

Vorschriften für die Signalisierung auf der k.k. priv. Brunn-Rossitzer Eisenbahn

Brünn : [S.n.,
1855

EOD - milióny knih z katalogů knihoven více než 10 evropských zemí jsou nyní k dispozici jedním kliknutím myši.



Děkujeme, že jste si vybrali EOD!

V evropských knihovnách jsou uchovávány milióny historických i novověkých knih. Velká část těchto dokumentů může být nyní velmi jednoduše k dispozici v podobě elektronické knihy - eBook. Požadovaný titul si můžete kdykoli objednat prostřednictvím online katalogů knihoven zapojených do projektu EOD (eBooks on Demand – elektronické knihy na požádání). Tištěnou knihu převedeme do digitální podoby a zpřístupníme v elektronické podobě.

Co Vám můžeme nabídnout (a proč využívat službu EOD?)

- Získáte téměř identický dojem, jako kdybyste si prohlíželi originál.
- K prohlížení elektronické knihy stačí běžný software, samozřejmostí je možnost zvětšení stran nebo jednoduchá navigace.
- Můžete si vytisknout jednotlivé strany nebo celou knihu.
- K dispozici máte vyhledávání jednotlivých slov z plného textu knihy.*
- Jednoduše zkopírujete obrázek nebo část textu a přenesete je do jiných aplikací, např. textového editoru.*

* Nelze poskytnout u každé knihy.

Podmínky služby

Objednáním služby EOD přijímáte podmínky stanovené knihovnou, která vlastní knihu. EOD poskytuje přístup k digitalizovaným dokumentům výhradně pro osobní potřebu, komerční využití není dovoleno bez svolení vlastníka dokumentu.

- Všeobecné podmínky: <http://books2ebooks.eu/odm/html/vkol/cz/agb.html>
- Terms and Conditions in English: <http://books2ebooks.eu/odm/html/vkol/en/agb.html>
- Terms and Conditions in German: <http://books2ebooks.eu/odm/html/vkol/de/agb.html>

Více o projektu

Službu EOD nabízí již 30 knihoven z více než 12 evropských zemí. Podrobné informace o projektu získáte na <http://books2ebooks.eu> a <http://search.books2ebooks.eu>

45283



(43104)

Coll 8^o XVIII, 57.

45283

Vorschriften

für die

Signalisirung

auf der k. k. priv.

Brünn-Rositzer-Eisenbahn.



1856. B. 41.

8822A

Veröffentlichung

Zeitung

Verlags-Veranstaltung



Druck von Carl Winter in Brunn.

Zweck der Signalisirung und Mittel dazu.

§. 1.

Der nächste Zweck der Signalisirung besteht darin, die möglichst schleunige und zuverlässige Verständigung des Dienstpersonales über den Zustand der Bahn und über den Verkehr auf derselben herbeizuführen; sie dient aber auch dazu, diesen Verkehr dem Publikum bemerkbar zu machen.

§. 2.

Die erforderlichen Mittel zur Signalisirung werden Denjenigen, welche mit den Funktionen der Signalisirung beauftragt sind, zu Gebote gestellt und beziehungsweise übergeben, und sie sind für die richtige und genaue Anwendung derselben nach Maßgabe der gegenwärtigen Vorschriften, so wie für die gehörige Verwahrung und sorgfältige Erhaltung in gutem Zustande persönlich verantwortlich.

Jede Mangelhaftigkeit an den Signalmitteln ist sogleich zu beseitigen, oder in so ferne dieß unzulässig wäre, ohne alle Verzögerung zur Kenntniß des Vorgesetzten zu

bringen, damit durch diesen dem Mangel so-
gleich abgeholfen werde.

§. 3.

Die zur Signalisirung anzuwendenden
Mittel sind folgende :

1. Die längs der Bahn aufgestellten Signal-
stangen mit zwei Armen zum Aufziehen.
2. Die weiß und schwarz angestrichenen
Handsignalscheiben mit einem Stiele, welcher
mit einem spitzen, eisernen Schub beschlagen ist.
3. Die an der Bahn dauernd aufgestellten,
schwarz und weiß angestrichenen größeren Sig-
nalscheiben.
4. Die schwarz und weiß angestrichenen,
und ebenfalls auf beiden Seiten zu beleuch-
tenden Wechsignalscheiben bei Ausweichen.
5. Die Wächterhandlaternen, welche so
eingrichtet sind, daß nur das weiße oder das
grüne, oder das rothe Licht sichtbar gemacht
werden kann.
6. Die großen einfachen oder doppelten
Signallaternen, welche ihr Licht durch weiße,
rothe oder grüne Gläser nach zwei Seiten
werfen.
7. Die großen Signallaternen für Lo-
komotive mit rothem Glase und für den Tender,
dann für den letzten Wagen am Zuge mit
weißem, grünem oder rothem Glase.

