



GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 1. MÄRZ 1975 · SONDERDRUCK NR. 784

Anordnung
über die Werkbahnsignale
im Braunkohlenbergbau
— Signalordnung (SOBr) —

vom 4. Oktober 1974

STAATSVERLAG
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

Ges 46-Sonderdr. 784



GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 1. MÄRZ 1975 · SONDERDRUCK NR. 784

**Anordnung
über die Werkbahnsignale
im Braunkohlenbergbau
— Signalordnung (SOBr) —**

vom 4. Oktober 1974

**STAATSVERLAG
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK**

REPERTORIUM



der Preussischen Akademie der Wissenschaften

VERLAG DER AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN

Abhandlung
über die Weltanschauung
im Altertum
—
1871

B, III, 2



Senatsbibliothek
Berlin

INHALTSVERZEICHNIS

| | §§ |
|---|-------|
| A. Allgemeine Bestimmungen | 1— 3 |
| Geltungsbereich | 1 |
| Allgemeine Bestimmungen für die Signale | 2 |
| Aufstellen von Signalen | 3 |
| B. Lichthaupt- und Lichtvorsignale (Hl) | 4— 9 |
| Allgemeine Bestimmungen für Lichthauptsignale | 4 |
| Signal Hl 1 — Fahrtsignal — | 5 |
| Signal Hl 4a — Grünes Blinklichtsignal — | 6 |
| Signal Hl 13 — Haltsignal — | 7 |
| Signal Hl S — Schubhalt-Signal — | 8 |
| Lichtvorsignale | 9 |
| C. Zusatzsignale an Lichthauptsignalen (Zs) | 10—13 |
| Signal Zs 1 — Ersatzsignal — | 10 |
| Signal Zs 1H — Handersatzsignal — | 11 |
| Signal Zs 4 — Richtungsanzeiger — | 12 |
| Signal Zs 6 — Frühhaltanzeiger — | 13 |
| D. Gleisperrsignale (Gsp) | 14—15 |
| Signal Gsp 0 — Haltsignal — | 14 |
| Signal Gsp 2 — Gleisentsperrungssignal — | 15 |
| E. Signale für elektrische Zugförderung (El) | 16—23 |
| Allgemeines | 16 |
| Signale El 1 und El 2 | 17 |
| Signal El 1 — Ausschaltsignal — | 18 |
| Signal El 2 — Einschaltsignal — | 19 |
| Signale El 4 und El 5 | 20 |
| Signal El 4 — Stromabnehmer ab-Signal — | 21 |
| Signal El 5 — Stromabnehmer an-Signal — | 22 |
| Signal El 6 — Stromabnehmer-Haltsignal — | 23 |
| F. Signal für Schiebelokomotiven (Sp) | 24 |
| Signal Sp 1 — Nachschiebe-Einstellsignal — | 24 |
| G. Langsamfahrsignale (Lf) | 25—29 |
| Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 | 25 |

| | |
|---|--------------|
| | §§ |
| Signal Lf 1 – Langsamfahrankündigungsscheibe – | 26 |
| Signal Lf 2 – Anfangsscheibe – | 27 |
| Signal Lf 3 – Endscheibe – | 28 |
| Signal Lf 4 – Geschwindigkeitstafel – | 29 |
| | |
| H. Schutzhaltssignale (Sh) | 30–33 |
| Allgemeines | 30 |
| Signal Sh 1 – Kreissignal – | 31 |
| Signal Sh 2 – Haltscheibe – | 32 |
| Signal Sh 5 – Horn- oder Pfeifsignal – | 33 |
| | |
| I. Signale des Triebfahrzeugführers, Bremsprobensignale und Signale an Be- und Entladestellen (Zp) | 34–45 |
| Signale des Triebfahrzeugführers | 34 |
| Signal Zp 1 – Achtungssignal – | 35 |
| Signal Zp 5 – Notsignal – | 36 |
| Bremsprobensignale | 37 |
| Signal Zp 12 – Bremse anlegen – | 38 |
| Signal Zp 13 – Bremse lösen – | 39 |
| Signal Zp 14 – Bremse in Ordnung – | 40 |
| Signale an Be- und Entladestellen | 41 |
| Signal Zp 9 – Abfahrtsignal – | 42 |
| Signal Zp 16 – Wegfahrtsignal – | 43 |
| Signal Zp 17 – Herkommessignal – | 44 |
| Signal Zp 18 – Haltsignal – | 45 |
| | |
| J. Aufforderungssignale zum Pfeifen (Pf) | 46–48 |
| Allgemeines | 46 |
| Signal Pf 1 – Pfeiftafel vor Gefahrenstelle – | 47 |
| Signal Pf 2 – Pfeiftafel vor Wegübergang – | 48 |
| | |
| K. Signale für den Rangierbetrieb (Ra) | 49–56 |
| Allgemeines | 49 |
| Signal Ra 1 – Wegfahrtsignal – | 50 |
| Signal Ra 2 – Herkommessignal – | 51 |
| Signal Ra 3 – Aufdrücksignal – | 52 |
| Signal Ra 5 – Haltsignal – | 53 |
| Signal Ra 10 – Rangierhalttafel – | 54 |
| Signal Ra 11b – Rangierhaltssignal – | 55 |
| Signal Ra 12 – Rangierfahrtsignal – | 56 |

| | |
|--|-------|
| | §§ |
| L. Weichensignale (Wn) | 57—66 |
| Allgemeines | 57 |
| Signal Wn 1 — Gerader Zweig — | 58 |
| Signal Wn 2a — Gebogener Zweig, von der Weichenspitze aus gesehen — | 59 |
| Signal Wn 2b — Gebogener Zweig, vom Herzstück aus gesehen, bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen — | 60 |
| Signal Wn 2c — Gebogener Zweig, vom Herzstück aus gesehen, bei Außenbogenweichen — | 61 |
| Signale für doppelte Kreuzungsweichen | 62 |
| Signal Wn 3 — Geradeaus von links nach rechts — | 63 |
| Signal Wn 4 — Geradeaus von rechts nach links — | 64 |
| Signal Wn 5 — Im Bogen von links nach links — | 65 |
| Signal Wn 6 — Im Bogen von rechts nach rechts — | 66 |
| M. Signale an Zügen und Kleinwagen (Zg) | 67—70 |
| Signal Zg 1 — Spitzensignal — | 67 |
| Signal Zg 3a — Schlußsignal — | 68 |
| Signale bei Schiebelokomotivbetrieb | 69 |
| Signal Zg 5 — Kleinwagensignal — | 70 |
| N. Warnsignale bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise (Wa) | 71—75 |
| Allgemeines | 71 |
| Signal Wa 1 — Vorsichtsignal — | 72 |
| Signal Wa 2 — Gleisräumsignal — | 73 |
| Signal Wa 3 — Fluchtsignal — | 74 |
| Signal Wa 4 — Fahnen Schild — | 75 |
| O. Sonstige Signale (So) | 76—90 |
| Signal So 2 — Schachbrettafel — | 76 |
| Signal So 3a — Vorsignaltafel — | 77 |
| Signal So 5 — Trapeztafel — | 78 |
| Signal So 6 — Kreuztafel — | 79 |
| Signal So 7a und Signal So 7b — Schneeflugtafeln — | 80 |
| Signal So 8 — H-Tafel — | 81 |
| Signal So 11 — Isolierzeichen — | 82 |
| Signal So 12 — Grenzzeichen — | 83 |
| Signal So 13 — Gefahrenanstrich — | 84 |
| Signale für die Wegübergangssicherungsanlagen | |
| Signal So 14 — Warnpfahl — | 85 |
| Signal So 15a und Signal So 15b — Warntafeln — | 86 |
| Signal So 16a und Signal So 16b — Überwachungssignal einer Wegübergangssicherungsanlage — | 87 |
| Signal So 16c — Überwachungssignal einer innerbetrieblichen Wegübergangssicherungsanlage — | 88 |
| Signal So 17 — Begrenzungssignal — | 89 |
| Signal So 18 — Auftragsankündigungssignal — | 90 |

| | |
|--|--------------|
| | §§ |
| P. Sonstige Bestimmungen | 91–95 |
| Einführung neuer Signale | 91 |
| Sonderregelungen | 92 |
| Bekanntmachung | 93 |
| Übergangsbestimmungen | 94 |
| Inkrafttreten | 95 |
| | |
| Anlage zu § 94 Abs. 2 der vorstehenden Anordnung | 1–14 |
| | |
| I. Formhauptsignale (Hf) | 1– 3 |
| Signal Hf 0 – Haltsignal – | 1 |
| Signal Hf 1 – Fahrtsignal – | 2 |
| Signal Hf 2 – Fahrt-Geschwindigkeits- beschränkungssignal – | 3 |
| | |
| II. Formvorsignale (Vf) | 4– 5 |
| Signal Vf 0 – Haltvorsignal – | 4 |
| Signal Vf 1 – Fahrtvorsignal – | 5 |
| | |
| III. Lichthauptsignale (Hl) | 6–10 |
| Signal Hl S 100 – Standortssignal für geschobene Züge – | 6 |
| Signal Hl S 101 – Haltsignal für geschobene Züge – | 7 |
| Signal Hl S 102 – Fahrtsignal für geschobene Züge – | 8 |
| Signal Hl S 103 – Grün-gelb-Signal für geschobene Züge – | 9 |
| Signal Hl 103 – Fahrt-Geschwindigkeitsbeschränkungssignal – | 10 |
| | |
| IV. Zusatzsignal am Hauptsignal (Zs) | 11 |
| Signal Zs 2a – Handzeichentafel – | 11 |
| | |
| V. Gleisperrsignal (Gsp) | 12 |
| Signal Gsp 1 – Fahrverbotaufhebungssignal – | 12 |
| | |
| VI. Signale für den Rangierbetrieb (Ra) | 13–14 |
| Signal Ra 110a – Rangierhalttafel – | 13 |
| Signal Ra 110b – Rangierhalttafel für geschobene Rangierfahrten – | 14 |

Anordnung über die Werkbahnsignale im Braunkohlenbergbau — Signalordnung (SOBr) —

vom 4. Oktober 1974

Auf Grund des § 12 Abs. 7 der Verordnung vom 14. Januar 1970 über das Statut der Obersten Bergbehörde beim Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik (GBl. II Nr. 11 S. 57) in der Fassung der Zweiten Verordnung vom 21. Dezember 1973 (GBl. I 1974 Nr. 2 S. 9) wird im Einvernehmen mit den Leitern der zuständigen zentralen staatlichen Organe und in Übereinstimmung mit dem Bundesvorstand des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes sowie dem Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Bergbau-Energie folgendes angeordnet:

A.

Allgemeine Bestimmungen

§ 1

Geltungsbereich

Diese Anordnung gilt für Werkbahnen im Braunkohlenbergbau über Tage. Sie gilt nicht für Anschlußbahnen.

