

Signalbuch (SB) DV 301 der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft

gültig vom 1. April 1935

Auf folgender Seite wird der Abschnitt A und B (Signale) der Dienstvorschrift DV 301 (Signalbuch) der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft in der Fassung vom 28. Dezember 1934, mit Inkrafttreten zum 1. April 1935 vorgestellt. Es sind keine in der nachfolgenden Zeit erschienenen Berichtigungen eingearbeitet worden. Die Gliederung wurde weitestgehend original übernommen. Die abgebildeten Signale sind im annähernden Maßstab dargestellt, wo die Übersichtlichkeit nicht gewährleistet werden konnte, wurde darauf verzichtet.

Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Signalordnung vom 28. Dezember 1934

Auf Grund des Artikels 91 der Reichsverfassung und der Verordnung vom 29. Oktober 1920 (Reichsgesetzblatt Seite 1859) wird verordnet

- Die Eisenbahn-Signalordnung vom 24. Juni 1907 (Reichsgesetzblatt Seite, 377) mit den Änderungen vom 12. März 1910 (Reichsgesetzblatt, Seite 515), vom 16. September 1923 (Reichsgesetzblatt II, Seite 372), sowie vom 17. Februar 1930 (Reichsgesetzblatt II, Seite 27) erhält die aus der Anlage ersichtliche geänderte Fassung.
- Die Verordnung tritt zum 1. April 1935 in Kraft.

Berlin, den 28. Dezember 1934

Der Reichsverkehrsminister
gez. Freiherr von Eltz

Vorbemerkungen zum Signalbuch

Das Signalbuch enthält

die Eisenbahn-Signalordnung und zwar im



- Abschnitt A: allgemeine Bestimmungen der ESO
- Abschnitt B: die Signale der ESO
- Abschnitt C: die Kennzeichen der ESO

den Anhang zur ESO (AzSO): Signale und Kennzeichen mit befristeter Gültigkeit, die
a) von den Signalen und Kennzeichen der ESO - Abschnitt B und C - abweichen,
b) in der ESO - Abschnitt B und C - nicht enthalten sind,

die Ausführungsbestimmungen zur ESO und zum AzSO.

Bei den Signalen und Kennzeichen des AzSO ist der Geltungsbereich jeweils angegeben.

Abkürzungen

Anhang zu den Fahrdienstvorschriften und zum Signalbuch	AzFV
Anhang zur Eisenbahnsignalordnung	AzSO
Ausführungsbestimmung	AB
Bauverordnung für Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs	BS
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung	BO
Eisenbahnsignalordnung	ESO
Fahrdienstvorschriften	FV
Reichsbahndirektion	RBD

Abschnitt A Allgemeine Bestimmungen

- (1) Die Eisenbahn-Signalordnung (ESO) gilt für alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen Deutschlands. Ihre Signale und Kennzeichen müssen auf jeder Bahn mindestens in dem Umfang angewandt werden, den die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) und die Bauordnung für Bahnanlagen und Fahrzeuge der Schmalspurbahnen des allgemeinen Verkehrs (BS) vorschreiben.
- (2) Die in der ESO aufgeführten Zeichen werden unterschieden in Signale und Kennzeichen. Der Reichsverkehrsminister entscheidet, ob Zeichen zu den Signalen oder zu den Kennzeichen zählen.
- (3) Für die in der ESO vorgesehenen Signale und Kennzeichen dürfen keine anderen als die dort vorgeschriebenen Formen (auch Farben und Klangarten) verwendet werden. Die in der ESO enthaltenen Signale und Kennzeichen dürfen nicht für andere Zwecke angewandt werden, als in der ESO angegeben ist. Soweit von der ESO in Form oder Bedeutung abweichende Signale für eine gewisse Übergangszeit verwendet werden müssen, ist hierzu die Genehmigung des Reichsverkehrsministers erforderlich. Die allgemeine Einführung neuer, nach Form und Bedeutung von den Bestimmungen der ESO abweichender Signale und Kennzeichen bedarf der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.
- (4) Maßgebend ist die Beschreibung der Signale und Kennzeichen. Die bildlichen Darstellungen dienen zur Erläuterung. Von ihnen kann abgewichen werden, soweit die Beschreibung nicht entgegensteht. In den Bildern sind, soweit nicht anders angegeben, die Signale und Kennzeichen so dargestellt, wie sie in der Fahrrichtung gesehen werden.
- (5) Der Reichsminister ist ermächtigt, in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse Abweichungen von der ESO zuzulassen.
- (6) Ausführungsbestimmungen sowie ihre etwaigen Änderungen und Erweiterungen sind vor Inkrafttreten dem Reichsminister mitzuteilen.

Ausführungsbestimmungen zu Abschnitt A

1. Die Ausführungsbestimmungen enthalten die wesentlichen Vorschriften über die Handhabung der ESO. Wenn die unter 9. genannten Stellen im Rahmen dieser Bestimmungen Anordnungen treffen, so müssen außer der ESO auch die anderen gesetzlichen Bestimmungen (BO, BS, EBO), sowie die durch Dienstvorschriften oder Richtlinien gegebenen Anordnungen berücksichtigt werden.
2. Züge im Sinn der ESO sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus mehreren Regelfahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten, einzeln fahrenden Triebwagen und Lokomotiven (auch Kleinlokomotiven). Die Züge müssen als solche durch die vorgeschriebenen Signale gekennzeichnet sein. Nebenfahrzeuge (BO § 27 (1) und § 72) und Regelfahrzeuge, die gemäß FV § 80 (2) auf die Strecke gelangen, gelten nicht als Züge (BO § 54 (1) und FV § 5 (1)).
3. Die Bezeichnungen rechts und links sind stets im Sinn der Fahrrichtung verstanden. Im gleichen Sinn sind die bildlichen Darstellungen und ihre Beschreibungen zu betrachten.
4. Für die Anwendung der Signale und Kennzeichen sind außer den Bestimmungen des Signalbuchs die Fahrdienstvorschriften und die Vorschriften für den Block- und Stellwerkdienst

maßgebend.

5. Besondere im Signalbuch nicht enthaltene Signalvorschriften oder Zusatzbestimmungen dürfen nur mit Genehmigung der Hauptverwaltung getroffen werden.

6. Die für die Dunkelheit vorgeschriebenen Signale und Kennzeichen - Nachtzeichen - sind mit dem Eintritt der Dämmerung ohne Rücksicht auf Mondschein oder sonstiges Licht bis zum Eintritt voller Tageshelle anzuwenden. Die Zeiten, während deren die Nachtzeichen hiernach mindestens anzuwenden sind, werden von der Direktion bestimmt und im AzFV bekanntgegeben.

7. Ist in dem in AB 6 genannten Zeitraum ein Nachtzeichen vollständig oder teilweise erloschen, das Tageszeichen aber zweifelfrei erkennbar, so gilt das Tageszeichen (FV § 53 (9)).

8. Wird im Einzelfall ein Signal oder Kennzeichen nicht deutlich wahrgenommen, so muss bei der Beachtung des Signals oder Kennzeichens die Bedeutung angenommen werden, die die größere Vorsicht erreicht.

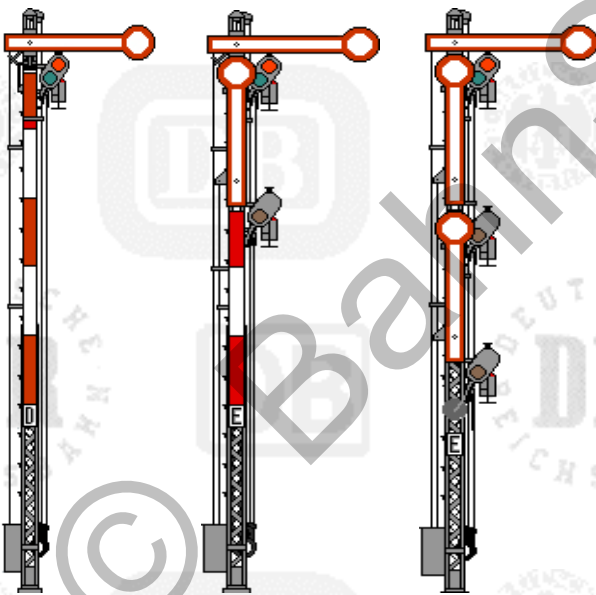
9. Unter Hauptverwaltung, Direktion und Betriebsamt ist bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Reichsbahn-Hauptverwaltung, die Reichsbahndirektion und das Reichsbahn-Betriebsamt zu verstehen. Welche Stellen bei den privaten Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs an die Stelle von Hauptverwaltung, Direktion und Betriebsamt in Betracht kommen, bestimmt der Reichsbevollmächtigte für Privatbahnaufsicht.

Abschnitt B

Signale

I Haupt- und Vorsignale

Hauptsignal (Hp)



Signal Hp 0 - Halt

Formsignal

Ein weißer, rotumrandeter Signalfügel - bei mehrflügeligen Signalen der obere - zeigt waagrecht nach rechts.

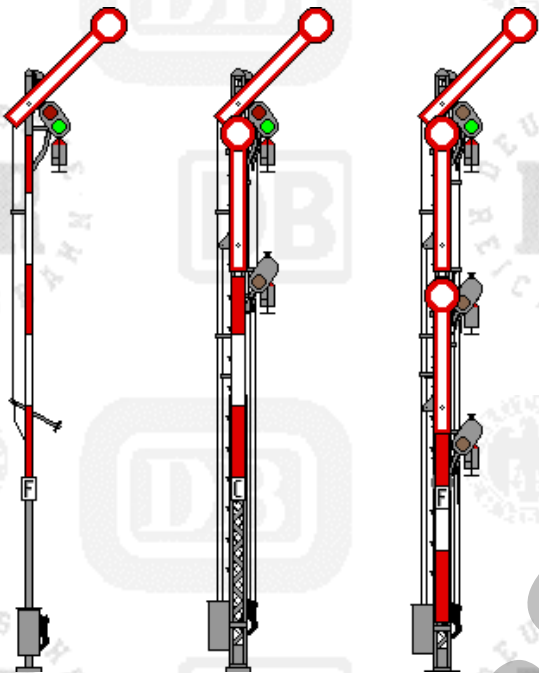
Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Die Signallaterne - bei mehrflügeligen Signalen die oberste Laterne - zeigt rotes Licht.



22. Hauptsignale, für die der Auftrag zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal ohne schriftlichen Befehl erteilt werden darf, haben am Signalmast ein "Ersatzsignal" »Ve 5« (AB 56 bis 58).

23. Hauptsignale, an denen die Haltstellung auf mündlichen Auftrag des Fahrdienstleiters oder Aufsichtsbeamten vorbeigefahren werden darf, sind durch eine weiße Tafel mit rotem »M« in lateinischer Schreifschrift am Signalmast in Augenhöhe des Lokomotivführers gekennzeichnet. Das Kennzeichen wird auf Anordnung der Direktion und nur auf Strecken mit dichter Zugfolge (Stadt- und Vorortbahnen) angewandt (FV § 22 (17)).



Signal Hp 1 - Fahrt

Das Signal gibt keine besondere Vorschrift über die Geschwindigkeit.

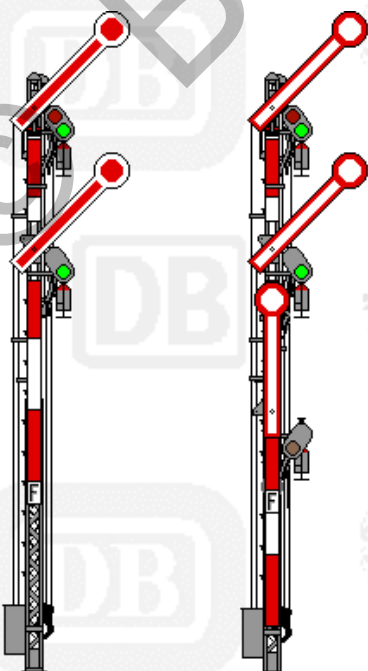
Formsignal

Der Signalfügel - bei mehrflügeligen Signalen der oberste Flügel, zeigt schräg nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Die Signallaterne - bei mehrflügeligen Signalen die oberste Laterne - zeigt grünes Licht.

24. Da das Signal »Hp 1« keine besondere Vorschrift über die Geschwindigkeit gibt, ist die Anwendung der nach dem Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit erlaubt, sofern nicht durch andere Anordnungen (AzFV usw.) oder durch Langsamfahrtsignale eine andere Geschwindigkeit festgesetzt ist.



Signal Hp 2 - Langsamfahrt

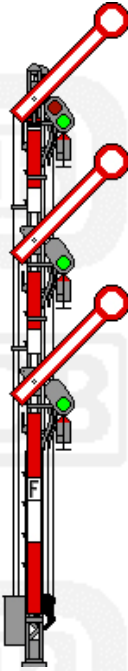
Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h oder auf eine durch besondere Anordnung festgesetzte Geschwindigkeit.

Formsignal

Beide Flügel zweiflügeliger Signale - bei dreiflügeligen Signalen die zwei obersten Flügel, zeigen nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Beide Signallaternen zweiflügeliger - bei dreiflügeligen Signalen die zwei obersten Laternen - zeigen senkrecht übereinander grünes Licht.



Signal Hp 3 - Langsamfahrt

Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung wie bei »Hp 2«, jedoch für einen anderen als durch »Hp 2« gekennzeichneten Fahrweg.

Formsignal

Die Flügel dreiflügeliger Signale zeigen nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°.

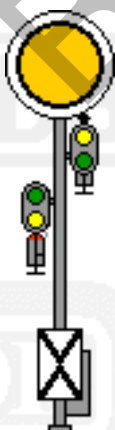
Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Die drei Signallaternen zeigen senkrecht übereinander grünes Licht.

25. Die Signale »Hp 2« und »Hp 3« schreiben eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor, wenn nicht für den betreffenden Fahrweg eine höhere oder niedrige Geschwindigkeitsgrenze durch besondere Anordnung festgesetzt ist oder durch Signal »Fw 101« oder »Lf 1« angezeigt wird.

26. Die durch ein mehrflügliges Signalbild gekennzeichnete Geschwindigkeitsbeschränkung gilt für den an das Hauptsignal anschließenden Weichenbereich. In Ausnahmefällen wird der Geltungsbereich besonders festgesetzt.

Vorsignal ohne Zusatzflügel (Vo)



Signal Vo 1 - Halt erwarten

Am Hauptsignal ist Halt (»Hp 0«) zu erwarten.

Formsignal

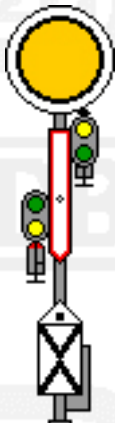
Eine runde gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand steht senkrecht.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Zwei Signallaternen zeigen schräg übereinander, nach rechts steigend, gelbes Licht.



Vorsignal mit Zusatzflügel (Vz)



Signal Vo 2 - Fahrt bzw. Langsamfahrt erwarten

Am Hauptsignal sind ein, zwei oder drei Flügel in Fahrtstellung oder die entsprechenden Nachtzeichen (»Hp 1«, »Hp 2« oder »Hp 3«) zu erwarten.

Formsignal

Eine runde gelbe Scheibe liegt waagrecht.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Zwei Signallaternen zeigen schräg übereinander, nach rechts steigend, grünes Licht.

Signal Vz 1 - Halt erwarten

Am Hauptsignal ist Halt (»Hp 0«) zu erwarten.

Formsignal

Eine runde gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand steht senkrecht. Darunter zeigt ein weißer, pfeilförmiger Flügel mit rotem Rand senkrecht nach unten.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Zwei Signallaternen zeigen schräg übereinander, nach rechts steigend, gelbes Licht.

Signal Vz 2 - Langsamfahrt erwarten

Am Hauptsignal sind ein Flügel in Fahrtstellung oder das entsprechende Nachtzeichen (»Hp 1«) zu erwarten.

Formsignal

Eine runde gelbe Scheibe liegt waagrecht; darunter zeigt der Flügel senkrecht nach unten.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Zwei Signallaternen zeigen schräg übereinander, nach rechts steigend, grünes Licht.

Signal Vz 3 - Langsamfahrt erwarten

Am Hauptsignal sind zwei oder drei Flügel in Fahrtstellung oder das entsprechende Nachtzeichen (»Hp 2« oder »Hp 3«) zu erwarten.

Formsignal

Eine runde gelbe Scheibe liegt waagrecht; darunter zeigt der Flügel senkrecht nach unten.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Zwei Signallaternen zeigen schräg übereinander, nach rechts steigend, gelbes Licht. Senkrecht unter dem oberen gelben Licht, aber höher als das untere gelbe Licht, erscheint noch ein grünes Licht.

27. Das Vorsignal ist mit dem für die Fahrt gültigen Hauptsignal verbunden, dass entweder beide Signale die Stellung **gleichzeitig** ändern oder Signal »Vo 2«, »Vz 2« oder »Vz 3« erst gegeben werden kann, wenn das Hauptsignal zuvor in die diesen Signalbildern entsprechende Stellung (Signal »Hp 1«, »Hp 2« oder »Hp 3«) gebracht worden ist, und dass Signal »Vo 1« oder »Vz 1« gegeben werden muss, bevor das Hauptsignal auf "Halt" zurückgestellt werden kann.

28. Das Vorsignal braucht bei Signal »Hp 1«, »Hp 2« oder »Hp 3« nicht in die Freistellung gebracht zu werden, wenn der Zug schon an ihm vorbeigefahren ist oder wenn er nicht an ihm vorbeifährt.

29. Die Wahrnehmung des Vorsignals entbindet den Lokomotivführer nicht von der Beobachtung des Hauptsignals.

30. Bei Bauzuständen, für die hinter dem Hauptsignal ständig eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet ist (vgl. AB 100), kann nach Bestimmung der Direktion das Vorsignal ohne Zusatzflügel ständig in Warnstellung (Signal »Vo 1«) belassen werden. In diesen Fällen ist am Hauptsignal die Stellung »Hp 0«, die Stellung »Hp 2« oder die Stellung »Hp 3« zu erwarten.

31. Die Abstände der Vorsignale von den zugehörigen Hauptsignalen und ihr Standort werden von der Direktion festgesetzt.

32. Die Vorsignale "Vo" und "Vz" sind rechts neben dem Gleis, zu dem sie gehören, angebracht; die Scheibe in der Regel in Augenhöhe des Lokomotivführers.

33. Die Laternen der Vorsignale müssen so lange brennen, wie die zugehörigen Hauptsignale (siehe AB 17 und 18).

34. Wo bei Dunkelheit rückwärts die Stellung eines Vorsignals oder das Brennen der Signallaternen erkennbar gemacht werden soll, zeigt bei Signal »Vo 1«, »Vz 1« und »Vz 3« die obere Laterne rückwärts mattweißes, volles Licht, die untere mattweißes Sternlicht; bei Signal »Vo 2« oder »Vz 2« beide Laternen mattweißes Sternlicht. Das grüne Zusatzlicht bei Signal »Vz 3« hat kein Rücklicht.

35. Ein für den Betrieb ungültiges Vorsignal wird durch ein unter der Scheibe angebrachtes Kreuz gekennzeichnet oder es wird die Scheibe abgenommen, bei Signal "Vz" auch der Flügel. Werden Scheibe und Flügel nicht abgenommen, so ist das Vorsignal in Warnstellung »Vo 1« bzw. »Vz 1« festzulegen. Das Signal wird bei Dunkelheit beleuchtet. Die Vorsignaltafel und die Vorsignalbaken (Kennzeichen »K 3« und »K 4«) sind zu entfernen oder zu verdecken.

36. Wegen abweichender Form des Vorsignals »Vo 2« im Bereich der Direktion Bayern rechts des Rheins siehe AzSO, Signal »Vo 102«.

36a. Wenn das Vorsignal "Vz" an einer Signalbrücke oder an einem Ausleger hängt, ist der Signalfügel über der gelben Scheibe angebracht.

Signalverbindungen (Sv)

Eine Signalverbindung ist ein Lichttagessignal, das in einem Signal besonderer Art ein Hauptsignal und ein Vorsignal vereinigt.

Die Lichter **links** stellen das Hauptsignal dar. Sie zeigen an, ob der **unmittelbar hinter** dem Signal liegende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf oder nicht.

Die Lichter **rechts** stellen das Vorsignal für das nächstfolgende Hauptsignal dar. Sie zeigen an, ob der **hinter diesem** Signal liegende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf oder nicht.



**Signal Sv 1 - Fahrt frei ! -
Am nächsten Signal ist ebenfalls "Fahrt frei" zu erwarten.**

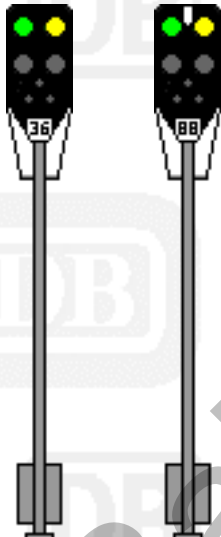
Lichtsignal

Zwei grüne Lichter in gleicher Höhe nebeneinander.

Zu den Signalen »Sv 1« bis »Sv 8«

37. Die in einem gemeinsamen Tragschild angebrachten Signale »Sv 1« bis »Sv 8« können rechts oder links neben oder über dem Gleis angeordnet sein.

38. Die Grundstellung der Signalverbindungen ist im allgemeinen "Fahrt frei". Bei den Signalen, die eine abzweigende oder kreuzende Fahrstraße decken, ist die Grundstellung dagegen "Halt". Ausnahmen bestimmt die Direktion.



**Signal Sv 2 - Fahrt frei ! -
Am nächsten Signal ist ebenfalls "Halt" (Signal »Sv 3«
oder »Sv 4«) zu erwarten.**

Lichtsignal

Links ein grünes, rechts in gleicher Höhe daneben ein gelbes Licht.

Zu den Signalen »Sv 2« / »Sv 8«

39. Wenn mit dem Bremsen schon vor dem Signal zu beginnen ist, erscheint ein senkrechter, nach unten zeigender weißbeleuchteter Pfeil über dem Signal »Sv 2« / »Sv 8«.

40. Der "Bremspfeil" wird angewandt, wenn die Entfernung zweier aufeinander folgender Signale kleiner ist als der Bremsweg für volle Fahrgeschwindigkeit.





Signal Sv 3 - Halt !
Weiterfahrt nur mit besonderer Vorsicht.

Lichtsignal

Zwei gelbe Lichter in gleicher Höhe nebeneinander.

41. Vor Signal »Sv 3« hat ein Zug zu halten; er darf an ihm nach **mündlichen** Auftrag des Zugführers unter besonderen Vorsichtsmaßnahmen vorbeifahren. Die Art der Vorsichtsmaßnahmen bestimmt die Direktion.



Signal Sv 4 - Halt !

Lichtsignal

Ein rotes Licht.

42. Vor Signal »Sv 4« hat ein Zug zu halten; er darf an ihm nur vorbeifahren, wenn er dazu durch Ersatzsignal (Signal »Ve 5« und das Signal »Abfahren« des Zugführers (FV § 53 (2)) oder mündlichen Befehl (FV § 22 (17) und AB 23) ermächtigt wird, siehe auch AB 37 u. 38.



Signal Sv 5 - Fahrt / Langsamfahrt erwarten

Fahrt frei ! - Am nächsten Signal ist Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Signal »Sv 6«, »Sv 7« oder »Sv 8«) zu erwarten.

Lichtsignal

Links ein grünes Licht, rechts zwei grüne Lichter senkrecht übereinander, das obere Licht in gleicher Höhe mit dem linken Licht.



Signal Sv 6 - Langsamfahrt / Fahrt erwarten

Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung - Am nächsten Signal ist Fahrt frei (Signal »Sv 1«, »Sv 2« oder »Sv 5«) zu erwarten.

Lichtsignal

Links zwei grüne Lichter senkrecht übereinander, rechts ein drittes grünes Licht in gleicher Höhe mit dem oberen linken Licht.

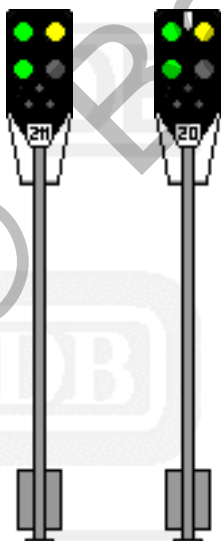


Signal Sv 7 - Langsamfahrt / Langsamfahrt erwarten

Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung - Am nächsten Signal ist Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung (Signal »Sv 6«, »Sv 7« oder »Sv 8«) zu erwarten.

Lichtsignal

Links und rechts in gleicher Höhe je zwei grüne Lichter senkrecht übereinander.



Signal Sv 8 - Langsamfahrt / Halt erwarten

Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung - Am nächsten Signal ist "Halt" (Signal »Sv 3« oder »Sv 4«) zu erwarten.

