

## Frühe Signalisierung bei der Lokalbahn um Ludwigshafen a. Rh.

DME-Leser Mathias Schneider-Deuchler stieß bei Recherchen zu den Signaleinrichtungen der Pfalzbahn im Verkehrsmuseum Nürnberg auf ein Heftchen (Bibl.-Nr. VII-Hf-72) über die beweglichen Signale der meterspurigen Lokalbahn in Ludwigshafen. Wir geben diese im Wortlaut wieder, weil sie eine gute Ergänzung des Beitrages über diese Lokalbahn darstellt und die vor genau 100 Jahren beschriebene Sicherungsphilosophie auch heute noch Grundlage für derartige Sicherungseinrichtungen darstellt.

Die Kreuzung der Pferde-Straßenbahnstrecke Mannheim – Ludwigshafen mit der Lokalbahnstrecke Ludwigshafen-Brücke – Hauptbahnhof geht vom Vorrang der langen Lokalbahnzüge vor den ohnehin auf Sicht verkehrenden Straßenbahnen aus. Die beiden eingleisigen Strecken sind mit Hauptsignalen in der Funktion von Deckungssignalen gegeneinander gesichert, die von beiden Richtungen aus zu beachten waren. Beide Signale sind miteinander gekuppelt – damals keine Selbstverständlichkeit – und schließen Fehlbedienungen gegeneinander aus. Die Grundstellung der Signale berücksichtigt die höhere Fahrtenhäufigkeit der Pferdebahn. Der Signalwärter ist aufgefordert, rechtzeitig vor Durchfahrt einer Lokalbahn eine Fahrwegprüfung durch Inaugenscheinnahme der betreffenden Fahrwege vorzunehmen.

Die beiden Kreuzungen der regelspurigen Gütergleise berücksichtigen ebenfalls den Vorrang der Lokalbahn-Zugfahrten vor den Rangierfahrten, denn rangiert wird bei Eisenbahnen grundsätzlich auf Sicht. Um die Rangierbewegungen im elfgleisigen Güterbahnhof vom Zwang der jeweiligen Beobachtung der Lokalbahnstrecke zu befreien und damit den Rangierbetrieb zu verflüssigen, steht dort ein Gruppen-Schutzhaltsignal, gültig für Rangierfahrten auf allen Gleisen. Dieses Schutzhaltsignal kann auch nicht mit den Deckungssignalen der Lokalbahn gekuppelt sein, da es zwar Rangierfahrten untersagt, aber nicht sicherzustellen war, daß Rangierabteilungen oder abgestellte Wagen noch den Fahrweg der Lokalbahn versperrten. Erst nach Fahrwegprüfung durch Inaugenscheinnahme dürfen die Deckungssignale Zugfahrten auf der Lokalbahn zulassen. Natürlich muß der Lokalbahn-Lokführer seine Fahrt bei der Annäherung an die Signale darauf einstellen, daß er ggf. vor ihnen zum Halten kommen muß.

Der im Nachfolgenden wiedergegebene Text beschreibt anschaulich und in den Details die Signalbilder und die Verfahren zur Bedienung der Signale. Die damaligen Schutzziele entsprechen auch den heute üblichen, wenn auch Gruppen-Schutzhaltsignale heute ebenso undenkbar sind wie fehlende Durchrutschwege oder Signalstandorte hinter dem zu schützenden Gefahrpunkt (d. h. negative Durchrutschwege). Die beschriebene Signalisierung kann auch nicht im heutigen Sinne als signaltechnisch sicher gelten, weil Rückfallebenen in einen jeweils sicheren Zustand fehlen. Die Sicherheit hing völlig von der Aufmerksamkeit der Eisenbahner sowie den Sichtverhältnissen ab.

Pfälzische Eisenbahnen

### Signal-Einrichtungen

der schmalspurigen Lokalbahnen

#### Ludwigshafen – Dannstadt

und

#### Ludwigshafen – Großkarlbach

Für die Sicherung der Fahrten der schmalspurigen Lokalbahnen ... wurden die nachfolgenden Signal-Einrichtungen hergestellt:

#### A. An d. Strecke Ludwigshafen – Dannstadt:

Bei der Durchkreuzung der Trambahn. Hierzu Lageplan Blatt 1.

