

Bekanntmachung, die Signalordnung für die Eisenbahnen Bayerns betreffend

K. Staatsministerium des Königlichcn Hauses und des Aeußern.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung wird nachstehende

Signalordnung für die Eisenbahnen Bayerns erlassen.

I. Signale auf der freien Bahnstrecke.

a. Die akustischen Signale sind für das Bahnbewachungspersonal mittelst elektrischer Läutewerke zu geben wie folgt:

1. Der Zug geht in der Richtung von A nach B (Abmeldefignal). Einmal eine bestimmte Anzahl von Glockenschlägen.
 2. Der Zug geht in der Richtung von B nach A (Abmeldefignal). Zweimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.
 3. Die Bahn wird bis zum nächsten planmäßigen Zuge nicht mehr befahren (Ruheignal). Dreimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.
- Anmerkung zu 3. Dieses Signal kann auch angewandt werden, um anzuzeigen, daß ein signalisirter Zug nicht kommt.
4. Es ist etwas Außergewöhnliches zu erwarten (Alarmignal). Sechsmal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.

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

- 1 a. langer, kurzer, kurzer, langer Ton, einmal zu geben,
- 2 a. das vorhergehende Signal zweimal zu geben,
- 3 a. langer, langer, langer, langer Ton,
- 4 a. 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 Licht dem Zuge entgegen.

6. Der Zug soll langsam fahren.

bei Tage:

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.

bei Dunkelheit:

Der Bahnwärter hält die Handlaterne mit grünem Licht 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).

bei Tage:

Der Bahnwärter schwingt einen Gegenstand im Kreise herum.

bei Dunkelheit:

Der Bahnwärter schwingt seine Handlaterne im Kreise herum, welche, sofern es die Zeit erlaubt, roth zu blenden ist.

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

5 a. Der Zug darf ungehindert passiren (Fahrsignal).

bei Tage:

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

bei Dunkelheit:

Weißes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.

6 a. Der Zug soll langsam fahren.

bei Tage:

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

bei Dunkelheit:

Grünes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.

7 a. Der Zug soll halten (Haltsignal).

bei Tage:

Rechtsseitiger Telegraphenarm wagerecht gestellt.

bei Dunkelheit:

Rothes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.

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

8. Freie Fahrt.

bei Tage:

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

bei Dunkelheit:

Weißes Licht der Signallaterne.

9. Halt.

bei Tage:

Rechtsseitiger Telegraphenarm wagerecht.

bei Dunkelheit:

Rothes Licht der Signallaterne.

II. Signale auf und vor den Bahnhöfen.

a. Die akustischen Signale mit der Stationsglocke.

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

b. Die optischen Signale am Bahnhof=Abschlußtelegraphen sind folgende:

13. Einfahrt ist gesperrt.

bei Tage:

Der Telegraphenarm muß nach rechts wagenrecht gestellt sein.

bei Dunkelheit:

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

14. Einfahrt ist frei.

bei Tage:

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

bei Dunkelheit:

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

Wo es für nothwendig erachtet wird, die Ablenkung der Züge vom durchgehenden Geleise durch Signale am optischen Telegraphen kenntlich zu machen, gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Ablenkung in ein abzweigendes Geleis ist stets an demselben Telegraphenmast zu signalisiren, an welchem sich das Signal für das Verbleiben im durchgehenden Geleise befindet.
2. Die Anwendung von Ausfahrtsignalen auf den Bahnhöfen ist gestattet; in der Regel sind dieselben vor dem zu deckenden Punkte aufzustellen. In Ausnahmefällen können die Signalzeichen für die Ausfahrt an einem und demselben Telegraphenmast mit den Signalzeichen für die Einfahrt angebracht werden, sofern ihre Erkennung dem verantwortlichen Stationsbeamten direkt möglich ist, oder durch Nachahmungssignale möglich gemacht wird.
3. Die Signale sind, in der Richtung des fahrenden Zuges gesehen, folgende:

13. Einfahrt ist gesperrt.

- a. Für das durchgehende und das abzweigende Geleis (Ablenkung)
 bei Tage: bei Dunkelheit:

Der obere Telegraphenarm muß nach rechts
 wagerecht gestellt sein.

Die obere Signallaterne am Telegraphen-
 mast zeigt nach Außen rothes Licht und nach
 Innen (dem Bahnhof zugekehrt) grünes Licht.
 (Die andere Signallaterne zeigt kein Licht.)

14. Einfahrt ist frei.

- a. Für das durchgehende Geleis (Hauptgeleis)
 bei Tage: bei Dunkelheit:

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

Die obere Signallaterne am Telegraphen-
 mast zeigt nach Außen grünes Licht und nach
 Innen (dem Bahnhof zugekehrt) weißes Licht.
 (Die andere Signallaterne zeigt kein Licht.)

