

Vereinfachtes Signalbuch

(vSB)

gültig vom 15. April 1943 an

**Geschäftsführung: Der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht
in Hannover**

Druck: Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen Berlin

Verteilungsplan

Reichsverkehrsminister
Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht
Oberste Betriebsleiter
örtliche Betriebsleiter
Dienststellen
sämtliche Betriebsbedienstete

Einführung

Die vereinfachte Eisenbahn-Signalordnung ist auf Grund der Ermächtigung des Reichsverkehrsministers (Reichsgesetzbl 1942, Teil II, S 289) durch Verordnung Reichsgesetzbl 1943, Teil II, S 97 herausgegeben.

Das vereinfachte Signalbuch ist mit Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 9. April 1943 — 127 Apb 279 — genehmigt.

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen	Seite 8
--------------------------	------------

Abschnitt A

Allgemeine Bestimmungen	10
-----------------------------------	----

Abschnitt B

Signale	14
-------------------	----

I. Haupt- und Vorsignale

Hauptsignale (Hp)

Signal Hp 0 Halt	16
„ Hp 1 Fahrt frei	18
„ Hp 2 Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung	20

Vorsignale ohne Zusatzflügel (Vo)

Signal Vo 1 Am Hauptsignal Halt	22
„ Vo 2 Am Hauptsignal Fahrt frei	22

II. Fahrverbot- und Fahrerlaubnissignale (Ve)

Signal Ve 1 Deckungscheibe	24
„ Ve 3 Halt! Das Gleis ist gesperrt	26
„ Ve 4 Die Gleissperrung ist aufgehoben	26
„ Ve 7 Wasserkransignal	26

III. Schutzhaltssignale (Sh)

Signal Sh 1 Kreissignal	28
„ Sh 2 Haltscheibe	28
„ Sh 4 Knallsignal	32
„ Sh 5 Horn- oder Pfeifsignal	34

IV. Langsamfahrsignale (Lf)

Seite

Signal Lf 1	Langsamfahrtscheibe	36
-------------	-------------------------------	----

V. Rottenwarnsignale (Ro)

Signal Ro 2	Arbeitsgleise räumen	38
" Ro 3	Arbeitsgleise schnellstens räumen	38

VI. —

VII. —

VIII. —

IX. Weichensignale (Wn)

für alle Weichen mit Ausnahme der doppelten Kreuzungsweichen

Signal Wn 1	für den geraden Zweig — von der Weichenspitze und vom Herzstück aus	40
" Wn 2	für den gekrümmten Zweig — von der Weichenspitze aus	40
" Wn 3	für den gekrümmten Zweig — vom Herzstück aus	40

für doppelte Kreuzungsweichen

Signal Wn 5	Fahrt von links nach rechts	42
" Wn 6	Fahrt von rechts nach links	42
" Wn 7	Fahrt von links nach links	42
" Wn 8	Fahrt von rechts nach rechts	42

X. Auftragsignale für das Zugpersonal (Zp)

Signale des Lokomotivführers

Signal Zp 1	Achtung	44
" Zp 2	Bremsen mäßig anziehen	44
" Zp 3	Bremsen stark anziehen	44
" Zp 4	Bremsen lösen	44
" Zp 5	Notsignal	44

Signale des Zugführers		Seite
Signal Zp 6	Die Zugbegleiter sollen ihre Plätze einnehmen	46
„ Zp 7	Abfahren	46
„ Zp 8	Halt	46

Signal des Aufsichtsbeamten		
Signal Zp 9	Abfahren (Befehlstab)	46

Bremsprobesignale		
Signal Zp 12	Bremse anlegen	48
„ Zp 13	Bremse lösen	48
„ Zp 14	Bremse in Ordnung	48

XI. Signale für den Rangierdienst (Ra)

Rangiersignale		
Signal Ra 1	Ziehen	50
„ Ra 2	Schieben	50
„ Ra 3	Aufdrücken	52
„ Ra 4	Abstoßen	52
„ Ra 5	Halt	52

XII. Signale an Zügen (Zg)

Signal Zg 1	Regel-Spitzensignal	54
„ Zg 3	Regel-Schlußsignal	56
„ Zg 5	Vereinfachtes Schlußsignal	58

XIII. Signal für Kleinwagenfahrten (Kl)

Signal Kl	Kleinwagensignal	58
-----------	----------------------------	----

XIV. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

Signal Fz 1	Rangier-Lokomotivsignal	60
„ Fz 2	Gelbe Flagge	60
„ Fz 3	Pulverflagge	60
„ Fz 4	Giftflagge	60

XV. Hornrufsignale (Hr)

Signal Hr 2	Kommen	60
-------------	------------------	----

Abschnitt C

Seite

Kennzeichen

I. —

II. —

III. Kennzeichen für ständige Geschwindigkeitsbeschränkung

Kennzeichen K 5	Geschwindigkeitsbeschränkungstafel	62
" K 6	Eckentafel	62

IV. Kennzeichen für das Geben von hörbaren Warnzeichen

Kennzeichen K 7 a	Pfeiftafel	64
" K 7 b	Läutetafel	64
" K 7 c	Läute- und Pfeiftafel	64
" K 7 d	Durchläutebeginntafel	66
" K 7 e	Durchläuteendtafel	66

V. Kennzeichen für Züge beim Halten

Kennzeichen K 8 a	H-Tafel	68
" K 9	Haltepunkttafel	68

VI. Kennzeichen für Rangierfahrten

Kennzeichen K 10	Rangierhalttafel	68
------------------	----------------------------	----

VII. Sonstige Kennzeichen

Kennzeichen K 12	Grenzzeichen	70
" K 13	Kennzeichnung fester Gegenstände	70
" K 14	Merkpfahl für eine Warnlichtanschaltstrecke	70
" K 15	Trapeztafel	72
" K 16	Kreuztafel	72

VIII. Kennzeichen für Schneeräumer

Kennzeichen K 17	Pflugschar des Schneeräumers heben	74
" K 18	Pflugschar des Schneeräumers senken	74

Anlage zum vereinfachten Signalbuch

Anwendung des Knallsignals

§ 1	Auslegen und Wiederbeseitigen der Knallkapseln	76
§ 2	Ausrüstung mit Knallkapseln	76
§ 3	Aufbewahrung der Knallkapseln	76
§ 4	Prüfung und Ersatz der Knallkapseln, Meldung	76

Vorbemerkungen

Die vereinfachte Eisenbahn-Signalordnung (vESO) und die Ausführungsbestimmungen (AB) bilden das vereinfachte Signalbuch (vSB).

Das vSB enthält auf der linken Seite (gerade Seitenzahlen) als vESO einen Auszug aus der Eisenbahn-Signalordnung (ESO), und zwar im

Abschnitt A: Allgemeine Bestimmungen

Abschnitt B: Signale

Abschnitt C: Kennzeichen,

ferner, soweit erforderlich,

einen Anhang über Signale und Kennzeichen, die noch eine gewisse Übergangszeit gelten, sowie

eine Beilage über weitere aus dem Signalbuch (SB) entnommene Signale und Kennzeichen.

Anhang und Beilage unterliegen der Genehmigung des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht (RBvB).

Auf der rechten Seite (ungerade Seitenzahlen) enthält das vSB die Ausführungsbestimmungen. Sie beruhen auf den vereinfachten Fahrdienstvorschriften (vFV).

Das vSB ist unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der nichtreichseigenen eingleisigen Nebeneisenbahnen des allgemeinen Verkehrs aufgestellt.

Für Signale und Kennzeichen, die zwar in der vESO enthalten sind, aber in Anwendung, Form oder Bedeutung von denen der vESO abweichen oder in ihr nicht enthalten sind, kann der Reichsverkehrsminister (RVM) noch eine angemessene Übergangszeit zulassen. Diese Signale und Kennzeichen sind in einem Anhang zum vSB der betreffenden Bahn anzugeben.

Welche Signale und Kennzeichen bei zweigleisigem Betrieb aus dem SB übernommen werden müssen, bestimmt der RBvB; sie sind in einer Beilage zum vSB für die betreffende Bahn aufzuführen.

Das vSB ist dem SB im Aufbau, Inhalt und Wortlaut angepaßt.

Unter der Bezeichnung der Signale und Kennzeichen ist in *Schrägschrift* die Bedeutung und darunter in gewöhnlicher Schrift die Beschreibung der Signale und Kennzeichen angegeben.

Wo Abschnitte oder Ausführungsbestimmungen (AB) des SB nicht übernommen wurden, ist bei dem Abschnitt oder der AB ein waagerechter Strich (—) gesetzt.

Zusätzliche AB, die das SB nicht enthält, sind außer der Nummer noch durch einen großen Buchstaben gekennzeichnet. Die in AB 279 und 281 angegebenen Maße gelten nur für Vollspurbahnen.

Hinweise auf die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) beziehen sich in gleicher Weise auf die

vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO),
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS)

oder

vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmal-
spurbahnen (vBOS),

je nachdem eine dieser Ordnungen bei der betreffenden Bahn gilt.

Bei Eisenbahnen des nichtallgemeinen öffentlichen Verkehrs, die weder die Fahrdienstvorschriften (FV) noch die vereinfachten Fahrdienstvorschriften (vFV) eingeführt haben, bestimmt der Oberste Betriebsleiter, soweit nötig, ob Bestimmungen der Betriebsvorschriften seiner Bahn an Stelle der Hinweise auf die vFV gelten.

Wo kein Oberster Betriebsleiter bestellt ist, hat der Betriebsleiter die Aufgaben des Obersten und des örtlichen Betriebsleiters im Sinne dieser Vorschriften zu erfüllen.

Werden mehrere Bahnen von einer Stelle geleitet, so hat die mit der Gesamtleitung beauftragte Stelle die Aufgaben des Obersten Betriebsleiters im Sinne dieser Ordnung zu erfüllen.

