

V.

Signal am Wasserkran.

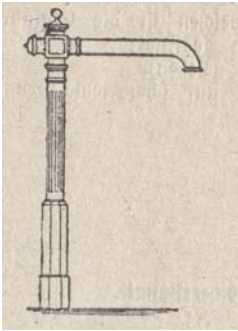
Das Signal zeigt die Querstellung der drehbaren Ausleger der Wasserkrane an. Es besteht aus einer über dem Ausgusse sitzenden Laterne.

Signal 11.

Die Durchfahrt ist gesperrt:

Bei Tage:

Kein besonderes Signal.



Bei Dunkelheit:

Rotes Licht der Laterne.



Zu V.

59. Die Laterne gibt das Signal nach beiden Richtungen.

60. Wo bei Dunkelheit auch die Stellung des Auslegers gleichlaufend zum Gleise kenntlich gemacht werden soll, zeigt die Laterne *w e i ß e s* Licht nach beiden Richtungen.

VI.

Weichen- und Gleisperrsignale.

Die Weichensignale zeigen die Stellung der Weiche, die Gleisperrsignale die Sperrung des Gleises bei Tage wie bei Dunkelheit durch dasselbe Bild an.

Signal 12.

Die Weiche steht auf den geraden Strang
(bei Bogenweichen auf den weniger gekrümmten):
Nach beiden Richtungen eine rechteckige weiße Scheibe.



Signal 13.

Die Weiche steht auf den krummen Strang
(bei Bogenweichen auf den stärker gekrümmten):
a) gegen die Weichenspitze gesehen:
Ein in Richtung der Ablenkung anzeigender Pfeil;



b) vom Herzstück aus gesehen:
Eine kreisrunde weiße Scheibe.



Zu VI.

Zu Signal 12 und 13.

61. Die Weichensignale sind Kastenlaternen. Sie sind bei Dunkelheit so lange zu beleuchten, wie es der Betrieb erfordert.

61a. Kastenlaternen mit den Signalen 12, 13a und 13b befinden sich außer an den einfachen Weichen auch an:

- 1) allen einfachen Kreuzungsweichen, und zwar an jedem Ende eine;
- 2) den doppelten Kreuzungsweichen, bei denen die zwei nebeneinanderliegenden Jungenpaare an jedem Ende der Weiche durch je einen Hebel gestellt und bei der Umstellung nach *d e r s e l b e n* Seite bewegt werden (Parallelschaltung). Hierbei ist stets ein gerades und ein gekrümmtes Gleis für die Einfahrt geöffnet. An jedem Ende der doppelten Kreuzungsweiche stehen in diesem Falle zwei Kastenlaternen.

61b. Wenn bei doppelten Kreuzungsweichen die zwei nebeneinanderliegenden Jungenpaare nach entgegengesetzten Seiten bewegt werden (Kreuzschaltung), so daß stets entweder die beiden geraden oder beiden gekrümmten Gleise für die Einfahrt geöffnet sind, so ist

- a) Wenn alle vier Jungenpaare durch einen Hebel gestellt werden, nur *e i n e* Kastenlaterne vorhanden, die nach *b e i d e n* Seiten für die Fahrt
 - 1) durch die beiden geraden Gleise Signal 12 und
 - 2) durch die beiden gekrümmten Gleise Signal 13c zeigt;
- und b) wenn nur je zwei nebeneinanderliegende Jungenpaare durch denselben Hebel gestellt werden, an *j e d e m* Ende der Kreuzungsweiche eine Laterne vorhanden, die für die Fahrt
 - 1) durch die beiden geraden Gleise nach beiden Seiten Signal 12 und
 - 2) durch die beiden gekrümmten Gleise
 - a) gegen die Weichenspitze gesehen Signal 13c und
 - b) von hinten gesehen Signal 13b zeigt.

Zu Signal 13.

62. Bei der zweiseitigen Weiche wird in beiden Stellungen Signal 13 angewendet.

Der Pfeil zeigt je nach der Richtung des abzweigenden Gleises auf einer Scheibe nach rechts, auf der anderen Scheibe nach links.

c) bei doppelten Kreuzungsweichen ist die Einfahrt in die **b e i d e n** gekrümmten Gleise geöffnet:

gegen die Weichenspitze gesehen:

Ein weißer Doppelpfeil auf schwarzem Grunde.



Signal 14 (Gleispermittelsignal).

Das Gleis ist gesperrt:

Ein waagerechter schwarzer Strich auf weißem Grunde.



Das Weichensignal 13b erhält bei zweiseitigen Weichen, wenn die Ausfahrt geöffnet ist:

- 1) aus dem linksseitigen Gleise die Form:



- 2) aus dem rechtsseitigen Gleise die Form:



Zu Signal 14.

