

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

12. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 23. Dezember 1959

Nummer 130

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Glied.-Nr.	Datum	Titel	Seite
9300	4. 12. 1959	Erl. d. Ministers für Wirtschaft und Verkehr Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Signalordnung 1959	3045

II.

Veröffentlichungen, die nicht in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Seite

Innenminister		
11. 12. 1959	Bek. — Änderung der Liste der Öffentlich bestellten Vermessungsingenieure	3065
Minister für Wirtschaft und Verkehr		
	Personalveränderung	3065
Landesarbeitsamt Nordrhein-Westfalen		
8. 12. 1959	Aufforderung zur Einreichung von Vorschlagslisten für den Verwaltungsausschuß des Landesarbeitsamtes Nordrhein-Westfalen	3065
Hinweis		
	Inhalt des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Land Nordrhein-Westfalen. Nr. 41 v. 10. 12. 1959	3067/68

I.

9300

Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Signalordnung 1959

Erl. d. Ministers für Wirtschaft und Verkehr
v. 4. 12. 1959 — IV/C 3 — 41 — 20 — 59/59

Auf Grund des Abschnitts A (5) der Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO) (BGBI. II S. 1021 ff.) erlasse ich zu ihrer Durchführung nachstehende Ausführungsbestimmungen für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.

Die Ausführungsbestimmungen wurden im Interesse der Einheit des Eisenbahnwesens im Länderfachausschuß für Eisenbahnen und Bergbahnen gemeinsam mit der Deutschen Bundesbahn erarbeitet. Sie weichen von den Ausführungsbestimmungen der Deutschen Bundesbahn nur insoweit ab, als es die organisatorischen Besonderheiten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen erfordern.

Für den praktischen Gebrauch ist von der Deutschen Bundesbahn ein Signalbuch aufgestellt worden, das die Eisenbahn-Signalordnung und die Ausführungsbestimmun-

gen für die Deutsche Bundesbahn und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zusammenfassen soll.

Ich habe keine Bedenken, wenn im Dienstbetrieb der nichtbundeseigenen Eisenbahnen das von der Deutschen Bundesbahn herausgegebene Signalbuch verwendet wird, falls die sich aus den nachstehenden Ausführungsbestimmungen ergebenden Änderungen in das Signalbuch übertragen werden.

An die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Lande Nordrhein-Westfalen, Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht bei den Bundesbahndirektionen Essen, Hannover, Köln, Münster, Wuppertal.

Anlage

Ausführungsbestimmungen (AB) zur Eisenbahn-Signalordnung (ESO)

Zu (6) ESO

1. Signale, die zeitweilig betrieblich abgeschaltet sind, können an Stelle der sonst vorgesehenen Signalbilder ein weißes Licht (Kennlicht) zeigen (s. aber AB 28).

Zu (7) ESO

2. In der Signalbeschreibung sind die Bezeichnungen rechts und links im Sinne der Fahrtrichtung zu verstehen.

Zu (8) ESO

3. entfällt

Zu (9) ESO

4. Die Mastschilder sind

- a) weiß-rot-weiß, wenn bei gestörtem Signal Züge nur auf schriftlichen Befehl des Fahrdienstleiters oder auf Ersatzsignal, Rangierabteilungen nur auf mündlichen Auftrag des für das Signal zuständigen Wärters weiterfahren dürfen.
 b) weiß-gelb-weiß-gelb-weiß, wenn Züge auf Weisung des Zugführers auf Sicht weiterfahren dürfen, obwohl das Signal gestört ist oder Rotlicht zeigt und eine Verständigung mit dem Fahrdienstleiter nicht möglich ist.

5. Ein ungültiges Signal ist durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand gekennzeichnet oder es ist verdeckt. Ungültige Signale sind nicht beleuchtet. Bei mehreren Signalschirmen an einem Signalträger bleiben die Signale nicht ausgerekreuzter oder nicht verdeckter Signalschirme gültig.

Zu (12) ESO

6. Hauptsignale werden verwendet als
 Einfahrsignale,
 Ausfahrsignale,
 Zwischensignale,
 Blocksignale,
 Deckungssignale vor Gefahrpunkten.

7. a) Die Nachtzeichen der Formsignale müssen in der Regel so lange leuchten, wie Züge der betreffenden Fahrtrichtung verkehren. Der Betriebsleiter kann für Bahnhöfe ohne ständigen Rangierdienst im Bahnhofsbuch zulassen, daß bei Ausfahr- und Zwischensignalen auf die Anwendung der Nachtzeichen verzichtet wird, solange die zugehörigen Gleise nicht befahren werden.

Signale, die eine Gruppe bilden, müssen jedoch gleichzeitig leuchten. Die Nachtzeichen mehrflügiger Formsignale dürfen nur gleichzeitig gelöscht werden.

- b) Wo bei Anwendung der Nachtzeichen die Signalstellung der Formsignale und das Leuchten der Signallichter auch von hinten erkennbar sein sollen, zeigen die rotleuchtenden und die abgeblendeten Laternen nach hinten mattweißes volles Licht, die grün- oder gelbleuchtenden Laternen mattweißes Sternlicht.

8. Die Signale befinden sich in der Regel rechts neben oder über dem Gleis, zu dem sie gehören. Ausnahmen sind

- a) im Regelbetrieb in der „Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)“
 b) bei Bauzuständen in einer betrieblichen Anweisung bekanntgegeben. Wegen ihrer Kennzeichnung durch Schachbrettafel siehe Signal Ne 4.

Zu (13) ESO

9. In Ausnahmefällen kann der Abstand kürzer als 1000 oder länger als 1300 m sein. Ist er kürzer als 950 m, sind die Vorsignale durch ein weißes Zusatzlicht nach AB 25 ergänzt. Das Signalbild Hp 1 braucht dann nicht gezeigt zu werden (s. AB 1).
 10. Auf den vom Betriebsleiter bestimmten Bahnhöfen wird dem örtlichen Personal die Fahrtstellung der Hauptsignale durch Fahrtanzeiger mit der Bedeutung „Das zugehörige Hauptsignal zeigt ‚Fahrt‘ oder ‚Langsamfahrt‘“ angezeigt.

Zu Signal Hp 0

11. Wo am Signal Hp 0 auf mündlichen Auftrag des Fahrdienstleiters oder Aufsichtsbeamten vorbeigefahren werden darf, ist dies am Signalmast durch eine weiße Tafel mit rotem M kenntlich.

Zu Signal Hp 1

12. Das Signal erlaubt die Anwendung der im Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit, sofern sie nicht durch andere Signale oder besondere Anordnungen eingeschränkt ist.

Zu Signal Hp 2

13. Das Signal schreibt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor, wenn nicht eine abweichende Geschwindigkeitsgrenze im Fahrplan oder in der SbV bekanntgegeben ist oder durch andere Signale angezeigt wird.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich.

Zu Signal Hp 00

14. Das Signal Hp 00 (Haupt/Sperrsignal) entspricht den Signalen Hp 0 + Sh 0. Es gelten die Ausführungsbestimmungen für diese Signale.

15. Bei Aufhebung des Fahrverbots für Rangierabteilungen erscheinen die Signalbilder Hp 0 + Sh 1. Es gelten die Ausführungsbestimmungen für diese Signale.

16. Bei Fahrtstellung des Hauptsignals erscheinen nur die Signalbilder Hp 1 oder Hp 2.

Zu (14) ESO

17. Die Wahrnehmung der Stellung des Vorsignals entbindet den Triebfahrzeugführer nicht von der Beobachtung des Hauptsignals.

Zu (16) ESO

18. Der Bremsweg jeder Strecke ist in der SbV angegeben.

19. Die Signale befinden sich rechts neben oder rechts über dem Gleis, zu dem sie gehören (s. aber AB 29).

20. Wo die Sicht zwischen Vorsignal und Hauptsignal behindert ist, kann das Vorsignal als Lichtvorsignal wiederholt sein (Vorsignalwiederholer). Wegen seiner Kennzeichnung s. AB 25.

21. Vorsignale zu ortsfesten Signalen werden nach AB 204 durch Vorsignaltafeln gekennzeichnet.

Zu (17) ESO

22. Bei den über dem Gleis angebrachten Formvorsignalen befindet sich der Flügel über der Scheibe.

23. Wo bei Formvorsignalen das Leuchten der Signallaternen auch von hinten erkennbar sein soll, ist für jede Laterne ein mattweißes Licht sichtbar.