Auf dem Trottoir der Straße am Brückenaufgang und an der Ludwigsstraße zunächst der Haltestelle „Brücke“ in Ludwigshafen, in deren Nähe die Durchkreuzung der Lokalbahn mit der Trambahn stattfindet, sind zwei Klappsignalscheiben (A und B) aufgestellt, welche an Gaskandelabern montiert sind. Die Drehkurbel für die Stellung der beiden Scheiben ist am Fußende des Kandelabers B angebracht. Dieselbe ist zum Abnehmen eingerichtet. Die beiden Scheiben sind durch die Stellvorrichtung derart mit einander verbunden, daß, wenn die eine Scheibe Haltsignal zeigt, die andere auf freie Fahrt steht. Die aufrecht stehende Scheibe oder bei Nacht die rot geblendete Laterne bedeutet „Halt“. Die niedergeklappte Scheibe oder bei Nacht weißes Licht bedeutet „freie Fahrt“. Von diesen beiden Signalen ist die Scheibe B vom Personal des Lokalbahnzuges und die Scheibe A vom Führer des Trambahnwagens zu beachten. In Normalstellung zeigt die Scheibe A für die von Mannheim kommenden Trambahnwagen „freie Fahrt“ und die Scheibe B für die Lokalbahn „Halt“.

Die Bedienung des Stellwerkes hat durch den Haltestellenwärter oder unter dessen Verantwortung durch den Weichenstellerposten Nr. 704 zu geschehen. Derselbe hat das Signal A für die Trambahn auf „Halt“ resp. das Signal B für die Lokalbahn auf „freie Fahrt“ zu stellen, sobald ein Lokalbahnzug oder ein Motorwagen auf der Fahrt vom Bahnhofe her vor der Wredestraße angekommen ist oder ein solcher von der Haltestelle „Brücke“ abfahren soll. In beiden Fällen aber hat er sich außerdem vorher genauestens davon zu überzeugen, daß die Durchfahrt des Zuges oder des Motorwagens bzw. der Trambahnwagen ohne Hindernis geschehen kann.

Wenn das Signal B auf „Halt“ steht, so hat der Lokalbahnzug vor der Überkreuzung der Ludwigsstraße durch die Wredestraße anzuhalten.

#### B. An der Strecke Ludwigshafen – Frankenthal – Großkarlbach:

- 1) Kreuzung des Lokalbahngleises mit den Gütergleisen bei Posten Nr. 159 a und 159 im Bahnhof Ludwigshafen. Lageplan Blatt 2.

Das Lokalbahngleis kreuzt bei Posten Nr. 159 a

drei und bei Posten Nr. 159 vier Gütergleise. Für die Sicherung des Betriebes sind bei C<sup>1</sup> und C Drehsignalscheiben aufgestellt, welche beide in der Normalstellung die volle Fläche der Scheibe nach Osten und Westen zeigen; bei Nacht nach diesen beiden Richtungen rotes Licht. Die Signale verbieten in dieser Stellung die Fahrten auf den Gütergleisen in der Richtung von Osten nach Westen und umgekehrt, während die Fahrten der Lokalbahnzüge erlaubt sind.

Sollen Fahrten auf den genannten Gütergleisen ausgeführt werden, so wird die betreffende Signalscheibe im rechten Winkel gedreht. Sie zeigt dann gegen Norden und Süden „Halt“ (volle Scheibe, bei Nacht rotes Licht) und verbietet die Fahrten der Lokalbahnzüge über die betreffenden Gleise.

Die Scheibe C<sup>1</sup> wird von dem Weichensteller 159 a, die Scheibe C durch den Weichensteller 159 bedient.

Der Fuhrwerks- und Fußgängerverkehr über die Straßenstrecke a – e wird während der Fahrt der Lokalbahnzüge ... nicht unterbrochen.

- 2) Kreuzung des Lokalbahngleises mit den Gleisen des Güterbahnhofs. Lageplan Blatt 2.

Das Lokalbahngleis kreuzt hier 11 Gütergleise der Hauptbahn. Zur Sicherung des Betriebes ist an der Stelle A des Lageplans eine Klappsignalscheibe auf 8 m hohem Mast (Rangierverbotsignal) aufgestellt. Die aufrecht stehende Scheibe oder bei Nacht nach beiden Richtungen rotes Licht bedeutet für alle Fahrten auf den Gütergleisen sowohl aus der Richtung vom Hauptbahnhof als auch aus der Richtung vom Güterbahnhof Haltsignal, d. h. Verbot der Fahrt über das Lokalbahngleis.

