



GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, DEN 1. FEBRUAR 1966 · SONDERDRUCK NR. 520

**Anordnung
über die für den Werkbahnbetrieb
im Braunkohlenbergbau über Tage
gültigen Signale**

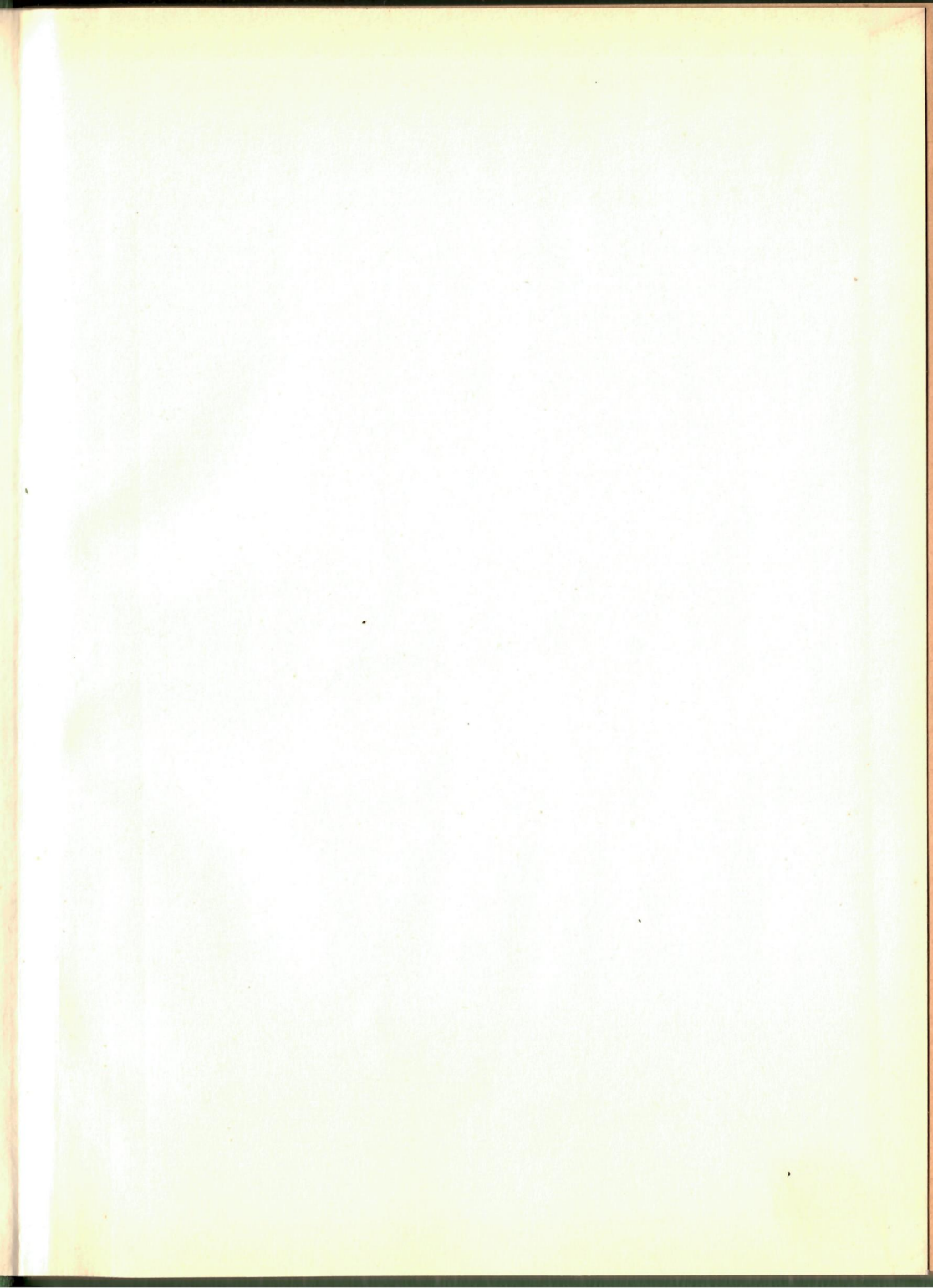
– Signalordnung (SOBr) –

Vom 5. Juli 1965

STAATSVERLAG
DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

**Ges
46**

Jes 46 - Souchechr. 520





GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, DEN 1. FEBRUAR 1966 · SONDERDRUCK NR. 520

**Anordnung
über die für den Werkbahnbetrieb
im Braunkohlenbergbau über Tage
gültigen Signale**

– Signalordnung (SOBr) –

Vom 5. Juli 1965

**STAATSVERLAG
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK**

Ges 46 - Sonderdr. 520

(B, III, 2)



(610/62)

Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik

Ag 134/65/DDR - 1607/65

Hersteller: Hans Peter Krämer

Einband: Siegfried Schramm

Satz und Offsetdruck: (87) BBS Rudi Arndt, 102 Berlin · 25 · 04687

Buchbinderei: VEB Graphische Werkstätten, 701 Leipzig

SDr. 520

66 K 712

INHALTSVERZEICHNIS

	§§
A. Allgemeine Bestimmungen	1—2
Geltungsbereich	1
Allgemeine Bestimmungen für die Signale	2
B. Haupt- (Hl) und Vorsignale (Vl)	3—11
Allgemeine Bestimmungen	3
Lichthauptsignale (Hl)	4
Signal Hl 1 — Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit —	5
Signal Hl 3 — Fahrt mit höchstens 20 km/h bei Gleisen mit 900 mm Spur und 30 km/h bei Gleisen mit 1435 mm Spur im anschließenden Weichen- bereich, dann mit Höchstgeschwindigkeit —	6
Signal Hl 13 — Halt für Züge und Rangierabteilungen!	7
Signal Hl S — Halt für geschobene Züge und geschobene Rangierabteilungen!	8
Lichtvorsignale (Vl)	9
Signal Vl 1 — Am Lichthauptsignal ist Signal Hl 13 zu erwarten —	10
Signal Vl 2 — Am Lichthauptsignal ist Signal Hl 1 oder Signal Hl 3 zu erwarten —	11
C. Zusatzsignale an Hauptsignalen (Zs)	12—16
Signal Zs 1 — Ersatzsignal —	12
Signal Zs 1a — Handersatzsignal —	13
Signal Zs 2 — M-Tafel —	14
Signal Zs 4 — Richtungsanzeiger —	15
Signal Zs 6 — Frühhaltanzeiger —	16
D. Gleisperrsignale (Gsp)	17—18
Signal Gsp 0 — Halt! Fahrverbot!	17
Signal Gsp 2 — Gleissperre ist abgelegt —	18
E. Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung (El)	19—26
Allgemeines	19
Signale El 1 und El 2	20
Signal El 1 — Ausschaltsignal —	21
Signal El 2 — Einschaltsignal —	22
Signale El 3 und El 5	23
Signal El 3 — Bügel ab-Signal —	24
Signal El 5 — Bügel an-Signal —	25
Signal El 6 — Halt für Fahrzeuge mit angelegten Stromabnehmern —	26

	§§
F. Signal für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Sp)	27
Signal Sp 1 – Nachschieben einstellen!	27
G. Langsamfahrsignale (Lf)	28–33
Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3	28
Signal Lf 1 – Langsamfahrzscheibe –	29
Signal Lf 2 – Anfangscheibe –	30
Signal Lf 3 – Endscheibe –	31
Signal Lf 4 – Geschwindigkeitsbeschränkungstafel –	32
Signal Lf 5 – Eckentafel –	33
H. Schutzhaltssignale (Sh)	34–37
Allgemeines	34
Signal Sh 1 – Kreissignal –	35
Signal Sh 2 – Haltscheibe –	36
Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal –	37
I. Signale des Zug- und Gerätepersonals und Bremsprobesignale (Zp)	38–49
Signale des Lokomotivführers	38
Signal Zp 1 – Achtungssignal –	39
Signal Zp 5 – Notsignal –	40
Auftragssignale an den Lokomotivführer	41
Signal Zp 6 – Wegfahren!	42
Signal Zp 7 – Herkommen!	43
Signal Zp 8 – Halt!	44
Signal Zp 9 – Abfahren!	45
Bremsprobesignale	46
Signal ZP 12 – Bremse anlegen!	47
Signal ZP 13 – Bremse lösen!	48
Signal Zp 14 – Bremse in Ordnung –	49
J. Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten (Pl)	50–54
Allgemeines	50
Signal Pl 1 – Pfeiftafel vor Gefahrenpunkt –	51
Signal Pl 2 – Pfeiftafel vor Wegübergang –	52
Signal Pl 3 – Durchläutebeginnntafel –	53
Signal Pl 4 – Durchläuteendntafel –	54
K. Signale für den Rangierbetrieb (Ra)	55–63
Allgemeines	55
Signal Ra 1 – Wegfahren!	56
Signal Ra 2 – Herkommen!	57
Signal Ra 3 – Aufdrücken!	58
Signal Ra 5 – Halt!	59
Signal Ra 10a – Rangierhalttafel –	60
Signal Ra 10b – Rangierhalttafel für geschobene Rangierfahrten –	61
Signal Ra 11 – Rangierhaltssignal –	62
Signal Ra 12 – Rangierfahrtsignal –	63

	§§
L. Weichensignale (Wn)	64—71
Allgemeines	64
Signal Wn 1 — Gerader Zweig —	65
Signal Wn 2 — Gebogener Zweig —	66
Signale für doppelte Kreuzungsweichen	67
Signal Wn 3 — Geradeaus von links nach rechts —	68
Signal Wn 4 — Geradeaus von rechts nach links —	69
Signal Wn 5 — Im Bogen von links nach links —	70
Signal Wn 6 — Im Bogen von rechts nach rechts —	71
M. Signale für Züge und Kleinwagenfahrten (Zg)	72—76
Signal Zg 1 — Zugspeitzensignal —	72
Signal Zg 3a — Schlußsignal —	73
Signal Zg 3b — Tagesschlußsignal bei Fernbeobachtungsanlagen —	74
Signale bei Schiebelokomotivbetrieb	75
Signal Zg 5 — Kleinwagenignal —	76
N. Rottenwarnsignale (Ro)	77—81
Allgemeines	77
Signal Ro 1 — Vorsicht! Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge —	78
Signal Ro 2 — Arbeitsgleis räumen!	79
Signal Ro 3 — Arbeitsgleis schnellstens räumen!	80
Signal Ro 4 — Fahnschild —	81
O. Sonstige Signale (So)	82—93
Signal So 2 — Schachbrettafel —	82
Signal So 5 — Trapeztafel —	83
Signal So 6 — Kreuztafel —	84
Signal So 8 — H-Tafel —	85
Signal So 10 — Brandfackeltafel —	86
Signal So 11 — Isolierzeichen —	87
Signal So 12 — Grenzzeichen —	88
Signal So 13 — Gefahrenanstrich —	89
Signal So 14 — Warnpfahl —	90
Signal So 15 — Warntafel —	91
Signal So 16 — Überwachungssignal der Blinklichtanlage —	92
Signal So 17 — Begrenzungssignal —	93
P. Schlußbestimmungen	94—98
Aufstellen von Signalen	94
Einführung neuer Signale	95
Bekanntmachung	96
Übergangsbestimmungen	97
Inkrafttreten	98

Anlage zu § 97 Abs. 4 der vorstehenden Anordnung

	§§
	1-13
Signal Hf 0 – Halt!	1
Signal Hf 1 – Fahrt frei!	2
Signal Hf 2 – Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung!	3
Signal Vf 0 – Halt erwarten!	4
Signal Vf 1 – Am Hauptsignal ist Signal Hf 1 oder Signal Hf 2 zu erwarten –	5
Signal Hl S 100 – Standort des Signals für geschobene Züge –	6
Signal Hl S 101 – Halt!	7
Signal Hl S 102 – Fahrt frei!	8
Signal Hl S 103 – Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung!	9
Knallsignal – Halten!	10
Signal Zs 2a – Handzeichentafel –	11
Signal Zs 6a – Frühhaltanzeiger –	12
Signal Gsp 1 – Fahrverbot aufgehoben –	13

**Anordnung
über die für den Werkbahnbetrieb
im Braunkohlenbergbau über Tage gültigen Signale
- Signalordnung (SOBr) -
Vom 5. Juli 1965**

Auf Grund des Abschnitts II Abs. 6 des Beschlusses vom 27. August 1959 über die Bildung der Obersten Bergbehörde der Deutschen Demokratischen Republik (GBI. I S. 803) wird im Einvernehmen mit dem Leiter der Kohleindustrie im Volkswirtschaftsrat der Deutschen Demokratischen Republik und dem Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Bergbau-Energie folgendes angeordnet:

A.

