

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

48. Stück, 24.03.1875

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 24. März 1875.) 48. Stück.

Inhalt:

N^o. 87. Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 5. März 1875, betreffend die Publication der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875.

N^o. 87.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend die Publication der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875.

Oldenburg, den 5. März 1875.

Nachdem die vom Bundesrathe des Deutschen Reiches in Gemäßheit der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung und im Anschluß an das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossene Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 in N^o 2. des diesjährigen Central-Blattes für das deutsche Reich veröffentlicht worden, wird dieselbe hierdurch für das Oldenburgische Staatsgebiet in Nachstehendem publicirt.

Oldenburg, den 5. März 1875.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttell.

Signalordnung

für die

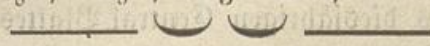
Eisenbahnen Deutschlands.

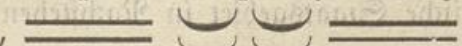
I. Signale auf der freien Bahnstrecke.

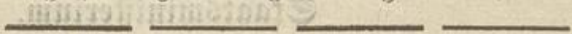
a) Die akustischen Signale sind für das Bahnbewachungs-Personal mittelst elektrischer Läutewerke zu geben wie folgt:


- | | |
|---|---|
| 1. Der Zug geht in der Richtung von A. nach B. (Abmelde-Signal). | Einmal eine bestimmte Anzahl von Glockenschlägen. |
| 2. Der Zug geht in der Richtung von B. nach A. (Abmelde-Signal). | Zweimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen. |
| 3. Die Bahn wird bis zum nächsten fahrplanmäßigen Zuge nicht mehr befahren (Ruhe-Signal). | Dreimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen. |
| 4. Es ist etwas Außerwöhnliches zu erwarten (Alarm-Signal). | Sechsmal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen. |

Außer den elektro akustischen Signalen können auch Hornsignale gegeben werden wie folgt:

Signal 1 : langer, kurzer, kurzer, langer Ton, einmal zu geben, 

„ 2 : das vorhergehende Signal zweimal zu geben, 

„ 3 : langer, langer, langer, langer Ton, 

„ 4 : kurzer, kurzer, kurzer, kurzer Ton, zweimal zu geben, 

b) Die optischen Signale sind wie folgt zu geben:

5. Der Zug darf ungehindert passiren (Fahrsignal).

bei Tage:

Der Bahnwärter macht Front gegen den Zug.

bei Dunkelheit:

Der Bahnwärter macht Front gegen den Zug und hält die Handlaterne mit weißem Lichte dem Zuge entgegen.

6. Der Zug soll langsam fahren.

Der Bahnwärter hält irgend einen Gegenstand in der Richtung gegen das Geleise.

Am Anfang und am Ende einer langsam zu durchfahrenden Strecke sind Scheiben aufgestellt. Dem kommenden Zuge zugekehrt muß die erste Scheibe mit A. und die letzte mit E. bezeichnet sein.

Der Bahnwärter hält die Handlaterne mit grünem Lichte dem Zuge entgegen.

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

7. Der Zug soll halten (Haltsignal).

Der Bahnwärter schwingt einen Gegenstand hin und her.

Der Bahnwärter schwingt seine Handlaterne hin und her, welche, sofern es die Zeit erlaubt, roth zu blenden ist.

Außer den Signalen Nr. 5 bis 7 können auch Signale am Telegraphenmaste wie folgt gegeben werden:

Signal 5: Der Zug darf ungehindert passiren (Fahrsignal)

Rechtsseitiger Telegraphenarm schräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45°).

Weißes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.

Signal 6: Der Zug soll langsam fahren.

Außer dem vorhergehend angegebenen Signalzeichen ein Stab mit runder Scheibe am Telegraphenmast befestigt.

Grünes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.

Signal 7: Der Zug soll halten (Haltsignal).

bei Tage: Rechtsseitiger Telegraphen- arm wagerecht gestellt.	bei Dunkelheit: Roth es Licht der Signal- laterne des Telegraphenmastes.
---	--

Die optischen Signale am Blockstationstelegraphen, welche in der Ruhestellung „Halt“ zeigen müssen, sind wie folgt zu geben:

8. Freie Fahrt.

Rechtsseitiger Telegraphen- arm schräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45°)	Weißes Licht der Sig- nallaterne.
---	--------------------------------------

9. Halt.

Rechtsseitiger Telegraphen- arm wagerecht.	Roth es Licht der Signal- laterne.
---	---------------------------------------

II. Signale auf und vor den Bahnhöfen:

a) Die akustischen Signale mit der Stations-
glocke.

