

Österreichische Bundesbahnen



B 2

Signalvorschriften

Genehmigt vom Bundesministerium für
Handel und Verkehr (Verkehrssektion)
mit Bescheid Zahl 48.506-21 aus 1934;
eingeführt mit
D. N. Nr. 180, G. D. N. Bl. 53. Stk. aus 1934

Gültig ab 1. Jänner 1935

Im Selbstverlage der Österreichischen Bundesbahnen

Osterreichische Bundesbahnen



B 2

Signalvorschriften

Genehmigt vom Bundesministerium für
Handel und Verkehr (Verkehrssektion)
mit Bescheid Zahl 48.506-21 aus 1934;
eingeführt mit
D. N. Nr. 180, G. D. N. Bl. 53. Stk. aus 1934

Gültig ab 1. Jänner 1935

Im Selbstverlage der Osterreichischen Bundesbahnen

	Seite
Hauptsignale: Blocksignale	63
Wege signale	64
Deckungs signale	64
Vorsignale	65
Merkzeichen und Warnbaken	68
Verschubsignale	69
Nachstiebesignale	71
Ständige Langsamfahr signale	72
Weichensignale	73
Signale an Wasserkränen	75
Gleisabschlußsignale	76
Grenzmarken	77
Verschubpflöcke	78
Pfeifpflöcke	79
Grenzzeichen für Zugförderungsstellen	81
Signale an den Gleisbrückenwaagen	81
Kennzeichen für die Annäherung an unabge- schränkte Wegübersehnungen:	
Nebelsignale	82
Besondere Kennzeichen für den Leichttriebwagenverkehr	83
Geschwindigkeitstafeln	84
Signale an den Zügen, Verschublokomotiven und Kleinwagen.	
Signale an den Zügen	86
Signale an der Verschublokomotive	92
Signale an Kleinwagen	92
Signale der Zugmannschaft.	
Signale des Lokomotivführers	94
Signale der Zugbegleiter	98
Signale der Bahnhofbediensteten.	
Signale im Verschubdienst	101
Befehlstab	104
Kennzeichnung des Haltepunktes der Züge	110

Sonstige Signale und Zeichen.

Kennzeichnung stehender Fahrzeuge, an denen gearbeitet wird	112
Ungültigkeitszeichen für nicht im Betrieb befind- liche Signale	113
Schneekreuze	115
Kennzeichen für die Außerbetriebsetzung von Sicherungsanlagen	115
Sonder signale für Strecken mit elektrischer Zug- förderung	116
Bremsprobezeichen	121
Anlage I: Signalmittelausrüstung	123
„ II: Verzeichnis der Abbildungen	126

Beilage mit den Signalbildern.

Vorwort.

In dieser Vorschrift sind die Tafeln der Anhänge zu den Fahrplänen, auf die in einzelnen Punkten hingewiesen ist, nur abgekürzt bezeichnet, und zwar mit „A“ als Tafeln des „Allgemeinen Anhangs“ und mit „B“ als Tafeln des „Besonderen Anhangs“.

Einleitung.

1.) Die Signalvorschriften gelten für alle Haupt- und Lokalbahnen.

Ergänzungen und Änderungen der Signalvorschriften werden, nach erfolgter Genehmigung durch das Bundesministerium für Handel und Verkehr als Eisenbahnaufsichtsbehörde, nur von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen (Betriebsdirektion) verfügt, von der auch alle Erläuterungen ergehen.

2.) Die Bahnlinien, die im Sinne dieser Vorschriften als Lokalbahnen zu gelten haben, bestimmt über Antrag der Generaldirektion die Eisenbahnaufsichtsbehörde.

Die für Lokalbahnen (für lokalbahnmäßigen Betrieb) geltenden erleichterten Bestimmungen sind durch Schrägschrift kenntlich gemacht.

Die Eisenbahnaufsichtsbehörde kann für einzelne Lokalbahnen noch weitergehende Erleichterungen genehmigen oder aber die Anwendung der für Hauptbahnen vorgeschriebenen Signale und Bestimmungen anordnen.

3.) Die Anfangs- und Endpunkte der einzelnen Bahnlinien werden über Antrag der Generaldirektion von der Eisenbahnaufsichtsbehörde festgesetzt.

Die Anfangs- und Endpunkte der einzelnen Strecken sind aus Tafel A 1 ersichtlich, in der auch angegeben ist, welche Bahnlinien hauptbahnmäßig und welche lokalbahnmäßig betrieben werden.

4.) Die in den Signalvorschriften angeführten Signale dürfen nur in der beschriebenen Form angewendet werden. Die dieser Vorschrift beiliegenden bildlichen Darstellungen dienen lediglich zur Erläuterung der Signale, wogegen für die Signale selbst nur deren Beschreibung maßgebend ist.

Andere, in den Signalvorschriften nicht enthaltene Signale müssen sich von den allgemein gültigen Signalen deutlich unterscheiden lassen und dürfen nur mit Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde eingeführt werden. Diese Behörde genehmigt auch die Regelblätter, die für die gleichmäßige Ausgestaltung gewisser Signale erstellt werden.

5.) Die Signale einer Bahnlinie gelten für den gesamten Verkehr auf dieser.

Die Bezeichnungen „rechts“ und „links“ sind stets mit Bezug auf die Fahrtrichtung zu verstehen.

Die für Züge vorgeschriebenen Signale gelten auch für allein verkehrende Lokomotiven und Triebwagen, nicht aber für Verschubbewegungen.

Die für Lokomotiven und Lokomotivführer vorgesehenen Bestimmungen sind sinngemäß auf Triebwagen und Triebwagenführer anzuwenden, sofern nicht für diese besondere Bestimmungen gelten.

Unter *Zugmannschaft* ist die gesamte Mannschaft des Zuges, d. i. die Lokomotiv- und Zugbegleitmannschaft zu verstehen.

Unter *Bahnhof* ist sinngemäß auch *Ausweiche* zu verstehen.

6.) *Die bei Lokalbahnbetrieb angegebenen Entfernungen von 400 m entsprechen der auf Lokalbahnen allgemein geltenden Bremsweglänge von 400 m. Ist fallweise für eine lokalbahnmäßig betriebene Bahnlinie (Strecke) eine größere oder kleinere Bremsweglänge festgesetzt, so hat für diese Bahnlinie (Strecke) an Stelle der Entfernung von 400 m die der größeren bzw. kleineren Bremsweglänge entsprechende Entfernung zu gelten.*

Allgemeines über die Signale und die Signalmittel.

7.) Die Signale dienen dazu, die Bediensteten über den Zugverkehr, über die Erlaubnis oder das Verbot einer Zug- oder Verschiebfahrt, über den Zustand der Bahn oder über besondere Vorfälle zu benachrichtigen. Einzelne Signale haben den Zweck, die Aufmerksamkeit dritter Personen behufs Wahrung ihrer Sicherheit zu erregen.

8.) Die Signale sind überlegt anzubefehlen und so zu geben, daß sie von demjenigen, der sie beachten soll, rechtzeitig, deutlich und eindeutig wahrgenommen werden können. Alle Signale müssen genau beachtet und sofort befolgt werden.

Innerhalb oder in der Nähe des Bahnbereiches vorhandene Lichter dürfen die Wirkung der Signallichter nicht beeinträchtigen oder Signale vortäuschen.

9.) Jeder Bedienstete ist verpflichtet, sich den Standort und die Bedeutung der für seinen Dienst in Betracht kommenden feststehenden Signale besonders einzuprägen und sich erforderlichenfalls die notwendigen Auskünfte bei seinem Vorgesetzten einzuholen, der die erforderlichen Auskünfte in erschöpfender Weise zu erteilen hat.

10.) Wird ein Signal nicht deutlich und eindeutig wahrgenommen, wird die Bedeutung eines **u n b e l e u c h**-

teten Signales nicht unzweifelhaft erkannt oder tauchen hinsichtlich wahrgenommener Signale sonstwie berechtigte Zweifel auf, so hat der für die Befolgung des Signales verantwortliche Bedienstete jene Bedeutung anzunehmen, die ein vorsichtigeres Verhalten erheischt, d. h. ein solches Signal ist in bedenklicherem Sinne aufzufassen. Dasselbe gilt auch bei gleichzeitiger Wahrnehmung von mehreren Signalen verschiedener Bedeutung, sofern sie für den betreffenden Bediensteten in Betracht kommen können.

11.) Die hörbaren Signale sind bei Tag und bei Nacht anzuwenden, jedoch auf das notwendige Ausmaß zu beschränken; überflüssiger Lärm ist zu vermeiden.

12.) Die sichtbaren Signale müssen stets den Sichtverhältnissen angepaßt sein. Sobald daher die Tagssignale infolge Dunkelheit, Nebel, Schneegestöber u. dgl. nicht deutlich erkennbar sind, müssen die Nachtsignale angewendet werden.

An einem Zug, der zur Fahrt durch einen Tunnel nicht mehr als 4 Minuten braucht, dürfen bei Tag während der Durchfahrt die Tagssignale in Verwendung bleiben. Ist jedoch die Lokomotive mit elektrischen Scheinwerfern ausgerüstet, die vom Führerstand aus betätigt werden können, so müssen diese auch bei Tag in jedem Tunnel eingeschaltet sein. Das Verzeichnis der Tunnels, bei deren Durchfahren die Signale an den Zügen beleuchtet sein müssen, ist in Tafel B 17 enthalten.

Die Nachtsignale sind ohne Rücksicht auf Mondschein oder künstliche Beleuchtung grundsätzlich immer vom Beginn der Abenddämmerung bis zur vollen Tageshelle anzuwenden (Ausnahmen siehe Punkte 77, 115, 116 und 119).

Bei feststehenden Signalen dürfen mit Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde die für die Nacht bestimmten Signale auch bei Tag angewendet werden (Lichttag-sig-nale).

13.) Die Verantwortung für die richtige Handhabung der Signale (Signalmittel) trifft:

- a) bei Handsignalen oder hörbaren Signalen den Bediensteten, der sie anzuwenden hat;
- b) bei feststehenden Signalen den Bediensteten, dem die Bedienung zukommt;
- c) bei den Signalen an Zügen, Lokomotiven, Trieb- und Kleinwagen: für die Signale an der Lokomotive den Lokomotivführer, für die Signale am Zugschluß den Schlußschaffner und für die Signale am Triebwagen den Triebwagenführer, für die Signale bei Zügen, die ohne Zugbegleiter fahren, den Lokomotivführer, schließlich bei geschobenen Zügen für die Signale an der Zugspitze den dort fahrenden Zugbegleiter, ferner bei Kleinwagen den Kleinwagenführer.

Die bezeichneten Bediensteten müssen auch das zeitgerechte Anzünden und Ablöschen der Signallaternen besorgen, sofern hiefür nicht andere Bedienstete besonders bestimmt sind oder die Vornahme dieser Berrichtungen in anderer Weise geregelt ist.

14.) Die Art und die Zahl der Signalmittel, mit denen die Bediensteten, Dienstposten (Dienststellen) und Fahrzeuge ausgerüstet sein müssen, ist aus Anlage I ersichtlich.

Jeder Bedienstete hat im Dienst stets die für die Ausübung seines Dienstes vorgeschriebenen Signalmittel mit sich zu führen bzw. zu benützen.

15.) Jeder Bedienstete ist für die Gebrauchsfähigkeit der ihm zugewiesenen Signale bzw. Signalmittel, sowie für die richtige Zahl der letzteren verantwortlich. Er hat für die Instandhaltung dieser Signale und Signalmittel zu sorgen und die Behebung von Mängeln oder Gebrechen entweder selbst vorzunehmen oder die Instandsetzung bei der zuständigen Stelle anzusprechen.

16.) Macht sich bei der Bedienung eines feststehenden Signales ein außergewöhnlicher Schwergang desselben bemerkbar, dann darf der Schwergang niemals mit erhöhter Kraftanwendung überwunden werden, sondern es ist der Ursache dieser Erscheinung nachzugehen und die Behebung des aufgetretenen Fehlers je nach der Sachlage entweder selbst vorzunehmen oder unverweilt zu veranlassen.

Läutesignale.

17.) Die Läutesignale, die in die Gruppen: Fahr-
signale, Abfagesignale, Hilfesignale, Ge-
fahrsignale und das Uhrensignal gegliedert
werden, lauten:

Fahrsignale:

Signal 1: „Ein Zug fährt gegen den Endpunkt.“

Drei Gruppen von 2 Glockenschlägen
(••—••—••) oder ein einmaliges langes Läuten
auf dem Läutewecker oder ein langer Ruf mit
der Hupe (——).

Signal 2: „Ein Zug fährt gegen den Anfangspunkt.“

Drei Gruppen von 3 Glockenschlägen
(•••—•••—•••) oder zweimaliges langes Läuten
auf dem Läutewecker oder zwei lange Rufe mit
der Hupe (—— ———).

Signal 3: „Ein Zug fährt von einem Punkt der Strecke
gegen den Endpunkt.“

1 Glockenschlag, dann eine Gruppe von 2 Glocken-
schlägen und wieder 1 Glockenschlag (•—••—•).

Signal 4: „Ein Zug fährt von einem Punkt der Strecke
gegen den Anfangspunkt.“

1 Glockenschlag, dann eine Gruppe von 3 Glocken-
schlägen und wieder 1 Glockenschlag (•—•••—•).

Abfagesignale:

Signal 5: „Das Signal 1 oder 3 wird widerrufen.“

Dreimal gegeben: Eine Gruppe von 2 Glocken-
schlägen und 1 Glockenschlag
(••—••—••—••—••—••—••).

Signal 6: „Das Signal 2 oder 4 wird widerrufen.“

Dreimal gegeben: Eine Gruppe von 3 Glocken-
schlägen und 1 Glockenschlag
(•••—•—•••—•—•••—•—•••—•).

Hilfesignale:

Signal 7: a) „ Lokomotive soll kommen.“

Zweimal gegeben: Eine Gruppe von 5 Glocken-
schlägen (•••••—•••••).

b) „ Lokomotive mit Arbeitern soll kommen.“

Zweimal gegeben: Eine Gruppe von 5 Glocken-
schlägen und 1 Glockenschlag
(•••••—•—•••••—•).

c) „ Lokomotive mit Arbeitern und Ärzten soll
kommen.“

Zweimal gegeben: Eine Gruppe von 5 und
eine von 2 Glockenschlägen
(•••••—••—•••••—••).

Gefahrssignale:**Signal 8: „Wagen entrollt.“**

Mindestens viermal gegeben: Eine Gruppe von 4 Glockenschlägen (••••—••••—••••—••••).

Signal 9: „Alle Züge aufhalten.“

Mindestens viermal gegeben: Eine Gruppe von 3 und eine von 2 Glockenschlägen (•••—••—•••—••—••—••—••—••).

Uhrensignal:**Signal 10: „Uhren richten.“**

Eine Gruppe von 12 Glockenschlägen oder 12 kurzen Wecker- bzw. Sumpenzeichen (••••••••••••••••).

Allgemeines über die Läutesignale.

18.) Die Läutesignale haben den Zweck, die Fahrt eines Zuges anzuzeigen (**Fahrssignale**), die angezeigte Fahrt eines Zuges zu widerrufen (**Abfahrsignale**), Hilfe zu verlangen (**Hilfesignale**), außergewöhnliche Vorkommnisse anzuzeigen (**Gefahrssignale**) oder die Bediensteten zum Richten der Uhren aufzufordern (**Uhrensignal**).

Bei Lokalbahnbetrieb kommen die Läutesignale grundsätzlich nicht zur Anwendung; ihre ausnahmsweise Anwendung auf Strecken mit Lokalbahnbetrieb ist aus Tafel B 20 ersichtlich.

19.) Die Läutesignale 1 bis 10 werden durch Glockenschläge mit dem Glockenschlagwerk, die Läutesignale 1, 2 und 10 bei Fehlen eines Glockenschlagwerkes durch Zeichen mit dem Läutewecker oder mit der Hupe des Fernsprechers gegeben.

Die Pausen zwischen den einzelnen Glockenschlägen innerhalb einer Gruppe sollen zwei bis drei, zwischen den einzelnen Gruppen fünf bis sechs Sekunden betragen. Die Pausen zwischen den einzelnen Zeichen mit dem Läutewecker oder mit der Hupe sollen gleichfalls zwei bis drei Sekunden betragen.

20.) Ein begonnenes Signal ist auch dann zu Ende zu geben, wenn das eigene Glockenschlag- oder Läutewerk bzw. die Hupe versagt oder wenn ein unrichtiges Signal zu geben begonnen wurde.

Nach Abgabe der Läutesignale 7, 8 oder 9 hat der Signalgeber bei Vorhandensein einer Fernsprecheinrichtung zu trachten, die beiden Nachbarbahnhöfe und soweit als möglich, auch die Bahnwärter sofort noch fernmündlich von dem Ereignis zu verständigen.

21.) Zweigt auf der Strecke eine andere Bahnlinie ab, so werden die Läutesignale für die Abzweiglinie auf der gemeinsam befahrenen Teilstrecke mit besonderen Glockenschlag- oder Läutewerken bzw. Fernsprechhupen gegeben.

Läutesignaleinrichtungen verschiedener Bahnlinien müssen, wenn sie auf einem und demselben Dienstposten zur Aufstellung kommen, nach Ton, Anschlag, Zahl der Glocken oder in anderer Weise derart von einander verschieden sein, daß eine Verwechslung nicht möglich ist.

22.) Auf Strecken, in denen alle Bahnwärterposten untereinander und mit den Nachbarbahnhöfen durch eine durchlaufende Fernsprecheinrichtung verbunden sind und der Aufruf der Bahnwärter zum Fernsprechwerk durch einen Glockenschlag oder durch laut tönende Wecker (Sipen) erfolgt, werden die Läutesignale 3 bis 7, wenn aber Glockenschlagwerkeinrichtungen nicht vorhanden sind, auch die Läutesignale 8 und 9 durch fernmündliche Verständigung ersetzt. Für Posten, auf denen sich die Bediensteten ständig im Dienstraum oder in dessen unmittelbaren Nähe aufhalten müssen (z. B. Zugmeldewärter) genügt jedoch die gewöhnliche Tonstärke der Wecker (Sipen).

Sind die Fernsprecheinrichtungen aber gestört, dann müssen bei Vorhandensein von Glockenschlagwerkeinrichtungen die entsprechenden Läutesignale gegeben werden.

23.) Der Ersatz der Läutesignale 1, 2 und 10 durch fernmündliche Verständigung, ferner der gänzliche Entfall von Läutesignalen bedarf der Genehmigung durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde.

Das Verzeichnis der Strecken, in denen die Läutesignale ganz oder teilweise aufgelassen und durch fernmündliche Verständigung ersetzt sind, sowie in denen die Läutesignale ganz oder teilweise entfallen, ist in Tafel B 20 enthalten.

24.) Die von den Bahnhöfen gegebenen oder dort vernommenen Läutesignale werden, sofern es nicht besonders angeordnet ist, nicht vorgemerkt; dagegen sind alle auf einem Bahnwärterposten gegebenen Läutesignale mit Angabe der Zeit in das hiefür bestimmte Vormerkbuch einzutragen.

25.) Auf der Strecke sind Aufträge zum Geben von Läutesignalen stets mündlich und schriftlich zu erteilen; bei Gefahr im Verzug ist das betreffende Läutesignal auch über mündliche Aufforderung zu geben und ist in einem solchen Fall der schriftliche Auftrag nachträglich auszustellen.

26.) Läutesignale sind nicht zu geben:

- a) für die Fahrteinstellung und für das Zurückfahren eines Zuges, der auf der Strecke wegen ertönens des Signales 8 „Wagen entrollt“ angehalten wurde, wenn nach der Sachlage und den örtlichen Verhältnissen anzunehmen ist, daß die entrollten Fahrzeuge dem Zug entgegenlaufen;
- b) für die Vor- und Rückwärtsbewegungen eines Zuges auf der Strecke (zur Be- und Entladung oder zur Bereinigung nach einer Zugtrennung u. dgl.);
- c) für Fahrten auf gesperrten Gleisen;
- d) für die Weiterfahrt eines Zuges, der wegen des Signales 9 „Alle Züge aufhalten“ angehalten worden ist und nach den Bestimmungen des Punktes 47 unter Voraussendung eines Bediensteten seine Fahrt fortsetzt.

Ausführungsbestimmungen zu den Läutesignalen.

Fahrsignale.

27.) Die Fahrsignale 1 und 2 zeigen die bevorstehende Abfahrt der Züge von einem Bahnhof an. Sie sind vom Fahrdienstleiter oder dem fallweise bzw. dienstplanmäßig hiezu Beauftragten stets zeitgerecht, grundsätz-

lich jedoch nicht früher als 3 Minuten vor der Abfahrt oder mutmaßlichen Durchfahrt zu geben.

Abweichend von dieser Bestimmung sind die Fahrsignale 1 und 2 schon 5 Minuten vorher zu geben:

- a) für Züge, deren Verkehr den Streckenbediensteten nicht angekündigt werden konnte;
- b) für jeden bei vollständiger Störung der Verständigungsmittel abzufertigenden Folgezug.

In allen Fällen ist nach Abgabe des Fahrsignales darauf zu achten, ob nicht ein Signal ertönt, das die Abfahrt des Zuges verbietet.

Das Fahrsignal 1 bzw. 2 ist für einen Folgezug erst nach erhaltener Rückmeldung für den vorausgefahrenen Zug, für einen Kreuzungszug frühestens erst unmittelbar vor Einfahrt des letzten Gegenzuges zu geben.

28.) Können die Fahrsignale 1 und 2 wegen Störung in den Einrichtungen nur unvollkommen oder nicht bis zum nächsten Bahnhof gegeben werden, so sind hievon die in Betracht kommenden Bahnhofbediensteten und, wenn möglich, auch die Bahnwärter mündlich (fernmündlich), die Zugmannschaften aber mündlich und schriftlich zu verständigen. Bei durchfahrenden Zügen ist die Verständigung der Zugmannschaften durch den letzten vorgelegenen Anhaltebahnhof zu veranlassen; war dies aber nicht möglich, dann muß der Zug zur Verständigung angehalten werden.

29.) Wurde ein ausfahrender Zug vom Weichensteller angehalten, weil er für den Zug ein Fahrsignal nicht vernommen hat, so hat der Fahrdienstleiter,

- a) wenn die Abgabe des Fahrsignales unterlassen worden ist, vor der Weiterfahrt des Zuges das Fahrsignal zu geben;
- b) wenn nur die Signaleinrichtung des Weichenstellers versagt hat, den Zug ohne neuerliche Abgabe eines Fahrsignales weiterfahren zu lassen;
- c) wenn eine Störung der Signaleinrichtung auch auf der Strecke vorliegt, die Zugmannschaft hievon vor der Weiterfahrt mündlich und schriftlich zu verständigen.

30.) Die Fahrsignale 3 und 4 zeigen an, daß der Zug von einem Punkt der Strecke ohne Unterbrechung bis in den vor oder hinter ihm gelegenen Bahnhof fahren wird. Sie sind entweder vom Zugführer oder über dessen Auftrag vom Bahnwärter, und zwar kurz vor Antritt der Fahrt, jedoch nicht früher als eine Minute nach dem Absagesignal zu geben.