63. Signal 14 zeigt an, daß Fahrten über den Punkt hinaus, wo das Signal steht, verboten sind.

64. Signal 14 wird als feststehendes Signal angewendet bei Stumpfgleisabschlüssen und als verstellbares Signal bei Gleissperren, Entgleisungswweichen, Gleisbrückenwaagen, Drehscheiben u. dgl.

Nach Bestimmungen des Vorstandes der Betriebsinspektion kann es außerdem benutzt werden:

- a) zur Deckung von Gefahrenpunkten in Bahnhöfen (vgl. 291),
- b) zur Sperrung eines Gleises auf dem Fahrzeuge stehen, die nicht in Gang gesetzt werden dürfen oder an die nicht angefahren werden darf (vgl. 29m).

Bei Stumpfgleisabschlüssen zeigt die Kastenlaterne des Gleissperrsignals Signal 14 nur nach der Richtung des zugehörigen Gleises.

65. Signal 14 besteht in der Regel aus einer Kastenlaterne. Sie ist bei Dunkelheit so lange zu beleuchten, wie es der Betrieb erfordert. Nach den Bestimmungen des Vorstandes der Betriebsinspektion kann statt einer Kastenlaterne eine entsprechend angestrichene Scheibe verwendet werden.

66. Wo es für notwendig erachtet wird, durch ein Signal zu kennzeichnen, daß die Sperrung des Gleises aufgehoben ist, zeigt die Kastenlaterne das Bild des Signals 12.

Signalordnung.

VII.

Signale am Zuge.

Die Signale am Zuge dienen teils dazu, die Züge, einzeln fahrende Triebwagen und Lokomotiven als geschlossene Züge im Sinne des § 54 (1) der VO. zu kennzeichnen, teils dazu, dem Strecken- und Stationspersonal gewisse Mitteilungen zu machen.

Signal 15.

Kennzeichnung der Spitze:

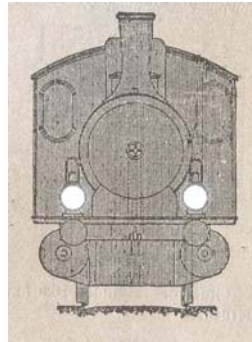
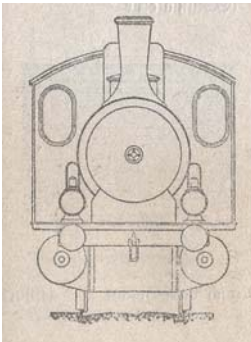
a) wenn der Zug auf eingleisiger Bahn oder auf dem für die Fahrrichtung bestimmten Gleise einer zweigleisigen Bahn fährt:

Bei Tage:

Kein besonderes Signal.

Bei Dunkelheit:

Zwei weiß leuchtende
Laternen vorn am ersten
Fahrzeug.



Zu VII:

67. Wegen des Begriffs Züge im Sinne des § 54 (1) der VO vgl. 1.

68. Die Laternen an der Spitze, die Schluß- und Oberwagenlaternen müssen gleichzeitig brennen.

Ob und welche Nachtsignale auf Strecken mit Tunneln auch am Tage anzuwenden sind, wird von der Eisenbahndirektion bestimmt.

Zu Signal 15a.

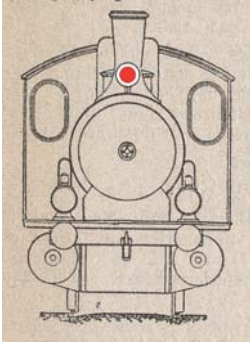
69. Signal 15a ist bei Zügen mit Vorspann auch an der zweiten Lokomotive, bei Zügen, die nachgeschoben werden, auch an der Schiebelokomotive anzubringen.

Signalordnung.

b) wenn der Zug auf zweigleisiger Bahn das falsche Gleis a u s - n a h m s w e i s e befährt:

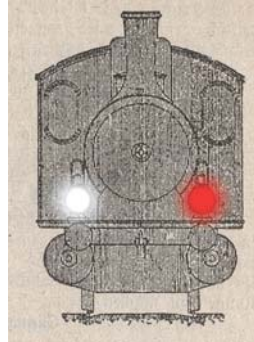
Bei Tage:

Eine runde rote, weiß geränderte Scheibe vorn am ersten Fahrzeuge.



Bei Dunkelheit:

Rote Blendung einer der Laternen des Signals 15a.



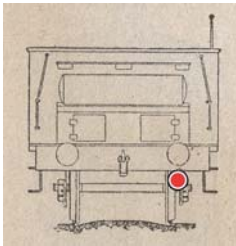
Signal 16.