Allgemeine Bestimmungen

§ 1

Geltungsbereich

Diese Anordnung gilt im Braunkohlenbergbau über Tage für Werkbahnen einschließlich der zum Bahnbetrieb gehörigen Werkstätten, Lagerplätze, Verlade- und Kippanlagen mit Ausnahme der Grubenanschlußbahnen.

§ 2

Allgemeine Bestimmungen für die Signale

(1) Die Signale dürfen nur in den vorgeschriebenen Formen, Farben und Klangarten und für den vorgesehenen Zweck verwendet werden.

(2) In der Signalbeschreibung sind die Bezeichnungen rechts und links im Sinne der Fahrtrichtung zu verstehen.

(3) Die für die Dunkelheit vorgeschriebenen Signale (Nachtzeichen) sind mit dem Eintritt der Dämmerung ohne Rücksicht auf Mondschein oder sonstiges Licht bis zum Eintritt voller Tageshelle anzuwenden.

(4) Ist in dem im Abs. 3 genannten Zeitraum ein Nachtzeichen vollständig oder teilweise erloschen, das Tageszeichen aber zweifelsfrei erkennbar, so gilt das Tageszeichen.

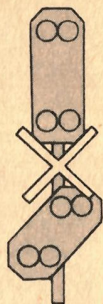
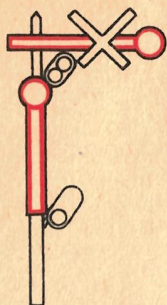
(5) Wird ein Hauptsignal nicht deutlich wahrgenommen, so muß der Lokomotivführer anhalten und sich von der Bedeutung des Signals überzeugen.

(6) Lichtsignale, die für eine Zugfahrt betriebsmäßig ausgeschaltet sind, müssen ein weißes Licht (Kennlicht) zeigen.

(7) Hauptsignale sind durch weiß-rot-weiße Mastschilder oder weiß-rot-weißen Anstrich zu kennzeichnen.

(8) Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand zu kennzeichnen. Außerdem sind ungültige Lichtsignale zu löschen oder zu verdecken.

Ist bei mehreren Lichtsignalen an einem Signalträger (mehrere Signalschirme) ein Kreuz angebracht, so sind alle Signale in der Fahrtrichtung ungültig. Ungültige Weichensignale und Signale an Gleissperren sind zu verdecken.



(9) Gezogene und geschobene Zug- und Rangierfahrten haben an haltzeigenden Signalen mit der Spitze der Lokomotive (Pufferbohle) unmittelbar vor dem Signal zu halten. Bei Vorspann- oder Doppellokomotiven gilt als Spitze der Lokomotive die Pufferbohle der vorderen Lokomotive.

(10) Signale, die nur für geschobene Züge gelten, sind mit Ausnahme der Signale H1 S durch ein Zusatzschild mit der Aufschrift „Geschobener Zug“ zu kennzeichnen.

B.

Haupt- (H1) und Vorsignale (V1)

§ 3

Allgemeine Bestimmungen

(1) Hauptsignale zeigen an, ob oder mit welcher Geschwindigkeit Züge den anschließenden Gleisabschnitt befahren dürfen. Haltsignale gelten für Zug- und Rangierfahrten.

(2) Hauptsignale sind

Einfahrtsignale, Ausfahrtsignale, Zwischensignale, Blocksignale, Deckungssignale, Schubsignale, Rangierhauptsignale.

(3) Die Hauptsignale sind in der Regel rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis anzuordnen. Die Kennzeichnung links stehender Hauptsignale hat durch Signal So 2 zu erfolgen. Für den Standort der Hauptsignale gelten die Grundsätze für die Ausgestaltung der Werkbahnsicherungsanlagen des Braunkohlenbergbaues über Tage.

(4) Die Grundstellung der Hauptsignale ist in der Regel „Halt“. Die Hauptsignale können auf zeitweilig unbesetzten Betriebsstellen und auf Strecken mit automatischer Blockung und zugbedienten Signalen in der Grundstellung auch „Fahrt“ zeigen.

(5) Vorsignale stehen in der Regel im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremsweges vor dem zugehörigen Hauptsignal. Vorsignale sind anzuwenden, wenn das Hauptsignal im Bremswegabstand nicht erkennbar ist.

(6) Die Vorsignale sind rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis anzuordnen.

§ 4

Lichthauptsignale (H1)

(1) Lichthauptsignale bestehen aus bei Tag und bei Dunkelheit leuchtenden Lampen, die an einem Signalschirm angebracht sind.

(2) Ein Signal mit einem Licht – ausgenommen das Haltsignal – zeigt an, daß die für die Strecke festgelegte Höchstgeschwindigkeit vom Standort des Signals ab beibehalten werden darf und daß der folgende Gleis- oder Streckenabschnitt bis zum nächsten Signal frei ist.

(3) Bei einem Signal, das aus zwei Lichtern besteht, zeigt der untere Lichtpunkt die Geschwindigkeit an, mit der vom Signal ab im anschließenden Weichenbereich gefahren werden darf. Der obere Lichtpunkt zeigt an, daß der folgende Gleis- oder Streckenabschnitt bis zum nächsten Signal frei ist.

§ 5

Signal H1 1

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit



Ein grünes Licht

§ 6

Signal H1 3

Fahrt mit höchstens 20 km/h bei Gleisen mit 900 mm Spur und 30 km/h bei Gleisen mit 1435 mm Spur im anschließenden Weichenbereich, dann mit Höchstgeschwindigkeit.



Ein grünes Licht, darunter ein gelbes Licht

§ 7

Signal HI 13

- (1) Halt für Züge und Rangierabteilungen!



Ein rotes Licht

(2) Die Vorbeifahrt einer Rangierabteilung an den Signalen HI 13 und HI S ist erlaubt, wenn diese erloschen sind und am Signalschirm Signal Ra 12 erscheint.

(3) Für die Vorbeifahrt eines Zuges am Halt zeigenden Lichthauptsignal auf Ersatzsignal gilt § 12 und auf mündlichen Auftrag § 14.

§ 8

Signal HI S

- (1) Halt für geschobene Züge und geschobene Rangierabteilungen!



Zwei blaue Lichter, waagrecht nebeneinander

(2) Schubsignale sind anzuwenden:

- a) wenn mit gezogenen und geschobenen Zügen gefahren wird und die nutzbare Gleislänge nur einer maximalen Zuglänge (einschließlich Lokomotive) und dem Durchrutschweg entspricht;
- b) wenn betriebliche Notwendigkeiten vorliegen, vor Lichthauptsignalen.

§ 9

Lichtvorsignale (V1)

(1) Das Lichtvorsignal ist mit dem für die Fahrt gültigen Lichthauptsignal so zu verbinden, daß das Signal V12 erst gegeben werden kann, wenn das Lichthauptsignal zuvor in die entsprechende Stellung (H1 1 oder H1 3) gebracht worden ist. Wenn am Lichthauptsignal das Signal H1 1 oder das Signal H1 3 erlischt, muß gleichzeitig am Lichtvorsignal das Signal V12 erlöschen.

(2) Die Wahrnehmung des Lichtvorsignals entbindet den Lokomotivführer nicht von der Beobachtung des Lichthauptsignals.

§ 10

Signal V11

Am Lichthauptsignal ist Signal H1 13 zu erwarten.



Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend

§ 11

Signal V12

Am Lichthauptsignal ist Signal H1 1 oder Signal H1 3 zu erwarten.



Zwei grüne Lichter nach rechts steigend

C.
Zusatzsignale an Hauptsignalen (Zs)

§ 12

Signal Zs 1 – Ersatzsignal –

(1) Am Halt zeigenden Hauptsignal vorbeifahren.



Ein weißes Blinklicht

(2) Das Signal Zs 1 ist am Hauptsignal zu zeigen. Es hat nach dem Anschalten etwa 60 Sekunden lang am Signal H 13 und etwa 120 Sekunden lang am Signal H 1 S zu blinken.

(3) Der Lokomotivführer darf ohne Halt vorsichtig vorbeifahren, wenn er das Aufblinken des Signals Zs 1 wahrgenommen und zuvor das Hauptsignal ohne Signal Zs 1 gesehen hat. Blinkt das Signal Zs 1 bereits, wenn das Hauptsignal in dem Sichtbereich des Lokomotivführers erscheint, so muß der Zug vor dem Hauptsignal halten. Der Lokomotivführer darf erst weiterfahren, wenn er eine besondere Weisung erhält oder ein für ihn gültiges Signal Zs 1 gezeigt wird.

(4) Das Signal Zs 1 gilt nicht, wenn es erlischt, bevor die Lokomotive des Zuges am Signal vorbeigefahren ist.

(5) Bei Signal Zs 1 darf nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h gefahren werden, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit vorgeschrieben ist oder durch andere Signale angezeigt wird. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt bis zum nächsten Hauptsignal.

(6) Beim Versagen des Signals Zs 1 ist die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal durch besondere Weisung zu erteilen.

§ 13

Signal Zs 1a – Handersatzsignal –

(1) Falschfahrt darf vorsichtig einfahren!

Tageszeichen

Mehrmals langsame waagerechte Hin- und Herbewegung mit einer grün abgeblendeten Lampe vom Wärter

Nachtzeichen

wie Tageszeichen

(2) Das Signal Zs 1a ist nur beim Befahren des falschen Gleises anzuwenden. Es erlaubt einem Zug auf falschem Gleis, ohne Halt vorsichtig – mit höchstens 20 km/h – in den Bahnhof einzufahren.

(3) Das Signal Zs 1a ist nur dann zu geben, wenn im Sichtbereich des Wärters auf einer weiteren einmündenden Strecke nicht mit der Annäherung eines Zuges auf falschem Gleis zu rechnen ist.

(4) Die Aufnahme des Signals Zs 1a ist vom Lokomotivführer durch Signal Zp 1 zu bestätigen.

§ 14

Signal Zs 2 – M-Tafel –

(1) Am Halt zeigenden Hauptsignal auf mündlichen Auftrag vorbeifahren.



Eine weiße Tafel mit rotem Rand und rotem M in lateinischer Schreibschrift

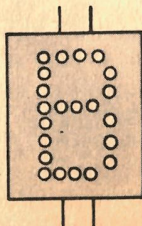
(2) Das Signal Zs 2 ist am Mast des zugehörigen Hauptsignals anzubringen.

