

Kongl. Næg- och Vatten-
Byggnadsstyrelsen.

Signalordnung

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

Vom 5. Juli 1892.

Mit Abänderungen nach der Bekanntmachung vom 23. Mai 1898.

Durchgesehen im Reichs-Eisenbahn-Amt.



Berlin 1901.

Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn.

Inhalts-Verzeichniß.

| | Seite |
|--|-------|
| I. Signale mit elektrischen Läutewerken und Hornsignale. | |
| 1. Der Zug geht in der Richtung von A nach B (Abmeldefignal) | 5 |
| 2. Der Zug geht in der Richtung von B nach A (Abmeldefignal) | 5 |
| 3. Die Bahn wird bis zum nächsten fahrplanmäßigen Zuge nicht mehr befahren (Ruhesignal) | 6 |
| 4. Es ist etwas Außergewöhnliches zu erwarten (Gefahrsignal) | 6 |
| Diese Signale können außerdem auch mit dem Horn gegeben werden wie folgt: | |
| 1a. Der Zug geht in der Richtung von A nach B (Abmeldefignal) | 6 |
| 2a. Der Zug geht in der Richtung von B nach A (Abmeldefignal) | 6 |
| 3a. Die Bahn wird bis zum nächsten fahrplanmäßigen Zuge nicht mehr befahren (Ruhesignal) | 6 |
| 4a. Es ist etwas Außergewöhnliches zu erwarten (Gefahrsignal) | 6 |
| II. Handsignale der Wärter und Scheibensignale. | |
| 5. Der Zug soll langsam fahren | 7 |
| 6. Der Zug soll halten (Haltsignal) | 7 |
| 5a. Der Zug soll langsam fahren | 8 |
| 6a. Der Zug soll halten (Haltsignal) | 9 |
| III. Signale am Signalmaße. | |
| 7. Halt | 10—11 |
| 8. Freie Fahrt | 12—13 |
| 9. Halt für das durchgehende und abzweigende Gleis . . . | 14—15 |
| 10. Fahrt frei für das durchgehende Gleis | 16—17 |
| 11. Fahrt frei für ein abzweigendes Gleis | 18—19 |
| 12. Fahrt frei für ein anderes abzweigendes Gleis | 20—21 |
| IV. Vorseignale. | |
| 13. Das Signal am Signalmaße zeigt „Halt“ | 22 |
| 14. Das Signal am Signalmaße zeigt „Freie Fahrt“ | 23 |

V. Signale an Wasserkränen.

15. Der Ausleger des Wasserkranes läßt die Durchfahrt frei 24
 16. Der Ausleger des Wasserkranes sperrt die Durchfahrt . 25

VI. Weichensignale. 25

VII. Signale am Zuge.

17. Kennzeichnung der Spitze des Zuges
 a) wenn der Zug auf eingleisiger Bahn oder auf dem für die Fahrtrichtung bestimmten Gleise einer zweigleisigen Bahnstrecke fährt 26—27
 b) wenn der Zug ausnahmsweise auf dem nicht für die Fahrtrichtung bestimmten Gleise einer zweigleisigen Bahnstrecke fährt 28—29
18. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal) . 30—31
 19. Es folgt ein Sonderzug nach 32—33
 20. Es kommt ein Sonderzug in entgegengesetzter Richtung . 34—35
 21. Die Telegraphenleitung ist zu untersuchen 36—37
 22. Der Bahnwärter soll sofort seine Strecke untersuchen . . 37

VIII. Signale des Zugpersonals.

23. Achtung 38
 24. Bremsen anziehen
 a) mäßig 38
 b) stark 38
 25. Bremsen loslassen 38
 26. Das Zugpersonal soll seine Plätze einnehmen 38
 27. Abfahrt 38

IX. Rangirsignale.

28. Vorziehen 39
 29. Zurückdrücken 39
 30. Halt 39
 28a. Vorziehen 39
 29a. Zurückdrücken 39
 30a. Halt 39

- Allgemeine Bestimmungen 40

Gemäß der vom Bundesrath in der Sitzung vom 30. Juni 1892 auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung und im Anschluß an die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands gefaßten Beschlüsse tritt an die Stelle der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 nachstehende

Signalordnung

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

I.

Signale mit elektrischen Läutewerken und Hornsignalen.

Die Signale mit elektrischen Läutewerken sind zu geben wie folgt:

1. Der Zug geht in der Richtung von A nach B (Abmelde-signal):
Einmal eine bestimmte Anzahl von Glockenschlägen.
2. Der Zug geht in der Richtung von B nach A (Abmelde-signal):
Zweimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.

3. Die Bahn wird bis zum nächsten fahrplanmäßigen Zuge nicht mehr befahren (Ruhe-signal):

Dreimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.

Dieses Signal kann auch angewandt werden, um anzuzeigen, daß ein signalisirter Zug nicht kommt.

4. Es ist etwas Außergewöhnliches zu erwarten (Gefahr-signal):

Sechsmal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.

Diese Signale können außerdem auch mit dem Horn gegeben werden wie folgt:

- 1 a. Einmal die Tonfolge lang, kurz, kurz, lang.



- 2 a. Zweimal die Tonfolge lang, kurz, kurz, lang.



- 3 a. Einmal vier lange Töne.



- 4 a. Zweimal vier kurze Töne.



II.

Handsignale der Wärter und Scheibensignale.

Die Handsignale der Wärter sind zu geben wie folgt:

5. Der Zug soll langsam fahren:

bei Tage:

Der Wärter hält irgend einen Gegenstand in der Richtung gegen das Gleis.

bei Dunkelheit:

Der Wärter hält die Handlaterne mit grünem Licht dem Zuge entgegen.

6. Der Zug soll halten (Haltsignal):

bei Tage:

Der Wärter schwingt einen Gegenstand im Kreise herum.

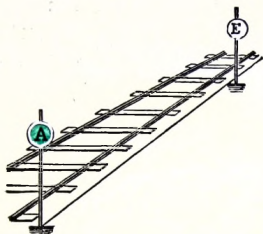
bei Dunkelheit:

Der Wärter schwingt seine Handlaterne im Kreise herum welche, sofern es die Zeit erlaubt, roth zu blenden ist.