24. Die Nachtzeichen der Formvorsignale müssen so lange leuchten wie die der zugehörigen Haupt- oder Schutzsignale.

Zu (18) ESO

25. Lichtvorsignale, die in kürzerem Abstand als dem Bremsweg der Strecke vor dem zugehörigen Signal stehen, sind durch ein weißes Zusatzlicht über dem linken Signallicht etwa in Höhe des rechten Signallichtes kenntlich. Das gleiche Bild zeigt auch der Vorsignalwiederholer, der jedoch nicht mit Vorsignaltafel und Vorsignalbaken ausgerüstet ist (s. AB 20).

26. Lichtsignale in Tunnels können rechts vom Gleis durch besondere Signale mit gleichen Lichtern ergänzt sein, die quer zum Gleis leuchten.

27. Wegen der Vereinigung eines Lichtvorsignals mit einem Lichthauptsignal an einem Signalträger s. ESO (13) und AB 9.

28. Lichtvorsignale am Standort von Lichthauptsignalen sind dunkel, wenn sie für die eingestellte Fahrstraße nicht gelten oder das Hauptsignal Hp 0 oder Hp 00 zeigt.

Zu (19) ESO

29. Das Wärtervorsignal steht in der Regel unmittelbar rechts, bei Platzmangel links vom Gleis.

Wo auf mehrgleisiger Strecke ein links stehendes Signal die Fahrt auf dem Nachbargleis beirren würde, ist auf das Signal zu verzichten und der Zug von der Aufstellung eines Haltsignals zu verständigen.

Zu Signal Vr 1

30. Das Vorsignal zum Brückendeckungssignal ist bei aufgehobenem Haltauftrag betrieblich abgeschaltet (s. AB 1). Die runde Scheibe des Formssignals liegt dabei waagerecht.

Zu (20) ESO

31. Die Signale können sich rechts oder links neben oder über dem Gleis befinden.

Zu Signal Sv 0

32. Der Zug hat am Signal zu halten; er darf auf mündlichen Auftrag des Zugführers weiterfahren. Die Vorsichtsmaßnahmen für die Weiterfahrt bestimmt der Betriebsleiter.

33. Bestimmte Signale können an Stelle des Signals Sv 0 das Hauptsignal Hp 0 zeigen.

Zu Signal Sv 2

34. Wenn das Signal in kürzerem Abstand als dem Bremsweg der Strecke vor dem angekündigten Haltsignal steht, wird dies durch einen weißleuchtenden Pfeil über dem Signalbild angezeigt (s. auch Sv 6).

Zu Signal Sv 6

35. Wegen des Zusatzpfeiles bei verkürztem Bremsweg gilt AB 34.

Zu (21) ESO

36. Ortsfeste Zusatzsignale erscheinen in der Regel am Signalmast von Hauptsignalen. Sie können durch Voranzeiger angekündigt werden.

Zu Signal Zs 1

37. Das Signal gilt bereits, wenn es aufleuchtet, während der Zug sich dem Signal nähert.

Zu Signal Zs 2

38. Der Richtungsanzeiger gibt in der Regel durch den Anfangsbuchstaben des nächsten größeren Knotenbahnhofs an, für welche Fahrrichtung das Hauptsignal auf Fahrt steht.

Zu Signal Zs 3

39. Die Kennziffer 3 kann anzeigen, daß in Stumpfgleise eingefahren wird oder daß ein ausreichender Durchrutschweg fehlt.

Die Kennziffern 1 und 2 können anzeigen, daß besonders früh zu halten oder in ein besetztes Gleis einzufahren ist.

40. Das Signal erscheint nur, wenn der Fahrweg eine Geschwindigkeitsbeschränkung erfordert.

41. Das Formsiegel ist bei Dunkelheit beleuchtet, es sei denn, daß für alle Fahrstraßen die gleiche Geschwindigkeitsbeschränkung gilt.

Zu Signal Zs 4

42. Allgemeines

a) Durch das Signal wird einem Zuge der Auftrag erteilt, bis zur nächsten Zugfolgestelle die Geschwindigkeitsgrenzen des Fahrplans auszunutzen, um andere Züge nicht aufzuhalten.

b) Das Signal wird auf den vom Betriebsleiter bestimmten Strecken nach dem Ermessen des Fahrdienstleiters gegeben.

43. Formsignal

- a) Das Signal wird vom Fahrdienstleiter oder in dessen Auftrag vom Aufsichtsbeamten oder Stellwerkswärter gegeben.
- b) Die Signalscheibe wird dem Zuge — möglichst auf der Seite des Triebfahrzeugführers — so lange entgegengehalten, bis der Triebfahrzeugführer die Wahrnehmung durch das Achtungssignal (Zp 1) bestätigt.
- c) Beim Begegnen zweier Züge darf das Signal nur gegeben werden, wenn ein Irrtum ausgeschlossen ist.
- d) Die Signalscheibe ist bei Dunkelheit, wenn nötig, anzuleuchten.

Zu Signal Zs 5

44. Der Zug wird beauftragt, vom Erkennen des Signals bis zur nächsten Zugfolgestelle seine Fahrgeschwindigkeit etwa um $\frac{1}{3}$ zu ermäßigen.

45. AB 42 b) und 43 gelten auch für Signal Zs 5.

Zu Signal Zs 6

46. Das Signal kann vorhanden sein, wo bei Gleiswechselbetrieb ein Zug signalmäßig auf das benachbarte durchgehende Hauptgleis übergehen soll.

47. Die Richtung des Lichtstreifens von unten nach oben gibt die Fahrrichtung in das andere Hauptgleis an.

Zu (22) ESO

48. Die Signale sind beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

49. Das Signal Ts 1 steht rechts vom Gleis. Die Signale Ts 2 und Ts 3 stehen vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis.

50. Nach hinten zeigen

Signal Ts 2 bei Tage zwei weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Lichter waagerecht nebeneinander,

Signal Ts 3 bei Tage eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Licht.

Zu (23) ESO

51. Die Langsamfahrsignale Lf 1, Lf 2 und Lf 3 sind nicht ortsfest und dürfen nur auf besonderen Auftrag der Bahnmeisterei oder anderer vom Betriebsleiter bestimmten Stellen aufgestellt werden.

Zu Signal Lf 1

52. Die Langsamfahrsscheibe kündigt an, daß auf dem in der Regel durch Anfangs- und Endscheibe (Lf 2 und Lf 3) gekennzeichneten Gleisabschnitt höchstens die durch die Kennziffer angezeigte Geschwindigkeit angewandt werden darf, bis das letzte Fahrzeug des Zugs den Abschnitt verlassen hat.

53. Als Kennziffern werden nur die Ziffern 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 und 9 verwendet.

54. Die Langsamfahrsscheibe steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Für Fahrten auf falschem Gleis und bei zeitweise eingleisigem Betrieb kann sie auch links stehen. Wenn ein links stehendes Signal auf mehrgleisigen Strecken die Fahrt auf dem Nachbargleis beirren kann, wird auf das Signal verzichtet und der Zug durch Vorsichtsbefehl benachrichtigt. Bei beschränktem Raum sind die gelben Lichter des Nachtzeichens etwa 15 m vor der Scheibe aufgestellt.

55. Die Langsamfahrsscheibe steht in der Regel im Abstand des Bremswegs der Strecke vor dem langsam zu befahrenden Gleisabschnitt.

Wenn bei einer Abzweigstelle die Langsamfahrscheibe für eine erst auf der abzweigenden Strecke beginnende Langsamfahrstelle auf der Gemeinschaftsstrecke aufgestellt ist, sind die aus der Gemeinschaftsstrecke in die andere abzweigende Strecke einfahrenden Züge durch schriftlichen Befehl oder die La zu verständigen, daß das Signal Lf 1 nicht gilt.

56. Schließt sich unmittelbar an eine Langsamfahrstelle eine weitere an, die mit niedrigerer Geschwindigkeit zu befahren ist, so ist die Langsamfahrscheibe für diese zweite Langsamfahrstelle hinter der Anfangscheibe der ersten Langsamfahrstelle aufgestellt. Wenn nötig, muß die erste Langsamfahrstelle bis zur Länge des Bremswegs der Strecke gegen die Fahrtrichtung verlängert werden. Wird die zweite Langsamfahrstelle mit höherer Geschwindigkeit befahren, so ist die Langsamfahrscheibe hierfür erst unmittelbar vor der zugehörigen Anfangscheibe aufgestellt.

