

2473

2a

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Allgemeine Vorschrift

über die

Signale.



SLUB Dresden

2002

8

28270

Hett 1

KE

Wien.

Verlage der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

C. Ueberreuter'sche Buchdruckerei (M. Salzer).

1866.

heft 1 S 28 P / Z 0 2250



Techn. Universität Dresden
Universitätsbibliothek
Fachb. Verkehrswissenschaften

2002. 8. 028270

Ha
zu
be
de
ti
he

n
si
da

Allgemeine Vorschrift

über

die Signale.

Capitel I.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Die Signale auf Eisenbahnen haben zum Zweck der Signalisirung. Hauptzwecke, den Verkehr der Züge sicher zu stellen und dessen Regelmässigkeit zu befördern, indem sie eine Verständigung der Organe der Bahnerhaltung, der Stationen und des Zugsbegleitungspersonales herbeiführen.

Art. 2.

Zwei Hauptgattungen von Signalen kommen in Anwendung, nämlich sichtbare (optische) Signale, welche durch das Auge wahrgenommen werden; Signalmittel.

hörbare (acustische) Signale, welche durch das Gehör wahrgenommen werden.

Mittel für sichtbare Signale.

- a) Handsignal-Fahnen grün und roth;
- b) Handsignal-Scheiben auf einer Seite roth mit weissem Ring, auf der anderen Seite weiss;
- c) Handsignal-Scheiben auf einer Seite grün mit weissem Ring, auf der anderen Seite weiss;
- d) Handsignal-Laternen mit rothem, grünem und weissem Glase;
- e) Fixe Signalscheiben auf einer Seite grün mit weissem Ring, auf der andern Seite weiss; bei Nacht auf einer Seite mit grünem, auf der andern Seite mit weissem Licht;
- f) Apparate der optischen Telegraphen mit Tagsignalen (Körbe und Arme), bei Nacht mit Laternen*);
- g) Wagensignallaternen mit rothem, grünem und weissem Glase;
- h) Signallaternen für Locomotive und das Ende der Züge mit rothem, grünem und weissem Glase;

*) Diese optischen Telegraphen werden auf den Strecken, wo elektrische Läutewerke aufgestellt sind, aufgehoben. Bis zu deren Aufhebung gelten für ihre Anwendung auszugsweise die am 1. Mai 1857 gegebenen Vorschriften.

- i) Wechselscheiben und Wechsel-
laternen;
- k) drehbare Signalscheiben, bei Nacht
mit Signallaternen versehen;
- l) nöthigenfalls und in Ermanglung trag-
barer sichtbarer Signalmittel sind die
Signale mit den Armen zu geben.

Mittel für hörbare Signale.

- a) Elektrische Läutewerke;
- b) Knallsignale oder Knallkapseln;
- c) Dampfpfeifen der Locomotiven;
- d) Handsignalpfeifen;
- e) Signalhorn;
- f) Stationsglocke.

Art. 3.

Die hörbaren Signale sind bei Tag
und Nacht unverändert in Anwendung.

Tag- und
Nachtdienst.

Die sichtbaren Signale werden bei
Nacht, bei Nebel, heftigem Regen oder
Schneefall, sowie in grösseren besonders
bezeichneten Tunnels mit Lichtern gegeben.

Diese Nachtsignale sind — von Sonnen-
untergang bis Sonnenaufgang — bei Nebel,
heftigem Regen und Schneefall, so lange
diese dauern, in Tunnels fortwährend an-
zuwenden.

Die Beleuchtungsmittel der Züge sollen
so zeitlich angezündet werden, dass die

Dunkelheit die Züge ohne die Leuchtsignale nicht überraschen kann.

Bedeutung
von Farben.

Die rothe Farbe bei Tage und das rothe Licht bei Nacht zeigt ein Hinderniss oder eine Gefahr an, und bedeutet, dass augenblicklich anzuhalten ist.

Die grüne Farbe bei Tage und das grüne Licht bei Nacht ruft die Aufmerksamkeit wach und bedeutet, dass langsam zu fahren ist.

Das weisse Licht bei Nacht und die Abwesenheit aller Signale bei Tag und Nacht zeigt an, dass die Bahn fahrbar ist.

Art. 4.

Abnützung,
Instandhaltung
und Erneuerung
der
Signalmittel.

Die Signalmittel müssen stets von denjenigen Bediensteten, deren Obhut sie anvertraut sind, in vollkommen dienstfähigem Zustande erhalten werden, und es haben dieselben das Fehlende ohne Verzug nachzusuchen, sowie auch das Verbrauchsmateriale derart zu verlangen, dass kein gänzlicher Mangel an denselben eintreten kann. Die Bediensteten haben auch die Behebung der von ihnen selbst nicht zu reparirenden Beschädigungen durch ihre Vorgesetzten ohne Verzug zu veranlassen.—Die Be-

diensteten müssen stets im Dienste bei Tag und bei Nacht die für Tag oder für Nacht passenden, ihnen anvertrauten tragbaren Signalmittel bei sich führen, so dass sie immer im Stande sind, die nothwendigen Signale zu geben. Jeder Bedienstete ist für die zeitgemässe Aufstellung der nöthigen Signalisirungsmittel verantwortlich.

Art. 5.

Jedes Organ der Gesellschaft, welchen Grades dasselbe auch sei, ist verpflichtet, den Signalen ohne Verzug und unbedingt Folge zu leisten.

Den Signalen ist unbedingt Folge zu leisten.

