

Bern, den 14. Oktober 1957

**AZ 37/57****Einführung eines neuen Signalbegriffs für Hauptsignale**

(Gleisabschnittsignal)

1. In nächster Zeit werden versuchsweise in einigen Bahnhöfen neuartige Hauptsignale (Gleisabschnittsignale) zur Unterteilung von Fahrstrassen in einzelne Gleisabschnitte in Betrieb genommen.
2. Das Gleisabschnittsignal signalisiert ausser den Bildern «Halt» und «freie Fahrt über Weichen in gerader oder in ablenkender Stellung» als neuen Begriff zwei senkrecht übereinander stehende brandgelbe Lichter (s. Bild 4).
3. Der neue Signalbegriff (Langsamfahrt) bedeutet:  
Freie Fahrt auf Sicht in den folgenden Gleisabschnitt bis zum nächsten «Halt» signalisierenden Hauptsignal bzw. Sperr- oder Gleisabschluss-signal <sup>1)</sup> (Stumpengleis). Die Fahrgeschwindigkeit darf vom Signal an 40 km/h nicht überschreiten, da die Fahrstrasse über Weichen in gerader oder ablenkender Stellung führen kann. Die Geschwindigkeit ist so zu regeln, dass vor dem nächsten «Halt» signalisierenden Signal angehalten werden kann.
4. Der Abstand zwischen dem Gleisabschnittsignal und dem zugehörigen Vorsignal entspricht mindestens dem erforderlichen Bremsweg. Zwischen Gleisabschnittsignal und dem folgenden Hauptsignal bzw. Sperr- oder Gleisabschlußsignal ist in der Regel der nötige Bremswegabstand nicht gewahrt.
5. Erscheint am Gleisabschnittsignal der Langsamfahrbegriff (zwei brandgelbe Lichter senkrecht übereinander), so zeigt das zugehörige Vorsignal «Warnung» (s. Bild 4).
6. Das neue Signalbild gemäss Bild 4 gibt dem Lokführer den Befehl:
  - a) bei *ein-fahrenden Zügen* die Fahrt über das Signal hinaus bis zum nächsten «Halt» gebietenden Signal fortzusetzen (siehe Beispiel b).  
Erscheint dieser Befehl erst nach dem Anhalt des Zuges, so ist der Abfahrbefehl oder der Rangierbefehl zum Vorfahren abzuwarten;

---

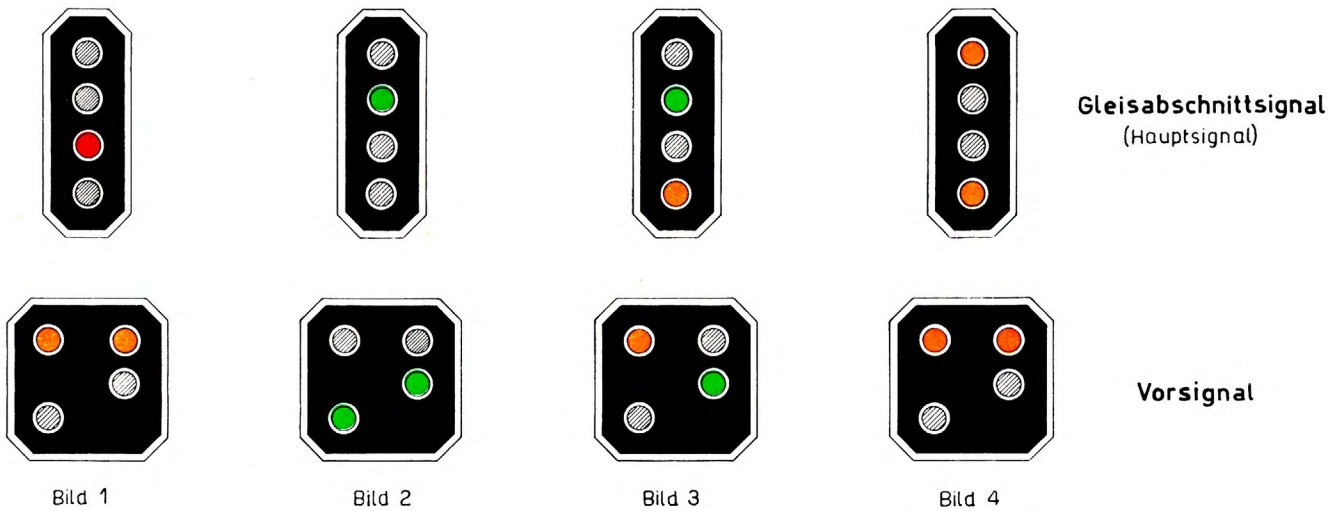
<sup>1)</sup> gemäss Bild 235 des R 312.1