57. In zwingenden Fällen kann die Langsamfahrscheibe auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt werden, wenn der verkürzte Abstand dem tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht. Der Abstand ist dann dem Zugpersonal bekanntzugeben.

58. Wenn Züge hinter der Langsamfahrscheibe beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen, ist eine zweite Langsamfahrscheibe — bei Dunkelheit ohne die gelben Lichter — aufzustellen. Der Standort der Wiederholungsscheiben ist dem Zugpersonal bekanntzugeben.

Zu Signal Lf 2

59. Die Rückseite der Anfangscheibe zeigt das Signalbild der Endscheibe (Lf 3).

60. Die Anfangscheibe steht unmittelbar rechts neben dem Gleis am Anfang des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts.

Auf eingleisigen Strecken und für Fahrten auf falschem Gleis kann die Scheibe bei Platzmangel auch links stehen.

Wird auf mehrgleisigen Strecken durch die links stehende Scheibe die Fahrt auf dem Nachbargleis beirrt, so ist die Rückseite dieser Scheibe verdeckt.

61. Die Anfangscheibe ist bei Dunkelheit beleuchtet.

62. Der Betriebsleiter bestimmt, ob die Anfangscheibe aufzustellen ist. Er bestimmt auch, ob sie zu beleuchten ist.

Zu Signal Lf 3

63. Die Rückseite der Endscheibe zeigt das Signalbild der Anfangscheibe (Lf 2).

64. Die Endscheibe steht auf zweigleisiger Strecke unmittelbar rechts, auf eingleisiger Strecke und für Fahrten auf falschem Gleis unmittelbar links neben dem Gleis am Ende des langsam zu befahrenden Gleisabschnitts.

Die Endscheibe ist nicht aufgestellt, wenn eine zweite Langsamfahrstelle unmittelbar anschließt.

65. Die Endscheibe ist bei Dunkelheit nur auf zweigleisiger Strecke und nur dann beleuchtet, wenn die Langsamfahrscheibe die Kennziffer 5 oder mehr zeigt.

66. Der Betriebsleiter bestimmt, ob die Endscheibe aufzustellen ist. Er bestimmt auch, ob sie zu beleuchten ist.

Zu Signal Lf 4

67. Die Geschwindigkeitstafel kennzeichnet ständige Langsamfahrstellen und zeigt an, daß in einer Entfernung, die zur Abbremsung auf die angezeigte Geschwindigkeit ausreicht und die auf Hauptbahnen mindestens 300 m, auf Nebenbahnen mindestens 150 m beträgt, ein Gleisabschnitt folgt, auf dem die durch eine Kennziffer angezeigte Ge-

schwindigkeit nicht überschritten werden darf, z. B. 1³ für 15 km/h, 3 für 30 km/h.

68. Die Geschwindigkeitstafel ist aufgestellt,

a) wo die zulässige Geschwindigkeit mindestens 30 % kleiner ist als vor der Tafel und ein sonstiger geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer fehlt,

b) wo an einem Vorsignal angezeigt werden soll, daß vom zugehörigen Hauptsignal ab bei Stellung Hp 1 für den anschließenden Weichenbereich die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf,

c) wo auf Nebenbahnen die Geschwindigkeit vor Bahnübergängen ermäßigt werden muß. Das Signal kann dort auch in Verbindung mit Läut- und Pfeiftafeln (LP 1—LP 4) stehen.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muß erreicht sein, sobald die Zugspitze die Anfangstafel (Lf 5), wo diese fehlt, den Bahnübergang erreicht hat. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Bahnübergang verlassen hat.

69. Die Geschwindigkeitstafel steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Ausnahmen sind in der SbV bekanntgegeben.

Zu Signal Lf 5

70. Die Anfangstafel ist auf Nebenbahnen dort vorhanden, wo es erforderlich ist, vor Bahnübergängen die Stelle besonders zu kennzeichnen, von der ab die auf der Geschwindigkeitstafel (Lf 4) angezeigte Geschwindigkeit gilt.

71. Die Anfangstafel steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Ausnahmen sind in der SbV bekanntgegeben.

Zu (25) ESO

72. Die Signale Sh 0 und Sh 1 sind Form- oder Lichtsignale.

73. Die Signale werden verwendet als Sperrsignal (Form- oder Lichtsignal), Zugdeckungssignal an Bahnsteigen (nur Lichtsignal Sh 0), Brückendeckungssignal (Lichtsignal).

74. Das Formsignal kann mit einem Wartezeichen (Ra 11) verbunden sein. Wegen des Lichtsignals Sh 1 beim Wartezeichen (s. AB 122 c).

75. Die Signale stehen unmittelbar rechts vom Gleis, ausgenommen bei Gleisbrückenwaagen und Drehscheiben.

76. Die Formsignale sind bei Dunkelheit, abgesehen von einfachen Verhältnissen, beleuchtet.

77. Ein Lichtsignal, das unmittelbar an einem Hauptsignal steht, ist dunkel, wenn das Hauptsignal auf Fahrt steht.

78. Lichtsignale können abgeschaltet sein, wenn sie betrieblich nicht gebraucht werden (s. AB 1).

Zu Signal Sh 0

79. Bei Gleisbrückenwaagen und Drehscheiben zeigt das Signal an, daß sie nicht befahren werden dürfen.

80. Wo die Stellung des Formsignals auch von hinten erkennbar sein soll, zeigt es bei Tage zwei weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Lichter waagerecht nebeneinander.

Zu Signal Sh 1

81. Das Signal zeigt an, daß ein durch Signal Hp 00 oder Sh 0 ausgesprochenes Fahrverbot aufgehoben ist. Das Lichtsignal am Wartezeichen bedeutet: „Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt“ (s. AB 122 c).

82. Für unbegleitete Rangierabteilungen gilt das Lichtsignal allgemein als Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter. Das Formsignal gilt nur dann als Fahrauftrag des Wärters, wenn es im Bahnhofsbuch vorgeschrieben ist; dies ist am Signalmast durch ein auf der Spitze stehendes quadratisches weißes Rückstrahlschild mit schwarzem Rand unterhalb des Signals erkennbar.
83. Wenn mehrere Rangierabteilungen vor dem Signal halten oder sich ihm nähern, ist das Fahrverbot nur für die erste aufgehoben.
- Erlässt das Lichtsignal, bevor die Spitze der Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, so ist das erneute Aufleuchten des Signals abzuwarten.
84. Ist das Formsignal mit einem Wartezeichen (Ra 11) verbunden, so ist stets ein besonderer Auftrag des Wärters zur Vorbeifahrt abzuwarten (s. AB 122).
85. Soll die Stellung des Formsignals auch von hinten erkennbar sein, zeigt es bei Tage eine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Licht.