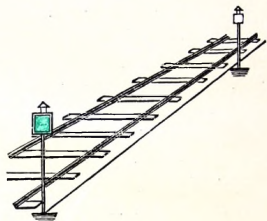
An Stelle dieser Signale können auch Scheibensignale gegeben werden wie folgt:

5 a. Der Zug soll langsam fahren:

bei Tage:



bei Dunkelheit:

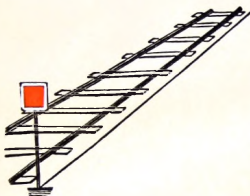


Am Anfang und am Ende einer langsam zu durchfahrenden Strecke sind runde Stockscheiben aufgestellt. Dem kommenden Zuge zugekehrt muß die erste Scheibe grün mit weißem Rande und mit A bezeichnet, die letzte weiß gestrichen und mit E bezeichnet sein.

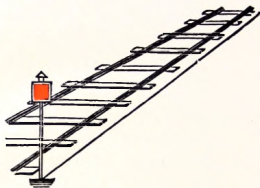
Am Anfang und am Ende einer langsam zu durchfahrenden Strecke sind Stocklaternen aufgestellt. Dem kommenden Zuge zugekehrt muß die erste Laterne grünes, die letzte weißes Licht zeigen.

6a. Der Zug soll halten (Haltsignal):

bei Tage:



bei Dunkelheit:



Vor einer unfahrbaren Gleisstrecke sind rechteckige Stockscheiben aufgestellt. Dem kommenden Zuge zukehrt muß die Scheibe roth mit weißem Rande gestrichen sein.

Vor einer unfahrbaren Gleisstrecke sind Stocklaternen aufgestellt. Dem kommenden Zuge muß rothes Licht zukehrt sein.

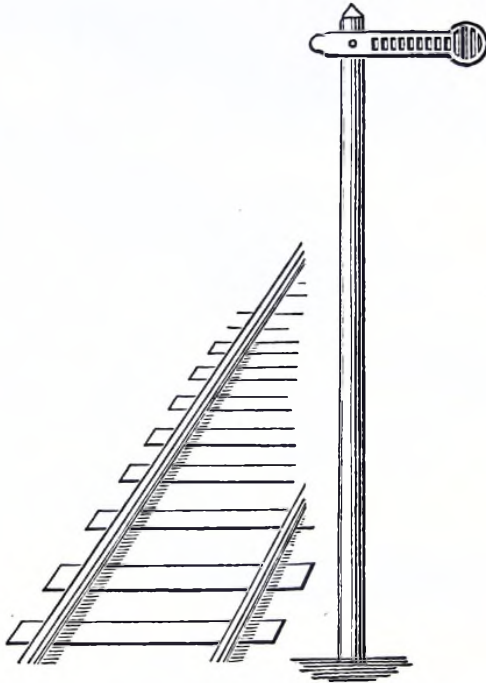
III.

Signale am Signalmaste.

Die Signale am Signalmaste sind zu geben wie folgt:

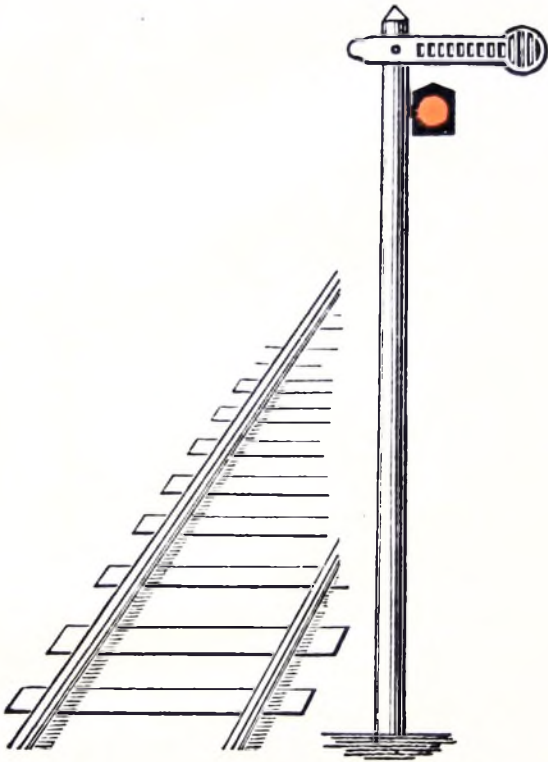
7. Halt:

bei Tage:



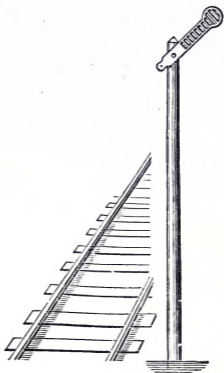
Signalarm nach rechts wagerecht gestellt.

7. Halt:
bei Dunkelheit:



Rothes Licht der Signallaterne.

8. Freie Fahrt:
bei Tage:

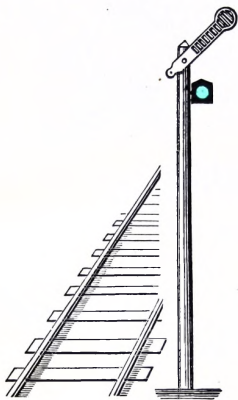


Signalarm schräg rechts nach oben gestellt (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

Erscheint es erforderlich, die Stellung des Signals bei Dunkelheit auch nach rückwärts erkennbar zu machen, so zeigt die Laterne dorthin bei Haltstellung volles weißes Licht, bei Fahrtstellung theilweise geblendetes weißes Licht (Sternlicht oder mattweißes Licht).

Wo es für nothwendig erachtet wird, die Ablenkung der Züge vom durchgehenden Gleise durch Signale an einem und demselben Signalmaste kenntlich zu machen, erhält der letztere zwei oder drei Arme und die gleiche Zahl Laternen übereinander. Die unteren Arme und Laternen werden zur Signal-

8. Freie Fahrt:
bei Dunkelheit:



Grünes Licht der Signallaterne.