8. Die Wagen=Signallaternen zu beiden Seiten der Wagen, mit 3 Gläsern, weiß, grün und roth, dann auf der vierten Seite als Signalscheibe weiß und schwarz angestrichen.

9. Die rothen Fähnchen für die Conducteure und Packer.

10. Die Signalhörner für die Conducteure.

11. Die Glocken auf den Stationen.

12. Die Dampfseife des Locomotivs.

§. 4.

Die vorgenannten Signale sind sowohl bei Tage, als auch in der Dunkelheit, in so ferne zur Nachtzeit Züge verkehren sollten, in folgender Art anzuwenden.

Was im Nachfolgenden von einem Zuge gesagt wird, gilt auch für ein einzelnes ohne Zug verkehrendes Locomotiv, die Fahrt mag was immer für einen Zweck haben.

1. Die Bahn ist fahrbar.

Bei Tag hat sich der Bahnwächter bei Annäherung eines Zuges an der Bahn aufzustellen, und die bei sich habende Hand=signalscheibe mit der Scheibe nach abwärts gefehrt zu halten.

Bei Nacht läßt der neben der Bahn aufgestellte Bahnwächter das weiße Licht

seiner Handlaterne dem Zuge entgegen leuchten.

Diese Stellung hat der Bahnwächter jederzeit einzunehmen, wenn sich ein Zug nähert, und wenn sich seine Bahnstrecke in gutem, fahrbaren Zustand befindet. —

2. Langsamfahren.

Vor und hinter jeder Bahnstrecke, die stets langsam befahren werden muß, also auch vor und hinter jedem Bahnhofe sind feste Signalscheiben aufgestellt, welche der Wächter bei Nacht mittelst der damit verbundenen Laternen zu erleuchten hat. —

Auf andern, nur zeitweise, langsam zu befahrenden Bahnstellen hat der Bahnwächter bei Tage die Handsignalscheibe mit der breiten Seite aufwärts gekehrt dem ankommenden Zuge sichtbar entgegen zu halten.

Bei Nacht das grüne Licht seiner Handlaterne dem Zuge entgegen leuchten zu lassen.

Die Scheiben der festen Signale an langsam zu befahrenden Stellen sind senkrecht auf die Bahn gerichtet.

Sind Bahnstrecken nur in einer Richtung langsam zu befahren, so werden die Scheiben auch nur nach einer Richtung hin angestrichen

und beleuchtet, und in einem solchen Falle bezeichnet die vertikale Theilung des Anstriches den Anfang und die horizontale Theilung das Ende der langsam zu befahrenden Strecke.

Das Signal mit der Hand-scheibe oder mit der Handlaterne gibt der Bahnwächter bei Annäherung eines Zuges, um dessen Geschwindigkeit zu mäßigen:

- a) Wenn er bemerkt, daß der Zug einen kürzlich vorangegangenen so schnell folgt, daß der Zwischenraum zwischen beiden Zügen nur mehr 500 Klafter beträgt;
- b) wenn sich die Nothwendigkeit des Langsamfahrens wegen dem Zustande der Bahn ergibt.

Erstreckt sich die Nothwendigkeit des Langsamfahrens über mehrere Wächterstrecken, so haben alle Wächter derselben auf ihren Standpunkt das Signal zum Langsamfahren zu geben, und der letzte dieser Wächter zeigt dem vorüberfahrenden Zuge, sobald die schadhafte Stelle passirt ist, das Signal: Die Bahn ist fahrbar.

Das Zugbegleitungs- = Personale gibt das Zeichen zum Langsamfahren:

Bei Tage durch das horizontale Ausstrecken der Signalfahne, welche ruhig gehalten wird, bis eine entsprechende

Mäßigung der Geschwindigkeit des Zuges wahrgenommen wird.

Bei Nacht durch das Auslegen der Wagensignallaterne mit dem grünen Lichte gegen das Lokomotiv gefehrt.

Dieses Signal ist vom Zugbegleitungs-
Personale zu geben :

a) Wenn der Locomotivführer das von dem Bahnwächter gegebene Zeichen zum Langsamfahren übersehen haben sollte, daher die Geschwindigkeit des Zuges nicht sofort mäßigte ;

b) wenn irgend eine Veranlassung wahrgenommen wird, welche es erfordert, die Geschwindigkeit des Zuges zu mäßigen, z. B. wenn sich Wägen vom Zuge trennen u. u.

3. Halten.

Der Bahnwächter gibt dieses Signal.