Die an den Stellen B und B<sup>1</sup> für die Lokalbahn aufgestellten Klappsignalscheiben auf niedrigen Masten stehen in Normalstellung auf „Halt“ und die Hauptbahn-Signalscheibe (Rangierverbotsignal) auf „freie Fahrt“ (niedergeklappte Scheibe und bei Nacht nach beiden Richtungen weißes Licht).

Wenn ein Lokalbahnzug den Güterbahnhof überkreuzen soll, so hat der Lokomotivführer dieses Zuges bei der Annäherung an die Gütergleise ein Glockensignal zu geben. Herauf stellt der Weichensteller 156, welcher das betreffende Stellwerk zu bedienen hat, sofort das Rangierverbotssignal auf „Halt“. Wenn alsdann der Weichensteller sich davon überzeugt hat, daß die Kreuzung von Maschinen und Wagen der Hauptbahn frei ist und die Lokalbahnfahrt ungehindert stattfinden kann, so stellt er die Scheiben B und B<sup>1</sup> auf „freie Fahrt“. Das Stellwerk für die drei bezeichneten Signalscheiben befindet sich in der Nähe der Überkreuzung zwischen dem 10. und 11. Gleis. Dasselbe ist derart eingerichtet, daß die Scheiben B und B<sup>1</sup> nur dann auf „freie Fahrt“ gestellt werden können, wenn vorher das Signal A auf „Halt“ gestellt worden ist und umgekehrt.

Das einschlägige Personal ist hiernach entsprechend anzuweisen.

