

Dieses Werk wurde Ihnen durch die Universitätsbibliothek Rostock zum Download bereitgestellt.

Für Fragen und Hinweise wenden Sie sich bitte an: digibib.ub@uni-rostock.de .


Das PDF wurde erstellt am: 09.04.2026, 21:57 Uhr.

G. Kecker

Die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands : Bemerkungen dazu gemacht und alles schön in Reim' gebracht

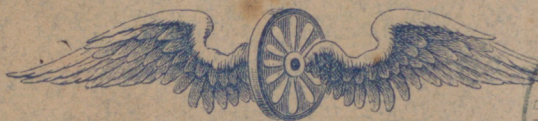
Wiesbaden: Altenburg: Verlag von J.F. Bergmann: Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co., 1888

<https://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn196084380X>

Druck Freier  Zugang



57



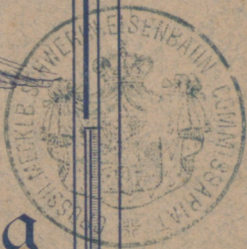
Die Signalordnung

für die
Eisenbahnen Deutschlands.

Bemerkungen dazu gemacht
Und Alles schön in Reim' gebracht.

Von
G. Kecker,
Kaisert. Eisenbahn-Betriebsdirektor.

Wiesbaden.
Verlag von J. F. Bergmann.
1888.



F g II
7760



Fg II
7760

Neuer Verlag 
von J. f. Bergmann in Wiesbaden.

Heusinger von Waldegg's
Eisenbahn-Techniker-Kalender.
1888.

Neu bearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von

A. W. Meyer,

Kgl. Reg.-Baumeister b. d. Kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover.

fünfzehnter Jahrgang

In zwei Theilen. Mit zahlreichen Holzschnitten und einer
neuen Eisenbahnkarte in Farbendruck.

Erster Theil als Brieftasche sehr elegant und solid in Leder gebunden.

Zweiter Theil (Beilage) geheftet.

Preis für beide Theile zusammen 4 Mark.



Unter der Presse:

Commentar

zum

Deutschen Eisenbahn-Gütertarif.
Theil I.

Zum Gebrauch in der Praxis

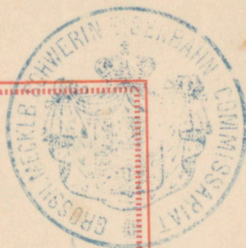
für die betreffenden Dienststellen, sowie für das Publikum herausgegeben
von

F. Lehmann,

Königl. Regierungsrath und Mitglied der Königl. Eisenbahn-Direction
zu Frankfurt a. M.

Preis ca. 8 Mark.





Die
Signalordnung
für die
Eisenbahnen Deutschlands.



Bemerkungen dazu gemacht
Und Alles schön in Reim' gebracht.

Von

G. Kecker,
Kaisert. Eisenbahn-Betriebsdirektor.



Wiesbaden.
Verlag von J. f. Bergmann.
1888.

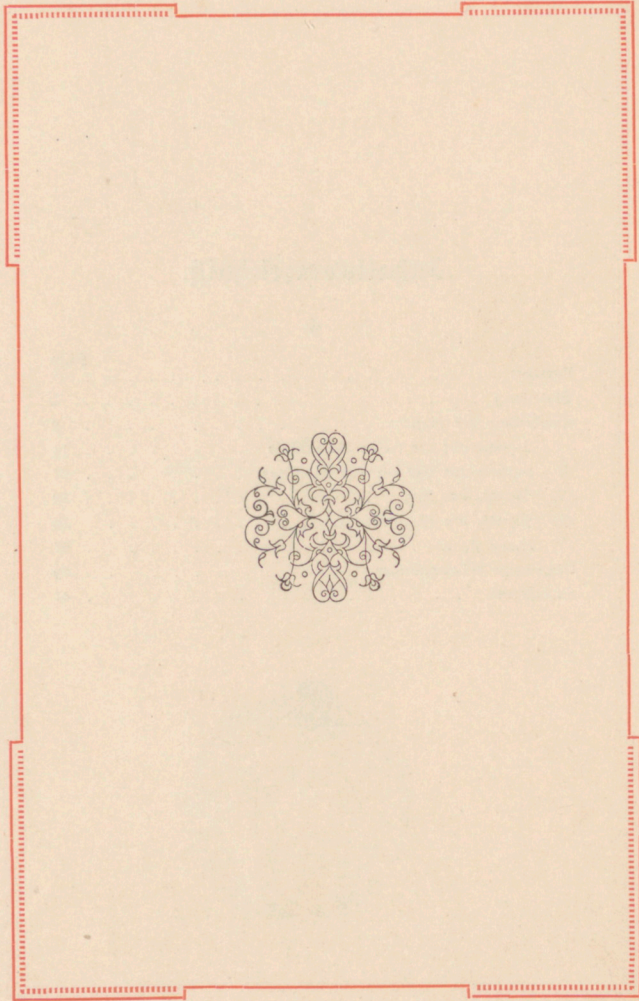
Utenburg.
Pierer'sche Hofbuchdruckerel.
Stephan Geibel & Co.



Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Dorwort	5
Einleitung	7
Eintheilung der Signale	9
I. Signale auf der freien Bahnstrecke	11
II. Signale auf und vor den Stationen	27
III. Signale am Zug	29
IV. Signale des Zugpersonals	34
V. Rangirsignale	37
Allgemeine Bestimmungen	39
Schlußwort	41





Vorwort.



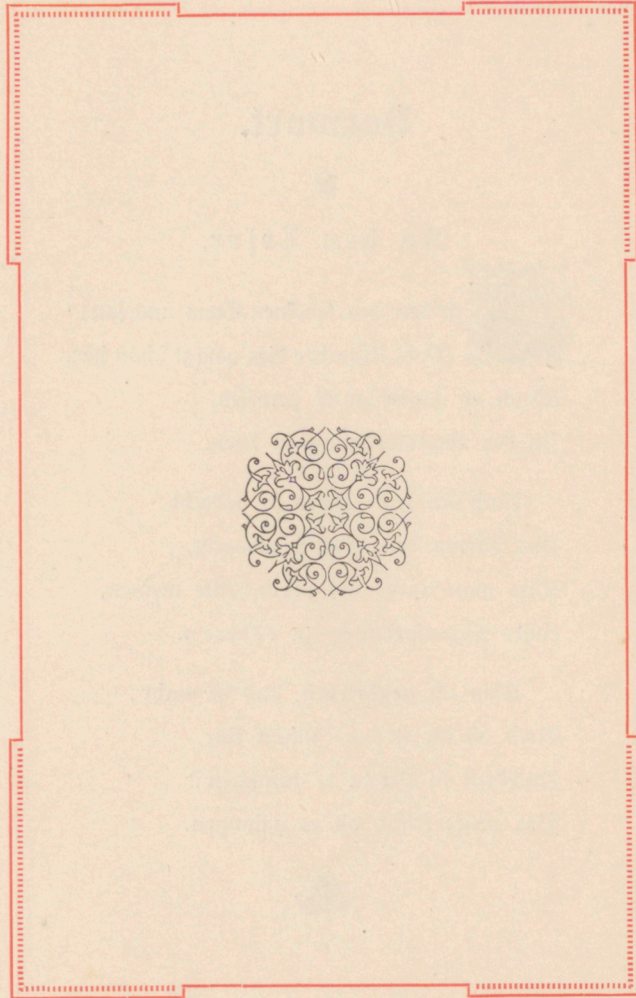
An den Leser.