(3) Der Lokomotivführer darf nach dem Halten am Hauptsignal, wenn Signal Zs 2 angebracht ist, auf mündlichen Auftrag durch den zuständigen Wärter mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h bis zum nächsten Hauptsignal weiterfahren.

§ 15

Signal Zs 4 – Richtungsanzeiger –

(1) Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung.



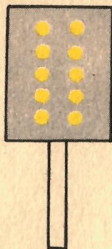
Ein weißleuchtender Buchstabe oder eine weißleuchtende Zahl

(2) Das Signal Zs 4 ist am Mast des zugehörigen Hauptsignals anzubringen.

§ 16

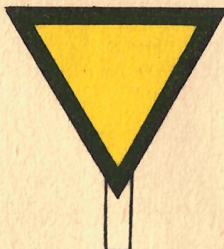
Signal Zs 6 – Frühhaltanzeiger –

- (1) Einfahrgleis ist besonders kurz oder teilweise besetzt.



Lichtsignal

Zwei gelbleuchtende senkrechte Lichtstreifen nebeneinander



Formsignal

Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Tafel mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen

- (2) Das Signal Zs 6 ist am Hauptsignal anzubringen. Es zeigt an, daß ein Zug wegen Einfahrt in ein Stumpfgleis, in ein teilweise besetztes Gleis oder in besetzte Bagger- und Absetzerstrossen erheblich früher zum Halten gebracht werden muß, als bei den übrigen Einfahrten.

- (3) Das Formsignal Zs 6 ist bei Dunkelheit zu beleuchten.

D.

Gleisperrsignale (Gsp)

§ 17

Signal Gsp 0

- (1) Halt! Fahrverbot!



Ein waagerechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

- (2) Das Signal Gsp 0 gilt für Züge und Rangierabteilungen. Es ist – ausgenommen bei Drehscheiben, Schiebebühnen und Gleisbrückenwaagen – unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen. Das Signal Gsp 0 muß nach jeder Gleisseite sichtbar sein.

- (3) Das Signal Gsp 0 ist bei Dunkelheit zu beleuchten.
- (4) Das Signal Gsp 0 ist die Grundstellung.
- (5) Das Signal Gsp 0 zeigt an, daß Zug- und Rangierfahrten über das Signal hinaus verboten sind und daß Drehscheiben, Gleisbrückenwaagen und Schiebebühnen nicht befahren werden dürfen.
- (6) Das Signal Gsp 0 ist auch als Stumpfgleisabschluß an Prellböcken einseitig sichtbar zu verwenden und bei Dunkelheit zu beleuchten.

§ 18

Signal Gsp 2

- (1) Gleissperre ist abgelegt.



Ein senkrechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

- (2) Durch Signal Gsp 2 wird ein Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter oder eine Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter nicht erteilt.
- (3) Das Signal Gsp 2 muß nach jeder Gleisseite sichtbar sein.

E.

Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung (El)

§ 19

Allgemeines

- (1) Die zusätzlichen Signale für den elektrischen Betrieb mit Fahrleitung kennzeichnen Fahrleitungsunterbrechungen, gestörte Fahrleitungsabschnitte und das Ende der Fahrleitung.
- (2) Die El-Signale müssen aus einer auf der Spitze stehenden weiß und schwarz umrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißem Signalzeichen bestehen. Wenn die Rückseite kein Signal der Gegenrichtung anzeigt, muß sie grau sein.
- (3) Die El-Signale sind mindestens auf stationären Gleisanlagen mit Oberleitung zu verwenden.
- (4) Ist im Betrieb regelmäßig mit Falschfahrten zu rechnen, sind die Rückseiten der El-Signale stets mit dem Gegensignal auszurüsten.

§ 20

Signale El 1 und El 2

(1) Die Signale El 1 und El 2 sind ortsfest anzubringen. An spannungslosen Fahrleitungsabschnitten hat die Rückseite des Signals El 1 das Signal El 2 zu zeigen.

(2) Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die links neben dem Gleis angebrachten Signale El 1 und El 2.

§ 21

Signal El 1 – Ausschaltsignal –

(1) Ausschalten!



Ein zerlegtes weißes U

(2) Das Signal El 1 bedeutet, daß der Fahrshalter des elektrischen Triebfahrzeuges spätestens am Standort des Signals ausgeschaltet sein muß. Es ist rechts neben dem Gleis anzubringen.

§ 22

Signal El 2 – Einschaltsignal –

(1) Einschalten erlaubt!



Ein geschlossenes weißes U

(2) Das Signal El 2 bedeutet, daß der Fahrshalter des elektrischen Triebfahrzeuges nach Vorbeifahren am Signal wieder eingeschaltet werden darf. Es ist auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links neben dem Gleis anzubringen.

§ 23

Signale El 3 und El 5

(1) Die Signale El 3 und El 5 sind nicht ortsfest. Sie sind bei Dunkelheit zu beleuchten. Die Rückseite des Signals El 3 hat das Signal El 5 zu zeigen.

(2) Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die links neben dem Gleis angebrachten Signale El 3 und El 5.

§ 24

Signal El 3 – Bügel ab-Signal –

(1) Bügel ab!



Ein waagerechter weißer Streifen

(2) Das Signal El 3 kennzeichnet den Beginn eines Streckenabschnitts, der nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden darf.

(3) Am Standort des Signals El 3 müssen die Stromabnehmer völlig gesenkt sein.

(4) Das Signal El 3 ist rechts neben dem Gleis in ausreichendem Abstand vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungsabschnitt aufzustellen.

§ 25

Signal El 5 – Bügel an-Signal –

(1) Bügel an!



Ein senkrechter weißer Streifen

(2) Das Signal El 5 kennzeichnet das Ende eines Streckenabschnitts, der mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden muß. Es bedeutet, daß die Stromabnehmer wieder angelegt werden dürfen, wenn die Lokomotive am Signal vorbeigefahren ist.

(3) Das Signal El 5 ist auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links neben dem Gleis in ausreichendem Abstand hinter dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungsabschnitt aufzustellen.

§ 26

Signal El 6

(1) Halt für Fahrzeuge mit angelegten Stromabnehmern.



Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innen liegendem weißen Quadrat

(2) Das Signal El 6 zeigt an, daß Fahrten über das Signal hinaus für Fahrzeuge mit angelegten Stromabnehmern verboten sind. Es ist ständig vor den Enden von Fahrleitungen, vorübergehend vor Fahrleitungsabschnitten, die für längere Zeit außer Betrieb gesetzt sind, rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis anzubringen.

(3) Das Signal El 6 ist bei Dunkelheit nur dann zu beleuchten, wenn der Betrieb es erfordert.

F.

Signal für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Sp)

§ 27

Signal Sp 1

(1) Nachschieben einstellen!



Um 90° nach rechts umgelegtes weißes T auf schwarzer Rechteckscheibe

(2) Das Signal Sp 1 ist rechts neben dem Gleis aufzustellen.

G.

Langsamfahrsignale (Lf)

§ 28

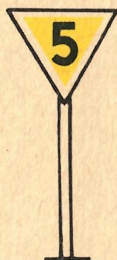
Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3

Die Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 zeigen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen an. Sie dürfen nur auf besonderen Auftrag des zuständigen leitenden Mitarbeiters aufgestellt werden. Sie sind nicht ortsfest.

§ 29

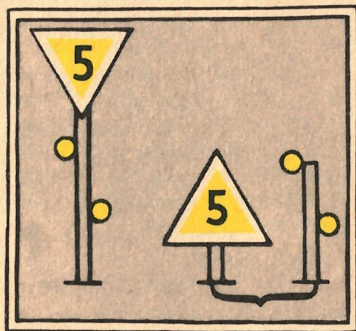
Signal Lf 1 – Langsamfahrzscheibe –

(1) Auf dem folgenden durch Anfang- und Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.



Tageszeichen

Eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Scheibe mit weißem Rand zeigt eine schwarze Zahl, die die Geschwindigkeit in km/h angibt. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen



Nachtzeichen

Unter den beleuchteten Tageszeichen zwei nach links steigende gelbe Lichter. Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter etwa 15 m vor dem Tageszeichen

(2) Die angegebenen Zahlen 5, 10, 20 und 30 bedeuten die zulässige Geschwindigkeit in km/h.

(3) Die durch die Zahl angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Abschnitt verlassen hat.

(4) Die Rückseite des Signals Lf 1 muß grau sein.

(5) Das Signal Lf 1 ist in der Regel unmittelbar rechts neben dem Gleis entsprechend dem erforderlichen Bremsweg, mindestens jedoch 100 m vor Signal Lf 2 aufzustellen. Für Fahrten auf falschem Gleis kann es auch links neben dem Gleis aufgestellt werden.

(6) Das Signal Lf 1 ist bei Dunkelheit zu beleuchten.

§ 30

Signal Lf 2 – Anfangscheibe –

- (1) Anfang der Langsamfahrstelle



Eine rechteckige gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A

(2) Das Signal Lf 2 ist am Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts in der Regel unmittelbar rechts neben dem Gleis aufzustellen.

(3) Für geschobene Züge ist das Signal Lf 2 im Abstand der maximalen Zuglänge vor dem Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts aufzustellen. In diesem Falle gilt das Signal Lf 2 auch für gezogene Züge.

(4) Bei Dunkelheit ist das Signal Lf 2 zu beleuchten.

(5) Auf eingleisiger Strecke ist das Signal Lf 2 für die eine Fahrtrichtung gleichzeitig das Signal Lf 3 für die entgegengesetzte Fahrtrichtung. Die Rückseite des Signals Lf 2 hat das Signal Lf 3 zu zeigen.

(6) Für die Fahrt auf falschem Gleis ist das Signal Lf 2 wie auf eingleisiger Strecke aufzustellen.

§ 31

Signal Lf 3 – Endscheibe –

- (1) Ende der Langsamfahrstelle



Eine rechteckige weiße Scheibe mit schwarzem E

(2) Das Signal Lf 3 ist in der Regel auf zweigleisiger Strecke unmittelbar rechts, auf eingleisiger Strecke unmittelbar links neben dem Gleis am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts aufzustellen.

(3) Für gezogene Züge ist das Signal Lf 3 im Abstand der maximalen Zuglänge hinter dem Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts aufzustellen. In diesem Falle gilt das Signal Lf 3 auch für geschobene Züge.

(4) Für die Fahrt auf falschem Gleis ist das Signal Lf 3 wie auf eingleisiger Strecke aufzustellen.

(5) Der Betriebsleiter hat festzulegen, ob das Signal Lf 3 bei Dunkelheit zu beleuchten ist.

§ 32

Signal Lf 4 – Geschwindigkeitsbeschränkungstafel –

(1) Es folgt eine Gleisstelle, auf der die Fahrgeschwindigkeit ständig auf die angezeigte Geschwindigkeit zu beschränken ist.



Eine auf der Spitze stehende dreieckige weiße Tafel mit schwarzem Rand zeigt eine schwarze Geschwindigkeitszahl. Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen

(2) Das Signal Lf 4 zeigt an, daß in einer Entfernung, die zum Abbremsen auf die angezeigte Geschwindigkeit ausreicht, ein Gleisabschnitt oder Wegübergang folgt, auf dem die angegebene Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf. Es ist mindestens 100 m vor diesem Gleisabschnitt oder Wegübergang aufzustellen. Für geschobene Züge ist der Abstand um die Zuglänge zu vergrößern.

