

Sonderdr. 784/1



GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 20. FEBRUAR 1987 · SONDERDRUCK NR. 784/1

Senatsbibliothek
Berlin

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

vom 20. Oktober 1986

STAATSVERLAG
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK

Ges 46 - Sonderdt. 784/1





GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 20. FEBRUAR 1987 · SONDERDRUCK NR. 784/1

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

vom 20. Oktober 1986

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
Allgemeine Bestimmungen für Lichtvorsignale	5
Signal Hl 1 — Fahrtsignal —	6
Signal Hl 4a — Grünes Blinklichtsignal —	7
Signal Hl 13 — Haltsignal —	8
Signal Hl S — Schubhalt-Signal —	9
C. Zusatzsignale an Lichthauptsignalen (Zs)	10—14
Signal Zs 1 — Ersatzsignal —	10
Signal Zs 1 H — Handersatzsignal —	11
Signal Zs 4 — Richtungsanzeiger —	12
Signal Zs 6 — Frühhaltanzeiger —	13
Signal Zs 9 — Wegübergangstafel (WÜ-Tafel) —	14
D. Gleisperrsignale (Gsp)	15—16
Signal Gsp O — Haltsignal —	15
Signal Gsp 2 — Gleisentsperrungssignal —	16
E. Zusätzliche Signale für elektrische Zugförderung (El)	17—24
Allgemeines	17
Signal El 1 — Ausschaltsignal —	18
Signal El 2 — Einschaltsignal —	19
Signale El 1 und El 2	20
Signal El 4 — Stromabnehmer ab-Signal —	21
Signal El 5 — Stromabnehmer an-Signal —	22
Signale El 4 und El 5	23
Signal El 6 — Halt für Fahrzeuge mit angelegtem Stromabnehmer	24
F. Signal für Schiebelokomotiven (Sp)	25
Signal Sp 1 — Nachschiebe-Einstellsignal —	25
G. Langsamfahrsignale (Lf)	26—30
Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3	26
Signal Lf 1 — Langsamfahrankündigungsscheibe —	27
Signal Lf 2 — Anfangsscheibe —	28
Signal Lf 3 — Endscheibe —	29
Signal Lf 4 — Geschwindigkeitstafel —	30
H. Schutzhaltssignale (Sh)	31—34
Allgemeines	31
Signal Sh 1 — Kreissignal —	32
Signal Sh 2 — Haltscheibe —	33
Signal Sh 5 — Horn- oder Pfeifsignal —	34

B III, 2

I. Signale des Triebfahrzeugführers, Bremsprobesignale, Signale an Be- und Entladestellen sowie Wägeeinrichtungen (Zp)	35—46
Signale des Triebfahrzeugführers	35
Signal Zp 1 — Achtungssignal —	36
Signal Zp 5 — Notsignal — Bremsprobesignale	37 38
Signal Zp 12 — Bremse anlegen —	39
Signal Zp 13 — Bremse lösen —	40
Signal Zp 14 — Bremse in Ordnung —	41
Signale an Be- und Entladestellen sowie Wägeein- richtungen	42
Signal Zp 9 — Abfahrtsignal —	43
Signal Zp 16 — Wegfahrtsignal —	44
Signal Zp 17 — Herkommessignal —	45
Signal Zp 18 — Haltsignal —	46
J. Aufforderungssignale zum Pfeifen (Pf)	47—49
Allgemeines	47
Signal Pf 1 — Pfeiftafel vor Gefahrenstelle —	48
Signal Pf 2 — Pfeiftafel vor Wegübergang —	49
K. Signale für den Rangierbetrieb (Ra)	50—57
Allgemeines	50
Signal Ra 1 — Wegfahrtsignal —	51
Signal Ra 2 — Herkommessignal —	52
Signal Ra 3 — Aufdrücksignal —	53
Signal Ra 5 — Haltsignal —	54
Signal Ra 10 — Rangierhalttafel —	55
Signal Ra 11b — Rangierhaltsignal —	56
Signal Ra 12 — Rangierfahrtsignal —	57
L. Weichensignale (Wn)	58—67
Allgemeines	58
Signal Wn 1 — Gerader Zweig —	59
Signal Wn 2a — Gebogener Zweig, von der Weichenspitze aus gesehen —	60
Signal Wn 2b — Gebogener Zweig, vom Herzstück aus gesehen, bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen —	61
Signal Wn 2c — Gebogener Zweig, vom Herzstück aus gesehen, bei Außenbogenweichen —	62
Signale für doppelte Kreuzungsweichen	63
Signal Wn 3 — Geradeaus von links nach rechts —	64
Signal Wn 4 — Geradeaus von rechts nach links —	65
Signal Wn 5 — Im Bogen von links nach links —	66
Signal Wn 6 — Im Bogen von rechts nach rechts —	67
M. Signale an Zügen und Kleinwagen (Zg) sowie an einzelnen Fahrzeugen (Fz)	68—73
Signal Zg 1 — Spitzensignal —	68

	§§
Signal Zg 3a – Schlußsignal –	69
Signale bei Schiebelokomotivbetrieb	70
Signal Zg 5 – Kleinwagensignal –	71
Signal Fz 1 – Rangierlokomotivsignal –	72
Signal Fz 3 – Pulverflagge –	73
N. Warnsignale bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise (Wa)	74–78
Allgemeines	74
Signal Wa 1 – Vorsichtsignal –	75
Signal Wa 2 – Gleisräumsignal –	76
Signal Wa 3 – Fluchtsignal –	77
Signal WA 4 – Fahnschild –	78
O. Sonstige Signale (So)	79–91
Signal So 2 – Schachbrettafel –	79
Signal So 3a – Vorsignaltafel –	80
Signal So 5 – Trapeztafel –	81
Signal So 6 – Kreuztafel –	82
Signal So 7a und Signal So 7b – Schneepflugtafeln –	83
Signal So 8 – H-Tafel –	84
Signal So 12 – Grenzzeichen –	85
Signal So 13 – Gefahrenanstrich –	86
Signal So 15a und Signal So 15b – Warntafeln –	87
Signal So 16a und Signal So 16b – Überwachungs- signal einer Wegübergangssicherungsanlage –	88
Signal So 16c – Überwachungssignal einer innerbe- trieblichen Wegübergangssicherungsanlage –	89
Signal So 17 – Begrenzungssignal –	90
Signal So 18 – Auftragsankündigungssignal –	91
P. Sonstige Bestimmungen	92–96
Einführung neuer Signale	92
Sonderregelungen	93
Bekanntmachung	94
Übergangsbestimmungen	95
Inkrafttreten	96

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

vom 20. Oktober 1986

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) wird im Einvernehmen mit den Leitern der zuständigen zentralen Staatsorgane und in Übereinstimmung mit dem Bundesvorstand des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes folgendes angeordnet:

A.

