

## E. Signale für die Ein- und Ausfahrt der Züge.

### 1. Der Signalmast.

Die Gefahren, welche einen Zug bei dem Befahren eines Bahnhofs bei Kreuzungen oder Abzweigungen bedrohen, bestehen in einem Auflaufen des Zugs auf einen in demselben Fahrgeleis haltenden Zug, in Zusammenstossen mit entgegenkommenden Zügen, mit Rangierzügen oder einzelnen Wagengruppen. Die Bahnhöfe und Haltestellen sind daher durch Signale gegen die freie Strecke abzugrenzen. Zu diesem Zweck steht bei den meisten Bahnhöfen an jedem Ende des Bahnhofs, bei kleineren Stationen in der Nähe des Hauptgebäudes ein Signalmast, welcher mit einem oder mehreren Flügeln oder Laternen ausgestattet ist.

Der Signalmast besteht aus einem aus Schmiedeeisen gefertigten und mit Sprossen versehenen Mast von etwa 9 m Höhe, an dessen oberem Ende ein Signalarm um eine Achse drehbar befestigt ist. Der Signalarm ist gitterförmig durchbrochen, um dem Wind weniger Widerstand zu bieten. Bei Dunkelheit werden unmittelbar unter dem Signalarm Laternen aufgehängt, welche durch Verschieben von Blenden rotes oder grünes Licht dem anfahrenden Zug entgegen zeigen. Die Einrichtung ist derart getroffen, dass beim Reissen des Drahtzugs bei „Fahrt frei“-Stellung das Signal von selbst in die Haltstellung zurückkehrt.

Die Signale am Signalmast sind zu geben wie folgt:  
Halt (7). Bei Tage: Signalarm nach rechts wagrecht gestellt.

Bei Dunkelheit: Rotes Licht der Signallaterne.

Freie Fahrt (8). Bei Tage: Signalarm schräg rechts nach oben gestellt (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

Bei Dunkelheit: Grünes Licht der Signallaterne.

Um die Stellung des Signals bei Dunkelheit auch nach rückwärts erkennbar zu machen, zeigt die Laterne dorthin bei Haltstellung volles weisses Licht, bei Fahrtstellung teilweise geblendetes weisses Licht (Sternlicht).