

Signalordnung

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 13

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2044>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Prises d'eau. Celle de Lausanne consiste en un réservoir de forme cubique en bois doublé de zinc, contenant 10 mètres cubes, alimenté par l'eau de la ville. Ce réservoir est renfermé dans une petite construction dont le dessous sert de lampisterie; prix total: 2000 fr. environ.

La prise d'eau de Cheseaux ne consiste encore qu'en deux demi-tonneaux supportés par un échaffaudage; l'eau est celle d'une source amenée d'assez loin dans des tuyaux en bois.

Quant à Echallens, l'eau est provisoirement envoyée par une pompe à volant directement dans les caisses à eau des machines.

Aiguillages. Ils sont du système Wild à aiguilles égales de 3.15^m construites avec les rails de la voie et montés sur des traverses, les uns par l'intermédiaire de coussinets, les autres par de simples boulons avec intercalation de plaques de tôle sur lesquelles s'opère le glissement des aiguilles.

S i g n a l o r d n u n g.

Schweizerische Hauptbahnen.

(Bundesrathsbeschluss vom 7. September 1874.)

§ 1. Eine einzeln fahrende Locomotive ist in Bezug auf die Signale auf der freien Bahn und auf den Stationen einem Zuge gleich zu achten.

§ 2.^o Jede Station soll mit einem electricischen Telegraphen versehen sein, sei es zur Correspondenz, sei es zum blossen Signalisiren.

I. Signale auf der freien Bahn und auf den Stationen.

§ 3. Auf der Bahn sollen folgende Signale gegeben werden können: a) der Zug setzt sich von einer Station nach einer bestimmten andern in Bewegung; b) die Bahn ist ohne Hinderniss fahrbar; c) der Zug soll mit besonderer Vorsicht und langsam fahren; d) der Zug soll schnell zum Halten gebracht werden; e) es wird eine Hilfsmaschine verlangt; f) Orientierungssignal an den Stationen für den Locomotivführer; g) der Zug soll vor der Station halten; h) der Zug kann in die Station einfahren; i) Zeichen für die Geleiserichtung beim Einfahren in die Stationen.

§ 4. Der Zug setzt sich von einer Station nach einer bestimmten andern in Bewegung. Der Zugführer bedient sich der Mundpfeife in der Nähe der Maschine, oder er verständigt sich auf Kreuzstationen mündlich mit dem Locomotivführer durch den Ruf: „Zug x fährt ab“, worauf der Locomotivführer die Ingangsetzung der Maschine durch einen langen Ton vermittelt der Dampfpeife angibt. Der Bahnwärter theilt die Richtung und die Annäherung des Zuges seinem nächsten Collegen durch drei kurze Töne mit dem Rulhorn mit, nachdem er vorher das Zeichen mit einem langen Tone in der Richtung, woher er dasselbe erhalten, zurückgegeben hat. Die drei kurzen Töne sind so lange zu wiederholen, bis der nächstfolgende Wärter das Zeichen abgenommen. Ausserdem wird die Abfahrt des Zuges der nächsten Station durch den electricischen Telegraphen angezeigt. Auch wenn das regelmässige Geleise unfahrbar ist und bei Kreuzungsverlegungen (§ 15) sollen die Stationen hievon rechtzeitig telegraphisch benachrichtigt werden.

§ 5. Die Bahn ist ohne Hinderniss fahrbar. Der Bahnwärter befindet sich bei Tag auf seinem Posten, resp. auf der ihm angewiesenen Strecke, und bei Nacht hält er dem Zug das weisse Licht entgegen.

Anmerkung. Zu optischen Signalen sind die Farben weiss, grün und roth, resp. weisses, grünes und rothes Licht zu verwenden, und zwar in folgender Bedeutung:

weiss	= freie Fahrt,
grün	= langsam fahren,
roth	= sofort halten.

§ 6. Der Zug soll mit besonderer Vorsicht und langsam fahren. Mindestens 500 Meter von den Enden der langsam zu befahrenden Strecke sollen bei Tage grüne Signalscheiben und bei Nacht das grüne Licht angebracht werden. Der Bahnwärter zeigt bei Tag dem Zuge die grüne Flagge oder bei schnellem Handeln seine Dienstmütze, bei Nacht das grüne Licht.