Allgemeine Bestimmungen

§ 1

Geltungsbereich

(1) Diese Anordnung regelt die Gestaltung und Anwendung von Signalen für Werkbahnen im Braunkohlenbergbau.

(2) Diese Anordnung gilt für

- die Kombinate und Betriebe des Braunkohlenbergbaus;
- die Kombinate und Betriebe, die Signale für Werkbahnen im Braunkohlenbergbau herstellen oder instandsetzen;
- die Organe der staatlichen Bergaufsicht.

(3) Diese Anordnung gilt nicht für Anschlußbahnen.

§ 2

Allgemeine Bestimmungen für die Signale

(1) Die Signale müssen in Größe¹, Form, Farbe, Klangart und Verwendungszweck den Bestimmungen dieser Anordnung entsprechen. Sie sind zu verwenden, wenn die Notwendigkeit für ihre Anwendung besteht.

(2) Die Signale sind in Übereinstimmung mit den in dieser Anordnung vorgegebenen Signalbildern herzustellen. Die Ausführung der Signale muß der Signalbeschreibung entsprechen. In der Signalbeschreibung gilt die Bezeichnung rechts und links im Sinne der Fahrtrichtung. Die Rückseite der Signale muß so beschaffen sein, daß Verwechslungen mit anderen Signalen ausgeschlossen sind.

(3) Signale sind zu beleuchten, wenn dies in den jeweiligen Festlegungen zu den Signalen gefordert wird. Die Beleuchtung dieser Signale muß sicherstellen, daß sie in der vorgeschriebenen Form und Farbe zweifelsfrei durch die Triebfahrzeugführer erkannt werden.

(4) Die für die Dunkelheit vorgeschriebenen Signale (Nachtzeichen) 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. An Licht-

¹ Maßangaben für Bildsignale sind im BKK Senftenberg - Stammbetrieb - Fachbereich Produktion Kombinat vorhanden.

signalen ist bei unsichtigem Wetter die für das Tageslicht vorgesehene stärkere Ausleuchtung einzuschalten. Unabhängig davon ist es zulässig, auch in anderen Fällen die Nachtzeichen – 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.

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

(7) Ein ungültiges ortsfestes Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand zu kennzeichnen. Außerdem sind ungültige Lichtsignale zu löschen oder zu verdecken. Ungültige ortsfeste Signale an Weichen und Gleissperren sind zu verdecken. Ungültige nicht ortsfeste Signale sind zu entfernen. Bei mehreren Signalen an einem Mast werden alle Signale durch das Kreuz ungültig.



(8) Gezogene und geschobene Züge sowie gezogene 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 § 15 Abs. 1. Geschobene Rangierabteilungen haben mit der Spitze des ersten Schienenfahrzeuges unmittelbar vor dem haltzeigenden Signal zu halten, wenn das Signal nicht entsprechend Abs. 9 mit einem Zusatzschild mit der Aufschrift „Geschoben“ gekennzeichnet oder wenn das haltzeigende Signal kein Signal H1 S – Schubhalt-Signal – ist.

(9) Signale, die nur für geschobene Züge und geschobene Rangierabteilungen gelten, sind mit Ausnahme der Lichthauptsignale durch ein Zusatzschild mit der Aufschrift „Geschoben“ zu kennzeichnen.

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

ÖBF

(11) 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

(1) Das Aufstellen der Lichthaupt- und Lichtvorsignale hat nach den für die Ausgestaltung der Werkbahnsicherungsanlagen des Braunkohlenbergbaus geltenden Bestimmungen² zu erfolgen.

(2) Die Formsignale Sp1, Lf1 bis Lf4, Sh2, Pf1, Pf2, Ra10, Ra11b, Wa4, So5, So6, So7a, So7b und So8 sind seitlich bis 4 m und mindestens 1,0 m über Schienenoberkante anzuordnen.

B.

Lichthaupt- und Lichtvorsignale (HI)

§ 4

Allgemeine Bestimmungen für Lichthauptsignale

(1) Lichthauptsignale sind Einfahrsignale, Ausfahrtsignale, Zwischensignale, Blocksignale, Deckungssignale, Rangierhauptsignale. Diesen Signalen kann ein Schubsignal zugeordnet sein.

(2) Die Grundstellung der Lichthauptsignale ist die Stellung „Halt“. Die Stellung „Fahrt“ als Grundstellung ist für Blocksignale auf Strecken mit automatischem Streckenblock zulässig. Lichthauptsignale gelten für Zugfahrten. Die haltzeigenden Lichthauptsignale HI 13 und HI S gelten auch für Rangier- und Kleinwagenfahrten.

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

(4) Die an einem Lichthauptsignal zu zeigenden Signalbegriffe werden durch farbige Lampen – die bei Tag und Dunkelheit leuchten – gebildet. Die Lampen sind auf einem Signalschirm anzubringen oder im Baukastensystem zu einem Signalschirm zusammenzusetzen.

(5) Lichthauptsignale – ausgenommen in der Stellung „Halt“ – zeigen an, daß die für die Strecke zulässige Geschwindigkeit bis zum nächsten Signal beibehalten werden darf.

(6) Lichthauptsignale und ihnen zugeordnete Schubsignale sind durch weiß-rot-weiße Mastschilder oder weiß-rot-weißen Anstrich des Signalmastes zu kennzeichnen.



² Z. Z. gilt:

Technische Bestimmungen und Grundsätze für Werkbahnsicherungsanlagen im Braunkohlenbergbau (TB-WBSA-Br) gültig ab 1. September 1983 (Sonderdruck VE BKK Senftenberg)

(7) Erloschene Lichthauptsignale gelten als Haltsignale.

(8) Lichthauptsignale, die nur ein weißes Standlicht (Kennlicht) zeigen, gelten fahrbetrieblich als nicht vorhanden.



§ 5

Allgemeine Bestimmungen für Lichtvorsignale

(1) Lichtvorsignale sind grundsätzlich anzuwenden, wenn Einfahr-, Block- und Deckungssignale im Bremswegabstand nicht erkennbar sind. Sie sind immer anzuwenden, wenn Einfahr-, Block- und Deckungssignale nicht im zu erwartenden Bremsweg erkennbar sind. Das Anzeigen des Signalbegriffes Hl 4a am vorhergehenden Lichthauptsignal ist zulässig, wenn die Entfernung zwischen beiden Signalen 3 Bremswegabstände nicht überschreitet.