§ 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, wenn die Notwendigkeit für ihre Anwendung besteht. Die Signale sind entsprechend der als Beispiele dargestellten Signalbilder der Anordnung herzustellen. Die Ausführung der Signale muß der Signalbeschreibung entsprechen. Signalschirme für Lichtsignale sind so herzustellen, daß die Lichtpunkte entsprechend den Signalbeschreibungen angeordnet sind. Die Rückseite der Signale muß so beschaffen sein, daß Verwechslungen mit anderen Signalen ausgeschlossen sind.

(2) In der Signalbeschreibung gilt die Bezeichnung rechts und links im Sinne der Fahrtrichtung.

(3) Soweit die Signale zu beleuchten sind, ist dies in den jeweiligen Festlegungen zu den Signalen gefordert.

(4) Die für die Dunkelheit vorgeschriebenen Signale (Nachtszeichen) sind mit dem Eintritt der Dämmerung ohne Rücksicht auf künstliche Beleuchtung bis zum Eintritt voller Tageshelle oder bei unsichtigem Wetter anzuwenden. Als unsichtiges Wetter gelten witterungsbedingte Sichtweiten unter 100 m. Bei Lichtsignalen ist bei unsichtigem Wetter die stärkere Tagesbeleuchtung einzuschalten. Unabhängig davon ist es zulässig, auch in anderen Fällen die Nachtszeichen — insbesondere die Handsignale — am Tage anzuwenden, wenn dadurch die Signalaufnahme verbessert werden kann.

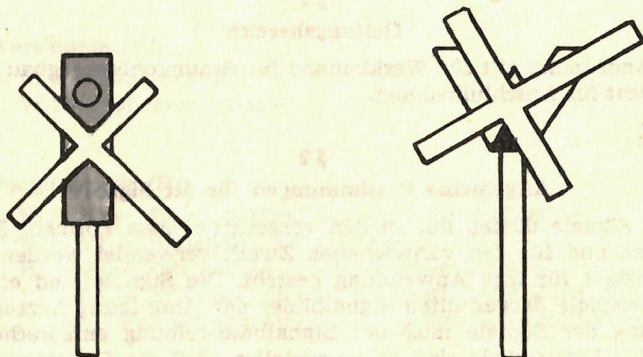
(5) Ist in dem im Abs. 4 genannten Zeitraum oder bei unsichtigem Wetter ein Nachtzeichen vollständig oder teilweise erloschen, das Tageszeichen aber zweifelsfrei erkennbar, so gilt das Tageszeichen. Erloschene Lichthauptsignale gelten als Haltsignale.

(6) Wird im Einzelfall ein Signal nicht deutlich wahrgenommen, so muß die Bedeutung angenommen werden, die die größte Vorsicht erfordert.

(7) Lichtsignale, die ein weißes Kennlicht zeigen, gelten fahrbetrieblich als nicht vorhanden.

(8) Lichthauptsignale sind durch weiß-rot-weiße Mastschilder oder weiß-rot-weißen Anstrich des Signalmastes zu kennzeichnen.

(9) Ein ungültiges ortsfestes 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 ortsfeste Signale an Weichen und Gleissperren sind zu verdecken. Ungültige nicht ortsfeste Signale sind zu entfernen.



(10) Gezogene und geschobene Züge sowie Rangierabteilungen haben an haltzeigenden Signalen mit der Spitze des Triebfahrzeuges (Pufferbohle) unmittelbar vor dem Signal zu halten. Bei Vorspann- oder Doppellokomotiven gilt als Spitze des Triebfahrzeuges die Pufferbohle des vorderen Triebfahrzeuges. Ausgenommen hiervon sind die Festlegungen des § 14 Abs. 1.

(11) Signale, die nur für geschobene Züge und geschobene Rangierabteilungen gelten, sind mit Ausnahme der Signale HIS, HIS 100 bis HIS 103 durch ein Zusatzschild mit der Aufschrift „Geschoben“ zu kennzeichnen.

(12) Für Strossengleise ist die Gleisseite für die Signalstandorte in den örtlichen Bestimmungen für den Fahrbetrieb (im folgenden ÖBF genannt) festzulegen.

(13) Einzelnd fahrende Triebfahrzeuge sind Züge im Sinne dieser Anordnung.

(14) Der Weichenbereich im Sinne dieser Anordnung endet bei Einfahrten am nächsten Lichthauptsignal und bei Ausfahrten hinter der letzten zu befahrenden Weiche.

§ 3

Aufstellen von Signalen

Das Aufstellen der Signale hat nach den für die Ausgestaltung der Werkbahnsicherungsanlagen des Braunkohlenbergbaus über Tage geltenden Bestimmungen* zu erfolgen.

B.

Lichthaupt- und Lichtvorsignale (H1)

§ 4

Allgemeine Bestimmungen für Lichthauptsignale

(1) Lichthauptsignale sind Einfahrtsignale, Ausfahrtsignale, Zwischensignale, Blocksignale, Deckungssignale, Schubsignale, Rangierhauptsignale.

(2) Die Grundstellung der Lichthauptsignale ist die Stellung „Halt“. Die Stellung „Fahrt“ als Grundstellung ist zulässig für

- a) Lichthauptsignale auf Strecken mit automatischem Streckenblock
- b) Lichthauptsignale von Betriebsstellen, die ausgeschaltet sind.

Lichthauptsignale gelten für Zug-, Rangier- und Kleinwagenfahrten.

(3) Die Lichthauptsignale sind in der Regel rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis anzuordnen. Die Kennzeichnung links stehender Lichthauptsignale hat durch Signal So 2 zu erfolgen.

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

(5) Lichthauptsignale – ausgenommen in der Stellung „Halt“ – zeigen an, daß die für die Strecke zulässige Geschwindigkeit beibehalten werden darf oder vermindert werden muß und der folgende Gleis- oder Streckenabschnitt bis zum nächsten Lichthauptsignal frei ist.

§ 5

Signal H1 1 – Fahrtsignal –

Das Signal H1 1 zeigt an, daß der folgende Gleis- oder Streckenabschnitt mit der zulässigen Geschwindigkeit befahren werden darf.

* Zur Zeit gilt:

Weisung 7/72 des Generaldirektors der VVB Braunkohle vom 1. April 1972 für die Ausgestaltung der Werkbahnsicherungsanlagen des Braunkohlenbergbaus über Tage (Sonderdruck der VVB Braunkohle)



Ein grünes Licht

§ 6

Signal Hl 4a – Grünes Blinklichtsignal –

(1) Das Signal Hl 4a zeigt an, daß der folgende Gleis- oder Streckenabschnitt mit verminderter Geschwindigkeit zu befahren ist, und bedeutet gleichzeitig, daß am nächsten Lichthauptsignal das Signal Hl 13 bzw. Hl S zu erwarten ist.



Ein grünes Blinklicht

(2) Lichthauptsignale, die den Signalbegriff Hl 4a zeigen können, sind entsprechend den geltenden Bestimmungen* zu kennzeichnen.

§ 7

Signal Hl 13 – Haltsignal –

(1) Das Signal Hl 13 zeigt an, daß unmittelbar vor dem Signal anzuhalten ist.

* Zur Zeit gilt:
Weisung 7/72 (s. Fußnote zu § 3)



Ein rotes Licht

(2) Für die Vorbeifahrt eines Zuges am Signal H13 auf Grund Signal Zs 1 gilt § 10.

(3) Die Vorbeifahrt einer Rangierabteilung am Signal H13 ist erlaubt, wenn am Signalschirm Signal Ra 12 erscheint oder die Zustimmung bzw. der Fahrauftrag des Wärters auf andere Weise erfolgt.

(4) Zeigt das Lichthauptsignal bei Annäherung einer Rangierabteilung noch einen Fahrtbegriff, dann ist anzuhalten und das Erscheinen des Signals H13 abzuwarten.

§ 8

Signal H1S – Schubhalt-Signal –

(1) Das Signal H1S zeigt an, daß Triebfahrzeuge geschobener Züge und geschobener Rangierabteilungen unmittelbar vor dem Signal anzuhalten haben.



Zwei blaue Lichter, waagrecht nebeneinander

(2) Für die Vorbeifahrt eines geschobenen Zuges am Signal H1S auf Grund Signal Zs 1 gilt § 10.

(3) Die Vorbeifahrt einer geschobenen Rangierabteilung am Signal H1 S ist erlaubt, wenn am Signalschirm Signal Ra 12 erscheint oder die Zustimmung bzw. der Fahrauftrag des Wärters auf andere Weise erfolgt.

(4) Zeigt das Lichthauptsignal bei Annäherung einer geschobenen Rangierabteilung noch einen Fahrtbegriff, dann ist anzuhalten und das Erscheinen des Signals H1 S abzuwarten.

§ 9

Lichtvorsignale

(1) Lichtvorsignale sind anzuwenden, wenn Einfahr-, Block- und Deckungssignale im Bremswegabstand nicht erkennbar sind.

(2) Lichtvorsignale sind zur Unterscheidung von den Lichthauptsignalen durch Signal So 3a zu kennzeichnen.

(3) An einem Lichtvorsignal darf nur das Signal H1 1 oder H1 4a erscheinen. Das Lichtvorsignal ist mit dem für die Fahrt gültigen Lichthauptsignal so zu verbinden, daß das Signal H1 1 erst gegeben werden kann, wenn zuvor am Lichthauptsignal das Signal H1 1 oder H1 4a erscheint. Erlischt am Lichthauptsignal das Signal H1 1 oder das Signal H1 4a, muß gleichzeitig am Lichtvorsignal das Signal H1 1 in H1 4a wechseln.

(4) Ein Lichtvorsignal mit Signal H1 4a bedeutet, daß am nächsten Lichthauptsignal das Signal H1 13 bzw. Signal H1 S zu erwarten ist.

(5) Ein Lichtvorsignal mit Signal H1 1 bedeutet, daß am nächsten Lichthauptsignal das Signal H1 1 oder H1 4a zu erwarten ist.

(6) Lichtvorsignale stehen mindestens im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremsweges vor dem zugehörigen Lichthauptsignal.

(7) Lichtvorsignale sind in der Regel rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis anzuordnen. Muß ein Vorsignal links vom zugehörigen Gleis aufgestellt werden, so ist das zugehörige Signal So 3a in Höhe des Lichtvorsignals rechts neben dem Gleis aufzustellen.

(8) Die Wahrnehmung des Lichtvorsignals entbindet den Triebfahrzeugführer nicht von der Beobachtung des zugehörigen Lichthauptsignals.

C.

Zusatzsignale an Lichthauptsignalen (Zs)

§ 10

Signal Zs 1 – Ersatzsignal –

(1) Das Signal Zs 1 zeigt an, daß am Halt zeigenden Lichthauptsignal vorsichtig vorbeigefahren werden darf.



