oder V 2) oder nach Brugg bei allen Signalbegriffen, ausser "Warnung";
 - an den Vorsignalen P_{35}^* , Q_{35}^* , R_{35}^* , S_{35}^* der Blockstello 35 ("Villnachern") bei gerader Fahrt (Fahrbegriff "1") und Ablenkung (Fahrbegriff "3", Spurwechsel);
 - an den Vorsignalen G_{133}^* / K_{133}^* und G_{233}^* / K_{233}^* (Einfahrt von Villnachern in den Bahnhof Brugg oder Durchfahrt über die Verbindungslinie);
- weil der Unterschied zwischen höchster und kleinster Einfahrtsgeschwindigkeit nicht grösser ist als 35 km/h (Reihe A) bzw. 40 km/h (Reihe R)
- am Vorsignal J^* / N^* (Einfahrt aus Richtung Birrfeld), weil:
 - bei Einfahrt in den Bahnhof Brugg die Einfahrtsgeschwindigkeit in alle Gleise auf 40 km/h begrenzt ist;
 - bei Durchfahrt über die Dienststation "Brugg VL" auf die Gleise V 1 oder V 2 mit gleicher Höchstgeschwindigkeit (85 km/h, s.Ziff. 17) gefahren werden darf.

B. Bahnhof Brugg
=====

7. Stellwerkanlage (s. Plan Sw 20955 q). Der bisherige mit Schaltern versehene Freigabeapparat in Brugg wurde ausser Betrieb gesetzt. Die Freigaben werden jetzt mit Tasten, welche im Stellpult eingebaut sind, an die Wärterstellwerke erteilt. Von diesem Pult aus wird ausserdem die ganze Bözbergstrecke bis Stein=Säckingen überwacht.
8. Es wurden folgende neuen Fahrstrassen nachgebaut:
- Nach Birrfeld ab Gleis 3,
 - Von Turgi nach Birrfeld über Gleis 3 oder 4 (Durchfahrten),
 - Ausfahrten ab den Stationsgleisen 2 - 10 Richtung Villnachern auf das rechte Streckengleis (Gleis 231),
 - Einfahrten auf die Gleise 2 - 8 aus Richtung Villnachern über das rechte Streckengleis (Gleis 131).
9. Innere Blockstrecken ("Räumungsabschnitte")
- a) Für Ausfahrten nach Villnachern:
- Zwischen den Weichen 60 bzw. 61 und den Signalen N₁₃₁ bzw. N₂₃₁ besteht eine Blockstrecke (Gleis 131) von 250 m bzw. (Gleis 231) von 200 m Länge. (Blockstelle "Aarebrücke").
- b) Für Ausfahrten nach Birrfeld besteht zwischen der Weiche 62 und dem Signal K_B eine Blockstrecke (Gleis 101) von 520 m Länge. (Blockstelle "Habsburg").

- c) Für Einfahrten von Villnachern nach Brugg bestehen zwischen den Weichen 203 bzw. 206 und den Signalen G₂₃₁ bzw. G₁₃₁ Blockabschnitte (Gleis 231) von 430 m bzw. (Gleis 131) von 280 m Länge.
- d) Für Einfahrten von Birrfeld nach Brugg besteht zwischen der Weiche 211 und dem Signal J eine Blockstrecke (Gleis 101) von 310 m Länge.

10. Signalisierung

Anstelle der bisher im Bahnhof Brugg gültigen Wegsignalisierung wird für den ganzen Bahnhof die Geschwindigkeitssignalisierung eingeführt. (S.a.Ziff. 11).

Dies hat nachstehende Aenderungen zur Folge:

Fahrstrasse	Fahrbegriff		Bemerkungen
	alt	neu	
von Turgi auf Gleis 2	3	1	Weiche 4: Laterne gemäss AZ 43/60
nach Turgi ab Gleis 1	3	1	Weiche 3: Laterne gemäss AZ 43/60
nach Turgi ab Gleis 4	2	3	
von Birrfeld auf Gleis 5	1	2	
nach Birrfeld ab Gleis 5	1	2	
nach Villnachern ab Gleis 2 über Gleis 131	-	2	nur wenn Signal N ₁₃₁ "HALT" zeigt*)
nach Villnachern ab Gleis 2 über Gleis 231	-	3	
nach Villnachern ab Gleis 2 über Gleis 231	-	2	nur wenn Signal N ₂₃₁ "HALT" zeigt*)

*) weil die Vorsignaldistanz für höhere Geschwindigkeiten zu klein wäre.