Sind zwei Züge auf demselben Gleis einander entgegengefahren, so darf für den weiterfahrenden Zug das Fahrsignal erst gegeben werden, nachdem das Fahrsignal für den zurückfahrenden Zug vernommen wurde.

31.) Die Fahrsignale 1, 2, 3 und 4 haben solange Gültigkeit, bis die damit angezeigte Fahrt durchgeführt ist oder bis das Fahrsignal durch das entsprechende Absagesignal bzw. anderweitig widerrufen wurde.

Solange demnach ein durch das Fahrsignal angezeigter Zug im Bahnhof nicht eingetroffen ist oder solange das Fahrsignal nicht widerrufen wurde, darf für einen das gleiche Gleis benützenden Zug der Gegenrichtung

kein Fahrsignal gegeben und auf demselben Gleis kein Zug der Gegenrichtung abgelassen werden. Kann ein Fahrsignal wegen inzwischen eingetretener Untauglichkeit der Glockenschlagwerkeinrichtung nicht durch das entsprechende Absagesignal aber auch nicht anderweitig widerrufen werden, so darf ein das gleiche Gleis benützender Zug der Gegenrichtung nur dann abgelassen werden, wenn von beiden Bahnhöfen in unzweifelhafter Weise festgestellt wurde, daß die Strecke frei ist.

Abfagesignale.

32.) Die Abfagesignale 5 und 6 werden in folgenden Fällen von den Bahnhöfen aus oder von der Strecke (vom Bahnwärter oder Zugführer) gegeben:

- a) wenn für einen Zug ein unrichtiges Fahrsignal gegeben wurde;
- b) wenn für einen Zug das Fahrsignal zweimal gegeben wurde;
- c) wenn ein Fahrsignal gegeben wurde, ohne daß ein Zug abzusenden ist;
- d) wenn ein Zug, für den das Fahrsignal bereits gegeben wurde, vom Bahnhof nicht binnen 15 Minuten abfahren kann;
- e) wenn ein Zug infolge des Signales 9 „Alle Züge aufhalten“ angehalten wurde;
- f) wenn ein Zug vorhergesehen (fahrplan- oder befehlsmäßig) oder unvorhergesehen auf der Strecke seine Fahrt einstellt, um dann zurückzufahren oder Hilfe zu verlangen [Ausnahme siehe Punkt 26, a)].

33.) Zu den einzelnen vorstehend angeführten Fällen wird noch bemerkt:

Zu a), b) und c):

Wenn für einen Zug ein unrichtiges Fahrsignal oder wenn das Fahrsignal zweimal gegeben wurde, ferner wenn ein Fahrsignal gegeben wurde, ohne daß ein Zug abzusenden ist, dann ist sofort das entsprechende Absagesignal zu geben; außerdem ist raschestens dem Nachbarbahnhof und, wenn möglich, auch den Bahnwärtern der Sachverhalt mitzuteilen. Wird das irrig oder unrichtig gegebene Fahrsignal nicht widerrufen, so hat der Nachbarbahnhof den Widerruf fernschriftlich oder fernmündlich zu veranlassen.

Wurde ein Zug von einem Bahnwärter angehalten, weil das von ihm vernommene Fahrsignal eine Fahrt auf demselben Gleis in der entgegengesetzten Richtung anzeigt, so hat der Zugführer das der eigenen Fahrtrichtung entsprechende Absagesignal und, wenn vorausgesetzt werden kann, daß kein entgegenfahrender Zug zu erwarten ist, nach 1 Minute das Fahrsignal 3 bzw. 4 zu geben. Wenn hierauf innerhalb 3 Minuten das Signal 9 „Alle Züge aufhalten“ nicht vernommen wird, darf die Fahrt ohne besondere Sicherheitsmaßnahmen fortgesetzt werden. Andernfalls ist, da vorausgesetzt werden muß, daß sich ein Zug der Gegenrichtung auf demselben Gleis befindet, nach Punkt 45, zu b), vorzugehen.

Zu d):

Wenn für einen Zug in einem Bahnhof das Fahrsignal bereits gegeben wurde, der Zug jedoch aus irgend einem Grunde nicht längstens 15 Minuten nach dem Geben des Signales abfahren kann, muß das gegebene Fahr-

signal durch das entsprechende Absagesignal widerrufen werden. Vor der Abfahrt des Zuges ist sodann das Fahrsignal neuerlich zu geben.

Zu e):

Wurde ein Zug infolge des Signales 9 „Alle Züge aufhalten“ gleich bei der Ausfahrt aus einem Bahnhof angehalten, so muß auch in diesem Falle das für den Zug gegebene Fahrsignal widerrufen und bei der späteren Abfahrt des Zuges neuerdings gegeben werden. (Siehe auch Punkt 47.)

Zu f):

Nach dem Anhalten des Zuges auf der Strecke hat der Zugführer hinsichtlich der Abgabe von Läutesignalen wie folgt vorzugehen:

1. Muß der Zug von der Strecke zurückfahren, so ist, sofern das Zurückfahren nicht wegen entgegenlaufender entrollter Fahrzeuge nötig ist (siehe Punkt 26, a)], zunächst das Absagesignal 5 bzw. 6 und kurz vor Antritt der Rückfahrt das Fahrsignal 3 bzw. 4 zu geben. Wenn die Fernsicht gehemmt ist, darf die Rückfahrt des Zuges erst 3 Minuten nach Abgabe des Fahrsignales 3 bzw. 4 angetreten werden.

2. Wenn der Zug Hilfe benötigt, ist sofort das Absagesignal 5 bzw. 6 und 1 Minute nachher das entsprechende Hilfesignale zu geben (siehe Punkt 36).

3. Kann der auf der Strecke stehengebliebene Zug nur unter Zurücklassung von Fahrzeugen weiterfahren, so ist weder ein Absagesignal, noch für den weiterfahrenden Zug-

teil ein Fahrsignal zu geben. Für die zum Abholen der zurückgelassenen Wagen nötigen Fahrten sind die Signale 1 bis 6 nur dann zu geben, wenn das Abholen von dem in der Fahrtrichtung des Zuges rückgelegenen Bahnhof aus erfolgt.

Hilfesignale.

34.) Die Hilfesignale 7a, 7b und 7c werden sowohl von den Bahnhöfen aus, als auch von der Strecke (vom Bahnwärter oder Zugführer) gegeben und sind in Pausen von 3 Minuten solange zu wiederholen, bis eine Gruppe des Signales (•••••, •••••—•, •••••—••) zum Zeichen, daß es verstanden worden ist, zurückgegeben wurde.

35.) Das Hilfesignal 7a „Lokomotive soll kommen“, 7b „Lokomotive mit Arbeitern soll kommen“ oder 7c „Lokomotive mit Arbeitern und Ärzten soll kommen“ ist anzuwenden, wenn aus irgend einem Grund eine Hilfslokomotive oder eine Hilfslokomotive mit Arbeitern bzw. auch mit Ärzten notwendig ist.

Das Hilfesignal 7c „Lokomotive mit Arbeitern und Ärzten soll kommen“ ist auch dann anzuwenden, wenn sich bei Arbeiten auf der Strecke ein größerer Unfall ereignet hat, der die rasche Beistellung von ärztlicher Hilfe und von Rettungsmitteln erfordert, sofern diese auf anderem Weg nicht rascher beschafft werden können.

36.) Wenn für einen auf der Strecke stehen gebliebenen Zug Hilfe benötigt wird, ist zunächst die Einstellung der Fahrt mit dem Absagesignal 5 bzw. 6 anzuzeigen und nach

1 Minute das Hilfesignal 7 a, 7 b oder 7 c zu geben, das in Pausen von 3 Minuten solange zu wiederholen ist, bis von einem der beiden Nachbarbahnhöfe als „Verstandenzeichen“ eine Gruppe des vernommenen Hilfesignales zurückgegeben wurde. Die Abgabe dieses Verstandenzeichens hat 1 Minute nach dem Vernehmen des Hilfesignales zu erfolgen und obliegt grundsätzlich jenem Bahnhof, der früher in die Lage kommt, Hilfe zu leisten.

Kann wegen Störung der Glockenschlagwerke das Hilfesignal nicht gegeben und die Hilfslokomotive auch nicht fernmündlich verlangt werden, so hat der Zugführer durch Boten (z. B. Bahnwärter, Zugbegleiter) eine schriftliche Anforderung an den dem Zug zunächst gelegenen Bahnhof abzusenden; der Bote ist zu beauftragen, sich hiebei möglichst zu beeilen.

37.) Vor Abgang der Hilfslokomotive zum Abholen des Zuges oder eines zurückgebliebenen Zugteiles ist das Fahrsignal 1 bzw. 2 zu geben. Nach Eintreffen der Lokomotive bei dem Zug oder Zugteil ist die Fahrteinstellung mit dem Absagesignal 5 bzw. 6 anzuzeigen. Vor Wiederantritt der Fahrt ist das entsprechende Fahrsignal 3 bzw. 4 zu geben. [Ausnahme siehe Punkt 33, zu f), 3.]

Wurde für einen auf der Strecke befindlichen Zug mit Personenbeförderung Hilfe mittels des Signales 7 b verlangt, so muß stets auch eine Beschädigung der Personenwagen angenommen werden; es sind daher, ohne erst eine weitere Nachricht von der Strecke abzuwarten, dem Hilfszug außer Wagen mit Arbeitern und Werkzeugen womöglich auch Personenwagen, in Ermanglung solcher, andere gedeckte, zur Unterbringung von Personen geeignete Wagen beizugeben.

Wurde das Hilfesignal 7 c vernommen, so müssen dem Hilfszug Wagen mit Arbeitern, Werkzeugen, Rettungskasten und Tragbahren, sowie auch Personenwagen, in Ermanglung solcher, andere gedeckte, zur Unterbringung von Personen geeignete Wagen beigegeben und mit ihm auch Ärzte zur Unfallstelle entsendet werden.

38.) Wenn in einem Bahnhof das Hilfesignal 7 a, 7 b oder 7 c vernommen wurde und dieser Bahnhof nicht selbst die verlangte Hilfe beistellen kann oder wenn in einem Bahnhof selbst Hilfe benötigt wird, die fernschriftliche oder fernmündliche Verständigung aber nicht möglich ist, muß zum Herbeiholen der Hilfslokomotive das entsprechende Hilfesignal von Bahnhof zu Bahnhof in der Richtung zum Hilfebahnhof weitergegeben werden. Das Signal ist in Pausen von mindestens 3 Minuten solange zu geben bzw. weiterzugeben, bis der Nachbarbahnhof eine Gruppe des Signales als „Verstandenzeichen“ wiederholt hat. Dieses Verstandenzeichen ist 1 Minute nach dem Vernehmen des Hilfesignales zu geben. Das Verzeichnis der Hilfebahnhöfe ist in Tafel B 36 enthalten.

Hilfesignale dürfen jedoch von Bahnhof zu Bahnhof dann nicht weitergegeben werden, wenn ein zwischen diesen Bahnhöfen im Verkehr stehender Zug die Einstellung seiner Fahrt mit dem Absagesignal 5 bzw. 6 angezeigt hat oder wenn das Signal 8 „Wagen entrollt“ gegeben oder vernommen worden ist. In beiden Fällen würde nämlich das Hilfesignal in Verbindung mit dem Absagesignal oder mit dem Signal 8 „Wagen entrollt“ zu der irrigen Annahme führen, daß die Hilfe auf der zwischen den beiden Bahnhöfen liegenden Strecke benötigt wird.

39.) Wird in einem Bahnhof nach dem Ertönen eines Hilfsignales und ehe noch das Fahrsignal für die Hilfslokomotive gegeben oder vernommen wurde, das Fahrsignal 3 bzw. 4 aus jener Richtung vernommen, von der aus Hilfe verlangt wurde, so bedeutet dies, daß der Zug seine Weiterfahrt angetreten hat und die Hilfe überhaupt nicht mehr oder erst vom nächsten Bahnhof aus benötigt.

Gefahrsignale.

40.) Das Signal 8 „Wagen entrollt“ wird sowohl von den Bahnhöfen aus, als auch von der Strecke gegeben und zeigt an, daß Fahrzeuge entrollt sind.

41.) Wenn aus einem Bahnhof Fahrzeuge entrollen, hat jener Bedienstete, der dies zuerst bemerkt, sogleich das Signal 8 zu geben oder dessen Abgabe zu veranlassen; überdies ist der Nachbarbahnhof fernschriftlich oder fernmündlich von dem Vorkommnis in Kenntnis zu setzen. Befinden sich auf den entrollten Fahrzeugen Personen, so ist dies in der Mitteilung besonders hervorzuheben; auf zweigleisigen Strecken ist auch anzuführen, auf welchem Gleis die entrollten Fahrzeuge rollen. Die Bahnwärter sind womöglich gleichfalls hievon zu benachrichtigen.

Wird in einem Bahnhof das Signal 8 vernommen, so sind dort alle geeigneten Vorkehrungen zum Anhalten der Fahrzeuge zu treffen; gegebenenfalls ist das Signal 8 weiterzugeben und der Nachbarbahnhof auch fernschriftlich oder fernmündlich von dem Sachverhalt zu verständigen, sowie womöglich auch die Bahnwärter hievon zu benachrichtigen.

Nach dem Ertönen des Signales 8 darf weder der Bahnhof, aus dem die Fahrzeuge entrollt sind, noch jener Bahnhof, gegen den die Fahrzeuge rollen, Züge auf die durch diese Fahrzeuge gefährdete Strecke ablassen solange nicht die verlässliche Nachricht vorliegt, daß die Strecke befahrbar ist.

42.) Von der Strecke ist das Signal 8 zu geben, wenn ein Bediensteter (z. B. Bahnwärter) wahrnimmt, daß Fahrzeuge aus einem Bahnhof entrollt sind oder sich von einem Zug getrennt haben und er nicht schon vorher das Signal 8 vernommen hat.

Bei einer Zugtrennung ist das Signal 8 nur dann zu geben, wenn die abgetrennten Wagen in der der Fahrtrichtung des Zuges entgegengesetzten Richtung rollen. Der Zug hat diesfalls beim nächsten Bahnwärterposten anzuhalten und es ist von der Zugmannschaft sofort das Signal 8 zu geben oder dessen Abgabe zu veranlassen, sofern der Bahnwärter dieses Signal nicht schon vorher vernommen hat.

Beim Vernehmen des Signales 8 haben die Bahnwärter die vorgeschriebenen Vorkehrungen zum Anhalten der entrollten Fahrzeuge zu treffen.

43.) Wenn aus einem Bahnhof entrollte oder von einem Zug getrennte Fahrzeuge auf der Strecke zum Halten gebracht wurden, sind sie nach beiden Richtungen zu decken, und zwar immer zuerst nach jener Richtung, aus der zunächst ein Zug zu erwarten ist. Sodann ist, wenn das Signal 8 nicht schon vorher vernommen wurde, sogleich dieses Signal zu geben und die nunmehr erforderliche Hilfeleistung je nach der Sachlage mit dem Hilfsignal 7 a, 7 b oder 7 c an-

zufordern; die Abgabe des Signales 8 darf jedoch entfallen, wenn die Hilfe nicht mittels der Läutesignale, sondern nur fernmündlich verlangt wird.

44.) Das Signal 9 „Alle Züge aufhalten“ wird der jeweiligen Sachlage nach entweder vom Bahnhof aus oder von der Strecke gegeben, und zwar:

- a) wenn eine Bahnstelle bedroht oder unbefahrbar ist und durch Haltsignale noch nicht gedeckt werden konnte;
- b) wenn die vernommenen Fahrsignale anzeigen, daß zwei Züge auf demselben Gleis einander entgegenfahren;
- c) wenn von einem Zug die zur betriebssicheren Durchführung der Fahrt notwendigen Bediensteten zurückgeblieben sind;
- d) wenn auf eingleisiger Bahn durch ein Fahrsignal die Fahrt auf das gesperrte Gleis angezeigt wurde;
- e) wenn die zum Anhalten eines Zuges gegebenen Haltsignale erfolglos geblieben sind.

Auf Strecken mit elektrischer Zugförderung ist, weil dort die Züge durch das Ausschalten der Streckenfahrleitung zum Stillstand gebracht bzw. gewarnt werden können, in Bahnhöfen noch vor Abgabe des Signales 9 die Streckenfahrleitung auszuschalten bzw. deren Ausschalten zu verlangen.

45.) Zu den einzelnen vorstehend angeführten Fällen wird noch bemerkt:

Zu a):

Der Bahnwärter hat das Signal 9 zu geben, wenn die Strecke an irgend einer Stelle bedroht ist oder unbefahrbar wurde und die Deckung der unbefahrbaren Stelle sowie die

Verständigung des Nachbarbahnhofes vor Abfahrt eines durch dieses Vorkommnis gefährdeten Zuges nicht mehr möglich war. Wird nach dem Geben des Signales 9 das Fahrsignal 1 oder 2 bzw. nach dem Absagesignal 5 oder 6 das Fahrsignal 3 bzw. 4 vernommen, so ist zum Zeichen, daß das Fahrthindernis noch nicht behoben ist, das Signal 9 nochmals zu geben.

Sobald die Bahn wieder ungefährdet und unbehindert befahren werden kann, muß hievon wenigstens einer der benachbarten Bahnhöfe verständigt werden.

Wenn in einem Bahnhof das Signal 9 vernommen wurde und dieses nach fernschriftlicher oder fernmündlicher Erkundigung nicht vom Nachbarbahnhof, sondern von der Strecke herrührt und sich zwischen den beiden Bahnhöfen keine Züge befinden, so bedeutet es, daß die Strecke aus irgend einem Grund unbefahrbar ist.

Zu b):

Wenn die vernommenen Fahrsignale anzeigen, daß zwei Züge auf demselben Gleis einander entgegenfahren, wenn aus Versehen zwei einander entgegenfahrende Züge auf dasselbe Gleis abgelassen wurden oder wenn nach Abfahrt eines Zuges und bevor er noch in dem nächsten Bahnhof eingetroffen sein kann, ein Fahrsignal für einen auf demselben Gleis entgegenfahrenden Zug vernommen wird, hat jener Bedienstete, der dies zuerst bemerkt oder aus den gehörten Fahrsignalen entnimmt, sofort das Signal 9 zu geben oder dessen Abgabe zu veranlassen.

Ist ein Zug auf der Strecke angehalten worden, weil zwei Züge auf demselben Gleis einander entgegenfahren, was immer dann vorausgesetzt werden muß, wenn die vernommenen Fahrsignale dies anzeigen, so hat der Zugführer,

falls das Signal 9 nicht schon gegeben oder vernommen worden ist, sofort dieses Signal zu geben oder dessen Abgabe zu veranlassen und sodann die Einstellung der Fahrt mit dem Absagesignal 5 bzw. 6 anzuzeigen.

Von den beiden auf dasselbe Gleis abgelassenen Zügen hat grundsätzlich der minderwichtige Zug zurückzufahren. Von diesem Grundsatz darf nur dann abgegangen werden, wenn der minderwichtige Zug der Neigungsverhältnisse wegen nicht zurückfahren kann oder wenn wegen der Nähe des einen Bahnhofes durch das Zurückfahren des wichtigeren Zuges die Verkehrsbehinderung rascher beseitigt würde.

Vor dem Zurückfahren hat der Zugführer das Fahrsignal 3 bzw. 4 zu geben. Der Zugführer jenes Zuges, der seine Fahrt fortsetzen und dem zurückfahrenden Zug folgen soll, hat abzuwarten, bis das Fahrsignal für diesen Zug vernommen wurde; hierauf hat er für seinen Zug das Fahrsignal 3 bzw. 4 zu geben und sodann dem zurückfahrenden Zug vorsichtig nachzufahren. Dem nachfahrenden Zug ist, wenn dies nötig erscheint, überdies ein Bediensteter zur Abgabe von Handsignalen vorauszusenden.

Zu c):

Das Signal 9 wird von einem Bahnhof aus beispielsweise dann gegeben, wenn von einem Zug der Zugführer, der Schlußschaffner oder die zur Besetzung der Bremsen unumgänglich notwendigen Zugbegleiter zurückgeblieben sind.

Zu d):

Wenn das Streckengleis einer eingleisigen Strecke gesperrt ist und ein Bahnwärter dieser gesperrten Strecke

oder ein Bediensteter des Nachbarbahnhofes ein Fahrsignal vernimmt, das eine Fahrt auf das gesperrte Gleis anzeigt, so hat er sogleich das Signal 9 „Alle Züge aufhalten“ zu geben oder dessen schleunigste Abgabe zu veranlassen.

Zu e):

Das Signal 9 ist beispielsweise zu geben, wenn an einem vorüberfahrenden Zug irgend ein Gebrechen oder sonstiger Anstand, demzufolge Haltsignale zu geben sind, bemerkt wurde, und wenn die angewendeten Haltsignale erfolglos geblieben sind. Besteht aber bei einer Zugtrennung oder bei Entrollen von Fahrzeugen die Gefahr, daß die Fahrzeuge dem Zug nachrollen, so darf das Signal 9 nur dann gegeben werden, wenn an dem vorüberfahrenden Zug ein Gebrechen schwerer Art, wie Rad- oder Achsbruch, Entgleisung, Brand u. dgl., wahrgenommen wird.

46.) Auf das Signal 9 „Alle Züge aufhalten“ hin sind alle Züge an- und zurückzuhalten. Kleinwagen sind gleichfalls behufs Verständigung anzuhalten.

Das Signal 9 gilt als aufgehoben, wenn nach dem Ertönen eines Fahrsignals nicht neuerdings das Signal 9 gegeben wird.

47.) Ist ein Zug von einem Bahnwärter wegen des Signales 9 oder zufolge eines Auftrages gleicher Bedeutung angehalten worden, so hat der Zugführer, auch wenn für seinen Zug kein Fahrsignal gegeben worden ist, zunächst das Absagesignal 5 bzw. 6 zu geben, damit die Strecken- und Bahnhofbediensteten Kenntnis erlangen, daß das Signal 9 befolgt und der Zug zum Halten gebracht wurde.

Hierauf hat der Zugführer den Bahnwärter zu befragen, ob ein Zug der Gegenrichtung auf demselben Gleis zu gewärtigen ist oder ob zwei Fahrsignale vernommen wurden, die anzeigen, daß zwei Züge auf demselben Gleis einander entgegenfahren. Ist dies der Fall, so ist nach den Bestimmungen des Punktes 45, zu b) vorzugehen; andernfalls hat die Zugmannschaft den Zug genau zu untersuchen. Wird an dem Zug kein Gebrechen entdeckt und ist die Ursache des Signales 9 auch sonst nicht zu ermitteln, so ist die Fahrt ohne Fahrsignal im Schritt fortzusetzen, darf aber erst 15 Minuten nach Voraussendung eines mit den zur Zugdeckung erforderlichen Signalmitteln ausgerüsteten Bediensteten angetreten werden.