(3) Die Begrenzung der Langsamfahrstelle ist in den Örtlichen Bestimmungen für den Fahrbetrieb festzulegen.

(4) Die Geschwindigkeitsbeschränkung muß erreicht sein, sobald das erste Fahrzeug das Signal Lf 5 oder den Wegübergang erreicht hat. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Wegübergang verlassen hat.

(5) Das Signal Lf 4 ist ortsfest und unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen. Es ist bei Dunkelheit nicht zu beleuchten. Die Rückseite des Signals Lf 4 muß grau sein.

§ 33

Signal Lf 5 – Eckentafel –

(1) Die durch Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muß durchgeführt sein.



Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzen Ecken

(2) Das Signal Lf 5 ist mit Ausnahme der Wegübergänge an der Stelle aufzustellen, von der ab die durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeit erreicht sein muß.

(3) Das Signal Lf 5 ist ortsfest und in der Regel unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen. Es ist bei Dunkelheit nicht zu beleuchten. Die Rückseite des Signals Lf 5 muß grau sein.

H.

Schutzhalte Signale (Sh)

§ 34

Allgemeines

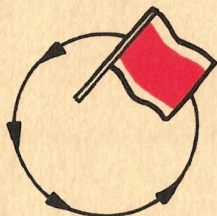
(1) Schutzhalte Signale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln oder Züge, Rangierfahrten und Fahrten mit Nebenfahrzeugen zur Abwendung einer Gefahr rechtzeitig zum Halten zu bringen.

(2) Die Nachtzeichen der Signale Sh 1 und Sh 2 sind bei unsichtigem Wetter auch am Tage anzuwenden, wenn die Tageszeichen auf einer Entfernung von 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

§ 35

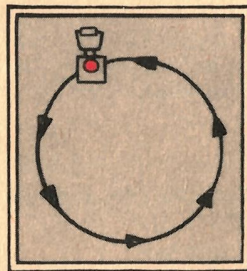
Signal Sh 1 – Kreissignal –

(1) Sofort halten!



Tageszeichen

Eine weiß-rot-weiße Signalflagge, irgendein Gegenstand oder der Arm allein wird im Kreis geschwungen



Nachtzeichen

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

(2) Zum Geben des Signals Sh 1 ist dem Zug, der Rangiereinheit oder dem Kleinwagen so weit als möglich entgegenzulaufen.

(3) Das Signal Sh 1 ist anzuwenden:

a) wenn an Fahrzeugen gefahrdrohende Unregelmäßigkeiten wahrgenommen werden;

- b) wenn einer Zug-, Rangier- oder Kleinwagenfahrt ein unvorhergesehenes Hindernis entgegensteht;
- c) zur Übermittlung fahrbetrieblicher Aufträge und Meldungen.

(4) Wenn es zweifelhaft ist, ob das Signal Sh 1 wahrgenommen wird, ist außerdem das Signal Sh 5 anzuwenden. Vom Wärter sind stets die Signale Sh 1 und Sh 5 zu geben.

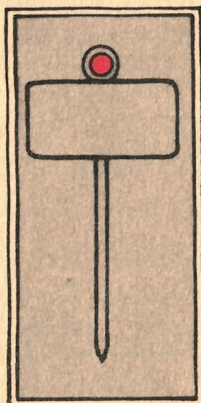
§ 36

Signal Sh 2 – Haltscheibe –

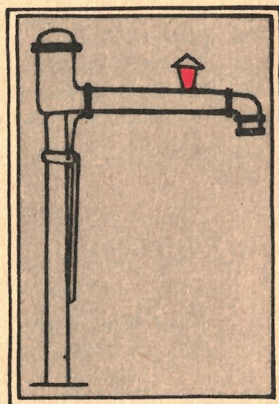
(1)



Tageszeichen
Eine rechteckige rote
Scheibe mit weißem
Rand



Nachtzeichen
Ein rotes Licht



(2) Das Signal Sh 2 ist nicht ortsfest. Es ist unmittelbar rechts neben dem Gleis aufzustellen. Die Rückseite des Signals Sh 2 muß grau sein.

(3) Signal Sh 2 ist anzuwenden:

- a) zur vorübergehenden Abriegelung des Gleises vor Gefahrenpunkten auf Betriebsstellen;
- b) zur Bezeichnung einer Stelle, an der ein Zug ausnahmsweise halten muß;
- c) zum Schutz von Fahrzeugen, die nicht bewegt werden dürfen oder an die nicht angefahren werden darf;
- d) wenn ein Hauptsignal oder ein Rangierfahrtsignal nicht auf Halt zurückgestellt werden kann oder ein Ersatzsignal nicht erlischt. Das Signal Sh 2 ist unmittelbar vor dem gestörten Signal aufzustellen. Erforderlichenfalls kann zusätzlich das Signal Sh 1 angewendet werden;
- e) zur örtlichen Abriegelung des Gleises vor einer unbefahrbaren Gleisstelle auf freier Strecke. Das Gleis ist ohne Rücksicht darauf, ob ein Zug zu erwarten ist, stets nach beiden Richtungen örtlich abzuriegeln. Das Signal Sh 2 ist mindestens 50 m und bei geschobenen Zügen 50 m plus der maximalen Zuglänge vor der unbefahrbaren Stelle aufzustellen;

- f) zum Schutz eines auf freier Strecke liegendebliebenen Zuges oder zurückgelassenen Zugteiles und zur Abriegelung eines unfahrbar gewordenen Nachbargleises. Für die Aufstellung des Signals Sh 2 gelten die im Abs. 3 Buchst. e angegebenen Abstände;
 - g) wenn der Einfahrt eines Zuges in eine Betriebsstelle ein Hindernis entgegensteht und der Auftrag zum Halten nicht durch ein Haupt-signal erteilt werden kann;
 - h) zum Schutz von Kleinwagen;
 - i) soweit es in den im § 35 Abs. 3 genannten Fällen möglich ist.
- (4) Muß der Auftrag zum Halten so plötzlich gegeben werden, daß das Signal Sh 2 nicht mehr aufgestellt werden kann, so ist das Signal Sh 1 anzuwenden. Das Aufstellen des Signals Sh 2 ist sofort nachzuholen.
- (5) Zur Abriegelung eines Gleises in oder unmittelbar hinter einem Tunnel ist das Signal Sh 2 außerhalb des Tunnels aufzustellen.

§ 37

Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal –

- (1) Sofort halten!



Mehrmals nacheinander drei kurze Töne

- (2) Das Signal Sh 5 ist zu geben:
- a) wenn das Signal Sh 1 nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint;
 - b) um andere Personen zum Anhalten eines Zuges, einer Rangierfahrt oder eines Kleinwagens zu veranlassen;
 - c) vom Stellwerker stets, wenn Signal Sh 1 gegeben wird.

I.

Signale des Zug- und Gerätepersonals und Bremsprobesignale (Zp)

§ 38

Signale des Lokomotivführers

Die Signale Zp 1 und Zp 5 sind mit der Fahrzeugpfeife zu geben.

§ 39

Signal Zp 1 – Achtungssignal –

- (1) Achtung!



Ein mäßig langer Ton

(2) Das Signal Zp 1 dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, daß ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.

(3) Es ist insbesondere zu geben:

- a) vor dem Abfahren aller Triebfahrzeuge;
- b) wenn es notwendig erscheint, Personen zu warnen;
- c) wenn Schranken nicht geschlossen, Halbschranken- oder Haltlichtanlagen gestört sind;
- d) an den durch Signal Pl 1 gekennzeichneten Stellen;
- e) kurz vor der Einfahrt bis unmittelbar nach der Einfahrt in Tunnel;
- f) beim Nachschieben.

(4) Wenn es die Örtlichkeit oder andere Umstände verlangen, ist das Signal Zp 1 nach Bedarf zu wiederholen.

§ 40

Signal Zp 5 – Notsignal –

- (1) Es ist etwas Außergewöhnliches eingetreten.
– Halt für alle Zug- und Rangierfahrten!



Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander!

(2) Das Signal Zp 5 gilt für alle Personen, die es wahrnehmen. Jeder, der das Notsignal wahrnimmt, ist verpflichtet, sofort Hilfe zu leisten.

§ 41

Auftragssignale an den Lokomotivführer

Die Signale Zp 6, Zp 7, Zp 8 und Zp 9 sind mit der Gerätehupe zu geben. Sie müssen sich in der Tonhöhe von den mit der Fahrzeuggpfeife zu gebenden Signalen unterscheiden.

§ 42

Signal Zp 6

- (1) Wegfahren!



Ein langer Ton mit der Gerätehupe

(2) Das Signal Zp 6 bedeutet, daß zur Beladung der Wagen in Richtung vom Tagebaugerät weggefahren werden soll.

§ 43

Signal Zp 7

- (1) Herkommen!



Zwei mäßig lange Töne mit der Gerätehupe

(2) Das Signal Zp 7 bedeutet, daß zur Beladung der Wagen in Richtung auf das Tagebaugerät gefahren werden soll.

§ 44

Signal Zp 8

Halt!



Drei kurze Töne mit der Gerätehupe schnell hintereinander

§ 45

Signal Zp 9

(1) Abfahren!



Ein langer und ein kurzer Ton mit der Gerätehupe

(2) Das Signal Zp 9 ist zu geben, wenn ein Zug vom Tagebaugerät aus der Strosse ausfahren soll. Zum Zeichen, daß der Lokomotivführer den Abfahr-auftrag aufgenommen hat, ist von ihm das Signal Zp 1 zu geben.

§ 46

Bremsprobesignale

- (1) Bremsprobesignale sind zur Verständigung bei der Durchführung der Bremsprobe an luftgebremsten Zügen und bei Bremsprüfungen anzuwenden.
- (2) Die Bremsprobesignale sind als Hand- oder Lichtsignale zu geben.
- (3) Die Lichtsignale sind rechts oder links neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen.

§ 47

Signal Zp 12

Bremse anlegen!

Handsignal



Tageszeichen

Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen



Nachtzeichen

Die weißleuchtende Handlampe wird mehrmals mit der rechten Hand in einem Halbkreis gehoben und senkrecht schnell gesenkt



Lichtsignal
Ein weißes Licht

§ 48

Signal Zp 13

Handsignal

Bremse lösen!



Tageszeichen

*Eine Hand wird über dem Kopf
mehrmals hin- und hergeschwungen*

Nachtzeichen

*Die weißleuchtende Handlampe wird
über dem Kopf mehrmals im Halb-
kreis hin- und hergeschwungen*



Lichtsignal
Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander

§ 49

Signal Zp 14

Handsignal

(1) Bremse in Ordnung

Tageszeichen

*Eine Hand wird senkrecht hochge-
halten*

Nachtzeichen

*Die weißleuchtende Handlampe wird
senkrecht hochgehalten*



Lichtsignal
Drei weiße Lichter senkrecht übereinander

(2) Das Lichtsignal Zp 14 ersetzt die mündliche Meldung des die Bremsprobe Ausführenden an den Lokomotivführer.

J.

Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten (Pl)

§ 50

Allgemeines

(1) Die Pl-Signale zum Pfeifen und Läuten fordern den Lokomotivführer auf, die Pfeif- oder Läuteeinrichtung seines Fahrzeuges oder beides zu bedienen. Fahrzeuge ohne Läuteeinrichtung geben, anstatt zu läuten, mehrmals Pfeifsignale.

(2) Die Pl-Signale gelten auch für die Rangier- und Kleinwagenfahrt.

