

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1949)

**Heft:** 3

**Artikel:** Verkehrszeichen der Schiene : unsere technische Seite

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-777680>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.03.2026

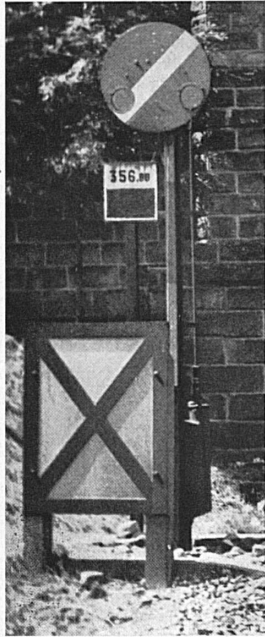
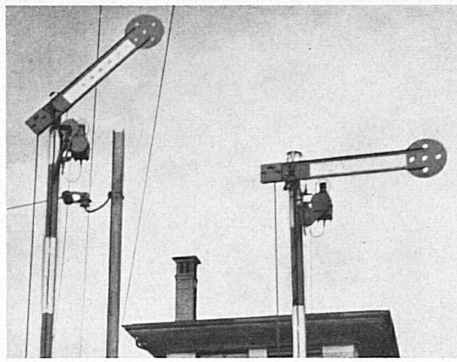
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# VERKEHRSZEICHEN

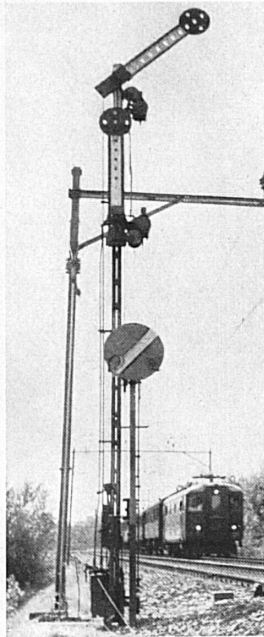
# DER SCHIENE

UNSERE TECHNISCHE SEITE

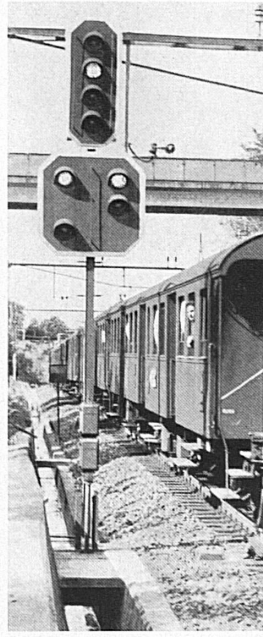
Rechts: Zwei Hauptsignale (Flügel signale); das linke zeigt « Freie Fahrt », das rechte gebietet « Halt ». Diese Signale sind die häufigsten und wichtigsten. Sie dienen zum Schutze von Stationen und Abzweigstellen (Einfahrtsignale), sowie von Strecken (Ausfahrtsignale; Blocksignale).



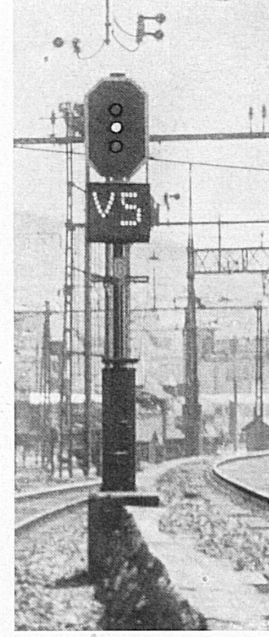
Vorsignal zum Hauptsignal (Klappscheibensignal). Diese Signale sind in Bremsdistanz (600—800 m) vor dem Hauptsignal aufgestellt. Das abgebildete Signal zeigt « Warnung » und gibt an, daß das zugehörige Hauptsignal « Halt » zeigt. In einem solchen Fall muß der Führer sofort bremsen, um vor dem Hauptsignal den Zug zum Stillstand zu bringen. Steht das Hauptsignal auf « Freie Fahrt », so ist die brandgelbe Scheibe des Vorsignals umgeklappt. Die rechteckige Tafel mit schwarzem Kreuz soll dieses Vorsignal auf weite Distanz besser kenntlich machen.