Bemerkt jedoch die Zugmannschaft bei der Untersuchung ihres Zuges ein Gebrechen, z. B. ein brennendes Lager, eine gerissene Kupplung u. dgl., oder sonst einen Anstand, wie unrichtige Signale bzw. Fehlen der Signale an der Spitze des Zuges oder Fehlen von Zugbegleitern, und kann sie hiernach vermuten, daß das Signal 9 wegen dieses Gebrechens oder Anstandes gegeben wurde, so ist nach dessen Behebung die Fahrt frühestens 3 Minuten nach Abgabe des Fahrsignales 3 bzw. 4 fortzusetzen. Wird aber nach diesem Fahrsignale neuerlich das Signal 9 vernommen, dann hat der Zugführer das für seinen Zug gegebene Fahrsignal mit dem Absagesignal 5 bzw. 6 abermals zu widerrufen; die Fahrt ist sodann ohne Fahrsignal 15 Minuten nach Voraussendung eines mit den zur Zugdeckung erforderlichen Signalmitteln ausgerüsteten Bediensteten im Schritt fortzusetzen.

In diesen beiden Fällen ist bei ungünstigen Witterungsverhältnissen der Zeitabstand von 15 Minuten nötigenfalls entsprechend zu erhöhen.

Uhrensignal.

48.) Das Signal 10 „Uhren richten“ wird täglich zu einer bestimmten Stunde, in der Regel um 12 Uhr, zu dem Zwecke gegeben, damit die Weichensteller, Streckenbediensteten und jene Bahnhöfe, die kein Fernschreibwerk besitzen, darnach ihre Uhren richten. Es ist von den Bahnhöfen gleichzeitig mit dem fernschriftlichen oder fernmündlichen Uhrensignal zu geben.

Der erste Glockenschlag bzw. das erste Wecker- oder Suspendezeichen zeigt die richtige Zeit, in der Regel 12 Uhr, an.

49.) In Strecken, in denen das mit Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde aufgelassene Signal 10 durch fernmündliche Verständigung ersetzt wird, ist folgender Vorgang einzuhalten:

Die fernmündliche Zeitanzeige ist von Bahnhof zu Bahnhof an alle in der durchlaufenden Fernsprechleitung eingeschalteten Dienstposten grundsätzlich im Anschluß an das um 12 Uhr fernschriftlich gegebene allgemeine Uhrenzeichen zu geben. Mit Bewilligung der Bundesbahndirektion darf diese Zeitanzeige auch im Anschluß an die erste nach 12 Uhr fällige fernmündliche Zugankündigung erfolgen.

Nach Aufruf aller zu verständigenden Posten bzw. anschließend an die erfolgte Bestätigung der vorgenommenen Zugankündigung gibt der Fahrdienstleiter die Zeitanzeige mit den Worten:

„Achtung, Zeitanzeige! Jetzt wird es 14 Uhr 35“ und wartet, bis die nach dem allgemeinen Uhrenzeichen gerichtete Dienstuhr 14 Uhr 35 zeigt, worauf er die Zeitan-

sage mit den Worten: „Punkt, Schluß“ beendigt. Die so verständigten Bediensteten haben, ohne die Zeitanfrage irgendwie zu bestätigen, bei den Worten: „Punkt, Schluß“ die Uhr nach der vorher fernmündlich bekanntgegebenen Zeit zu richten.

Dieses fernmündliche Gespräch ist in den bei den Fernsprechwerken aufliegenden Vormerken unter Anführung des Zeitpunktes nur mit dem Worte „Zeitanfrage“ vorzumerken.

Örtliche Läutesignale.

50.) Örtliche Läutesignale dienen in besonderen Fällen zur Anzeige von Zugfahrten (z. B. Fahrten von Bedienungszügen). Sie sind grundsätzlich durch Verdopplung der mittleren Signalgruppe der Fahrsignale 3 oder 4 zu bilden (•—••—••—•• oder •—••—••—••).

Die Strecken, auf denen örtliche Läutesignale bestehen, sind in Tafel B 20 enthalten.

Für die von der Strecke rückkehrenden Nachschiebelokomotiven dürfen örtliche Läutesignale nicht angewendet werden.

Signale der Streckenbediensteten.

51.) Die Signale der Streckenbediensteten sind:

Signal 11: „Der Zug hat langsam zu fahren“ (Langsamfahrsignal).

Signal 12: „Unterscheidungs-signal“.

Signal 13: „Der Zug hat anzuhalten“ (Halt-signal).

Die Streckenbediensteten haben nach Bedarf auch die Signale der Bahnhofbediensteten (siehe Punkt 159) zu geben.

Die Signale 11, 12 und 13 werden fallweise auch von den Bahnhofbediensteten angewendet.

52.) Das Signal 11: „Der Zug hat langsam zu fahren“ (Langsamfahr-signal) (Bild 1) besteht aus 3 Teil-signalen, dem Langsamvor-signal, dem Anfang- und dem Endsignal.

Langsamvor-signal.

Gegen den Zug bei Tag: Eine kreisrunde, gelbe, schwarz- und weißgeränderte Scheibe, die rückwärts grau gestrichen ist.

bei Nacht: Ein gelbes Licht.

Anfangsignal.

Gegen den Zug bei Tag: Eine Tafel, auf der die nunmehr zulässige Höchstgeschwindigkeit in Kilometern in der Stunde (km/st) angeschrieben ist. Die Ziffern sind etwa 30 cm hoch und 5 cm stark;

bei Nacht: Das gleiche Signal wie bei Tag, doch müssen in Strecken, auf denen Züge mit einer Fahrplanhöchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/st verkehren, die für die Kennzeichnung der nunmehr zulässigen Höchstgeschwindigkeit verwendeten Ziffern beleuchtet sein.

Endsignal.

Gegen den Zug bei Tag: Eine kreisrunde, grüne, weißgeränderte Scheibe, die rückwärts grau gestrichen ist.

bei Nacht: Ein grünes Licht.

53.) Das Langsamfahrtsignal ist grundsätzlich mit seinen drei Teilsignalen und immer dann zu geben, wenn eine Gleisstelle vorübergehend mit einer geringeren als der dort allgemein zulässigen Höchstgeschwindigkeit befahren werden muß. Die Verwendung des Langsamvorsignales allein ist hiefür nur dann gestattet, wenn eine Langsamfahrtsstelle sofort gekennzeichnet werden muß, die Signalmittel für das Anfang- und Endsignal aber noch nicht zur Stelle sind. Weiters ist, wenn augenblicklich auch

ein Langsamvorsignal nicht zur Hand sein sollte, das erforderliche Langsamfahren einem Zug mit dem Signal 49 „Vorsicht“ anzuzeigen.

54.) Das Langsamvorsignal ist, auch wenn es nach vorstehendem ohne Anfang- und Endsignal verwendet wird, bei hauptbahnmäßigem Betrieb mindestens 400 m, bei Lokalbahnbetrieb mindestens 200 m vor dem Beginn der langsam zu befahrenden Gleisstelle aufzustellen und muß von der Zugspitze aus auf mindestens 200 m wahrgenommen werden können.

Das Anfangsignal ist unmittelbar vor der langsam zu befahrenden Stelle (am Anfang),

das Endsignal unmittelbar hinter dieser Stelle (am Ende) aufzustellen.

55.) Das Langsamfahrtsignal ist auf eingleisiger Bahn und auf zweigleisiger Bahn bei Sperre eines Gleises rechts (Bild 5), sonst aber auf zweigleisiger Bahn mit Rechtsfahren rechts, mit Linksfahren links vom befahrenen Gleis zu geben (Bild 6). Kann eine Signalscheibe zwischen den Gleisen zweier nebeneinander laufenden Bahnen nicht aufgestellt werden, so ist sie auf der Außenseite aufzustellen; durch eine daran angebrachte, bei Nacht zu beleuchtende Nummer ist dasjenige Gleis zu bezeichnen, für welches das Signal gilt.

56.) Das Aufstellen eines Langsamfahrtsignales als Ankündigung vorübergehend langsam zu befahrender Stellen sowie die an diesen Stellen nunmehr zulässige Höchstgeschwindigkeit ist raschestens den Nachbarbahnhöfen, ferner den Befehlsbahnhöfen und allfälligen innerhalb der Befehls-

strecke vorhandenen Zugausgangsbahnhöfen behufs Verständigung der Zugmannschaften bekanntzugeben. Züge, die nach der Sachlage hievon nicht verständigt sein können, sind zwecks mündlicher Verständigung der Zugmannschaften vor der langsam zu befahrenden Gleisstelle anzuhalten.

57.) Das Signal 12: „Unterscheidungs-signal“ (Bild 3) zeigt folgende Signalbilder:

Gegen den Zug bei Tag: Eine kreisrunde, grüne, weißgeränderte Scheibe, die rückwärts grau gestrichen ist;

bei Nacht: Ein grünes Licht.

Das Unterscheidungssignal kennzeichnet, daß ein für ein Gleis aufgestelltes Haltsignal für ein anderes gleichlaufendes Gleis keine Gültigkeit hat (siehe auch Punkt 61).

Zur Kennzeichnung, daß ein für eine Bahnlinie aufgestelltes Hauptsignal nicht auch für eine daneben verlaufende zweite Bahnlinie gilt, wird als Unterscheidungssignal das Signal 15 „Frei“ verwendet (siehe Punkt 79).

58.) Das Signal 13: „Der Zug hat anzuhalten“ (Haltsignal) kann sowohl als sichtbares als auch als hörbares Signal gegeben werden.

a) Sichtbares Signal:

Gegen den Zug bei Tag: Eine kreisrunde, rote, weißgeränderte Scheibe, die rückwärts grau gestrichen ist, oder Schwingen der Signalfahne, eines anderen Gegenstandes bzw. eines Armes im Kreise (Bilder 4 und 53),

bei Nacht: Ein rotes Licht oder Schwingen eines anderen Lichtes im Kreise (Bild 54).

b) Hörbares Signal: Knallsignal, hervorgerufen durch die Entladung von Knallkapseln.

Hiezu sind mindestens 2 Knallkapseln auf demselben Schienenstrang, etwa 20 m voneinander entfernt, aufzulegen.

59.) Das Haltsignal bedeutet, daß die Weiterfahrt eines Zuges verboten ist. Bei Wahrnehmung des Signales 13 muß mit allen Mitteln getrachtet werden, den Zug so rasch als möglich zum Stillstand zu bringen. Der angehaltene Zug darf nur dann weiterfahren, wenn ihm hiezu die Erlaubnis von berufener Seite durch unzweideutige Weisung erteilt wird, wobei eine aufgestellte Haltsignalscheibe oder -laterne womöglich zu entfernen ist.

60.) Das Haltsignal ist zu geben:

a) Wenn einem Zug durch ein Ereignis auf der Bahn eine Gefahr droht, z. B. durch Unbefahrbarkeit der Strecke, durch herabhängende Starkstromleitungen oder herabhängende, mit einer Starkstromleitung in Berührung stehende Drähte, zufolge Gleisverwerfungen, durch einen liegengebliebenen oder durch einen auf demselben Gleis entgegenfahrenden Zug, durch entrollte, dem Zug entgegenlaufende oder bereits zum Stillstand gebrachte Wagen, durch einen besetzten Raumabschnitt, wenn ein Zug ohne vorherige Verständigung ein gesperrtes Gleis befährt usw.;

- b) wenn die vernommenen Läutesignale erkennen lassen, daß dem Zug eine Gefahr droht, z. B.: für einen Zug ist ein unrichtiges Läutesignal gegeben worden; nach dem Erönen des Fahrsignales für einen Zug wurde ein Fahrsignal vernommen, das anzeigt, daß auf demselben Gleis ein Zug der Gegenrichtung kommt; wenn das Signal 9 vernommen wurde usw.;
- c) wenn dem Zug eine wichtige Mitteilung zu machen ist, z. B.: ein Zug hat eine Gleisstelle langsam zu befahren und die Zugmannschaft ist hievon nicht verständigt; Menschen, größere Tiere oder Fuhrwerke sind gefährdet usw.;
- d) wenn am Zug etwas wahrgenommen wird, wodurch seine Weiterfahrt gefährdet erscheint, z. B.: der Zug hat an der Spitze keine oder unrichtige Signale (siehe auch Punkt 138); die Zugmannschaft gibt Haltesignale usw. Besteht aber bei einer Zugtrennung oder beim Entrollen von Fahrzeugen die Gefahr, daß die Fahrzeuge dem Zug nachrollen, so darf das Haltsignal nur dann gegeben werden, wenn an dem Zug ein Gebrechen schwerer Art, wie Rad- oder Achsbruch, Entgleisung, Brand usw. wahrgenommen wird.

61.) Die Haltsignalscheibe oder -laterne ist für jede Fahrtrichtung grundsätzlich rechts von dem Gleis aufzustellen, für welches das Haltsignal gilt.

Um auf zweigleisiger Bahn oder bei nebeneinander laufenden Bahnen den Verkehr auf den befahrbaren Gleisen nicht zu beirren, ist in gleicher Höhe mit dem Signal 13 rechts von den befahrbaren Gleisen für diese das Signal 12 (Unterscheidungs-signal) aufzustellen. Sind aber beide Gleise

unbefahrbar, so ist für jede Fahrtrichtung nur das Signal 13, und zwar rechts a u ß e n aufzustellen, das dann für b e i d e Gleise gilt (Bild 7 und 8).

Die Haltsignalscheibe oder -laterne darf solange nicht entfernt werden, als das Fahrthindernis besteht.

62.) Die Haltsignale zur Deckung von unbefahrbaren Gleisstellen, von Zügen oder abgetrennten Zugteilen und von entrollten, zum Stillstand gebrachten Wagen, müssen immer, somit auch dann, wenn kein Zug zu erwarten ist, mindestens auf Bremsweglänge, d. i. bei hauptbahnmäßigem Betrieb 700 m, bei Lokalbahnbetrieb 400 m vor dem Beginn der zu deckenden Stelle gegeben werden, und zwar so, daß sie von der Zugspitze aus auf mindestens 200 m wahrgenommen werden können.

Unbefahrbare Gleisstellen und entrollte, zum Stillstand gebrachte Wagen sind stets nach beiden Richtungen durch Haltsignale zu decken.

Wenn bei Eintritt eines Fahrthindernisses das Signal 13 nach beiden Richtungen aufzustellen, aber nur ein einziger Bediensteter vorhanden ist, so muß dieser zunächst in der Richtung des zuerst zu erwartenden Zuges die Deckung vornehmen und sich hierauf raschestens nach der anderen Richtung begeben, um das Gleiche zu besorgen.

63.) Bei Sperre eines Streckengleises muß nebst der Deckung der unbefahrbaren Gleisstelle (Arbeitsstelle) die Sperre dieses Gleises auch in den beiden, das gesperrte Streckengleis begrenzenden Bahnhöfen durch Aufstellen des Haltsignales kenntlich gemacht werden.

Wird jedoch nur ein Teil des Streckengleises gesperrt und bleibt der Zugverkehr im nichtgesperrten Teil bis zu einer bestimmten Stelle aufrecht (z. B. zur Bedienung einer

Schleppbahn), so entfällt in dem an den benüzbaren Teil des Streckengleises anschließenden Bahnhof die Kennzeichnung der Sperre des Streckengleises; dafür ist aber im Einvernehmen mit der die Gleissperre benötigenden Dienststelle unabhängig von der Deckung der eigentlichen Arbeitsstelle, der Beginn des nichtbenüzbaren Teiles des Streckengleises durch Aufstellen des Haltsignales kenntlich zu machen.

64.) Bei Sperre eines Bahnhofgleises muß dessen Unbefahrbarkeit nach beiden Seiten gekennzeichnet sein.

Ist eine unmittelbare Einfahrt auf ein anderes Gleis nicht möglich, dann muß die unbefahrbare Stelle auf Bremsweglänge gegen die Strecke durch Aufstellen von Haltsignalen gedeckt werden; die Belassung der vorhandenen Einfahrtssignale in der Stellung „Halt“ gilt in solchen Fällen nicht als genügende Deckung.

Kann jedoch auf ein anderes Gleis unmittelbar eingefahren, das gesperrte Gleis also umfahren werden, dann sind die Weichen so zu stellen und zu sperren, daß eine Fahrt auf das gesperrte Gleis ausgeschlossen ist; dieses Gleis ist außerdem in der Weise als unbenüßbar kenntlich zu machen, daß bei den Grenzmarken der beiden Gleisenden in der Mitte des gesperrten Gleises je ein Gleisabschlußsignal (siehe Punkt 117) aufgestellt wird. Wenn Gleisabschlußsignale nicht vorhanden sind, dürfen auch Haltsignale verwendet werden, die dann ausnahmsweise in der Mitte des Gleises aufzustellen sind; in gleicher Höhe mit diesen Haltsignalen ist sodann seitwärts des gesperrten Gleises, und zwar auf jeder Seite, an der sich befahrbare Gleise befinden, das Signal 12 aufzustellen.

65.) Die Knallsignale sind grundsätzlich mit einem sichtbaren Haltsignal anzuwenden, und zwar:

- a) wenn die Zugmannschaft von der Aufstellung des Haltsignales nicht verständigt ist;
- b) wenn beim aufgestellten Haltsignal ein Bediensteter nicht verbleiben kann;
- c) wenn die Gefahr besteht, daß das Haltsignal wegen unsichtigen Wetters (Nebel, Schneegestöber u. dgl.) oder aus anderen Ursachen übersehen werden könnte;
- d) wenn das Haltsignal in einem Tunnel aufgestellt wird.

In allen diesen Fällen sind die Knallkapseln etwa 200 m vor dem sichtbaren Haltsignal zu legen. Wenn aber die im Falle c) begründete Gefahr für das Übersehen eines Blocksignales, das kein Vorseignal hat, besteht, dann dürfen bei Dringlichkeit die Knallkapseln auch in einem kürzeren Abstand vor dem Blocksignal gelegt werden.

66.) Das Haltsignal ist nur dann, wenn sichtbare Signalmittel nicht vorhanden sind, mit den Knallkapseln allein zu geben; diese sind in einem solchen Fall mindestens auf Bremsweglänge vor dem Hindernis zu legen.

67.) Die Knallkapseln dürfen weder auf Wegübergängen, noch in deren unmittelbarer Nähe und auch nicht in der Nähe von bewohnten Gebäuden oder besetzten Dienstposten (z. B. Aufnahmsgebäude, Stellwerk usw.) gelegt werden.

Die Knallkapseln sind jährlich zweimal zu untersuchen.

Bei Lokalbahnbetrieb entfällt grundsätzlich die Anwendung von Knallsignalen; Ausnahmen werden von der Eisenbahnaufsichtsbehörde besonders verfügt.

Feststehende Signale.

68.) Zu den feststehenden Signalen gehören:

Hauptsignale: Einfahr-, Ausfahr-, Block-, Wege- und Deckungssignale,

Vorsignale, Merkzeichen und Warntafeln,

Berschubsignale,

Nachschiebesignale,

Ständige Langsamfahrtsignale,

Weichensignale,

Signale an Wasserkränen,

Gleisabschlußsignale,

Grenzmarken,

Berschubpflöcke,

Pfeispflöcke,

Grenzzeichen für Zugförderungsstellen,

Signale an Gleisbrückenwaagen,

Kennzeichen der Annäherung an unabgeschränkte Wegübersehnungen: Nebelkreuze, ferner die Besonderen Kennzeichen für den Leichttriebwagenverkehr,

Geschwindigkeitstafeln.

Allgemeines zu den feststehenden Signalen.

69.) Hauptsignale, ferner Vor- und Berschubsignale sind entweder *F o r m s i g n a l e*, d. h. Mastsignale mit Signalarmen bzw. mit Signalscheiben, oder *L i c h t t a g s i g n a l e*; letztere zeigen auch bei Tag die für die Nacht vorgeschriebenen Signaltbilder.

An einem Signalmast dürfen auch mehrere Lichttagssignale angebracht sein (z. B. Einfahrtssignal und Ausfahrtssignal, Ausfahrtssignal und Berschubsignal). Der Signalmast entfällt in jenen Fällen, in denen das Lichttagssignal anderwärtig, z. B. an Tragwerken u. dgl., angebracht werden kann.

Die Signalmaste der Hauptsignale sind an der Vorderseite in Abständen von 0.5 m abwechselnd weiß-rot, die der Vor- und Berschubsignale in den gleichen Abständen weiß-schwarz, an der Rückseite jedoch bei allen diesen Signalen grundsätzlich grau gestrichen. Ein Signalmast, der mehrere Lichttagssignale trägt, ist, wenn diese Signale für die gleiche Fahrtrichtung gelten und sich unter ihnen ein Hauptsignal befindet, an der Vorderseite, dem vorhandenen Hauptsignal entsprechend, abwechselnd weiß-rot gestrichen; gelten aber nicht alle an dem gemeinsamen Signalmast angebrachten Lichttagssignale für die gleiche Fahrtrichtung, dann ist die Rückseite des Mastes dem nach dieser Seite hin gültigen Signal (Hauptsignal bzw. Vor- oder Berschubsignal) entsprechend abwechselnd weiß-rot bzw. weiß-schwarz gestrichen.

Auf Strecken mit elektrischer Zugförderung sind, wenn sich eine besondere Hervorhebung des Standortes eines Hauptsignales als nötig erweist, die unmittelbar

vor dem betreffenden Hauptsignal auf derselben Bahnseite stehenden drei Fahrleitungsmaße in einer Länge von etwa 3'0 m abwechselnd weiß-rot gestrichen.

70.) Die Laternen der Hauptsignale, bisweilen auch die der Vorsignale, sind an der Rückwand mit einem kleinen kreisförmigen Ausschnitt versehen, um das Brennen der Lampen durch das so entstehende Sternlicht nach dieser Richtung kenntlich zu machen. Das Sternlicht darf jedoch entfallen, wenn das betreffende Signal vom Fahrdienstleiter, Weichensteller oder Bahnwärter von vorn gesehen wird, oder wenn es infolge seines Aufstellungsortes von den vorgenannten Bediensteten überhaupt nicht gesehen werden kann.

Bei Lichttagsignalen sind für das Überprüfen des Brennens der Signallampen an Stelle des Sternlichtes eigene Überwachungslampen vorgesehen.

71.) Wird ein Haupt-, Vor- oder Vershubsignal untauglich, so müssen die in Betracht kommenden Bediensteten hiervon verlässlich verständigt werden. Von der Untauglichkeit eines Vorsignales sind jedoch die Zugmannschaften nur dann zu verständigen, wenn sich dieses Signal in der Stellung „Hauptsignal frei“ befindet.

72.) Die bei zeitweiliger Sperre von Verkehrsstellen mit Zugverkehr notwendigen Abweichungen von einzelnen für die feststehenden Signale allgemein geltenden Bestimmungen werden mit den für diese Verkehrsanordnung geltenden Sperrvorschriften gesondert verfügt (siehe auch Punkt 76).

Hauptsignale.

(Einfahr-, Ausfahr-, Block-, Wege- und Deckungssignale.)

73.) Die Hauptsignale zeigen folgende Signalebilder:

Signal 14: „Halt“.