Abkürzungen:

ESO	= Eisenbahn-Signalordnung	vFV	= vereinfachte Fahrdienstvorschriften
vESO	= vereinfachte Eisenbahn-Signalordnung	SbV	= Sammlung betrieblicher Vorschriften
SB	= Signalbuch	km/h	= Kilometer in der Stunde (Fahrgeschwindigkeit)
vSB	= vereinfachtes Signalbuch	RVM	= Reichsverkehrsminister
AB	= Ausführungsbestimmung	RBvB	= Reichsbevollmächtigter für Bahnaufsicht
BO	= Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung		
FV	= Fahrdienstvorschriften		

Vereinfachte Eisenbahn-Signalordnung (vESO)

Abschnitt A. Allgemeine Bestimmungen

(1) Die vereinfachte Eisenbahn-Signalordnung gilt für alle nicht-reichseigenen eingleisigen Nebeneisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, soweit sie nicht die Eisenbahn-Signalordnung (ESO) eingeführt haben. Die vereinfachte Eisenbahn-Signalordnung (vESO) muß mindestens in dem Umfang angewendet werden, den die

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO),

vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (vBO),

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS)

oder

vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (vBOS)

auf der betreffenden Bahn vorschreibt.

Die vESO gilt auch bei den nichtreichseigenen eingleisigen Eisenbahnen des nichtallgemeinen Verkehrs, soweit sie nicht in Straßen liegen oder von besonderer Bauart sind.

Der Reichsverkehrsminister kann die vESO auch für zweigleisige Eisenbahnen und für Eisenbahnen in Straßen für anwendbar erklären.

(2) Die in der vESO 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 vESO vorgesehenen Signale und Kennzeichen dürfen keine anderen als die dort vorgeschriebenen Formen (auch Farben und Klangarten) verwendet werden. Die in der vESO enthaltenen Signale und Kennzeichen dürfen nicht für andere Zwecke angewandt werden, als in der vESO angegeben ist.

Soweit von der vESO in Form oder Bedeutung abweichende Signale für eine gewisse Übergangszeit verwendet werden müssen, ist hierzu die Genehmigung des Reichsverkehrsministers erforderlich.

Die allgemeine Einführung neuer 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.

Ausführungsbestimmungen (AB) zu Abschnitt A

1. Die Ausführungsbestimmungen (AB) des vSB enthalten die wesentlichen Vorschriften über die Handhabung der Bestimmungen der vESO. Änderungen und Erweiterungen der AB bedürfen der Genehmigung des Reichsverkehrsministers (RVM).

2. Züge im Sinn der vESO 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 vFV § 80 (2) auf die Strecke gelangen, gelten nicht als Züge (BO § 54 (1)).

3. Die Bezeichnungen rechts und links sind stets im Sinn der Fahr- richtung 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 vSB die vFV maßgebend.

5. Besondere Vorschriften oder Zusatzbestimmungen dürfen nur mit Genehmigung des RVM eingeführt werden.

Im SB enthaltene Signale und Kennzeichen, die nicht in das vSB übernommen worden sind, dürfen nur mit Genehmigung des RVM angewandt 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.

7. Ist ein Nachtzeichen vollständig oder teilweise erloschen, das Tageszeichen aber zweifelfrei erkennbar, so gilt das Tageszeichen.

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 erheischt.

9. und 10. —

(5) Die auf der linken | Die auf der rechten
Hälfte einer durch einen senkrechten Strich geteilten Seite gedruckten
Beschreibungen gelten
nur bei Tag | nur bei Dunkelheit
(Tageszeichen). | (Nachtzeichen).

Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Beschreibungen der Signale und Kennzeichen gelten — einerlei, ob sie durch Tageslicht oder durch künstliches Licht beleuchtet sind — sowohl bei Tag als auch bei Dunkelheit.

(6) Der Reichsverkehrsminister ist ermächtigt, in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse Abweichungen von der vESO zuzulassen.

(7) —

Abschnitt B. Signale

I. Haupt- und Vorsignale

Ein Hauptsignal zeigt an, ob der dahinterliegende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf oder nicht. Es besteht aus einem Mast, an dem als Tageszeichen ein oder zwei Flügel und als Nachtzeichen ebenso viele Laternen angebracht sind.

Durch ein Vorsignal wird in einer gewissen Entfernung vor dem Hauptsignal angezeigt, welche Stellung des Hauptsignals zu erwarten ist. Das Vorsignal besteht aus einem Mast, an dem als Tageszeichen eine um die waagerechte Achse klappbare Scheibe und als Nachtzeichen zwei nach rechts steigende Laternen angebracht sind.

Die für die Dunkelheit geltenden Haupt- und Vorsignale dürfen mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers auch bei Tag als Lichttagessignale angewandt werden. Die Lichter sind in diesem Falle an einem Schild angebracht. Die Lichtstärke der Lichttagessignale ist den äußeren Helligkeits- und Sichtverhältnissen anzupassen.

Zu Abschnitt B

11. Hauptsignale werden verwendet als

- Einfahrtsignale,
- Ausfahrtsignale,
- Blocksignale,
- Deckungssignale vor Gefahrpunkten.

12 und 13. —

14. Hauptsignale gelten nur für Züge, aber nicht für Rangierabteilungen.

15. Die Grundstellung für Hauptsignale ist die Stellung auf „Halt“, Ausnahmen bedürfen der Genehmigung des RVM (BO § 50 (1)).

Durch den örtlichen Betriebsleiter wird im Bahnhofsbuch (vFV § 7 (8)) festgelegt, welche Hauptsignale in der Grundstellung „Fahrt frei“ zeigen sollen.

16. Hauptsignale stehen in der Regel rechts neben oder in der Mitte über dem Gleis, zu dem sie gehören. Den Standort der Hauptsignale bestimmt der Oberste Betriebsleiter.

17. Die Lampen der Nachtzeichen müssen so lange brennen, wie Züge in der betreffenden Fahrrichtung verkehren.

Die Lampen mehrflügeliger Signale dürfen nur gleichzeitig gelöscht werden.

18. Bei Hauptsignalen sollen die Nachtzeichen auch am Tag angewandt werden, wenn bei Nebel, Schneegestöber u dgl die Tageszeichen auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

19. Soll bei Dunkelheit die Stellung eines Hauptsignals oder das Brennen der Laternen von hinten erkennbar sein, so zeigt die Rückseite der rot leuchtenden oder abgeblendeten Laternen mattweißes volles Licht, die der grün leuchtenden Laternen mattweißes Sternlicht.

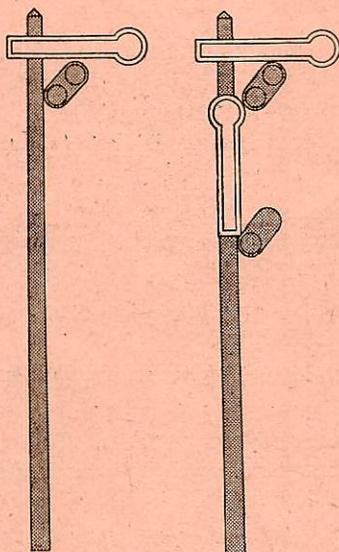
20. Bei einem für den Betrieb ungültigen Hauptsignal sind die Signalflügel abzunehmen, oder der Flügel ist in waagerechter Stellung festzulegen und durch ein Kreuz als ungültig zu kennzeichnen. Das Signal wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

21. —

Hauptsignale (Hp)**Signal Hp 0****Halt**

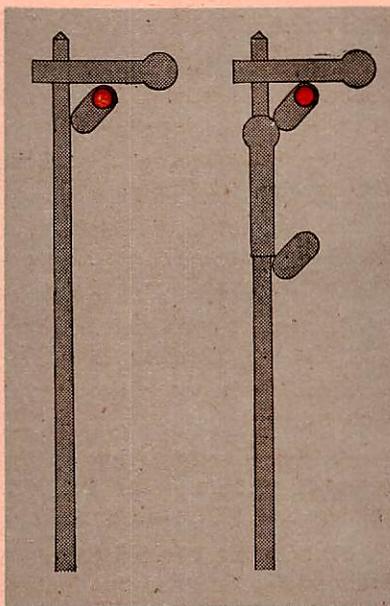
bei Tag

Der Signalflügel — bei mehrflügeligen Signalen der oberste Flügel — zeigt waagrecht nach rechts



bei Dunkelheit

Die Signallaterne — bei mehrflügeligen Signalen die oberste Laterne — zeigt rotes Licht



22. und 23. —

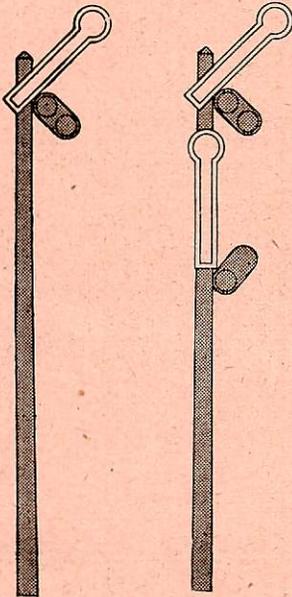
Signal Hp 1

Fahrt frei

(Das Signal gibt keine besondere Vorschrift über die Geschwindigkeit)

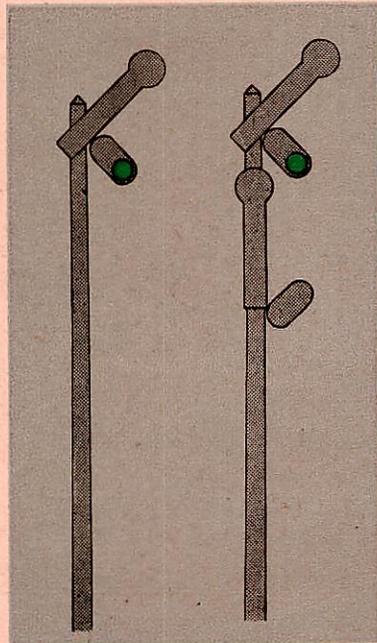
bei Tag

Der Signalflügel — bei mehrflügeligen Signalen der oberste Flügel — zeigt nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°



bei Dunkelheit

Die Signallaterne — bei mehrflügeligen Signalen die oberste Laterne — zeigt grünes Licht



Zu Signal Hp 1

24. Da Signal Hp 1 keine besondere Vorschrift über die Geschwindigkeit gibt, ist die Anwendung der nach dem Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeiten erlaubt, sofern nicht durch andere Anordnungen oder durch Langsamfahrtsignal eine andere Geschwindigkeitsgrenze festgesetzt ist.