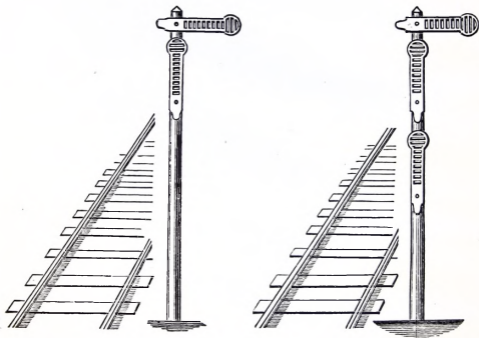
gebung nur verwendet, wenn eine Ablenkung vom durchgehenden Gleise stattfinden soll; beim Haltsignal und beim Fahrsignal für das durchgehende Gleis sind die unteren Arme senkrecht gestellt und zeigen die unteren Laternen kein Licht.

Die dem Zuge entgegen rothes oder kein Licht zeigenden Laternen müssen nach rückwärts volles weißes Licht und die dem Zuge entgegen grün leuchtenden Laternen müssen nach rückwärts theilweise geblendetes weißes Licht (Sternlicht oder mattweißes Licht) zeigen.

Die Signale am Signalmaste mit mehreren Armen sind zu geben wie folgt:

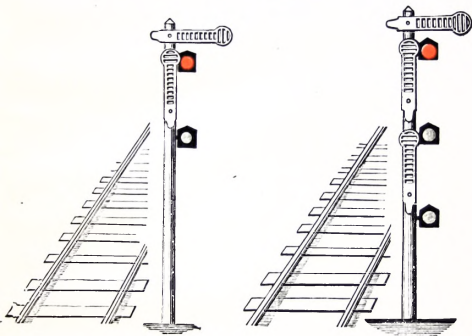
9. Halt für das durchgehende und abzweigende Gleis:

bei Tage:



Oberster Signalarm nach rechts wagerecht gestellt.

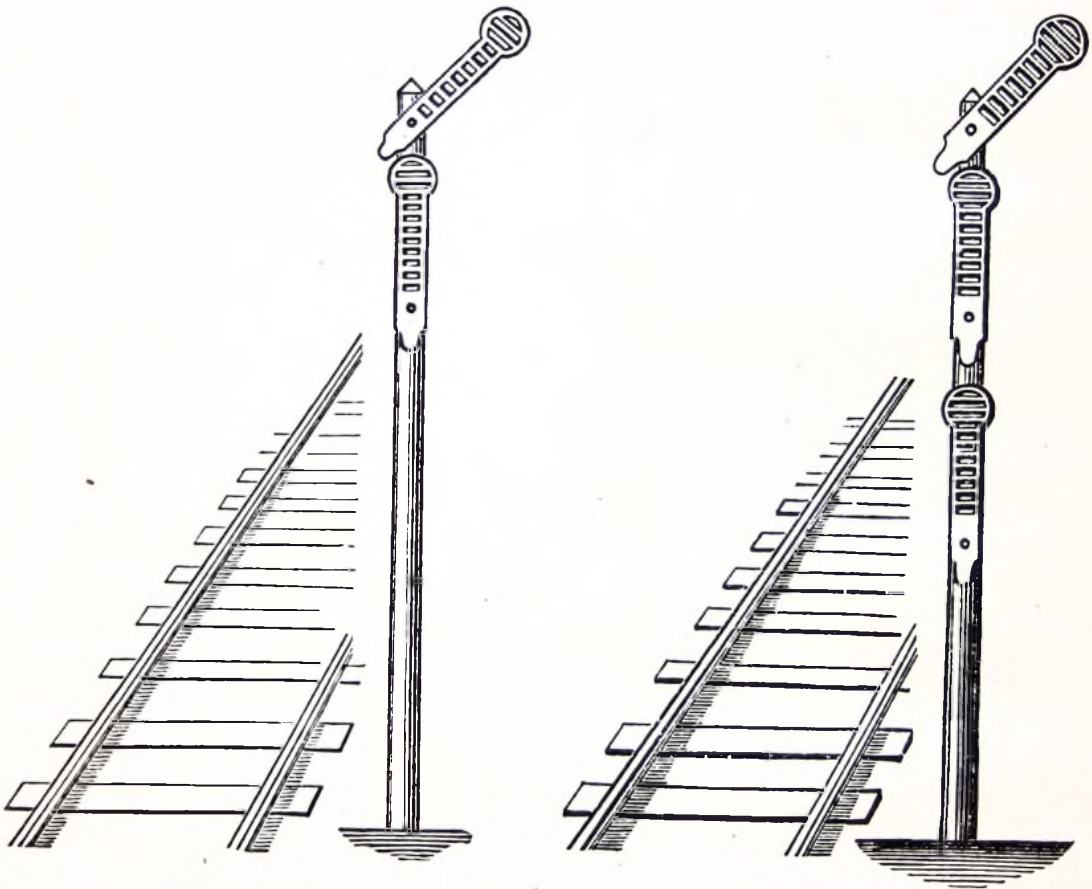
9. Halt für das durchgehende und abzweigende Gleis:
bei Dunkelheit:



Rothes Licht der obersten Signallaterne.