Sch bin des trocknen Tons nun satt!“
Wohl Mancher dies gesagt schon hat,
Wenn er genöthigt ist gewesen,
In der Signalordnung zu lesen.

Auch ich hab' öfters so gedacht
Und darum den Versuch gemacht,
Was man nicht möglich sollte meinen,
Unsre Signalordnung zu reimen.


Was ich geschrieben, das ist wahr;
Doch ob dir ist der Inhalt klar,
Nachdem in Versen er besungen?
Das prüfe selbst, ob es gelungen.





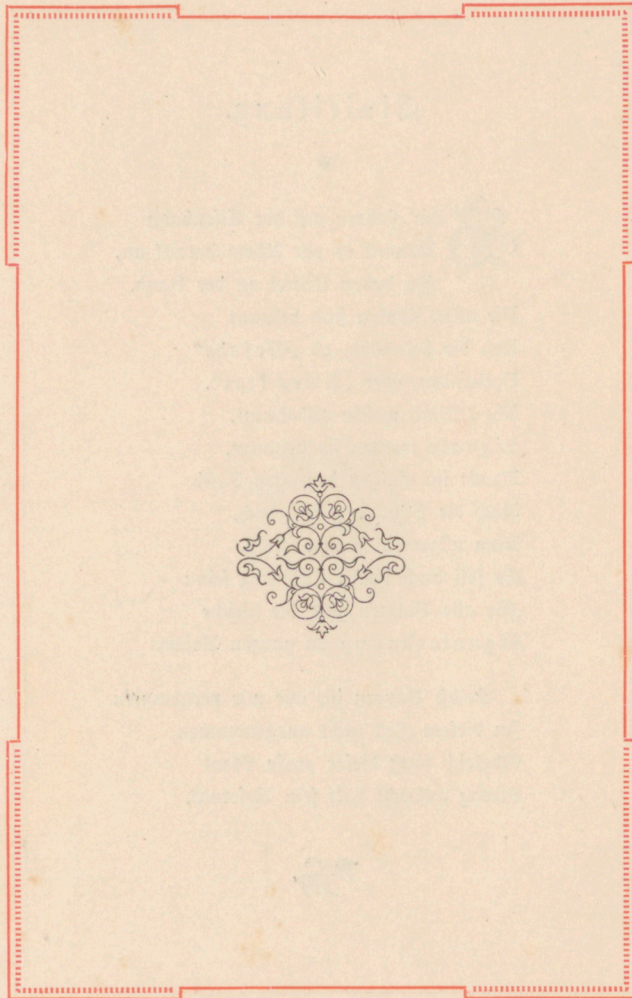
Einleitung.



eim fahren auf der Eisenbahn
Kommt es vor Allem darauf an,
Zu haben Mittel an der Hand,
Die allen Leuten sind bekannt
Und die bekunden, ob „Gefahr“
Vorhanden, oder „Alles klar“.
Die Mittel, welche allbekannt,
Signale werden sie genannt.
Damit im ein'gen deutschen Reich
Auch die Signale seien gleich,
Kam allgemein man überein,
Es soll auch hierin Ordnung sein:
für alle Bahnen gelt' die gleiche
Signalordnung im ganzen Reiche.

Selbst Bayern ist, wie wir vernommen
In diesem fall nicht ausgenommen,
Obgleich sonst dieser große Staat
Streng aufrecht hält sein Reservat.





Eintheilung der Signale.



Es kommen nun Signale vor,
Die man nur wahrnimmt durch das Ohr.
„Hörbare“ nennt man sie zur Stund’;
Sie geben sich durch Töne kund.
Doch mögen noch so laut sie schallen,
Sie werden spurlos bald verhallen.
Zu Zeiten, als es noch galt fein
Zu sprechen Griechisch und Latein,
Hat man „akustisch“ sie genannt;
Ein Nam’, noch häufig angewandt.

Die andre Gattung von Signalen
Will besser mir wohl noch gefallen,
Weil man sie mit dem Aug’ erkennt;
„Sichtbare“ man sie deshalb nennt.
Und „optisch“ ist das fremde Wort,
Das sie bezeichnet allerort.
’ne lobenswerthe Eigenheit
Ist sicher die Beständigkeit;
Die rühmt man nach, vor allen,
Den sichtbaren Signalen.

Auch anders theilt man wohl noch ein
All' die Signale, groß und klein,
Wie denn wohl jeder Spezialist
Hierüber andrer Ansicht ist.
Damit man mich nun nicht kann schelten,
Ich wolle für 'nen Neurer gelten,
Will ich, es lassend bei dem Alten,
An die Signalordnung mich halten.

Indessen räum' ich gerne ein,
Es könnt' vielleicht ganz praktisch sein,
Auch „fühlb ar“ die Signal' zu machen.
Man braucht da wirklich nicht zu lachen,
Sollt' Einer eingeschlafen sein,
Weckt das Signal ihn ganz allein.





I.

Signale auf der freien
Bahnstrecke.



a) Akustische Signale mittelst elektrischer
Läutewerke.

Durch Glockenschläge zeigt man an,
Ob Etwas los ist auf der Bahn.
Zu diesem Zwecke dienen, merke,
Ganz allgemein die Läutewerke.
Die geben auf mechanischem Wege
Stets nur dieselbe Anzahl Schläge.
Ob groß, ob klein ist deren Zahl,
Das ist im Grunde ganz egal;

Man merke sich nur jedesmal
Die Wiederholung einer Zahl.

Bei einer Bahn, so klein sie sei,
Da ist es doch nicht einerlei,
Was Anfang und was Ende heißt;
Vorher bestimmt man dieses meist.

1. Hört einmal man den Glockenschlag,
Der Zug zum Endpunkt fahren mag;
2. Doch hört die Schläge zweimal man,
So fährt zum Anfang er alsdann;
3. Hörst dreimal einst die Schläge du,
Dann, Wärter, hast du endlich Ruh'.

Anmerkung:

Doch kann man es auch wohl erleben,
Daß dies Signal wird dann gegeben,
Wenn ein signalisirter Zug
fortbleibt, weil deren schon genug.

4. Hörst sechs mal du die Schläge gar,
So deutet dieses auf „Gefahr“.
Denn von so mancher Station
Da laufen Wagen leicht davon;
Auch thut man damit kund zu wissen,
Wenn auf der Streck' ein Zug zerrissen.

Hornsignale.

Es ist indeß erlaubt, daneben
Auch Hornsignale noch zu geben.

- 1^a. Tuh, tu, tu, tuh!
Der Zug, der fährt dem Ende zu.
- 2^a. Tuh, tu, tu, tuh!
Tuh, tu, tu, tuh!
Der Zug, der fährt dem Anfang zu.
- 3^a. Tuh, tuh, tuh, tuh!
Jetzt, lieber Wärter, hast du Ruh'.
- 4^a. Zweimal vier Tu! Gott sich erbarm'!
Das ist das Zeichen für „Uarm“.



b) Optische Signale.

Optische Zeichen gibt es auch,
Die auf der Strecke im Gebrauch.

