

Zürich, den 20. Januar 1969

Z 4/69

Aenderungen und Ergänzungen an der Sicherungsanlage

(Lichtsignale, el. Weichenantriebe, isolierte Schienen und neue Fahrstrassen)

A. Inbetriebnahme und Allgemeines

=====

- 1. Dienstag, den 28. Januar 1969 werden im Laufe des Tages in Dietikon alle noch bestehenden mechanischen Signale durch Lichtsignale ersetzt. (S. Ziff. 7, 8 und 9).
- 2. Gleichzeitig werden die beiden neuen Weichen 31 und 32 für Ausfahrten Richtung RB Limmattal mit elektrischen Antrieben versehen und in der Stellwerkanlage zentralisiert. (S. Ziff. 11 und 12).
- 3. Die beiden Hauptgleise 2 und 3 sind durchgehend isoliert und eine Anzahl Weichen sind neu mit Hebelsperren ausgerüstet worden. (S. Ziff. 15 und 16).
- 4. Die Barrieren bei km 12.036 (Oetwilerstrasse) sind in Abhängigkeit mit den Ein- und Ausfahrtsignalen Seite Killwangen. (S. Ziff. 13 und 14).
- 5. Für Ein- und Ausfahrten von bzw. nach dem RB Limmattal werden neue Fahrstrassen eingebaut. (S. Ziff. 18 und 27).
- 6. Die Gleisanlage mit den neuen Anlageteilen ist auf dem beigelegten Situationsplan Sw 20766<sup>o</sup> dargestellt.

---

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

B. Signale

=====

● 7. Einfahrtsignale

7.1 Die neuen Einfahrtsignale sind mit Ausfahrtsignalen gemäss R 312.1, Ziff. 76 - 80 (Bilder 114, 116, 118 und 120), und mit Hilfssignalen gemäss R 312.1, Beiblatt 1, Ziff. 14 - 15, ausgerüstet. Sie signalisieren nach folgender Tabelle:

Signal-bez.	Standort km	Einfahrt auf Gleis	Signalisiert nach R 312.1
A <sup>1/2</sup>	10.190	2	Ziff. 73, Bild 102 Fahrbegriff 1 (grün)
		4 oder 5	Ziff. 74, Bild 106 Fahrbegriff 2 (grün-gelb)
D <sup>1/2</sup>	12.085	3	Ziff. 73, Bild 102 Fahrbegriff 1 (grün)
		4 oder 5	Ziff. 74, Bild 102 Fahrbegriff 2 (grün-gelb)

7.2 Das Einfahrtsignal A<sup>1/2</sup> bleibt am bisherigen Standort, das Einfahrtsignal D<sup>1/2</sup> und das dazugehörige Vorsignal D\* werden je um ca. 130 m in Richtung Killwangen versetzt.

8.1 Das mechanische Ausfahrtsignal B<sup>1/2</sup> (km 10.790) wird durch vier Gleissignale und ein Liniensignal ersetzt. Diese signalisieren nach folgender Tabelle:

Signal-bez.	Standort km	Ausfahrt aus Gleis	Signalbegriff nach R 312.1	
			am Gleissignal	am Liniensignal B <sup>1</sup> bei km 10.692
B <sub>1</sub> <sup>2</sup>	10.902	1	Ziff. 74, Bild 106 Fahrbegriff 2 (grün-gelb)	Ziff. 73, Bild 102 Fahrbegriff 1 (grün)
B <sub>2</sub> <sup>3</sup>	10.902	2	Ziff. 75, Bild 112 Fahrbegriff 3 (grün-grün)	Ziff. 73, Bild 102 Fahrbegriff 1 (grün)
1/6 B <sub>3</sub>	10.888 verlängerte Einfahrt in Gleis 3 (s.a. Ziff. 9)		Ziff. 73, Bild 102 Fahrbegriff 1 (grün) Beiblatt 1, Ziff. 5 Fahr- begriff 6 (gelb-gelb) und Ziff. 6a	Ziff. 73, Bild 102 Fahrbegriff 1 (grün) Ziff. 71, Bild 83 Halt, (rot)
B <sub>4,5</sub> <sup>2</sup>	10.886	4 oder 5	Ziff. 74, Bild 106 Fahrbegriff 2 (grün-gelb)	Ziff. 73, Bild 102 Fahrbegriff 1 (grün)

