

B. Die Signale.

I.

Läutesignale.

Durch die Läutesignale werden die folgenden, den Lauf der Züge betreffenden Mitteilungen gemacht.

Signal 1 (Abläutesignal).

Ein Zug fährt in der Richtung von A nach B:
Einmal eine bestimmte Anzahl von Glockenschlägen.

Signal 2 (Abläutesignal).

Ein Zug fährt in der Richtung von B nach A:
Zweimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen wie bei 1.

Signal 3 (Ruhesignal).

Erste Bedeutung: Der Zugverkehr ruht.

Zweite Bedeutung: Ein Abläutesignal

(Signal 1 oder 2) wird zurückgenommen.

Dreimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen wie bei 1.

Zu I.

7. Bei den aus mehreren Gruppen von Glockenschlägen bestehenden Läutesignalen (Signal 2, 3 und 4) ist zwischen den einzelnen Gruppen eine Pause von etwa 5 Sekunden zu machen.

Für welche Strecken ein- und mehrschlägige Läutesignale angewendet werden, ist aus Anlage 1 zu entnehmen.

8. Wegen der Berechtigung zur Abgabe der Läutesignale vgl. FV. § 17 (1).

Zu den Signalen 1 und 2.

9. Was als Richtung von A nach B und als Richtung von B nach A zu gelten hat, ist aus Anlage 1 zu entnehmen.

10. Die Abläutesignale werden vor der Abfahrt oder der mutmaßlichen Durchfahrt eines Zuges und, wenn nichts anderes vorgeschrieben ist, nicht früher als 3 Minuten vorher gegeben (FV. § 17 (3) und (4), § 24 (11)).

11. Ist ein Zug 15 Minuten nach dem Abläuten nicht abgefahren, so wird das Abläutesignal vor der Abfahrt wiederholt (16b u. FV. § 17 (5)). Wegen der vorausgehenden Abgabe des Ruhesignals (Signal 3) vgl. 16b.

12. Züge, die nur einen Teil der Strecke zwischen zwei Zugmeldestellen befahren und sodann - auf demselben Gleise - zurückkehren, werden nur dann abgeläutet, wenn für die Teilstrecken besondere Läutevorrichtungen vorhanden sind (FV. § 29 (3)).

13. Die Schrankenwärter dürfen sich bezüglich des Abgangs der Züge nicht auf die Abläutesignale allein verlassen, müssen sich vielmehr bereit halten, den Dienst nach Maßgabe der Fahrpläne zu versehen.

14. Wenn das Abläutesignal für einen Zug ausbleibt, oder wenn für einen Zug ein unrichtiges Läutesignal erteilt wird, ist dies der Station zu melden, die das Läutesignal zu geben hat. Diese hat, wenn Fehler an der Läuteanlage zu vermuten sind, dem Bahnmeister Mitteilung zu machen. Wegen des Aufhaltens von Zügen beim Erönen unrichtiger Abläutesignale vgl. 29e und f.

Zu Signal 3.

15. Signal 3 wird in seiner ersten Bedeutung auf Bahnstrecken, wo kein ununterbrochener Dienst besteht, nach dem Eintreffen des letzten regelmäßig verkehrenden oder Sonderzuges in der der Fahr- richtung entgegengesetzten Richtung gegeben. Dadurch wird angezeigt, daß der Zugdienst von dem in FV § 8 (2) näher bezeichneten Zeitpunkt ab ruht.

Signal 4 (Gefahrssignal).

Es ist etwas Außerordentliches zu erwarten,
alle Züge sind aufzuhalten:

Sechsmal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen wie bei 1.

16. In seiner zweiten Bedeutung dient Signal 3 zur Zurücknahme eines Abläutesignals (Signal 1 oder 2) und wird, falls die Schrankenwärter nicht durch Fernsprecher verständigt werden, angewendet:

- a) wenn ein Zug unrichtig abgeläutet worden ist, und
- b) wenn ein richtig abgeläuteter Zug innerhalb 15 Minuten nach dem Abläuten nicht abfahren kann (FV. § 17 (5)). Sind auf einer zweigleisigen Strecke Züge nach beiden Richtungen abgeläutet, so wird durch das Ruhesignal das Abläutesignal nur für den Zug der einen Richtung zurückgenommen.