Ein weißes Blinklicht

(2) Das Signal Zs 1 gilt für Züge und ist am Lichthauptsignal zu zeigen. Es hat nach dem Anschalten am Signal Hl 13 so lange zu blinken, bis ein geschobener Zug vom Signal Hl S aus am Signal Hl 13 mit dem Triebfahrzeug vorbeigefahren ist.

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

(4) Das Signal Zs 1 gilt nicht, wenn es erlischt, bevor das Triebfahrzeug 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 für den anschließenden Weichenbereich.

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

§ 11

Signal Zs 1H – Handsatzsignal –

(1) Das Signal Zs 1H zeigt an, daß vom falschen Gleis vorsichtig eingefahren werden darf.



Mehrmals langsam waagerechte Hin- und Herbewegung mit einer grün abgeblendeten Handlampe

(2) Bei Signal Zs 1H darf ein Zug vom falschen Gleis ohne Halt am Einfahrtsignal vorsichtig – mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h – in den Bahnhof einfahren.

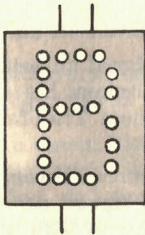
(3) Das Signal Zs 1H ist nur dann zu geben, wenn im Sichtbereich des Wärters auf einer weiteren einmündenden Strecke nicht mit der Annäherung eines Zuges auf falschem Gleis zu rechnen ist.

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

§ 12

Signal Zs 4 – Richtungsanzeiger –

(1) Das Signal Zs 4 bedeutet, daß der Fahrweg in die angezeigte Richtung führt.



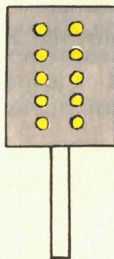
Ein weißleuchtender Buchstabe oder eine weißleuchtende Zahl

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

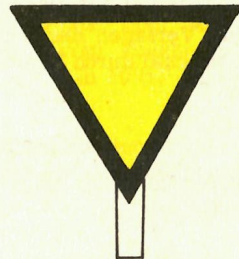
§ 13

Signal Zs 6 – Frühhaltanzeiger –

(1) Das Signal Zs 6 kennzeichnet ein Einfahrgleis, das besonders kurz oder teilweise besetzt ist.



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 Lichthauptsignal anzubringen. Es zeigt an, daß ein Zug wegen Einfahrt in ein Stumpfgleis, in ein teilweise besetztes Gleis oder in besetzte Strossengleise erheblich früher zum Halten gebracht werden muß, als bei den übrigen Einfahrten.

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

D.

Gleissperrsignale (Gsp)

§ 14

Signal Gsp 0 – Haltsignal –

(1) Das Signal Gsp 0 zeigt an, daß Zug- und Rangierfahrten mit der Spitze des ersten Schienenfahrzeuges über das Signal hinaus verboten sind und daß Drehscheiben, Gleisbrückenwaagen und Schiebebühnen nicht befahren werden dürfen.



Ein waagerechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

(2) Das Signal Gsp 0 gilt für Züge und Rangierabteilungen. Es ist – ausgenommen bei Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbrückenwaagen und Stumpfgleisabschlüssen – in der Regel rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen. Muß die Signalstellung auf der Rückseite erkennbar sein, ist diese bei Tage durch zwei kleine weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund und bei Dunkelheit durch zwei mattweiße Sternlichter waagrecht nebeneinander darzustellen.

(3) Das Signal Gsp 0 ist bei Dunkelheit zu beleuchten.

(4) Das Signal Gsp 0 ist auch als Stumpfgleisabschluß an Prellböcken einseitig sichtbar aufzustellen. In den ÖBF ist festzulegen, ob das Signal Gsp 0 an Prellböcken bei Dunkelheit zu beleuchten ist. **ÖBF**

§ 15

Signal Gsp 2 – Gleisentsperrungssignal –

(1) Das Signal Gsp 2 zeigt an, daß die Gleissperre abgelegt ist.



Ein senkrechter schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

(2) Das Signal Gsp 2 ersetzt nicht die Zustimmung des Wärters oder den Fahrauftrag des Rangierleiters.

(3) Die Rückseite des Signals ist bei Tag durch eine kleine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund und bei Dunkelheit durch ein mattweißes Sternlicht darzustellen.

E.

Signale für elektrische Zugförderung (El)

§ 16

Allgemeines

(1) Die El-Signale kennzeichnen bei elektrischer Zugförderung Fahrleitungsunterbrechungen, spannungslose, gestörte oder ausgeschaltete Fahrleitungsabschnitte und das Ende der Fahrleitung, wenn das Gleis darüber hinaus verlegt ist.

(2) Die El-Signale müssen aus einer auf der Spitze stehenden weiß und schwarz umrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißem Signalzeichen bestehen.

(3) Die El-Signale sind stets in stationären Gleisanlagen und nach Bedarf in rückbaren Gleisanlagen mit Fahrleitungsanlagen zu verwenden. Ausgenommen sind Gleisverbindungen im Bahnhofsbereich.

(4) Ist im Fahrbetrieb regelmäßig mit Fahrten auf falschem Gleis zu rechnen, sind die Rückseiten der El-Signale stets mit dem Gegensignal auszurüsten.

(5) Die El-Signale sind in ausreichendem Abstand vor dem bezeichneten Fahrleitungsabschnitt rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis anzubringen. Die Signale El 2 und El 5 sind bei eingleisigen Strecken links neben dem Gleis aufzustellen.

§ 17

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.

§ 18

Signal El 1 – Ausschaltsignal –

Das Signal El 1 zeigt an, daß der Fahrschalter des elektrischen Triebfahrzeuges spätestens am Standort des Signals auszuschalten ist.



Ein zerlegtes weißes U

§ 19

Signal El 2 – Einschaltsignal –

Das Signal El 2 zeigt an, daß der Fahrschalter des elektrischen Triebfahrzeuges nach Vorbeifahren am Signal wieder eingeschaltet werden darf.



Ein geschlossenes weißes U

§ 20

Signale El 4 und El 5

(1) Die Signale El 4 und El 5 sind nicht ortsfest. Sie sind bei Dunkelheit zu beleuchten. Die Rückseite des Signals El 4 hat das Signal El 5 zu zeigen.

(2) Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die links neben dem Gleis angebrachten Signale El 4 und El 5.

§ 21

Signal El 4 – Stromabnehmer ab-Signal –

(1) Das Signal El 4 kennzeichnet den Beginn eines Gleis- oder Streckenabschnittes, der nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden darf.



Ein waagerechter weißer Streifen

(2) Am Standort des Signals El 4 müssen die Stromabnehmer völlig gesenkt sein.

§ 22

Signal El 5 – Stromabnehmer an-Signal –

Das Signal El 5 kennzeichnet das Ende eines Streckenabschnittes, der mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden muß. Es zeigt an, daß die Stromabnehmer wieder angelegt werden dürfen, wenn das Triebfahrzeug am Signal vorbeigefahren ist.



Ein senkrechter weißer Streifen

§ 23

Signal El 6 – Stromabnehmer-Haltsignal –

(1) Das Signal El 6 zeigt an, daß Fahrten über das Signal hinaus für Triebfahrzeuge mit angelegten Stromabnehmern verboten sind.



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

(2) Das Signal El 6 ist vor den Enden von Fahrleitungen und vor Fahrleitungsabschnitten, die für längere Zeit außer Betrieb gesetzt sind, anzubringen.

(3) Hat ein Gleis einer Gleisverzweigung keine Fahrleitung, so ist dies durch einen blauen Pfeil auf weißem Grund über dem Signal anzuzeigen. Die Pfeilspitze hat auf das Gleis ohne Fahrleitung zu zeigen.

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

F.

Signal für Schiebelokomotiven (Sp)

§ 24

Signal Sp 1 – Nachschiebe-Einstellsignal –

(1) Das Signal Sp 1 kennzeichnet den Punkt eines Streckenabschnittes, an dem Schiebelokomotiven das Nachschieben einzustellen haben.



Um 90° nach rechts umgelegtes weißes T auf schwarzer Rechteckscheibe

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

G.

Langsamfahrsignale (Lf)

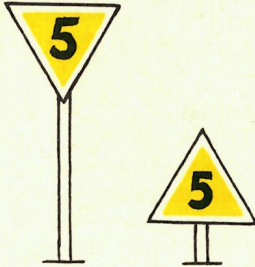
§ 25

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.

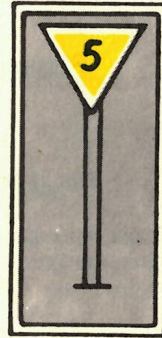
Signal Lf 1 – Langsamfahrkündigungsscheibe –

(1) Die durch Signal Lf 1 angezeigte Geschwindigkeit darf auf dem folgenden durch Anfang- und Endscheibe begrenztem Gleis- oder Streckenabschnitt 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

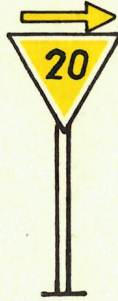
Das Tageszeichen ist zu beleuchten

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

(3) Die durch die Zahl angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Gleis- oder Streckenabschnitt verlassen hat.

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

(5) Vor einer Gleisverzweigung ist das Signal Lf 1 durch einen gelben Richtungspfeil mit schwarzem Rand zu ergänzen, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung nur für die abzweigende Richtung gilt.



§ 27

Signal Lf 2 – Anfangscheibe –

(1) Das Signal Lf 2 kennzeichnet den Anfang der Langsamfahrtstelle.



Eine rechteckige gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A

(2) Das Signal Lf 2 ist am Anfang des langsam zu befahrenden Gleis- oder Streckenabschnittes 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 Gleis- oder Streckenabschnittes aufzustellen. In diesem Fall gilt das Signal Lf 2 auch für gezogene Züge.

(4) Bei Dunkelheit ist das Signal Lf 2 zu beleuchten. Bei ausreichender Beleuchtung der Werkbahnanlagen kann auf eine zusätzliche Beleuchtung des Signals Lf 2 verzichtet werden.

(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 Fahrten auf falschem Gleis ist das Signal Lf 2 wie auf eingleisiger Strecke aufzustellen.

§ 28

Signal Lf 3 – Endscheibe –

- (1) Das Signal Lf 3 kennzeichnet das Ende der Langsamfahrstelle.



Eine rechteckige weiße Scheibe mit schwarzem E

(2) Das Signal Lf 3 ist in der Regel in Bahnhöfen oder auf zweigleisigen Strecken unmittelbar rechts, auf eingleisigen Strecken unmittelbar links neben dem Gleis am Ende des langsam zu befahrenden Gleis- oder Streckenabschnittes aufzustellen.

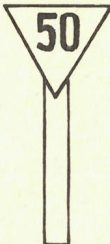
(3) Für gezogene Züge ist das Signal Lf 3 im Abstand der maximalen Zuglänge hinter dem Ende des langsam zu befahrenden Gleis- oder Streckenabschnittes aufzustellen. In diesem Falle gilt das Signal Lf 3 auch für geschobene Züge.