5. Wenn zeigt der Wärter sein Gesicht
Dem Zug, so steht entgegen nicht
Ein Hinderniß ihm auf der Bahn,
Der Zug alsdann passiren kann.
Kann man bei Nacht ihn sehen nicht,
So zeigt der Wärter weißes Licht.

6. Wenn rathsam nicht die schnelle Fahrt,
So zeigt in ganz bestimmter Art
Der Wärter nach dem Gleise wohl,
Der Zug dann langsam fahren soll.
Wenn es an Tageslicht gebricht,
Dann zeigt der Wärter grünes Licht.

Wenn Strecken sind in Rep'ratur,
Der Zug darf langsam fahren nur,
Dann stellt man dort wohl Scheiben auf,
Auf daß der Führer hemm' den Lauf.
Den Anfang deutet an das **A**,
Das **E** stellt man dem Ende nah'.
Und wird gefahren auch bei Nacht,
So werden Lichter angebracht.
Statt **A** sieht man dann grünes Licht,
Dem **E** ein weißes Licht entspricht.

7. Wenn ausnahmsweis' mal halten soll
Ein Zug, so schwingt der Wärter wohl
'nen xbelieb'gen Gegenstand,
Den er gerade hat zur Hand.
Jedoch bei Dunkelheit, von fern
Schwingt er im Kreise die Latern'.
Und kann er noch die Zeit d'ranwenden,
So hat er sie auch roth zu blenden.



Signale am Telegraphenmast.

Die lehterwähnten Zeichen alle
Sie kann in ganz besonderm Falle
Man geben auch an einem Mast
Mit einem Arme, sonder Haft;
Die Richtung ist nicht einerlei,
Drum trägt der Mast der Arme zwei;
Der Arm allein nach rechts gekehrt
Hat Gültigkeit, wird stets gelehrt.

Bei Dunkelheit kann man nicht seh'n,
In welcher Lag' die Arme steh'n,
Drum bringt man die Laternen an,
An denen man's erkennen kann.

5^a. Steht rechts der Arm, nach oben schräge,
Dann ist kein Hinderniß im Wege
Und jegliche Gefahr liegt fern;
Ein weißes Licht zeigt die Latern'.

6^a. Doch darf der Zug nur langsam fahren,
So magst du es hierdurch erfahren,
Das wird durch grünes Licht bezweckt;
Bei Tag am Mast 'ne Scheibe steckt.

7^a. Ist waghercht der Arm gestellt,
Der Zug auf alle Fälle hält,

Weil dann der Bahn zu trauen nicht,
Und die Latern' zeigt rothes Licht.

In Ruh' der Arm hängt senkrecht schier,
Doch weiß ich keinen Grund dafür.



Optische Signale am Blockstations- telegraphen.

Sollt' mal zu lang die Strecke sein,
So schiebt man wohl Stationen ein.
Und um zu hemmen dann den Lauf
Der Züge, stellt daselbst man auf
Den Block-sta-ti-ons-te-le-gra-phen.
Ein schönes Wort! Gott soll mich strafen!

8. Der Telegraph ist von Gestalt
Ein Mast. Die Arme steh'n auf „Halt“.
Der wagerechten Lag' entspricht
Bei Dunkelheit das rothe Licht.
9. Doch wenn der Zug darf ruhig fahren,
Steht schräg der Arm. Du wirst gewahren
Bei Dunkelheit dann weißes Licht,
Weil es der Strecke so entspricht.





II.

Signale auf und vor den
Stationen.



Auf den Stationen man gewahrt
Gar viel' Signale aller Art.
Sie dienen sehr verschied'nen Zwecken
Und sind nicht da, die Leut' zu necken.

a) Akustische Signale mit der Stationsglocke.

Wenn du dich näherst der Station
Und hörst dann von Weitem schon
Der Stationsglocke hellen Ton,
So darfst du länger nicht mehr weilen,
Mußt jedenfalls dich sehr beeilen.

10. Denn merke wohl, ein kurzes Läuten
Nebst einem Schlag, das thut bedeuten:
Der Zug zur Abfahrt sei bereit,
Und einzusteigen wäre Zeit.
11. Zwei Schläge, deutlich zu vernehmen,
Die fordern auf, jetzt Platz zu nehmen.
12. Doch hörst du gar der Schläge drei,
Dann, guter Freund, ist es vorbei;
Und kämst du dann auch angeschossen,
Vom fahren wirst du ausgeschossen.
Der Zug verläßt schnell die Station,
Sein Pfeifen klingt dir leicht wie Hohn.



b) Optische Signale am Abschlußtelegraphen.

- Der Abschlußtelegraph bezweckt,
Daß die Station stets sei gedeckt.
Der gibt nur der Signale zwei:
„Die Einfahrt ist gesperrt“ und „frei“.
13. Rechts wagrecht steht der Arm in Ruh'
Und sperrt dadurch den Bahnhof zu.
In der Latern' zeigt rothes Licht
Die Seite, die dem Zug entspricht;
Jedoch dem Bahnhof zugewandt,
Da zeigt sie grün, wie es bekannt.

14. Ist schräg der Arm nach rechts gerichtet,
So wird dadurch dem Zug berichtet,
Daß jetzt für ihn die Einfahrt frei,
Gefahr nicht mehr vorhanden sei.
Bei Dunkelheit das grüne Licht
Der freien Einfahrt dann entspricht.
Von der Station aus aber sieht
Man Weis, sobald den Arm man zieht.



Erachtet man es für nothwendig,
Zu machen an dem Mast es kenntlich,
Sobald ein Zug vom Gleis abzweigt,
Man dieses dann, wie folgt, erreicht:

1. Für's Nebengleis gibt allemal
Man an demselben Mast Signal,
An welchem man signalisirt,
Wenn man den Zug so dirigirt,
Daß durch das Hauptgleis er passirt.

2. Auf Bahnhöfen ist es daneben
Gestattet, ein Signal zu geben
Am Maste, ob die Ausfahrt frei,
Oder noch nicht gestattet sei;
Soll dies Signal jedoch was nützen,
Stell's vor den Punkt, den du willst schützen.

für Ausfahrt und für Einfahrt kann
Denselben Maß benutzen man,
Wenn das Erkennen dieser Zeichen
Durch den Beamten zu erreichen.
Auch darf man Einrichtungen treffen,
Um die Signale nachzuäffen.

3. Die nunmehr folgenden Signale
Sind einfach wohl in keinem Falle;
Die mußt du dir genau nun merken
Und dein Gedächtniß häufig stärken,
Damit du mir nur nicht vergißt,
Was sicher äußerst wichtig ist.

Der Maß, der trägt der Arme zwei,
Doch steh'n sie nicht in einer Reih';
Der Arm für's Hauptgeleis steht oben
Und, was an ihm ist sehr zu loben,

13. So lang' er wagrecht steht in Ruh',
Sperrt er den ganzen Bahnhof zu.
Und die Latern' zeigt rothes Licht,
Die and're aber sieht man nicht.
Wie früher es berichtet schon,
Sieht grünes Licht dann die Station.

14^a. Wird dieser Arm nun so gehoben,
Daß er gerichtet schräg nach oben,

Gibt er die Fahrt in's Hauptgleis frei,
Vorausgesetzt, daß Tag es sei.
Bei Dunkelheit dagegen spricht
Zum Zuge dann das grüne Licht.
Damit auch die Station es weiß,
Wie das Signal steht, zeigt dies Weiß.
So viel Station und Zug auch spähen,
Das zweite Licht ist nicht zu sehen.