Alle übrigen Fahrstrassen werden wie bisher signalisiert.

11. Fahrgeschwindigkeiten (s.a.Ziff. 10).

Für den ganzen Bahnhof Brugg bedeuten die Signalbegriffe ab 26. Mai 1968 folgende Höchstgeschwindigkeiten:

Fahrbezeichnung	Zugreihe R	Zugreihe A
1	80	75
2	40	40
3	65	60

12. Vereinfachte Zugabfertigung

Für das Bahnhofsgleis 1 wird die vereinfachte Zugabfertigung gemäss Anhang FDR-a, Ziff. 24⁴⁻¹³ eingeführt. Hiezu sind entlang des überdeckten Perrons an den Steinsäulen 3 Tastenkästchen angebracht für Bereitschaftsmeldung an das Freigabewerk.

13. Rangierbereiche

- a) Die dem Bahnhof Brugg zugeordnete normale Rangierzone reicht:

Seite Birrfeld bis zur Tafel "Rangier-Halt" bei km 0.900. (Die Fahrstrasse vom Abzweigsignal L (Dienststation "Brugg VL") Richtung Brugg wird dabei gesperrt (s.Z 30/68, Ziff. 10.b).

Seite Villnachern bis zu den Tafeln "Rangier-Halt" bei km 32.100. Die Einfahrstrassen von den Abzweigsignalen M₁₃₃ und M₂₃₃ ("Brugg VL") Richtung Brugg werden dabei gesperrt (s.Z 30/68, Ziff. 10.c).

Für Rangierfahrten aus dem Bahnhof Brugg, Richtung Villnachern oder Birrfeld, dürfen dabei die Einfahrsignale G bzw. J entgegen RDR 197 ohne Verständigung bis zu den Tafeln "Rangier-Halt" überfahren werden.

- b) Wenn dieser Rangierbereich nicht genügt und bis in die Weichenzone bzw. auf die Verbindungslinie gefahren werden muss, sind immer alle Fahrstrassen im betreffenden Weichenkopf zu sperrern (Sperrtasten oder Festhaltetaste im Freigabewerk).

Bei ausgeschalteten Fahrleitungen sind die Führer von elektr. Triebfahrzeugen zu verständigen (RDR 78).

C. Verbindungslinie Schinznach Dorf - Birrfeld

(Dienststation "Brugg Verbindungslinie", s. Plan Sw 22692 d)

14. Stellwerk

Alle Signale und Weichen der Verbindungslinie werden vom Stelltisch im Freigabewerk Brugg aus bedient und überwacht. (S.a. Ziff. 16.)

15. Gleis- und Weichenanlage

- a) Die Gleis- und Weichenanlage der Verbindungslinie ist durchgehend isoliert. Die Belegung der einzelnen Abschnitte wird auf dem Stelltisch (Freigabewerk) gemeldet.
- b) Die beiden Gleise der Verbindungslinie können wahlweise für beide Fahrrichtungen benützt werden. Die Weichen Nr. 203, 204, 205, 206, 211 und 213 sind mit Weichensignalen gemäss AZ 43/60 ausgerüstet (gleiche Höchstgeschwindigkeit über beide Zweige, s.a. Ziff. 17).
- c) Die Weichen 201-202, 203-204 sind zugleich Spurwechselweichen für den Wechselbetrieb Brugg - Schinznach Dorf.
- d) Alle Weichen (Nr. 201-213) der Verbindungslinie sind mit elektrischen Weichenantrieben mit Zungenkontrolle ausgerüstet.