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

§ 29

Signal Lf 4 – Geschwindigkeitstafel –

- (1) Durch das Signal Lf 4 wird ein Geschwindigkeitswechsel oder vor ungesicherten Wegübergängen eine Geschwindigkeitsbeschränkung angezeigt.



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 ist ortsfest und unmittelbar rechts neben dem Gleis, mindestens 100 m vor einem ungesicherten Wegübergang oder einem mit verminderter Geschwindigkeit zu befahrenden Gleis- oder Streckenabschnitt

aufzustellen. Für geschobene Züge ist der Abstand um die Zuglänge zu vergrößern. Bei Geschwindigkeitserhöhung steht das Signal Lf 4 an der Stelle des Geschwindigkeitswechsels.

(3) Wird das Signal Lf 4 vor einem ungesicherten Wegübergang gezeigt, muß die Geschwindigkeitsbeschränkung erreicht sein, sobald das erste Schienenfahrzeug den ungesicherten Wegübergang erreicht hat. Sie ist beizubehalten, bis das erste Schienenfahrzeug den ungesicherten Wegübergang verlassen hat.

(4) Die Geschwindigkeitserhöhung hinter einem ungesicherten Wegübergang wird nicht durch das Signal Lf 4 angezeigt.

(5) Vor einer Gleisverzweigung ist das Signal Lf 4 durch einen weißen Richtungspfeil mit schwarzem Rand zu ergänzen, wenn die Geschwindigkeit nur für das abzweigende Gleis gilt. Die Pfeilspitze hat auf das Gleis zu zeigen, für das die angezeigte Geschwindigkeit gilt.

H.

Schutzhalte signale (Sh)

§ 30

Allgemeines

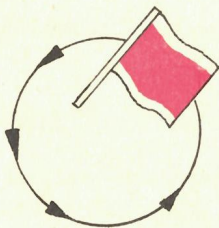
(1) Schutzhalte signale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln oder fordern ein sofortiges Anhalten zur Abwendung einer Gefahr.

(2) Die Nachtzeichen der Signale Sh 1 und Sh 2 sind bei unsichtigem Wetter auch am Tage anzuwenden.

§ 31

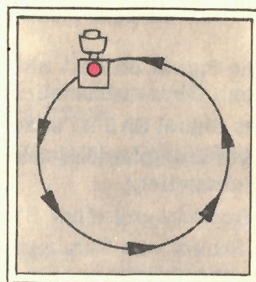
Signal Sh 1 – Kreissignal –

(1) Das Signal Sh 1 bedeutet, daß sofort anzuhalten ist, da eine Gefahr besteht.



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

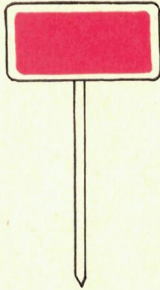
(2) Zum Geben des Signals Sh 1 ist dem Zug, der Rangierabteilung oder dem Kleinwagen so weit als möglich entgegenzulaufen.

(3) 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.

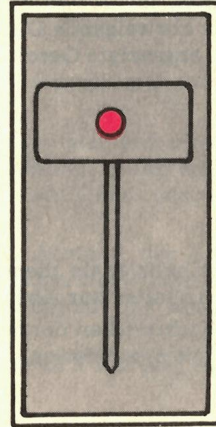
§ 32

Signal Sh 2 – Haltscheibe –

(1) Das Signal Sh 2 zeigt an, daß anzuhalten ist.



Tageszeichen
*Eine rechteckige rote Scheibe
mit weißem Rand*



Nachtzeichen
Ein rotes Licht

(2) Das Signal Sh 2 ist nicht ortsfest. Es ist in der Regel unmittelbar rechts neben dem Gleis aufzustellen.

(3) Das 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 Lichthauptsignal 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 Gleisstelle aufzustellen;

- f) wenn der Einfahrt eines Zuges in eine Betriebsstelle ein Hindernis entgegensteht und der Auftrag zum Halten nicht durch ein Lichthauptsignal erteilt werden kann;
- g) zum Schutz von Kleinwagen.

(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.

(6) Der Haltauftrag wird durch Entfernen oder Wegdrehen des Signals Sh 2 aufgehoben.

§ 33

Signal Sh 5 – Horn- oder Pfeifsignal –

(1) Das Signal Sh 5 gibt an, daß sofort anzuhalten ist, da eine Gefahr besteht.



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 Werkstätige zum Anhalten eines Zuges, einer Rangierfahrt oder eines Kleinwagens zu veranlassen;
- c) vom Wärter stets, wenn Signal Sh 1 gegeben wird.

I.

Signale des Triebfahrzeugführers

Bremsprobensignale und Signale an Be- und Entladestellen (Zp)

§ 34

Signale des Triebfahrzeugführers

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

§ 35

Signal Zp 1 – Achtungssignal –

- (1) Das Signal Zp 1 dient dazu
- Aufmerksamkeit zu erregen,

- Menschen zu warnen,
- die Aufnahme eines Auftrages zu bestätigen.

Ein mäßig langer Ton

(2) Das Signal Zp 1 ist insbesondere zu geben:

- a) vor dem Inbewegungsetzen der Triebfahrzeuge;
- b) wenn Schranken nicht geschlossen, Halbschranken- oder Haltlichtanlagen gestört sind;
- c) an den durch Pf-Signale gekennzeichneten Stellen;
- d) kurz vor der Einfahrt bis unmittelbar nach der Einfahrt in Tunnel;
- e) bei der Bereitschaft des Triebfahrzeuges zum Nachschieben.

(3) Das Signal Zp 1 ist nach Bedarf zu wiederholen, wenn es die örtlichen Verhältnisse oder andere Umstände erfordern.

§ 36

Signal Zp 5 – Notsignal –

(1) Das Signal Zp 5 gibt an, daß sofort anzuhalten und Hilfe zu leisten ist.



Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander

(2) Das Signal Zp 5 ist in außergewöhnlichen Situationen zu geben und gilt für alle Werkstätigen. Jeder, der das Signal Zp 5 wahrnimmt, ist verpflichtet, sofort Hilfe zu leisten.

§ 37

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.

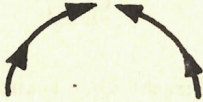
(3) Die Lichtsignale sind rechts oder links neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen.

§ 38

Signal Zp 12 – Bremse anlegen –

Das Signal Zp 12 zeigt an, daß die Bremsen anzulegen sind.

Händsignal



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

§ 39

Signal Zp 13 – Bremse lösen –

Das Signal Zp 13 zeigt an, daß die Bremsen zu lösen sind.

Handsignal



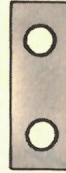
Tageszeichen

Eine Hand wird über dem Kopf
mehrmals im Halbkreis hin- und
hergeschwungen

Nachtzeichen

Die weißleuchtende Handlampe wird
über dem Kopf mehrmals
im Halbkreis hin- und
hergeschwungen

Lichtsignal



Zwei weiße Lichter senkrecht übereinander

§ 40

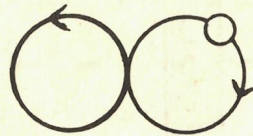
Signal Zp 14 – Bremse in Ordnung –

(1) Das Signal Zp 14 zeigt an, daß die Bremsen in Ordnung sind.

Handsignal



*Tageszeichen
Beide Arme werden gestreckt
senkrecht hochgehalten*



*Nachtzeichen
Die weißleuchtende Handlampe wird
mehrmals in Form einer
liegenden Acht bewegt*

Lichtsignal



Drei weiße Lichter senkrecht übereinander

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

§ 41

Signale an Be- und Entladestellen

Das Signal Zp 9 ist mit einer Tagebaugerätehupe, Signalpfeife oder einem Signalhorn zu geben. Die Signale Zp 16, Zp 17 und Zp 18 sind mit einer Tagebaugerätehupe zu geben. Sie müssen sich in der Tonhöhe von den mit der Triebfahrzeugpfeife zu gebenden Signalen unterscheiden.

§ 42

Signal Zp 9 – Abfahrtsignal –

Das Signal Zp 9 ist zu geben, wenn ein Zug von einem Tagebaugerät, Bunker oder von einer anderen Be- oder Entladestelle abfahren soll. Das Signal Zp 9 ist auch vom Zugbegleiter anzuwenden. Zum Zeichen, daß der Triebfahrzeugführer das Abfahrtsignal aufgenommen hat, ist von ihm das Signal Zp 1 zu geben.



Ein langer und ein kurzer Ton mit einer Tagebaugerätehupe, Signalpfeife oder einem Signalhorn

§ 43

Signal Zp 16 – Wegfahrtsignal –

Das Signal Zp 16 gibt an, daß ein Zug zur Be- oder Entladung der Wagen in Richtung vom Tagebaugerät, Bunker oder von einer anderen Be- oder Entladestelle weggefahren werden soll.



Ein langer Ton mit einer Tagebaugerätehupe

§ 44

Signal Zp 17 – Herkommensignal –

Das Signal Zp 17 gibt an, daß ein Zug zur Be- oder Entladung der Wagen in Richtung auf das Tagebaugerät, den Bunker oder eine andere Be- oder Entladestelle gefahren werden soll.



Zwei mäßig lange Töne mit einer Tagebaugerätehupe

§ 45

Signal Zp 18 – Haltsignal –

Das Signal Zp 18 gibt an, daß ein Zug zur Be- oder Entladung der Wagen anzuhalten hat.



*Drei kurze Töne mit einer Tagebaugerätehupe
schnell hintereinander*

J.

Aufforderungssignale zum Pfeifen (Pf)

§ 46

Allgemeines

- (1) Die Pf-Signale zeigen an, daß der Triebfahrzeugführer die Triebfahrzeugpfeife zu bedienen hat.
- (2) Die Pf-Signale gelten außer für Zug- und Rangierfahrten auch für Kleinwagenfahrten.
- (3) Die Pf-Signale sind ortsfest und rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen.

§ 47

Signal Pf 1 – Pfeiftafel vor Gefahrenstelle –

- (1) Das Signal Pf 1 zeigt an, daß das Signal Zp 1 zu geben ist.



Eine weiße Tafel mit schwarzem P

- (2) Das Signal Pf 1 ist 100 m und bei geschobenen Zügen 100 m plus der maximalen Zuglänge vor einer Gefahrenstelle aufzustellen. Es ist nicht vor Wegübergängen aufzustellen.

§ 48

Signal Pf 2 – Pfeiftafel vor Wegübergang –

- (1) Das Signal Pf 2 zeigt an, daß zweimal zu pfeifen ist.



Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander

(2) Das Signal Pf 2 ist mindestens 100 m und bei geschobenen Zügen mindestens 100 m plus der maximalen Zuglänge vor einem ungesicherten Wegübergang aufzustellen. Kann dieser Mindestabstand aus örtlichen Gründen nicht eingehalten werden, so ist die Aufstellung des Signals Pf 2 in den ÖBF festzulegen.