14^b. Beim zweiten Arm, am Maste unten,
Da hat man es für gut befunden,
Daß er gar nicht zu sehen sei,
So lange er vom Dienste frei.
Derselbe tritt erst in Funktion,
Wenn es die Absicht der Station,
Den Zug in's Nebengleis zu lassen,
Dann thut man sich mit ihm befassen.
Wenn also das Geleis abzweigt,
Da sieht man beide Arm' geneigt.

Auch der Laternen zeigt man zwei,
Sobald das Tageslicht vorbei.
Nach außen leuchten beide grün,
Weiß aber nach dem Bahnhof hin.

Wenn du nun fragest naseweis:
„Nach welcher Seit' zweigt ab das Gleis?“

Dann kann ich dir nur einfach sagen,
Du möchtest andre Leute fragen.



Doppelarmige Ausfahrtsignale.

Signale, doppelarmig, kann
Man auch für „Ausfahrt“ wenden an;
Sie stehen dann nur umgekehrt
Und sind dem Bahnhof zugekehrt.

A. a. Der ob're Arm steht regelrecht,
Wenn er in Ruhe, „wagerecht“.
Gestattet ist die Ausfahrt nicht,
Und die Latern' zeigt rothes Licht
Nach Innen; aber Weiß nach Außen,
Damit man doch auch sieht da draußen,
In welcher Stellung das Signal;
Das schadet wohl auf keinen Fall.

Den untern Arm und dessen Licht
Sieht man von Auß- und Innen nicht.

Sobald man gibt die Ausfahrt frei,
Ist es alsdann nicht einerlei,
Auf welchem Gleis der Zug abfährt,
Ob auf der Hauptbahn er verkehrt,
Oder ob seitwärts er sich schwenkt
Und in die Nebenbahn einlenkt.

B. a. Sieht man den ob'ren Arm nur schräge,
So zeigt dies an, der Zug bewege
Normal sich auf die Hauptbahn zu,
Die Nebenbahn, die hätte Ruh'.
Bei Dunkelheit, da deutet man
Durch weißes Licht ganz einfach an,
Daß jetzt der Zug abfahren kann.

B. b. Doch wird der Zug mal abgelenkt,
Dann auch der unt're Arm sich senkt,
Und ebenso bei Dunkelheit
Ein zweites Licht das Aug' erfreut;
Und beide zeigen weißes Licht,
Weil es der Ordnung so entspricht.

Erlaubst du dir nun zu bemerken:
„Wie kann ich denn von Außen merken,
für welche Bahn die Ausfahrt frei,
Wenn's mit dem Tageslicht vorbei?“
Dann, lieber Sohn, muß ich dir sagen,
Du darfst nicht gar zu Vieles fragen.
Die Ordnung sich bestimmt ausdrückt:
„Es sind zu blenden beide Licht“;
Und dabei ist es einerlei,
Ob Haupt-, ob Nebenbahn sei frei.

Wenn du besond're Wünsche hast,
Betreffend Telegraphenmast,

Wend' ruhig dich mit der Beschwerde
An die zuständige Land'sbehörde.
Und ist dein Antrag gut begründet,
Er die Genehmigung wohl findet
Des Eisenbahn-Amtes in Berlin;
Drum schreibe nur getrost dahin.



Willst du es lassen nicht bewenden,
Zu geben an den Bahnhofsenden
Signale für die freie Fahrt,
So laß es dich nur nicht verdrießen,
Im Innern auch noch abzuschließen
Geleisegruppen eigner Art.



Anmerkung:

Das ferner kannst du dir notiren:
Ist optisch nicht zu signal'fieren
Die Abzweigung vom Hauptgeleise,
So ist erlaubt nur eine Weise:
Sei's Ein-, sei's Ausfahrt, immer hast
Nur einen Flügel du am Mast.



Vorsignal.

15. Den Abschlußtelegraphen sieht
Der Führer oft nicht. Es entzieht

Ein Hinderniß ihn seinem Aug'.
In diesem Falle ist es Brauch,
Ein Vorfignal noch aufzustellen,
Damit der Zug in allen Fällen
Noch vor dem Abschluß ist zu stellen.

Dies Vorfignal ist eine Scheibe,
Die eine Achse hat im Leibe,
Um welche sie sich drehen kann.
Es kommt dabei nicht darauf an,
Ob durch das Dreh'n kommt in die Wage,
Ob lothrecht bleibt der Scheibe Lage.

Auch 'ne Latern' ist angebracht,
Zu geben die Signal' bei Nacht.

Zeigt „Halt“ der Abschlußtelegraph,
Der Zug nicht weiter fahren darf,
Dann sieht die runde Scheibe man
Quer stehen zu der Eisenbahn;
Und grünes Licht zeigt die Latern'
Dem Zug entgegen schon von fern.

Am Abschlußtelegraphen sei
Die Einfahrt in den Bahnhof frei,
So siehst du wohl die Scheibe nicht,
Weil wagerecht alsdann sie liegt.

Auch kann sie stehen parallel
Zum Gleise; und es leuchtet hell
Dem Zug entgegen weißes Licht,
Wenn es an Tageslicht gebracht.

Bewegen darf das Vorfignal
Man nur entsprechend allemal
Des Telegraphenarmes Stand.
Drum werden Mittel angewandt,
Zu bringen es, zur Sicherheit,
Vollständig in Abhängigkeit.



c) Optische Signale am Perrontelegraphen.

Als Perrontelegraphen man
Denselben Mast anwenden kann,
Der für die Streck' ist vorgeseh'n.
Und wie wir dort es schon geseh'n,
Da trägt der Mast der Arme zwei,
Und die Signal' sind einerlei.
Ein einz'ger Unterschied besteht:
Wenn schräg der Arm nach oben steht,
Als Zeichen, daß die Einfahrt frei,
Siehst du bei Nacht dann zweierlei.

Am Perrontelegraph entspricht
Der freien Fahrt das grüne Licht;
Indeß am Telegraphenmast
Du auf der Strecke weißes hast.



Du siehst hieraus, mein lieber Sohn,
Und hast es wohl begriffen schon,
Es zeigen Unterschiede zart
Die Maßsignale aller Art.
Doch wenn du glaubst, man könnte machen
Einfacher alle diese Sachen,
So ist die Arbeit wohl nicht schwer,
Jedoch gehört das nicht hierher.



d) Optische Signale an den Wasserkränen.

Der Ausleger am Wasserkran
Kann zweifach Stellung nehmen an.

16. Wenn parallel er steht zum Gleise,
So hindert er auf diese Weise
Die Durchfahrt auf den Gleisen nicht;
Und dieser Stellung dann entspricht
Am Ausleger ein weißes Licht.

17. Doch steht der Ausleger ganz quer,
So hindert er die Durchfahrt sehr.
Um anzudeuten das Verbot
Der Durchfahrt, deshalb zeigt roth
Am Ausleger dann die Latern',
Was Jeder sieht von nah und fern.



Vorstehende Signale alle,
Sie darfst in dem Bedürfnisfalle
Du wenden unbedenklich an
Auf den Stationen wie der Bahn.





III.

Signale am Buge.



Optische Signale.