- b) bei *ausfahrenden Zügen* nach Erteilen des Abfahrbefehls bis zum folgenden «Halt» zeigenden Hauptsignal vorzurücken. Nachher wird der Abfahrbefehl durch das Stellen des Signals auf Fahrt erteilt. Grundsätzlich gilt, dass in jedem Fall der Abfahrbefehl mit dem Befehlstab, dem ortsfesten Lichtsignal oder der Schrißpfeife nur einmal zu geben ist. Abweichungen von dieser Regelung werden in den örtlichen Vorschriften bekanntgegeben.
8. Bei ausserordentlichen Halten nach FDR 47<sup>31.32</sup> vor dem Gleisabschnitt wie vor dem folgenden Hauptsignal sind keine Handsignale zu geben. Diese Ausnahmen werden im Anh FDR-a aufgeführt.
9. Die Inbetriebsetzung von Gleisabschnittsignalen wird dem Personal mit einer DV über die Sicherungsanlage des betreffenden Bahnhofs oder mit besonderem Erlass bekanntgegeben.
10. Das Gleisabschnittsignal ersetzt die sogenannten kombinierten Vor- und Hauptsignale, wie sie z. B. in Lyss aufgestellt worden sind.

*Generaldirektion  
der Schweizerischen Bundesbahnen  
Bau- und Betriebsdepartement*

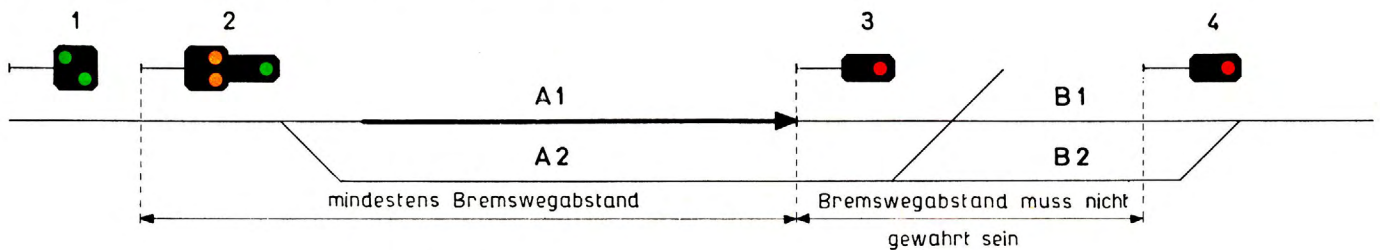
**Wichser**

## Einführung eines neuen Signalbegriffs für Hauptsignale (Gleisabschnittsignale)

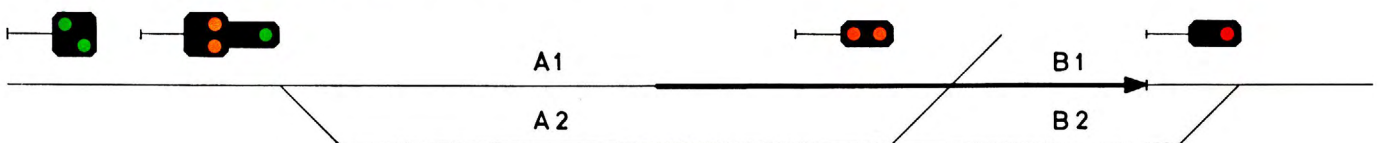


### Anwendungsbeispiele:

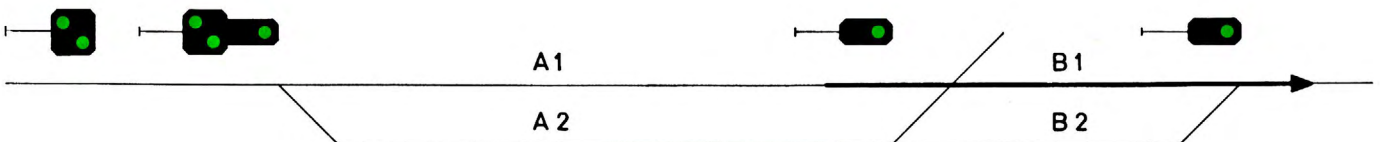
a) Einfahrt mit Halt vor dem Gleisabschnittsignal (kurze Einfahrt)



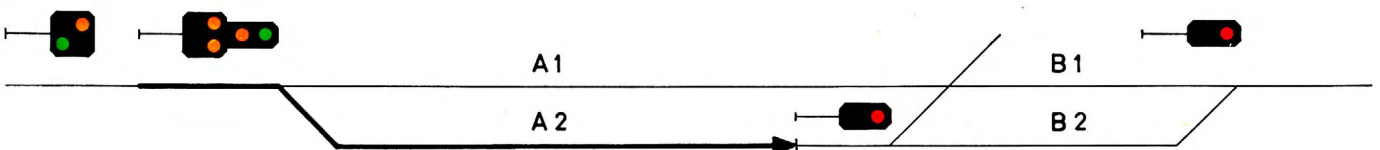
b) Einfahrt mit Halt vor dem nächstfolgenden Hauptsignal (lange Einfahrt)



c) Durchfahrt über Gleise A1/B1



d) Kurze Einfahrt auf Gleis A2



1 = Vorsignal zum Einfahrtsignal

2 = Einfahr- und Ausfahrsvorsignal

3 = Gleisabschnittsignal

4 = Hauptsignal (Ausfahrtsignal, kann in gewissen Anlagen auch ein Sperrsignal oder Gleisabschlussignal sein)