(3) Vom Signal Pf 2 ab ist 3 Sekunden lang und vor dem Wegübergang erneut zu pfeifen. Bei unsichtigem Wetter oder wenn Menschen bzw. Straßenfahrzeuge sich dem Wegübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen.

(4) Folgen mehrere Wegübergänge so dicht aufeinander, daß das Signal Pf 2 für einen folgenden Wegübergang bereits vor dem rückgelegenen Wegübergang aufgestellt werden müßte, dann wird nur ein Signal Pf 2 aufgestellt. Die Anzahl der Wegübergänge wird auf einer am Signal Pf 2 angebrachten weißen Tafel in schwarzer Aufschrift angezeigt. Kurz vor jedem Wegübergang ist erneut zu pfeifen.



(5) Für Gleisbereiche, in denen nur rangiert wird, ist das Aufstellen des Signals Pf 2 in den ÖBF festzulegen. ÖBF

K.

Signale für den Rangierbetrieb (Ra)

§ 49

Allgemeines

(1) Die Rangiersignale sind vom Rangierleiter gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben. Die Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 3 gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden. Das Signal Ra 5 gilt bereits, wenn es nur sichtbar oder nur hörbar aufgenommen wird. Die Signale Ra 1 und Ra 2 gelten auf Bunkern bereits, wenn sie – mit einer lautstarken Signaleinrichtung gegeben – nur hörbar aufgenommen werden.

(2) Vom Stellwerk aus kann der Wärter die Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 nur sichtbar geben. Auf Bunkern können die Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 nur hörbar mit einer stationären lautstarken Signaleinrichtung gegeben werden.

(3) Zum Geben der sichtbaren Zeichen der Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 hat der Wärter bei Tage eine Winkscheibe mit weißer runder Grundfläche und rotem Rand 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 oder fernmündlich zu geben oder die Richtung anzuzeigen.

§ 50

Signal Ra 1 – Wegfahrtsignal –

Das Signal Ra 1 gibt an, daß beim Rangieren in Richtung vom Signalgeber wegzufahren ist.

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Ein langer Ton

Mit dem Arm



Tageszeichen

*Mehrmals senkrechte Bewegung des
Armes von oben nach unten*

Nachtzeichen

*Mehrmals senkrechte Bewegung der
Handlampe von oben nach unten*

§ 51

Signal Ra 2 – Herkommessignal –

(1) Das Signal Ra 2 gibt an, daß beim Rangieren in Richtung auf den Signalgeber zuzufahren ist.

(2) Das Signal Ra 2 darf am Tage vom Aufsichtsführenden oder Sicherungsposten sichtbar gegeben werden, wenn ein Gleis zur Weiterfahrt nach Beseitigung eines Hindernisses im Gleis freigegeben werden soll.

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

 *Zwei mäßig lange Töne*

Mit dem Arm



Tageszeichen

*Mehrmals langsame waagerechte
Bewegung des Armes hin und her*

Nachtzeichen

*Mehrmals langsame waagerechte
Bewegung der Handlampe
hin und her*

§ 52

Signal Ra 3 – Aufdrücksignal –

Das Signal Ra 3 gibt an, daß beim Rangieren zum An- oder Abkuppeln aufzudrücken ist. Nach dem Aufdrücken ist auch ohne Haltauftrag anzuhalten.

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



Zwei kurze Töne schnell hintereinander

Mit den Armen



Tageszeichen

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

Nachtzeichen

Wie am Tage, in der einen Hand eine Handlampe

§ 53

Signal Ra 5 – Haltsignal –

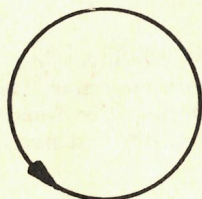
Das Signal Ra 5 gibt an, daß beim Rangieren anzuhalten ist.

Mit der Mundpfeife oder dem Horn



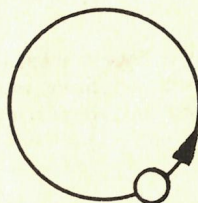
Drei kurze Töne schnell nacheinander

Mit dem Arm



Tageszeichen

Kreisförmige Bewegung des Armes



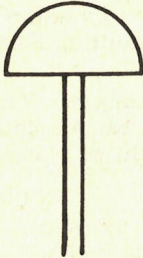
Nachtzeichen

Kreisförmige Bewegung der Handlampe

§ 54

Signal Ra 10 – Rangierhalttafel –

(1) Das Signal Ra 10 zeigt an, daß über das Signal hinaus nicht rangiert werden darf.



Eine oben halbkreisförmige weiße Tafel mit schwarzem Rand

(2) Das Signal Ra 10 steht in der Regel rechts neben dem zugehörigen Gleis.

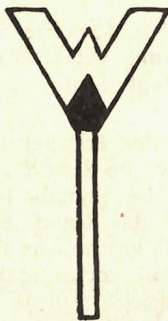
(3) Zwischen dem Einfahrtsignal und dem Signal Ra 10 muß mindestens die Schutzstrecke gewahrt sein.

(4) Über das Signal Ra 10 hinaus ist das Rangieren nur mit Zustimmung des Wärters erlaubt.

§ 55

Signal Ra 11b – Rangierhaltsignal –

(1) Das Signal Ra 11b zeigt an, daß Rangierabteilungen unmittelbar vor dem Signal anzuhalten haben.



Ein weißes W mit schwarzem Rand

(2) Das Signal Ra 11b ist ortsfest und rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen.

(3) Bei Dunkelheit ist das Signal Ra 11b zu beleuchten. In den ÖBF ist festzulegen, wo auf die Beleuchtung des Signals Ra 11b verzichtet werden kann.

ÖBF

(4) Der Wärter als Rangierleiter unbegleiteter Rangierabteilungen muß den Fahrauftrag an den Triebfahrzeugführer zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11b durch Signal Ra 1, Signal Ra 2, mündlich oder fernmündlich erteilen.

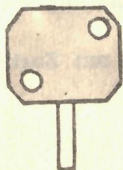
(5) Der Wärter muß für begleitete Rangierabteilungen die Zustimmung an den Rangierleiter zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11b durch Hochhalten des Armes und bei Dunkelheit einer weißleuchtenden Handlampe oder mündlich bzw. fernmündlich erteilen. Der Rangierleiter erteilt daraufhin den Fahrauftrag an den Triebfahrzeugführer. Ohne diesen Fahrauftrag darf der Triebfahrzeugführer am Signal Ra 11b nicht 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 11b erteilt, so braucht die Rangierabteilung nicht zu halten.

§ 56

Signal Ra 12 — Rangierfahrtsignal —

(1) Das Signal Ra 12 zeigt an, daß die Rangierfahrt erlaubt ist.



Zwei weiße Lichter nach rechts steigend

(2) Das Aufleuchten des Signals Ra 12 gilt für unbegleitete Rangierabteilungen als Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter an den Triebfahrzeugführer 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 das Triebfahrzeug der Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, so gilt der Fahrauftrag bzw. die Zustimmung als zurückgenommen. Es muß das erneute Aufleuchten des Signals Ra 12 abgewartet werden. Sind Schubsignale vorhanden, so hat das Signal Ra 12 am zugehörigen Hauptsignal so lange aufzuleuchten, bis die geschobene Rangierabteilung mit dem Triebfahrzeug am Lichthauptsignal vorbeigefahren ist.

(5) Für Rangierfahrten mit festgelegten Rangierfahrstraßen gilt das Leuchten des Signals Ra 12 für unbegleitete Rangierabteilungen als Fahrauftrag oder für begleitete Rangierabteilungen als Zustimmung, wenn das Signal Ra 12 durch eine weiße runde Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand (Kreisscheibe) gekennzeichnet ist.

(6) Beim Erscheinen des Signals Ra 12 muß das Signal H1 13 bzw. das Signal H1 S erlöschen.

(7) Das Signal Ra 12 ist in Verbindung mit dem Signal H1 13 oder dem Signal H1 S anzuwenden und wird als Rangierhauptsignal bezeichnet.

(8) Bei gestörtem Signal Ra 12 muß der Wärter den Fahrauftrag bzw. die Zustimmung mündlich oder fernmündlich erteilen.

L.

Weichensignale (Wn)

§ 57

Allgemeines

(1) Weichensignale haben anzuzeigen, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.

(2) Die Weichensignale sind bei Dunkelheit zu beleuchten, wenn und solange der Betrieb es erfordert. Sie können auch rückstrahlend sein.

§ 58

Signal Wn 1 – Gerader Zweig –

(1) Das Signal Wn 1 zeigt an, daß der gerade Zweig befahren werden kann.



Von der Weichenspitze oder vom Herzstück gesehen:

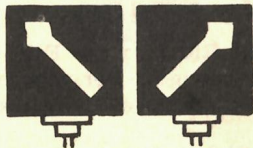
Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund

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

§ 59

Signal Wn 2a – Gebogener Zweig, von der Weichenspitze aus gesehen –

(1) Das Signal Wn 2a zeigt an, daß der gebogene Zweig, von der Weichenspitze aus gesehen, befahren werden kann.



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

(2) Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal Wn 2a den Fahrweg durch den stärker gebogenen Zweig an.

(3) Bei Außenbogenweichen ist für beide Fahrwege das Signal Wn 2a zu verwenden, wobei der Pfeil je nach der Richtung des abzweigenden Gleises nach links oder rechts schräg aufwärts zeigt.

§ 60

Signal Wn 2b – Gebogener Zweig, vom Herzstück aus gesehen, bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen –

Das Signal Wn 2b zeigt bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen an, daß der gebogene Zweig, vom Herzstück aus gesehen, befahren werden kann.

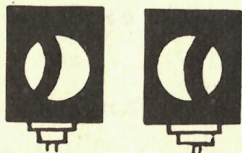


Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund

§ 61

Signal Wn 2c – Gebogener Zweig, vom Herzstück aus gesehen, bei Außenbogenweichen –

(1) Das Signal Wn 2c zeigt bei Außenbogenweichen an, daß der gebogene Zweig, vom Herzstück aus gesehen, befahren werden kann.



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

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

§ 62

Signale für doppelte Kreuzungsweichen

(1) Signale für doppelte Kreuzungsweichen haben die Richtung des Fahrweges durch weiße Streifen auf schwarzem Grund anzuzeigen. Der untere Streifen gibt die Fahrt in die Weiche und der obere Streifen die Fahrt aus der Weiche an.

(2) Die Bezeichnungen links nach rechts bzw. rechts nach links in der Signalbedeutung zeigen an, daß die Weiche in den oder aus dem entsprechenden Zweig befahren werden kann.

§ 63

Signal Wn 3 – Geradeaus von links nach rechts –

Das Signal Wn 3 zeigt an, daß die doppelte Kreuzungsweiche geradeaus von links nach rechts befahren werden kann.



Die Streifen bilden eine von links nach rechts steigende gerade Linie

§ 64

Signal Wn 4 – Geradeaus von rechts nach links –

Das Signal Wn 4 zeigt an, daß die doppelte Kreuzungsweiche geradeaus von rechts nach links befahren werden kann.