Bei Tag, indem er die Signalfcheibe m. d. breiten Seite dem Zuge zugewendet über dem Kopfe hin- und her-schwingt.

Bei Nacht, indem er dem Zuge das rothe Licht seiner Handlaterne zuwendet.

Von dem Haltsignale haben die Wächter in folgenden Fällen Gebrauch zu machen :

- a) Wenn irgend ein Hinderniß, z. B. ein stehen gebliebener Zug oder einzelne Wägen, ein Gegenzug, eine Bahnbeschädigung u. die Weiterfahrt gefährdet, oder verhindert, so ist 250 Klafter vor und hinter dem Hindernisse das Halt-signal zu geben, zu welchem Behufe ein anderes Individuum zu Hilfe gerufen werden muß;
- b) wenn ein Zug einem vorhergehenden in einer geringeren Entfernung, als bei-läufig 500 Klafter folgt;
- c) wenn an einem sich nähernden oder vor-überfahrenden Zuge etwas bemerkt wird, was die Weiterfahrt gefährlich macht;
- d) wenn der Bahnwächter bemerken sollte, daß das Zugbegleitungs- = Personale den Zug halten zu lassen beabsichtigt, der Locomotivführer aber das dießfällige Sig-nal überseht.

Das Zugbegleitungs- = Personale gibt dieses
Signal:

Bei Tage durch das rasche Schwin-gen auf- und abwärts mit der ro-then Signalfahne.

Bei Nacht durch das Auslegen der Wagensignallaterne mit dem ro-then Lichte gegen das Locomotiv gefehrt.

Dieses Signal ist zu geben:

- a) Wenn sich während der Fahrt etwas ereignet, was die Weiterfahrt unsicher oder unzulässig macht, wobei der Fall des Ablöses von Wägen vom Zuge besondere Aufmerksamkeit erheischt, und das Personale, welches sich auf den losgelösten Wägen befindet, jedenfalls die Bremsen anzuziehen hat, sobald es die Loslösung bemerkt;
- b) wenn das Zugbegleitungs-Personale bemerken sollte, daß der Locomotivführer ein vom Bahnwächter gegebenes Halt-signal nicht sofort beachtet.

Das Zugbegleitungs-Personale gibt übrigens ein Signal als Aviso:

Bei Tag durch das Auslegen der Wagensignallaterne mit der schwarzen und weißen Signalscheibe und

Bei Nacht durch das Auslegen der Wagensignallaterne mit dem weißen Lichte gegen das Locomotiv gefehrt. —

Dieses Aviso ist zu geben, wenn auf einer Station, wo nicht regelmäßig ein Aufenthalt Statt findet, angehalten werden soll, um Reisende oder Effekten abzusetzen.

Auf Stationen wird bei Annäherung eines Zuges, wenn derselbe angehalten werden soll:

Bei Tag die Handsignalscheibe, mit der Fläche gegen den Zug gewendet, mehrmals hin- und her geschwungen.

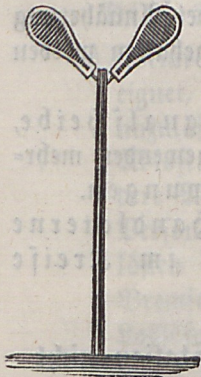
Bei Nacht wird die Handlaterne mit dem rothen Lichte im Kreise bewegt.

4. Der Zug darf in die Station nicht einfahren.

Wenn auf den Bahnhofsgleisen das Verschieben der Wagen zum Ordnen der Züge noch nicht beendet sein sollte, wenn überhaupt die von einem ankommenden Zuge zu befahrende Bahn nicht frei ist, so ist der äußerste Weichenwächter dem Zuge auf 250 Klafter entgegen zu senden, und er hat das vorgeschriebene Haltsignal zu geben. Erst dann, wenn das Signal No. 1: Die Bahn ist fahrbar, gegeben wird, ist die Fahrt bis in die Station fortzusetzen.

5. Ein Zug kommt in der Richtung von Brünn nach Kossitz.

Die Bahnwächter geben dieses Signal wie folgt:



Bei Tag werden die beiden Arme am großen Signalbaum nach aufwärts gerichtet, wie nebenstehende Figur zeigt.

Bei Nacht wird an der großen Signallaterne das rothe Licht nach derjenigen Richtung, wohin der Zug geht, das weiße Licht aber nach derjenigen Richtung, woher der Zug kömmt, gegeben.

Dieses Signal wird allen regelmäßigen und unregelmäßigen Zügen ohne Ausnahme von Ausweiche zu Ausweiche vorausgeschickt.

Sollten sich Wägen von einem Zuge trennen, und in entgegengesetzter Richtung in Lauf gerathen, so ist denselben ebenfalls das entsprechende Fahrsignal voranzuschicken.