- 18^a. **F**ährt in ganz vorschriftsmäß'ger Weise
Ein Zug auf dem bestimmten Gleise,
So zeigt die Spiz' bei Tage man
Durch kein besond'res Zeichen an.
Bei Dunkelheit bringt man alsdann
Hell leuchtend zwei Laternen an.
Die scheinen alle beide weiß,
So lang' man fährt auf richt'gem Gleis.

18^b. Doch fährt der Zug mal ausnahmsweise,
Wie man so sagt, auf falschem Gleise,
So muß, in diesem Fall der Noth,
Gleichmäßig man sie blenden roth.
Bei Tag' zeigt auch in diesem Fall
Man kein besonderes Signal.

Wenn du, in ganz besondern Fällen,
Die Lok'motiv nicht vorn kannst stellen,
Oder es sollt' einmal vorkommen,
Daß vorn der Tender wird genommen,
Befest'ge die Laternen flugs
Am ersten Fahrzeug dieses Zugs.



19. Es ist wohl zweifellos ganz richtig,
Der Schluß des Zuges, der sei wichtig,
Drum hängt man, ein für allemal,
Als ganz bestimmtes Schlußsignal,
Wohl an des letzten Wagens Wand
'ne Scheibe roth mit weißem Rand.
Jedoch bei Dunkelheit hängt man
Roth leuchtend 'ne Laterne an,
Und zwar in einer solchen Höhe,
Daß mit den Puffern gleich sie stehe.

Es soll sodann der letzte Wagen
Hoch oben zwei Laternen tragen;

(Man nennt sie daher Ober-Wagen-
Laternen, wie ich hörte sagen),
Die leuchten roth nach hinten hin,
Nach vorne aber sieht man grün.

Führt die Lokomotiv' allein,
Soll ein' Latern' genügend sein,
Die leuchtet roth auf freier Bahn.
Auf Bahnhöfen dagegen kann
Genügen es, wenn sie nur eine
Latern' trägt mit weißem Scheine,
Und zwar an jedem Ende eine.



20. Sieht man bei Tag das Schlußsignal
Und oben außerdem einmal
Der Scheiben eine oder zwei
(Was in dem Fall ist einerlei)
Von grüner Farb', am letzten Wagen,
So soll dies stets dem Wärter sagen:
Es folgt ein Extrazug noch nach,
Die Wärter sollen halten Wack'!

Ist dies Signal einmal zu geben
Bei Dunkelheit, so wäre eben
Von den erwähnten Ober-Wagen-
Laternen, wie man pflegt zu sagen,

Die eine hinten grün zu blenden.
Man läßt bei einer es bewenden.

Fährt einzeln einmal 'ne Maschin',
So g'nügt schon ein' Latern' mit grün.



21. Doch kommt ein Extrazug entgegen,
Bring' eine Scheibe an deswegen
Vorn an den Schornstein der Maschin'.
Dieselbe soll sein rund und grün.
Bei Dunkelheit gibt dies Signal
'ne dritt' Laterne allemal,
Daran das Licht geblendet grün;
Man steckt dieselbe oben hin.



22. Bei Tag 'ne Scheibe weiß und rund,
Die thut dem Wärter deutlich kund,
Er soll die Leitung revidiren
Vom Telegraph, ohn' Zeitverlieren.
Bei Dunkelheit wird ein Signal
Gegeben nicht in diesem Fall,
Weil fehler in der Dunkelheit
Zu finden keine Kleinigkeit.



23. Der Schaffner seine Mütze schwingt,
Oder, was er sonst mit sich bringt,

Will er den Warter avertiren,
Er soll die Strecke revidiren.
Dabei sieht er ihm in's Gesicht,
Denn sonst bemerkt es dieser nicht.
Wenn's dunkel ist, dann schwinget er
Schnell die Laterne hin und her.
Hierbei kommt Alles darauf an,
Daß es der Warter sehen kann.





IV.

Signale des Bugpersonals.
Akustische Signale.



a) mit der Dampfpeife.

Der Maschinist gibt überall
Mit der Dampfpeife ein Signal,
Wo's nöthig ist und vorgeschrieben.
Doch wird auch Mißbrauch oft getrieben.

24. Bevor den Zug er setzt in Lauf,
Da fordert er zur Achtung auf.
Sollt' Jemand die Gefahr nicht ahnen,
Um ihn zur Vorsicht zu ermahnen,

Gibt mit der Pfeif' er allemal,
Wie es bestimmt, Achtungssignal.
Zu diesem Zweck genüget schon
Zumeist ein mäßig langer Ton.

25. Beim Bremsen wird er unterscheiden,
Ob starkes Anzieh'n zu vermeiden;
a. Denn soll nur mäßig bremsen man,
So zeigt ein kurzer Ton dies an.
b. Soll man es stark, mit festem Griffe,
So gibt er schnell drei kurze Pfiffe.
26. Zwei mäßig lange Pfiffe dann,
Die zeigen es den Bremsern an,
Daß nun die Bremsen loszulassen.
Das kann der Dümme selbst erfassen.



b) mit der Mundpfeife.

Mit der Mundpfeife gibt Signale
Der Zugführer dem Personale.
Die Zahl derselben ist nicht groß,
Denn ihrer sind es zweie blos.

27. Durch einen Pfiff, mäſig gezogen,
Das Personal juſt wird bewogen,
Zu nehmen ſeine Plätze ein.

28. Zwei mäſig langgezogene Pfeife
Verbinden ſich mit dem Begriffe,
Daß abzufahren wäre Zeit,
Der Zug, der ſei dazu bereit.





V.
Rangirsignale.



a) Akustische.

Willst das Rangiren kommandiren,
So mußt du dazu bei dir führen
Die Mundpfeif' oder auch ein Horn.
Rangirer tragen es meist vorn.

Die einzelnen Rangirbegriffe
Gibt man durch Töne oder Pfeife.

29. „Vorziehen“ heißt ein langer Ton.
30. Doch braucht man deren zweie schon,
Wenn soll der Zug zurücke drücken.
31. Will aber man damit ausdrücken,
Der Zug soll nunmehr machen Halt,
So wird erreicht dies dergestalt,

Daß man drei kurze Töne gibt,
Mit Horn und Pfeife, wie's beliebt.



b) Optische.

Indeß läßt man es nicht bewenden,
Signale hörbar anzuwenden,
Es werden meistens noch daneben
Signale sichtbar auch gegeben.
Bei Tage thut's der Arm allein,
Bei Nacht soll's die Laterne sein.

29^a Senkrecht bewegt von oben nach unten,
Damit wird stets der Sinn verbunden,
Daß vorzieh'n soll nunmehr der Zug,
Weil er zurückgesetzt genug.

30^a Bewegt den Arm man hin und her,
Und zwar ganz wagrecht oder quer,
So will man damit klar ausdrücken,
Der Führer soll zurück jetzt drücken.

31^a Schwingst du den Arm herum im Kreise,
So meldest du auf diese Weise,
Der Zug soll nunmehr machen Halt,
Gebremset wird dann mit Gewalt.





Allgemeine Bestimmungen.



1. Was vorstehend für einen Zug
Bestimmt, das gilt auch als genug
Für einzeln fahrende Maschinen,
Dieselben Zeichen ihnen dienen.
Doch muß dabei in's Aug' man fassen
Die Ausnahmen, so zugelassen.
2. Die Ordnung ward bekannt sogleich
Durch's „Centralblatt für's Deutsche Reich“,
Und durch die Publizierungen
Der einzelnen Regierungen.