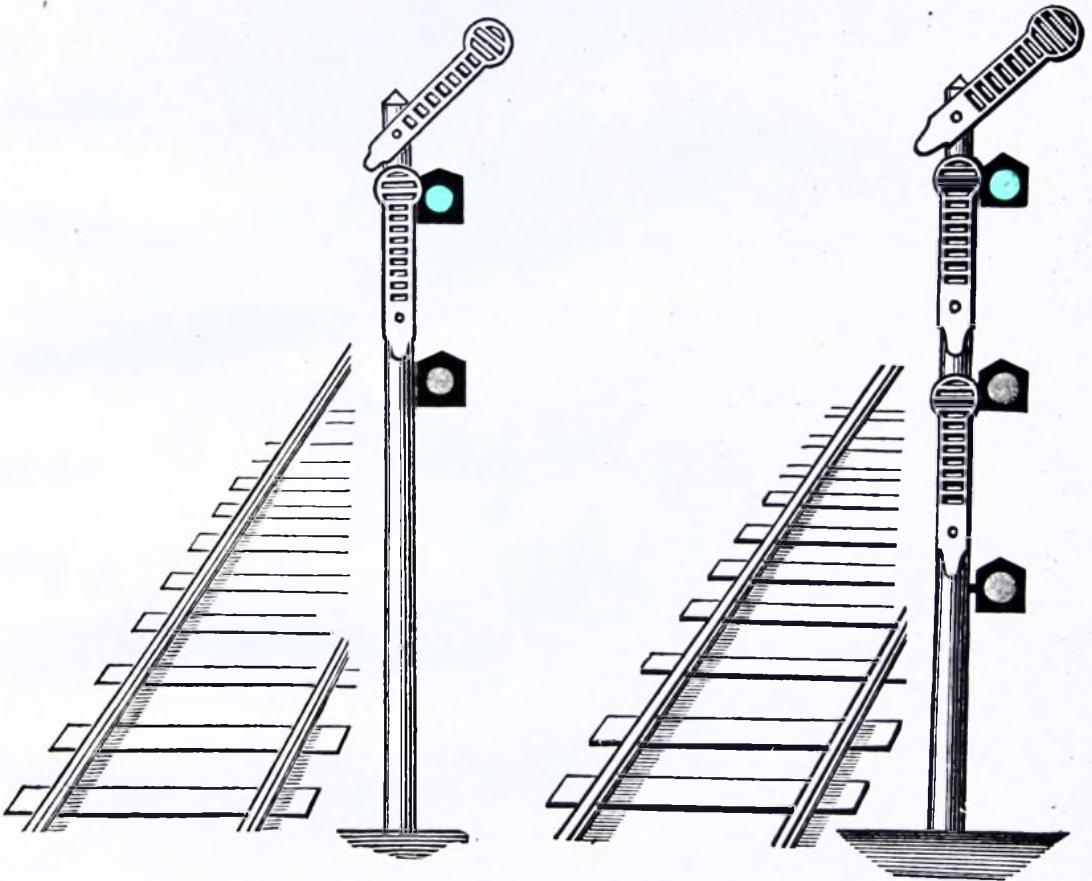
10. Fahrt frei für das durchgehende Gleis:

bei Tage:



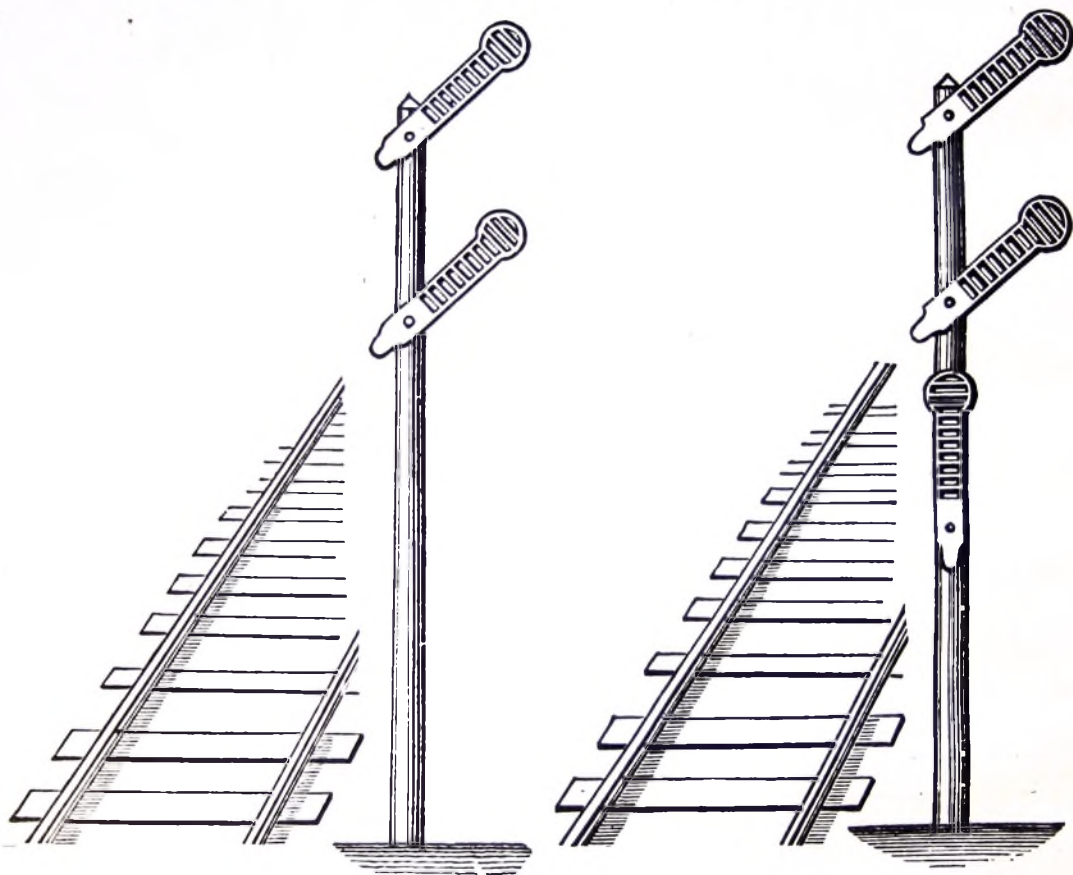
Oberster Signalarm schräg rechts nach oben gestellt
(unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