Gegen den Zug bei Tag: Ein Arm rechts waagrecht oder die rote, weißgeränderte Fläche der kreisrunden Scheibe oder ein rotes Licht (Bild 9);

bei Nacht: Ein rotes Licht (Bild 10).

Signal 15: „Frei“.

Gegen den Zug a) bei Tag: Ein Arm rechts schräg nach aufwärts oder ein Arm rechts schräg nach aufwärts mit einem grünen Licht oder die Kante der kreisrunden Scheibe oder nur ein grünes Licht (Bild 11);

bei Nacht: Ein grünes Licht (Bild 12);

b) bei Tag: Zwei Arme rechts schräg nach aufwärts oder ein Arm rechts schräg nach aufwärts mit zwei grünen Lichtern oder nur zwei grüne Lichter (Bild 11);

bei Nacht: Zwei grüne Lichter (Bild 12);

c) bei Tag: Drei Arme rechts schräg nach aufwärts oder ein Arm rechts schräg nach aufwärts mit drei grünen Lichtern oder nur drei grüne Lichter (Bild 11);

bei Nacht: Drei grüne Lichter (Bild 12).

Bestimmung und Anwendung der Hauptsignale.

74.) Die Hauptsignale gelten nur für Züge; für Bereschubbewegungen haben die Hauptsignale nur insofern Bedeutung, als durch die Stellung „Frei“ dieser Signale die Vornahme von Verschiebungen, durch die ein- oder ausfahrende Züge gefährdet sind, verboten wird.

Ein Hauptsignal zeigt an, ob ein Zug über dasselbe hinausfahren darf oder nicht.

Das Signal 15 „Frei“ wird auch als „Unterscheidungs-signal“ verwendet (siehe Punkt 79).

75.) Bei Wahrnehmung des Signales 14 „Halt“ muß alles aufgeboten werden, um den Zug noch vor dem Signal zum Stillstand zu bringen. Ein vor einem „Halt“ zeigenden Hauptsignal stehender Zug darf nur dann weiterfahren, wenn das Signal „Halt“ in „Frei“ verwandelt wurde oder wenn von berufener Seite die Erlaubnis zur Weiterfahrt durch unzweideutige Weisung und durch Abgabe des Signales 47 „Vorwärts“ am Standort des „Halt“ zeigenden Signales gegeben wird (Ausnahme siehe Punkt 83).

Sollte jedoch die Zugmannschaft schon verständigt sein, daß ein Hauptsignal untauglich ist (was auch zutrifft, wenn

für den Zug gewisse Signale nicht zu betätigen sind), so darf das Anhalten des Zuges vor einem solchen Signal dann unterbleiben, wenn am Standort dieses Signales die Erlaubnis zur Weiterfahrt mit dem Handsignal 47 „Vorwärts“ gegeben wird. Bei Fehlen des Handsignales ist unbedingt anzuhalten.

76.) Die zu einer Gruppe gehörenden Hauptsignale müssen gleichzeitig beleuchtet sein, damit das volle Signalbild vorhanden ist. Abweichend hiervon sind in zeitweilig gesperrten Bahnhöfen mit Zugverkehr — soweit überhaupt eine Beleuchtung der feststehenden Signale vorgeschrieben ist — nur die für die benützte Fahrstraße gültigen Signale zu beleuchten. Bei mehrarmigen beleuchteten Signalen müssen jedoch stets sämtliche Laternen brennen.

77.) Die Lichter der Ein- und Ausfahrtsignale dürfen bei Zugpausen von mehr als 3 Stunden in jenen Bahnhöfen verlöscht werden, für welche dies von der Bundesbahndirektion besonders verfügt wurde.

Elektrisch beleuchtete Signale dürfen, solange kein Zug zu gewärtigen ist, unbeleuchtet sein.

78.) In der Regel sind die Einfahr-, Block-, Wege- und Deckungssignale auf eingleisiger Bahn rechts, auf zweigleisiger Bahn mit Rechtsfahren rechts, mit Linksfahren links, die Ausfahrtsignale jedoch in allen Fällen rechts vom befahrenen Gleis aufzustellen.

79.) Wird an einer Stelle zweier oder mehrerer nebeneinander laufender Bahnlinien ein nur für die eine Bahnlinie gültiges Hauptsignal aufgestellt, so ist in gleicher

Höhe mit diesem Signal für die anderen Bahnlagen ein ständig das Signal 15 a zeigendes Hauptsignal als „Unterscheidungssignal“ aufzustellen; hievon darf nur dann abgesehen werden, wenn die Ausgestaltung der Hauptsignale auf den einzelnen Bahnlagen derart voneinander abweicht, daß jede Verwechslung ausgeschlossen ist.

Das Signal 15 a ist als „Unterscheidungssignal“ auch dann anzuwenden, wenn auf ein und derselben Bahnlage in der gleichen Fahrtrichtung zwei oder mehrere nebeneinander laufende Gleise von Zügen befahren werden und die Hauptsignale für die Fahrten auf einem dieser Gleise für die auf den anderen Gleisen fahrenden Züge Anlaß zu Irrungen geben könnten.

80.) Wird ein gültiges Hauptsignal bei Dunkelheit — ein Lichttagssignal auch bei Tag — unbeleuchtet oder mit weißem Licht angetroffen und kann bei einem Formsignal auch nicht dessen Stellung „Frei“ unzweifelhaft wahrgenommen werden, so ist ungesäumt anzuhalten. Der Zug hat solange zu halten, bis entweder die Stellung „Frei“ einwandfrei erkannt bzw. das Signal auf „Frei“ gestellt wird oder bis von berufener Seite die Erlaubnis zur Weiterfahrt durch unzweideutige Weisung und durch Abgabe des Handsignales 47 „Vorwärts“ am Standort des „Halt“ zeigenden Signales erteilt wird (Ausnahme siehe Punkt 83).

81.) Untaugliche Hauptsignale sollen sich in der Stellung „Halt“ befinden und müssen bei Dunkelheit beleuchtet sein; an einem untauglichen Lichttagssignal ist bei Dunkelheit eine Laterne anzubringen, die das der Grundstellung des Signales entsprechende Licht zeigt.

Kann ein in der Stellung „Frei“ untauglich gewordenes Hauptsignal (Formsignal) nicht in die Stellung „Halt“ gebracht werden, so ist bei Tag neben dem untauglichen Hauptsignal eine Haltesignalscheibe aufzustellen, bei Nacht aber die Signallaterne des Hauptsignales etwas herabzulassen, und zwar nur so weit, bis das Signal rotes Licht zeigt. Ein Lichttagssignal ist in einem solchen Fall durch Lockern der Glühbirne zu verlöschen.

82.) Das Verhalten der Bahnhof- und Streckenbediensteten sowie der Zugmannschaft bei Untauglichkeit eines Hauptsignales ist in der Tafel I (Seite 56) in übersichtlicher Form zusammengestellt.

83.) Befindet sich beim Einfahrtsignal ein Fernsprechwerk, das eine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter ermöglicht, dann ist mit Bewilligung der Bundesbahndirektion bei Untauglichkeit des Einfahrtsignales auch des Ausfahrtsignales abweichend von den vorstehenden Bestimmungen wie folgt vorzugehen:

Nach Anhalten des Zuges beim Einfahrtsignal begibt sich der Zugführer unter Mitnahme des Fahrberichtes sofort zum Fernsprechwerk, ruft den Bahnhof auf und meldet sich mit den Worten: „Hier Zugführer des Zuges . . . (Bezeichnung) beim Einfahrtsignal von . . . (Name des Bahnhofes).“

Der Fahrdienstleiter antwortet: „Hier Fahrdienstleiter des Bahnhofes (Name des Bahnhofes)“ und erteilt je nach Sachlage die erforderlichen Weisungen mit folgenden Worten:

Verhalten der Bahnhof- und Streckenbediensteten sowie der Zugmannschaften bei Untauglichkeit eines Hauptsignales.

Die Zugmannschaft wurde von der Untauglichkeit des Hauptsignales		nicht verständigt	
Die Fahrt ist	verständnisvoll	Verhalten des am Standorte des Hauptsignales aufgestellten Bediensteten	Verhalten der Zugmannschaft
verboten	1)	Verhalten der Zugmannschaft	Anhalten beim Hauptsignal
erlaubt	Gibt Signal 47 „Vorwärts“ ³⁾	Fahrt ohne Anhalten beim Hauptsignal auf Grund des wahrgenommenen Handsignal ³⁾	Anhalten beim Hauptsignal; Weiterfahrt nach mündlicher Erlaubnis und Wahrnehmung des Signales 47 „Vorwärts“ ³⁾

1) Die Entsendung eines Bediensteten entfällt, weil der Zug bei Fehlen des Handsignal³⁾es ohnehin anhalten muß.
 2) Die Entsendung eines Bediensteten entfällt, weil das Signal in der Stellung „halt“ zu sein hat, zumindestens aber die Haltsignalscheibe aufgestellt bzw. das Signallicht rot geblendet, bei Lichttag signalen allenfalls verloschen sein muß.
 3) Das Signal 47 „Vorwärts“ wird ohne Rücksicht auf die Stellung der Lokomotive gegeben und bedeutet Fortsetzung der Fahrt in gleicher Richtung. Die Abgabe dieses Handsignal³⁾es hat während der Vorbefahrt des ganzen Zuges zu erfolgen.

- a) Wenn die Einfahrt verboten ist:
 „Einfahrtssignal untauglich, Zug wartet bis auf weiteres“;
- b) wenn die Einfahrt erlaubt ist:
 „Einfahrtssignal untauglich, Einfahrt erlaubt, Handsignal entfällt“.

Ist außer dem Einfahrtssignal auch das Ausfahrtssignal untauglich, so ist einem Durchfahrzug die Erlaubnis zur Einfahrt und Ausfahrt in folgender Weise zu erteilen:

„Einfahr- und Ausfahrtssignal untauglich, Einfahrt und Ausfahrt erlaubt, Handsignale entfallen am Standort dieser Signale.“

Anschließend an diese Weisungen sind auch sonstige, den eigenen Bahnhof betreffende Aufträge an die Zugmannschaft dem Zugführer mitzuteilen (z. B. Einfahrt auf ein besetztes Gleis, Langsamfahren u. dgl.).

Durchfahrzügen, die beim Einfahrtssignal angehalten worden sind, ist bei erlaubter Durchfahrt, unbekümmert um die allfällig bereits fernmündlich erteilte Erlaubnis zur Ausfahrt, vom Fahrdienstleiter das Signal 47 „Vorwärts“ (bei Dunkelheit mit grünem Licht) zu geben.

Der Zugführer hat alle erhaltenen Aufträge mit der Zeit des Empfanges im Fahrbericht einzutragen und dem Fahrdienstleiter zur Überprüfung der richtigen Aufnahme zu wiederholen. Vom Lokomotivführer sind nach mündlicher Verständigung über die für ihn maßgebenden Weisungen die Eintragungen im Fahrbericht zum Zeichen der Kenntnisnahme fertigen zu lassen; die Zugbegleitmannschaft ist über alle sie betreffenden Mitteilungen mündlich zu verständigen.

Bei zeitweiliger Sperre solcher Bahnhöfe hat die erforderliche Verständigung in gleicher Weise durch den während der Sperrzeit im Bahnhof anwesenden Verkehrsbediensteten zu erfolgen.

Das Verzeichnis der Bahnhöfe, bei deren Einfahrtsignalen derartige Fernsprechwerke vorhanden sind, ist in Tafel B 40 aufgenommen.

Einfahrtsignale.

84.) Die Einfahrtsignale decken die Bahnhöfe gegen unerlaubte Zugfahrten und dienen zur Regelung der Einfahrt der Züge.

Die Anwendung von Einfahrtsignalen auf Lokalbahnen wird von der Eisenbahnaufsichtsbehörde besonders angeordnet.

In Bahnhöfen, in denen die Stellung des Einfahrtsignales und die Weichenstellung in gegenseitiger Abhängigkeit stehen (Bahnhöfe mit Weichensicherungsanlagen), zeigt das Signal 15 a an, daß die Einfahrt erlaubt ist und daß alle zu befahrenden Weichen für die Fahrt in die Gerade stehen, wogegen die Signale 15 b und 15 c anzeigen, daß die Einfahrt erlaubt ist, daß aber einige der bei der Einfahrt benützten Weichen oder alle in die Ablenkung befahren werden.

In Bahnhöfen, in denen die Stellung des Einfahrtsignales und die Weichenstellung nicht in gegenseitiger Abhängigkeit stehen (Bahnhöfe ohne Weichensicherungsanlagen), wird für alle Fahrstraßen nur das Signal 15 a angewendet; es zeigt dann nur an, daß die Einfahrt

erlaubt ist, nicht aber, ob die bei der Einfahrt benützten Weichen in die Gerade oder Ablenkung befahren werden.

Die Bedeutung der einzelnen Signalbilder bei dreiararmigen Hauptsignalen wird fallweise festgelegt und in Tafel B 19 verlautbart, aus der auch ersichtlich ist, ob ein Bahnhof mit einer Weichensicherungsanlage ausgestattet ist oder nicht.

85.) Einfahr- und Deckungssignale, die mit Vorsignalen ausgerüstet sind, müssen mindestens 100 m vor dem Gefahrpunkt, die Einfahrtsignale überdies mindestens 50 m vor dem Verschubpflöck aufgestellt sein. Als Gefahrpunkt gilt:

- a) in Bahnhöfen und bei Abzweigstellen die erste zu befahrende Weiche und zwar, wenn sie gegen die Spitze befahren wird, deren Spitze, wenn sie nach der Spitze befahren wird, deren Grenzmarke;
- b) bei Haltestellen der Beginn des Bahnsteiges;
- c) bei Bahnkreuzungen und Wegüberseetzungen die Mitte der Kreuzung bzw. Übersezung;
- d) bei Ladeplässen der Beginn des Ladeplaces.

Diese Signale sollen von der Zugspitze aus auf mindestens 200 m sichtbar sein; ist dies nicht möglich, so ist die Entfernung zwischen Signal und Gefahrpunkt um den Fehlbetrag zu erhöhen oder es ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit entsprechend festzusetzen.

Einfahr- und Deckungssignale, die nicht mit Vorsignalen ausgerüstet sind, werden grundsätzlich auf Bremsweglänge vor dem Gefahrpunkt aufgestellt, doch ist es mit

Genehmigung der Generaldirektion gestattet, sie ausnahmsweise auch in einer geringeren Entfernung, jedoch mindestens 200 m vor dem Gefahrenpunkte aufzustellen. Diese Signale sollen von der Zugspitze auf die für die Aufstellung der Vorsignale maßgebende Entfernung sichtbar sein; ist dies nicht möglich, so entscheidet über den Standort dieser Signale auf Antrag der Generaldirektion die Eisenbahnaufsichtsbehörde.

86.) Die Einfahrtsignale zeigen in der Grundstellung das Signal 14 „Halt“. In die Stellung „Frei“ dürfen sie nur über Anordnung des Fahrdienstleiters oder, wo ein solcher nicht vorhanden ist, des hierzu befugten Aufsichtsbediensteten gebracht werden. Die Freigabe wie auch das Freistellen eines Einfahrtsignales darf grundsätzlich nur dann erfolgen, wenn die Ankunft eines Zuges zu erwarten ist. Vor Freigabe bzw. Freistellen des Signales müssen die nötigen Vorkehrungen für die gesicherte Einfahrt des Zuges — bei einem durchfahrenden Zug auch für seine ungehinderte Ausfahrt — getroffen sein.

87.) Die Einfahrtsignale sind mit Kontrolleinrichtungen versehen, die die Stellung „Halt“ dieser Signale anzeigen.

Als Kontrolleinrichtung ist bei Vorhandensein einer Weichensicherungsanlage auch die Blendung des Signalblockfensters am Blockwerk und bei einem mechanischen Signal ohne Blockverschluß die Lage des Stellhebels anzusehen.

88.) Das Einfahrtsignal ist auf „Halt“ zurückzustellen:

- a) in Bahnhöfen ohne Weichensicherungsanlagen, sobald der einfahrende Zug an dem Einfahrtsignal vorbeigefahren ist;

- b) in Bahnhöfen mit Weichensicherungsanlagen, sobald der eingefahrene Zug sämtliche vom Einfahrtsignal abhängigen, gegen die Spitze befahrenen Weichen sowie die letzte auf der Einfahrseite in Betracht kommende Grenzmarke überfahren hat und an ihm das Vorhandensein des Schlußsignales, mindestens aber der Schlußlaterne (Schlußscheibe) festgestellt wurde.

Diese Bestimmung gilt auch für das Rückstellen des Stellhebels jener Signale, die durch die Einwirkung des Zuges selbsttätig auf „Halt“ zurückfallen.

Nur im Falle der Gefahr darf das Einfahrtsignal früher auf „Halt“ gestellt werden, doch darf diesfalls in Bahnhöfen mit Weichensicherungsanlagen das Verschließen des Einfahrtsignales erst über besondere Weisung des Fahrdienstleiters erfolgen.

Ausfahrtsignale.

89.) Die Ausfahrtsignale dienen zur Regelung der Ausfahrt der Züge und zeigen an, ob und auf welche Bahnlinie aus einem Gleis oder einer Gleisgruppe die Ausfahrt erlaubt ist. Aus Tafel B 19 ist ersichtlich, für welche Gleise die einzelnen Ausfahrtsignale gelten. Für die Fahrt auf die Stammbahn gilt das Signal 15 a, für die Fahrt auf die erste abzweigende Bahnlinie das Signal 15 b und für die Fahrt auf die zweite abzweigende Bahnlinie das Signal 15 c. Sind mit einem Ausfahrtsignal mehr als zwei abzweigende Bahnlinien zu kennzeichnen, so werden fallweise die notwendigen Verfügungen getroffen.

Die Ausfahrtsignale sollen derart aufgestellt werden, daß sie von der Zugmannschaft der ausfahrenden Züge rechtzeitig wahrgenommen werden können.

90.) Die Ausfahrtsignale zeigen in der Grundstellung das Signal 14 „Halt“. In die Stellung „Frei“ dürfen sie nur über Anordnung des Fahrdienstleiters oder, wo ein solcher nicht vorhanden ist, des hiezu berufenen Aufsichtsbediensteten gebracht werden, und zwar möglichst kurz vor der Ausfahrt eines Zuges, bei durchfahrenden Zügen aber vor der Freigabe der Einfahrt. Auch bei Zügen mit nur kurzem Aufenthalt ist das Ausfahrtsignal — unabhängig von dem Zeitpunkt seiner Freigabe — grundsätzlich erst nach Stillstand des Zuges auf „Frei“ zu stellen. Von diesem Vorgang darf nur dann abgewichen werden, wenn der Ausfahrtsignalsteller mit Bewilligung der Bundesbahndirektion zu Berrichtungen bei einem solchen Zug herangezogen wird. Weitere Ausnahmen bedürfen der Genehmigung durch die Generaldirektion.

Vor Freigabe bzw. Freistellen des Ausfahrtsignales müssen die nötigen Vorkehrungen für die gesicherte Ausfahrt getroffen sein.

91.) In Bahnhöfen ohne Weichensicherungsanlagen ist das Ausfahrtsignal in die Stellung „Halt“ zu bringen, sobald der ganze Zug an dem Signal vorbeigefahren ist.

In Bahnhöfen mit Weichensicherungsanlagen darf das Ausfahrtsignal erst dann auf „Halt“ zurückgestellt werden, wenn der Zug sämtliche in der Fahrstraße gelegenen, mit dem betreffenden Signal in Abhängigkeit stehenden Weichen überfahren hat. Diese Bestimmung gilt auch für das Rückstellen des Stellhebels jener Signale, die durch die Einwirkung des Zuges selbsttätig auf „Halt“ zurückfallen.

Nur im Falle der Gefahr darf das Ausfahrtsignal früher auf „Halt“ gestellt werden, doch darf diesfalls in Bahnhöfen mit Weichensicherungsanlagen das Verschließen des Ausfahrtsignales erst über besondere Weisung des Fahrdienstleiters erfolgen.

Blocksignale.

92.) Ist die Strecke zwischen zwei Bahnhöfen durch Block- oder Zugmeldeposten unterteilt, so wird der Beginn des bei einem solchen Posten anfangenden Raumabschnittes durch ein Blocksignal gekennzeichnet. Das Blocksignal zeigt durch die Signale 14 und 15 a (fallweise auch 15 b) an, ob der anschließende Raumabschnitt von einem Zug befahren werden darf oder nicht.

Die mit Vorseignalen ausgestatteten Blocksignale müssen vom Zug aus auf 100 m, die nicht mit Vorseignalen ausgestatteten Blocksignale aber auf die für die Aufstellung von Vorseignalen maßgebende Entfernung sichtbar sein; wenn dies nicht möglich ist, entscheidet über den Standort dieser Signale auf Antrag der Generaldirektion die Eisenbahnaufsichtsbehörde.

Die Blocksignale zeigen in der Grundstellung das Signal 14 „Halt“. Das Blocksignal ist für eine zu gewärtigende Zugfahrt nur dann in die Stellung „Frei“ zu bringen, wenn der anschließende Raumabschnitt nicht besetzt ist. Nachdem der ganze Zug an dem Blocksignal vorbeigefahren ist, muß es gleich wieder auf „Halt“ zurückgestellt werden.

Wege signale.

93.) Die Wege signale stehen stets mit den zugehörigen Weichen in Abhängigkeit und dienen dazu, in besonderen Fällen den Zügen Fahrstraßen anzuzeigen, die durch die Einfahr signale nicht eindeutig gekennzeichnet werden.

Die Wege signale zeigen in der Grundstellung das Signal 14 „Halt“.

Deckungs signale.

94.) Die Deckungs signale dienen zur Deckung von Gefahrpunkten auf der Strecke, wie Bahnkreuzungen und Wegübersezungen in Schienenhöhe, Abzweigungen von Ladestellen, Schlepfbahnen und Zweigbahnen, Personhaltestellen auf zweigleisigen Strecken mit nur einseitigem Bahnsteig u. dgl. Die Deckungs signale zeigen in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des Punktes 84 die Signale 14 und 15 a, im Bedarfsfall auch das Signal 15 b. Bei Bahnabzweigungen und Bahnkreuzungen in Schienenhöhe sind die Deckungs signale für jede Fahrtrichtung gegenseitig so in Abhängigkeit gebracht, daß sie einander gefährdende Zugfahrten ausschließen.

Die mit Deckungs signalen ausgestatteten Verkehrsstellen und Bahnkreuzungen in Schienenhöhe sind in Tafel B 19 enthalten.

95.) Hinsichtlich der Aufstellung der Deckungs signale vor dem Gefahrpunkt und ihrer Sichtweite gelten die Bestimmungen des Punktes 85.

Erleichterungen (wie z. B. Entfall der Vor signale oder Entfall der Deckungs signale in Blockstrecken) sind nach Maßgabe der örtlichen und der Verkehrsverhältnisse mit Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde zulässig.

96.) Die Deckungs signale zeigen dem Zug an, ob die zu deckende Stelle befahren werden darf oder nicht, bei fallweiser Verwendung der Signale 15 a und 15 b überdies auch noch die Richtung der Fahrt.

