

1. Mast- und Vorsignale.

Für die Ein- und Ausfahrt der Züge kommen *Mastsignale* in Frage: ein Signalarm nach rechts wagerecht bzw. rotes Licht bedeutet Halt; der Signalarm nach 45° aufwärts bzw. grünes Licht bedeutet Freie Fahrt. Für abzweigende Gleise kommen zwei oder drei Arme vor, damit dem Führer schon von fern angekündigt wird, in welches Gleis er einfährt (Fig. 999—1005).

Um die Stellung der Mastsignale (II in Fig. 999—1002) schon von weitem sichtbar zu machen, dienen *Vorsignale* (I in Fig. 999—1002); diese sind mit den Mastsignalen so in Verbindung, daß beide zu gleicher Zeit gestellt werden. Eine grüne Scheibe oder grünes Licht am Vorsignal zeigt an, daß das Mastsignal auf Halt steht; ist die Scheibe parallel oder wagerecht zum Gleis oder zeigt sich weißes Licht am Vorsignal, so steht das Hauptsignal auf Freie Fahrt.

Die Stellung der Weichen wird dem Führer durch die *Weichensignale* kenntlich gemacht. Der Signalkasten der Weichenlaterne ist zu diesem Zwecke so angeordnet, daß er sich beim Stellen der Weiche um 90° dreht. Eine rechteckige weiße Scheibe zeigt an, daß die Weiche auf das gerade Gleis gestellt ist (Fig. 1006). Pfeile nach rechts (Fig. 1007) oder links (Fig. 1008) zeigen die Ablenkung an; eine runde weiße Scheibe (Fig. 1009) kennzeichnet die Ausfahrt aus dem gekrümmten Gleis.

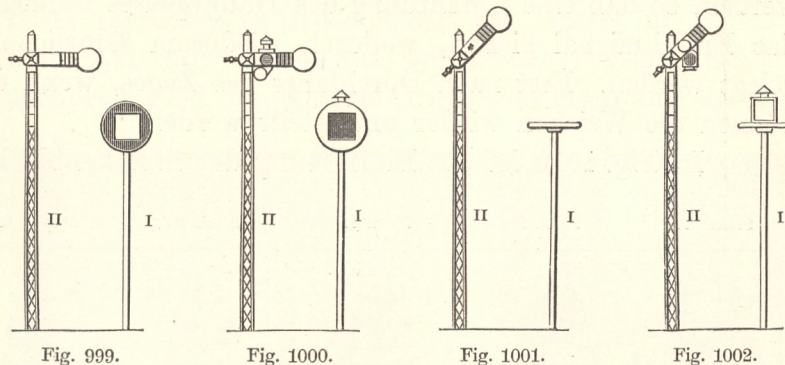


Fig. 999 und 1000. Haltesignal (Fig. 999 bei Tage, Fig. 1000 bei Nacht). Fig. 1001 und 1002. Signal „Freie Fahrt“ (Fig. 1001 bei Tage, Fig. 1002 bei Nacht).

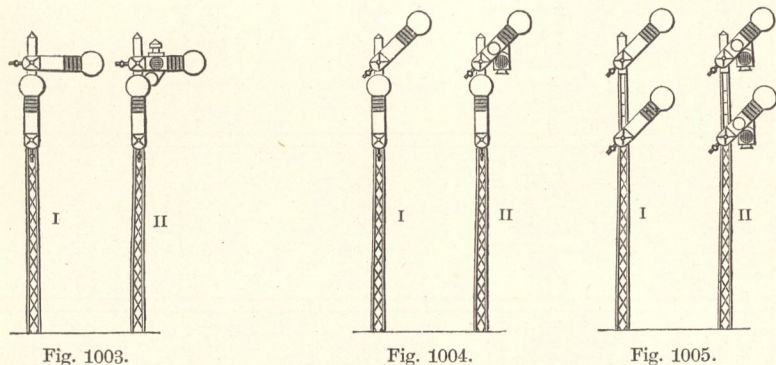


Fig. 1003. Signal „Halt“ für alle Gleise (I bei Tage, II bei Nacht). Fig. 1004 und 1005. Signal „Freie Fahrt“ (Fig. 1004 für das durchgehende Gleis, I bei Tage, II bei Nacht; Fig. 1005 für das abzweigende Gleis, I bei Tage, II bei Nacht).



2. Signale am Zuge.

Die *Spitze des Zuges* wird am Tage nicht, nachts durch zwei weiße Laternen bezeichnet. Eine rote Scheibe oder nachts zwei rote Laternen zeigen an, daß der Zug auf dem für die Fahrtrichtung falschen Gleis fährt; eine grüne Scheibe vorn, daß ein Sonderzug in entgegengesetzter Richtung zu erwarten ist. Der *Schluß des Zuges* wird durch zwei rot und weiße Oberwagenscheiben und eine rote Scheibe am rechten Puffer, nachts durch entsprechende rote Laternen bestimmt, damit der Wärter darüber klar ist, daß der ganze Zug durchgelaufen ist und nicht etwa unterwegs sich Wagen abgetrennt haben, die einen nachfolgenden Zug gefährden können. Folgt ein Sonderzug nach, so besteht das Schlußsignal bei Tage aus einer rotweißen Scheibe rechts, einer grünen Scheibe links und einer roten unten; bei Nacht aus einer grünen Laterne links und je einer roten rechts und unten.

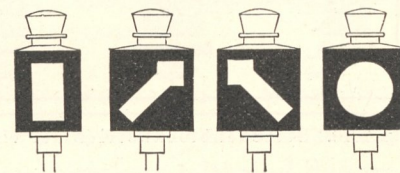


Fig. 1006. Fig. 1007. Fig. 1008. Fig. 1009. Fig. 1006—1009. Weichensignale.

3. Streckenblockung.

Durch diese erfolgt die Sicherung der Züge auf der freien Strecke; hierbei wird die Bahn ihrer ganzen Länge nach in Abschnitte, *Blockstrecken*, zerlegt. Auf den Blockstationen befinden sich die *Blockwerke*, d. h. Apparate, die dem bedienenden Beamten anzeigen, ob die vor ihm liegende Strecke durch einen Zug besetzt oder ob sie frei ist. Grundsatz hierbei ist,