Zu Signal Sh 2

86. Das Signal wird verwendet als
 Wärterhaltscheibe (s. AB 87—91),
 Brückendeckungssignal (s. AB 92—94),
 Abschlußsignal eines Einfahrstumpfgleises
 (s. AB 95),
 Wasserkransignal (Nachtzeichen) (s. AB 96—98).
87. Die Wärterhaltscheibe ist nicht ortsfest. Sie wird unmittelbar rechts vom Gleis aufgestellt. Ist dies nicht möglich, ist sie im Gleis aufzustellen.
88. Die Wärterhaltscheibe wird verwendet
 a) zur Kennzeichnung einer Gleisstelle, die vorübergehend nicht befahren werden darf,
 b) zur Kennzeichnung einer Stelle, an der Züge ausnahmsweise anhalten sollen.
89. Auf freier Strecke wird die Wärterhaltscheibe in mindestens 50 m Sicherheitsabstand vor der zu schützenden Stelle aufgestellt.
90. Wenn ein Hauptsignal oder ein Schutzsignal nicht in die Haltstellung gebracht werden kann, wird die Wärterhaltscheibe vor dem gestörten Signal in dessen Nähe aufgestellt.
91. Zur Abriegelung eines Gleises im Tunnel oder in dessen Nähe wird die Wärterhaltscheibe außerhalb des Tunnels aufgestellt.
92. Das Brückendeckungssignal befindet sich rechts neben oder über dem Gleis.
93. Nach Beseitigung des Haltauftrags ist die rote Scheibe waagerecht umgeklappt. Bei Dunkelheit ist das Signal dann betrieblich abgeschaltet (s. AB 1).
94. Das Leuchten des Signallichtes des Brückendeckungssignals ist von hinten als mattweißes Licht erkennbar.
95. Das Abschlußsignal eines Einfahrstumpfgleises befindet sich rechts auf der Pufferbohle. Das rote Licht des Nachtzeichens kann bei ausreichender Außenbeleuchtung oder bei einfachen Verhältnissen fehlen.
96. Das Wasserkransignal befindet sich in der Regel an bzw. über dem Ausleger des Wasserkrans und kennzeichnet dessen Querstellung zum Gleis.
97. Das Nachtzeichen des Wasserkransignals ist nach beiden Richtungen sichtbar. Bei Stellung des Auslegers parallel zum Gleis zeigt die Signallaterne nach beiden Seiten weißes Licht.
98. Wo gemäß § 15 Abs. 4 der BO und ihrer Sonderformen Ausnahmen zugelassen sind, kann das Signal fehlen.

Zu Signal Sh 3

99. Das Kreissignal wird gegeben, wenn ein Zug oder eine Rangierabteilung sofort zum Halten gebracht werden muß.
 Wenn es zweifelhaft ist, ob der Zug das Signal wahrnehmen wird, sind auch Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) und Knallsignal (Sh 4) anzuwenden.

Zu Signal Sh 4

100. Das Signal wird angewandt, wenn Zug- und Rangierfahrten bei Gefahr angehalten werden sollen und ihre Verständigung auf andere Weise nicht möglich ist oder nicht genügend sicher erscheint.
101. Das Signal wird durch Knallkapseln gegeben, die in der Regel auf dem rechten Schienenstrang in einem Abstand von mindestens je 30 m zu befestigen sind.
 Auf Bahnübergängen dürfen sie nicht ausgelegt werden. Von öffentlichen Verkehrswegen darf ein Mindestabstand von 20 m nur im äußersten Notfall unterschritten werden.
102. Als Haltauftrag gilt schon der Knall einer Kapsel.
103. Die Knallkapseln werden in einer Entfernung von
 1000 m auf Hauptbahnen und
 700 m auf Nebenbahnen
 vor der Stelle ausgelegt, an der zu halten ist.
104. Mit Knallkapseln werden auf Anordnung des Betriebsleiters ausgerüstet
 a) mit je 6 Stück die Posten der Strecken- und Schrankenwärter, die bei der Arbeit auf der Strecke befindlichen Rottenführer und die Kleinwagenführer,
 b) mit je 12 Stück die Triebfahrzeuge, soweit sie nicht ausschließlich für den Dienst innerhalb der Bahnhöfe bestimmt sind,
 c) nach Bedarf mit je 6 Stück die Sicherungsposten.

105. Knallkapseln sind sprenggefährlich und dürfen nur in ihrer vorschriftsmäßigen Verpackung und nicht in der Nähe eines Heizkörpers aufbewahrt werden. Sie dürfen nicht mit nach Hause genommen werden und nicht in die Hände Unberufener fallen. Beim Umgang mit Knallkapseln sind die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften zu beachten.

Zu Signal Sh 5

106. Das Signal wird gegeben,
 a) wenn das Kreissignal (Sh 3) nicht gegeben werden kann oder nicht ausreichend erscheint (AB 99),
 b) um andere Bedienstete zum Anhalten eines Zuges oder einer Rangierabteilung zu veranlassen.

Zu (28) ESO

107. Die Signale sind gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben. Sie gelten bereits, wenn sie nur sichtbar aufgenommen werden (s. aber AB 116).
 Von einem Stellwerk aus brauchen die Signale nur sichtbar gegeben zu werden.
108. Für das Geben der sichtbaren Zeichen wird bei Dunkelheit eine weißleuchtende Laterne verwendet. Zum Geben der sichtbaren Zeichen der Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 kann bei Tage auch eine rot-weiße Winkscheibe oder eine Signalflagge verwendet werden.
109. Wird beim Rangieren der Arm — bei Dunkelheit mit der Laterne — hochgehalten und gleichzeitig mit der Mundpfeife oder dem Horn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies Mäßigung der Geschwindigkeit.

Zu Signal Ra 1

110. Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll in Richtung vom Signalgeber weg fahren.

111. Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzugeben.

Zu Signal Ra 2

112. Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll in Richtung auf den Signalgeber zu fahren.

113. Wenn nach dem Standort des Signalgebers Zweifel über die beabsichtigte Bewegungsrichtung entstehen können, ist der Auftrag mündlich zu geben oder die Richtung anzugeben.

Zu Signal Ra 3

114. Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge zum An- oder Abkuppeln usw. aufdrücken.

Zu Signal Ra 4

115. Das Signal bedeutet, das Triebfahrzeug soll Fahrzeuge abstoßen.

Zu Signal Ra 5

116. Das Signal gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird.

Zu (31) ESO

117. Das Abdrücksignal steht in der Regel am Scheitel des Ablaufberges neben den Berggleisen.

118. Sind mehrere Abdrücksignale nebeneinander angeordnet, so gilt jedes für bestimmt zu bezeichnende Berggleise.

119. Die Signale können an den Berggleisen mit den gleichen Signalbildern wiederholt sein.

Zu Signal Ra 9

120. Das Signal bedeutet, die Rangierabteilung soll entgegen der Ablaufrichtung vom Ablaufberg weg fahren.

Zu Signal Ra 10

121. Das Signal steht in der Regel links vom Gleis.

Zu Signal Ra 11

122. Der Auftrag des Wärters zur Rangierfahrt wird erteilt

durch das Signal Ra 1 oder Ra 2 oder mündlich (durch Zuruf oder Fernruf) oder durch Lichtsignal Sh 1.

123. Das Signal befindet sich rechts vom Gleis. Es kann bei Dunkelheit beleuchtet sein. Die Rückseite ist grau.

Zu Signal Ra 12

124. Das Signal steht im Winkel zwischen beiden Gleisen, und zwar entweder ein Zeichen in der Mitte zwischen beiden Gleisen oder je ein Zeichen neben der inneren Schiene jedes Gleises.

Zu Signal Ra 13

125. Das Isolierzeichen gibt an, wie weit ein Gleis freizuhalten ist, damit das Umstellen von Weichen und Signalen nicht verhindert wird.

126. Das Signal steht rechts oder links vom Gleis. Der blaue Pfeil weist auf das zugehörige Gleis.

Zu Signal Wn 1

127. Das Signal bedeutet, daß die Weiche für die Fahrt durch den geraden Zweig, bei einer Innenbogenweiche durch den schwächer gebogenen Zweig steht.

Zu Signal Wn 2

128. Das Signal bedeutet, daß die Weiche für die Fahrt durch den gebogenen Zweig, bei Innenbogenweichen durch den stärker gebogenen Zweig steht.

129. Bei Außenbogenweichen wird in beiden Stellungen das Signal Wn 2 verwendet, wobei der Pfeil je nach der Richtung des abzweigenden Gleises nach links oder rechts schräg aufwärts zeigt.

130. Bei Fahrten aus dem linksseitigen Gleis ist die Sichel nach links, bei Fahrten aus dem rechtsseitigen Gleis ist die Sichel nach rechts geöffnet.

Zu (34) ESO

131. Bei doppelten Kreuzungsweichen kennzeichnet die Richtung der Pfeile oder Streifen den Fahrweg, und zwar gibt der untere Pfeil oder Streifen die Fahrt in die Weiche, der obere die Fahrt aus der Weiche an.

Zu Signal Zp 1

132. Das Signal dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu bestätigen, daß ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.

