

„B26 Dienstvorschrift für die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser“ der Österreichischen Bundesbahnen – Gültig ab 1. Oktober 1931

Diese nicht unbedingt zentrale Vorschrift habe ich in einem Exemplar erhalten, das – vermutlich nach seiner aktiven Verwendungszeit – offenbar auch als Kinderschreiblernbuch verwendet wurde: Auf den ersten paar Seiten findet sich ein „Donaudampfschiffahrtsgesellschaftskapitän“ nebst „Melk – Maria-Taferl“ sowie, in einem Zug hintereinandergeschrieben, das altbekannte „In die Schul geh ich gern weil ich dort was schönes lern Bub und Mädels groß und klein alle müssen fleißig sein“. Auf der vorletzten Seite passen die langen Haare mit dem Namen „Reinhard“ nicht ganz zusammen – sonst ist das Buch aber weitgehend frei von Verzierungen, nur das Blatt mit den Seiten 5 und 6 wurde herausgerissen.

Der Scan des Dokuments erfolgte mit einem Samsung Galaxy 9 auf JPG-Dateien, die dann geometrisch korrigiert und mit Quality 92 ausgegeben wurden. Die so entstandenen 111 Dateien wurden schließlich in ein PDF-Dokument zusammengefasst.

H.M.Müller, 6.9.2023

Österreichische Bundesbahnen

~~Samtraumdorf~~

~~Südschubel~~

B 26

Dienstvorschrift
für die Bahnrichter,
Brückenschlosserwerkführer
und Signalschlosser

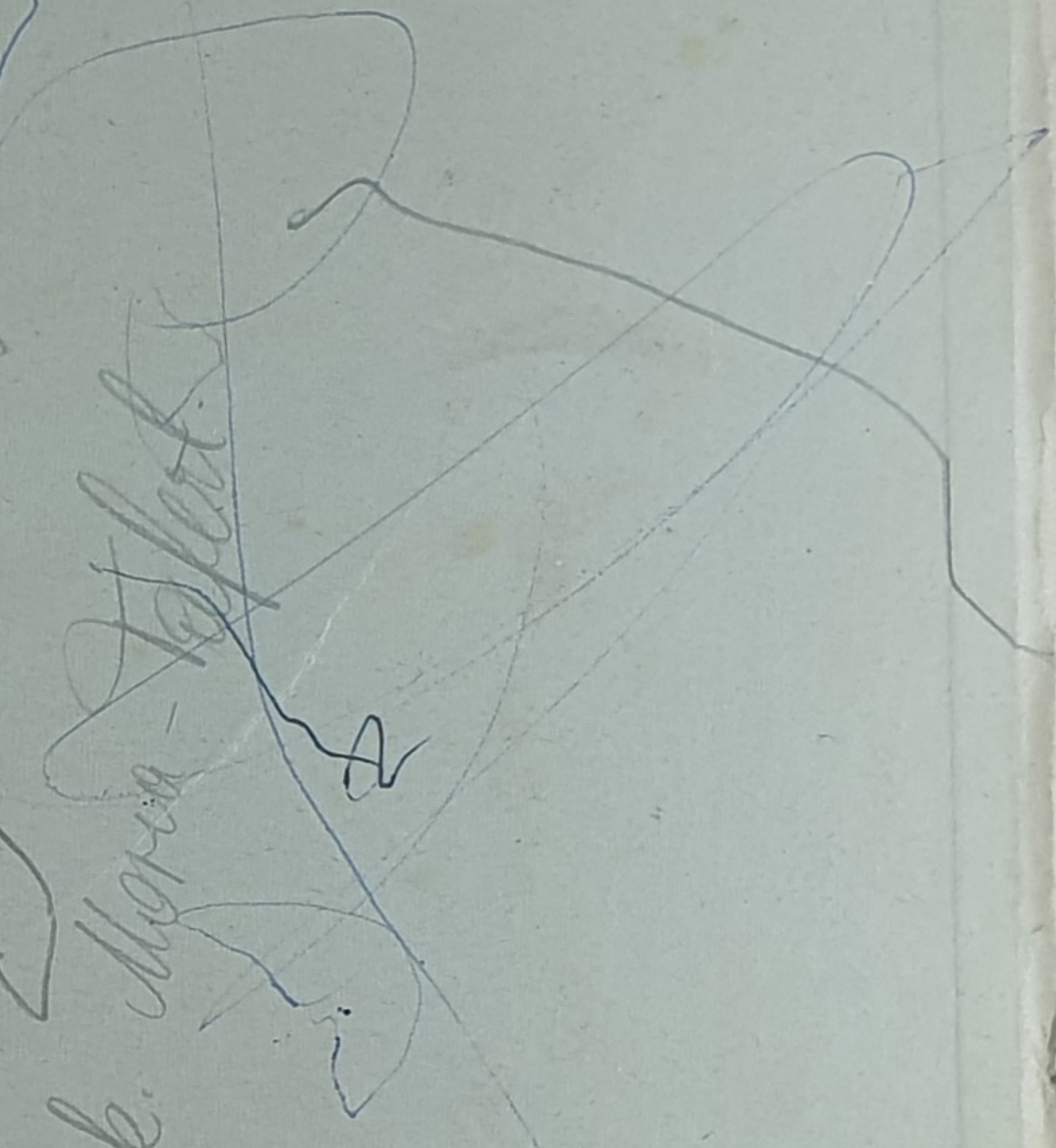


Gültig ab 1. Oktober 1931.

Im Selbstverlage der Österreichischen Bundesbahnen

Donaudampfschiffahrtsgesellschaftskapitän.

Msk. Mores - Florent.

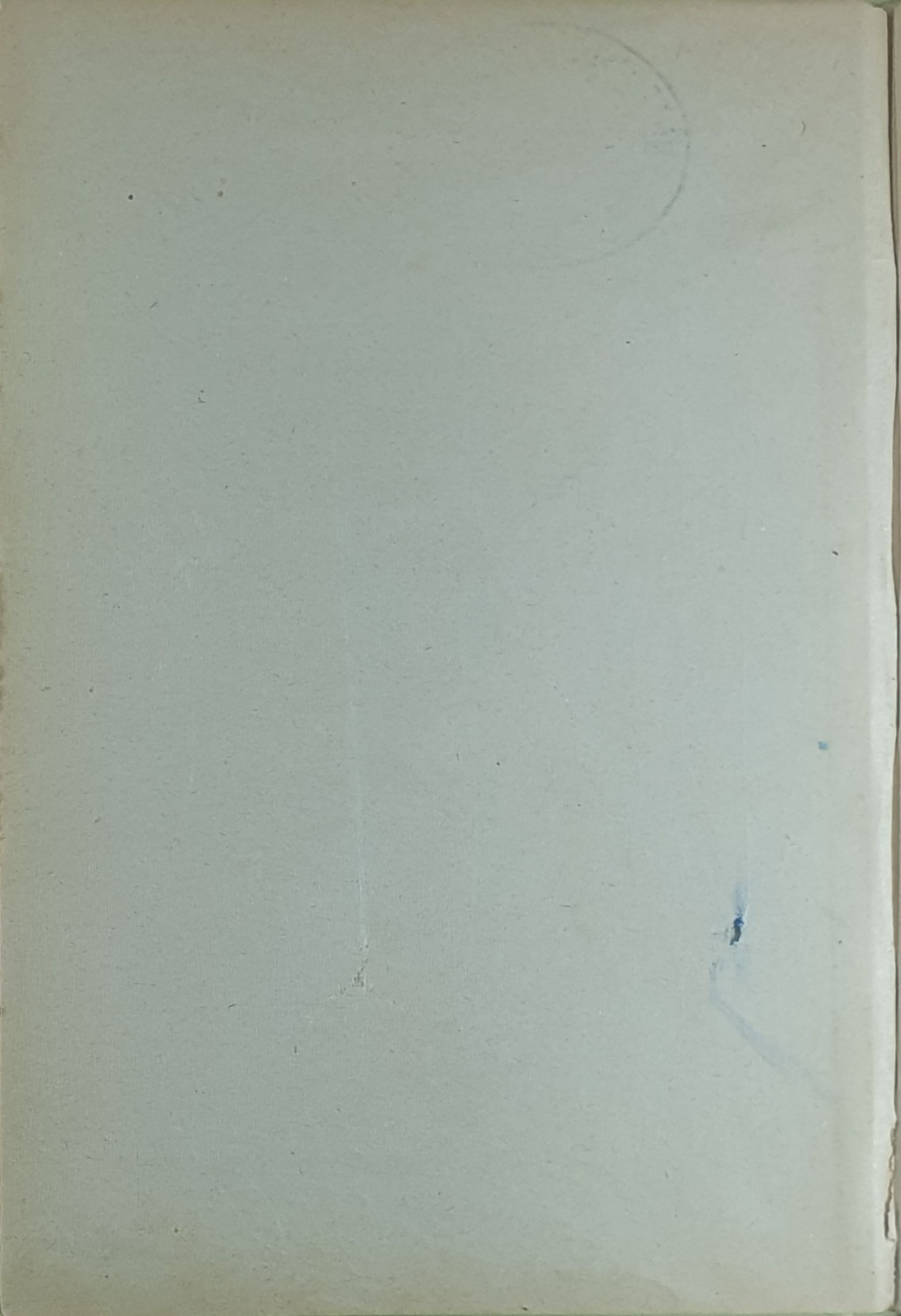




Guntamsdorf
Südbahnhof

10	10		
20	20		
30	30		
40	40		
50	50		
60	60		
70	70		
80	80		
90	90		
100	100		

(The table contains handwritten numbers and is heavily crossed out with multiple diagonal lines.)



Österreichische Bundesbahnen

B 26

Dienstvorschrift
für die Bahnrichter,
Brückenschlosserwerkführer
und Signalschlosser



Gültig ab 1. Oktober 1931

Im Selbstverlage der Österreichischen Bundesbahnen

Verzeichnis

der Ergänzungen und Nachträge zu dieser Vorschrift.

Nr.	Gegenstand	Dienstanzweisung	
		vom	Bis
1010	100 + 1.000.000 =		
2020			
3030			
4040			
5050			
6060			
7070			
8080			
9090			
100100			
1001000			
1.000.000			
2.000.000			

Jansen Johann Carl nach Neu-Peter.

Nr.	Gegenstand	Dienstabweisung	
		vom	Zahl
1	In die Schule geh.		
2	ich gern weil ich nicht		
3	was schönes dem Bube und		
4	mir ist es auch und		
5	bleibe da da alle mit		
6	sen flüchtig sein.		
7	_____		
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			

Gegenstandsverzeichnis.

Gegenstand	Punkt Nr.
A.	
Anrainer, Verhalten gegen diese	22, 141
Anzeigen	15
Antrieb für Schranken	6
Arbeitszüge, Vorsichten	94
Auflager, bewegliche, bei Brücken	53
Auftauapparate	130
Ausbüchsen	6
Außergewöhnliche Ereignisse	26, 122-126
Aviſoposten	102
B.	
Bahnanlagen, Besichtigen	22
" Betreten	86-88
" Untersuchung	34
Bahnaufsicht	141
Bahnerhaltungsarbeiten, Einteilung und Durchführung	74-79
Bahngräben, Räumung	49
Bahnpolizei	141
Baumaterialien, Lagerung	147-153
Blockstörung	73
Blockwerke	6
Brände	26, 122
" durch Funkenflug, Abwehr	138

Gegenstand	Punkt Nr.
Brennstoffe, Lagerung	155
Brücken	5, 48, 51
" Sicherheitsvorkehrungen	57
Brückenhölzer	56
Brückenwaagen	6, 67
Brunnen, Vorsichten bei Arbeiten	116
D.	
Dämme	48
" Sicherung	49
Dienstbüchel	20
Dienstesobliegenheiten	4, 5, 6
Dienstgüter, Gebarung	143, 144
" Lagerung	145–159
" Versendung	160
Dienstkleider, Aufbewahrung	159
Dienstvorschriften	10, 16, 17
Drehscheiben	5
" Erhaltung	65
Durchlässe	48, 51
Durchwurfmaterial, Lagerung in Bahnhöfen	106
E.	
Eigenbetrieb, Arbeiten	75
Einfriedungen	60
Einschnitte	48
" Sicherung	49
Einvernehmen mit fremden Dienstzweigen	12
Eisenbetontragwerke	51, 55
Eisentragswerke-Instandhaltung	53
" -Anstrich	54
Eisbeseitigung in Tunnels	59, 120

Gegenstand	Punkt Nr.
Eisgänge	135, 136
Entgleisungen	26
„ Behebung und Feststellung	139
Erdabgrabungen	110
Ereignisse, außergewöhnliche	26, 122–126
Erkrankung, plötzliche	24, 85
Erweiterungsbauten	74
F.	
Fahrdrableitung, Beachtung bei Gleisarbeiten	62
Felsböschungen	50
Frostaufzüge	62
Fühlschienen	6
Fundgegenstände	31, 32
Futtermauern	48, 51
G.	
Gedingearbeiten	75
Gefällsbruchtafeln	60
Geländer an Brücken	57
Geschwindigkeitstafeln	60
Gewölbe	51
Gleitlager bei Brücken	53
Gleisabstand	45, 46
Gleisbrückenwaagen	6, 67
Gleisperrschuhe	6
Grenzsteine	60
Grundeigentum der Bahn, Überwachung	4
H.	
Hakenverschlüsse	6
Handbüchel	16

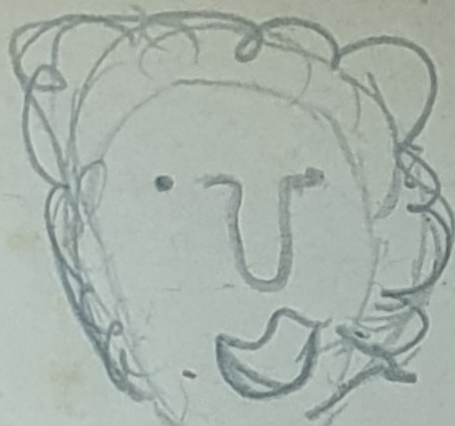
Gegenstand	Punkt Nr.
Handvorrat an Signalmittel	18
Hebkrane	5, 68
Sektometersteine	60
Herzstücke, Lagerung	145
Hochbau, Erhaltung	66—69
" Tragwerke	5
Hochwasser	26, 122, 135—137
" Gefahr	134
" Marken	58
Höhenmarken	58
Holzbrücken	56
J.	
Instandhaltungsarbeiten	74
Isoliereinlagen	6, 71
K.	
Kabel, Beachtung bei Oberbauarbeiten	62
Kanäle, Vorsichten bei Arbeiten	116
Kleinwagenfahrten, Vorsichten	97, 121
Kohlenbühnen	68
Kohlenrutschen	68
Krane	5, 68
" Vorsichten bei Arbeiten	117
Kreuzungen, Erhaltung	64
L.	
Ladebühnen	68
Lademaße	68
Laderampen	68

Gegenstand	Punkt Nr.
Laschenbrüche	62
Lawinen	122
Lehnen, Arbeiten	50
" Vorsichten bei Arbeiten	111
Leitern, Anbringung	114
Leitschienen	60
Lichttraum-Umgrenzung	36—44
" " für Schneepflugfahrten	127
M.	
Mauerwerk, Instandhaltung	51
Meldebuch	27
Meldungen	15
Merkblätter	81, 82
Mundpfeife	20
N.	
Nebenarbeiten	22
Neubauten	74
O.	
Oberbau	4
" Instandhaltung	61—65
" auf Wegübersezungen	63
" Erhebung des Zustandes bei Unfällen	139
P.	
Pfeispflöcke, tragbare	105
Pfeilersicherungen	52
Pflichten, allgemeine	22—30
Pulver, Aufbewahrung	157

Gegenstand	Punkt Nr.
R.	
Rauh bäume, Verwendung	135
Regenfälle, heftige	26, 122, 134
S.	
Schichtenbücher	4, 5
Schiebebühnen	5
Schienen, stromdichte	6, 71
Schienen auszugvorrichtungen, Erhaltung	64
Schienenbrüche	62
Schienenstromschließer	6
Schienenwanderung	62
Schleppbahnen, Instandhaltung	61
" Beseitigen von Schnee	133
Schneebeseitigung	128
" von Dächern	131
Schneeräumungsarbeiten	108, 109
Schneeräumerfahrten	128, 129
Schneeverwehungen	122
Schrankenanlagen	6
Schuzdächer	48
Sicherheit, Wahrung der persönlichen	80—121
Sicherheitschienen bei Brücken	57
Sicherungsanlagen, Erhaltung	70—73
" Reinigen	70
" Außerbetriebsetzung	72
Sichtweiten bei Wegübergängen	60
Signaleinrichtungen	6
" Erhaltung	70—73
" Untersuchung	73
Signalmittel, Evidenz	16
" Ausrüstung	18

Gegenstand	Punkt Nr.
Sprengstoffe, Aufbewahrung	112, 157
Sprengungen	112, 113
Stangengelenke an Weichen	6
Starkstromleitungen, Vorsichten	118—121
Stellvertretung	23
Störungen an Sicherungseinrichtungen	72
Stopfmaschinen, Arbeiten	103, 104
Straßen, Erhaltung	60
Straßenbrücken	5
Straßenbrückenwaagen	6
Streckenblockeinrichtungen	6
Stützmauern	48, 51
Sturmwind	132
I.	
Taschenmaßstab	20
Taschenuhren	20
Tunnels	48
" Instandhaltung	59
" Betreten	98
" Arbeiten, Sicherheitsmaßnahmen	99, 107
" Nischen	59
II.	
Übergangsstege	5
Ufersicherungen	52
Umgestaltungsarbeiten	74
Unfälle	125
Unterbau, Instandhaltung	48—60
Untergebene	9
" Überwachung	29
Unternehmerarbeiten	75

Gegenstand	Punkt Nr.
B.	
Verantwortung	11, 85
Verbandpäckchen	19
Verbindungsstangen	6
Verwaltungsgeschäfte	142—160
Vorgesetzte	7
Vorläutewerke für Schranken	6
Vormerke, Führung	142
Vorpläne, Erhaltung	60
W.	
Warnungstafeln	60
Warnzeichen	60
Wegschranken	43, 60
Wegübergänge	60
Weichenerhaltung	64
Weichenschlösser	71
Weichensicherungsanlagen, Untersuchung	71, 73
Weichensstellanlagen	6
Werkzeuge	16
" Verwahrung	21
" Hinterlegung	93, 158
Wohnung	23
Wurzelgelenke an Weichen	6
Z.	
Zäune, lebende	60
Zugsverkehr, Unterrichtung über denselben	80
Zungenvorrichtungen, Lagerung	145
Zündstoffe, Aufbewahrung	112



Einleitung.