Signal Hp 2

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

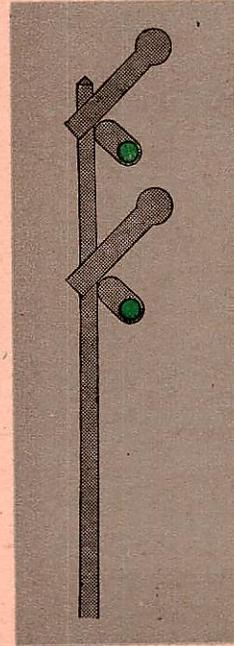
bei Tag

Beide Flügel zweiflügeliger Signale zeigen nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°



bei Dunkelheit

Beide Signallaternen zweiflügeliger Signale zeigen senkrecht übereinander grünes Licht



Zu Signal Hp 2

25. und 26. Das Signal Hp 2 schreibt für den an das Hauptsignal anschließenden Weichenbereich oder für die Einfahrt in ein Stumpfgleis eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf

40 km/h bei Vollspurbahnen,

30 km/h bei Bahnen mit 1 m Spur und

25 km/h bei Bahnen mit 0,75 und 0,76 m Spur

vor, wenn nicht für den betreffenden Fahrweg eine höhere oder niedrigere Geschwindigkeitsgrenze durch besondere Anordnungen oder durch Langsamfahrtsignal festgesetzt ist.

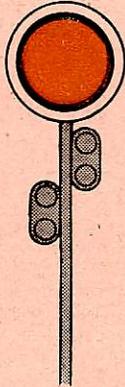
Vorsignale ohne Zusatzflügel (Vo)

Signal Vo 1

Am Hauptsignal ist Halt (Hp 0) zu erwarten

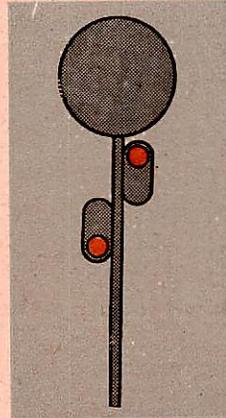
bei Tag

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



bei Dunkelheit

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

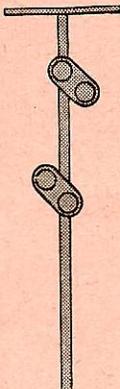


Signal Vo 2

Am Hauptsignal sind ein oder zwei Flügel in Fahrtstellung oder die entsprechenden Nachtzeichen (Hp 1 oder Hp 2) zu erwarten

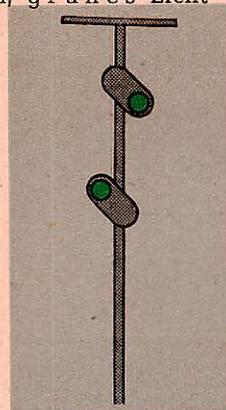
bei Tag

Die Scheibe liegt waagrecht



bei Dunkelheit

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



Zu den Signalen Vo 1 und Vo 2

27. Das Vorsignal ist mit dem für die Fahrt gültigen Hauptsignal so verbunden, daß entweder beide Signale die Stellung gleichzeitig ändern oder Signal Vo 2 erst gegeben werden kann, wenn das Hauptsignal zuvor in die Stellung Hp 1 oder Hp 2 gebracht worden ist, und daß Signal Vo 1 gegeben werden muß, bevor das Hauptsignal auf „Halt“ zurückgestellt werden kann.

28. —

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

30. —

31. Die Abstände der Vorsignale von den zugehörigen Hauptsignalen und ihren Standort bestimmt der Oberste Betriebsleiter.

32. Das Vorsignal ist rechts neben dem Gleis, zu dem es gehört, angebracht, die Scheibe in der Regel in Augenhöhe des Lokomotivführers.

33. Die Laternen der Vorsignale müssen so lange brennen, wie die der zugehörigen Hauptsignale.

34. —

35. Ein für den Betrieb ungültiges Vorsignal wird in Warnstellung festgelegt und durch ein unter der Scheibe angebrachtes Kreuz gekennzeichnet, oder die Scheibe wird abgenommen. Das Signal wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

36. und 36 a. —

37. bis 42 d. —

II. Fahrverbot- und Fahrerlaubnissignale (Ve)

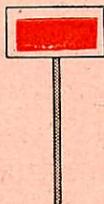
Die Nachtzeichen des Signals Ve 1 dürfen mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers auch bei Tag als Lichttagessignal — unter Wegfall der Scheibe — angewandt werden. Die Lichtstärke des Lichttagessignals ist den äußeren Helligkeits- und Sichtverhältnissen anzupassen

Signal Ve 1 — Deckungsscheibe

Halt! Weiterfahrt erst nach Beseitigung des Signals erlaubt

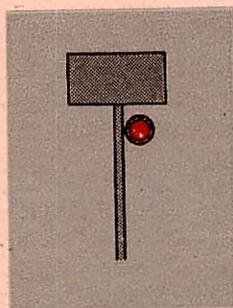
bei Tag

Eine rechteckige rote Scheibe
mit weißem Rand



bei Dunkelheit

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

Zu Signal Ve 1

43. Signal Ve 1 wird angewandt, wenn kein Hauptsignal für die Deckung vorgeschrieben, ein Signal zur Deckung aber nötig ist:

- a) zur Deckung beweglicher Brücken innerhalb der Bahnhöfe,
- b) zur Deckung beweglicher Brücken auf eingleisigen Strecken mit Genehmigung des RVM,
- c) —
- d) zur Deckung von Gleisüberschneidungen mit Rollbahngleisen bei Bauarbeiten u dgl,
- e) auf Bahnhöfen von Strecken, die mit höchstens 50 km/h befahren werden.
- f) —

44. —

45. Den Standort des Signals Ve 1 bestimmt der Oberste Betriebsleiter.

46. —

47. Wo nach hinten kenntlich gemacht werden muß, daß die Laternen brennen, zeigt die Rückseite mattweißes Licht.

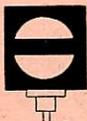
48. Wenn das Signal Ve 1 nicht durch Drehen oder Umlegen der Scheibe beseitigt werden kann, so ist für die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal schriftlicher Befehl auszustellen.

49. Bei dem Signal Ve 1 soll in den Fällen AB 43 a) und b) das Nachtzeichen auch am Tag angewandt werden, wenn infolge von Nebel, Schneegestöber u dgl das Tageszeichen auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar ist.

Gleisperrsignale

Signal Ve 3

Halt! Das Gleis ist gesperrt



Ein waagerechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

Signal Ve 4

Die Gleisperrung ist aufgehoben



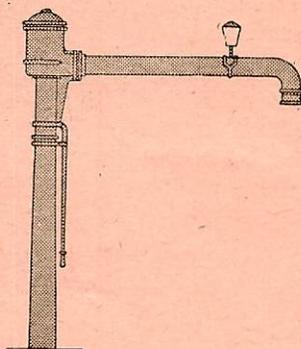
Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

Signal Ve 7 — Wasserkransignal

Halt! Die Durchfahrt ist gesperrt

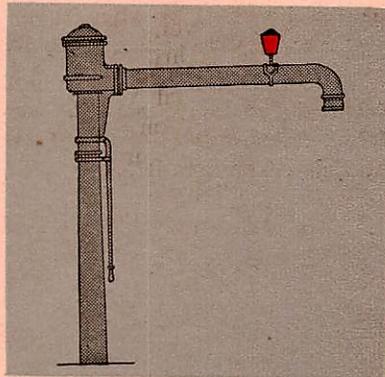
bei Tag

Kein besonderes Signal



bei Dunkelheit

Rotes Licht einer Laterne über dem Ausleger



Zu den Signalen Ve 3 und Ve 4

50. —

51. Signal Ve 3 zeigt an, daß Fahrten über das Signal hinaus verboten sind, bei Gleisbrückenwaagen und Drehscheiben zeigt es an, daß diese nicht befahren werden dürfen.

Signal Ve 4 stellt, wenn dies nicht ein für allemal ausdrücklich angeordnet ist, keinen Fahrauftrag dar. Der Fahrauftrag muß dann in jedem einzelnen Fall durch den Rangierleiter besonders gegeben werden.

52. Signal Ve 3/Ve 4 steht unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis, ausgenommen bei Drehscheiben und Gleisbrückenwaagen.

52A. Wenn das Signal Ve 3 nicht auf Ve 4 umgestellt werden kann, so ist für die Vorbeifahrt schriftlicher Befehl auszustellen.

53. Signal Ve 3/Ve 4 ist bei Dunkelheit zu beleuchten, wenn und solange der Betrieb es erfordert.

54. Wo die Stellung eines Gleissperrsignals auch nach hinten erkennbar gemacht werden soll, zeigt die Rückseite der Laterne

bei Sperrung (Signal Ve 3) zwei mattweiße Sternlichter waagrecht nebeneinander,

bei aufgehobener Sperrung (Signal Ve 4) zwei mattweiße Sternlichter nach rechts steigend.

Bei Drehscheiben erscheinen die Signalbilder Ve 3/Ve 4 nach beiden Seiten.

54 a. Bei Gleisbrückenwaagen genügt eine Blechscheibe, die Signal Ve 3 nach beiden Seiten zeigt, wenn sich die Waage in Wägestellung befindet.