Zugschlußsignal:

a) für einzeln fahrende Triebwagen und Lokomotiven.

Bei Tage:

An der Hinterwand eine runde rote, weißgeränderte Scheibe (Schlußscheibe).



Bei Dunkelheit:

An der Hinterwand eine rote leuchtende Laterne (Schlußlaterne).



Statt des Signals 16a kann auch das Signal 16b geführt werden.

Zu Signal 15b.

70. Wenn auf mehrgleisiger Bahn zeitweise eingleisiger Betrieb eingerichtet ist, (FV. § 28 B) wird das Signal nicht gegeben.

Zu Signal 16.

71. Schlußscheibe und Schlußlaterne sind in der Regel an der rechten Pufferstange aufzuhängen. Wenn der Zug jedoch auf zweigleisiger Bahn das falsche Gleis ausnahmsweise befährt, so ist die Schlußlaterne an der linken Pufferstange, außerdem an der rechtsseitigen noch eine weißleuchtende Laterne aufzuhängen. Ist aber zeitweise eingleisiger Betrieb eingerichtet (FV. § 28 B), wird das Schlußsignal auch bei Dunkelheit wie gewöhnlich gegeben.

72. Die Oberwagenscheiben und Oberwagenlaternen werden in die auf dem Dache oder zu beiden Seiten des Fahrzeugs befindlichen Stützen gesteckt oder mit beweglichen Stützen daran befestigt.

73. Laufen mehrere Bahnlinien auf einer längeren Strecke nebeneinander her, so ist, wenn es erforderlich erscheint, ihre Züge voneinander zu unterscheiden, bei den Zügen der einen Bahn an der linken Pufferstange noch eine rote leuchtende Laterne aufzuhängen.

74. Bei Zügen, die geschoben werden, ohne daß sich eine Lokomotive an der Spitze befände, trägt nur die schiebende Lokomotive das Schlußsignal, und zwar nach 16a.

75. Bei Zügen, die nachgeschoben werden, tragen der letzte Wagen Signal 16b, die Schiebelokomotive - bei zweien die hintere - außerdem Signal 16a.

76. Bei Übergabezügen (FV. § 5 (2)) kann von dem Vorstand der Betriebsinspektion angeordnet werden, daß Signal 16a statt Signal 16b zu führen ist.

77. Wenn bei Dunkelheit durch das Schlußsignal eines auf einer Station haltenden Zuges ein später einfahrender Zug beirrt werden könnte, ist das Schlußsignal zu beseitigen, bis der spätere Zug vorübergefahren ist.

b) für andere Züge:

Bei Tage:

Am letzten Wagen die Schluß-

scheibe nach a) und außerdem:
entweder
zwei nach vorn und nach hinten
sichtbare viereckige, rot und weiß
gestrichene Scheiben (Ober-

wagenscheiben)

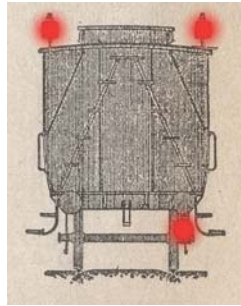
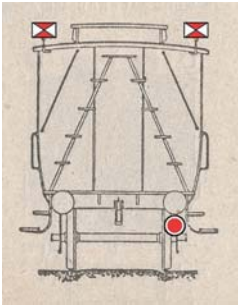
oder
die für die Dunkelheit erforderlichen Laternen.

Bei Dunkelheit:

Am letzten Wagen die Schluß-

laterne nach a) und außerdem

zwei nach vorn g r ü n und
nach hinten r o t leuchtende
Laternen (Oberwagenlater-



Ausführungsbestimmungen.

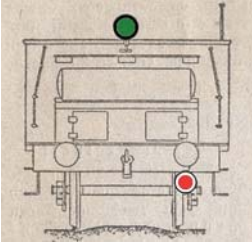
Signal 17.

Ein Sonderzug folgt nach:

a) für einzeln fahrende Triebwagen und Lokomotiven:

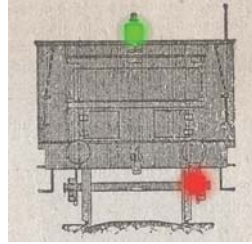
Bei Tage:

An der Hinterwand außer der Schlußscheibe nach 16 eine runde grüne Scheibe.



Bei Dunkelheit:

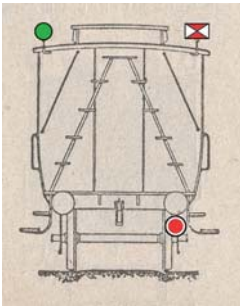
An der Hinterwand außer der Schlußlaterne nach 16 eine grüne leuchtende Laterne.



b) für andere Züge:

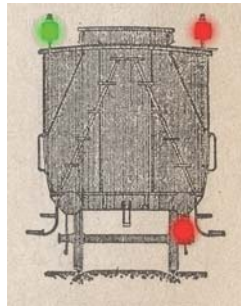
Bei Tage:

Signal 16b mit der Abänderung, daß eine oder beide Oberwagenscheiben durch runde, grüne Scheiben ersetzt werden.