1.) Vorliegende Vorschrift gilt für jene Bedienstete, die als Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer oder Signalschlosser die Aufsicht an einer Arbeitsstelle führen. Jedem Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser wird ein bestimmter Streckenbereich zugewiesen, innerhalb dessen er seinen regelmäßigen Dienst auf Grund der zugehörigen Vorschriften auszuüben hat.

2.) Rücksichtlich der Abwicklung des Verkehrsdienstes auf der Strecke und in Bahnhöfen, soweit dieser den Dienst der Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser betrifft, der Gleissperren, des Verkehrs der Kleinwagen und des Verhaltens bei außergewöhnlichen Ereignissen gelten die einschlägigen Bestimmungen der D. V. B 3 (Verkehrsvorschriften, Ausgabe D, für Bahnwärter).

3.) Unter Arbeitern sind alle den Bahnrichtern, Brückenschlosserwerkführern und Signalschlossern zur Durchführung der Arbeiten zugewiesenen Kräfte (Helfer, Werkgehilfen, Werkmänner u. dgl.) ohne Rücksicht auf deren besondere Anstellungsverhältnisse, ob fest oder aushilfsweise (Verstärkungsarbeiter), zu verstehen.

Dienstesobliegenheiten.

4.) Dem Bahnrichter obliegt insbesondere die Durchführung der Arbeiten am Oberbau und der nicht hand-

werksmäßigen Arbeiten an den übrigen baulichen Anlagen nach Weisung des Bahnmeisters, ferner die Überwachung des Grundeigentums der Bahn und die Führung des Schichtenbuches, sowie der sonst vorgeschriebenen Bormerke u. dgl. (siehe auch Pkt. 6 c).

5.) Dem **Brückenschlosserwerkführer** obliegt insbesondere die Durchführung aller Arbeiten an den Brücken aus Eisen, Eisenbeton und Holz, und zwar sowohl der Eisenbahn als auch der Straßenbrücken (Übergangsstege), ferner an Hochbautragwerken, Drehscheiben, Schiebebühnen und Krane nach Weisung des Brückenmeisters, ferner die Führung des Schichtenbuches, sowie der sonst vorgeschriebenen Bormerke u. dgl.

6.) Dem **Signalmeister** obliegt insbesondere:

a) die Untersuchung und Instandhaltung aller feststehenden mechanischen Signaleinrichtungen, sowie der mechanischen Teile der Weichenstell- und Sicherungsanlagen (ab Angriffsbolzen der Stell- und Verriegelungsvorrichtung), einschließlich der Fühlschienen, der Gleisperrschuhe, der Schienenstromschließer sowie der Isoliereinlagen der stromdichten Schienen, des mechanischen Teiles der Streckenblock- und sonstigen Sicherungseinrichtungen, ferner der mit Doppeldrahtzug versehenen Schrankenanlagen (Antriebs- und Vorläutewerke einschließlich der Drahtzugleitungen), endlich der Gleis- und Straßenbrückenwaagen in dem in der bezüglichen Sondervorschrift vorgesehenen Umfange.

Die Untersuchung und Instandhaltung der Kabelendverschlüsse elektrischer Kraftstellwerke, soweit die dort angeschlossenen Kabel zur Betätigung der Signale und Weichenstellvorrichtungen dienen.

Arbeiten an den elektrischen Einrichtungen, insbesondere an den Blockwerken und Kraftstellwerken dürfen nur vom Signalmeister ausgeführt werden, der Signalschlosser hat jedoch bei größeren derartigen Arbeiten auszu-
zuhelfen;

b) die Belehrung der mit der Handhabung der Signal- und Sicherungseinrichtungen betrauten Bediensteten über die richtige Behandlung und Pflege dieser Einrichtungen, wie über die bei nicht entsprechender Behandlung und Pflege möglichen Betriebsstörungen und Schäden, desgleichen über die richtige Führung der Vormerke für die an diesen Anlagen eingetretenen Störungen. Diese Bediensteten sind hierin auch zu überwachen;

c) bei fernbedienten oder fernverriegelten Weichen die Instandhaltung der Verbindungsstangen, das Aus- und Einbinden der Weichen und ihre Einregulierung auch bei Instandsetzungsarbeiten (Ausbüchsen) an ausgeschlagenen Stangen und Wurzelgelenken von Weichen, ferner die Anarbeitung und Instandhaltung der Hakenverschlüsse. Diese Arbeiten sind bei Instandhaltungsarbeiten an den Weichen über Weisung des Signalmeisters als Beauftragtem der Streckenleitung im Einvernehmen mit dem zuständigen Bahnmeister vorzunehmen, der auch die erforderlichen Baustoffe beizustellen hat.

Das Ausbüchsen selbst nimmt ein von der Oberbauwerkstätte Wörth entsendeter Schlosser vor, dem der Bahnrichter mit seinen Arbeitern bei der Arbeitsdurchführung zu helfen hat. Die für das Ausbüchsen erforderlichen Arbeitsgeräte, Werkzeuge, Einsatzbüchsen und Bolzen bringt der Schlosser der Oberbauwerkstätte Wörth zur Arbeit mit.

Der Signalschlosser ist für den betriebs sicheren Zustand der Stell- und Riegelvorrichtungen einschließlich der An-

griffstange und ihrer Versicherung gegen das Abfallen verantwortlich.

Dienstliche Stellung.

7.) B o r g e s e t z t e s i n d :

a) für den B a h n r i c h t e r : der Bahnmeister, der Vorstand der Strecken-(Betriebs-)leitung, der Vorstand der Bauabteilung der Bundesbahndirektion, der Bundesbahndirektor und dessen Stellvertreter, der Baudirektor und der Generaldirektor, sowie die von diesen entsendeten Vertreter;

b) für den B r ü c k e n s c h l o s s e r w e r k f ü h r e r : der Brückenmeister, der Vorstand der Streckenleitung, welcher der betreffende Brückenschlosserwerkführer zugewiesen ist (in dienstrechtlicher und sonstiger allgemeiner Beziehung), der Vorstand jener Streckenleitung, in der der Brückenschlosserwerkführer arbeitet und der Sachwalter für Brückenbau (in fachtechnischer Beziehung), der Vorstand der Bauabteilung der Bundesbahndirektion usw. (wie unter a);

c) für den S i g n a l s c h l o s s e r : der Signalmeister, der Vorstand der Signalstreckenleitung, der Signalkontrollor (in fachtechnischer Beziehung), der Vorstand der Bauabteilung der Bundesbahndirektion (in dienstrechtlicher und sonstiger allgemeiner Beziehung), der Bundesbahndirektor usw. (wie unter a).

8.) Wo in vorliegender Vorschrift von Borgesezten ohne dessen nähere Bezeichnung die Rede ist, sind darunter für den Bahnrichter der Bahnmeister, für den Brückenschlosserwerkführer der Brückenmeister und für den Signalschlosser der Signalmeister zu verstehen.

9.) Untergebene der Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser sind die ihnen zugewiesenen Arbeiter und Handwerker.

10.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser müssen in steter Kenntnis der ihren Dienst berührenden Dienstvorschriften sein und sind verpflichtet, diese und die fallweisen Aufträge ihrer Vorgesetzten sowie der in ihrer Vertretung oder in ihrem Auftrage Handelnden bei Ausübung ihres Dienstes zu befolgen, sofern diese Aufträge nicht gegen das Strafgesetz verstoßen oder offenbar betriebsgefährlich sind.

Wenn sie über die Auslegung oder Anwendung einzelner Bestimmungen der Vorschriften oder Aufträge im Zweifel sein sollten, haben sie sich ungesäumt mit ihrem Vorgesetzten zwecks Aufklärung ins Einvernehmen zu setzen.

Sollten die bestehenden Vorschriften oder die erteilten besonderen Aufträge auf Grund gemachter Wahrnehmungen im einzelnen Falle nicht anwendbar oder nicht ausreichend und auch eine vorherige Einholung weiterer Weisungen der Vorgesetzten wegen unmittelbar drohender Gefahr nicht angingig sein, so haben sie nach bestem Wissen und Gewissen auf eigene Verantwortung alles vorzukehren und aufzubieten, um Störungen und Schäden hintanzuhalten; den Vorgesetzten ist diesfalls unverzüglich zu berichten.

11.) Die Anwesenheit eines Vorgesetzten an der Arbeitsstelle enthebt die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser nicht von der mit ihrem Dienst verbundenen Verantwortung.

12.) Wenn ein Bahnrichter Arbeiten oder Maßnahmen durchzuführen hat, welche die Signal- und Sicherungseinrichtungen, die Brückentragwerke, Starkstromanlagen usw.

oder den Bahnhofsdienst oder einen sonstigen fremden Dienst (fremde Dienststelle) berühren könnten, so hat er, soweit er nicht verlässlich Kenntniss besitzt, daß es bereits durch den Vorgesetzten geschehen ist, vorher das erforderliche Einvernehmen mit den in Betracht kommenden Aufsichtsbediensteten (Signalmeister oder Signalschlosser, Brückenmeister oder Brückenschlosserwerkführer, Leitungsmeister, Fahrdienstleiter usw.) herzustellen. In wichtigeren Fällen ist jedoch stets (ausgenommen Gefahr im Verzuge) die Weisung des Vorgesetzten über das zu pflegende Einvernehmen einzuholen.

In gleicher Weise haben sich die Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser zu verhalten.

Bei Durchführung von Arbeiten, die den Verkehrsdienst beeinflussen, ist in den diesen Dienst betreffenden Angelegenheiten, den Anordnungen der zuständigen Verkehrsbediensteten (Zugführer, Fahrdienstleiter usw.) unbedingt nachzukommen.

Wenn sich bei Herstellung des Einvernehmens oder aus den vorerwähnten Anordnungen Schwierigkeiten für den eigenen Dienst ergeben, welche die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser selbst nicht ausgleichen können, so ist unverzüglich dem unmittelbaren (eigenen) Vorgesetzten Meldung zu erstatten.

13.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser haben bei Ausübung ihres Dienstes, soweit dieser es zuläßt, auch jenen Anlagen und Vorkommnissen angemessene Aufmerksamkeit zu schenken, die nicht in ihre unmittelbare Dienstesobliegenheit fallen, insbesondere solchen, welche mit den ihrer Obhut unterstehenden Anlagen zusammenhängen und diese beeinflussen.

Werden Wahrnehmungen gemacht oder liegen Meldungen Dritter vor, welche das unverzügliche Eingreifen anderer Bediensteter des eigenen Dienstzweiges erfordern, so sind diese sofort auf kürzestem Wege in Kenntnis zu setzen, andernfalls ist den Vorgesetzten Meldung zu machen.

Bei drohender Gefahr haben die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser alles aufzubieten, um den Bestand und Betrieb der Bahn und ihr Eigentum vor Störungen und Schäden zu bewahren. In allen solchen Fällen ist sofort der Vorgesetzte und der in Betracht kommende Bahnhof zu verständigen.

14.) Wenn ein Vorgesetzter oder der Vertreter eines solchen sich im Dienstbereiche (Arbeitsstelle) einfindet, haben sich die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser, soferne ihre übrigen Obliegenheiten dies gestatten, sogleich unaufgefordert bei ihm einzufinden und über den Stand der Arbeiten und etwaige besondere Vorkommnisse zu berichten.

15.) Anzeigen, Meldungen u. dgl. sind, soferne nichts anderes bestimmt ist, stets an den Vorgesetzten zu richten, und zwar in der Regel fernmündlich oder mündlich. Sie müssen klar gehalten sein und alle wesentlichen Umstände umfassen.

Dienstvorschriften und Behelfe, Signalmittel, Werkzeuge u. dgl., Dienstbüchel.

16.) Jedem Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser werden die zu seiner Dienstführung notwendigen Dienstvorschriften und Behelfe gegen Empfangs-

bestätigung übergeben. Die diesen Bediensteten ausgefolgten Signalmittel, Werkzeuge, Ausrüstungsgegenstände usw. werden in einem Handbüchel mit Tinte eingetragen, das in Verwahrung zu halten ist. Alle überantworteten Behelfe müssen stets in gutem Zustande und entsprechend verwahrt gehalten werden.

Sind die übergebenen Gegenstände schadhaft oder unbrauchbar geworden, so ist die Instandsetzung oder der Ersatz vom Borgesetzten zu verlangen.

17.) Die Dienstvorschriften, mit denen jeder Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser beteiligt wird, sind:

- a) die Dienstordnung,
- b) die Arbeitsordnung,
- c) die D. B. B 2 für den Signaldienst,
- d) die (vorliegende) D. B. B 26 für Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser,
- e) in Strecken mit elektrischer Zugförderung; die Unfallverhütungsvorschrift für Starkstrom (S B 31),
- f) die Verkehrsvorschriften B 3 (Ausgabe D).

Bahnrichter werden weiters beteiligt mit:

der D. B. B 25 für Bahnwärter und mit dem Handbuch für den bautechnischen Dienst, B 51, 2. Teil.

Signalschlosser erhalten noch die D. B. B 25 für Bahnwärter.

Außerdem werden die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser mit den für sie in Betracht kommenden Sondervorschriften beteiligt.

Alle Dienstvorschriften müssen laufend richtiggehalten werden.

18.) An Signalmitteln hat jeder Bahnrichter, und zwar in der Regel in einer Werkzeugkiste, zu führen: 2 Signalfahnen, 2 weiße und 3 rote, in eingleisigen Strecken nur 3 rote Signalscheiben, 6 Knallkapseln samt Büchse und (in Strecken mit längeren Tunnels) 2 Signalhörner. Die weiterhin noch notwendigen Signalmittel sind dem Vorrat des Bahnmeisters oder vorübergehend den Signalmittelaufbewahrungsstellen zu entnehmen.

Die Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser haben bei Durchführung von Arbeiten, welche die Vorsorge besonderer Signalmittel erfordern, diese rechtzeitig von ihrem Vorgesetzten zu verlangen, in dringenden Fällen vom nächsten Bahnrichter oder Bahnmeister.

19.) Für allfälligen Bedarf bei Verletzungen haben Bahnrichter, die mit der selbständigen Führung einer Arbeitsrotte betrauten Vorarbeiter und Brückenschlosserwerkführer die ihnen in einer Blechkassette zugewiesenen Verbandpäckchen, gegen Verschmutzung gut verwahrt, im Dienste bei sich zu führen.