Jedes Zögern, jede Nachlässigkeit in der Befolgung eines gegebenen Signales ist der gröbste Verstoss, dessen ein Bahnbediensteter sich schuldig machen kann, und zieht die grösste Verantwortlichkeit nach sich.

Art. 6.

Die Art, die Signale zu geben, die Beteiligung der verschiedenen Betriebsorgane an derselben, werden in den nachfolgenden Capiteln der gegenwärtigen Vorschrift angezeigt und nebstdem durch spe-

Haupt-Regel.
Die Bahn ist fahrbar oder durch Signale gedeckt.

cielle Instructionen für jeden Dienstzweig erläutert.

Als Hauptregel gilt Folgendes: Die Abwesenheit aller Signale, sowohl bei Nacht als auch bei Tag zeigt an, dass die Bahn fahrbar ist. Zu jeder Zeit und auf allen Punkten der Bahn kann eine Bewegung stattfinden; es muss demnach die Bahn entweder fahrbar oder durch Signale gedeckt sein.

Capitel II.

Signale über den Stand der Bahn.

Art. 7.

Bei Tage.

Die Bahn ist fahrbar.

Die zusammengerollte Signalfahne wird horizontal in der Richtung des Zuges gehalten, die Handsignalscheibe wird mit ihrer Fläche parallel zur Bahn gestellt.

Bei Nacht.

Das weisse Licht der Handlaterne wird ruhig dem Zuge entgegengehalten.

Art. 8.

Langsam fahren.

Das Signal zum Langsamfahren muss wenigstens 200 Klafter vor jener Stelle

gegeben werden, welche langsam zu befahren ist, und soll wo möglich schon auf 200 Klafter dem Zuge sichtbar sein.

Bei Tage.

Die offene grüne Signalfahne — oder die grüne Fläche der Handsignalscheibe wird ruhig dem Zuge entgegengehalten.

Wenn sich der Bahnwächter von der Stelle entfernen muss, wo das Signal zu geben ist, wird die Fahne oder die Scheibe neben dem Geleise aufgesteckt.

Auf Stellen, wo immer langsam zu fahren ist, zeigt die fixe Signalscheibe dem Zuge am Anfange der langsam zu befahrenden Stelle die grüne, am Ende die weisse Fläche.

Bei Nacht.

Das grüne Licht der Handsignallaterne wird ruhig dem Zuge entgegengehalten, erforderlichen Falles neben dem Geleise aufgestellt.

Auf Stellen, wo immer langsam zu fahren ist, zeigt die fixe Signalscheibe dem Zuge am Anfange der langsam zu befahrenden Stelle das grüne, am Ende das weisse Licht.

Art. 9.

Halten.

Das Signal zum Halten muss, wenn nur immer thunlich, wenigstens 250 Klafter vor jener Stelle gegeben werden, wo angehalten werden soll, und soll wo möglich schon auf 200 Klafter dem Zuge sichtbar sein.

Jede Aufstellung dieser Signale auf geringere Entfernungen als die vorgeschriebene von 250 Klafter wird der strengsten Untersuchung unterzogen werden.

Dieses Signal muss immer gegeben werden, sobald ein die Sicherheit des Verkehrs gefährdender Umstand vorhanden ist.

Bei Tage.

Die offene rothe Signalfahne oder die rothe Fläche der Signalscheibe wird ruhig dem Zuge entgegengehalten, erforderlichen Falles neben dem Geleise aufgestellt.

In Ermanglung einer rothen Signalfahne oder eines rothen Gegenstandes ist das Haltsignal durch heftiges Schwingen eines Gegenstandes oder mit aufgehobenen Armen zu halten.

Bei Nacht.

Das rothe Licht der Handlaterne wird ruhig dem Zuge entgegengehalten,

erforderlichen Falles neben dem Geleise aufgestellt.

In Ermanglung einer rothleuchtenden Signallaterne gebietet jedes heftig geschwungene Licht, dass unverzüglich anzuhalten ist.

Bei Tage und bei Nacht.

Das Entladen eines oder mehrerer Knallsignale gebietet, dass unverzüglich anzuhalten ist.

Wenn sich der Wächter vom Orte, wo ein sichtbares Haltsignal zu geben ist, entfernen muss, wenn das sichtbare Haltsignal nicht schon auf 200 Klafter vom Zuge gesehen werden kann, also auch bei Nebel, heftigem Regen und Schneefall und überhaupt bei beschränkter Fernsicht müssen vor dem sichtbaren Haltsignal Knallkapseln auf die Schienen gelegt werden.

Mit Rücksicht auf den möglichen Fall, dass eine Kapsel versagt, sollen gewöhnlich zu demselben Signal zwei Knallkapseln verwendet und die eine auf den linken, die andere auf den rechten Schienenstrang in Abständen von 4 Schienenlängen auf die Schienenstösse befestigt werden. Bei feuchtem Wetter werden auf die gleiche Weise 3 Knallkapseln verwendet.

Wird das Haltsignal oder die Ursache desselben beseitigt, so werden die Knallsignale wieder eingesammelt.

Die Anwendung der Knallsignale schliesst die sichtbaren Signale nicht aus, im Gegentheile müssen diese stets nebst den Knallsignalen angewendet werden, so dass der Maschinenführer durch das Entladen der Knallkapseln aufmerksam gemacht, die sichtbaren Signale bemerken muss.

Art. 10.

Elektrische
Läutewerke.

