

1. Der Zug geht in der Richtung von A nach B (Abmeldesignal): einmal 6 unmittelbar hintereinander folgende Glockenschläge.
2. Der Zug geht in der Richtung von B nach A (Abmeldesignal): zweimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.
3. Die Bahn wird bis zum nächsten fahrplanmässigen Zuge nicht mehr befahren (Ruhe-signal): dreimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.
4. Es ist etwas Aussergewöhnliches zu erwarten (Gefahr-signal): sechsmal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.

Sobald auf einer Station ein Abmeldesignal gegeben wird, ertönen sämtliche Läutewerke der betreffenden Bahnstrecke gleichzeitig. Dadurch soll es den Wärtern ermöglicht werden, die Übergänge rechtzeitig vor Ankunft des Zuges zu schliessen. Die Wärter dürfen sich jedoch nicht auf die Abmeldesignale allein verlassen, sondern sie müssen ihren Dienst auch nach Massgabe des Fahrplans versehen. Dies gilt namentlich für die Wärter an Übergängen, welche vom Zug unmittelbar nach Ertönen des Abmeldesignals erreicht werden. Das Ausbleiben eines Läutewerksignals würde niemals als Entschuldigungsgrund für ein Versäumnis des Wärters angesehen werden. Wenn auf einer einspurigen Bahn die Abfahrt eines Zuges in der einen Richtung durch das Abmeldesignal angezeigt oder ein Zug abgefahren ist und es erfolgt, bevor dieser Zug vorbeigefahren ist, von der andern Richtung her ebenfalls das Abmeldesignal, so haben die Wärter jeden sich nähernden Zug mittels des Haltsignals aufzuhalten und dem Zugmeister von dem in entgegengesetzter Richtung erfolgten Abmeldesignal Meldung zu machen. Ebenso hat auf einspurigen Bahnen jeder Bedienstete eines Zuges, sobald er ein Abmeldesignal von der entgegengesetzten Richtung hört, sofort das Anhalten des Zuges zu veranlassen. Der Zugmeister