Seit achtzehnhundertsechsendachtzig,
Da haben aus dem Staub gemacht sich
Alle Signale alter Art.
Das war für manche Bahnen hart.

Von dieser Ordnung ausgenommen
Sind solche Bahnen, wo vorkommen
Geleise nicht normaler Spur,
Oder wenn deren Bedeutung nur
Untergeordneter Natur.

Etwaige Bestimmungen
Der einzelnen Verwaltungen,
Die sich bezieh'n auf Ausführung
Vorstehender Signalordnung,
Die wird man müssen sich beeilen
Dem Eisenbahn-Amt mitzutheilen.

3. Ob eine Ausnahme ist gültig,
Das wird bestimmt allein endgültig
Durch die zuständ'ge Land'sbehörd',
Mit Zustimmung, wie's sich gehört,
Des Eisenbahn-Amts in Berlin,
Das auch festsetzet den Termin.
4. Sollt' eine Bahn die Grenz' berühren,
Und auf derselben etwa führen
'ne fremd' Verwaltung den Betrieb,
Dem fremden Nachbarn dann zu Lieb'
Brauchst nicht die Ordnung festzuhalten,
Darfst anders die Signal' gestalten.



Schlußwort.

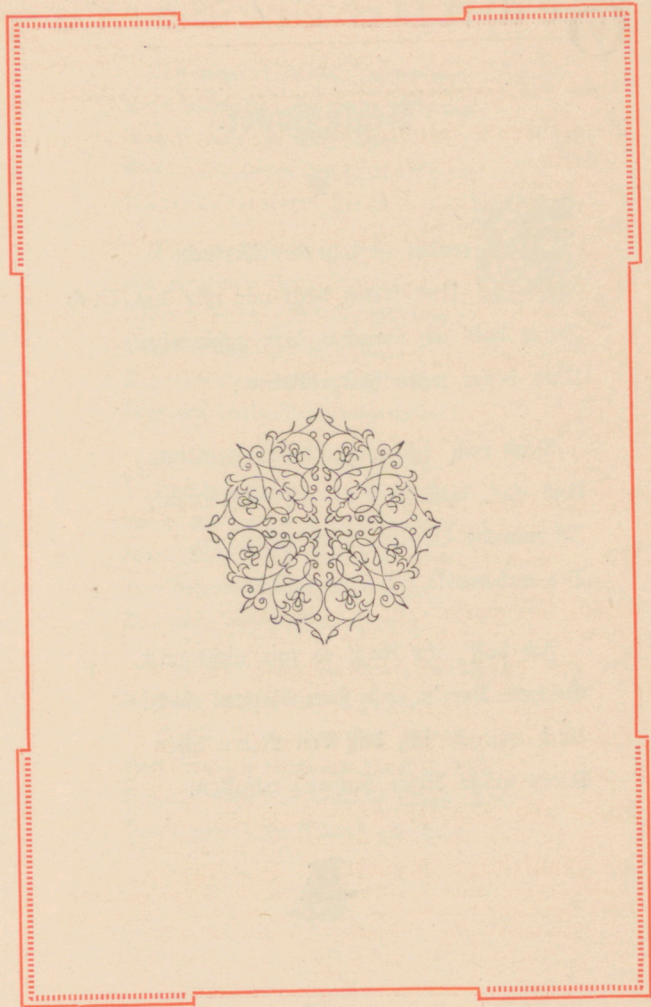


Beendet ist jetzt der Versuch,
Und fertig liegt vor mir das Buch.
Zwar hab' ich manches drin geschrieben,
Was besser wäre fortgeblieben;

Doch hab' ich es nicht böß gemeint,
Und nur, weil sonst es sich nicht reimt,
Ist manche Bosheit nicht gestrichen,
Die unbemerkt sich eingeschlichen.

Ich hoff', ihr tragt es mir nicht nach,
Geehrte Herr'n und Freund' vom Sach!
Auch wünsch' ich, daß den Lesern allen
Wohl möge dieser Scherz gefallen.





Technischer Verlag

von J. f. Bergmann in Wiesbaden.

Vergleichende Studien über das Eisenbahn-Signalwesen. Unter Berücksichtigung der deutschen, englischen, französischen und belgischen Einrichtungen. Von **G. Becker**, Kaiserl. Baurath und Betriebsdirector zu Meh. Preis: M. 2.—

Der Bau und Betrieb der Schmalspurbahnen. Von **W. Hoffmann**, Großherzogl. Sächs. Baurath. Mit 7 Tafeln. M. 4.—

Die Schmiermittel der Eisenbahnwagen. Eine vom Oesterr. Ingenieurverein gekrönte Preisschrift. Von **Edm. Heusinger von Waldegg**. Quart. Mit 15 Tafeln. M. 6.—

Die Rutschungen im Eisenbahn- und Straßenbau. Von Geh. Reg.-Rath Prof. Dr. **von Kaven** in Aachen. Mit 21 Tafeln. M. 12.—

Das A-B-C des Gas-Consumenten. Von **E. Auhall**, Ingenieur der Gas- und Wasserwerke der Stadt Wiesbaden. Dritte Auflage. Mit Abbildungen. M. —.80.

Die Gehörstörungen des Locomotiv-Personals. Von Dr. **S. Moos**, Dr. **S. Pollnow** und Dr. **P. Schwabach**. M. 1.80.

Die Lokomotiv-Essen. Von **A. Prüssmann**, Maschinen-Director in Haag. M. 4.—

Technisches Hilfs- und Handbuch zum Gebrauch für Ingenieure und Architekten. Von **S. Köhler**. Mit Abbildungen. M. 6.80.

Die Saftpflucht der Eisenbahnen im Güterverkehr. Zum Gebrauch für Güter-Expeditions- und Central-Verwaltungs-Beamte, sowie für das verkehrende Publikum. Von **J. Wetzer**. M. 1.—

Lehrbuch der analytischen Mechanik. Von **A. Ch. Delannay**. Nach der 4. Auflage des Originals, deutsch bearbeitet von Dr. **G. Krebs**. Mit 130 Abbildungen. M. 7.—

Analytische Studien über Hochofen. Von **S. Ch. Gruner**. Autorisirte Bearbeitung von **Const. Stieffen**, Hütten-Ingenieur. M. 3.50.

Die Elasticitäts-Verhältnisse der Röhren, welche einem hydrostatischen Druck ausgesetzt sind, insbesondere die Bestimmung der Wanddicke derselben. Eine für das Ingenieurwesen wichtige Erweiterung der Biegungstheorie. Von **S. Scheffer**. Geheftet. M. 2.—



Technischer Verlag

von J. F. Bergmann in Wiesbaden.

Lehrbuch

des

Eisenbahn-Maschinen- u. Werkstätten- dienstes und des technischen Betriebes.

Bearbeitet von

Richard Koch.

Mit einem Vorworte

von

A. von Haven,

Professor an der Königl. technischen Hochschule zu Aachen.

Mit zahlreichen Abbildungen in Holzschnitt.

Vollständig in 3 Theilen. 16 Mark.

Diese kurzgefaßte, aber erschöpfende Darstellung des gesammten Eisenbahn-Maschinenwesens hat den Zweck, jüngeren Technikern den Eintritt in die Praxis zu erleichtern. Die Grundlage bildet ein von Geh. Rath v. Haven zusammengestelltes Programm von Fragen, wie sie bei dem zweiten Staatsexamen der Eisenbahn-Techniker vorkommen können.