8.2 Obschon für Ausfahrten ab Gleis 2 nach Schlieren die Weichen eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h (Reihe A) zuliessen, bleibt die Ausfahrtschwindigkeit vorläufig auf 40 km/h beschränkt (wie bisher). Das Gleissignal B<sub>2</sub> zeigt deshalb bis auf weiteres den Fahrbegriff 2 (grün-gelb). Der endgültige Fahrbegriff 3 (grün-grün) wird an diesem Signal erst am 1. Juni 1969 (Fahrplanwechsel) signalisiert. (Die Planbeilage zeigt die endgültige Signalbezeichnung).

8.3 Das mechanische Ausfahrtsignal C<sup>1/2</sup> (km 11.498) wird durch die beiden neuen Ausfahrtsignale C<sup>1/2/3</sup> und C<sub>4,5</sub><sup>2</sup> ersetzt. Diese signalisieren nach folgender Tabelle:

Signal-bez.	Standort km	Ausfahrt aus Gleis	nach	Signalisiert nach R 312.1
C <sub>1,2</sub> <sup>1/2/3</sup>	11.425	1	Killwangen	Ziff. 74, Bild 106 Fahrbegriff 2 (grün-gelb)
		2	Killwangen	Ziff. 73, Bild 102 Fahrbegriff 1 (grün)
		2*)	RB Limmattal*)	Ziff. 75, Bild 112 Fahrbegriff 3 (grün-grün)
C <sub>4,5</sub> <sup>2</sup>	11.448	4 oder 5	Killwangen	Ziff. 74, Bild 106 Fahrbegriff 2 (grün-gelb)

\*) Inbetriebnahme am 1. Juni 1969 (Fahrplanwechsel)

8.4 Das bisherige mechanische Wiederholungssignal  $C_W^{1/2}$  (km 11.190) wird durch ein Lichtsignal  $C_2^{**}$  bei km 11.120 ersetzt. Dieses Wiederholungssignal gilt nur noch für die Ausfahrten aus Gleis 2 nach Killwangen oder RB Limmattal.

### 9. Verlängerte Einfahrt von Killwangen auf Gleis 3

- 9.1 Zum Einstellen der verlängerten Einfahrt von Killwangen auf Gleis 3 ist vorgängig im Freigabewerk die Freigabetaste "B<sub>3</sub>" zu drücken. Auf der Gleis-tafel des Wärterstellwerkes wird dieser Tastendruck durch eine grüne Meldelampe "Freigabe B" angezeigt. Gleichzeitig ertönt ein Gongschlag. Wenn die Weichen 2/2\* in gerader Stellung sind, werden sie beim Einstellen des Signalhebels D elektrisch verschlossen und das Signal  $B_3^{1/6}$  zeigt den Fahrbe-griff 6 (gelb-gelb).
- 9.2 Fährt ein Zug nach einer verlängerten Einfahrt (ohne oder nach Halt in Dietikon) Richtung Schlieren aus, so wechselt das Signal  $B_3^{1/6}$  beim Einstellen der Ausfahrt vom Fahrbe-griff 6 (gelb-gelb) auf den Fahrbe-griff 1 (grün) und am Liniensignal  $B^1$  erscheint ebenfalls der Fahrbe-griff 1. Nach erfolgter Ausfahrt werden sowohl das Signal  $B_3^{1/6}$  als auch das Signal  $B^1$  normal auf Halt gestellt und die Fahrstrasse in der üblichen Weise aufgelöst.
- 9.3 Fährt ein Zug nach einer verlängerten Einfahrt nicht mehr weiter, so ist das Signal  $B_3^{1/6}$  vom Stellwerk aus mit der Taste "B<sub>Halt</sub><sup>6</sup>" in Grundstellung zu bringen.
- 9.4 Eine im Freigabewerk irrtümlich abgegebene Freigabe "B<sub>3</sub>" kann mit der entsprechenden Löschtaste wieder annulliert werden.