20.) Jeder Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser hat im Dienste außer den sonstigen, zur Dienstausbübung jeweils nötigen Behelfen, stets eine aus eigenen Mitteln zu beschaffende, richtiggehende Taschenuhr, ein gültiges Fahrplanbuch, eine Mundpfeife, einen wenigstens 1 m langen Taschenmaßstab und ein Dienstbüchel, B. B. Druckf. Nr. 6, der Bahnrichter und die Brückenschlosserwerkführer außerdem das Schichtenbuch, B. B.

Druckf. Nr. 2, der Signalschlosser überdies die Werkzeugtasche mit den erforderlichen Werkzeugen mit sich zu führen.

In das Dienstbüchel, B. B. Druckf. Nr. 6, sind unter genauer Zeitangabe Bemerkte über wichtige Vorkommnisse, insbesondere weiter zu verfolgende Wahrnehmungen (Mängel u. dgl.), mündlich erhaltene Aufträge usw. vom Signalschlosser auch Empfang und Abgabe der schriftlichen und fernschriftlichen Störungsmeldungen sowie die durchgeführten Arbeiten einzutragen.

Vollgeschriebene Dienstbüchel sind dem Vorgesetzten zur Aufbewahrung zu übergeben.

21.) Die zur jeweiligen Arbeitsdurchführung notwendige Vermehrung an Werkzeugen, ferner die Baustoffe u. dgl. werden jeweils in angemessener Anzahl (Menge) vom Vorgesetzten zugeteilt.

Allgemeine Pflichten, Diensterteilung.

22.) Für die allgemeinen Pflichten sind die Bestimmungen der Dienst- und Arbeitsordnung maßgebend. Hervorgehoben werden folgende Pflichten:

a) die Bahnrichter, Brückenschlosserwerksführer und Signalschlosser haben über alle dienstlichen Angelegenheiten, deren Geheimhaltung vorgeschrieben oder ihrer Natur nach zur Vermeidung von Nachteilen für die Unternehmung erforderlich ist, Verschwiegenheit zu beachten.

Ohne ausdrückliche schriftliche Ermächtigung der Bundesbahndirektion oder Streckenleitung (bzw. Signalstreckenleitung) ist es nicht gestattet, Unberufenen die Besichtigung der Bahnanlagen und Einrichtungen oder die Einsicht in dienstliche Pläne, Schriftstücke, Behelfe u. dgl. zu gewähren

oder Mitteilungen darüber oder über sonstige ihnen bekannt gewordene dienstliche Angelegenheiten zu machen;

b) die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser dürfen ohne Genehmigung der Bundesbahndirektion auch keine Nebenarbeiten, insbesondere Bau- oder Erhaltungsarbeiten an fremden Oberbauanlagen (Schleppgleisen), übernehmen. Lieferungen für die Bahnverwaltung oder Dritte, desgleichen die Annahme von Geschenken oder Belohnungen irgendwelcher Art im Zusammenhang mit ihren Dienstesverrichtungen sind unbedingt verboten;

c) gegen Bahnbenützer, Anrainer und sonstige Fremde, mit denen sie dienstlich in Berührung kommen, sind sie zu höflichem, dabei aber bestimmten Benehmen verpflichtet;

d) wenn die Sicherung des Bahnbestandes oder Betriebes oder sonstige außergewöhnliche Umstände es erfordern, haben die Genannten sich auch solchen dienstlichen Verrichtungen zu unterziehen, die nicht zu ihren gewöhnlichen Obliegenheiten gehören und müssen auch außerhalb ihres gewöhnlichen Dienstbezirkes Dienst leisten. Bei Gefahr im Verzuge haben sie, soweit dies ohne Beeinträchtigung wichtigerer Pflichten möglich ist, bei den erforderlichen Arbeiten selbst mit Hand anzulegen.

23.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser haben, falls ihnen keine Dienstwohnung oder sonstige bahneigene Wohnung zugewiesen ist, in jenem Orte Wohnung zu nehmen, der von der vorgesezten Bundesbahndirektion bestimmt wurde. Wenn sie Privatwohnungen inne haben, sind sie verpflichtet, deren Anschrift sowie etwaige Wohnungsänderungen ihren Vorgesetzten sowie dem Bahnhofvorstande ihres Wohnsitzes rechtzeitig bekanntzugeben.

Sie dürfen, so lange sie im Dienste stehen, ihren Arbeitsbereich nur mit Wissen und Zustimmung des Vorgesetzten, der auch ihren Stellvertreter bestimmt, verlassen. Bei kurzer Entfernung vom Arbeitsplatz haben sie selbst einen hierzu geeigneten Bediensteten zu bestimmen, der während ihrer Anwesenheit die Aufsicht führt.

24.) Im Falle plötzlicher Erkrankung oder sonstiger zwingender Verhinderung haben die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser sofort, nötigenfalls fernschriftlich dies dem Vorgesetzten bekanntzugeben und soweit als möglich für einstweilige Vertretung zu sorgen (siehe auch Pkt. 85).

25.) Mit Ausnahme der dienstfreien Tage und ordnungsgemäß bewilligter Urlaube müssen die Bahnrichter und Signalschlosser auch außerhalb der Dienststunden durch Anfrage in ihrer Wohnung jederzeit erreichbar sein.

26.) Bei außergewöhnlichen Ereignissen und Störungen, wie starken oder langanhaltenden Regengüssen, Hochwasser, Brandgefahr, Entgleisungen und sonstigen Unfällen, haben sich die Bahnrichter und Signalschlosser, wenn eine ihre Dienstesobliegenheit berührende Gefährdung oder Störung des Bahnbestandes oder Betriebes zu befürchten ist oder ihr Eingreifen sonstwie notwendig oder förderlich sein kann, auch außerhalb der gewöhnlichen Dienststunden und ohne besondere Aufforderung durch ihre Vorgesetzten sowie ohne Rücksicht auf Tag- und Nachtzeit sofort in Dienst zu stellen und alles aufzubieten, um etwaige Gefahren und Schäden abzuwenden. Erteilte Erholungsurlaube sind jedoch nur dann zu unterbrechen, wenn ein diesbezüglicher Auftrag der Vorgesetzten ergeht.

27.) Der Signalschlosser hat bei seinen Dienstgängen auf die Strecke in ein beim Bahnhofe seines Dienstantrittes bzw. seines Wohnortes aufzulegendes Meldebuch einzutragen, wann (mit welchem Zuge) er diesen Bahnhof verläßt und wohin er sich begibt. Die erfolgende Rückkunft ist ebenfalls vorzumerken.

28.) Bei kurzer Abwesenheit oder Behinderung der vorgesetzten Bahn-, Brücken- und Signalmeister haben die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser über jedesmaligen besonderen Auftrag ihres Vorgesetzten deren **A u ß e n d i e n s t** mitzuversehen.

Für die Signalschlosser gilt dies bei Arbeiten an den elektrischen Einrichtungen insbesondere an den Blockwerken nur dann, wenn sie die Signalmeisterprüfung mit Erfolg abgelegt haben.

Überwachung und Anleitung der Untergebenen.

29.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser haben darüber zu wachen, daß ihre Untergebenen die Dienstpflichten gewissenhaft erfüllen, stets die Arbeitszeit genau einhalten und diese voll ausnützen.

Sie haben die entsprechenden Anordnungen für die Sicherheit der Untergebenen gegen Betriebsgefahren zu treffen und darauf zu achten, daß alle vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen, sowie die Vorschriften zur Wahrung der persönlichen Sicherheit von den Bediensteten eingehalten werden (siehe Pkte 80 bis 121).

Streitigkeiten der Untergebenen untereinander im Dienste dürfen auf keinen Fall geduldet werden.

Die Untergebenen sind bei wahrgenommenen Dienstwidrigkeiten auf das Nachdrücklichste zu verweisen und gröbere Anstände ohne Verzug dem Vorgesetzten zu melden.

30.) Sie haben weiters die Vorgesetzten bei der Belehrung und Ausbildung des Personales zu unterstützen, vor allem selbst die Untergebenen in der richtigen und zweckmäßigen Handhabung der Betriebseinrichtungen, Werkzeuge und Geräte, sowie in der sachgemäßen, sparsamen und betriebsicheren Ausführung der vorkommenden Arbeiten und in der Signalgebung zu unterweisen.

Mit neuen Anordnungen und Einrichtungen haben sie sich und ihre Untergebenen sofort vertraut zu machen.

Fundgegenstände.

31.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser haben darüber zu wachen, daß alle auf der Pahn gefundenen Gegenstände ohne Verzug an den nächstgelegenen Bahnhof abgeführt werden.

32.) Werden bei den Arbeiten Gegenstände von wissenschaftlichem oder künstlerischem Wert, wie Mineralien, Versteinerungen, Münzen, Kunstgegenstände u. dgl., aufgefunden, so ist sofort den Vorgesetzten Anzeige zu erstatten und inzwischen für die sorgfältige Aufbewahrung und Erhaltung solcher Funde zu sorgen.

Bahnerhaltung, Bahnaufsicht und Bahnpolizei.

Allgemeines.

33.) Die Bahn muß so instandgehalten, alle Arbeiten müssen so durchgeführt und alle Anlagen so überwacht werden, daß die Bahn ohne Gefahr mit der größten jeweils in Betracht kommenden Fahrgeschwindigkeit befahren werden kann und daß auch sonst ein regelmäßiger, ungestörter und sicherer Betrieb sowie eine fachliche, gleichzeitig aber auch wirtschaftlich einwandfreie dienstliche Gebarung gewährleistet erscheint.

Außer den Anlagen auf Bahngrund müssen sich daher auch die zur Sicherung des Bahnbestandes und -betriebes oder aus sonstigen Rücksichten außerhalb der Bahngrenzen hergestellten der Bahn gehörigen Anlagen stets in einem entsprechend guten und betriebsfähigen Zustande befinden.

Fremde Anlagen, durch die die Sicherheit des Bahnbestandes oder -betriebes beeinflusst wird, müssen beobachtet werden und es ist Vorsorge zu treffen, daß eine Schädigung oder Störung durch sie nicht erfolgt.

34.) Die von den Bahnrichtern, Brückenschlosserwerkführern und Signalschlossern jeweils durchzuführenden Arbeiten werden, soweit angängig, vorher von den Vorgesetzten nach Art und Umfang bestimmt.

An den regelmäßigen und fallweisen Untersuchungen der Bahneinrichtungen haben die genannten Bediensteten über Auftrag ihrer Vorgesetzten teilzunehmen, allenfalls haben sie diese Untersuchungen bei Zutreffen des Pkt. 28 auch selbständig durchzuführen (siehe auch Pkt. 61).

35.) Jede unnötige Arbeit hat zu unterbleiben. Im Zweifelsfalle ist die Weisung des Vorgesetzten einzuholen; insolange eine solche nicht vorliegt, haben die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser die Arbeiten nach der Reihenfolge der Dringlichkeit vorzunehmen.

Mängel, welche Anlaß zu weitergehenden und alsdann nur mit unverhältnismäßig höherem Aufwande behebbaren Schäden oder zu Betriebsstörungen geben könnten, sind tunlichst schon im Entstehen zu beseitigen.

Umgrenzung des Sichttraumes.

36.) Für die durchgehenden Hauptgleise der freien Strecke und der Bahnhöfe und die sonstigen Verkehrs-(Ein- und Ausfahr-)gleise personenführender Züge in Bahnhöfen vollspuriger Bahnen ist der lichte Raum wenigstens nach der in Anlage A, links, dagegen für alle übrigen Gleise wenigstens nach der in Anlage A, rechts, mit vollen Linien gezeichneten Umgrenzung freizuhalten.

Bei Neubauten sind außerhalb dieser Umgrenzung für die durchgehenden Hauptgleise der freien Strecke und der Bahnhöfe und die sonstigen Verkehrs-(Ein- und Ausfahr-)gleise personenführender Züge in einer Höhe von 1'00 bis 3'05 m, für alle übrigen Gleise in einer Höhe von 1'12 bis 3'05 m über Schienenoberkante außerdem seitliche, in der

Anlage A mit gestrichelten Linien angegebene Spielräume freizuhalten.

Die Breite dieser Spielräume beträgt:

a) auf der freien Strecke: bei Kunstbauten wenigstens 0'2 m, im übrigen wenigstens 0'5 m;

b) innerhalb der Bahnhöfe: wenigstens 0'2 m.

Unter Kunstbauten sind alle größeren Bauwerke, wie Tunnels, Gebäude, Brücken und Durchlässe, Widerlager und Pfeiler von Überbrückungen (Überfahrtsbrücken, Stege, Signalbrücken usw.), Tragwerke der elektrischen Streckenausrüstung und der Starkstromkreuzungen, Hebekrane u. dgl. zu verstehen.

Die Umgrenzung des lichten Raumes muß auch bei abgenügten Schienen eingehalten sein.

37.) Die Breitenmaße des lichten Raumes müssen in einer zur Gleisachse senkrechten Ebene und gleichlaufend zu der Geraden gemessen werden, die beide Schienenoberflächen berührt. Die Achse der Lichtraumumgrenzung ist daher in Bögen mit Überhöhung zur Lotrechten geneigt. In Bögen mit Spurerweiterung ist diese Achse in der Mitte der erweiterten Spur anzunehmen.

38.) In Bögen mit Halbmessern unter 250 m sind die Breitenmaße des lichten Raumes nach besonderer Angabe der Vorgesehenen zu vergrößern.

39.) Der Abstand von 150 mm zwischen Schieneninnenkante und festen Gegenständen, die außerhalb des Gleises bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervorragen

(siehe Anlage A), darf auf 135 mm eingeschränkt werden, wenn der Gegenstand mit der Fahrchiene fest verbunden ist.

Der Abstand zwischen den Innenkanten der Fahr- schienen und den Zwangsschienen in Weichen und Gleis- kreuzungen muß mindestens 41 mm sein.

Der Abstand zwischen Schieneninnenkante und allen innerhalb des Gleises vorhandenen festen Gegenständen muß mindestens 67 mm betragen.

In Krümmungen sind diese Maße noch um die vorge- schriebene Spurerweiterung zu vergrößern.

Die Schutzschienen (Schutzwellen) bei Wegübergängen sind bei Neu- und Umbauten für Gerade und Bogen ein- heitlich unter Einhaltung einer Rinnenweite von 85 mm an- zubringen.

Die Tiefe von 38 mm des freien Raumes neben der Schieneninnenkante muß auch bei stärkster Abnützung der Schienen voll vorhanden sein.

40.) Im Verschubbereiche eines Bahnhofes müssen die neben den äußersten Gleisen zu errichtenden Bauwerke oder aufzustellenden festen Gegenstände in den Höhen bis 3'05 m über Schienenoberkante mindestens 2'50 m, innerhalb des Bahnhofes selbst aber 3'0 m von der nächsten Gleismitte ent- fernt sein. Dieses Maß gilt auch für neue Bauwerke oder feste Gegenstände auf Bahnsteigen. In Bögen unter 250 m Halbmesser sind diese Maße nach Angabe der Vorgesetzten zu vergrößern.

41.) Für die Lagerung von Gegenständen neben und zwischen befahrenen Gleisen gelten die im Pkt. 59 der D. V. B 3 (Ausgabe D, der Verkehrsvorschriften) an- gegebenen Maße.

42.) Waagrecht oder schräg in der Längsrichtung durchlaufende Kanten von Gurten, Diagonalen und Geländerstäben müssen bei neuen oder umzubauenden Brücken der freien Strecke mindestens 2200 mm von der Achse der Lichtraumumgrenzung entfernt sein. Bei Brücken, die innerhalb einer Entfernung von 400 m, bei Bahnen niederer Ordnung innerhalb von 200 m von der Spitze der äußersten Weiche eines Bahnhofes liegen, hat dieses Maß 2500 mm, bei Brücken im Bahnhofsbereich selbst 3000 mm zu betragen. In allen drei Fällen ist dieser Abstand vom Schotterbett (Bedielung) angefangen auf 3'05 m aufwärts von Schienenoberkante einzuhalten. In Bogen unter 250 m Halbmesser sind diese Abstände nach den besonderen Angaben der Vorgesetzten zu vergrößern.

43.) Die Wegschränken müssen bei jeder Stellung wenigstens 0'5 m von der Umgrenzung des lichten Raumes abstehen.

Bei der Anlage und Instandhaltung der Schotterbahnsteige ist der Querschnitt nach Anlage A einzuhalten.