Lichtsignal

Links zwei grüne Lichter senkrecht übereinander, rechts ein gelbes Licht in gleicher Höhe mit dem oberen linken Licht.

Zwischensignal (Zs)



Signal Zs 1 - Das Hauptsignal zeigt "Halt" (»Hp 0«)

Lichtsignal

Ein Lichtstreifen steht senkrecht, an seinem oberen Ende zeigt ein zweiter waagrecht nach rechts.



Signal Zs 2 - Das Hauptsignal zeigt "Fahrt frei" (»Hp 1«)

Lichtsignal

Ein Lichtstreifen steht senkrecht, an seinem oberen Ende zeigt ein zweiter nach rechts aufwärts.



Signal Zs 3 - Das Hauptsignal zeigt "Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung" (»Hp 2« oder »Hp 3«)

Lichtsignal

Ein Lichtstreifen steht senkrecht, an seinem oberen Ende zeigt ein zweiter nach rechts abwärts.

42a. Zwischensignale werden nach Weisung der Direktion zwischen Haupt- und Vorsignal aufgestellt, um in besonderen Fällen dem Lokomotivführer die Stellung des zugehörigen Hauptsignals anzuzeigen. Wo notwendig, werden mehrere Zwischensignale, bis zu drei, aufgestellt.

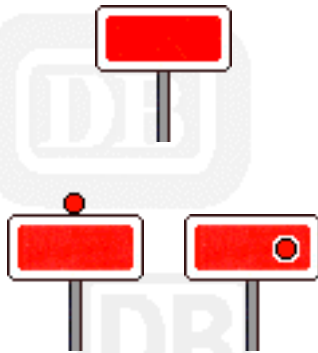
42b. Die Zwischensignale stehen unmittelbar rechts vom Gleis.

42c. Die Wahrnehmung der Zwischensignale entbindet den Lokomotivführer nicht von der Beobachtung des Hauptsignals.

42d. Bei einem für den Betrieb ungültigen Signal ist die Beleuchtung ausgeschaltet.

II Fahrverbot- und Fahrerlaubnisignale (Ve)

Die Nachtzeichen der Signale »Ve 1« und »Ve 2« dürfen mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers auch bei Tag als Lichttagessignal - unter Wegfall der Scheiben - angewandt werden. Die Lichtstärke der Lichtsignale ist den äußeren Helligkeits- und Sichtverhältnissen anzupassen.



Signal Ve 1 - Deckungsscheibe

Halt! - Weiterfahrt erst nach Beseitigung des Signals erlaubt.

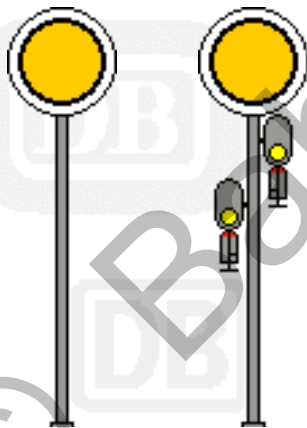
Formsignal

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Eine Laterne zeigt rotes Licht.

Das Signal ist ortsfest; es wird durch Drehen oder Umlegen der Scheibe um 90° beseitigt. Diese Lage wird bei Dunkelheit durch ein weißes Licht gekennzeichnet.



Signal Ve 2 - Deckungsvorscheibe

Signal »Ve 1« ist zu erwarten.

Formsignal

Eine runde gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Zwei Signallaternen zeigen schräg übereinander, nach rechts steigend, gelbes Licht.

Wenn Signal »Ve 1« nicht zu erwarten ist, wird das Signal »Ve 2« durch Drehen oder Umlegen der Scheibe um 90° beseitigt. Diese Lage wird bei Dunkelheit durch zwei weiße, schräg nach rechts steigende Lichter gekennzeichnet.

Zu den Signalen »Ve 1« und »Ve 2«

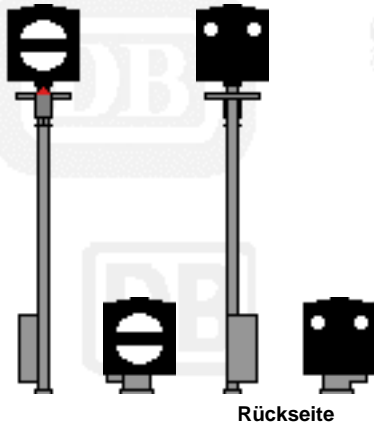
43. Signal »Ve 1« wird angewandt, wenn kein Hauptsignal für die Deckung vorgeschrieben ist:

- zur Deckung beweglicher Brücken innerhalb der Bahnhöfe,
- zur Deckung beweglicher Brücken auf eingleisigen Strecken mit Genehmigung der HV,
- zur Deckung der bei Falschfahrten zu benutzenden Gleise zweigleisiger Strecken vor beweglichen Brücken,
- zur Deckung von Gleisüberschneidungen von Rollbahngleisen bei Bauarbeiten und dgl.
- auf Bahnhöfen von Nebenbahnen, wenn auf ihnen Züge kreuzen,
- auf Hauptbahnen zur vorübergehenden Deckung von Gleisabschnitten auf Betriebsstellen, wenn sich die Notwendigkeit zur Deckung an derselben Stelle häufiger wiederholt.

Signal »Ve 2« wird auf Hauptbahnen in den Fällen c) und d), auf Nebenbahnen im Fall c) stets, sonst nach Bestimmung der Direktion angewandt.

44. Die Grundstellung der Signale "Ve" bestimmt die Hauptverwaltung (HV).

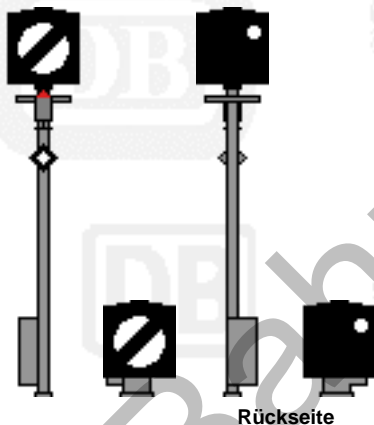
45. Der Standort des Signals »Ve 1« und der Abstand des Signals »Ve 2« von der zugehörigen Deckungsscheibe werden von der Direktion bestimmt.
46. Wenn die Signale auf Nebenbahn-Kreuzungsbahnhöfen angewandt werden, brauchen die Laternen nur zu brennen, wenn bei Dunkelheit Züge kreuzen.
47. Wo rückwärts kenntlich gemacht werden muss, dass die Laternen brennen, zeigen sie mattweißes Licht.
48. Wenn das Signal »Ve 1« aus den in FV § 22 (6) angegebenen Gründen nicht durch Drehen oder Umliegen der Scheibe beseitigt werden kann, so ist der Zug durch Befehl Ab zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal zu beauftragen (FV § 22 (32)).
49. Bei den Signalen »Ve 1« und »Ve 2« soll in den Fällen AB 43 a) bis c) das Nachtzeichen auch am Tag angewandt werden, wenn infolge von Nebel, Schneegestöber und dergleichen das Tageszeichen auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar ist.



Signal Ve 3 - Gleisperrsignal
Halt ! - Das Gleis ist gesperrt.

Formsignal

Ein waagerechter, schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.



Signal Ve 4 - Gleisperrsignal
Die Gleisperrung ist aufgehoben.

Formsignal

Ein nach rechts steigender, schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe.

50. Signal »Ve 3« / »Ve 4« kann allein stehen oder es kann mit ihm ein Wartezeichen - Kennzeichen »K 11« - oder ein Wartezeichen und gleichzeitig ein Vorrücksignal - Signal »Ve 6« verbunden sein.
51. Signal »Ve 3« zeigt an, dass Fahrten über das Signal hinaus verboten sind, ausgenommen bei Gleisbrückenwaagen und Drehscheiben, wo es anzeigt, dass diese nicht befahren werden dürfen. Signal »Ve 4« stellt keinen Fahrauftrag dar. Wenn dieser für Rangierfahrten nicht durch das Merkbuch (Bahnhofdienstanweisung), durch die Lokomotivfahrordnung oder auf anderer Weise ein für allemal erteilt ist, muss er im Einzelfall durch den Rangierleiter besonders gegeben werden. Hat eine Rangierabteilung der Fahrauftrag erhalten, so gestattet das allein angewandte Signal »Ve 3« / »Ve 4« in seiner Stellung »Ve 4« ohne weiteres die Vorbeifahrt, auch dann, wenn die Fahrt vorübergehend durch Signal »Ve 3« unterbrochen war. Ist das Signal »Ve 3« / »Ve 4« durch ein Wartezeichen (Kennzeichen »K 11«) ergänzt und zeigt es die Stellung »Ve 4«, so hat eine Rangierabteilung stets noch einen besonderen Auftrag nach AB 275 zur Vorbeifahrt durch den zuständigen Stellwerks- oder Weichenwärter abzuwarten. Ist das Gleisperrsignal »Ve 3« / »Ve 4« durch das Wartezeichen (Kennzeichen »K 11«) und gleichzeitig durch das Vorrücksignal (Signal »Ve 6«) ergänzt (AB 276) und zeigt es die Stellung »Ve 4«, so hat eine Rangierabteilung das Aufleuchten des Vorrücksignals abzuwarten, bevor sie am Signal vorbeifahren darf. Züge dürfen an einem Signal »Ve 4« nur dann vorbeifahren, wenn sie eine Einfahr-, Abfahr- oder Durchfahrlaubnis erhalten haben. Signal »Ve 6« und Kennzeichen »K 11« gelten, auch wenn sie mit Signal »Ve 3« / »Ve 4« vereinigt sind, nicht für Züge.
52. Signal »Ve 3« / »Ve 4« steht unmittelbar rechts vom zugehörigen Fahrgleis, ausgenommen bei Drehscheiben und Gleisbrückenwaagen.
53. Signal »Ve 3« / »Ve 4« ist bei Dunkelheit zu beleuchten, wenn und solange der Betrieb es erfordert.

Nach Bestimmung der Direktion kann statt der Kastenlaterne ein anderer, entsprechende Bilder zeigender, nicht erleuchtbarer Signalkörper angewandt werden.

54. Wo die Stellung eines Gleissperrsignals auch rückwärts erkennbar gemacht werden soll, zeigt die Laterne rückwärts

- bei Sperrung (Signal »Ve 3«) zwei mattweiße Sternlichter waagrecht nebeneinander,
- bei aufgehobener Sperrung (Signal »Ve 4«) zwei mattweiße Sternlichter nach rechts steigend.

Wo rückwärts kenntlich gemacht werden soll, dass die Laterne rückwärts eines unverstellbaren Signals »Ve 3« brennt, zeigt die Rückseite ein mattweißes Sternlicht.

Bei Drehscheiben erscheinen die Signalbilder »Ve 3« / »Ve 4« und bei Gleisbrückenwaagen das Signalbild »Ve 3« nach beiden Seiten.

54a. Bei Gleisbrückenwaagen genügt an der Stelle der Kastenlaterne eine Blechscheibe, die Signal »Ve 3« zeigt, wenn sich die Waage in Wägestellung befindet.

55. Wegen abweichender Form siehe AzSO, Signal »Ve 104«.



Signal Ve 5 - Ersatzsignal

Am Halt zeigenden Hauptsignal (Hp 0) ohne schriftlichen Befehl vorbeifahren.

Lichtsignal

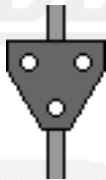
Drei weiße Lichter in Form eines »A«.

56. Das Ersatzsignal ist ein Lichttagessignal und gibt einem vor dem Halt zeigende Hauptsignal zu Halten gekommenen Zug den Auftrag, an ihm vorbeizufahren. Es ersetzt den sonst auszustellenden Befehl »Ab« (FV § 22 (13)).

Das Ersatzsignal leuchtet nicht dauernd, sondern nur von Fall zu Fall auf kurze Zeit, etwa 1½ Minuten lang. Es gilt nur dann als Auftrag zum Vorbeifahren ohne schriftlichen Befehl, wenn es aufleuchtet, während der Zug vor dem Signal hält. Ist es schon vorher erschienen, so ist es für diesen Zug ungültig. Der Zug muss dann vor dem Signal so lange warten, bis das Zeichen verlöscht und vom neuen aufleuchtet.

57. Das Ersatzsignal ist in der Regel an dem Hauptsignal angebracht für das es gilt.

58. Beim Versagen des Ersatzsignals muss schriftlicher Befehl »Ab zur Vorbeifahrt« am Halt zeigenden Hauptsignal ausgestellt werden (FV § 22 (13)).



Signal Ve 6 - Vorrücksignal

Vorrücken.

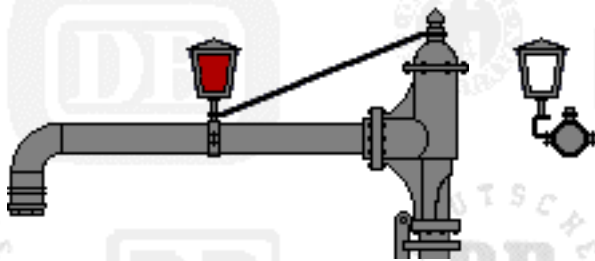
Lichtsignal

Drei weiße Lichter in Form eines »V«.

59. Das Vorrücksignal ist ein Lichttagessignal und dient dazu, einer Rangierfahrt den Auftrag zum Vorrücken zu geben. Das Aufleuchten des Vorrücksignals gilt als Auftrag. Erlischt das Signal, bevor die Spitze der Rangierabteilung am Signal vorbeigefahren ist, so gilt der Auftrag damit als zurückgenommen. Halten mehrere Rangierabteilungen, so gilt der Auftrag nur für die vorderste.

Es kann allein stehen oder mit dem Wartezeichen (Kennzeichen »K 11«) vereinigt oder mit diesem an einem Gleissperrsignal (»Ve 3« / »Ve 4«) angebracht sein (s. auch AB 277).

Beim Versagen des Vorrücksignals muss der zuständige Stellwerks- oder Weichenwärter des Auftrags zum Vorrücken mündlich erteilen. Der Rangierleiter oder der alleinfahrende Lokomotivführer muss den Auftrag wiederholen (FV § 81 (5)).



Signal Ve 7 - Wasserkransignal
Halt ! Die Durchfahrt ist gesperrt.

Tageszeichen
Kein besonderes Signal.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal
Rotes Licht einer Laterne über dem Ausleger.

60. Signal »Ve 7« zeigt die Querstellung des drehbaren Auslegers des Wasserkrans an.

61. Wo bei Dunkelheit die Stellung des Auslegers kenntlich gemacht werden soll, zeigt die Laterne nach beiden Richtungen bei Stellung des Auslegers senkrecht zum Gleis (90°) rotes, bei Stellung des Auslegers gleichlaufend mit dem Gleis (180°) weißes Licht.

62. Das Signal kann nur entfallen bei Wasserkranen, die nicht an Hauptgleisen stehen, wenn die allgemeine Beleuchtung des Standorts die Stellung des Auslegers zweifelsfrei erkennen läßt.

III Schutzhalte signale (Sh)

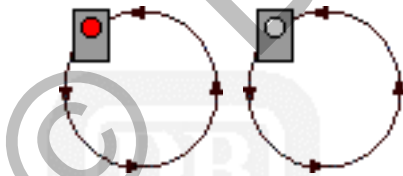
Durch Schutzhalte signale wird der Auftrag zum Halten erteilt. Sie werden gegeben als Hand signal, Scheibensignal, Knallsignal, Horn- oder Pfeifensignal.



Signal Sh 1 - Kreissignal
Halt !

Tageszeichen
Eine rot-weiße Signalfolge oder irgendein Gegenstand oder der Arm allein wird im Kreis geschwungen.

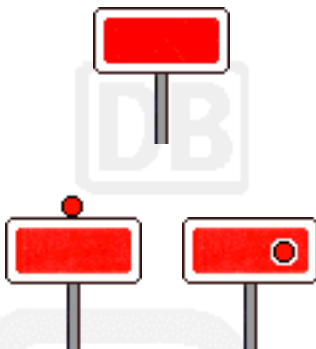
Nachtzeichen
Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen.



Signal Sh 2 - Haltscheibe
Halt !

Formsignal
Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand ist aufgestellt.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal
Eine Laterne zeigt rotes Licht.



63. Die Nachtzeichen sollen auch bei Tag angewandt werden, wenn die Tageszeichen infolge von Nebel, Schneegestöber oder dgl. auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.
Schutzhaltsignale werden außer für Züge auch für Rangierabteilungen und einzelne Fahrzeuge angewandt.

Zu den Signalen »Sh 1« und »Sh 2«

64. Die Signale »Sh 1« und »Sh 2« werden gegeben:

- a) zur vorübergehenden Sperrung des Gleises vor Gefahrenpunkten auf Betriebsstellen,
- b) zur Bezeichnung einer Stelle, an der ein Zug auf einer Betriebsstelle ausnahmsweise halten muss,
- c) zum Schutz von Fahrzeugen, die nicht in Gang gesetzt werden dürfen oder an die nicht angefahren werden darf, nach Bestimmung des Betriebsamts,
- d) wenn ein auf Fahrt stehendes Haupt- oder Gleissperrsignal, oder eine Deckungsscheibe oder ein Signal für zurückkehrende Schiebelokomotiven oder Teilfahrten nicht auf Halt zurückgestellt werden kann (FV § 22 (25) und (32) und § 21 (10)),
- e) zur örtlichen Sperrung des Gleises vor einer unbefahrten Gleisstelle auf freier Strecke,
- f) zum Schutz eines liegengebliebenen Zuges oder eines auf freier Strecke zurückgelassenen Zugteils und zur Sperrung eines unbefahrbar gewordenen nachbargleises nach den Bestimmungen der FV § 61.

65. Ferner sind die Signale »Sh 1« und »Sh 2« zu geben, sofern der Auftrag zum Halten nicht durch ein Hauptsignal (Abschnitt I) erteilt werden kann:

- a) wenn der Einfahrt eines Zuges in eine Betriebsstelle ein Hindernis entgegensteht,
- b) wenn nach dem Ertönen des Gefahrensignals (Signal »Lt 4«) ein Zug angehalten werden muss,
- c) wenn an einem Zug gefahrdrohende Unregelmäßigkeiten wahrgenommen werden,
- d) wenn ein Zug in einem Streckenabschnitt zu einer Zeit erscheint, wo angenommen werden muss, dass der vorausgefahrte Zug den Abschnitt noch nicht verlassen hat,
- e) wenn auf zweigleisiger Bahn ein Zug ohne vorherige Ankündigung und ohne Falschfahrt-Spitzensignal (Signal »Zg 2«) auf dem nicht für seine Fahrtrichtung bestimmten Gleis fährt,
- f) wenn auf eingleisiger Bahn oder beim Abweichen von Rechtsfahrten (FV § 28) ein Zug aus der dem Abläutesignal entgegengesetzter Richtung kommt,
- g) wenn auf eingleisiger Bahn oder beim Abweichen vom Rechtsfahren (FV § 28) nach einem Abläutesignal das Abläutesignal für die Gegenrichtung ertönt, ohne dass ein Zug vorübergefahren ist oder das zuerst gegebene Abläutesignal durch Fernsprecher oder durch das Ruhesignal (Signal »Lt 3« zurückgenommen worden ist (AB 68 und 122a),
- h) zum Schutz von Kleinwagen (FV 68 und 102 (8)).

66. In den Fällen AB 65 b) bis f) wird in der Regel das Signal »Sh 1« und nur ausnahmsweise das Signal »Sh 2« gegeben.

67. Wenn es zweifelhaft ist, ob Signal »Sh 1« vom Zug wahrgenommen wird, ist die Aufmerksamkeit des Zugpersonals auch durch Signal »Sh 5« zu erregen.

68. Im Fall AB 65 g) ist das Haltsignal nach beiden Richtungen zu geben in der Weise, dass der Wärter an seinem Standort für den Zug eine Haltscheibe (Signal »Sh 2«) aufstellt, dem anderen Zug möglichst weit entgegenläuft und ihm das Kreissignal (Signal »Sh 1«) gibt.

69. Vor einer unbefahrten Gleisstelle (AB 64 e) ist das Gleis ohne Rücksicht darauf, ob ein Zug zu erwarten ist oder nicht, stets nach beiden Richtungen örtlich zu sperren.

70. Signal »Sh 2« ist nicht ortsfest; es wird unmittelbar rechts vom Gleis aufgestellt. Kann es rechts nicht aufgestellt werden, so ist es links vom Gleis oder mitten im Gleis aufzustellen.

Muss einem Zug der Auftrag zum Halten so plötzlich gegeben werden, dass Signal »Sh 2« nicht mehr aufgestellt werden kann, so ist der Zug durch Signale »Sh 1« oder »Sh 4« zum Halten zu bringen und mündlich zu unterweisen.

71. Im Fall AB 64 d) ist das Signal »Sh 2« vor dem gestörten Signal in dessen Nähe aufzustellen. Bei Dunkelheit sind die Laternen des Hauptsignals (Hp) zu senken, damit das Nachtzeichen "Halt" erscheint, oder wenn dies nicht möglich, zu löschen (FV § 22 (25)). Erforderlichenfalls ist das Gleis durch die Signale »Sh 4« und »Sh 1« nach AB 91 zu sperren.

72. Wird Signal »Sh 2« zur örtlichen Sperrung eines Gleises vor einer unbefahrten Stelle auf freier Strecke (AB 64e) benutzt, so ist es mindestens 50 m vor der unbefahrten Stelle aufzustellen. Außerdem ist zur Ankündigung des Signals »Sh 2« die Haltvorscheibe (Signal »Sh 3«) nach AB 80 aufzustellen und gegebenenfalls Signal »Sh 4« (AB 86c) zu geben (siehe AB 84 und 92).

Die zur örtlichen Sperrung eines Gleises in einem Tunnel erforderlichen Signale sind stets außerhalb des Tunnels aufzustellen, auch wenn die unbefahrte Gleisstelle jenseits außerhalb des Tunnels, aber so nahe der Tunnelmündung liegt, dass die Signale bei Einhaltung der vorgeschriebenen Abstände im Tunnel aufgestellt werden müssten. Ausnahmen bei längeren Tunnels werden von der Direktion angeordnet.

73. Wird Signal »Sh 2« zum Schutz eines auf freier Strecke liegendegebliebenen Zuges oder zurückgelassenen Zugteils oder zur Sperrung des Nachbargleises (AB 64 f) benutzt, so ist es mindestens 50 m vom Zugschluss oder von der Zugspitze entfernt aufzustellen. Gleichzeitig sind Knallkapseln (Signal »Sh 4«) nach AB 90 auszulegen.

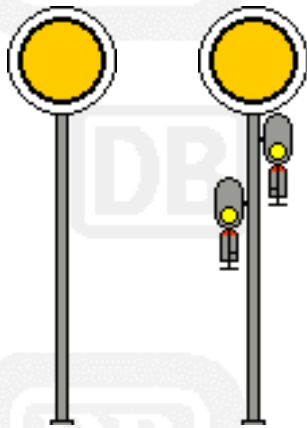
74. In welcher Entfernung vor dem zu schützenden Punkt das Signal »Sh 2« in anderen als den in AB 71 bis 73 genannten Fällen aufzustellen und ob dabei auch Signal »Sh 3« oder »Sh 4« anzuwenden ist, bestimmt der das Signal anordnende Beamte.

75. Bei Anwendung des Signals »Sh 1« sind die in AB 70 bis 73 für Signal »Sh 2« getroffenen Bestimmungen soweit wie möglich zu beachten. Muss eins dieser Signale so plötzlich gegeben werden, daß sie durch Signal »Sh 3« oder »Sh 4« nicht mehr ergänzt werden können, so sind die Signale »Sh 1« oder »Sh 2« so weit als möglich vom Gefahrenpunkt entfernt zu geben (siehe auch AB 93).

76. Im Notfall kann zum Geben des Nachtzeichens die Laterne vorübergehend auf den Boden gestellt werden.

77. Nähert sich ein Zug einem Signal »Sh 3«, so ist außerdem auch Signal »Sh 1« zu geben, wenn eine Wache am Signal aufgestellt oder ein Wärter in der Nähe ist.

78. Wegen der Verwendung roter an Stelle rot-weißer SignalfLAGGEN für Signal »Sh 1« siehe AzSO, Signal »Sh 101« (Seite 150).



Signal Sh 3 - Haltvorscheibe

Eine Haltscheibe »Sh 2« ist zu erwarten.

Formsignal

Eine runde gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand ist aufgestellt.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Zwei Signallaternen zeigen schräg übereinander, nach rechts steigend, gelbes Licht.

