

Styromann

Signalvorschriften.



Wien, 1913.

Buch- und Kunstdruckerei „Steyrermühl“ in Wien.

	Seite
III. Feststehende Signale	47
A. Vorsignale	47
B. Raumabschluß-, Einfahr-, Wege- und Ausfahrtsignale ..	49
C. Ständige Langsamfahrtsignale auf der Strecke	53
D. Vershubsignale	55
Artikel 12. Allgemeines	57
» 13. Bestimmung und Anwendung der Vorsignale ..	59
» 14. Bestimmung und Anwendung der Raumabschluß- signale (Block- und Zugmeldepostensignale) ...	60
» 15. Bestimmung und Anwendung der Einfahrtsignale	61
» 16. » » » » » Wegesignale .	64
» 17. » » » » » Ausfahrtsignale	64
» 18. » » » » » ständigen Langsamfahrtsignale auf der Strecke	65
» 19. Bestimmung und Anwendung der Vershub- signale	66
» 20. Rücklichter der feststehenden Signale ..	66
» 21. Vorgang, wenn ein feststehendes Signal bei Dunkelheit unbeleuchtet ist	66
» 22. Ungültigkeit von feststehenden Signalen	67
E. Weichensignale	68
Artikel 23. Allgemeines	74
» 24. Bestimmung und Anwendung der Weichensignale	74
F. Kennzeichnung des Wasserkrans	74
 IV. Signale an Fahrzeugen	 75
A. Kennzeichnung der Spitze des Zugs	75
B. » » » » » des Schlusses des Zugs	81
Artikel 25. Anwendung der Signale an den Zügen	92
» 26. Verantwortung für die Anbringung und An- wendung der Signale an den Zügen	93
» 27. Anwendung der Signale für den Verkehr außer- gewöhnlicher Züge	94
C. Sonstige Signale an Fahrzeugen	95

	Seite
V. Signale der Zugmannschaft	98
Artikel 28. Anwendung der Signale der Zugmannschaft ...	101
» 29. Vorgang, wenn die Dampfpeife versagt	105
» 30. Anbringung der Signalleine	105
» 31. Verhalten der Zugmannschaft bei Wahrnehmung von Signalen	106
 VI. Signale für den Vershubdienst	 108
Artikel 32. Anwendung der Signale für den Vershubdienst	112
 Anhang	 113
I. Distanzsignale	113
II. Richtungssignale	117
Artikel 33. Anwendung und Aufstellungsort der Distanz- signale	118
» 34. Grundstellung der Distanzsignale	119
» 35. Anwendung der hörbaren oder sichtbaren Kontrollen bei den Distanzsignalen	120
» 36. Anwendung und Aufstellungsort der Richtung- signale	120
» 37. Grundstellung der Richtungssignale	121
» 38. Allgemeine Bestimmungen für Distanz- und Richtungssignale	121

Einleitung.

(1) Außer den Glockenschlagwerksignalen 1 bis 14 können mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums noch weitere Glockenschlagwerksignale angewendet werden.

(2) Die Glockenschlagwerksignale können mit Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums auf solchen Bahnstrecken ganz oder teilweise wegfallen, auf denen für die zuverlässige Verständigung der Stations- und Streckenbediensteten in anderer Weise gesorgt ist.

Wenn auf Strecken, die mit Telephonen ausgestattet sind, Glockenschlagwerksignale aufgelassen wurden, so sind die in den Artikeln 4 bis 7 vorgeschriebenen Signale durch die telephonische Verständigung zu ersetzen.

(3) Für die von Wien ausgehenden Linien ist Wien als Anfangspunkt festgesetzt.

Für die von anderen Orten ausgehenden Linien wird der Anfangs- und Endpunkt auf Antrag der Bahnverwaltung vom k. k. Eisenbahnministerium bestimmt.

(4) Sollten besondere Verhältnisse die Anwendung von Lokalsignalen auf der Strecke oder in den Stationen notwendig machen, so muß zu deren Einführung die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums eingeholt werden.

Solche Lokalsignale dürfen jedoch nie mit den in diesen Signalvorschriften aufgestellten Signalbegriffen im Widerspruche stehen.

(5) Wird eine Bahnlinie oder Station von Zügen mehrerer Bahnverwaltungen benützt, so dürfen nur solche Signale aufgestellt werden, die für die Züge aller beteiligten Verwaltungen Geltung besitzen.

(6) Das k. k. Eisenbahnministerium kann in besonderen Fällen bei Lokalbahnen weitergehende Erleichterungen genehmigen; es kann aber auch die Anwendung der nur für Hauptbahnen vorgeschriebenen Signale anordnen.

(7) Auf Strecken, in denen der Zugverkehr so dicht ist, daß unausgesetzt Züge zu erwarten sind, kann mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums die Signalisierung außergewöhnlicher Züge unterbleiben.

(8) Die Vor-, Raumabschluß-, Einfahr- und Wegesignale sowie die nur für ein bestimmtes Gleis gültigen Ausfahrtsignale und die ständigen Langsamfahrtsignale sind grundsätzlich rechts in der Fahrtrichtung und unmittelbar neben dem Fahrgleise aufzustellen, für das sie gelten.

Abweichungen hievon unterliegen der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

(9) Sinngemäß ist unter »Station« auch »Ausweiche« zu verstehen.

(10) Unter Zugmannschaft ist die gesamte Mannschaft des Zugs, das ist die Lokomotiv- und Zugbegleitmannschaft verstanden.

I. Abschnitt.

Artikel 1.

Allgemeines.

(1) Die Signale dienen allen Bediensteten der Eisenbahnen zur gegenseitigen schnellen und zuverlässigen Verständigung über den Zustand der Bahn, über den Verkehr und über besondere Vorfälle.

(2) Die hörbaren Signale sind bei Tag und bei Dunkelheit anzuwenden.

Alle sichtbaren Signale sind so zu geben, daß sie in angemessener Entfernung leicht wahrgenommen werden können.

Die für die Dunkelheit bestimmten sichtbaren Signale sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang, in längeren Tunnels und bei Tag stets dann zu gebrauchen, wenn die Tagsignale auf die erforderliche Entfernung nicht deutlich wahrgenommen werden können.

Die für die Dunkelheit bestimmten Signale können in Tunnels bei solchen Zügen entfallen, die zur Durchfahrung des Tunnels nicht mehr als drei Minuten benötigen.

(3) Jeder Eisenbahnbedienstete ist verpflichtet, den Signalen ohne Verzug und unbedingt Folge zu leisten.

(4) Werden von einander abweichende Signale gleichzeitig wahrgenommen, so ist dem Signale nachzukommen, das für die Sicherheit des Verkehrs von größerer Wichtigkeit ist.

Jedes zweifelhafte oder bei Dunkelheit unbeleuchtete Signal ist stets im bedenklicheren Sinne aufzufassen.

(5) Um auf doppelgleisiger Bahn und bei Parallelbahnen durch ein feststehendes »Halt«- oder »Langsam«-Signal für ein Gleis den Zugverkehr auf den freien Gleisen nicht zu beirren, ist in der gleichen Querlinie zur Gleisachse gegenüber diesem »Halt«- oder »Langsam«-Signale für die freien Gleise ein »Frei«-Signal zu geben.

(6) Die Bestimmungen, bei denen keine besondere Bemerkung gemacht ist, gelten sowohl für Hauptbahnen als auch für Lokalbahnen.

Die für die *Lokalbahnen* gültigen erleichternden Bestimmungen sind durch *Schrägschrift* ersichtlich gemacht.

Artikel 2.

Anwendung der Signale und Instandhaltung der Signalmittel im allgemeinen.

(1) Bei Ausübung des Dienstes haben die Bahnbediensteten stets die der Tageszeit entsprechenden und für ihren Dienst erforderlichen tragbaren Signalmittel mit sich zu führen.

Für die richtige Handhabung der Signale bleibt zunächst jener Bedienstete verantwortlich, der sie anzuwenden hat.

Allein verkehrende Lokomotiven (Motorwagen) sind in bezug auf die Anwendung der Signale wie Züge zu behandeln.

(2) Die Signalmittel müssen stets in erforderlicher Anzahl und in vollkommen dienstfähigem Zustande und die hierzu nötigen Verbrauchsgegenstände in hinreichender Menge vorhanden sein.

Jeder Bedienstete ist für die richtige Anzahl und die Gebrauchsfähigkeit der ihm zugewiesenen Signalmittel verantwortlich; er hat für ihre Instandhaltung zu sorgen und Gebrechen, die er nicht selbst beseitigen kann, dem Vorgesetzten zu melden.

Artikel 3.

Gebrauch der tragbaren Signale.

(1) Wenn das Signal »Halt« zu geben ist und der Signalgeber nicht beim Signale bleiben kann, so hat er womöglich die nächsten Bahnwärter, bzw. Weichensteller von der Aufstellung des Signals zu verständigen und zur persönlichen Abgabe des gleichen Signals aufzufordern, andernfalls aber sind nach den Bestimmungen des Artikels 10, Punkt 7, Knallsignale zu legen.

Bei Lokalbahnen, auf denen in der Regel Bahnwärter nicht vorhanden sind, hat der Zugführer, wenn es nicht tunlich war, ein Signal „Halt“ noch vor der Weiterfahrt des Zugs einzuziehen, von dessen Aufstellung in der nächsten Station oder besetzten Haltestelle Meldung zu erstatten.

10. „Lokomotive soll kommen.“

.....

Die Gruppe von fünf Glockenschlägen zweimal gegeben.

11. „Lokomotive mit Arbeitern soll kommen.“

.....

Die Gruppen von fünf Glockenschlägen und einem Glockenschläge zweimal gegeben.

12. „Lokomotive mit Arbeitern und Ärzten soll kommen.“

.....

Die Gruppen von fünf und zwei Glockenschlägen zweimal gegeben.

13. „Entlaufene Wagen.“

.....

Die Gruppe von vier Glockenschlägen mindestens viermal gegeben.

14. „Uhren richten.“

.....

Zwölf Glockenschläge.

Zu I. Durchlaufende hörbare Liniensignale

mittels der elektrischen Glockenschlagwerke.

Artikel 4.

Allgemeines.

(1) Wo Glockenschlagwerke verschiedener Linien beisammen stehen, müssen sie nach Ton, Anschlag und Zahl der Glocken so verschieden sein, daß eine Verwechslung nicht möglich ist.

(2) Die Pausen zwischen den einzelnen zu einer Gruppe gehörigen Glockenschlägen sollen nicht weniger als zwei und nicht mehr als drei Sekunden, jene zwischen den einzelnen Gruppen eines Signals das dreifache dieser Zeit betragen.

(3) Ein begonnenes Signal darf niemals durch das Geben eines anderen Signals unterbrochen werden.

Wenn das eigene Glockenschlagwerk versagt oder unregelmäßige Schläge gibt, so muß das angefangene Signal dennoch vollendet werden.

(4) Die Fahrsignale 1, 2, 5 und 6 zeigen die Abfahrt der Züge von der Station an, ohne Unterschied, ob die Züge in ununterbrochener Fahrt bis zur nächsten Station oder nur bis zu einem bestimmten Punkte der Strecke zu verkehren haben. Die Fahrsignale 7 und 8 dagegen zeigen an, daß der Zug von einem Punkte der Strecke ohne Unter-

brechung bis in die vor oder hinter ihm gelegene Station fahren wird.

Die Bewegungen, die Züge zwischen zwei Stationen von einem Punkte der Strecke zu einem anderen ausführen sowie ausnahmsweise Fahrten auf ein gesperrtes Gleis werden nicht signalisiert.

(5) Jedes Fahrsignal hat solange Gültigkeit, bis ein Zug die signalisierte Fahrt ausgeführt hat oder solange als es nicht durch das entsprechende Absagesignal 3 oder 4 oder anderweitig widerrufen wurde.

(6) Die Absagesignale 3 und 4 dienen dazu:

- a) ein gegebenes Fahrsignal (1, 5, 7, bzw. 2, 6, 8) zu widerrufen, wenn die signalisierte Fahrt nicht längstens binnen zehn Minuten nach der Abgabe des Fahrsignals stattfinden kann oder, wenn ein Fahrsignal irrigerweise oder unrichtig gegeben wurde;
- b) ohne Rücksicht darauf, ob das Fahrsignal gegeben wurde oder nicht, die Einstellung der Fahrt auf der Strecke anzuzeigen, gleichviel, ob das Anhalten unvorhergesehen erfolgt oder ob der Zug die Bestimmung hatte, nur bis zu einem bestimmten Punkte der Strecke zu verkehren;
- c) den Streckenbediensteten anzuzeigen, daß ein gewöhnlicher, das ist täglich verkehrender oder ein ihnen schriftlich oder telephonisch avisierter, außergewöhnlicher Zug nicht verkehren werde, wenn

das Absagen des Zugs an die Bahnwärter in anderer Weise nicht mehr möglich war.

(7) Das Signal 9 »Alle Züge aufhalten« wird angewendet, wenn ein die Sicherheit des Zugverkehrs gefährdender Umstand wahrgenommen wird oder wenn die zum Anhalten eines vorbeifahrenden Zugs angewendeten Signale »Halt« erfolglos geblieben sind. Bei einer Zugtrennung darf das Signal 9 nicht gegeben werden. (Ausgenommen den im Artikel 6, Punkt 1 d vorgesehenen Fall.)

Dieses Signal kann sowohl von einer Station als auch von einem Signalposten gegeben werden.

Sobald das Signal 9 »Alle Züge aufhalten« vernommen wird, ist jeder auf der Strecke befindliche Zug sowie jedes sonstige Fahrzeug (Motorwagen, Bahnwagen, Draisine) aufzuhalten.

Von den Stationen darf nach dem Ertönen des Signals 9 »Alle Züge aufhalten« kein Zug auf die betreffende Strecke abgelassen werden, solange nicht aus den nachträglich vernommenen Signalen oder auf einem anderen Wege die Gewißheit erlangt wurde, daß gegen die Fahrt kein Anstand obwaltet.

Das Signal 9 »Alle Züge aufhalten« ist auf eingleisigen Strecken und auf doppelgleisigen Strecken bei eingleisigem Betriebe als aufgehoben zu betrachten, wenn nachträglich irgend ein Fahrsignal vernommen wurde, auf das nicht neuerlich das Signal 9 »Alle Züge aufhalten« gefolgt ist.

(8) Die Hilfssignale 10 »Lokomotive soll kommen«, 11 »Lokomotive mit Arbeitern soll kommen« und 12 »Lokomotive mit Arbeitern und Ärzten soll kommen« sind anzuwenden, wenn aus irgend einem Grunde eine Hilfslokomotive oder eine Hilfslokomotive mit Werkzeugen und Arbeitern oder auch mit Ärzten notwendig ist.

Das Hilfssignal 12 »Lokomotive mit Arbeitern und Ärzten soll kommen« ist auch dann zu geben, wenn sich bei Arbeiten auf der Strecke ein Unfall von größerer Tragweite ereignet hat, der die rasche Beistellung von ärztlicher Hilfe und von Rettungsmitteln erfordert, sofern diese auf anderem Wege nicht rechtzeitig möglich wäre.

Die Hilfssignale 10 »Lokomotive soll kommen«, 11 »Lokomotive mit Arbeitern soll kommen« und 12 »Lokomotive mit Arbeitern und Ärzten soll kommen« sind zum Zeichen, daß sie verstanden wurden, jedoch bloß mit je einer Gruppe (•••••, •••••—• oder •••••—••) von jener der beiden benachbarten Stationen nach einer Minute zurückzugeben, die früher in der Lage ist, dies zu tun. Die eben erwähnten Signale müssen in Pausen von mindestens drei Minuten so lange wiederholt werden, bis die Rücksignalisierung deutlich erfolgt ist.

(9) Das Signal 13 »Entlaufene Wagen« ist zu geben, wenn Fahrzeuge entlaufen sind oder sich von einem Zuge getrennt haben und dieses Signal nicht schon vorher vernommen worden ist.

(10) Das Signal 14 »Uhren richten« wird täglich zu einer bestimmten Stunde, in der Regel um 12 Uhr mittags, zu dem Zwecke gegeben, damit die Weichensteller, die Bahnwärter und jene Stationen, die keinen Telegraphenapparat besitzen, danach ihre Uhren richten.

(11) Auf Strecken, die mit Telephonen ausgestattet sind, hat der Geber des Signals bei Abgabe von Glockenschlagwerksignalen, die sich auf ein besonderes Ereignis beziehen, die beiden Nachbarstationen und die Bahnwärter sofort telephonisch von diesem Ereignis zu unterrichten.

Die Signale 1 bis 14 sind für Lokalbahnen nicht vorgeschrieben.

Artikel 5.

Anwendung der Glockenschlagwerksignale durch die Stationsbediensteten.

(1) Der Zugexpedient ist dafür verantwortlich, daß das richtige Fahrsignal 1, 2, 5 oder 6 ordentlich gruppiert gegeben wird und zwar ist es bei scharfen Kreuzungen eine Minute, sonst aber drei Minuten, für Hilfszüge und sonstige Züge, deren Verkehr den Streckenbediensteten nicht avisiert werden konnte, fünf Minuten vor der Abfahrt eines Zugs zu geben. Für einen Folgezug ist das Fahrsignal erst nach Erhalt der Rückmeldung und nach Abgabe der Vormeldung zu geben.

Wird nach einem Zuge, der seine Fahrt abgesetzt und von der Strecke seine Weiterfahrt signa-

lisiert hat, ein Folgezug bei gestörten Verständigungsmitteln abgefertigt, so ist für diesen das Fahrsignal fünf Minuten vor seiner Abfahrt zu geben und zu beachten, ob nicht von der Strecke ein Signal ertönt.

(2) Bei Zügen, die die Station laut Fahrordnung ohne Aufenthalt zu durchfahren haben und bei Zügen, deren Aufenthalt nicht mehr als eine Minute beträgt, muß das Fahrsignal schon kurz vor der Einfahrt des Zugs in die Station gegeben werden. Sind Fahrsignale für mehrere Züge zu geben, so dürfen sie nicht gleichzeitig gegeben werden.

(3) Wenn für einen Zug in einer Station das Fahrsignal bereits gegeben wurde, der Zug jedoch aus irgend einem Grunde nicht längstens binnen zehn Minuten nach dem Geben des Signals abfahren kann, so muß das gegebene Fahrsignal 1, 5, bzw. 2, 6 durch das Absagesignal 3, bzw. 4 widerrufen und vor der Abfahrt das Fahrsignal neuerlich gegeben werden.

(4) Wenn ein gewöhnlicher, das ist täglich verkehrender oder ein den Streckenbediensteten avisierte außergewöhnlicher Zug nicht verkehrt und das Absagen dieses Zugs durch ein schriftliches oder telephonisches Aviso an die Bahnwärter rechtzeitig nicht mehr möglich ist, so hat der Zugexpedient zur regelmäßigen Abfahrtszeit des Zugs aus der betreffenden Station, vorausgesetzt, daß auf dem Gleise, das der Zug befahren sollte, bis zur nächsten Station sich kein Zug befindet, das entsprechende Absagesignal 3, bzw. 4 zu geben. Ist jedoch zu dieser Zeit auf dem betreffenden

Gleise ein Zug in der Fahrt begriffen, so darf das Absagen nicht mittels der Glockenschlagwerke stattfinden, sondern es ist der nicht verkehrende Zug schriftlich (telephonisch) abzusagen.

(5) Wenn beim Signalisieren eines Zugs das eigene Glockenschlagwerk versagt oder unregelmäßige Glockenschläge gibt, so hat sich der Zugexpedient vor dem Ablassen des Zugs bei der Nachbarstation telegraphisch oder telephonisch zu erkundigen, ob dort ein regelmäßiges Signal vernommen wurde oder nicht. Wurde das Signal auch in der Nachbarstation unregelmäßig oder gar nicht vernommen, so müssen nicht nur der Lokomotiv- und der Zugführer mündlich und mittels »Allgemeinen Befehls«, sondern auch die Stationsbediensteten mündlich hievon verständigt werden.

Derselbe Vorgang ist einzuhalten, wenn bekannt ist, daß die Signale wegen eines Fehlers in der Glockenschlagwerkeinrichtung entweder gar nicht gegeben werden können oder nicht bis zur nächsten Station durchgehen, sondern nur bis zu einem bestimmten Signalposten hörbar sind. Bei durchfahrenden Zügen muß womöglich jene Station verständigt werden, in der diese den letzten fahrplanmäßigen Aufenthalt haben, damit diese Station die Zugmannschaft von der Störung der Glockenschlagwerkeinrichtung in Kenntnis setze.

Kommt der Fall vor, daß der Zug vom Weichensteller aufgehalten wurde, weil dessen Glockenschlagwerk versagt hat, so ist das Signal nicht zu wiederholen, sondern der Zug darf, nachdem die Ursache der

Verzögerung im Stundenpasse vorgemerkt worden ist, nach Zustimmung des Zugexpedienten abfahren.

(6) Wenn für einen Zug ein unrichtiges Fahrsignal oder wenn das Fahrsignal auf die unrichtige Strecke gegeben oder wenn ein Zug aus Versehen zweimal signalisiert wurde, so hat der Zugexpedient das entsprechende Absagesignal 3, bzw. 4 zu geben und hievon die Nachbarstation telegraphisch oder telephonisch zu verständigen. Bemerkt die Nachbarstation, daß das irrig gegebene Signal nicht widerrufen wird, so hat sie den Widerruf auf telegraphischem oder telephonischem Wege zu veranlassen.

