

Das Vorsignal

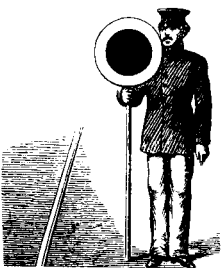
nimmt unter unseren Signalen zweifellos eine Sonderstellung ein: Kein anderes Signal war auf deutschen Bahnen mit einer derartigen Fülle an Bauformen und Signalbildern anzutreffen, kein anderes Signal hatte, um mit einem dritten Begriff erweitert zu werden, eine über 20jährige Diskussions- und Erprobungsphase zu bestehen. Kein anderes Signal begeisterte als liebgewonnenes süddeutsches Länderbahnsignal ob seiner genialen Konstruktion Fachgenossen wie Laien, kein anderes stand auf Brücken und Auslegern kopf. Und welches Signal hat schon eine eigene Tafel, die noch heute regelmäßig vor ihm aufgestellt ist?

Einst waren es die Bahnwärter, die als Garanten der Sicherheit vor jeder Zugfahrt die Gleise kontrollierten und dem mit seinem Zug herannahenden Lokomotivführer – sozusagen von Mann zu Mann – mit vereinbarten Zeichen signalisierten, wie er sich zu verhalten hatte: ob ungehindert weitergefahren werden durfte, ob langsam zu fahren oder ob anzuhalten war. Der Befehl zum Anhalten des Zuges entfaltete in der Mitte des 19. Jahrhunderts nicht selten seine eigene Dramaturgie und die Signalisierung geriet gar zur Schicksalsfrage. Die Handzeichen der Wärter waren zwar vielerorts schon durch «Signale am Telegraphenmaste» ersetzt, die weitaus besser sichtbar waren; jedoch vermochten auch noch so große Wachsamkeit und angespannte Ausschau weder

die Grenzen der menschlichen Wahrnehmung noch die Gesetze der Physik zu überspringen. Wie sollte der Lokomotivführer ein Haltsignal rechtzeitig erkennen, wo er doch die gekrümmte Strecke nicht überblicken konnte? Wie sollte er auch bei Nacht und Nebel seinen Zug innerhalb kurzer Distanz zum Stillstand bringen, wo lange Bremswege dies vereitelten?

Jetzt war es Aufgabe der noch jungen Signaltechnik, nach einem geeigneten Zeichen zu suchen, das den Lokomotivführer über das unmittelbar zu erwartende Haltsignal informierte, damit das gefahrenträchtige Überfahren von haltzeigenden Signalen ausgeschlossen werden konnte. Eine Scheibe in Kreisform befreite schließlich die Lokpersonale aus diesem Dilemma: «Die Scheibe, die ins Auge springt» sollte von 1873 an als Avertissementsignal die Haltstellung des «Signals am Signalmaste» (dem späteren Hauptsignal) so zeitig ankündigen, daß dem Lokomotivführer in jedem Falle noch ausreichend Bremsweg zur Verfügung stand, um den Zug vor dem Haltsignal zum Stehen zu bringen. Zwei Jahre später war die kreisrunde Scheibe mit der trefflichen Bezeichnung «Vorsignal» bereits in der Signalordnung enthalten.

Die Übermittlung des Warnbegriffs «Halt erwarten», die bei Dunkelheit mit lediglich einem einzigen grünen Licht erfolgte, geriet ab 1893



zunehmend in die Kritik, da ein gleichfalls grünes Licht am Hauptsignal neuerdings die «Freie Fahrt» signalisierte. Diesen Widerspruch behob der Geheime Baurat Richard Ulbricht aus Dresden, indem er 1902 vorschlug, die Vorsignale mit einem «Doppellicht in Schräglage» auszurüsten, wodurch die Unterscheidung vom Hauptsignal möglich wurde. Zugleich führte er auf einer Versuchsstrecke für die Warnstellung die neue Signalfarbe «Gelb» ein. Ulbricht's bahnbrechende Vorschläge brachten schon im Jahre 1910 eine Änderung der Signalordnung, und das «sächsische Doppellicht-Vorsignal» ersetzte nach und nach die Einlicht-Vorsignale.