79. Das Signal wird dazu benutzt, eine folgende Haltscheibe »Sh 2« schon auf eine gewisse Entfernung anzukünden.

80. Das Signal ist nicht ortsfest; es wird in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis aufgestellt mindestens im Vorsignalabstand der betreffenden Strecke, auf Hauptbahnen 700 oder 1000 m*, auf Nebenbahnen 400 oder 700 m vor dem Signal »Sh 2«.

81. Kann Signal »Sh 3« nicht rechts vom Gleis aufgestellt werden, so ist es links vom Gleis aufzustellen. Wenn ein links aufgestelltes Signal auf einer mehrgleisigen Strecke die Fahrt auf dem Nachbargleis beirren würde, so ist von der Aufstellung des Signals »Sh 3« abzusehen und der Zug durch die Signale »Sh 1« und »Sh 4« zum Halten zu bringen. Signal »Sh 1« ist in diesem Falle möglichst im Vorsignalabstand vor Signal »Sh 2« zu geben.

82. Bei Dunkelheit zeigen die Laternen nach hinten mattweißes Sternlicht.

83. Im Notfall können zum Geben des Nachtzeichens »Sh 3« die Laternen vorübergehend vom Wärter in der Hand gehalten oder auf den Boden gestellt werden.

84. Muss einem Zug der Auftrag zum Halten so plötzlich gegeben werden, dass Signal »Sh 3« nicht mehr aufgestellt werden kann, so ist der Zug durch Signal »Sh 1« oder »Sh 4« zum Halten zu bringen und mündlich zu unterweisen. Signal »Sh 1« oder »Sh 4« ist möglichst weit vor dem Gefahrenpunkt zu geben.

85. Wegen der Verwendung als Deckungsvorscheibe siehe Signal »Ve 2«.

*) Auf der Strecke Spandau West - Friedrichsruh 1200 m.

Signal Sh 4 - Knallsignal

Halten.

Akustisches Signal

Hintereinander ertönen drei Knalle.

86. Signal »Sh 4« ist gleichzeitig mit den Signalen »Sh 1« oder »Sh 2« durch Knallkapseln zu geben, die auf dem Schienenstrang ausgelegt werden (siehe Anlage zum Signalbuch):

a) wenn ein liegendegebliebener Zug oder auf freier Strecke zurückgelassener Zugteil zu schützen ist (AB 64f und 73),

- b) wenn ein Kleinwagen zu schützen ist (FV § 102 (8)),
- c) wenn bei der örtlichen Sperrung eines Gleises auf freier Strecke (AB 64e und 72) dem für die örtliche Sperrung verantwortlichen Beamten nicht bekannt ist, dass die schriftliche Benachrichtigung der Züge über die Aufstellung des Signals »Sh 2« angeordnet ist (FV § 31 (6)),
- d) wenn an einem Hauptsignal, das wegen Störung nicht auf Halt gestellt werden kann, nicht vorbeigefahren werden darf (AB 64 d und 71) und mit der Annäherung eines Zuges gerechnet werden muss, der über die Störung nicht verständigt ist (FV § 22 (25) und (32) und § 21 (10)),
- e) wenn zu vermuten ist, dass die sichtbaren Signale »Sh 1«, »Sh 2« und »Sh 3« wegen örtlicher Verhältnisse, wegen Nebels, Schneegestöbers, Sturms oder dgl. übersehen werden oder verlöschen könnten.

87. Signal »Sh 4« ist ohne die Signale »Sh 1« oder »Sh 2« zu geben, wenn kein Beamter zum Geben des Signals »Sh 1« verfügbar ist oder solange Signal »Sh 2« nicht zur Stelle ist oder nicht aufgestellt werden kann (AB 70).

Ob und inwieweit Knallkapseln in Verbindung mit Haupt- oder Vorsignalen zu legen sind, wird besonders angeordnet.

88. Als Haltsignal gilt schon der Knall einer Kapsel.

89. Die drei Knallkapseln sind in einem Abstand von je mindestens 30 m und auf demselben - in der Regel auf dem **rechten** - Schienenstrang zu befestigen.

90. In den Fällen AB 86 a, b, c und e werden die Knallkapseln ausgelegt

a) vom Zugpersonal auf Hauptbahnen mindestens 1000 m*, auf Nebenbahnen mindestens 400 m, auf besondere Anordnung der Direktion 700 m,

b) von den übrigen Beamten mindestens im Vorsignalabstand der betreffenden Strecke, auf Hauptbahnen 700 m oder 1000 m*, auf Nebenbahnen in 400 m oder 700 m vor der für die Aufstellung des Signals »Sh 2« vorgeschriebenen Stelle (AB 73).

91. Bei Signalstörungen (AB 86 d) werden die Knallkapseln nach Bedarf (FV § 22 (25) Zweiter Absatz) ausgelegt, auf Hauptbahnen hinter dem Vorsignal in dessen Nähe, auf Nebenbahnen auf besondere Anordnung der Direktion 700 m vor dem Signal »Sh 2«, ist ein Vorsignal vorhanden, hinter diesem in seiner Nähe.

92. Wird Signal »Sh 4« ohne die Signale »Sh 1« oder »Sh 2« gegeben (AB 87), so ist es möglich in gleicher Entfernung wie in AB 90 zu geben.

93. Die Entfernungen in AB 90 bis 92 dürfen nur unterschritten werden, wenn die Dringlichkeit zur Auslegung in kürzerer Entfernung zwingt.

94. In besonderen Fällen kann die Direktion andere Entfernungen vorschreiben, die jedoch den größten erforderlichen Bremsweg nicht unterschreiten dürfen.

*) Auf der Strecke Spandau West - Friedrichsruh 1200 m.



Signal Sh 5 - Horn- und Pfeifsignal Halten.



Akustisches Signal

Mehrmals hintereinander ertönen drei Töne.

95. Signal »Sh 5« ist zu geben,

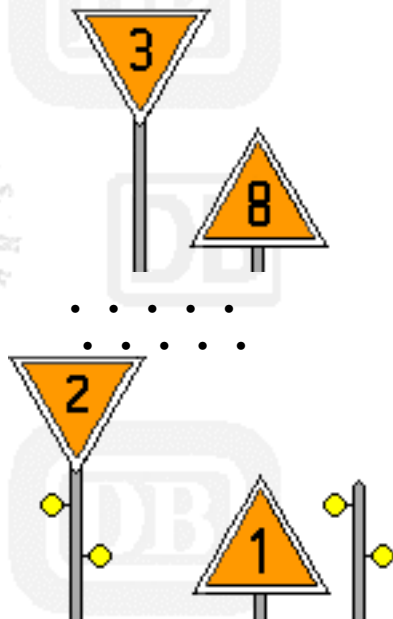
a) um einen Zug zum Halten zu veranlassen, wenn Signal »Sh 1« nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint (vgl. AB 67),

b) um andere Bedienstete zum Stellen eines Zuges zu veranlassen.



Langsamfahrsignale zeigen an, dass für das Befahren von Gleisstellen besondere Bestimmungen für die größte zulässige Geschwindigkeit getroffen sind.

96. Die Signale »Lf 1«, »Lf 2« und »Lf 3« dürfen nur auf besonderen Auftrag der Bahnmeisterei aufgestellt werden. Die Signale sind nicht ortsfest.



Signal Lf 1 - Langsamfahruscheibe

Auf dem folgenden, in der Regel durch die Signale »Lf 2« und »Lf 3« begrenzten Gleisabschnitt darf die auf der Langsamfahruscheibe durch eine Kennziffer vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht überschritten werden.

Formsignal

Eine mit der Spitze nach unten gerichtete, dreieckige gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Geschwindigkeitskennziffer. Bei beschränktem Raum kann die Dreiecksspitze nach oben gerichtet sein.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Die Dreieckscheibe ist beleuchtet. Darunter zeigen zwei Signallaternen schräg übereinander, nach links steigend, gelbes Licht. Bei beschränktem Raum werden die Signallaternen vor der Dreieckscheibe an besonderen Pfosten angebracht.

97. Signal »Lf 1« dient dazu, ein Gleisstück anzukündigen, auf dem aus besonderen Gründen und vorübergehend die für gewöhnlich zulässige größte Geschwindigkeit nicht angewandt werden darf.

98. Auf der Scheibe wird die zugelassene Geschwindigkeit durch Kennziffern bezeichnet. Als Kennziffern werden verwendet:

die Ziffern 1 3 4 5 6 und 7

für die Geschwindigkeiten 10 30 40 50 60 und 70 km/h.

Die Rückseite der Scheibe ist grau. Die Kennziffern »4« und »6« sind nur für den Fall AB 100 zugelassen.

99. Die angezeigte Geschwindigkeit ist auf dem durch Signale »Lf 2« und »Lf 3« begrenzten Gleisstück vom ersten bis zum letzten Fahrzeug des Zuges einzuhalten.

100. Signal »Lf 1« wird auch in Verbindung mit dem in Warnstellung festgelegten Vorsignal ohne Zusatzflügel (Signal »Vo 1«) und auch mit dem Vorsignal mit Zusatzflügel (Signal »Vz 1« und »Vz 3«) benutzt. In diesen Fällen ist beim Vorsignal ohne Zusatzflügel am Hauptsignal die Stellung »Hp 0« oder die Stellung »Hp 2« oder »Hp 3«, beim Vorsignal mit Zusatzflügel die, der Stellung des Vorsignals entsprechende Stellung des Hauptsignals zu erwarten. Bei der Stellung »Hp 2« oder »Hp 3« ist auf dem Fahrweg hinter dem Signal die auf der Langsamfahruscheibe durch Kennziffer bezeichnete Fahrgeschwindigkeit einzuhalten.

101. Wenn Züge hinter der Langsamfahruscheibe beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen, ist eine zweite Langsamfahruscheibe - bei Dunkelheit ohne das gelbe Licht, nur mit beleuchteter Scheibe - als Wiederholung aufzustellen. Die Standorte der Wiederholungsscheiben sind im Einzelfall von der anordnenden Stelle zu bestimmen und dem Zugpersonal bekanntzugeben.

102. Signal »Lf 1« wird unmittelbar rechts vom Gleis aufgestellt. Für die Fahrt auf falschem Gleis wird es in der Fahrtrichtung links vom Gleis aufgestellt, falls es rechts nicht aufgestellt werden kann. Wenn ein links vom Gleis aufgestelltes Signal »Lf 1« auf mehrgleisiger Strecke die Fahrt auf dem Nachbargleis beirren würde, so ist von der Aufstellung des Signals abzusehen und der Zug durch Vorsichtsbefehl zur Langsamfahrt zu veranlassen. Wenn das Signal »Lf 1« bei beschränktem Raum aufgestellt werden muss, sind die Laternen des Nachtzeichens etwa 15 m vor der Dreieckscheibe an besonderem Pfosten anzubringen.

103. Signal »Lf 1« ist aufzustellen mindestens im Vorsignalabstand der betreffenden Strecke, auf Hauptbahnen 700 m oder 1000 m*, auf Nebenbahnen 400 m oder 700 m vor Signal »Lf 2«. Im Fall AB 100 wird Signal »Lf 1« neben, bei Platzmangel etwa 15 m hinter dem Vorsignal aufgestellt.

104. Die Scheibe wird bei Dunkelheit durch eine nach dem Lokomotivführer hin abgeblendete Laterne beleuchtet. Wo rückwärts kenntlich gemacht werden soll, dass die gelben Signallaternen brennen, zeigen sie rückwärts mattweißes Sternlicht.



Signal Lf 2 - Anfangs Scheibe

Anfang des Gleisabschnitts, auf dem höchstens die durch Signal »Lf 1« vorgeschriebene Geschwindigkeit zulässig ist.

Formsignal

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende gelbe Scheibe mit weißem Rand trägt ein schwarzes »A«.



Signal Lf 3 - Endscheibe

Ende des Gleisabschnitts, auf dem höchstens die durch Signal »Lf 1« vorgeschriebene Geschwindigkeit zulässig ist.

Formsignal

Eine rechteckige, auf der Schmalseite stehende weiße Scheibe trägt ein schwarzes »E«.

Zu den Signalen »Lf 2« / »Lf 3«

105. Signal »Lf 2« wird unmittelbar rechts neben dem Gleis, am Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts aufgestellt.

106. Signal »Lf 3« wird auf zweigleisiger Strecke unmittelbar rechts, auf eingleisiger Strecke unmittelbar links neben dem Gleis am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts aufgestellt. Auf eingleisiger Strecke ist das Anfangssignal für die eine Fahrrichtung gleichzeitig das Endsignal für die andere.

107. Für die Fahrt auf falschem Gleis werden die Scheiben wie auf eingleisiger Strecke aufgestellt. Kann dabei das Signal »Lf 2« nicht rechts von dem langsam zu befahrenden Gleis aufgestellt werden, so ist es links davon aufzustellen. Wenn auf mehrgleisiger Strecke durch das links aufgestellte Signal »Lf 2« die Fahrt auf dem Nachbargleis beirrt würde, so ist der Buchstabe A auf der Rückseite der Endscheibe für die Gegenrichtung zu verdecken.

108. Bei Dunkelheit werden die Signale »Lf 2« und »Lf 3« durch eine nach dem Lokomotivführer hin abgeblendete Laterne beleuchtet, und zwar »Lf 2« stets, »Lf 3« nur auf zweigleisiger Strecke, wenn »Lf 1« die Aufschrift »5«, »6« oder »7« trägt.

V Rottenwarnsignale (Ro)



Signal Ro 1 - Vorsicht ! Im Nachbargleis nähert sich ein Zug

Akustisches Signal

Mit dem Horn ein langer Ton als Mischklang aus zwei verschiedenen hohen Tönen.



Signal Ro 2 - Arbeitsgleise räumen !

Akustisches Signal

Mit dem Horn zwei lange Töne, und zwar nacheinander einer in hoher Tonlage, einer in tiefer Tonlage.



Signal Ro 3 - Arbeitsgleise schnellstens räumen !



Akustisches Signal

Mit dem Horn zwei kurze Töne, einer in hoher Tonlage, einer in tiefer Tonlage mindestens fünfmal hintereinander.

109. Die Rottenwarnsignale »Ro 1«, »Ro 2« und »Ro 3« dienen dazu, am Gleis beschäftigte Bedienstete, Nachbarwärter sowie Bahnhofbedienstete von der Annäherung eines Zuges in Kenntnis zu setzen und zur Vorsicht aufzufordern.

110. Zum Geben der Signale »Ro 1« bis »Ro 3« wird das Mehrklangsignalhorn benutzt, mit dem zwei verschieden hohe Töne, entweder nacheinander oder zu einem Mischklang vereinigt, gleichzeitig abgegeben werden können.

111. Das Signal »Ro 1« mit dem Mehrklangsignalhorn gilt für die Sonderfälle, in denen auf besonders stark belasteten zwei- oder mehrgleisigen Bahnen ein im Betrieb befindliches Gleis ausnahmsweise nicht auch geräumt zu werden braucht, wenn ein Zug im Nachbargleis vorüberfährt, ferner für Fälle, in denen das Arbeitsgleis gesperrt ist und die Arbeiter nur auf die Vorbeifahrt von Fügen im Nachbargleis aufmerksam gemacht werden sollen.

112. Bei Verwendung des Mehrklangsignalhorns gelten auch mehrere kurze Signalzeichen in der gleichen Tonlage als Signal »Ro 3«.

113. Solange noch Einklang- und Doppelklangsignalhörner benutzt werden, werden nur die Signale »Ro 2« und »Ro 3« entsprechend der Bauart der Hörner in einer Tonlage gegeben; das Signal »Ro 1« scheidet hierbei aus.

114.



Das weiße Fahnschild zeigt den Rotten die Seite an, nach der sie beim Ertönen des Signals »Ro 2« oder »Ro 3« aus den Gleisen treten sollen. Fahnschilder werden in unmittelbarer Nähe der Arbeiterotten gleichlaufend zum Gleis aufgestellt. Ihre Zahl richtet sich nach der Länge der Arbeitsstelle.

VI Läutesignale (Lt)

Durch die Läutesignale werden die folgenden, den Lauf der Züge betreffenden Mitteilungen gemacht.

115. Bei den aus mehreren Gruppen von Glockenschlägen bestehenden Läutesignalen (Signal »Lt 2«, »Lt 3« und »Lt 4« ist zwischen den einzelnen Gruppen eine Pause von etwa 5 Sekunden zu machen.

116. Wegen der Abgabe der Läutesignale siehe FV § 16.

Signal Lt 1 - Abläutesignal 1

Ein Zug fährt in der Richtung von A nach B.

Akustisches Signal

Einmal eine bestimmte Anzahl Glockenschläge.

Signal Lt 2 - Abläutesignal 2

Ein Zug fährt in der Richtung von B nach A.

Akustisches Signal

Zweimal eine bestimmte Anzahl Glockenschläge wie bei »Lt 1«.

Zu den Signalen »Lt 1« / »Lt 2«

117. Die näheren Angaben über die Abläutesignale auf den einzelnen Strecken enthält die AzFV.

118. Wenn das Abläutesignal für ein Zug ausbleibt, oder wenn für einen Zug ein unrichtiges läutesignal ertönt, ist dies der Betriebsstelle zu melden, die das Läutesignal zu geben hat. Diese hat, wenn Fehler an der Läuteanlage zu vermuten sind, der für die Unterhaltung des Lätewerks zuständigen Dienststelle Mitteilung zu machen (siehe auch FV § 16 (6)). Wegen des Aufhaltens von Zügen beim Ertönen unrichtiger Abläutesignale vgl. AB 65 f) und g).

119. Ist auf einer zweigleisigen Strecke das Abläutesignal gleichzeitig von beiden Seiten gegeben und wird infolgedessen das einmalige Abläutesignale nicht hörbar, so ist 20 Sekunden nach Beendigung des zweimaligen Abläutesignales das einmalige zu wiederholen.

Signal Lt 3 - Ruhesignal

- a) Der Zugverkehr ruht.
- b) Ein Abläutesignal (»Lt 1« oder »Lt 2«) wird zurückgenommen.

Akustisches Signal

Dreimal eine bestimmte Anzahl Glockenschläge wie bei »Lt 1«.

120. Signal »Lt 3« wird in seiner ersten Bedeutung auf Strecken mit unterbrochenem Dienst nach dem Eintreffen des letzten Regelzuges oder Sonderzuges in der der Fahrrichtung ent gegengesetzten Richtung gegeben. Dadurch wird angezeigt, dass der Zugdienst von dem in FV § 8 (2) näher bezeichneten Zeitpunkt ab ruht.

121. Die Strecken, auf denen das Ruhesignal zu geben ist, werden von der Direktion bestimmt und im AzFV bekanntgegeben. Dabei wird auch bestimmt, wenn das Ruhesignal nicht sofort nach dem Eintreffen des letzten Zuges auf der eigenen Betriebsstelle zu geben ist, sondern erst nach Eintreffen des Zuges auf einem größeren Bahnhof, von diesem aus beginnend.

122. In seiner zweiten Bedeutung wird Signal »Lt 3«, falls die Schrankenwärter nicht durch Fernsprecher verständigt werden, angewandt:

- a) wenn ein Zug unrichtig abgeläutet worden ist,
- b) wenn ein richtig abgeläuteter Zug innerhalb 15 Minuten nach dem Abläuten nicht abfahren kann (FV § 16 (5)).

Sind auf einer zweigleisigen Strecke Züge nach beiden Richtungen abgeläutet, so werden durch das Ruhesignal die Abläutesignale für die Züge beider Richtungen zurückgenommen. Alsdann ist das Abläutesignal erneut zu geben.

Signal Lt 4 - Gefahr signal

Alle Züge anhalten ! - Es droht Gefahr.

Akustisches Signal

Sechsmal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei »Lt 1«.

123. Das Signal zeigt an, dass etwas Außerordentliches bevor steht, insbesondere, dass den Zügen eine Gefahr droht.

124. Wenn das Signal ertönt, sind alle Züge an- oder zurückzuhalten und die Wegschranken zu schließen.

125. Das Signal darf nicht gegeben werden, wenn die Gefahr durch das Stellen der Züge vergrößert würde, also z.B. nicht, wenn hinter einem Zug her Wagen abgelaufen sind, oder wenn bei der Fahrt auf fallender Strecke eine Zugtrennung stattgefunden hat.

126. Das Ertönen eines Abläutesignals gilt als Zurücknahme des Gefahr signals. Auf zweigleisiger Strecke wird durch ein Abläutesignal das Gefahr signal nur für die Fahrrichtung zurückgenommen, der das Abläutesignal entspricht.

127. Wegen Ergänzung des Signals »Lt 4« durch Klingelzeichen des Fernsprechers im Bereich der RBD'en in Bayern rechts des Rheins siehe AzSO, Signal »Lt 204«.



VII Signale für Teilfahrten und Schiebelokomotiven (Ts)



Signal Ts 1 - Das nachschieben ist einzustellen

Formsignal

Ein um 90° nach rechts umgelegtes, weißes »T« auf schwarzer Rechteckscheibe.

128. Signal »Ts 1« ist an der Stelle aufzustellen, wo Schiebelokomotiven das Schieben einstellen sollen.

129. Signal »Ts 1« ist ortsfest und wird stets rechts aufgestellt.

130. Signal »Ts 1« ist bei Dunkelheit nur zu beleuchten, wenn und solange der Betrieb es erfordert. Wo rückwärts kenntlich gemacht werden soll, dass die Laterne brennt, zeigt die Rückseite mattweißes Sternlicht.



Rückseite

Signal Ts 2 - Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und für zurückfahrende Teilfahrten

Formsignal

Eine quadratische, auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand.



Rückseite

Signal Ts 3 - Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und für zurückkehrende Teilfahrten

Formsignal

Auf Signal »Ts 2« ein schwarzer nach rechts steigender Streifen.

Zu den Signalen »Ts 2« / »Ts 3«

131. Signal »Ts 2« zeigt die Stelle an, wo zurückkehrende Schiebelokomotiven und zurückkehrende Teilfahrten vor Einfahrt in den Bahnhof das Erscheinen des Signals »Ts 3« oder einen schriftlichen Befehl abwarten müssen (FV § 53 (15)).

132. Die Signale »Ts 2« / »Ts 3« sind ortsfest und verstellbar; sie stehen in der Fahrrichtung zurückkehrender Schiebelokomotiven oder Teilfahrten stets links.

133. Signal »Ts 2« zeigt nach hinten zwei mattweiße Sternlichter, waagrecht nebeneinander, Signal »Ts 3« zwei schräg nach rechts steigende mattweiße Sternlichter. Die Signale sind nur zu beleuchten, wenn und solange der Betrieb es erfordert.

134. Wegen abweichender Form siehe AzSO, Signal »Ts 102«.

VIII Zusatzsignale für den elektr. Betrieb mit Fahrleitung -Oberleitung oder Stromschiene- (Ts)

Die Zusatzsignale dienen zur Kennzeichnung von Fahrleitungsschutzstrecken, Fahrleitungsunterbrechungen, gestörten Fahrleitungsabschnitten und Fahrleitungsenden. Sie bestehen aus einer auf der Spitze stehende, weiß und schwarz umrandeten, blauen quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen.



Signal EI 1 - Ausschaltsignal
Triebfahrzeug muss ausgeschaltet sein.

Formsignal
Ein zerlegtes weißes »U«.



Signal EI 2 - Einschaltsignal
Triebfahrzeug darf eingeschaltet sein.

Formsignal
Ein geschlossenes weißes »U«.

Zu den Signalen »EI 1« / »EI 2«

135. Zu Signal »EI 1«: Das bei Schutzstrecken oder Fahrleitungsunterbrechungen erforderliche Ausschalten ist so rechtzeitig durchzuführen, dass es am Signal beendet ist.

136. Zu Signal »EI 2«: Das Triebfahrzeug darf nach Vorbeifahrt am Signal »EI 2« unbeschränkt bedient werden.

137. Bei Verwendung als Schutzstreckensignale sind die Signale doppelseitig. Das am Anfang der Schutzstrecke stehende Signal zeigt auf der Vorderseite ein verstellbares Zeichen, so dass entweder ein zerlegtes »U« oder ein geschlossenes »U« erscheinen kann. Die Rückseite trägt immer ein geschlossenes »U« als unveränderliches Zeichen. Das am Ende der Schutzstrecke stehende Signal zeigt auf der Vorderseite das unverstellbare Zeichen, also das geschlossene »U«. Die Rückseite trägt das verstellbare Zeichen.

Bei Fahrleitungsunterbrechungen sind die Signale unverstellbar; es können hier auch Signale verwendet werden, die nur auf der Vorderseite ein Zeichen tragen.

138. Auf zweigleisiger Strecke werden das Ausschalt- und das Einschaltsignal (»EI 1« und »EI 2«) unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis angebracht.

Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linksstehenden Signale.

Auf eingleisiger Strecke befindet sich für jede Fahrrichtung das Ausschaltsignal (»EI 1«) rechts, das Einschaltsignal (»EI 2«) links vom Gleis.