Zu Signal 4.

17. Das Signal zeigt an, daß etwas Außergewöhnliches bevorsteht, insbesondere, daß den Zügen eine Gefahr droht.

18. Wenn das Signal ertönt, sind alle Züge an- oder zurückzuhalten und die Wegschränken zu schließen.

19. Das Signal darf nicht gegeben werden, wenn die Gefahr durch das Stellen der Züge vergrößert würde, also z. B. nicht, wenn hinter einem Zuge her Wagen abgelassen sind, oder wenn bei der Fahrt auf fallender Strecke eine Zugtrennung stattgefunden hat.

20. Das Ertönen eines Abläutesignals gilt als Zurücknahme eines Gefahrensignals. Auf zweigleisiger Strecke wird durch ein Abläutesignal das Gefahrensignal nur für die Fahrrichtung zurückgenommen, der das Abläutesignal entspricht.

II.

Wärter signale.

Durch die Wärter signale wird der Auftrag zum Langsamfahren oder Halten der Züge erteilt. Sie werden gegeben als Hand signale, Scheibensignale, Knallsignale, Horn- oder Pfeifensignale.

Die Wärter signale können auch gegenüber von Rangier- abteilungen oder einzelnen Fahrzeugen angewendet werden.

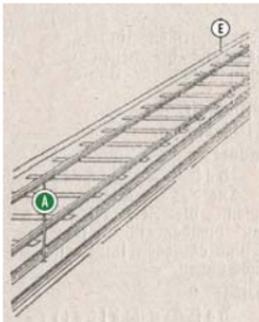
Signal 5 (Langsamfahr signal).

Der Zug soll langsam fahren.

Langsamfahr scheibe:

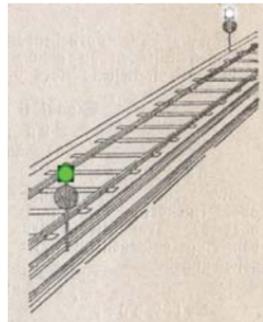
Bei Tage:

Dem Zuge entgegen eine runde grüne, weißgeränderte, mit A bezeichnete Scheibe vor der langsam zu befahrenden Strecke (Anfang signal) und eine runde weiße, mit E bezeichnete Scheibe hinter der langsam zu befahrenden Strecke (End- signal).



Bei Dunkelheit:

Dem Zuge entgegen an der Scheibe eine grün geblendete Laterne vor der langsam zu befahrenden Strecke (Anfang signal) und eine un geblendete Laterne hinter der langsam zu befahrenden Strecke (Endsignal).



Zu II.

21. Die Wärter signale sind im Bedarfsfalle außer von den Bahn- und Schrankenwärttern auch von dem Bahnunterhaltungs-, dem Stations- und Zugpersonal zu geben.

22. Die Nachtsignale sollen auch bei Tage angewendet werden, wenn die Tagessignale infolge von Nebel, Schneegestöber oder dgl. auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

Zu Signal 5.

23. Das Signal wird angewendet, wenn eine Strecke mit der geringeren als der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit befahren werden muß.

Das Anfangsignal allein wird dazu benutzt, ein folgendes Halt-signal (6b) schon auf eine gewisse Entfernung anzukündigen.

24. Auf e i n g l e i s i g betriebener Bahn wird das Anfangsignal r e c h t s, das Endsignal l i n k s vom Gleise so angebracht, daß das Anfangsignal der einen Fahrriichtung gleichzeitig das Endsignal der anderen Richtung bildet.