- b. Für das abzweigende Geleis (Ablenkung)

- bei Tage: bei Dunkelheit:

Beide Telegraphenarme müssen schräg rechts
 nach oben gerichtet sein (unter einem Winkel
 von etwa 45 Grad).

Beide Signallaternen am Telegraphenmast
 zeigen nach Außen grünes Licht und nach
 Innen (dem Bahnhof zugekehrt) weißes Licht.

A. Ausfahrt ist gesperrt.

- a. Für das durchgehende und abzweigende Geleis (Ablenkung)
 bei Tage: bei Dunkelheit:

Der obere Telegraphenarm muß nach rechts
 wagerecht gestellt sein.

Die obere Signallaterne am Telegraphen-
 mast zeigt nach Innen (dem Bahnhof zuge-
 kehrt) rothes Licht und nach Außen (der freien
 Bahnstrecke zugekehrt) weißes Licht. (Die
 andere Signallaterne zeigt kein Licht.)

B. Ausfahrt ist frei.

a. Für das durchgehende Geleis (Hauptgeleis)

bei Tage:

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

bei Dunkelheit:

Die obere Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Innen (dem Bahnhof zugekehrt) weißes Licht und nach Außen ist dieselbe geblendet. (Die andere Signallaterne zeigt kein Licht.)

b. Für das abzweigende Geleis (Ablenkung)

bei Tage:

Beide Telegraphenarme müssen schräg rechts nach oben gerichtet sein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

bei Dunkelheit:

Beide Signallaternen am Telegraphenmast zeigen nach Innen (dem Bahnhof zugekehrt) weißes Licht und nach Außen sind dieselben geblendet.

Die Herstellung hiervon abweichender Signale am Telegraphenmast für die Einfahrt oder die Ausfahrt ist nur mit besonderer Genehmigung im Einzelfalle zulässig.

Die Anwendung der in der Signalordnung für die Ein- und Ausfahrt vorgeschriebenen Signale im Innern der Bahnhöfe zur Abschließung einzelner Geleisgruppen ist gestattet.

Anmerkung: Wo eine Ablenkung vom durchgehenden Geleise durch optische Signale nicht temtlich zu machen ist, finden einflügelige Ausfahrtstelegraphen Anwendung.

15. In angemessener Entfernung vor dem Abschlußstelegraphen ist, sofern es die örtlichen Verhältnisse geboten erscheinen lassen, ein Vorignal aufzustellen. Dasselbe soll aus einer, um eine Achse drehbaren runden Scheibe, mit welcher eine Laterne verbunden ist, bestehen.

Zeigt der Abschlußstelegraph 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. Das Signal am Abschlußstelegraphen

„Einfahrt ist frei“



wird am Vorfignal dadurch kenntlich gemacht, daß die Scheibe wagerecht liegt oder parallel zur Bahulinie steht, und die Laterne bei Dunkelheit weißes Licht zeigt. Demgemäß ist die Bewegung des Vorfignals in entsprechende Abhängigkeit von der Stellung der Signalfügel am Abschlusstelegraphen zu bringen.

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

C. Ein zur Ein- oder Durchfahrt zugelassener Zug soll halten.

bei Tage:

bei Dunkelheit:

Rechtsseitiger Telegraphenarm des Perrontelegraphen wagerecht gestellt.

Rotbes Licht der Signallaterne des Perrontelegraphen.

D. Der Zug darf durchfahren.

bei Tage:

bei Dunkelheit:

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

Grünes Licht der Signallaterne des Perrontelegraphen.

d. Die optischen Signale an den Wasserkränen.

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

16. Der Ausleger des Wasserkranes läßt die Durchfahrt frei.

bei Tage:

bei Dunkelheit:

Der Ausleger steht parallel zur Richtung des Geleises.

Weißes Licht der an dem Ausleger des Wasserkranes befindlichen Laterne.

17. Der Ausleger des Wasserkranes sperrt die Durchfahrt.

bei Tage:

bei Dunkelheit:

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

Rotbes Licht der an dem Ausleger des Wasserkranes befindlichen Laterne.

Soweit ein Bedürfnis vorliegt, können die unter I und II aufgeführten Signale sowohl auf Bahnhöfen als auf der freien Strecke angewandt werden.

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 eingeleisiger Bahn oder auf dem für die Fahrtrichtung bestimmten Geleise einer zweigeleisigen 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 zweigeleisigen Bahnstrecke fährt

bei Tage:

Eine roth-weiße Scheibe am Kamin der Lokomotive.

bei Dunkelheit:

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 voraus, so sind die Laternen am Vorderteil des vordersten Fahrzeuges anzubringen.

19. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal)

bei Tage:

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

bei Dunkelheit:

Auf jeder Seite des letzten Wagens eine nach vorne grün und nach hinten roth leuchtende Laterne, oder an der Hinterwand des letzten Wagens in ungefährer Höhe der Buffer eine roth leuchtende Laterne (Schlußlaterne) und außerdem am letzten Wagen zwei nach vorn grün und nach hinten roth leuchtende Laternen (Ober-Wagenlaternen).

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

20. Es folgt ein Extrazug nach.

bei Tage:

Außer dem Schlußsignal eine grüne Scheibe an der Hinterwand des letzten Wagens oder zu jeder Seite desselben.

bei Dunkelheit:

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.

bei Tage:

Eine grüne runde Scheibe vorn an der Lokomotive.

bei Dunkelheit:

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.

bei Tage:

Ein Zugbediensteter schwingt seine Mütze oder einen anderen Gegenstand dem Wärter zugewendet.

bei Dunkelheit:

Ein Zugbediensteter schwingt seine Laterne dem Wärter zugewendet.

IV. Signale des Zugpersonals.

Die akustischen Signale des Zugpersonals sind zu geben wie folgt:

a. mit der Dampfpfeife:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 24. Achtung geben (Achtungssignal). | Ein mäßig langer Pfiff. |
| 25. Bremsen anziehen. | |
| a. mäßig. | Ein kurzer Pfiff. |
| b. stark. | Drei kurze Pfliffe schnell hintereinander. |
| 26. Bremsen loslassen. | Zwei mäßig lange Pfliffe schnell hintereinander. |

b. mit der Mundpfeife:

- | | |
|--|---------------------------|
| 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.

- | | |
|--------------------|--|
| 29. Vorziehen. | Ein langer Pfiff oder Ton. |
| 30. Zurückdrücken. | Zwei mäßig lange Pfliffe oder Töne. |
| 31. Halt. | Drei kurze Pfliffe oder Töne schnell hintereinander. |

b. Optische sind in nachstehender Weise mit dem Arm zu geben.

	bei Tage:	bei Dunkelheit:
29a. Vorziehen.	Senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten.	Senkrechte Bewegung der Handlaterne von oben nach unten.
30a. Zurücdrücken.	Wagerechte Bewegung des Armes hin und her.	Wagerechte Bewegung der Handlaterne hin und her.
31a. 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*1886 in Kraft; sie findet Anwendung auf allen Eisenbahnen Bayerns. Ausgenommen von derselben sind Tramways, sowie diejenigen Eisenbahnen, welche mit schmälerer als der Normalspur gebaut sind, und diejenigen, bei welchen vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung eine Ausnahme für zulässig erkannt wird.

Dieselbe wird durch das Gesetz- und Verordnungs-Blatt für das Königreich Bayern publizirt.

Die von den Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem I. Staatsministerium des Königl. Hauses und des Außern vorzulegen.

3. Insofern auf einzelnen Bahnen die Einführung der Signaleinrichtungen ohne besondere Schwierigkeiten bis zum 1. April 1886 nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung angemessene Fristen bewilligt werden. Bereits bewilligte Befristungen werden hiervon nicht berührt.

4. Für die an den Grenzen gelegenen Bahnstrecken, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Ausnahmen von dieser Signalordnung bewilligt werden.

München, den 29. März 1886.

Frhr. v. Crailoheim.

Der General-Sekretär:
Frhr. v. Bölderndorff.

Nr. 1,131II.

Bekanntmachung, die Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der bayerischen Eisenbahnen betreffend.

K. Staatsministerium des Königl. Hauses und des Aeußern.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung werden die Vorschriften für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen im Königreiche Bayern in nachstehender Weise abgeändert:

I. Konstruktion der Eisenbahnen.

§. 1.

Bauprojekt.

1. Bei der Anlage von Eisenbahnen, welche voraussichtlich späterhin mit einem zweiten Geleise zu versehen sind, ist im Bauprojekt auf Wahrung der Möglichkeit hierzu in angemessener Weise Bedacht zu nehmen.
2. Sämmtliche Geleise, auf denen Züge bewegt werden, sind derartig von baulichen Anlagen freizuhalten, daß mindestens das Normalprofil des lichten Raumes — für die freie Bahn nach Anlage A, für die Bahnhöfe nach Anlage B — vorhanden ist.
3. Die bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb des Geleises im Allgemeinen mindestens 150 mm von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstände derselben von