Es ist zu geben, z. B.

vor dem Ingangsetzen von Güter- und Militärzügen, in denen sich Begleiter oder Mannschaften befinden, sowie von Arbeitszügen,

um Personen zu warnen,

wenn Wegschranken nicht geschlossen oder Blinklichtanlagen gestört sind,

an den durch Pfeiftafeln (LP 1) oder Läute- und Pfeiftafeln (LP 3) gekennzeichneten Stellen. Bei unsichtigem Wetter ist das Signal auch vor den nicht durch Läute- und Pfeiftafeln gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung, d. s. Bahnübergänge ohne Blinklichter und ohne Schranken, wiederholt zu geben,

unmittelbar bei der Einfahrt in Tunnel,

zur Bestätigung der Wahrnehmung eines Durchfahrauftrags (Zp 9), einer K-Scheibe (Zs 4), einer L-Scheibe (Zs 5),

wenn es notwendig erscheint, die Bremsen auf zu erwartende Signale Zp 2 und Zp 3 vorher aufmerksam zu machen,

bei Warnstellung des Vorsignals, wenn bei Zügen mit Vorspann nur die Zuglokomotive mit wirksamer Zugbeeinflussungseinrichtung ausgerüstet ist.

Zu Signal Zp 5

133. Das Signal gilt für alle Bediensteten.

Zu (38) ESO

134. Bremsprobesignale dienen zur Verständigung zwischen den die Bremsprobe ausführenden Bediensteten.

135. Die Lichtsignale können sich rechts oder links vom Gleis befinden.

Zu Signal Zp 8

136. Das Lichtsignal ersetzt die mündliche Meldung des Bremsbeamten an den Zugführer und den Triebfahrzeugführer sowie die mündliche Meldung des Zugführers an den Aufsichtsbeamten.

Zu Signal Zp 9

137. Das Signal wird als Abfahr- oder Durchfahrauftrag gegeben.

138. Das Signal wird als Abfahrauftrag vom Aufsichtsbeamten gleichzeitig an den Zugführer und den Triebfahrzeugführer gegeben, bei Triebwagen in der Nähe des Triebfahrzeugführers.

Als Durchfahrauftrag wird es in der Regel vom Wärter des ersten Stellwerks am Durchfahrtsweg oder vom Aufsichtsbeamten gegeben.

139. An Stelle des Befehlssstabs genügt als Nachtzeichen auch eine grüngeblendete Laterne.

140. Das Lichtsignal ist ortsfest. Es gilt bei nachgeschobenen Zügen zugleich für die Triebfahrzeugführer der Zug- und der Schiebelokomotive als Abfahrauftrag.

141. Im nichtleuchtenden Lampenkranz des Lichtsignals kann ein weißleuchtendes „T“ erscheinen, das den Triebfahrzeugführer zum Türenschließen auffordert.

Zu Signal Zp 10

142. Das Signal wird angewandt, wo der Auftrag zur Abfahrt nicht durch Signal Zp 9 gegeben wird.

143. Das Signal wird vom Zugführer an das Triebfahrzeugpersonal möglichst nahe bei dem führenden Fahrzeug gegeben. Gleichzeitig sind bei Tage eine Hand, bei Dunkelheit eine grüngeblendete Laterne hochzuhalten, bis der Abfahrauftrag aufgenommen ist.

Das Signal darf bei Triebwagenzügen auch von einem angehängten Wagen aus mit einer Summer- oder Klingelanlage gegeben werden. Das Hochhalten der Hand oder der grüngeblendeten Laterne fällt dann weg.

Zu Signal Zp 11

144. Das Signal wird gegeben, um Bedienstete herbeizurufen oder auf Bahnhöfen ohne Einfahrtsignal die Einfahrt des vor dem Bahnhof haltenden Zugs oder Nebenfahrzeugs zu veranlassen.

Zu Signal Zp 12

145. Das Signal wird, wo seine Anwendung in der SbV vorgeschrieben ist, für die Zugspitze vom Triebfahrzeugführer mit der Fahrzeugpfeife, für den Zugschluß von dem vom Zugführer dazu bestimmten Zugbegleiter mit dem Horn gegeben.

146. a) Das vom Triebfahrzeugführer gegebene Signal bedeutet:
„Die Spitze des Zuges steht grenzzeichenfrei.“
b) Das vom Zugbegleiter gegebene Signal bedeutet:
„Der Schluß des Zuges steht grenzzeichenfrei.“

Zu (39) ESO

147. Die Tafeln stehen in der Regel rechts vom Gleis. Ausnahmen sind in der SbV bekanntgegeben.

Zu (40) ESO

148. Die Pfeiftafel steht 200 m vor einem Gefahrpunkt.

Zu Signal LP 2

149. Die Läutetafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung.

Von der Tafel ab ist zu läuten, bis die Zugspitze den Bahnübergang überquert hat. Bei unsichtigem Wetter oder, wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Bahnübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen.

Bei geschobenen Zügen ist sinngemäß von dem auf dem vordersten Fahrzeug befindlichen Betriebsbeamten zu läuten oder mit einem Signalhorn das Achtung-Signal zu geben.

150. Wo Züge zwischen der Läutetafel und dem Bahnübergang planmäßig halten, ist die Läutetafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt. Über der vor dem Halteplatz stehenden Läutetafel ist dann ein Wiederholungszeichen in Form einer rechteckigen weißen Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Strichen vorhanden.

Die Läutetafel mit Wiederholungszeichen gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten.

Zu Signal LP 3

151. Die Läute- und Pfeiftafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor einem Bahnübergang ohne technische Sicherung. Von der Tafel ab ist zu läuten, bis die Zugspitze den Bahnübergang überquert hat, und etwa 3 Sekunden lang zu pfeifen. Etwa in der Mitte der Strecke von der Läute- und Pfeiftafel bis zum Bahnübergang ist nochmals etwa 3 Sekunden lang zu pfeifen.

Bei Nebel, Schneegestöber und dgl. oder, wenn es notwendig erscheint, Straßenbenutzer zu warnen, ist das Achtung-Signal bei Annäherung an den Bahnübergang zu wiederholen.

152. Wenn Züge zwischen der Läute- und Pfeiftafel und dem Bahnübergang planmäßig halten müssen, wird eine zweite Tafel hinter dem Halteplatz des Zuges aufgestellt. Über der vor dem Halteplatz stehenden Tafel ist dann ein Wiederholungszeichen wie bei Signal LP 2 vorhanden.

Die Läute- und Pfeiftafel mit Wiederholungszeichen gilt nur für die vor dem Bahnübergang nicht haltenden Züge.

Zu Signal LP 4

153. Die Durchläutebeginntafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor dem ersten von mehreren in kurzen Abstand einander folgenden Bahnübergängen ohne technische Sicherung.

154. Wenn innerhalb der Durchläutestrecke vor einem Bahnübergang eine Läute- und Pfeiftafel steht, ist auch nach AB 151 zu pfeifen.

155. Wenn Züge zwischen der Durchläutebeginntafel und einem Bahnübergang planmäßig halten müssen, wird hinter dem Halteplatz des Zugs eine zweite Tafel (LP 4) aufgestellt.

Zu Signal LP 5

156. Die Durchläuteendtafel bezeichnet die Stelle, von der ab ein durch die Durchläutebeginntafel (LP 4) angeordnetes Durchläuten einzustellen ist, sobald die Spitze des vordersten Fahrzeugs am Signal vorbeigefahren ist.

Zu Signale El 1 und El 2

157. An Fahrleitungs-Schutzstrecken zeigt die Rückseite des Signals El 1 stets das Signal El 2.

Wo Fahrleitungs-Schutzstrecken nur zeitweilig das Ausschalten der Triebfahrzeuge erfordern, ist für die Einfahrt in die Fahrleitungs-Schutzstrecke ein veränderliches Aus- und Einschaltsignal (El 1/El 2) vorhanden.

158. Signale an Fahrleitungs-Schutzstrecken sind bei Dunkelheit beleuchtet; bei einfachen Verhältnissen kann darauf verzichtet werden.

Zu Signal El 1

159. Das Signal bedeutet, daß das Ausschalten am Signal beendet sein muß.

160. Das Signal befindet sich rechts vom Gleis.
Für Fahrten auf Gleisen, die entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung befahren werden, gelten die linken Signale.

Zu Signal El 2

161. Das Signal bedeutet, daß das Triebfahrzeug nach Vorbeifahrt am Signal eingeschaltet werden darf.

162. Das Signal befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links oder rechts vom Gleis.

Für Fahrten auf Gleisen, die entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung befahren werden, gelten die linken Signale.