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

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

(4) Lichtvorsignale stehen mindestens im Bremswegabstand vor dem zugehörigen Lichthauptsignal. Ist dem Lichthauptsignal ein Schubsignal zugeordnet, so ist das Lichtvorsignal im Bremswegabstand vor diesem aufzustellen.

(5) 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.

§ 6

Signal Hl 1 – Fahrtsignal –

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



Ein grünes Licht

(2) Wird das Signal HI 1 an einem Vorsignal gezeigt, bedeutet dies, daß am nächsten Lichthauptsignal das Signal HI 1 oder HI 4a zu erwarten ist.

§ 7

Signal HI 4a – Grünes Blinklicht –

(1) Das Signal HI 4a zeigt an, daß am nächsten Lichthauptsignal das Signal HI 13 bzw. HI S zu erwarten ist. Die Geschwindigkeit ist so zu vermindern, daß am nächsten Lichthauptsignal, auch wenn dieses entsprechend den örtlichen Bedingungen nicht im Bremswegabstand zu erkennen ist, gefahrenlos angehalten werden kann.



Ein grünes Blinklicht

(2) Wird das Signal HI 4a an einem Vorsignal gezeigt, bedeutet dies, daß am nächsten Lichthauptsignal das Signal HI 13 bzw. HI S zu erwarten ist.

(3) Bei Anwendung des Signals HI 4a als Hauptsignal ist zur Kennzeichnung ein Signalbezeichnungsschild mit orangefarbenem Grund zu verwenden.

§ 8

Signal HI 13 – Haltsignal –

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



Ein rotes Licht

- (2) Für die Vorbeifahrt eines Zuges am Signal H1 13 auf Signal Zs 1 gilt § 10.
- (3) Die Vorbeifahrt einer Rangierabteilung am Signal H1 13 ist erlaubt, wenn der Stellwerkswärter die Zustimmung bzw. den Fahrauftrag dazu erteilt hat.
- (4) Zeigt das Lichthauptsignal bei Annäherung einer Rangierabteilung noch einen Fahrtbegriff, dann ist anzuhalten und das Erscheinen des Signals H1 13 abzuwarten.

§ 9

Signal H1 S – Schubhalt-Signal –

- (1) Das Signal H1 S 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 H1 S auf Signal Zs 1 gilt § 10.
- (3) Die Vorbeifahrt einer geschobenen Rangierabteilung am Signal H1 S ist erlaubt, wenn der Stellwerkswärter die Zustimmung oder den Fahrauftrag dazu erteilt hat.
- (4) Zeigt das Schubsignal bei Annäherung einer geschobenen Rangierabteilung noch einen Fahrtbegriff, dann ist anzuhalten und das Erscheinen des Signals H1 S abzuwarten.

C. Zusatzsignale an Lichthauptsignalen (Zs)

§ 10

Signal Zs 1 – Ersatzsignal –

(1) Das Signal Zs 1 zeigt an, daß am „Halt“ zeigenden Lichthauptsignal vorbeigefahren werden darf. Der folgende Gleis- oder Streckenabschnitt ist mit besonderer Vorsicht zu befahren.



Ein weißes Blinklicht

(2) Das Signal Zs 1 gilt für Züge und ist am Lichthauptsignal zu zeigen. Es hat nach dem Anschalten am Signal H1 13 so lange zu blinken, bis ein geschobener Zug vom Signal H1 S aus am Signal H1 13 mit dem Triebfahrzeug vorbeigefahren ist.

(3) Der Zug darf ohne Halt vorbeifahren, wenn der Triebfahrzeugführer 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 im Sichtbereich des Triebfahrzeugführers erscheint, so muß der Zug vor dem Lichthauptsignal halten. Der Zug darf erst weiterfahren, wenn der Triebfahrzeugführer eine besondere Weisung erhält oder für ihn erneut Signal Zs 1 gezeigt wird. Bei Gleisen in Linksbögen oder ähnlichen örtlichen Verhältnissen, bei denen erst nach Vorbeifahrt des Triebfahrzeuges eines geschobenen Zuges am Signal H1 S auf Signal Zs 1 das zugehörige Hauptsignal mit dem Signal H1 13 und dem bereits blinkenden Signal Zs 1 in den Sichtbereich des Triebfahrzeugführers kommt, ist das am zugehörigen Signal H1 13 blinkende Signal Zs 1 gültig, auch wenn dort das Aufblinken nicht wahrgenommen wurde.

(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.

§ 11

Signal Zs 1H – Handersatzsignal –

(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 Standort des Einfahrsignals vorsichtig – mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h – in den Bahnhof einfahren.

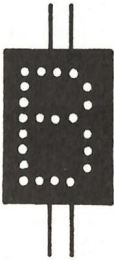
(3) Das Signal Zs 1H darf nur dann gegeben werden, wenn auf einer weiteren einmündenden Strecke die Annäherung eines Zuges auf falschem Gleis ausgeschlossen ist.

(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, eine weißleuchtende Zahl oder ein weißer Lichtstreifen senkrecht für Fahrtrichtung geradeaus bzw. nach links oder nach rechts steigend für Abzweig nach links bzw. rechts

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

§ 13

Signal Zs 6 – Frühhaltanzeiger –

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



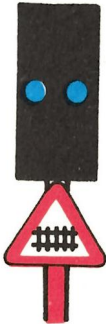
Lichtsignal
Zwei gelbleuchtende senkrechte Lichtstreifen nebeneinander

(2) Das Signal Zs 6 ist am Lichthauptsignal zu zeigen. Es zeigt an, daß ein Zug erheblich früher zum Halten gebracht werden muß, als bei den übrigen Einfahrten.

§ 14

Signal Zs 9 – Wegübergangstafel (WÜ-Tafel) –

(1) Das Signal Zs 9 zeigt an, daß das Lichthauptsignal mit einer Wegübergangssicherungsanlage in Abhängigkeit steht.



Eine dreieckige, weiße Tafel
mit rotem Rand und schwarzem Gatter (Zaun)

(2) Das Signal Zs 9 ist an einem Lichthauptsignal angebracht, das nur dann einen Fahrtbegriff zeigen darf, wenn der folgende Wegübergang technisch gesichert ist.