(3) Die Pl-Signale sind ortsfest und unmittelbar rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen. Sie sind bei Dunkelheit nicht zu beleuchten. Die Rückseiten der Pl-Signale müssen grau sein.

§ 51

Signal Pl 1 – Pfeiftafel vor Gefahrenpunkt –

(1) Signal Zp 1 geben!



Eine weiße Tafel mit schwarzem P

(2) Das Signal Pl 1 ist 100 m und bei geschobenen Zügen 100 m plus der maximalen Zuglänge vor einem Gefahrenpunkt aufzustellen. Es ist nicht vor Wegübergängen aufzustellen.

§ 52

Signal Pl 2 – Pfeiftafel vor Wegübergang –

(1) Zweimal pfeifen!



Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander

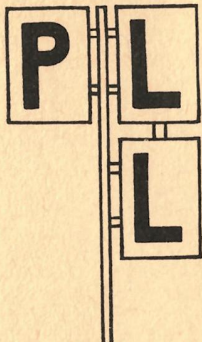
(2) Das Signal P1 2 ist mindestens 100 m und bei geschobenen Zügen mindestens 100 m plus der maximalen Zuglänge vor einem unbeschränkten oder unbewachten Wegübergang aufzustellen.

(3) Vom Signal P1 2 ab ist 3 Sekunden lang und kurz vor dem Wegübergang erneut zweimal zu pfeifen. Bei unsichtigem Wetter oder wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Wegübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen.

§ 53

Signal P1 3 – Durchläutebeginntafel –

(1) Es ist zweimal zu pfeifen und bis zum Signal P1 4 zu läuten.



Zwei senkrecht übereinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem L und links neben der oberen eine weiße Tafel mit schwarzem P

(2) Das Signal P1 3 ist mindestens 100 m und bei geschobenen Zügen mindestens 100 m plus der maximalen Zuglänge vor dem ersten von mehreren in kurzem Abstand einander folgenden unbeschränkten oder unbewachten Wegübergängen aufzustellen. Vom Signal P1 3 ab ist bis zum folgenden Signal P1 4 durchzuläuten und gemäß § 52 Abs. 3 zu pfeifen.

§ 54

Signal P1 4 – Durchläuteendtafel –

(1) Läuten einstellen!



Zwei nebeneinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem E

(2) Das Signal P1 4 bezeichnet die Stelle, von der ab das Läuten einzustellen ist, wenn die Spitze eines Fahrzeuges die Durchläuteendtafel erreicht hat.

K. Signale für den Rangierbetrieb (Ra)

§ 55

Allgemeines

(1) Die Ra-Signale sind vom Rangierleiter gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben. Sie gelten, mit Ausnahme des Signals Ra 5 nur, wenn sie hörbar und sichtbar aufgenommen werden.

(2) Vom Stellwerk aus braucht der Wärter die Signale Ra 1 und Ra 2 nur sichtbar zu geben. Von Geräten aus und auf Bunkern brauchen die Rangier-signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 nur hörbar gegeben zu werden.

(3) Zum Geben der sichtbaren Zeichen der Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 hat der Wärter bei Tage die Winkscheibe mit weißer runder Grundfläche, rotem Rand und mittigem Griff auf der grauen Rückseite zu verwenden. Die Nachtzeichen sind mit einer weißleuchtenden Handlampe zu geben.

(4) Die Winkscheibe und die Handlampe müssen so bewegt werden, daß sie während der ganzen Bewegung voll sichtbar sind.


(5) Wenn der Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen läßt, ist anstelle der Signale Ra 1 und Ra 2 der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

§ 56

Signal Ra 1

(1) Wegfahren!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

 *Ein langer Ton*

Mit dem Arm

Tageszeichen

Nachtzeichen

Senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten

Senkrechte Bewegung der Handlampe von oben nach unten


(2) Das Signal Ra 1 bedeutet, daß in Richtung vom Signalgeber weggefahren werden soll.

§ 57

Signal Ra 2

(1) Herkommen!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

 *Zwei mäßig lange Töne*

Mit dem Arm

Tageszeichen

Nachtzeichen

Langsame waagerechte Bewegung des Armes hin und her

Langsame waagerechte Bewegung der Handlampe hin und her

(2) Das Signal Ra 2 bedeutet, daß in Richtung auf den Signalgeber zugefahren werden soll.

§ 58

Signal Ra 3

(1) Aufdrücken!



Mit der Mundpfeife oder dem Horn
Zwei kurze Töne schnell nacheinander

Mit den Armen

Tageszeichen

Nachtzeichen

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

Wie am Tage, in der einen Hand eine Handlampe

(2) Das Signal Ra 3 bedeutet, daß zum An- oder Abkuppeln aufgedrückt werden soll.

§ 59

Signal Ra 5

(1) Halt!



Mit der Mundpfeife oder dem Horn
Drei kurze Töne schnell nacheinander

Mit dem Arm

Tageszeichen

Nachtzeichen

Kreisförmige Bewegung des Armes

Kreisförmige Bewegung der Handlampe

(2) Das Signal Ra 5 gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird.

§ 60

Signal Ra 10a – Rangierhalttafel –

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden.



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

§ 61

Signal Ra 10b – Rangierhalttafel für geschobene Rangierfahrten –

- (1) Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden.



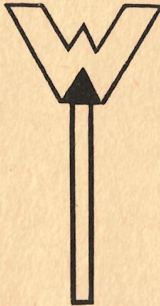
Am Signal Ra 10a ist zusätzlich eine rechteckige Tafel derselben Breite darunter mit roter Aufschrift „geschobene Rangierfahrt“

- (2) Zwischen dem Einfahrtsignal und den Signalen Ra 10a und Ra 10b muß mindestens der Gefahrpunktabstand gewahrt sein.
- (3) Über die Signale Ra 10a und Ra 10b hinaus ist das Rangieren nur mit besonderer Genehmigung des Wärters erlaubt.

§ 62

Signal Ra 11 – Rangierhaltsignal –

- (1) Halt für Rangierabteilungen!



Ein weißes W mit schwarzem Rand

- (2) Das Signal Ra 11 ist ortsfest und rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen. Die Rückseite muß grau sein.
- (3) Bei Dunkelheit ist das Signal Ra 11 in der Regel zu beleuchten. Der Betriebsleiter bestimmt, wo auf die Beleuchtung verzichtet werden kann.
- (4) Der Wärter als Rangierleiter unbegleiteter Rangierabteilungen muß den Fahrauftrag an den Lokomotivführer zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 durch Signal Ra 1 oder Signal Ra 2 oder mündlich erteilen.
- (5) Der Wärter muß für begleitete Rangierabteilungen die Zustimmung an den Rangierleiter zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 durch Hochhalten des

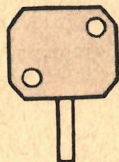
Armes und bei Dunkelheit einer weiß leuchtenden Handlampe oder mündlich erteilen. Der Rangierleiter erteilt daraufhin den Fahrauftrag an den Lokomotivführer. Ohne diesen Fahrauftrag darf der Lokomotivführer nicht am Signal Ra 11 vorbeifahren.

(6) Wird der Fahrauftrag gemäß Abs. 4 oder die Zustimmung des Wärters und der Fahrauftrag des Rangierleiters gemäß Abs. 5 schon bei Annäherung an Signal Ra 11 erteilt, so braucht die Rangierfahrt nicht zu halten.

§ 63

Signal Ra 12 – Rangierfahrtsignal –

(1) Rangierfahrt erlaubt!



Zwei weiße Lichter nach rechts steigend

(2) Das Aufleuchten des Signals Ra 12 gilt für Rangierabteilungen, die unbegleitet fahren dürfen, als Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter an den Lokomotivführer und für begleitete Rangierabteilungen als Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter.

(3) Wenn mehrere Rangierabteilungen vor einem Signal Ra 12 halten oder sich ihm nähern, gilt der Fahrauftrag oder die Zustimmung gemäß Abs. 2 nur für die erste Rangierabteilung. Jede folgende Rangierabteilung muß erneut das Aufleuchten des Signals Ra 12 abwarten.

(4) Erlischt das Signal Ra 12, bevor die Rangierlokomotive daran vorbeigefahren ist, so gilt der Fahrauftrag bzw. die Zustimmung als zurückgenommen. Es muß das erneute Aufleuchten des Signals Ra 12 abgewartet werden. An Schubsignalen hat das Signal Ra 12 nach etwa 120 Sekunden und in allen übrigen Fällen nach etwa 90 Sekunden zu erlöschen.

(5) Das Signal Ra 12 ist in Verbindung mit dem Signal H1 13 oder dem Signal H1 S anzuwenden.

(6) Das Signal Ra 12 in Verbindung mit dem Signal H1 13 oder dem Signal H1 S wird als Rangierhauptsignal bezeichnet.

(7) Beim Versagen des Signals Ra 12 muß der Wärter den Fahrauftrag bzw. die Zustimmung mündlich erteilen.

L.

Weichensignale (Wn)

§ 64

Allgemeines

- (1) Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.
- (2) Die Weichensignale sind bei Dunkelheit zu beleuchten, wenn und solange der Betrieb es erfordert.

§ 65

Signal Wn 1

- (1) Gerader Zweig



Von der Weichenspitze oder vom Herzstück ge-
sehen:

*Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Recht-
eck auf schwarzem Grund*

- (2) Bei einer Innenbogenweiche zeigt das Signal Wn 1 den Fahrweg durch
den schwächer gebogenen Zweig an.

§ 66

Signal Wn 2

- (1) Gebogener Zweig



Von der Weichenspitze aus gesehen:

*Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem
Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg
nach links oder rechts aufwärts*

- (2) Vom Herzstück aus gesehen:
a) bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen



Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund

- b) bei Außenbogenweichen



*Eine nach links oder rechts geöffnete schwarze
Sichel auf runder weißer Scheibe mit schwarzem
Grund*

- (3) Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal Wn 2 – von der Weichenspitze
aus gesehen – den Fahrweg durch den stärker gekrümmten Zweig an.
(4) Bei Außenbogenweichen ist für beide Fahrwege das Signal Wn 2 zu
verwenden, wobei – von der Weichenspitze aus gesehen – der Pfeil je nach

der Richtung des abzweigenden Gleises nach links oder rechts schräg aufwärts zeigt.

(5) Bei Außenbogenweichen — vom Herzstück aus gesehen — zeigt das Signal Wn 2 für Fahrten aus dem linksseitigen Gleis eine nach links und für Fahrten aus dem rechtsseitigen Gleis eine nach rechts geöffnete Sichel.

§ 67

Signale für doppelte Kreuzungsweichen

(1) Die Bezeichnungen links und rechts in der Signalbedeutung geben an, daß die Weiche für die Fahrt in den oder aus dem entsprechenden Zweig steht.

(2) Bei doppelten Kreuzungsweichen ist die Richtung des Fahrweges durch weiße Streifen auf schwarzem Grund zu kennzeichnen. Der untere Streifen gibt die Fahrt in die Weiche und der obere Streifen die Fahrt aus der Weiche an.