Die auf der Strecke bei den Wächtern, in den Stationen bei den Einfahrten und in den Telegraphenbureaux aufgestellten elektrischen Läutewerke dienen zu folgenden Signalen, welche bei Zügen nach den später vorkommenden Bestimmungen gegeben werden.

Glockensignale

Die Glockensignale werden durch Glockenschläge gegeben, welche zu folgenden Zeichen zusammengestellt sind.

●●● Ein Zug kommt in der Richtung von Wien.

●●●—●●● Ein Zug kommt in der Richtung nach Wien.

●●●—●—●●● Ein Zug kommt in der Richtung von Wien am unrichtigen Geleise.

●●●—●●●—●—●●●● Ein Zug kommt in der Richtung nach Wien am unrichtigen Geleise.

●●—●●●●—●● Eine Hilfsmaschine soll kommen.

●●●—●● Der jetzt in der Richtung von Wien zu erwartende Zug unterbleibt.

●●●—●●●—●● Der jetzt in der Richtung nach Wien zu erwartende Zug unterbleibt.

●●●●●●●●●●●●●● 12 Uhr.

● Verstanden.

●—●●--● In den Telegraphenleitungen ist eine Störung.

●●●●●—●—●●●●● Alle Züge sind aufzuhalten und von diesem Signale zu verständigen.

Die Richtung „von Wien“ ist gleichbedeutend mit Wien-Triest, Mödling - Laxenburg, Neustadt-Oedenburg, Marburg-Klagenfurt, Pragerhof-Ofen, Stuhlweissenburg-Uj-Szöny, Steinbrück-Sissek, Nabresina-Monfalcone.

Die einzelnen Glockenschläge sind durch kurzes Niederdrücken des Tasters in Zwischenräumen von 3 Secunden zu geben; — die Pausen zwischen den einzelnen Zeichen dauern 9 Secunden.

Der Taster darf nicht wieder niedergedrückt werden, bevor die Glocke nicht ganz ausgeschlagen hat.

Wenn das Geben eines Signales begonnen hat, darf es nicht unterbrochen werden.

Die Taster der Wächterapparate sind versiegelt und dürfen vom Wächter, seinem Vorgesetzten oder dem Zugpersonal nur dann geöffnet werden, wenn ein Hilfssignal zu geben ist. In diesem Falle muss das Siegel von dem, die Strecke zunächst passirenden Vorgesetzten wieder angelegt werden.

Das Hilfssignal ist so lange zu wiederholen, bis eine Station das Zeichen „Verstanden“ zurückgibt. Für einen und denselben Zug darf das Hilfssignal nur von einem einzigen Wächter gegeben werden.

Wenn der Apparat eines Wächters keine Zeichen gibt, so ist das Signal vom nächsten mit einem Läutewerk versehenen Wächterhause zu geben.

Das Uhrzeichen (12 Uhr) wird von den Stationen in der Richtung Wien-Triest genau um 12 Uhr Mittags gegeben, nach demselben sind alle Wächteruhren zu regulieren.

Wenn das Signal „alle Züge aufhalten“ gegeben wird, hat jeder Bahn-

wächter sogleich vor seinem Wächterhause Halt- und Knallsignale auszustecken und dann sich in der Richtung Wien-Triest bis zum nächsten Wächter zu begeben, um alle Züge, die ihm begegnen, aufzuhalten und jeden Zugführer von dem gehörten Signal zu verständigen. Dieses Anhalten von Zügen ist so lange fortzusetzen, bis das Glockensignal für einen Zug von oder nach Wien gegeben wird.

Wenn der Glockenapparat gestört ist, ist die Bahn und sind die Wegübergänge fortwährend zu überwachen und in diesem Falle alle Züge nach der Zeit zu erwarten.

Alle Züge werden mit dem elektrischen Läutewerk signalisirt, u. z. 5 Minuten vor der Abfahrt in den Stationen, wo es thunlich ist, und in den Stationen, wo der geringe Aufenthalt, oder das einfache Durchfahren es nicht gestattet, unmittelbar und wo möglich einige Minuten vor der Abfahrt.

Die Signalisirung mit dem elektrischen Läutewerk schliesst die Anwendung der schriftlichen Aviso's nicht aus, im Gegentheile müssen dieselben, wo es die Zeitumstände erlauben, stets nebenbei nach den

Verkehrs-Vorschriften in Anwendung bleiben.

Capitel III.

Gewöhnliche Signale auf Stationen und bei Bahnabzweigungen.

Art. 11.

Das Stationspersonale hat sich auch als Streckenpersonale zu betrachten, und als solches alle im Capitel II. der vorliegenden Instruction enthaltenen Bestimmungen zu befolgen.

Ueberdiess hat das Stationspersonale sich zu beschäftigen:

- a) mit den am Eingange der Stationen und nöthigenfalls am Anfange der Bahnabzweigungen zu gebenden Signalen;
- b) mit den Signalen, welche die Stellung der Wechselapparate bezeichnen;
- c) mit den Signalen, für das Publikum und für das Zugspersonale während des Aufenthaltes in den Stationen;
- d) mit den Signalen für Verschiebungen der Züge in den Bahnhöfen.



Art. 12.

Bei den Einfahrten in Stationen, bei Kreuzungspunkten und Bahnabzweigungen, bei Zug- und Drehbrücken etc., welche besondere Vorsichten bei Befahrung der Bahn erfordern, können drehbare Distanz-Signalscheiben aufgestellt werden, deren Entfernung von dem zu deckenden Punkte, für jeden Fall in einem speciellen Plane angegeben wird.