139. Die Signale »EI 1« und »EI 2« sind ortsfest. Sie werden in ausreichendem Abstand vor und hinter der Schutzstrecke oder der Fahrleitungsunterbrechung angebracht. Der Abstand wird von der Direktion festgesetzt.

140. Werden die Signale »EI 1« und »EI 2« als Schutzstreckensignale verwendet, so müssen sie bei Dunkelheit beleuchtet werden. Sie erscheinen dann weiß auf dunklem Grund.



Signal EI 3 - "Bügel ab"-Signal
Bügel abziehen.

Formsignal
Ein waagerechter, weißer Streifen.

Zu den Signalen »EI 3« / »EI 5«

141. Die Bügel signale (Signale »EI 3« und »EI 5«) dienen zur Kennzeichnung eines Streckenabschnitts mit schadhafter Fahrleitung.

142. Signal »EI 3« hat die Bedeutung, dass an dieser Stelle das Abziehen der Stromabnehmer beendet sein muss. Signal »EI 5« hat die Bedeutung, dass die abgezogenen Stromabnehmer wieder angelegt werden dürfen. Mit dem Anlegen der Stromabnehmer darf erst in Höhe des Signals begonnen werden.

143. Das Bügel signal zeigt auf der einen Seite Signal »EI 3« - "Bügel abziehen" -, auf der anderen Seite Signal »EI 5« - "Bügel anlegen".

144. Auf zweigleisiger Strecke werden das "Bügel ab"- und das "Bügel an"-Signal (Signale »EI 3« und »EI 5«) unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis angebracht. Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linksstehenden Signale. Auf eingleisiger Strecke befindet sich für jede Fahrrichtung das "Bügel ab"-Signal (Signal »EI 3«) rechts, das "Bügel an"-Signal (Signal »EI 5«) links vom Gleis.

145. Die Signale »EI 3« und »EI 5« sind nicht ortsfest. Sie werden in ausreichendem Abstand vor und hinter dem mit abgezogenen Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungsabschnitt angebracht. Den Abstand setzt die Direktion fest.

146. Die Signale werden bei Dunkelheit beleuchtet, so dass sie weiß auf dunklem Grund erscheinen.



Signal EI 4 - "Bügel ab"-Ankündesignal
Signal "Bügel abziehen" ist zu erwarten.

Formsignal

Ein waagerechter, weißer Streifen ist in der Höhe gegeneinander versetzte Teile - der rechte oben, der linke unten - zerlegt.

147. Signal »EI 4« ist nicht ortsfest. Es wird nur für den Regelbetrieb, und zwar rechts vom Gleis in ausreichendem Abstand vor dem "Bügel ab"-Signal »EI 3« angebracht. Der Abstand wird durch die Direktion festgesetzt.

148. Signal »EI 4« wird bei Dunkelheit beleuchtet, so dass es weiß auf dunklem Grund erscheint. Die Rückseite ist grau.



Signal EI 5 - "Bügel an"-Signal
Bügel anlegen.

Formsignal

Ein senkrechter, weißer Streifen.



Signal EI 6 - Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern

Formsignal

Ein auf der Spitze stehender, quadratischer, weißer Rahmen mit innenliegendem weißem Quadrat.

149. Signal »EI 6« zeigt an, dass Fahrten über das Signal hinaus für elektrische Triebfahrzeuge mit Stromabnehmern verboten sind.

150. Es wird nur aufgestellt, wenn der Betrieb es erfordert, dauernd an den Enden von Fahrleitungen, vorübergehend vor Fahrleitungsabschnitten, die für längere Zeit außer Betrieb gesetzt sind.

151. Signal »EI 6« wird rechts neben dem Gleis, für das es gilt, angebracht, in ausreichendem Abstand von dem Punkt, wo die Fahrleitung endet. Den Abstand bestimmt die Direktion.

152. Wenn angezeigt werden soll, dass bei einer Gleisverzweigung eins der Gleise fahrleitungslos ist, so wird ein Pfeil über dem Signal »EI 6« angebracht. Die Pfeilrichtung gibt an, auf welcher Seite das Gleis ohne Fahrleitung liegt. Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander und ist mehr als eins der Gleise fahrleitungslos, so können, wenn erforderlich, zwei Pfeile über dem Signal »EI 6« angebracht werden.



153. Das Signal ist ortsfest; es wird bei Dunkelheit nur beleuchtet, wenn es vor Fahrleitungsabschnitten, die für längere Zeit außer Betrieb gesetzt sind, angebracht ist, und nur solange der Betrieb es erfordert. Die Rückseite des Signals ist grau.

Weichensignale für Weichen mit Ausnahme der doppelten Kreuzungsweichen

**Signal Wn 1**

Die Weiche steht auf den geraden Zweig oder bei Krümmung beider auf den schwächer gekrümmten Zweig.

Formsignal

Von der Weichenspitze und vom Herzstück aus gesehen
Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund.



oder

Signal Wn 2

Die Weiche steht auf den gekrümmten Zweig oder bei Krümmung beider auf den stärker gekrümmten Zweig.

Formsignal

Von der Weichenspitze aus gesehen
Ein weißer Pfeil auf schwarzem Grund zeigt je nach der Richtung der Ablenkung nach links oder rechts schräg aufwärts.

**Signal Wn 3**

Die Weiche steht auf den gekrümmten Zweig oder bei Krümmung beider auf den stärker gekrümmten Zweig.

Formsignal

Vom Herzstück aus gesehen
Eine runde, weiße Scheibe auf schwarzem Grund.

Weichensignale für zweiseitige Weichen und Außenbogenweichen



oder

Formsignal

Von der Weichenspitze aus gesehen
In beiden Stellungen Signal Wn 2«, wobei der Pfeil je nach der Richtung des abzweigenden Gleises nach links oder rechts schräg aufwärts zeigt.



oder

Signal Wn 4

Die Weiche steht für die Fahrt aus dem linksseitigen bzw. rechtsseitigen Gleis.

Formsignal

Vom Herzstück aus gesehen
Eine nach links oder rechts geöffnete Sichel auf einer runden, weißen Scheibe mit schwarzem Grund.

154. Wegen abweichender Formen von Weichensignalen siehe AzSO.

155. Die Signale »Wn 1« bis »Wn 4« gelten für alle Weichen, auch Außenbogenweichen, mit Ausnahme der doppelten Kreuzungsweichen, deren Signale unter »Wn 5« bis »Wn 8« aufgeführt sind.

156. Signallaternen mit den Signalen »Wn 1« und »Wn 2« befinden sich auch an

1. einfachen Kreuzungsweichen, und zwar an jedem Ende eine,
2. doppelten Kreuzungsweichen, und zwar an jedem Ende zwei, sofern nicht die Signale »Wn 5« bis »Wn 8« angewandt werden.

157. Bei der Doppelweiche erhält jede Zungenvorrichtung eine Signallaterne, mit der die Signale Wn 1 bis Wn 3 gegeben werden.

158. Die Weichensignale sind in der Regel Kastenlaternen. Sie werden bei Dunkelheit beleuchtet, wenn und solange der Betrieb es erfordert.

159. Nach Bestimmung des Betriebsamts kann statt der Kastenlaterne ein anderer, nicht erleuchtbarer Signalkörper angewandt werden, der entsprechende Bilder zeigt.

Weichensignale für doppelte Kreuzungsweichen

Bei den Weichensignalen »Wn 5« bis »Wn 8« sind die Bezeichnungen links und recht von einem, im spitzen Winkel der beiden sich kreuzenden Gleise gelegenen Standpunkt aus zu verstehen.



Signal Wn 5

Die doppelte Kreuzungsweiche steht auf den geraden Zweig zur Fahrt von links nach rechts.

Formsignal

Zwei mit der Spitze nach der Mitte gerichtete weiße Pfeile auf schwarzem Grund bilden eine von links nach rechts steigende Linie.



Signal Wn 6

Die doppelte Kreuzungsweiche steht auf den geraden Zweig zur Fahrt von rechts nach links.

Formsignal

Zwei mit der Spitze nach der Mitte gerichtete weiße Pfeile auf schwarzem Grund bilden eine von rechts nach links steigende Linie.



Signal Wn 7

Die doppelte Kreuzungsweiche steht auf den geraden Zweig zur Fahrt von links nach links.

Formsignal

Zwei mit der Spitze nach der Mitte gerichtete weiße Pfeile auf schwarzem Grund bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel.



Signal Wn 8

Die doppelte Kreuzungsweiche steht auf den geraden Zweig zur Fahrt von rechts nach rechts.

Formsignal

Zwei mit der Spitze nach der Mitte gerichtete weiße Pfeile auf schwarzem Grund bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel.

160. Für eine Weiche wird neben dem Kreuzungspunkt nur ein Signalkasten aufgestellt. An diesem Kasten wird der in der Weiche eingestellte Fahrweg durch zwei Pfeile bildlich wiedergegeben. Der untere Pfeil kennzeichnet den Fahrweg durch die nähere, der obere den Fahrweg durch die entferntere Zungenvorrichtung.

Signale des Lokomotivführers

Die hörbaren Signale werden vom Lokomotivführer mit der Pfeife oder der sie ersetzenden Einrichtung des Fahrzeugs gegeben.



Signal Zp 1 - Achtungsignal Achtung.

Akustisches Signal
Ein mäßig langer Ton.

161. Signal »Zp 1« ist zu geben vor dem Ingangsetzen der Güter und Militärzüge, im übrigen, wenn es notwendig erscheint, Personen zu warnen (FV § 55 (3), 58 (4) und 84 (6)) oder die Aufmerksamkeit der Zug- oder der sonstigen Bahnbediensteten zu erregen, ferner an den durch Pfeiftafel (Kennzeichen »K 7a« oder »K 7c«) gekennzeichneten Stellen. "Wo die Örtlichkeit oder andere Umstände es verlangen, ist es nach Bedarf zu wiederholen." Bei Nebel, Schneegestöber und dgl. ist das Achtungssignal auch mehrmals in angemessenen Abständen vor den weder durch Pfeif- noch durch Läutetafeln (Kennzeichen »K 7b«) gekennzeichneten und nicht durch Schranken oder Warnlichter gesicherten Wegübergängen zu geben.

Bei der Einfahrt in Tunnel ist ohne besondere Kennzeichnung stets Signal »Zp 1« zu geben, und zwar beginnend kurz vor der Einfahrt und endigend nach der Einfahrt in den Tunnel.

162. Hält es der Lokomotivführer aus besonderen Gründen (große Zuglänge, starke Krümmungen und dgl.) für notwendig, die Zugbegleiter wegen sicherer Aufnahme des Signals »Zp 2« vorher durch Signal »Zp 1« aufmerksam zu machen, so ist zwischen Signal »Zp 1« und Signal »Zp 2« eine längere Pause zu machen, um Verwechslungen mit Signal »Zp 4« vorzubeugen.

163. Die Stellen, an denen Signal »Zp 1« regelmäßig gegeben werden muss, sind durch Kennzeichen »K 7a« (AB 251) bezeichnet und im AzFV bekanntgegeben. Auf Nebenbahnen vgl. auch Läute- und Pfeiftafel - Kennzeichen »K 7c« - AB 256.

164. Wegen der Anwendung beim Halten vor Hauptsignalen siehe FV § 61 (1) beim Nachschieben FV § 59 (5) und (6), beim Erkennen nicht geschlossener Schranken FV § 50 (3).



Signal Zp 2 Bremsen mäßig anziehen.

Akustisches Signal
Ein kurzer Ton.



Signal Zp 3 Bremsen stark anziehen.

Akustisches Signal
Drei kurze Töne schnell hintereinander.

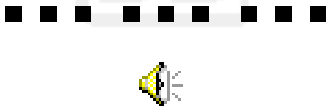
Signal Zp 4
Bremsen lösen.



Akustisches Signal
Zwei mäßig lange Töne hintereinander.

Signal Zp 5 - Notsignal

Beim Zug ist etwas Außergewöhnliches eingetreten - Bremsen und Hilfe leisten !



Akustisches Signal
Mehrere drei kurze Töne schnell hintereinander.

165. Das Notsignal ist in den in FV § 46 (24), § 60 (2) und § 61 (6) und (23) genannten Fällen zu geben.

Signale des Zugführers

Die hörbaren Signale werden vom Zugführer mit dem Horn oder der Mundpfeife gegeben.

Signal Zp 6
Die Zugbegleiter sollen ihre Plätze einnehmen.

Akustisches Signal
Ein mäßig langer Ton.



Signal Zp 7
Abfahren.

Akustisches Signal
Zwei mäßig lange Töne.



166. Zwischen den Signalen »Zp 6« und »Zp 7« ist eine angemessene Pause zu machen.

167. Signal »Zp 6« wird bei Reisezügen nicht gegeben.

168. Signal »Zp 7« ist nicht zu geben, wenn der Auftrag zur Abfahrt durch Signal »Zp 9« gegeben wird.

169. Signal »Zp 7« ist möglichst nahe bei der Lokomotive zu geben. Gleichzeitig ist bei Tag der Arm von unten nach oben zu heben, bei Dunkelheit eine grün geblendete Handlaterne hochzuhalten, bis der Abfahrtauftrag aufgenommen ist.

Signal Zp 8
Halt.

Akustisches Signal
Drei kurze Töne.

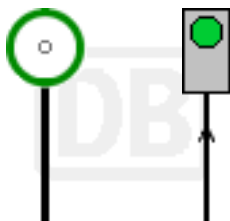


170. Signal »Zp 8« dient dazu, einen Zug, der angefahren ist, wieder zum Halten zu bringen (vgl. auch Signal »Sh 5« und Signal »Ra 5«).

Signale des Aufsichtsbeamten

Signal Zp 9 - Befehlstab
Abfahren !

Tageszeichen
Der Befehlstab - eine runde, weiße Scheibe mit grünem Rand oder ein grünes Licht - wird senkrecht hochgehalten.



Nachtzeichen
Eine grünes Licht wird senkrecht hochgehalten.

171. Die Direktion bestimmt, wo der Befehlstab (FV § 24 (10)) anzuwenden ist.

172. Der Auftrag zur Abfahrt eines Zuges wird mit dem Befehlstab gleichzeitig an den Zugführer und an den Lokomotivführer gegeben. Bei Dunkelheit kann an Stelle des Befehlstabs eine grün geblendete Laterne benutzt werden. Unter dunklen Bahnsteighallen ist bei Tag der Befehlstab mit grünem Licht

hochzuhalten.

173. Der Befehlstab oder das grüne Licht ist so lange hoch zuhalten, bis der Abfahrtraum aufgenommen ist.

174. Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrtsignal kann der Abfahrtraum mit Befehlstab gegeben werden, wenn der den Auftrag erteilende Beamte Aufsichtsbeamter und Fahrdienstleiter in einer Person ist.

Fahrtrichtungssignale



Signal Zp 10 - K-Scheibe

Der Zug soll bis zur nächsten Zugfolgestelle die kürzeste Fahrzeit anstreben.

Formsignal

Eine weiße, rotgeränderte dreieckige Scheibe mit einem schwarzen »K« wird dem Zug gezeigt.



Signal Zp 11 - L-Scheibe

Der Zug soll vom nächsten Vorsignal ab mit Rücksicht auf den Zugabstand langsam fahren.

Formsignal

Eine weiße, rotgeränderte rechteckige Scheibe in schräger Lage nach unten mit einem schwarzen »L«, wird dem Zug gezeigt.

175. Durch die Signale »Zp 10« und »Zp 11« wird Güterzügen der Auftrag gegeben, auf der vorgelegenen Strecke eine andere als die planmäßige Fahrzeit einzuhalten.

176. Die Signale »Zp 10« und »Zp 11« werden nur auf Strecken angewandt, auf denen der Zuglauf durch eine Zugüberwachungsstelle geregelt wird. Die Strecken, wo die Signale »Zp 10« und »Zp 11« angewandt werden, bestimmt die Direktion.

177. Signal »Zp 10« wird gegeben, wenn der Zug auf der vorgelegenen Strecke bis zur nächsten im Fahrplan angegebenen Zugfolgestelle die Fahrzeit soweit als möglich kürzen soll, damit der nachfolgende Zug möglichst nicht aufgehalten wird. Soll der Zug von dieser Stelle ab weiter die Fahrzeit kürzen, so muss ihm auf dieser das Signal »Zp 10« von neuem gegeben werden.

178. Signal »Zp 11« wird gegeben, wenn der Zug auf der vorgelegenen Strecke mit der Warnstellung eines Vorsignals rechnen muss. Um einen durch das Halten des Zuges und das Wiederanfahren etwa entstehenden Zeitverlust zu vermeiden, soll der Zug bei Sicht des Vorsignals in Warnstellung von diesem ab mit etwa 10 km/h fahren, bis das Hauptsignal Fahrtstellung zeigt oder der Zug vor ihm hält.

179. Die Signale werden im Auftrag der Zugüberwachung vom Fahrdienstleiter oder Aufsichtsbeamten gegeben. Sie werden aus einem Befehlstellwerk, einer Abzweigstelle, Blockstelle oder vom Bahnsteig aus dem Zug entgegengehalten. Der Lokomotivführer hat zur Bestätigung, dass er das Signal aufgenommen hat, das Achtungssignal (Signal »Zp 1«) zu geben. Die Signale »Zp 10« und »Zp 11« sind bei Annäherung des Zuges zu geben und erst nach dem Achtungssignal des Lokomotivführers oder nach Vorbeifahrt der Lokomotive einzuziehen.

180. Beim Begegnen zweier Züge dürfen die Signale nur gegeben werden, wenn die Aufnahme des Signals durch den falschen Zug ausgeschlossen ist.

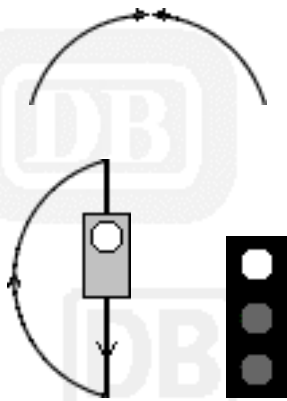
181. Die Signalscheiben zeigen auf beiden Seiten das gleiche Signal, so dass die Signale auch nach Vorbeifahrt der Lokomotive vom Lokomotivpersonal durch Rückwärtsblicken aufgenommen werden können.

182. Die Signale sind möglichst auf der Seite des Lokomotivführers zu geben. Wenn sie auf der Seite des Heizers gegeben werden müssen, ist nach FV § 49 (10) zu verfahren.

183. Die Signale sind nicht beleuchtet; bei Dunkelheit sind sie an Stellen zu geben, wo sie gut zu erkennen sind.

Bremsprobesignale

Bremsprobesignale regeln die Bremsprobe an durchgehend gebremsten Zügen. Bremsprobesignale dürfen auch bei Bremsuntersuchungen angewandt werden. Sie werden als Handsignale oder als Lichttagessignale gegeben.



Signal Zp 12 - Bremse anlegen

Tageszeichen

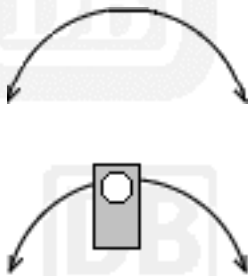
Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen.

Nachtzeichen

Eine weißleuchtende Handlaterne wird wiederholt mit der rechten Hand in einem Halbkreis gehoben und senkrecht schnell gesenkt.

Lichtsignal

Ein weißes Licht.



Signal Zp 13 - Bremse lösen

Tageszeichen

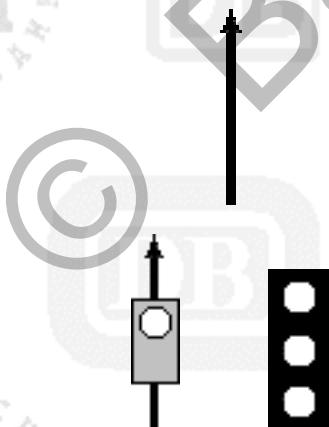
Eine Hand wird über dem Kopf im Halbkreis mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen.

Nachtzeichen

Eine weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf im Halbkreis mehrmals hin- und hergeschwungen.

Lichtsignal

Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander.



Signal Zp 14 - Bremse in Ordnung

Tageszeichen

Eine Hand wird senkrecht hochgehalten.

Nachtzeichen

Eine weißleuchtende Handlaterne wird senkrecht hochgehalten.

Lichtsignal

Drei weiße Lichter senkrecht übereinander.

184. Die Signale »Zp 12« bis »Zp 14« dienen zur Verständigung zwischen den Bremsprobe ausführenden Bediensteten (vgl. FV § 46 (14)).

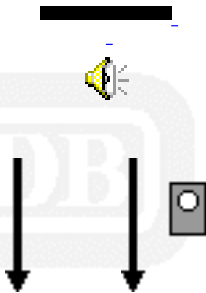
185. Das Lichttagessignal »Zp 14« ersetzt die mündliche Meldung des die Probe abnehmenden Beamten an den Zugführer und an Lokomotivführer, ebenso auch die mündliche Meldung des Zugführers an den Aufsichtsbeamten (FV § 49 (7)).

XI Signale für den Rangierdienst (Ra)

Rangiersignale

Die Rangiersignale werden vom Rangierleiter

- mit der Mundpfeife oder dem Horn,
- mit einem Arm - beim Signal »Ra 3b« mit beiden Armen - gegeben.



Signal Ra 1 - Ziehen

Akustisches Signal

Ein langer Ton.

Tageszeichen

Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten.

Nachtzeichen

Senkrechte Bewegung der Laterne von oben nach unten.



Signal Ra 2 - Schieben

Akustisches Signal

Zwei mäßig lange Töne.

Tageszeichen

Langsame waagerechte Bewegung des Arms hin und her.

Nachtzeichen

Langsame waagerechte Bewegung der Laterne hin und her.

186. Rangiersignale sind gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn und mit einem Arm, bei Signal »Ra 3d« mit beiden Armen zu geben. Dementsprechend müssen die Rangiersignale auch hörbar und sichtbar aufgenommen werden. Das Signal »Ra 5« gilt jedoch bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar wahrgenommen wird.

187. Zum Geben der Armsignale (Tageszeichen) »Ra 1«, »Ra 2« und »Ra 5« kann auf Anordnung des Betriebsamts eine rot-weiße Winkscheibe oder Signalfolge (Signal »Sh 1«) verwendet werden.

Zu den Signalen »Ra 1« und »Ra 2«

188. Es bedeutet

Signal »Ra 1«: die Lokomotive soll Fahrzeuge ziehen,
Signal »Ra 2«: die Lokomotive soll Fahrzeuge schieben.

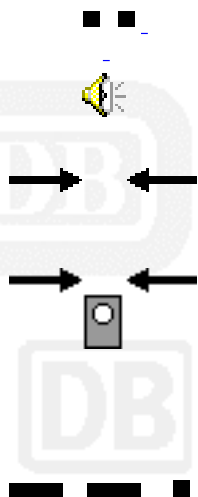
Für Lokomotiven, die Fahrzeuge vor und hinter sich haben, und für einzelfahrende Lokomotiven und Triebwagen* bedeutet

Signal »Ra 1«: die Lokomotive oder der Triebwagen soll in der Richtung vom Signalgeber weg fahren,
Signal »Ra 2«: die Lokomotive oder der Triebwagen soll in der Richtung auf den Signalgeber zu fahren.

Bilden die Standorte des Signalgebers und des Signalempfängers eine zur Rangierfahrrichtung senkrechte oder nahezu senkrechte Linie, so ist der Auftrag mündlich zu geben. Verboten die Umstände mündliche Auftragserteilung, so ist die Richtung mit dem Arm, der Winkscheibe oder der Signalfolge anzuzeigen.

189. Wird während des Schiebens - Signal »Ra 2b« - der Arm oder die Laterne hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit.

*) Für Triebwagenverbindungen (Triebwagen, Steuerwagen, Beiwagen und sonstige Anhänger), die gleichzeitig bewegt werden, sind die Signale »Ra 1« und »Ra 2« in der gleichen Art wie bei einzeln fahrenden Triebwagen anzuwenden.



Signal Ra 3 - Aufdrücken

Akustisches Signal

Zwei kurze Töne schnell hintereinander.

Tageszeichen

Beide Arme in Schulterhöhe nach vorn heben und die flach ausgestreckten Hände wiederholt einander nähern.

Nachtzeichen

Wie am Tage, in der einen Hand eine weißleuchtende Laterne.



Signal Ra 4 - Abstoßen

Akustisches Signal

Zwei lange Töne und ein kurzer Ton.

Tageszeichen

Zweimal eine waagerechte Bewegung des Arms vom Körper nach außen und eine schnelle, senkrechte Bewegung nach unten.

Nachtzeichen

Zweimal eine waagerechte Bewegung der Handlaterne vom Körper nach außen und eine schnelle, senkrechte Bewegung nach unten.