Zu Signale El 3, El 4 und El 5

163. Die Signale sind nicht ortsfest.

164. Die Signale sind bei Dunkelheit beleuchtet; bei einfachen Verhältnissen kann darauf verzichtet werden.

165. Das Signal El 4 zeigt auf der Rückseite das Signal El 5.

Zu Signal El 3

166. Das Signal kündigt ein „Bügel ab“-Signal (El 4) an.

167. Das Signal befindet sich rechts vom Gleis mindestens 250 m vor dem „Bügel ab“-Signal (El 4).

Zu Signal El 4

168. Das Signal kennzeichnet den Beginn eines Gleisabschnitts, der nur mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden darf.

169. Am Signal müssen die Stromabnehmer völlig gesenkt sein.

170. Das Signal befindet sich rechts vom Gleis 30 m vor dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt.

Für Fahrten auf Gleisen, die entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung befahren werden, gelten die linken Signale.

Zu Signal El 5

171. Das Signal kennzeichnet das Ende eines Gleisabschnitts, der mit gesenkten Stromabnehmern befahren werden muß.

172. Das Signal bedeutet, daß die gesenkten Stromabnehmer vom Signal ab wieder angelegt werden dürfen. Der Triebfahrzeugführer darf mit dem Anlegen erst beginnen, wenn das Triebfahrzeug am Signal vorbeigefahren ist. Die Fahrgeschwindigkeit darf dabei höchstens 30 km/h betragen.

173. Das Signal befindet sich auf zweigleisiger Strecke rechts, auf eingleisiger Strecke links vom Gleis 30 m hinter dem mit gesenkten Stromabnehmern zu befahrenden Fahrleitungs-Abschnitt.

Für Fahrten auf Gleisen, die entgegen der gewöhnlichen Fahrrichtung befahren werden, gelten die linken Signale.

Zu Signal El 6

174. Das Signal zeigt an, daß Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit Stromabnehmern verboten sind.

175. Das Signal befindet sich etwa 10 m vor dem für Fahrzeuge mit Stromabnehmern nicht befahrbaren Fahrleitungs-Abschnitt rechts neben oder über dem Gleis.

176. Wenn bei einer Gleisverzweigung eines der Gleise fahrleitungslos ist, so wird dies durch einen Pfeil über dem Signal angezeigt.

Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, daß das Gleis des geraden Zweiges oder bei Krümmungen des schwächer gekrümmten Zweiges der Weiche keine Fahrleitung hat.

Ein waagerechter Pfeil zeigt an, nach welcher Seite das Gleis ohne Fahrleitung abweigt.

Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander und sind mehrere Gleise fahrleitungslos, so sind erforderlichenfalls zwei Pfeile über dem Signal vorhanden.

177. Das Signal wird bei Dunkelheit nur beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

Zu Signal Zg 1

178. Bei nachgeschobenen Zügen sind die Signale auch an der Schiebelokomotive anzubringen.

179. Die Nachtzeichen der Signale sind auch bei Tage anzuwenden

a) bei Fahrten durch Tunnel,
b) bei Steuer- und Befehlwagen von Wendezügen.

180. Nebenfahrzeuge mit eigenem Antrieb, an denen wegen ihrer niedrigen Bauart das obere Licht des Signals Zg 1 a nicht angebracht werden kann, führen das Signal Zg 1 b.

Zu Signal Zg 2

181. Bei geschobenen Zügen wird das Tageszeichen nicht angewandt.

182. Bei Fahrten durch Tunnel sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen.

Zu Signal Zg 3

183. Bei nachgeschobenen Zügen trägt das letzte Fahrzeug vor der Schiebelokomotive das Schlußsignal, die Schiebelokomotive selbst — bei zweien die hintere — das vereinfachte Schlußsignal (Zg 4).

Laufen noch Wagen hinter einer mit dem Zug gekuppelten Schiebelokomotive, so trägt nur das letzte Fahrzeug das Schlußsignal.

184. Auf Strecken mit Tunnels sind die Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es in der SbV bestimmt ist.

Zu Signal Zg 4

185. Das Signal führen

Lokomotivzüge (auch einzeln fahrende Lokomotiven),
eine Lokomotive am Schluß eines Zuges,
ausgenutzte Lokomotivreisefahrten bis zu 50 Achsen, Arbeitszüge,
Nebenfahrzeuge, wenn sie auf die freie Strecke übergehen,
Übergabezüge auf Anordnung des Betriebsleiters, Züge auf eingleisigen Nebenbahnstrecken, wenn es in der SbV zugelassen ist.

186. Auf Strecken mit Tunnels ist das Nachtzeichen auch bei Tage zu führen, wenn es in der SbV bestimmt ist.

Zu Signal Fz 2

187. Das Signal wird geführt, so lange die Wagen sich nicht im Zuge befinden.

188. Das Signal wird auch bei Reisezugwagen mit besetztem Küchen- oder Postabteil und bei Mannschaftswohnwagen geführt.

189. Das Signal wird vom Personal der Wagen angebracht.

Zu Signal Fz 4

190. Leere Behälterwagen, die vorher mit sehr giftigen Gasen gefüllt waren, sind ebenfalls mit dem Signal gekennzeichnet.

Zu (45) ESO

191. Die Läutesignale können mit besonderem Läutewerk oder am Klingelwerk des Streckenfernspähers gegeben werden.

192. Wo die Signale Lt 1 und Lt 2 gegeben werden, ist im Bahnhofsbuch bestimmt.

193. Bei den aus mehreren Gruppen von Glockenschlägen bestehenden Signalen Lt 2 und Lt 3 muß zwischen den einzelnen Gruppen eine Pause von etwa 5 Sekunden liegen.

194. Wo die Signale Lt 1 und Lt 2 und das Gefahrsignal (Lt 3) am Klingelwerk des Streckenfernspähers gegeben werden, bedeuten ein Weckzeichen (einmal 10 Kurbelumdrehungen) = Signal Lt 1, zwei Weckzeichen (zweimal 10 Kurbelumdrehungen) = Signal Lt 2, sechs Weckzeichen (sechsmal 10 Kurbelumdrehungen) = Gefahrsignal (Lt 3).

Zu Signal Lt 1

195. Sind auf zweigleisiger Strecke die Signale Lt 1 und Lt 2 gleichzeitig von beiden Seiten gegeben worden und ist infolgedessen das Signal Lt 1 nicht deutlich hörbar, so ist es 20 Sekunden nach Beendigung des Signals Lt 2 zu wiederholen.

Zu Signal Lt 3

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

197. Das Signal darf nicht gegeben werden, wenn die Gefahr durch das Anhalten der Züge vergrößert wird.
198. Die Zurücknahme des Gefahrensignals ist den Bahnhofs- und Streckenbediensteten fernmündlich mitzuteilen.

Zu (46) ESO

199. Die Signale werden mit dem Mehrklangsignalhorn gegeben. Sie sind auch zu beachten, wenn sie nur in einer Tonlage gehört werden.

Zu Signal Ro 4

200. Das Signal ist in der Nähe der Arbeitsrotte gleichlaufend zum Gleis aufgestellt.

Zu Signal Ne 1

201. Das Signal steht nur auf Nebenbahnen, und zwar in der Regel rechts vom Gleis. Ausnahmen sind in der SbV bekanntgegeben.
202. Der Betriebsleiter bestimmt, wo die Trapeztafel aufzustellen ist.
203. Der Betriebsleiter bestimmt, wo bei ungünstigen Sichtverhältnissen das Signal bei Dunkelheit zu beleuchten ist.

Zu Signal Ne 2

204. Die Vorsignaltafel steht in der Regel unmittelbar vor einem ortsfesten Vorsignal. Vor einem Lichtvorsignal, das am Standort eines Lichthauptsignals steht, und vor einem Vorsignalwiederholer wird sie nicht aufgestellt.
205. Bei einem über dem Gleis angebrachten Formvorsignal befindet sich die Vorsignaltafel über dem Signal.
206. Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen, und zwar
- auf Nebenbahnen zur Ankündigung eines Hauptsignals,
 - bei zeitweise eingleisigem Betrieb als Hinweis auf ein Vorsignal, das nicht unmittelbar rechts vom Gleis steht.
207. Ist der Abstand des Formvorsignals vom Hauptsignal kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die Vorsignaltafel auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann es kurz vor der Vorsignaltafel stehen.