Drehbare Distanzsignal-scheiben bei Einfahrten in Stationen, Kreuzungspunkten und Bahnabzweigungen.

Diese Signale bestehen aus einer auf eiserner Stange beweglichen runden, auf einer Seite weiss auf der andern roth gestrichenen Scheibe mit Signallaterne versehen und werden mittelst eines Drahtzuges in Bewegung gesetzt.

Kann der Drahtzug nicht in Anwendung kommen, so hat dieselbe ein damit beauftragter Wächter oder Bedienstete mit der Hand gehörig zu stellen.

Mit dieser Signalvorrichtung werden nur folgende zwei Signale gegeben:

a) Freie Fahrt.

b) Halt — und zwar

ad a. Freie Fahrt.

Die Scheibe steht parallel mit der Bahn, zeigt bei Tag dem ankommenden

den Zuge die Kante. — Die Signallaterne bei Nacht grünes Licht und grün gegen die Station.

ad b. Halt.

Die Scheibe steht quer auf die Bahn, zeigt bei Tag dem ankommenden Zuge die rothe Seite und die Signallaterne bei Nacht rothes Licht, und weisses gegen die Station.

In der Regel ist der Bahnhof für den Verkehr so frei zu erhalten, als ob eben ein Zug erwartet würde.

Die Station hat daher das Haltsignal zu geben, wenn das von einem ankommenden oder durchgehenden Zuge zu befahrende Geleise nicht frei ist, sei es wegen eines in der Station anhaltenden Zuges, sei es wegen vorgenommener oder vorzunehmender Verschiebungen, sei es wegen irgend eines anderen Hindernisses.

In diesen Fällen ist die Station gedeckt zu halten, bis das zu befahrende Geleise wieder frei geworden und das Hinderniss beseitigt ist, und zwar:

a) wenn der Bahnhof in einer doppelgeleisigen Strecke liegt.

In der Regel wird die Station nach derjenigen Richtung hin gedeckt, von

der aus ein Zug auf die Station vorschriftsmässig nur auf das occupirte Geleise gelangen müsste.

Ausnahmsweise soll der Bahnhof nach beiden Richtungen gedeckt werden, wenn die Passagiere des Zuges das zweite Geleise überschreiten müssen, oder wenn auch ein einfahrender Gegenzug in der Station halten soll.

b) wenn der Bahnhof auf eingleisigen Strecken liegt.

In der Regel wird die Station nach beiden Richtungen gedeckt.

Ausnahmsweise ist

1. Im Falle eines Gegenzuges, wenn die betreffenden Wechsel für denselben auf die freie Nebenbahn bereits gestellt sind, die Station nur hinter dem anhaltenden Zuge zu decken und
2. Im Falle eines nachfolgenden Zuges, wenn die betreffenden Wechsel für denselben auf die freie Nebenbahn gestellt sind, die Station nur vor dem anhaltenden Zuge zu decken.

Sobald auf einem Zuge das Haltsignal sichtbar wird, haben der Maschinenführer und das Zugbegleitungs - Personale sofort alle ihnen zu Gebote stehenden Mittel an-

zuwenden, um den Zug zum Stehen zu bringen.

Wenn der Zug in einiger Entfernung vom Distanzsignale zum Stillstand gebracht worden ist, und kein Bahnhinderniss bemerkt wird, so kann der Maschinenführer seinen Weg bis zum Distanzsignale mit mässiger Geschwindigkeit, d. h. nicht schneller als ein Mann zu gehen im Stande ist, fortsetzen; dieses behutsame Vorrücken des Zuges soll wo möglich so weit stattfinden, bis der letzte Wagen des Zuges das Distanzsignal eben noch passirt hat, so zwar, dass dieses auch den Zug selbst deckt.

Der Maschinenführer muss jedoch bei diesem Vorrücken jeden Augenblick den Zug anhalten können, wenn sich ein Hinderniss zeigen sollte.

Wenn der Maschinenführer oder ein Kondukteur bei Nacht bemerken sollte, dass die Lampe eines Distanzsignals verlöscht ist, so ist unter allen Umständen der Lauf des Zuges sofort zu ermässigen und mit der grössten Vorsicht und unter öfterer Anwendung der Dampfpfeife bis in die nächste Station zu fahren, wo er das Verlöschen der Lampe zu melden verpflichtet ist, damit sofort Abhilfe getroffen werden könne. — Diese Meldung ist unter allen Umständen zu erstatten, gleich-

viel, ob der Zug fahrordnungsgemäss in solcher Station anzuhalten hat oder nicht.

Wo ausserdem specielle Anwendung dieser Signale als nothwendig erachtet wird, wie bei Einmündung von Zweigbahnen, Kreuzungspunkten u. s. w. werden für jeden solcher Punkte specielle Vorschriften erlassen werden.

An gewissen Punkten kann nöthigenfalls die Signalvorrichtung durch elektrische Glockenrelais vervollständigt werden. Dieses Glockenrelais ist auf eine sichere Weise derart direct mit den Bestandtheilen der Signalscheibe verbunden, dass, sobald eine Signalscheibe quer auf die Bahn steht, mithin dem Zuge das Haltsignal gibt, das Glockenrelais an den gedeckten Punkten ertönt. — Das Schlagen dieser Glockenrelais bedeutet demnach, dass die Signalscheibe bewegt worden, und der betreffende Punkt wirklich bedeckt ist.