16. Fahrdienstvorschriften

- a) "Brugg VL" gilt als nicht besetzte Dienststation gemäss Anh FDR-a 24^{20a}.
- b) Eine Verständigung des Fahrpersonals (Kartenabgabe) auf dem Viadukt der Verbindungslinie ist unmöglich.
- c) Es wird kein Abfahrbefehl erteilt, Abfahrt nach Fahrtstellung des Ausfahrsignals (FDR 44¹³).
- d) Die Ausfahrt bei gestörtem Ausfahrsignal in Haltstellung erfolgt auf telefonische Bewilligung hin (FDR 46^{17a}).
- e) Haltende Züge haben vor das massgebende Signal zu fahren, damit die rückwärtigen Gleisabschnitte bestmöglich wieder freigelegt werden und damit andere Fahrstrassen-Einstellungen möglich sind. Rückwärtsbewegung ist ohne Bewilligung des Beamten am Freigabewerk Brugg (FDR 47¹⁷) nicht zulässig.

- f) Zur Vermeidung von Zughalten haben die Zugausgangsbahnhöfe im Benehmen mit der ZI II und III sowie dem Bahnhof Brugg die Extrazüge möglichst durchgehend anzuordnen und direkte Fahrordnungen (z.B. bis Wohlen oder Arth=Goldau, bzw. in umgekehrter Richtung bis Basel) abzugeben.
- g) Bis zur Inbetriebnahme des Streckenblocks zwischen Birrfeld und Othmarsingen (voraussichtlich im Herbst 1968) obliegt die Abgabe von Kreuzungsverlegungskarten an die Züge aus Richtung Verbindungslinie ausschliesslich der Station Birrfeld.

7. Signale und Fahrgeschwindigkeiten

- a) Signale. Die Dienststation "Verbindungslinie" ist mit Vor- und Hauptsignalen ausgerüstet, wobei die Abzweigsignale L und M für die Einfahrt in die Dienststation "VL" als Einfahrtsignale zu **beachten sind.**
- b) Für die Dienststation "Brugg VL" gilt die Geschwindigkeitssignalisierung. Es sind Einfahrten auf das angebotene Gleis V 1 oder V 2 möglich (Zeichen ▲ im Df).
- c) Fahrgeschwindigkeiten. Für alle Signale der Dienststation "Brugg VL" bedeuten die Signalbegriffe die Höchstgeschwindigkeiten gemäss nachstehender Tabelle.

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten über die Weichen der Dienststation "Brugg Verbindungslinie" (s. Plan Sw 22692d)

Weichen		Zulässige Höchstgeschwindigkeit km/h		Signalisierung (Fahrbegriff)
		Zugreihen R	A	
203, 204, 205, 206 211, 213	in beiden Stellungen	85	80	1
	in gerader Stellung	85	80	1
Spurwechselweichen 201, 202, 207, 208	in ablenken- der Stellung	65	60	3

18. Richtungssignale

Damit der Lokführer eines Zuges vom Bözberg oder von Birrfeld erkennen kann, ob die Fahrstrasse bei der Abzweigung in Richtung Brugg oder in Richtung Verbindungslinie eingestellt ist, sind die Signale M_{133}^* , M_{233}^* (kombinierte Block- und Vorsignale bei km 34.050) und L* (km 2.480) mit Richtungssignalen ausgerüstet (s. Plan Sw 23389). An diesen Signalen bedeuten:

- Buchstabe B : Fahrstrasse Richtung Brugg
- Buchstabe V : Fahrstrasse Richtung Verbindungslinie.

Der Lokführer kann somit den Zug rechtzeitig anhalten (vor den Signalen M_{133} , M_{233} km 32.939 bzw. L km 1.680), falls die Fahrstrasse nach einer falschen Richtung eingestellt ist (Meldung am Telefon, s. Ziff. 4).

D. Strecke Brugg - Schinznach Dorf

(Blockstellen "Umiken" und "Eihalden",
Spurwechselstelle "Villnachern").
(Hierzu Plan Sw 23389).

I. Blockstellen

19.a) Die Strecke Brugg - Schinznach Dorf wird statt wie bisher in 2 inskünftig in 4 Blockabschnitte unterteilt durch die drei neuen Blockstellen:

Blockstelle 34	"Umiken"
Blockstelle 35	"Villnachern"
Blockstelle 36	"Eihalden"

Die für Wechselbetrieb eingerichtete Signalanlage dieser Strecke ist auf der Planbeilage Sw 23389 ausführlich dargestellt. Die Signale entsprechen dem R 312.1, Beiblatt 1, Ziff. 5 und 20.

b) Die bisherigen Blocksignale mit den zugehörigen Blockvorsignalen der Blockstelle Villnachern werden ausser Betrieb genommen.