(7) So lange ein signalisierter Zug in der Station nicht eingetroffen ist oder so lange das vernommene Fahrsignal nicht widerrufen wurde, darf für einen auf demselben Gleise verkehrenden Gegenzug kein Fahrsignal gegeben und auf demselben Gleise kein Gegenzug abgelassen werden. Kann das Fahrsignal wegen Untauglichkeit der Glockenschlagwerkeinrichtung nicht widerrufen werden, so darf ein Gegenzug nur dann abgelassen werden, wenn von beiden Stationen in zweifelloser Weise festgestellt wurde, daß die Strecke vollkommen frei ist. Die Zugmannschaft muß aber beauftragt werden, besondere Vorsicht, namentlich bei Annäherung an Wegübergänge, anzuwenden und auf etwaige Streckenarbeiter zu achten.

(8) Wenn nach Abfahrt eines Zugs, der nur bis zu einem bestimmten Punkte der Strecke zu verkehren hat, für ihn das Absagesignal 3, bzw. 4 ver-

nommen wird, so bedeutet dies in der Regel, daß der Zug am Bestimmungsorte angelangt ist; da dieses Absagesignal jedoch auch aus einem anderen Grunde gegeben worden sein konnte, so ist auf etwaige weitere Signale zu achten.

Ertönt jedoch das Absagesignal für einen Zug, der seine Fahrt ununterbrochen bis zur nächsten Station fortzusetzen hatte, so muß auf ein bei ihm eingetretenes Fahrthindernis geschlossen werden und es sind dann gleichfalls die weiteren Signale abzuwarten.

Wurde hierauf das Fahrsignal 7, bzw. 8 vernommen, so bedeutet dies, je nach der Richtung, die das Signal anzeigt, daß der stehengebliebene Zug weiterfahren oder zurückschieben will.

(9) Verlangt der auf der Strecke stehengebliebene Zug, nachdem er die Einstellung seiner Fahrt mit dem Absagesignale 3, bzw. 4 angezeigt hat, mittels eines der Signale 10, 11 oder 12 Hilfe, so hat eine der beiden benachbarten Stationen und zwar jene, die früher in die Lage kommt, dies zu tun, eine Gruppe des vernommenen Hilfssignals nach einer Minute zurückzugeben. Hierauf haben die beiden Stationen nach den Vorschriften für den Verkehrsdienst vorzugehen.

Wurde das Hilfssignal 11 »Lokomotive mit Arbeitern soll kommen«, für einen auf der Strecke befindlichen Zug mit Personenbeförderung gegeben, so muß auch eine Beschädigung der Personenwagen vorausgesetzt werden. Es sind daher, ohne erst eine schriftliche Nachricht von der Strecke abzuwarten, dem

Hilfszuge außer Wagen mit Arbeitern und Werkzeugen auch noch Personenwagen beizugeben.

Wurde dagegen das Hilfssignal 12 »Lokomotive mit Arbeitern und Ärzten soll kommen« gegeben, so müssen dem Hilfszuge Wagen mit Arbeitern, Werkzeugen, Rettungskasten und Tragbahnen sowie auch Personenwagen beigegeben und mit ihm auch Ärzte zur Unfallsstelle entsendet werden.

(10) Wenn in einer Station das Hilfssignal 10, 11 oder 12 vernommen wurde oder in der Station selbst Hilfe benötigt wird und die telegraphische oder telephonische Verständigung unmöglich ist, so muß zur Herbeiziehung der Hilfslokomotive das Signal 10, 11 oder 12 von Station zu Station weitergegeben werden. Bei dieser Weitergabe ist das Signal in Pausen von mindestens 3 Minuten so lange zu wiederholen, bis die nächste Station eine Gruppe als »Verstandenzeichen« zurückgegeben hat.

Die Hilfssignale dürfen aber nicht von Station zu Station weitergegeben werden, wenn:

- a) zwischen den Stationen Züge im Verkehre sind und für sie Absagesignale gegeben oder vernommen worden sind;
- b) das Signal 13 »Entlaufene Wagen« gegeben oder vernommen worden ist.

In beiden Fällen würde sonst die Weitergabe des Hilfssignals in Verbindung mit den Absagesignalen oder dem Signale 13 »Entlaufene Wagen« zu Irrungen Anlaß bieten.

(11) Fünf Minuten bevor die Hilfslokomotive auf die Strecke zu dem hilfsbedürftigen Zuge abfährt, ist das entsprechende Fahrsignal 1, 2, 5 oder 6 zu geben.

(12) Wenn in einer Station noch vor Signalisierung der Hilfslokomotive das Fahrsignal 7 oder 8 aus jener Richtung vernommen wird, von der aus die Hilfe verlangt wurde, so bedeutet dies, daß der Zug oder ein Teil des Zugs seine Fahrt wieder angetreten hat und die Hilfe überhaupt nicht mehr oder erst von der nächsten Station aus benötigt wird.

(13) Wurden aus Versehen zwei einander entgegengerichtete Züge auf demselben Gleise abgelassen, so hat jener Bedienstete, der dies zuerst bemerkt, sofort das Signal 9 »Alle Züge aufhalten« zu geben oder es schleunigst geben zu lassen.

(14) Das Signal 9 kann von einer Station auch aus anderen Gründen gegeben werden, beispielsweise wenn von einem Zuge der Zugführer, Schlußkondukteur oder die zur Bedienung der Bremsen unumgänglich notwendige Zugmannschaft zurückgeblieben ist oder wenn nach Abfahrt eines Zugs und bevor noch dieser Zug in der nächsten Station eingetroffen sein kann, ein Fahrsignal für einen auf demselben Gleise entgegengerichteten Zug vernommen wird usw.

Wurde der Zug infolge des Signals 9 gleich bei der Ausfahrt von der Station aufgehalten, so muß das vor dem Signale 9 für den Zug gegebene Fahrsignal jedesmal widerrufen und bei der späteren Abfahrt des Zugs neu gegeben werden.

(15) Wenn in einer Station das Signal 9 vernommen wurde und dieses nach telegraphischer oder telephonischer Erkundigung nicht von der Nachbarstation, sondern von der Strecke herrührt und sich zwischen den beiden Stationen keine Züge befinden, so bedeutet es, daß die Strecke aus irgend einem Grunde unfahrbar ist.

(16) Wenn aus einer Station Fahrzeuge entlaufen sind, so hat jener Bedienstete, der dies zuerst bemerkt, sogleich das Signal 13 »Entlaufene Wagen« zu geben oder es geben zu lassen; auch ist die Nachbarstation telegraphisch oder telephonisch von dem Entlaufen der Fahrzeuge in Kenntnis zu setzen. Hierbei ist der Nachbarstation auch mitzuteilen, ob sich auf den entlaufenen Fahrzeugen Personen befinden oder nicht und bei doppelgleisigen Strecken, auf welchem Gleise die entlaufenen Fahrzeuge rollen.

Wird dagegen in einer Station das Signal 13 »Entlaufene Wagen« vernommen, so sind daselbst die geeigneten Vorkehrungen zum Anhalten der Fahrzeuge zu treffen, gegebenenfalls ist das Signal 13 weiterzugeben und die Nachbarstation auch telegraphisch oder telephonisch zu verständigen.

In einem solchen Falle darf weder die Station, aus der die Fahrzeuge entlaufen sind, noch jene Station, gegen die die Fahrzeuge rollen, Züge auf die Strecke ablassen, solange nicht die Nachricht eingelangt ist, daß die Strecke fahrbar ist.

(17) Das Signal 14 »Uhren richten« ist von jeder Station in der vorgeschriebenen Richtung in dem

Augenblicke zu geben, in dem auf der Telegraphenlinie das Uhrenzeichen erfolgt; bei Störungen auf der Telegraphenlinie hat jede Station das Signal 14 nach der eigenen Uhr zu geben.

(18) In jeder Station sind alle Glockenschlagwerkssignale, die von der Station gegeben oder vernommen werden sowie auch die bei den Glockenschlagwerkssignalen 10, 11 und 12 vorgeschriebene Rücksignalisierung in das Telegraphenprotokoll oder in ein eigenes, für diesen Zweck bestimmtes Vormerkbuch mit Angabe der Tageszeit Stunde, Minute und Richtung zu verzeichnen.

Artikel 6.

Anwendung der Glockenschlagwerkssignale durch die Streckenbediensteten.

(1) In folgenden Fällen hat der Bahnwärter das Signal 9 »Alle Züge aufhalten« zu geben:

- a) Wenn die Bahn an irgend einem Punkte bedroht ist oder unfahrbar wurde.

Wird nach dem Geben des Signals 9 das Fahrsignal 1, 2, 5 oder 6 oder nach dem Ab-sagesignale 3, bzw. 4 eines der Fahrsignale 7 oder 8 vernommen, so ist das Signal 9 nochmals zu geben zum Zeichen, daß das Fahrthindernis noch nicht behoben ist.

Sobald die Bahn wieder hergestellt worden ist, muß hievon wenigstens eine der benachbarten Stationen verständigt werden.

Bei doppelgleisigem Betriebe ist, wenn nur ein Gleis unfahrbar wurde, das Signal 9 nicht zu geben, sondern nur die vorgeschriebene Deckung der unfahrbaren Stelle vorzunehmen, jedoch mit aller Beschleunigung die nächstgelegene Station telephonisch oder schriftlich zu benachrichtigen.

- b) Wenn zwei Fahrsignale vernommen wurden, die anzeigen, daß zwei Züge auf demselben Gleise einander entgegenfahren.
- c) Wenn laut des vernommenen Fahrsignals ein Zug auf ein gesperrtes Gleis abgelaassen wird.
- d) Wenn der Bahnwärter an einem vorüberfahrenden Zuge irgend ein Gebrechen oder einen sonstigen Anstand bemerkt, durch den der Zug gefährdet werden könnte und wenn die Anwendung der Handsignale erfolglos geblieben ist.

In dem Falle, als das Signal 13 »Entlaufene Wagen« vernommen wurde oder wenn sich Fahrzeuge vom Zuge getrennt haben und die Gefahr besteht, daß die Fahrzeuge dem Zuge nachlaufen, darf das Signal 9 »Alle Züge aufhalten« vom Bahn-

wärter nur dann gegeben werden, wenn er an dem vorüberfahrenden Zuge Gebrechen schwerer Art, wie z. B. Rad- oder Achsenbruch, Entgleisung, Brand oder dergleichen wahrgenommen hat.

- e) In allen Fällen, wo aus irgend einem Grunde das Signal »Halt« gegeben wird und der Lokomotivführer keine Anstalten trifft, den Zug zum Stillstande zu bringen.

(2) Der Bahnwärter hat das Signal 13 »Entlaufene Wagen« zu geben, wenn er wahrnimmt, daß Fahrzeuge aus einer Station entlaufen sind oder sich von einem Zuge getrennt haben und nicht schon vorher das Signal 13 »Entlaufene Wagen« vernommen worden ist.

Beim Vernehmen des Signals 13 »Entlaufene Wagen« haben die Bahnwärter die in der Vorschrift für Bahnwärter vorgeschriebenen Vorkehrungen zum Anhalten der entlaufenen Fahrzeuge zu treffen.

Wenn aus einer Station entlaufene oder von einem Zuge getrennte Fahrzeuge auf der Strecke zum Stehen gebracht wurden, so sind sie zu decken; sodann ist das Signal 13 »Entlaufene Wagen« zu geben, wenn es nicht schon vorher vernommen worden ist, um die in Betracht kommenden Bediensteten von dem Ereignisse zu verständigen. Hierauf ist je nach der Sachlage das Hilfssignal 10, 11 oder 12 zu geben.

(3) Der Bahnwärter hat außer in den vorangeführten Fällen auch noch Glockenschlagwerksignale zu geben, wenn er hiezu durch die Zugmannschaft oder anläßlich eines Unfalls bei Arbeiten auf der Strecke von einem

Bahnerhaltungsbediensteten durch Einhändigung eines Zettels aufgefordert wird, auf dem die Nummer¹⁾ und die Bedeutung der zu gebenden Signale deutlich bezeichnet sind oder wenn diese Signale mit Nummer und Bedeutung von der Zugmannschaft auf die erwähnte Weise in das Vormerkbuch des Bahnwärters eingetragen wurden. Die Zeit, wann die Signale gegeben wurden, hat der Bahnwärter im Vormerkbuche einzutragen.

(4) Alle von den Bahnwärttern vernommenen und von ihren Posten gegebenen Glockenschlagwerksignale sind, mit Ausnahme der Signale 1, 2 und 14, unter Angabe der Zeit in ein Vormerkbuch einzutragen.

in der maß. nür. verabf. sein! 1878, 1/18

Artikel 7.

Anwendung der Glockenschlagwerksignale durch die Zugmannschaft.

(1) Wenn ein Zug auf der Strecke anhält, so hat der Zugführer die Glockenschlagwerksignale unter Beachtung der folgenden Bestimmungen zu geben:

a) Der Zug ist stehen geblieben und muß zurückfahren.

In diesem Falle hat der Zugführer, sofern das Zurückschieben nicht wegen entlaufener Fahrzeuge erforderlich geworden ist (siehe Punkt 6c), das Absagesignal 3, bzw. 4 und kurz vor der Abfahrt das Fahrsignal 7, bzw. 8 zu geben.

Wenn die Fernsicht gehemmt ist, darf ein Zug erst drei Minuten nachdem das Fahrsignal 7, bzw. 8 gegeben wurde, zurückfahren.

Dem zurückschiebenden Zuge hat ein Bediensteter auf 700 m Entfernung vorauszugehen, wenn die Zustimmung der Station, in die zurückgeschoben wird, nicht eingeholt wurde.

Bei Lokalbahnen kann diese Entfernung auf 400 m herabgesetzt werden.

b) Der Zug ist stehen geblieben und kann erst nach Ablauf von mehr als zehn Minuten seine Fahrt fortsetzen.

In diesem Falle hat der Zugführer sofort das Absagesignal 3, bzw. 4 und kurz vor der Abfahrt das Fahrsignal 7, bzw. 8 zu geben.

c) Der Zug ist stehen geblieben, kann aber seine Fahrt nur in Teilen fortsetzen.

In diesem Falle ist stets und zwar auch dann, wenn der Zug weniger als zehn Minuten auf der Strecke stehen bleibt, sofort das Absagesignal 3, bzw. 4 und kurz vor der Abfahrt des ersten Teils das Fahrsignal 7, bzw. 8 zu geben. Der zurückgebliebene Zugteil ist unter Durchführung der vorgeschriebenen Glockenschlagwerksignale (Signal 1—8) abzuholen.

d) Der Zug ist stehen geblieben und braucht Hilfe.

In diesem Falle ist das Absagesignal 3, bzw. 4 und nach einer Minute das Hilfssignal 10, bzw. 11

oder 12 zu geben; das Hilfssignal ist in Pausen von drei Minuten solange zu wiederholen, bis die vorgeschriebene Rücksignalisierung von einer Station deutlich erfolgt ist.

Der Abgang der Lokomotive zur Abholung des Zugs oder eines zurückgebliebenen Zugteils wird mit einem der Fahrsignale 1, 2, 5 oder 6 von der Station signalisiert. Ist die Lokomotive bei dem Zuge oder Zugteile angekommen, so ist zum Zeichen der Fahrteinstellung das Absagesignal 3, bzw. 4 zu geben.

Bevor sich die Hilfslokomotive mit dem Zuge oder Zugteile in Bewegung setzt, ist das Fahrsignal 7, bzw. 8 zu geben.

Wurde das Fahrthindernis noch vor Abgang der Hilfslokomotive auf die Strecke beseitigt oder wird von einem nachfahrenden Zuge Hilfe geleistet und dadurch die Absendung der bereits verlangten Hilfslokomotive entbehrlich, so darf die Fahrt wieder angetreten werden, wenn für die Hilfslokomotive noch kein Fahrsignal vernommen wurde und auch keine anderweitige Nachricht über deren Abfahrt von der in der Fahrtrichtung nächstgelegenen Station vorliegt. In diesem Falle hat dem Zuge ein Bediensteter auf 700 m Entfernung voranzugehen, wenn die Zustimmung von der in der Fahrtrichtung nächstgelegenen Station nicht eingeholt wurde.

Bei Lokalbahnen kann diese Entfernung auf 400 m herabgesetzt werden.

Vor dem Wiederantritte der Fahrt ist das Fahrsignal 7, bzw. 8 zu geben.

Konnte wegen Störung der Glockenschlagwerke das Hilfssignal nicht gegeben und die Hilfslokomotive auch nicht telephonisch verlangt werden, so hat der Zugführer durch die Bahnwärter die schriftliche Nachricht in die dem Zuge zunächst gelegene Station abzusenden; die Bahnwärter sind verpflichtet, sich hiebei der größten Eile zu befleißigen, damit die Nachricht so schnell als möglich in diese Station gelange.

- e) Der Zug, der zu einem besonderen Zwecke nach oder von einem Punkte der Strecke eingeleitet wurde (Arbeitszug u. dgl.), ist dort stehen geblieben.

Soll ein Zug, der an einem oder mehreren Punkten der Strecke zu arbeiten hat, nach Beendigung seiner Verrichtungen in die nächste Station weiterfahren, so ist sofort nach dem ersten Anhalten das Absagesignal 3, bzw. 4 zu geben, wenn dieser Aufenthalt oder die Gesamtheit aller voraussichtlichen Aufenthalte auf der Strecke mehr als zehn Minuten beträgt. Hat hingegen der stehengebliebene Zug nach Beendigung seiner Verrichtungen in die Station zurückzufahren, so ist das Absagesignal 3, bzw. 4 ohne Rücksicht auf die Aufenthaltsdauer sofort nach dem Anhalten bei der ersten Arbeitsstelle zu geben.

Das Fahrsignal 7 oder 8 ist erst unmittelbar vor Antritt der endgültigen Weiter- oder Rückfahrt in die Station zu geben.

(2) Ist ein Zug von einem Bahnwärter infolge des Signals 9 »Alle Züge aufhalten« aufgehalten worden, so hat der Zugführer, auch wenn die Abfahrt seines Zugs von der Station nicht signalisiert worden wäre, zuerst das Absagesignal 3, bzw. 4 zu geben, wodurch die Strecken- und Stationsbediensteten Kenntnis erlangen, daß das Signal 9 befolgt und der Zug zum Stehen gebracht wurde. Hierauf hat der Zugführer den Bahnwärter zu fragen, ob zwei Fahrsignale vernommen wurden, die anzeigen, daß zwei Züge auf demselben Gleise gegeneinander abgelaufen wurden. Ist dies der Fall, so ist nach den Bestimmungen des folgenden Punktes 4 vorzugehen.

Wurden jedoch solche Fahrsignale vom Bahnwärter nicht vernommen, so hat die Zugmannschaft den Zug sofort genau zu untersuchen. Wird auch an dem Zuge kein Gebrechen entdeckt und ist die Ursache des Signals 9 auch sonst nicht zu ermitteln, so hat der Zugführer ohne ein Fahrsignal abzugeben unter Voraussendung eines Bediensteten, dem der Zug in einer stets einzuhaltenden Entfernung von mindestens 700 m zu folgen hat, die Fahrt so vorsichtig fortzusetzen, daß der Zug jederzeit sofort zum Stillstande gebracht werden kann.

Bei Lokalbahnen kann diese Entfernung auf 400 m ermäßigt werden.

Bemerkt jedoch die Zugmannschaft bei der Untersuchung ihres Zugs ein Gebrechen, z. B. ein brennen-

des Lager, eine gerissene Kuppelung u. dgl. oder sonst einen Anstand wie z. B. unrichtige Signale an der Spitze des Zugs oder das Fehlen eines Zugbegleiters (siehe Artikel 5, Punkt 14) und kann sie hienach vermuten, daß das Signal 9 von einem Bahnwärter oder von der Station wegen eines solchen Gebrechens oder Anstands gegeben wurde, so kann die Fahrt nach dessen Beseitigung und nach Abgabe des entsprechenden Fahrsignals 7, bzw. 8 fortgesetzt werden, wenn nicht nach diesem Fahrsignale neuerlich das Signal 9 vernommen wird.

In diesem Falle hat der Zugführer das für seinen Zug gegebene Fahrsignal mit dem Signale 3, bzw. 4 abermals abzusagen und die Fahrt unter Voraussendung eines Bediensteten, wie vorstehend erwähnt, fortzusetzen.

(3) Wurde ein Zug von einem Bahnwärter angehalten, weil das von ihm vernommene Fahrsignal eine Fahrt auf demselben Gleise in der entgegengesetzten Richtung anzeigt, so hat der Zugführer das der eigenen Fahrtrichtung entsprechende Absagesignal 3 oder 4 und, wenn vorausgesetzt werden kann, daß kein Gegenzug zu erwarten ist, nach einer Minute das Fahrsignal 7 oder 8 zu geben.

Wenn hierauf das Signal 9 »Alle Züge aufhalten« nicht vernommen wird, so kann die Fahrt fortgesetzt werden, andernfalls aber ist, da vorausgesetzt werden muß, daß ein Gegenzug sich auf der Strecke befindet, so vorzugehen, wie es der folgende Punkt 4 vorschreibt.

(4) Ist ein Zug auf der Strecke angehalten worden, weil zwei Züge auf demselben Gleise einander entgegenfahren, was immer dann vorausgesetzt werden muß, wenn es durch die vernommenen Fahrsignale angezeigt wurde, so hat der Zugführer, falls das Signal 9 noch nicht gegeben oder vernommen wurde, dieses Signal sofort zu geben oder geben zu lassen und dann die Einstellung der Fahrt seines Zugs mittels des Absagesignals 3, bzw. 4 anzuzeigen. In der Regel wird der minder wichtige Zug zurückschieben müssen. Von dieser Regel darf nur dann abgewichen werden, wenn der minder wichtige Zug der Neigungsverhältnisse wegen nicht zurückgeschoben werden kann oder wenn wegen der Nähe der Station aus dem Zurückschieben des wichtigeren Zugs eine geringere Verkehrsstörung erfolgen würde.