44.) Für Schmalspurbahnen gelten für die Umgrenzung des lichten Raumes sowie für sonstige im folgenden angegebenen Maße besondere Vorschriften, die im Bedarfsfalle vom Vorgesetzten bekanntgegeben werden.

Gleisabstand.

45.) Auf der freien Strecke muß der Abstand zweier Gleise der Geraden wenigstens 3'5 m betragen. In Bogen ist dieser Abstand um ein vom Bogenhalbmesser und den

Abmessungen der verkehrenden Fahrbetriebsmittel abhängiges Maß zu vergrößern.

46.) Auf Bahnhöfen soll der Abstand zweier Gleise, abgesehen von Umladegleisen, wenigstens 4,5 m betragen. Ausnahmen sind nur mit behördlicher Genehmigung zulässig.

Unterbau.

47.) Die Bahnrichter und Brückenschlosserwerkführer haben ihre Vorgesetzten von allen jenen Wahrnehmungen an den Unterbauanlagen in Kenntnis zu setzen, die auf eine Verschlechterung des Bauzustandes schließen lassen.

Im einzelnen ist dabei folgendes zu berücksichtigen:

48.) Falls an Dämmen und Einschnitten, Stütz- und Futtermauern, Durchlässen, Brücken, Tunnels, Schutzdächern u. dgl. einschließlich der zugehörigen Pflasterungen, Ufer-, Sohlen- und Pfeilersicherungen usw. Rutschungen, Unterspülungen (Kolk), Senkungen, Ausbauchungen, Risse u. dgl. oder gefährliche Vereisungen eingetreten sind oder wenn vor allem bei stärkeren oder langanhaltenden Regengüssen, bei Frost- und Tauwetter (Schneeschmelze) solche Erscheinungen drohen, ist sofort den Vorgesetzten Meldung zu erstatten, bis zum Eintreffen derselben aber alles nach besten Kräften vorzukehren um den Bahnbestand zu schützen und die Betriebssicherheit zu wahren.

49.) Die Sicherung der Dämme und Einschnitte erfordert, namentlich wenn sie aus leicht erweichbarem Materiale bestehen oder Rutschschichten aufweisen,

die möglichst rasche und vollkommene Ableitung des gesamten Niederschlagswassers sowie des etwa sonst zufließenden Wassers, um es vom Eindringen in den Erdkörper abzuhalten. Es muß daher auf dauernde Freihaltung aller Wasserabzugsgräben, Gerinne, Schotterfänge u. dgl., von hindernden Sträuchern und Ablagerungen aller Art sowie auf die Reinhaltung der Sohlen der Durchlässe, Brücken, Abzugskanäle, Schlamm- und Puzschächte usw. und auf die gute Wirkung aller in den Erdkörper selbst eingebauten Entwässerungsanlagen (Drainagen) sorgfältig geachtet werden; letztere sind bei starken Regengüssen stets daraufhin zu untersuchen.

Schäden an den Befestigungen der Damm- und Einschnittsböschungen sowie an den zugehörigen Entwässerungsanlagen sind sogleich zu beheben, insbesondere sind auftretende Böschungsriffe sofort zu schließen.

Das Weiden des Viehes auf den Böschungen ist zu verbieten.

Besondere Aufmerksamkeit ist jenen Bahnstellen zuzuwenden, an denen die Räumung der Bahngräben alljährlich größere Kosten verursacht oder das Schotterbett sich in den erweichten Untergrund eindrückt, so daß sogenannte „Wassersäcke“ entstehen, die zu bedenklichen Frostaufzügen und bei Dämmen zu gefährlichen Rutschungen Anlaß geben können.

Solche Stellen, die sich gewöhnlich schon durch die schwierige Erhaltung der Gleislage bemerkbar machen, sind, falls nicht schon früher entsprechende Sicherungen notwendig werden, gelegentlich der Schotterbettauswechslung gut zu entwässern. Durch sorgfältiges Beobachten der Strecke und rechtzeitiges Eingreifen ist die Bildung solcher Stellen tunlichst hintanzuhalten.

50.) Felsböschungen und Lehnen, insbesondere solche aus leicht verwitterbarem oder klüftigem Gestein, müssen weitgehend beaufsichtigt werden. Sie sind soweit als möglich durch Fußwege, fest anzubringende Leitern usw. leicht zugänglich zu machen.

In gefährlicher Lage befindliche Felspartien oder Blöcke sind mit Beobachtungsmarken aus Beton zu versehen, die in geeigneten, gegebenenfalls zugänglich zu machenden Spalten anzubringen sind. Bei jeder dem Bahnrichter vom Bahnmeister aufgetragenen Lehnenuntersuchung sind diese Marken zu besichtigen. Wenn Risse an ihnen vorgefunden werden, ist unverzüglich der Bahnmeister zu verständigen.

Das lockere Gestein muß stets rechtzeitig und sorgfältig entfernt (abgeräumt) werden, wenn dessen gesicherte Lagerung an Ort und Stelle nicht möglich wäre. Hierbei dürfen die Lehnen nicht weiter als notwendig angegriffen werden.

Bei den Abräumungsarbeiten, die nur unter sachkundiger Leitung vorgenommen werden dürfen, ist Sorge zu tragen, daß die damit beschäftigten Bediensteten nötigenfalls entsprechend gesichert (angeseilt) sind, daß durch die herabfallenden Steine weder diese, noch die Bahnanlagen, noch fremdes Eigentum beschädigt und daß auch die sonst vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen eingehalten werden.

Der Abraum ist auf die vom Bahnmeister bestimmten Lagerplätze zu führen. Die Ablagerung in öffentlichen Gewässern ohne Auftrag des Bahnmeisters ist verboten.

Von jeder größeren Abräumung, durch die Fernmeldeleitungen, Straßen usw. in Mitleidenschaft gezogen werden könnten, müssen vorher auch die Leitungsaufsicht der staatlichen Telegraphenverwaltungen und die betreffenden

fremden Verwaltungen verständigt werden, damit sie für den Fall eintretender Störungen die notwendigen Vor-sorgen treffen können. Diese Verständigung erfolgt durch den Bahnmeister.

Zu Abräumungsarbeiten, durch die elektrische Fahr-drahtleitungen beschädigt werden könnten, ist der Leitungs-meister beizuziehen.

51.) Mauerwerkskörper (Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern u. dgl.). Das Mauerwerk muß in gutem, festen Verbande und gut ver-fugt sein.

Mit besonderer Sorgfalt sind die stark beanspruchten Mauerwerksteile (Auflagsquader eisener Brücken, Brücken-pfeiler, Gewölbe und Kämpfer von Brücken größerer Spann-weite u. dgl.) zu erhalten.

Von großer Wichtigkeit ist es, das Mauerwerk, be-sonders Gewölbe- und Eisenbetontragwerke (siehe Pkt. 55) trocken zu erhalten. In Stütz- und Futtermauern sind daher Sickerschliche angebracht, Brückenwiderlager und Flügel er-halten überdies auf der mit Zementmörtel glatt verputzten Rückseite einen wasserdichten (asphalthältigen) Anstrich. Die Rücken der Gewölbe und Eisenbetontragwerke werden gleich-falls mit einem Zementmörtelverpuß versehen, dem fallweise besondere wasserdicht machende Zusätze beigegeben werden. Auf den Zementmörtelverpuß wird eine wasserdichte Ab-deckung, z. B. Asphaltmasse (auch Bitumen genannt) in kaltem oder warmen Zustande mit oder ohne Gewebe- oder engmaschigen Drahtnezeinlagen aufgebracht. Um die wasser-dichte Abdeckung vor Verletzungen durch den Druck der Überschüttung oder durch Krampenhiebe zu schützen, gibt

man darüber noch eine 3 bis 5 cm starke Zementmörtelschichte, die auch noch eine weitmaschige Drahtnezeinlage erhalten kann, oder eine in reinem Sand verlegte Lage von Pflasterziegeln. Bei allen diesen Maßnahmen muß aber auch noch für eine rasche und unbehinderte Ableitung der Tagwässer gesorgt werden. Es ist daher auch auf die gute Wirkung der vorhandenen Entwässerungsrohre und Sickerschliche zu achten.

Mauerwerksrisse sind unter Anbringung von „Rißmarken“ (quer zum Riß angebrachte Zementbänder oder im Zement eingelassene Glasstreifen u. dgl.) auf ihr Fortschreiten sorgfältig zu beobachten, desgleichen Ausbauchungen und sonstige Formänderungen sowie Senkungen.

Kleinere auftretende Hohlräume im Mauerwerk sind allenfalls mit Zementmörtel auszugießen oder auszuspritzen.

Bei Gefahr im Verzuge sind sofort die nötigen Pölzungen und Einrüstungen zu veranlassen.

Bei allen an Brücken, Durchlässen, Stütz- und Futtermauern u. dgl. vorzunehmenden Arbeiten ist mit größter Umsicht vorzugehen und auf die Vermeidung jeder Behinderung des Zugverkehrs vor allem durch sorgfältige Freihaltung des erforderlichen Lichttraumes Bedacht zu nehmen. Gras und sonstige Pflanzen sind aus den Mauerwerksfugen und Entwässerungsschlichen zu entfernen. Ausgebröckelte Verfugungen sind zu erneuern. Die neu anzubringende Verfugung ist so tief wie möglich herzustellen. Die Verfugung muß bei Bruchsteinmauerwerk 2 cm hinter der Mauerflucht bleiben.

52.) Ufer-, Sohlen- und Pfeilersicherungen u. dgl. Alle derartigen Schutzbauten, auch

wenn sie durch ein Borland vom eigentlichen Bahnkörper getrennt sind, müssen besonders zur Zeit des Niederwasserstandes, außerdem nach jedem höheren Wasserstande und nach jedem Eisgange genau untersucht werden.

53.) Der Brückenschlosserwerkführer hat dem Zustande der Eisentragerwerke besondere Beachtung zuzuwenden. Bei diesen ist vor allem auf festen Niet- und Schraubenverband zu sehen.

Die Anzahl der vorgefundenen losen Nieten ist getrennt für jeden einzelnen Tragwerksteil festzustellen. Wird in einem Stab- oder Fahrbahnanschlusse mehr als ein Drittel aller vorhandenen Nieten lose vorgefunden, so ist nebst der Zahl der losen Nieten auch die Zahl der überhaupt vorhandenen anzugeben.

Loose Nieten in den Stäben und Fahrbahnanschlüssen sind immer einzeln auszuwechseln. In den Gurten der Hauptträger, in Quer- und Schwellenträgern dürfen höchstens je 3 unmittelbar nebeneinander befindliche Nieten auf einmal losgeschlagen werden. Dabei ist stets zu untersuchen, ob durch das Auswechseln von Nieten nicht andere, vorher als gut befundene Nieten lose geworden sind, in welchem Falle auch diese unter einem auszuwechseln sind.

Liegen die durch die Nieten verbundenen Teile nicht vollständig aneinander, so sind sie mit dem Sechhammer zu richten, allenfalls mit Schraubenzwingen festzuhalten, bevor die Nieten geschlagen werden.

Schlecht passende Löcher sind vor dem Vernieten mit der Reibahle auszugleichen. Genügt dies nicht, so sind die Ungleichheiten durch Halbmonde aus Eisen auszufüllen.

Von den Rändern der Nietlöcher sind etwa vorhandene Grate, welche ein genaues Anliegen der zu verbindenden Teile hindern, zu beseitigen. An jenen Flächen, wo ein Nietkopf zu sitzen kommt, sind die Ränder des Nietloches 1 mm tief abzufasen, um hiedurch ein genaues Anliegen des Sehkopfes und Schließkopfes zu ermöglichen.

Die zur Verwendung kommenden Niete dürfen höchstens 1 mm schwächer sein als der Durchmesser des Loches, damit ein gutes Ausfüllen des Loches stattfindet.

Im allgemeinen ist noch zu beachten, daß die zum Zusammennieten bestimmten Teile vor dem Nieten an ihren Berührungsflächen von Schmutz und Rost gereinigt und mit einer dauerhaften Grundfarbe, in der Regel mit Bleiminiumölfarbe angestrichen werden müssen; hierauf erst dürfen die Teile mit Dornen in die richtige Lage gebracht und in dieser mit möglichst vielen Heftschrauben befestigt werden.

Die glühende Niete sind sodann, nachdem sie durch Anschlagen an einen festen Gegenstand vom Zunder befreit worden sind, einzutreiben. Als Gegenhalt ist ein feste Unterlage, die durch eine Schraube an den Sehkopf des Nietes angepreßt wird, oder eine schwere Vorhaltstange zu benützen.

Die Handhämmer zur Kopfbildung sollen mindestens 4 kg, die Bollendehämmer 8 kg wiegen. Kaltes Nieten sowie die Verwendung verbrannter Niete ist unzulässig.

Die einzelnen Bauglieder sind auf etwaige Trennungen der verbundenen Teile, Anrisse oder Materialfehler (Schweißfehler u. dgl.) auf Rostbildungen oder sonstige Schwächungen und auf sichtbare Formänderungen zu prüfen, die Streben insbesondere auf volle Geradheit, die Zugstäbe auf gute Spannung (hoher Ton beim Anschlagen), das ganze

Tragwerk auf etwaige Verschiebungen, auf unbehinderte Ausdehnungsmöglichkeit, Reinhaltung und guten Anstrich.

Sind Stäbe zu spannen, die nur aus Flacheisen bestehen, so müssen sie gewöhnlich ganz losgeschlagen und gestaucht werden. Das Spannen schlaffgewordener oder das Geradrichten verbogener Zugstäbe darf, ebenso wie das Auswechseln schadhafter Teile eines Tragwerkes, nur mit Zustimmung des Vorgesetzten erfolgen.

Bei beweglichen Auflagern ist auf das freie Spiel der Rollen und Stelzen zu sehen, die Lagerflächen sind daher stets rein und die Lagerkörper in der richtigen Stellung zu erhalten. Auch ist zu untersuchen, ob die Ausdehnung der Tragwerke infolge der Wärmeschwankungen tatsächlich und in unschädlicher Weise stattfindet und nicht durch Verklemmen des Auflagerrahmens oder andere Widerstände (Verunreinigungen u. dgl.) behindert wird.

Bei Gleitlagern ist darauf zu sehen, daß die Träger überall satt aufliegen und nicht an Stemmvorrichtungen oder an die Hintermauerung anstehen oder infolge einer zu tiefen Einlassung der Platten unmittelbar auf dem Mauerwerke aufruhem.

Alle Auflagerplatten müssen fest aufliegen. Wird an einem Lager eine mangelhafte Auflagerung beobachtet, die sich gewöhnlich durch lotrechte Bewegung der Träger über den Lagern kundgibt und insbesondere bei kleineren Eisenbrücken zu bedeutenden Schlagwirkungen Anlaß geben kann, so ist durch entsprechende Blei- oder Blechunterlagen eine einwandfreie Lagerung herzustellen. Die zwischen Lagerplatte und Auflagsquader vorhandenen Hohlräume sind gut mit Zementmörtel auszugießen. Muß diese Arbeit während des Betriebes erfolgen, so soll sie in einer möglichst großen

Zugspause geschehen. Dem Zementmörtel wird in einem solchen Falle tunlichst ein die Erhärtung beschleunigendes Mittel beizugeben sein.

Mit besonderer Aufmerksamkeit ist auch zu prüfen, ob beim Befahren der Brücke nicht auffällige Stöße, Schwankungen des ganzen Tragwerkes oder einzelner Teile bemerkbar werden.

Das Ansammeln von Wasser an den Eisenteilen, insbesondere des Untergurtes, muß durch Ausfüllen der sogenannten „Wassersäcke“ mit Eisenkeilen, Zement oder einem aus Bleimennige und Leinöl bestehenden Kitt verhindert werden.

54.) Der Anstrich der Eisentragwerke, Maste usw. ist stets rechtzeitig und sachgemäß zu erneuern. So lange als angängig, sind jedoch lediglich die schadhaft gewordenen Stellen auszubessern. Vollanstrich hat erst zu erfolgen, wenn Ausbesserungen nicht mehr wirtschaftlich erscheinen. Er darf nur über besonderen Auftrag vorgenommen werden. Zu den Anstricharbeiten sind in der Regel Leinölfarben zu verwenden. Eiserne Tragwerke erhalten in der Regel 2 Grund- und 2 Deckanstriche. Die beiden Deckanstriche sind verschieden zu tönen, damit sie leichter voneinander unterschieden werden können. Jeder Anstrich muß vollkommen trocken sein, bevor der folgende aufgebracht wird. Über von der Regel abweichende Anstriche werden vom Vorgesetzten besondere Weisungen gegeben.