§ 68

Signal Wn 3

Geradeaus von links nach rechts



Die Streifen bilden eine von links nach rechts steigende gerade Linie

§ 69

Signal Wn 4

Geradeaus von rechts nach links



Die Streifen bilden eine von rechts nach links steigende gerade Linie

§ 70

Signal Wn 5

Im Bogen von links nach links



Die Streifen bilden einen nach links geöffneten Winkel

§ 71

Signal Wn 6

Im Bogen von rechts nach rechts



Die Streifen bilden einen nach rechts geöffneten Winkel

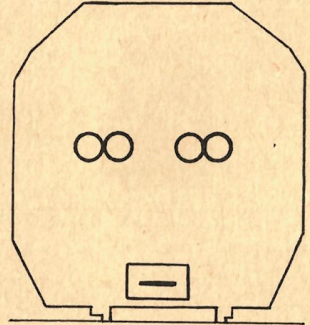
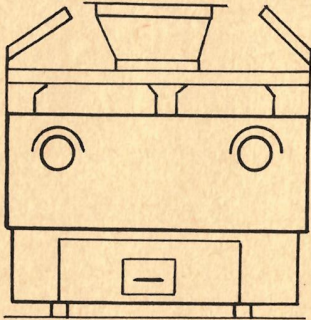
M.

Signale für Züge und Kleinwagenfahrten (Zg)

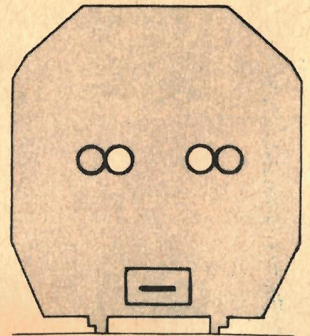
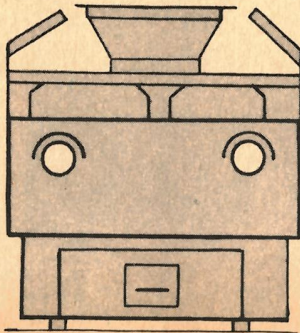
§ 72

Signal Zg 1 – Zugspitzensignal –

(1) Kennzeichnung der Zugspitze



*Tageszeichen
Kein besonderes Signal*



*Nachtzeichen
Vorn am ersten Fahrzeug zwei weiße Lichter in gleicher Höhe*

(2) Geschobene Züge haben Signal Zg 1 stets vorn am ersten Wagen zu führen.

(3) Bei nachgeschobenen Zügen ist das Signal Zg 1 auch an der Schiebelokomotive zu führen.

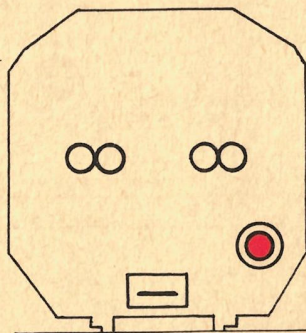
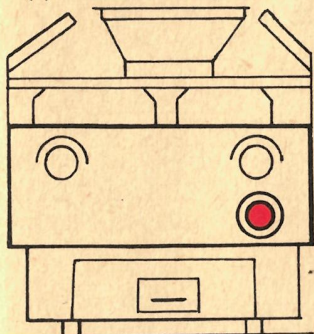
(4) Das Nachtzeichen des Signals Zg 1 ist auch bei Tage anzuwenden, wenn das Tageszeichen infolge unsichtigen Wetters auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar ist.

(5) Bei geschobenen Zügen ist innerhalb eines Tagebaues zugelassen, daß vorn am ersten Wagen zum Tageszeichen zusätzlich ein Schlußsignal angebracht wird.

§ 73

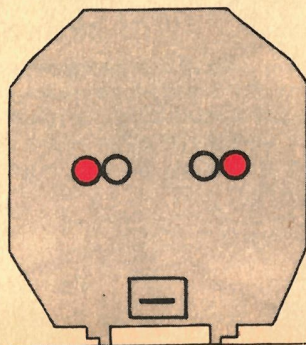
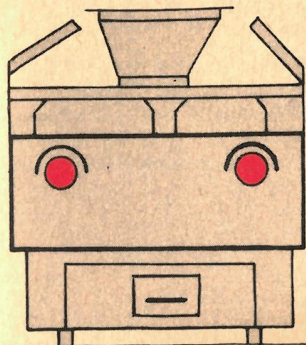
Signal Zg 3a – Schlußsignal –

(1) Kennzeichnung des Zugschlusses



Tageszeichen

Hinten am letzten Fahrzeug rechts – oder über dem Puffer – eine runde rote Scheibe mit weißem Rand (Schlußscheibe)



Nachtzeichen

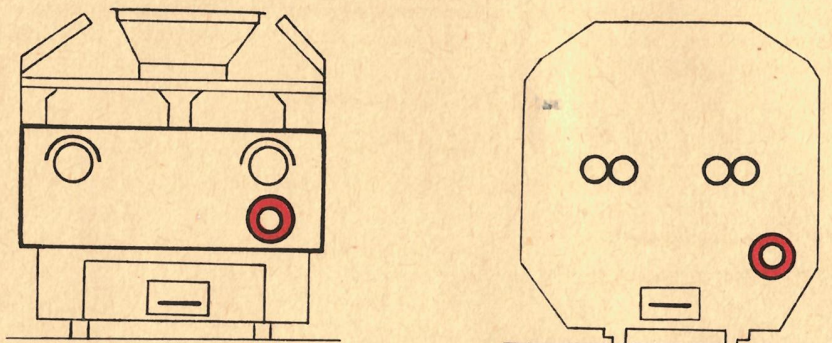
Hinten am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei von hinten sichtbare rote Lichter

(2) Das Nachtzeichen des Signals Zg 3a ist auch bei Tage anzuwenden, wenn das Tageszeichen infolge unsichtigen Wetters auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar ist.

§ 74

Signal Zg 3b – Tagesschlußsignal bei Fernbeobachtungsanlagen –

(1) Tageszeichen



Hinten am letzten Fahrzeug rechts oder über dem Puffer eine weiße Scheibe mit rotem Ring

(2) Das Signal Zg 3b darf nur in Braunkohlenwerken angewandt werden, in denen regelmäßig der Zugschluß durch Fernbeobachtungsanlagen überwacht wird. Es ersetzt das Tageszeichen des Signals Zg 3a.

§ 75

Signale bei Schiebelokomotivbetrieb

Bei Zügen, die nachgeschoben werden, hat das letzte Fahrzeug des Zuges und die Schiebelokomotive, bei zwei Schiebelokomotiven die hintere, das Signal Zg 3a oder das Signal Zg 3b zu tragen. Laufen noch Wagen hinter der mit dem Zuge gekuppelten Schiebelokomotive, so ist das Signal Zg 3a oder das Signal Zg 3b am letzten Fahrzeug hinter der Schiebelokomotive zu führen.

§ 76

Signal Zg 5 – Kleinwagensignal –

Kennzeichnung von Fahrzeugen bei Kleinwagenfahrten

Tageszeichen

Kein besonderes Signal

Nachtzeichen

Nach vorn ein weißes, nach hinten ein rotes Licht

N.
Rottenwarnsignale (Ro)

§ 77

Allgemeines

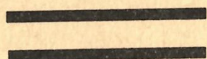
(1) Die Ro-Signale geben den im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Personen Weisungen über ihr Verhalten bei Annäherung von Fahrzeugen.

(2) Die Ro-Signale sind mit dem Mehrklangsignalhorn oder einer lautstärkeren Einrichtung zu geben. Sie sind auch zu beachten, wenn sie nur in einer Tonhöhe gegeben werden.

§ 78

Signal Ro 1

(1) **Vorsicht!** – Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge –



Mit dem Horn ein langer Ton als Mischklang aus zwei verschiedenen hohen Tönen

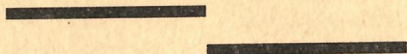
(2) Das Signal Ro 1 ist zu geben, wenn

- a) das Arbeitsgleis gesperrt ist und die Arbeiter nur auf die Vorbeifahrt von Zügen im Nachbargleis aufmerksam gemacht werden sollen;
- b) nach den Festlegungen des Betriebsleiters bei mehrgleisigen Gleisanlagen die Arbeitsstelle eines Betriebsgleises bei der Vorbeifahrt eines Zuges im Nachbargleis nicht geräumt werden braucht.

§ 79

Signal Ro 2

Arbeitsgleis räumen!



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

§ 80

Signal Ro 3

Arbeitsgleis schnellstens räumen!



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

Signal Ro 4 – Fahnschild –

(1) Kennzeichnung der Gleisseite, nach der beim Ertönen der Signale Ro 2 und Ro 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind.



Ein weißes Fahnschild mit schwarzem Rand

(2) Das Signal Ro 4 ist in der Nähe der Gleisbrigade gleichlaufend zum Gleis, 3 m von der Gleismitte entfernt, aufzustellen. Die Zahl der aufzustellenden Signale Ro 4 richtet sich nach der Länge der Arbeitsstelle. Ihr Abstand voneinander darf höchstens 30 m betragen.

O.

Sonstige Signale (So)

Signal So 2 – Schachbrettafel –

(1) Das Hauptsignal oder das Rangierhauptsignal steht nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis.



Eine viereckige, schachbrettartige schwarz und weiß gemusterte Tafel

(2) Das Signal So 2 ist rechts neben dem Gleis in Höhe des Hauptsignals aufzustellen. Es ist bei Dunkelheit nicht zu beleuchten. Wo die Aufstellung des Signals So 2 in rückbaren Gleisen örtlich nicht möglich ist, kann auf sie verzichtet werden.

(3) Das Signal So 2 hat in der Regel aus einer hohen rechteckigen Tafel und wo diese nicht aufgestellt werden kann, aus einer niedrigen quadratischen Tafel zu bestehen. Die Rückseite des Signals So 2 muß grau sein.

Signal So 5 – Trapeztafel –

(1) Kennzeichnung der Stelle, an der Züge vor einer Betriebsstelle der freien Strecke, vor einem Wegübergang oder vor einer anderen Stelle eines Tagebaues zu halten haben.



Eine weiße Trapeztafel mit schwarzem Rand, an schwarz und weiß schräg gestreiftem Pfahl

(2) Das Signal So 5 ist in der Regel rechts neben dem Gleis aufzustellen. An Ladegleisen der Baggerstrossen und an Kippgleisen ist das Signal So 5 in der Regel auf der Seite der Fahrleitungsanklemmaste anzuordnen. Die Rückseite des Signals So 5 muß grau sein.

(3) Der Betriebsleiter hat festzulegen, ob bei ungünstigen Sichtverhältnissen das Signal So 5 zu beleuchten ist. Auf Kippen und Strossen ist das Signal stets zu beleuchten.

(4) Der Lokomotivführer des vor dem Signal So 5 zum Halten gekommenen Zuges hat das Signal Zp 1 zu geben.

(5) Die Weiterfahrt eines Zuges, der vor dem Signal So 5 zum Halten gekommen ist, ist in den örtlichen Bestimmungen des Fahrbetriebes zu regeln.

(6) Wird das Signal So 5 für die Sicherung der Zugfahrten auf Kippen- und Absetzerstrossen verwendet, so ist es so aufzustellen, daß der Fahrt bis zum Halten am Signal So 5 kein Hindernis entgegensteht.

Die Weiterfahrt am Signal So 5 auf Kippen- und Absetzerstrossen hat durch Auftrag des Rangierleiters (Oberkipper) zu erfolgen. Wird der Auftrag bereits bei Annäherung des Zuges an das Signal So 5 erteilt, darf ohne Halt am Signal So 5 vorbeigefahren werden.

(7) Bei Verwendung des Signals So 5 – mit Ausnahme an Kippgleisen – ist das Signal So 6 eine Zugläufe vor dem Signal So 5 aufzustellen.

Signal So 6 — Kreuztafel —

(1) Ein Hauptsignal oder Signal So 5 ist zu erwarten.