55. —

56. bis 59. —

Zu Signal Ve 7

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

61. Wo bei Dunkelheit die Stellung des Auslegers kenntlich gemacht werden muß, zeigt die Laterne bei Stellung des Auslegers senkrecht zum Gleis nach beiden Fahrrichtungen rotes, bei Stellung des Auslegers gleichlaufend mit dem Gleis weißes Licht.

62. Das Signal kann entfallen bei Wasserkränen an Hauptgleisen, wenn Einrichtungen vorhanden sind, die die Wasserkrane in Grundstellung sicher verschließen, und dies bei der Fahrwegprüfung eindeutig gewährleistet ist, ferner bei Wasserkränen, die nicht an Hauptgleisen stehen, wenn die allgemeine Beleuchtung des Standorts die Stellung des Auslegers zweifelfrei erkennen läßt.

III. Schutzhaltssignale (Sh)

Durch Schutzhaltssignale wird der Auftrag zum Halten erteilt. Sie werden gegeben als Handsignal, Scheibensignal, Knallsignal, Horn- oder Pfeifsignal

Signal Sh 1 — Kreissignal

Halt

bei Tag

Eine rotweiße Signalfolge oder irgendein Gegenstand oder der Arm allein wird im Kreis geschwungen

bei Dunkelheit

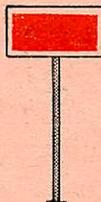
Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand wird im Kreis geschwungen

Signal Sh 2 — Haltscheibe

Halt

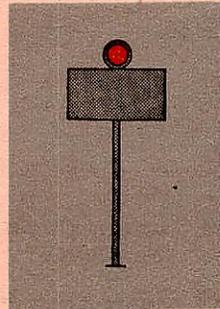
bei Tag

Eine rechteckige rote Scheibe mit weißem Rand ist aufgestellt



bei Dunkelheit

Eine Laterne zeigt rotes Licht



63. Die Nachtzeichen sollen auch bei Tag angewandt werden, wenn die Tageszeichen bei Nebel, Schneegestöber oder dgl auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

Schutzhaltssignale 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 Betriebstellen,
- 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 örtlichen Betriebsleiters,
- d) wenn ein auf Fahrt stehendes Haupt- oder Gleissperrsignal oder eine Deckungscheibe nicht auf Halt zurückgestellt werden kann (vFV § 22 (24) und (30)),
- e) zur örtlichen Sperrung des Gleises vor einer unbefahrten Gleisstelle auf freier Strecke,
- f) —

64A. Zum Schutze eines liegengebliebenen Zugs oder eines auf freier Strecke zurückgelassenen Zugteils oder zur örtlichen Sperrung eines unbefahrbar gewordenen Nachbargleises werden die Signale Sh 1 und Sh 4 angewandt; vgl jedoch auch vFV § 61 (11) und (18).

65. Ferner sind die Signale Sh 1 und Sh 2 zu geben, falls der Auftrag zum Halten nicht durch ein Hauptsignal (AB 11) erteilt werden kann, wenn:

- a) der Einfahrt eines Zugs in eine Betriebsstelle ein Hindernis entgegensteht (vFV § 24 (2)) oder wenn beim Abweichen von der Bahnhoffahrrordnung besondere Vorsicht nötig ist (vFV § 27 (4)). Dasselbe gilt bei außerplanmäßigen Einfahrten in Stumpfgleise und besetzte Gleise,
- b) Züge angehalten werden müssen,
- c) an einem Zug gefahrdrohende Unregelmäßigkeiten wahrgenommen werden,
- d) ein Zug in einem Gleisabschnitt zu einer Zeit erscheint, wo angenommen werden muß, daß der vorausgefahrte Zug den Abschnitt noch nicht verlassen hat,
- e) —

f) bekannt geworden ist, daß ein Zug aus der entgegengesetzten Richtung kommt,

g) —

h) zum Schutz von Kleinwagen (vFV § 102 (8)).

66. Signal Sh 1 ist allein zu geben, wenn die Zeit zum Aufstellen des Signals Sh 2 nicht ausreicht.

67. Wenn Gefahr besteht, daß Signal Sh 1 vom Zug aus nicht wahrgenommen wird, ist die Aufmerksamkeit des Zugpersonals auch durch Signal Sh 5 zu erregen (AB 95).

68. Sind in den Fällen 65 b) und f) zwei Züge anzuhalten, müssen Haltsignale nach beiden Richtungen gegeben werden (Sh 1, Sh 2, Sh 4 je nach der Dringlichkeit).

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

70. Signal Sh 2 ist nicht ortsfest. Es wird in der Regel 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 64 d) ist das Signal Sh 2 vor dem gestörten Signal in dessen Nähe aufzustellen. Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sind die Laternen des Hauptsignals (Hp) zu senken, damit das Nachtzeichen „Halt“ erscheint, oder, wenn dies nicht möglich, zu löschen (vFV § 22 (24)). Ist Eile geboten, wird das Gleis durch die Signale Sh 4 (Knallsignal) nach AB 91 oder Sh 1 (Kreissignal) gesperrt.

72. und 73. Wird Signal Sh 2 zur örtlichen Sperrung eines Gleises vor einer Gefahrstelle auf freier Strecke benutzt, so ist es mindestens 50 m vor der Gefahrstelle aufzustellen. Außerdem ist zur Ankündigung des Signals Sh 2 das Signal Sh 4 (AB 86 c)) zu geben.

Die zur örtlichen Sperrung eines Gleises in einem Tunnel erforderlichen Signale sind stets außerhalb des Tunnels aufzustellen. Dies gilt auch, wenn die unbefahrte Gleisstelle außerhalb des Tunnels, aber so nahe der Tunnelmündung liegt, daß die Signale bei Einhaltung der erforderlichen Abstände im Tunnel aufgestellt werden müßten. Ausnahmen bei längeren Tunneln werden vom Obersten Betriebsleiter angeordnet.

74. —

Signal Sh 4 — Knallsignal

Halten

Hintereinander ertönen drei Knalle

75. Kann Signal Sh 1 oder Sh 2 nicht mehr durch Sh 4 ergänzt werden, so ist es so weit als möglich vom Gefahrpunkt entfernt zu geben.

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

77. Nähert sich ein Zug einem Signal Sh 2, so ist auch Signal Sh 1 zu geben, wenn eine Wache am Signal aufgestellt oder ein Wärter in der Nähe ist.

78. —

79. bis 85. —

Zu Signal Sh 4

86. Signal Sh 4 ist möglichst gleichzeitig mit den Signalen Sh 1 oder Sh 2 durch Knallkapseln zu geben, wenn:

- a) ein liegengebliebener Zug oder auf freier Strecke zurückgelassener Zugteil zu schützen oder wenn ein Nachbargleis örtlich zu sperren ist (AB 64A),
- b) ein Kleinwagen zu schützen ist (AB 65 h) und vFV § 102 (8)),
- c) ein Gleis auf freier Strecke örtlich gesperrt werden muß (AB 64 e) und 72), ohne daß die Züge über die Aufstellung des Signals Sh 2 durch Befehl unterrichtet sind (vFV § 10 (5)),
- d) 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 Zugs gerechnet werden muß, der über die Störung nicht verständigt ist (vFV § 22 (24) und (30)),
- e) zu vermuten ist, daß die sichtbaren Signale Sh 1 und Sh 2 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 Bediensteter zum Geben des Signals Sh 1 verfügbar oder solange Signal Sh 2 nicht zur Stelle ist oder nicht aufgestellt werden kann (AB 70).

88. Als Haltsignal gilt schon der Knall einer Kapsel.

89. Die drei Knallkapseln sind in einem Abstand von je mindestens 15 m auf demselben Schienenstrang zu befestigen.

90. Die Knallkapseln werden in einer Entfernung von mindestens 400 m ausgelegt

im Fall AB 86 b) vor der Gefahrstelle,

in den Fällen 86 a), c) und e) vor der für die Aufstellung des Signals Sh 2 vorgeschriebenen Stelle.

Signal Sh 5 — Horn- oder Pfeifsignal

Halten

Mehrmals hintereinander ertönen drei kurze Töne



91. Bei Signalstörungen (AB 86 d)) werden die Knallkapseln 400 m vor dem Signal Sh 2 ausgelegt, ist ein Vorsignal vorhanden, hinter diesem in seiner Nähe.

92. —

93. Die Entfernungen in AB 90 und 91 dürfen nur unterschritten werden, wenn die Dringlichkeit dazu zwingt.

94. —

Zu Signal Sh 5

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 (AB 67),
- b) um andere Bedienstete zum Stellen eines Zugs zu veranlassen.

IV. Langsamfahrsignale (Lf)

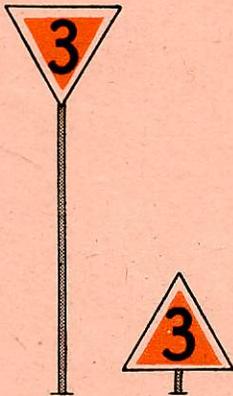
Langsamfahrsignale zeigen an, daß für das Befahren von Gleisstellen besondere Bestimmungen für die größte zulässige Geschwindigkeit getroffen sind

Signal Lf 1 — Langsamfahr Scheibe

Auf dem folgenden Gleisabschnitt darf die auf der Langsamfahr Scheibe durch eine Kennziffer vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht überschritten werden

bei Tag

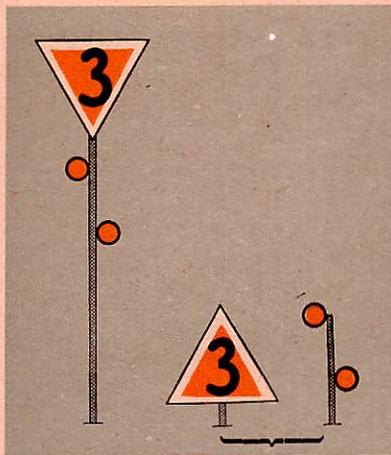
Eine mit der Spitze nach unten gerichtete, dreieckige gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Geschwindigkeitskennziffer



Bei beschränktem Raum kann die Dreiecksspitze nach oben gerichtet sein

bei Dunkelheit

Die Dreiecksspitze ist beleuchtet. Darunter zeigen zwei Signallaternen schräg übereinander, nach links steigend, gelbes Licht



Bei beschränktem Raum werden die Signallaternen vor der Dreieckscheibe an besonderem Pfosten angebracht

Zu Signal Lf 1

96. Signal Lf 1 darf nur auf besonderen Auftrag der Dienststelle aufgestellt werden. Es ist nicht ortsfest.

97. Signal Lf 1 dient dazu, einen Gleisabschnitt anzukündigen, auf dem aus besonderen Gründen und vorübergehend die für gewöhnlich zugelassene Geschwindigkeit nicht angewandt werden darf.