(3) Nach Vorbeifahrt an einem haltzeigenden und mit Signal Zs 9 gekennzeichneten Lichthauptsignal auf Signal Zs 1 oder besondere Weisung darf der folgende Wegübergang nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Vom Lichthauptsignal bis zum Wegübergang ist das Signal Zp 1 rechtzeitig und wiederholt zu geben.

(4) Folgen auf ein mit Signal Zs 9 gekennzeichnetes Lichthauptsignal mehrere Wegübergänge, so ist die Anzahl auf einer unter dem Signal Zs 9 angebrachten weißen Tafel anzuzeigen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß Abs. 3 gilt dann für die angezeigte Anzahl der Wegübergänge.



(5) Die Geschwindigkeitsbeschränkung am Wegübergang gilt, bis das erste Schienenfahrzeug den Wegübergang verlassen hat.

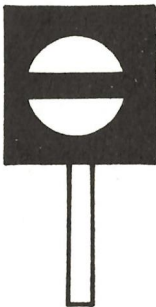
D.

Gleisperrsignale (Gsp)

§ 15

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. Es zeigt die aufgelegte Gleissperre, den Stumpfgleisabschluß, die nicht zu befahrende Drehscheibe, Schiebebühne und Gleisbrückenwaage an.



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 Lichter waagrecht nebeneinander darzustellen.

(3) Das Signal Gsp 0 ist bei Dunkelheit zu beleuchten. Das gilt nicht für das Signal Gsp 0 an Gleissperren in Nebenanlagen bei ausreichender Beleuchtung der Werkbahnanlagen.

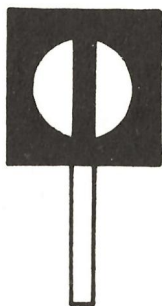
(4) Das Signal Gsp 0 ist auch als Stumpfgleisabschluß an Prellböcken einseitig sichtbar aufzustellen. In den ÖBF ist festzulegen, ob das Signal Gsp 0 an Prellböcken bei Dunkelheit zu beleuchten ist.

ÖBF

§ 16

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 Stellwerkswärters 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 Licht darzustellen.

E.

Zusätzliche Signale für elektrische Zugförderung (El)

§ 17

Allgemeines

(1) Die El-Signale kennzeichnen bei elektrischer Zugförderung Fahrleitungsunterbrechungen, spannungslose, gestörte oder ausgeschaltete Fahrleitungsschnitte 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.

§ 18

Signal El 1 – Ausschaltsignal –

Das Signal El 1 zeigt an, daß der Fahrshalter 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 Fahrshalter des elektrischen Triebfahrzeuges nach Vorbeifahren am Signal wieder eingeschaltet werden darf.



Ein geschlossenes weißes U

§ 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 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 Gleis- oder 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

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. Bei ausreichender Beleuchtung der Werkbahnanlagen kann auf eine zusätzliche Beleuchtung der Signale El 4 und El 5 verzichtet werden.

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

§ 24

Signal El 6 – Halt für Fahrzeuge mit angelegtem Stromabnehmer –

(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 weißem 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.

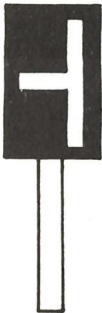
F.

Signale für Schiebelokomotiven (Sp)

§ 25

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)

§ 26

Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3

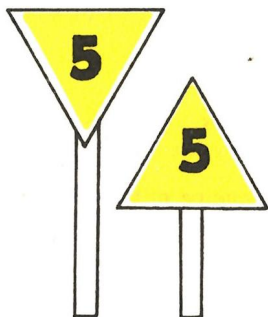
(1) Die Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 zeigen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen an. Sie sind nicht ortsfest.

(2) Bei Dunkelheit sind die Signale Lf 1 und Lf 2 zu beleuchten. Bei ausreichender Beleuchtung der Werkbahnanlagen kann auf zusätzliche Beleuchtung der Signale Lf 1 und Lf 2 verzichtet werden.

§ 27

Signal Lf 1 – Langsamfahrankündigungsscheibe –

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



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.

(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 Schienenfahrzeug 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.



§ 28

Signal Lf 2 – Anfangscheibe –

- (1) Das Signal Lf 2 kennzeichnet den 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 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 für gezogene Züge.

(4) 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.

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

§ 29

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.

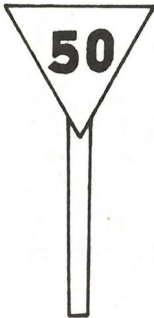
(3) Für gezogene Züge ist das Signal Lf 3 im Abstand der maximalen Zuglänge hinter dem Ende des langsam zu befahrenden Gleis- oder Streckenabschnittes aufzustellen. In diesem Falle gilt das Signal Lf 3 auch für geschobene Züge.

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

§ 30

Signal Lf 4 – Geschwindigkeitstafel –

(1) Durch das Signal Lf 4 wird ein Geschwindigkeitswechsel oder vor ungeicherten 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 mit verminderter Geschwindigkeit zu befahrenden Gleis- oder Streckenabschnitt aufzustellen. Für geschobene Züge ist der Abstand um die maximale 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.

(6) Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt bis zum nächsten Signal Lf 4 oder bis zum nächsten Lichthauptsignal.

H.

Schutzhalte signale (Sh)

§ 31

Allgemeines

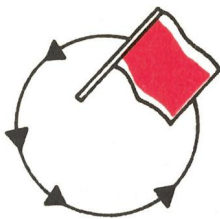
(1) Schutzhalte signale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln oder fordern ein sofortiges Anhalten zur Abwendung einer Gefahr.

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

§ 32

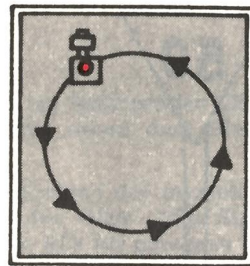
Signal Sh 1 – Kreissignal –

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



Tageszeichen

Eine weiß-rot-weiße Signalfahne, 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 entgegentzulaufen.

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

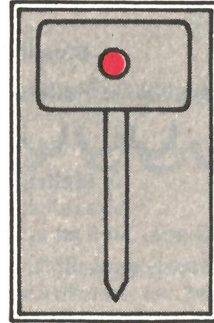
§ 33

Signal Sh 2 – Haltscheibe –

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



Tageszeichen
Eine rechteckige rote Scheibe
mit weißem Rand



Nachtzeichen
Eine rechteckige rote Scheibe
mit rotem 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; zur Abriegelung der unbefahrten Gleisstelle ist das Signal Sh 2 10 m vor der zu schützenden Stelle von beiden Richtungen aufzustellen. In Ausnahmefällen darf der Abstand auch geringer sein;
- b) zur Bezeichnung einer Stelle, an der ein Zug ausnahmsweise halten muß;
- c) zum Schutz von Schienenfahrzeugen, 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 unbefahrten 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 30 m und bei geschobenen Zügen 30 m plus der maximalen Zuglänge vor der unbefahrten 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.