### ● 10. Vorrücksignal

Das neue Vorrücksignal  $V^{20}$  steht bei km 11.535, zwischen der Weiche 53 und der Sperre 20.

Gültigkeitsbereich: Das Vorrücksignal  $V^{20}$  regelt Rangierbewegungen von der Weiche 53 her gegen die Weiche 20.

Der Fahrbefehl an diesem Vorrücksignal kann nur erteilt werden:

- wenn keine Zugfahrten über die Weiche 20 oder
- wenn keine Einfahrt von Schlieren auf die Gleise 4 oder 5 eingestellt
- und zudem die Weiche 20 in gerader Stellung ist.

### C. Weichen

---

---

11. Die neuen Weichen Nr. 31 und 32 für den Anschluss des Streckengleises nach RB Limmattal sind im Stellwerk elektrisch zentralisiert (s.a. Ziff. 15). Sie sind gekuppelt, und die im Hauptgleis liegende Weiche 31 ist mit elektrischer Zungenkontrolle versehen.
12. Ueber die Bedienung und das Vorgehen bei Störungen gelten sinngemäss die Bestimmungen des Z 11/66, "Aenderungen und Ergänzungen an der Sicherungsanlage Dietikon" (vom 21.3.1966), Ziff. 4 - 7.

### D. Barrieren km 12.036 (Oetwilerstrasse)

---

---

#### 13. Barrierenverständigung mit Posten 3e; Meldeeinrichtungen

- 13.1 Die Barrieren km 12.036 des Postens 3e stehen in Signalabhängigkeit, und zwar:
  - mit den Ausfahrtsignalen  $C_{1,2,3}^{1/2/3}$  und  $C_{4,5}^2$  (Ausfahrten nach Killwangen-Spr. und RB Limmattal),
  - mit dem Einfahrtsignal  $D^{1/2}$  (Einfahrten von Killwangen-Spr.).
- 13.2 Die offene und die geschlossene Stellung der Barriere werden auf der Gleistafel im Wärterstellwerk Dietikon durch ein grünes bzw. rotes Meldelämpchen angezeigt.
- 13.3 Die Signalfahrtstellung eines Hauptsignals Richtung Killwangen oder RB Limmattal (Ausfahrt, Einfahrt) wird im Barrierenposten 3e auf dem Meldekasten auf

der Barrierenwinde durch Aufleuchten eines roten Pfeiles bzw. Leuchtbalkens im entsprechenden Streckengleis angezeigt. Wird die Barriere irrtümlich geöffnet, währenddem ein roter Pfeil oder Balken aufleuchtet, so ertönt eine Hupe; die Barriere ist hierauf unverzüglich wieder zu schliessen.

- 13.4 Bei Einfahrten von Killwangen löscht der rote Pfeil, wenn die erste Zugachse die isolierte Schiene hinter dem Einfahrtsignal D<sup>1/2</sup> befährt.

Bei Ausfahrten nach Killwangen löscht der rote Pfeil, wenn der Zug den Schienenkontakt SKc vor dem Niveauübergang befährt.

Bei Ausfahrten nach RB Limmattal löscht der rote Leuchtbalken, wenn das Ausfahrtsignal C wieder in Grundstellung (Haltstellung) ist (Weiche 32 frei gelegt) und die erste Zugachse den Schienenkontakt SKr befährt.

#### 14. Barrierenbedienung

- 14.1 Der Stellwerkwärter hat vor jeder Fahrtstellung eines der in Ziff. 13.1 genannten Signale den Barrierenwärter auf dem Posten 3e durch zweimaliges Drücken einer Taste zum Schliessen der Barrieren aufzufordern; auf dem Posten 3e ertönt dabei eine Hupe.

Die Barrieren sind vom Wärter hierauf sofort zu schliessen.

Diese Aufforderung ist vom Stellwerkwärter für jeden Zug (Signalfahrtstellung) zu erteilen, auch wenn die Barriere für einen andern Zug (oder eine andere Rangierfahrt) bereits geschlossen ist. Zum Schliessen der Barrieren ist zeitlich so aufzufordern, dass normalerweise eine unnötig lange Sperrung des Ueberganges vermieden, aber auch der Lauf der Züge nicht nachteilig beeinflusst wird.