Signal Ra 5 - Halt !

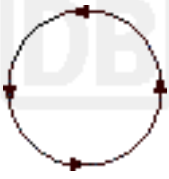
Akustisches Signal

Drei kurze Töne schnell hintereinander.



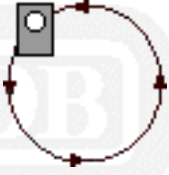
Tageszeichen

Kreisförmige Bewegung des Arms.



Nachtzeichen

Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.

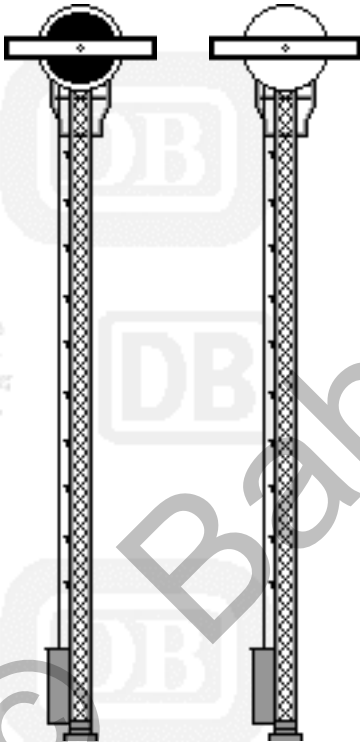


190. Es bedeutet

Signal »Ra 3«: die Lokomotive soll Fahrzeuge aufdrücken (zum An- und Abkuppeln usw.),
Signal »Ra 4«: die Lokomotive soll Fahrzeuge abstoßen.

Abdrücksignale

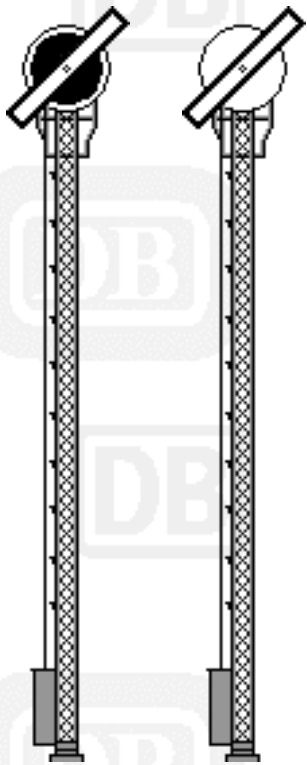
Abdrücksignale bestehen aus einem Mast mit einem um den Mittelpunkt einer runden Scheibe drehbaren Balken, der bei Dunkelheit beleuchtet wird.



Signal Ra 6 - Halten - Abdrücken verboten

Formsignal

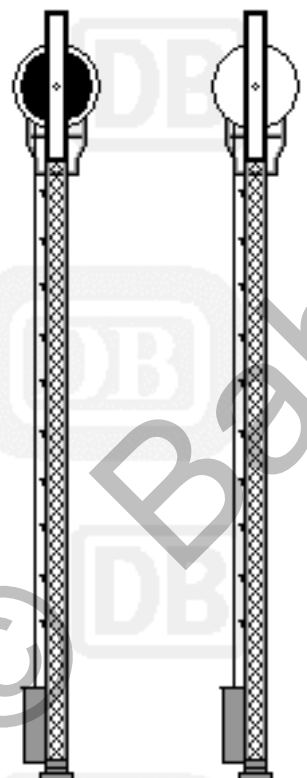
Ein weißer Balken mit schwarzem Rand liegt waagrecht.



Signal Ra 7 - Langsam abdrücken

Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand steht schräg aufwärts nach rechts.



Signal Ra 8 - Mäßig schnell abdrücken

Formsignal

Ein weißer Balken mit schwarzem Rand steht senkrecht.

191. Die runden Scheiben sind weiß oder schwarz.

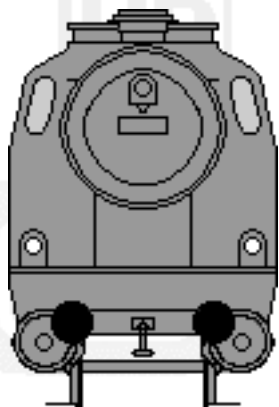
192. Das Abdrücksignal steht in der Regel am Scheitel des Ablaufbergs neben den Berggleisen.

193. Sind mehrere Abdrücksignale nebeneinander angeordnet, so gilt jedes für bestimmte zu bezeichnende Berggleise.

195. Wegen Verwendung abweichender Signalformen siehe AzSO, Signale »Ra 106« bis »Ra 108«.

XII Signale an Zügen (Zg)

Die Signale dienen dazu, Spitze und Schluss der Züge zu kennzeichnen und den Strecken- und Bahnhofsbediensteten gewisse Mitteilungen über Zugfahrten zu machen.



Signal Zg 1 - Regel-Spitzensignal

Zugspitze bei der Fahrt auf eingleisiger Strecke oder auf dem richtigen Gleis einer zweigleisigen Strecke.

Tageszeichen

Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen

Vorn am ersten Fahrzeug zwei weißleuchtende Laternen in gleicher Höhe.

196. Die Laternen an der Spitze und am Schluss müssen bei Dunkelheit gleichzeitig brennen.

197. Die Nachtzeichen sollen bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber oder dgl.) auch am Tag angewandt werden, wenn die Tageszeichen auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

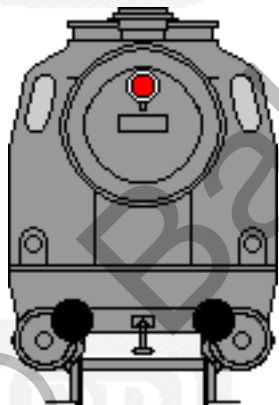
198. Ob und welche Nachtzeichen auf Strecken mit Tunneln auch am Tag anzuwenden sind, wird von der Direktion bestimmt und im AzFV bekanntgegeben (FV § 43 (1)).

199. Signal »Zg 1« wird auch bei zeitweise eingleisigem Betrieb einer zweigleisigen Strecke angewandt (vgl. AB 204).

200. Signal »Zg 1« ist bei Zügen mit Vorspann nur an der ersten Lokomotive, bei Zügen, die nachgeschoben werden, auch an der Schiebelokomotive anzubringen.

201. Wird einem Bahnhof gemeldet, dass beide Lokomotivlaternen (Signal »Zg 1«) erloschen sind, so ist der Zug zu stellen und das Anzünden der Laternen zu veranlassen (FV § 32 (2)).

202. Wegen abweichender Form für elektrische Züge siehe AzSO, Signal Zg »101«.



Signal Zg 2 - Falschfahrt-Spitzensignal

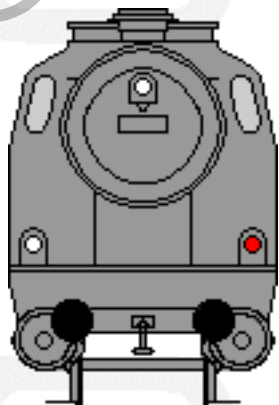
Zugspitze beim Befahren des falschen Gleises.

Tageszeichen

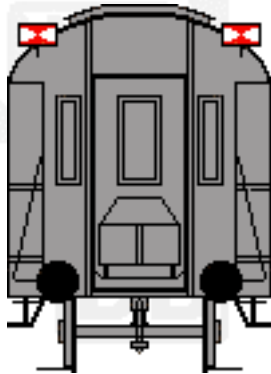
Vorn am ersten Fahrzeug eine runde rote Scheibe mit weißem Rand.

Nachtzeichen

Rote Blendung einer der Laternen des Signals »Zg 1«.



- 203.** Es ist stets die in der Fahrtrichtung des Zuges an der linken Seite befindlichen Laterne rot zu blenden.
- 204.** Wenn auf zweigleisiger Bahn zeitweise eingleisiger Betrieb eingerichtet ist (FV § 28 B), wird das Signal nicht gegeben (AB 199).
- 205.** Ist die rote Laterne erloschen, so ist der Zug zu stellen und das Anzünden der Laterne zu veranlassen (FV § 32 (2)).
- 206.** Wegen abweichender Form für elektrische Züge siehe AzSO Signal »Zg 102«.

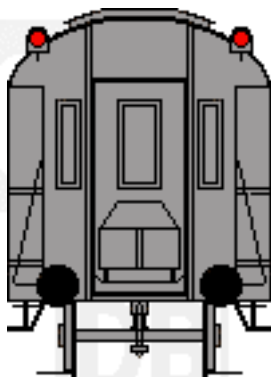


Signal Zg 3 - Regel-Schlussignal

Zugschluss bei der Fahrt auf eingleisiger Strecke oder auf dem richtigen Gleis einer zweigleisigen Strecke.

Tageszeichen

a) Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe entweder zwei nach vorn und nach hinten sichtbare, viereckige rot und weiß gestrichelte Scheiben (Oberwagenscheiben) oder die für das Nachtzeichen vorgesehenen beleuchteten Laternen.



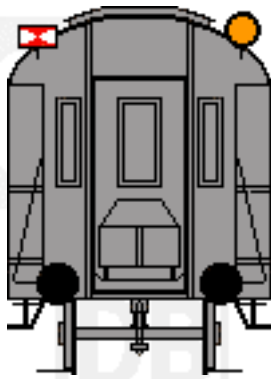
Nachtzeichen

Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe entweder zwei nach vorn weiß, nach hinten rotleuchtende Laternen (Oberwagenlaternen).

b) Bei Zügen mit durchgehender Bremse und mit einer Wagenzuglänge von nicht mehr als 200 m Länge dürfen zwei in gleicher Höhe nur nach hinten rotleuchtende Laternen verwendet werden.

Zu den Signalen »Zg 3« bis »Zg 6«

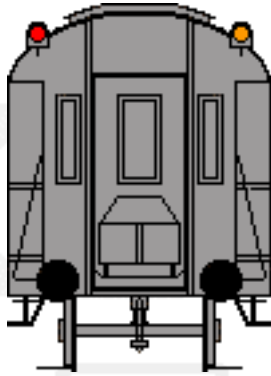
- 207.** Auf Strecken mit Tunneln kann ein vereinigt Tages- und Nachtzeichen verwendet werden.
- 208.** Die bei Tag und bei Dunkelheit zu führenden Laternen der Signale »Zg 3b« und »Zg 4b« sind entweder als Oberwagenlaternen oder am Endteil des letzten Fahrzeugs möglichst hoch anzubringen.
- 209.** Bei Zügen, die nachgeschoben werden, trägt das letzte Fahrzeug des vor der Schiebelokomotive laufenden Zuges Signal »Zg 3«, »Zg 4« oder »Zg 5«, nötigenfalls ergänzt nach AB 211 und 223, die Schiebelokomotive - bei zweien die Hintere - den vereinfachten Zugschluß, Signal »Zg 5«, nötigenfalls ergänzt nach AB 211. Vgl. auch AB 223.
- 210.** Bei Zügen, die geschoben werden, ohne dass sich eine Lokomotive an der Spitze befindet, trägt nur die schiebende Lokomotive das Schlussignal, und zwar Signal »Zg 5«, nötigenfalls ergänzt zum Signal »Zg 6« oder nach AB 211.
- 211.** Laufen mehrere Bahnlinien auf einer längeren Strecke nebeneinander her, so wird, wenn es erforderlich erscheint, dass ihre Züge bei Dunkelheit voneinander unterschieden werden, bei den Zügen der einen Bahn außer dem Signal »Zg 3«, »Zg 4« oder »Zg 6« hinten am letzten Fahrzeug noch eine rotleuchtende Laterne mitgeführt. Sie ist in der Regel etwa in Höhe des rechten Puffers anzubringen; bei den Signalen »Zg 3b« und »Zg 4b« ist sie oberhalb der beiden Laternen dieser Signale anzubringen. Bei Signal »Zg 5« ist ebenfalls eine weitere rotleuchtende Laterne oberhalb der Laterne dieses Signals anzubringen.
- Elektrische Triebwagenzüge auf den Stadt- und Vorortbahnen der RBD Berlin führen außer dem Signal »Zg 3« oder »Zg 4« als Unterscheidungszeichen lediglich das auch am Zugschluss zu beleuchtende Richtungsschild.
- Die Strecken, auf denen die Züge das Unterscheidungszeichen zu führen haben, werden im AzFV bekanntgegeben.
- 212.** Bei zeitweise eingleisigem Betrieb wird nur das Zugschlussignal »Zg 3« oder »Zg 5«, nötigenfalls ergänzt zum Signal »Zg 6« oder nach AB 211, geführt.
- 213.** Ist der letzte Wagen eines Zuges, der das Signal »Zg 3b«, »Zg 4b« oder »Zg 5« führt, ein Personen-, Gepäck-, Post- oder Bahndienstwagen, so ist er bei Dunkelheit, nach außen kenntlich, im Innern zu beleuchten, auch wenn sich darin keine Personen befinden. Diese Beleuchtung darf nur gleichzeitig mit den Signalen gelöscht werden.



Signal Zg 4 - Falschfahrt-Schlussignal Zugschluss beim Befahren des falschen Gleises.

Tageszeichen

a) Am letzten Fahrzeug entweder eine nach vorn und nach hinten sichtbare Oberwagenscheiben und in gleicher Höhe rechts eine runde, vorn weiße, hinten gelbe Scheibe mit schwarzem Rand oder die für das Nachtzeichen vorgesehenen beleuchteten Laternen.



Nachtzeichen

Am letzten Fahrzeug entweder eine nach vorn weiß, nach hinten rotleuchtende Laterne und in gleicher Höhe rechts eine nach vorn weiß, nach hinten gelbeuchtende Laterne (Oberwagenlaternen).

b) Bei Zügen mit durchgehender Bremse und mit einer Wagenzuglänge von nicht mehr als 200 m Länge dürfen zwei in gleicher Höhe nur nach hinten leuchtende Laternen (links rot, recht gelb) verwendet werden.

214. Wenn bei Dunkelheit durch das Schlusslicht eines auf einem Bahnhof haltenden Zuges ein später einfahrender Zug beirrt werden könnte, ist das Schlussignal zu beseitigen, bis der spätere Zug vorübergefahren ist (FV § 36 (9)).

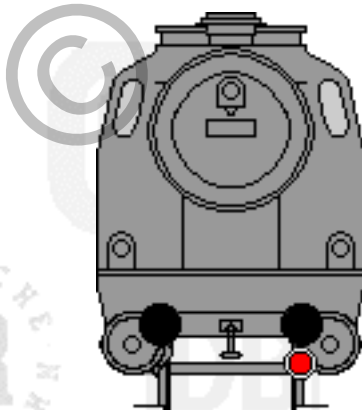
215. Beim Verlöschen beider Laternen des Zugschlusssignals »Zg 3«, »Zg 4« oder der Zugschlusslaternen des Signals »Zg 5« ist der Zug auf dem nächsten Bahnhof anzuhalten (FV § 32 (12)), wo die Laternen wieder anzuzünden sind. Das Verlöschen einer Laterne bei Signal »Zg 3« ist bis zum nächsten Haltbahnhof des Zuges vorzumelden (FV § 32 (1)).

216. Wegen abweichender Form für Schmalspurbahnen und für elektrische Züge siehe AzSO, Signal »Zg 103« und »Zg 104«.

Vereinfachtes Schlussignal

Das vereinfachte Schlussignal darf, sofern seine einwandfreie Beobachtung gewährleistet ist, beim Befahren sowohl des richtigen als auch des falschen Gleises angewandt werden

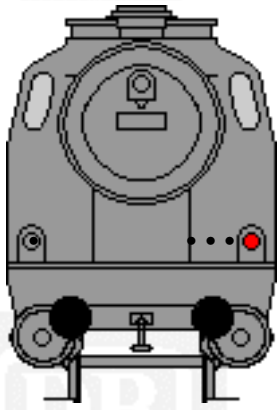
für einzeln fahrende Lokomotiven,
für Reisezüge bis zu zwölf Achsen,
für Güterzüge bis zu 30 Achsen,
für Züge auf Nebenbahnen bei einfachen Verhältnissen



Signal Zg 5 - Vereinfachter Zugschluss

Tageszeichen

Hinten am letzten Fahrzeug rechts - etwa in Höhe der Puffer - eine runde, rote Scheibe mit weißem Rand (Schluss Scheibe).



Nachtzeichen

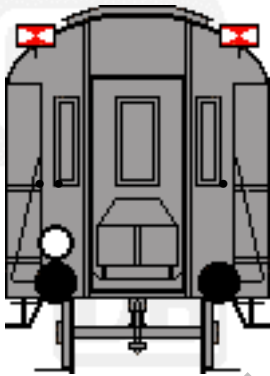
Hinten am letzten Fahrzeug rechts - etwa in Höhe der Puffer - ein rotleuchtendes Licht (Schlusslaterne).

217. Das vereinfachte Zugschlussignal »Zg 5« führen Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven) und geschobene Züge, bei denen sich keine Lokomotive an der Zugspitze befindet (AB 210).

218. Für Nebenbahnstrecken, auf denen alle Züge eine Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h erreichen, kann die Direktion zulassen, dass die Züge an Stelle des Signals »Zg 3« das vereinfachte Schlussignal (Signal »Zg 5«) führen, bei Geschwindigkeiten von mehr als 40 km/h nur mit Genehmigung der Hauptverwaltung. Die Strecken werden im AzSO bekanntgegeben.

219. Bei Übergabezügen kann vom Betriebsamt angeordnet werden, dass das vereinfachte Schlussignal, Signal »Zg 5«, zu führen ist.

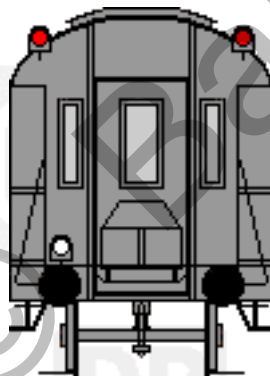
220. Bei Triebwagen darf Signal »Zg 5« nur auf Anordnung der Hauptverwaltung geführt werden.



Signal Zg 6 - Nachfolgesignal
Ein Sonderzug folgt nach.

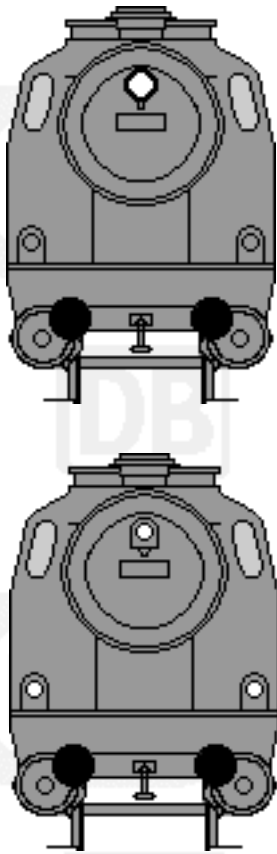
Tageszeichen

Hinten am letzten Fahrzeug, außer dem Schlussignal »Zg 3«, »Zg 4« oder »Zg 5«, eine runde weiße Scheibe mit schwarzem Rand.



Nachtzeichen

Hinten am letzten Fahrzeug, außer dem Schlussignal »Zg 3«, »Zg 4« oder »Zg 5«, eine weißleuchtende Laterne.



Signal Zg 7 - Gegenzugsignal

Ein Sonderzug kommt aus entgegengesetzter Richtung.

Tageszeichen

Vorn oben am ersten Fahrzeug eine runde weiße Scheibe mit schwarzem Rand.

Nachtzeichen

Vorn oben am ersten Fahrzeug eine weißleuchtende Laterne.

221. Wegen der Anwendung der Signale »Zg 6« und »Zg 7« siehe FV § 69. Signale »Zg 6« und »Zg 7« sind, soweit erforderlich, nur bei Zügen bis zu 85 km/h Höchstgeschwindigkeit zu geben.

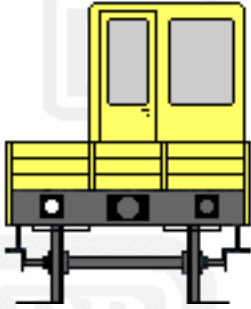
222. Die Scheibe oder die Laterne ist bei Signal »Zg 6« in der Regel am linken Puffer oder etwa in Höhe des linken Puffers anzubringen; bei Signal »Zg 3b« und »Zg 4b« ist sie oberhalb der beiden Laternen anzubringen. Einzeln fahrende Lokomotiven tragen, wenn sie rückwärts fahren, die weiße, schwarz geränderte Scheibe oder die Laterne des Signals »Zg 6« am Schornstein.

Sollen Signal »Zg 6« und das Signal nach AB 211 (nur bei Dunkelheit) gleichzeitig mit Signal »Zg 3b« und »Zg 4b« geführt werden, so ist nur Signal nach AB 211 anzubringen (Hinzufügung einer roten Laterne zu Signal »Zg 3b« und »Zg 4b«); Signal »Zg 6« wird dann nicht geführt.

223. Muss ein nachgeschobener Zug Signal »Zg 6« führen, so trägt die Schiebelokomotive dieses Signal. Hat die Schiebelokomotive den Zug innerhalb der Strecke, auf der der Sonderzug anzukündigen ist, während der Fahrt zu verlassen, so trägt daneben auch der letzte Wagen des Zuges das Signal »Zg 6«, wenn nicht etwa die Schiebelokomotive dem Zug noch bis zu einem Haltbahnhof folgt, wo das Signal »Zg 6« am Zug angebracht werden kann. Kehrt aber die Schiebelokomotive auf dem gleichen Gleis zurück, bevor der Sonderzug folgt, so hat sie auf der Hinfahrt kein Signal zu führen, den Sonderzug vielmehr auf der Rückfahrt durch Signal »Zg 7« anzukündigen.



XIII Signale für Kleinwagenfahrten (KI)

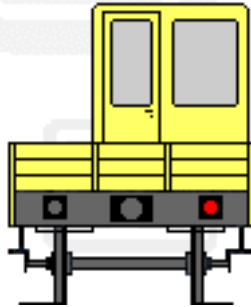


Signal KI - Kleinwagen-Signal

Kennzeichnung von Wagen bei Kleinwagenfahrten.

Tageszeichen

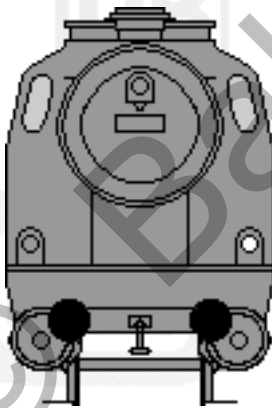
Kein besonderes Signal.



Nachtzeichen

- a) Auf eingleisiger Strecke nach vorn und hinten rotes Licht,
- b) auf zweigleisiger Strecke nach vorn weißes, nach hinten rotes Licht,
- c) beim Befahren des falschen Gleises nach vorn und hinten rotes Licht.

XIV Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)



Signal Fz 1 - Rangierlokomotivsignal

Kennzeichnung einer Lokomotive vorn und hinten für Rangierfahrten.

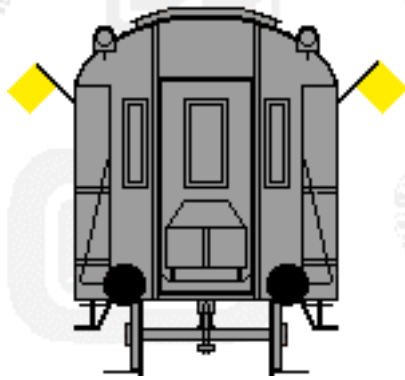
Tageszeichen

Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen

Vorn und hinten eine weißleuchtende Laterne. Statt der einen vorderen Laterne können auch die beiden Laternen des Signals »Zg 1« geführt werden.

226. Die zur Kennzeichnung der Rangierlokomotiven verwendeten Zeichen (Zahlen oder Buchstaben) können auch vor der Laterne des Signals »Fz 1« angebracht werden.



Signal Fz 2 - Gelbe Flagge

Kennzeichnung der mit Personen besetzter Schlaf- und Speisewagen, Bahnpost-, Postbei- und Gefangenenwagen während des Stillagers.

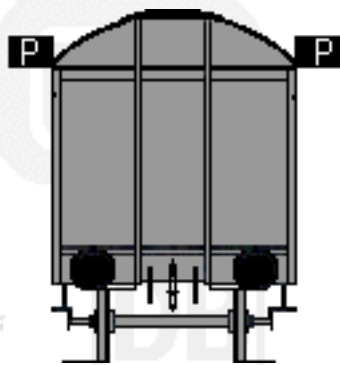
Tages- und Nachtzeichen

An jeder Langseite des Wagens eine gelbe Flagge.

226a. Signal »Fz 2« wird auch angewandt bei besetzten Gepäckwagen mit Küche.