Die Streifen bilden eine von rechts nach links steigende gerade Linie

§ 65

Signal Wn 5 – Im Bogen von links nach links –

Das Signal Wn 5 zeigt an, daß die doppelte Kreuzungsweiche im Bogen von links nach links befahren werden kann.



Die Streifen bilden einen nach links geöffneten Winkel

§ 66

Signal Wn 6 – Im Bogen von rechts nach rechts –

Das Signal Wn 6 zeigt an, daß die doppelte Kreuzungsweiche im Bogen von rechts nach rechts befahren werden kann.



Die Streifen bilden einen nach rechts geöffneten Winkel

M.

Signale an Zügen und Kleinwagen (Zg)

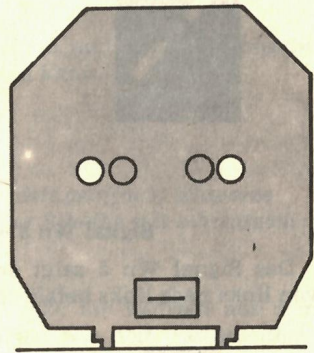
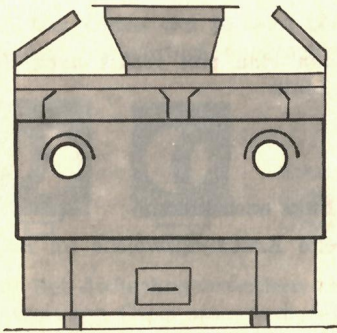
§ 67

Signal Zg 1 – Spitzensignal –

(1) Das Signal Zg 1 kennzeichnet die Spitze von Zügen.

Tageszeichen

Kein Signal



Nachtzeichen

Vorn am ersten Schienenfahrzeug zwei weiße Lichter in gleicher Höhe

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

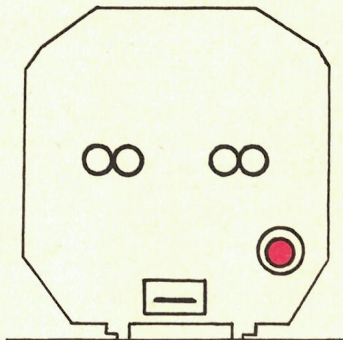
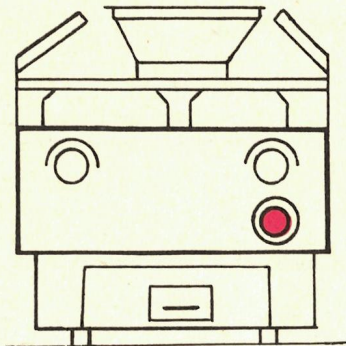
(3) Bei nachgeschobenen Zügen ist das Signal Zg 1 auch an der Schiebelokomotive zu führen.

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

(5) Zur Kennzeichnung der Spitze von Zügen können auch drei weiße Lichter in Form eines A gezeigt werden.

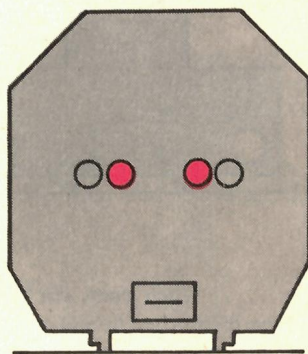
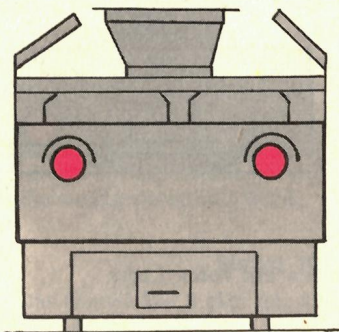
Signal Zg 3a – Schlußsignal –

(1) Das Signal Zg 3a kennzeichnet den Schluß von Zügen.



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) Bei unsichtigem Wetter ist das Nachtzeichen des Signals Zg 3a auch bei Tage anzuwenden.

(3) Bei geschobenen Zügen des Leistungsfahrbetriebes brauchen an dem Triebfahrzeug keine Tageszeichen des Signals Zg 3a angebracht zu sein.

(4) An einzeln fahrenden Triebfahrzeugen braucht kein Tageszeichen des Signals Zg 3a angebracht zu sein.

§ 69

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 zu führen. Laufen noch Wagen hinter der mit dem Zuge gekuppelten Schiebelokomotive, ist das Signal Zg 3a am letzten Fahrzeug hinter der Schiebelokomotive zu führen.

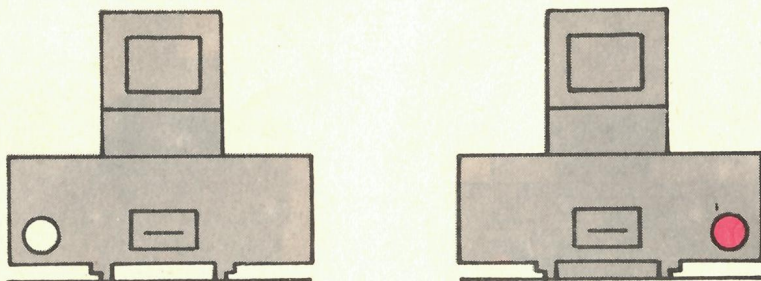
§ 70

Signal Zg 5 – Kleinwagensignal –

Das Signal Zg 5 kennzeichnet die Spitze und den Schluß von Kleinwagen.

Tageszeichen

Kein Signal



Nachtzeichen

Nach vorn ein weißes, nach hinten ein rotes Licht

N.

Warnsignale bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise (Wa)

§ 71

Allgemeines


(1) Warnsignale bestimmen das Verhalten der in und an Gleisen arbeitenden Werk tätigen bei der Annäherung und Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen.

(2) Die Warnsignale sind mit dem Signalhorn oder einer lautstärkeren Warneinrichtung zu geben.

§ 72

Signal Wa 1 – Vorsichtsignal –

(1) Das Signal Wa 1 gibt eine Fahrt im benachbarten Gleis an. Der unmittelbare Gefahrenbereich benachbarter Gleise ist zu verlassen bzw. darf nicht betreten werden.



Ein langer Ton


(2) Das Signal Wa 1 ist bei Annäherung von Schienenfahrzeugen im benachbarten Gleis anzuwenden, wenn die Werkstätigen auf die Vorbeifahrt dieser Schienenfahrzeuge aufmerksam gemacht werden sollen, ohne daß die Arbeitsstätte geräumt und verlassen werden muß.

(3) Das Signal Wa 1 darf nicht angewendet werden, wenn beim Räumen und Verlassen des Arbeitsgleises ein Nachbargleis überschritten werden muß.

§ 73

Signal Wa 2 – Gleisräumsignal –

(1) Das Signal Wa 2 gibt an, daß das Arbeitsgleis zu räumen und der unmittelbare Gefahrenbereich zu verlassen ist.



Zwei lange Töne

(2) Das Signal Wa 2 ist anzuwenden, wenn

- a) sich die Arbeitsstätte im unmittelbaren Gefahrenbereich eines nicht gesperrten Arbeitsgleises befindet und sich Schienenfahrzeuge auf diesem Gleis oder einem beim Räumen und Verlassen zu überschreitenden Gleis nähern;
- b) eine Sperrfahrt bzw. eine Rangierfahrt im gesperrten Arbeitsgleis den Bereich der Arbeitsstätte befahren soll und das Räumen und Verlassen nicht anderweitig veranlaßt wird.

§ 74

Signal Wa 3 – Fluchtsignal –

(1) Das Signal Wa 3 gibt an, daß der unmittelbare Gefahrenbereich schnellstens zu verlassen ist.



Zwei kurze Töne mindestens fünfmal hintereinander

(2) Das Signal Wa 3 ist bei plötzlich auftretender Gefahr sowie insbesondere dann zu geben, wenn das Signal Wa 2 nicht beachtet wurde.

§ 75

Signal Wa 4 – Fahnen Schild –

(1) Das Signal Wa 4 kennzeichnet die Gleisseite, nach der beim Ertönen der Signale Wa 2 bzw. Wa 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind.



Ein weißes Fahnen Schild mit schwarzem Rand

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

(3) Im unmittelbaren Kippbereich an Kippgleisen der Absetzer kann auf das Signal Wa 4 verzichtet werden.

O.

Sonstige Signale (So)

§ 76

Signal So 2 – Schachbrettafel –

(1) Das Signal So 2 zeigt an, daß das Lichthauptsignal links neben dem Gleis steht.



Eine viereckige, schachbrettartige schwarz und weiß gemusterte Tafel

(2) Das Signal So 2 ist rechts neben dem zugehörigen Gleis in Höhe des Lichthauptsignals aufzustellen. An Strossengleisen darf auf das Signal So 2 verzichtet werden, wenn das Aufstellen örtlich nicht möglich ist. Die Verhaltensanforderungen für den Triebfahrzeugführer zur Fahrwegbeobachtung sind in den ÖBF festzulegen.

ÖBF

(3) Das Signal So 2 besteht in der Regel aus einer hohen rechteckigen Tafel und, wo diese nicht aufgestellt werden kann, aus einer niedrigen quadratischen Tafel.

§ 77

Signal So 3a – Vorsignaltafel –

(1) Das Signal So 3a kennzeichnet den Standort eines Lichtvorsignals.



Eine rechteckige schwarz umrandete, weiße Tafel mit zwei übereinanderstehenden schwarzen Winkeln, die sich mit der Spitze berühren

(2) Das Signal So 3a steht stets rechts neben dem Gleis, auch wenn das Vorsignal links aufgestellt werden muß.

§ 78

Signal So 5 – Trapeztafel –

(1) Das Signal So 5 kennzeichnet die Stelle, an der Züge und Rangierabteilungen vor einer Betriebsstelle, vor einem Wegübergang oder vor einer anderen Stelle einer Werkbahn zu halten haben.



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

(2) Das Signal So 5 ist in der Regel rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen. An Strossengleisen ist das Signal So 5 in der Regel auf der Seite der Fahrleitungsanklemmaste anzuordnen. An Strossengleisen kann auf die schwarzen und weißen schrägen Streifen am Pfahl verzichtet werden.

(3) In den ÖBF ist festzulegen, ob das Signal So 5 bei Dunkelheit zu beleuchten ist. An Strossengleisen ist das Signal So 5 bei Dunkelheit stets zu beleuchten. **ÖBF**

(4) Triebfahrzeugführer der vor dem Signal So 5 zum Halten gekommenen Züge oder Rangierabteilungen haben das Signal Zp 1 zu geben.

(5) Die Weiterfahrt von Zügen oder Rangierabteilungen, die vor dem Signal So 5 zum Halten gekommen sind, ist in den ÖBF zu regeln. **ÖBF**

(6) Wird das Signal So 5 für die Sicherung der Zugfahrten auf Kippenstrossen 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 Kippenstrossen 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.