Bei der Verbindung von Baugliedern sind jene Flächen, denen später nicht mehr beizukommen ist, vor der Verbindung mit einem einmaligen dauerhaften Grundanstrich zu versehen.

Bei der Ausführung des Erneuerungsanstriches müssen alle losen und abblätternen Teile des alten Anstriches sowie Rauigkeiten und etwa vorhandene Rostbildungen gründlich entfernt, die zugänglichen Hohlräume (Wassersäcke) nach sorgfältiger Reinigung gemäß Pkt. 52 behandelt und auch die nicht schließenden Fugen aneinanderliegender Teile mit haltbarem Kitt ausgefüllt werden.

Der Anstrich darf nicht bei feuchter oder frostiger Witterung erfolgen. Auch ist darauf zu achten, daß sich auf den Anstrichflächen nicht Staub, Ruß oder sonstige Unreinigkeiten anhäufen und den Wasserablauf behindern. Die Tragwerke, insbesondere die in den Bahnhöfen gelegenen, sind daher in angemessenen Zeiträumen zu reinigen.

Bei jedem Anstrich ist das Jahr der Ausführung an leicht sichtbarer Stelle, bei Signalanstrichen am Signalmast anzuschreiben. Erfolgt die Anstrichausführung durch eine Firma, so ist auch das Firmenzeichen anzubringen. Der Signalschlosser hat auf diese Vorschriftung zu achten.

55.) Bei Eisenbetonbrücken ist das Eindringen und Durchsickern des Tagwassers zu verhindern, auf das Auftreten von Rissen oder Rostspuren ist sorgsam zu achten und das Fortschreiten dieser Mängel genau zu verfolgen. (Bezüglich wasserdichter Abdeckung siehe Pkt. 51.)

56.) Holzbrücken und Brückenhölzer. Zu hölzernen Brücken ist gut ausgetrocknetes, möglichst splintfreies Holz zu verwenden. Für die tragenden Teile wird gewöhnlich Lärchenholz oder ein ähnliches harzfreies Holz, für die Brückenhölzer getränktes Lärchenholz oder Eichenholz verwendet. Der Holzbau soll dem freien Luftzutritt möglichst zugänglich, jedoch durch Bedeckung vor Sonne und

Nässe tunlichst geschützt sein. Die Bedielung ist zur Erzielung eines raschen Wasserablaufes bei Verwendung nicht getränkten Holzes dreiseitig (obere und seitliche Flächen) zu hobeln.

Beim Verlegen der Brückenhölzer ist zu beachten, daß die gelieferten neuen Hölzer oft absichtlich stärker bestellt und angeliefert wurden, als die auf der betreffenden Brücke vorhandenen. Diesem Umstande muß durch Heben des Oberbaues beiderseits der Brücke Rechnung getragen werden. Die neuen Hölzer sind grundsätzlich nur soweit einzuschneiden, als es z. B. die gegen die Trägermitte zunehmende Stärke der Kopfbleche oder die auf der Brücke auszuführende Überhöhung erfordert. In zweifelhaften Fällen ist der Borgesezte zu befragen. Die Auflagerflächen der Hölzer sind so zu bearbeiten, daß sie vollständig aufliegen; für die Nietköpfe ist eine Kille über die ganze Breite des Holzes auszunehmen. Vor dem Verlegen der Hölzer müssen eiserne Tragwerke im Bereich der Auflagerflächen gründlich von Schmutz und Rost befreit und mit womöglich 2 Grund- und 2 Deckanstrichen versehen werden. Die Brückenhölzer werden mit dem Tragwerk in der Regel mit lotrecht durch die Schwellen gehenden Schrauben befestigt. Die Schwellen der Schienenstöße werden in gewissen Fällen jedoch mit Hakenblechen befestigt, die ein Verschieben der Schwellen auf dem Tragwerke in der Gleisrichtung ermöglichen.

Die Köpfe der Schwellenbefestigungsschrauben, die lotrecht durch die Schwellen gehen, sind oben in das Holz einzulassen und mit einem Zinkblechplättchen abzudecken. Die Ausnehmungen für die Schraubenköpfe müssen so genau ausgestemmt werden, daß sich die Schrauben beim Anziehen

nicht drehen können. Der zwischen Ausnehmung und Kopf bleibende Raum ist mit Miniumfitt auszufüllen, auch der Kopf ist damit zu bedecken. Die Bohrlöcher für die Schwellenbefestigungsschrauben sind mittels glühender Rundeisen auszubrennen.

Diellentafeln und einzelne Dielen müssen so befestigt sein, daß ein Abheben durch Wind und Unbefugte ausgeschlossen ist. Wenn die innere Bedielung größerer Brücken beschottert ist, so darf die erforderliche Nachschotterung nur mit ganz reinem, groben Kies erfolgen. Zwecks rascher Wasserableitung muß die Bedielung weit gefugt sein.

Die Bedielungen müssen bis zum Planumrand oder bis in die Flucht der vorhandenen Geländer oder Tragwerkswände reichen und sind in der Regel am Rande mit Saumleisten zu versehen.

Alle Schrauben und sonstigen Befestigungsmittel müssen durch sorgfältiges Nachziehen ständig in voller Wirksamkeit erhalten werden.

Ist ein Tragwerk aus Eisen, Eisenbeton oder Holz untersucht worden, so ist das Datum der Untersuchung an leicht sichtbarer Stelle in haltbarer Weise (z. B. mit Ölfarbe) anzuschreiben.

57.) **Sicherheitsvorkehrungen an Brücken.**
 Alle Brücken, bei denen der Abstand der Rückenmauern der Widerlager mehr als 20 m oder deren freie Mauerhöhe 3 m oder mehr beträgt, müssen Geländer erhalten; diese sind in der Regel beiderseits der Bahn und bei Neuherstellungen mit einer Holmhöhe von wenigstens 1,1 m über dem Gehplanum auszuführen.

Ebenso haben alle Brücken, die innerhalb der Einfahrsignale von Bahnhöfen, Haltestellen oder Abzweigstellen

oder außerhalb der Einfahrtsignale bis zu einer der größten Zuglänge der betreffenden Bahnlinie entsprechenden Entfernung liegen, Geländer zu erhalten, desgleichen alle Brücken, die von der Spitze der äußersten Weiche eines durch Signale nicht gedeckten Bahnhofes, einer Betriebsausweiche oder Haltestelle mit Zugkreuzungen oder Frachtenegebarung nicht mehr als 200 m entfernt sind, ferner alle Brücken, die von der Mitte einer Haltestelle ohne Zugkreuzungen oder Frachtenegebarung nicht mehr als 200 m — bei Bahnen niederer Ordnung 100 m — entfernt liegen.

Diese Bestimmungen sind auch bei überschütteten Objekten, bei Stütz- und Futtermauern, Steinsägen u. dgl. anzuwenden.

Bei eisernen Brücken, deren Fahrbahn zwischen den Tragwänden liegt, dürfen die Geländer nur dann entfallen, wenn die Tragwände hinreichend engmaschig sind und die nötige Höhe über dem Gehplanum haben, um ein Abstürzen von Personen hintanzuhalten.

Bei Brücken, deren Deckplatten im Bahnplanumshöhe liegen, sind die Geländer, wenn solche erforderlich werden, auf diesen anzubringen.

Bei überschütteten Objekten dürfen auch Abfriedungen seitlich des Bahnplanums an Stelle der Geländer treten.

Bei Brücken mit mehr als 20 m Gesamtlänge, gemessen zwischen den Rückenmauern der Endöffnungen, sind außerhalb des Gleises Sicherheits-Schienen, -Winkel oder -Schwellen anzubringen. Ihre Oberkanten sollen mindestens in gleicher Höhe mit den Fahrschienen liegen, dürfen diese jedoch um nicht mehr als 3 cm überragen. Die lichte Entfernung zwischen Fahrschienenkopf und Sicherheits-Schiene,

=Winkel oder =Schwelle hat bei Vollspur 16 bis 18 cm, bei Schmalspur 14 bis 16 cm zu betragen. Bei Schienenauszugsvorrichtungen mit Zungenschienen ist dieses Maß im Bereiche der Auszugsvorrichtung auf 22 cm zu vergrößern. Die Lücke zwischen den Fahrschienen und den Sicherheitschienen (=Winkel, =Schwellen) wird durch Rippenbleche geschlossen, die unter den Fahrschienen liegen, von Unterlagsplatte zu Unterlagsplatte (Spannplatten oder Mittelplatten) reichen, etwa so breit wie die Unterlagsplatten sind und auf den Brückenhölzern angebracht werden. Die Sicherheitschienen (=Winkel, =Schwellen) sind auf jeder Querschwelle zu befestigen und müssen über die Rückenmauern der Endöffnungen reichen. Bei Brücken eingleisiger Strecken sind sie beiderseits, bei Brücken zweigleisiger Strecken auf der Seite der Einfahrt der Brücke um 10 m über dieselbe zu verlängern und unter einem spitzen Winkel in der Gleisachse aneinanderzuschließen.

In elektrifizierten Strecken ist bei Arbeiten an Brücken und Durchlässen auf das einliegende Schwachstromkabel besonders zu achten. Bei Arbeiten, durch die das Kabel in Mitleidenschaft gezogen wird, ist der Signalmeister sofort zu verständigen.

58.) Hochwasser- und Höhenmarken sowie sonstige Festpunkte. Auf die gute Erhaltung dieser Marken und Festpunkte einschließlich der Gleisvermarkungen und der etwa beigefügten Zeitangaben, Beschreibungen u. dgl. ist sorgsam zu achten. Sie müssen bei durchzuführenden Arbeiten erforderlichenfalls gegen Beschädigungen entsprechend geschützt werden. Ohne besonderen Auftrag dürfen an ihnen keinerlei Veränderungen vorgenommen werden.

Mit besonderer Sorgfalt sind die an einzelnen Gebäuden, Brückenwiderlagern u. dgl. angebrachten Marken der Präzisionshöhenmessungen gegen jede Beschädigung und Veränderung zu schützen.

59.) In den Tunnels und den zugehörigen Nischen, Stollen und Schächten ist der Zustand der Leibungen, aller Entwässerungs- und Lüftungsanlagen, der Drahtzug- und Kabelleitungen sowie aller sonstigen Einrichtungen vom Bahnrichter und Signalschlosser ständig zu beobachten. Vorgefundene Mängel sind dem Bahn- bzw. Signalmeister zu melden.

Die Tunnelwandungen sind insbesondere an Stellen, wo Frostwirkungen zu befürchten sind, vor allem auf das Vorhandensein lockerer Teile (die durch Abklopfen mit Hämmern oder Stangen mit Eisenspitzen festgestellt werden können) sowie auf eingetretene Formänderungen zu prüfen.

Die Tunneldolen und sonstigen Entwässerungsanlagen sind stets rein zu halten. Das sich bildende Eis ist zu entfernen, wenn es durch Herabfallen, durch Einengung des Lichttraumes, durch Behinderung des Wasserablaufes oder der Beweglichkeit von Drahtzugleitungen oder durch Vereisungen des Oberbaues Schäden oder Störungen verursacht.

Der Gefahr des Ausgleitens der Arbeiter ist durch Aufhacken und Bestreuen des Eises möglichst zu begegnen.

Bei starker Eisbildung in Tunnels und in Felseinschnitten sind Auseisungen vorzunehmen, wenn die Betriebssicherheit beeinträchtigt oder das Lichtraumprofil nicht gewahrt ist.

Auf elektrisch betriebenen Strecken sind Eisbildungen, die den Leitungen nahe kommen, im Einvernehmen mit dem Leitungsmeister zu entfernen.

Die Benützung der Ausweichstellen im Tunnel (Nischen, Unterbrechungen der Ausmauerung) darf nicht durch Drahtleitungen, Materialablagerung u. dgl. beeinträchtigt werden. Diese Stellen sind durch weiße Umrahmung oder breite weiße Farbstriche, die stets rechtzeitig zu erneuern sind, so deutlich zu kennzeichnen, daß sie leicht aufgefunden werden können.

Bei jedem Tunnel müssen die erfahrungsgemäß notwendigen Beleuchtungsgegenstände und -Stoffe in ausreichender Menge und in gebrauchsfähigem Zustande an den hiefür bestimmten Plätzen stets vorhanden sein. Das Lagern leicht brennbarer Gegenstände an Tunnelwänden, an denen Fernmeldeleitungen befestigt sind, ist verboten.

In jenen Tunnels, in denen das Gleis eine durch Festpunkte bestimmte, unveränderliche Lage beibehalten muß, sind die erforderlichen Nachmessungen nicht nur nach jedem Durcharbeiten des Gleises, sondern auch in der Zwischenzeit möglichst oft durchzuführen und erhobene Anstände sofort zu beseitigen.

60.) Straßen, Vorplätze, Wegübergänge, Einfriedungen, Wegschranken, Warnzeichen u. dgl. müssen stets in gutem, benützungsfähigem Zustande sein.

Zur Winterszeit muß, allenfalls durch Auflage von Schnee, auf den Wegübergängen dafür gesorgt werden, daß der Schlittenverkehr im Bahnbereiche keine Behinderung erfährt.

Leitschienen und Leithölzer müssen ordnungsgemäß befestigt werden. Die Spurrinnen sind bis auf 4 cm unter Schienenoberkante mit Kleinschlag auszufüllen und müssen stets freigehalten sein.

Lebende Zäune sind im Frühjahr sachgemäß zu stutzen, bei Holzeinfriedungen sind morsche Bestandteile rechtzeitig auszuwechseln, gehobelte Einfriedungen sind mit Karbolineum oder Ölfarbe zu streichen, stehende Einfriedungsstangen oben zuzuspitzen.

Wegschränken einschließlich der Vorläutewerke sowie die selbsttätigen Warnsignale müssen einwandfrei wirken.

Durch entsprechende Einfriedung ist vorzusehen, daß geschlossene Wegschränken nicht umgangen werden können.

Drahtzugleitungen, Führungs- und Ablenkrollen usw. müssen rein gehalten und in entsprechenden Zeiträumen geschmiert werden (siehe Pkt. 70).

Bei allen Warnzeichen, Warnungstafeln, Gefällsbruch-Geschwindigkeitstafeln u. dgl. ist auf leichte Sichtbarkeit, ordnungsgemäßen Anstrich auch der Ständer, sowie auf deutliche Lesbarkeit der Aufschriften zu sehen, desgleichen bei Grenzsteinen und Abteilungszeichen (Kilometer- und Hektometersteinen). Grenzsteine sind von Zeit zu Zeit mit Kalkmilch zu streichen. Sie sind bei durchzuführenden Arbeiten, wenn notwendig, gegen Beschädigung zu schützen. An ihrem Bestande darf ohne besonderen Auftrag keine Änderung vorgenommen werden.

Bei unabgeschränkten Wegübergängen ist der Freihaltung der vorgeschriebenen Sichtweiten stets besonderes Augenmerk zuzuwenden. Die Endpunkte der Sichtstrecken sind durch weiß gestrichene Pflöcke zu kennzeichnen.

Auf Bahnen niederer Ordnung sind die Sichtweiten nur bei jenen unabgeschrankten Wegübergängen zu kennzeichnen, die vom Vorgesetzten bekanntgegeben werden.

Sobald die Wahrnehmung gemacht wird, daß durch Anrainer Anstalten getroffen werden, die die freie Sicht beeinträchtigen, ist sogleich der Vorgesetzte in Kenntnis zu setzen.

Oberbau.

61.) Der Bahnrichter hat die Untersuchung, Instandhaltung und die Neulage des Oberbaues in dem ihm von seinem Vorgesetzten angegebenen Umfange im Sinne der D. B. B 51, Handbuch für den bautechnischen Dienst, Teil 2, vorzunehmen.

An den regelmäßigen Untersuchungen der Weichen und Gleiskreuzungen in seinem Streckenbereiche hat er über fallweisen Auftrag teilzunehmen.

Die Spurweite der Gleise und Weichen ist ebenso wie die Überhöhung in den Bogen durch häufiges Nachmessen zu prüfen und sind wahrgenommene unzulässige Erscheinungen sogleich zu beheben.

Schleppbahnen werden im allgemeinen, soweit sie außer Bahngrund liegen, vom Schleppbahnhaber erhalten. Jene Schleppbahnen und Schleppbahnteile, die von den Bundesbahnen erhalten werden, werden dem Bahnrichter von seinem Vorgesetzten bekanntgegeben.