Vor dem Zurückschieben hat der Zugführer das Fahrsignal 7, bzw. 8 zu geben.

Der Zugführer jenes Zugs, der seine Fahrt fortsetzen und dem zurückschiebenden Zuge folgen soll, hat abzuwarten, bis das Fahrsignal für den zurückschiebenden Zug vernommen wurde, sodann für seinen eigenen Zug das entsprechende Fahrsignal 7, bzw. 8 zu geben und dem zurückschiebenden Zuge vorsichtig nachzufahren.

(5) Wenn sich von einem Zuge ein Teil getrennt hat und auf der Strecke stehen geblieben ist oder zum Stehen gebracht wurde, der vordere Teil aber, ohne

daß die Zugtrennung bemerkt wurde, fortgefahren ist, so ist von dem nächsten Signalposten aus das Signal 13 »Entlaufene Wagen« zu geben, wenn dieses Signal daselbst nicht schon vorher gegeben oder vernommen wurde.

Sodann ist je nach Umständen das Hilfssignal 10, 11 oder 12 »Lokomotive soll kommen«, »Lokomotive mit Arbeitern soll kommen« oder »Lokomotive mit Arbeitern und Ärzten soll kommen«, so lange zu geben, bis die vorgeschriebene Rücksignalisierung deutlich vernommen worden ist.

(6) Die Abgabe von Glockenschlagwerksignalen hat zu unterbleiben:

- a) wenn der Zug vor einem auf »Halt« stehenden Einfahr- oder Distanzsignale oder vor dem Raumabschlußsignale eines Block- oder Zugmeldepostens wegen der Zugfolge stehen geblieben ist und die Raumabschlußeinrichtung in Ordnung ist;
- b) wenn ein Zug an irgend einem Punkte der Strecke stehen geblieben ist, aber binnen längstens zehn Minuten weiterfahren kann, ohne einen Zugteil zurücklassen zu müssen;
- c) wenn ein Zug wegen des Signals 13 »Entlaufene Wagen« angehalten worden ist und der Zug zurückgeschoben wird, weil nach der Windrichtung oder den Neigungsverhältnissen zu schließen ist, daß die Fahrzeuge dem Zuge entgegenlaufen können und
- d) wenn ein Zug zwischen zwei Stationen Bewegungen ausführt, die von einem Punkte der Strecke zum andern zum Zwecke der Beladung,

der Entladung oder der Vereinigung des Zugs nach einer Zugtrennung vorgenommen werden müssen. Bei solchen Vor- und Rückwärtsbewegungen soll jedoch dem Zuge ein mit den nötigen Signalmitteln versehener Bediensteter derart vorausgesendet werden, daß die Schranken rechtzeitig geschlossen werden können. Das Voraussenden eines Bediensteten kann dann unterbleiben, wenn die in Betracht kommenden Weichensteller und Bahnwärter, bevor der Zug in Gang gesetzt wurde, mündlich (telephonisch) zum Schließen der Schranken aufgefordert worden sind;

- e) wenn, ein Zug ausnahmsweise eine Fahrt auf ein gesperrtes Gleis durchführen muß, wovon die Weichensteller und Bahnwärter vorher zu verständigen sind;
- f) wenn ein wegen des Signals 9 angehaltener Zug, ohne daß die Ursache dieses Signals festgestellt werden konnte, seine Fahrt unter Voraussendung eines Bediensteten fortsetzt (siehe Artikel 7, Punkt 2);
- g) wenn eine Nachschiebelokomotive am Trennungspunkte ihre Fahrt einstellt und wenn eine Nachschiebelokomotive dem Zuge vom Trennungspunkte nachfolgt.

(7) Wenn der Zugführer die von der Strecke aus zu gebenden Glockenschlagwerksignale nicht selbst geben kann, so hat er den Bahnwärter oder einen Zugbegleiter zu beauftragen das betreffende Glockenschlagwerksignal zu geben. Zu diesem Zwecke muß der Zugführer die zu gebenden Glockenschlagwerksignale

mit ihrer Nummer und Bedeutung auf einem Zettel deutlich bezeichnen oder in das Vormerkbuch des Bahnwärters eintragen.

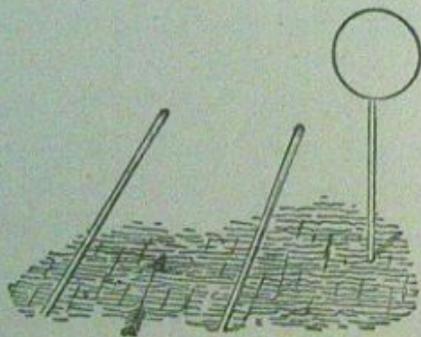
Alle Glockenschlagwerksignale, die der Zugführer von der Strecke selbst gibt oder geben läßt, sind unter genauer Angabe der Zeit und des Orts im Stundenpasse vorzumerken.

II. Signale der Streckenbediensteten.

15. „Frei.“

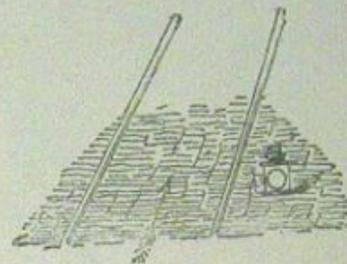
Bei Tag.

Einstecken der Signalscheibe in das Bankett, die weiße Fläche dem Zuge entgegen.



Bei Dunkelheit.

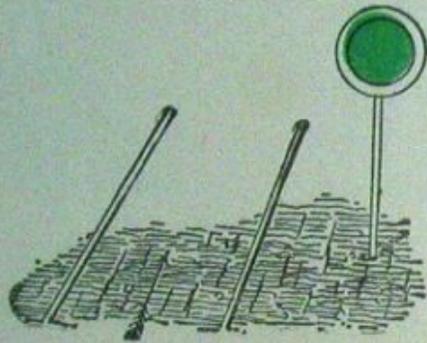
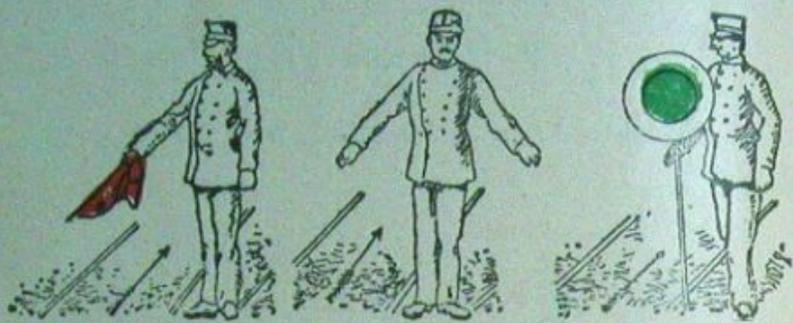
Weißes Licht der Signallaterne dem Zuge entgegen.



16. „Langsam.“

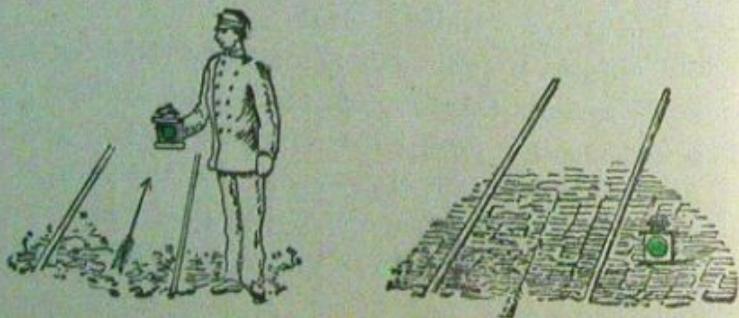
Bei Tag.

Ruhiges Halten der Signalfahne oder irgend eines andern Gegenstands mit schräg abwärts geneigtem Arme oder schräges Abwärtshalten beider Arme oder ruhiges Halten der Signalscheibe, die grüne Fläche dem Zuge entgegen oder Einstecken der Signalscheibe in das Bankett, die grüne Fläche dem Zuge entgegen.



Bei Dunkelheit

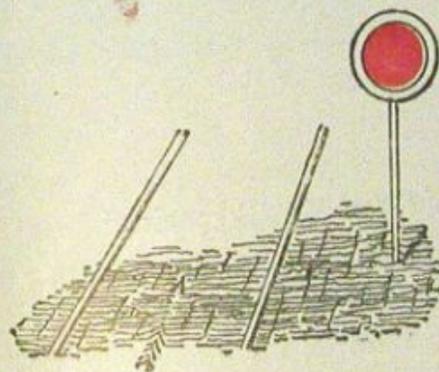
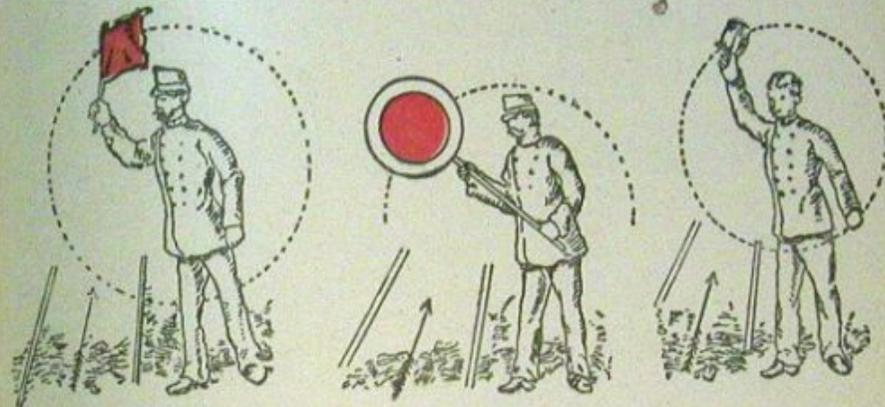
Grünes Licht der Signallaterne dem Zuge entgegen.



17. „Halt.“

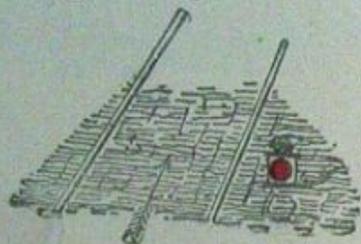
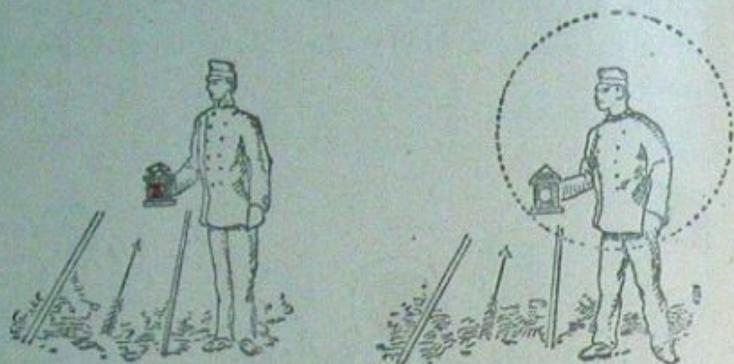
Bei Tag.

Schwingen der entfalteten Signalfahne oder irgend eines anderen Gegenstands im Kreise dem Zuge entgegen oder Einstecken der Signalscheibe in das Bankett, die rote Fläche dem Zuge entgegen.



Bei Dunkelheit.

Rotes Licht der Signallaterne oder Schwingen eines andern Lichts im Kreise dem Zuge entgegen.



18. „Entladung von Knallkapseln.“

Die Knallkapseln dienen dazu, einem Zuge anzuzeigen, daß er halten solle.

Bei Lokalbahnen ist die Anwendung von Knallkapseln nicht vorgeschrieben.

Zu II. Signale der Streckenbediensteten.

Artikel 8.

Bestimmung und Anwendung des Signals „Frei“.

(1) Das Signal 15 »Frei« ist einem sich nähernden Zuge nur als Auflösung, bzw. Aufhebung eines Signals »Langsam« oder »Halt« sowie bei untauglich gewordenen Signalen zu geben (Signalvorschriften Art. 9, Punkt 3, Art. 10, Punkt 3 und Art. 22, Vorschriften für den Verkehrsdienst Art. 131, Punkt 10).

Artikel 9.

Bestimmung und Anwendung des Signals „Langsam“.

(1) Das Signal 16 »Langsam« bedeutet, daß die betreffende Strecke höchstens mit der halben Geschwindigkeit befahren werden darf. Das Signal 16 ist auf eine Entfernung von mindestens 400 m von der langsam zu befahrenden Stelle zu geben. (Siehe auch Artikel 31, Punkt 6.)

Bei Lokalbahnen kann diese Entfernung auf 200 m herabgesetzt werden.

Das Signal soll vom Zuge aus womöglich auf eine Entfernung von 200 m wahrnehmbar sein.

(2) Das Signal »Langsam« ist zu geben:

a) Gleichviel, ob ein Zug erwartet wird oder nicht, wenn der Zustand der Bahn (Schäden am Oberbau oder an Baulichkeiten) oder andere Ursachen gebieten, die Geschwindigkeit zu mäßigen.

(Siehe auch Artikel 10, Punkt 2 i.)

b) Wenn die Zugbegleitmannschaft das Signal »Langsam« gibt.

c) Wenn einem Zuge ein Haltsignal schon in einer gewissen Entfernung angekündigt werden soll.

(3) Die Kennzeichnung schadhafter Bahnstellen hat in der Weise zu geschehen, daß auf einer eingleisigen Bahn oder auf einer doppelgleisigen Bahn bei eingleisigem Betriebe in der für das Signal 16 vorgeschriebenen Entfernung vor und hinter der betreffenden Stelle bei Tag eine Signalscheibe mit der grünen Fläche gegen den Zug und mit der weißen Fläche gegen die schadhafte Stelle gewendet, bei Dunkelheit eine Signallaterne mit grünem Lichte gegen den Zug, und zwar rechts in den beiden Fahrtrichtungen der Züge aufgestellt wird.

Bei eingleisigem Betriebe ist außerdem unmittelbar hinter der schadhafte Stelle rechts in beiden Fahrtrichtungen bei Tag eine beiderseits weiße mit der Fläche gegen den Zug gewendete Signalscheibe, bei Dunkelheit eine Signallaterne mit dem weißen Lichte gegen die schadhafte Stelle aufzustellen.

Bei doppelgleisigem Betriebe ist in der dem langsam zu befahrenden Gleise entsprechenden Fahrtrichtung vor der schadhafte Stelle in der für das

Signal 16 vorgeschriebenen Entfernung, bei Tag eine Signalscheibe mit der grünen Fläche gegen den Zug und mit der weißen Fläche gegen die schadhafte Stelle gewendet, bei Dunkelheit eine Laterne mit grünem Lichte gegen den Zug auf dem Außenbankette aufzustellen. Unmittelbar hinter der schadhafte Stelle ist bei Tag eine beiderseits weiße, mit der Fläche gegen den Zug gewendete Signalscheibe, bei Dunkelheit eine Signallaterne mit dem weißen Lichte gegen die schadhafte Stelle auf dem Außenbankette aufzustellen.

Wo mehr als zwei Gleise auf einem Bahnkörper nebeneinander laufen und eine in den mittleren Gleisen liegende Bahnstelle mit Langsamfahrtsignalen zu kennzeichnen ist, sind die Signalscheiben, wenn sie in das Lichtprofil ragen würden, auf dem Außenbankette aufzustellen und es ist mittels einer daran anzubringenden Nummer jenes Gleis zu bezeichnen, für das das Signal Gültigkeit hat.

(4) Was die Kennzeichnung jener Strecken betrifft, die dauernd langsam befahren werden müssen, siehe Artikel 18.

(5) Die Bestimmungen dieses Artikels gelten sinngemäß auch für Stationsbedienstete.

Artikel 10.

Bestimmung und Anwendung des Signals »Halt« und der Knallkapseln.

(1) Die Signale 17 »Halt« und 18 »Entladung von Knallkapseln« bedeuten, daß der Weiterfahrt ein Hindernis entgegensteht und das Anhalten mit

allen zu Gebote stehenden Mitteln so rasch als möglich zu bewirken ist.

Jeder Zug soll grundsätzlich noch vor dem »Halt«-Signale zum Stehen gebracht werden.

Das »Halt«-Signal ist mindestens in Bremsdistanz vor dem Fahrthindernisse, und zwar grundsätzlich rechts in der Fahrtrichtung und unmittelbar neben jenem Gleise aufzustellen, für das es gilt.

Das Signal soll vom Zuge aus womöglich auf eine Entfernung von 200 m wahrnehmbar sein.

(2) Das Signal »Halt« ist zu geben:

- a) wenn der Zustand der Bahn oder ein Hindernis den Verkehr der Züge gefährdet, gleichviel, ob ein Zug erwartet wird oder nicht;
- b) wenn die Zugbegleitmannschaft das Signal »Halt« gibt;
- c) wenn an dem Zuge selbst etwas bemerkt wird, wodurch die Weiterfahrt gefährdet wäre;
- d) wenn bei eingleisigem Betriebe für einen Zug ein der Gegenrichtung entsprechendes Glockenschlagwerksignal vernommen wurde;
- e) wenn zwei Glockenschlagwerksignale vernommen wurden, die anzeigen, daß zwei Züge einander auf demselben Gleise entgegenfahren;
- f) wenn das Glockenschlagwerksignal 9 »Alle Züge aufhalten« vernommen wurde;
- g) wenn während des Verkehrs eines Zugs das Glockenschlagwerksignal 13 »Entlaufene Wagen« vernommen wurde und nach den Neigungsverhältnissen

oder der Windrichtung zu schließen ist, daß die Fahrzeuge dem Zuge entgegenlaufen könnten;

- h) wenn ein Zug ohne vorherige Verständigung des Bahnwärters auf ein gesperrtes Gleis abgelassen wurde;

Die unter d) bis h) enthaltenen Bestimmungen finden bei Lokalbahnen nur dort Anwendung, wo Glockenschlagwerke vorhanden sind.

- i) wenn eine Bahnstelle so schadhaft ist, daß sie nur mit äußerster Vorsicht befahren werden kann und die Mannschaft des betreffenden Zugs hievon noch zu verständigen ist;
- k) wenn ein Zug mit unrichtigen Signalen an der Spitze versehen ist;
- l) wenn an der Spitze des Zugs bei Dunkelheit alle vorgeschriebenen Signallichter verlöscht sind;
- m) wenn auf einer doppelgleisigen Bahn ein Zug auf dem unrichtigen Gleise verkehrt und der Bahnwärter hievon nicht durch das entsprechende Glockenschlagwerksignal verständigt wurde oder wenn der Bahnwärter bei einer Störung in der Glockenschlagwerkeinrichtung von dem Verkehre des Zugs auf dem unrichtigen Gleise nicht verständigt worden ist;

Die unter m) enthaltenen Bestimmungen werden bei Lokalbahnen nur dort angewendet, wo Glockenschlagwerke vorhanden sind.

- n) wenn sich auf dem Bahnkörper Menschen, größere Tiere u. dgl. befinden, die gefährdet werden könnten.

Im Falle eines Zweifels über die Zulässigkeit der Fahrt ist der Zug anzuhalten und dessen Mannschaft zu verständigen.

(3) Das Signal »Halt« ist zu geben, solange das Hindernis besteht, gleichviel, ob ein Zug erwartet wird oder nicht.

Beim Eintritte eines Verkehrshindernisses oder bei Gleisbesserungen u. dgl. müssen unfahrbare Stellen sowohl auf eingleisiger als auch auf doppelgleisiger Bahn in beiden Richtungen mit dem Signale »Halt« gedeckt werden.

Ferner muß für den Fall, wenn auf doppelgleisiger Bahn zwischen zwei Stationen ein Gleis für den Verkehr der Züge gesperrt ist, die Sperre dieses Gleises auch in beiden Stationen durch Aufstellung des Signals »Halt« für das gesperrte Gleis gekennzeichnet werden.

Um auf doppelgleisiger Bahn und bei Parallelbahnen den Verkehr der Züge auf den freien Gleisen nicht zu beirren, ist in der gleichen Querlinie zur Gleisachse gegenüber dem Signale »Halt«, für die freien Gleise das Signal »Frei« (eine weiße Scheibe, bzw. ein weißes Licht gegen den Zug) zu geben.

(4) Muß ein auf der Strecke haltender Zug gedeckt werden, so ist das Signal »Halt« womöglich auf Bremsdistanz zu geben.

(5) Entlaufene oder von einem Zuge getrennte Fahrzeuge, die auf der Strecke stehen geblieben, bzw. zum Stehen gebracht worden sind, müssen auf ein- und doppelgleisiger Bahn nach beiden Richtungen gedeckt werden.

(6) Wenn bei Eintritt eines Hindernisses das Signal »Halt« nach beiden Richtungen aufzustellen und nur ein einziger Bediensteter am Platze ist, so muß dieser zunächst in der Richtung des zuerst zu erwartenden Zugs das Signal »Halt« aufstellen, hierauf sich schnellstens nach der andern Richtung begeben, um das Gleiche zu veranlassen.

(7) Wenn der Signalgeber an dem Orte, wo das Signal »Halt« zu geben ist, nicht bleiben oder wenn das sichtbare Signal bei Nebel, heftigem Regen, Schneefälle u. dgl. oder wegen sonst gehinderter Fernsicht nicht mindestens auf 200 m wahrgenommen werden kann, müssen Knallkapseln gelegt werden, und zwar womöglich 200 m vor dem sichtbaren Signale »Halt«. Doch sollen die Knallkapseln weder auf Wegübergängen, noch in deren unmittelbarer Nähe, noch in unmittelbarer Nähe von bewohnten Gebäuden gelegt werden.