10. Fahrt frei für das durchgehende Gleis:
bei Dunkelheit:



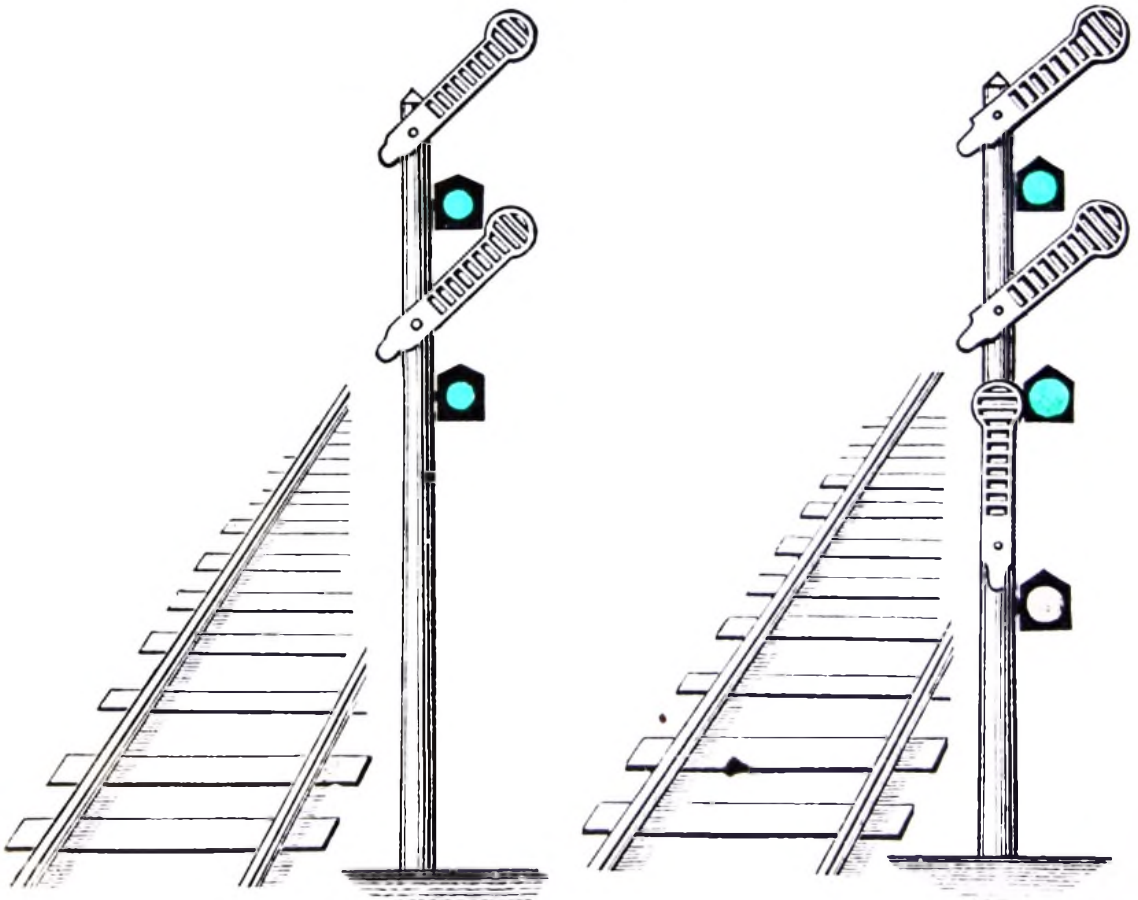
Grünes Licht der obersten Signallaterne.

11. Fahrt frei für ein abzweigendes Gleis:
bei Tage:



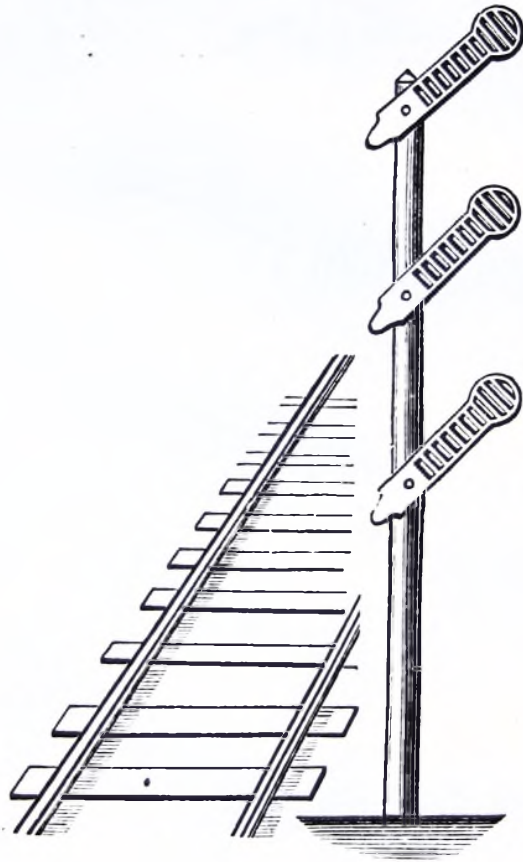
Zwei (beziehungsweise die beiden oberen) Signalarme schräg rechts nach oben gestellt (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

11. Fahrt frei für ein abzweigendes Gleis:
bei Dunkelheit:



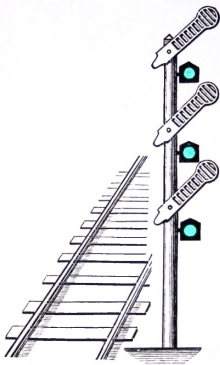
Grünes Licht der beiden (beziehungsweise der beiden oberen) Signallaternen.

12. Fahrt frei für ein anderes abzweigendes Gleis:
bei Tage:



Alle drei Signalarme schräg rechts nach oben gestellt
(unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

12. Fahrt frei für ein anderes abzweigendes Gleis:
bei Dunkelheit:



Grünes Licht der drei Signallaternen.

Die Signale 7 bis 12 dienen als Einfahrtsignale, Ausfahrtsignale, Blocksignale, sowie innerhalb der Stationen zur Deckung einzelner Gleise oder Gleisbezirke und auf freier Bahn zur Deckung von Abzweigungen, Drehbrücken und sonstigen Gefahrpunkten.

Die Anbringung von Signalen für entgegengesetzte Fahrtrichtungen an ein und demselben Signalmaste ist gestattet.

IV.

Vorsignale.