Auf z w e i g l e i s i g betriebener Bahn ist das Anfang- und Endsignal r e c h t s von dem langsam zu befahrenden Gleise auszustecken. Demnach muß, wenn beide Gleise langsam zu befahren sind, Signal 5 an j e d e m der beiden Gleise ausgesteckt werden.

Das Endsignal ist auf zweigleisiger Strecke unmittelbar hinter dem langsam zu befahrenden Gleisstück auszustecken.

Auf m e h r g l e i s i g e r Strecke ist das Signal wie auf zweigleisig betriebener Bahn r e c h t s von dem langsam zu befahrenden Gleise auszustecken. Kommen infolge davon die Scheiben neben ein in der entgegengesetzten Richtung befahrenes Gleis zu stehen, so sind einseitig beschriebene Scheiben zu verwenden oder es ist der Buchstabe A der Endscheibe zu verdecken und sind bei Dunkelheit die Laternen auf der einen Seite abzublenden.

25. Das Anfangsignal ist auf waagerechter oder schwachfallender Strecke in einer Entfernung

auf Hauptbahnen

von mindestens 300 m

auf Nebenbahnen

von mindestens 150 m

vor dem Anfang des langsam zu befahrenden Gleisstücks auszustecken. In Gefällen von 1:200 und darüber, oder wenn das Anfangsignal von der Lokomotive aus nicht auf mindestens 100 m wahrgenommen werden kann, ist die Entfernung entsprechend größer zu wählen. Die näheren Bestimmungen hierüber sind von dem Vorstand der Betriebsinspektion unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit der schnelleren Züge zu treffen.

Signal 6 (Haltsignal).

Der Zug soll halten:

a) Handsignal:

Bei Tage:

Eine rote Signalfolge oder irgendein Gegenstand oder der Arm allein wird dem Zuge entgegen im Kreise geschwungen.



Bei Dunkelheit:

Die Handlampe, die, wenn die Zeit reicht, rot zu blenden ist, wird dem Zuge entgegen im Kreise geschwungen.



Ausführungsbestimmungen.

26. Wenn das Anfangssignal nach 23 zur Ankündigung eines Haltsignals (Signal 6b) zu dienen hat (33), ist es in der Regel

auf Hauptbahnen 500 m | auf Nebenbahnen 300 m
vor diesem Signal auszustecken. Unter Berücksichtigung besonderer örtlicher Verhältnisse kann der Vorstand der Betriebsinspektion andere Abstände vorschreiben.

27. Das Nachtsignal ist derart zu geben, daß die Laternen an den Scheiben befestigt werden. Im Notfalle können jedoch die Laternen vorübergehend auch vom Wärter in der Hand gehalten oder auf den Boden gesetzt werden.

28. Tritt die Notwendigkeit, einem Zuge den Auftrag zum Langsamfahren zu erteilen, so plötzlich ein, daß Signal 5 nicht mehr ausgesteckt werden kann, so ist der Zug durch Signal 6a zum Halten zu bringen und mündlich zu unterweisen.

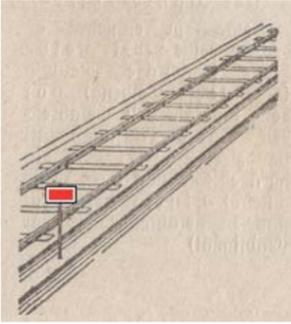
Zu Signal 6a und b.

29. Die Signale 6a oder 6b sind, wenn der Auftrag zum Halten nicht etwa durch ein Hauptsignal (III) erteilt werden kann, zu geben