62.) Bei der Instandhaltung des Oberbaues ist auf das Vorkommen betriebsgefährlicher Frostaufzüge und im Zusammenhange damit auf die gute Entwässerung des

Schotterbettes und die Reinhaltung des ganzen Oberbaues, weiters auf das Vorkommen übermäßiger Schwellenabstände (Schienenwanderung) und großer Pressungen in den Schienensträngen besonders zu achten. Letztere treten vor allem dann auf, wenn die Wärmelücken verloren gegangen oder die Laschenschrauben allzu fest angezogen sind und gleichzeitig die Schientemperatur infolge der Sonnenbestrahlung eine außergewöhnliche Höhe erreicht. Sie können insbesondere bei mangelhafter Bettung Anlaß zu plötzlichen und deshalb besonders gefährlichen Gleiswerfungen bieten. Es muß daher jedes Gleisfeld auch seitlich (in Bogen insbesondere an der Außenseite) ausreichend eingeschottert sein.

Pressungen infolge allzu fest angezogener Laschenschrauben können durch deren, bei einigen Stößen erfolgendes vorsichtiges Lüften festgestellt werden.

Das Überdrehen der Gewinde beim Anziehen der Schrauben muß sorgfältig vermieden werden; die Verwendung von Schraubenschlüsseln außergewöhnlicher Länge ist daher verboten.

Bei vorkommenden Schienen- und Laschenbrüchen sind stets auch die Ursachen genau festzustellen, insbesondere dann, wenn derartige Brüche sich auffällig häufen. Allen genannten und sonstigen nachteiligen Erscheinungen ist nach Möglichkeit rechtzeitig vorzubeugen. Bei allen Arbeiten am Oberbau ist auf vorhandene Starkstromanlagen (Kabel) Rücksicht zu nehmen. Kabelmarken sind stets in ihrer ursprünglichen Lage zu erhalten.

In elektrisch betriebenen Strecken ist bei allen Gleisarbeiten auf die Oberleitung (Fahrdradleitung) Bedacht zu nehmen. Werden am Gleis Änderungen in Richtung und Höhe vorgenommen, so ist der zuständige Leitungsmeister

zu verständigen. Auf Schienenverbinder und Erdungen ist besondere Rücksicht zu nehmen.

Fahrschienen sollen in elektrisch betriebenen Strecken nicht gleichzeitig in beiden Schienensträngen entfernt werden. Ist es aber unvermeidlich, so sind die Verbindungskabel, die von Zeit zu Zeit auf ihren guten Zustand zu untersuchen sind, zu verwenden. Sind solche Kabel nicht vorhanden, so ist der Leitungsmeister zwecks Überbrückung der Unterbrechungsstelle zu verständigen.

Bei Arbeiten an stromdichten Schienen ist der zuständige Signalmeister zu verständigen.

63.) Der Oberbau auf Wegübergängen muß mit einem reichlichen, gut entwässerten Schotterbett versehen und so erhalten werden, daß die Übergänge stets leicht befahrbar, die Spurrinnen in vorgeschriebener Weise und 4 cm tief vom Schotter, Schnee, Eis u. dgl. frei sind. Bei Bornahme von Arbeiten darf die Sperrung von Übergängen im Zuge öffentlicher Wege nur mit Zustimmung der Wegbehörde, deren Einholung der Bahnmeister veranlaßt, stattfinden. Erhaltungsarbeiten, die die Benützung der Wegübergänge in unzulässiger Weise behindern, dürfen dort, wo nicht in nächster Nähe Umgehungswege bestehen, immer nur auf einem Teile der Wegbreite vorgenommen werden.

64.) Bei Weichen, Kreuzungen und Schienenauszugsrichtungen ist auf einwandfreie Instandhaltung und Reinhaltung streng zu achten. Die Weichen sind bei allen Begehungen auf die verlässliche Verbindung der Zungen untereinander wie auf deren gutes Anliegen an die Backenschienen, auf die feste Verbindung und stets richtige Stellung der Signalkörper (samt Laternen

und Gläsern) sowie etwaiger Spitzenverschlüsse, auf leichte und verlässliche Stellbarkeit und auf die richtige Lage und Sichtbarkeit der Grenzmarken, endlich fernbediente und fernverriegelte Weichen auf den richtigen Zusammenhang mit den Sicherungsanlagen zu prüfen.

Federweichen und sonstige Weichen, die mit mehr als 60 km/st befahren werden, müssen besonders sorgfältig instandgehalten und in einer gut entwässerten Bettung von Schlägelschotter gelagert sein. Vor allem ist darauf zu achten, daß die Spurweite den vorgeschriebenen Bestimmungen stets und genau entspricht, die Befestigung der Zug- und Verbindungsstange an den Zungen nicht gelockert ist, die Kette der zugehörigen Drahtzugleitung an die Kettenrolle gut anliegt und nicht abfallen kann und daß die zur Sicherung der Verbindungen erforderlichen Splinte vollzählig vorhanden sind. Die Wurzelbefestigung ist bei abgehobener Zunge mindestens alle 3 Monate zu untersuchen; schadhafte oder wesentlich abgenützte Teile sind dabei zu erneuern. Der anschließende Oberbau ist gegen Wanderung zu sichern.

65.) Dort, wo der Bahnerhaltung Instandhaltungsarbeiten an Drehscheiben und Schiebebühnen obliegen, was dem Bahnrichter bzw. Brückenschlosserwerksführer vom Vorgesetzten bekanntgegeben wird, sind die Anlagen sorgfältig rein zu halten, die Eisenbestandteile unter Entfernung aller hölzernen und eisernen Abdeckungen zeitweilig von Schmutz, Asche, Öl usw. zu reinigen, Roststellen mit der Drahtbürste blank zu scheuern und der Ölfarbenastrich bei trockener Witterung auszubessern oder zu erneuern. Alle Lager müssen stets genügend geölt sein. Lockere Schrauben sind anzuziehen, weiters die gleitenden und drehbaren Teile auf richtigen und leichten Gang, ferner ihre Führungen (Lauf-

franz usw.) auf feste Lagerung zu untersuchen. Alle Lauf-
räder müssen auf den Lauffschienen gut aufliegen, um Über-
beanspruchungen einzelner Bauteile zu vermeiden.

Die anschließenden Gleisstrecken dürfen keinerlei
Unterschied in waagrecht oder lotrecht Richtung auf-
weisen. Die Konsolen bei den Drehscheiben mit verlängerter
Fahrbahn müssen stets in sicherem Verbande mit den
Hauptträgern stehen.

Zur Schmierung der Drehscheiben ist mineralisches
Schmieröl (keinesfalls Rüböl) zu verwenden, dem bei Frost-
gefahr zur Verhinderung des Einfrierens ungefähr 30 %
Petroleum beizumengen ist.

Bei den ausgemauerten Gruben ist auf Reinhaltung
und gute Entwässerung, beim Mauerwerk selbst auf guten
Verband und gute Verfugung zu sehen.

Hochbau.

66.) Dort, wo an eisernen Tragwerken von Dächern
Erhaltungsarbeiten vom Brückenschlosserwerkführer über
Weisung des Brückenmeisters vorzunehmen sind, gelten für
diese Arbeiten die einschlägigen Bestimmungen der Pkte 53
und 54.

67.) Bei den Brückenwagen, die in ihrem
mechanischen Teile von den Signalstreckenleitungen, in ihren
übrigen Teilen von der Strecken-(Betriebs-)leitung zu er-
halten sind, ist auf gute Wasserabführung sowie Reinhaltung
und insbesondere darauf zu sehen, daß die Fugen zwischen
der Waagbrücke und dem Mauerwerk stets frei von Schotter,
Erde u. dgl. sind. Weiters ist streng darauf zu achten, daß

Brückenwaagen nicht im ausgelösten Zustande befahren werden.

68.) Bei Laderampen, Ladebühnen, Lademaßen, Hebekranen, Kohlenbühnen und Rutschen ist darauf zu achten, daß der vorgeschriebene Lichtraum für die vorbeiführenden Gleise gewahrt und die zulässige Belastung der tragenden Teile nicht überschritten wird.

Nach vorgenommenen Gleisarbeiten unter den Lademaßen ist die Richtigkeit dieser Einrichtungen nachzuprüfen.

69.) Werden über Weisung des Bahnmeisters zur Vornahme von Erhaltungsarbeiten an Gebäuden den Handwerkern Hilfsarbeiter beigelegt, die vom Bahnrichter zu überwachen sind, so ist dieser nebst den Handwerkern dafür mitverantwortlich, daß die Feuersicherheit gewahrt wird und daß insbesondere nach Arbeitschluß alle Räume nochmals daraufhin untersucht werden.

Signal- und Sicherungsanlagen.

70.) Das tägliche Reinigen und Schmieren der Stellwerkshebel, der Gleitstühle der Weichen, der Weichenstell- und Verriegelungsvorrichtungen, Fühlschienen, Ablenkrollen, sowie der Führungsrollen in den Drahtleitungskanälen innerhalb des Bahnhofbereiches (Pkt. 55 der D. B. B 3, Ausgabe D, für den Verkehrsdienst) obliegt dem Verkehrsdienste, auf der Strecke den Bediensteten der Streckenleitung. Alle übrigen Instandhaltungsarbeiten am mechanischen Teil der Signal-, Sicherungs- und Schrankenanlagen obliegen dem

Signalschlosser. In größeren Bahnhöfen darf der Verkehrsdienst von den obenangeführten Reinigungs- und Schmierungsarbeiten mit Genehmigung der Bundesbahndirektion enthoben werden, die sodann von Bediensteten der Signalstreckenleitung besorgt werden.

71.) Die Untersuchung der Weichensicherungsanlagen ist vom Signalschlosser im Sinne der Bestimmungen der Pkte 80 bis 83 der D. B. V 3 für den Verkehrsdienst auszuführen.

Bei den Weichenschlössern ist darauf zu achten, daß bei gesperrtem Schloß der Spielraum zwischen Zunge und Backenschiene beim Versuch des Umstellens stets kleiner als 5 mm ist.

Die vorgeschriebenen Bleisiegel müssen stets vorhanden und unverletzt sein.

Bei den stromdichten Schienen ist besonderes Augenmerk auf den Zustand der Kabelanschlußschrauben, der Kabelkästen, Isolierereinlagen (Holzlaschen) zu richten.

Als Schwellen dürfen bei stromdichten Schienen nur teerölimprägnierte Buchen- oder Eichenschwellen verwendet werden.

72.) Änderungen oder Bearbeitungen von Bestandteilen der Sicherungseinrichtungen dürfen, insbesondere bei Blockwerken nur mit Zustimmung eines Vorgesetzten durchgeführt werden.

Bei Behebung von Störungen an Weichensicherungsanlagen ist so vorsichtig zu arbeiten, daß die Abhängigkeit der Einrichtungen während des Zugverkehrs nicht gestört wird.

Jede Störungsbehebung, welche die teilweise oder gänzliche Außerbetriebsetzung der Sicherungsanlagen erfordert und die nicht zuverlässig in einer Zugspause durchgeführt werden kann, darf nur mit Genehmigung der Bundesbahndirektion über Auftrag des Vorgesetzten vorgenommen werden.

Die unvorhergesehenen Außerbetriebsetzungen hat der Signalschlosser, wenn kein Vorgesetzter des technischen Signaldienstes anwesend ist, dem Bahnhofvorstande (Fahrdienstleiter) unter Benützung der hiefür vorgeschriebenen Hilfsdrucksorte Nr. 28, Dion VI, anzuzeigen. Der Bahnhofvorstand (Fahrdienstleiter) bestätigt die Kenntnisaufnahme mit seiner Unterschrift und gibt hiedurch seine Zustimmung. Die bestätigte Hilfsdrucksorte bleibt in Verwahrung des Signalschlossers.

Auch jede vorhergesehene Außerbetriebsetzung einer Sicherungsanlage oder einzelner ihrer Teile ist, wenn die Arbeit innerhalb einer Zugspause ordnungsgemäß durchgeführt werden kann, dem betreffenden Bahnhofvorstande (Fahrdienstleiter) schriftlich unter Verwendung der hiefür aufgelegten Hilfsdrucksorte Nr. 28, Dion VI, mitzuteilen.

Nach Beendigung der Arbeiten ist der Zeitpunkt der Beendigung auf der Meldung vorzumerken, der ordnungsmäßige Zustand der Anlage vom übernehmenden Bahnhofvorstand (Fahrdienstleiter) und übergebenden Signalschlosser unterschriftlich festzustellen und die Meldung von letzterem an den Vorgesetzten einzusenden. Etwaige Bemerkungen sind auf der Rückseite zu machen.

73.) Der Vollzug der Untersuchung von Signal- und Weichensicherungsanlagen ist in den Vormerk für Blockstörungen, B. B. Nr. 75, jener von Schrankenanlagen mit

Doppeldrahtzug und Warnsignaleinrichtungen im Dienstbüchel des Bahnwärters, B. B. Nr. 6, einzutragen und mit Farbstift zu unterstreichen und wenn kein Vorgesetzter vom technischen Signaldienste anwesend ist, vom Signalschlosser zu fertigen.

Sollte die Eintragung bei einem Bahnwärter wegen Fehlens des Dienstbüchels oder aus einem anderen Grunde nicht möglich sein, so ist dies im Dienstbüchel des nächsten Wärters oder im Vormerk für Fernschriften und Ferngespräche des nächsten Bahnhofes unter Angabe des Grundes anzuführen.

Alle Eintragungen sind mit der größten Gewissenhaftigkeit vorzunehmen, weil sie die einzigen beweiskräftigen Belege über die tatsächliche Durchführung einer Untersuchung bilden.

Einteilung und Durchführung der Bahnerhaltungsarbeiten.

74.) Die im Bahnerhaltungs- und Signaldienste vorkommenden Arbeiten werden eingeteilt in:

a) **Instandhaltungsarbeiten**, die lediglich zur Erhaltung baulicher Anlagen, mithin zur Beseitigung aufgetretener Mängel ausgeführt werden und durch die die ursprüngliche Bauart keinerlei Änderung erfährt.

Zu diesen Arbeiten wird auch das Beseitigen von Schnee und Eis und das Bestreuen der Wege und Plätze mit Sand u. dgl. gerechnet;

b) **Umgestaltungsarbeiten**, durch die die ursprüngliche Bauart (mitunter auch die ursprüngliche Bestimmung) von Anlagen abgeändert wird;

c) Erweiterungs- oder Ergänzungsbauten, durch die eine Vergrößerung bestehender Anlagen bezweckt wird, und

d) Neubauten, durch die neue Anlagen geschaffen werden.

Der Ersatz einer ganzen baulichen Anlage oder eines größeren zusammenhängenden Teiles durch Neuherstellung in gleicher Bauart wird als Erneuerung bezeichnet.

75.) Je nach der Vergebungsart und der Berechnung des Verdienstbetrages werden in der Hauptsache unterschieden:

a) Arbeiten im Eigenbetriebe, wenn die Ausführung durch bahneigene Arbeiter erfolgt;

b) Unternehmerarbeiten, wenn die Ausführung durch Unternehmer besorgt wird;

c) Tagelohnarbeiten, wenn die Vergütung auf Grund der geleisteten Tagwerke erfolgt;

d) ausnahmsweise auch Gedinge- (Akkord-) arbeiten, über fallweisen Auftrag der vorgesezten Dienststelle.

76.) Die Durchführung aller Arbeiten hat unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften und der erteilten besonderen Weisungen in fachlich einwandfreier und wirtschaftlicher Weise so zu erfolgen, daß der Zugverkehr nicht gestört wird. Abgesehen von dem durch entsprechende Sorgsamkeit bei der Ausführung ohne Mehrkosten erreichbaren gefälligen Aussehen der baulichen Anlagen sind darüber hinausgehende Schönheitsrückichten nur dort zu beachten, wo hiefür besondere Gründe vorliegen und von der vorgesezten Stelle ein bestimmter Auftrag erteilt wird. Werden

Arbeiten vorgenommen, durch die verkehrende Züge gefährdet werden könnten, so sind solche Bahnstellen im Sinne der D. B. B 2 für den Signaldienst zu decken.

77.) Der rechtzeitigen Bereitstellung der erforderlichen Baustoffe, Geräte usw. und den notwendigen sonstigen Vorbereitungen ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken, damit Unterbrechungen oder Verzögerungen der Arbeitsdurchführung vermieden werden. Mit allen Baustoffen, Geräten usw. ist schonend und sparsam umzugehen.