§ 7. Der Zug soll schnell zum Halten gebracht werden. Der Bahnwärter läuft dem Zuge, der halten soll, circa 500 Meter entgegen und schwingt bei Tag gegen denselben die rothe Flagge über dem Kopf, oder bewegt bei schnellem Handeln beide Arme auf und ab; bei Nacht zeigt er dem Zuge das rothe Licht und bewegt dasselbe hin und her. — Bei durch Nebel oder Schnee getrübler Luft hat der Bahnwärter etc. auf mindestens 500 Meter Distanz von der Haltstelle Knallkapseln auf den Schienen zu befestigen.

§ 8. Es wird eine Hilfsmaschine verlangt. Ein Expresser macht Meldung bei der nächsten Telegraphenstation, von wo aus das geeignete electricische Signal gegeben wird.

§ 9.^o Orientierungssignale an den Stationen für die Locomotivführer. Mindestens 500 Meter von je der letzten Weiche einer Station soll in einem Winkel von 45^o zum Geleise eine Orientierungsscheibe von grüner Farbe aufgestellt werden, auf welcher bei Nacht eine Laterne mit grünem Licht anzubringen ist.

Bei Stationen, welche mit Wendescheiben versehen sind, können diese Signale als überflüssig weggelassen werden.

§ 10. Der Zug soll vor der Station halten. Die Wendescheibe steht senkrecht oder quer auf das Geleise, bei Tage mit rother Scheibe und bei Nacht mit rothem Licht gegen den Zug.

Deutsche Hauptbahnen.

(Vereinbarung der Eisenbahn-Verwaltungen vom 26.—29. Juni 1871.)

Anmerkung der Redaction. Die deutsche Signalordnung unterscheidet electricische Signale (E. S.), optische Signale an feststehenden Vorrichtungen (O. S.), Hand-Signale (H. S.) und anderweitige Signale (A. S.).

Vorbemerkung. Eine einzeln fahrende Locomotive ist in Bezug auf die Signale einem „Zuge“ gleich zu achten.

§ 209. Jede Eisenbahn muss einen electricischen Telegraphen für die Correspondenz zwischen den Stationen haben. Für diese Correspondenz eignet sich am besten der Morse-Apparat mit hörbarem Arbeitston. Es ist zweckmässig, die Eisenbahnen mit electro-magnetischen Signalen auf den Bahnhöfen und Wärterstationen zu versehen.

§ 210. Wünschenswerth ist es, auch Einrichtungen zum Telegraphiren zwischen den Stationen und Zwischenpunkten der Bahn zur Herbeirufung von Hilfe zu treffen und diese Einrichtungen zur Vermittelung der ausführlichen Correspondenz geeignet zu machen.

§ 211. Durchgehende optische Signale neben electricischen werden nicht für nothwendig gehalten; dagegen wird die Beibehaltung der optischen Signale zur Bezeichnung der Fahrbarkeit ihres Bahnbereiches für erforderlich erachtet; dabei ist es wünschenswerth, dass die Vorrichtungen zum Ertheilen dieser optischen Signale feststehend sind.

§ 212. Die nothwendigen Signale sind:

- I. Signale auf der freien Bahn und auf den Stationen.
- II. Signale auf den Zügen.
- III. Signale für die Reisenden.

A. Signale auf der freien Bahn und auf den Stationen.

§ 213. Auf der Bahn müssen folgende Signale gegeben werden können: 1) Der Zug geht von einer Station nach einer bestimmten andern Station; 2) eine Hilfsmaschine soll kommen; 3) die Bahn ist fahrbar; 4) der Zug soll langsam fahren; 5) der Zug soll halten; 6) der Zug soll vor dem Bahnhof halten; 7) der Zug darf in den Bahnhof einfahren; 8) die Weiche steht für ein bestimmtes Geleise.

1. Der Zug ist von einer Station nach einer bestimmten andern Station abgegangen:

- a) in einer Richtung; (E. S.) Eine bestimmte Anzahl von Schlägen: Ein Mal.
- b) in der andern; (E. S.) Eine bestimmte Anzahl von Schlägen: Zwei Mal.