Da eine Knallkapsel möglicherweise versagen könnte, sind wenigstens zwei Knallkapseln zu legen; diese sind 15 bis 20 m von einander entfernt auf dem, in der Fahrtrichtung rechts liegenden Schienenstrange zu befestigen.

Das Signal »Halt« kann auch mit Knallkapseln allein gegeben werden, es ist jedoch, wo immer möglich, das sichtbare Signal ebenfalls anzuwenden.

Bei Lokalbahnen ist die Anwendung von Knallkapseln nicht vorgeschrieben.

(8) Die Bestimmungen dieses Artikels gelten sinngemäß auch für Stationsbedienstete.

Artikel 11.

Bestimmung und Anwendung des Signals „Zug zerrissen“.

(1) Wenn sich Fahrzeuge von einem Zuge trennen oder das Signal „Zug zerrissen“ wahrgenommen wird, so ist vom Bahnwärter das Signal »63« mit der Signalfahne oder der Signallaterne zu geben.

—————

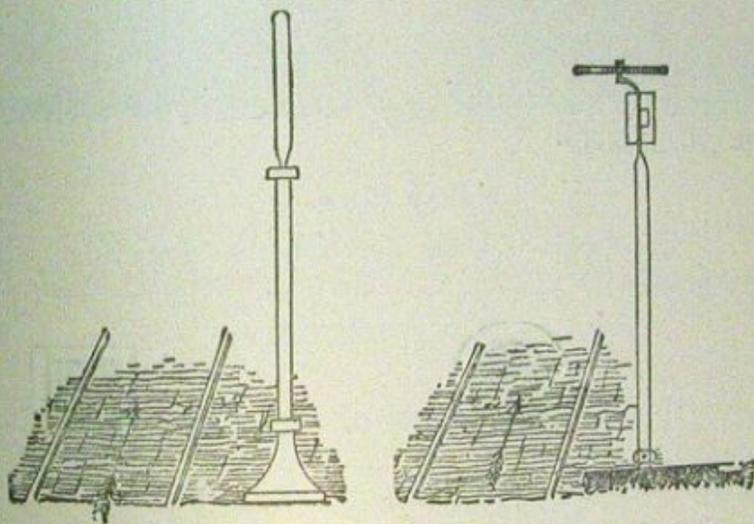
III. Feststehende Signale.

A. Vorsignale.

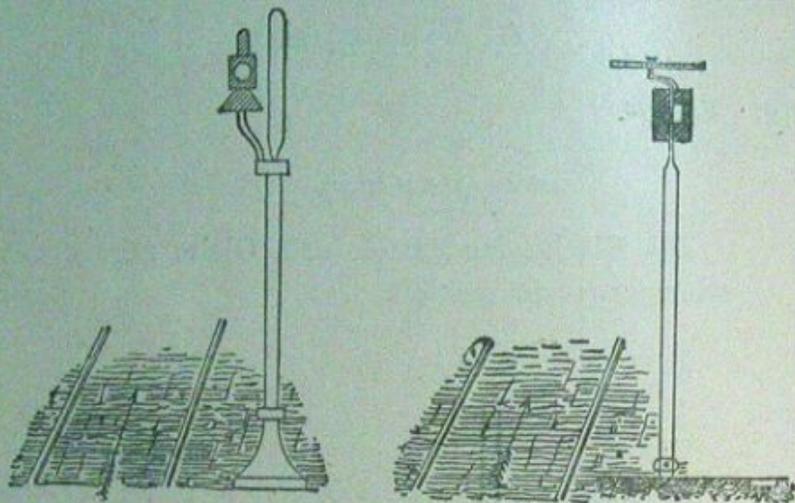
19. „Frei.“

Bei Tag.

Die Fläche der Scheibe dem Gleise zugewendet oder wagrecht gestellt.



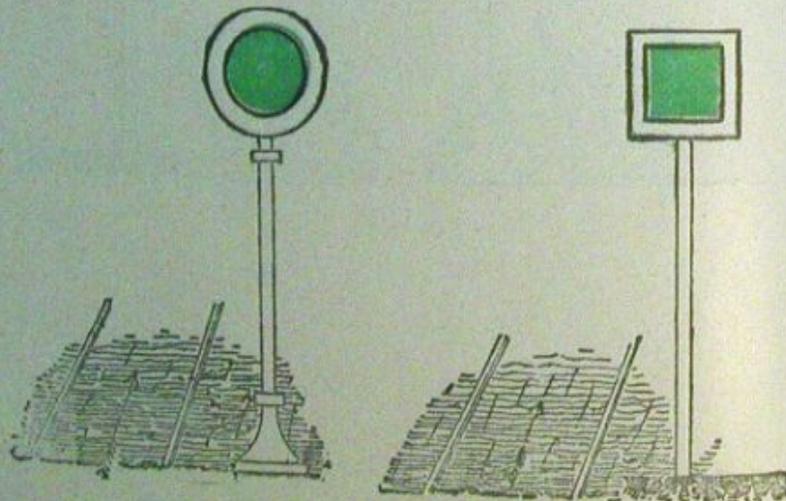
Bei Dunkelheit.
Weißes Licht dem Zuge entgegen.



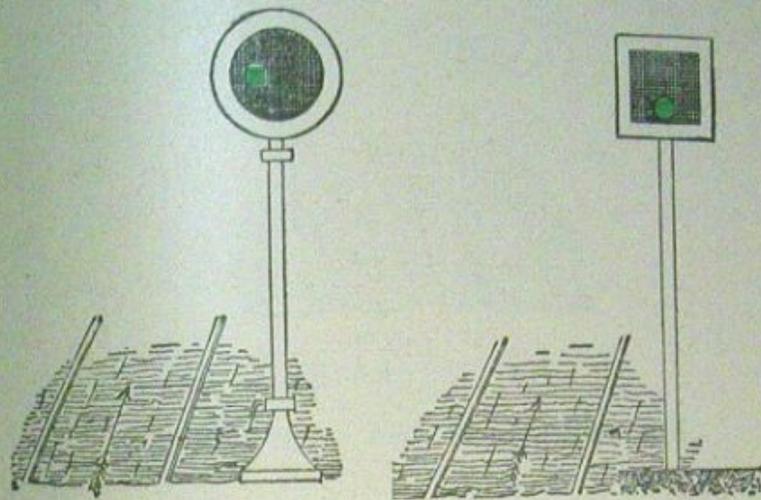
20. „Langsam.“

Bei Tag.

Die grüne Fläche der Scheibe dem Zuge entgegen.



Bei Dunkelheit.
Grünes Licht dem Zuge entgegen.



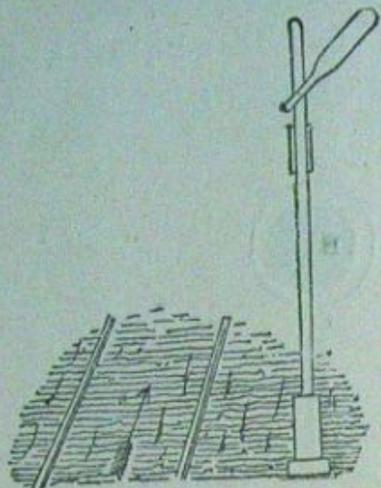
B. Raumabschluß-, Einfahr-, Wege- und Ausfahrtsignale.

21. „Frei“ oder „Frei in gerader Richtung“.

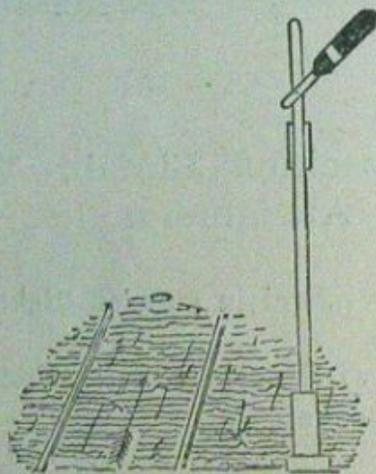
(Bei Ausfahrtsignalen: „Frei“ oder „Frei in die Hauptlinie“.)

Bei Tag.

Ein Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Fahrt schräg aufwärts gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45°).



Bei Dunkelheit.
Ein weißes Licht dem Zuge entgegen.

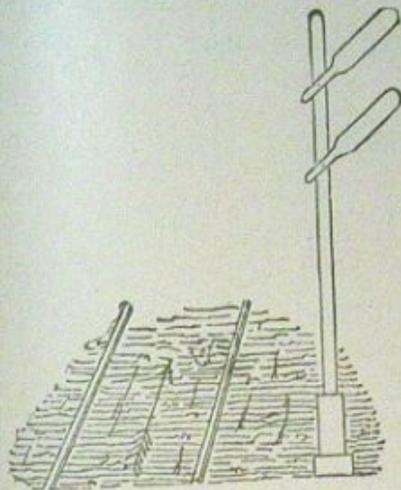


22. „Frei in die Ablenkung.“

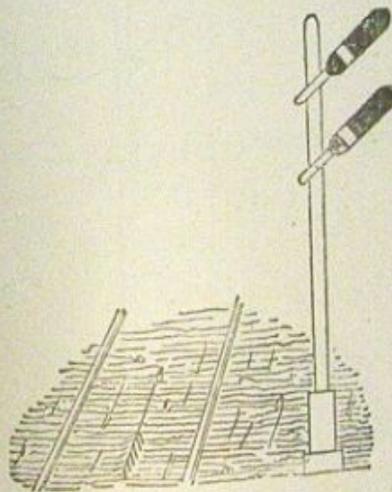
(Bei Ausfahrtsignalen: „Frei in die zweite Linie“.)

Bei Tag.

Zwei Arme des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Fahrt schräg aufwärts gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45°).



Bei Dunkelheit.
Zwei weiße Lichter dem Zuge entgegen.

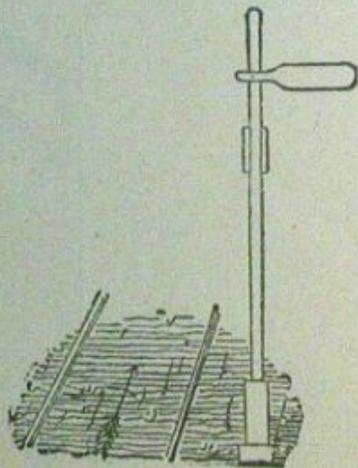


Jede folgende (2., 3. usw.) Ablenkung, bzw. Ausfahrt in eine weitere Linie wird entweder auf demselben Signalmaste bei Tag durch einen weiteren Arm, bei Dunkelheit durch ein weiteres weißes Licht oder durch Aufstellung eines besonderen Signalmastes bezeichnet.

23. „Halt.“

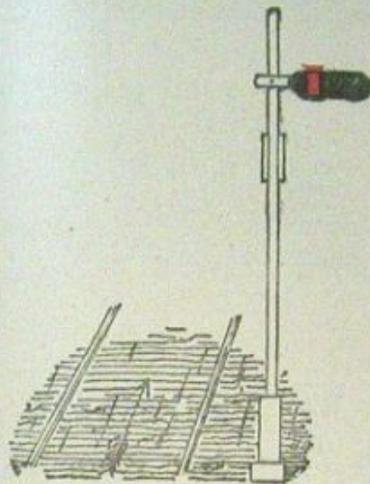
Bei Tag.

Ein Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Fahrt wagrecht gestellt.



Bei Dunkelheit.

Ein rotes Licht dem Zuge entgegen.

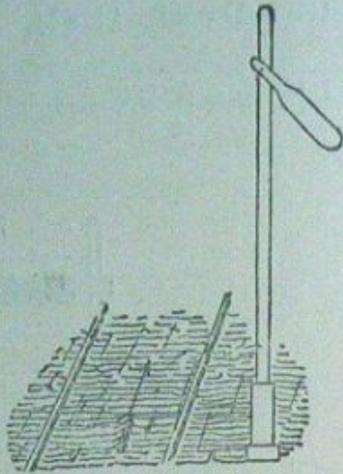


C. Ständige Langsamfahrtsignale auf der Strecke.

24. „Langsam.“

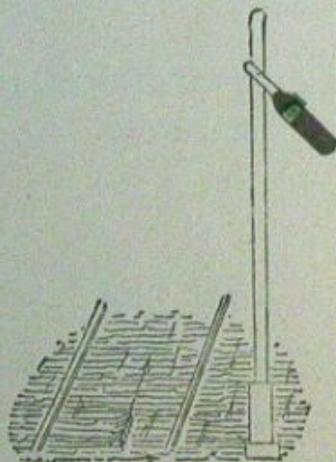
Bei Tag.

Der Arm am Signalmaste nach rechts in der Richtung der Fahrt schräg abwärts gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45°)



Bei Dunkelheit.

Grünes Licht dem Zuge entgegen, in der
Gegenrichtung weißes Licht.

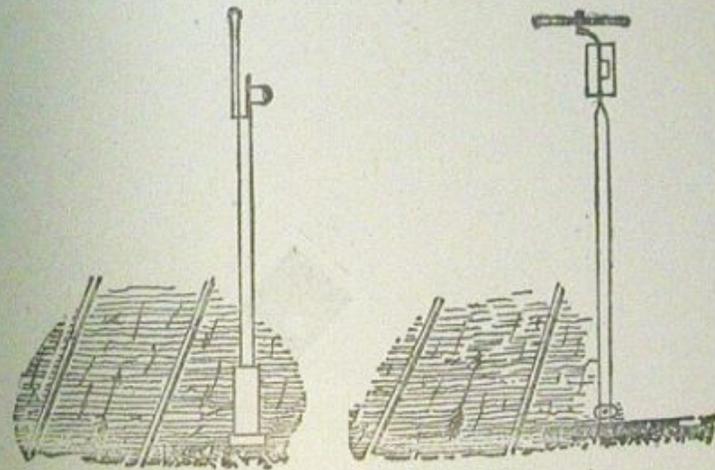


D. Vershubsignale.

25. „Erlaubte Verschiebung.“

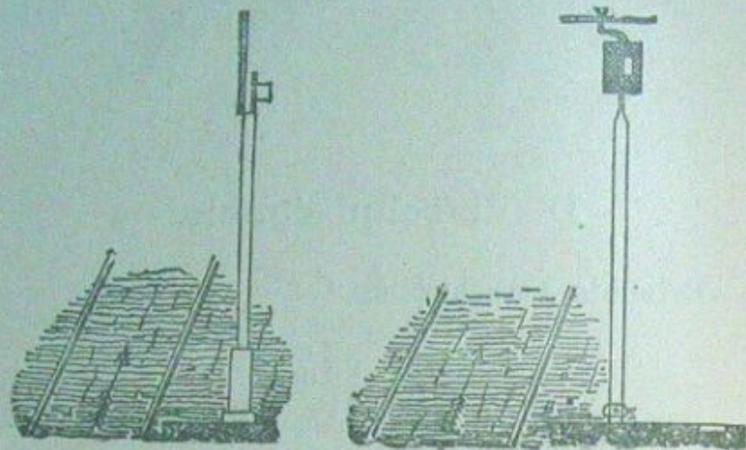
Bei Tag.

Die Fläche einer viereckigen Scheibe dem Gleise
zugewendet oder wagrecht gestellt.



Bei Dunkelheit.

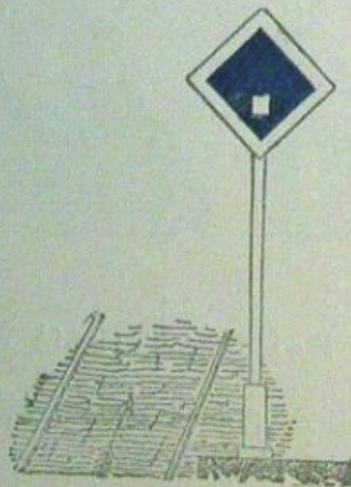
Je nach Bedarf nach einer oder beiden Fahrt-
richtungen „weißes“ Licht.



26. „Verbot der Verschiebung.“

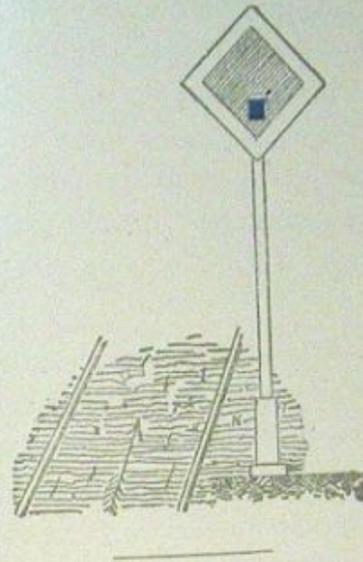
Bei Tag.

Die blau-weiße Fläche einer viereckigen Scheibe nach einer oder beiden Fahrtrichtungen.



Bei Dunkelheit.

Blaues Licht nach einer oder beiden Fahrtrichtungen.



27. Die Ungültigkeit eines der feststehenden Signale III A, B und D wird durch ein schräg gestelltes Kreuz am Signalarme, bzw. an der Scheibe gekennzeichnet.

Zu III. Feststehende Signale.

Artikel 12.

Allgemeines.

(1) Die unter A, B und C angeführten feststehenden Signale gelten nur für Züge.

Für Verschiebewegungen haben die Signale A und B nur insofern Bedeutung, als sie in der Freistellung die Verschiebung in oder gegen die Fahrstraße des ein- oder ausfahrenden Zugs verbieten.

Die Verschiebsignale (D) haben für den Zugverkehr keine Gültigkeit. In der Stellung auf »Erlaubte Verschiebung« ist bei Dunkelheit ein mattweißes Licht anzuwenden.

(2) Inwieweit die Signale auf doppelgleisigen Bahnen bei Benützung des unrichtigen Gleises gelten, ist durch die Vorschriften für den Verkehrsdienst und die besonderen Dienstvorschriften bestimmt.

(3) Bei Wahrnehmung des Signals »Halt« muß alles aufgeboten werden, um den Zug noch vor dem Signale zum Stehen zu bringen.

Ein vor einem Haltsignale stehender Zug darf nur dann weiterfahren, wenn das Signal »Halt« in »Frei« verwandelt ist oder wenn die Erlaubnis zur Weiterfahrt durch zuverlässige Weisung erfolgt.

Sollte jedoch die Zugmannschaft schon durch einen »Allgemeinen Befehl« Kenntnis haben, daß ein Signal untauglich ist oder daß für den Zug gewisse Signale nicht zu betätigen sind, so kann das Anhalten des Zugs vor solchen Signalen dann unterbleiben, wenn die Erlaubnis zur Weiterfahrt mit Handsignalen gegeben wird.

(4) Das Signal 22 wird nur bei Signalen angewendet, die mit Weichen in Abhängigkeit stehen.

Werden die Weichen fernbedient, so muß ein besonderer Fahrstraßenverschluß angeordnet sein, der

durch die Haltstellung des Signals allein nicht aufgehoben wird.

Bei Lokalbahnen bestimmt das k. k. Eisenbahnministerium, wo die unter A, B und D genannten Signale zur Anwendung kommen sollen.

Artikel 13.

Bestimmung und Anwendung der Vorsignale.

(1) Die Vorsignale dienen dazu, dem Zuge anzuzeigen, ob das zugehörige Hauptsignal auf »Frei« oder auf »Halt« gestellt ist.

(2) Vorsignale müssen vor allen Einfahrsignalen (Signal 21 bis 23) und erforderlichenfalls auch vor anderen Mastsignalen aufgestellt und von ihnen in Abhängigkeit gebracht werden.

(3) Das Vorsignal ist auf Bremsdistanz vor dem zugehörigen Hauptsignale aufzustellen, damit der Zug mit Sicherheit noch vor dem Hauptsignale zum Stillstande gebracht werden kann.

Vor allen Vorsignalen ist auf eine Entfernung von 1,5 m das nachstehende Merkzeichen aufzustellen.



(4) Die Abhängigkeit des Vorsignals von dem stets auf derselben Bahnseite anzuordnenden Hauptsignale muß derart sein, daß sich die Signalstellung entweder an beiden Signalen gleichzeitig ändert oder daß das Vorsignal erst dann auf »Frei« (Signal 19) gestellt werden kann, wenn vorher das Hauptsignal auf »Frei« (Signal 21 und 22) gestellt wurde und das Signal 20 (»Langsam«) am Vorsignale erscheinen muß, bevor das Hauptsignal in die Stellung auf »Halt« (Signal 23) gebracht wird.

(5) Die Vorsignale sollen vom Zuge aus auf eine Entfernung von mindestens 150 m sichtbar sein.

(6) Die Vorsignale zeigen in der Grundstellung das Signal 20 (»Langsam«).

Bei Bahnabzweigungen und Bahnkreuzungen in Schienenhöhe richtet sich jedoch die Grundstellung der Vorsignale (»Frei« oder »Langsam«) nach der Grundstellung der Hauptsignale.

(7) Bei Wahrnehmung des Signals »Langsam« des Vorsignals sind alle Mittel anzuwenden, um den Zug vor dem etwa auf »Halt« stehenden zugehörigen Hauptsignale zum Stillstande zu bringen.

Von der Aufstellung von Vorsignalen kann bei Lokalbahnen mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums ausnahmsweise Umgang genommen werden.

Artikel 14.

Bestimmung und Anwendung der Raumabschlußsignale (Block- und Zugmeldepostensignale).

(1) Die Raumabschlußsignale sind bestimmt, dem Zuge anzuzeigen, ob in den vorgelegenen Streckenabschnitt eingefahren werden dürfe oder nicht.

Die Raumabschlußsignale werden am Anfange der Streckenabschnitte aufgestellt.

(2) Die Raumabschlußsignale zeigen in der Grundstellung »Halt« (Signal 23), sofern sie nicht wegen zeitweise unbesetzter Block- oder Zugmeldeposten in der Freistellung zu belassen sind.