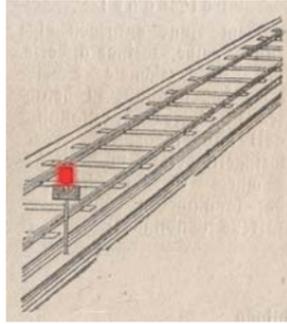
- a) wenn nach dem Ertönen des Gefahrsignals (Signal 4) ein Zug anzuhalten ist,
- b) wenn an einem Zuge gefahrdrohende Unregelmäßigkeiten wahrgenommen werden,
- c) wenn ein Zug in einem Streckenabschnitte zu einer Zeit erscheint, wo angenommen werden muß, daß der vorausgegangene Zug den Abschnitt noch nicht verlassen hat,
- d) wenn auf zweigleisig betriebener Bahn ein Zug ohne vorausgegangene Ankündigung und ohne Signal 15 b zu führen auf dem nicht für seine Fahrrichtung bestimmten Gleise fährt,
- e) wenn auf eingleisig betriebener Bahn ein Zug aus der dem Abläutesignal entgegengesetzten Richtung kommt,
- f) wenn auf eingleisig betriebener Bahn nach einem Abläutesignal das Abläutesignal für die Gegenrichtung ertönt, ohne daß ein Zug vorübergefahren ist oder das zuerst gegebene Signal durch den Fernsprecher oder durch das Ruhesignal zurückgenommen worden wäre (vgl. 16),
- g) wenn der Einfahrt eines Zuges in eine Station ein Hindernis entgegensteht,
- h) zur Bezeichnung der Stellen, an denen Züge in Bahnhöfen halten müssen, nach Bestimmung der Eisenbahndirektion,
- i) zur Deckung eines unbefahrbaren Gleises,
- k) zur Deckung eines liegengebliebenen Zuges (FV. § 58),
- l) zur Deckung von Gefahrenpunkten in Bahnhöfen nach Bestimmung des Vorstandes der Betriebsinspektion,
- m) zur Deckung von Fahrzeugen, die nicht in Gang gesetzt werden dürfen, oder an die nicht angefahren werden darf,

b) Haltsscheibe:

Bei Tage:
Dem Zuge entgegen eine
rechteckige rote, weißgeränderte
Scheibe.



Bei Dunkelheit:
Dem Zuge entgegen eine an
der Scheibe r o t geblendete
Laterne.



nach Bestimmung des Vorstandes der Betriebsinspektion (vgl. 64 b).

Im Falle 29f ist das Haltsignal nach beiden Richtungen zu geben in der Weise, daß der Wärter an seinem Standorte ein Haltsignal aufstellt und mit einem zweiten Haltsignal dem anderen Zuge möglichst weit entgegentläuft.

30. In den Fällen 29a bis f ist in der Regel Signal 6a und nur ausnahmsweise 6b zu geben. In den Fällen 29g bis m hat der das Signal gebende oder die Erteilung des Signals anordnende Beamte zu bestimmen, ob es nach Signal 6a oder b zu geben ist.

31. Wenn es zweifelhaft ist, ob Signal 6a von dem Zuge wahrgenommen wird, ist die Aufmerksamkeit des Zugpersonals auch durch 6d zu erregen (vgl. 44a).

32. Signal 6b ist r e c h t s vom Gleise auszustecken.

33. Wird Signal 6b a u f d e r f r e i e n S t r e c k e zur Deckung eines unbefahrbaren Gleises (29i) benutzt, so ist es in einer Entfernung von mindestens 200 m von dem Punkte aufzustellen, vor dem gehalten werden muß. Gleichzeitig ist zur Ankündigung des Signals 6b das Anfangsignal 5 nach der Vorschrift in 26 auszustecken. Wegen Beachtung der Signale 5 und 6a bis d durch die Lokomotivführer *StV*. § 49 (12) und (13).

34. Ein unbefahrbar gewordenes Gleis (29i) ist ohne Rücksicht darauf, ob ein Zug zu erwarten ist, und zwar stets nach beiden Richtungen zu decken.

35. Wird 6b auf der Strecke zur Deckung eines liegengebliebenen Zuges (29k) benutzt, so ist es in einer Entfernung von mindestens 200 m vor dem zu deckendem Zuge aufzustellen. Gleichzeitig sind Knallkapfeln (Signal 6c) nach 43 auszulegen.