Das Fahrsignal wird von jeder Station oder Ausweiche erst dann gegeben, wenn der Abgang des Zuges bevorsteht, und ist von allen Bahnwächtern in der Richtung, wohin sich der Zug zu bewegen hat, bis zur nächsten Station oder Ausweiche schleunigst fortzupflanzen.

Sollte ein Bahnwächter bemerken, daß sein Nachbarwächter das Fahrsignal nicht fortgepflanzt, so müßte er demselben gleich zu-

laufen, und ihn mündlich zur Fortpflanzung des Signales auffordern. Wenn der Locomotivführer während der Fahrt bemerken sollte, daß die folgenden Wächter das Fahrsignal nicht gehörig fortpflanzen, oder wenn die Fahrsignale wegen Nebel oder Dämmerung nicht deutlich sichtbar sein sollten, so hat derselbe die Dampfpfeife häufig ertönen zu lassen, um die Wächter auf die Annäherung seines Zuges aufmerksam zu machen.

Das Fahrsignal bleibt so lange sichtbar, bis der Zug wirklich vorüberfährt, wornach dasselbe einzuziehen ist.

Wenn zwei Züge in kurzen Zwischenräumen hinter einander verkehren, und wenn das Fahrsignal des ersten Zuges von jenem für den zweiten Zug eingeholt wird, so ist das Letztere jedenfalls erst nach Statt gehabtem Einziehen des ersten Signales, und auch dann erst fortzupflanzen, wenn sich der erste Zug bereits 500 Klafter vom Wächter entfernt hat.

Das weiße Licht der großen Signallaterne, welches dem Zuge entgegen leuchtet, dient bei diesem, so wie bei allen folgenden Laternen-Signalen dem vorhergehenden Wächter zugleich als Zeichen, daß sein Nachbar das Signal wahrgenommen und fortgepflanzt hat; würde daher dieses weiße Licht nicht sichtbar, so

müßte der Nachbarwächter auf das gegebene Signal mündlich aufmerksam gemacht werden.

Wenn ein Fahrsignal auf einer Station eintrifft, und daselbst von dem Verkehr eines Zuges nichts bekannt ist, so ist besondere Sorgfalt anzuwenden, weil vermuthet werden kann, daß Fahrzeuge unwillkürlich in Lauf gerathen sind, für welch' letzteren Fall nach erfolgter Ueberzeugung die entsprechenden Mittel zum Aufhalten angewendet werden müssen.

6. Ein Zug kommt in der Richtung von Kossitz nach Brünn.

Die Bahnwächter geben dieses Signal wie folgt:



Bei Tage werden die beiden Arme am großen Signalbaum nach abwärts gerichtet, wie nebenstehende Figur zeigt.

Bei Nacht, wie vorhergehend bei No. 5.

Dieses Signal ist wie das vorhergehende No. 5 anzuwenden und zu behandeln.

7. Es folgt diesem Zuge ein Separatzug nach.

Das Zugbegleitungs=Personale steckt am letzten Wagen desjenigen Zuges, welcher dem Separatzuge unmittelbar vorausgeht:

Bei Tag eine Handsignal-scheibe.

Bei Nacht nebst der Laterne mit rothem Glase noch eine zweite mit grünem Glase auf.

Beim Eintreffen eines mit einem solchen Signale versehenen Zuges auf einer Station müssen die Stationsbeamten vom Conducteur auf diesen Umstand aufmerksam gemacht werden.

8. Nach diesem Zuge kommt ein Separatzug aus entgegengesetzter Richtung.

Das Zugbegleitungs=Personale steckt am letzten Wagen desjenigen Zuges, welcher früher, als der Separatzug aus entgegengesetzter Richtung verkehrt:

Bei Tag zwei Handsignal-scheiben.

Bei Nacht nebst der Laterne mit rothem Glase, noch eine zweite mit weißem Glase auf.

Dieses Signal kommt in Anwendung:

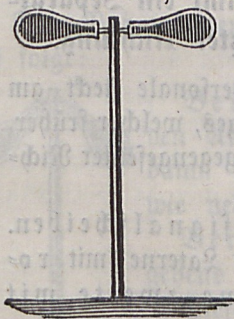
- a) Wenn ein Separatzug zu verkehren hat, diesem aber kein anderer Zug vorausgeht, welchem das Signal No. 7 bei-

gegeben werden könnte, wohl aber früher die Fahrt eines Gegenzuges Statt findet;

- b) wenn ein in Verkehr gesetzter Separatzug oder ein Locomotiv die Bestimmung hat wieder zurückzukehren, und vor der Rückfahrt kein anderer Zug in dieser Richtung verkehrt, welchem das Signal-Nro. 7 beigegeben werden könnte. Uebrigens ist hinsichtlich dieses Signales dasselbe zu beobachten, was beim Signale-Nro. 7 vorgezeichnet wurde.