† Wo die Stellung des Signals an einem Signalmaste schon in einer gewissen Entfernung vor dessen Standort kenntlich gemacht wird, ist ein mit jenem Signal in Abhängigkeit stehendes Vorsignal aufzustellen. Dasselbe soll aus einer um eine Achse drehbaren runden Scheibe, mit welcher eine Laterne verbunden ist, bestehen.† Die Signale sind damit zu geben wie folgt:

13. Das Signal am Signalmaste zeigt

Halt:

bei Tage:



Die volle runde Scheibe dem Zuge zugekehrt.

bei Dunkelheit:



Grünes Licht dem Zuge entgegen.

Nach rückwärts zeigt die Laterne volles weißes Licht.

† — † Neue Fassung nach der Bekanntmachung vom 23. Mai 1898.

14. Daß Signal am Signalmaste zeigt

Freie Fahrt:

bei Tage:



Die Scheibe parallel zur Bahn oder wagerecht gestellt.

bei Dunkelheit:



Weißes Licht der Laterne dem Zuge entgegen.

Nach rückwärts zeigt die Laterne theilweise geblen=detes weißes Licht (Sternlicht oder mattweißes Licht).

V.

Signale an Wasserkrähnen.

Der Ausleger des Wasserkrähnes ist am Ausgusse desselben bei Dunkelheit mit einer Laterne zu versehen.

15. Der Ausleger des Wasserkrähnes läßt die Durchfahrt frei:

bei Tage:



Der Ausleger steht parallel zur Richtung des Gleises.

bei Dunkelheit:



Weißes Licht der an dem Ausleger des Wasserkrähnes befindlichen Laterne.

16. Der Ausleger des Wasserkranes sperrt die Durchfahrt:

bei Tage:



Der Ausleger steht quer zur Richtung des Gleises.

bei Dunkelheit:



Rothes Licht der an dem Ausleger des Wasserkranes befindlichen Laterne.

VI.

Weichensignale.

Die Signale an den Weichen müssen sowohl bei Tage als bei Dunkelheit durch ihre Form erkennen lassen, ob die Weiche auf das gerade Gleis gestellt ist, oder nach welcher Seite die Ablenkung erfolgt. Das rothe und das grüne Signallicht sind für die Weichensignale nicht zu verwenden sofern dieselben nicht im einzelnen Falle zugleich als Halt-signal oder Langsamfahrtsignal dienen sollen.

VII.

Signale am Zuge.

Die Signale am Zuge sind zu geben wie folgt:

17. Kennzeichnung der Spitze des Zuges:

- a. wenn der Zug auf eingleisiger Bahn oder auf dem für die Fahrtrichtung bestimmten Gleise einer zweigleisigen Bahnstrecke fährt:

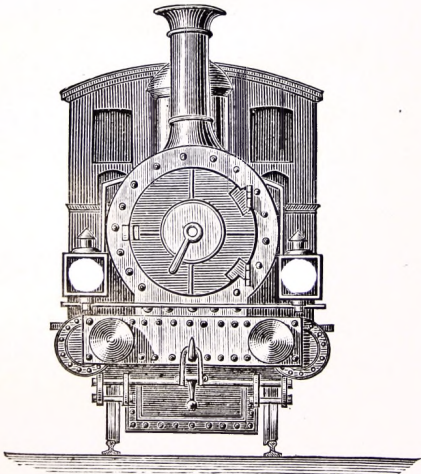
bei Tage:

Kein besonderes Signal.

17. Kennzeichnung der Spitze des Zuges:

- a. wenn der Zug auf eingleisiger Bahn oder auf dem für die Fahrtrichtung bestimmten Gleise einer zweigleisigen Bahnstrecke fährt:

bei Dunkelheit:

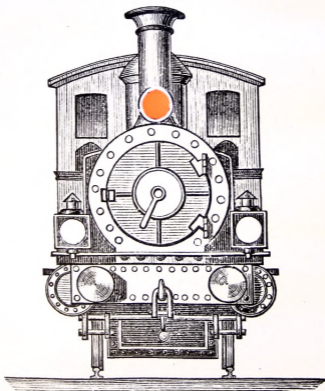


Zwei weiß leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.

17. Kennzeichnung der Spitze des Zuges:

- b) † wenn der Zug ausnahmsweise auf dem nicht für die Fahrtrichtung bestimmten Gleise einer zweigleisigen Bahnstrecke fährt, oder wenn er auf eingleisiger Bahn ein nicht angesagter Sonderzug oder ein Zug ist, der zur Vorfahrt über eine fahrplanmäßige Kreuzungsstation hinaus berechtigt ist, ohne daß die Kreuzung daselbst stattgefunden hat:†

bei Tage:



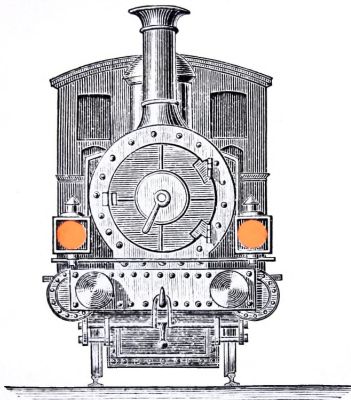
Eine roth und weiße runde Scheibe vorn an der Lokomotive.

† — † Neue Fassung nach der Bekanntmachung vom 23. Mai 1898.

17. Kennzeichnung der Spitze des Zuges:

- b) † wenn der Zug ausnahmsweise auf dem nicht für die Fahrtrichtung bestimmten Gleise einer zweigleisigen Bahnstrecke fährt, oder wenn er auf eingleisiger Bahn ein nicht angelegter Sonderzug oder ein Zug ist, der zur Vorfahrt über eine fahrplanmäßige Kreuzungsstation hinaus berechtigt ist, ohne daß die Kreuzung daselbst stattgefunden hat: †

bei Dunkelheit:

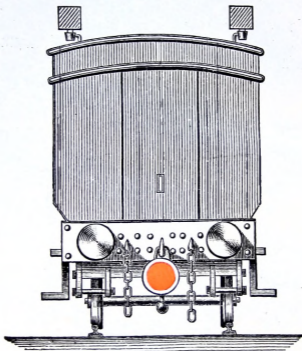


Zwei roth leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive. Befindet sich in Ausnahmefällen die Lokomotive nicht an der Spitze des Zuges oder fährt dieselbe mit dem Tender voran, so sind die Signale am Vordertheil des vordersten Fahrzeuges anzubringen.