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

(2) Das Signal So 6 ist im Bremswegabstand vor dem Hauptsignal oder eine Zuglänge vor dem Signal So 5 in der Regel rechts neben dem Gleis aufzustellen. Auf Ladegleisen der Baggerstrossen ist das Signal So 6 in der Regel auf der Seite der Fahrleitungsanklemmaste anzuordnen. Die Rückseite des Signals So 6 muß grau sein.

(3) Das Signal So 6 ist bei Dunkelheit nicht zu beleuchten.

(4) Bei unsichtigem Wetter ist die Geschwindigkeit vom Signal So 6 ab so weit zu ermäßigen, daß der Zug sicher vor dem etwa haltzeigenden Hauptsignal oder dem Signal So 5 zum Halten gebracht werden kann.

Signal So 8 — H-Tafel —

(1) Kennzeichnung der Stelle, an der die Lokomotive des Zuges entsprechend besonderer Weisung zu halten hat.



Ein schwarzes Rechteck mit weißem H

(2) Das Signal So 8 ist ortsfest und in der Regel rechts neben dem Gleis aufzustellen. Die Rückseite des Signals So 8 muß grau sein.

(3) Wo das Halten der Züge nach der Zuglänge geregelt werden muß, kann das Signal So 8 durch Zusatzschild mit einer Aufschrift ergänzt werden (z. B. „Halt für Transportzüge“, „Kurzzug“, „8 Wagen“, „Halt für Pflüge und Rückmaschinen“).

Die Aufschrift gibt an, wo ein entsprechender Zug zu halten hat.

(4) Wird mit gezogenen und geschobenen Zügen gefahren und ist für beide Zugbeförderungsarten aus örtlich bedingten Gründen je ein besonderes Signal So 8 erforderlich, sind die Signale So 8, an denen die gezogenen Züge zu halten haben, mit einem Zusatzschild mit der Aufschrift „Gezogener Zug“, und an denen die geschobenen Züge zu halten haben, mit der Aufschrift „Geschobener Zug“ zu versehen.

(5) Der Betriebsleiter hat festzulegen, ob das Signal So 8 bei Dunkelheit zu beleuchten ist.

§ 86

Signal So 10 – Brandfackeltafel –

(1) Nicht feuern! Aschkasten schließen!



Eine auf der Spitze stehende quadratische gelbe Tafel mit schwarzem Rand und roter Brandfackel

(2) Das Signal So 10 ist nach Anordnung des Betriebsleiters zum Schutz besonders gefährdeter Streckenabschnitte (Behelfsbrücken, Waldstrecken, an der Strecke liegende Holzlager, Treibstofflager u. a.) aufzustellen.

(3) Das Signal So 10 ist 50 m vor den Gefahrenstellen, deren Ende durch das Signal der Gegenrichtung angezeigt wird, aufzustellen.

(4) Das Signal So 10 ist ortsfest aufzustellen und nicht zu beleuchten. Die Rückseite des Signals So 10 muß grau sein.

§ 87

Signal So 11 – Isolierzeichen –

(1) Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung



Ein blauer Pfeil auf weißem Grund

(2) Das Signal So 11 gibt an, wie weit ein Gleis frei zu halten ist, damit das Umstellen von Weichen und Signalen nicht verhindert wird.

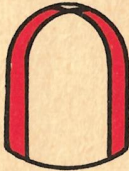
(3) Das Signal So 11 ist am Isolierstoß neben dem Gleis aufzustellen. Der blaue Pfeil muß auf den zugehörigen isolierten Gleisabschnitt weisen.

(4) Das Signal So 11 ist im Bereich der rückbaren Gleise nicht anzuwenden. Im stationären Bereich hat der Betriebsleiter die Anwendung zu bestimmen.

§ 88

Signal So 12 – Grenzzeichen –

Grenze bei zusammenlaufenden Gleisen, bis zu der ein Gleis besetzt werden kann, ohne daß Bewegungen auf dem anderen behindert werden.



Ein rot-weißes niedriges Zeichen

§ 89

Signal So 13 – Gefahrenanstrich –

(1) Kennzeichnung fester Gegenstände, die wegen zu geringem Abstand vom Gleis Personen gefährden können.

Der Gegenstand ist durch weißen Anstrich so hervor zu heben, daß die Gefahrenstelle leicht zu erkennen ist.

(2) Feste Gegenstände müssen zwischen

a) 450 mm und 3750 mm bei 1435 mm Spur;

b) 200 mm und 3100 mm bei 900 mm Spur

über Schienenoberkante durch weißen Anstrich gekennzeichnet werden, wenn nicht mindestens 300 mm breite Seitenräume frei sind. Hierunter fallen auch die Einfahrten in die Lokomotiv- und Wagenschuppen sowie die Einfahrten in Werkstatthallen.

(3) Erstreckt sich der zu geringe Abstand vom Gleis auf eine größere Länge, so kann der Anstrich auf den Anfang, das Ende und geeignete Zwischenstellen beschränkt werden. Bei Tunneln ist die Kennzeichnung der Tunneleingänge ausreichend.

§ 90

Signal So 14 – Warnpfahl –

(1) Kennzeichnung für den Anfang und das Ende einer Blinklichtschaltstrecke



Ein in waagerechter Teilung schwarzweiß gestrichener Pfahl

(2) Das Signal So 14 ist am Einschaltpunkt und am Ausschaltpunkt einer Blinklichtschaltstrecke ohne Überwachungssignal aufzustellen.

(3) Fahrten, die die Warnstrecke nicht ganz oder nur unter besonderen Bedingungen durchfahren dürfen (z. B. Sperrfahrten und Fahrten mit Kleinwagen), sind in den Örtlichen Bestimmungen für den Fahrbetrieb festzulegen.

(4) Das Signal So 14 ist bei Dunkelheit nicht zu beleuchten.

§ 91

Signal So 15 – Warntafel –

(1) Ein Signal So 16 erwarten!



Eine rechteckige weiße Tafel mit drei waagerechten schwarzen Streifen und weißen Rückstrahlern in den weißen Feldern

(2) Das Signal So 15 ist hinter dem Einschaltpunkt einer Blinklichtschaltstrecke mit Überwachungssignal aufzustellen.

(3) Die Entfernung zwischen dem Signal So 15 und dem vor dem Wegübergang stehenden Signal So 16 hat mindestens dem Bremsweg für die Geschwindigkeitsermäßigung auf 15 km/h zu entsprechen.

(4) Am Standort des Signals So 15 hat der Lokomotivführer zu prüfen, ob das Signal So 16 weißes Standlicht zeigt.

§ 92

Signal So 16 – Überwachungssignal der Blinklichtanlage –

(1) Die Blinklichtanlage ist in Tätigkeit



Über einem schwarz und weiß schräg gestreiften Mastschild mit weißen Rückstrahlern in weißen Feldern ein weißes Standlicht (Überwachungslicht)

(2) Das Signal So 16 ist vor dem Wegübergang aufzustellen. Es zeigt an, daß der Wegübergang technisch gesichert ist und mit der in den Örtlichen Bestimmungen für den Fahrbetrieb festgelegten Geschwindigkeit befahren werden darf. Leuchtet es nicht, ist die Blinklichtanlage gestört.

(3) Leuchtet das weiße Standlicht des Signals So 16, so darf der Wegübergang mit der in der Örtlichen Bestimmung für den Fahrbetrieb festgelegten Geschwindigkeit befahren werden.

(4) Leuchtet das weiße Standlicht des Signals So 16 nicht, so muß die Geschwindigkeit bis zum Wegübergang auf Schrittgeschwindigkeit ermäßigt und Signal Zp 1 gegeben werden.

(5) Für geschobene Züge sind vom Betriebsleiter entsprechende Maßnahmen festzulegen.

(6) Wenn von dem Signal So 15 ab das Signal So 16 nicht zu erkennen ist, ist ein zweites Signal So 16 im Sichtbereich aufzustellen und zusätzlich durch einen gelben Rückstrahler am Mastschild zu kennzeichnen.



§ 93

Signal So 17 – Begrenzungssignal –

(1)



Eine mit waagerechter Teilung orange-weiß gestrichene Tafel mit gelben Rückstrahlern im orangenen Feld

(2) Das Signal So 17 kennzeichnet den Anfang und das Ende des Wirkungsbereiches einer Isotopenstrahlenschranke.

(3) Das Signal So 17 ist 1,50 m über Schienenoberkante anzubringen. Es ist so aufzustellen, daß der für den radioaktiven Strahler festgelegte Strahlenkegel ausreichend abgesichert ist. Es ist mindestens ein Abstand von 10 m vor und 10 m nach dem radioaktiven Strahler einzuhalten.

(4) Das Signal So 17 ist bei zweigleisiger Strecke rechts neben dem Gleis und bei eingleisiger Strecke rechts und links neben dem Gleis aufzustellen.

(5) Das Signal So 17 ist bei Dunkelheit nicht zu beleuchten.

P.

Schlußbestimmungen

§ 94

Aufstellen von Signalen

Die Aufstellung der Signale hat nach den Grundsätzen für die Ausgestaltung der Werkbahnsicherungsanlagen des Braunkohlenbergbaues über Tage zu erfolgen.

§ 95

Einführung neuer Signale

Die Einführung neuer Signale bedarf der besonderen Genehmigung der Obersten Bergbehörde. Begründete Anträge auf Einführung neuer Signale sind bei der zuständigen Bergbehörde schriftlich einzureichen.

§ 96

Bekanntmachung

Diese Anordnung ist den Werkträgern des Fahrbetriebes gegen Empfangsbestätigung auszuhändigen.

§ 97

Übergangsbestimmungen

(1) Änderungen, die bei vorhandenen Werkbahnen oder Betriebseinrichtungen auf Grund dieser Anordnung zu treffen sind, müssen bis zum 31. Dezember 1966 durchgeführt sein.

(2) Bei Tagebauen, die bis zum 31. Dezember 1970 auslaufen und keine Verbindung zu benachbarten Werken haben, sind Änderungen nicht erforderlich.

(3) Die Oberste Bergbehörde kann die in den Absätzen 1 und 2 festgelegten Fristen verlängern.

(4) Die Verwendung der in der Anlage aufgeführten Signale ist in vorhandenen Betriebsanlagen zugelassen. Sie dürfen bei Neuaufschlüssen und neuen Stellwerksanlagen nicht verwendet werden.

(5) Ausnahmegenehmigungen, die auf Grund der gemäß § 98 Abs. 2 außer Kraft tretenden Bestimmungen erteilt worden sind, bleiben bis zum Ablauf der Frist, für die sie erteilt worden sind, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1966 in Kraft.

§ 98

Inkrafttreten

(1) Diese Anordnung tritt 3 Monate nach ihrer Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten die Anlagen 5 und 6 der Arbeitsschutzanordnung 902 vom 22. Oktober 1952 — Elektro-Lokomotiv-Führer in Bergbaubetrieben — (GBl. 1953 S. 431) in der Fassung vom 19. Juli 1957 (GBl. I S. 454) außer Kraft.