36. Ein auf der Strecke liegen gebliebener Zug (29k) ist auf eingleisiger Strecke stets nach beiden Richtungen, auf zweigleisiger Bahn stets nach rückwärts zu decken. Ob in diesem Falle auch nach vorwärts zu decken ist und ob auch Nachbargleise gesperrt werden müssen, bestimmt der Zugführer (*StV*. § 58.)

37. In welcher Entfernung vor dem zu deckenden Punkte das Signal 6b in anderen als den in 33 und 35 genannten Fällen aufzustellen und ob dabei auch Signal 5 oder 6c anzuwenden ist, hat der das Signal anordnende Beamte zu bestimmen (vgl. *StV*. § 103 (9) u. (10)).

38. Auch bei der Anwendung des Signals 6a sind die in 32 und 53 für Signal 6b getroffenen Bestimmungen soweit wie möglich zu beachten. Tritt die Notwendigkeit, eines der Signale zu geben, so plötzlich auf, daß die Vorschriften in 33 und 35 nicht eingehalten werden können, so sind die Signale tunlichst weit vom Gefahrpunkt entfernt zu geben.

c) Knallsignal:

D r e i Knallkapseln hintereinander auf demselben Schienenstrange.

d) Horn- oder Pfeifensignal:

Mehrmals drei kurze Töne.



Ausführungsbestimmungen.

39. Das Nachtsignal zu 6b ist derart zu geben, daß die Laterne an der Scheibe befestigt wird. Im Notfalle kann jedoch die Laterne vorübergehend auch auf den Boden gesetzt werden.

40. Nähert sich einem Signal 6b ein Zug, so ist auch Signal 6a zu geben, wenn eine Wache am Signal aufgestellt oder ein Wärter in der Nähe ist.

Zu Signal 6c.

41. Signal 6c ist g l e i c h z e i t i g mit den Signalen 6a oder b anzuwenden:

- a) wenn ein liegen gebliebener Zug zu decken ist (29k),
- b) wenn dem für die Deckung verantwortlichen Beamten nicht bekannt ist, daß die schriftliche Benachrichtigung der Züge über die Aufstellung des Signals 6b angeordnet ist,
- c) wenn zu vermuten ist, daß die sichtbaren Signale wegen örtlicher Verhältnisse, wegen Nebels, Schneegestöbers oder dgl. übersehen werden können.

Signal 6c kann o h n e die Signale 6a oder b angewendet werden, wenn ein Beamter zur Erteilung des Signals 6a nicht verfügbar oder solange Signal 6b nicht zur Stelle gebracht ist.

Ob und inwieweit Knallkapseln in Verbindung mit Haupt- oder Vorsignalen zu legen sind, wird besonders angeordnet.

42. Die das Signal bildenden drei Knallkapseln sind in einem Abstände von mindestens je 15 m und in der Regel auf dem r e c h t e n Schienenstrange zu befestigen (Siehe Anhang 2).

Als Haltsignal gilt übrigens schon der Knall einer einzigen Kapsel.

43. Knallkapseln, die im Falle zu 33 aus den in 41c erwähnten Gründen a u ß e r dem Anfangsignal 5 anzuwenden sind, sollen 100 m vor diesem Signal, Knallkapseln, die im Falle zu 35 ohne das Anfangsignal 5 angewendet werden

auf Hauptbahnen 500 m		auf Nebenbahnen 300 m
-----------------------	--	-----------------------

vor dem Signal 6b ausgelegt werden, wenn die örtlichen Verhältnisse keine größere Entfernung angezeigt erscheinen lassen oder die Dringlichkeit nicht zur Auslegung in kürzerer Entfernung zwingt.

Zu Signal 6d.

44. Signal 6d ist zu geben:

- a) um einen Zug zum Halten zu veranlassen, wenn Signal 6a nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint (vgl. 31),
- b) um benachbartes Bahnbewachungs- Bahnunterhaltungs- oder Stationspersonal zum Stellen eines Zuges zu veranlassen.

III.