§ 79

Signal So 6 – Kreuztafel –

(1) Das Signal So 6 zeigt an, daß ein Lichthauptsignal oder Signal So 5 zu erwarten ist.



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 Lichthauptsignal oder vor dem Signal So 5 in der Regel rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen. An Strossengleisen ist das Signal So 6 in der Regel auf der Seite der Fahrleitungsanklemmaste anzuordnen.

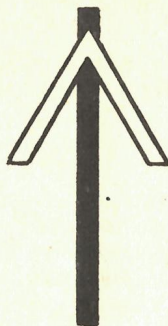
(3) Die Beleuchtung des Signals So 6 bei Dunkelheit ist in den ÖBF festzulegen. **ÖBF**

§ 80

Signal So 7a und Signal So 7b – Schneepflugtafeln –

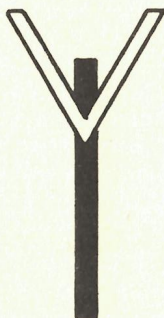
(1) Die Signale So 7a und So 7b kennzeichnen Gleis- oder Streckenabschnitte, auf denen bewegliche Pflugscharen von Schneepflügen zu heben bzw. zu senken sind.

(2) Das Signal So 7a zeigt an, daß Pflugscharen zu heben sind.



Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben

(3) Das Signal So 7b zeigt an, daß Pflugscharen zu senken sind.



Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten

(4) Die Signale So 7a und So 7b sind in der Regel rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen.

(5) Das Signal So 7b ist nicht aufzustellen, wenn das Ende des zu kennzeichnenden Gleis- oder Streckenabschnittes durch das Signal So 7a der Gegenrichtung erkennbar ist.

§ 81

Signal So 8 – H-Tafel –

(1) Das Signal So 8 kennzeichnet die Stelle, an der das Triebfahrzeug des Zuges entsprechend den Festlegungen in den ÖBF zu halten hat. **ÖBF**



Ein schwarzes Rechteck mit weißem H

(2) Das Signal So 8 ist ortsfest und in der Regel rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen. An Strossengleisen kann das Signal auch ortsveränderlich sein.

(3) Muß das Halten der Züge nach der Zuglänge geregelt werden, 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 „Gezogen“, und an denen die geschobenen Züge zu halten haben, mit der Aufschrift „Geschoben“ zu versehen.

(5) In den ÖBF ist festzulegen, ob das Signal So 8 bei Dunkelheit zu beleuchten ist.

ÖBF

§ 82

Signal So 11 – Isolierzeichen –

(1) Das Signal So 11 kennzeichnet die Grenze einer Gleisisolierung.



Ein blauer Pfeil auf weißem Grund

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

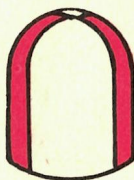
(3) Das Signal So 11 ist am Isolierstoß neben dem Gleis aufzustellen. Der blaue Pfeil muß auf den zugehörigen isolierten Gleis- oder Streckenabschnitt weisen.

(4) Das Signal So 11 ist im Bereich der Strossengleise nicht anzuwenden.

§ 83

Signal So 12 – Grenzzeichen –

(1) Das Signal So 12 kennzeichnet die Grenze bei zusammenlaufenden Gleisen, bis zu der ein Gleis mit Schienenfahrzeugen besetzt werden kann, ohne daß Bewegungen auf dem anderen Gleis behindert werden.



Ein rot-weißes niedriges Zeichen oder ein rot-weiß gestreifter Pfahl

(2) Das Signal So 12 ist entweder in der Mitte zwischen den zusammenlaufenden Gleisen oder jeweils ein Signal So 12 unmittelbar neben den inneren Schienen der beiden Gleise aufzustellen.

§ 84

Signal So 13 – Gefahrenanstrich –

(1) Das Signal So 13 kennzeichnet feste Gegenstände, die wegen zu geringem Abstand vom Gleis Werk tätige gefährden können. Die Gegenstände sind durch orangefarbenen Anstrich so hervorzuheben, daß die Gefahrenstelle leicht zu erkennen ist.

(2) Feste Gegenstände in der Nähe der Gleise müssen zwischen

- a) 450 mm und 3050 mm bei 1435 mm Spur
- b) 200 mm und 2500 mm bei 900 mm Spur

über Schienenoberkante durch einen orangefarbenen Anstrich gekennzeichnet werden, wenn außerhalb der Lichtraumumgrenzung nicht mindestens 300 mm breite Seitenräume frei sind. Hierunter fallen auch die Einfahrten in die Triebfahrzeug- 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 Tunnelgänge ausreichend.

Signale für die Wegübergangssicherungsanlagen

§ 85

Signal So 14 – Warnpfahl –

(1) Das Signal So 14 kennzeichnet den Anfang und das Ende der Schaltstrecke einer Wegübergangssicherungsanlage.



Ein in waagerechter Teilung schwarz-weiß gestrichener Pfahl

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

(3) Fahrten, die die Schaltstrecke nicht ganz oder nur unter besonderen Bedingungen durchfahren dürfen (z. B. Sperrfahrten und Fahrten mit Kleinwagen), sind in den ÖBF festzulegen.

ÖBF

Signal So 15a und Signal So 15b – Warntafeln –

(1) Die Signale So 15a und So 15b zeigen an, daß ein Signal So 16a bzw. Signal So 16b oder ein Signal So 16c zu beachten ist. Am Signal So 15a bzw. Signal So 15b hat der Triebfahrzeugführer zu prüfen, ob das Signal So 16a oder Signal 16c weißes Standlicht zeigt.

(2) Das Signal So 15a zeigt an, daß auf das Signal So 16a, Signal So 16b oder Signal So 16c ein Wegübergang folgt.



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

(3) Das Signal So 15b zeigt an, daß auf das Signal So 16a, Signal So 16b oder Signal So 16c mehrere Wegübergänge folgen.



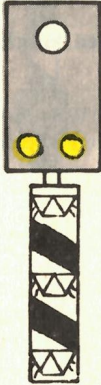
*Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzer Ziffer und zwei waagerechten schwarzen Streifen und weißen Rückstrahlern in den weißen Feldern.
Die Ziffer gibt die Anzahl der folgenden Wegübergänge an*

(4) Das Signal So 15a oder Signal So 15b ist in der Regel am Einschalt- punkt der Schaltstrecke einer Wegüberwachungssicherungsanlage rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen.

(5) Der Abstand zwischen dem Signal So 15a oder Signal So 15b und dem Signal So 16a oder Signal So 16c beträgt doppelt soviel Meter, wie die für den Streckenabschnitt festgelegte zulässige Geschwindigkeit in Kilometer pro Stunde.

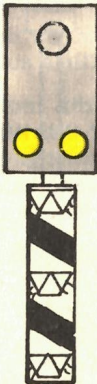
**Signal So 16a und Signal So 16b – Überwachungssignal einer Wegübergangs-
sicherungsanlage –**

(1) Das Signal So 16a zeigt an, daß der Wegübergang technisch gesichert ist und mit der in den ÖBF festgelegten Geschwindigkeit befahren werden darf. Zwei ständig eingeschaltete gelbe Standlichter kennzeichnen zusätzlich den Standort des Signals So 16a. **ÖBF**



Über einem schwarz und weiß schräg gestreiften Mastschild mit weißen Rückstrahlern in weißen Feldern zwei gelbe Standlichter (Standortkennlichter) waagrecht nebeneinander und darüber ein weißes Licht (Überwachungslicht)

(2) Das Signal So 16b zeigt an, daß der Wegübergang nicht gesichert und mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren ist. Leuchtet das weiße Standlicht nicht, ist die Wegübergangssicherungsanlage gestört. Beim Signal So 16b ist bis zum Wegübergang das Signal Zp 1 zu geben.



Wie das Signal So 16a, das weiße Licht leuchtet jedoch nicht

(3) Das Signal So 16a ist in der Regel im Bremswegabstand vor dem Wegübergang rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen.

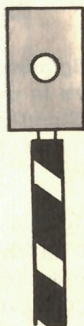
(4) Die durch das Signal So 16b vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit am Wegübergang gilt so lange, bis das erste Schienenfahrzeug den Wegübergang verlassen hat. Kleinwagen haben vor dem Befahren des Wegübergangs anzuhalten.

(5) Für geschobene Züge sind in den ÖBF entsprechende Festlegungen zu treffen. **ÖBF**

§ 88

Signal So 16 c – Überwachungssignal einer innerbetrieblichen Wegübergangs-sicherungsanlage –

(1) Das Signal So 16c zeigt an, daß der innerbetriebliche Wegübergang gesichert ist und mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden darf.



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

(2) Das Signal So 16c ist in der Regel im Bremswegabstand vor dem innerbetrieblichen Wegübergang rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen.

(3) Leuchtet das weiße Standlicht des Signals So 16c nicht, muß die Geschwindigkeit bis zum innerbetrieblichen Wegübergang auf Schrittgeschwindigkeit vermindert und Signal Zp 1 gegeben werden. Die Schrittgeschwindigkeit ist beizubehalten, bis das erste Schienenfahrzeug den innerbetrieblichen Wegübergang verlassen hat.

(4) Für geschobene Züge sind in den ÖBF entsprechende Festlegungen zu treffen. **ÖBF**



Wie das Signal So 16c, jedoch mit einem zusätzlichen gelben Rückstrahler am Mastschild

§ 89

Signal So 17 – Begrenzungssignal –

(1) Das Signal So 17 kennzeichnet den Anfang und das Ende des Wirkungsbereiches einer Isotopenstrahlenschanke oder den Standort einer anderen punktförmigen Zugbeeinflussungsanlage.



Eine mit waagerechter Teilung orange-weiß gestrichene rechteckige Tafel mit je einem gelben Rückstrahler im orangenen Feld

(2) 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. Bei anderen punktförmigen Zugbeeinflussungsanlagen ist das Signal So 17 in Höhe des Standortes dieser Anlagen aufzustellen.

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

§ 90

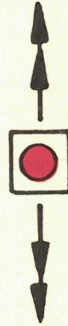
Signal So 18 – Auftragsankündigungssignal –

(1) Das Signal So 18 zeigt an, daß am Standort des Wärters anzuhalten ist.



Tageszeichen

Mehrmaliges gleichmäßiges Heben und Senken einer weiß-rot-weißen Signalfolge durch den Wärter



Nachtzeichen

Mehrmaliges gleichmäßiges Heben und Senken einer rot abgeblendeten Handlampe durch den Wärter

(2) Das Signal So 18 ist zum Anhalten von Zügen und Rangierabteilungen für die Übermittlung fahrbetrieblicher Aufträge anzuwenden.

P.

Sonstige Bestimmungen

§ 91

Einführung neuer Signale

Die Einführung neuer Signale bedarf der Genehmigung der Obersten Bergbehörde. Anträge zur Einführung neuer Signale sind schriftlich begründet bei der zuständigen Bergbehörde einzureichen.