3. Die Bahn ist fahrbar: (O. S.) Das Zugspersonal sieht: bei Tage den Telegraphenarm rechts schräg nach oben gerichtet; bei Nacht: Weisses Licht an der Signallaterne. — (H. S.) Der Bahnwärter steht auf seinem Posten, bei Nacht mit der Handlaterne, die weisse Scheibe dem Zuge entgegenhaltend.

§ 218. Bei feststehenden Signalvorrichtungen soll bei Tage die Form und nicht die Farbe allein die Signale ausdrücken.

Zu optischen Nachtsignalen dürfen nur die Farben Weiss, Grün und Roth verwendet werden, und zwar soll ausdrücken:

Weiss	= Ordnung — freie Fahrt.
Grün	= Vorsicht — langsam fahren.
Roth	= Gefahr — halt.

4. Der Zug soll langsam fahren: (O. S.) Das Zugspersonal sieht: bei Tage: Korbscheiben, bei Nacht: grünes Licht an den Grenzen der langsam zu befahrenden Strecke angebracht. — (H. S.) Der Bahnwärter zeigt bei Tage irgend einen Gegenstand, bei Nacht die grüne Scheibe der Laterne dem Zuge entgegen.

5. Der Zug soll halten: (O. S.) Das Zugspersonal sieht: bei Tage den Telegraphenarm rechts horizontal gestellt, bei Nacht rothes Licht. — (H. S.) Der Wärter schwingt bei Tage irgend einen Gegenstand, bei Nacht seine Laterne. — (A. S.) Das Signal ist unter gewissen Umständen auch durch Knallkapseln zu geben.

2. Hilfsmaschine soll kommen: (E. S.) Durch Sprechapparat zu requiriren.

8. Der Zug soll vor dem Bahnhof halten: (O. S.) Das Zugspersonal sieht: bei Tage den Telegraphenarm rechts horizontal gestellt, bei Nacht rothes Licht.

Wo wegen zu grosser Entfernung oder zu starken Krümmungen die gewöhnlichen Wendescheiben schwer zu handhaben sind, sollen electrische Scheibensignale verwendet werden.

Auf kleinern Stationen, wo keine Wendescheiben bestehen, kann bei Nacht das Orientirungssignal mit rothem Licht versehen werden; bei Tage gelten die Vorschriften der §§ 5, 6 und 7.

§ 11. Der Zug kann in die Station einfahren. Die Wendescheibe steht parallel mit dem einfahrenden Zuge, bei Nacht mit weissem Licht.

§ 12.* Zeichen für die Geleisrichtung beim Einfahren in die Stationen. Für Hauptgeleise, also bei directer Durchfahrt, steht die Signalscheibe, welche mit der Weichenzunge verbunden ist, parallel mit dem Geleise, bei Nacht mit weissem Licht. Für Abzweigungen steht die Signalscheibe senkrecht oder quer auf das Geleise und zeigt grüne Farbe, bei Nacht grünes Licht. — Die Weichensignale sollen an Haupteinfahrtsweichen bei Stationen, sowie bei Weichen, gegen deren Spitze gefahren wird, deren Stellung anzeigen.

II. Signale auf den Zügen.

§ 13. Vom Zuge aus sind folgende Signale zu geben:

A. An den Locomotiven.

- a) Zur Kennzeichnung des Zuges;
b) bei Doppelspurbahnen, wenn das regelmässige Geleise unfahrbar ist und bei Kreuzungsverlegungen.

B. An den Wagen.

- a) Bei gewöhnlichen Zügen;
b) wenn ein Extrazug in gleicher Richtung folgt;
c) wenn ein Extrazug in entgegengesetzter Richtung kommt.

C. Achtungssignal des Locomotivführers.

D. Wenn gebremst werden soll.

E. Zum Losbremsen.

F. Haltsignal des Zugführers.

A. Signalvorrichtungen an den Locomotiven.

§ 14. Bei gewöhnlichen Zügen. Bei Nacht werden vorn rechts und links und in der Mitte oben an der Rauchkammer 3 weisse Lichter und hinten am Tender rechts ein rothes Licht angebracht.

§ 15. Bei Doppelspurbahnen, wenn das regelmässige Geleise unfahrbar ist und bei Kreuzungsverlegungen. Bei Tage wird eine rothe Signalscheibe vorn in der Mitte oben an der Rauchkammer aufgesteckt, bei Nacht das rothe Licht.