Hauptsignale.

Ein Hauptsignal zeigt an, ob der dahinterliegende Gleisabschnitt von einem Zuge befahren werden darf oder nicht. Es besteht aus einem Maste, woran als Tagssignal ein bis drei Flügel und für die Dunkelheit ebenso viele Laternen angebracht sind.

Die Ablenkung vom durchgehenden Hauptgleise wird durch zweiflüglige, in besonderen Fällen durch dreiflüglige Signale gekennzeichnet.

Signal 7.

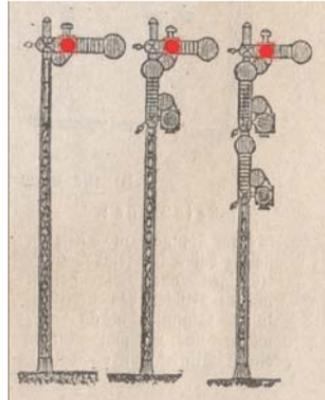
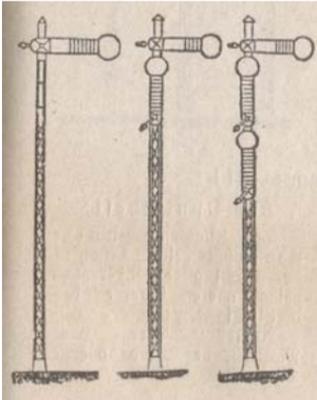
halt:

Bei Tage:

Vom Zuge aus gesehen steht der Signalfügel - bei mehrflügligen Signalen der oberste Flügel - waagrecht nach rechts.

Bei Dunkelheit:

Dem Zuge entgegen rotes Licht der Signallaterne - bei mehrflügligen Signalen der obersten Laterne -.



Zu III.

45. Hauptsignale werden verwendet als Einfahr-, Ausfahr-,
Wege-, Block-,
Deckungs-,
Deckungssignale,
sonstige Deckungssignale vor Gefahrenpunkten, wie Bahn-
kreuzungen in Schienenhöhe, beweglichen Brücken, Gleisab-
zweigungen.

Ob dreiflügelige Signale anzuwenden sind, bestimmt der Minister.

Sind an einem Signalmaste zwei oder mehr nach entgegengesetzten Seiten gerichtete Flügel angebracht, so gelten für die jeweilige Fahrrichtung nur die Signale mit den rechtsseitigen Flügeln.

Wenn an einem von nebeneinander liegenden in gleicher Richtung befahrenen Gleisen ein Mast aufgestellt ist, um unterscheiden zu können, für welches Gleis eins der dorthin stehenden Hauptsignale gilt, so erhält dieser *E r k e n n u n g s m a s t* keine Signalflügel, sondern bei Dunkelheit eine weiß leuchtende Laterne.

Die Hauptsignale gelten nur für Züge (vgl. 1), nicht aber für Rangierbewegungen. (Bezüglich der Beachtung ihrer Fahrstellung beim Rangieren siehe *StB.* § 77.)

46. Die Hauptsignale stehen in der Regel rechts neben oder in der Mitte über dem Gleise, zu dem sie gehören. Die Ausnahmen werden von der Eisenbahndirektion bekannt gegeben.

47. Einfahr-, Ausfahr-, Wege- und Blocksignale zeigen in der Grundstellung „Halt“, soweit nicht für Blockstellen ohne Weichen Ausnahmen zugelassen sind (*StB.* § 22 (2)). Die Stellung und Bedienung der übrigen Hauptsignale wird, soweit erforderlich, durch besondere Anweisung geregelt.