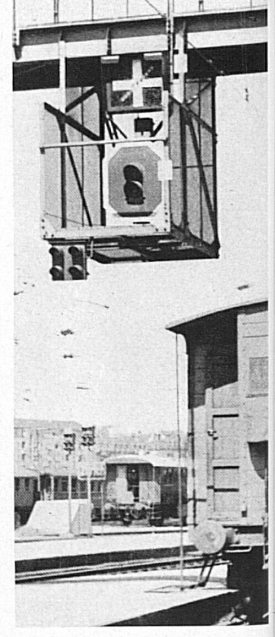
Einfahrtsignal (Hauptsignal) mit Durchfahrtsignal (Vorsignal) als mechanische Signale. Das photographierte Einfahrtsignal mit dem oberen Flügel schräg aufwärts zeigt: « Freie Einfahrt ohne Ablenkung ». Bei der Stellung: « Freie Fahrt mit Ablenkung » (mit vermindertem Geschw.) steht der untere zweite Flügel parallel zum oberen. Das Durchfahrtsignal zeigt « Warnung » (dargestellte Stellung), wenn das Ausfahrtsignal « Halt » zeigt. Die Stellung « Freie Fahrt » (d. h. Durchfahrt durch die Station) wird durch die umgeklappte Scheibe signalisiert.



Einfahrtsignal mit Ausfahrtsignal (entspricht dem mech. Durchfahrtsignal) als Lichtsignale (entsprechend Bild 3). Mehr und mehr werden die mechanischen Signale durch Lichtsignale ersetzt. Diese zeigen am Tag und nachts gleiche Signalbilder, sind besonders bei Dämmerung und bei Nebel bedeutend besser sichtbar als die mechanischen und brauchen weniger Unterhalt. Die verschiedenen Stellungen werden wie folgt signalisiert (wie nachts bei den mechanischen Signalen): Hauptsignal (obere Signaltafel) « Halt »: 1 rotes Licht; « Freie



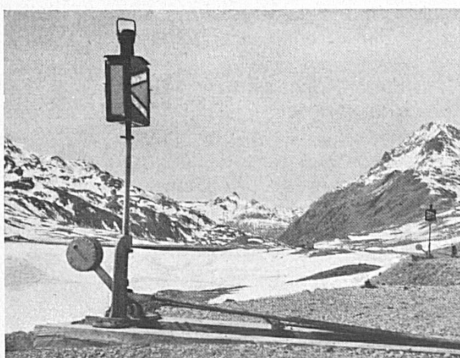
Fahrt ohne Ablenkung»: 1 grünes Licht; « Freie Fahrt mit Ablenkung »: 1 grünes und 1 brandgelbes Licht. Vorsignal (untere Signaltafel) « Warnung » (Hauptsig. Halt): 2 brandgelbe Lichter (die 2 oberen); « Freie Fahrt ohne Ablenkung »: 2 grüne Lichter (die 2 unteren); « Freie Fahrt mit Ablenkung »: 1 brandgelbes (oberes links) und 1 grünes Licht (unteres rechts). Oben: Geleisenummersignal. In großen Bahnhöfen wird dem Lokomotivführer mittelst Geleisenummernsignalen am Hauptsignal angegeben, für welches Geleise die Fahrt frei ist.



Vorrücksignal. Das über dem Hauptsignal aufgestellte Signal mit dem Kreuz und dem schrägen Lichtbalken hat nur für die Rangierzüge Gültigkeit. Das gemalte Kreuz allein bedeutet: « Rangieren verboten. » Beim Aufleuchten des schrägen Lichtbalkens hat der auf dem betreffenden Geleise sich befindende Rangierzug sofort über das Signal hinaus zu fahren.

Unten: Weichensignale für einfache Weichen. Die Stellung der Weiche wird durch das Weichensignal (Weichenlaterne) angegeben, und zwar zeigt dieses:

- a) Bei gerader Stellung der Weiche die Schmalseite (im Bild vorderste Laterne),
- b) Bei abgelenkter Stellung die Breitseite mit dem in die Richtung der Ablenkung zeigenden Pfeil.