§ 92

Sonderregelungen

(1) Die Bergbehörde ist berechtigt, auf Antrag des Betriebsleiters in Ausnahmefällen aus zwingenden Gründen befristete Sonderregelungen zu den Bestimmungen dieser Anordnung zu genehmigen.

(2) Sonderregelungen bedürfen der Schriftform. Werden sie unter Einschränkung erteilt, ist dies besonders zum Ausdruck zu bringen. Sonderregelungen können jederzeit widerrufen werden.

§ 93

Bekanntmachung

Diese Anordnung ist den Werkträgern des Fahrbetriebes gegen Empfangsbekräftigung auszuhändigen.

§ 94

Übergangsbestimmungen

(1) Änderungen, die auf Grund dieser Anordnung zu treffen sind, müssen bis zum 1. April 1977 durchgeführt sein. Diese Frist kann in Ausnahmefällen aus zwingenden Gründen durch die zuständige Bergbehörde verlängert werden.

(2) Die in der Anlage aufgeführten Signale dürfen nur in vorhandenen Werkbahnanlagen verwendet werden. Die durch die Signale dieser Anordnung angezeigten Verhaltensanforderungen für Triebfahrzeugführer sowie die Festlegungen über das Aufstellen der Signale gelten für die in der Anlage angeführten Signale entsprechend.

(3) Vorhandene Signale So 16c an öffentlichen Wegübergängen der Werkbahnen können als Überwachungssignale von Wegübergangssicherungsanlagen weiter verwendet werden. Sie dürfen an neuen öffentlichen Wegübergangssicherungsanlagen nicht verwendet werden.

(4) Sonderregelungen (Ausnahmegenehmigungen), die auf Grund der gemäß § 95 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 1. April 1977 in Kraft.

§ 95

Inkrafttreten

(1) Diese Anordnung tritt am 1. Dezember 1975 in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft:

- a) Anordnung vom 5. Juli 1965 über die für den Werkbahnbetrieb im Braunkohlenbergbau über Tage gültigen Signale — Signalordnung (SOBr) — (Sonderdruck Nr. 520 des Gesetzblattes),
- b) Anordnung Nr. 2 vom 5. Januar 1967 über die für den Werkbahnbetrieb im Braunkohlenbergbau über Tage gültigen Signale — Signalordnung (SOBr) — (GBl. II Nr. 10 S. 56),
- c) Anordnung Nr. 3 vom 4. September 1969 über die für den Werkbahnbetrieb im Braunkohlenbergbau über Tage gültigen Signale — Signalordnung (SOBr) — (GBl. II Nr. 79 S. 489).

Leipzig, den 4. Oktober 1974

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

D ö r f e l t

Anlage

zu § 94 Abs. 2 der vorstehenden Anordnung

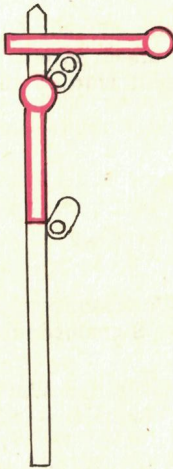
**Signale, die gemäß § 94 Abs. 2 der vorstehenden Anordnung
weiter verwendet werden dürfen**

I. Formhauptsignale (Hf)

§ 1

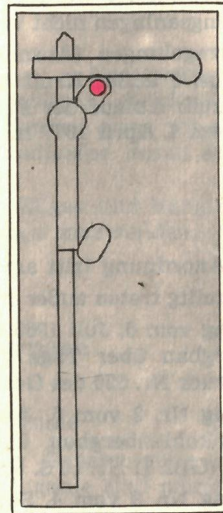
Signal Hf O – Haltsignal –

Das Signal Hf O zeigt an, daß unmittelbar vor dem Signal anzuhalten ist.



Tageszeichen

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

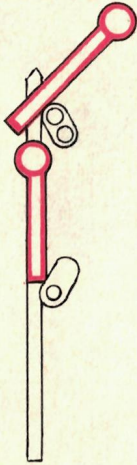


Nachtzeichen

Ein rotes Licht

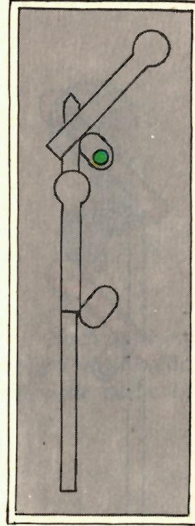
Signal Hf 1 – Fahrtsignal –

Das Signal Hf 1 zeigt an, daß der folgende Gleis- oder Streckenabschnitt mit der zulässigen Geschwindigkeit befahren werden darf.



Tageszeichen

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

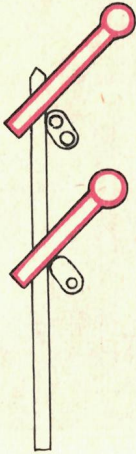


Nachtzeichen

Ein grünes Licht

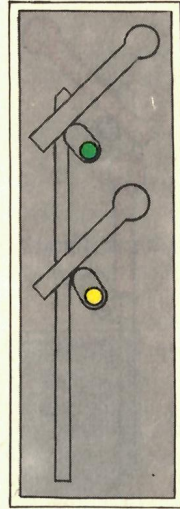
Signal Hf 2 – Fahrt-Geschwindigkeitsbeschränkungssignal –

Das Signal Hf 2 zeigt an, daß der folgende Weichenbereich mit verminderter Geschwindigkeit zu befahren ist.



Tageszeichen

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



Nachtzeichen

*Ein grünes und senkrecht darunter
ein gelbes Licht*

II. Formvorsignale (Vf)

§ 4

Signal Vf O – Haltvorsignal –

Das Signal Vf O zeigt an, daß am nächsten Formhauptsignal das Signal Hf O zu erwarten ist.



Tageszeichen

Eine runde gelbe Scheibe mit schwarzem Ring und weißem Rand steht senkrecht



Nachtzeichen

Zwei schräg übereinander nach rechts steigende gelbe Lichter

§ 5

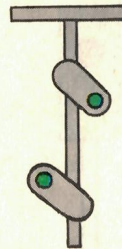
Signal Vf 1 – Fahrtvorsignal –

Das Signal Vf 1 zeigt an, daß am nächsten Formhauptsignal das Signal Hf 1 oder das Signal Hf 2 zu erwarten ist.



Tageszeichen

Die Scheibe liegt waagerecht



Nachtzeichen

Zwei schräg übereinander nach rechts steigende grüne Lichter

III. Lichthauptsignale (HI)

§ 6

Signal HI S 100 – Standortsignal für geschobene Züge –

Das Signal HI S 100 kennzeichnet den Standort des Signals für geschobene Züge.



Ein gelbes Licht

§ 7

Signal HI S 101 – Haltsignal für geschobene Züge –

(1) Das Signal HI S 101 zeigt an, daß geschobene Züge unmittelbar vor dem Signal anzuhalten haben.



Ein rotes Licht

(2) Durch Zugeinwirkung schaltet das Signal HI S 100 selbsttätig auf Signal HI S 101, wenn das erste Schienenfahrzeug am Signal vorbeigefahren ist und das zugehörige Lichthauptsignal „Halt“ zeigt.

§ 8

Signal HI S 102 – Fahrtsignal für geschobene Züge –

Das Signal HI S 102 zeigt an, daß geschobene Züge den folgenden Gleis- oder Streckenabschnitt mit der zulässigen Geschwindigkeit befahren dürfen.

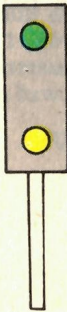


Ein grünes Licht

§ 9

Signal HI S 103 – Grün-gelb-Signal für geschobene Züge –

(1) Das Signal HI S 103 zeigt an, daß geschobene Züge den folgenden Gleis- oder Streckenabschnitt mit ermäßigter Geschwindigkeit befahren dürfen.



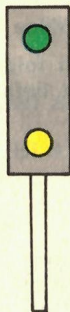
Ein grünes und ein gelbes Licht

(2) Die Signale HI S 102 und HI S 103 zeigen den gleichen Fahrtbegriff wie das zugehörige Lichthauptsignal.

§ 10

Signal HI 103 – Fahrt-Geschwindigkeitsbeschränkungssignal –

(1) Das Signal HI 103 zeigt an, daß der folgende Weichenbereich mit verminderter Geschwindigkeit zu befahren ist.



Ein grünes Licht, darunter ein gelbes Licht

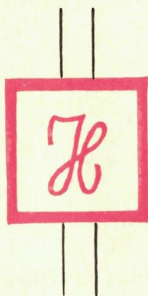
(2) Die für den Weichenbereich zulässige Geschwindigkeit ist in den **ÖBF** festzulegen. **ÖBF**

IV. Zusatzsignal am Hauptsignal (Zs)

§ 11

Signal Zs 2 a – Handzeichentafel –

(1) Das Signal Zs 2 a zeigt an, daß der Triebfahrzeugführer nach dem Halten am Hauptsignal auf Handzeichen, mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h bis zum nächsten Hauptsignal weiterzufahren hat. Das Handzeichen ist durch wiederholtes waagerechtes Bewegen des Armes mit einer Winkscheibe und bei Dunkelheit mit einer weißleuchtenden Handlampe zu geben.



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

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

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

V. Gleisperrsignal (Gsp)

§ 12

Signal Gsp 1 – Fahrverbotaufhebungssignal –

(1) Das Signal Gsp 1 zeigt an, daß das Fahrverbot aufgehoben ist.



Ein nach rechts steigender schwarzer Streifen auf runder weißer Scheibe

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

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

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

VI. Signale für den Rangierbetrieb (Ra)

§ 13

Signal Ra 110 a – Rangierhalttafel –

Das Signal Ra 110 a zeigt an, daß über das Signal hinaus nicht rangiert werden darf.



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

Signal Ra 110 b – Rangierhalttafel für geschobene Rangierfahrten –

(1) Das Signal Ra 110 b zeigt an, daß geschobene Rangierfahrten über das Signal hinaus nicht rangieren dürfen.



Unter dem Signal Ra 110 a ist zusätzlich eine rechteckige Tafel derselben Breite mit roter Aufschrift „Geschobene Rangierfahrten“ anzubringen

(2) Zwischen dem Einfahrtsignal und den Signalen Ra 110a und Ra 110b muß mindestens die Schutzstrecke gewahrt sein.

(3) Über die Signale Ra 110 a und Ra 110 b hinaus ist das Rangieren nur mit Zustimmung des Wärters erlaubt.



+

1. APR. 1976 +

Senatsbibliothek Berlin

N11<

43201644

109

Zentral- und Landesbibliothek Berlin



Strasse des 17. Juni 112, 10623 Berlin

(610/62) Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik

Lizenz-Nr. 751 - 8061 75 Sp

Gesamtherstellung:

Staatsdruckerei der Deutschen Demokratischen Republik

(Rollenoffsetdruck)