Ob bei Lokalbahnen Raumabschlußsignale aufzustellen sind, bestimmt das k. k. Eisenbahnministerium.

Artikel 15.

Bestimmung und Anwendung der Einfahrtsignale.

(1) Die Einfahrtsignale (Signal 21 bis 23) sind vor Stationen, Bahnabzweigungen, Ladestellen und Bahnkreuzungen in Schienenhöhe anzuwenden. Sie sind bestimmt, dem Zuge anzuzeigen, ob er in die Station, in die Ladestelle oder über die Bahnabzweigung fahren dürfe oder nicht, ob in gerader Richtung oder in die Ablenkung eingefahren werde, bei Bahnabzweigungen oder Bahnkreuzungen, ob die zu deckende Stelle befahren werden dürfe oder nicht.

Bei Bahnabzweigungen muß jede Fahrtrichtung signalisiert werden.

Für jede Bahnlinie ist ein besonderer Signalmast anzuordnen.

(2) Schlepplgleise (Industriegleise) auf offener Strecke, in die Züge unmittelbar einfahren, sind wie Bahnabzweigungen zu behandeln. Schlepplgleise (Industriegleise) und Ladestellen, die nur zur Abstellung von Wagen dienen, sind mit Einfahrtsignalen zu versehen, die für die Fahrt auf dem Hauptgleise

mit den Weichen, Gleissperrschuhen usw. in Abhängigkeit stehen. Erleichterungen (Entfall der Vorsignale oder in Blockstrecken der Einfahrtsignale) sind nach Maßgabe der örtlichen und der Verkehrsverhältnisse mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums zulässig.

(3) Einfahrtsignale sind in einer den örtlichen Verhältnissen entsprechenden, mindestens 100 m betragenden Entfernung vor der äußersten Weiche der Station, bzw. vor dem zu deckenden Punkte der Station, Bahnabzweigung, Bahnkreuzung in Schienenhöhe oder Ladestelle aufzustellen. Finden Verschiebungen auf dem Einfahrgleise statt, so sind die Einfahrtsignale mindestens 50 m vor dem, durch einen »Markierpflock« gekennzeichneten Punkte aufzustellen, bis zu dem die regelmäßigen Verschiebungen reichen dürfen.

Wenn bei Schlepplgleisen (Industriegleisen) und Ladestellen die Vorsignale nach Punkt 2 entfallen, so sind die Einfahrtsignale auf Bremsdistanz vor der Abzweigweiche oder vor dem zu deckenden Punkte aufzustellen.

(4) Die Einfahrtsignale vor den Stationen zeigen in der Grundstellung »Halt« (Signal 23); sie dürfen nur auf Anordnung des Zugexpedienten oder des besonderen Aufsichtsbediensteten und auch nur dann auf »Frei« (Signal 21, bzw. 22) gestellt werden, wenn die Ankunft eines Zugs zu erwarten ist und die nötigen Vorkehrungen für dessen sichere Einfahrt getroffen sind.

Bei Bahnabzweigungen und Bahnkreuzungen in Schienenhöhe sind die Einfahrtsignale derart anzuordnen, daß die gleichzeitige Freistellung für Zugfahrten, die einander gefährden könnten, ausgeschlossen ist.

Die Einfahrtsignale der Schlepplgleise (Industriegleise) oder Ladestellen auf offener Strecke, die nur zum Abstellen von Wagen dienen, zeigen in der Grundstellung »Frei« (Signal 21).

Das Einfahrtsignal muß auf »Halt« zurückgestellt werden:

- a) in Stationen ohne Weichensicherungsanlagen, sobald der einfahrende Zug an dem Einfahrtsignale vollständig vorbeigefahren ist;
 - b) in Stationen mit Weichensicherungsanlagen erst, wenn der Zug sämtliche in der Fahrstraße gelegenen und mit dem Einfahrtsignale in Abhängigkeit stehenden, gegen die Spitze zu befahrenden Weichen überfahren hat oder nach Überfahung des Einfahrtsignals vollkommen zum Stillstande gelangt ist.
- Diese Bestimmung gilt auch für die Rückstellung des Stellhebels der Signale, die durch die Einwirkung des Zugs selbsttätig auf »Halt« gestellt werden.

Nur im Falle der Gefahr darf das Einfahrtsignal früher auf »Halt« gestellt werden.

Ob Einfahrtsignale auf Lokalbahnen aufgestellt werden sollen, bestimmt das k. k. Eisenbahnministerium.

Wenn bei diesen die Vorsignale nach Artikel 13 entfallen, sind die Einfahrtsignale auf Bremsdistanz vor dem zu deckenden Punkte (Markierpflock, Einfahrweiche usw.) aufzustellen.

(5) Die Einfahrtsignale müssen mit hörbaren oder sichtbaren, nötigenfalls mit beiderlei Kontrolleinrichtungen versehen sein, die die Stellung »Halt« dieser Signale anzeigen.

Die hörbaren Kontrolleinrichtungen (Kontrollklingelwerke) in den Stationen sind derart einzuschalten, daß sie ertönen, wenn das Einfahrtsignal auf »Halt« steht.

Als eine sichtbare Kontrolleinrichtung ist bei Vorhandensein von Sicherungsanlagen auch die Blendung des Signalblockfensters am Blockwerke und bei mechanischen Signalen ohne Blockverschluß die Lage des Stellhebels anzusehen, wenn sich dieser Hebel in unmittelbarer Nähe des Aufnahmsgebäudes befindet.

Artikel 16.

Bestimmung und Anwendung der Wegesignale.

(1) Die Wegesignale dienen dazu, in besonderen Fällen Fahrstraßen zu bezeichnen, die nicht schon durch das Einfahr- oder Ausfahrtsignal gekennzeichnet sind; sie müssen mit den Weichen- und Einfahr-, bzw. Ausfahrtsignalen in Abhängigkeit stehen.

(2) Die Wegesignale haben in der Grundstellung »Halt« (Signal 23) zu zeigen.

Artikel 17.

Bestimmung und Anwendung der Ausfahrtsignale.

(1) Die Ausfahrtsignale dienen dazu, dem Zuge anzuzeigen, ob und auf welche Bahnlinie die Ausfahrt aus der Station frei sei.

(2) Für die Signalisierung der Ausfahrt aus verschiedenen Gleisen einer Station sind so viele Signalmaste aufzustellen, als Ausfahrtsignale oder Gruppen von Ausfahrtsignalen in Betracht kommen. Jeder Signalmast erhält so viele Arme, bzw. Lichter, als Fahrten von

dem betreffenden Gleise oder von der Gruppe von Gleisen nach verschiedenen Bahnlinien zu signalisieren sind.

(3) Die Ausfahrtsignale sollen derart aufgestellt werden, daß sie von der Mannschaft der ausfahrenden Züge rechtzeitig wahrgenommen werden können.

(4) Die Ausfahrtsignale zeigen in der Grundstellung »Halt« (Signal 23).

(5) In Stationen mit Weichensicherungsanlagen dürfen die Ausfahrtsignale nie früher auf »Halt« (Signal 23) rückgestellt werden, als bis der Zug sämtliche in der Fahrstraße gelegenen, mit dem betreffenden Signale in Abhängigkeit stehenden Weichen überfahren hat.

Artikel 18.

Bestimmung und Anwendung der ständigen Langsamfahrtsignale auf der Strecke.

(1) Die ständigen Langsamfahrtsignale dienen dazu, Bahnstellen zu bezeichnen, die dauernd langsam zu befahren sind.

(2) Die Langsamfahrtsignale sind in der Entfernung von 400 m vor der langsam zu befahrenden Stelle aufzustellen, und zwar bei eingleisigem Betriebe beiderseits rechts in den beiden Fahrtrichtungen, bei doppelgleisigem Betriebe nur in der Fahrtrichtung auf dem Außenbankette.

Bei Lokalbahnen kann die obige Entfernung auf 200 m herabgesetzt werden und ist die Beleuchtung der ständigen Langsamfahrtsignale nicht vorgeschrieben.

Artikel 19.

Bestimmung und Anwendung der Versubsignale.

(1) Die Versubsignale dienen dazu, den Punkt zu bezeichnen, über den hinaus Verschiebungen nicht stattfinden dürfen, wenn dieses Signal auf »Verbot der Verschiebung« (Signal 26) gestellt ist.

(2) Das Signal 26 »Verbot der Verschiebung« wird auch bei Stumpfgleisabschlüssen angewendet.

Artikel 20.

Rücklichter der feststehenden Signale.

(1) Um erforderlichenfalls bei den unter A und B angeführten Signalen auch von hinten wahrnehmen zu können, ob die Laterne brennt, sind die Laternen an der Rückwand mit einem kleinen kreisförmigen Ausschnitte zu versehen (Sternlicht). Erscheint es in einzelnen Fällen nötig, auch die jeweilige Stellung des Signals bei Dunkelheit nach hinten kenntlich zu machen, so hat die Laterne bei Stellung des Signals auf »Halt« (bzw. »Langsam« bei Vorsignalen) nach hinten volles, mattes, weißes Licht, bei Stellung auf »Frei« das erwähnte Sternlicht zu zeigen.

Artikel 21.

Vorgang, wenn ein feststehendes Signal bei Dunkelheit unbeleuchtet ist.

(1) Wird ein Raumabschluß-, Einfahr-, Wege- oder Ausfahrtsignal bei Dunkelheit unbeleuchtet angetroffen, so ist der Zug bei diesem anzuhalten.

Die Weiterfahrt ist in diesem Falle dann gestattet, wenn festgestellt wurde, daß das unbeleuchtete Signal auf »Frei« steht.

Wenn ein Vorsignal bei Dunkelheit nicht beleuchtet ist und dessen Stellung auf »Frei« nicht unzweifelhaft wahrgenommen wurde, muß so vorsichtig gefahren werden, daß der Zug vor dem etwa auf »Halt« stehenden Hauptsignale unbedingt angehalten werden könne.

Artikel 22.

Ungültigkeit von feststehenden Signalen.

(1) Wenn eines der unter A, B und D angeführten Signale noch nicht in Betrieb genommen ist oder außer Betrieb gesetzt wird, so ist es in der Stellung »Halt« mit dem Signalzeichen 27 zu versehen und bei Dunkelheit nicht zu beleuchten.

Wird eines der vorangeführten Signale untauglich, so ist es bei Dunkelheit gleichfalls nicht zu beleuchten, jedoch mit dem Signalzeichen 27 nicht zu versehen; daher müssen nächst dessen Standorte bei Tag und bei Dunkelheit die entsprechenden Signale mit den anderweitig vorgeschriebenen Signalmitteln rechtzeitig gegeben werden.

Bei Vorsignalen sind diese Signale nicht zu geben.

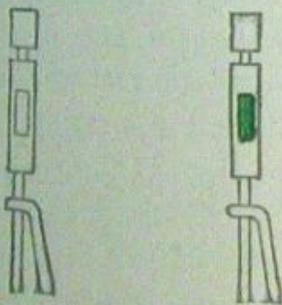
Wird ein Vor-, Raumabschluß-, Einfahr-, Wege- oder Ausfahrtsignal außer Betrieb gesetzt oder untauglich, so sind die Nachbarstationen davon in zuverlässiger Weise zu verständigen, damit sie die Mannschaft der verkehrenden Züge entsprechend beauftragen können.

E. Weichensignale.

28. „Stellung der Weiche für die gerade (günstigere) Richtung.“

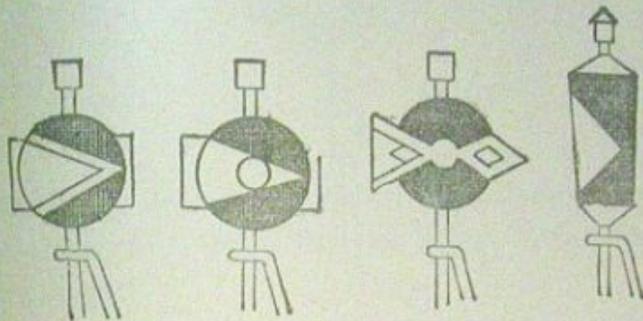
Bei vollkommen versicherten oder verlässlich verschlossenen Weichen ein aufrecht stehendes weißes Rechteck nach beiden Fahrtrichtungen;

bei nicht vollkommen versicherten oder nicht verlässlich verschlossenen Weichen bei der Fahrt gegen die Spitze ein aufrecht stehendes grünes Rechteck, bei der Fahrt nach der Spitze ein aufrecht stehendes weißes Rechteck.

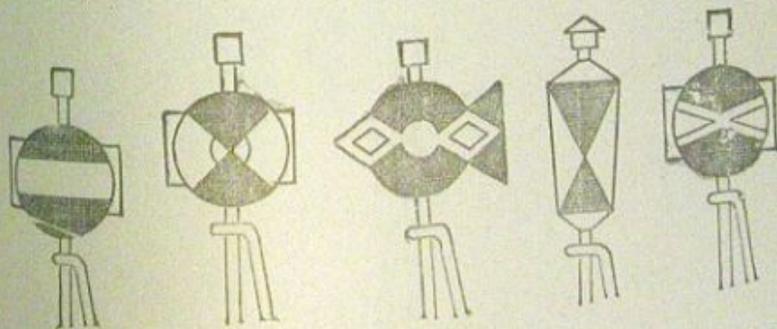


29. „Stellung der Weiche in die Ablenkung (ungünstigere Richtung).“

- a) Bei der Fahrt gegen die Spitze ein weißer Pfeil im schwarzen Felde, wobei die Spitze des Pfeils die Richtung andeutet, nach der das Gleis abzweigt;

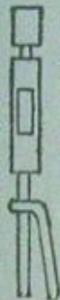


- b) bei der Fahrt nach der Spitze eine nach beiden Seiten gleichgeformte (symmetrische) Figur von weißer Farbe im schwarzen Felde.



30. „Stellung der Kreuzungsweiche (englischen Weiche) mit einem Antriebe für die geraden Richtungen.“

Bei vollkommen versicherten oder verlässlich verschlossenen Weichen ein aufrecht stehendes weißes Rechteck nach beiden Fahrtrichtungen;



bei nicht vollkommen versicherten oder nicht verlässlich verschlossenen Weichen ein aufrecht stehendes grünes Rechteck nach beiden Fahrtrichtungen.



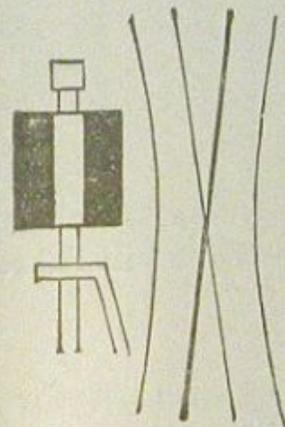
31. „Stellung der Kreuzungsweiche (englischen Weiche) mit einem Antriebe für die Ablenkungen.“

Ein weißer Doppelpfeil im schwarzen Felde nach beiden Fahrtrichtungen.



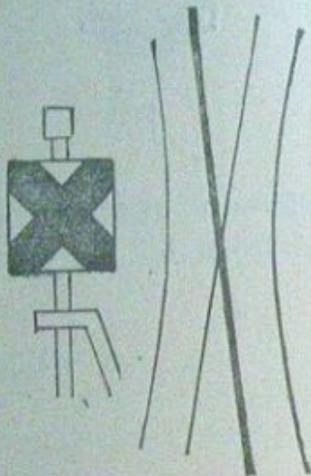
32. „Stellung der Kreuzungsweiche (englischen Weiche) mit zwei Antrieben für die Fahrt in die Hauptrichtung.“

Ein aufrecht stehendes weißes Rechteck im schwarzen Felde.



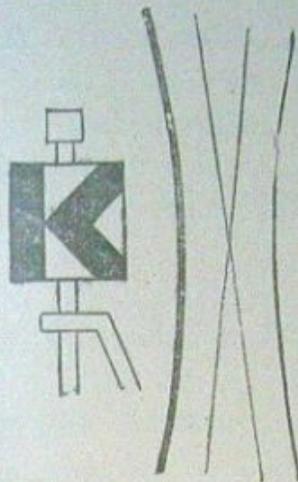
33. „Stellung der Kreuzungsweiche (englischen Weiche) mit zwei Antrieben für die Fahrt in die Nebenrichtung.“

Ein schwarzes Kreuz auf weißem Felde.



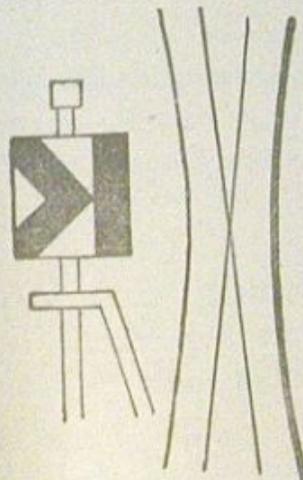
34. „Stellung der Kreuzungsweiche (englischen Weiche) mit zwei Antrieben für die Fahrt in die Ablenkung nach links.“

Ein schwarzer Pfeil mit der Spitze nach links auf weißem Felde



35. „Stellung der Kreuzungsweiche (englischen Weiche) mit zwei Antrieben für die Fahrt in die Ablenkung nach rechts.“

Ein schwarzer Pfeil mit der Spitze nach rechts auf weißem Felde.



Anmerkung. Die Signale bei Kreuzungsweichen können auch die Signalbilder 33–35 weiß im schwarzen Felde zeigen.

Zu E. Weichensignale.

Artikel 23.

Allgemeines.

(1) Wo weißes Licht vorgeschrieben ist, ist matt-weißes Glas anzuwenden.

Artikel 24.

Bestimmung und Anwendung der Weichensignale.

(1) Die Signale 28, 30, 32 und 33 (Stellung der Weiche für die gerade Richtung) sind für die Fahrt in das gerade Gleis oder wenn ein solches nicht vorhanden ist, für die Fahrt in das der geraden Richtung am nächsten kommende Gleis (günstigere Richtung) anzuwenden.

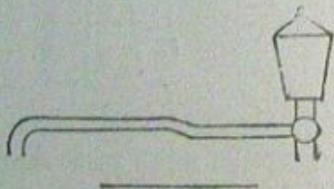
(2) Die Signale 29, 31, 34 und 35 (Stellung der Weiche in die Ablenkung) sind für die Fahrt in der ungünstigeren der beiden Fahrtrichtungen anzuwenden.

(3) Bei der Fahrt von einem Stammgleise in die einzelnen Ausweichgleise, gleichviel, ob diese gerade oder nicht gerade abzweigen, ist stets das Signal 29, beziehungsweise 31, 34 oder 35 anzuwenden.

Bei Lokalbahnen sind beleuchtbare Weichensignale nicht vorgeschrieben.

F. Kennzeichnung des Wasserkrans.

36. Der Standort des Wasserkrans ist bei Dunkelheit durch **matt-weißes** Licht zu kennzeichnen.



IV. Signale an Fahrzeugen.

A. Kennzeichnung der Spitze des Zugs.

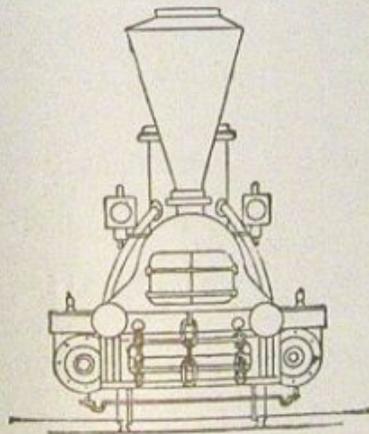
37. „Auf eingleisiger Bahn.“

Bei Tag.

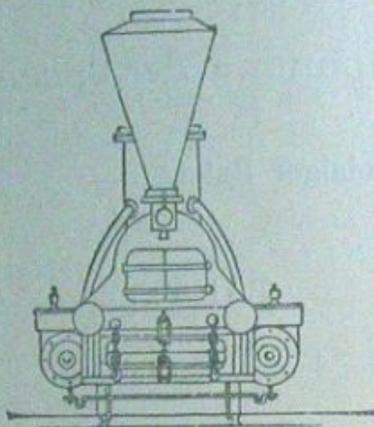
Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

Zwei **weiß** leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.



Bei Lokalbahnen wird bei Dunkelheit die Spitze des Zugs durch eine weiß leuchtende Reflektorlaterne vorn an der Lokomotive gekennzeichnet.



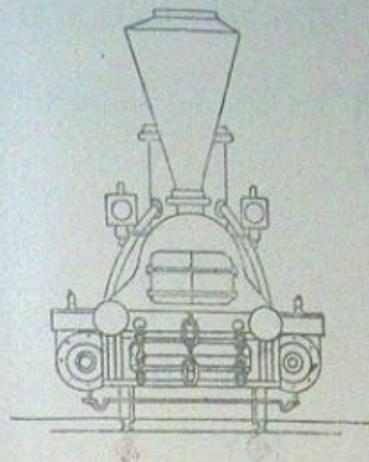
38. „Auf doppelgleisiger Bahn, wenn der Zug auf dem richtigen Gleise verkehrt.“

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

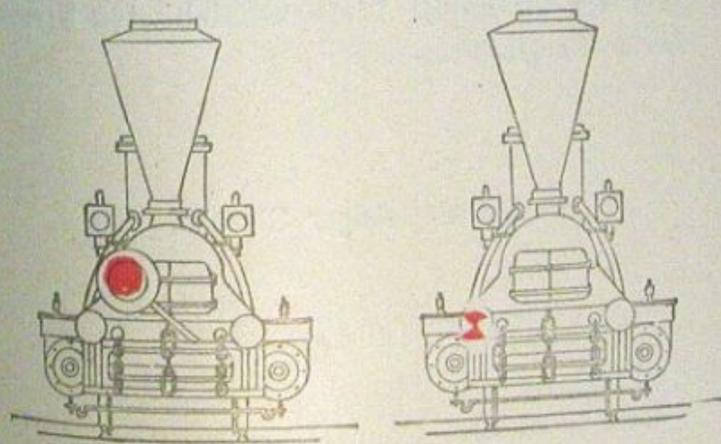
Zwei weiß leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.