78.) Soweit der Zeitpunkt der Durchführung von Bahnerhaltungsarbeiten nicht durch vorgeschriebene Fristen von vorneherein festgelegt ist, oder durch Sicherheits- oder andere zwingende Rücksichten gegeben ist, wie beispielsweise bei der Behebung betriebsgefährlicher Mängel, sollen die einzelnen Arbeiten stets in der für sie günstigsten Jahreszeit vorgenommen werden.

Im Winter sind demnach die Arbeiten im Freien wegen der Kürze der Tageshelle und der ungünstigen Witterung im allgemeinen zu beschränken und nur folgende Arbeiten auszuführen: Auswechslung schadhafter Schienen und Befestigungsmittel, Ölen der Laschenbolzen, Ausfüllern der Laschen, Wiederherstellen der Wärmelücken in Strecken, die keine wesentliche Schienenwanderung aufweisen, Berichtigung unzulässiger Spurerweiterungen, Spurberechtigungen an Eisenweichen, Ausbessern ausgeschlagener Gelenke in den Zungenvorrichtungen, Herstellen von Sickergruben, solange der Boden nicht tiefer als 15 cm gefroren ist, Verteilung von Baustoffen für kommende Oberbauauswechslungen, Behebung von Störungen, Beseitigung von Schnee und Eis u. dgl. Andererseits sind Arbeiten, die ohne Nachteil auch im

Winter besorgt werden können, soweit zur ausreichenden Beschäftigung der ständigen Arbeiter erforderlich, in dieser Zeit zu verlegen. Dazu gehören: Reinigen der Bahngräben und Wasserläufe, Niederlegen von Banketten auf das vorgeschriebene Maß, Beschneiden lebender Zäune, Herstellen der Sichten bei Wegübergängen, Aufarbeiten von Windbrüchen, Ralken der Grenzsteine, Auswechseln von Brückenhölzern und Bedielungen, Herstellen von Wundstreifen bei Böschungen gegen das Übergreifen von Bränden durch Funkenflug u. dgl.

Im Frühjahr sind, nach Besorgung der dringendsten durch Winterschäden und Tauwetter bedingten Instandsetzungen, möglichst zeitlich die im Bereiche der Hauptgleise durchzuführenden größeren Arbeiten über Weisung des Vorgesetzten in Angriff zu nehmen und tunlichst zu betreiben, um wenigstens den Hauptteil derselben noch vor Beginn des (dichteren) Sommerfahrplanes beenden zu können.

79.) Bei allen im Bereiche der Gleise durchzuführenden Arbeiten ist auf die Freihaltung des vorgeschriebenen Lichtraumes streng Bedacht zu nehmen und dabei auch die Spurerweiterung sowie die Überhöhung des äußeren Schienenstranges in Gleisbogen zu berücksichtigen.

Bei Grabarbeiten in elektrisch betriebenen Strecken ist auf das meist im Bankett liegende Kabel Bedacht zu nehmen. Vor dem Beginn der Arbeit ist daher die Lage des Kabels festzustellen. Insbesondere beim Aufstellen von Signalscheiben, Schneekreuzen und Einschlagen von Pflöcken ist vorsichtig vorzugehen. Wird ein Kabel bei Durchführung von Arbeiten bloßgelegt oder in Mitleidenschaft gezogen, so ist der Signalmeister zu verständigen.

Arbeiten vorgenommen, durch die verkehrende Züge gefährdet werden könnten, so sind solche Bahnstellen im Sinne der D. B. B 2 für den Signaldienst zu decken.

77.) Der rechtzeitigen Bereitstellung der erforderlichen Baustoffe, Geräte usw. und den notwendigen sonstigen Vorbereitungen ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken, damit Unterbrechungen oder Verzögerungen der Arbeitsdurchführung vermieden werden. Mit allen Baustoffen, Geräten usw. ist schonend und sparsam umzugehen.

78.) Soweit der Zeitpunkt der Durchführung von Bahn-erhaltungsarbeiten nicht durch vorgeschriebene Fristen von vorneherein festgelegt ist, oder durch Sicherheits- oder andere zwingende Rücksichten gegeben ist, wie beispielsweise bei der Behebung betriebsgefährlicher Mängel, sollen die einzelnen Arbeiten stets in der für sie günstigsten Jahreszeit vorgenommen werden.

Im Winter sind demnach die Arbeiten im Freien wegen der Kürze der Tageshelle und der ungünstigen Witterung im allgemeinen zu beschränken und nur folgende Arbeiten auszuführen: Auswechslung schadhafter Schienen und Befestigungsmittel, Ölen der Laschenbolzen, Ausfüllern der Laschen, Wiederherstellen der Wärmelücken in Strecken, die keine wesentliche Schienenwanderung aufweisen, Berichtigung unzulässiger Spurerweiterungen, Spurberechtigungen an Eisenweichen, Ausbessern ausgeschlagener Gelenke in den Zungenvorrichtungen, Herstellen von Sickergruben, solange der Boden nicht tiefer als 15 cm gefroren ist, Verteilung von Baustoffen für kommende Oberbauauswechslungen, Behebung von Störungen, Beseitigung von Schnee und Eis u. dgl. Andererseits sind Arbeiten, die ohne Nachteil auch im

nachfolgenden angeführten Bestimmungen zur Wahrung der persönlichen Sicherheit in und in der Nähe von Bahngleisen von ihren Untergebenen eingehalten werden. Sie sollen in dieser Hinsicht ein beispielgebendes Verhalten beobachten und bei wahrgenommenen Übertretungen unter Hinweis auf die Folgen belehrend einwirken. Sind wiederholte Befehle fruchtlos, so sind jene Bediensteten, die immer wieder gegen die bestehenden Bestimmungen verstoßen, den Vorgesetzten anzuzeigen.

82.) Jedem in und in der Nähe von Bahngleisen arbeitenden Bediensteten, gleichgültig ob er ständig oder nur vorübergehend beschäftigt ist, wird vom Bahnmeister ein Merkblatt zur Wahrung der persönlichen Sicherheit ausgefolgt.

Bei Arbeiten von Bediensteten der Bundestelegraphenverwaltung sowie fremder Unternehmer im Bahnbereich ist darauf zu achten, daß von den Bediensteten dieser Unternehmung, die mit eigenen Merkblättern betheilt sind, die Bestimmungen dieser Merkblätter genauestens beachtet werden. Erforderlichenfalls ist die Entfernung unbelehrbarer Unternehmungsbediensteter vom Bahnkörper im Wege des Vorgesetzten zu verlangen.

83.) Werden außerhalb des Aufsichtsbereiches mehrere Arbeiter beschäftigt, so ist einem derselben die Aufsicht zu übertragen, auf den sodann alle damit verbundenen Verpflichtungen übergehen.

84.) Ist die Zugannäherung von der Arbeitsstelle nicht auf genügende Entfernung verlässlich wahrnehmbar, so sind an geeigneten Stellen Arbeiter aufzustellen, welche die Annäherung mit entsprechenden Signalen (Hornsignalen,

Maßnahmen zur Wahrung der persönlichen Sicherheit bei Durchführung von Bahnerhaltungsarbeiten.

80.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser müssen über den Zugverkehr ständig unterrichtet sein. Schon vor Arbeitsbeginn haben sie sich daher über die Verkehrsverhältnisse beim Bahnhofe oder dem ihrer Arbeitsstelle nächstgelegenen Bahnwärterposten zu erkundigen, bzw. wenn ihnen ein Anschaltefernsprecher zugewiesen ist, sich durch dieses sogleich mit den Verkehrsstellen in Verbindung zu setzen. Die Streckenbegeher sind verpflichtet, die in ihrem Streckenbereiche befindlichen Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser sowie die sonstigen Aufsichtführenden und einzeln arbeitenden von allen Zuganzeigen zu verständigen und sich die Verständigung im Dienstbuche, B. B. Nr. 7, bestätigen zu lassen.

Dort, wo die Streckenbegeher diese Verständigung nicht mit Sicherheit durchführen können und ein Anschaltefernsprechwerk nicht zur Verfügung steht, haben sich die Bahnrichter und sonstigen Aufsichtführenden oder ein von ihnen zu entsendender, geprüfter Arbeiter zu der für die Zugansage bestimmten Zeit zum nächsten Fernsprecher (Wärterposten, Bahnhof) zu begeben und die einlangenden Anzeigen in das mitzunehmende Dienstbüchel, B. B. Nr. 6 (des Aufsichtführenden), einzutragen. Ist der nächste Fernsprecher bei einem besetzten Posten (oder Bahnhof), so haben sie sich die Richtigkeit der Eintragung vom Wärter (Fahrdienstleiter) bestätigen zu lassen.

81.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser haben strenge darauf zu achten, daß die im

handen ist, der die Benützung des Bahnkörpers überflüssig macht.

87.) Bahnbedienstete außer Dienst sowie deren Angehörige dürfen keinesfalls die Bahnstrecke als Fußweg benützen, es wäre denn, daß sie auf der Strecke wohnen und diese Wohnung nur über den Bahnkörper erreichbar ist. Diesfalls darf die Wohnung nur auf dem kürzest möglichen, vorher bezeichneten Wege über den Bahnkörper aufgesucht werden.

88.) Beim Zutragen von Speisen müssen Angehörige an Wegübergängen oder an solchen Stellen warten, wo sie durch vorüberfahrende Züge oder Fahrzeuge nicht gefährdet werden können. Die Gleise dürfen grundsätzlich nicht betreten werden; dort, wo dies unvermeidlich ist, darf es nur an bestimmten, womöglich besonders kenntlich gemachten Übergangsstellen und nur dann stattfinden, wenn die Gleise an dieser Stelle nicht von Zügen besetzt sind und wenn in der Nähe derselben keinerlei Bewegung von Fahrzeugen, Zügen oder Lokomotiven vorgenommen wird.

Im übrigen dürfen die Angehörigen nur die für die Bahnbenützer bestimmten Stellen und nur unter Beachtung der diesbezüglichen bestehenden Vorschriften betreten.

89.) Alle Bediensteten sind während des Aufenthaltes innerhalb der Bahnanlagen zu größter Vorsicht verpflichtet. Hierbei sind alle nicht zur Arbeitsleistung gehörenden Handlungen, durch die die erforderliche Aufmerksamkeit auf gefährdende Fahrten abgelenkt werden könnte, verboten.

90.) Während der Ruhepausen dürfen sich die Bediensteten nicht im unmittelbaren Bereiche der Geleise auf-

Sirenen, Typhonen) anzuzeigen haben. Die Kenntnisaufnahme dieser Signale ist dem Signalgebenden vom Aufsichtführenden durch Zuruf, Hornsignale (Rückantwort) oder durch Zeichen zu bestätigen.

85.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser sind für die Einhaltung der vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen persönlich verantwortlich und dürfen die Arbeitsstellen vor ordnungsmäßiger Beendigung oder vor einem die Sicherheit voll wahrenden vorläufigen Abschlusse der Arbeiten nicht verlassen.

Im Falle plötzlicher Erkrankung oder sonstiger zwingender Umstände haben sie die Aufsicht einem anderen, geeigneten, erforderlichenfalls entsprechend zu unterweisenden Bediensteten zu übergeben oder, wenn dies nicht angängig ist, die Arbeit gesichert abzuschließen.

86.) Die Bahnanlagen dürfen von allen Bediensteten nur zum Zwecke und für die Dauer dienstlicher Verrichtungen betreten werden.

Die Arbeiter haben zur Erreichung der ihnen angewiesenen Sammelplätze und Arbeitsstellen die etwa vorgeschriebenen Zu- und Abgangswege genau einzuhalten.

Der Bahnkörper darf als Weg zur oder von der Arbeitsstelle oder bei einem Wechsel des Arbeitsplatzes nur in jenen Fällen benützt werden, in denen die Erreichung des Zieles auf außerhalb gelegenen Wegen nicht möglich oder nur mit einem erheblichen Mehraufwande an Zeit verbunden wäre. Das Gehen auf dem Bahnkörper muß in solchen Fällen mit größter Vorsicht erfolgen. Es darf nur auf dem Seitenbankett gegangen werden und es ist der Bahnkörper sogleich zu verlassen, wenn ein Seitenweg vor-

Jeder unnötige Aufenthalt in oder zwischen den Gleisen auf der Strecke, in den Bahnhofsgleisen oder zwischen deren Zusammenlauf ist zu vermeiden.

Das Durchschlüpfen unter Fahrzeugen, das aufrechte Überschreiten der Gleise zwischen nahe beieinander stehenden Puffern und das Überklettern von Puffern ist verboten. Wagen dürfen nur auf den Fußritten der Bremswagen überstiegen werden.

93.) Werkzeuge dürfen in zweigleisigen Strecken unter allen Umständen nur neben jenem Gleis, in dem gearbeitet wird, und nur so gelagert werden, daß sie ohne Überschreiten des Nachbargleises erreichbar sind.

94.) In Arbeitszügen dürfen die Arbeiter nur in den ihnen angewiesenen Wagen Platz nehmen und es dürfen diese nur bestiegen oder verlassen werden, wenn sie stillstehen und nachdem der Aufsichtführende die Erlaubnis zum Ein- oder Aussteigen gegeben hat.

Auf zweigleisiger Strecke darf ein Arbeitszug nur auf der dem anderen Gleis abgewendeten Seite verlassen werden. Der Aufsichtführende hat die Mitfahrenden rechtzeitig zu warnen und vor der Abfahrt die der Gleisseite zugewendeten Türen verschließen zu lassen.

Soll ein Arbeitszug während der Ladearbeiten eine Ortsveränderung vornehmen, so müssen sich vor deren Vornahme die auf den Wagen beschäftigten Arbeiter auf die erfolgte Aufforderung niedergesetzt haben; hiezu Bordwände zu benützen, ist verboten.

Besondere Vorsicht und Achtsamkeit erfordern die Ladearbeiten während der Vorbeifahrt begegnender Züge auf benachbarten Gleisen. Die Wagentüren des Arbeitszuges

halten, sondern müssen auf dem Nebengelände, den Böschungen oder sonstigen gesicherten Plätzen Aufenthalt nehmen.

91.) Die Vorüberfahrt von Zügen ist stets in genügender Entfernung von den befahrenen Gleisen (auf Brücken, wenn deren Verlassen nicht mehr möglich ist, innerhalb der Ausweichstellen) tunlichst ohne Gleisüberschreitung abzuwarten. Die betreffenden Stellen, die bei Annäherung eines Zuges rechtzeitig einzunehmen sind, werden, wenn dies überhaupt notwendig ist, vom Aufsichtführenden vorher bezeichnet.

Bei Vorüberfahrt eines Zuges ist stets genau auf etwaige Signale am Zugschluß, die bei Tag den Verkehr außergewöhnlicher Züge anzeigen, zu achten.

Es ist verboten, auf der freien Strecke bei der Vorüberfahrt eines Zuges sich in einem daneben befindlichen Gleis aufzuhalten oder in Ausübung des Dienstes in den Gleisen zu gehen, soweit nicht die Prüfung ihres Zustandes es erfordert. Das Gehen auf den Schienen ist unter allen Umständen verboten. Kurz vor oder hinter fahrenden Zügen darf ein Gleis nicht überschritten werden. Ist eine Gleisüberschreitung unbedingt notwendig, so darf sie erst nach sorgfältig vorgenommener Umschau nach einem etwa in Annäherung befindlichen Zug erfolgen.

92.) Auf Bahnhöfen ist besonders Vorsicht anzuwenden beim Überschreiten von Gleisen vor oder hinter Fahrzeugen und an Stellen, wo Weichen, Zwangschienen, Drahtleitungen u. dgl. vorhanden sind.

gehalten werden können. Stillstehende Wagen sind durch Bremsen oder Unterlagskeile gegen das Entrollen zu sichern.

97.) Fahrten mit Kleinwagen dürfen nur unter Beachtung der einschlägigen Verkehrsvorschriften erfolgen.

Das Stehen auf in Bewegung befindlichen Kleinwagen ist verboten.

Arbeiter, welche die Antriebshebel eines Kleinwagens bedienen, müssen enganliegende zugeknöpfte Kleidung tragen.

Der die Bremsen Bedienende darf auf beladenen Kleinwagen sitzend mitfahren, die Begleitmannschaft dagegen nur über ausdrückliche Anordnung des Führers und unter Einhaltung seiner Weisungen.

Es ist verboten, vor in Bewegung befindlichen Kleinwagen zu gehen oder sich vor ihnen im Gleis stehend oder gehend aufzuhalten, es wäre denn, daß der Kleinwagen in starken Steigungen gezogen werden muß.

98.) Wer einen Tunnel betritt, muß über den Zugverkehr unterrichtet und mit den nötigen Vorsichtsmaßregeln vertraut sein.