Bei Dunkelheit:

Signal 16b mit der Abänderung, daß eine oder beide Oberwagenlaternen nach rückwärts grünes Licht zeigen.



Zu Signal 17 und 18.

78. Wegen der Anwendung der Signale 17 und 18 vgl. FV. § 67 (1).

79. Einzeln fahrende Lokomotiven tragen, wenn sie rückwärts fahren, die grüne Scheibe des Signals 17 am Schornsteine.

80. Bei Zügen, die geschoben werden, ohne daß sich eine Lokomotive an der Spitze befände, trägt nur die schiebende Lokomotive das Schlussignal, und zwar nach 17a.

81. Die Schiebelokomotive eines nachfolgenden Zuges trägt Signal 17a. Hat die Schiebelokomotive den Zug innerhalb der Strecke, auf der der Sonderzug anzukündigen ist, während der Fahrt verlassen, so trägt daneben auch der letzte Wagen des Zuges Signal 17b, wenn nicht etwa die Schiebelokomotive dem Zuge noch bis zu einer Haltstation folgt, wo das Signal 17b am Zuge angebracht werden kann. Kehrt aber die Schiebelokomotive auf dem gleichen Gleise zurück, bevor der Sonderzug folgt, so hat sie auf der Hinfahrt kein Signal zu führen, den Sonderzug vielmehr auf der Rückfahrt durch Signal 18 anzukündigen.

82. Auf zweigleisig betriebener Bahn sollen Sonderzüge in der Regel nur durch Signal 17 angekündigt werden (vgl. jedoch Schlusssatz von 81). Ausnahmsweise darf Signal 18 auch auf zweigleisiger Bahn angewendet werden:

- a) wenn Signal 17 nicht mehr gegeben werden kann,
- b) wenn zwischen dem in der gleichen Richtung vorausfahrenden Zug und dem zu signalisierenden Zuge zeitlich ein zu großer Abstand liegt,
- c) wenn dadurch Aufenthalte schnellfahrender Züge vermieden werden können.

Signal 18.

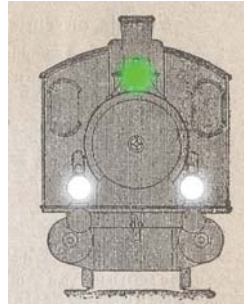
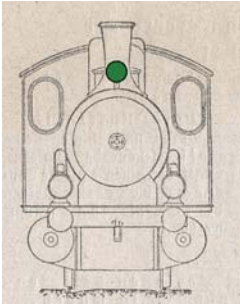
Ein Sonderzug kommt in entgegengesetzter Richtung:

Bei Tage:

Eine runde grüne Scheibe vorn am ersten Fahrzeuge.

Bei Dunkelheit:

Eine grün leuchtende Laterne über den Laternen des Signals 15.



Ausführungsbestimmungen.

Signal 19.

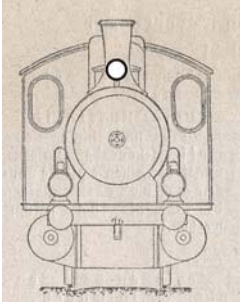
Die Telegraphen- und Fernsprechleitung
ist zu untersuchen:

Bei Tage:

Eine runde weiße Scheibe
vorn am ersten Fahrzeuge oder
an jeder Seite des Zuges.

Bei Dunkelheit:

wird dieses Signal nicht ge-
geben.



Signal 20.

Die Strecke soll untersucht werden:

Bei Tage:

Ein Zugbeamter schwingt
irgendeinen Gegenstand auf
und ab oder winkt mit dem
Arme.

Bei Dunkelheit:

Ein Zugbeamter schwingt die
Handlaterne auf und ab.

Zu Signal 19.

83. Das Signal ist so lange zu wiederholen, bis die Störung der Leitung beseitigt ist.

84. Der Auftrag, das Signal aufzunehmen, kann mündlich erteilt werden.

Zu Signal 20.

85. Sobald Signal 20 gegeben wird, hat der Wärter die vom Zuge durchfahrene Strecke zu untersuchen. Findet er nichts vor, so hat er den nächsten Wärter zum Nachsuchen zu veranlassen.

86. In wichtigen Fällen genügt die Abgabe des Signals nicht, vielmehr ist der Zug anzuhalten und der Wärter mündlich zu unterrichten.