§ 34

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 Werk tätige zum Anhalten eines Zuges, einer Rangierabteilung oder eines Kleinwagens zu veranlassen;
- c) vom Stellwerkswärter stets, wenn Signal Sh 1 gegeben wird.

I.

Signale des Triebfahrzeugführers, Bremsprobensignale, Signale an Be- und Entladestellen sowie Wägeeinrichtungen (Zp)

§ 35

Signale des Triebfahrzeugführers

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

§ 36

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 außer bei Zugverholeinrichtungen und während des Be- und Entladevorganges;

- 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.

§ 37

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.

§ 38

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.

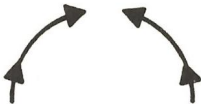
(3) Die Lichtsignale sind rechts oder links neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen.

§ 39

Signal Zp 12 – Bremse anlegen –

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

Handsignal



Tageszeichen

Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeslagen



Nachtzeichen

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

Lichtsignal



Ein weißes Licht

§ 40

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

§ 41

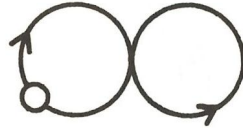
Signal Zp 14 – Bremse in Ordnung –

(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.

§ 42

Signale an Be- und Entladestellen sowie Wägeeinrichtungen

(1) 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.

(2) Die Bedeutung der Signale Zp 9, Zp 16, Zp 17 und Zp 18 dürfen auch fernmündlich über Funk gesprochen werden.

§ 43

Signal Zp 9 – Abfahrtsignal –

(1) Das Signal Zp 9 ist zu geben, wenn ein Zug von einem Tagebaugerät, Bunker, einer Wägeeinrichtung oder 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

(2) Auf Kippen ist das Signal Zp 9 vom Oberkipper hör- und sichtbar zu geben.



Als Tageszeichen des sichtbaren Signals ist ein grün-weiß kariertes Tuch seitlich hochzuhalten



Als Nachtzeichen des sichtbaren Signals ist eine grün leuchtende Lampe zu zeigen

§ 44

Signal Zp 16 – Wegfahrtsignal –

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



Ein langer Ton mit einer Tagebaugerätehupe

§ 45

Signal Zp 17 – Herkommessignal –

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



Zwei mäßig lange Töne mit einer Tagebaugerätehupe

§ 46

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)

§ 47

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 in der Regel rechts neben dem zugehörigen Gleis aufzustellen.

§ 48

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.

§ 49

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.

ÖBF

(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)

§ 50

Allgemeines

(1) Die Rangiersignale sind vom Rangierleiter gleichzeitig hör- 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 Stellwerkswärter 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 Stellwerkswärter 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.

§ 51

Signal Ra 1 – Wegfahrsignal –

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

§ 52

Signal Ra 2 – Herkommensignal –

(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 von einem von ihm beauftragten Werk tätigen 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

§ 53

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 flach ausgestreckten Hände
wiederholt einander nähern



Nachtzeichen
Wie am Tage, in der einen Hand
eine Handlampe

§ 54

Signal Ra 5 – Haltsignal –

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

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

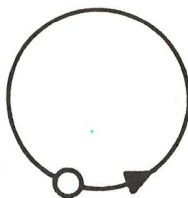


Drei kurze Töne schnell nacheinander

Mit dem Arm



Tageszeichen
Kreisförmige Bewegung des Armes

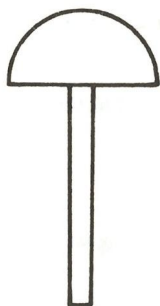


Nachtzeichen
Kreisförmige Bewegung
der Handlampe

§ 55

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 Einfahrsignal 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 Stellwerkswärters erlaubt.

§ 56

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 in der Regel 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 Stellwerkswärter als Rangierleiter unbegleiteter Rangierabteilungen muß den Fahrauftrag an den Triebfahrzeugführer zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11b durch Signal Ra 1 oder Signal Ra 2 mündlich oder fernmündlich erteilen.
- (5) Der Stellwerkswärter 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.

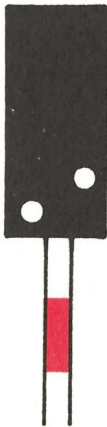
(6) Wird der Fahrauftrag gemäß Abs. 4 oder die Zustimmung des Stellwerkswärters und der Fahrauftrag des Rangierleiters gemäß Abs. 5 schon bei Annäherung an Signal Ra 11b erteilt, so braucht die Rangierabteilung nicht zu halten.

(7) Muß auf Bunkern das Halten geschobener Rangierabteilungen mit unterschiedlicher Wagenzahl gekennzeichnet werden, so kann das Signal Ra 11b durch Zusatzschild mit der betreffenden Wagenzahl (z. B. „8 Wagen“) ergänzt werden.

§ 57

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 Stellwerkswärters als Rangierleiter an den Triebfahrzeugführer und für begleitete Rangierabteilungen als Zustimmung des Stellwerkswärters an den Rangierleiter.

(3) Wenn mehrere Rangierabteilungen vor einem Signal Ra 11b oder haltzeitigem Lichthauptsignal 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 zu leuchten, 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 (Kreis-scheibe) gekennzeichnet ist.



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

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

L.

Weichensignale (Wn)

§ 58

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.

(3) Als Weichensignale sind grundsätzlich Weichensignallaternen zu verwenden.

(4) Für ortsbediente einfache Weichen, auf deren Beleuchtung verzichtet wird, dürfen rechtwinkelige Weichensignalbleche verwendet werden. Auf dem schwarz gestrichenen Untergrund sind die Signalbilder gemäß §§ 59 bis 62 dieser Anordnung mit weißer Farbe bzw. mit rückstrahlenden Mitteln analog der Größe der Weichenlaternen aufzutragen.

(5) Auf die Beleuchtung der Weichensignale darf verzichtet werden, wenn
a) während der Dunkelheit Zug- und Rangierfahrten nur über signalabhängige Weichen stattfinden,

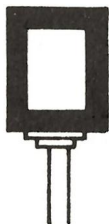
b) die vorhandene Gleisfeldbeleuchtung das Erkennen unbeleuchteter Weichensignale ermöglicht.