20. Fahrgeschwindigkeiten. Für alle Signale der drei Blockstellen bedeuten die Signalbegriffe folgende Höchstgeschwindigkeiten:

Fahrbezug	Zugreihe R	Zugreihe A
1	95	90
3	65	60

21. Streckenblock. Die 4 Blockabschnitte der Strecke Brugg - Schinznach Dorf (s.Ziff. 19.a) werden alle durch automatischen Streckenblock mit Achszählern gesichert. Die Zählregister sind eingebaut:

- für die Blockstrecken 133 und 233 in Brugg
- für die Blockstrecken 134 und 234 in Villnachern
- für die Blockstrecken 136 und 236 in Villnachern
- für die Blockstrecken 137 und 237 in Schinznach Dorf.
(S. ferner Ziffer 23a).

II. Spurwechselstelle (Blockstelle) "Villnachern"

22. Weichenanlage

Etwa 700 m unterhalb der Haltestelle Villnachern wurden 4 Spurwechselweichen in die Streckengleise eingebaut. Diese Weichen sind in gerader Stellung mit der Streckengeschwindigkeit und in ablenkender Stellung mit 65 km/h bei Zugreihe R und 60 km/h bei den Zugreihen A und M befahrbar.

Alle Weichen sind mit elektrischen Antrieben und Zungenkontrolle ausgerüstet.

23. Sicherungsanlage

a) Alle Apparate für die drei Blockstellen und die Spurwechselanlage Villnachern sind im gemeinsamen Apparatehaus bei km 35.525 untergebracht. Die ganze Streckensignalanlage wird vom Stelltisch im Freigabewerk Brugg aus ferngesteuert und fernüberwacht, desgleichen die Sicherungs- und Spurwechselanlage in Schinznach Dorf, soweit es den Zugverkehr auf den Hauptgleisen 2 und 3 betrifft.

Im Normalbetrieb arbeitet die Anlage weitgehend automatisch bzw. zuggesteuert.

b) Im Apparatehaus in Villnachern ist ein Notstelltisch vorhanden, mit dem die Spurwechselweichen und deren Signale örtlich zu bedienen sind, wenn bei gestörter Fernsteueranlage ein einspuriger Betrieb eingeführt und dabei eine Spurwechselweichenverbindung benützt werden muss.

III. Haltestelle Villnachern

24. Die Barrieren km 35.815 und 35.950 in Villnachern werden wie bisher von der Haltestelle (km 35.956) aus bedient. Beim Barrierenposten ist eine Zugmeldeanlage vorhanden, über die eine besondere Dienstvorschrift (DV 706) ausgegeben wird.

25.a) Signal-Barrieren-Abhängigkeit. Die Signale P₃₅, Q₃₅ (km 35.020) und R₃₆, S₃₆ (km 36.854) können nur Fahrtstellung signalisieren, wenn die beiden Barrieren auf der Haltestelle Villnachern geschlossen sind.

b) Bei Störungen an den Barrieren können diese Signale u.U. nicht mehr auf Fahrt gestellt werden (keine Umgehungsmöglichkeit). Der Lokführer erhält diesfalls telefonisch den Befehl zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal. (Beachtung von FDR 6^{28,29}.)

E. Strecke Brugg - Birrfeld

26. Die einspurige Strecke von Brugg nach Birrfeld ist mit automatischem Block mit Achszählern ausgerüstet. Das Zählregister ist in Brugg eingebaut. Innerhalb des Abzweigsignales L ist die Gleisanlage isoliert.

F. Fahrdienstvorschriften

27. Die folgenden Neuerungen wurden gemäss nachstehenden Auszügen der bisherigen und der neuen Darstellung in die Hefte der Zugreihen R,A,M der Kreise II und III sowie in die Dienstfahrpläne aufgenommen:
- Geschwindigkeitssignalisierung und neue Fahrgeschwindigkeiten für den Bahnhof Brugg
 - Geschwindigkeitssignalisierung und Fahrgeschwindigkeiten für die Dienststation "Verbindungslinie"
 - Spurwechselanlage "VL"
 - Spurwechselanlage Villnachern
 - Wechselbetrieb Brugg - Schinznach Dorf

Während der Fahrplanperiode vom 26.Mai 1968 - 31.Mai 1969 sind noch keine fahrplanmässigen Züge über Brugg-Verbindungslinie vorgesehen. Im Df 13^{II} sind die Angaben für die Dienststation Verbindungslinie nicht aufgeführt.