Es wird bei Speise-, Schlaf-, und Gepäckwagen mit Küche vom Bedienungspersonal, bei Post- und Postbeiwagen von den Postbeamten und bei Gefangenenwagen vom Aufsichtssignal ausgesteckt.

227. Besetzte Schlaf- und Speisewagen, Gepäckwagen mit Küche, Bahnpost- und Gefangenenwagen werden bei Dunkelheit während des Stillagers, nach außen kenntlich, im innern beleuchtet.

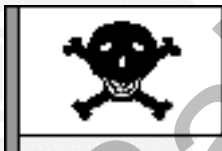


Signal Fz 3 - Pulverflagge

Kennzeichnung der mit sprenggefährlichen Gegenständen beladenen Wagen.

Tages- und Nachtzeichen

Über beiden Stirnwänden oder an beiden Langseiten des Wagens je eine viereckige schwarze Flagge mit einem weißen »P«.



Signal Fz 4 - Giftflagge

Kennzeichnung der mit verdichteten und verflüssigten, lebensgefährlichen Gasen beladenen Kesselwagen.

Tages- und Nachtzeichen

Über beiden Stirnwänden oder an beiden Langseiten des Wagens je eine viereckige weiße Flagge mit schwarzem Totenkopf.

227a. Leere Behälterwagen, die vorher mit sehr giftigen Gasen gefüllt waren, müssen ebenfalls mit der Giftflagge (Signal »Fz 4«) gekennzeichnet sein.

Signal Hr 1 - Warten !



Akustisches Signal

Mit dem Horn ein kurzer, ein langer und drei kurze Töne.

228. Der Hornruf "Warten" wird gegeben:

- a) vom Signal- oder Blockwärter als Antwort auf das Achtungsignal des Lokomotivführers eines vor dem Signal zum Halten gekommenen Zuges (FV § 61 (1)),
- b) vom Fahrdienstleiter (Blockwärter) oder einem von ihm beauftragten Beamten (Stellwerkwärter), wenn ein am Hauptsignal haltender Kleinwagen nicht weiterfahren darf (FV § 102 (4)).

Signal Hr 2 - Kommen !



Akustisches Signal

Ein langer, ein kurzer und ein langer Ton.

229. Signal »Hr 2« wird gegeben:

- a) mit dem Horn vom Stellwerkwärter, um den Zugführer an den Signalfernsprecher zu rufen (FV § 61 (1)),
 - b) mit der Fahrzeugpfeife vom Lokomotivführer
1. auf Anordnung des Fahrdienstleiters, um auf Nebenbahnen bei Kreuzungen auf Bahnhöfen ohne Einfahrsignal den vor dem Kennzeichen »K 15« haltenden Zug in den Bahnhof hereinzurufen,
 2. auf Anordnung des Zugführers, um den Zugsicherer oder - bei Schutz des Zuges nach vorn - den Heizer zum Zug zurückzurufen (FV § 61 (16)).



Signal Hr 3 - Grenzeichenfrei !



Akustisches Signal

Mit dem Horn zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton.

1. Bedeutung, Abgabe mit dem Horn:
Der Schluss des Zuges steht grenzeichenfrei.
2. Bedeutung, Abgabe mit der Fahrzeugpfeife:
Die Spitze des Zuges steht grenzeichenfrei.

230. Wenn nach dem Anhalten des Zuges und dem Lösen der Bremsen das letzte Fahrzeug des Zuges grenzeichenfrei steht, gibt der Zugsicherer das Signal mit dem Horn, wenn nach dem Anhalten des Zuges die Spitze des Zuges grenzeichenfrei steht, der Lokomotivführer es mit der Fahrzeugpfeife (FV §55 (4)).

231. Die Bahnhöfe, auf denen das Signal zu geben ist, sind im AzFV bekanntgegeben.

Abschnitt C

Kennzeichen und Anhang zur ESO

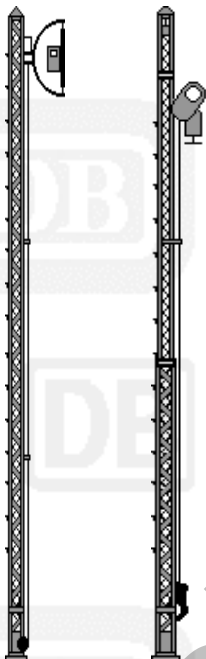
Auf folgender Seite werden die Kennzeichen der Dienstvorschrift DV 301 (Signalbuch) der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft in der Fassung vom 28. Dezember 1934, mit Inkrafttreten zum 1. April 1935 vorgestellt.

Es sind keine in der nachfolgenden Zeit erschienenen Berichtigungen eingearbeitet worden.

Die Gliederung wurde weitestgehend original übernommen.

Die abgebildeten Signale sind im annähernden Maßstab dargestellt, wo die Übersichtlichkeit nicht gewährleistet werden konnte, wurde darauf verzichtet.

I Kennzeichen für Hautsignale



Kennzeichen K 1 - Erkennungsmast

Dem Erkennungsmast benachbarte Hauptsignale gelten nicht für das Gleis, neben dem der Erkennungsmast steht.

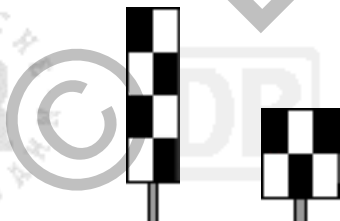
Formkennzeichen

Ein Hauptsignalmast ohne Flügel.

Bei Dunkelheit und Lichtsignal

Oben am Mast eine weißleuchtende Laterne.

232. Kennzeichen »K 1« steht unmittelbar rechts neben oder in der Mitte über den durchgehenden Hauptgleis, für das es gilt. Den Standpunkt bestimmt die Direktion (AB 13).



Kennzeichen K 2 - Schachbrettafel

Das für ein Gleis gültige Hauptsignal steht nicht unmittelbar rechts oder in der Mitte über dem Gleis.

Formkennzeichen

Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel.

233. Die Schachbrettafel wird nur angewandt bei Hauptsignalen für durchgehende Gleise (vgl. AB 16).

234. Die Schachbrettafel wird unmittelbar rechts neben dem Gleis in Höhe des Hauptsignals aufgestellt. Sie wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet. Wo rechteckige hohe Schachbrettafel nicht aufgestellt werden können, sind niedrige quadratische Tafeln zu verwenden.

235. Die Stellen, an denen Schachbrettafeln stehen, werden im AzFV bekanntgegeben.

II Kennzeichen für Vorsignale



Kennzeichen K 3o - Vorsignaltafel

Kennzeichen für den Standort eines Vorsignals ohne Zusatzflügel.

Formkennzeichen

Eine schwarzeränderte, weiße Tafel mit zwei übereinanderstehenden schwarzen Winkeln, die sich mit der Spitze berühren.



Kennzeichen K 3z - Vorsignaltafel

Kennzeichen für den Standort eines Vorsignals mit Zusatzflügel.

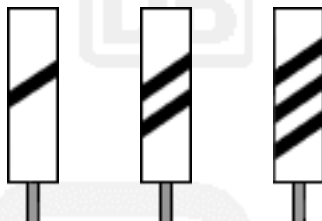
Formkennzeichen

Die Vorsignaltafel »K 3o« und darüber eine dreieckige, schwarzeränderte weiße Tafel mit einem schwarzen Punkt.

236. Die Vorsignaltafel steht an oder unmittelbar vor dem Vorsignal. Sie dient zum leichteren Auffinden des Vorsignals.

237. Die Vorsignaltafel wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

238. Die Vorsignaltafel »K 3o« wird bei den Vorsignalen der bayerischen Bauarten nicht aufgestellt.



Kennzeichen K 4 - Vorsignalbake

Ein Vorsignal ist zu erwarten.

Formkennzeichen

Mehrere aufeinanderfolgende viereckige, weiße Tafeln mit schrägen, von links nach rechts ansteigende, schwarzen, der Anzahl nach in der Fahrtrichtung abnehmenden Streifen.

239. Um den Lokomotivführer darauf aufmerksam zu machen, dass er sich einem Vorsignal nähert, werden auf Hauptbahnen vor den Vorsignalen Ankündigungsbaken aufgestellt. Die Baken stehen unmittelbar rechts vom zugehörigen Fahrgleis. Sie werden im allgemeinen nicht aufgestellt:

- a) vor Ausfahrsvorsignalen,
- b) vor Vorsignalen, die am rückliegenden Hauptsignal angeordnet sind.

240. Es werden in der Regel drei, in Ausnahmefällen bis zu fünf Baken aufgestellt. Die erste Bake steht 100 m vor dem Vorsignal und trägt einen nach rechts steigenden Querstreifen, die übrigen Baken stehen vor der ersten Bake in Abständen von je 75 m und tragen zwei bis fünf solcher Querstreifen.

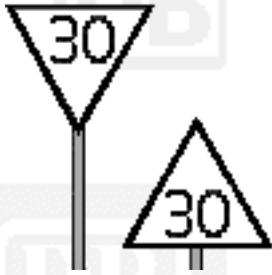
241. Wo die in AB 240 genannten Abstände wegen Sichthindernisse nicht eingehalten werden können, bestimmt die Direktion, wo die Baken aufzustellen sind. Ist ein Vorsignal in oder dicht hinter einem Tunnel angeordnet, so werden die Baken, soweit sie im Tunnel stehen, als Transparente ausgebildet und beleuchtet. Im übrigen werden die Baken bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

242. Wo rechteckige hohe Vorsignalbaken nicht aufgestellt werden können, sind niedere, quadratische Baken zu verwenden.



III Kennzeichen für ständige Geschwindigkeitsbeschränkung

243. Die Kennzeichen »K 5« bis »K 7e« sind ortsfest und stehen unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis; sie werden bei Dunkelheit nicht beleuchtet. Die Rückseiten sind grau.



Kennzeichen K 5 - Geschwindigkeitsbeschränkungstafel

Es folgt eine Gleisstelle, auf der die Fahrgewindigkeit auf die auf der Tafel angegebene Geschwindigkeit dauernd beschränkt ist.

Formkennzeichen

Eine auf der Spitze stehende dreieckige, weiße Tafel mit schwarzem Rand und mit einer schwarzen Geschwindigkeitszahl. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben gerichtet sein.

244. Kennzeichen »K 5« wird angewandt auf Hauptbahnen allein, auf Nebenbahnen allein oder in Verbindung mit den Kennzeichen »K 7b« bis »K 7d« (vgl. auch FV § 50 (3)).

245. Kennzeichen »K 5« wird aufgestellt:

a) in besonderen Fällen nach Bestimmung der Direktion an Stellen, an denen der Geschwindigkeitswechsel etwa 30 % und mehr beträgt und ein sonstiger geeigneter Anhalt für den Lokomotivführer fehlt,

b) auf Nebenbahnen vor nicht bewachten Wegübergängen ohne Schranken und ohne Warnlichter.

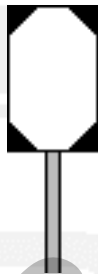
246. Kennzeichen »K 5« wird in angemessener Entfernung, die dem Weg für die Abbremsung auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit entsprechen muss, mindestens aber 300 m auf Hauptbahnen, 150 m auf Nebenbahnen

vor der Stelle aufgestellt, von der ab die Geschwindigkeit begrenzt ist.

Wenn erforderlich, wird auf Nebenbahnen diese Stelle durch Kennzeichen »K 6« bezeichnet. Die angezeigte Geschwindigkeit muss am Kennzeichen »K 6« oder, wo dieses fehlt, am Wegübergang (AB 245 b) von der Zugspitze erreicht sein. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Wegübergang überfahren hat (FV 5 50 (3)).

247. Kennzeichen »K 5« wird auch angewandt in Verbindung mit dem Vorsignal zur Ankündigung eines Hauptsignals, durch das auch bei einflügligem Signalschild (»Hp 1«) eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb des Weichenbereichs vorgeschrieben wird.

248. Wegen der abweichender Form siehe AzSO, Kennzeichen »K 105 / K 107b« und »K 105 / K 107c«.



Kennzeichen K 6 - Eckentafel

Die durch das Signal »K 5« angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muss durchgeführt sein.

Formkennzeichen

Eine auf der Schmalseite stehende weiße Tafel mit schwarzen Ecken.

249. Kennzeichen »K 6« wird auf Hauptbahnen nicht angewandt, auf Nebenbahnen nur in Verbindung mit Kennzeichen »K 5« da angewandt, wo es erforderlich ist, die Stelle besonders zu kennzeichnen, von der ab eine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt (AB 246 letzter Absatz).

250. Wegen der abweichender Form siehe AzSO, Kennzeichen »K 106«.



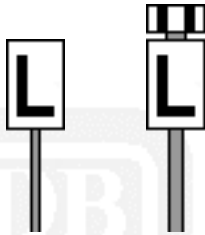
Kennzeichen K 7a - Pfeiftafel
Das Achtungsignal ist zu geben.

Formkennzeichen
Eine weiße Tafel mit schwarzem »P«.

251. Kennzeichen »K 7a« wird auf Anordnung der Direktion dort aufgestellt, wo der Lokomotivführer nach AB 163 das Achtungsignal (Signal »Zp 1«) zu geben hat. Es darf nicht vor Wegübergängen verwendet werden (siehe auch BO § 18 (3) letzter Absatz und AB 257).

252. Kennzeichen »K 7a« steht 200 m vor dem Gefahrenpunkt rechts neben dem Gleis.

253. Wegen abweichender Form siehe AzSO.



Kennzeichen K 7b - Läutetafel
Es ist zu läuten.

Formkennzeichen
Eine weiße Tafel mit schwarzem »L«.

Wenn zwischen dem Standort eines der Kennzeichen »K 7b«, »K 7c« oder »K 7d« (alle drei auch in Verbindung mit Kennzeichen »K 5«) und dem Wegübergang Züge planmäßig halten müssen, wird das Kennzeichen hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt. Über dem ersten Kennzeichen wird ein Wiederholungszeichen angebracht. Das Kennzeichen mit Wiederholungszeichen gilt nur für einen durchfahrenden Zug, aber nicht, für einen vor dem Wegübergang haltenden."

Zu den Kennzeichen »K 7b« bis »K 7e«

254. Die Kennzeichen werden auf Hauptbahnen nicht angewandt.

255. Kennzeichen »K 7b« bezeichnet auf Nebenbahnen die Stelle, von wo ab zu läuten ist, bis die Zugspitze den Wegübergang überfahren hat (BO § 58 (2)). Bei unsichtigem Wetter oder wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Überweg nähern, ist außerdem das Achtungssignal (»Zp 1«) zu geben und nach Bedarf zu wiederholen. Dies gilt sinngemäß auch für geschobene Züge ohne führende Lokomotive an der Spitze (FV § 58 (4) und BO § 67 (1)).

256. Kennzeichen »K 7c« bezeichnet auf Nebenbahnen die Stelle, wo neben dem Läuten nach AB 255 das Achtungssignal (»Zp 1«) in jedem Fall zu geben ist (siehe auch AB 163). Das Achtungssignal ist ab Kennzeichen »K 7c«, auch wenn es mit Kennzeichen »K 5« (AB 258) verbunden ist, fünf Sekunden lang zu geben. Kurz vor dem Übergang ist das Achtungssignal (Signal »Zp 1«) zu wiederholen, und zwar bei unsichtigem Wetter stets. Von der Wiederholung ist bei sichtigem Wetter nur dann abzusehen, wenn der Lokomotivführer den Übergang völlig übersieht und wenn sich dem Übergang weder Personen noch Fahrzeuge nähern.

257. Kennzeichen »K 7b« bis »K 7d« werden auf Nebenbahnen vor, »K 7e« hinter Wegübergängen ohne Schranken und ohne Warnlichter aufgestellt und stehen stets rechts neben dem Gleis, zu dem sie gehören.

258. Müssen auf Nebenbahnen die Kennzeichen »K 7b« bis »K 7d« und die Geschwindigkeitsbeschränkungstafel, Kennzeichen »K 5«, gleichzeitig aufgestellt werden, so werden sie, wenn die in AB 246 und AB 259 vorgeschriebenen Entfernungen eingehalten werden können, an gemeinsamen Pfosten angebracht. Andernfalls sind sie getrennt aufzustellen.

259. Allein stehen die Kennzeichen »K 7b« bis »K 7d« in einem Abstand von "5 v" in Metern, jedoch in der Regel mindestens 100 m, höchstens 350 m vor dem Wegübergang. "v" bedeutet die mittlere Geschwindigkeit des schnellsten Zuges in km/h auf der Strecke zwischen dem Kennzeichen und dem Wegübergang.

260. Wegen abweichender Formen siehe AzSO, Kennzeichen »K 105 / K 107b«, »K 107b1«, »K 107b2« und »K 107c« / »K 107d«.



Kennzeichen K 7c - Läute- und Pfeiftafel
Es ist zu läuten und außerdem das Achtungssignal zu geben.

Formkennzeichen
Eine weiße Tafel mit schwarzem »LP«.



Kennzeichen K 7d - Durchläutebeginntafel

Es ist durchzuläuten bis zu dem nachfolgenden Kennzeichen »K 7e«.

Formkennzeichen

Zwei übereinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem »L«.



Kennzeichen K 7e - Durchläuteendtafel

Das Läuten ist einzustellen.

Formkennzeichen

Zwei nebeneinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem »E«.

Zu den Kennzeichen »K 7d« / »K 7e«

261. Kennzeichen »K 7d« / »K 7e« werden auf Nebenbahnen angewandt, wenn Wegübergänge ohne Schranken und ohne Warnlichter so dicht aufeinanderfolgen, dass zwischen den Wegübergängen durchgeläutet werden muss.

262. Die Durchläuteendtafel steht unmittelbar hinter dem letzten Übergang der Durchläutestrecke.

263. Wenn an einem innerhalb der Durchläutestrecke gelegenen Übergang auch das Achtungssignal gegeben werden muss, steht vor dem Übergang Kennzeichen »K 7e«.

264. Wegen abweichender Formen siehe AzSO, Kennzeichen »K 107c« / »K 107d«.

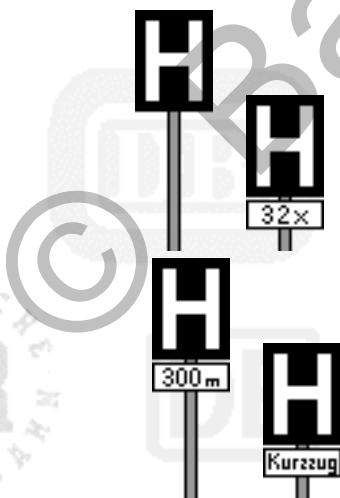
V Kennzeichen für Züge beim Halten

Kennzeichen K 8a - H-Tafel

Halt der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen.

Formkennzeichen

Ein schwarzes Rechteck mit weißem »H«.





Kennzeichen K 8b - H-Tafel

Halt der Zugspitze bei planmäßig haltenden elektrischen Zügen mit Stromabnehmern.

Formkennzeichen

Eine auf der Spitze stehende, quadratische Tafel mit weißem »H« auf weiß-schwarz umrandetem blauem Grund.

265. Kennzeichen »K 8a« und »K 8b« dienen zur Bezeichnung der Stelle, an der die Spitze eines planmäßig haltenden Zuges zum Halten kommen soll (FV § 55 (1)). Sie werden nach Bestimmung der Direktion angewandt.

266. Sie sind ortsfest und werden in der Regel rechts neben dem Gleis aufgestellt, für das sie gelten.

267. Kennzeichen »K 8a« ist bei Dunkelheit zu beleuchten, wenn und solange der Betrieb es erfordert. Wo rückwärts kenntlich gemacht werden soll, dass die Laternen brennen, zeigt die Rückseite ein mattweißes Sternlicht.

268. Kennzeichen »K 8b« wird nur dann angewandt, wenn die elektrischen Züge an anderer Stelle halten müssen als die sonstigen Züge. Es wird nicht beleuchtet.

269. Kennzeichen »K 8a« und »K 8b« können auch durch eine Aufschrift "Kurzzug" oder ähnliches oder durch Aufschrift einer Zahl ergänzt werden, die angibt, bei welcher Länge eines Zuges dessen Spitze an der Tafel halten muss. Diese Art Kennzeichen, die bei Dunkelheit nicht beleuchtet werden, werden auf Anordnung des Betriebsamts angewandt, wenn das Halten der Züge am Bahnsteig nach der Zuglänge geregelt werden muss. Für verschiedene Zuglängen können mehrere Tafeln hintereinander aufgestellt werden.

270. Wegen abweichender Formen s AzSO, Kennzeiche »K 108a« / »K 108b«.



Kennzeichen K 9 - Haltepunkttafel

Ein Haltepunkt ist zu erwarten.

Formkennzeichen

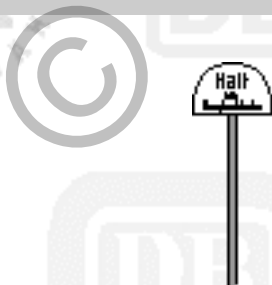
Eine schräg zum Gleis gestellte, waagrechte, weiße Bake mit drei schwarzen Schrägstreifen.

271. Kennzeichen »K 9« dient dazu, dem Lokomotivführer einen Haltepunkt (Haltestelle) insbesondere auf Nebenbahnen anzukündigen, der infolge der Geländeverhältnisse nur schwer zu erkennen ist.

272. Es ist auf Anordnung des Betriebsamts rechts vom Gleis, auf Nebenbahnen in einem Abstand von 150 m, auf Hauptbahnen in einem Abstand, der dem Bremsweg entspricht, vor dem Anfang des Bahnsteiges aufzustellen.

273. Kennzeichen »K 9« wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet. Die Rückseite ist grau.

VI Kennzeichen für Züge und Rangierfahrten



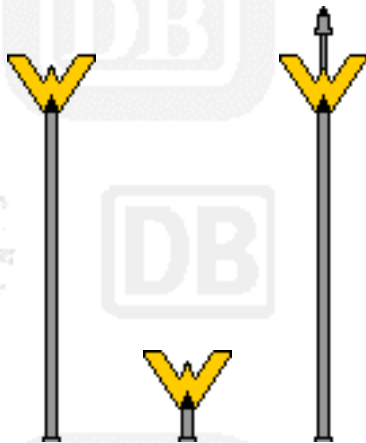
Kennzeichen K 10 - Rangierhalttafel

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden.

Formkennzeichen

Eine oben halbkreisförmig abgerundete, weiße Tafel mit schwarzer Aufschrift "Halt für Rangierfahrten".

274. Kennzeichen »K 10« ist auf Anordnung des Betriebsamts aufzustellen. Ist ein Einfahrsignal oder eine Trapeztafel (Kennzeichen »K 15«) vorhanden, so steht das Kennzeichen »K 10« mindestens um Durchrutschlänge hinter diesem Zeichen. Über die Rangierhalttafel hinaus ist das Rangieren nur auf schriftlichen Befehl des Fahrdienstleiters erlaubt (FV § 80 (2)).



Kennzeichen K 11 - Wartezeichen
Auftrag zur Rangierfahrt abwarten.

Formkennzeichen

Ein gelbes »W« mit schmalen schwarzem Rand.

275. Kennzeichen »K 11« wird nur nach Bestimmung der Direktion angewandt und zeigt die Stelle an, wo zum Beginn oder zur Fortsetzung einer Rangierfahrt ein besonderer Auftrag des Stellwerks- oder Weichenwärters abzuwarten ist (AB 51). Der Auftrag kann nur erteilt werden

durch Signal »Ra 1« "Ziehen" oder Signal »Ra 2« "Schieben" oder mündlich (durch Zuruf oder Fernsprecher) oder durch ein Vorrücksignal, Signal »Ve 6«.

276. Kennzeichen »K 11« kann allein angewandt werden. Ferner kann es auch mit

einem Gleissperrsignal - Signal »Ve 3« / »Ve 4« - (vgl. AB 51) oder einem Vorrücksignal - Signal »Ve 6« - (vgl. AB 59) oder einem Gleissperrsignal und gleichzeitig einem Vorrücksignal (vgl. AB 59) verbunden sein.

277. Kennzeichen »K 11« wird ohne Gleissperrsignal allein oder in Verbindung mit dem Vorrücksignal, Signal »Ve 6« angewandt, wo das Vorfahren von Lokomotiven von der Erteilung besonderer Aufträge abhängig gemacht werden soll, z.B. zur Regelung der Fahrten aus dem Lokomotivschuppen oder zur Sicherung feindlicher Lokomotivfahrten und Rangierfahrten gegeneinander und dergleichen.

278. Kennzeichen »K 11« ist ortsfest und steht stets rechts vom zugehörigen Gleis; es wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet. Die Rückseite ist grau.