97 A. Der Gleisabschnitt, für den Signal Lf 1 gilt, ist dem Zugpersonal rechtzeitig bekanntzugeben.

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

die Ziffern 1, 2 und 3

für die Geschwindigkeiten 10, 20 und 30 km/h.

Die Rückseite der Scheibe ist grau.

98 A. Bei Nachtzeichen können auf Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 50 km/h die beiden Signallaternen entfallen.

99. Die angezeigte Geschwindigkeit ist auf dem in Frage kommenden Gleisabschnitt vom ersten bis zum letzten Fahrzeug des Zugs einzuhalten.

100. und 101. —

102. Signal Lf 1 wird unmittelbar rechts vom Gleis aufgestellt.

103. Signal Lf 1 ist mindestens 400 m vor dem langsam zu befahrenden Gleisabschnitt aufzustellen.

104. Die Scheibe wird bei Dunkelheit durch eine nach dem Lokomotivführer hin abgeblendete Laterne beleuchtet.

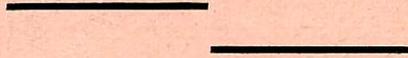
105. bis 108. —

V. Rottenwarnsignale (Ro)

Signal Ro 2

Arbeitsgleise räumen!

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



Signal Ro 3

Arbeitsgleise schnellstens räumen!

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



Zu den Signalen Ro 2 und Ro 3

109. Die Rottenwarnsignale dienen dazu, am Gleis beschäftigte Bedienstete, Bahnhofsbedienstete usw von der Annäherung eines Zugs in Kenntnis zu setzen und zur Vorsicht aufzufordern.

110. Zum Geben der Rottenwarnsignale wird das Mehrklangsignalhorn benutzt, mit dem zwei verschieden hohe Töne, entweder nacheinander oder zu einem Mischklang vereinigt, gleichzeitig abgegeben werden können.

111. —

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 die Rottenwarnsignale entsprechend der Bauart der Hörner in einer Tonlage gegeben.

114. —

VI. bis VIII. —

IX. Weichensignale (Wn)

Weichensignale für alle Weichen
mit Ausnahme der doppelten Kreuzungsweichen

Signal Wn 1

Die Weiche steht auf den geraden Zweig

von der Weichenspitze und vom Herzstück aus gesehen:

Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund



Signal Wn 2 und Wn 3

Die Weiche steht auf den gekrümmten Zweig

Signal Wn 2 — von der Weichenspitze aus gesehen:

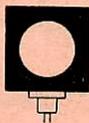


oder



Ein weißer Pfeil auf schwarzem Grund zeigt je nach der Richtung der Ablenkung nach links oder rechts schräg aufwärts

Signal Wn 3 — vom Herzstück aus gesehen:



Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund

115. bis 153. —

Zu den Signalen Wn 1 bis Wn 3

154. —

155. Bei den einfachen Kreuzungsweichen und bei den Doppelweichen sind die Signale Wn 1 bis Wn 3 für jedes Zungenpaar besonders vorhanden.

156. Bei Innenbogenweichen wird Signal Wn 1 für den schwächer gekrümmten Zweig, Wn 2 für den stärker gekrümmten Zweig angewandt.

157. Bei Außenbogenweichen wird Signal Wn 2 für beide Zweige angeordnet. Signal Wn 3 ist dann durch einen schwarzen Kreisbogen ergänzt, der anzeigt, ob die Weiche für die Fahrt aus dem

linksseitigen oder rechtsseitigen



Gleis steht.

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

159. Nach Bestimmung des Obersten Betriebsleiters kann statt der Kastenlaterne ein anderer nicht erleuchtbarer Signalkörper angewandt werden, der entsprechende Signale zeigt.

Weichensignale für doppelte Kreuzungsweichen

Bei den Weichensignalen Wn 5 bis Wn 8 sind die Bezeichnungen links und rechts 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



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



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 gekrümmten Zweig zur Fahrt von links nach links



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 gekrümmten Zweig zur Fahrt von rechts nach rechts



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

Zu den Signalen Wn 5 bis Wn 8

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.

160 A. Übergangsweise werden auch noch die Signale Wn 1 bis Wn 3 angewandt. Sie sind dann für jedes Zungenpaar besonders vorhanden.

X. Auftragsignale für das Zugpersonal (Zp)

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

Ein mäßig langer Ton



Signal Zp 2

Bremsen mäßig anziehen

Ein kurzer Ton



Signal Zp 3

Bremsen stark anziehen

Drei kurze Töne schnell hintereinander



Signal Zp 4

Bremsen lösen

Zwei mäßig lange Töne hintereinander



Signal Zp 5 — Notsignal

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

Mehrmals drei kurze Töne schnell hintereinander



usw

Zu Signal Zp 1

161. Signal Zp 1 ist zu geben vor dem Ingangsetzen der Güter- und Wehrmachtzüge, im übrigen, wenn es notwendig ist, Personen zu warnen oder die Aufmerksamkeit der Zug- oder der sonstigen Bahnbediensteten zu erregen und wenn Schranken an Wegübergängen nicht geschlossen sind, ferner an den durch Kennzeichen K 7 a oder K 7 c gekennzeichneten Stellen und bei Annäherung an Schneeräumungsrotten. Wo die Örtlichkeit oder andere Umstände es verlangen, ist das Achtungssignal nach Bedarf zu wiederholen. Bei Kennzeichen K 7 c ist es mehrmals zu geben. Bei Nebel, Schneegestöber u dgl ist es vor allen nicht durch Schranken oder Warnlichter gesicherten Wegübergängen mehrmals in angemessenen Abständen zu geben (AB 255 und 256).

Bei der Einfahrt in einen Tunnel ist ohne besondere Kennzeichnung stets Signal Zp 1 zu geben, und zwar beginnend vor der Einfahrt und endend nach der Einfahrt.

162. und 163. —

164. Wegen der Anwendung beim Halten vor Hauptsignalen s vFV § 61 (1), vor Kennzeichen K 15 s AB 288 a, beim Nachschieben s vFV § 59.

Zu Signal Zp 5

165. Das Notsignal ist in den in vFV §§ 53 (7), 61 (6) und 61 (11) 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

Ein mäßig langer Ton



Signal Zp 7

Abfahren

Zwei mäßig lange Töne



Signal Zp 8

Halt

Drei kurze Töne



Signal des Aufsichtsbeamten

Signal Zp 9 — Befehlstab

Abfahren

bei Tag

Der Befehlstab — eine runde weiße Scheibe mit grünem Rand oder ein grünes Licht — wird senkrecht hochgehalten



bei Dunkelheit

Ein grünes Licht wird senkrecht hochgehalten

Zu den Signalen Zp 6 und Zp 7

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 leuchtende Laterne hochzuhalten, bis der Abfahr-auftrag aufgenommen ist.

Zu Signal Zp 8

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

Zu Signal Zp 9

171. Der Oberste Betriebsleiter bestimmt, wo der Befehlstab anzuwenden ist (vFV § 24 (10)).

172. Der Auftrag zur Abfahrt eines Zugs wird mit dem Befehlstab gleichzeitig an den Zugführer und an den Lokomotivführer gegeben. Bei Dunkelheit kann an Stelle des Befehlstabs eine grün leuchtende Laterne benutzt werden.

173. Der Befehlstab oder das grüne Licht ist so lange hochzuhalten, bis der Abfahr-auftrag aufgenommen ist.

174. Auf Bahnhöfen ohne Ausfahr-signal kann der Abfahr-auftrag mit Befehlstab gegeben werden, wenn der den Auftrag erteilende Be-dienstete Aufsichtsbediensteter und Fahrdienstleiter in einer Person ist.

175. bis 183. —

Bremsprobesignale

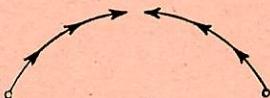
Bremsprobesignale regeln die Bremsprobe an durchgehend gebremsten Zügen. Bremsprobesignale dürfen auch bei Bremsuntersuchungen angewandt werden

Signal Zp 12

Bremse anlegen

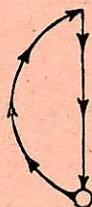
bei Tag

Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen



bei Dunkelheit

Die weiß leuchtende Handlaterne wird wiederholt mit der rechten Hand in einem Halbkreis gehoben und senkrecht schnell gesenkt



Signal Zp 13

Bremse lösen

bei Tag

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



bei Dunkelheit

Die weiß leuchtende Handlaterne wird über dem Kopf wiederholt im Halbkreis hin- und hergeschwungen

Signal Zp 14

Bremse in Ordnung

bei Tag

Eine Hand wird senkrecht hochgehalten

bei Dunkelheit

Die weiß leuchtende Handlaterne wird senkrecht hochgehalten

Zu den Signalen Zp 12 bis Zp 14

184. Die Signale Zp 12 bis Zp 14 dienen zur Verständigung zwischen den die Bremsprobe ausführenden Bediensteten (vgl. vFV § 46 (13) und (14)).