Die von der Strecke abzweigenden Schlepfbahnen und Ladestellen, in die Züge unmittelbar einfahren, sind wie Bahnabzweigungen zu behandeln. Deckungs signale von Schlepfbahnen und Ladestellen, in die Züge nicht unmittelbar einfahren, müssen mit den Abzweigweichen, Gleisperrschuhen u. dgl. derart in Abhängigkeit stehen, daß sie nur dann in die Stellung „Frei“ gebracht werden können, wenn die Fahrt auf dem Hauptgleis gesichert ist.

97.) Die Deckungs signale der Schlepfbahnen oder Ladestellen auf der Strecke, die nur zur Aufstellung von Wagen dienen, zeigen in der Grundstellung das Signal 15 a „Frei“. Die Grundstellung der übrigen Deckungs signale wird fallweise bestimmt.

Vor signale.

98.) Die Vor signale zeigen folgende Signalbilder:

Signal 16: „Vor s i c h t“.

Gegen den Zug bei Tag: Die gelbe, schwarz- und weißgeränderte Fläche der Scheibe oder ein gelbes Licht (Bild 13);

bei Nacht: Ein gelbes Licht (Bild 14).

Signal 17: „Hauptsignal frei“.

Gegen den Zug bei Tag: Die Kante der Scheibe oder ein grünes Licht (Bild 15);

bei Nacht: Ein grünes Licht (Bild 16).

Das Vorsignal ist entweder ein Masssignal mit einer runden oder rechteckigen Scheibe oder ein Lichttagssignal. Die rechteckige Scheibe ist, wenn sie das Signal 16 „Vorsicht“ zeigt, auf die Kante gestellt.

Das Licht des Vorsignales befindet sich gewöhnlich ungefähr in Augenhöhe des Lokomotivführers.

99.) Das Vorsignal zeigt an, ob sich das zugehörige Hauptsignal in der Stellung „Halt“ oder „Frei“ befindet, wobei das Signal 16 „Vorsicht“ zur Kennzeichnung der Stellung „Halt“ des Hauptsignales dient (Ausnahmen siehe Punkt 103). Die Grundstellung des Vorsignales hat daher der Grundstellung des zugehörigen Hauptsignales zu entsprechen.

100.) Die Entfernungen, auf die die Vorsignale in den einzelnen Strecken im Hinblick auf die bestehenden Neigungsverhältnisse und Streckenhöchstgeschwindigkeiten vor den zugehörigen Hauptsignalen aufgestellt sein müssen, werden fallweise besonders bestimmt.

Vorsignale sind vor Einfahr- und Blocksignalen, erforderlichenfalls auch vor anderen Hauptsignalen, und zwar grundsätzlich auf derselben Bahnseite wie diese aufgestellt. Bei Ausfahrvorsignalen darf von diesem Grundsatz dann abgewichen werden, wenn diese Signale unmittelbar beim Einfahrsignal aufzustellen sind.

Die Vorsignale müssen von der Zugspitze aus auf mindestens 100 m sichtbar sein.

Ausnahmen jeder Art bedürfen der Genehmigung durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde.

101.) Das Vorsignal steht mit dem zugehörigen Hauptsignal derart in Abhängigkeit, daß zuerst das Hauptsignal in die Stellung „Frei“ und dann das Vorsignal in die Stellung „Hauptsignal frei“ und umgekehrt zuerst das Vorsignal in die Stellung „Vorsicht“ und dann erst das Hauptsignal in die Stellung „Halt“ gebracht werden muß, sofern nicht beide Signale zwangsläufig gleichzeitig gestellt werden.

102.) Bei Wahrnehmung des Signales 16 „Vorsicht“ ist derart weiterzufahren, daß der Zug zuverlässig noch vor dem etwa auf „Halt“ stehenden zugehörigen Hauptsignal zum Stillstand kommen kann. In gleicher Weise ist vorzugehen, wenn ein Vorsignal bei Dunkelheit — ein Lichttagssignal auch bei Tag — unbeleuchtet oder mit weißem Licht angetroffen wird und wenn bei einem Scheibensignal auch nicht dessen Stellung auf „Hauptsignal frei“ unzweifelhaft wahrgenommen werden kann.

103.) Sofern nicht ein Zwang zum gleichzeitigen Stellen des Vor- und Hauptsignales besteht, ist beim Freistellen des Einfahrsignales für einen vor diesem angehaltenen Zug das zugehörige Vorsignal nicht in die Stellung „Hauptsignal frei“ zu bringen; weiters ist das Einfahrvorsignal trotz des Freistellens des Einfahrsignales in der Stellung „Vorsicht“ zu belassen, wenn dadurch ein Zug auf eine unerwartete, eine Geschwindigkeitsverminderung bedingende Einfahränderung oder auf ein außergewöhnliches Anhalten im Bahnhof aufmerksam gemacht werden soll.

Das Ausfahrvorsignal ist nur für einen im Bahnhof durchfahrenden Zug anlässlich des Freistellens des Ausfahrsignales in die Stellung „Hauptsignal frei“ zu bringen.

Ein zu einem untauglichen Hauptsignal gehöriges Vorsignal ist in der Stellung „Vorsicht“ zu belassen bzw. in diese Stellung zu bringen.

Untaugliche Vorsignale sollen sich in der Stellung „Vorsicht“ befinden und müssen bei Dunkelheit beleuchtet sein; an einem untauglichen Lichttagssignal ist bei Dunkelheit eine Laterne mit gelbem Licht anzubringen.

Merkzeichen und Warnbaken.

104.) Um den Standort eines Vorsignales hervorzuheben, ist etwa 1'5 m vor dem Signal und etwas über dem Boden eine schwarzumrandete, 1'0 bis 1'5 m hohe und 0'75 bis 1'0 m breite Tafel, „Merkzeichen“ genannt, aufgestellt, die auf weißem Grunde von den Ecken ausgehend vier in der Mitte der Tafel zusammenlaufende schwarze Streifen zeigt (Bild 13 und 15).

105. Um die Zugmannschaften — besonders bei den schnellfahrenden Zügen oder in nebelreichen Strecken — auf die Annäherung an Vorsignale aufmerksam zu machen, werden diese außer mit dem Merkzeichen auch noch mit **W a r n b a k e n** ausgestattet.

Die Warnbaken zeigen auf etwa 160 cm hohen und 40 cm breiten Blechtafeln von links nach rechts ansteigende

schwarze Querstreifen auf weißem Grund und sind in einem Winkel von 60 Grad gegen die Bahnachse aufgestellt (Bild 17).

Vor einem Vorsignal werden gewöhnlich drei, in besonderen Ausnahmefällen aber bis zu fünf Warnbaken verwendet, von denen die dem Vorsignal zunächst stehende einen Querstreifen, die vor dieser befindliche zwei Querstreifen und die noch weiter vorgelegenen drei, die in Ausnahmefällen noch vorhandenen weiteren Warnbaken aber vier bzw. fünf Querstreifen tragen. Die erste Warnbake wird 100 m vor dem Merkzeichen des Vorsignales, jede weitere aber in einem Abstand von 75 m vor der rückgelegenen Warnbake aufgestellt.

Berschubsignale.

106.) Die Berschubsignale zeigen folgende Signalbilder:

Signal 18: „Berschub erlaubt“.

Gegen die Richtung der Berschubfahrt:

bei Tag: Die Kante der Scheibe oder mattweißes Licht (Bild 18);

bei Nacht: Mattweißes Licht (Bild 19).

Signal 19: „Berschub verboten“.

Gegen die Richtung der Berschubfahrt:

bei Tag: Die blaue, weißgeränderte Fläche der Scheibe oder blaues Licht (Bild 20);

bei Nacht: Blaues Licht (Bild 21).

107.) Das Vershubsignal ist entweder ein Mastsignal mit einer quadratischen Scheibe oder ein Lichttagssignal. Die quadratische Scheibe ist, wenn sie das Signal 19 „Vershub verboten“ zeigt, auf die Spitze gestellt und zeigt auf der Seite, nach der das Signal gilt, das Signalbild, auf der Rückseite dagegen grauen Anstrich. Gilt jedoch das Signal nach beiden Seiten, so zeigt es das Tag- und Nachtsignalsbild auf beiden Seiten.

Das mattweiße Licht ist durch Milch- (Porzellan-, Bein-) Glas zu bewirken.

108.) Die Vershubsignale dienen zur Sicherung der Züge gegen Vershubbewegungen und auch zur Regelung der Vershubbewegungen selbst. Für Züge haben diese Signale keine Gültigkeit.

Wenn Vershubsignale nur für bestimmte Gleise gelten, müssen die Nummern der betreffenden Gleise an diesen Signalen angeschrieben sein.

Das Signal 19 „Vershub verboten“ zeigt an, daß Verschiebungen über die in den örtlichen Vorschriften näher zu bezeichnenden Stellen hinaus nicht vorgenommen werden dürfen.

Die Grundstellung der Vershubsignale wird fallweise nach den örtlichen Verhältnissen bestimmt.

Untaugliche Vershubsignale müssen sich in der Stellung „Vershub verboten“ befinden; sie sind als „ungültig“ zu betrachten und nicht zu beleuchten. An Scheibensignalen ist das „Ungültigkeitszeichen“ (siehe Punkt 180) anzubringen.

Nachschiebesignale.

109.) Die Nachschiebesignale zeigen folgende Signalbilder:

Signal 20: „Nachschiebedienst aufnehmen“.

Gegen den Zug eine quadratische, auf die Kante gestellte weiße Scheibe mit einer schwarzen, nach oben gerichteten Pfeilspitze (Bild 22).

Signal 21: „Nachschiebedienst einstellen“.

Gegen den Zug eine quadratische, auf die Kante gestellte weiße Scheibe mit einer schwarzen, nach unten gerichteten Pfeilspitze (Bild 23).

110.) Die Nachschiebesignale bezeichnen die Stelle, wo der Nachschiebedienst aufzunehmen oder einzustellen ist. Sie sind unmittelbar am Anfang und am Ende des Streckenabschnittes, in dem der Nachschiebedienst zu leisten ist, aufzustellen.

Um diese Signale bei Nacht im Bedarfsfalle sichtbar zu machen, sind sie entweder als Laternen mit Milch- (Porzellan-, Bein-) Gläsern ausgestattet oder sie sind von außen beleuchtet.

Die Strecken und Stellen, wo Nachschiebesignale aufgestellt sind, sind in Tafel B 13 enthalten.

Für den Nachschiebedienst zum Ingangsetzen der Züge in Bahnhöfen kommen die Signale 20 und 21 nicht zur Anwendung.

Ständige Langsamfahrsignale.

111.) Die ständigen Langsamfahrsignale gleichen in Form und Anstrich den Langsamfahrsignalen, haben aber in dem gelben Feld der Scheibe die an der Langsamfahrstelle zulässige Höchstgeschwindigkeit mit schwarzen Ziffern angeschrieben; bei Nacht tragen sie unterhalb der Scheibe ein gelbes Licht (Bild 2).

Ständig langsam zu befahrende Gleisstellen sind auf jeden Fall dann zu kennzeichnen, wenn die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit nur die Hälfte der Streckenhöchstgeschwindigkeit oder noch weniger beträgt. Die Ausdehnung dieser Stellen, sowie die dort zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden den Zugmannschaften durch Verlautbarung in Tafel B 1 bekanntgegeben. (Siehe auch Punkt 124, Absatz 3.)

Bei Lokalbahnbetrieb darf, wenn die Streckenhöchstgeschwindigkeit nicht mehr als 40 km/st beträgt, die Beleuchtung der ständigen Langsamfahrsignale entfallen, sofern sie nicht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 km/st anzeigen.

112.) Das ständige Langsamfahrsignal ist bei hauptbahnmäßigem Betrieb wenigstens 400 m, bei Lokalbahnbetrieb wenigstens 200 m vor dem Beginn der langsam zu befahrenden Gleisstelle, und zwar auf eingleisiger Bahn und auf zweigleisiger Bahn bei Sperre eines Gleises rechts, auf zweigleisiger Bahn mit Rechtsfahren rechts, mit Linksfahren links vom befahrenen Gleis aufzustellen. Das Signal muß von der Zugspitze aus auf mindestens 200 m wahrgenommen werden können.

Weichensignale.

113.) Die Weichensignale zeigen folgende Signalbilder:

Signal 22: „Die Weiche steht in die Gerade“ bzw. „Die Kreuzungsweiche mit zwei Antrieben steht in die Hauptrichtung“.

Nach beiden Richtungen ein aufrecht stehendes weißes Rechteck (Bild 24, 27 und 29).

Signal 23: „Die Weiche steht in die Ablenkung“.

- a) Für die Fahrt gegen die Spitze: ein die Richtung der Ablenkung anzeigender weißer Pfeil im schwarzen Feld (Bild 25).
- b) Für die Fahrt nach der Spitze: eine waagrecht liegende, gleichgeformte weiße Figur im schwarzen Feld (Bild 26).

Signal 24: „Die Kreuzungsweiche mit einem Antrieb steht in die Ablenkungen“.

Nach beiden Fahrtrichtungen ein weißer waagrecht liegender Doppelpfeil im schwarzen Feld (Bild 28).

Signal 25: „Die Kreuzungsweiche mit zwei Antrieben steht in die Nebenrichtung“.

Nach beiden Fahrtrichtungen ein schwarzes, liegendes Kreuz im weißen Feld (Bild 30).

Signal 26: „Die Kreuzungsweiche mit zwei Antrieben steht in die Ablenkung“.

Ein die Richtung der jeweiligen Ablenkung anzeigender schwarzer Pfeil im weißen Feld (Bild 31 und 32).

Die Weichensignale sind entweder Laternen, bei denen das Signalbild — bei den Signalen 25 und 26 jedoch gewöhnlich der Untergrund — durch Milch- (Porzellan- oder Bein-) Gläser gebildet wird, oder unbeleuchtbare Signalkörper mit einem das Signalbild zeigenden Anstrich.

114.) Die Weichensignale zeigen die Stellung der Zungenvorrichtung der Weichen an.

Das Signal 22 ist anzuwenden, wenn die Zungenvorrichtung einer Weiche in die Gerade oder günstigere Richtung, das Signal 23 dagegen, wenn die Zungenvorrichtung in die Ablenkung oder ungünstigere Richtung zu befahren ist.

Für alle Weichen ist eine bestimmte Grundstellung vorgeschrieben; bei einfachen Weichen müssen, wenn sie sich in der Grundstellung befinden, die Weichenummertafeln senkrecht zur Gleisachse stehen.

115.) Auf Hauptbahnen sind alle fernbedienten Weichen, ferner jene örtlich bedienten Weichen, die bei Dunkelheit von Zügen befahren werden oder über die bei Dunkelheit wiederholt verschoben wird, mit beleuchtbaren Weichensignalkörpern auszurüsten, die beim Befahren während der Dunkelheit beleuchtet sein müssen. Andere Weichen dürfen,

wenn sie in Nebengleisen liegen und es die örtlichen Verhältnisse zulassen, entweder ohne Weichensignal bleiben oder mit unbeleuchtbaren Signalkörpern ausgestattet sein.

Die Beleuchtung einer auf der Strecke liegenden Weiche darf entfallen, wenn sie mit ungeminderter Geschwindigkeit befahren werden darf und ihre richtige Stellung durch ein zugehöriges beleuchtetes Hauptsignal gekennzeichnet ist.

Bei Lokalbahnbetrieb sind unverficherte Weichen, wenn sie von Zügen befahren werden, ferner alle fernbedienten Weichen mit beleuchtbaren Signalkörpern auszurüsten, die beim Befahren während der Dunkelheit beleuchtet sein müssen; die übrigen von Zügen befahrenen Weichen, ferner alle Weichen, über die wiederholt verschoben wird, sind mindestens mit unbeleuchtbaren Signalkörpern auszurüsten; bei den sonstigen Weichen darf das Weichensignal entfallen.

Signale an Wasserkränen.

116.) Das Signal 27: „Wasserkran“ wird durch mattweißes Licht gegeben, das die Laterne des Kranes bei Nacht nach allen Richtungen zeigt.

Bei Wasserkränen, die durch die Platzbeleuchtung gut sichtbar sind, ferner bei Wasserkränen, die ständig gesperrt sind oder die keinen drehbaren, mit der Kransäule festverbundenen Arm haben, darf das Signal 27 entfallen. Der Entfall dieses Signales wird in jedem Einzelfall von der Bundesbahndirektion verfügt.

Aus Tafel B 12 ist ersichtlich, welche Wasserkrane mit dem Signal 27 ausgestattet sind und bei welchen dieses Signal entfällt.

Gleisabschlußsignale.

117.) Das **Signal 28: „Gleisabschluß“** zeigt gegen die Fahrtrichtung eine weiße Kreisfläche mit einem waagrecht liegenden schwarzen Streifen in der Mitte (Bild 33 und 33 a).

Die Gleisabschlußsignale sind entweder Laternen, deren weißer Untergrund durch Milch- (Porzellan- oder Bein-) Gläser gebildet wird, oder unbeleuchtbare Signalkörper mit einem das Signalbild zeigenden Anstrich. Bei Drehscheiben, Gleisperrschuhen und Gleisperrbäumen zeigen die Gleisabschlußsignale, wenn kein Fahrthindernis besteht, ein aufrechtstehendes weißes Rechteck (Bild 34).

118.) Die Gleisabschlußsignale sind im betreffenden Gleis wie Haltsignale zu beachten.

Sie kennzeichnen, in der Gleismitte angebracht, die Gleisabschlüsse sowie die gesperrten, aber **umfahrbaren** Bahnhofsgleise (siehe Punkt 64). Bei Drehscheiben, Gleisperrschuhen und Gleisperrbäumen zeigen sie an, ob deren Stellung ein Fahrthindernis bildet oder nicht (Bilder 33 a und 34).

Zur Kennzeichnung von Stumpfgleisabschlüssen wird das Signal 28 grundsätzlich nur dann verwendet, wenn auf das Stumpfgleis **regelmäßig** Züge einfahren.

Bei Gleisperrschuhen ist dieses Signal nach Bedarf, unbedingt aber in jenen Fällen anzuwenden, in denen mangels einer anderen Sicherung der Gleisperrschuh durch dieses Signal gegen ein Anfahren an seine Rückseite gesichert werden soll.

119.) Das Gleisabschlußsignal muß grundsätzlich mit einem **beleuchtbaren** Signalkörper ausgestattet sein, wenn es verwendet wird:

- a) zur Kennzeichnung von gesperrten Bahnhofsgleisen;
- b) zur Kennzeichnung von Stumpfgleisabschlüssen, auf die bei Dunkelheit **regelmäßig** Züge einfahren;
- c) zur Kennzeichnung von Drehscheiben, Gleisperrschuhen und Gleisperrbäumen in Gleisen, auf denen bei Dunkelheit häufig Verschiebungen vorgenommen werden.

Bei guter Platzbeleuchtung darf jedoch in den unter b) und c) angeführten Fällen die Beleuchtung des Gleisabschlußsignales entfallen bzw. es darf auch ein unbeleuchtbares Gleisabschlußsignal verwendet werden.

120.) Wird auf einem Stumpfgleis, auf das **regelmäßig** Züge einfahren, durch Aufstellen von Fahrzeugen das dort vorgeschriebene Gleisabschlußsignal verdeckt, so ist dieses Signal an der Gefahrseite des letzten Fahrzeuges anzubringen oder dort aufzustellen. Ist aber die Anzahl der aufgestellten Fahrzeuge so groß, daß das Stumpfgleis als Einfahrgleis nicht mehr in Betracht kommt, so entfällt diese Maßnahme.

Grenzmarken.

121.) Das **Signal 29: „Grenzmarke“** besteht aus einem waagrecht liegenden weiß gestrichenen Balken mit schwarz gestrichenen Enden.

Die Grenzmarke dient zur Kennzeichnung der Stelle zwischen je zwei zusammenlaufenden Gleisen, bis zu der auf

dem einen Gleis Fahrzeuge aufgestellt werden dürfen, ohne die Fahrt auf dem anderen Gleis zu behindern.

Werden Fahrzeuge über die Grenzmarke hinaus aufgestellt — was mit Ausnahme des während des Verschiebes zulässigen vorübergehenden Stehenlassens von Fahrzeugen außerhalb der Grenzmarke nur in ganz unvermeidlichen Fällen stattfinden darf — so müssen sie gegen ein seitliches Anfahren in der Weise gesichert werden, daß bei der Grenzmarke ein Haltsignal aufgestellt wird. Alle Züge, die nur bis zu diesem Punkt einfahren dürfen, müssen von der nunmehr auf ein besetztes Gleis erfolgenden Einfahrt vorher verständigt werden.

Verschubpflocke.

122.) Das **Signal 30: „Verschubgrenze“** besteht aus einem 1,5 m hohen, lotrecht stehenden, weiß gestrichenen Pflock, der am oberen Ende ringsum mit einem 25 cm breiten blauen Streifen versehen ist (Bild 35).

Auf eingleisiger Bahn sind die Verschubpflocke, in der Richtung der Ausfahrt gesehen, rechts vom Gleis, auf zweigleisiger Bahn auf der Außenseite neben dem Einfahrgleis aufzustellen.

Ist das Einfahrtsignal mit einem Vorseignal ausgerüstet, dann muß der Verschubpflock 50 m innerhalb des Einfahrtsignales, sonst aber in der Mitte zwischen Einfahrtsignal und Einfahrweiche, auf Strecken mit elektrischer Zugförderung aber jedenfalls innerhalb des Streckentrenners aufgestellt sein.

Der Verschubpflock bezeichnet die Stelle, über die hinaus auf dem Einfahrgleis nur unter ganz besonderen, in den Verkehrsvorschriften festgelegten Bedingungen verschoben werden darf.

Pfeifpflocke.

123.) Das **Signal 31: „Achtungsignal geben“** besteht aus einem 1,5 m hohen, lotrecht stehenden, abwechselnd rot-weiß gestrichenen Pflock (Bild 36).

Die Pfeifpflocke bezeichnen die Stellen, von denen angefangen der Lokomotivführer bis zum Erreichen der zu sichernden Bahnstellen das Signal 39 „Achtung“ wiederholt zu geben hat.

124.) Fest angebrachte Pfeifpflocke sind auf der Vorderseite in ihrer ganzen Länge mit abwechselnd roten und weißen, 25 cm breiten waagrechten Streifen versehen und auf der Rückseite grau gestrichen. Sie sind vor unabgeschränkten Wegübersezungen, auf die keine oder nur eine beschränkte Sicht vorhanden ist, nach den Vorschriften der Eisenbahnaufsichtsbehörde oder mit ihrer Zustimmung aufzustellen.