Weitaus langwieriger war es, das zweibegriffige Vorsignal, das mit seiner Klappscheibe allein ja nur zwei Stellungen einnehmen kann, mit dem noch fehlenden dritten Begriff «Langsamfahrt erwarten» zu ergänzen. Es gelang erst in den 30er Jahren, diese Lücke zu schließen: Die Kapitel 8 bis 11 verschaffen uns einen Einblick in den interessanten, mit zahlreichen Dokumenten belegten Wettstreit der Ideen zur Ausgestaltung des dritten Begriffs, in dem schließlich der Zusatzflügel den Sieg davontrug. Nicht minder interessant erscheinen die zitierten Ministererlasse sowie die zahlreichen Wortmeldungen damaliger Fachgenossen, die, gewissermaßen als literarischer Beifang in Behördensprache, vergangene Zeiten wieder lebendig werden lassen.

Der Umfang des Materials machte eine Aufteilung des Buches in zwei Bände erforderlich. Im wesentlichen der chronologischen Entwicklung folgend, behandelt dieser erste Band die Formvorsignale von den Anfängen bis in die Reichsbahnzeit hinein. Die Weiterentwicklung der Formsignale nach dem Zweiten Weltkrieg sowie die Themenschwerpunkte «Lichtvorsignale» und «Zusatzsignale» sind dem zweiten Band vorbehalten. Die selten angesprochenen Zusammenhänge zwischen Lichtraum und Signalanordnung werden in zahlreichen Beispielen ausführlich dargestellt, wobei auch den Vorsignalanordnungen auf Brücken und Auslegern ein breiter Raum gewährt wird (→ Kapitel 14 und 15).

Um den «Anordnungsfällen» wie auch den technischen Zeichnungen des Anhangs eine einheitliche Anmutung zu geben, wurden diese neu bearbeitet und – aller modernen Technik zum Trotz – manuell neu gezeichnet, klassisch verfilmt und erst dann für den Druck digitalisiert. Nur so können sie, meine ich, neben den um die Jahrhundertwende mit Akribie gefertigten Zeichnungen gesehen werden und sich als «lebendige Darstellungen» harmonisch in das Gesamtwerk einfügen.

Als wohlproportioniertes Formsignal zieht uns das Vorsignal noch heute in seinen Bann – es ist gewiß eines der schönsten Signale auf deutschen Bahnen. Dank seiner farbenfrohen, lebendigen Gestaltung springt es unvermittelt ins Auge und beeindruckt mit seiner Wirkungskraft – mit einem Glanz, an dem es den neuzeitlichen Lichtsignalen doch sehr mangelt. Noch haben wir Gelegenheit, eine breitgefächerte Palette an Formsignalen in Augenschein zu nehmen; wir sollten sie nutzen.

Man kann Signale nüchtern als notwendiges Mittel zur Sicherung und Förderung des Betriebes betrachten. In einem erweiterten Sinne könnte man sie auch als technisches Kulturgut und als Erbe verstehen, in dem sich eine über eineinhalb Jahrhunderte währende, von Technikern und Ingenieuren in unzähligen Schritten vorangetriebene – indes selten gewürdigte – Entwicklung bündelt. Mögen die Bände auch zu dieser Sichtweise einen Beitrag leisten.

Es ist mir eine angenehme Pflicht, allen meinen herzlichen Dank auszusprechen, die mit Unterlagen und Hinweisen, Fotos und Zeichnungen wesentlich dazu beigetragen haben, daß die Biografie des Vorsignals in dieser Form dokumentiert werden konnte.

Hof (Saale), im Dezember 2008

Reinhold Bachmann