10. Die Abfahrt des Zuges naht, eventuell auch Erlaubniß zum Einsteigen.	Kurzes Läuten und ein deut- lich markirter Schlag.
11. Einsteigen.	Zwei markirte Schläge.
12. Abfahrt.	Drei markirte Schläge.

b) Die optischen Signale am Bahnhof-
Abschluß-
telegraphen sind folgende:

13. Einfahrt ist gesperrt.

Der Telegraphenarm muß nach rechts wagerecht gestellt sein.	Die Signallaterne am Tele- graphenmaste zeigt nach Außen roth es Licht und nach Innen (dem Bahnhof zugekehrt) grü- nes Licht.
---	---

14. Einfahrt ist frei.

bei Tage:

Der Telegraphenarm muß schräg rechts nach oben gerichtet sein (unter einem Winkel von etwa 45°).

bei Dunkelheit:

Die Signallaterne am Telegraphenmaste zeigt nach Außen grünes Licht und nach Innen (dem Bahnhof zugekehrt) weißes Licht.

15. In einer Entfernung von 600 bis 1000 Meter vor dem Bahnhofs-Abschlußtelegraphen ist auf Erfordern der Aufsichtsbehörde ein Vorsignal in automatischer Verbindung mit dem ersteren aufzustellen. Dasselbe soll aus einer, um eine Achse drehbaren runden Scheibe bestehen, in deren Mitte eine Laterne sich befindet.

Zeigt der Bahnhofs-Abschlußtelegraph das Signal

„Einfahrt ist gesperrt“,

so ist die senkrecht stehende volle runde Scheibe, und bei Dunkelheit die in derselben befindliche Laterne mit grünem Licht dem kommenden Zuge zugekehrt, während bei dem Signal am Bahnhofs-Abschlußtelegraphen

„Einfahrt ist frei“

die Scheibe horizontal liegt oder parallel zur Bahnlinie steht — die Laterne weißes Licht zeigt.

c) Die optischen Signale am Perrontelegraphen werden wie folgt gegeben:

Ein zur Ein- oder Durchfahrt zugelassener Zug soll halten.

bei Tage:

Rechtsseitiger Telegraphenarm des Perrontelegraphen waagrecht gestellt.

bei Dunkelheit:

Roths Licht der Signallaterne des Perrontelegraphen.

Der Zug darf einfahren.

Rechtsseitiger Telegraphenarm des Perrontelegraphen schräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45°).

Grünes Licht der Signallaterne des Perrontelegraphen.

d) Die optischen Signale an den Wasserkrähnen.

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

16. Der Ausleger des Wasserkrähnes läßt die Durchfahrt frei.

bei Tage:

Der Ausleger steht parallel zur Richtung des Geleises.

bei Dunkelheit:

Weißes Licht der auf dem Ausleger des Wasserkrähnes befindlichen Signallaterne.

17. Der Ausleger des Wasserkrähnes sperrt die Durchfahrt.

Der Ausleger steht quer (winkelmäßig) zur Richtung des Geleises.

Roths Licht der auf dem Ausleger des Wasserkrähnes befindlichen Signallaterne.

III. Signale am Zuge.

Für die optischen Signale am Zuge sind folgende Anordnungen zu beachten:

18. Kennzeichnung der Spitze des Zuges:

a) wenn der Zug auf eingleisiger Bahn oder auf dem für die Fahrtrichtung bestimmten Geleise einer zweigleisigen Bahnstrecke fährt.

bei Tage:

Kein besonderes Zeichen.

bei Dunkelheit:

Zwei weiß leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.

b) wenn der Zug ausnahmsweise auf dem nicht für die Fahrtrichtung bestimmten Geleise einer zweigleisigen Bahnstrecke fährt.

Kein besonderes Zeichen.

Zwei roth leuchtende Laternen vorn an der Lokomotive.

Befindet sich in Ausnahmefällen die Lokomotive nicht an der Spitze des Zuges oder fährt dieselbe mit dem Tender voran,

bei Tage:

19. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlussignal).

bei Tage:

An der Hinterwand des letzten Wagens eine roth und weiße runde Scheibe.

bei Dunkelheit:

so sind die Laternen am Vordertheil des vordersten Fahrzeuges anzubringen.

bei Dunkelheit:

An der Hinterwand des letzten Wagens zwei nach vorn grün und nach hinten roth leuchtende Laternen.

