

mittel und Signalvorrichtungen nach einem einheitlichen System, einfach und dauerhaft hergestellt sein.

Die Signale werden entweder durch das Ohr (akustische Signale) oder durch das Auge (optische Signale) wahrgenommen. Die Empfangs-, Aufstellungs- und Absendungsorte liegen mehr oder weniger weit von einander entfernt; das Hören wie das Sehen ist aber durch größere Entfernung beschränkt, weshalb die Signale entweder mechanisch oder durch Drahtzüge oder Leinen, oder, wenn diese nicht mehr ausreichen, mittels der Elektrizität dem Empfänger zugeführt werden; im letzteren Fall spricht man von elektrisch-hörbaren oder elektrisch-sichtbaren Signalen.

Die elektrischen Signale können entweder durch die Einwirkung elektromagnetischer Kraft selbst erzeugt werden, oder es wird ein elektrischer Strom dazu benützt, einen Mechanismus (Uhrwerk) auszulösen, welcher alsdann die Signalzeichen auf mechanischem Wege zu bilden hat. Zu den ersteren zählen die elektrischen Klingelwerke, zu den letzteren die Läutwerke.

Für die Handhabung des Signaldienstes und über den Gebrauch der Zeichen dient die nach Maßgabe der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands aufgestellte Signalordnung für die württembergischen Staatseisenbahnen. Nach derselben werden die Signale eingeteilt in

- I. Signale mit elektrischen Läutwerken und Hornsignale Nr. 1—4 und 1 a—4 a.
- II. Handsignale der Wärter und Scheibensignale Nr. 5, 6 5 a 6 a und 6 b.
- III. Signale am Signalmaste Nr. 7—12.
- IV. Vorsignale Nr. 13—14.
- V. Signale am Wasserkranken Nr. 15 und 16.
- VI. Weichensignale, Signal für Gleissperre auf Bahnhöfen mit Stellwerksanlagen und Wegesignale.
- VII. Signale am Zuge Nr. 17 a b c 18—22 und 22 a.
- VIII. Signale des Zugpersonals Nr. 23—27.
- IX. Rangiersignale Nr. 28, 28 a 29 29 a 30 und 30 a.