† — † Neue Fassung nach der Bekanntmachung vom 23. Mai 1898.

18. † Kennzeichnung des Schlusses des Zuges
(Schlußsignal):

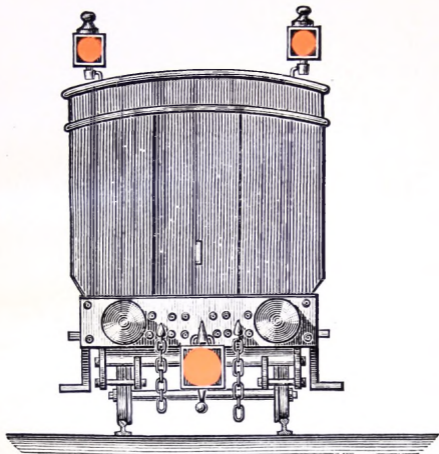
bei Tage:



An der Hinterwand des letzten Wagens eine roth und weiße runde Scheibe und außerdem am letzten Wagen zwei nach vorn und hinten sichtbare Laternen oder viereckige Scheiben. Für einzeln fahrende Lokomotiven auf freier Bahn genügt die roth und weiße runde Scheibe.†

†—† Neue Fassung nach der Bekanntmachung vom 23. Mai 1898.

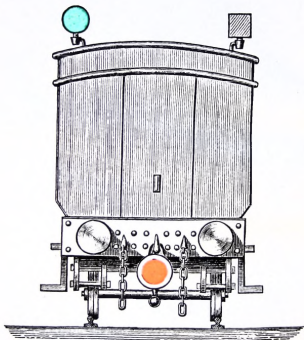
18. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal):
bei Dunkelheit:



An der Hinterwand des letzten Wagens in ungefäh-
rer Höhe der Buffer eine roth leuchtende Laterne (Schlußlaterne)
und außerdem am letzten Wagen zwei nach vorn grün und
nach hinten roth leuchtende Laternen (Ober-Wagenlaternen).

Für einzeln fahrende Lokomotiven auf freier Bahn genügt
eine roth leuchtende Laterne und bei Bewegung der Loko-
motiven auf Stationen die Anbringung je einer Laterne mit
weißem Licht vorn an der Lokomotive und hinten am Tender
bei Tenderlokomotiven vorn und hinten.

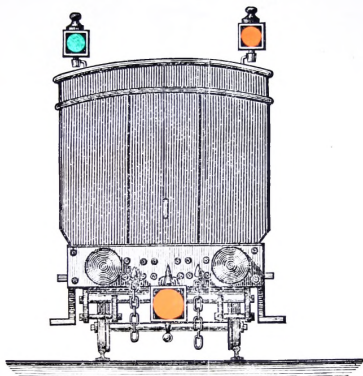
19. † Es folgt ein Sonderzug nach:
bei Tage:



Signal 18 mit der Abänderung, daß die Laternen oder viereckigen Scheiben auf einer oder auf beiden Seiten des Wagens durch grüne runde Scheiben ersetzt werden.†

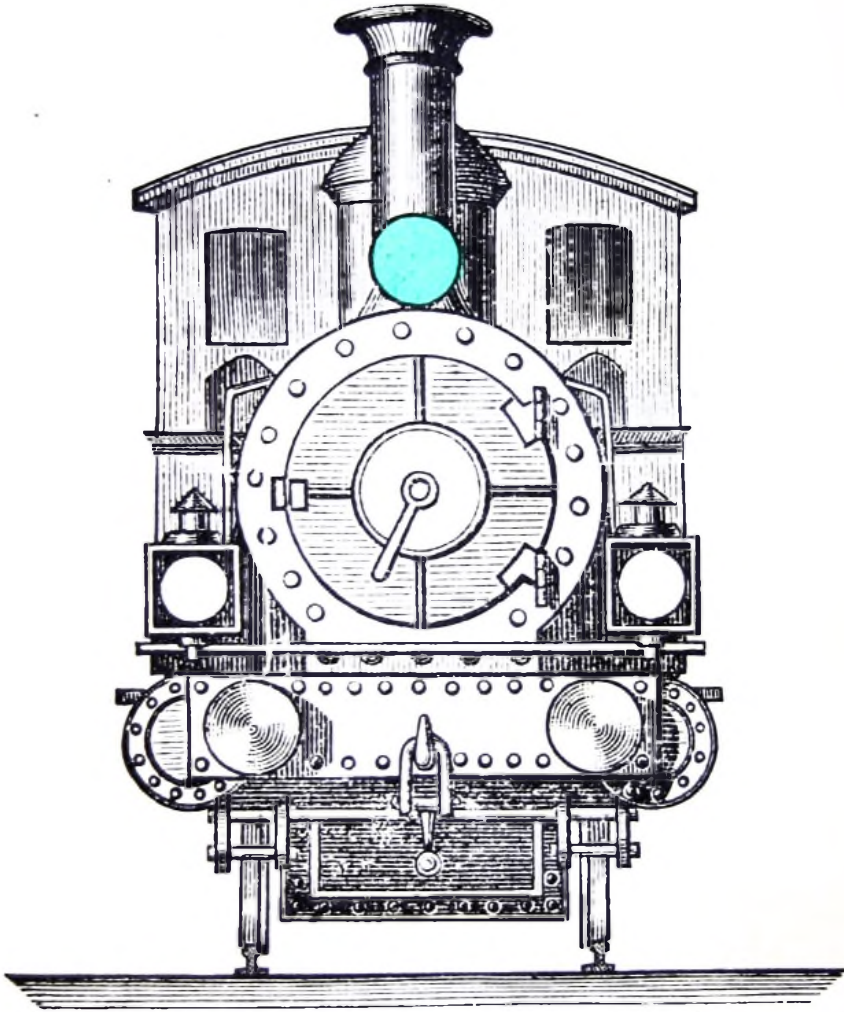
†—† Neue Fassung nach der Bekanntmachung vom 23. Mai 1898.