Die Schule

für den äußeren

Eisenbahn-Betrieb.

Bearbeitet von

J. Brosius,

und

R. Koch,

Betriebs-Maschinen-Inspector bei der
Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau, s. J.
in Kattowitz.

vormal. Sectionschef für Eisenbahn-Be-
trieb im Kgl. Serbischen Bauten-
Ministerium zu Belgrad.

Vollständig in 3 Theilen. 1152 Seiten mit 1022 Figuren und 4 Tafeln.

Sämmtliche technischen und betriebstechnischen Zweige des Eisenbahnwesens werden in diesem Werke umfassend erörtert, und wird hiermit zum ersten Male ein kurzgefaßtes, leicht verständliches billiges Handbuch über die gesammte niedere Eisenbahntechnik geboten.



II

Technischer Verlag

von J. f. Bergmann in Wiesbaden.



Anleitung für den Stations- und Expeditionsdienst

zur Veranschlagung der erforderlichen

Arbeitskräfte und Materialien.

Von

W. Fenten,

Eisenb.-Betr.-Insp. beim Kgl. Eisenbahn-Betriebsamte Köln (linksrh.).
Mit 3 Figuren und einer lithogr. Tafel. Gebunden. 2 Mark.

Diese Schrift bringt die Ergebnisse eines bei der Rheinischen Eisenbahn mit besonderem finanziellen Geschick ausgebildeten, ganz eigenthümlichen Systems der Bemessung der Arbeitskräfte und Materialien, welches sich hinsichtlich der Rentabilität ungemein bewährt und hierdurch besonderen Rufes genießt.

Für gewisse Leistungen unter bestimmten Bedingungen sind Normalwerthe aufgestellt, so gestaltet, daß sie sich leicht allerwärts anpassen lassen und bei allen Ermittlungen den jeweiligen Verhältnissen der Stationen in vollem Maße Rechnung getragen werden kann.



Prosius' und Koch's Schule des Lokomotivführers.

Handbuch für Eisenbahn-Beamte und Studierende technischer Lehranstalten.
5. Auflage sehr verbesserte Auflage. M. 10.—.

Susemihl's Eisenbahn-Bauwesen für Bahnmeister

und Bauaufseher. Anleitung für den praktischen Dienst. Vierte umgearbeitete und vermehrte Auflage. Nach des Verfassers Tode herausgegeben von **G. Barkhausen**, Professor an der technischen Hochschule zu Hannover. M. 4 20.

Brennende Fragen zum Bau und Betrieb der

Wasserstraßen. Nach Ergebnissen des ersten internationalen Binnenschiffahrts-Kongresses zu Brüssel. Von **B. Stahl**, Regierungsbaumeister zu Frankfurt a. M. Mit Vorwort von **L. Franzius**, Oberbaudirektor in Bremen. Mit 19 Tafeln. M. 8.—.



III

Technischer Verlag

von J. f. Bergmann in Wiesbaden.

Schneewehen und Schneeschutzanlagen.

Ein Beitrag zur theoretischen Entwicklung und praktischen
Lösung der Schneeschutzfrage.

Von

E. Schubert,

Betriebsinspector, Vorkseher der Bauinspektion Sorau.

Mit 51 Figuren im Text und 7 größeren lithogr. Tafeln.

Preis: M. 5.60.

Verfasser hat seit 1872 seine einschlägigen Erfahrungen gesammelt und bietet darauf basirt, unter Benutzung der vorliegenden Literatur, eine rechnerische Entwicklung über die Größe der Schneemengen, sowie der den Schneeschutzanlagen hiernach zu gebenden Abmessungen.

Auf die Ausbildung der Schneeschutzanlagen an den Einschnitts-Talpunkten wurde besonders Gewicht gelegt, ferner die Maßnahmen des Betriebes eingehend erörtert, und bezeichnet Verfasser die Schrift im Vorwort als einen Versuch der theoretischen Behandlung der Schneeschutzfrage, sowie als ein Nachschlage- und Handbuch bei Herstellung neuer Schutzanlagen.



Die Störungen des Eisenbahnbetriebes durch Schnee und Eis und deren Beseitigung.

Eine Zusammenstellung der seither gemachten Erfahrungen.

Von

E. Burkhardt,

Baumeister bei der Generaldirection der Württembergischen
Staatsbahn in Stuttgart.

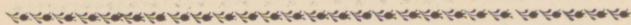
Mit 32 Abbildungen. Preis: M. 1.—.



IV

Technischer Verlag

von J. f. Bergmann in Wiesbaden.



Reise-Erinnerungen an die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Von

J. Profus,

Königl. Maschinen-Inspector.

Zweite vermehrte Auflage. Mit zahlreichen Abbildungen. Preis: 4 Mark.

Eine objective kritische Vergleichung der technischen Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten mit den unsrigen wird zur Zeit besonders lebhaftem Interesse begegnen und zur Beurtheilung der gegenwärtigen großen geschäftlichen Depression in Nordamerika, insofern sie namentlich durch übermäßige Konkurrenz im Eisenbahnverkehr hervorgerufen, das Ihrige beitragen.



Zeitschrift

für das gesammte

Local- und Straßen-Bahnwesen.

Unter Mitwirkung in- und ausländischer Fachgenossen

herausgegeben von

W. Hofmann,

Großh. Sächs. Saurath in Halle a. S.

Jos. Fischer-Disk,

Ober-Ingenieur in Berlin.

Fr. Giesecke,


Maschinenmeister in Hamburg.

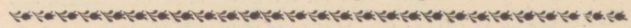
Mit zahlreichen Abbildungen. Jährlich 3 Hefte à 4 Mark.

1888, **Heft 1:** Vorwort. — Allgemeine Uebersicht von W. Hofmann. — Alters- und Invaliden-Unterstützungskasse der selbstständigen Betriebe bezw. Industriezweige bilden die Voraussetzung der öffentlich rechtlichen Fürsorge für die Arbeiter. Von Kreisgerichtsrath Dr. B. Hilfe in Berlin. — Die Entwicklung des Wegebauwesens und die der Eisenbahnen aus den Straßen. Von R. Koch, Ingenieur in Graz. — Uebersicht der Local- und Straßenbahnen in den Niederlanden und den Niederländischen Besitzungen in Indien im Jahre 1886. Von Ingenieur H. Einse in Haag. — Die Verwendung des Telephons im äußeren Betriebsdienst der schmalspurigen Kreis-Eisenbahn Glensburg, Kappeln. Von Kuhrt, Eisenbahn-Betriebsdirektor in Glensburg. Mit 9 Figuren im Text. — Betrachtungen über die Anwendung des § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 auf Straßen- und Pferdeisenbahnen. Von Fr. Giesecke. — Die Localbahnen in und bei Frankfurt a. M. Von W. Hofmann. Mit 1 lithographirten Tafel. — Literaturbericht. — Kleinere Mittheilungen. — Referate.



V

Neuester Verlag 
von J. F. Bergmann in Wiesbaden.



Illustriertes Wörterbuch
der
Eisenbahn-Materialien

für
Oberbau, Werkstätten, Betrieb und Telegraphie.
Vorkommen, Gewinnung, Eigenschaften, Fehler und
Fälschungen, Prüfung und Abnahme, Lagerung, Ver-
wendung, Gewichte, Preise.