Leipzig, den 5. Juli 1965

**Der Leiter
der Obersten Bergbehörde
der Deutschen Demokratischen Republik**

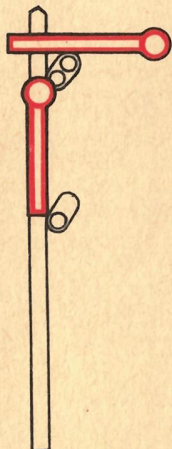
**I. V.: Gibbels
Stellvertreter des Leiters**

Anlage
zu § 97 Abs. 4 der vorstehenden Anordnung

**Signale, die gemäß § 97 Abs. 4 der vorstehenden Anordnung
weiter verwendet werden dürfen**

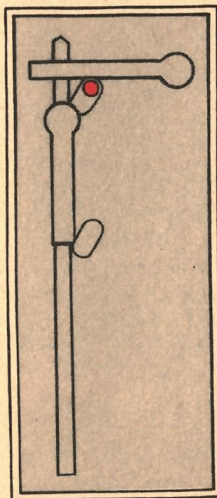
§ 1
Signal Hf 0

Halt!



Tageszeichen

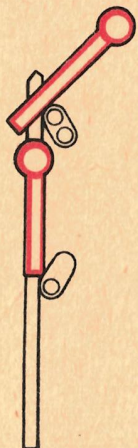
*Der Signalfügel – bei zweiflügligen
Signalen der obere Flügel – zeigt
waagrecht nach rechts*



Nachtzeichen

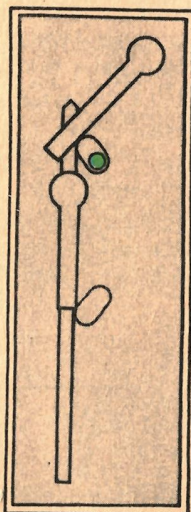
Ein rotes Licht

Fahrt frei!



Tageszeichen

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



Nachtzeichen

Ein grünes Licht

§ 3

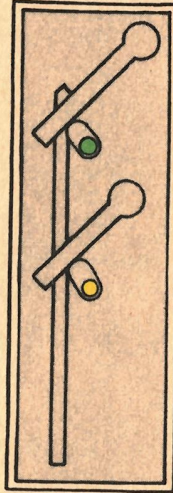
Signal Hf 2

Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung!



Tageszeichen

*Zwei Signalfügel zeigen nach rechts
aufwärts unter einem Winkel von
etwa 45°*



Nachtzeichen

*Ein grünes und senkrecht darunter
ein gelbes Licht*

§ 4

Signal Vf 0

Halt erwarten!



Tageszeichen

*Eine runde gelbe Scheibe mit schwar-
zem Ring und weißem Rand steht
senkrecht*



Nachtzeichen

*Zwei schräg übereinander nach rechts
steigende gelbe Lichter*

§ 5

Signal Vf 1

Am Hauptsignal ist Signal Hf 1 oder Signal Hf 2 zu erwarten



Tageszeichen

Die Scheibe liegt waagrecht



Nachtzeichen

*Zwei schräg übereinander nach rechts
steigende grüne Lichter*

§ 6

Signal Hf S 100

Standort des Signals für geschobene Züge



Ein gelbes Licht

§ 7

Signal H I S 101

(1) Halt!



Ein rotes Licht

(2) Durch Zugeinwirkung schaltet das Signal H I S 100 selbsttätig auf Signal H I S 101, wenn das erste Fahrzeug am Standort des Signals vorbeigefahren ist und das zugehörige Hauptsignal „Halt“ zeigt.

§ 8

Signal H I S 102

Fahrt frei!



Ein grünes Licht

§ 9

Signal H1 S 103

(1) Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung!



Ein grünes und ein gelbes Licht

(2) Signal H1 S 102 und H1 S 103 zeigen den gleichen Fahrtbegriff wie das zugehörige Hauptsignal.

§ 10

Knallsignal

(1) Halten!

Hintereinander ertönen drei Knalle

(2) Das Knallsignal ist gleichzeitig mit den Signalen Sh 1 oder Sh 2 durch Knallkapseln zu geben, die auf den Schienenstrang ausgelegt werden.

Dieses Signal wird nur auf Reichsbahnstrecken angewandt, die neben Grubenbahnen parallel laufen, wenn eine Gefährdung der Deutschen Reichsbahn eingetreten ist.

§ 11

Signal Zs 2a – Handzeichentafel –

(1)



Eine weiße Tafel mit rotem Rand und rotem H in lateinischer Schreibschrift

(2) Das Signal Zs 2a ist am Mast des zugehörigen Hauptsignals anzubringen.

(3) Der Lokomotivführer darf nach dem Halten am Hauptsignal, wenn Signal Zs 2a angebracht ist, auf Handzeichen, und zwar durch wiederholtes waagerechtes Bewegen des Armes mit der Winkscheibe, bei Dunkelheit mit einer weißleuchtenden Handlampe, mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h bis zum nächsten Hauptsignal weiterfahren.

(4) Das Signal Zs 2a darf nur angewandt werden, wenn das Signal Ra 2 des Wärters vom Lokomotivführer am Standort des Hauptsignals zweifelsfrei aufgenommen wird. Sind Verwechslungen durch andere Zug- oder Rangierfahrten möglich, darf das Signal Zs 2a nicht angewandt werden.

§ 12

Signal Zs 6a – Frühhaltanzeiger –

(1) Vorsichtig einfahren! Gleis ist besetzt!



Weiß ausgeleuchtetes Kreuz

(2) Für die Anwendung des Signals Zs 6a gilt § 16 der Signalordnung.

§ 13

Signal Gsp 1 – Fahrverbot aufgehoben –

(1)



Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

(2) Das Signal Gsp 1 ersetzt bei Zügen nicht den Abfahrtauftrag.

(3) Für unbegleitete Rangierabteilungen (allein fahrende Lokomotiven usw.) gilt das Signal Gsp 1 als Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter an den Lokomotivführer, sofern der Lokomotivführer vor der Verwandlung des Signals das für ihn gültige Signal Gsp 0 wahrgenommen hat.

(4) Für begleitete Rangierabteilungen gilt das Signal Gsp 1 als Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter, sofern der Rangierleiter vor der Verwandlung des Signals das für die Rangierabteilung gültige Signal Gsp 0 wahrgenommen hat.

(5) Wenn mehrere Rangierabteilungen vor einem Signal Gsp 0 halten oder sich ihm nähern, gilt der Fahrauftrag oder die Zustimmung gemäß Absätzen 3 und 4 nur für die erste Rangierabteilung. Jede folgende Rangierabteilung muß erneut das Erscheinen des Signals Gsp 0 und danach das Signal Gsp 1 abwarten. Erscheint das Signal Gsp 0, bevor die Spitze einer Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, so gelten Fahrauftrag bzw. Zustimmung als zurückgenommen.

NOTIZEN

NOTIZEN

NOTIZEN

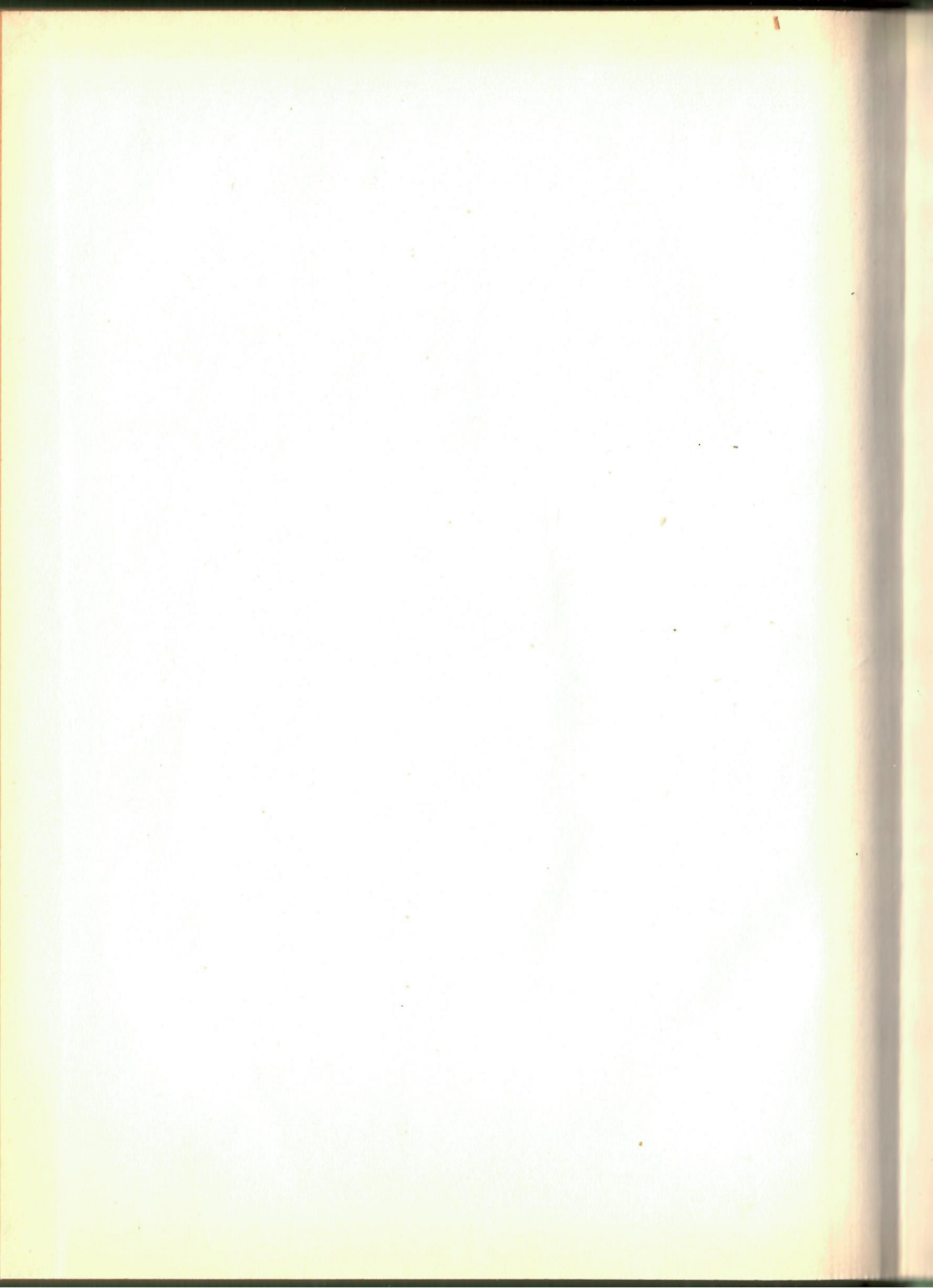
NOTIZEN

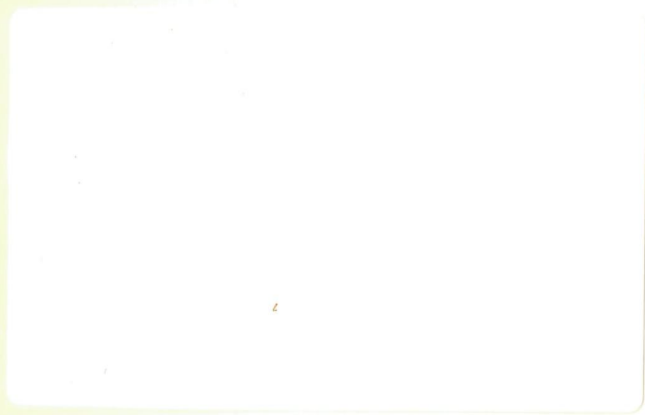
NOTIZEN

NOTIZEN

NOTIZEN

NOTIZEN





+

+

Senatsbibliothek Berlin

N11<

Zentral- und Landesbibliothek Berlin

43201660

109



Strasse des 17. Juni 112, 10623 Berlin