(6) Ortsbediente Weichen, für die eine Grundstellung festgelegt ist, sind an den Stellgewichten je zur Hälfte schwarz und gelb zu kennzeichnen. In Grundstellung muß die schwarze Hälfte dem Erdboden zugekehrt sein und die Grenze zwischen schwarz und gelb muß waagrecht liegen.

§ 59

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:

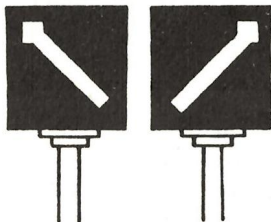
Ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck auf schwarzem Grund

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

§ 60

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.

§ 61

**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.

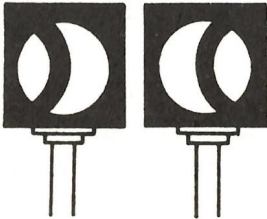


Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund

§ 62

**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.

§ 63

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) Signale für doppelte Kreuzungsweichen dürfen auch als Lichtsignale ausgeführt sein. Die weiß leuchtenden Lichtstreifen müssen aus mindestens fünf Lichtpunkten bestehen, von denen einer im Mittelpunkt anzuordnen ist.

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

§ 64

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

§ 65

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

§ 66

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

§ 67

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) sowie an einzelnen Fahrzeugen (Fz)

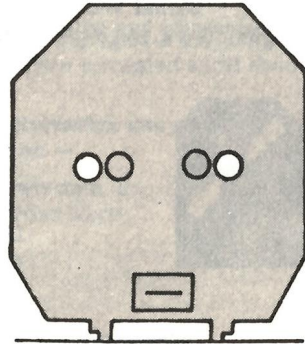
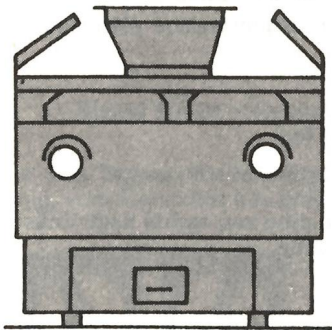
§ 68

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 neben dem Signal Zg 1 die akustische Warnanlage 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.

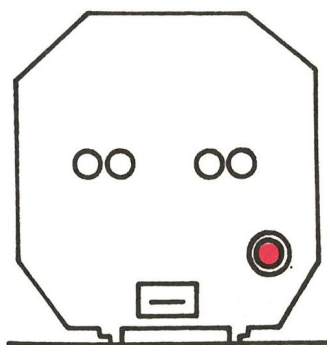
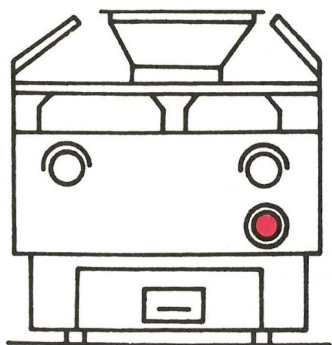
(5) Zur Kennzeichnung der Spitze von Zügen können auch drei weiße Lichter in Form eines A gezeigt werden.

(6) Rottenkraftwagen, die als Züge verkehren, müssen Signal Zg 1 führen.

§ 69

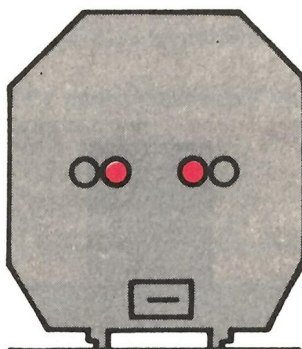
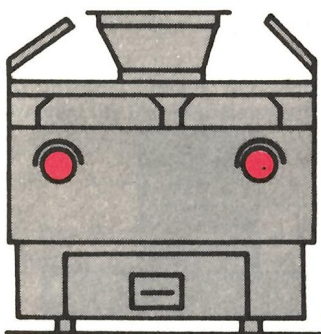
Signal Zg 3a – Schlußsignal –

(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) Das Nachtzeichen des Signals Zg 3a kann auch an Stelle des Tageszeichens angewendet werden. Bei unsichtigem Wetter ist das Nachtzeichen des Signals Zg 3a auch bei Tage anzuwenden.

(3) Bei geschobenen Zügen des Leistungsfahrbetriebes braucht am Triebfahrzeug kein Tageszeichen des Signals Zg 3a angebracht zu sein.

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

(5) Rottenkraftwagen, die als Züge verkehren, müssen Signal Zg 3a führen.

(6) Züge, die aus Schienenfahrzeugen der Deutschen Reichsbahn gebildet wurden und auf Werkbahngleisen verkehren, dürfen das Nachtzeichen des Signals Zg 1 auch als Signal Zg 3a unter folgenden Bedingungen führen:

- a) das Signal Zg 1 (2 weiße Lampen) muß mindestens 1 m über Schienenoberkante (SO) am Schlußwagen fest angebracht sein;
- b) der Schluß- bzw. Spitzenwagen muß mit einer akustischen Warnanlage versehen sein.

§ 70

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.

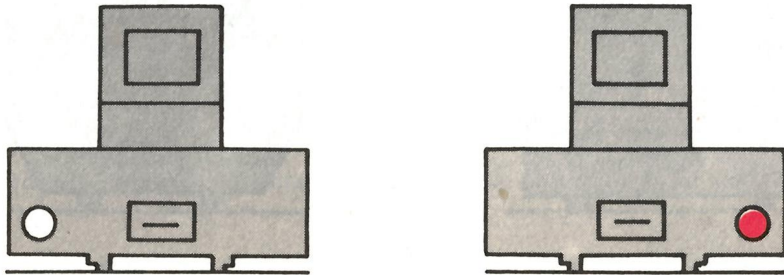
§ 71

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

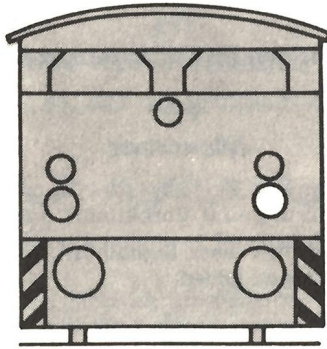
§ 72

Signal Fz 1 – Rangierlokomotivsignal –

(1) Das Signal Fz 1 kennzeichnet die Spitze und den Schluß von Triebfahrzeugen im Rangierdienst.