Um eine Häufung von Pfeifpflocken zu vermeiden, darf für mehrere aufeinanderfolgende, unabgeschränkte Wegübersezungen ein gemeinsamer Pfeifpflock aufgestellt werden. In einem solchen Falle ist der Pfeifpflock nur bis 1,25 m Höhe abwechselnd rot-weiß gestrichen und zeigt in dem da-

rüber liegenden Felde auf weißem Grund zwei, schräg rechts aufwärts gerichtete, schwarze Querstreifen (Bild 36 a). Die Bahnstelle, bis zu der ein für mehrere Wegübersezungen gültiger Pfeifpflock zu beachten ist, wird durch ein „Auflösungszeichen“ gekennzeichnet, das aus einem lotrecht stehenden, auf der Vorderseite weiß gestrichenen Pflock in der Größe eines Pfeifpflockes besteht.

Ist vor einer unabgeschränkten Wegübersezung nebst dem Pfeifpflock auch noch ein ständiges Langsamfahrsignal erforderlich, so ist zur Vermeidung der Aufstellung von zwei Signalen der Mast des ständigen Langsamfahrsignals mit dem für Pfeifpflocke vorgeschriebenen Anstrich zu versehen. Ein derart ausgestattetes Langsamfahrsignal ist sodann auch als Pfeifpflock zu beachten. Hat ein gleichzeitig als Pfeifpflock dienendes Langsamfahrsignal für mehrere Wegübersezungen zu gelten — was nur gestattet ist, wenn sich der Gültigkeitsbereich beider Signale über die gleiche Zahl von Wegübersezungen erstreckt — dann ist dessen Mast am oberen Ende (unterhalb der Scheibe des Langsamfahrsignals) mit zwei schrägen, schwarzen Querstreifen zu versehen; weiters ist die Bahnstelle, bis zu der dieses gemeinsame Signal gültig ist, durch das „Auflösungszeichen“ zu kennzeichnen.

Aus Tafel B 1 ist ersichtlich, wo festangebrachte Pfeifpflocke aufgestellt sind.

125.) Tragbare Pfeifpflocke sind in ihrer ganzen Länge auf der Vorderseite mit abwechselnd roten und weißen, 25 cm breiten, waagrechten Streifen versehen, auf der Rückseite grau gestrichen. Die tragbaren Pfeifpflocke dienen zur

Sicherung von Arbeitsmannschaften. Sie sind mindestens 2,2 m von der Gleismitte, sowie mindestens 200 m vor der Arbeitsstelle aufzustellen und müssen den Bahnkörper um 1,2 m überragen. Von der Aufstellung der tragbaren Pfeifpflocke werden weder die Bahnhofbediensteten noch die Zugmannschaften verständigt.

Grenzzeichen für Zugförderungsstellen.

126.) Das Zeichen: „Grenze der Zugförderungsstelle“ besteht aus einer quadratischen, weißgestrichenen Tafel mit der Aufschrift „Zi“ in schwarzer Farbe (Bild 37). Es bezeichnet die Grenze zwischen Bahnhof- und Zugförderungs-bereich. Allfällige sonstige Bedeutungen dieser Zeichen werden den jeweiligen örtlichen Verhältnissen entsprechend von der Bundesbahndirektion festgesetzt und sind dann sowohl in der Bahnhofdienstordnung als auch in der Heizhaus- bzw. Schuppendienstordnung anzuführen.

Signale an den Gleisbrückenwaagen.

127.) Um das Befahren einer Gleisbrückenwaage im Wiegezustand hintanzuhalten, sind die Gleisbrückenwaagen mit zweiflügeligen, der Länge nach zur Hälfte rot und zur Hälfte weiß gestrichenen Signalen ausgestattet. Solange sich die Gleisbrückenwaage in versichertem Zustand (Ruhezustand) befindet, sind die Signalfügel schräg aufwärts gerichtet und zeigen in dieser Lage an, daß das Befahren der Gleisbrückenwaage gestattet ist (Bild 38). Wird die

Gleisbrückenwaage entschert, z. B. behufs Bornahme einer Berwiegung, dann nehmen die beiden Signalfügel eine waagrechte Stellung ein (Bild 39). In dieser Stellung gilt dieses Zeichen für das Befahren der Gleisbrückenwaage als Haltsignal.

Kennzeichen für die Annäherung an unabgeschränkte Wegübersezungen.

Nebelkreuze.

128.) Das Nebelkreuz besteht aus einem schrägliegenden, an einem 2'2 bis 2'5 m hohen Mast befestigten Kreuz (Andreaskreuz), dessen Flügel mit weißem, im Scheinwerferlicht aufleuchtenden Blech (Deutablech) bekleidet sind. Es wird als Ankündigungszeichen einer unabgeschränkten Wegübersezung verwendet, wenn die der Auflaffung der Wegschränken zugrundegelegte Sichtweite zufolge Auftretens von unsichtigem Wetter (Nebel u. dgl.) häufig beeinträchtigt wird.

Das Nebelkreuz ist auf die als Sichtweite vorgeschriebene Entfernung vor der in Betracht kommenden Wegübersezung rechts, auf zweigleisigen Strecken mit Linksfahren jedoch links in der Fahrtrichtung aufzustellen.

Die Nebelkreuze sind nur bei einer durch die Witterungsverhältnisse verursachten Sichtbehinderung zu beachten und dienen dazu, die Lokomotivführer auf die Annäherung an unabgeschränkte Wegübersezungen aufmerksam zu machen und sie zu verhalten, wegen behinderter Fernsicht das Signal 39 „Achtung“ gemäß Punkt 146, f) zu geben.

Besondere Kennzeichen für den Leichttriebwagenverkehr.

129.) In Strecken, auf denen Leichttriebwagen (d. s. die Schnelltriebwagen Reihe VT 62 und 63 sowie der Schnelltriebwagen VT 61.01) regelmäßig verkehren, werden unabgeschränkte Wegübersezungen, vor denen Einschränkungen der für diese Triebwagen genehmigten Streckenhöchstgeschwindigkeiten zu beachten sind, mit besonderen, nur für Leichttriebwagen gültigen Kennzeichen ausgestattet.

Ein solches Kennzeichen besteht aus einer rechteckigen, auf der dem anrollenden Triebwagen zugekehrten Seite weiß gestrichenen und rot geränderten Tafel, in deren Mitte mit schwarzen oder mit im Scheinwerferlicht aufleuchtenden Ziffern die Sichtweite vom Triebwagen auf die Wegübersezung angeschrieben ist (Bild 40). Zur Vermeidung einer die Übersichtlichkeit störenden Häufung derartiger Kennzeichen wird für zwei, höchstens aber für drei ganz nahe aneinanderliegende Wegübersezungen ein gemeinsames Kennzeichen verwendet. In einem solchen Fall sind am Maste des Kennzeichens, und zwar oberhalb der Tafel zwei bzw. drei schrägliegende, in der unteren Hälfte weiß, in der oberen Hälfte rot gestrichene Querbalken angebracht, je nachdem das Kennzeichen für zwei bzw. drei Wegübersezungen gültig ist (Bild 40 a).

130.) Der Triebwagenführer hat bei Erreichung eines vor einer unabgeschränkten Wegübersezung aufgestellten Kennzeichens mit einer Betriebsbremse einzusehen und sodann die Fahrgeschwindigkeit derart zu regeln, daß der Triebwagenzug bei Auftreten eines Fahrthindernisses auf der Wegübersezung zuverlässig noch vor diesem Hindernis

zum Stillstand gebracht werden kann. Sobald sich aber der Triebwagenführer durch Ausblick die Überzeugung verschafft hat, daß auf der Wegübersehung ein Fahrthindernis nicht zu gewärtigen ist, darf er sogleich die Fahrgeschwindigkeit wieder steigern. Folgen jedoch mehrere Wegübersehung nacheinander, für die nur ein gemeinsames Kennzeichen aufgestellt ist, so darf die Fahrgeschwindigkeit erst dann gesteigert werden, bis sich der Triebwagenführer überzeugt hat, daß auf keiner dieser Wegübersehung ein Fahrthindernis zu gewärtigen ist.

Geschwindigkeitstafeln.

131.) Auf Strecken mit elektrischer Zugförderung werden Bahnstellen, von denen ab eine Änderung der bis zu diesen Stellen zulässigen Geschwindigkeit eintritt, durch Geschwindigkeitstafeln gekennzeichnet. Auf Strecken mit Dampfbetrieb kommen solche Tafeln nur in ganz besonderen Fällen zur Anwendung.

Die Geschwindigkeitstafeln sind rechteckige Blechtafeln mit einer Seitenlänge von etwa 50 cm, in deren Mitte die ab dem Standort der Geschwindigkeitstafeln zulässige Höchstgeschwindigkeit angeschrieben ist. Die Farbe der Tafeln und der Geschwindigkeitsanschriften ist verschieden, je nachdem es sich um eine Änderung der Streckenhöchstgeschwindigkeit im allgemeinen handelt oder ob nur eine örtlich begrenzte Herabminderung der Streckenhöchstgeschwindigkeit angezeigt wird bzw. ob die bestehende Herabminderung ganz aufgehoben oder durch eine andere Herabminderung der Streckenhöchstgeschwindigkeit ersetzt wird.

132.) Änderungen der Streckenhöchstgeschwindigkeiten, die sich beim Übergang von einem Streckenabschnitt auf einen anderen ergeben, werden mit roten Ziffern auf weißem Grund gekennzeichnet.

Eine örtlich begrenzte Herabminderung der sonst zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit wird dagegen mit schwarzen Ziffern auf orangegelbem Grund ersichtlich gemacht; in der gleichen Weise werden auch allfällige Abstufungen in der Herabminderung der Streckenhöchstgeschwindigkeit angezeigt. Die gänzliche Aufhebung der Herabminderung der Streckenhöchstgeschwindigkeit wird mit schwarzen Ziffern auf weißem Grund angekündigt.

Signale an den Zügen, Verschublokomotiven und Kleinwagen.

Signale an den Zügen (Zugsignale).

133.) Die Signale an den Zügen zeigen folgende Signalbilder:

Signal 32: „Kennzeichnung der Spitze des Zuges“ (Zugspitzenignal).

Bei Tag: Kein Signal,

bei Nacht: Auf Hauptbahnen zwei weiße Lichter gleicher Lichtstärke, bei Lokalbahnbetrieb ein weiß leuchtendes Scheinwerferlicht

(Bild 41 und 42).

Signal 33: Entfällt.

Signal 34: „Kennzeichnung des Schlusses des Zuges“ (Schlussignal).

Bei Tag: An der Rückwand des letzten Fahrzeuges eine unbeleuchtete Laterne (Schlusslaterne) oder eine kreis-

runde, rote, weißgeränderte Scheibe (Schlusscheibe) und an der Langseite des letzten zum Aufstecken von Signalen geeigneten Fahrzeuges auf der Führerseite eine unbeleuchtete Laterne (Seitenlaterne) oder eine aufrechtstehende rechteckige Scheibe (Seitenscheibe) mit 4 „gegenüber rot-rot und weiß-weiß“ gestrichenen Dreieckflächen auf der Vorder- und Rückseite (Bild 43 und 43 a),

bei Nacht: An der Rückwand des letzten Fahrzeuges und an der Langseite des letzten zum Aufstecken von Signalen geeigneten Fahrzeuges auf der Führerseite je ein rotes Licht (Schlusslaterne bzw. Seitenlaterne); die Seitenlaterne zeigt nach vorne weißes Licht (Bild 44).

Signal 35: „Kennzeichnung des Schlusses des Zuges, wenn ein außergewöhnlicher Zug der gleichen Fahrtrichtung angekündigt wird“.

Vom Beginn der Morgendämmerung bis zum Einbruch der Dunkelheit: außer dem Signal 34 noch eine „gegenüber rot-rot und weiß-weiß“ gestrichene Bufferklappe oder gleichartig gestrichene kreisrunde Scheibe (Bild 45).

Signal 36: „Kennzeichnung des Schlusses des Zuges, wenn ein außergewöhnlicher Zug der Gegenrichtung angekündigt wird“.

Vom Beginn der Morgendämmerung bis zum Einbruch der Dunkelheit: außer dem Signal 34 noch z w e i „gegenüber rot-rot und weiß-weiß“ gestrichene Pufferkappen oder gleichartig gestrichene kreisrunde Scheiben (Bild 46).

Mit der Redewendung „gegenüber rot-rot und weiß-weiß gestrichen“ wird zum Ausdruck gebracht, daß bei den Pufferkappen und kreisrunden Scheiben von den durch zwei aufeinander senkrechtstehende Durchmesser gebildeten Viertelkreisflächen zwei gegenüberliegende rot und die anderen zwei weiß sind. Dasselbe gilt sinngemäß für die vier Dreieckflächen, die bei geradliniger Verbindung der schräg gegenüberliegenden Ecken der rechteckigen Scheiben entstehen.

134.) Kein Zug darf ohne Zugsignale oder mit unrichtigen Zugsignalen verkehren.

Für die Zugspitzen-signale sind grundsätzlich hell leuchtende Signallaternen mit möglichst gleicher Lichtstärke zu verwenden.

Bei allein verkehrenden Lokomotiven und Triebwagen darf das Schlußsignal aus der Schlußlaterne (Schlußscheibe) allein bestehen. Das Gleiche gilt auch für selbsttätig gebremste Züge, sofern sie nicht am Zugschluß Wagen führen, die nicht an die selbsttätige Bremse angeschlossen sind.

135.) Bei einem mit einer Vorspannlokomotive fahrenden Zug ist bei Nacht das Zugspitzen-signal auch an der Zuglokomotive anzubringen; bei Verwendung von zwei Elektro-

lokomotiven an der Zugspitze darf jedoch die Beleuchtung dieses Signales an der Zuglokomotive entfallen, wenn deren Mannschaft durch das beleuchtete Signal geblendet und dadurch in der Dienstverrichtung gestört werden würde.

Wird bei Zügen mit nichtangekuppelter Lokomotive nachgeschoben, so hat der Zug das Signal 34 (Schlußsignal) und die Nachschiebelokomotive in der Fahrtrichtung nach vorne das Signal 32, nach hinten aber nur die Schlußscheibe oder Schlußlaterne als Schlußsignal zu tragen.

136.) Wenn ein Zug seine Fahrtrichtung ändert, sind — ausgenommen bei Gefahr im Verzug — die Signale an der Spitze und am Schluß des Zuges, sofern sie der nunmehr erfolgenden Fahrt nicht ohnehin entsprechen, abzuändern.

Nachschiebelokomotiven, die sich an einem bestimmten Punkt der Strecke vom Zug trennen, um in den Ausgangsbahnhof zurückzufahren, haben, wenn die Rückfahrt auf dem falschen Gleis einer zweigleisigen Strecke erfolgt, bei Nacht in der nunmehrigen Fahrtrichtung nach vorne das Signal 32 und nach hinten das Signal 34, letzteres aber mit weißem Licht, zu tragen.

137.) Bei Arbeits- und Bedienungszügen, die bei Dunkelheit auf dem gesperrten Gleis oder auf dem falschen Gleis einer zweigleisigen Strecke verkehren, werden die Zugspitze und der Zugschluß durch weiße Lichter in der für das Signal 32 und 34 vorgeschriebenen Zahl gekennzeichnet.

138.) Wenn an einem Zug bei Dunkelheit die Lichter des Zugspitzen-signales vollständig erloschen sind, ist der Lokomotivführer oder derjenige Bedienstete, der dies zuerst bemerkt, verpflichtet, den Zug behufs Beleuchtung des Zug-

spitzen-signales sofort anzuhalten. Ist aber von den beiden auf Hauptbahnen vorgeschriebenen Laternen an der Zugspitze nur eine Laterne erloschen, so darf ausnahmsweise das sofortige Anhalten des Zuges unterbleiben, wenn nicht bei Vorliegen besonderer Umstände (z. B. unabgeschränkte Wegübersetzungen) aus dem Verloschensein der Signallaterne irgendeine Gefährdung bei der Weiterfahrt zu befürchten ist. Von diesem außergewöhnlichen Zustand des Zugspitzen-signales sind alle Verkehrsstellen bis zum nächsten Anhaltebahnhof zu verständigen, wo dann die erloschene Laterne wieder anzuzünden ist.

139.) Wenn die roten Lichter des Schlussignales eines in einem Bahnhof grenzfrei stehenden Zuges die Vorüberfahrt eines anderen Zuges behindern würden, so sind bis nach der Vorüberfahrt des Zuges die roten Lichter von der Zugmannschaft in weiße zu verwandeln.

Solange ein Zug in einem Bahnhof nicht grenzfrei aufgestellt ist sowie während des Umstellens eines Zuges auf ein anderes Gleis (z. B. wegen der Durchführung eines Vorfahrens) müssen die Schlussignallichter rotes Licht zeigen.

140.) Mit Scheibensignalen als Kennzeichen des Zugchlusses dürfen nur jene Züge fahren, deren Verkehrszeit vom Ausgangs- oder Signalmittelausrüstungsbahnhof bis zum End- oder Signalmittelwechselbahnhof gänzlich in die Tageshelle fällt. Bei allen anderen Zügen sind auch bei Tag für das Schlussignal die Laternen zu verwenden.

Herrscht bei Abfahrt aus dem Ausgangs- oder Signalmittelausrüstungsbahnhof eines sonst mit Scheibensignalen fahrenden Zuges unsichtiges Wetter, so sind statt der Scheiben ebenfalls die Laternen zu verwenden.

Um den mit Signalscheiben fahrenden Zügen, wenn sie nicht Bereitschaftslaternen mitführen, die Möglichkeit zu geben, unterwegs bei plötzlichem Eintritt unsichtigen Wetters (Nebel) die Lichtsignale anzuwenden, sind in einzelnen Bahnhöfen, die in Tafel B 29 verlautbart sind, Signallaternen gebrauchsfähig bereitgestellt.

141.) Züge lokalbahnmäßig betriebener Strecken dürfen bei Mitbenützung von Hauptbahnstrecken auf diesen die für den Lokalbahnbetrieb vorgesehenen Zugsignale beibehalten, sofern nicht in diesen Teilstrecken unabgeschränkte Wegübersetzungen zu befahren sind. Bei Vorhandensein solcher Wegübersetzungen darf der Wechsel des Zugspitzenignales nur mit Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde entfallen.

142.) Außergewöhnliche Züge sind grundsätzlich mit dem Signal 35, somit durch einen in gleicher Richtung und möglichst unmittelbar vorausfahrenden Zug anzukündigen. Die Ankündigung durch einen Zug der Gegenrichtung (Signal 36) ist nur dann anzuwenden, wenn sie durch einen in gleicher Richtung vorausfahrenden Zug nicht mehr möglich ist. Durchfahrzüge dürfen zum Aufstecken oder Abnehmen des Signales 35 oder 36 nicht angehalten werden. Schnellzüge sind grundsätzlich nur zur Ankündigung außergewöhnlicher Schnellzüge zu verwenden. Züge, die nur bis zu einer bestimmten Stelle der Strecke oder umgekehrt verkehren, werden über den letzten, vor dieser Stelle gelegenen Bahnhof hinaus durch die Signale 35 und 36 nicht angekündigt. Mit Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde dürfen auf bestimmten Strecken die Signale 35 und 36 ständig unterbleiben. Diese Strecken sind in Tafel B 18

verlautbart. Die Fahrdienstleiter haben zu beobachten, ob an dem Zug, der einen anderen anzukündigen hat, das vorgeschriebene Signal angebracht ist; weiters haben sie zu veranlassen, daß von dem Zug, der einen nachfahrenden Zug ankündigt und in einem Bahnhof anderen Zügen vorfährt, das Signal entfernt und an jenem Zug angebracht wird, der unmittelbar vor dem anzukündigenden Zug vom Bahnhof abgeht.

Signale an der Verschublokomotive.

143.) Das Signal 37: „Verschublokomotive“ wird nur bei Nacht angewendet und besteht in je einem weißen Licht vorne und hinten an der Lokomotive.

Es dient dazu, die Lokomotive einwandfrei wahrnehmbar zu machen. Lokomotiven, die von und zu den Zügen fahren, dürfen bei diesen Verschubfahrten die Signale tragen, die sie am Zug getragen haben oder tragen werden; unbedingt muß jedoch bei Nacht vorne und hinten mindestens je ein Licht brennen. Rote Lichter sind aber, falls sie den Zugverkehr behindern würden, in weiße Lichter zu verwandeln.

Signale an Kleinwagen.

144.) Das Signal 38: „Kleinwagen-signal“ wird nur bei Nacht und bei Fahrten durch Tunnels, die keine Durchsicht gewähren, angewendet. Es zeigt folgende Signale:

a) Bei eingeleisigem Betrieb sowie bei zweigleisigem Betrieb auf dem richtigen Gleis:

Nach vorne ein weißes Licht und nach hinten ein rotes Licht.

b) Auf einem gesperrten Gleis, ferner bei zweigleisigem Betrieb auf dem falschen Gleis:

Nach vorne und nach hinten je ein weißes Licht.

Die Signale nach vorne und nach hinten dürfen dann gemeinsam mit nur einer Laterne gegeben werden, wenn dabei die Sichtbarkeit der Signale nicht beeinträchtigt wird.

Signale der Zugmannschaft.

Signale des Lokomotivführers.

145.) Mit der Lokomotivpfeife oder mit der diese ersetzenden Einrichtung werden folgende Signale, Lokomotivsignale genannt, gegeben:

Signal 39: „Achtung“: ein mäßig langer Ton.

Signal 39 a: „Zugtrennung“: wiederholte Abgabe von hohen und tiefen Tönen.

Signal 40: „Bremsen fest“: mindestens drei kurze Töne schnell hintereinander.

Signal 41: „Bremsen mäßig fest“: ein kurzer Ton.

Signal 42: „Bremsen los“: ein langer Ton, dem zwei kurze folgen.

Signal 43: „Bremsen mäßig los“: ein langer Ton, dem ein kurzer folgt.

Die Signale 40 bis 43 werden auch Bremsensignale genannt.

146.) Das Signal 39: „Achtung“ ist zu geben:

- a) bei Annäherung an einen Bahnhof, falls nicht zur selben Zeit die Abgabe eines Bremsensignales erforderlich ist, und zwar unmittelbar vor Erreichen des Einfahr-

vor signales, bei Fehlen eines solchen, unmittelbar vor Erreichen des Einfahrsignales und dort, wo auch kein Einfahrsignal vorhanden ist, etwa 200 m vor der Einfahrweiche. In allen diesen Fällen ist das Signal 39 in der Form eines gedämpften Tones zu geben;

- b) wenn ein Zug vor einem „Halt“ zeigenden Hauptsignal zum Stillstand gekommen ist;
- c) bei Einfahrt in Tunnels, die keine Durchsicht gewähren, sowie bei Antreffen offener Bahnschranken;
- d) bei Pfeifpflöcken (siehe Punkt 123);
- e) über vorherige Verständigung des Lokomotivführers bei einem den Streckenbediensteten nicht angekündigten Zug an unübersichtlichen Bahnstellen;
- f) in allen Fällen, in denen die Aufmerksamkeit von Bediensteten oder anderen Personen erregt werden soll, insbesondere bei behinderter Fernsicht und unsichtiger Witterung vor unabgeschränkten und unbewachten Wegübersehungungen.