185. —

XI. Signale für den Rangierdienst (Ra)

Rangiersignale

Rangiersignale werden vom Rangierleiter

- a) mit der Mundpfeife oder dem Horn,
- b) mit einem Arm — bei Signal Ra 3 b mit beiden Armen — gegeben

Signal Ra 1

Ziehen

- a) Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Ein langer Ton

—————

- b) Mit dem Arm

bei Tag	bei Dunkelheit
Senkrechte Bewegung des Arms von oben nach unten	Senkrechte Bewegung der Hand- laterne von oben nach unten

Signal Ra 2

Schieben

- a) Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Zwei mäßig lange Töne

————— —————

- b) Mit dem Arm

bei Tag	bei Dunkelheit
Langsame waagerechte Bewe- gung des Arms hin und her	Langsame waagerechte Bewe- gung der Handlaterne hin und her

186. Rangiersignale sind gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn und mit einem Arm, bei Signal Ra 3 b 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.

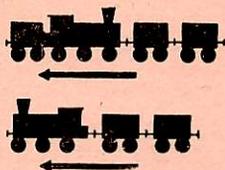
187. Zum Geben der Armsignale Ra 1 b, Ra 2 b und Ra 5 b kann auf Anordnung des örtlichen Betriebsleiters eine rot-weiße Winkelscheibe oder Signalfolge (Signal Sh 1) verwendet werden.

Zu den Signalen Ra 1 und Ra 2

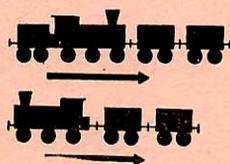
188. Für Lokomotiven, die Fahrzeuge nur vor oder nur hinter sich haben, bedeutet

Signal Ra 1: die Lokomotive soll Fahrzeuge ziehen,

Signal Ra 2: die Lokomotive soll Fahrzeuge schieben.



Für Lokomotiven, die Fahrzeuge **nur** vor oder **nur** hinter sich haben.

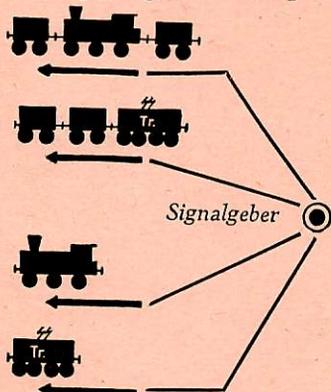


Der Standort des Signalgebers ist ohne Bedeutung.

Für Lokomotiven, die Fahrzeuge vor und hinter sich haben, für Triebwagen, die mit anderen Fahrzeugen vereinigt sind, 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.

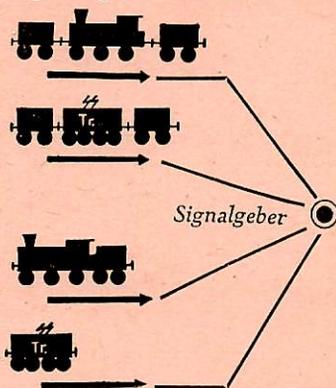


Für Lokomotiven, die Fahrzeuge vor und hinter sich haben.

Für Triebwagen, die mit Fahrzeugen vereinigt sind.

Für einzelfahrende Lokomotiven oder

Triebwagen.



Der Standort des Signalgebers ist maÑgebend für die Bedeutung.

*) 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 einzelfahrenden Triebwagen anzuwenden; dies gilt auch für mehrere zusammengekuppelte Lokomotiven ohne Wagen.

Signal Ra 3***Aufdrücken*****a) Mit der Mundpfeife oder dem Horn**

Zwei kurze Töne schnell hintereinander

**b) Mit den Armen**

bei Tag

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

bei Dunkelheit

Wie am Tag, in der einen Hand eine weiß leuchtende Laterne

Signal Ra 4***Abstoßen*****a) Mit der Mundpfeife oder dem Horn**

Zwei lange Töne und ein kurzer Ton

**b) Mit dem Arm**

bei Tag

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

bei Dunkelheit

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

Signal Ra 5***Halt*****a) Mit der Mundpfeife oder dem Horn**

Drei kurze Töne schnell hintereinander

**b) Mit dem Arm**

bei Tag

Kreisförmige Bewegung des Arms

bei Dunkelheit

Kreisförmige Bewegung der Handlaterne

Bilden die Standorte des Signalgebers und des Signalempfängers eine zur Rangierfahrrihtung senkrechte oder nahezu senkrechte Linie, so ist der Auftrag mündlich zu geben. Verbieten die Umstände mündliche Auftragerteilung, so ist die Richtung mit dem Arm, der Winkelscheibe oder der Signalfolge anzuzeigen.

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

Zu den Signalen Ra 3 und Ra 4

190. Für Lokomotiven und Triebwagen bedeutet

Signal Ra 3: Fahrzeuge aufdrücken (zum Loshängen, Ankuppeln usw),

Signal Ra 4: Fahrzeuge abstoßen.

XII. Signale an Zügen (Zg)

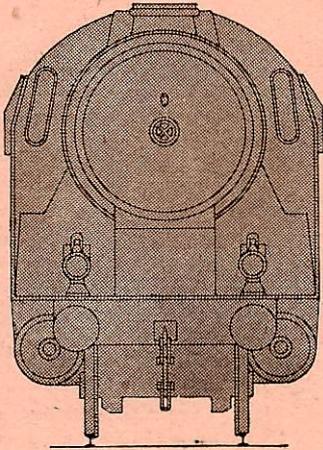
Die Signale dienen dazu, Spitze und Schluß der Züge zu kennzeichnen

Signal Zg 1 — Regel-Spitzensignal

Zugspitze

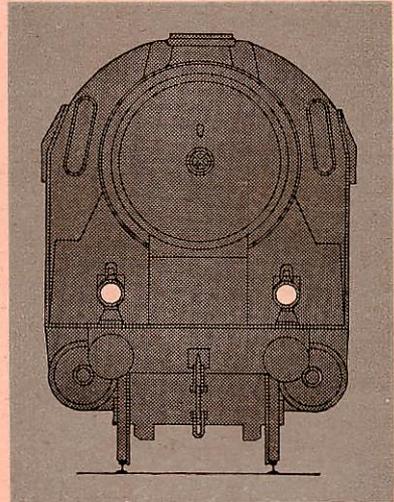
bei Tag

Kein besonderes Signal



bei Dunkelheit

Vorn am ersten Fahrzeug zwei weiß leuchtende 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 Tage anzuwenden sind, bestimmt der Oberste Betriebsleiter.

Zu Signal Zg 1

199. —

200. Signal Zg 1 ist bei Zügen mit Vorspann nur an der ersten Lokomotive, bei Zügen, die nachgeschoben werden, auch an der Schiebelokomotive — bei zwei Schiebelokomotiven an der vorderen — anzubringen.

201. Wird einem Bahnhof gemeldet, daß beide Laternen des Regelspitzensignals (Signal Zg 1) erloschen sind, so ist der Zug zu stellen und das Anzünden der Laternen zu veranlassen (vFV § 32 (2)).

202. —

203. bis 206. —

Signal Zg 3 — Regel-Schlußsignal

Zugschluß

bei Tag

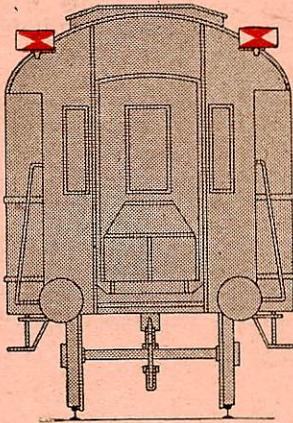
- a) Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe

entweder

zwei nach vorn und nach hinten sichtbare viereckige, rot und weiß gestrichene Scheiben (Oberwagenscheiben)

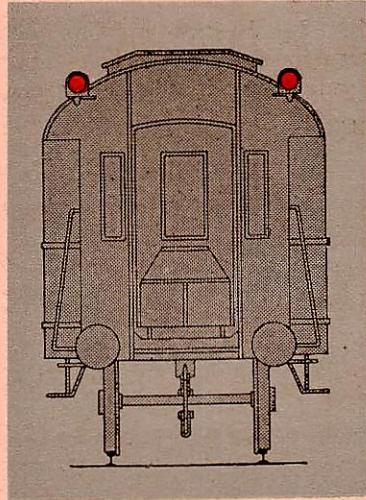
oder

die für die Dunkelheit vorgesehenen beleuchteten Laternen



bei Dunkelheit

Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei nach vorn weiß, nach hinten rot leuchtende Laternen (Oberwagenlaternen)



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

Zu den Signalen Zg 3 und Zg 5

207. Auf Strecken mit Tunneln oder wenn sonst sich die Notwendigkeit dazu ergibt, kann ein vereinigtcs Tages- und Nachtzeichen verwendet werden.

208. —

209. Bei Zügen, die nachgeschoben werden, trägt das letzte Fahrzeug des vor der Schiebelokomotive laufenden Zugs Signal Zg 3 oder Zg 5, die Schiebelokomotive — bei zwei Schiebelokomotiven die hintere — den vereinfachten Zugschluß, Signal Zg 5.

210. Bei Zügen, die geschoben werden, ohne daß sich eine Lokomotive an der Spitze befindet, trägt nur die schiebende Lokomotive das Schlußsignal, und zwar Signal Zg 5.

211. bis 213. —

214. Wenn bei Dunkelheit durch das Schlußsignal eines auf einem Bahnhof haltenden Zugs ein später einfahrender Zug beirrt werden könnte, ist das Schlußsignal auf Anordnung des Fahrdienstleiters zu beseitigen, bis der spätere Zug vorübergefahren ist (vFV § 36 (9)). Der örtliche Betriebsleiter bestimmt die Bahnhöfe und gibt die näheren Anordnungen (Bahnhofsbuch).

215. Beim Verlöschen beider Laternen des Zugschlußsignals Zg 3 oder der Zugschlußlaterne des Signals Zg 5 ist der Zug auf dem nächsten Bahnhof anzuhalten, wo die Laternen wieder anzuzünden sind. Das Verlöschen einer Laterne bei Signal Zg 3 ist bis zum nächsten Haltbahnhof des Zugs vorzumelden (vFV § 32 (1)).

