

Luzern, den 6. November 1956

Z 63 <sup>56</sup>Station Solothurn-WestVerbesserungen an der SicherungsanlageA. Anordnungen zur Durchführung der Arbeiten

1. Auf der Station Solothurn West werden vom 7. November 1956 bis ca 17. November Verbesserungen an der Sicherungsanlage ausgeführt. Zur Durchführung dieser Arbeiten sind folgende Anordnungen getroffen:
  - a) Von Mittwoch, den 7. November 1956, 08.00 Uhr, an werden die gegenseitigen Abhängigkeiten zwischen Signalen, Fahrstrassen und Weichen (Weichen- und Fahrstrassenverschlüsse) bis auf weiteres aufgehoben.
  - b) Vom genannten Zeitpunkt an darf daher die Station Solothurn West bis auf weiteres (voraussichtlich bis ca 20. November) von km 74.570 bis km 75.100 in beiden Richtungen nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h befahren werden. Langsamfahrsignale sind aufgestellt.
  - c) Während dieser Zeit muss sich der Beamte jeweils überzeugen, ob die betr. Weichen richtig stehen, bevor er ein Signal auf Fahrt stellt.
2. Die Streckenblockeinrichtungen der Strecke Solothurn West - Selzach werden nach Zug 643 (08.00 Uhr) des 12. November 1956 ausser Betrieb gesetzt. Der Zugsverkehr ist von diesem Zeitpunkte an bis zur Wiederinbetriebnahme des Streckenblocks durch telephonische oder telegraphische Rückmeldung zu regeln.

Die Streckenblockabhängigkeiten der Ausfahrtsignale Solothurn West (Seite Selzach) und Selzach (Seite Solothurn West) werden aufgehoben. Die Züge können bei geöffneten Ausfahrtsignalen ausfahren. Die Wiederinbetriebnahme des Streckenblocks (s. Zif. 27-29 dieses Z) wird den Stationen durch ein besonderes Z bekanntgegeben.

B. Inbetriebnahme und Erläuterung der geänderten Anlage

I. Signale und Fahrstrassen

Dienstag, den 13. November 1956 werden folgende Signaländerungen vorgenommen:

3. Nach SMB Zug 5 (07.36 Uhr) werden das Einfahrsignal F (einflügliger Semaphor) Seite Langendorf, SMB-km 0.679 und das Einfahrvorsignal F\* (Klappscheibe) bei SMB-km 1.079 ausser Betrieb genommen und ersetzt durch

- a) ein Lichteinfahrsignal F<sup>2</sup> am gleichen Standorte und
- b) ein Lichteinfahrvorsignal F\* bei SMB-km 1.150 (in Fahr- richtung links der Bahn).

Inbetriebnahme der neuen Signale mit SMB Zug 507F (08.29 Uhr).

4. Nach Zug 2952 (09.56 Uhr) werden

- a) das Ausfahrtsignal C 1/2 (zweiflügliger Semaphor) bei km 75.271 Seite Bellach und
- b) das Wiederholungssignal C  $\frac{1}{2}$  (zweiflügliges Signal mit weissen Mattglasflügeln gemäss RS 88-90) bei km 74.967 ausser Betrieb genommen und ersetzt durch
  - a) ein Lichtausfahrtsignal C 1/2 am gleichen Standorte und
  - b) ein Lichtausfahr-Vorsignal C\*\* bei km 74.935, in der Fahr- richtung links von Gleis 2.

Inbetriebnahme der neuen Signale mit Zug 722F (11.05 Uhr) resp. Zug 2956 (11.32 Uhr).

Der Stückgüterzug 6948 dieses Tages wird ohne resp. bei geschlossenem Ausfahrtsignal abgefertigt.