VII Sonstige Kennzeichen



Kennzeichen K 12 - Grenzzeichen

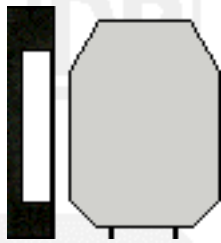
Das Grenzzeichen gibt bei zusammenlaufenden Gleisen an, bis wohin ein Gleis besetzt werden kann, ohne dass die Bewegung auf dem anderen gehindert würden.

Formkennzeichen

Ein rotweißes niedriges Kennzeichen.

279. Kennzeichen »K 12« wird im Winkel zwischen den beiden Gleisen an der Stelle aufgestellt, wo die beiden Gleismitten einen Abstand von 3,50 m haben, und zwar entweder ein Merkzeichen in der Mitte zwischen den beiden Gleisen oder je ein Merkzeichen unmittelbar neben den inneren Schienen der beiden Gleise.

280. Wegen abweichender Form siehe AzSO, Kennzeichen »K 112«.



Kennzeichen K 13

Kennzeichnung fester Gegenstände, die durch zu geringen Abstandes vom Gleis Personen gefährden.

Formkennzeichen

Der Gegenstand ist durch weißen Anstrich so hervorgehoben, dass die Gefahrstelle leicht erkannt wird.

281. Feste Gegenstände in der Nähe der Gleise müssen zwischen 1.000 mm und 3.050 mm über SO durch weißen Anstrich gekennzeichnet werden, wenn außerhalb des Regellichtraums (BO § 11) nicht mindestens 200 mm breite Seitenräume frei sind; diese Kennzeichnung ist bei allen Anlagen außer bei den Toren von Lokomotiv- und Wagenschuppen erforderlich.

282. Bei Lichtraumbeschränkungen von größerer Länge kann der Anstrich auf den Anfang, das Ende und geeignete Zwischenstellen beschränkt werden. Bei Tunneln genügt es, nur die Portale zu kennzeichnen.

283. Bei hellem Untergrund oder in ähnlichen Fällen empfiehlt sich eine dunkle Umrandung des weißen Anstrichs.

284. Bei schwachen Gittermasten, Laternenpfählen usw. empfiehlt sich meistens, auch wenn sie nur zum Teil in der angegebenen Grenze liegen, der vollständige Anstrich.



Kennzeichen K 14 - Merkpfehl

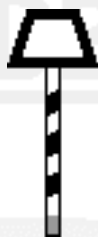
Merkpfehl für den Anfang und das Ende einer Warnlichtanschaltstrecke.

Formkennzeichen

Ein in waagerechter Teilung schwarz-weiß gestrichener Pfahl.

285. Je ein Merkpfehl zeigt den Anfang und das Ende der Warnstrecke einer Warnlichtanlage an. Für Fahrten (Sperrfahrten und Kleinwagenfahrten), die die Warnstrecke nicht ganz oder nur unter besonderen Bedingungen durchfahren dürfen, werden besondere örtliche Anordnungen getroffen.

286. Der Merkpfehl wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.



Kennzeichen K 15 - Trapeztafel

Kennzeichnung der Stelle, an der bei fehlendem Einfahrtsignal bestimmte Züge auf Grund besonderer Anordnung vor der Einfahrt in einem Bahnhof zu halten haben.

Formkennzeichen

Eine weiße Trapeztafel mit schwarzem Rand an einem schwarz und weiß schräg gestreiftem Pfahl.

287. Kennzeichen »K 15« wird auf Hauptbahnen nicht angewandt.

288. Auf Nebenbahnen bestimmt die Direktion, wann von dem Zugpersonal angenommen werden darf, dass die Fahrstraße frei ist und die Weichen richtig liegen.

288a. Der Lokomotivführer des vor Kennzeichen »K 15« zum Halten gekommenen Zuges gibt das Achtungssignal (Signal »Zp 1«).

289. Das Kennzeichen steht rechts vom Gleis. Der Standort wird von der Direktion bestimmt.

290. Kennzeichen »K 15« wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet; die Rückseite ist grau.



Kennzeichen K 16 - Kreuztafel

Die Kennzeichnung zeigt bei fehlendem Vorsignal oder fehlender Deckungsvorscheibe an, dass ein Hauptsignal oder Deckungsscheibe zu erwarten ist.

Formkennzeichen

Eine weiße Sechseckscheibe mit liegendem, schwarzem Kreuz an einem schwarz und weiß schräg gestreiftem Pfahl.

291. Kennzeichen »K 16« wird auf Hauptbahnen nicht angewandt.

292. Auf Nebenbahnen ist bei unsichtigem Wetter die Geschwindigkeit von dem Kennzeichen ab so weit zu ermäßigen, dass der Zug sicher vor dem etwa Halt zeigenden Hauptsignal oder vor der Deckungsscheibe zum Halten gebracht werden kann.

293. Kennzeichen »K 16« wird 400 m oder 700 m vor dem Hauptsignal oder der Deckungsscheibe rechts neben dem Gleis aufgestellt. Auf 700 m wird es dann aufgestellt, wenn der Bremsweg mehr als 400 m beträgt.

294. Das Kennzeichen wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet; die Rückseite ist grau.

Die AzSO enthält die von der ESO in Form oder Bedeutung abweichenden Signale und Kennzeichen mit befristeter Gültigkeit, die mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers noch eine gewisse Übergangszeit verwendet werden dürfen und

- a) von den Signalen und Kennzeichen in den Abschnitten B und C der ESO abweichen oder
- b) in der ESO nicht enthalten sind.

Bei den einzelnen Signalen oder Kennzeichen ist der Geltungsbereich besonders angegeben.

295. Die Signale und Kennzeichen und die dazugehörigen Ausführungsbestimmungen gelten nur im Bereich der auf den linken Seiten daneben in grauer fettgedruckter Schrift angegebenen Reichsbahndirektionen.

Die Reichsbahndirektionen Altona, Berlin, Breslau, Essen, Frankfurt (Main), Halle, Hannover, Kassel, Köln, Königsberg, Mainz, Münster (Westf), Oppeln, Osten in Frankfurt (Oder), Stettin, Trier und Wuppertal sind dabei mit "Preußen-Hessen",

die Reichsbahndirektionen Augsburg, Nürnberg und Regensburg mit "Bayern rechts des Rheins" zusammengefasst bei den Signalen und Kennzeichen, die bei ihnen gemeinsam gelten.

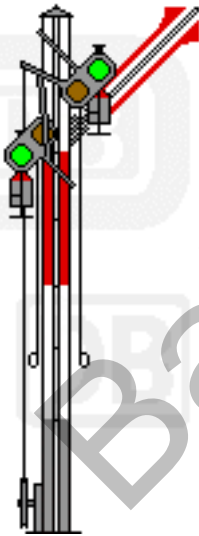
296. Die Nummern in a) entsprechen denen der Abschnitte B und C der ESO zuzüglich 100. Die Abweichung von Signal »Wn 5« im Bereich der RBD Ludwigshafen trägt also z.B. die Nummer »Wn 105« mit dem Zusatz: RBD Ludwigshafen, die Abweichung vom Kennzeichen »K 6« im Bereich der RBD Dresden z.B. die Nummer »K 106« mit dem Zusatz: RBD Dresden.

Die Signalnummern in b) liegen über 200.

a) Von den Abschnitten B und C der ESO abweichenden Signale und Kennzeichen

Haupt- und Vorsignale (Bayerische Bauart)

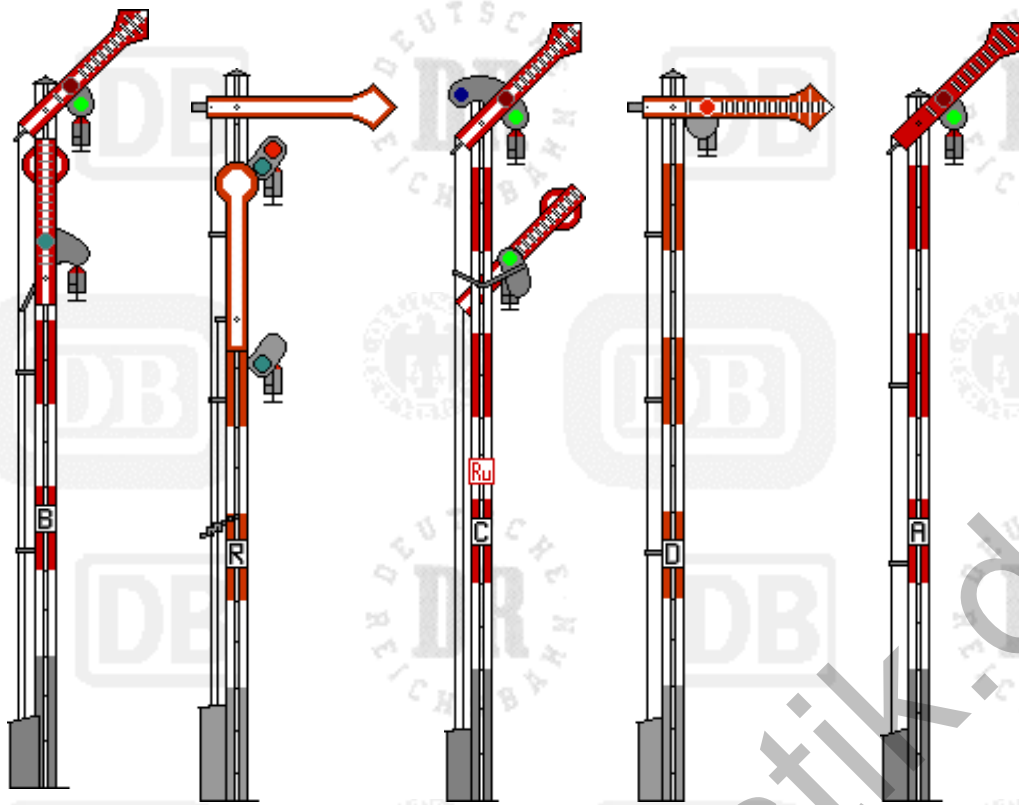
RBD'en in Bayern rechts des Rheins



Signale Hp 0, Hp 1, Hp 2 und Vo 1

Formsignal und bei Dunkelheit

Die bei den Reichsbahndirektionen in Bayern rechts des Rheins angewandten Signale »Hp 0« bis »Hp 2« und »Vo 1« zeigen dasselbe Signalbild wie die entsprechenden Signale der ESO.

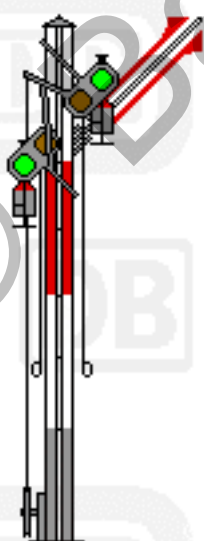


297. Zur Erkennbarkeit der Stellung eines Einfahrsignals bei Dunkelheit rückwärts ist bei Haltstellung des Signals der Signalfügel, bei einem mehrflügeligen Einfahrsignal der obere Signalfügel rückwärts beleuchtet, während die Signallaterne des unteren Flügels rückwärts abgeblendet ist; bei Fahrtstellung des Signals zeigen die Signallaternen rückwärts weißes Sternlicht.

298. Die Stellung der Ausfahrtsignale bei Dunkelheit rückwärts wird nur kenntlich gemacht, wenn ein betriebliches Bedürfnis hierfür vorliegt. Die Kenntlichmachung geschieht dann wie bei Einfahrsignalen. Bei einfachen Verhältnissen kann die Beleuchtung des Signalfügels rückwärts durch weißes Sternlicht der Signallaterne rückwärts ersetzt werden.

299. Die Stellung von Block- und Deckungssignalen wird bei Dunkelheit in der Regel rückwärts nicht besonders kenntlich gemacht. Wo rückwärts kenntlich gemacht werden soll, dass die Signallaternen brennen, zeigen sie rückwärts weißes Sternlicht.

RBD'en in Bayern rechts des Rheins



Signale Vo 102 - Flügel-Vorsignal

Formsignal

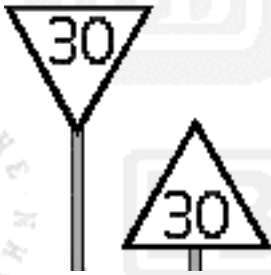
Die Scheibe des Vorsignals ist so zusammengeklappt, dass an ihrer Stelle ein nach rechts aufwärts gerichteter Flügel erscheint.

Bei Dunkelheit

Zwei Laternen zeigen schräg übereinander nach rechts steigend grünes Licht.

300. Die beiden Stellungen des Vorsignals werden bei Dunkelheit rückwärts nicht kenntlich gemacht. Wenn das Brennender Laternenrückwärts erkennbar sein soll, zeigen die Laternen in beiden Signalstellungen rückwärts weißes Sternlicht.

Alle RBD'en



Signale Fw 101

Es folgt ein Einfahrweg, auf dem die Fahrgeschwindigkeit auf die auf der Tafel angegebenen Geschwindigkeit dauernd beschränkt ist.

Formsignal

Eine auf der Spitze stehende dreieckige, weiße Tafel mit schwarzem Rand und mit einer schwarzen Geschwindigkeitszahl. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben gerichtet sein.

301. Das Signal »Fw 101« ist ortsfest und steht unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis. Die Rückseite ist in der Regel grau.

302. Signal »Fw 101« wird angewandt als verstellbares Signal in Verbindung mit einem Hauptsignal (AB 25):

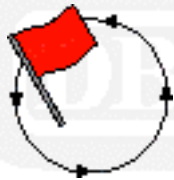
1. wenn ein Zug in ein Gleis mit einer Geschwindigkeit von weniger als 40 km/h einfahren soll,
2. wenn ein Zug bei der Einfahrt in eine Gleisgruppe oder in ein Stumpfgleis erheblich früher zum Halten gebracht werden muss als bei der Einfahrt in die übrigen Gleise,
3. wenn die eingestellte Abzweigung in ein Gleis oder eine Gleisgruppe erheblich vor (Frühablenkung) einer anderen Abzweigung (Spätablenkung) liegt.

303. Signal »Fw 101« erscheint nur, wenn der Fahrweg eingestellt ist, der die besondere Vorsicht erheischt. Es ist bei Dunkelheit zu beleuchten.

Ist in AB 302 Ziff. 1 bei allen Fahrwegen die gleiche Geschwindigkeitsbeschränkung zu beachten (z.B. Kopfbahnhöfe), so braucht das Signal nicht verstellbar zu sein, es wird dann bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

Schutzhaltsignal (Sh)

RBD'en in Preußen-Hessen, Ludwigshafen, Dresden, Stuttgart, Karlsruhe, Schwerin und Oldenburg



Signale Sh 101

Es folgt ein Einfahrweg, auf dem die Fahrgeschwindigkeit auf die auf der Tafel angegebenen Geschwindigkeit dauernd beschränkt ist.

Formsignal

Eine auf der Spitze stehende dreieckige, weiße Tafel mit schwarzem Rand und mit einer schwarzen Geschwindigkeitszahl. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben gerichtet sein.

304. Rote Signalflaggen werden nur noch so lange verwendet, bis der Bestand an solchen Flaggen aufgebraucht ist.



Fahrerlaubnisignal (Ve)

Alle RBD'en



Signale Ve 104 - Gleisperrsignal

Die Sperrung des Gleises ist aufgehoben.

Formsignal

Nach beiden Richtungen eine rechteckige weiße Scheibe auf schwarzem Grund.

305. Bei Erneuerung wird das Signal »Ve 4« angewandt.

Signal für Teilfahrten und Schiebelokomotiven (Ts)

RBD'en in Preußen-Hessen und Oldenburg

Signale Ts 102

Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und für zurückkehrende Teilfahrten.

Formsignal

Eine rechteckige weiße Scheibe mit der schwarzen Aufschrift "Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven" oder "Halt für zurückkehrende Teilfahrten".

Das Signal ist unverstellbar oder verstellbar. Wenn es verstellbar ist, zeigen die beiden Seitenflächen rechteckige Scheiben.

306. Signal Ts 102« wird bei Neuanlagen nicht mehr angewendet.

307. Zeigt das Signal die Aufschrift, so müssen die zurückkehrenden Schiebelokomotiven und Teilfahrten am Standort des Signals halten; Vorbeifahrt am Signal ist dann nur auf schriftlichen Befehl A, c erlaubt. Zeigt das Signal jedoch die weiße viereckige Scheibe, so ist die Einfahrt erlaubt (FV § 53 (15)).

308. Das Signal steht in der Fahrtrichtung zurückkehrender Schiebelokomotiven und Teilfahrten links.

309. Das Signal ist bei Dunkelheit zu beleuchten, wenn und solange der Betrieb es erfordert.

Das Betriebsamt bestimmt, ob Rücklichter anzuordnen sind.

Weichensignale (Wn)

RBD'en in Bayern rechts des Rheins, Ludwigshafen, Stuttgart und Karlsruhe



Signale Wn 102

Von der Weichenspitze gesehen

Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt die Richtung der Ablenkung an.



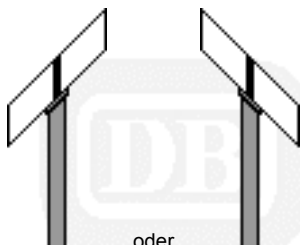
Signale Wn 103

Vom Herzstück gesehen

Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt die Richtungsänderung bei der Einmündung an.

310. Bei Erneuerung werden die Signale »Wn 2« und »Wn 3« angewandt.

RBD Dresden

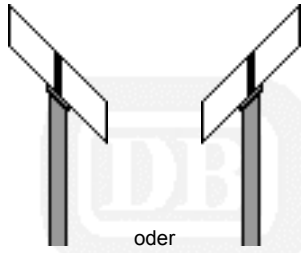


Signale Wn 102

Die Weiche steht auf den gekrümmten Zweig oder bei Krümmung beider auf den stärker gekrümmten Zweig.

Von der Weichenspitze gesehen

Der untere Teil eines schräg stehenden, in der Mitte schwarz geteilten weißen Streifens zeigt nach der Seite des gekrümmten oder stärker gekrümmten Zweigs.



Signale Wn 103

Vom Herzstück gesehen

Dasselbe Signalbild wie Signal »Wn 102«.

311. Bei Erneuerung werden die Signale »Wn 2« und »Wn 3« angewandt.

RBD'en in Bayern rechts des Rheins und Ludwigshafen



Signale Wn 105

Die doppelte Kreuzungsweiche steht für die Fahrt durch das gerade Gleis der Hauptrichtung, d.h. das mit der Längsachse des Bahnhofsgleichgerichtete Gleis.

Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck zwischen zwei schwarzen senkrechten Streifen.



Signale Wn 106

Die doppelte Kreuzungsweiche steht für die Fahrt durch das die Hauptrichtung durchkreuzende Gleis.

Ein liegendes schwarzes Kreuz auf weißem Grund.



Signale Wn 107

Die doppelte Kreuzungsweiche steht für die Fahrt durch den linken gekrümmten Zweig.

Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt mit der Spitze nach links auf einen senkrechten schwarzen Streifen.



Signale Wn 108

Die doppelte Kreuzungsweiche steht für die Fahrt durch den rechten gekrümmten Zweig.

Ein schwarzer Winkel auf weißem Grund zeigt mit der Spitze nach rechts auf einen senkrechten schwarzen Streifen.

318. Bei Erneuerung werden die Signale »Wn 5« bis »Wn 8« angewandt.

Signale für den Rangierdienst (Ra)

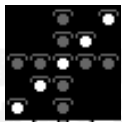
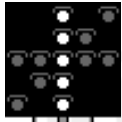
Alle RBD'en

Die Signale werden als Lichttagessignale durch fünf weiße Lichter nebeneinander auf schwarzer Tafel gegeben.

Signale Ra 106 - Halten - Abdrücken verboten

Lichtsignal

Die Lichter erscheinen in einer waagerechten Linie.

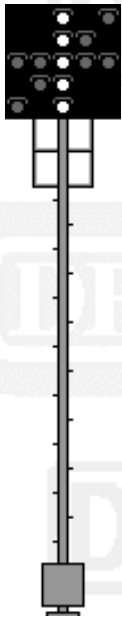


Signale Ra 106 - Langsam abdrücken

Lichtsignal

Die Lichter erscheinen in einer schräg nach rechts steigende Linie.





Signale Ra 108 - Mäßig schnell abdrücken

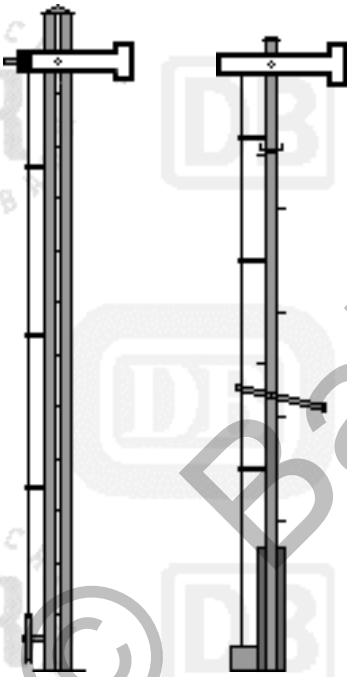
Lichtsignal

Die Lichter erscheinen in einer senkrechten Linie.

313. Wegen der Aufstellung der Abdrücksignale siehe AB 192 bis 194.

314. Bei Erneuerung werden die Signale »Ra 6« bis »Ra 8« angewandt.

Alle RBD'en in Bayern rechts des Rheins

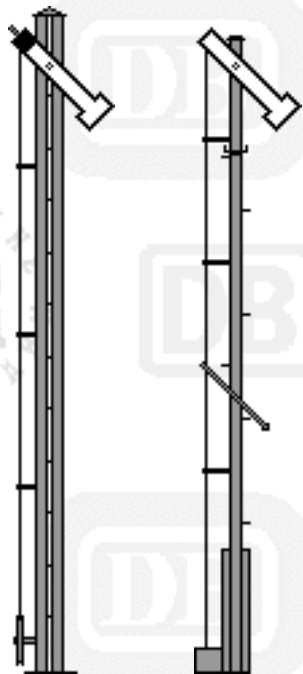


Das Abdrücksignal besteht aus einem Signalmast mit einem hammerähnlichen weißen Flügel (Hammersignal), der bei Dunkelheit beleuchtet ist.

Signale Ra 106 - Halten - Abdrücken verboten

Formsignal

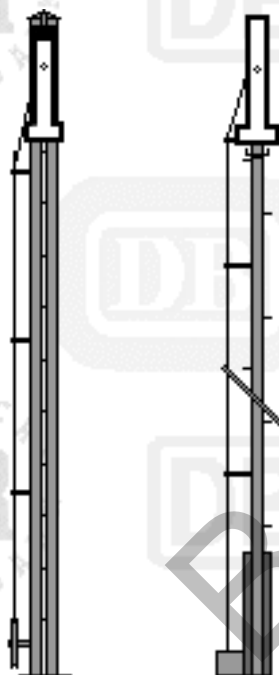
Der Flügel zeigt waagrecht nach rechts.



Signale Ra 106 - Langsam abdrücken

Formsignal

Der Flügel zeigt schräg abwärts nach rechts.



Signale Ra 108 - Mäßig schnell abdrücken

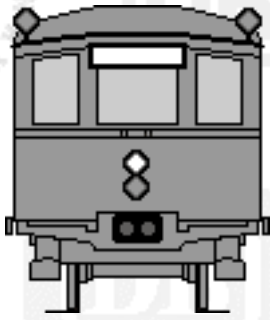
Formsignal

Der Flügel zeigt senkrecht nach unten.



Signale an Zügen (Zg)

RBD Berlin



Signale Zg 101

Zugspitze für elektrische Züge bei der Fahrt auf eingleisiger Strecke oder auf dem richtigen Gleis einer zweigleisigen Strecke.

Tageszeichen

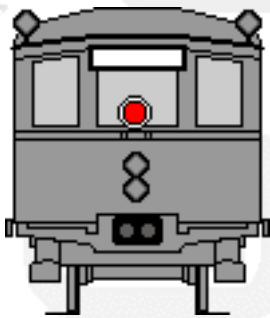
Kein besonderes Signal.

Nachtzeichen

Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine weißleuchtende Laterne.

Zu den Signalen »Zg 101«, »Zg 102« und »Zg 104«

315. Die Signale »Zg 101«, »Zg 102« und »Zg 104« werden nur bei einem Teil der elektrischen Züge angewandt.



Signale Zg 102

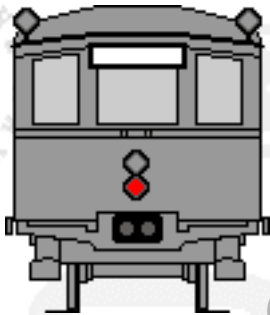
Zugspitze für elektrische Züge beim Befahren des falschen Gleises.

Tageszeichen

Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine rote Scheibe mit weißem Rand.

Nachtzeichen

Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine rotleuchtende Laterne.