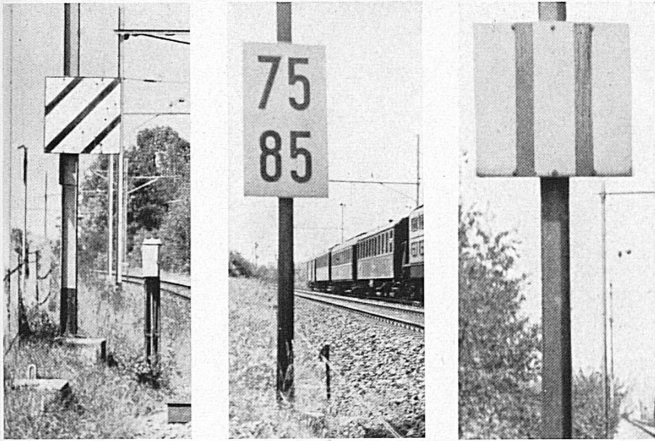
Unten: Weichensignale für doppelte Kreuzungsweichen. Mittelt des rechts im Bild dargestellten Weichensignals können die bei doppelten Kreuzungsweichen möglichen vier Stellungen signalisiert werden, nämlich:

- Stellung für Fahrt durch das Hauptgeleise — Ablenkung nach links — Ablenkung nach rechts — Stellung für Fahrt durch das Durchquerungsgeleise.



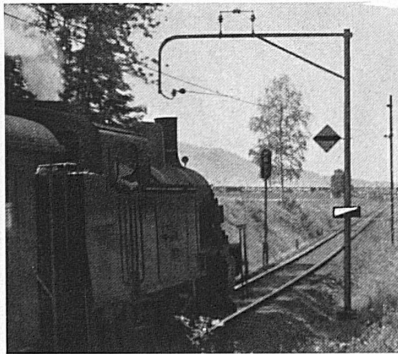
Unten: Sicherheitszeichen. Der rechts im Bild sichtbare Pflock (sogenannter Polizeipfahl) zeigt dem Bahnpersonal an, bis wohin sich Fahrzeuge den Weichen und Kreuzungen nähern dürfen, ohne andere, auf dem Nebengeleise verkehrende Fahrzeuge zu gefährden.





Oben: Geschwindigkeitstafeln. Die schweizerischen Bahnlinien besitzen bekanntlich zahlreiche Kurven, welche sehr oft eine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit bedingen. Solche Geleiseabschnitte werden dem Lokomotivführer wie folgt signalisiert:

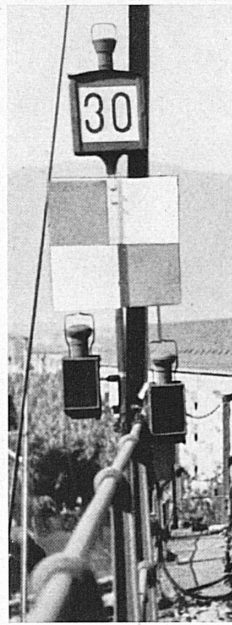
Durch ein Vorsignal (links); durch ein Hauptsignal mit Angabe der erlaubten Geschwindigkeit (Mitte, oberer Wert für normale Züge, unterer für Leichtzüge), sowie durch ein Endsignal (rechts).



Rechts: Die Pfeistafel. Die am Mast angebrachte untere schwarze und weiße Tafel befiehlt dem Lokomotivführer, ein Achtungssignal zu geben (wegen eines unbewachten Übergangs usw.).

Das Stromabnehmersignal (obere Tafel am Mast). Das Ende der Fahrleitung wird durch eine gelbe Tafel mit waagrecht schwarzem Balken angegeben.

Links am Geleise ein Hauptsignal als Lichtsignal.



Langsamfahrtsignal. Sind nur vorübergehende Geschwindigkeitseinschränkungen nötig, z. B. bei Bauarbeiten, dann werden Langsamfahrtsignale aufgestellt, und zwar ebenfalls ein Vorsignal (oben), ein Hauptsignal (brandgelbe runde Scheibe) und ein Endsignal (grüne runde Scheibe).