5. Nach Zug 2965 (12.22 Uhr) werden

- a) das Einfahrsignal D 1/2 (zweiflügliger Semaphor) bei km 75.550 Seite Bellach,
- b) das Ausfahrsvorsignal K\* (Klappscheibe) bei km 75.277 und
- c) das Einfahrvorsignal D\* (Klappscheibe) bei km 76.218

ausser Betrieb genommen und ersetzt durch

- a) ein Lichteinfahrtsignal D 1/2 am bisherigen Standorte des Einfahrtsignals (km 75.550) mit
- b) einem Lichtausfahr-Vorsignal K\* am Maste des Einfahrtsignals D 1/2 und
- c) ein Lichteinfahr-Vorsignal bei km 76.380 (in Fahrriichtung links der Bahn).

Inbetriebnahme der neuen Signale mit Zug 2969 (13.31 Uhr).

6. Nach SMB Zug 524 (16.15 Uhr) wird das Ausfahrtsignal E (einflüglicher Semaphor) Seite Langendorf bei SMB-km 0.302 ausser Betrieb genommen und ersetzt durch ein Lichtausfahrtsignal E<sup>2</sup> am gleichen Standorte.

Inbetriebnahme mit SMB-Zug 26 (17.00 Uhr).

7. Die unter 3-6 (inkl.) genannten Signale signalisieren gemäss RS 71,73 und 74, ausg.Lichtausfahr-Vorsignal K\* nach RS 71,72.

8. Die mechanischen Signale werden jeweilen anschliessend an ihre Ausserbetriebsetzung entfernt.

9. Im Laufe des 13.November 1956 wird das Ausfahrtsignal H (Lichtausfahrtsignal Seite Bellach für Ueberfuhrzüge) bei km 75.275 (in Fahrriichtung rechts vom falschen Gleis nach Bellach) in Betrieb genommen.

Das Signal gilt für Ausfahrten auf das falsche Streckengleis (Ueberfuhrzüge) nach Bellach und signalisiert gemäss RS 71 und 72.

(Die Stellung der Weichen wird nicht signalisiert).

Das Signal ist gültig, sobald das Kreuz gemäss RS 174 entfernt ist.

10. Im Laufe des 27.November wird ferner ein Signal für Einfahrt auf besetztes Gleis gemäss RS 95 am Ausfahrtsignal K (gleichzeitig Einfahrtsignal von Solothurn HB) bei km 74.572 in Betrieb genommen. Das Signal ist gültig, sobald die Abdeckung davor entfernt ist.

11. Die unterste Laterne der Einfahrtsignale ist eine Reserve (Nothalt). In der Laterne mit roter Linse der Ausfahrtsignale ist eine zweite Lampe (Reservehaltlampe) angebracht. Diese Reserven leuchten nur auf, wenn die normale rote Lampe versagt.

12. Bei unbeleuchteten oder nicht eindeutig leuchtenden Lichtsignalen ist nach den Vorschriften des R 310.1, Zif.46, vorzugehen.
13. Das Einfahrvorsignal D\*, das Ausfahrvorsignal K\* und das Ausfahrsignal C 1/2 sind im richtigen Streckengleis mit Einrichtungen für die automatische Zugsicherung ausgerüstet.
14. Die Auflösung der Fahrstrassen und Haltstellung der Signale bleiben Seite Solothurn HB sowie Seite Langendorf unverändert.
15. Seite Bellach erfolgt die Fahrstrassenauflösung und Signalhaltstellung durch Zusammenwirken von 2 isolierten Schienen bei den Ausfahrsignalen.

Je zwei isolierte Schienen sind im richtigen und im falschen Gleis bei den Ausfahrsignalen C 1/2 und H und eine weitere ist vor der Zungenspitze der Weiche 17b angeordnet (siehe Planbeilage).