Die für das Erstellen von Extrazugfahrordnungen nötigen Angaben sind dem R,A,M-Heft zu entnehmen.

Die Korrekturen der Fahrplanimprime werden erfolgen auf den 26. Mai 1968 (Fahrplanwechsel) durch Neuausgaben bzw. Herausgabe von Tekturen.

a) Fahrriichtung Olten—Zürich

	R	A, M
bisher	Schinznach Bad 2 $\frac{100}{95}$ K n. Ausf. 95 K 85, 115 Brugg ▲ 3 $\frac{75}{80}$ 1 $\frac{40}{70}$ Turgi A 1 95	Schinznach Bad 2 $\frac{95}{90}$ K n. Ausf. 90 K 80 Brugg ▲ 3 $\frac{70}{75}$ 1 $\frac{40}{65}$ Turgi A 1 90
neu	Schinznach Bad 2 $\frac{100}{95}$ K n. Ausf. 95 K 85, 115 Brugg ▲ 3 80 40 80 65 Turgi A 1 95	Schinznach Bad 2 $\frac{95}{90}$ K n. Ausf. 90 K 80 Brugg ▲ 3 75 40 75 60 Turgi A 1 90

b) Fahrriichtung Zürich—Olten

bisher	Turgi A 2 $\frac{95}{80}$ Brugg ▲ 4 $\frac{75}{75}$ 2 $\frac{80}{40}$ K 115, 85, 95 Schinznach Bad 1 $\frac{95}{90}$	Turgi A 2 $\frac{90}{75}$ Brugg ▲ 4 $\frac{70}{70}$ 2 $\frac{75}{40}$ K 80, 90 Schinznach Bad 1 $\frac{90}{85}$
neu	Turgi A 2 95 Brugg ▲ 4 80 80 40 K 115, 85, 95 Schinznach Bad 1 $\frac{95}{90}$	Turgi A 2 90 Brugg ▲ 4 75 75 40 K 80, 90 Schinznach Bad 1 $\frac{90}{85}$

c) Fahrriichtung Brugg-Wohlen

	R		A, M	
bisher	Brugg 5 55 K n. Ausf. 75 Chemiewerk Birrfield 2 $\frac{80-80}{80}$ 13/3 $\frac{80}{40}$		Brugg 5 55 K n. Ausf. 70 Chemiewerk Birrfield 2 $\frac{80-80}{80}$ 13/3 $\frac{80}{40}$	
neu	Brugg ▲ 5 40 80 40 K n. Ausf. 75 Weichen VL v. Brugg 86 Verbindungsline ▲ 85 $\frac{80}{85}$ 85 Chemiewerk Birrfield ▲ 2 85 $\frac{80}{40}$ 40		Brugg ▲ 5 40 75 40 K n. Ausf. 70 Weichen VL v. Brugg 80 Verbindungsline ▲ 80 $\frac{80}{80}$ 80 Chemiewerk Birrfield ▲ 2 80 $\frac{80}{40}$ 40	

d) Fahrriichtung Wohlen-Brugg

bisher	*Birrfield 2 $\frac{60}{80}$ 3/13 40/ $\frac{80}{80}$ Chemiewerk K 75 Brugg ▲ 5 55		*Birrfield 2 $\frac{60}{80}$ 3/13 40/ $\frac{80}{80}$ Chemiewerk K 70 Brugg ▲ 5 55	
neu	Birrfield ▲ 2 85 40 $\frac{80}{85}$ Chemiewerk Verbindungsline ▲ 85 85 $\frac{80}{85}$ Weichen VL n. Brugg 86 K 75 Brugg ▲ 5 40 40 $\frac{80}{85}$		Birrfield 2 80 40 $\frac{80}{80}$ Chemiewerk Verbindungsline ▲ 80 80 $\frac{80}{80}$ Weichen VL n. Brugg 80 K 70 Brugg ▲ 5 40 40 $\frac{80}{75}$	