Bei durch dichten Nebel oder Schneefall behinderter Fernsicht, ferner bei einer im Bereich unabgeschränkter Wegübersehungungen stattfindenden Begegnung zweier Züge auf zweigleisigen Strecken oder auf Parallelbahnen, weiters dann, wenn ein Schneepflug vorausfährt, hat der Lokomotivführer das Signal 39 „Achtung“ in Abständen von 10 Sekunden zu geben und so die Annäherung des Zuges anzukündigen;

- g) bei Erprobung der durchgehenden Bremse;
- h) vom Zugführer durch Ziehen der Signalleine, wenn die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers erregt werden soll;

- i) wenn bei einem auf der Strecke angehaltenen Zug den Reisenden bewilligt wurde, die Wagen zu verlassen, unmittelbar vor der Weiterfahrt;
- j) bei Kurzzügen vor dem Ingangsetzen in Verkehrsstellen oder auf der Strecke.

147.) Das Signal 39 a: „Zugtrennung“ ist zu geben:

bei wahrgenommener Zugtrennung während der Fahrt auf der Strecke.

148.) Das Signal 40: „Bremsen fest“ ist zu geben:

wenn der Lokomotivführer zum Anhalten des Zuges die Mithilfe der übrigen Zugmannschaft benötigt oder wenn trotz Abgabe des Signales 41 „Bremsen mäßig fest“ die entsprechende Bremswirkung nicht eintritt. Wenn in einem durchgehend gebremsten Zug oder Zugteil wegen Versagens der durchgehenden Bremse die Handbremsen angezogen werden müssen, ist das Signal 40 unausgesetzt solange zu geben, bis die erforderliche Wirkung der Handbremsung eintritt.

149.) Die Signale 41, 42 und 43 sind während der Fahrt zu geben, wenn zur Regelung der Fahrgeschwindigkeit die Mithilfe der übrigen Zugmannschaft erforderlich ist.

Das Signal 42 ist vor dem Ingangsetzen von Zügen, denen nachgeschoben wird, immer, vor dem Ingangsetzen anderer Züge dagegen nur dann zu geben, wenn es der Lokomotivführer für nötig erachtet.

150.) Bei Zügen, die von mehreren Lokomotiven geführt werden, obliegt die Abgabe der erforderlichen Lokomotivsignale in erster Linie dem Führer der f ü h r e n d e n , das ist der vordersten an der Zugspitze fahrenden Lokomotive; die von der Nachschiebelokomotive zu gebenden Signale sind bei Zügen mit zwei Nachschiebelokomotiven vom Führer der hintersten Lokomotive zu geben.

151.) Falls ein Zug durch Betätigen der Notbremse angehalten wird, hat der Lokomotivführer nach Stillstand des Zuges das Signal 42 „Bremsen los“ z w e i m a l unmittelbar hintereinander zu geben. Auf dieses Signal hin haben die Zugbegleiter sofort, ohne eine weitere Anforderung abzuwarten, den Zug bezüglich der erfolgten Bremsung zu untersuchen.

152.) Wird die Lokomotivpfeife durch Ziehen der Signalleine zum Ertönen gebracht, so hat der Lokomotivführer den Regler zu schließen (bei Elektrolokomotiven auszuschaalten), seine Aufmerksamkeit auf den ersten besetzten Bremsposten und auf die Strecke zu richten und den gemachten Wahrnehmungen entsprechend zu handeln. Wenn er keine weiteren Signale wahrnimmt, hat er das vorgenommene Lokomotivsignal als ein zweifelhaftes Signal aufzufassen und den Zug anzuhalten.

153.) Bei Versagen der Lokomotivpfeife oder der sie ersetzenden Einrichtung ist nach den bezüglichen Bestimmungen der Verkehrsvoorschriften und den für Triebwagen ergangenen besonderen Anordnungen vorzugehen.

Signale der Zugbegleiter.

154.) Die Signale der Zugbegleiter sind:

Signal 44: „Plätze einnehmen“.

Ein mäßig langer Ton mit der Mundpfeife.

Signal 45: „Abfahrbereit“.

Bei Tag: Hochhalten der Signalfahne oder eines Armes,

bei Nacht: Hochhalten der Signallaterne mit weißem Licht.

Signal 46: „Abfahrt“.

Ein mäßig langer Ton mit dem Horn.

Im Bedarfsfall sind von der Zugmannschaft auch die Signale der Strecken- und Bahnhofbediensteten anzuwenden.

155.) Die Signale 44, 45 und 46 sind bei Zügen mit Personenbeförderung auf der Einsteigseite, bei allen anderen Zügen auf der Seite der Abfertigung zu geben. Handsignale, die von den Zugbegleitern während der Fahrt gegeben werden, sind auf gerader Bahn auf der Führerseite, in Bogen auf der Innenseite des Bogens zu geben.

Die Signale 44, 45 und 46 sind grundsätzlich auch nach einem Anhalten auf der Strecke vor Antritt der Weiterfahrt anzuwenden.

156.) Vor Ingangsetzen eines Zuges ohne Nachschiebelokomotive gibt der Zugführer das Signal 44 „Plätze einnehmen“, das bis zum Schlußschaffner weiterzugeben

ist. Besteht gegen die Abfahrt kein Hindernis, geben die Schaffner der Reihe nach, vom Schlußschaffner beginnend, das Signal 45 „Abfahrbereit“. Hierauf gibt der Zugführer, nachdem er sich überzeugt hat, daß auch die Lokomotivmannschaft zur Abfahrt bereit ist, das Signal 46 „Abfahrt“ oder erteilt dem Lokomotivführer den Abfahrauftrag durch den Zuruf „Abfahrt“, worauf erst der Zug in Gang gesetzt werden darf. Befindet sich der Zugführer nicht auf dem ersten Bremswagen, so hat der auf diesem Wagen fahrende Schaffner sich von der Abfahrbereitschaft der Lokomotivmannschaft zu überzeugen und nach Vernehmen des gleichfalls vom Zugführer zu gebenden Signales 46 dem Lokomotivführer den Abfahrauftrag durch den Zuruf „Abfahrt“ unter gleichzeitiger Abgabe des Signales 45 zu übermitteln.

Vor Ingangsetzen eines Zuges mit Nachschiebelokomotive gibt der Zugführer, nachdem er sich überzeugt hat, daß die Mannschaft der an der Zugspitze fahrenden Lokomotive zur Abfahrt bereit ist, das Signal 44 „Plätze einnehmen“, die Schaffner geben, wenn gegen die Abfahrt des Zuges kein Hindernis besteht, dieses Signal und gleichzeitig das Signal 45 „Abfahrbereit“ bis zum Schlußschaffner weiter, der, nachdem er sich überzeugt hat, daß auch die Mannschaft der Nachschiebelokomotive zur Abfahrt bereit ist, dem Führer der Nachschiebelokomotive den Abfahrauftrag durch den Zuruf „Abfahrt“ unter gleichzeitiger Abgabe des Signales 45 erteilt (siehe auch Punkt 172).

157.) Wenn der Lokomotivführer nicht zuverlässig wahrnimmt, daß das Signal „Abfahrt“ (der Abfahrauftrag) für einen Zug gilt, darf er den Zug erst dann in Bewegung setzen, bis er vom Zugführer oder von dem den Abfahrauf-

trag übermittelnden Schaffner die mündliche Zustimmung zur Abfahrt eingeholt oder sich sonstwie in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise überzeugt hat, daß das gehörte Signal „Abfahrt“ (der Abfahrauftrag) ihm gilt.

158.) Bei Zügen, die mit dem Befehlsstab abgefertigt werden, gelten hinsichtlich der Anwendung der Signale der Zugbegleiter die Bestimmungen des Punktes 166.

Signale der Bahnhofbediensteten.

Signale im Vershubdienst.

159.) Die Signale im Vershubdienst sind:

Signal 47: „Vorwärts“.

Lotrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne oder eines Armes, bei Nacht der Signallaterne mit weißem Licht, und gleichzeitig ein langer Ton mit der Mundpfeife (Bild 47 und 48).

Vom Fahrdienstleiter wird bei dem im Punkt 160 erwähnten Fall das Signal 47 „Vorwärts“ ohne Verwendung der Mundpfeife und bei Nacht mit grünem Licht gegeben.

Signal 48: „Rückwärts“.

Baagrechtes Hin- und Herbewegen der Signalfahne oder eines Armes, bei Nacht der Signallaterne mit weißem Licht, und gleichzeitig zwei kurze Töne mit der Mundpfeife (Bild 49 und 50).

Signal 49: „Vorsicht“.

Ruhiges Halten der Signalfahne oder eines Armes schräg nach abwärts, bei Dunkelheit

Hochhalten der Signallaterne mit weißem Licht, und gleichzeitig mehrere lange Töne mit der Mundpfeife (Bild 51 und 52).

Signal 50: „Halt“.

Schwingen der Signalfahne oder eines Armes, bei Dunkelheit der Signallaterne mit weißem Licht, im Kreise und gleichzeitig mehrere kurze Töne mit der Mundpfeife (Bild 53 und 54).

Signal 51: „Die Verschubfahrt“ erfolgt auf:

- | | |
|---|-----------------|
| Gleis 1: ein langer Ton, | } Mit dem Horn. |
| „ 3: ein langer und ein kurzer Ton, | |
| „ 5: ein langer Ton und zwei kurze Töne, usw. | |
| Gleis 2: zwei lange Töne, | } Mit dem Horn. |
| „ 4: zwei lange Töne und ein kurzer Ton, | |
| „ 6: zwei lange und zwei kurze Töne, usw. | |

Signal 52: „Die Weiche darf umgestellt werden“.

Zwei kurze Töne mit dem Horn.

Signal 53: „Die Weiche ist umgestellt“.

Ein kurzer Ton mit dem Horn.

Signal 54: „Verschub einstellen“.

Ein kurzer, ein langer und wieder ein kurzer Ton mit dem Horn.

160.) Das Signal 47 mit grünem Licht darf nur vom Fahrdienstleiter und nur zur Erteilung der Durchfahrlaubnis für einen Zug angewendet werden.

161.) Die Signale 47 bis 50 sind von den Bediensteten, die mit einer Signalfahne ausgerüstet sind, bei Tag grundsätzlich mit dieser zu geben.

Bei den Signalen 47 bis 50 ist die Mundpfeife nur nach Bedarf, dann aber immer gleichzeitig mit den sichtbaren Signalen anzuwenden.

Die Signale 47 bis 50 dürfen dann unterbleiben, wenn sich der Verschubbedienstete auf der Lokomotive befindet und die mündliche Verständigung mit dem Lokomotivführer zur Durchführung der beabsichtigten Fahrt genügt.

162.) Für die Begriffe „Vorwärts“ und „Rückwärts“ ist bei Dampflokomotiven die Stellung des Rauchfanges der Lokomotive, bei anderen Triebfahrzeugen, wenn sie nur einen Führerstand haben, das für diesen Zweck mit dem Buchstaben „V“ besonders gekennzeichnete eine Ende des Fahrzeuges, bei Vorhandensein von zwei Führerständen aber der besetzte Führerstand maßgebend. An Triebfahrzeugen mit zwei Führerständen sind bei Vornahme von Verschubbewegungen die Fenster des besetzten Führerstandes offen, die des nichtbesetzten Führerstandes geschlossen zu halten. Wird während eines Verschubes ein Wechsel des Führerstandes notwendig, dann muß hievon der Verschubleiter noch vor Durchführung einer neuerlichen Verschubbewegung verständigt werden.

Das Signal 47 „Vorwärts“ ist jedoch ohne Rücksicht auf die Stellung des Triebfahrzeuges zu geben, wenn mit

diesem Signal die Fortsetzung einer Zugfahrt — mithin nicht eine Verschiebung — angeordnet wird (siehe auch Punkte 82 und 160).

163.) Die Signale 51 und 52 sind vom Verschiebendiensteten, die Signale 53 und 54 vom Stellwerkswärter zu geben.

Das Signal 54 wird grundsätzlich in allen Bahnhöfen angewendet. Es ist vor jedem Stellen einer Fahrstraße für einen Zug bzw. vor dem Freistellen des in Betracht kommenden Signales zu geben und zeigt an, daß eine die freizugehende Fahrstraße berührende oder gefährdende Verschiebung nicht begonnen werden darf und daß bei einem in Durchführung befindlichen Verschiebung raschestens diese Fahrstraße freizumachen ist.

Die Bahnhöfe, in denen die Signale 51 bis 53 angewendet werden, bestimmt die Bundesbahndirektion; diese Bahnhöfe sind in Tafel B 26 angeführt.

Befehlstab.

164.) Der bei Tag zu verwendende Befehlstab (Tagbefehlstab) ist ein runder, etwa 50 cm langer Stab, der an dem einen Ende eine kreisrunde Scheibe von etwa 20 cm Durchmesser trägt. Die Scheibe ist beiderseits weiß gestrichen, grün umrändert und zeigt beiderseits zwei grüne nach oben gerichtete Pfeilspitzen.

Der Nachtbefehlstab ist in gleicher Form nur etwas kürzer ausgeführt. Auf der einen Seite der kreisrunden Scheibe ist eine Glühlampe angebracht, die durch

Druck auf einen am Stabe vorhandenen Lasterknopf zum Aufleuchten gebracht werden kann und dabei grünes Licht zeigt.

Statt des Nachtbefehlstabes darf auch eine Handsignallaterne mit grün abblendbarem Licht verwendet werden. Weiters ist es gestattet, den Tagbefehlstab auch bei Nacht zu verwenden, wenn zufolge guter Platzbeleuchtung die Zugmannschaften zuverlässig die mit diesem Befehlstab gegebenen Signale deutlich wahrnehmen können. Die Bahnhöfe, in denen der Tagbefehlstab auch bei Nacht verwendet werden darf, oder in denen an Stelle des Nachtbefehlstabes eine Signallaterne zu verwenden ist, bestimmt die Bundesbahndirektion.

165.) In Bahnhöfen, in denen die Zugabfertigung durch Fahrdienstleiter erfolgt, sind die Schnell- und Personenzüge mit dem Befehlstab abzufertigen.

Die Bundesbahndirektion kann auf einzelnen Linien nach Bedarf die Abfertigung mit dem Befehlstab auf alle Züge ausdehnen.

166.) Bei Zügen, die mit dem Befehlstab abgefertigt werden, entfallen die Signale 44 „Plätze einnehmen“ (Ausnahmen siehe Punkt 169, Absatz 2) und 46 „Abfahrt“.

In den mit einem Fahrdienstleiter nicht besetzten Verkehrsstellen oder nach Aufenthalt auf der Strecke gibt den Abfahrtauftrag der Zugführer durch den Zuruf „Abfahrt“ unter gleichzeitiger Abgabe des Signales 45 „Abfahrtsbereit“. In begründeten Ausnahmefällen hat der Zugführer statt des Zurufes „Abfahrt“ neben dem sichtbaren Signal 45 einen kurzen Ton mit der Mundpfeife zu geben.

167.) Beim Gebrauch des Befehlstabes kommen drei verschiedene Stellungen desselben zur Anwendung, und zwar: die Ruhelage (Bild 55), die Bereitschaftstellung (Bild 56 und 57) und die Stellung zur Erteilung des Abfahrauftrages (Bild 58 und 59).

Der Befehlstab ist in der Ruhelage, wenn er in etwas geneigter Lage unter dem Arm eingeklemmt getragen wird, wobei der Handgriff vorne nach oben und die Scheibe hinten nach abwärts geneigt ist. Die Signallaterne zeigt in der Ruhelage weißes Licht.

Der Befehlstab ist in Bereitschaftstellung, wenn er vom Fahrdienstleiter beim Handgriff erfaßt und nach vorne schräg abwärts gerichtet frei gehalten wird, so das sich der Stab mit dem Arm in einer geraden Linie befindet. Bei Nacht ist in der Bereitschaftstellung mit dem Befehlstab grünes Licht zu zeigen. Wird statt des Nachtbefehlstabes eine Signallaterne verwendet, so wird die Bereitschaft durch Zeigen des grünen Lichtes in der Tieflage bewirkt.

Bei Erteilung des Abfahrauftrages ist der Befehlstab am unteren Ende (die Signallaterne beim rückwärtigen Handgriff) zu erfassen und mit gestrecktem Arm lotrecht nach aufwärts zu halten, wobei die grün umrahmte Fläche der Scheibe bzw. das grüne Licht der Lokomotivmannschaft der führenden Lokomotive zuzuwenden ist.

168.) Der Befehlstab ist in der Ruhelage zu tragen, wenn der Fahrdienstleiter einen Zug, der nur kurzen Aufenthalt nimmt, am Platz erwartet, oder wenn er vor der Abfahrt eines Zuges Berrichtungen bei diesem überwacht, Auskünfte erteilt usw.

169.) Mit der Bereitschaftstellung des Befehlstabes (Signallaterne) ergeht an die Zugbegleitmannschaft die Aufforderung zur Einnahme ihrer Plätze beim Zug und zur Meldung der Abfahrbereitschaft. Bei Nacht ist die Bereitschaftstellung in erster Linie gegen die Schaffner, d. i. in der Richtung gegen den Schluß des Zuges, hingegen gegen den Zugführer nur vorübergehend und nur dort, wo der Fahrdienstleiter wegen ungünstiger Platzbeleuchtung nicht gesehen wird, zu zeigen.

Sollte bei behinderter Fernsicht oder aus sonstigen Gründen die Bereitschaftstellung des Befehlstabes von einem Teil der Zugmannschaft nicht wahrgenommen werden können, so hat der Fahrdienstleiter ausnahmsweise das Signal 44 „Plätze einnehmen“ mit der Mundpfeife zu geben.

170.) Der durch Hochheben des Befehlstabes (Signallaterne) erteilte Abfahrauftrag ist von der Lokomotivmannschaft grundsätzlich ungefümt zu befolgen. Wenn aber der Lokomotivführer nicht einwandfrei erkennt, daß der Abfahrauftrag für seinen Zug gilt, darf er den Zug erst dann in Gang setzen, nachdem er sich in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise überzeugt hat, daß der wahrgenommene Abfahrauftrag tatsächlich ihm gilt.

Soll ein Abfahrauftrag widerrufen werden, so ist das Signal 50 „Halt“ zu geben, wozu auch der Befehlstab verwendet werden darf.

171.) Vor Abfertigung des Zuges hat sich der Fahrdienstleiter, den Befehlstab (Signallaterne) in der Ruhelage tragend, so aufzustellen, daß er den Zug möglichst überblicken und von der Zugbegleitmannschaft gut gesehen werden kann. Die Schaffner fordern sodann die Reisenden,

erforderlichenfalls durch den Zuruf „Einsteigen“ auf, ihre Plätze im Zug einzunehmen.

Hat der Fahrdienstleiter die Überzeugung gewonnen, daß gegen die Abfahrt des Zuges kein Hindernis obwalten wird, dann bringt er den Befehlstab (Signallaterne) in die Bereitschaftstellung, nimmt aber selbst einen solchen Platz ein, von dem aus er von der Besatzung der führenden Lokomotive (Führer, Heizer oder Beimann) deutlich gesehen werden kann. Der Zugführer und die Schaffner geben sodann, von den beiden Enden des Zuges angefangen der Reihe nach gegen den Fahrdienstleiter hin die Abfahrtsbereitschaft durch das Signal 45 „Abfahrtsbereit“ bekannt, worauf dieser durch Erheben des Befehlstabes (Signallaterne) den Abfahrtsauftrag erteilt.

Befindet sich der Fahrdienstleiter in unmittelbarer Nähe der führenden Lokomotive, so darf er den Abfahrtsauftrag auch mündlich durch den Zuruf „Abfahrt“ geben.

Sind mehrere Züge gleichzeitig oder kurz hintereinander abzufertigen und ist daher zu befürchten, daß der für den einen Zug gegebene Abfahrtsauftrag auf einen anderen Zug bezogen werden könnte, so ist bei Erteilung des Abfahrtsauftrages mit dem Befehlstab (Signallaterne) derart vorzugehen, daß jede Mißdeutung ausgeschlossen ist, z. B. durch gleichzeitigen Zuruf der Nummer des Zuges, für den er gilt, erforderlichenfalls durch Abfertigung aus unmittelbarer Nähe.

172.) Bei Zügen, denen nachgeschoben wird, hat der Schlusschaffner vor Abgabe des Signals 45 die Lokomotivbesatzung der Nachschiebelokomotive zu fragen, ob sie abfahrtsbereit ist, und darf erst nach zustimmender Antwort der Lokomotivbesatzung das Signal 45 geben.

Der Abfahrtsauftrag ist auch bei Zügen, denen nachgeschoben wird, der Besatzung der führenden Lokomotive zu erteilen, deren Führer daraufhin das Signal 42 „Bremsen los“ gibt, das vom Führer der Nachschiebelokomotive zu wiederholen ist. Sobald die Lokomotivführer gegenseitig das Signal 42 vernommen haben, ist mit dem Ingangsetzen des Zuges zu beginnen.

173.) Wird der Abfahrtsauftrag nicht befolgt und ist anzunehmen, daß die Lokomotivbesatzung den mit dem Befehlstab (Signallaterne) gegebenen Abfahrtsauftrag nicht wahrgenommen hat, so hat der Fahrdienstleiter mit erhobenem Befehlstab (Signallaterne) gegen die führende Lokomotive hin zu schreiten.

174.) Nachdem sich der Zug in Bewegung gesetzt hat, ist der Befehlstab (Signallaterne) in lotrechter Richtung zu senken und in die Ruhelage zu bringen.

175.) Die Lokomotiv- und Zugbegleitbesatzung, der bei Zugverspätungen die voraussichtliche Abfahrtszeit womöglich bekanntzugeben ist, hat, sobald die Abfahrtszeit heranrückt, ihre volle Aufmerksamkeit dem Fahrdienstleiter zuzuwenden. Insbesondere hat der Zugführer auf die Vorgänge beim Zug zu achten und, wenn irgend eine Voraussetzung für die Abfahrtsbereitschaft des Zuges nicht erfüllt sein sollte, einer vorzeitigen Erteilung des Abfahrtsauftrages vorzubeugen oder, falls der Auftrag schon gegeben sein sollte, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln das Ingangsetzen des Zuges hintanzuhalten. Weiters haben alle beim Zug beschäftigten Bediensteten die Pflicht, dem Fahrdienstleiter rechtzeitig die Beendigung der Arbeiten beim

Zug, sowie allfällig sich ergebende Hindernisse in der Abfahrbereitschaft — womöglich im Wege des Zugführers, erforderlichenfalls durch entsprechende Zurufe — mitzuteilen.

Der Fahrdienstleiter selbst hat von seinem jeweiligen Standort aus oder auf dem Wege zu seinem Aufstellungsort die Abfahrbereitschaft des Zuges zu überprüfen, die rascheste Behebung wahrgenommener Mängel oder Abfahrhindernisse zu veranlassen wie überhaupt zur Beschleunigung der Herstellung der Abfahrbereitschaft werktätig einzugreifen.

176.) Bei kurzen Aufenthalten müssen auch die beim Zug beschäftigten Bahnhofbediensteten rechtzeitig vor der Abfahrt ihre Aufmerksamkeit dem Fahrdienstleiter zuwenden und die Handhabung des Befehlstabes (Ruhelage, Bereitschaft, Abfahrauftrag) aufmerksam verfolgen. Bedienstete beim Zug, die den Fahrdienstleiter nicht sehen können, müssen durch andere beim Zug beschäftigte Bedienstete entsprechend verständigt werden.