- a) Die Ausfahr-Fahrstrassen nach Bellach (auf das richtige und auf das falsche Gleis) werden aufgelöst, wenn der Zug die zweite Isolierschiene (beim betr. Ausfahrsignal) geräumt hat. Gleichzeitig wechselt auch das betr. Ausfahrsignal (C 1/2 bzw. H) auf "Halt".
  - b) Die Einfahr-Fahrstrassen von Bellach sind mit der Betriebsauflösetaste von Hand auszulösen. Die Betriebsauflösetaste wird jedoch erst wirksam, wenn der Zug die isolierte Schiene vor der Weiche 17b mit erster Achse befahren hat.
16. Der Weichenschalter 16/17b ist mit einer elektrischen Sperre ausgerüstet, welche mit der Isolierschiene vor der Weiche 17b in Verbindung steht. Solange die isolierte Schiene durch ein Fahrzeug belegt ist, kann dieser Weichenschalter nicht umgelegt werden.
  17. Die Einstellung einer Ausfahr-Fahrstrasse für einen Ueberfuhrzug auf das falsche Streckengleis nach Bellach erfolgt folgendermassen:

Mit der (Zustimmungs-) Anforderungstaste (siehe Zif.27 dieses Z) ist die Zustimmung von Bellach anzufordern.

Nach Erhalt der Zustimmung (Fahrriichtung) und nach Richtigstellen der Weichen wird zur Festlegung der Weichenschalter der kombinierte Einfahr-Ausfahr-Fahrstrassenschalter  $d^1$  ( $h^1$ ) bzw.  $d^2$  ( $h^2$ ) eingestellt. Wenn der Ausfahrt des Ueberfuhzuges nichts entgegensteht, ist die Signaltaste "H Fahrt" zu drücken, womit das Ausfahrtsignal H auf "Fahrt" geht.

18. In Notfällen kann das Signal H mit der plombierten Nothalttaste "H Halt" auf Halt gestellt werden.

19. Es wurde eine neue Fahrstrasse  $c^3$  für Ausfahrten ab Gleis 3 über die auf Ablenkung stehenden Weichen 10/11 nach Selzach erstellt. Durchfahrten (gleichzeitige Einstellung von Ein- und Ausfahrten) über Gleis 3 sind jedoch nicht möglich.

Die Fahrstrasse  $c^7$  (Ausfahrt ab Gleis 7 nach Selzach) wurde aufgehoben.

## II. Stromlieferungs- und Kontrolleinrichtungen

20. Für die Speisung und Kontrolle der Lichtsignale, der isolierten Gleisabschnitte und der Streckenblockeinrichtungen sind in einem Relaisraum unter dem Stationsbüro die erforderlichen Apparate (Transformatoren, Gleichrichter) und die nur dem Stellwerkpersonal zugänglichen Sicherungen untergebracht.

21. Die Türe zum Relaisraum ist mit einem Spezialschloss versehen. Ein Schlüssel dazu ist unter Plombenverschluss im Stationsbüro aufbewahrt und darf nur vom Stellwerkpersonal benutzt werden.

22. Ein automatischer Zeitschalter im Relaisraum hat folgende Funktionen:

a) Totalausschaltung. Nachts nach Ausfahrt des letzten Zuges schaltet er den Strom für die Lichtsignale und für die Beleuchtung der Weichensignale aus und morgens vor Einfahrt des ersten Zuges wieder ein.

Im Intervall der Totalausschaltung kann mit der Zeitschalter-Umgehungstaste auf dem Schalterwerk die Anlage für ausserordentliche Fälle (Extrazüge) eingeschaltet werden.

b) Tag/Nacht-Umschaltung. Bei Dunkelheit schaltet er die Lichtsignale auf eine kleinere Spannung (Nachtspannung)

wodurch ihre Leuchtkraft vermindert wird.

- c) Weichenbeleuchtung. Er schaltet den Beleuchtungsstrom der Weichensignale abends ein und morgens wieder aus.