9. Eine Hilfsmaschine soll von Brünn gerufen werden.

Die Bahnwächter ziehen bei Tage die beiden Arme am großen Signalbaum in eine horizontale Lage, wie nebenstehende Figur zeigt.



Bei Nacht wird mit der großen Signallaterne ein grünes Licht nach Brünn und ein weißes Licht in der entgegengesetzten Rich-

tung gegeben.

Bei Anwendung dieses Hilfssignales haben folgende Bestimmungen zu gelten:

Wenn ein im Verkehr begriffenes Locomotiv dienstuntauglich wird, und seine Fahrt

nicht fortsetzen kann, so sind die Stationsbeamten, und in Ermanglung dieser, der Locomotivführer im Einverständniß mit dem Conducteur dazu berufen, eine Hilfsmaschine aus der Richtung, von wo die Hilfe zu erwarten ist, herbeizurufen, und von dem nächsten Wächter das entsprechende Signal geben zu lassen. Dasselbe wird wie die Fahrsignale in der bestimmten Richtung von Wächter zu Wächter, bis auf die Station, woselbst eine Reservemaschine oder die Maschine eines im Verkehr begriffenen Zuges in Bereitschaft ist, fortgepflanzt. Es bleibt so lange in Anwendung, bis ein anderes Signal eintrifft, oder eine Aenderung nach den weiter folgenden Bestimmungen nöthig ist.

Wenn Witterungsverhältnisse die Fortpflanzung des Hilfssignals verhindern, so hat ein Wächter den andern entweder mittels eines schriftlichen Avisos, oder mündlich hiervon schleunigst zu verständigen, und jeder Wächter hat außerdem beim Eintreffen einer solchen Nachricht das erforderliche Signal sichtbar zu machen, und so lange in Anwendung zu lassen, als ob er es vom Signale des Nachbarwächters abgenommen hätte. —

Setzt sich eine Hilfsmaschine in Folge des eingetroffenen Hilfssig-

nales in Bewegung, so ist letzteres von Wächter zu Wächter einzuziehen, und der Hilfsmaschine das Fahrsignal vorauszuschicken. Derjenige Bahnwächter, welchem der Standort des hilfsbedürftigen Zuges bekannt ist, muß die Hilfsmaschine anhalten, und den Führer davon unterrichten.

Ist ein Fahrsignal gegeben, und wird dieses vor dem Eintreffen eines Zuges in ein Hilfsignal verändert, so ist dies ein Zeichen, daß der Zug auf der Strecke, auf welcher diese Signal-Veränderung eintritt, in der Fortsetzung der Fahrt gestört ist, mithin ist das Fahrsignal von allen folgenden Wächtern einzuziehen und das Hilfsignal fortzupflanzen.

Wenn ein im Verkehr gestörter Zug, für welchen um eine Hilfsmaschine signalisirt wurde, wieder in Gang gebracht werden könnte, so ist das Hilfsignal von Station zu Station einzuziehen und das entsprechende Fahrsignal zu geben. — Wäre die Hilfsmaschine aus der Richtung verlangt worden, woher der hilfsbedürftige Zug kam, so wird das Hilfsignal nach jener Richtung wieder eingezogen, wenn eine Hilfeleistung nicht mehr nothwendig ist. Ist dagegen die Hilfeleistung trotz der einstweiligen Fortsetzung der Fahrt noch

nothwendig, so muß dem Wächter, bei welchem der hilfsbedürftige Zug stehen geblieben, und von welchem das Signal zuerst gegeben worden war, die Nachricht hinterlassen werden, daß die Hilfsmaschine die Fahrt fortzusetzen habe. In diesem Falle hat der wieder in Gang gebrachte Zug am letzten Wagen das Signal-Nro. 7 eines nachfolgenden Separatzuges, aufzustecken. Das Zurückschieben des im Verkehr gestört gewesenen Zuges, um dadurch die Bahn frei zu machen, hat ebenfalls nur unter vorausgehendem Fahrsignale zu geschehen.

10. Achtung.

Der Locomotivführer gibt einen lang gedehnten Ton mit der Dampfpeife.