39. „Auf doppelgleisiger Bahn, wenn der Zug auf dem unrichtigen Gleise verkehrt.“

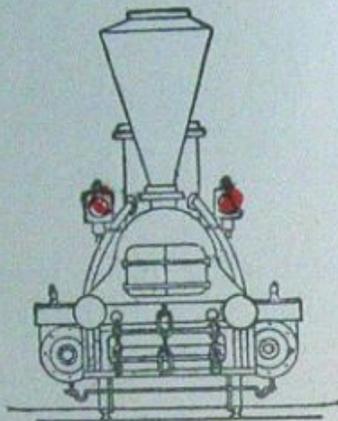
Bei Tag.

Eine weiß-rote Scheibe vorn an der Lokomotive.



Bei Dunkelheit.

Zwei rot leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.



40. „Auf der als zweite Linie bezeichneten Strecke zweier Parallelbahnen.“

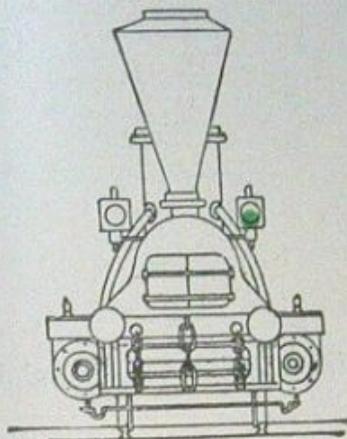
a) Auf eingleisiger Strecke.

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

Eine weiß und eine grün leuchtende Laterne vorn an der Lokomotive.



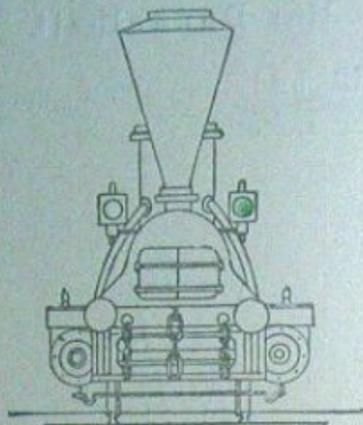
b) Auf dem richtigen Gleise der doppelgleisigen Strecke.

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

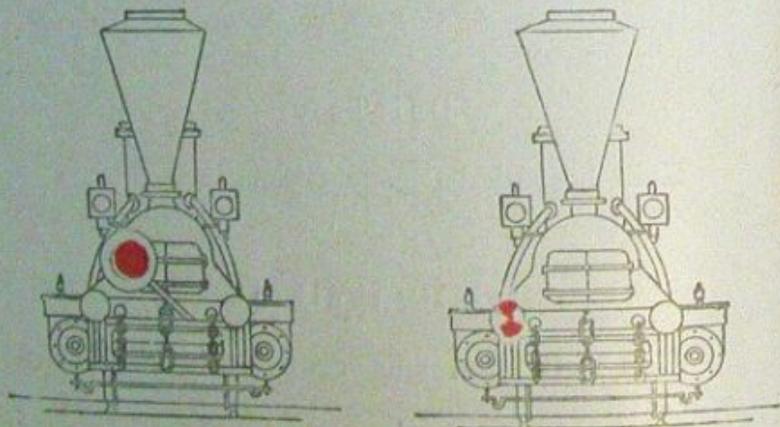
Eine weiß und eine grün leuchtende Laterne vorn an der Lokomotive.



c) Auf dem unrichtigen Gleise der doppelgleisigen Strecke.

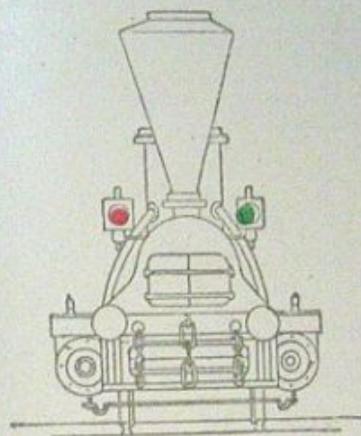
Bei Tag.

Eine weiß-rote Scheibe vorn an der Lokomotive.



Bei Dunkelheit.

Eine rot und eine grün leuchtende Laterne vorn an der Lokomotive.

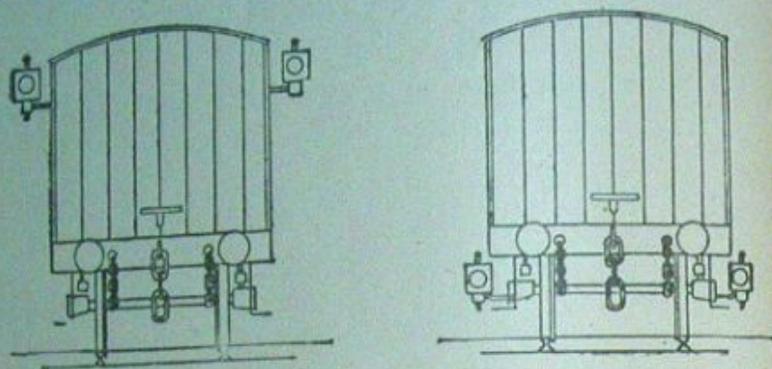


B. Kennzeichnung des Schlusses des Zugs.

41. „Schlußsignal auf ein- und doppelgleisiger Bahn.“

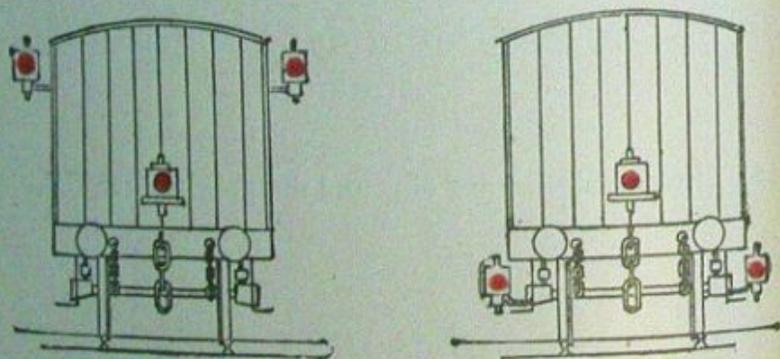
Bei Tag.

Eine Signallaterne an jeder Langseite des letzten Wagens.



Bei Dunkelheit.

In der Mitte der Rückwand des letzten Wagens eine Laterne mit **rotem** Lichte und höher oben oder tiefer unten an dessen beiden Langseiten zwei **rot** leuchtende Laternen. Die beiden Seitenlaternen zeigen nach vorn **weißes** Licht.



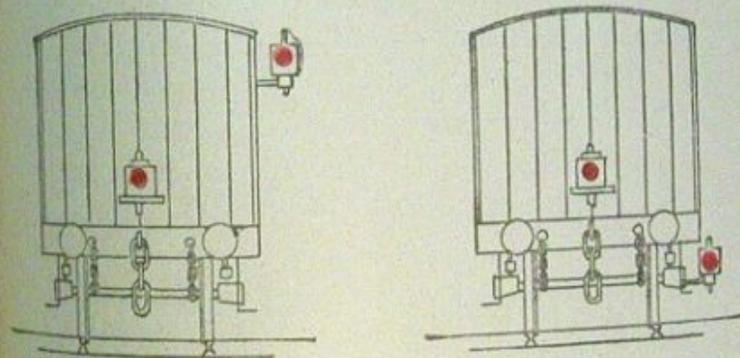
Bei Lokalbahnen wird der Schluß des Zugs wie folgt gekennzeichnet:

Bei Tag.

Eine Signallaterne an der Langseite des letzten Wagens auf der Lokomotivführerseite.

Bei Dunkelheit.

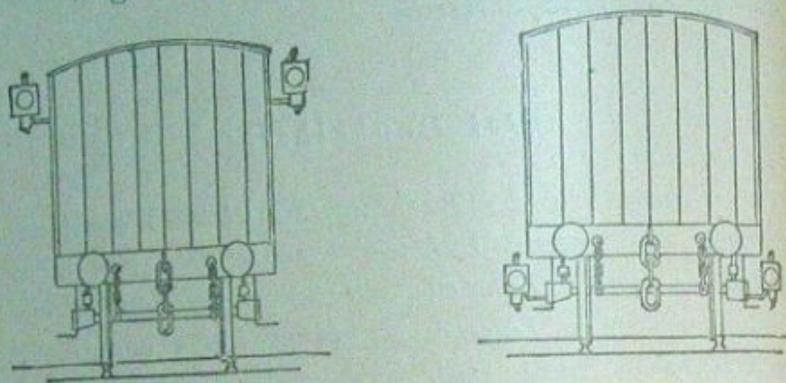
In der Mitte der Rückwand des letzten Wagens eine Laterne mit **rotem** Lichte und höher oben oder tiefer unten an dessen Langseite, auf der Lokomotivführerseite, eine zweischeinige Laterne mit **rotem** Lichte nach hinten und **weißem** Lichte nach vorn.



12. „Schlußsignal auf der als zweite Linie bezeichneten ein- oder doppelgleisigen Strecke zweier Parallelbahnen.“

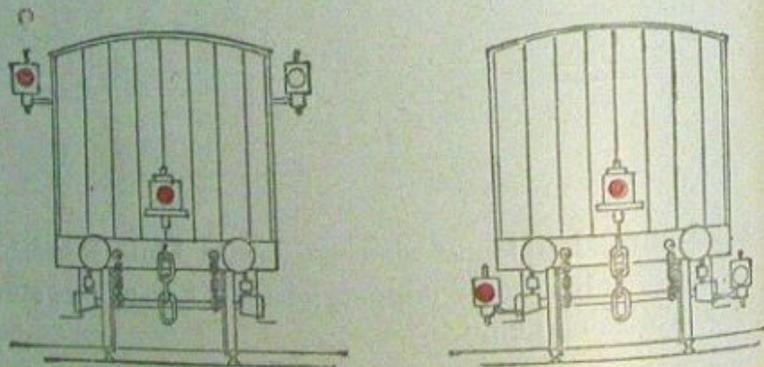
Bei Tag.

Eine Signallaterne an jeder Langseite des letzten Wagens.



Bei Dunkelheit.

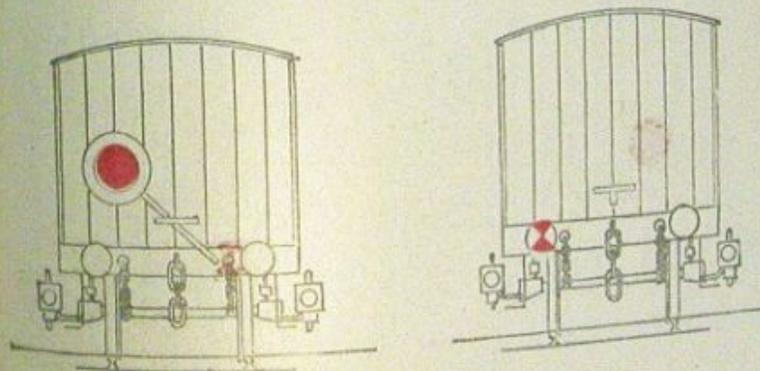
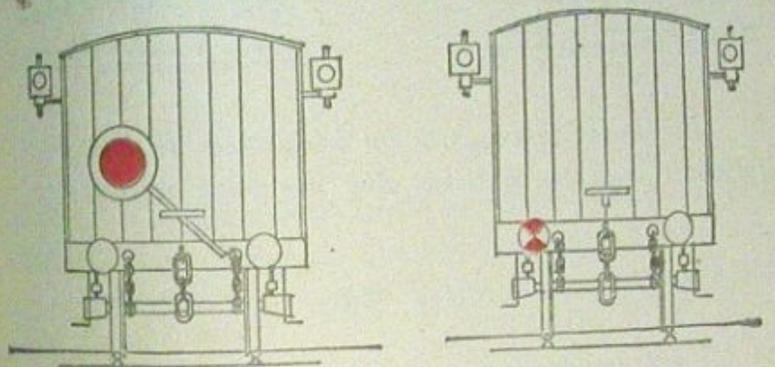
In der Mitte der Rückwand des letzten Wagens eine Laterne mit rotem Lichte und höher oben oder tiefer unten an dessen beiden Langseiten rechts eine weiß, links eine rot leuchtende Laterne. Die beiden Seitenlaternen zeigen nach vorn weißes Licht.



43. „Schlußsignal zur Avisierung eines in gleicher Richtung nachfolgenden außergewöhnlichen Zugs.“

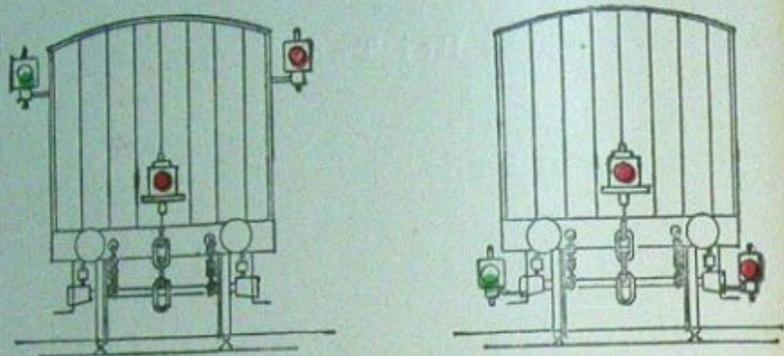
Bei Tag.

Nebst den zwei Seitenlaternen am letzten Wagen noch eine weiß-rote Scheibe an dessen Rückwand.



Bei Dunkelheit.

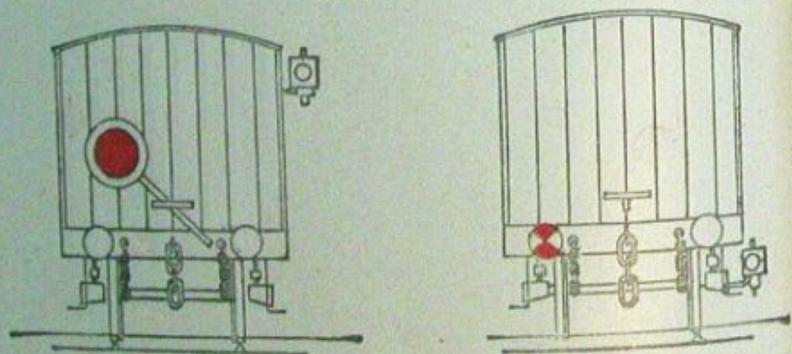
Die linke Seitenlaterne des Schlußsignals zeigt grünes Licht nach hinten.



Bei Lokalbahnen wird ein in gleicher Richtung nachfolgender außergewöhnlicher Zug wie folgt avisiert:

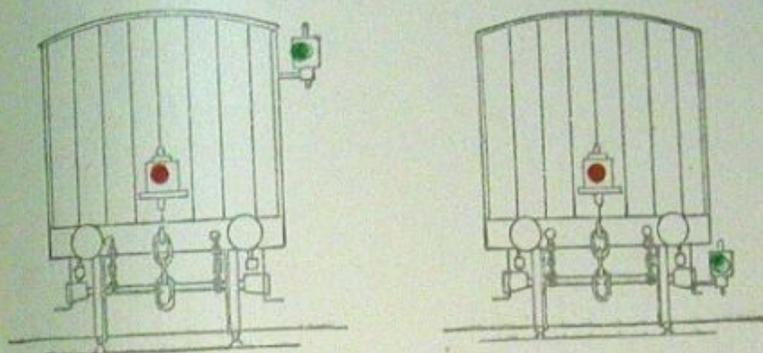
Bei Tag.

Nebst dem Schlußsignale Punkt 41 noch eine weiß-rote Scheibe an der Rückwand des letzten Wagens.

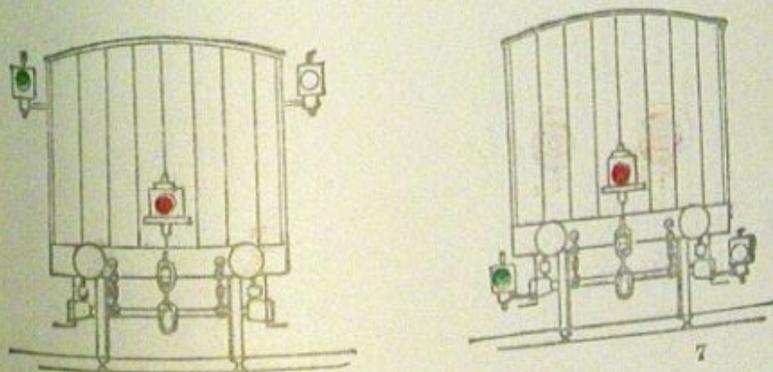


Bei Dunkelheit.

Die Seitenlaterne des Schlußsignals zeigt grünes Licht nach hinten.



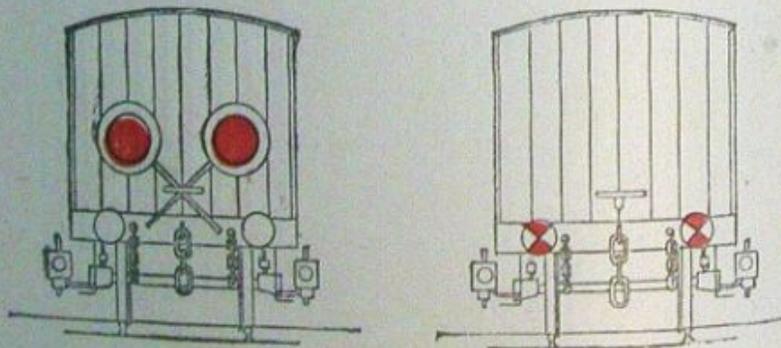
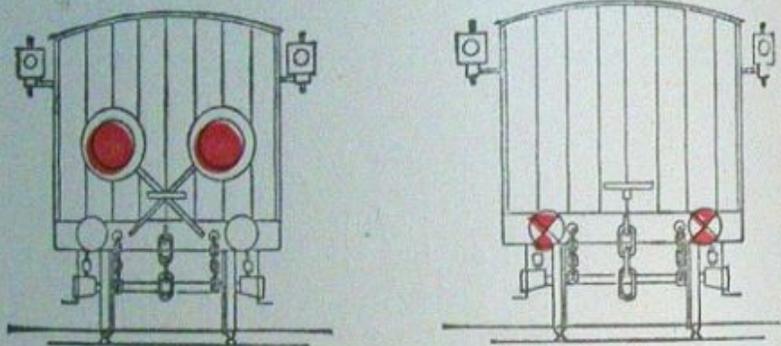
Auf der als zweite Linie erklärten Strecke zweier Parallelbahnen zeigt die linke Seitenlaterne des Schlußsignals grünes, die rechte Seitenlaterne weißes Licht nach hinten.



44. „Schlußsignal zur Avisierung eines in entgegengesetzter Richtung fahrenden außergewöhnlichen Zugs.“

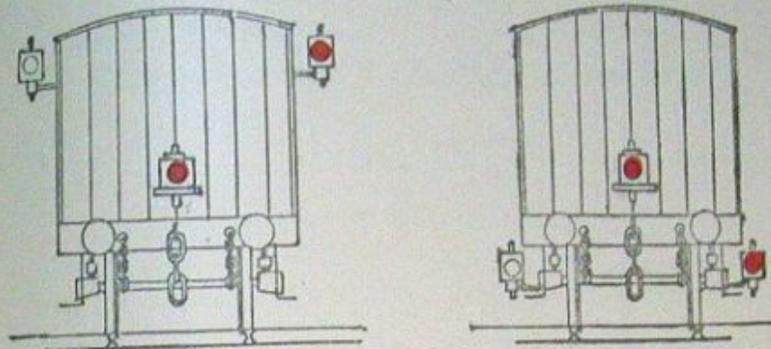
Bei Tag.

Nebst den zwei Seitenlaternen am letzten Wagen noch zwei weiß-rote Scheiben an dessen Rückwand.



Bei Dunkelheit.

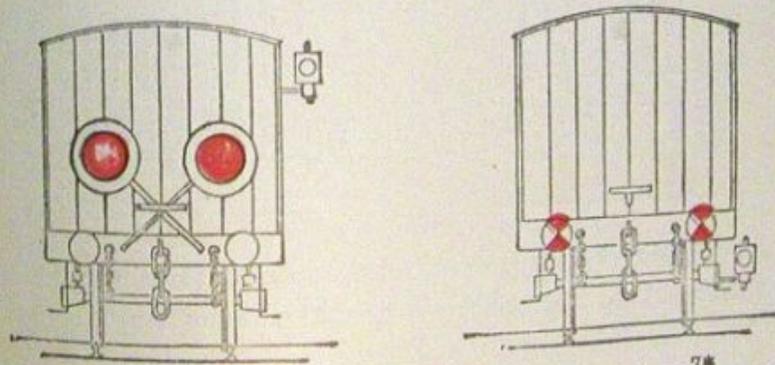
Die linke Seitenlaterne des Schlußsignals zeigt weißes Licht nach hinten.