RBD'en Dresden und Schwerin



Signale Zg 103

Zugschluss für Schmalspurbahnen.

Tageszeichen

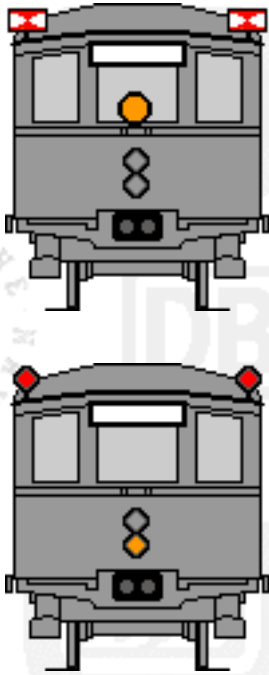
Am letzten Fahrzeug eine hinten rot und weiße, und vorn weiße runde Scheibe.

Nachtzeichen

Am letzten Fahrzeug eine hinten rot, nach vorn weißleuchtende Laterne.

316. Die Signale »Zg 6« und »Zg 7« des Abschnitts B der ESO werden auf Schmalspurbahnen nicht angewandt.

RBD Berlin



Signale Zg 104

Zugschluss für elektrische Züge beim Befahren des falschen Gleises.

Tageszeichen

Die beiden Oberwagenscheiben (Signal »Zg 3«) und in der Mitte des letzten Fahrzeugs eine runde gelbe Scheibe mit schwarzem Rand.

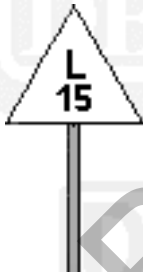
Nachtzeichen

Die beiden Oberwagenlaternen (Signal »Zg 3«) und in der Mitte des letzten Fahrzeugs eine gelbleuchtende Laterne.

317. Als Unterscheidungszeichen nach AB 211 wird bei Dunkelheit das auch am Zugschluss zu beleuchtende Richtungsschild geführt.

Kennzeichen für ständige Geschwindigkeitsbeschränkungen und Kennzeichen für das Geben von hörbaren Warnzeichen

RBD'en in Preußen-Hessen, Stuttgart, Karlsruhe, Schwerin und Oldenburg



Kennzeichen K 105 / K 107b

Es ist zu läuten und die Fahrgeschwindigkeit so zu ermäßigen, dass sie vor dem Wegübergang 15 km/h nicht überschreitet.

Formkennzeichen

Eine mit der Spitze nach oben zeigende, dreieckige, weiße Tafel und mit der schwarze Aufschrift »L« und darunter »15«.

318. Das Kennzeichen wird auf Hauptbahnen nicht angewandt.

319. Bei Erneuerungen werden die Kennzeichen »K 5« und »K 7« angewandt.

RBD'en in Bayern rechts des Rheins und Ludwigshafen



Kennzeichen K 105 / K 107c

Es ist zu läuten und außerdem das Achtungssignal zu geben. Die Fahrgeschwindigkeit ist so zu ermäßigen, dass sie vor dem Wegübergang 15 km/h nicht überschreitet.

Formkennzeichen

Eine quadratische, auf der Spitze stehende, gelbe Tafel mit schwarzem Rand und der Aufschrift »PL« und darunter »15«.

320. Das Kennzeichen wird auf Hauptbahnen nicht angewandt.

321. Bei Erneuerungen werden die Kennzeichen »K 5« und »K 7« angewandt. Auf Nebenbahnen mit höheren

Geschwindigkeiten als 40 km/h trägt die Tafelauch die Aufschrift »PL« und darunter »40«, wenn die Geschwindigkeit auf 40 km/h vor dem Wegübergang ermäßigt werden muss.

Zu den Kennzeichen »K 106« bis »K 107c«

322. Die Kennzeichen »K 106« bis »K 107c« sind ortsfest und stehen unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis. Auf eingleisigen Strecken, wo der Lokomotivführer auf der Hin- und Rückfahrt seinen Stand auf der gleichen Gleisseite behält, sind sie auf dieser Seite aufzustellen.

RBD Dresden



Kennzeichen K 106

Die angeschriebene ermäßigte Geschwindigkeit muss erreicht sein.

Formkennzeichen

Eine schräg nach rechts steigende, rechteckige gelbe Tafel mit einer schwarzen Zahl.

323. Mit dem Kennzeichen »K 106« wird der Anfang eines Gleisstücks bezeichnet, auf dem die Fahrgeschwindigkeit dauernd begrenzt ist. Auf der Scheibe ist die zugelassene Geschwindigkeit durch eine Zahl angezeigt. Kennzeichen »K 106« ist an der Stelle aufgestellt, an der die Zugspitze die angeschriebene Geschwindigkeit erreicht haben muss. Die angeschriebene Geschwindigkeit ist beizubehalten, bis die letzte Achse des Zuges die in dem AzFV, Abschnitt 21, bezeichnete Strecke verlassen hat.

Bei Wegübergängen auf Nebenbahnen muss die angeschriebene Geschwindigkeit beibehalten werden, bis das erste Fahrzeug den Wegübergang überfahren hat (FV § 50 (3)).

Kennzeichen »K 106« wird nach Bestimmung des Betriebsamts auf Hauptbahnen beleuchtet und auf Nebenbahnen nicht beleuchtet.

Es kann auf Hauptbahnen auch als Lichtkasten ausgebildet sein.

RBD Dresden



Kennzeichen K 107a

Das Achtungsignal ist zu geben.

Formkennzeichen

Eine auf der Spitze stehende, quadratische gelbe Tafel mit der Aufschrift "Pfeifen".

324. Kennzeichen »K 107a« wird auf Anordnung der Direktion vor Wegübergängen oder sonstigen Stellen aufgestellt, wo der Lokomotivführer nach AB 163 das Achtungsignal (Signal »Zp 1«) zu geben hat. Wo die Örtlichkeit es verlangt, ist das Achtungsignal - nach Bedarf mehrmals - zu wiederholen.

Kennzeichen »K 107a« wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet. Die Rückseite ist grau.

RBD Dresden



Kennzeichen K 107b 1

Es ist zu läuten.

Formkennzeichen

Eine weiße Tafel mit schwarzem »A« und roten Ecken links unten und rechts oben.



Kennzeichen K 107b 2

Das Läuten ist einzustellen.

Formkennzeichen

Eine weiße Tafel mit schwarzem »E« und roten Ecken rechts unten und links oben.

325. Die Kennzeichen »K 107b 1« und »K 107b 2« werden auf Hauptbahnen nicht angewandt.

326. Kennzeichen »K 107b 1« bezeichnet die Stelle, von der ab zu läuten ist, bis die Zugspitze das Kennzeichen »K 107b 2« erreicht hat (FV § 50(3)). Dies gilt auch für geschobene Züge ohne führende Lokomotive an der Spitze (FV z 58(4)).

327. Die Tafeln tragen auf der einen Seite ein »A«, auf der anderen Seite ein »E«, so dass das Anfangssignal für die eine Fahrrichtung gleichzeitig das Endsignal für die andere Fahrrichtung ist.

Die Kennzeichen »K 107b 1« und »K 107b 2« werden bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

328. Kennzeichen »K 107b 1« steht in angemessener Entfernung (150-300 m) vor dem Wegübergang.

329. Mehrere hintereinander liegende Wegübergänge sind durch ein Kennzeichen »K 107b 1« zusammengefaßt, wenn die Läutebeginntafel für einen folgenden Wegübergang weniger als etwa 200 m vom vorliegenden abstehen würde.



Kennzeichen K 107c

Es ist zu läuten und außerdem das Achtungssignal zu geben.

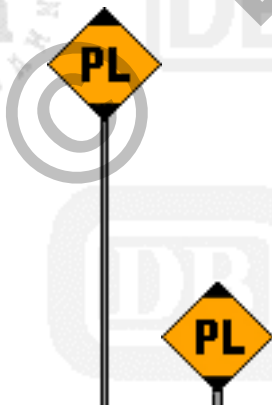
Formkennzeichen

Kennzeichen »K 107b 1« und darunter Kennzeichen »K 107a«.

330. Das Kennzeichen wird auf Hauptbahnen nicht angewandt.

331. Kennzeichen »K 107c« bezeichnet die Stelle, wo neben dem Läuten das Achtungssignal (Signal »Zp 1«) zu geben ist (siehe auch AB 161 und FV § 50 (3)).

Der Aufstellungsort richtet sich nach AB 328.



Kennzeichen K 107c

Es ist zu läuten und außerdem das Achtungssignal zu geben.

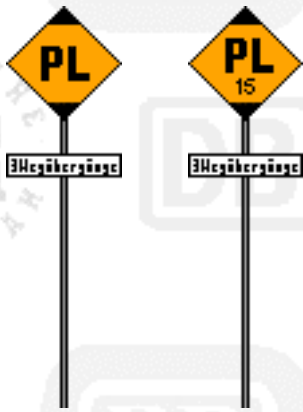
Formkennzeichen

Eine quadratische, auf der Spitze stehende, gelbe Tafel mit schwarzem Rand und der Aufschrift »PL«.

332. Das Kennzeichen wird auf Hauptbahnen nicht angewandt.

333. Bei Erneuerungen wird das Kennzeichen »K 7c« angewandt.

RBD'en in Bayern rechts des Rheins und Ludwigshafen



Kennzeichen K 107d

Es ist über die angegebene Zahl von Wegübergängen durchzuläuten.

Formkennzeichen

Unter Kennzeichen »K 107c« oder »K 105 / 107c« eine rechteckige, auf der Breitseite stehende weiße Tafel mit der Aufschrift "Wegübergänge".

334. Das Kennzeichen wird auf Hauptbahnen nicht angewandt.

335. Bei nahe hintereinander liegender Wegübergängen ohne Schranken und ohne Warnlichter kann ein Kennzeichen »K 107c« oder »K 105 / 107c« für mehrere Wegübergänge dienen. In diesem Fall wird unterhalb der Tafel ein Schild mit der entsprechender Aufschrift (z.B. 3 Wegübergänge) angebracht.

Vor jedem der Wegübergänge ist das Achtungsignal zu geben.

Wo Kennzeichen »K 105 / 107c« für mehrere Wegübergänge dient, ist auch die Geschwindigkeit vor jedem der Wegübergänge zu ermäßigen.

RBD Stuttgart



Kennzeichen K 108a

Halt der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen.

Formkennzeichen

Ein schwarzes »H« auf weißem Grund, bei Dunkelheit weiß beleuchtet.

Ausführungsbestimmungen siehe AB 265-268 und 269.

Alle RBD'en



Kennzeichen K 108a/b

Halt der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen von bestimmter Achsenzahl.

Formkennzeichen

Eine weiße Scheibe mit Angabe einer schwarzen Achsenzahl.

336. Bei Erneuerungen werden die Kennzeichen »K 8a« oder »K 8b« angewandt.

RBD'en in Bayern rechts des Rheins



Kennzeichen K 112 - Grenzzeichen

Das Grenzzeichen gibt bei zusammenlaufenden Gleisen an, bis wohin ein Gleis besetzt werden kann, ohne dass die Bewegung auf dem anderen gehindert würden.

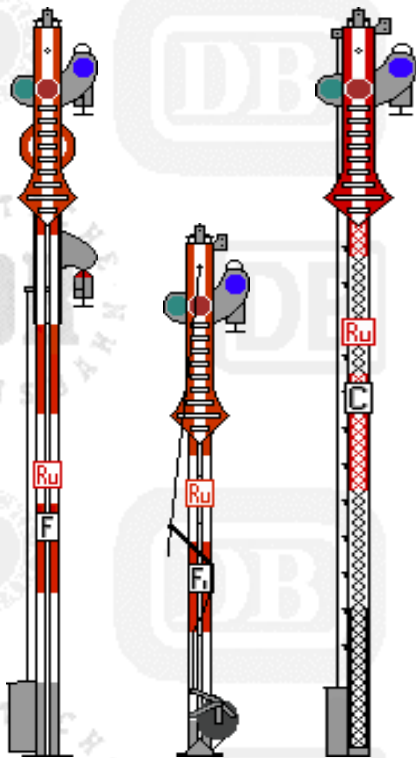
Formkennzeichen

Statt eines rot-weißen niedrigen Kennzeichen »K 12« wird ein roter Phahl verwendet oder die Grenzschiene ist rot gestrichen.

337. Bei Erneuerung wird das Kennzeichen »K 12« angewandt.

b) Im Abschnitt B der ESO nicht enthaltene Signale

RBD'en in Bayern rechts des Rheins



Signal Ru 201 - Ruhesignal
Auf dem Gleis ruht der Zugverkehr.

Formsignal
Der Signalfügel zeigt senkrecht nach unten.

Bei Dunkelheit
Die Signallaterne, bei zweiflügeligen Signalen die obere, zeigt blaues Licht.



338. Die Ausfahrtsignale zeigen, wo erforderlich, auch das Signal "Ruhe" (Signal »Ru 201«). Es zeigt an, dass auf dem Gleis ein Zug weder ein-, aus- oder durchfährt, noch zur Abfahrt bereitsteht, das Gleis daher von Rangierabteilungen befahren werden darf. Ausfahrtsignale, an denen das Ruhesignal gegeben wird, sind durch eine rechteckige weiße Tafel mit rotem »Ru« gekennzeichnet.

339. An den Ausfahrtsignalen, an denen das Signal "Ruhe" gegeben werden kann, ist dieses die Grundstellung, wenn mehr als ein Ausfahrtsignal für die gleiche Ausfahrseite vorhanden ist.

340. Die für drei Flügelstellungen eingerichteten Ausfahrtsignale, bei denen die Ruhestellung die Grundstellung ist, gelten in der Kaltstellung (Signal »Hp 0«) für das Gleis, das für einen einfahrenden Zug freigegeben ist. Das Gleis darf dann von Rangierabteilungen nicht mehr berührt werden.

341. Wo die Ruhestellung rückwärts kenntlich gemacht werden soll, zeigt die Signallaterne auch rückwärts blaues Licht.

Fahrstraßen- (Räumung-) Signale (Räu)

RBD'en in Bayern rechts des Rheins



Das Räumungssignal zeigte an, ob für eine bestimmte Streckenrichtung ein Zug zu erwarten war oder nicht. Es besteht aus einem Mast mit einem rechteckigen weißen Flügel.

Signal Räu 201

Es ist kein Zug zu erwarten.

Formsignal

Der Signalfügel zeigt senkrecht aufwärts.

Bei Dunkelheit

Der Signalfügel ist zu beleuchten.



Signal Räu 202

Eine Fahrstraße für einen zu erwartenden Zug wird eingestellt. Fahrstraße ist von Rangierabteilungen zu räumen und darf beim Rangieren nicht mehr berührt werden.

Formsignal

Der Signalfügel zeigt in der Fahrtrichtung des Zuges gesehen nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°.

Bei Dunkelheit

Der Signalfügel ist zu beleuchten.

Zu den Signalen »Räu 201« bis »Räu 206«

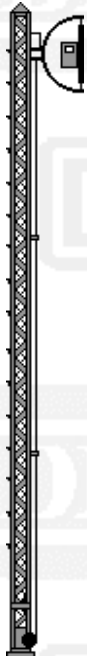
342. Fahrstraßen- (Räumung-) Signale sind auf Bahnhöfen mit größerem Rangierbetrieb aufgestellt. Sie gelten nur für Rangierbewegungen, nicht aber für Züge (vgl. AB 345).

Zu den Signalen »Räu 201« und »Räu 202«

343. Standort und Geltungsbereich der Signale »Räu 201« und »Räu 202« bestimmt die Direktion.

344. In besonderen Fällen werden die Signale »Räu 201« und »Räu 202« auch zur Ankündigung von Einfahrten von Zügen in bestimmte Bahnsteiggleise oder von Ausfahrten von Zügen aus solchen angewandt.

Die Signale »Räu 203« und »Räu 204« zeigen an, ob ein Gleisabschnitt zu räumen ist oder nicht. Die Signalbilder sind nachstehend so beschrieben und dargestellt, wie sie in der Gleisrichtung gesehen werden. Sie werden nach beiden Gleisrichtungen gezeigt. Die Räumungsscheibe besteht als Tageszeichen aus einer runden, um die waagerechte oder senkrechte Achse klappbaren Scheibe, als Nachtzeichen aus einer mattweißleuchtenden Laterne.



Signal Räu 203

Es besteht kein Auftrag zum Räumen des Gleisabschnitts.

Formsignal

Die schmale Ansicht der Scheibe.

Bei Dunkelheit

Ein kleines mattweißes Licht.



Signal Räu 204

Der Gleisabschnitt ist zu räumen.

Formsignal

Eine runde, weiß-rote Scheibe.

Bei Dunkelheit

Ein mattweißleuchtendes Rechteck.

345. Für welchen Gleisabschnitt die einzelnen Räumungsscheiben gelten, ist in der besonderen Anweisung zur Bedienung der Sicherheitseinrichtungen des Bahnhofs festgelegt.

Die für die verschiedenen Gleisabschnitte nötigen Räumungsscheiben können neben- oder übereinander (bis zu vier an einem Mast) angeordnet sein.

RBD Ludwigshafen

Die Fahrstraßen- (Räumung-) Signal zeigt an, ob auf einem Bahnhof ein Ein- oder Ausfahrtsignal, das dem Bahnhofspersonal nicht erkennbar ist, Halt- oder Fahrtstellung zeigt. Es besteht aus einem Mast mit einer länglich-rechteckigen Laterne, die beiderseits mit Milchglasscheiben versehen und bei Dunkelheit beleuchtet ist.



Signal Räu 205

Das Ein- oder Ausfahrtsignal zeigt "Halt".

Formsignal

Der Signalfügel zeigt in der Fahrtrichtung des Zuges gesehen waagrecht nach rechts.



Signal Räu 206

Das Ein- oder Ausfahrtsignal zeigt Fahrtstellung. Die Fahrstraße darf beim Rangieren nicht mehr berührt werden.

Formsignal

Der Signalfügel zeigt in der Fahrtrichtung des Zuges gesehen nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°.

346. Die Signale »Räu 205« und »Räu 206« stehen rechts neben dem Gleis, zu dem sie gehören.

347. Das Zugpersonal soll sich auf den Bahnhöfen, wo noch Signal »Räu 205/206« angewandt wird, nach erhaltenem Abfahrauftrag, wenn möglich, vergewissern, dass das Fahrstraßensignal die Stellung »Räu 206« zeigt. Zeigt es diese Stellung nicht, so soll vor der Abfahrt der Aufsichtsbeamte darauf hingewiesen werden.

RBD'en in Bayern rechts des Rheins

Signal Lt 204 - Gefahrsignal

Alle Züge anhalten ! - Es droht Gefahr.

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ usw. **Akustisches Signal**

Mit dem Klingelwerk des Fernsprechers drei kurze Töne mehrmals hintereinander.

348. Das Signal »Lt 204« ist stets vor Signal »Lt 4« zu geben.

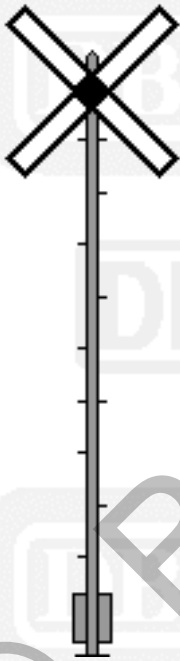
Die AB 123 bis 126 gelten auch für dieses Signal. Außerdem hat der Wärter zu fragen, aus welchem Grund das Signal gegeben wurden.

Rangierverbotsignale (Rv)

RBD Karlsruhe

Rangierverbotsignal

Ein Rangierverbotsignal zeigt an, ob der dahinterliegende Gleisbereich von einer Rangierabteilung befahren werden darf oder nicht. Es besteht aus einem Mast, an dem als Tages- und Nachtzeichen zwei weiße, um den Mittelpunkt drehbare Flügel angebracht sind. Die Flügel werden bei Dunkelheit beleuchtet.



Signal Rv 201

Rangierfahrten über das Signal hinaus sind verboten.

Formsignal

Die beiden Signalfügel bilden ein liegendes Kreuz.

Bei Dunkelheit

Die Signalfügel sind zu beleuchten.

Signal Rv 202

Rangierfahrten über das Signal hinaus sind erlaubt.

Formsignal

Es ist nur ein senkrecht stehender Signalflügel zu sehen.



349. Das Signal »Rv 201/202« wird auf Bahnhöfen mit größerem Rangierbetrieb für bestimmte Gleise oder Gleisgruppen aufgestellt und dient zur Sicherung von Zugfahrten gegen Rangierfahrten und von Rangierfahrten unter sich (FV § 80 (4)). Im Merkbuch (Bahnhofdienstanweisung) sind die Gleise, für die die Signale gelten, bekanntgegeben.

350. Signal »Rv 202« gilt nicht als Auftrag, die Rangierfahrt auszuführen. Den Auftrag hierzu erteilt der Rangierleiter besonders unter Beachtung der sonstigen Bestimmungen für den Rangierdienst.

Anlage (nur für die Deutsche Reichsbahn gültig)

Anwendung des Knallsignals (zu SO AB 86 bis 94)

§ 1 Auslegen und Wiederbeseitigen der Knallkapseln

1. Auf Wegübergängen und bis zu 50 m Entfernung davon dürfen Knallkapseln nicht ausgelegt werden.
2. Der Aufenthalt in der Nähe explodierender Knallkapseln ist gefährlich und daher untersagt; die Bediensteten müssen sich, wenn sie sich nicht gedeckt aufstellen können, 50 m von ausgelegten Knallkapseln entfernt halten.
3. Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Anlass zu ihrer Auslegung weggefallen ist.

§ 2 Ausrüstung mit Knallkapseln

1. Es sind auszurüsten:
 - a) mit je 6 Stück: die Posten der Bahn- und Schrankenwärter, die Weichenwärterposten an den Ein- und Ausfahrten der Bahnhöfe, die Blockstellen, die bei der Arbeit auf der Strecke befindlichen Rottenführer, die Kleinwagenführer und alle Lokomotiven,
 - b) mit je 12 Stück: die Signalmittelkasten, davon 6 Stück im Signalfackelbehälter, und die Lokomotiven, soweit sie nicht ausschließlich für den Dienst innerhalb des Bahnhofs bestimmt sind.
2. Einen Bestand zum Ersatz verbrauchter Knallkapseln erhalten: die Bahnhöfe, Bahnmeistereien und Bahnbetriebswerke. Die Höhe dieses Bestands wird für jede Dienststelle von dem vorgesetzten Amt festgesetzt.

§ 3 Aufbewahrung der Knallkapseln

1. Die Knallkapseln sind in Blechbüchsen an einem allen Beteiligten bekannten und leicht zugänglichen trocknen Ort, aber nicht in der Nähe eines Ofens aufzubewahren; auf den Lokomotiven und in den Gepäckwagen sind sie in einem Blech- oder Holzkasten unterzubringen.
2. Die Bahn- und Schrankenwärter, die Streckenläufer, die bei der Arbeit auf der Strecke befindlichen Rottenführer und die Kleinwagenführer haben im Dienst die Knallkapseln bei sich zu tragen oder unmittelbar an der Arbeitsstelle aufzubewahren. Zu diesem Zweck erhalten sie eine Ledertasche oder eine Blechbüchse.
3. Knallkapseln dürfen nicht mit nach Hause genommen werden. Sie sind so zu verwahren, dass sie Unberufenen nicht in die Hände fallen.
4. Die Kapseln sind in Wellpappe oder ähnlichen Mitteln in den Behältern so zu verpacken, dass sie festliegen, ohne sich gegenseitig zu pressen.

§ 4 Prüfung und Ersatz der Knallkapseln, Meldung

1. Die Dienststellenvorsteher haben jährlich im März von der Lieferung des letzten Jahres der in ihrem Dienstbereich verwahrten Knallkapseln 2 Stück, von drei nächstälteren Jahrgängen je 1 Stück und von den weiteren Jahrgängen je 3 Stück auf ihre Gebrauchsfähigkeit zu prüfen, indem sie die Kapseln durch eine Lokomotive oder einen Wagen befahren lassen. Die Versuchskapseln sind von verschiedenen Aufbewahrungsorten, vorzugsweise von den Streckenbediensteten, den Lokomotiven und Gepäckwagen, zu entnehmen.
2. Das Öffnen der Knallkapseln ist gefährlich und daher untersagt.
3. Treten bei der Probe Versager ein, oder ist die Knallwirkung unzureichend, so ist dem vorgesetzten Amt zu berichten, damit der Jahrgang näher untersucht und gegebenenfalls vernichtet wird.
4. Die Verwendung von Knallkapseln haben die Zugführer im Fahrtbericht, die übrigen Bediensteten dem nächsten Vorgesetzten unter Angabe der verbrauchten Stücke und der näheren Umstände zu melden. Der Bestand ist unverzüglich bei der nächsten Vorrat