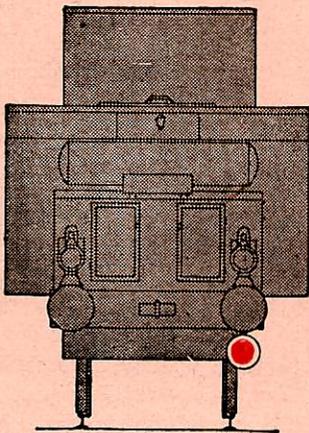
216. —

Signal Zg 5 — Vereinfachtes Schlußsignal

Vereinfachter Zugschluß

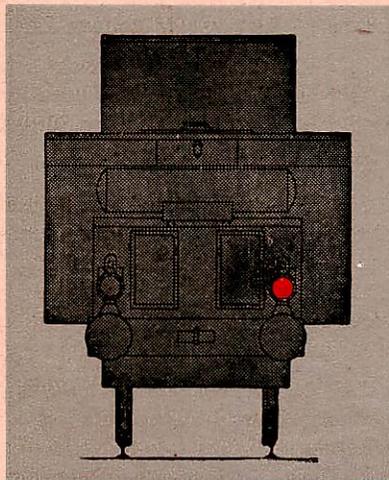
bei Tag

Hinten am letzten Fahrzeug
rechts — etwa in der Höhe der
Puffer — eine runde rote
Scheibe mit weißem Rand (Schluß-
scheibe)



bei Dunkelheit

Hinten am letzten Fahrzeug
rechts — etwa in der Höhe der
Puffer — eine rot leuchtende
Laternen (Schlußlaternen)



XIII. Signal für Kleinwagenfahrten (Kl)

Signal Kl — Kleinwagensignal

Kennzeichnung von Fahrzeugen bei Kleinwagenfahrten

bei Tag

Kein besonderes Signal

bei Dunkelheit

Nach vorn und nach hinten
rotes Licht

Zu Signal Zg 5

217. Das vereinfachte Zugschlußsignal Zg 5 führen Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven) und geschobene Züge, bei denen sich keine Lokomotive an der Zugspitze befindet (AB 210), ferner die Schiebelokomotive — bei zwei Schiebelokomotiven die hintere — (AB 209).

218. Für eingleisige Strecken, auf denen alle Züge eine Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h erreichen, kann der Oberste Betriebsleiter zulassen, daß die Züge an Stelle des Signals Zg 3 das vereinfachte Schlußsignal (Signal Zg 5) führen. Bei Geschwindigkeiten über 40 km/h muß die Genehmigung des RBvB eingeholt werden.

219. —

220. Bei Triebwagen darf Signal Zg 5 nur auf Anordnung des RVM geführt werden.

221. bis 223. —

Zu Signal Kl

224. Kraftkleinwagen können außer dem Signal Kl eine weiß leuchtende Laterne für die Fahrbahnbeleuchtung führen. Diese Laterne muß unter dem Signal Kl angebracht sein und darf die Wahrnehmbarkeit des Signals Kl nicht beeinträchtigen.

Wegen der Verwendung des Signals Kl für die Dunkelheit auch bei Tag in Tunneln s vFV § 102 (6).

225. —

XIV. Signale an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

Signal Fz 1 — Rangier-Lokomotivsignal

Kennzeichnung einer Lokomotive vorn und hinten für Rangierfahrten

bei Tag
Kein besonderes Signal

bei Dunkelheit
Vorn und hinten eine weiß
leuchtende Laterne. Statt der einen
vorderen Laterne können auch
die beiden Laternen des Signals
Zg 1 geführt werden

Signal Fz 2 — Gelbe Flagge

Kennzeichnung der mit Personen besetzten Schlaf- und Speisewagen, Bahnpost-, Postbei- und Gefangenenwagen während eines Stillagers

An jeder Langseite des Wagens eine gelbe Flagge

Signal Fz 3 — Pulverflagge

Kennzeichnung der mit sehr explosionsgefährlichen Gegenständen beladenen Wagen

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 verflüssigten sehr giftigen Gasen gefüllten Behälterwagen

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

XV. Hornrufsignale (Hr)

Signal Hr 2

Kommen

Ein langer, ein kurzer und ein langer Ton



226 —

Zu Signal Fz 2

226 a. Signal Fz 2 wird vom Bedienungspersonal der Schlaf- und Speisewagen oder von den Postbeamten oder den Aufsichtspersonen des Gefangenewagens ausgesteckt.

227. Besetzte Schlaf- und Speisewagen, Bahnpost- und Gefangenewagen werden bei Dunkelheit während eines Stillagers, nach außen kenntlich, im Innern beleuchtet.

Zu Signal Fz 4

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

228. —

Zu Signal Hr 2

229. Signal Hr 2 wird gegeben:

- a) —
- b) mit der Fahrzeugpfeife vom Lokomotivführer
 - 1. auf besetzten Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal auf Anordnung des Fahrdienstleiters,
 - 2. auf unbesetzten Kreuzungstellen auf Anordnung des Zugführers, um einen vor dem Kennzeichen K 15 haltenden Zug hereinzurufen (vFV § 35 (1 A)).

Auf Anordnung des Obersten Betriebsleiters kann auch der Zugführer selbst das Signal zu b) 2 mittels Horn oder Mundpfeife geben unter der Voraussetzung, daß das Signal von dem haltenden Zug einwandfrei aufgenommen werden kann (SbV).

230. und 231. —

Abschnitt C. Kennzeichen

I. und II. —

III. Kennzeichen für ständige Geschwindigkeitsbeschränkung

Kennzeichen K 5 — Geschwindigkeitsbeschränkungstafel

Es folgt eine Gleisstelle, auf der die Fahrgeschwindigkeit, wie auf der Tafel angegeben, dauernd beschränkt ist



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



Kennzeichen K 6 — Eckentafel

Die durch Kennzeichen K 5 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muß durchgeführt sein



Eine auf der Schmalseite stehende weiße Tafel mit schwarzen Ecken

Zu Abschnitt C

232. bis 242. —

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

243 A. Mit Genehmigung des RBvB können auf Strecken, wo die Lokomotive weder auf dem Anfangs- noch auf dem Endbahnhof gedreht wird, der Lokomotivführer also stets auf derselben Bahnseite steht, die Kennzeichen K 5 bis K 7 e auf einer Seite der Bahn stehen, sofern nur Tenderlokomotiven oder Triebwagen verkehren.

Zu Kennzeichen K 5

244. Kennzeichen K 5 wird allein oder in Verbindung mit den Kennzeichen K 7 b bis K 7 d angewandt.

245. Kennzeichen K 5 wird nach Bestimmung des Obersten Betriebsleiters aufgestellt

- a) an Stellen mit starker Geschwindigkeitsermäßigung, an denen ein geeigneter Anhalt für den Lokomotivführer fehlt,
- b) vor nicht bewachten Wegübergängen ohne Schranken und ohne Warnlichter, die mit ermäßigter Geschwindigkeit befahren werden müssen.

246. Kennzeichen K 5 wird in angemessener Entfernung, die dem Weg für die Abbremsung auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit entsprechen muß, vor der Stelle aufgestellt, von der ab die Geschwindigkeit begrenzt ist. Wenn erforderlich, wird diese Stelle durch Kennzeichen K 6 (AB 249) bezeichnet.

Die angezeigte Geschwindigkeit muß an dieser Stelle von der Zugspitze erreicht sein. Sie ist beizubehalten, bis der Zugschluß das Ende der Langsamfahrstelle, bei Wegübergängen, bis das erste Fahrzeug den Wegübergang überfahren hat.

247. und 248. —

Zu Kennzeichen K 6

249. Kennzeichen K 6 wird nur in Verbindung mit Kennzeichen K 5 und nur da angewandt, wo es erforderlich ist, die Stelle besonders zu kennzeichnen, von der ab eine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

250. —

IV. Kennzeichen für das Geben von hörbaren Warnzeichen

Kennzeichen K 7 a — Pfeiftafel
Das Achtungsignal ist zu geben



Eine weiße Tafel mit schwarzem P

Kennzeichen K 7 b — Läutetafel
Es ist zu läuten



Eine weiße Tafel mit schwarzem L

Kennzeichen K 7 c — Läute- und Pfeiftafel
Es ist zu läuten und außerdem das Achtungsignal zu geben



Eine weiße Tafel mit schwarzem LP

Zu Kennzeichen K 7 a

251. Kennzeichen K 7 a wird auf Anordnung des Obersten Betriebsleiters — aber nicht vor Wegübergängen — aufgestellt.

252. Kennzeichen K 7 a steht 200 m vor dem Gefahrenpunkt.

253. —

Zu den Kennzeichen K 7 b bis K 7 e

254. —

255. Kennzeichen K 7 b bezeichnet die Stelle, von der ab zu läuten ist, bis die Zugspitze den Wegübergang überfahren hat (BO § 58 (2)). Ist das Wetter unsichtig oder nähern sich Personen oder Fahrzeuge dem Wegübergang, ist außerdem das Achtungssignal Zp 1 zu geben und nach Bedarf zu wiederholen (AB 161).

Dies gilt sinngemäß auch für geschobene Züge ohne führende Lokomotive an der Spitze.

256. Kennzeichen K 7 c bezeichnet die Stelle, wo neben dem Läuten das Achtungssignal Zp 1 in jedem Fall zu geben ist.

Kurz vor dem Wegübergang ist das Achtungssignal zu wiederholen. Von der Wiederholung kann bei sichtigem Wetter nur dann abgesehen werden, wenn der Lokomotivführer den Wegübergang völlig übersieht und sich dem Wegübergang weder Personen noch Fahrzeuge nähern (AB 161).