Bei Lokalbahnen wird ein in entgegengesetzter Richtung verkehrender außergewöhnlicher Zug wie folgt avisiert:

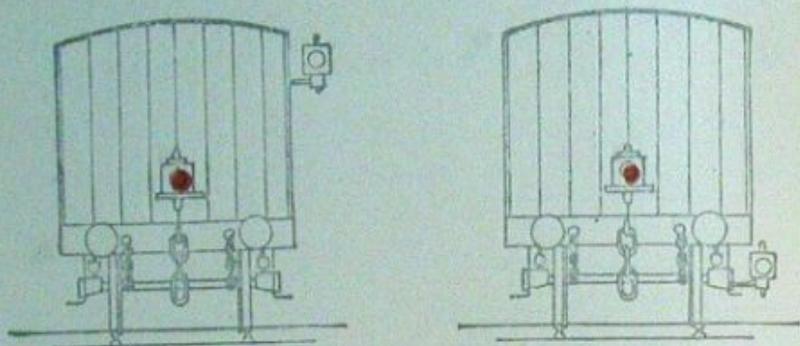
Bei Tag.

Nebst dem Schlußsignale Punkt 41 noch zwei weiß-rote Scheiben an der Rückwand des letzten Wagens.

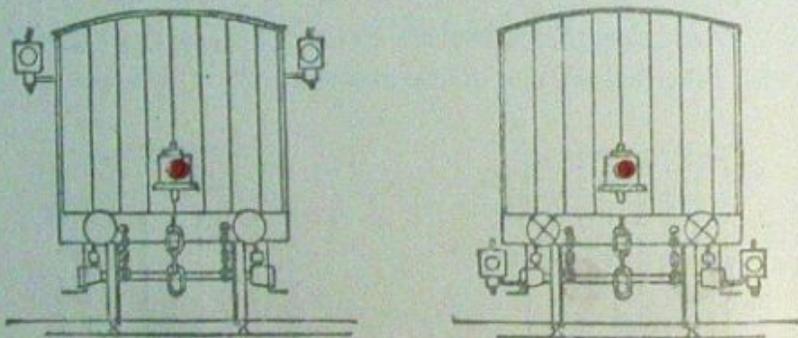


Bei Dunkelheit.

Die Seitenlaterne des Schlußsignals zeigt weißes Licht nach hinten.



Auf der als zweite Linie erklärten Strecke zweier Parallelbahnen zeigen beide Seitenlaternen des Schlußsignals weißes Licht nach hinten.



Allein verkehrende Lokomotiven (Motorwagen) haben die für Züge vorgeschriebenen Signale zu tragen.

Bei Lokalbahnen genügt es, wenn an allein verkehrenden Lokomotiven (Motorwagen) bei Dunkelheit an der Spitze eine Reflektorlaterne mit weißem Lichte und am Schlusse eine Laterne mit rotem Lichte angebracht ist.

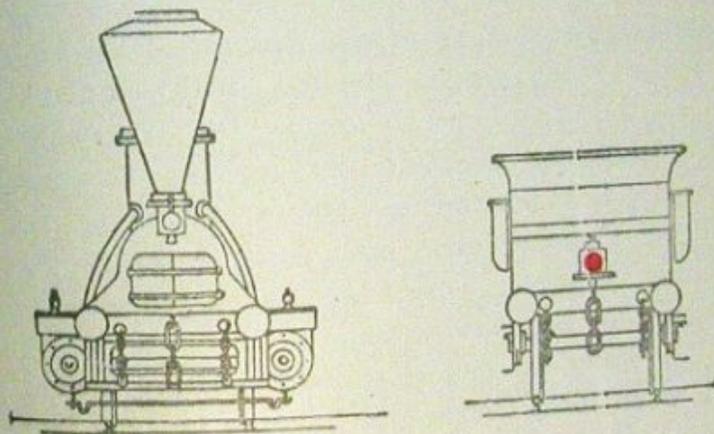
45. „Signal an einer Nachschiebelokomotive.“

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

Vorn in der Mitte der Brust der Lokomotive ein weißes und hinten an der Tenderwand ein rotes Licht.



Anmerkung: Bei Verwendung der Nachschiebelokomotive in verkehrter Stellung vorn an der Tenderwand ein weißes und hinten an der Brust der Lokomotive ein rotes Licht

Zu IV. Signale an Fahrzeugen.

Artikel 25.

Anwendung der Signale an den Zügen.

(1) Die für Parallelbahnen bestimmten Signale 40, 42, 43 und 44 sind in der Regel nur dann anzuwenden, wenn die beiden Bahnen von Station zu Station nebeneinander laufen.

Die Signale 40 und 42 kommen bei Parallelbahnen nicht zur Anwendung, wenn eine der beiden Bahnen eine Lokalbahn ist und deren Züge die für solche Bahnen vorgeschriebenen Signale tragen.

(2) Beim Einholen und Vorfahren von Zügen sowie bei Kreuzungen sind an allen in der Station stehenden Zügen und Lokomotiven, wenn sie für den einfahrenden Zug kein Hindernis bilden, die diesem Zuge entgegenleuchtenden roten und grünen Lichter, falls sie ihn in seiner Fahrt beirren könnten, zu beseitigen oder in weiße zu verwandeln. Die Verwandlung der Signallichter liegt der Zugleit-, beziehungsweise der Lokomotivmannschaft ob und ist bei regelmäßigem Verkehre ohne besonderen Auftrag durchzuführen, in außergewöhnlichen Fällen jedoch auf Anordnung des Zugexpedienten.

(3) Wenn ein Zug seine Fahrtrichtung ändert, so sind, wenn nicht Gefahr im Verzuge ist, die Signale an der Spitze und am Schlusse der neuen Fahrtrichtung entsprechend abzuändern.

(4) Muß ein Zug zurückschieben und auf dem unrichtigen Gleise außerhalb der Station ein Vorfahren

abwarten, so sind nach beendigtem Zurückschieben (keinesfalls aber früher) die roten Lichter des Schlußsignals durch weiße zu ersetzen; die roten Lichter dürfen erst dann wieder angebracht werden, wenn der Zug seine Bewegung nach vorn antreten soll.

(5) Züge, die bei doppelgleisigem Betriebe aus irgend einem Grunde auf dem unrichtigen Gleise in die Ausgangsstation zurückkehren müssen, haben bei Dunkelheit vorn zwei rote und als Schlußsignal drei weiße Lichter zu tragen.

Wenn zwei Lokalbahnen parallel laufen, haben die Züge der als zweite Linie bezeichneten Lokalbahn die Signale 40 und 42 zu tragen.

Artikel 26.

Verantwortung für die Anbringung und Anwendung der Signale an den Zügen.

(1) Für die vorschriftsmäßige Ausrüstung der verkehrenden Lokomotiven und Züge mit den entsprechenden Signalmitteln und für ihre richtige Anbringung und Anwendung tragen zunächst die Ausgangsstationen, beziehungsweise die Dispositionsstationen, in zweiter Reihe die Lokomotiv- und die Zugführer, sodann der Schlußkondukteur und endlich die Zwischenstationen die Verantwortung.

Wenn bei Lokomotivfahrten der Lokomotivführer zugleich Zugführer ist, trägt er und wenn mehrere Lokomotiven miteinander fahren, auch der Führer der letzten Lokomotive die sonst der Zugbegleitmannschaft auferlegte Verantwortung.

(2) Wenn bei Dunkelheit die vorgeschriebenen vorderen Lichter der an der Zugspitze befindlichen Lokomotive erloschen sind, ist der Lokomotivführer verpflichtet, sofort anzuhalten und sie anzünden zu lassen.

(3) Die vom Heizhause zu den Zügen und umgekehrt verkehrenden Zuglokomotiven können bei Dunkelheit derart ausgerüstet sein, daß sie an der Vorderseite der Lokomotive die Signalausstattung des zu übernehmenden oder des überbrachten Zugs tragen und an der Rückwand des Tenders ein weißes Licht zeigen.

Artikel 27.

Anwendung der Signale für den Verkehr außergewöhnlicher Züge.

(1) Zur Avisierung außergewöhnlicher, das ist der nicht täglich verkehrenden Züge durch Signale an den Zügen ist in der Regel jener Zug zu benützen, der unmittelbar vor dem zu avisierenden Zuge die Strecke in gleicher Richtung befährt. Ausnahmsweise kann die Avisierung auch durch einen Gegenzug vorgenommen werden.

(2) Schnellzüge sind zur Avisierung außergewöhnlicher Züge nur dann zu verwenden, wenn ein Schnellzug in zwei oder mehr Teilen verkehrt oder wenn ihm ein Sonderschnellzug unmittelbar nachfolgt.

(3) Gewöhnliche, das heißt täglich verkehrende Züge sowie Züge, die von einer Station nur bis zu einem bestimmten Punkte der Strecke verkehren, werden nicht durch die Signale 43 und 44 signalisiert.

(4) Die Zugexpedienten haben sich zu überzeugen, ob an dem Zuge, der einen andern zu signalisieren hat, das vorgeschriebene Signal angebracht ist.

Sie haben zu veranlassen, daß von dem Zuge, der einen nachfahrenden Zug signalisiert und in der Station anderen Zügen vorfährt, das Signal entfernt und an jenem Zuge angebracht werde, der unmittelbar vor dem zu signalisierenden Zuge von der Station abgeht.

Bei Nachschiebelokomotiven, die sich an einem Punkte der Strecke vom Zuge trennen, um in die Ausgangsstation zurückzufahren, bleiben die Signallichter unverändert, sofern die Rückfahrt auf dem unrichtigen Gleise der zweigleisigen Bahn erfolgt. Auf eingleisiger Bahn sowie bei der Rückfahrt auf dem richtigen Gleise der zweigleisigen Bahn ist das für die neue Fahrtrichtung vorn befindliche rote Licht in ein weißes Licht, das hinten befindliche weiße Licht in ein rotes Licht zu verwandeln.

C. Sonstige Signale an Fahrzeugen:

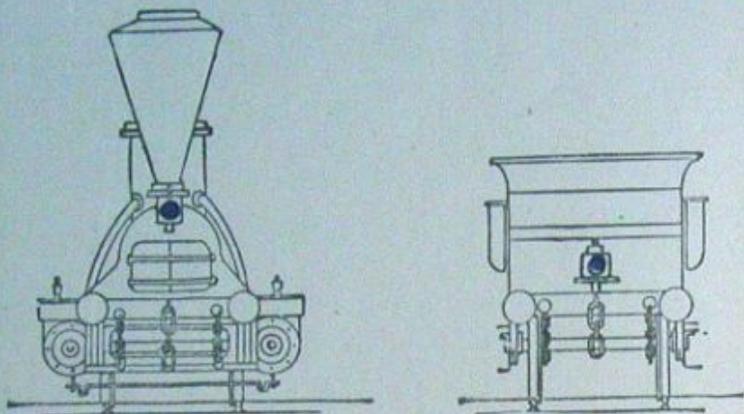
46. „Signal für eine Vershublokomotive.“

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

Vorn und hinten je eine Laterne mit blauem Lichte.



47. „Signale an Bahnwagen und Draisinen.“

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

- a) Auf der doppelgleisigen Bahn bei der Fahrt auf dem richtigen Gleise nach vorn **weißes**, nach hinten **rotes** Licht;
- b) auf der doppelgleisigen Bahn bei der Fahrt auf dem unrichtigen Gleise nach vorn **rotes**, nach hinten **weißes** Licht;
- c) auf eingleisiger Bahn und auf doppelgleisiger Bahn bei eingleisigem Betriebe nach vorn und hinten **rotes** Licht;
- d) auf doppelgleisiger Bahn bei der Fahrt auf dem gesperrten Gleise nach vorn und hinten **weißes** Licht.

48. „Signale an Arbeitszügen.“

Arbeitszüge haben in der Regel die gleichen Signale zu tragen wie die übrigen Züge.

Verkehrt jedoch ein Arbeitszug auf dem gesperrten Gleise einer doppelgleisigen Bahn, so hat er bei Tag die gewöhnlichen Signale, bei Dunkelheit jedoch, um den Verkehr der Züge auf dem freien Gleise nicht zu beirren, an der Spitze zwei und am Schluß des Zugs drei **weiße** Lichter zu erhalten.

49. „Signale für die Postmanipulation.“

Die Post hat während der Dauer ihrer Verrichtungen bei den Zügen in den Stationen (Haltestellen) bei Tag eine **blaue** Fahne, bei Dunkelheit eine dreischeinige Laterne mit **blauem** Lichte auszustecken.

Bei Lokalbahnen wird dieses Signal nicht angewendet.

V. Signale der Zugmannschaft.

a) Signale der Lokomotivmannschaft mit der Dampfpeife.

50. „Achtung.“

Ein langer Pfiff.

51. „Bremsen fest.“

Mindestens drei schnell aufeinander folgende kurze Pfeife.

52. „Bremsen mäßig fest.“

Ein kurzer Pfiff.

53. „Bremsen los.“

Ein langer Pfiff, dem zwei kurze folgen.

54. „Bremsen mäßig los.“

Ein langer Pfiff, dem ein kurzer folgt.

55. „Ruf zur Herbeiziehung der Streckenbediensteten.“

Mehrere gedehnte, abwechselnd hohe und niedere Töne

b) Signale der Zugbegleitmannschaft.

56. „Plätze einnehmen.“

Ein mäßig langer Ton mit der Mundpeife.

57. „Zur Abfahrt bereit.“

Bei Tag.

Hochhalten der Signalfahne oder Erheben eines Arms.

Bei Dunkelheit.

Hochhalten der Signallaterne mit weißem Lichte.

58. „Abfahrt.“

Langer Ton mit dem Horne.

59. „Vorwärts.“

(Rauchfang der Lokomotive vorn.)

Ein langer Ton mit der Mundpeife, nebstdem:

Bei Tag.

Senkrecht Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

Senkrecht Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit weißem Lichte.

60. „Rückwärts.“

(Rauchfang der Lokomotive hinten.)

Zwei kurze Töne mit der Mundpfeife nebstdem,
Bei Tag.

Wagrechte Bewegung der Signalfahne hin und her.
Bei Dunkelheit.

Wagrechte Bewegung der Signallaterne mit
weißem Lichte hin und her.

61. „Langsam.“

Mehrere lange Töne mit dem Horne oder mit
der Mundpfeife, nebstdem ruhiges Halten der
Signalfahne mit schräg abwärts geneigtem Arme,
bzw. ruhiges Halten der Laterne mit weißem
Lichte gegen die Lokomotive.

62. „Halt.“

Mehrere kurze Töne mit dem Horne oder mit
der Mundpfeife, nebstdem Schwingen der Signal-
fahne, bzw. der Laterne mit weißem Lichte im
Kreise oder ruhiges Halten der Laterne mit rotem
Lichte gegen die Lokomotive.

63. „Zug zerrissen.“

Abwechselnd lange und kurze Töne mit dem
Horne oder mit der Mundpfeife, nebstdem auf offener
Strecke senkrecht Auf- und Abwärtsbewegen der
Signalfahne, bzw. der Signallaterne mit weißem
Lichte.

64. „Achtung.“

Anziehen der Signalleine, wodurch die Dampf-
pfeife in Tätigkeit gesetzt wird.

*Bei Lokalbahnen ist die Anwendung der Signalleine
nicht vorgeschrieben.*

Zu V. Signale der Zugmannschaft.

Artikel 28.

Anwendung der Signale der Zugmannschaft.

(1) Der Lokomotivführer hat das Signal 50 »Achtung«
mit der Dampfpeife nur in den Fällen zu geben, wo
es aus Sicherheitsrücksichten nötig ist; insbesondere:

- a) bei Annäherung an eine Station, und zwar vor
dem Vor-, bzw. Distanzsignale; dort, wo keine Vor-
signale bestehen, vor dem Einfahrtsignale;
- b) vor jeder Ingangsetzung der Lokomotive in ge-
deckten Heizhausräumen und bei Befahrung von
Lokomotivdreh scheiben;
- c) zur Warnung von Personen, die sich im Gleise
oder zu nahe daran befinden;
- d) bei der Einfahrt in einen Tunnel, der keine
Durchsicht gewährt;

*Bei Lokalbahnen ist dieses Signal bei Stationen, vor
denen keine Distanz-, Vor- oder Einfahrtsignale
aufgestellt sind, stets vor der Einfahrt, außerdem aber
auch bei den, vor Wegübersetzungen aufgestellten Lang-
samfahrtsignalen und Pfeifpflocken zu geben.*

- e) bei Wahrnehmung des Signals 63 »Zug zerrissen«;
- f) bei einem außergewöhnlichen, das heißt nicht täglich
verkehrenden Zuge, wenn dieser nicht mit den
Glockenschlagwerken oder mit dem Wecker der
Block- oder Zugmeldeeinrichtung signalisiert werden
konnte, in Einschnitten und Krümmungen, ferner
auch bei jedem Bahnwärterposten und vor jeder
Wegübersetzung.

Der Lokomotivführer hat weiters die Pflicht
bei dichtem Nebel oder Schneefälle sowie wenn ein

Schneepflug vorausfährt durch häufiges Geben des Achtungssignals die Annäherung des Zugs anzukündigen.

Wenn bei einem auf der Strecke angehaltenen Zuge den Reisenden bewilligt wurde, die Wagen zu verlassen, so ist vor der Weiterfahrt das Signal 50 »Achtung« als Aufforderung zum Einsteigen zu geben.

(2) Das Signal 51 »Bremsen fest« ist bei Wahrnehmung eines Signals »Halt« oder bei Eintritt irgend eines Umstands, der die Fahrt gefährden oder hindern könnte, zu geben.

(3) Das Signal 52 »Bremsen mäßig fest« wird zur Regelung der Fahrgeschwindigkeit angewendet.

(4) Das Signal 53, bzw. 54 »Bremsen los« und »Bremsen mäßig los« ist zu geben, wenn der Lokomotivführer das Lösen der Bremsen für nötig erkennt.

(5) Die Signale 51, 52, 53 und 54 sind nur dann zu geben, wenn zu deren Befolgung die Mitwirkung der Zugbegleitmannschaft erforderlich ist.

(6) Das Signal 55 »Ruf zur Herbeiziehung der Streckenbediensteten« ist über Aufforderung des Zugführers zu geben, wenn ein Zug auf der Strecke oder vor einem Signale stehen bleibt und die Anwesenheit der Bahnwärter oder Streckenarbeiter beim Zuge erforderlich ist.

In Stationen darf dieses Signal nicht angewendet werden.

(7) Hat der Zugexpedient dem Zugführer den Auftrag zur Abfahrt gegeben, so läßt dieser das Signal 56 »Plätze einnehmen« ertönen, das bei Güterzügen bis zum Schlußkondukteure weiterzugeben ist.

Sind von den Zugbegleitern alle Vorkehrungen zur Abfahrt getroffen, so haben sie, beim Schlußkondukteure beginnend, der Reihenfolge nach das Signal 57 »Zur Abfahrt bereit« gegen den Zugführer zu geben, worauf dieser das Signal 58 »Abfahrt« gibt und der Lokomotivführer den Zug in Gang setzt.

Bei Zügen, bei denen sich der Zugführer nicht auf dem ersten besetzten Bremswagen hinter der Lokomotive befindet, hat er, nachdem das Signal 57 »Zur Abfahrt bereit« durch die ganze Reihe bis nach vorn weitergegeben wurde, das Signal 58 »Abfahrt« zu geben; dieses ist von dem der Zugspitze zunächst postierten Zugbegleiter zu wiederholen. Erst das Signal »Abfahrt« dieses Zugbegleiters ist vom Lokomotivführer als Abfahrtsignal zu beachten.

Wenn der Lokomotivführer nicht zuverlässig wahrnimmt, daß das Abfahrtsignal von dem Zugführer seines Zugs herrührt, soll er den Zug erst dann in Bewegung setzen, bis er vom Zugführer oder von dem auf dem ersten besetzten Bremswagen postierten Zugbegleiter die mündliche Zustimmung zur Abfahrt eingeholt oder sich sonstwie in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise überzeugt hat, daß das gehörte Abfahrtsignal ihm gelte.

(8) Falls ein Zugbegleiter während der Fahrt ein Signal zu geben hat, so muß er, wenn ihm eine Signalleine zur Verfügung steht, vor allem dieses Mittel zur Anwendung bringen und dann erst das betreffende Signal geben; dieses ist von den übrigen Zugbegleitern weiterzugeben.

Fehlt oder versagt die Signalleine, so ist das betreffende Signal mit den andern Signalmitteln allein zu geben und von den übrigen Zugbegleitern ebenfalls weiterzugeben.

(9) Tritt eine Zugtrennung während der Fahrt ein, so ist das Signal 63 »Zug zerrissen« mit dem Horne oder der Mundpfeife und gleichzeitig je nach Umständen das sichtbare Signal mit der Fahne, bzw. Laterne zu geben und nach den Vorschriften für den Verkehrsdienst vorzugehen.

(10) Bei Fahrten mit Nachschiebelokomotive ist folgender Vorgang einzuhalten:

Wenn die Nachschiebelokomotive an das Zugende gestellt, gegebenenfalls mit dem letzten Wagen gekuppelt ist und der Zugexpedient dem Zugführer den Auftrag zur Abfahrt erteilt hat, so gibt dieser, bzw. der auf dem ersten besetzten Wagen des Zugs postierte Zugbegleiter das Signal 56 »Plätze einnehmen« und hierauf das Signal 57 »Zur Abfahrt bereit«, worauf die übrigen Zugbegleiter, falls sie alle Vorkehrungen zur Abfahrt getroffen haben, der Reihenfolge nach bis zum Schlußkondukteure diese beiden Signale wiederholen und hiedurch anzeigen, daß gegen die Abfahrt des Zugs kein Hindernis obwalte. Der Schlußkondukteur gibt sodann in Vertretung des Zugführers das Signal 58 »Abfahrt«. Hierauf gibt der Führer der Nachschiebelokomotive das Signal 53 »Bremsen los«, worauf der Führer der Zuglokomotive das Signal 50 »Achtung« zu geben hat. Erst wenn der Führer der Nachschiebelokomotive das Signal 50 »Achtung« des Führers der Zuglokomotive vernommen hat, setzt er

den Zug langsam in Bewegung. Sobald dies der Führer der Zuglokomotive bemerkt, setzt auch er seine Lokomotive in Gang.