In Ermanglung von fixen, drehbaren oder nicht drehbaren Signalscheiben, so wie auch in Fällen, wo dieselben unbrauchbar sind, müssen die vorgeschriebenen Signale bei Tag mit der grünen und rothen Signalfahne und bei Nacht mit dem grünen und rothen Lichte der Handlaterne gegeben werden.

Art. 13.

Deckung der
Stationen
durch Knall-
signale.

Bei Verschiebungen in den Stationen, wenn Nebel, Schnee, oder ausserordentlich starker Regen die Anwendung der gewöhnlichen sichtbaren Signale unmöglich oder unsicher machen, so werden die mit diesen Verschiebungen beauftragten Bediensteten diese Signale durch Knallsignale ersetzen, aber in solchen Fällen müssen sie neben der Stelle bleiben, wo sie die Knallsignale hingelegt haben, so zwar, dass sie durch das Entladen derselben nicht verwundet werden können, und dem Locomotivführer anzeigen, was zur Anwendung dieses Signalmittels Anlass gegeben hat.

Die in den Stationen deponirten Knallkapseln müssen von Zeit zu Zeit erprobt werden, um sich dadurch von ihrem guten Zustande zu überzeugen, und um nöthigenfalls andere zu begehren.

Diese Proben dürfen nur mit Zügen gemacht werden, die keine Reisenden befördern, bei der Abfahrt der Züge, die an der Station angehalten haben, und nachdem der Maschinenführer davon avisirt worden ist.

Art. 14.

Signalscheiben
und
Signallaternen
an Weichen.

Diese auf beiden Seiten halb roth und halb weiss angestrichenen Scheiben mit den Wechselständern in Ver-

bindung, stehen mit ihrer Fläche parallel zur Bahn und zeigen bei Nacht ein weisses Licht, wenn die Wechsellvorrichtung auf die gerade Bahn führt.

Steht aber die Scheibe, welche bei Nacht beleuchtet wird, quer auf die Bahn, so führt der Wechsel in eine Seitenbahn, und zwar nach links, wenn die weiss angestrichene Hälfte der Wechselscheibe links steht, und nach rechts, wenn die weisse Hälfte rechts steht.

Solche bei Tag und Nacht sichtbare Signalvorrichtungen werden nur an denjenigen Wechseln angebracht, gegen deren Spitze durchgehende Züge im Verkehr zu fahren haben, und bei welchen sowohl beim Tage als im Dunkeln zu erkennen ist, welches Geleise dem kommenden Zuge geöffnet ist.

Als durchgehende Züge gelten die direct verkehrenden Personen-, Fracht- und Arbeitszüge, sowie Separatzüge und einzeln fahrenden Locomotiven, die keinen Anhalt an der Stelle, wo der Wechsel liegt, erleiden.

Auf Strecken mit eingeleisiger Bahn werden folglich, wie weiter oben vorgeschrieben, alle Weichen, welche in die für durchgehende Züge bestimmten Hauptgeleise führen, mit Signalapparaten versehen;

auf Strecken mit doppelgleisiger Bahn bleiben die Signalapparate bei denjenigen, wenn auch im Hauptgeleise angebrachten Weichen weg, gegen deren Spitze durchfahrende Züge nie zu verkehren kommen.

Art. 15.

Zeichen an
Wasser-
krähnen.

Die Arme der Wasserkrähne stehen so, dass die Durchfahrt frei ist.

Bei Tag findet ein besonderes Signal nicht statt.

Bei Nacht die Laterne auf dem Ausgussrohr zeigt dem Zuge entgegen; bei richtiger Stellung weisses Licht, bei falscher Stellung rothes Licht.

Art. 16.

Signale mit der
Stationsglocke.

Die Signale für die Reisenden werden mit der Stationsglocke gegeben:

- a) das Läuten mit gleichmässigen und wiederholten Schlägen beruft das Personale zur Dienstleitung bei den Zügen;
- b) das fortgesetzte, von einem einzelnen Glockenschlage gefolgte Läuten bedeutet für das Publikum, dass die zur Abfahrt bestimmte Zeit sich naht, und wird

10 Minuten vor Abfahrt des Zuges gegeben;

c) dasselbe von zwei Einzelschlägen gefolgte Läuten findet 5 Minuten vor der Abfahrt statt und ist eine Aufforderung, die Reisenden in die Wagen einsteigen zu lassen;

d) dasselbe von drei Einzelschlägen gefolgte Läuten ist der Befehl zur Abfahrt;

e) Die Wiederholung des zur Abfahrt gegebenen Glockensignals, wenn der Zug im Wegfahren ist, gebietet das Anhalten desselben.

Nach dem dritten Glockensignale gibt der Kondukteur das Signal „vorwärts“ mit seiner Signalpfeife oder dem Horn und der Locomotivführer das Signal „Vorsicht“ mit der Dampfpfeife und setzt erst dann den Zug in Bewegung.

Dauert der Aufenthalt weniger als 10 Minuten und mehr als 5 Minuten, so wird das Signal b), sobald der Zug in Sicht ist, gegeben.

Ist der Aufenthalt kürzer als fünf Minuten, so bleibt das Signal b) aus und wird das Signal c) mit zwei einzelnen Schlägen, sobald der Zug

sichtbar geworden ist, gegeben und nach dem Einsteigen der Reisenden unverzüglich das Signal *d)* zur Abfahrt.