B. Signalvorrichtungen an den Wagen.

§ 16. Bei gewöhnlichen Zügen. Bei Tage tragen die Züge, wenn dieselben regelmässig und in Ordnung sind, keine Signale. Bei Nacht hat der hinterste Zugwagen hinten auf Stossbalkenhöhe wenigstens 60 cm. von der Mitte des Wagens nach rechts ein rothes Licht. Es bleibt den Bahnverwaltungen anheimgestellt, an jeder obern hintern Ecke auch eine Laterne (Seitensignal) anzubringen.

§ 17. Wenn ein Extrazug in gleicher Richtung folgt. Bei Tage wird eine grüne Scheibe am hintersten Zugwagen hinten von der Mitte nach links in der Richtung des Zuges und bei Nachts wenigstens 60 cm. von der Mitte des Wagens nach links ein grünes Licht angebracht.

§ 18. Wenn ein Extrazug in entgegengesetzter Richtung kommt. Bei Tage wird am hintersten Zugwagen hinten in der Richtung des Zuges von der Mitte nach links die rothe Scheibe angebracht, welche bei Nacht durch ein wenigstens 60 cm. von der Mitte des Wagens nach links angebrachtes rothes Licht zu ersetzen ist.

C. Achtungssignal des Locomotivführers.

§ 19. Ein langer Ton mit der Dampfpfeife.

D. Wenn gebremst werden soll.

§ 20. Drei kurze Töne mit der Dampfpfeife; wenn Gefahr vorhanden ist, werden diese Töne einige Male wiederholt.

E. Zum Losbremsen.

§ 21. Zwei kurze Töne mit der Dampfpfeife.

F. Haltsignale des Zugführers.

§ 22. Der Zugführer gibt mit der Mundpfeife mehrere aufeinanderfolgende Töne und bewegt bei Tage die Dienstmütze oder die rothe Flagge auf und ab auf der rechten Seite des Zuges (Stellung des Locomotivführers). Bei Nacht sind die gleichen Bewegungen mit dem rothen Licht, gegen den Locomotivführer gekehrt, zu machen. Das Zugspersonal hat das Pfeifensignal des Zugführers zu wiederholen und die Bremsen anzuziehen.

III. Signale für das Publikum.

§ 23. Auf den Stationen müssen folgende Signale gegeben werden:

- a) zum Einsteigen;
b) zur Abfahrt;
c) bei Verspätung von Zügen.

§ 24.* Zeichen zum Einsteigen. Glockensignal und wiederholtes deutliches Rufen (Einsteigen nach welcher Richtung) in den Wartsälen und Bahnhofrestaurationen.

§ 25.* Zeichen zur Abfahrt. Glockensignal: drei Doppelschläge. Die übrigen Signale bleiben den Gesellschaften überlassen.

§ 26. Bei Verspätungen von Zügen. Verspätungen von mehr als 15 Minuten sollen den Reisenden durch Anschlag in den Wartsälen oder durch Ausrufen: „Zug x hat x Minuten Verspätung“ angezeigt werden.

VI. Signale beim Manövriren in den Bahnhöfen.

§ 27. Der Manövririst, resp. Zugführer gibt dem Locomotivführer mit der Mundpfeife oder mündlich folgende Signale, welche dieser mit der Dampfpfeife wiederholt:

- a) zum Vorwärtsfahren: Ein kurzer Ton;
b) zum Rückwärtsfahren: Zwei kurze Töne;
c) zum Halten: Drei kurze Töne.

§ 28. Die §§ 1, 3—8, 10—11, 13—23, 26 und 27 treten 6 Monate nach Veröffentlichung der Verordnung in Kraft. Bezüglich des Zeitpunktes des Inkrafttretens der übrigen §§ (2, 9, 12, 24 und 25) hat sich das Departement mit den Bahngesellschaften zu verständigen.

9. Der Zug darf in den Bahnhof einfahren: (O. S.) Das Zugspersonal sieht: bei Tage den Telegraphenarm rechts schräg nach oben gerichtet, bei Nacht grünes Licht an der Signallaterne.

6. Die Weiche steht für ein bestimmtes Geleis: (O. S.) Die Weiche zeigt der Form und Farbe nach dasselbe Signal. Die Form darf den Führer nicht zweifelhaft lassen, welches Geleise offen, welches geschlossen ist.