Tageszeichen

Kein Signal



Nachtzeichen

Vorn und hinten ein weißes Licht. Statt des vorderen Lichtes darf auch das Signal Zg 1 geführt werden.

(2) Das Nachtzeichen ist bei unsichtigem Wetter auch am Tage anzuwenden.

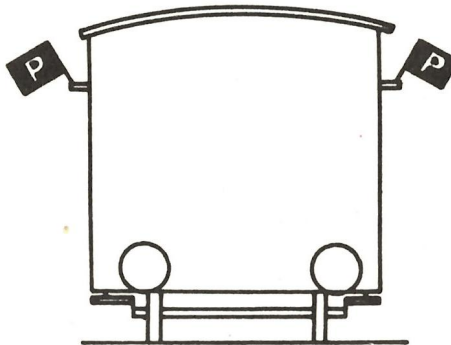
(3) Müssen ungesicherte Wegübergänge befahren werden, so ist das Signal Zg 1 zu führen.

(4) Triebfahrzeuge, die nicht mit dem Signal Fz 1 ausgerüstet sind, können weiterhin im Rangierdienst die Signale Zg 1 und Zg 3a führen.

§ 73

Signal Fz 3 – Pulverflagge –

(1) Das Signal Fz 3 kennzeichnet Wagen, die mit Sprengmitteln und anderen Explosivstoffen beladen sind.



An beiden Längsseiten des Wagens eine viereckige schwarze Flagge mit weißem P

(2) Die Kennzeichnung der Wagen mit dem Signal Fz 3 hat durch den Transportführer zu erfolgen.

N.

Warnsignale bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise (Wa)

§ 74

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, Tremoloruhorn oder einer lautstärkeren Warneinrichtung zu geben.

§ 75

Signal Wa 1 – Vorsichtsignal –

(1) Das Signal Wa 1 gibt an, daß im benachbarten Gleis eine Fahrt stattfindet. 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 Werk tätigen 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.

§ 76

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.

§ 77

Signal Wa 3 – Fluchtsignal –

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



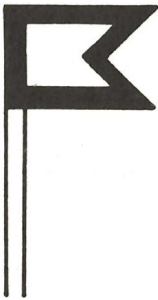
Zwei kurze Töne, mindestens fünfmal hintereinander

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

§ 78

Signal Wa 4 – Fahnschild –

(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 Fahnschild 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)

§ 79

Signal So 2 – Schachbrettafel –

(1) Das Signal So 2 zeigt an, daß das Lichthauptsignal und das dazu gehörende Schubsignal 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 bzw. dem dazu gehörenden Schubsignal 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.

§ 80

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.

§ 81

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 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.

§ 82

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
schwarzem Kreuz an einem 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 bei technischen Zwischenlösungen 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

§ 83

Signal So 7a und So 7b – Schneepflugtafeln –

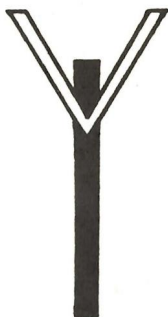
(1) Die Signale So 7a und So 7b kennzeichnen Gleis- oder Streckenabschnitte, auf denen bewegliche Pflugscharen von Schneepflügen zu heben bzw. zu senken sind.

(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.

§ 84

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, welcher Zug am Standort des Signals So 8 zu halten hat.

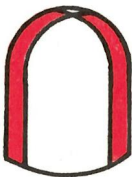
(4) Wird mit gezogenen und geschobenen Zügen gefahren und ist für beide Zugbeförderungsarten aus örtlich bedingten Gründen je ein besonderes Signal So 8 erforderlich, sind die Signale So 8, an denen die gezogenen Züge zu halten haben, mit einem Zusatzschild mit der Aufschrift „Gezogen“, und an denen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

§ 85

Signal So 12 – Grenzzeichen –

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



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

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

(3) Der Abstand der Gleisachsen muß am Signal So 12 bei 900 mm Spurweite mindestens 3,15 m und bei 1 435 mm Spurweite mindestens 3,75 m zuzüglich der notwendigen Erweiterung bei Gleisbögen betragen. Der Abstand an Signalen So 12 zwischen Gleisen mit 900 mm und 1 435 mm Spurweite beträgt 3,40 m.

§ 86

Signal So 13 – Gefahrenanstrich –

(1) Das Signal So 13 kennzeichnet feste Gegenstände, die wegen zu geringem Abstand vom Gleis Werkstätige 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) 1 400 mm und 3 050 mm bei 1 435 mm Spurweite

b) 1 000 mm und 2 500 mm bei 900 mm Spurweite

über Schienenoberkante durch einen orangefarbenen Anstrich gekennzeichnet werden, wenn außerhalb der Lichtraumgrenzung 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 Tunneleingänge ausreichend.

§ 87

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 folgt. Am Signal So 15a bzw. So 15b hat der Triebfahrzeugführer zu prüfen, ob das Signal So 16a oder Signal So 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 weiß rückstrahlenden Feldern

(3) Das Signal So 15b zeigt an, daß auf 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 weiß rückstrahlenden Feldern.
Die Ziffer gibt die Anzahl der folgenden Wegübergänge an.

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

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

(6) 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.

§ 88

Signal So 16a und Signal So 16b – Überwachungssignal einer Wegübergangssicherungsanlage –

(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 weiß rückstrahlenden 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. Ab Signal So 16b ist das Signal Zp 1 rechtzeitig und wiederholt bis zum Wegübergang zu geben.



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

(3) Das Signal So 16a ist in der Regel im Bremswegabstand – bei geschobenem Zugverkehr im Bremswegabstand plus der maximalen Zuglänge – 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.

§ 89

Signal So 16c – Überwachungssignal einer innerbetrieblichen Wegübergangssicherungsanlage –

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

ÖBF



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

(2) Das Signal So 16c ist in der Regel im Bremswegabstand – bei geschobenem Zugverkehr im Bremswegabstand plus der maximalen Zuglänge – 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 rechtzeitig und wiederholt bis zum Wegübergang gegeben werden. Die Schrittgeschwindigkeit ist beizubehalten, bis das erste Schienenfahrzeug den innerbetrieblichen Wegübergang verlassen hat.