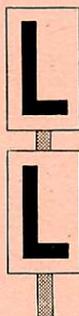
257. Wenn zwischen dem Standort eines der Kennzeichen K 7 b, K 7 c oder K 7 d (alle drei auch in Verbindung mit Kennzeichen K 5) und dem Wegübergang Züge planmäßig halten müssen, wird das Kennzeichen hinter dem Halteplatz des Zugs wiederholt. Über dem ersten Kennzeichen wird ein Wiederholungszeichen angebracht. Das Kennzeichen mit Wiederholungszeichen gilt nur für durchfahrende Züge.



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

Kennzeichen K 7 d — Durchläutebeginntafel

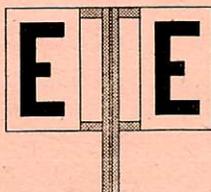
Es ist durchzuläuten bis zu dem nachfolgenden Kennzeichen K 7 e



Zwei übereinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem L

Kennzeichen K 7 e — Durchläuteendtafel

Das Läuten ist einzustellen



Zwei nebeneinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem E

259. Die Kennzeichen K 7 b bis K 7 d sollen, wenn sie allein stehen, in der Regel mindestens 100 m, höchstens 350 m vor dem Wegübergang stehen.

260. —

Zu Kennzeichen K 7 d/K 7 e

261. Kennzeichen K 7 d/K 7 e werden 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 Wegübergang der Durchläutestrecke.

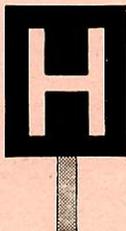
263. Wenn an einem innerhalb der Durchläutestrecke gelegenen Wegübergang auch das Achtungssignal gegeben werden muß, steht vor dem Wegübergang Kennzeichen K 7 c.

264. —

V. Kennzeichen für Züge beim Halten

Kennzeichen K 8 a — H-Tafel

Halt der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen



Ein schwarzes Rechteck mit weißem H

Kennzeichen K 9 — Haltepunkttafel

Ein Haltepunkt ist zu erwarten



Eine schräg zum Gleis gestellte waagerechte weiße Bake mit drei schwarzen Schrägstreifen

VI. Kennzeichen für Rangierfahrten

Kennzeichen K 10 — Rangierhalttafel

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden



Eine oben halbkreisförmig abgerundete weiße Tafel mit schwarzer Aufschrift „Halt für Rangierfahrten“

Zu Kennzeichen K 8 a

265. Kennzeichen K 8 a dient zur Bezeichnung der Stelle, an der die Spitze eines planmäßig haltenden Zugs zum Halten kommen soll. Es wird nach Bestimmung des Obersten Betriebsleiters angewandt.

266. Es ist ortsfest und wird in der Regel rechts neben dem Gleis aufgestellt, für das es gilt.

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

268. bis 270. —

Zu Kennzeichen K 9

271. Kennzeichen K 9 dient dazu, dem Lokomotivführer einen Haltepunkt (Haltestelle) anzukündigen, der infolge der Geländebeziehungen besonders schwer zu erkennen ist.

272. Es ist auf Anordnung des Obersten Betriebsleiters rechts vom Gleis in einem Abstand von 150 m vor dem Anfang des Bahnsteigs aufzustellen.

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

Zu Kennzeichen K 10

274. Kennzeichen K 10 ist auf Anordnung des örtlichen Betriebsleiters 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 (vFV § 80 (2)).

275. bis 278. —

VII. Sonstige Kennzeichen

Kennzeichen K 12 — Grenzzeichen

Das Grenzzeichen gibt bei zusammenlaufenden Gleisen an, bis wohin ein Gleis besetzt werden kann, ohne daß die Bewegungen auf dem anderen gehindert werden

Ein rotweißes niedriges Kennzeichen

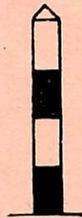
Kennzeichen K 13

Kennzeichnung fester Gegenstände, die durch einen zu geringen Abstand vom Gleis Personen gefährden

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

Kennzeichen K 14

Merkpfahl für den Anfang und das Ende einer Warnlichtanschaltstrecke



Ein in waagerechter Teilung schwarz-weiß gestrichener Pfahl

Zu Kennzeichen K 12

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 (BO § 21 (12)), und zwar entweder ein Grenzzeichen in der Mitte zwischen den beiden Gleisen oder je ein Grenzzeichen unmittelbar neben den inneren Schienen der beiden Gleise.

280. —

Zu Kennzeichen K 13

281. Feste Gegenstände in der Nähe der Gleise müssen zwischen 1000 mm und 3050 mm über Schienenoberkante 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. —

Zu Kennzeichen K 14

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

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 einen Bahnhof zu halten haben



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

Kennzeichen K 16 — Kreuztafel

Die Kreuztafel zeigt an, daß ein Hauptsignal oder eine Deckungscheibe zu erwarten ist



Eine weiße Sechseckscheibe mit liegendem schwarzen Kreuz an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pfahl

Zu Kennzeichen K 15

287. —

288. Der Oberste Betriebsleiter bestimmt, wann von dem Zugpersonal angenommen werden darf, daß die Fahrstraße frei ist und die Weichen richtig liegen.

288 a. Der Lokomotivführer des vor Kennzeichen K 15 zum Halten gekommenen Zugs gibt das Achtungssignal Zp 1.

289. Das Kennzeichen K 15 steht rechts vom Gleis. Der Standort wird vom Obersten Betriebsleiter bestimmt.

289 A. Mit Genehmigung des RBvB kann auf Strecken, wo die Lokomotive weder auf dem Anfangs- noch auf dem Endbahnhof gedreht wird, der Lokomotivführer also stets auf derselben Bahnseite steht, das Kennzeichen K 15 auf einer Seite der Bahn stehen, sofern nur Tenderlokomotiven oder Triebwagen verkehren.

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

Zu Kennzeichen K 16

291. —

291 A. Die Aufstellung des Kennzeichens K 16 ist nur bei Bahnen mit Geschwindigkeiten über 40 km/h erforderlich. Bei Geschwindigkeiten über 40 km/h bis höchstens 50 km/h kann der RBvB Ausnahmen zulassen.

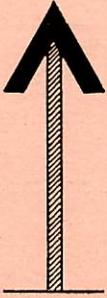
Das Kennzeichen K 16 ist auch aufzustellen vor Bahnhöfen, deren Signale zeitweise außer Betrieb gesetzt werden, sowie von Deckungssignalen der Kreuzungen von Bahnen.

292. Bei unsichtigem Wetter ist die Geschwindigkeit von dem Kennzeichen K 16 an so weit zu ermäßigen, daß der Zug vor dem Halt zeigenden Hauptsignal oder vor der Deckungscheibe sicher zum Halten gebracht werden kann.

293. Kennzeichen K 16 wird 400 m vor dem Hauptsignal oder der Deckungscheibe rechts neben dem Gleis aufgestellt.

294. Das Kennzeichen K 16 wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet; die Rückseite ist grau.

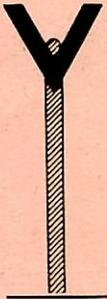
VIII. Kennzeichen für Schneeräumer



Kennzeichen K 17

Pflugschar des Schneeräumers heben

Eine schwarze Pfeilspitze nach oben zeigend



Kennzeichen K 18

Pflugschar des Schneeräumers senken

Eine schwarze Pfeilspitze nach unten zeigend

Zu den Kennzeichen K 17 und K 18

294 a. Kennzeichen K 17 und K 18 gelten nur für Schneeräumer mit beweglicher Pflugschar, die auf eigenen Rädern laufen. Sie begrenzen Gleisabschnitte, auf denen die Pflugschar nicht gesenkt sein darf.

294 b. Kennzeichen K 17 und K 18 werden nach Weisung des Obersten Betriebsleiters rechts vom Gleis aufgestellt vor Wegübergängen, Eisenbahnüberführungen, erhöhten Bahnsteigen der Haltepunkte (Haltestellen), wenn es nötig erscheint, sie für Schneeräumfahrten besonders erkennbar zu machen. Die Kennzeichen werden bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

Anlage

Anwendung des Knallsignals

(zu vSB AB 86 bis 93)

§ 1

Auslegen und Wiederbeseitigen der Knallkapseln

1. Auf Wegübergängen und bis zu 50 m Entfernung davon dürfen Knallkapseln nur in zwingenden Fällen 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 mit mindestens je 6 Stück in einem Behälter auszurüsten:
die Posten der Bahn- und Schrankenwärter,
die Bahnhöfe,
die bei der Arbeit auf der Strecke befindlichen Rottenführer,
die Kleinwagenführer,
alle Lokomotiven, wenn sie nicht ausschließlich für den Dienst innerhalb eines Bahnhofs bestimmt sind, und
die Zugsicherer.
2. Einen Bestand zum Ersatz verbrauchter Knallkapseln erhalten die Dienststellen.

§ 3

Aufbewahrung der Knallkapseln

1. Die Knallkapseln sind an einem allen Beteiligten bekannten und leicht zugänglichen trockenen Ort, aber nicht in der Nähe eines Ofens aufzubewahren.
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.
3. Knallkapseln dürfen nicht mit nach Haus genommen werden. Sie sind so zu verwahren, daß sie Unberufenen nicht in die Hände fallen.
4. Die Knallkapseln sind in Wellpappe oder ähnlichen Mitteln in Behältern so zu verpacken, daß sie festliegen, ohne sich gegenseitig zu pressen.

§ 4

Prüfung und Ersatz der Knallkapseln, Meldung

1. Die Dienststellenleiter 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 Knallkapseln durch eine Lokomotive oder einen Wagen befahren lassen.
2. Das Öffnen der Knallkapseln ist gefährlich und daher untersagt.
3. Treten bei der Probe Versager ein, oder ist die Knallwirkung unzureichend, so ist der vorgesetzten Stelle zu berichten, damit der Jahrgang näher untersucht und gegebenenfalls vernichtet wird.
4. Die Verwendung von Knallkapseln haben die Bediensteten dem nächsten Vorgesetzten unter Angabe der verbrauchten Stücke und der näheren Umstände zu melden. Der Bestand ist unverzüglich zu ergänzen.