e) Fahrriichtung Effingen-Zürich

	R	A, M
bisher	Effingen ▲ 3 95	Effingen ▲ 3 90
	4 40/[50]	4 40/[50]
	Schinznach Dorf 3 $\frac{80}{85}$	Schinznach Dorf 3 $\frac{75}{80}$
	<i>Villnachern</i>	<i>Villnachern</i>
	80	K 75
	Brugg ▲ 1 $\frac{75}{(70)}$	Brugg ▲ 1 $\frac{70}{[55]}$
	2 [65]/40	2 [60]/40
	3 40/80	3 40/75
	Turgi A 1 95	Turgi A 1 90

neu	Effingen ▲ 3 95	Effingen ▲ 3 90
	4 40/[50]	4 40/[50]
	Schinznach Dorf 3 $\frac{80}{85}$	Schinznach Dorf 3 $\frac{75}{80}$
	40	40
	<i>Villnachern</i>	<i>Villnachern</i>
	Spurwechsel Villnachern 95	Spurwechsel Villnachern 90
	[65]	[60]
	K 85	K 80
	Verbindungslinie ▲ 85	Verbindungslinie ▲ 80
	[65] 85	[60] 80
Spurwechsel VL 85	Spurwechsel VL 80	
[65]	[60]	
Brugg ▲ 1 80	Brugg ▲ 1 75	
80 80	75 75	
[65] [65]	[60] [60]	
Turgi A 1 95	Turgi A 1 90	

f) Fahrriichtung Zürich - Effingen

	R		A, M	
bisher	Turgi	A 2 95	Turgi	A 2 90
	Brugg ▲	2 ⁽⁸⁰⁾	Brugg ▲	2 ⁽⁷⁵⁾
	4 80/40	70	4 75/40	65
	K n. Ausf. 80		K n. Ausf. 75	
	<i>Villnachern</i>		<i>Villnachern</i>	
	Schinznach Dorf ▲	2 ⁸⁵	Schinznach Dorf ▲	2 ⁸⁰
		80		75
Effingen ▲	2 95	Effingen ▲	2 90	
	3 u. 4 [50]/40		3 u. 4 [50]/40	

neu	Turgi	A 2 95	Turgi	A 2 90
	Brugg ▲	2 80	Brugg ▲	2 75
	80 [55]		75 [60]	
	Spurwechsel Vl	85	Spurwechsel Vl	80
	[65]		[60]	
	K n. Spurw. 85		K n. Spurw. 80	
	Verbindungsline ▲	85	Verbindungsline ▲	80
	85 [65]		80 [60]	
	K n. vl 85		K n. vl 80	
	Spurwechsel Villnachern	95	Spurwechsel Villnachern	90
	[65]		[60]	
<i>Villnachern</i>		<i>Villnachern</i>		
Schinznach Dorf ▲	2 ⁸⁵	Schinznach Dorf ▲	2 ⁸⁰	
	80		75	
40		40		
Effingen ▲	2 95	Effingen ▲	2 90	
	3 u. 4 [50]/40		3 u. 4 [50]/40	

28. Die Aenderungen in den Anhängen FDR-a und FDR-b werden durch Tekturen des ZfW bekanntgegeben.

29. Abweichung vom Regelbetrieb

Bei Abweichung vom Regelbetrieb sind die Haltestelle Villnachern und allfällige Streckenposten zu verständigen (FDR 418).

G. Schlussbestimmungen

30. Das vorzeitige Verkehren von Zügen sowie Zugverspätungen sind den Streckenposten auf der Strecke Brugg - Stein=S. durch die Bahnhöfe Brugg oder Stein=S. bzw. durch die letzte besetzte Station gemäss den Bestimmungen in FDR 45³ und 57⁴ zu melden. Dagegen können nachträglich eintretende Veränderungen im Zuglauf den Streckenposten nicht mehr gemeldet werden. Diese haben sich anhand der Zugmeldeanlagen zu orientieren.

31. Der Unterhalt der vorstehend erwähnten Sicherungsanlagen obliegt dem Stellwerkmeister 1 in Brugg.

Alle Störungen, ausgenommen Lampendefekte, sind gemäss R 320.11 dem Stellwerkdienst mit Formular 7464 zu melden.