Vorstehende Signale gelten sowohl für ganze Wagenzüge als auch für einzeln verkehrende Locomotive.

Art. 17.

Ordnen und Verschiebung der Züge auf den Stationen.

Bei Wagen- oder Zugverschiebung mittelst Menschen-, Pferde- oder Locomotivkraft werden die nöthigen Befehle mit lauter Stimme, gewöhnlich aber mit der Handsignalpfeife oder Horn ertheilt;

für Vorwärts 1 langer Ton;

„ Rückwärts 2 Töne;

„ Halten 3 Töne.

Es können auch folgende sichtbare Signale angewendet werden:

Der Bedienstete schwingt bei Tage die Handsignalfahne für Vorwärts, zunächst dem Boden hin und her;

für Rückwärts über die Höhe des Kopfes hin und her;

für Halten von oben nach unten und von unten nach oben;

Der Bedienstete schwingt bei Nacht die Handsignallaterne mit dem farbigen Lichte:

für Vorwärts weisses Licht,
für Rückwärts grünes Licht,
für Halten rothes Licht.

Capitel IV.

Signale der Maschinen und des Zugbegleitungs-Personales.

Art. 18.

Bei Tag und bei Nacht ein lang gedehnter Ton mit der Dampfpeife gebietet Vorsicht und Aufmerksamkeit. Signal mit der Dampfpeife.

Mehrere kurze, rasch auf einander folgende Töne gebieten Bremsen anziehen.

Ein langgedehnter Ton, worauf zwei kurze folgen, gebietet Bremsen lösen.

Mehrere geschleifte höhere und niedere Töne bedeuten Hilferuf.

Die mit der Dampfpeife gegebenen Signale betreffen sowohl das Bahn- und Stations-, als das Zugbegleitungs-Personale.

Das Signal „Aufmerksam“ hat der Locomotivführer in folgenden Fällen zu geben:
1. ehe er seine Maschine in Bewegung setzt:

2. Bei Annäherung der Stationen, Bahnabzweigungen, Wegübergänge, Courben und Einschnitten, Tunnels, drehbaren Brücken und Wechseln, gegen deren Spitze gefahren wird;
3. wenn sie eine oder mehrere Personen auf der Bahn erblicken;
4. bei Nebel und bei, die Fernsicht störendem Wetter haben die Locomotivführer mehrmals dieses Signal zu wiederholen, um die Annäherung des Zuges anzukündigen.

Es wird den Locomotivführern auf das Strengste anbefohlen, das Zeichen „Bremsen anziehen“ zu geben, sobald sie ein Haltsignal erblicken.

Art. 19.

Verständigung
mit dem
Maschinen-
führer.

Die verschiedenen, auf dem Zuge sich befindenden Verkehrs-Organen verständigen sich untereinander mit ihren Signalpfeifen und Signalhörnern.

Sie rufen die Aufmerksamkeit des Maschinenführers bei Personenzügen mit der Dampfpeife wach, indem sie die Zugleine in Bewegung setzen. Sie geben das Haltsignal bei Tag mit der rothen Fahne, bei Nacht mit dem rothen Lichte ihrer Handlaterne oder der Ausschlaglaterne; bei Lastzügen

oder überhaupt bei Zügen ohne Signalleine, mit der Signalfahne bei Tag, mit der Handsignallaterne bei Nacht; mit der Handpfeife und dem Horn sowohl bei Tag als bei Nacht.

Art. 20.

Kann ein Zug aus irgend einer Ursache nicht schneller als ein Mann zu gehen im Stande ist, befördert werden, so muss der am Ende des Zuges befindliche Kondukteur absteigen und hinter dem Zuge in Entfernungen von 500 zu 500 Klaftern je 2 Knallkapseln legen, und diess so lange fortsetzen, als es das Langsamfahren des Zuges ihm erlaubt.

Verspätete
oder auf der
offenen Strecke
aufgehaltene
Züge.

Mit Rücksicht auf den möglichen Fall, dass eine Kapsel versagt, hat er sie sowie der Bahnwächter (Art. 9) zu legen, und wenn thunlich nach Beseitigung des Hindernisses einzusammeln.

Beim Entladen eines Knallsignals soll der Maschinenführer durch alle ihm zu Gebote stehenden Mittel unverzüglich und vollständig die Geschwindigkeit des Zuges bemeistern. Es darf dabei kein Zögern vorkommen; sobald also der Maschinenführer das Entladen einer Knallkapsel hört, soll er folglich den Regulator schliessen, dem Heizer den Befehl und den Verkehrsorganen auf

dem Zuge vorschriftsmässig das Zeichen mit der Dampfpeife zum Bremsen geben; nöthigenfalls wird er Gegendampf (contre-vapeur) machen.

Die Kondukteure und Bremser, welche das Entladen der Knallsignale gehört, müssen sogleich ihre Bremsen anziehen, ohne das Zeichen des Maschinenführers abzuwarten.

Sobald die Geschwindigkeit des Zuges so viel vermindert sein wird, dass sie derjenigen gleichkommt, mit der ein Mann rasch neben dem Zuge zu gehen im Stande ist, so kann der Maschinenführer, wenn ihm die Bahn von jedem andern Haltsignal frei und ohne Hinderniss erscheint, die Bremsen losmachen lassen und den Zug mit der grössten Vorsicht vorwärts befördern, und zwar derart, dass er immer Meister bleibt, den Zug in den Grenzen der ihm fahrbar erscheinenden Bahnstrecke anzuhalten.