48. Die Lampen der Nachtsignale müssen so lange brennen, wie Züge in der betreffenden Fahrrichtung verkehren. Die Signale, deren Lampen hiernach vor Schluß des Dienstes gelöscht werden können, werden durch den Vorstand der Betriebsinspektion bestimmt. Von der Beleuchtung der Ausfahrsignale können Bahnhöfe ohne ständigen Rangierdienst durch den Vorstand der Betriebsinspektion so lange entbunden werden, als die Gleise, zu denen die Signale gehören, nicht befahren werden. Die eine Gruppe bildenden Hauptsignale müssen gleichzeitig beleuchtet werden, damit stets das volle Signalbild vorhanden ist. Die Lampen mehrflügliger Signale dürfen nur gleichzeitig gelöscht werden.

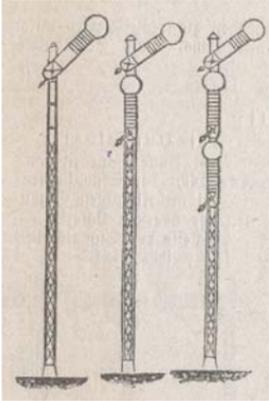
49. Die Nachtsignale sollen auch bei Tage angewendet werden, wenn infolge von Nebel, Schneegestöber und dgl. die Tagssignale auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

Signal 8.
Fahrt frei:

a) für das durchgehende Gleis.

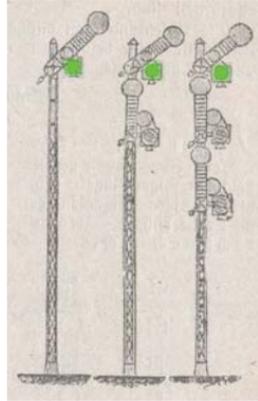
Bei Tage:

Vom Zuge aus gesehen steht der Flügel des einflügligen Signals oder der oberste Flügel der mehrflügligen Signale schräg aufwärts nach rechts (unter einem Winkel von etwa 45°).



Bei Dunkelheit:

Dem Zuge entgegen grünes Licht der Laterne des einflügligen Signals oder der obersten Laterne der mehrflügligen Signale.



Ausführungsbestimmungen.

50.*) Wo die Stellung eines Hauptsignals bei Dunkelheit auch nach rückwärts erkennbar gemacht werden soll, zeigen die dem Zuge entgegen rot leuchtenden oder abgeblendeten Laternen nach rückwärts volles weißes, die dem Zuge entgegen grün leuchtenden Laternen geblendetes Licht.

51. Wegen der Bedienung der Hauptsignale vgl. FV. §§ 22 und 23, wegen des Verhaltens der Züge gegenüber den Hauptsignalen § 49.

52. Außerbetrieb befindliche Hauptsignale werden durch Stellen des Flügels nach abwärts oder durch ein am Signalflügel angebrachtes Holzkreuz gekennzeichnet. Sie werden bei Nacht nicht beleuchtet (FV. § 22 (2)). Von der Kennzeichnung durch ein Holzkreuz wird abgesehen.

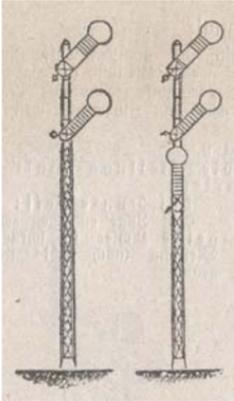
*) Anm. Auf den bayerischen Eisenbahnen gelten andere Bestimmungen.

Signal 8. Fahrt frei:

b) für ein abzweigendes Gleis.

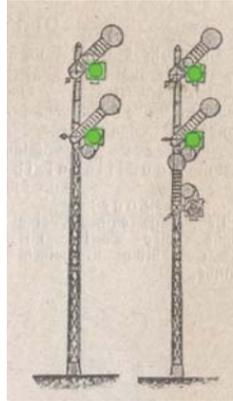
Bei Tage:

Vom Zuge aus gesehen stehen beide Flügel des zweiflügligen Signals oder die beiden oberen Flügel des dreiflügligen Signals schräg aufwärts nach rechts (unter einem Winkel von etwa 45°).



Bei Dunkelheit:

Dem Zuge entgegen grünes Licht beider Laternen des zwei-flügligen oder der beiden oberen Laternen des dreiflügligen Signals.