32. Es werden folgende Lampen verwendet:

Verwendung	Spannung Volt	Leistung Watt	Ausführung	HV-Art.-Nr.
Haupt- und Vorseignale	40	20	klar	359.55.21
Hilfssignale Besetztssignale Vorrückssignale (Fahrbefehl) Lichtrangiersignale	40	20	matt	359.55.23
Richtungssignale	12	6		359.54.10
Weichenlaternen Mechan. Rangiersignale Vorrückssignale (Anstrahllampen)	165	10		359.53.60
Bremsprobe- und Abfahrtsignale weisse Lichter:	230	40	mit Bajonettsockel	359.53.731
grüne Lichter:	230	60		359.53.741
Stellpult (Freigabe- work Brugg, Notstell- tisch Villnachorn)	24	1,2		359.52.31
Heldetafel Haltostelle Villnachorn	24	1,2		359.52.31

33. Für den Kleinunterhalt an diesen Anlagen wird auf R 315.1 und R 320.8 verwiesen.

Der Kleinunterhalt der Spurwechselweichenanlage in Villnachern obliegt dem Bahnhof Brugg.

34. Folgende Zirkulare sind als ungültig oder eingelebt ab 26. Mai 1968 aufgehoben:

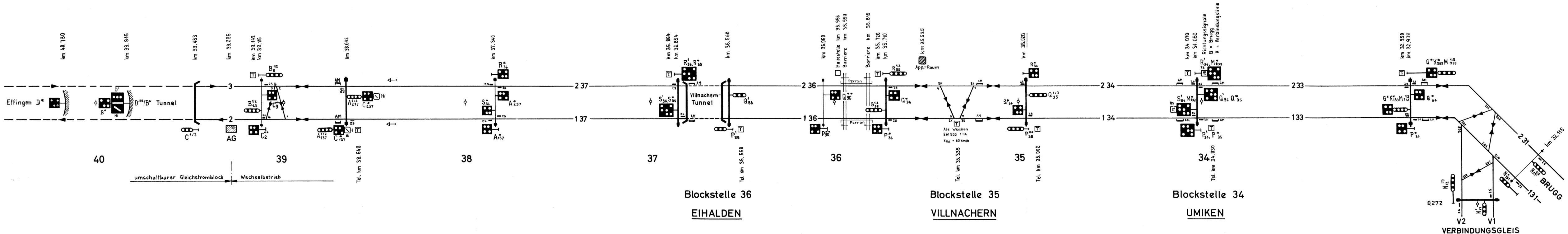
- Z 51/51 Ergänzungen an der Sicherungsanlage,
vom 20. 8. 1951
- Z 29/53 Inbetriebnahme von neuen Einfahrstrassen
auf Geleise A 4 und Einbau von isolierten
Schienen, vom 26. 6. 1953
- Z 37/56 Inbetriebnahme neuer Fahrstrassen im
Bahnhof Brugg und Aenderung der Barrieren-
bedienung auf der Strecke Brugg - Schinznach Bad,
vom 30. 5. 1956
- Z 31/58 Versetzen der Vorsignale H*, J*, vom 22.5.1958
- Z 20/61 Aenderung der Signalisierung Seite Villnachern,
vom 24. 5. 1961
- Z 17/62 Ergänzungen an der Sicherungsanlage
(Inbetriebnahme von neuen Fahrstrassen,
Signalen und isolierten Schienen),
vom 17. 5. 1962
- Z 43/67 Einrichtung von Umwegfahrstrassen für die
Gleise 1 und 2, Richtung Villnachern,
vom 29. 5. 1967.

Schweizerische Bundesbahnen
Der Direktor des Kreises III

Beilage:

S t r a u s s

Situationsplan
Sw 23389



SCHINZNACH DORF - BRUGG
Blockstellen: Eihalden u. Umiken
Spurwechselstelle: Villnachern

Beilage zu Z 31/68 vom 15.5.1968

b:	a:	Gezeichnet 4.4.1968 Zew	Geprüft 8.4.68 Zew	Gesehen Zew	Sw 23389
----	----	-------------------------------	--------------------------	----------------	----------