- 14.2 Die Barrieren dürfen erst wieder geöffnet werden, wenn auf dem Posten 3e kein roter Pfeil oder

Leuchtbalken mehr aufleuchtet und der Niveauübergang von den Zügen frei gelegt ist.

- 14.3 Bei Rangierfahrten auf den Industriegleisen 30 - 32 (Industrie-Stammgleis und Verbindungsgleise der Fa. Pestalozzi & Co.), die den Niveauübergang befahren, ist die Barriere auf Anforderung durch den Rangierleiter oder auf Sicht zu schliessen und zu öffnen.

#### E. Isolierte Schienen und Hebelsperren

=====

15. Die neuen Weichen Nr. 31 und 32 sind vollständig isoliert und der dazugehörige Weichenhebel ist mit einer elektrischen Hebelsperre ausgerüstet.
16. Die beiden Hauptgleise 2 und 3 sind durchgehend (von Einfahrtsignal zu Einfahrtsignal) isoliert.

#### E. Streckenblock

=====

- 17. Die bestehenden Blockeinrichtungen Seite Schlieren und Killwangen ändern nicht.
- 18. Die neue Strecke nach dem RB Limmattal wird mit dem Gleichstrom-Streckenblock ausgerüstet. Die Rückmeldung der Züge auf dieser Strecke erfolgt automatisch durch Gleisstromkreise. (S. a. Ziff. 27).

#### D. Gleistafeln

=====

19. Die bestehenden Gleistafeln im Freigabewerk und im Stellwerk sind durch neue ersetzt worden.

#### F. Störungen

=====

20. Wenn bei Störungen an den isolierten Schienen der Weichen die Sperre des Weichenhebels nicht frei wird, so kann

nach R 320.3, Ziff. 57 vorgegangen werden.

21. Bei Störungen an den isolierten Schienen ist nach erfolgter Kontrolle, dass der gestörte Gleisabschnitt frei ist, zum Öffnen der Ein- und Ausfahrtsignale die plombierte Taste "Isolierungsumgehung" A, B, C oder D an Stelle der Freigabetaste zu drücken. Dabei wird jedoch die Freimeldung aller in der betreffenden Fahrstrasse liegenden Gleis- und Weichenabschnitte nicht mehr selbsttätig überprüft; der Beamte hat deshalb die Kontrolle selber genau auszuführen.
22. Bei Störungen an der Streckenblockeinrichtung nach dem RB Limmattal ist zur Signalfahrtstellung die plombierte Blockumgehungstaste "Blu dr" zu benutzen. Bevor jedoch in die Einrichtung eingegriffen oder ein Zug zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Ausfahrtsignal aufgefordert wird, ist die Zuglage durch Anfrage und Zusage freier Bahn nach R 320.1, Ziff. 8, abzuklären.
23. Beim Drücken einer deplombierten Nottaste oder beim Anheben eines deplombierten Sperrpendels werden die Sicherheitsverschlüsse der Stellwerkanlage teilweise ausser Betrieb gesetzt, weshalb die Bedienung in diesem Falle mit vermehrter Aufmerksamkeit zu erfolgen hat.
24. Bei Störungen oder beim Aufschneiden einer elektrisch angetriebenen Weiche ist nach R 320.3, Ziff. 236 - 274, vorzugehen.
25. Ausgebrannte Lampen in den Signalen werden durch den zentralen Störungsalarm akustisch gemeldet. Gleichzeitig erlischt auf der Gleistafel das entsprechende Lämpchen am Signalmelder, während bei Lampendefekt an einem Vorsignal das entsprechende weisse Störungslämpchen aufleuchtet. (S. a. Ziff. 26.2).
26. Defekte Signalsicherungen äussern sich wie Lampenstörungen. Die Sicherungen sind auf dem Relaisgestell Nr. 11 im Sw-Raum angeordnet.
  - 26.1 Alle Störungen an der Sicherungsanlage sind dem Stellwerkdienst gemäss R 320.11, durch Unregelmässigkeitsmeldung auf Formular 7464 umgehend bekanntzugeben. Im

besonderen sind auf diesem Formular zu melden:

- Entfernen von Plomben,
- defekte Sicherungen,
- ungenügende Batteriespannung.