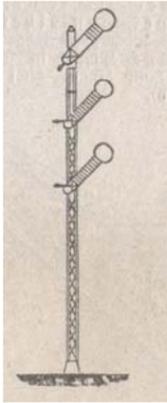


Ausführungsbestimmungen.

c) für ein anderes abzweigendes Gleis:

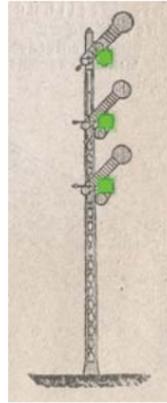
Bei Tage:

Vom Zuge aus gesehen stehen die Flügel des dreiflügligen Signals schräg aufwärts nach rechts (unter einem Winkel von etwa 45°).



Bei Dunkelheit:

Dem Zuge entgegen grünes Licht der Laternen des dreiflügligen Signals.



Ausführungsbestimmungen.

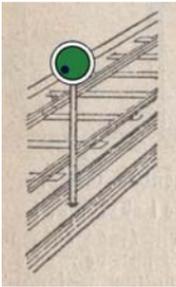
IV.
Vorsignale.

Durch ein Vorsignal wird in einer gewissen Entfernung vor einem Hauptsignal angezeigt, welche Stellung am Hauptsignal zu erwarten ist. Das Vorsignal besteht aus einer drehbaren runden, grün mit weißem Rande gestrichenen Scheibe mit Signallaterne.

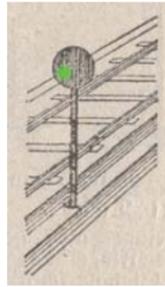
Signal 9.

Am Hauptsignal ist die Stellung
„Halt“ zu erwarten:

Bei Tage:
Dem Zuge entgegen die volle
Scheibe.



Bei Dunkelheit:
Dem Zuge entgegen grünes
Licht der Laterne.



Signal 10.

Am Hauptsignal ist die Stellung
„Fahrt frei“ zu erwarten:

Bei Tage:
Dem Zuge entgegen die schmale
Ansicht der gedrehten Scheibe.



Bei Dunkelheit:
Dem Zuge entgegen weißes
Licht der Laterne.



Zu IV.

53. Die Vorseignale stehen auf der rechten Seite der zugehörigen Gleise, die Scheibe befindet sich in der Regel in Augenhöhe des Lokomotivführers.

54. Das Vorseignal ist mit dem zugehörigen Hauptsignal so verbunden, daß entweder beide Signale die Stellung *g l e i c h z e i t i g* ändern, oder daß Signal 10 erst gegeben werden kann, wenn das Hauptsignal *z u v o r* auf Fahrt (Signal 8) gestellt worden ist, und daß Signal 9 gegeben werden muß, *b e v o r* das Hauptsignal auf Halt zurückgestellt werden kann.

55. Die Ziffern 48 und 49 gelten auch für die Vorseignale.

56. *) Wo die Stellung des Vorseignals bei Dunkelheit nach rückwärts erkennbar gemacht werden soll, zeigt die Laterne bei Signal 9 nach rückwärts *v o l l e s w e i ß e s*, bei Signal 10 *t e i l w e i ß e g e b l e n d e t e s* weißes Licht. Wenn nach rückwärts nur kenntlich gemacht werden soll, daß die Laterne brennt, zeigt sie bei beiden Signalen teilweise geblendetes weißes Licht.

57. Wegen des Verhaltens der Züge gegenüber den Vorseignalen vgl. *StV.* § 49.

58. Außerbetrieb befindliche Vorseignale werden durch ein unter der Scheibe angebrachtes Holzkreuz gekennzeichnet oder es wird die Scheibe abgenommen. Sie werden bei Nacht nicht beleuchtet. Von der Kennzeichnung durch ein Holzkreuz wird abgesehen.

*) Anm. Auf den bayerischen Eisenbahnen gelten andere Bestimmungen.