19. Es folgt ein Sonderzug nach:
bei Dunkelheit:



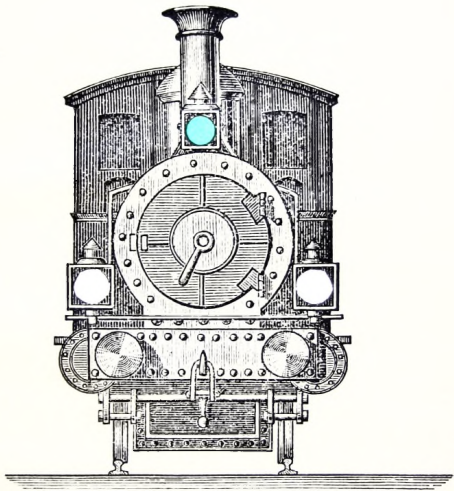
Signal 18 mit der Abänderung, daß eine der beiden vorgezeichneten Laternen auch nach hinten grünes Licht zeigt.
Für einzeln fahrende Lokomotiven genügt die Anbringung einer grün leuchtenden Laterne hinten außer der rothen Schlußlaterne.

20. Es kommt ein Sonderzug in entgegengesetzter Richtung:
bei Tage:



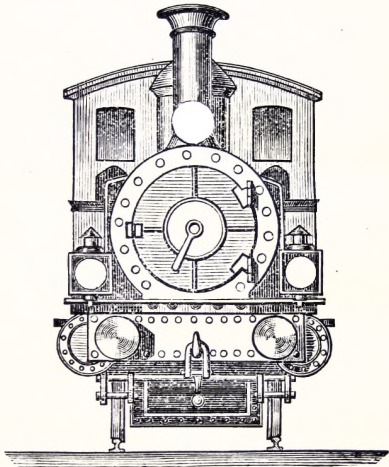
Eine grüne runde Scheibe vorn an der Lokomotive.

20. Es kommt ein Sonderzug in entgegengesetzter Richtung
bei Dunkelheit:



Eine grün leuchtende Laterne über den weiß leuchtenden Laternen vorn an der Lokomotive.

21. Die Telegraphenleitung ist zu untersuchen:
bei Tage:



Eine weiße runde Scheibe vorn an der Lokomotive oder
an jeder Seite des Zuges.

21. Die Telegraphenleitung ist zu untersuchen:
bei Dunkelheit:

Kein besonderes Signal.

22. Der Bahnwärter soll sofort seine Strecke untersuchen:
bei Tage:

† Ein Zugbediensteter schwingt seine Mütze oder einen anderen Gegenstand dem Wärter zugewendet oder winnt in Ermangelung eines solchen Gegenstandes dem Wärter in auffällender Weise mit dem Arme. †

bei Dunkelheit:

Ein Zugbediensteter schwingt seine Laterne dem Wärter zugewendet.

VIII.

Signale des Zugpersonals.

Die Signale des Zugpersonals sind zu geben wie folgt:

mit der Dampfpfeife:

23. Achtung:

Ein mäßig langer Ton.

24. Bremsen anziehen:

a) mäßig:

Ein kurzer Ton.

b) stark:

Drei kurze Töne schnell hinter einander.

25. Bremsen loslassen:

Zwei mäßig lange Töne schnell hinter einander.

Die Signale 23, 24 und 25 können auf einzelnen Strecken und Stationen mit Genehmigung der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts — abgesehen von Gefahrfällen, in denen die Dampfpfeife anzuwenden ist — auch mit Signalhörnern gegeben werden.

mit der Mundpfeife:

26. Das Zugpersonal soll seine Plätze einnehmen:

Ein mäßig langer Ton.

27. Abfahrt:

Zwei mäßig lange Töne.

IX.

Rangirsignale.

Die Rangirsignale mit der Mundpfeife oder dem Horn sind zu geben wie folgt:

28. Vorziehen:

Ein langer Ton.

29. Zurückdrücken:

Zwei mäßig lange Töne.

30. Halt:

Drei kurze Töne schnell hinter einander.

() () ()

Die Rangirsignale mit dem Arme sind zu geben wie folgt:

28a. Vorziehen:

bei Tage:

Senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten.

bei Dunkelheit:

Senkrechte Bewegung der Handlaterne von oben nach unten.

29a. Zurückdrücken:

bei Tage:

Wagerechte Bewegung des Armes hin und her.

bei Dunkelheit:

Wagerechte Bewegung der Handlaterne hin und her.

30a. Halt:

bei Tage:

Kreisförmige Bewegung des Armes.

bei Dunkelheit:

Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die vorstehend für einen Zug gegebenen Bestimmungen finden auch auf einzeln fahrende Lokomotiven Anwendung, soweit für letztere nicht Ausnahmen zugelassen sind.
2. Eine Abweichung in der Darstellung der Signale von den beigegebenen Abbildungen ist zulässig, soweit der Wortlaut der einzelnen Signalbestimmungen nicht entgegensteht.
3. † Diese Signalordnung tritt mit dem 1. Oktober 1898 in Kraft; † sie findet Anwendung auf allen Haupteisenbahnen Deutschlands und auf den Nebeneisenbahnen, soweit bei den letzteren Signale zur Anwendung kommen. Ausnahmen können unter besonderen Verhältnissen von der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes zugelassen werden.

Die Signalordnung wird durch das Reichs-Gesetzblatt veröffentlicht.

Die von den Aufsichtsbehörden oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitzutheilen.

4. † Sofern auf einzelnen Bahnen die Signaleinrichtungen ohne besondere Schwierigkeiten bis zum 1. Oktober 1898 nicht hergestellt werden können, † können für deren Ausführung von der betreffenden Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes angemessene Fristen bewilligt werden. Bereits bewilligte Befristungen werden hiervon nicht berührt.
5. Für die an den Grenzen Deutschlands gelegenen Bahnstrecken, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Abweichungen von dieser Signalordnung von der betreffenden Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes bewilligt werden.

Berlin, den 5. Juli 1892.

Der Reichskanzler.

Graf von Caprivi.

† — † Neue Fassung nach der Bekanntmachung vom 23. Mai 1898.