§ 214. Der jedesmalige Stand der Weichen der Bahnhöfe muss, mindestens bei Weichen in den Geleisen für durchgehende Züge, dem Locomotivführer, wenn er gegen die Spitze fährt, auf 150 m. Entfernung kenntlich sein. Bei Weichen, welche nicht zu Bahnhöfen gehören, sowie bei beweglichen Brücken, muss dieser Stand schon in einer Entfernung von 300 m. zu erkennen sein. Die dazu dienenden Zeichen müssen durch die Bewegung der Weichenzunge resp. der Brücke gestellt werden, und ist es wünschenswerth, dass dieselben bei Tag und Nacht von gleicher Form und Farbe seien; für Weichen ist nicht „roth“ zu wählen.

B. Signale auf den Zügen.

§ 216. Vom Zuge aus müssen folgende Signale gegeben werden können:

- 1) Ein Extrazug oder eine Locomotive folgt nach.
2) Ein Extrazug oder eine Locomotive kommt in entgegengesetzter Richtung.
3) Es ist eine Störung in der Telegraphenleitung. Die Wärter werden zur schleunigen Revision derselben aufgefordert.

§ 217. Das Zugspersonal muss folgende Signale geben können: Der Locomotivführer: 1) Achtung. 2) Bremsen anziehen. 3) Bremsen loslassen.

Das Wagenpersonal an den Locomotivführer: 1) Achtung. 2) Halt.

9. Kennzeichnung der Spitze des Zuges: (A. S.) Bei Nacht: Die Locomotive führt bei Zügen, welche im Dunkeln fahren, vorn mindestens zwei weisse Laternen.

10. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges: (A. S.) Bei Nacht: Der letzte Wagen führt am Ende eine nach hinten leuchtende rothe (Schluss-) Laterne, überdiess ein dem Locomotiv- und Wagenpersonal sichtbares, nach vorn leuchtendes Laternensignal, in mindestens einer Laterne bestehend.

11. Ein Extrazug folgt: (A. S.) Der letzte Wagen führt: bei Tage Eine Flagge oder Scheibe; bei Nacht Eine nach vorn grün leuchtende Laterne.

12. Ein Extrazug kommt in entgegengesetzter Richtung: (A. S.) Der erste Wagen oder die Locomotive führt: bei Tage Eine Flagge oder Scheibe; bei Nacht Eine nach vorn grün leuchtende Laterne.

13. Achtungssignal des Locomotivführers: (A. S.) Ein langer Ton mit der Dampfpfeife.

14. Bremsen fest: (A. S.) Drei oder mehr kurze Töne mit der Dampfpfeife.

15. Bremsen los: (A. S.) Zwei lange Töne.

16. Achtungssignal des Wagenpersonals: (A. S.) Anziehen der Signalleine.

17. Haltsignal des Wagenpersonals: (H. S.) Der Zugbegleiter schwingt bei Tage irgend einen Gegenstand, bei Nacht seine Laterne.

C. Signale für das Publikum an der Stationsglocke.

18. Die Abfahrt des Zuges naht: (A. S.) Kurzes Läuten und ein deutlich markirter Schlag.

19. Einsteigen: Wie vor und zwei deutlich markirte Schläge.

20. Abfahrt: Drei deutlich markirte Schläge.

§ 220. Bei allen Wagenzügen soll der Zugführer und wenigstens ein Bremser eine Verbindung mittelst Zugleine mit dem Locomotivführer haben, welche nach der Dampfpfeife oder einer Weckervorrichtung führt. Bei Personenzügen muss die Signalleine über sämtliche besetzte Personenwagen reichen.

§ 221. Wird ein Extrazug oder eine Locomotive vom vorhergehenden Zuge angezeigt, so muss der Zugführer den Vorstehern der Bahnhöfe, auf welchen er mit dem anzeigenden Zuge hält, hiervon Meldung machen.

§ 222. Bevor ein Extrazug von einer Station abgeht, muss derselbe durch den electrischen Telegraphen nach der nächsten Station gemeldet und die Rückantwort des Stations-Vorstandes eingegangen sein.

Anm. der Red. Die Zahlen 1—20 beziehen sich auf die in den „Vereinbarungen“ enthaltene Uebersichtstabelle der Signale.