Wenn der Maschinenführer, nachdem er 500 Klafter in solchen Verhältnissen befahren hat, durchaus kein Hinderniss vor dem Zuge bemerkt, kann er den Zug zur normalen Geschwindigkeit wieder bringen, allein mit der Bedingung, dass er eine verdoppelte Achtsamkeit auf die Bahnstrecke vor dem Zuge gibt, so wie auf die Signale, die ihm gemacht werden könnten.

Ist ein Zug aufgehalten, so hat der Zugführer darüber zu wachen, dass derselbe auf doppelgleisigen Strecken nur nach rückwärts, auf eingleisigen Strecken nach vorne und rückwärts, bei Tag durch ein oder zwei rothe Signale und bei Nacht durch ein oder zwei rothe Lichter ohne jeden Verzug gedeckt werde.

Die Wächter haben einen solchen stehen gebliebenen Zug als Verkehrshinderniss nach vor- und rückwärts durch die Haltsignale zu signalisiren.

Art. 21.

Wenn ein Maschinenführer oder ein Verkehrsorgan des Zuges auf der Bahn irgend etwas bemerkt, was auf den Zustand der Bahn Bezug hat, so hat derselbe womöglich mit Zuhilfenahme seiner Signalfahne und bei Nacht seiner Signallaterne, die Aufmerksamkeit des nächsten Wächters auf den betreffenden Punkt zu leiten und jedenfalls in dem nächsten Anhaltspunkt davon Bericht zu lassen.

Verständigung
während
der Fahrt.

Sollte dagegen ein Bahnerhaltungsorgan an der Maschine oder an den Wagen ein Gebrechen bemerken, so hat dasselbe wo möglich die Aufmerksamkeit des Zugbegleitungs-

personales auf diesen Umstand zu lenken. Ist der bemerkte Umstand derart, dass dadurch die Sicherheit des Verkehrs gefährdet wird, so ist unverzüglich dem Zuge das Haltsignal zu geben.

Um diese Verständigungen zu ermöglichen und zu erleichtern, wird dem Zugbegleitungs-personale zur Pflicht gemacht, die Bahnerhaltungsorgane zu beobachten und sich selbst ihnen beim Vorüberfahren zu zeigen.

Capitel V.

Signal-Ausstattung der Züge.

Art. 22.

Gewöhnliche
Signale
an Zügen.

Die Züge verkehren in der Regel und unter gewöhnlichen Umständen bei Tag ohne Signal, bei Nacht mit drei am Endedes Zuges angebrachten Laternen, u. zwar:

1. auf doppelgeleisiger Bahn werfen die zwei an der Spitze des Zuges in gleicher Höhe angebrachten Laternen weisses Licht auf das Geleise vor dem Zuge — und die drei am Ende des Zuges leuchten rothes Licht auf die Bahn und bestehen aus einer Stocklaterne

zwischen den Puffern und zwei Ausschlaglaternen an den oberen Endecken des Zuges. Diese, mit doppelten Reflectoren versehenen Ausschlaglaternen werfen nebst dem rothen Lichte nach hinten auf das Geleise weisses Licht nach vorne, wodurch das Zugspersonale in Stand gesetzt wird, sich zu versichern, dass keine Wagen vom Zuge losgelöst sind;

2. auf eingleisiger Bahn sind die von hinten, im Dreieck mit der Spitze nach unten sichtbaren rothen Lichte wie auf doppelgleisiger Bahn beibehalten, aber die zwei an der Spitze des Zuges angebrachten Laternen werfen rothes Licht auf das Geleise vor dem Zuge.

In den Uebergangsstationen von doppelgleisiger auf eingleisige Bahnstrecke und vice-versa haben die Locomotivführer durch passendes Ein- und Wegschieben eines rothen Schiebeglases, die gehörige, je nach dem Falle rothe oder weisse Beleuchtung der beiden vorderen Laternen zu bewerkstelligen.

Wenn nöthigenfalls ein Zug auf unrichtigem Geleise nach vorschriftsmässigen Sicherheitsmassregeln verkehrt, so ist bei Nacht die Signalausstattung des Zuges die nämliche wie auf eingleisiger Bahn: zwei rothe statt zwei weisser Lichter an der Spitze des Zuges und die in allen Fällen beizubehaltenden 3 rothen Lichter am Ende des Zuges. — Bei Tag wird statt dieser beiden rothen Lichter eine rothe Fahne an der Spitze des Zuges ausgesteckt.

Wenn eine Locomotive ohne Zug verkehrt, so bleiben die beiden, für das Ende eines Zuges vorgeschriebenen Ausschlaglaternen weg, und es ist nur die Stocklaterne mit rothem Lichte an der Rückseite der Maschine anzubringen.

Art. 23.

Ein nicht
avisirter Zug
in gleicher
Richtung
kommt nach.

Wenn bei Nacht eine der zwei an der Spitze des Zuges angebrachten Laternen grünes Licht vor dem Zuge auf das Geleise wirft, oder wenn bei Tag eine grüne Fahne an der Spitze des Zuges oder am ersten Wagen aufgesteckt ist, so bedeutet diese Signalausstattung, dass der Zug getheilt worden ist, oder dass ein Separat-

oder Extrazug in gleicher Richtung nachfolgt.

Art. 24.