Dieses Zeichen wird vom Locomotivführer gegeben:

- a) Jedesmal ohne Ausnahme, bevor er das Locomotiv mit oder ohne Zug, vor- oder rückwärts in Bewegung setzt;
- b) wenn er während der Fahrt einen Wächter nicht sogleich auf seinem Posten erblickt, worauf sich derselbe zeigen, und namentlich des Nachts durch Vorhalten seiner Laterne bemerkbar machen muß;
- c) wenn er während der Fahrt Menschen,

Thiere, Fuhrwerke u. auf der Bahn bemerkt, welche entweder selbst, oder durch welche die Fahrt gefährdet werden könnte;

- d) wenn ein Bahnwächter das vorgeschriebene Signal nicht gegeben hätte;
- e) vor und während der Durchfahrt tiefer Einschnitte, welche durch Wege im Bahn-Niveau gekreuzt werden, oder auf Bahnstrecken und unter Witterungsverhältnissen, bei welchen die Fernsicht gehindert ist. In diesen Fällen ist das Signal öfters und zwar, wenn die Aussicht durch Witterungsverhältnisse gestört ist, bei jedem Wächterhause zu wiederholen;
- f) wenn sich der Zug einer Station nähert.

11. Die Bremsen anziehen.

Der Locomotivführer gibt mehrere rasch auf einander folgende Töne mit der Dampfpeife, wenn er die Geschwindigkeit des Zuges zu mäßigen, oder den Zug zum Stillstande zu bringen hat, und die Anwendung der Wagenbremsen hierzu nöthig ist.

12. Die Bremsen losmachen.

Der Locomotivführer gibt mit der Dampfpeife einen langen Ton mit einigen darauf folgenden kurzen

Tö nen. Auf dieses Signal sind die Bremsen loszulassen.

13. Hilferuf.

Der Locomotivführer gibt mit der Dampfpeife mehrere lang gezogene höhere und tiefere Töne.

Dieses Zeichen ist in Anwendung zu bringen :

a) Wenn der Führer auf den Bahnhöfen Arbeiter zur Hilfe herbeirufen will, ohne die Maschine zu verlassen, z. B. bei Abfassen von Holz und Wasser, beim Umwenden auf Drehscheiben etc.

b) Wenn ein Zug im Verkehr gestört wird, und durch das Bahnpersonale eine Hilfe geleistet oder herbeigerufen werden soll.

Die nächsten Bahnwächter haben auf diesen Ruf das Haltsignal 250 Klafter vor und hinter dem Zuge aufzupflanzen, und sodann sammt den etwa in ihrer Strecke befindlichen Arbeitern dem hilferufenden Zuge zuzueilen.

14. Signale vor- und rückwärts am Zuge.

Der Locomotivführer hat bei Nacht das Locomotiv vorne mit zwei rothleuchtenden Laternen, und wenn er ohne Zug fährt, den Tender nach rück-

wärts mit einer roth leuchtenden Laterne zu versehen.

Das Zugbegleitungs-Personale hat

Bei Tag: am letzten Wagen des Zuges beiderseits die Wagen-signallaternen mit der Signalscheibe gegen das Locomotiv gerichtet, auszustecken;

bei Nacht: sind diese Laternen mit dem weißen Glase gegen das Locomotiv zu richten, überdieß muß bei Nacht der letzte Wagen eine mit rothem Lichte nach rückwärts leuchtende Laterne tragen. —

Die mit ihren Signalzeichen gegen das Locomotiv gerichteten Laternen müssen am letzten Wagen stets in Anwendung sein, und sie dienen dem Personale zur Ueberzeugung, daß sich keine Wägen vom Zuge getrennt haben.

Die Signallaternen sind auf jener Station anzuzünden, von welcher aus vor eintretender Dunkelheit die nächste Station nicht mehr erreicht werden kann.

Sollte im Falle vorkommender Verkehrstörungen bei Nacht die Nothwendigkeit des Zurückschiebens eintreten, so ist von dem Locomotive eine Laterne abzunehmen, und auf dem letzten Wagen, oder wenn das Locomotiv ohne Zug fährt, auf dem Tender oder der

Rückseite der Maschine zu der daselbst bereits vorhandenen aufzustecken.

15. Signale an den Ausweichvorrichtungen.

Die Ausweichvorrichtungen sind mit den schwarz und weiß angestrichenen Signalscheiben, und außerdem mit weiß und grün leuchtenden Laternen versehen.

Alle Ausweichvorrichtungen, die für durchgehende Züge bestimmt sind, werden mit Signalen versehen, welche, wie folgt, zu gelten haben:

a) Die gerade Bahn ist offen, wenn die Scheibe parallel mit der Bahn steht, also ihre Schneide zeigt, und wenn die Laterne mit dem weißen Glase längs der Bahn leuchtet.

b) Die Ausweiche ist offen, wenn die volle Scheibe, oder das grüne Licht der Laterne längs der Bahn zu sehen ist. In diesem letzten Falle haben die Züge stets so langsam zu fahren, daß man schnellen Schrittes neben denselben gehen kann.