Handbuch
für Eisenbahnbeamte, Studierende technischer Lehranstalten und
Lieferanten von Eisenbahnbedarf.

Unter Mitwirkung von Fachgenossen bearbeitet von

J. Probstus,

Maschinen-Inspector bei der Kgl. Eisenbahndirection Breslau.

Preis: M. 7.—. — Gebunden: M. 8.—.

Es sind nicht bloß die Rohwaaren und Halbfabrikate, sondern auch die sehr zahlreichen, zum unmittelbaren Gebrauch fertigen Ersatzstücke berücksichtigt, außerdem die Stoffe, welche mittelbar den Eisenbahnzwecken, nämlich zu Untersuchungen, dienen.

Es wird die **Herstellungsweise** eingehend besprochen, und es werden ferner die **Kenntnisse guten und schlechten Materials, Verwendungsweise, Preisangaben** etc. nebst **Anleitung zur Prüfung und Abnahme** ausführlich dargestellt.

Wesentliche Dienste leisteten auch die Lieferungsbedingungen einer großen Anzahl von in- und ausländischen Bahnverwaltungen, die „Zusammenstellung der Qualitätsbestimmung etc.“ der Königlichen Eisenbahndirection Hannover und die Bestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Während fünfundsiebenzigjähriger Praxis hatte Verfasser in den verschiedensten Stellungen, im Werkstätten- und Eisenbahnbetriebe, als Abnahmebeamter und als Mitglied von Abnahmekommissionen mit den Eisenbahn-Materialien sich zu befassen, und die im Laufe dieser Zeit gesammelten Erfahrungen sind hier niedergelegt.

Daher dürfte das Wörterbuch bei den Eisenbahn-Technikern, den Verwaltungsbeamten und den Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahnbedarf als Sammelwerk und übersichtliches Nachschlagewerk sich Freunde erwerben.



VI

Neuerer Verlag 
von J. f. Bergmann in Wiesbaden.

Erinnerungen
eines
deutschen Offiziers.

I. Band: Aus zwei annectirten Ländern.
II. Band: Per aspera ad astra.

Don
J. Hartmann,
Königl. Preuß. General-Lieutenant 3. D.

Zweite Auflage.
Preis: M. 10.—. Elegant gebunden M. 12.60

Nach eignen Erlebnissen schildert der „Annectirte“, nachmals als preussischer Offizier, Deutschlands jüngste politische Entwicklung, die mit 1848 beginnend, durch die Kriege 1864, 1866 und 1870/71 zur Aufrichtung des Deutschen Reiches geführt hat.

Sind auch einzelne Gestalten desjenigen, was als Roman erscheint, erdichtet, so sind sie doch nach dem Leben componirt, und in diesem Sinne so wahr wie die ganze geschichtliche Darstellung.

Die historischen Personen sind mit wenigen Zügen treffend gezeichnet, der geistige Gehalt, die innere Bedeutung der Zustände treu und klar geschildert. Jene Zeit wird wieder lebendig.

„Gehaltvoll und lehrreich wie ein Geschichtswerk, anziehend und fesselnd wie ein Roman, geschrieben in einem Deutsch so klar und rein, wie die darin geschilderten Charaktere, werden die „Erinnerungen eines deutschen Offiziers“ in der Memoirenliteratur unserer Tage allezeit einen hervorragenden Platz einnehmen.“

Deutsche Bundschau.

33

LBMV Schwerin

002 705 877



Technischer Verlag

von J. F. Bergmann in Wiesbaden.

Technologisches Wörterbuch.

Deutsch-Englisch-Französisch.

Gewerbe, Civil- und Militärbaunkunst, Artillerie, Maschinenbau, Eisenbahnwesen, Straßen-, Brücken- und Wasserbau, Schiffbau und Schifffahrt, Berg- und Hüttenwesen, Mathematik, Physik, Electro-technik, Chemie, Mineralogie u. a. m. umfassend.

Bearbeitet von

E. Althaus, L. Bach, C. Biedermann, A. Dill, C. Freund, F. C. Glaser, J. Hartmann, C. Heusinger v. Waldegg, C. Hoyer, H. Kayser, E. Kayser, H. Keller, A. Lüdicke, F. Matthiesen, O. Mothes, C. v. Oppermann, C. Röhrig, W. Saegert, C. Sandberger, C. Schiller, B. Schönfelder, A. Schück, Th. Thaulow, W. Anverzagi, S. Wedding, S. Weisk.

Herausgegeben von

Dr. Ernst Röhrig

in Hannover.

Mit einem Vorwort von weis. Carl Karmarsch.

Dritte verbesserte und bedeutend vermehrte Auflage.

I. Band:

Deutsch-Englisch-Französisch.

M. 10.-.

II. Band:

Englisch-Deutsch-Französisch.

M. 10.-.

III. Band:

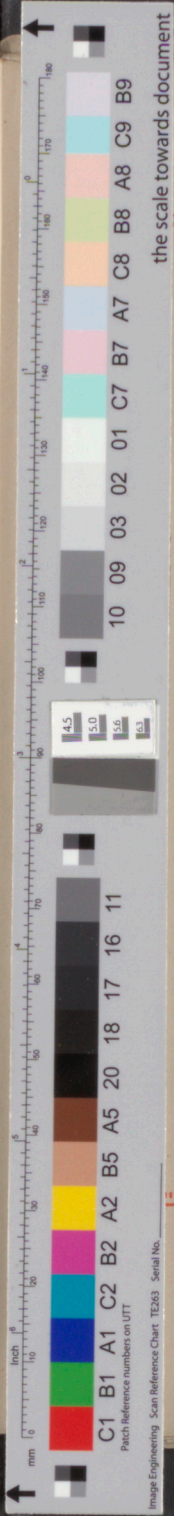
Französisch-Deutsch-Englisch.

Preis: M. 12.-.

Mehr als jemals ist in unserer Zeit auf allen Gebieten der Technik das Streben lebendig, unsere Production concurrenzfähiger zu gestalten gegenüber derjenigen des Auslandes. Den Fortschritten desselben in der ausländischen Literatur zu folgen ist zur Nothwendigkeit geworden. Dabei hat sich unser Wörterbuch in drei starken Auflagen als treues Hilfsmittel bewährt; ohne solche Hilfe werden bei Verbindungen mit dem Auslande, bei der mannigfachen Bedeutung vieler Wörter je nach ihrer Bezeichnung zu den verschiedenen Branchen der Technik, Irrthümer und Verwechslungen unvermeidlich sein. Bei der Vielseitigkeit des Stoffes war lediglich durch das Zusammenwirken bewährter Fachtechniker, die nur ihr ganz spezielles Gebiet selbstständig bearbeiteten, eine zeitgemäße Ergänzung in Reichhaltigkeit und Zuverlässigkeit auf allen Gebieten erreichbar. Darin liegt der altbewährte und von der technischen Presse anerkannte Vorzug dieses von Karmarsch eingeführten Werkes.



Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Altenburg.



the scale towards document

Will er den Wärter avertiren,
Er soll die Strecke revidiren.
Dabei sieht er ihm in's Gesicht,
Denn sonst bemerkt es dieser nicht.
Wenn's dunkel ist, dann schwinget er
Schnell die Laterne hin und her.
Hierbei kommt Alles darauf an,
Daß es der Wärter sehen kann.