23. Die Gleistafel auf dem Schalterwerk enthält:

- a) Farbige Rückmeldelämpchen für die Hauptsignale;  
b) Weiße Störungsmeldelämpchen für die Vorsignale;  
c) Gelbe Meldelämpchen sowie Leuchtstreifen für die Isolierabschnitte;  
d) Farbige Blockmeldepfeile für die Gleichstromblockeinrichtungen Seite Bellach;  
e) 1 Voltmeter 0-20 Volt zur Kontrolle der Spannung des Gleisstromes. Diese Spannung beträgt normal (Dauerladebetrieb) 13-15 Volt (blaue Marke).  
Falls die Spannung unter diesen Wert sinkt, ist der Stellwerkaufseher sofort zu benachrichtigen.  
f) 1 Voltmeter 0-60 Volt zur Kontrolle der Spannung des Abhängigkeitsstromes. Diese Spannung beträgt normal (Dauerladebetrieb) 38-44 Volt (blaue Marke).  
Falls die Spannung unter diesen Wert sinkt, ist der Stellwerkaufseher sofort zu benachrichtigen.  
g) 1 Gleisstrom-Ampèremeter, das den Strom der isolierten Gleisabschnitte anzeigt.

24. Am Schalterwerk ist eine Zeitschalter-Umgehungstaste angebracht. Diese ist zu bedienen:

- a) Für die Einschaltung der Anlage in ausserordentlichen Fällen (Extrazüge) ist die Taste zu drücken und durch Drehen in der gedrückten Lage zu arretieren.  
Nach Durchfahrt des Extrazuges ist die Taste wieder in die Normallage zu bringen.  
b) Für die Einschaltung der Weichenbeleuchtung, wenn dies zum Prüfen von Glühlampen oder wegen Nebel oder Dunkelheit notwendig ist.

25. Im Schalterwerk befindet sich ein Signalstörungssummer.

Mit der Summerabstelltaste kann der Summer abgestellt werden. Die Störung wird jedoch mit den Signalrückmeldern bzw. den Vorsignal-Störungsmeldelämpchen auf der Gleistafel weiter angezeigt bis zu deren Behebung.

### III. Streckenblock

26. Die Streckenblockeinrichtungen Seite Solothurn HB bleiben unverändert.

27. Seite Bellach besteht neu Gleichstromblock wie folgt:

Die bisherigen Blockstrecken Solothurn West - Selzach und Selzach - Solothurn West sind in Bellach unterteilt worden. Für das richtige (aareseitige) Gleis Solothurn West-Bellach besteht neu Gleichstromblock für doppelspurige Strecken gemäss R 320.6.

Für das richtige (juraseitige) Gleis Bellach-Solothurn West besteht neu Gleichstromblock für einspurige Strecken gemäss R 320.5, jedoch mit folgenden Aenderungen:

- a) Die Fahrriichtung ist in Grundstellung in Bellach festgehalten.
- b) Die Fahrriichtung muss für jeden Ueberfuhrzug (von Solothurn West auf dem falschen Gleis nach Bellach) durch Solothurn West erneut angefordert (blaue Taste "Freie Bahn anfordern") und von Bellach erteilt werden.

28. Die Blockbedieningstasten und Blockmeldelämpchen sind unterhalb der Gleistafel auf dem Stellwerk angeordnet. Der Blockwecker befindet sich im Schalterwerk.

29. Zwischen Bellach und Selzach besteht Wechselstromblock für zweigleisige Strecken (siehe DV 660 betr. Sicherungsanlage Bellach).

### C. Allgemeines

#### I. Unterhalt und Störungsbehebungen

30. Schutzerdungen im Bereiche von isolierten Gleisabschnitten sind zur Vermeidung von Unfällen, Lebensgefährdungen und Beschädigungen durch Erdungsstangen mit 2 Schienenzangen an beiden Schienen, gemäss den einschlägigen Vorschriften vorzunehmen. Muss ausnahmsweise durch Erdungsstangen mit nur einer Schienenzange geerdet werden, so darf diese unter keinen Umständen an der isolierten Schiene angebracht werden. Lebensgefahr!

Die Isolierstösse sind gelb gestrichen.

# BAHNHOF SOLOTHURN-WEST

## Schem. Lageplan