Zu Signal Ne 3

208. Vorsignalbaken sind in der Regel hohe rechteckige Tafeln; bei beschränktem Raum sind niedrige quadratische Tafeln vorhanden.
209. Vorsignalbaken sind in der Regel nur auf Hauptbahnen vorhanden.
210. Es stehen in der Regel drei, in Ausnahmefällen bis zu fünf Baken unmittelbar rechts vom zugehörigen Gleis. Die in der Fahrtrichtung letzte Bake steht 100 m vor dem Vorsignal; die anderen Baken stehen in je 75 m Abstand davor.
- Bei Sichtbehinderung können die Baken auch in anderen Abständen stehen.
211. Vorsignalbaken in Tunnels sind beleuchtet. Sie können durch besondere Lichtsignale rechts vom Gleis ergänzt sein, die quer zum Gleis leuchten.
212. Ausfahrvorsignale, Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen, Vorsignalwiederholer (AB 20) und Wärtervorsignale werden nicht durch Baken angekündigt.
213. Ist der Abstand eines Vorsignals vom Hauptsignal kürzer als der Bremsweg der Strecke, so trägt die erste Bake auf dem oberen Rand ein auf der Spitze stehendes weißes Dreieck mit schwarzem Rand. Bei beschränktem Raum kann es vor der Bake stehen.

Zu Signal Ne 4

214. Das Signal ist in der Regel nur bei zeitweise eingleisigem Betrieb vorhanden.
215. Das Signal steht nur an durchgehenden Hauptgleisen unmittelbar rechts in Höhe des zugehörigen Hauptsignals.
216. Das Signal besteht in der Regel aus einer hohen rechteckigen Tafel, wo sie nicht aufgestellt werden kann, aus einer niedrigen quadratischen Tafel.
217. Wo Schachbrettafeln bei zeitweise eingleisigem Betrieb vorhanden sind, ist dies in einer betrieblichen Anweisung, wo sie ständig vorhanden sind, in der SbV bekanntgegeben.

Zu Signal Ne 5

218. Das Signal steht in der Regel rechts vom Gleis.
219. Wo das Halten der Züge am Bahnsteig nach der Zuglänge geregelt werden muß, kann das Signal durch eine Aufschrift, z. B. „Kurzzug“, oder durch die Aufschrift einer Achsenzahl ergänzt sein.
220. Das Signal ist zu beleuchten, wenn es der Betrieb erfordert.

Zu Signal Ne 6

221. Das Signal kündigt Haltepunkte oder Haltestellen an, die infolge der örtlichen Verhältnisse schwer zu erkennen sind.
222. Das Signal steht rechts vom Gleis
- auf Hauptbahnen im Bremswegabstand der Strecke,
 - auf Nebenbahnen 150 m
 - vor dem Bahnsteig.

Zu Signal Ne 7

223. Das Signal gilt nur für Schneepflüge mit beweglichen Pflugscharen.
224. Das Signal steht in der Regel rechts vom Gleis. Auf eingleisiger Strecke kann das Signal Ne 7 b sich am Mast des Signals Ne 7 a für die Gegenrichtung befinden.

Zu Signal Ne 8

225. 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 sein.

Zu Signal Ne 9

226. Das Signal steht am Einschaltpunkt einer Blinklichtanlage mit Fernüberwachung.

Zu Signal Ne 10

227. Die Signale stehen rechts vom Gleis in einem Bremswegabstand, der für das Anhalten von Zug- und Rangierfahrten vor dem Bahnübergang ausreicht.
228. Wenn sich nach Überfahren des Einschaltpunktes Signal Ne 10 a nicht in Signal Ne 10 b ändert, ist die technische Sicherung des Bahnübergangs ausgefallen. Der Zug hat vor dem Bahnübergang anzuhalten. Er darf erst dann mit Schrittgeschwindigkeit weiterfahren, wenn der Bahnübergang bewacht und die Wegbenutzer durch Achtung-Signal (Zp 1) gewarnt sind. Wenn das erste Fahrzeug die Straße überquert hat und das Zugpersonal wieder aufgenommen ist, ist der Übergang schnellstens zu räumen.
- Ein Zug, der mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt ist, darf nach dem Anhalten den Bahnübergang vorsichtig mit Schrittgeschwindigkeit befahren.
229. Das Überwachungssignal kann wiederholt sein. Das Wiederholungssignal ist durch ein rundes weißes Rückstrahlglas mit schwarzer Umrandung am Mastschirm kenntlich.

Zu Signal Ne 11

230. Das Signal kennzeichnet den Einschaltpunkt einer Blinklichtanlage mit Blinklicht-Überwachungssignal.
231. Das Signal steht mindestens doppelt soviel Meter vor dem Blinklicht-Überwachungssignal, wie die zulässige Streckengeschwindigkeit in km/h beträgt.

Zu Signal Ne 12

232. Das Signal bedeutet,
- wenn die Keilspitze nach oben zeigt, daß eine Steigung von 7 ‰ und mehr folgt,
 - wenn die Keilspitze nach unten zeigt, daß ein Gefälle von 7 ‰ und mehr folgt,
 - wenn die Keilspitze nach rechts zeigt, daß eine Horizontale oder eine schwächere Neigung als 7 ‰ folgt.
- Das Zusatzschild gibt die Länge der Neigung an.

233. Das Signal befindet sich nur auf Hauptbahnen, und zwar
- auf zweigleisigen Strecken in jeder Richtung rechts vom Gleis,
 - auf eingleisigen Strecken für beide Richtungen an einem gemeinsamen Signalträger.
234. Wenn an Abzweigstellen die Neigungen auf den abzweigenden Strecken verschieden lang sind, werden an der Neigungswechseltafel zwei Zusatzschilder angebracht; sie geben durch die Pfeilspitze die zugehörige Fahrrichtung an.

Zu (47) ESO

235. Die vom Abschnitt B abweichenden Signale sind im Unterabschnitt 2., die in ihm nicht enthaltenen Signale im Unterabschnitt 3. angegeben.
- Die Signale des Unterabschnittes 2. tragen die Bezeichnung des entsprechenden Signals des Abschnittes B und seine Nummer zuzüglich 100.

Zu Signal Vr 101/102

236. Wenn das Leuchten der Laternen von hinten erkennbar sein soll, ist weißes Sternlicht sichtbar.

Zu Signal Vr 102

237. Wo das Leuchten der Signallaternen auch von hinten erkennbar sein soll, ist für jede Laterne ein mattweißes Licht sichtbar.

Zu Signal Lf 104

238. Die Geschwindigkeitstafel kennzeichnet ständige Langsamfahrstellen und zeigt an, daß in einer Entfernung, die zur Abbremsung auf die angezeigte Geschwindigkeit ausreicht und auf Hauptbahnen mindestens 300 m, auf Nebenbahnen mindestens 150 m beträgt, ein Gleisabschnitt folgt, auf dem die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf.

239. Die Geschwindigkeitstafel ist aufgestellt,
- wo die zulässige Geschwindigkeit mindestens 30 % kleiner ist als vor der Tafel und ein sonstiger geeigneter Anhalt für den Triebfahrzeugführer fehlt,
 - wo an einem Vorsignal angezeigt werden soll, daß vom zugehörigen Hauptsignal ab bei Stellung Hp 1 für den anschließenden Weichenbe-

reich die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf,

- c) wo auf Nebenbahnen die Geschwindigkeit vor Bahnübergängen ermäßigt werden muß. Das Signal kann dann dort auch in Verbindung mit Läute- und Pfeiftafeln (LP 1—LP 4) stehen.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung muß erreicht sein, sobald die Zugspitze die Anfangtafel (Lf 5), wo diese fehlt, den Bahnübergang erreicht hat. Sie ist beizubehalten, bis das erste Fahrzeug den Bahnübergang verlassen hat.

240. Die Geschwindigkeitstafel steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Ausnahmen sind in der Sv bekanntgegeben.

Zu Signal Wn 102

241. Das Signal bedeutet, daß die Weiche auf den gebogenen Zweig, bei Innenbogenweichen auf den stärker gebogenen Zweig steht.