Wenn zwei Lokomotiven an der Spitze des Zugs tätig sind, so hat der Führer der ersten Lokomotive, wenn zwei Nachschiebelokomotiven tätig sind, der Führer der letzten Lokomotive die erforderlichen Signale zu geben.

Artikel 29.

Vorgang, wenn die Dampfpfeife versagt.

(1) Lokomotiven, deren Dampfpfeife untauglich ist, dürfen zum Dienste nicht verwendet werden.

Versagt die Dampfpfeife während der Fahrt auf der Strecke, so hat der Lokomotivführer sofort den Zug anzuhalten.

Die Weiterfahrt bis in die nächste Station darf nur bei vollkommen freier Fernsicht stattfinden, muß aber unter größter Aufmerksamkeit der gesamten Zugmannschaft und so langsam erfolgen, daß der Zug erforderlichenfalls sogleich angehalten werden kann.

Nach Anlangen in der Station ist sodann für die Beistellung einer Ersatzlokomotive Sorge zu tragen.

Bei Nebel und dichtem Schneefalle ist eine Hilfslokomotive zu verlangen.

Artikel 30.

Anbringung der Signalleine.

(1) Für die Anbringung der Signalleine sind die Vorschriften für den Verkehrsdienst maßgebend.

Artikel 31.

Verhalten der Zugmannschaft bei Wahrnehmung von Signalen.

(1) Wenn ein auf der Strecke, in der Station oder vom Zuge gegebenes Signal »Halt« wahrgenommen wird oder eine Knallkapsel sich entlädt, hat der Lokomotivführer den Zug durch alle ihm zu Gebote stehenden Mittel unverzüglich zum Stillstande zu bringen und hiezu erforderlichenfalls auch die Mithilfe der Zugbegleiter durch das Signal 51 »Bremsen fest« in Anspruch zu nehmen.

(2) Wird durch das Anziehen der Signalleine die Dampfpfeife der Lokomotive zum Ertönen gebracht, so hat der Lokomotivführer sofort den Regulator zu schließen und dann seine Aufmerksamkeit auf die Signale der Zugbegleiter zu richten, um hienach sein weiteres Verhalten einzurichten.

Geben die Zugbegleiter nach dem Ertönen der Dampfpfeife kein weiteres Signal mit Handsignalmitteln, so hat der Lokomotivführer das Dampfpfeifensignal als ein zweifelhaftes Signal aufzufassen und den Zug anzuhalten.

(3) Die Zugbegleiter müssen bei Wahrnehmung irgend eines Signals »Halt« sogleich und ohne erst abzuwarten, bis das Signal 51 »Bremsen fest« gegeben wird, die Bremsen anziehen und dann sofort die vorgeschriebenen Signale geben.

(4) Wurde das Signal »Halt« von einem am Platze anwesenden Bediensteten gegeben, so hat der Zugführer bei diesen Erkundigungen über die Ursache dieses

Signals einzuziehen und erst dann die Weiterfahrt zu veranlassen, wenn sie anstandslos erfolgen kann.

Wurde ein sichtbares Signal »Halt« gegeben und befindet sich an Ort und Stelle kein Bediensteter, so hat der Zugführer einen Zugbegleiter zum nächsten Bahnwärter zu entsenden, um sich über die Sachlage zu erkundigen.

(5) Wenn ein Zug nur infolge der Entladung von Knallkapseln zum Stillstande gebracht worden ist, so hat er, falls kein Hindernis wahrnehmbar ist, einen mit den vorgeschriebenen Signalmitteln ausgerüsteten Zugbegleiter zur Einholung von Erkundigungen vorauszusenden und bis zum nächsten Bahnwärter so vorsichtig zu fahren, daß er jeden Augenblick anhalten kann.

Erst wenn feststeht, daß die Weiterfahrt nicht behindert ist, darf die fahrordnungsmäßige Geschwindigkeit wieder aufgenommen werden.

(6) Wird das Signal »Langsam« wahrgenommen, so muß der Lokomotivführer, sofern nicht besondere Vorschriften für die Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit gegeben worden sind, die Geschwindigkeit des Zugs auf die Hälfte der fahrordnungsmäßigen Geschwindigkeit herabsetzen. Die volle Geschwindigkeit darf erst wieder aufgenommen werden, wenn dem Lokomotivführer durch ein Signal die Erlaubnis dazu erteilt wird. Bei Wahrnehmung des Signals »Langsam« des Vorsignals ist im Sinne des Artikels 13, Punkt 7, vorzugehen.

Bei Lokalbahnen ist die Aufstellung eines Signals »Frei« in der Fahrtrichtung hinter einem ständigen Langsamfahrtsignale (Signal 24) nicht vorgeschrieben.

VI. Signale für den Vershubdienst.

65. „Vorwärts.“

(Rauchfang der Lokomotive vorn.)

Ein langer Ton mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

Senkrechtcs Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne.



Bei Dunkelheit.

Senkrechtcs Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit weißem Lichte.



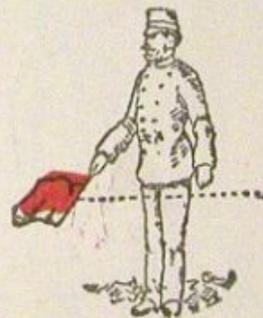
66. „Rückwärts.“

(Rauchfang der Lokomotive hinten.)

Zwei kurze Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

Wagrechtcs Bewegung der Signalfahne hin und her.



Bei Dunkelheit.

Wagrechte Bewegung der Signallaterne mit weißem Lichte hin und her.



67. „Langsam.“

Mehrere lange Töne mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

Ruhiges Halten der Signalfahne mit schräg abwärts geneigtem Arme.



Bei Dunkelheit.

Hochhalten der Signallaterne mit weißem Lichte.

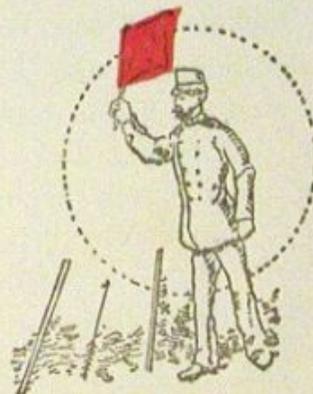


68. „Halt.“

Mehrere kurze Töne mit der Mundpfeife, nebst dem:

Bei Tag.

Schwingen der entfalteteten Signalfahne im Kreise.



Bei Dunkelheit.

Schwingen der Signallaterne mit weißem Lichte im Kreise.



Erläuterung.

Für den Begriff »Vorwärts« und »Rückwärts« ist die Stellung der Lokomotive und bei Motorwagen der jeweilige Stand des Führers allein maßgebend, ohne Rücksicht darauf, ob sie ziehen oder schieben oder beides gleichzeitig vollführen oder endlich allein verkehren.

Artikel 32.

Anwendung der Signale für den Vershubdienst.

(1) Bei Verschiebungen, die mit Lokomotiven ausgeführt werden, sind die hierfür bestimmten Signale derart anzuwenden, daß sie dem Lokomotivführer entweder unmittelbar oder durch Weitergabe deutlich und zweifellos zur Wahrnehmung gebracht werden.

(2) Die Signale für den Vershubdienst werden im Bedarfsfalle auch von der Zugbegleitmannschaft angewendet.

Anhang.

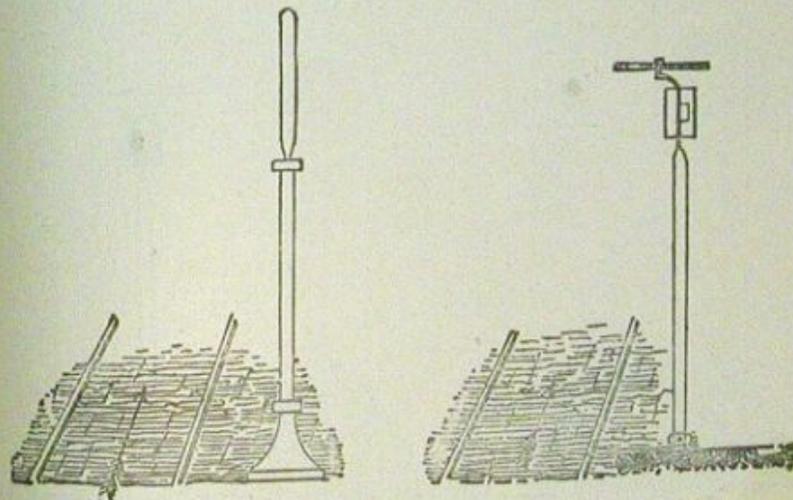
Die Bestimmungen dieses Anhangs haben nur während der vom k. k. Eisenbahnministerium festgesetzten Übergangszeit bis zur Einführung von Ein-fahrsignalen, die mit Vorsignalen verbunden sind, Gültigkeit.

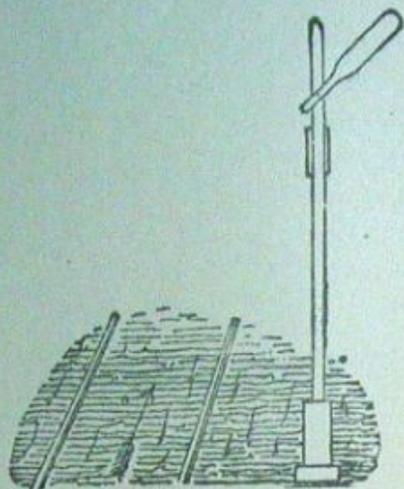
I. Distanzsignale.

69. „Frei.“

Bei Tag.

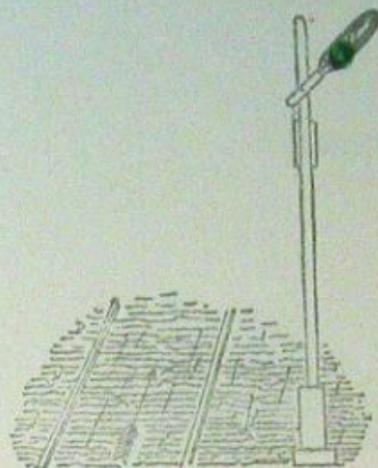
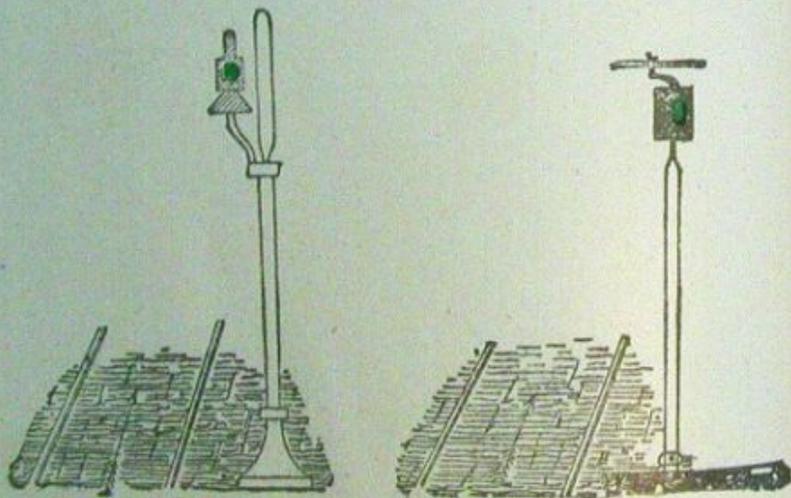
Die Fläche der runden Scheibe dem Gleise zugewendet, beziehungsweise wagrecht gestellt oder der Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Fahrt schräg aufwärts gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45°).





Bei Dunkelheit.

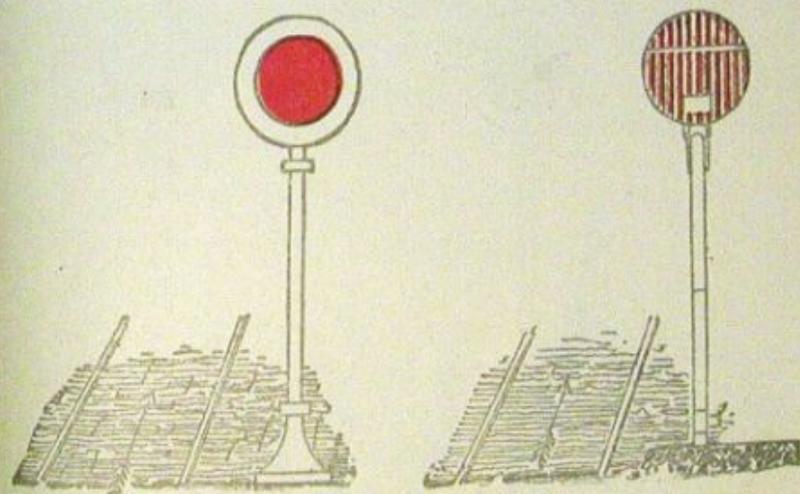
Grünes Licht dem Zuge entgegen.

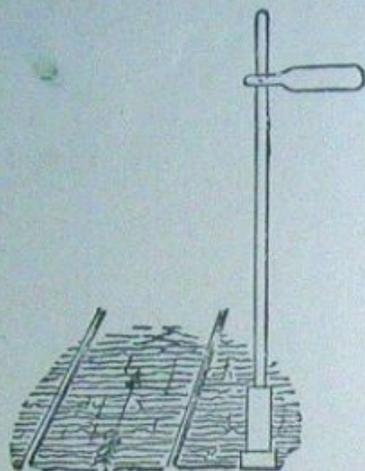


70. „Halt.“

Bei Tag.

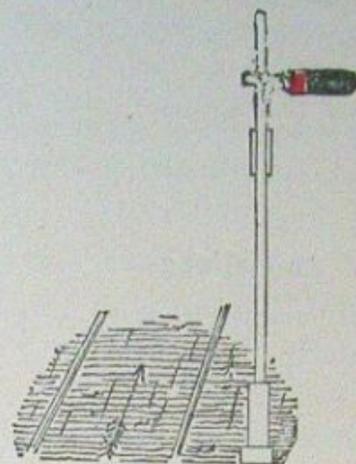
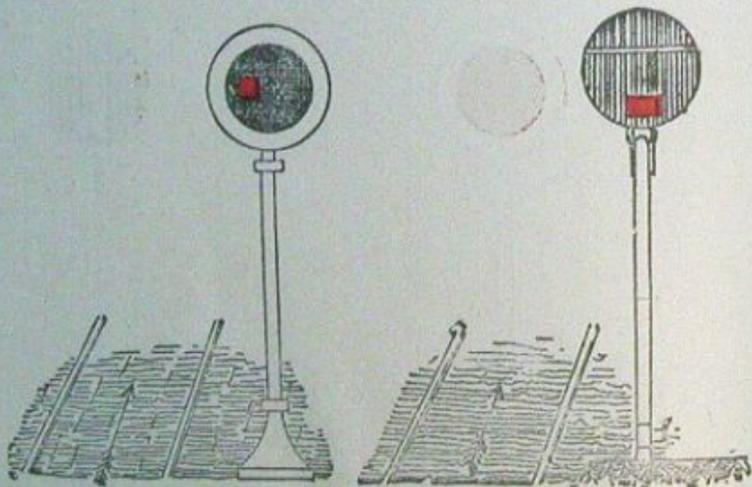
Die rote Fläche der runden Scheibe dem Zuge entgegen oder der Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Fahrt wagrecht gestellt.





Bei Dunkelheit.

Rotes Licht dem Zuge entgegen.



Erläuterung.

Die Distanzsignale dienen dazu, dem Zuge anzuzeigen, ob er in die Station einfahren, beziehungsweise bei Bahnabzweigungen oder Bahnkreuzungen, ob er die zu deckende Stelle befahren dürfe oder nicht.

Bei Lokalbahnen bestimmt das k. k. Eisenbahnministerium, wo Distanzsignale zur Anwendung kommen sollen.

II. Richtungssignale.

Unter Richtungssignalen werden die ein- oder mehrarmigen Mastsignale verstanden, die gewöhnlich 50 bis 100 m vor der Einfahrweiche stehen oder in einzelnen Fällen, auf die Entfernung von Distanzsignalen hinausgeschoben, diese ersetzen.

Die Signalisierung mit diesen Signalen erfolgt wie unter III, B; nur wenn sie gleichzeitig auch als Distanzsignale verwendet werden, haben sie bei Dunkelheit statt des weißen Lichts dem Zuge grünes Licht zu zeigen.

Artikel 33.

Anwendung und Aufstellungsort der Distanzsignale.

(1) Die Distanzsignale sind vor Stationen, bei Bahnkreuzungen in Schienenhöhe und Bahnabzweigungen aufgestellt.

Für die Fahrt von mehreren Bahnlinien auf eine Bahnlinie ist vor der Einmündung auf jeder Bahnlinie ein Distanzsignal aufgestellt.

(2) Die Distanzsignale stehen in der Regel 500 m vor der äußersten Weiche der Station, bzw. vor dem Punkte der Station, der Bahnabzweigung oder Bahnkreuzung, der gedeckt werden soll. In Strecken mit größeren Steigungen kann diese Entfernung bis auf 300 m vermindert werden.

Die Distanzsignale sollen vom Zuge aus womöglich auf 400 m wahrnehmbar sein. Sind diese Signale auf 400 m nicht wahrnehmbar, so ist die Entfernung von 500 m mindestens um so viel zu vergrößern, als die tatsächlich erreichbare Sichtbarkeit weniger als 400 m beträgt.

Ist ein Distanzsignal überhaupt erst auf eine geringere Entfernung als 200 m vom Zuge aus sichtbar, so muß, wenn es auf »Halt« steht, den Zügen auf eine Entfernung von 200 m vor dem Distanzsignale das entsprechende »Haltsignal« gegeben werden.

(3) Für jene Distanzsignale, bei denen ein Rücklicht erforderlich ist, gelten die Bestimmungen des Artikels 20.

(4) Für Schlepplise (Industriegleise) auf offener Strecke gelten die Bestimmungen des Artikels 15.

Artikel 34.

Grundstellung der Distanzsignale.

(1) Die Distanzsignale der Stationen zeigen in der Grundstellung »Halt« (Signal 70) und werden nur dann auf »Frei« (Signal 69) gestellt, wenn die Ankunft eines Zugs zu erwarten ist und die nötigen Vorkehrungen für dessen sichere Einfahrt getroffen sind.

(2) Bei Bahnabzweigungen und Bahnkreuzungen in Schienenhöhe gelten für die Distanzsignale sinngemäß die Bestimmungen des Artikels 15, Punkt 4.

(3) Sobald ein einfahrender Zug an dem Distanzsignale vollständig vorbeigefahren ist, muß es auf »Halt« gestellt werden.

Wenn in Stationen mit Weichen- und Signalstellenanlagen die Richtungssignale als Distanzsignale verwendet werden, so dürfen sie erst dann auf »Halt« gestellt werden, wenn der Zug über die im Stellbereiche gelegenen, gegen die Spitze zu befahrenden Weichen gefahren oder zum Stillstande gekommen ist.

* Artikel 35.

Anwendung der hörbaren oder sichtbaren Kontrollen bei den Distanzsignalen.

(1) Die Distanzsignale müssen mit hörbaren oder sichtbaren, nötigenfalls mit beiderlei Kontrolleinrichtungen versehen sein.

Die hörbaren Kontrolleinrichtungen (Kontrollklingelwerke) in den Stationen sind derart einzuschalten, daß sie bei der Stellung des Distanzsignals auf »Halt« ertönen.

Als sichtbare Kontrolleinrichtung gilt, wenn Sicherungsanlagen vorhanden sind, auch die Blendung des Signalblockfensters am Blockwerke und bei mechanischen Signalen ohne Blockverschluß die Lage des Stellhebels, wenn sich dieser Hebel in unmittelbarer Nähe des Aufnahmsgebäudes befindet.

Der dem Distanzsignale zunächst befindliche Bahnwärter, bei dem ein Kontrollklingelwerk angebracht ist, hat jedem der Station sich nähernden Zuge, sobald das Klingelwerk ertönt, also das Distanzsignal auf »Halt« gestellt ist, falls die Entfernung des Postens vom Distanzsignale nicht mehr als 200 m beträgt, das Haltsignal und, wenn die Entfernung größer ist, das Langsamfahrtsignal zu geben.

Artikel 36.

Anwendung und Aufstellungsort der Richtungssignale.

(1) Bei Weichenstell-, beziehungsweise Verriegelungsanlagen ist die Aufstellung von Richtungssignalen, die mit den Weichen in Abhängigkeit gebracht sind, vorgeschrieben.

(2) Bei unmittelbar hintereinander folgenden Abzweigungen auf der freien Strecke von einer Bahnlinie auf andere Bahnlinien ist jede Fahrtrichtung zu signalisieren.

Bei Lokalbahnen bestimmt das k. k. Eisenbahnministerium, ob bei den Weichenstellanlagen die Aufstellung von Richtungssignalen sowie deren Abhängigkeit mit den Weichen erforderlich ist.

Artikel 37.

Grundstellung der Richtungssignale.

(1) Die Richtungssignale zeigen in der Grundstellung »Halt« (Signal 70).

Artikel 38.

Allgemeine Bestimmungen für Distanz- und Richtungssignale.

(1) Die Bestimmungen, die für die Einfahrtsignale über das Verhalten bei unbeleuchtetem Signale (Artikel 21), beim Eintritte der Unbrauchbarkeit des Signals (Artikel 22) oder bei Wahrnehmung des Signals »Halt« (Artikel 12, Punkt 3) getroffen wurden, gelten auch für Distanz- und Richtungssignale.