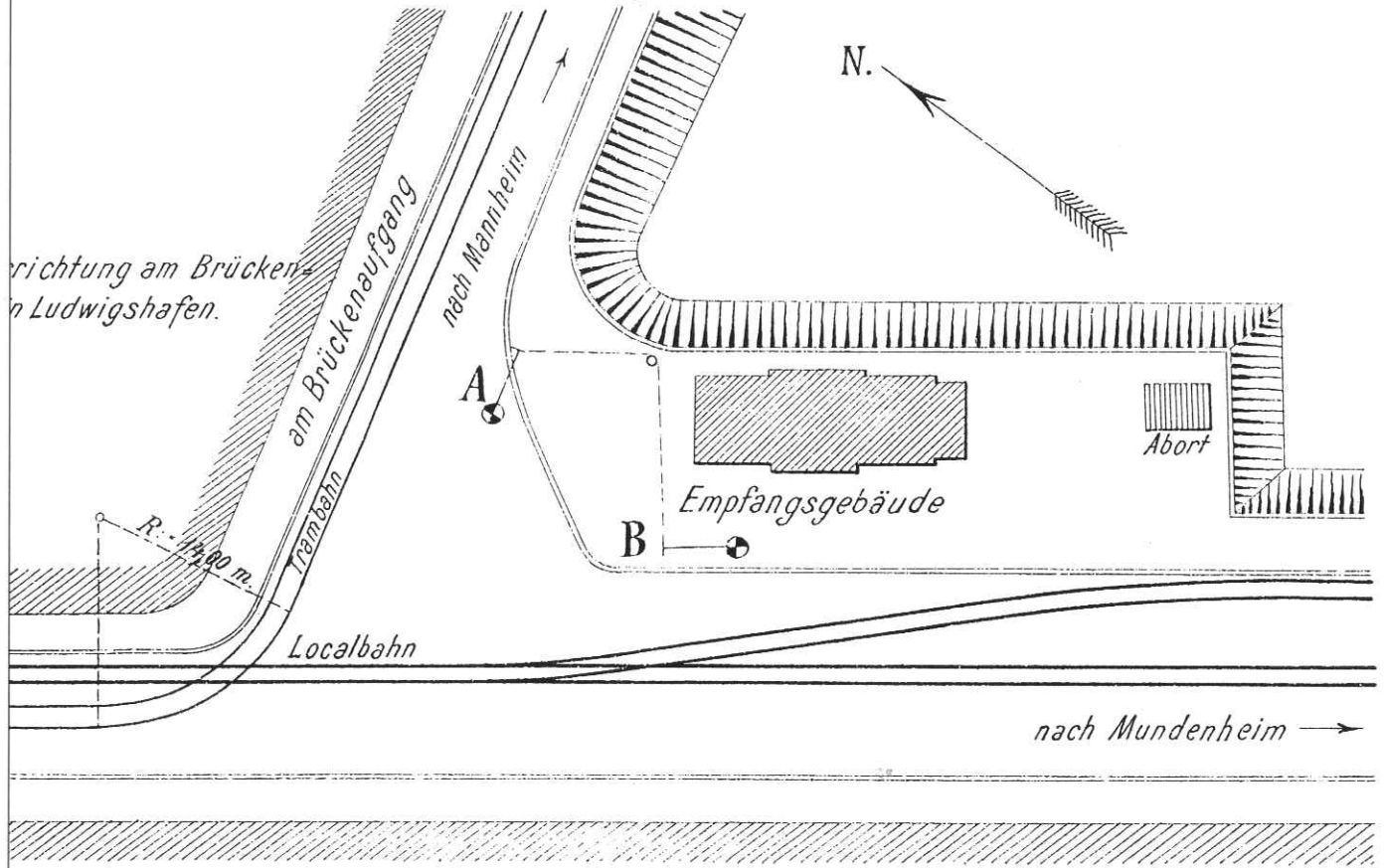
Ludwigshafen a. Rh., den 6. Mai 1899

Die Direktion. v. Lavale.

# Pfälzische Eisenbahnen.

Blatt No 1.

## Localbahn-Ludwigshafen-Dannstadt.



M. - 1: 500.

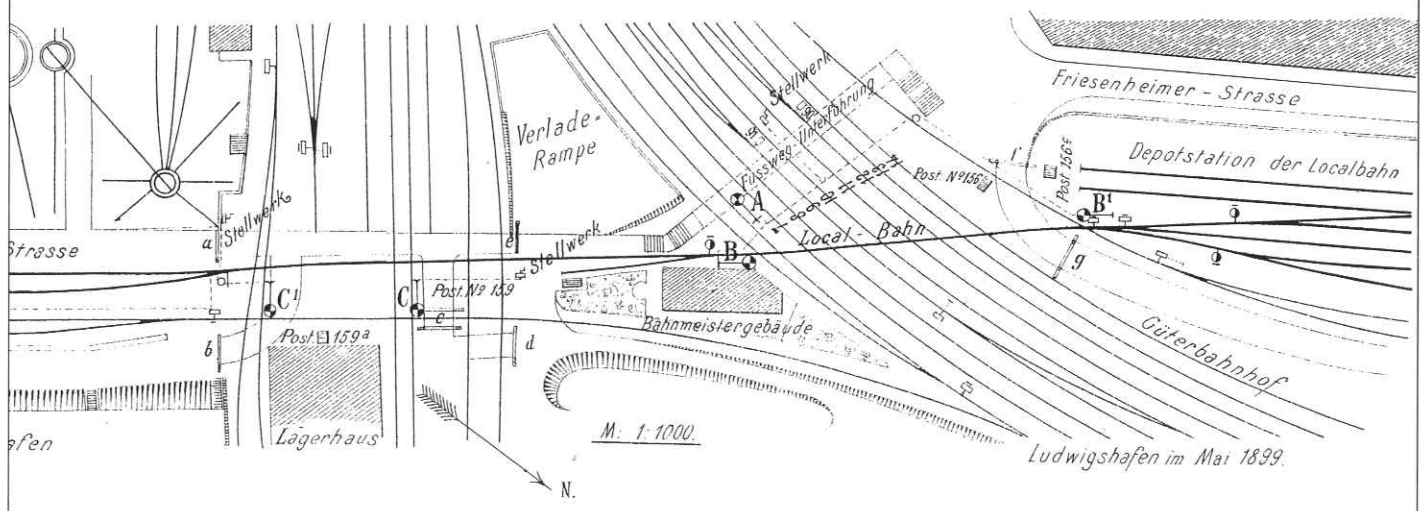
Ludwigshafen im Mai 1899.

# Pfälzische Eisenbahnen.

Blatt No 2.

## Localbahn - Ludwigshafen - Grosskarlbach.

Signalvorrichtung beim Güterbahnhof Ludwigshafen.



Ludwigshafen im Mai 1899.