Zu Signal Wn 103

242. Die Hauptrichtung des Bahnhofs wird nach der Richtung der durchgehenden Hauptgleise bestimmt.

Zu (49) ESO

243. Auf Bahnen mit Bahnübergängen ohne technische Sicherung sind an Triebfahrzeugen oder Steuerwagen als Nachtzeichen streckenweise einheitlich entweder Signal Zg 1 a bzw. Signal Zg 2 a oder Signal Zg 101 bzw. Signal Zg 102 zu führen.

Zu Signal Zg 101

244. Bei nachgeschobenen Zügen ist das Signal auch an der Schiebelokomotive anzubringen.

245. Das Signal ist auch bei Tage anzuwenden
- bei Fahrten durch Tunnel,
 - bei Steuer- und Befehlswagen von Wendezügen.

Zu Signal Zg 102

246. Bei Fahrten durch Tunnel ist das Signal auch bei Tage zu führen.

Zu Signal Ne 102

247. Es gelten die Bestimmungen für Formsignale aus AB 204 bis 207.

Zu Signal Hp Ru

248. Das Signal kann nur an bestimmten Ausfahrsignalen gezeigt werden. Sie sind durch eine weiße Tafel mit rotem Ru kenntlich.

249. Das Signal zeigt an, daß auf dem Gleis rangiert werden darf. Das Signal gibt jedoch keinen Fahrertrag.

250. Wo die Ruhestellung des Signals auch von hinten erkennbar sein soll, ist beim Nachtzeichen das blaue Licht von beiden Seiten sichtbar.

Zu Signal Zs V

251. entfällt.

II.**Innenminister****Änderung der Liste
der Öffentlich bestellten Vermessungsingenieure**

(Veröffentlichung gem. § 8 der Berufsordnung der Öffentlich bestellten Vermessungsingenieure vom 20. 1. 1938 — RGBl. I S. 40)

Bek. d. Innenministers v. 11. 12. 1959 —
I F 1/23 — 24.13

Name u. Vorname:	Geburtsdatum:	Ort der Niederlassung:	Zul.- Nr.:
------------------	---------------	---------------------------	---------------

I. Neuzulassungen

keine

II. Löschungen

keine

III. Änderung des Orts der Niederlassung

Beckers, Bruno	25. 12. 1912	Paderborn	B 25
		Driburg, Str. 14	
Gerlach, Heinrich	1. 3. 1894	Höxter	G 9
		Bahnhofstr. 23	
Henrich, Helmut	5. 8. 1908	Neuß	H 16
		Schorlemerstr. 79	
Henrich, Jakob	10. 3. 1889	Bonn	H 23
		Meckenh. Str. 64	
Zierold, Waldemar	13. 7. 1890	Bochum	Z 4
		Erlenstr. 13	

Bezug: RdErl. d. Innenministers v. 1. 7. 1955 (MBI. NW. S. 1133/34) u. Bek. v. 19. 9. 1959 (MBI. NW. S. 2483).

— MBI. NW. 1959 S. 3065.

Minister für Wirtschaft und Verkehr**Personalveränderung**

Es ist versetzt worden: Bergrat M. Gressmann vom Bergamt Köln I an das Bergamt Sauerland.

— MBI. NW. 1959 S. 3065.

Landesarbeitsamt Nordrhein-Westfalen**A u f f o r d e r u n g**

**zur Einreichung von Vorschlagslisten für den
Verwaltungsausschuß des Landesarbeitsamtes
Nordrhein-Westfalen**

Der Verwaltungsausschuß beim Landesarbeitsamt Nordrhein-Westfalen besteht aus je 9 Vertretern der Arbeitnehmer, Arbeitgeber und öffentlichen Körperschaften so-

wie der gleichen Anzahl von Stellvertretern. Da die 2. Amtsperiode der Mitglieder der Organe der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung am 31. März 1960 endet, ist es notwendig, für die am 1. April 1960 beginnende 3. Amtsperiode eine Neuberufung der Mitglieder vorzunehmen.

Vorschlagsberechtigt für die Vertreter der Arbeitnehmer sind die für den Bezirk des Landes Nordrhein-Westfalen zuständigen Gewerkschaften, soweit sie für die Vertretung von Arbeitnehmerinteressen wesentliche Bedeutung haben. Vorschlagsberechtigt für die Vertreter der Arbeitgeber sind die für den Bezirk des Landes Nordrhein-Westfalen zuständigen Arbeitgeberverbände, soweit sie für die Vertretung von Arbeitgeberinteressen wesentliche Bedeutung haben.

Es ergeht hiermit die Aufforderung an die in Frage kommenden Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände, Vorschlagslisten für die Arbeitnehmer- bzw. Arbeitgebervertreter im Verwaltungsausschuß des Landesarbeitsamtes Nordrhein-Westfalen bis zum 11. Januar 1960 beim Präsidenten des Landesarbeitsamtes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Fritz-Roeber-Str. 3, einzureichen. Die Vorschlagslisten werden dem Vorstand der Bundesanstalt vorgelegt, der die Mitglieder des Verwaltungsausschusses des Landesarbeitsamtes beruft.

Als Mitglieder können nur Deutsche im Sinne des Art. 116 Abs. 1 GG berufen werden, die die Voraussetzungen für das passive Wahlrecht zum Deutschen Bundestag erfüllen. Als Vertreter der Arbeitnehmer kann nur berufen werden, wer regelmäßig als Arbeitnehmer tätig ist oder von einer Gewerkschaft benannt wird; als Vertreter der Arbeitgeber kann nur berufen werden, wer regelmäßig mindestens einen Arbeitnehmer beschäftigt oder von einer Vereinigung von Arbeitgebern benannt wird. Weitere Einzelheiten ergeben sich aus dem Gesetz über die Errichtung einer Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung vom 10. März 1952 (BGBI. I S. 123) — jetzt AVAVG —.

Die Vorschlagslisten müssen folgende Angaben enthalten:

- a) Name, Vorname
- b) Geburtsdatum
- c) Beruf
- d) Anschrift.

Ferner ist zu bestätigen, daß die vorgeschlagenen Personen die Voraussetzungen nach § 14 a. a. O. erfüllen, und kenntlich zu machen, ob der Vorgeschlagene als echter Arbeitnehmer bzw. Arbeitgeber oder als Verbandsvertreter benannt wird.

Der Vorschlagsliste einer Gewerkschaft soll eine Erklärung über die Zahl ihrer Mitglieder im Bezirk des Landes beigefügt werden, der Vorschlagsliste eines Arbeitgeberverbandes eine Erklärung über die Zahl der Beschäftigten in den dem Verband im Bereich des Landes zugehörigen Betrieben.

Düsseldorf, den 8. Dezember 1959

Der Präsident
des Landesarbeitsamtes Nordrhein-Westfalen:

Dr. Käfferitz

— MBI. NW. 1959 S. 3065.

Hinweis**Inhalt des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Land Nordrhein-Westfalen****Nr. 41 v. 10. 12. 1959**

(Einzelpreis dieser Nummer 0,40 DM)

Datum		Gliederungs- nummer GS. NW.	Seite
9. 11. 59	Gebührenordnung für die staatliche Abschlußprüfung für Sozialarbeiter (Wohlfahrtspfleger und Wohlfahrtspflegerinnen)	223	167
30. 11. 59	Verordnung über die Änderung der örtlichen Zuständigkeit der Finanzämter Bonn-Stadt und Bonn-Land für die Hypothekengewinnabgabe	600	167
20. 11. 59	Bekanntmachung des Ministers für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen über eine Neuregelung der Habenzinssätze	760	167
26. 11. 59	Verordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Vertriebs von Blindenwaren	811	168

— MBl. NW. 1959 S. 3067/68.

**Einzelpreis dieser Nummer 0,80 DM**

Einzellieferungen nur durch die August Bagel Verlag GmbH., Düsseldorf, gegen Voreinsendung des Betrages zu zügl. Versandkosten (je Einzelheft 0,15 DM) auf das Postscheckkonto Köln 85 16 oder auf das Girokonto 35 415 bei der Rhein. Girozentrale und Provinzialbank Düsseldorf. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.)

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Elisabethstraße 5. Druck: A. Bagel, Düsseldorf;
Vertrieb: August Bagel Verlag GmbH., Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einseitiger Druck)
durch die Post. Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 6.— DM, Ausgabe B 7,20 DM.