26.2 Defekte Lampen in den Signalen, in den Weichenlaternen und in den Gleistafeln sind durch das den Kleinunterhalt besorgende Personal des Bahnhofes Dietikon zu ersetzen, ohne Meldung an den Stellwerkdienst.

Es werden folgende Lampen verwendet:

Verwendung	Spannung Volt	Leistung Watt	Ausführung	MV-Art.-Nr.
Haupt- und Vorsignale	40	20	klar	359.55.21
Vorrücksignal (Fahrbefehl)	40	20	matt	359.55.23
Weichenlaternen, Anstrahl-lampen für Vorrücksignal	165	10		359.53.60
Lampen in den Hebelsperren	24	3		359.52.20
Gleistafellampen	24	1,2	wie 359.61.22, <u>jedoch 0,05 A</u>	

### G. Uebergangsbestimmung

---

- 27. Die signalmässigen Fahrstrassen von und nach RB Limmattal bleiben vorläufig gesperrt; sie werden erst mit der Inbetriebnahme des RB Limmattal auf Fahrplanwechsel 1.6.1969 freigegeben. (Bekanntgabe mit besonderem Zirkular).

### H. Schlussbestimmungen

---

28. Der Unterhalt der Sicherungsanlage Dietikon obliegt dem Stellwerkmeister 7 in Zürich. Der Kleinunterhalt ist gemäss R 315.1 und R 320.8 vom Bahnhofpersonal zu besorgen (s.a. vorstehende Ziff. 26.2).

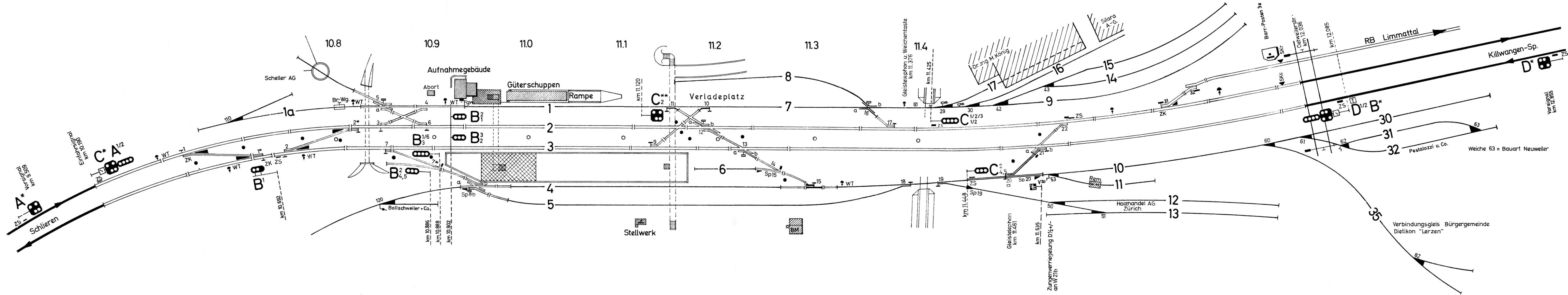
29. Dieses Zirkular ist in der DV 67 über die Sicherungsanlage des Bahnhofes Dietikon aufzubewahren; es ersetzt sinngemäss die in der DV durch die neuen Einrichtungen ungültig gewordenen Textstellen.

Schweizerische Bundesbahnen  
Der Direktor des Kreises III

S t r a u s s

Beilage: Situationsplan Sw 20766 ●

- Vom Lokpersonal besonders zu beachtende Vorschriften.



**Dietikon**  
Sicherungsanlage

Beilage zu Z 4/69 vom 20.1.1969			
p:	o. Inbetriebnahme der Lichtsignale 28.1.1969 <i>Prat</i>	Geprüft: 4.4.1968 <i>J. Luder</i>	Gesehen: 9.4.1968 <i>R. B.</i>
			Sw 20 766.