16. Signale beim Ordnen der Züge auf Stationen.

Auf den Stationen, und überall wo Wägen mittelst Menschenhänden, Pferden oder

Locomotiven verschoben werden, sind folgende Signale anzuwenden:

V o r w ä r t s.

Bei Tag die Handsignalscheibe mit dem Stiel, noch oben wird wiederholt über den Boden in abwärts gehendem Kreisbogen hin und her bewegt.

R ü c k w ä r t s.

Die Handsignalscheibe mit dem Stiel nach unten wird wiederholt über dem Kopfe in aufwärts gehendem Bogen hin und her bewegt.

H a l t e n.

Die Handsignalscheibe mit dem Stiel zur Seite wird wiederholt von oben nach unten und zurück bewegt.

Bei Nacht sind mit der Handlaterne dem Locomotivführer folgende Signale zum geben:

Zum Vorwärtsfahren das weiße Licht.

Zum Rückwärtsfahren das grüne Licht.

Zum Anhalten das rothe Licht.

17. Signal, daß der Zug sich der Station nähert.

Sobald sich ein Zug der Station nähert, wird das Stationspersonale und das verkehrende Publikum dadurch hierauf aufmerksam gemacht, daß etwa 20 Schläge mit der Stationsglocke gegeben werden. —

18. Signale für die Expedition der Züge auf Stationen.

Auf Stationen, wo nur ein kurzer Aufenthalt stattfindet, dient das Stillhalten des Zuges als Zeichen zum Einsteigen, und ein Glockenzeichen von etwa 20 Schlägen, in drei bemerkbaren Absätzen, ist die Aufforderung zur Abfahrt. —

Auf Stationen, wo längere Zeit gehalten wird, werden 3 Glockenzeichen von etwa 20 Schlägen, gegeben, und zwar das erste Zeichen ohne Unterbrechung 10 Minuten vor der Abfahrt. Das zweite in zwei bemerkbaren Absätzen, 5 Minuten vor der Abfahrt. Das dritte in drei bemerkbaren Absätzen unmittelbar vor der Abfahrt des Zuges, worauf der Conducteur das Zeichen mit dem Horne gibt. —

Auf das erste Glockenzeichen werden die Wartsäle geöffnet, auf das zweite

Zeichen wird die Casse geschlossen, und kein Billet an Passagiere mehr ausgegeben, vor dem dritten Zeichen müssen alle Passagiere ihre Plätze eingenommen haben, und die Wagenthüren müssen geschlossen sein.

Das Zeichen zur Abfahrt mit dem Horne wird vom Conducateur erst dann gegeben, wenn vom Zugbegleitungs-Personale der Ruf „fertig“ an ihn gelangt ist.

Findet der Conducateur eine Erinnerung an das übrige Zugbegleitungs-Personale zur Beschleunigung der Abfertigung für nöthig, so hat dies durch den Zuruf „rückwärts“ zu geschehen.

Nach dem Zeichen mit dem Horne nimmt das Zugbegleitungs-Personale seine Plätze ein, der Locomotivführer gibt das Zeichen Achtung mit der Dampfpeife und setzt den Zug in Bewegung.

§. 5.

Verhalten in außerordentlichen Fällen.

In außerordentlichen Fällen, auf welche in den gegenwärtigen Vorschriften nicht vorgedacht ist, muß sich das Personale bei verkehrenden Zügen in der Regel mündlich verständigen, wozu nöthigen Falles das Anhalten des Zuges zu veranlassen ist.

Waltet über das richtige Verständniß eines Zeichens das geringste Bedenken ob, so sind zur Beseitigung desselben verkehrende Züge zum Stillstande zu bringen.

Die Aufpflanzung der Handsignalscheibe auf dem Bankette neben dem Geleise, als Signal zum Langsamfahren, und in der Mitte des Geleises, als Haltsignal, bei Nacht unter gleichzeitiger Befestigung der Handlaternen an der Scheibe, kann stattfinden, wenn sich der Wächter zur Zeit, als ein Signal zu geben ist, dringend nöthig von dem Orte entfernen muß, und wenn nicht zu besorgen ist, daß der Wind das Signal umwerfe.

Brünn im October 1855.

Von der Direction der k. k. a. p.
Brünn-Köflitz-Eisenbahn.

dem Wähler über das richtige Verhältniß eines
Zeichens das geringste Bedenken ob, sie sind
zur Befestigung derselben verbleibende Bogen
zum Einstecken zu bringen. Es ist zu vermeiden,
daß die Aufhängung der Bogenstücke nicht
auf dem Bogen neben dem Zeichen, sondern
Signal zum Aufhängen, und in der Mitte
des Bogenstücks, als Aufhängestück, unter
gleichzeitiger Befestigung der Bogenstücke an
der Seite, kann stattfinden, wenn sich der
Wähler zur Zeit, als ein Signal zu geben
ist, dringend nöthig von dem Zeichen entfernt
sein muß, und wenn nicht zu besorgen ist, daß
der Bogen das Signal unrichtig zeigt, so
zu geschehen.