Der Neigungszeiger orientiert das Bahnpersonal über die Neignungsverhältnisse der betreffenden Strecke. Die größere Ziffer gibt die Neigung in ‰, die kleinere die Distanz in Metern bis zum nächsten Neignungswechsel an. Auf einer Tafel werden Steigungen durch einen nach oben gerichteten, Neigungen durch einen nach unten gerichteten weißen Pfeil auf schwarzem Grund angezeigt. Für horizontale Strecken zeigt die Tafel eine waagrecht unterteilte weiß-schwarze Fläche.



Der Radienzeiger (obere Tafel), der den Radius der betreffenden Kurve in Metern, sowie die Hektometertafel (im Bild unten), die die Distanz von der Ausgangsstation der betreffenden Linie angibt, sind für Bahnbau und -betrieb wertvolle Merkmale.

Bei der Hektometertafel gibt die obere Ziffer die Kilometer, die untere die Hektometer an.

Es gibt sie überall, jene Mitreisenden, die bei einem unvorhergesehenen Zughalt ungeduldig das Wagenfenster aufreißen, um die Ursache dieses Stopps zu erforschen, und — erbost über die « nun ganz sicher » eintretende Verspätung — mit kräftigen Worten lamentieren. Vielleicht entdecken sie beim Hinausschauen dann irgendein Signal, das dem Zuge Halt geboten hat, denken aber eigentlich nicht weiter darüber nach, welche Folgen es haben könnte, wenn der Lokomotivführer diesem Signal nicht die nötige Beachtung geschenkt hätte.

Nun, diese Signale stehen ja weder zur Verschönerung der Landschaft am Schienenstrang, noch sind sie dazu bestimmt, ungeduldige Reisende extra auf die Folter zu spannen.

Wenn auch der Lokomotivführer mit seinem Zuge an die Schiene gebunden ist, die ihm genau den Weg weist und bei der selbst das Abzweigen nach rechts oder links ganz außerhalb seines Machtbereiches liegt, so hat er doch auf seiner Fahrt so viele Verkehrssignale zu beachten, wie sie in solcher Anzahl nicht einmal der Straßenbenützer kennt. Während dieser trotz allen Straßenkreuzungen und Vorschriften im Straßenverkehr nur etwa 30 Verkehrszeichen seine Aufmerksamkeit widmen muß, hat der Lokomotivführer über 50 Bahnsignale zu beachten. Insgesamt aber stehen an die 10 000 Signale an den Schienensträngen der SBB und erteilen dem Maschinisten in ihrer eigenen Sprache die Befehle für die Reise.

Nun, dem Maschinisten ist ja nicht von einer Stunde auf die andere eine Zugskomposition zur selbständigen Führung anvertraut worden. Mindestens vier Jahre mußte er erst einmal als Heizer und Beimann mitfahren. In dieser Zeit aber hat er die Bedeutung aller Signale gründlich kennen gelernt.

Für uns Passagiere jedoch waren die Bahnsignale bisher gleich einem Buch, das in fremder Sprache geschrieben ist. In das Geheimnis dieser Sprache etwas einzudringen, soll der Sinn dieser Reportage sein, und für manchen Bahnbenützer wird die nächste Fahrt, wenn er die Signale nun selber zu deuten weiß, sicher viel kurzweiliger, und mancher Stopp, über den er sich bisher ärgerte, verständlicher!

Bild und Text: Foto Freytag, Zürich.

Unten: Signale für Schutzstrecken. Die von verschiedenen Kraftwerken aus gespeisten Bahnstrecken sind durch eine kurze Schutzstrecke getrennt, deren Fahrdrat stromlos ist und bei welchen die Hauptschalter, bzw. Triebmotoren der Lokomotive ausgeschaltet werden müssen. Der Beginn einer

solchen Schutzstrecke wird durch ein Hauptsignal, das Ende durch ein Endsignal gekennzeichnet.

Unten: Die Orientierungstafel dient zur Kennzeichnung von Stationen ohne Einfahrtsignal (oberes Bild) oder von Haltestellen (unteres Bild).

Unten: Das Signal für Bedarfshalt. Bei gewissen Haltestellen und zeitweise unbesetzten Stationen halten gewisse Züge nur bei Bedarf an. Um in diesen Fällen dem Lokomotivführer den Haltbefehl zu geben, schaltet der Beamte, oder der Reisende selber, das weiße Blinklicht ein.