§ 90

Signal So 17 – Begrenzungssignal –

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



Eine mit waagerechter Teilung
orange-weiß gestrichene rechteckige Tafel
mit drei orange rückstrahlenden Feldern

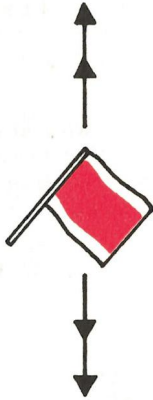
(2) Das Signal So 17 ist 1,50 m über Schienenoberkante anzubringen. Es ist so aufzustellen, daß der für den radioaktiven Strahler festgelegte Strahlenkegel ausreichend abgesichert ist. Es ist mindestens ein Abstand von 10 m vor und 10 m nach dem radioaktiven Strahler einzuhalten. Bei anderen punktförmigen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

§ 91

Signal So 18 – Auftragsankündigungssignal –

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



Tageszeichen
Mehrmaliges gleichmäßiges Heben
und Senken
einer weiß-rot-weißen Signalflagge
durch den Stellwerkswärter



Nachtzeichen
Mehrmaliges gleichmäßiges Heben
und Senken
einer rot abgeblendeten Handlampe
durch den Stellwerkswärter

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

P. Sonstige Bestimmungen

§ 92

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.

§ 93

Sonderregelungen

(1) Die Bergbehörde ist berechtigt, auf Antrag des Generaldirektors oder des Direktors des Betriebes in Ausnahmefällen aus zwingenden Gründen befristete Sonderregelungen zu den Bestimmungen dieser Anordnung zu genehmigen. Der Antrag ist mit Zustimmung der zuständigen Arbeitsschutzinspektion zu stellen.

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

§ 94

Bekanntmachung

Diese Anordnung ist den Werkträgern des Fahrbetriebes gemäß § 2 Abs. 1 Anhang I der Fahrbetriebsvorschrift für Werkbahnen im Braunkohlenbergbau (FBV-Br) gegen Empfangsbestätigung auszuhändigen. Andere Werkträger sind nachweislich zu belehren.

§ 95

Übergangsbestimmungen

(1) Änderungen, die auf Grund dieser Anordnung zu treffen sind, müssen bis zum 1. November 1988 durchgeführt sein. Diese Frist kann in Ausnahmefällen aus zwingenden Gründen durch die zuständige Bergbehörde verlängert werden.

(2) Sonderregelungen, die auf Grund der gemäß § 96 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. November 1988 in Kraft.

§ 96

Inkrafttreten

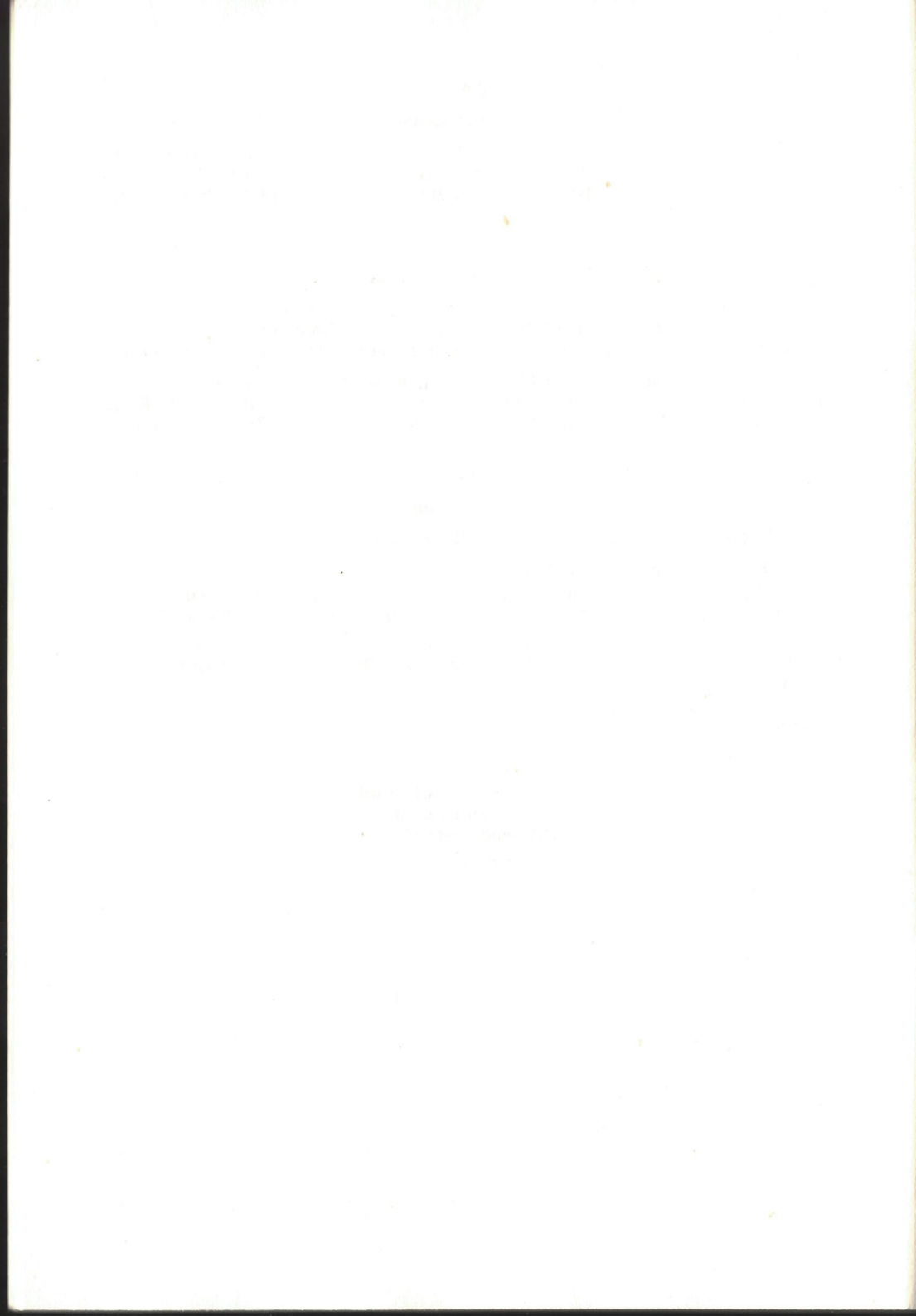
(1) Diese Anordnung tritt am 1. Juni 1987 in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft:

- a) Anordnung vom 4. Oktober 1974 über die Werkbahnsignale im Braunkohlenbergbau — Signalordnung (SOBr) — (Sonderdruck Nr. 784 des Gesetzblattes),
- b) Signale und Bestimmungen für Signale, die vor dem 1. Juni 1987 auf Grund einer Genehmigung oder Sonderregelung der Obersten Bergbehörde eingeführt wurden.

Leipzig, den 20. Oktober 1986

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





+