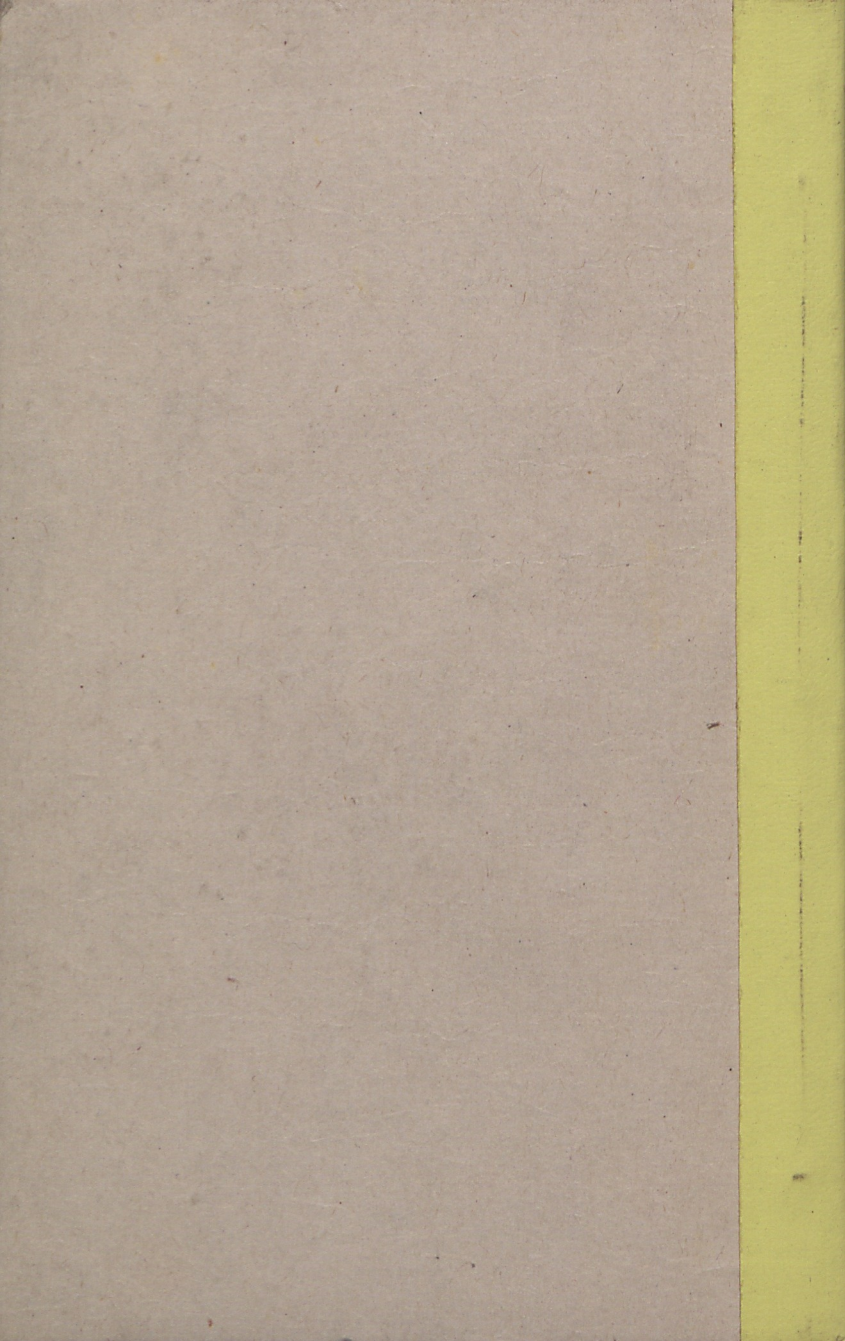
Prüfung im October 1855

Das Sachverständigen-Bureau der
Königlichen Direction der K. u. K.
Prüfungskommissionen

Verhalten in außerordentlichen Fällen
In außerordentlichen Fällen, auf welche
in den gesetzlichen Vorschriften nicht vor-
gegangen ist, hat das Personal bei der
Lebenden Regel mündlich ver-
fahren, was bei jeder Prüfung der K. u.
K. Prüfungskommissionen zu beobachten ist.







www.books2ebooks.eu