Vorstehende Nacht- und Tag-Signal-Ausstattungen sind bei allen Gattungen von Fahrten anwendbar; verkehrt ein Zug derart, dass die Maschine hinter dem Zuge ist oder eine Maschine mit dem Tender voraus sich in Bewegung setzt, sind folglich die weiter oben vorgeschriebenen Signale für die Spitze und für das Ende des Zuges anzubringen.

Eine Ausnahme davon darf nur bei Verschiebungen auf den Bahnhofgeleisen vorkommen, wo der Zug durch die tragbaren und hörbaren gewöhnlichen Signale gedeckt wird.

Capitel VI.

Diverse Bestimmungen.

Art. 25.

Auf doppelgeleisigen Strecken ist der Verkehr auf dem unrichtigen Geleise für jede Art Züge und auch für Hilfsmaschinen strenge untersagt, es wäre denn, dass eine unbedingte Nothwendigkeit einträfe.

Selbst in diesem Falle darf ein solcher Verkehr nur dann eintreten,

Verkehr auf
unrichtigem
Geleise.

wenn die Chefs der beiden Nachbarstationen, der Sicherheit Rechnung tragend, sich darüber verständigt haben, und wann der Locomotivführer davon schriftlich angewiesen ist. Es muss dann die vorgeschriebene Signalausstattung des Zuges bei Tag und bei Nacht bewerkstelligt und der Zug signalisirt werden.

Diese Signalisirung geschieht durch das elektrische Läutewerk und bis zu dessen Herstellung mit dem optischen Telegraph, abgesehen der üblichen Vorkündigung durch Avisos, wenn dieselbe zulässig ist. So lange diese Signal- und Verständigungsbedingungen nicht erfüllt sind, haben die Bahnwächter und überhaupt jedes Betriebsorgan dem auf unrichtigem Geleise verkehrenden Zuge unbedingt das Haltsignal zu geben.

Art. 26.

Distanz
zwischen
verkehrenden
Zügen.

Wenn mehrere Züge nacheinander von einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Personenzug einem Güterzuge erst 15 Minuten, ein Personenzug einem andern Personenzuge erst 10 Minuten,

ein Güterzug einem Personenzuge erst 5 Minuten nach der Abfahrt des vorhergehenden Zuges folgen.

Auch dürfen sich die Züge während der Fahrt einander nicht auf geringere Entfernung als 500 Klaf-ter nähern.

Die Bahnwächter sind insbesondere verpflichtet, auf das richtige Zuhaltendieses Zwischenraumes hin-zuwirken.

Art. 27.

Jedes Organ, welches ein Hinder-niss auf der Bahn bemerkt, oder durch welches ein solches veranlasst wird, ist persönlich für die richtige Auf-stellung der Signale verantwortlich, die vorgeschrieben sind, um die Bahn zu decken.

Art. 28.

Alle Organe des executiven Dien-stes sind verpflichtet, die Signal-mittel genau zu kennen, um die Sig-nale selbst geben zu können.

Beim Eintritte in den Dienst werden diese Organe die Erklärung unterfertigen, dass sie sowohl das gegenwärtige Regle-ment, als auch die ihren Dienstzweig spe-

ciell berührende Instruction erhalten haben und in vollkommener Kenntniss beider sind.

Diese Erklärung ist von den betreffenden Vorständen der verschiedenen Dienstzweige einzubringen, um in den Personalacten derselben aufbewahrt zu bleiben.

Den Dienstvorständen liegt die Ausführung dieser Bestimmungen ob und dieselben sind auch verpflichtet, sich mehrmals im Jahre die Ueberzeugung zu verschaffen, dass die ihnen unterstehenden Organe in vollkommener Kenntniss dessen sind, was sich auf die Signalisirung bezieht.

Art. 29.

Alle Organe der Gesellschaft, von welchem Dienstzweige sie auch seien, sind berechtigt, über die Ausführung der Vorschrift für die Signalisirung zu wachen, sowohl die Nichtbefolgung derselben als auch alle bemerkten Unzukömmlichkeiten zur Kenntniss ihrer respectiven Vorstände zu bringen.

Art. 30.

Die Organe der Gesellschaft sind, was die Ausführung und die Befolgung der bestehenden Vorschriften betrifft, gegenüber den betreffenden Behörden direct verantwortlich.

Die Strafen, denen sie in Folge dessen von Seite dieser Behörden unterliegen, befreien sie nicht von der Strafe, welche die Gesellschaft aus derselben Ursache über sie verhängen dürfte.

Art. 31.

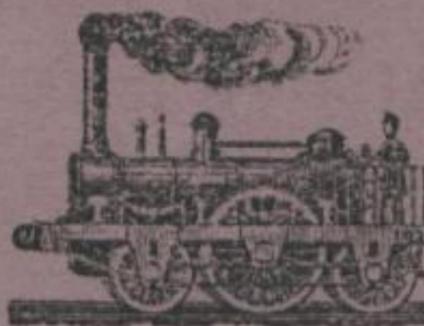
Das gegenwärtige Regulativ ersetzt die früher gegebenen Signalvorschriften*) und wird ohne Unterlass in den Dienstlocalen des Verkehrs, der Zugförderung und der Bahnerhaltung angeschlagen bleiben.

Wien, im Jänner 1864.

Die Betriebs-Direction.

*) Bis zur Aufhebung der optischen Telegraphen auf den Strecken, wo das elektrische Lätewerk noch nicht eingeführt ist, bleiben auszugsweise die für dieselben am 1. Mai 1857 gegebenen Vorschriften geltend.

5



SLUB DRESDEN



3 0735927

104489