Für einzeln fahrende Lokomotiven auf der freien Bahnstrecke genügt eine roth leuchtende Laterne und bei Bewegung der Lokomotiven auf Bahnhöfen die Anbringung einer Laterne mit weißem Lichte am Anfange der Lokomotive und am Ende des Tenders, bei Tenderlokomotiven an beiden Enden derselben.

20. Es folgt ein Extrazug nach.

Außer dem Schlussignal eine grüne Scheibe oben auf der Hinterwand des letzten Wagens oder zu jeder Seite desselben.

Signal 19 mit der Abänderung, daß eine der beiden vorgeschriebenen Laternen auch nach hinten grünes Licht zeigt.

Für einzeln fahrende Lokomotiven genügt die Anbringung einer grün leuchtenden Laterne hinten.

21. Es kommt ein Extrazug in entgegengesetzter Richtung.

Eine grüne runde Scheibe vorn an der Lokomotive.

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

22. Die Telegraphenleitung ist zu revidiren.
 bei Tage: Eine weiße runde Scheibe
 vorn an der Lokomotive oder
 an jeder Seite des Zuges. | bei Dunkelheit:
 Kein besonderes Signal.

23. Der Bahnwärter soll sofort seine Strecke revidiren.
 Ein Schaffner schwingt seine Mütze oder einen andern Gegenstand dem Wärter zugewendet. | Ein Schaffner schwingt seine Laterne dem Wärter zugewendet.

IV. Signale des Zugpersonals.
 Die akustischen Signale des Zugpersonals sind zu geben wie folgt:

a) mit der Dampf-
 pfeife:

24. Achtung geben (Achtungs-
 signal). | Ein mäßig langer Pfiff,

25. Bremsen anziehen. | Drei kurze Pfliffe schnell hin-
 tereinander, () () ()

26. Bremsen loslassen. | Zwei mäßig lange Pfliffe schnell
 hintereinander,

b) mit der Mund-
 pfeife:

27. Das Zugpersonal soll seine
 Plätze einnehmen. | Ein mäßig langer Pfiff,

28. Abfahrt. | Zwei mäßig lange Pfliffe,

V. Rangirsignale.
 a) Akustische, mit der Mundpfeife oder dem Horn, sind
 in folgender Weise zu geben:

Vorziehen. | Ein langer Pfiff oder Ton,

Zurückdrücken. | Zwei mäßig lange Pfliffe oder
 Töne, _____

bei Tage:	bei Dunkelheit:
Halt.	Drei kurze Piffe oder Töne schnell hintereinander,
	() () ()

b) Optische sind in nachstehender Weise mit dem Arm zu geben:

Vorziehen.

Senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten.	Senkrechte Bewegung der Handlaterne von oben nach unten.
---	--

Zurückdrücken.

Wagerechte Bewegung des Armes hin und her.	Wagerechte Bewegung der Handlaterne hin und her.
---	---

Halt.

Kreisförmige Bewegung des Armes.	Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.
-------------------------------------	---

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die vorstehend für einen Zug gegebenen Bestimmungen finden auch auf einzeln fahrende Lokomotiven Anwendung, soweit für letztere nicht Ausnahmen zugelassen sind.
2. Diese Signalordnung tritt mit dem 1. April 1875 in Kraft; sie findet Anwendung auf allen Eisenbahnen Deutschlands. Ausgenommen von derselben sind diejenigen Eisenbahnen, welche mit schmalerer als der Normalspur gebaut sind, sowie diejenigen, bei welchen vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung von der zuständigen Landesbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes eine Ausnahme für zulässig erkannt wird.

Dieselbe wird durch das „Central-Blatt für das Deutsche Reich“ und außerdem von den Bundesregierungen publizirt.

Die von den Aufsichtsbehörden oder Eisenbahn-

verwaltungen erlassenen Ausführungs-Bestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn-Amte mitzutheilen.

3. Insofern auf einzelnen Bahnen die Einführung der durch vorstehende Bestimmungen angeordneten Signaleinrichtungen ohne besondere Schwierigkeiten bis zum 1. April 1875 nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes angemessene Fristen bewilligt werden. Desfallige Anträge sind bis zum 1. März 1875 einzureichen.

Berlin, den 4. Januar 1875.

Der Reichskanzler.
Fürst von Bismarck.