Kennzeichnung des Haltepunktes der Züge.

177.) Das Signal 55: „Haltepunkt“ besteht aus einer rechteckigen, weiß gestrichenen Scheibe, in deren Mitte ein großes schwarzes „H“ angebracht ist (Bild 60). Die Rückseite der Scheibe ist grau gestrichen. Bis auf weiteres dürfen auch kreisrunde Scheiben für das Signal 55 verwendet werden.

Das Signal 55 hat nur für personenbefördernde Züge Gültigkeit und dient zur Kennzeichnung jener Stelle, vor der die Zugspitze zum Stillstand zu

kommen hat. Es ist daher der jeweiligen Zuglänge, der Zugzusammensetzung und der sonstwie begründeten Zugaufstellung entsprechend, und zwar grundsätzlich in der Fahrtrichtung rechts von dem Gleis aufzustellen, für das es gilt.

Für Kurzzüge mit geschobenen und gezogenen Wagen wird der Haltepunkt der Lokomotive durch Tafeln mit der Aufschrift „Hier hält der Kurzzug“ gekennzeichnet.

Sonstige Signale und Zeichen.

Kennzeichnung stehender Fahrzeuge, an denen gearbeitet wird.

178.) Das Signal 56: „Am Fahrzeug wird gearbeitet“ besteht in einer roten Fahne, die so an dem Fahrzeug angebracht wird, daß sie seitlich über dasselbe hinausragt und deutlich wahrnehmbar ist (Bild 61).

179.) Mit dem Signal 56 sind Fahrzeuge, an denen zur Behebung von Gebrechen gearbeitet wird, zu kennzeichnen, wenn diese Fahrzeuge auf Verkehrs- oder Verschubgleisen stehen. Steht jedoch ein solches Fahrzeug zwischen anderen Fahrzeugen, dann ist das Signal an dem vordersten Fahrzeug dieser Gruppe, und zwar auf der Gefahrseite anzubringen.

Für das Anbringen des Signal 56 sind die am Fahrzeug arbeitenden Bediensteten verantwortlich.

Wenn das Signal mangels entsprechender Platzbeleuchtung bei Dunkelheit nicht einwandfrei wahrnehmbar ist, muß in geeigneter Weise für eine ausreichende Sicherung der Fahrzeuge gegen ein Anfahren vorgesorgt werden.

Im Bereich von Zugförderungsstellen und Werkstätten ist das Signal 56 gleichfalls anzuwenden.

Ungültigkeitszeichen für nicht im Betrieb befindliche Signale.

180.) Nicht im Betrieb befindliche Signale werden durch das Zeichen: „Signal ungültig“ (Bild 62) gekennzeichnet, und zwar:

- a) durch ein schräg liegendes, am Signal angebrachtes, auch bei Nacht unbeleuchtetes Holzkreuz aus 120 cm langen und 12 cm breiten, sich rechtwinklig kreuzenden Holzlatten, bei zeitweiliger Sperre von Bahnhöfen bzw. von Zugmelde- oder Blockposten mit Zugverkehr aber durch ein gleichgeformtes Kreuz aus weiß gestrichenem Blech;
- b) bei Armsignalen auch durch den Lotrecht nach abwärts gestellten Arm.

181.) Das Zeichen a) wird an den Hauptsignalen (Einfahr-, Ausfahr-, Block-, Wege- und Deckungssignale), ferner an den Vor- und Verschubsignalen angebracht, solange sie noch nicht in Betrieb genommen sind oder sobald sie außer Betrieb gesetzt wurden, d. h. wenn sie ungültig sind. Das Holzkreuz ist an der Vorderseite des waagrecht gestellten Signalarmes, bei Lichttag- und Scheibensignalen an der Vorderseite der Scheibe oder des Mastes zu befestigen.

Bei zeitweiliger Sperre im Zugverkehr wird das Zeichen a) bei Vorsignalen am Merkzeichen, bei den übrigen Signalen am Laternenrahmen angebracht, der dann nur auf zwei Drittel der Masthöhe aufzuziehen ist, sofern nicht bei einzelnen Signalen das vollständige Aufziehen des Laternenrahmens durch eine bezügliche Anschrift am Signalmast besonders angeordnet ist.

Das Zeichen b) kommt nur bei länger andauernder Ungültigkeit eines Armsignales zur Anwendung.

Ein als ungültig gekennzeichnetes Signal ist bei Nacht nicht zu beleuchten.

182.) Von der Außerbetriebsetzung (Ungültigkeitserklärung) von Signalen sind die Zugmannschaften mündlich und schriftlich, alle sonstigen zur Beachtung dieser Signale verpflichteten Bediensteten mündlich zu verständigen. Für die hievon verständigten Bediensteten gelten diese Signale als nicht vorhanden; sie sind daher trotz der Fahrverbot- bzw. Gefahrstellung nicht zu beachten.

Soll ein Zug vor einem als ungültig gekennzeichneten Hauptsignale angehalten werden, so ist dem Zug am Standort des Hauptsignales das Signal 13 „Der Zug hat anzuhalten“ zu geben.

183.) Ein als ungültig gekennzeichnetes Hauptsignal darf, wenn die Zugmannschaft von der Ungültigkeit dieses Signales nicht verständigt ist, gleichgültig ob es „Halt“ oder „Frei“ zeigt, nicht überfahren werden. Die Weiterfahrt nach dem Anhalten darf nur dann angetreten werden, wenn die Erlaubnis hiezu durch zuverlässige, un- zweideutige Weisung von berufener Seite erteilt wird.

184.) Ein Zug, dem ein Vorsignal als ungültig bekanntgegeben wurde oder der ohne vorherige Verständigung ein als ungültig gekennzeichnetes Vorsignal antrifft, hat sich dem zugehörigen Hauptsignal derart vorsichtig zu nähern, daß er bei der Stellung „Halt“ des Hauptsignales noch vor diesem zum Stillstand kommt.

Schneekreuze.

185.) Bahnstellen, an denen die besonderen Schnee- beseitigungsmittel (auf eigenen Rädern laufende Schneeräumer) außer Tätigkeit gesetzt werden müssen, werden durch sogenannte „Schneekreuze“ gekennzeichnet.

Das Schneekreuz besteht aus einer ungefähr 2'5 m hohen Stange, die an der Spitze dem Zug entgegen ein aus etwa 35 cm langen und 4 cm breiten Holzlatten gebildetes schräg liegendes Kreuz trägt.

Die Bahnstellen, von denen ab die besonderen Schnee- beseitigungsmittel wieder in Tätigkeit gesetzt werden dürfen, sind durch ein Auflösungszeichen gekennzeichnet, das aus einem etwa 2 m hohen Holzpflock mit einer waagrecht stehenden, dem Zug zugewendeten Holzlatte an der Spitze besteht.

Kennzeichen für die Außerbetriebsetzung von Sicherungsanlagen.

186.) Das Zeichen: „Sicherungsanlage außer Betrieb“ wird mit einer Laterne gegeben, die gegen den Zug auf schwarzem Grund den Buchstaben „L“ in weißer Farbe bei Tag und Nacht sichtbar zeigt.

Dieses Signal ist bei allen vorhergesehenen und bei unvorhergesehenen mehr als 24 Stunden dauernden Außer- betriebsetzungen von Sicherungsanlagen oder deren Teilen am Merkzeichen des Einfahrvorsignales anzubringen und dient dazu, die Zugmannschaften an die besonders ange- ordnete Fahrgeschwindigkeitsbeschränkung zu erinnern.

Sondersignale für Strecken mit elektrischer Zugförderung.

187.) Die Sondersignale für Strecken mit elektrischer Zugförderung sind weiß- und schwarzgeränderte auf die Spitze gestellte quadratische Scheiben, die mit weißen Zeichen auf blauem Grund nachstehende Signalbilder zeigen:

Signal 1/E „Ankündigungssignal für die Betätigung der Stromabnehmer“.

Zwei unterbrochene waagrechte Balken in verschiedener Höhe (Bild 63).

Signal 2/E „Stromabnehmer tief“.

Ein waagrecht Balken (Bild 64).

Signal 3/E „Stromabnehmer hoch“.

Ein lotrecht Balken (Bild 65).

Signal 4/E „Ankündigungssignal für die Betätigung der Schalter“.

Zwei kleine Quadrate (Darstellung der Schalterpole — Bild 66).

Signal 5/E „Schalter aus“.

Zwei kleine Quadrate und ein waagrecht Balken (Darstellung eines geöffneten Schalters — Bild 67).

Signal 6/E „Schalter ein“.

Zwei kleine, durch einen waagrecht Balken überbrückte Quadrate (Darstellung eines geschlossenen Schalters — Bild 68).

Signal 7/E „Halt für elektrische Triebfahrzeuge mit Stromabnehmern“.

Ein weißer Quadratausschnitt und ein Quadrat mit gemeinsamem Mittelpunkt (Bild 69).

Signal 8/E „An die Vorheizanlage angeschlossen“.

Ein Blitzpfeil (Bild 70).

Signal 9/E „Merkzeichen für Streckentrenner vor Elektrolokomotivschuppen“.

Ein abwechselnd blau-weiß gestrichener Pflock.

188.) Die Sondersignale gelten neben den allgemeinen Signalen für Triebfahrzeuge, die mit Stromabnehmern ausgerüstet sind. Sie dienen dazu, die Fahrt solcher Triebfahrzeuge fallweise zu verbieten, den jeweiligen Bau- bzw. Schaltzustand der Fahrleitung anzuzeigen oder jene Fahrzeuge zu kennzeichnen, die an eine elektrische Vorheizanlage angeschlossen sind.

Für die Sondersignale gelten sinngemäß auch die Bestimmungen der Punkte 7 bis 15.

189.) Das Signal 1/E „Ankündigungssignal für die Betätigung der Stromab-“

nehmer“ ist grundsätzlich 300 m vor dem Signal 2/E anzubringen und soll vom Zug aus auf 200 m sichtbar sein.

Das Signal 2/E „Stromabnehmer tief“ kennzeichnet jene Stelle, an der die Stromabnehmer bereits in der Stellung „tief“ sein müssen; es soll grundsätzlich 30 m vor dieser Stelle angebracht sein.

Das Signal 3/E „Stromabnehmer hoch“ kennzeichnet jene Stelle, von der ab die Stromabnehmer wieder in der Stellung „hoch“ sein dürfen; es soll grundsätzlich 30 m hinter dieser Stelle angebracht sein.

Wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, dürfen die Signale 1/E bis 3/E auch in geringerer Entfernung angebracht werden. Diese Signale sind dort zu verwenden, wo entweder die Fahrleitung fehlt oder wo aus Gründen des Bau- oder Schaltzustandes mit den Stromabnehmern in der Stellung „hoch“ nicht gefahren werden darf. Bei der Anbringung des Signales 3/E ist überdies vor Abspannungen oder vor mit Fahrleitung ausgerüsteten Weichen darauf Bedacht zu nehmen, daß beim Heben der Stromabnehmer ein Hängenbleiben derselben an der benachbarten Leitung vermieden wird.

190.) Die Signale 4/E bis 6/E sind zur Kennzeichnung der zwischen zwei Kraftwerken (Unterwerken) in der Fahrleitung eingebauten Schutzstrecke anzuwenden.

Das Signal 4/E „Ankündigungssignal für die Betätigung der Schalter“ ist grundsätzlich 300 m vor dem Signal 5/E anzubringen und soll vom Zug aus auf 200 m sichtbar sein.

Das Signal 5/E „Schalter aus“ ist grundsätzlich 30 m vor der Schutzstrecke, das Signal 6/E „Schalter ein“ grundsätzlich 30 m hinter der

Schutzstrecke anzubringen, soferne nicht örtliche Verhältnisse die Anbringung in einer kürzeren Entfernung erforderlich machen.

Der Hauptschalter muß vor Erreichen des Signales 5/E ausgeschaltet sein und darf erst nach Vorbeifahrt an dem Signal 6/E wieder eingeschaltet werden.

191.) Das Signal 7/E „Halt für elektrische Triebfahrzeuge mit Stromabnehmern“ ist anzuwenden, wenn eine Bahnstelle wegen fehlender Fahrleitung oder aus Gründen des Bau- bzw. Schaltzustandes der Fahrleitung durch arbeitende elektrische Triebfahrzeuge (auch mit Stromabnehmern in der Stellung „tief“) nicht befahren werden darf.

Mit dem Signal 7/E sind Gleise oder Gleisteile ohne Fahrleitung bzw. mit ausgeschalteter oder schadhafter Fahrleitung zu kennzeichnen, wenn hintangehalten werden soll, daß ein Elektrotriebfahrzeug auf einem nicht überspannten oder ausgeschalteten Gleis außer Betriebsbereitschaft kommt. Kann jedoch die betreffende Gleisstelle (Fahrleitungsstelle) mit den Stromabnehmern in der Stellung „tief“ durch Rollenlassen (Schwungfahren) überfahren werden oder ist in anderer Weise für die Weiterbewegung des Elektrotriebfahrzeuges vorgesorgt, so ist das Gleis bzw. die Gleisstelle durch die Signale für die Betätigung der Stromabnehmer zu kennzeichnen. Grundsätzlich ist das Signal 7/E vor schadhafte oder ausgeschaltete Fahrleitungsstellen (ausgenommen Schutzstrecken) anzubringen. Lassen jedoch die vorzunehmenden Arbeiten an den Leitungsanlagen oder die beschädigten Fahrleitungen ein Befahren auch mit Fahrzeugen einer anderen Betriebsart nicht zu, so ist das betreffende Gleis (Bahnstelle) durch das Signal 13 zu decken.

Die Signale 1/E bis 7/E sind entweder über dem Gleis, für das sie gelten, anzubringen oder auf eingeleisiger Bahn sowie bei Sperre eines Gleises einer zweigleisigen Bahn rechts, sonst aber auf zweigleisiger Bahn mit Rechtsfahren rechts, mit Linksfahren links vom befahrenen Gleis aufzustellen.

192.) Das Signal 8/E „An die Vorheizanlage angeschlossen“ ist zu verwenden, wenn Wagen an elektrische Vorheizanlagen angeschlossen sind, um zu verhindern, daß durch Anfahren an solche Wagen eine Beschädigung des verwendeten Heizkabels erfolgt. Weiters wird durch dieses Signal verboten, daß an die mit der Vorheizanlage verbundenen Wagen die Heizeinrichtungen eines Triebfahrzeuges angeschaltet werden. Für das Anbringen des Signales sind die für das Signal 56 „Am Fahrzeug wird gearbeitet“ geltenden Bestimmungen sinngemäß anzuwenden.

193.) Das Signal 9/E „Merkzeichen für Streckentrenner vor Elektrolokomotivschuppen“ dient zur Kennzeichnung der vor den Toren der Elektrolokomotivschuppen eingebauten Streckentrenner. Es bezeichnet jene Stelle, an der jede in den Schuppen fahrende Elektrolokomotive anhalten und auf Weisung hinsichtlich der Weiterfahrt in den Schuppen warten muß. In besonderen, durch örtliche Verhältnisse begründeten Fällen, darf mit Genehmigung der Generaldirektion die Aufstellung des Merkzeichens entfallen, doch muß dann in anderer Weise vorgesorgt sein, daß ein unerlaubtes Überfahren der Streckentrenner hintangehalten wird. Die in solchen Fällen getroffenen örtlichen Anordnungen sind in die Schuppen dienstordnung aufzunehmen.

Bremsprobezeichen.

194.) Bei der Erprobung der durchgehenden Bremse eines Zuges sind — sofern eine Verständigung mit dem Lokomotivführer durch Zuruf nicht leicht möglich ist — die Bremsprobezeichen

„Bremsen zu“ und „Bremsen auf“

anzuwenden.

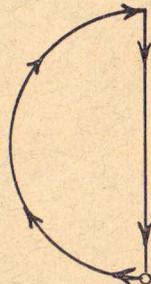
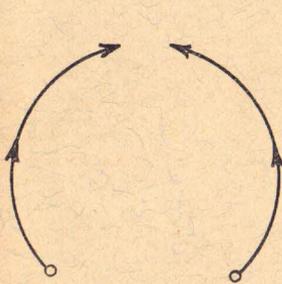
Das Zeichen „Bremsen zu“ wird gegeben durch einen mäßigen Schlag auf die Pufferscheibe eines Wagens oder

bei Tag:

bei Dunkelheit:

Durch Schließen beider Hände über dem Kopf

Durch wiederholtes Heben der Handlaterne in einem nach außen gerichteten Halbkreis und darauf folgendes rasches Senken in lotrechter Richtung.



Das Zeichen „Bremsen auf“ wird gegeben durch zwei mäßige Schläge auf die Pufferscheibe eines Wagens oder

bei Tag:

Durch wiederholtes Hin- und Herschwingen einer Hand über dem Kopf im Halbkreis.

bei Dunkelheit:

Durch wiederholtes Hin- und Herschwingen der Handlaterne über dem Kopf im Halbkreis.



Ausrüstung mit Signalmitteln.

Anlage I.

	Signalmittel, die der Bedienstete bei Ausübung des Dienstes mit sich führen muß		Signalmittel, die am Dienstposten vorhanden sein müssen		Anmerkung
	bei Tag	bei Nacht	bei Tag	bei Nacht	
Fahrdienst- leiter	1 Mundpfeife	1 Leuchtende Laterne mit grüner und roter Blende	1 rote Signalfarbe	1 Laterne m. 4 weißen Gläsern	In Bahnhöfen ohne Endstellwerke ist ein allenfalls am Bahnhofsende befindlicher Weichenstellposten wie ein Stellwerk auszurüsten
Weichen- steller	1 Mundpfeife	1 Signallaterne m. 4 weißen Gläsern			
Stellwerks- wärter (Stellwerk)	1 Mundpfeife 1 Signallaterne †) Laterne m. 4 weißen Gläsern †)	1 Signallaterne m. 4 weißen Gläsern †)	1 rote Signalfarbe 1 grüne Signalfarbe	1 Signalfarbe 2 Knallkapseln	Am Dienstposten eines Mittelstellwerkes, wenn Endstellwerke nicht vorhanden, müssen Signalfarben, Laternen und Knallkapseln in doppelter Zahl vorhanden sein
Beschub- bedienstete	1 Mundpfeife 1 Signallaterne *)	1 Laterne m. 4 weißen Gläsern			*) Beschubleiter, der die Signale 51 und 52 zu geben hat
Bahnhof					†) Auch grüne Gläser für Hand- signallaternen, zur allfälligen Auf- stellung des Unterscheidungszeichens als Vorrat

Verzeichnis der Abbildungen in der Beilage.

- Bild
- 1 Langsamfahrtsignal.
 - 2 Ständiges Langsamfahrtsignal.
 - 3 Unterscheidungs-signal.
 - 4 Halt-signal.
 - 5 Kennzeichnung von Langsamfahrstellen, eingleisiger Betrieb.
 - 6 " " " " , zweigleisiger Betrieb.
 - 7 Deckung von unbefahrbaren Gleisstellen, eingleisiger Betrieb.
 - 8 " " " " , zweigleisiger Betrieb.
 - 9 Haupt-signal „Halt“, bei Tag.
 - 10 " " „Halt“, bei Nacht.
 - 11 " " „Frei“, bei Tag.
 - 12 " " „Frei“, bei Nacht.
 - 13 Vorsignal „Vorsicht“, bei Tag (mit Merkzeichen).
 - 14 " " „Vorsicht“, bei Nacht.
 - 15 " " „Haupt-signal frei“, bei Tag (mit Merkzeichen).
 - 16 " " „Haupt-signal frei“, bei Nacht.
 - 17 Warnbaken.
 - 18 Verschieb-signal „Verschieb erlaubt“, bei Tag.
 - 19 " " „Verschieb erlaubt“, bei Nacht.
 - 20 " " „Verschieb verboten“, bei Tag.
 - 21 " " „Verschieb verboten“, bei Nacht.
 - 22 Signal „Nachschiebedienst aufnehmen“.
 - 23 " " „Nachschiebedienst einstellen“.
 - 24 Weiche „Gerade“.
 - 25 " " „Ablenkung“ gegen die Spitze.
 - 26 " " „Ablenkung“ nach der Spitze.

- Bild
- 27 Kreuzungsweiche, ein Antrieb „Gerade“.
 - 28 " " " " „Ablenkung“.
 - 29 " " , zwei Antriebe „Haupt-richtung“.
 - 30 " " " " „Neben-richtung“.
 - 31 " " " " „Ablenkung rechts“.
 - 32 " " " " „Ablenkung links“.
 - 33
 - 33a } Gleisabschluß-signal (Vorder- und Seitenansicht der Laterne).
 - 34 }
 - 35 Verschieb-pflock.
 - 36 Pfeispflock, für eine Wegübersehung.
 - 36a " " , mehrere Wegübersehung.
 - 37 Grenzzeichen für Zugförderungsstellen.
 - 38 Signal an der Gleisbrückenwaage, Ruhezustand.
 - 39 " " " " , Wiegezustand.
 - 40 Besonderes Kennzeichen für den Leichttriebwagenverkehr, für eine Wegübersehung.
 - 40a Besonderes Kennzeichen für den Leichttriebwagenverkehr, für mehrere Wegübersehung.
 - 41 Zugspitze bei Nacht, Hauptbahn.
 - 42 " " " " , Lokalbahn.
 - 43 Zugschluß bei Tag (Laterne).
 - 43a " " " " (Scheiben).
 - 44 " " " " Nacht.
 - 45 Ankündigung eines außergewöhnlichen Zuges gleicher Fahr-richtung.
 - 46 Ankündigung eines außergewöhnlichen Zuges der Gegenrichtung.
 - 47 Hand-signal „Vorwärts“, bei Tag.
 - 48 " " „Vorwärts“, bei Nacht.
 - 49 " " „Rückwärts“, bei Tag.
 - 50 " " „Rückwärts“, bei Nacht.
 - 51 " " „Vorsicht“, bei Tag.
 - 52 " " „Vorsicht“, bei Nacht.
 - 53 " " „Halt“, bei Tag.
 - 54 " " „Halt“, bei Nacht.

Bild

- 55 Befehlstab, Ruhelage.
56 " , Bereitschaftsstellung bei Tag.
57 " , " " " Nacht.
58 " , Abfahrauftrag bei Tag.
59 " , " " " Nacht.
60 Signal „Haltepunkt“.
61 " „Am Fahrzeug wird gearbeitet“.
62 Ungültigkeitszeichen.
63 Ankündigungssignal für die Betätigung der Stromabnehmer.
64 Signal „Stromabnehmer tief“.
65 " „Stromabnehmer hoch“.
66 Ankündigungssignal für die Betätigung der Schalter.
67 Signal „Schalter aus“.
68 " „Schalter ein“.
69 " „Halt für elektrische Triebfahrzeuge mit Stromab-
nehmern“.
70 " „An die Vorheizanlage angeschlossen“.