Tunnels dürfen, soweit tunlich, nur in Zugpausen und wenn sie nicht mehr mit Rauch angefüllt sind, betreten werden. Wenn der Tunnel nicht durch Tages- oder künstliches Licht ausreichend beleuchtet oder mit Rauch gefüllt ist, ist beim Begehen desselben eine brennende Laterne, Lampe oder Fackel mitzuführen. Beim Herannahen eines Zuges ist sofort eine Tunnelnische aufzusuchen, wenn möglich ohne Überschreiten eines Gleises. Kann eine solche nicht mehr erreicht werden, so muß man sich dicht längs der Tunnelwandung niederlegen.

Tunnelnischen dürfen nicht eher verlassen werden, als bis man sich überzeugt hat, daß sich von der entgegengesetzten Richtung kein Zug nähert oder bis das Geräusch eines Zuges nicht mehr wahrgenommen wird.

Bei Arbeiten im Tunnel müssen, wenn das Herannahen eines Zuges angekündigt oder erkennbar wird, die Arbeitsgeräte und Baustoffe sofort derart verwahrt werden, daß sie die Zugfahrt nicht gefährden. Tunnelnischen müssen von Baustoffen und Geräten freigehalten werden.

99.) Wird bei Arbeiten im Gleis, sei es auf freier Strecke, in Einschnitten oder Tunnels das Herannahen eines Zuges bemerkt oder durch das von dem Posten gegebene Hornsignal oder auf andere Weise angekündigt, so sind sofort die Gleise zu räumen und im Tunnel die vorhandenen Nischen aufzusuchen.

100.) Um das Herannahen der Züge hören zu können, ist das Verhüllen der Ohren, selbst bei Kälte, tunlichst zu vermeiden.

Der Genuß geistiger Getränke ist am besten gänzlich zu unterlassen; zumindest ist vorsichtig Maß zu halten, damit die Sinnesorgane den Gefahren des Dienstes gegenüber stets geschärft bleiben.

101.) Während der Beschäftigung innerhalb des Betriebsbereiches müssen die Bediensteten tunlichst anschließende Kleidung tragen, da durch lose umgehängte Kleidungsstücke leicht Gefahren entstehen können.

Verboten ist das Umhängen des Mantels oder anderer Kleidungsstücke bei Berrichtungen im unmittelbaren Bereiche bewegter Fahrzeuge, das Tragen von Holzschuhen und Pantoffeln bei Arbeiten in den Gleisen u. dgl.

102.) Wo bei Arbeiten die Sicherung der Rotten durch das alleinige Aufstellen eines Auisopostens nicht mehr genügt und bei Gebrauch der Stopfmaschinen in allen Fällen, sind nach beiden Seiten tragbare Pfeispflöcke aufzustellen, die den Lokomotivführer zur Abgabe der Achtungssignale veranlassen. Die tragbaren Pfeispflöcke sind 200 m vor der betreffenden Arbeitsstelle im Abstände von 2'2 m von der Gleismitte derart aufzustellen, daß sie 1'2 m über das Bahnniveau hervorragen.

103.) Mit Stopfmaschinen darf nur dann gearbeitet werden, wenn in der Nähe der Arbeitsstelle ein besetzter Posten mit Fernsprecher ist, oder die Arbeiterrotte mit einem verlässlich wirkenden Anschaltefernsprechwerk ausgerüstet ist. Als Warnsignale sind von den zur Warnung der mit Stopfmaschinen arbeitenden Arbeiterrotten aufgestellten Organen nur lauttönende Sirenen (Typhone) zu verwenden.

Die Arbeiterrotten sind bei Arbeiten in zweigleisigen Strecken auch dann zu warnen, wenn ein Zug auf dem anderen Gleis kommt, in dem nicht gearbeitet wird.

104.) Wenn notwendig, ist bei Vornahme der Arbeiten im Gleis, insbesondere bei Verwendung von Stopfmaschinen, eine Fahrgeschwindigkeitsbeschränkung zu verlangen.

Ist die Fahrbahn durch eine Arbeitsstelle unterbrochen, so ist diese nach den Bestimmungen der Signalvorschriften zu decken.

105.) Wenn auf Lokalbahnen an Arbeitsstellen, die von der Lokomotive aus nicht mindestens auf 600 m eingesehen werden können, keine Auisoposten oder tragbare Pfeispflöcke aufgestellt sind, so müssen die Arbeiterrotten während der

Zeiträume zwischen den Zügen durch Deckungssignale nach den Bestimmungen der Signalvorschriften gesichert sein. Vor Eintreffen des zu erwartenden Zuges sind die Deckungssignale, vorausgesetzt, daß das Gleis befahrbar ist, rechtzeitig zu entfernen.

106.) Mit Rücksicht auf die Reisenden und den Dienst der Verschubbediensteten dürfen Oberbaumaterial und Durchwurf aus dem Schotterbett der Gleise nur soweit als es unumgänglich notwendig ist und auf die kürzeste Zeit zwischen den Gleisen der Bahnhöfe liegen gelassen werden. Ebenso ist darauf zu sehen, daß in Regulierung begriffene, benötigte Bahnhofgleise so rasch als möglich voll eingeschottert werden.

In der Nähe von Weichen, Weichengruppen und Weichenverbindungen ist eine Baustofflagerung über Nacht, ausgenommen bei Umgestaltungen größeren Umfanges, überhaupt verboten, weil die Aufmerksamkeit der Verschubbediensteten im Bereiche von Weichen durch das Stellen derselben, bzw. die Beobachtung ihrer richtigen Stellung oder das Sperren der Weichenschlösser, und das sich meistens anschließende Geben von Signalen so in Anspruch genommen ist, daß solche Hindernisse leicht übersehen werden.

In Bahnhöfen ist Schotter oder Durchwurfmateriale, das nachtsüber liegen bleiben muß, ganz flach auszubreiten, Schwellen dürfen überhaupt nicht zwischen Gleisen gelagert werden und Schienen sind möglichst nahe an die Gleise anzulegen, jedoch so, daß sie von den Radreifen verkehrender Züge nicht gestreift werden.

107.) Bei Arbeiten in Tunnels sind die Arbeitsstellen ausreichend zu beleuchten. Bei Vorüberfahrt von Zügen

sind die Beleuchtungsapparate, wenn sie nicht in die Tunnelnischen geschafft werden, so von den Zügen abzuweichen, daß durch die Flamme feuergefährliche Wagenladungen nicht in Brand geraten können.

108.) Besondere Vorsicht ist bei den Schneeräumungsarbeiten anzuwenden, weil der Schnee das Geräusch heran nahender Züge dämpft. Vor Beginn der Arbeiten sind besonders die neu eingestellten mit den Betriebsverhältnissen noch nicht vertrauten Arbeiter zur Vorsicht zu mahnen und mit den in Betracht kommenden Signalen vertraut zu machen.

109.) Bei hohen Schneemassen sind an jeder Arbeitsstelle in die Schneewände etwa 2 m breite und 1 m tiefe außerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes liegende Nischen in Abständen von etwa 10 m herzustellen, die als Ausweichstellen zu dienen haben.

110.) Erdgrabungen u. dgl. sind unter Einhaltung einer angemessenen Böschung durchzuführen. Ist die Gewinnungshöhe beträchtlich und das Material so beschaffen, daß bei einfacher Abböschung Abstürze infolge äußerer Einflüsse (Niederschläge, Erschütterungen durch den Zugverkehr) eintreten können, so muß gepölzt werden oder es muß ein stufenweiser Abbau erfolgen.

Der Abbau durch Unterhöhlen der Wände und Absprengungen der hierbei stehen gelassenen Stützpfiler u. dgl. ist nur ausnahmsweise bei festem und nicht zerklüftetem Gestein mit besonderer Bewilligung der Vorgesetzten und nur unter Verwendung geschulter Arbeiter zulässig.

Das Untergraben von Steinwänden zum Zwecke des Abteilens dieser Wände ist ebenso wie das Unterhöhlen von Erd- oder Schotterwänden u. dgl. verboten.

111.) Bei Lehnenabräumarbeiten sind die im Pkt. 50 angegebenen Vorsichtsmaßregeln zu beachten. Am Bahnkörper sind beiderseits Aufsichtsposten aufzustellen, welche beim Herannahen von Zügen, Kleinwagen oder Personen den auf der Lehne beschäftigten Arbeitern durch Zuruf oder Hornsignale das Zeichen zur Arbeitseinstellung zu geben haben.

Bei allen Berrichtungen, die eine Absturzgefahr in sich bergen, wie bei hohen Brücken über Flußläufe u. s. f. sind die Arbeiter anzuseilen.

112.) Sprengungen dürfen nur über besonderen Auftrag des Vorgesetzten und nur von sachkundigen und zuverlässigen Personen ausgeführt werden.

Die nichtverwendeten Sprengmittel sind vor Arbeits-schluß zurückzufordern und in das Sprengstofflager zu geben. Der Bahnrichter hat besonders darauf zu sehen, daß Sprengstoffe nicht verschleppt werden.

Zündhütchen oder sonstige Zündstoffe dürfen in demselben Raume nur abgeondert von Sprengmitteln aufbewahrt werden.

In die Aufenthalts- und Unterkunftsäume wie in Personenwagen dürfen Sprengmittel nicht mitgenommen werden. Das Untersuchen von Zündhütchen u. dgl. durch Unberufene ist verboten.

Jeder Sprengstoff (jedes einzelne Paket) ist sorgfältig gegen Stöße, Schläge, Reibung, Fallen auf harten Boden

und überhaupt gegen jede Erschütterung zu bewahren, desgleichen vor Berührung mit Feuer, glimmenden Rauchwaren, heißen Öfen u. dgl. Es darf auch nicht an Orten aufbewahrt werden, wo solche Berührungen möglich sind.

Beim Sprengen selbst darf die Ladungshöhe ein Drittel der Bohrlochtiefe nicht überschreiten.

Um das Streuen von Sprengstücken möglichst zu verhindern, sind die zum Schusse vorbereiteten Bohrminen mit einfachen, allenfalls nach der Größe der Ladung in mehreren Schichten kreuzweise übereinandergelegten Faszinen, Ästen, Sandsäcken u. dgl. zu überdecken; diese Überdeckung darf nie mit Steinen beschwert werden.

113.) Minen dürfen keinesfalls von einer Sprengzeit zur anderen oder gar über Nacht in geladenem Zustand belassen werden.

Das Auftauen gefrorener Sprengmittel darf nur in gesonderten Räumen in trockenen Behältern geschehen, die von außen durch lauwarmes Wasser erwärmt werden, bei Dynamit darf dies nur in besonderen Dynamitauftauapparaten erfolgen.

Die Zündschnüre müssen vor ihrer Verwendung auf Bruch und Beschädigung untersucht werden; sie müssen so lang sein, daß den Arbeitern nach dem Anzünden genügende Zeit verbleibt, einen sicheren Ort aufzusuchen. Die Patronen dürfen erst unmittelbar vor ihrer Verwendung mit dem Zündhütchen oder der Zündschnur versehen werden. Das Aufpressen der Zündhütchen auf die Zündschnur mit den Zähnen ist verboten.

Vor dem Anzünden sind außerhalb der Wurfweite von Sprengstücken Posten mit Signalfahnen aufzustellen, die

Menschen und Fuhrwerke anzuhalten haben, bis die Schüsse abgefeuert sind und das abschließende Hornsignal gegeben ist.

Die mit dem Zünden beschäftigten Personen haben nach dem Abbrennen der Schüsse sich schleunigst in sichere Deckung zurückzuziehen. Der Weg vom Sprengort zur Schutzstelle ist von allen Verkehrshindernissen freizuhalten.

Werden mehrere Schüsse abgefeuert, so ist bei Vornahme der Zündung vorzusorgen, daß die Sprengschüsse in derartigen Zeiträumen erfolgen, daß sie ordentlich gezählt werden können. Haben Schüsse versagt, so ist das Ausbohren derselben zu verbieten. Sie dürfen nur durch eine Sprengpatrone zum Entzünden gebracht werden.

Der Sprengstelle darf sich erst 10 Minuten nach dem letzten Schuß genähert werden.

114.) Steh- und andere Leitern sind der Beschaffenheit des Fußbodens und dem oberen Stützpunkte entsprechend so auszurüsten, daß sie gegen Abgleiten und Ausrutschen gesichert sind. Muß eine Leiter so aufgestellt werden, daß sie in den Lichtraum befahrener Gleise ragt, so ist für die Sicherheit der Arbeiter je nach den Verhältnissen noch besonders vorzusorgen.

Leitern, die zu Luken, Bühnen u. dgl. führen, müssen wenigstens 0,75 m über die Oberkante der zu besteigenden Stellen hinausragen, falls nicht eine andere Vorrichtung genügend Sicherheit für das Hinauf- und Hinabsteigen bietet. Vor Inbenützungnahme ist jede Leiter zu untersuchen, ob sie fest und in Ordnung ist.

115.) Laufbretter und Laufplanken müssen genügend breit und so stark sein, daß größere Schwankungen beim Betreten oder Befahren nicht eintreten. Gerüste sind aus ge-

nügend starkem und gesundem Holze in fachgemäßer Weise herzustellen und sorgfältig instandzuhalten.

116.) Gruben, Kanäle, versenkte Behälter und andere leicht gefahrbringende Vertiefungen in den Arbeitsräumen und auf den Arbeitsplätzen sind, soweit dies mit der Arbeitsweise vereinbar ist, sicher abzudecken oder mit festem Geländer zu versehen; ebenso muß bei Bauarbeiten, die mit einer Unterbrechung des Bahnkörpers verbunden sind, für entsprechenden Abschluß der Baustelle gesorgt werden.

Beim Einsteigen in Brunnen und Kanäle muß der Hinabsteigende stets angeseilt sein. Ein Helfer hat oben zu stehen und das Seil zu halten, um im Bedarfsfalle Hilfe leisten zu können.

Beim Besteigen von Kaminen und Schächten ist jedes Steigeisen vorher auf seine Festigkeit zu erproben.

117.) Krane und Winden müssen mit Sperrklinken und Bandbremsen oder anderen sicher wirkenden Bremsvorrichtungen versehen sein. Beim Aufwinden von Lasten muß stets die Sperrklinke eingelegt sein. Das Absenken von Lasten durch Loslassen der Windenkurbel ist verboten. Es ist verboten, sich unter schwebenden Kranlasten aufzuhalten.

118.) Besondere Vorsicht ist bei Arbeiten in der Nähe von Starkstromleitungen anzuwenden. Das Berühren blanker elektrischer Starkstromleitungen, des dazugehörigen Gestänges, der Ankerdrähte, Isolatoren oder von solchen Leitungen herabhängender Drähte ist lebensgefährlich, daher verboten. Das Anfassen von Schaltern aller elektrischer Leitungen mit nassen Händen ist verboten.

119.) In elektrisch betriebenen Strecken ist ferner verboten:

a) das Besteigen der Wagendächer sowie der Plattformen der Gerüst- und Turmwagen ohne ausdrückliche Erlaubnis des Aufsichtführenden (diese darf erst erteilt werden, wenn die gefährdende Leitung ausgeschaltet und geerdet ist);

b) jede Arbeit, bei der eine Annäherung auf weniger als 3 m an die Leitungsanlage (auch mit Werkzeugen, Hölzern u. dgl.) möglich ist, solange der Aufsichtführende nicht den Auftrag hiezu ausdrücklich gegeben hat;

c) das Tragen aufwärts gerichteter, langer Gegenstände, wie Leitern, Stangen, Latten;

d) unvorsichtige, eine Berührung der Leitungsstellen ermöglichende Verladearbeit bei offenen Wagen;

e) Befestigen von Wagenladungen durch Überwerfen von Drähten.

120.) Die Eisbeseitigung von den Leitungen in Tunnels elektrisch betriebener Strecken darf nur im Einvernehmen mit dem Leitungsmeister und nur durch Hinaufwerfen von Prügeln erfolgen.

121.) Beim Durchfahren von Tunnels mit Kleinwagen ist größte Vorsicht wegen etwa von den elektrischen Leitungen herabhängender Drähte notwendig.

Außergewöhnliche Ereignisse und Unfälle.

122.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalmeister müssen sich, soweit ihr Dienst dadurch be-

troffen werden könnte, über Stellen, die Gefährdungen durch Regengüsse, Hochwässer, Schneewehen, Sturmwinde, Lawinen, Steinschläge, Brände oder sonstige Naturereignisse und Vorkommnisse und ebenso über Anlagen und Betriebs-einrichtungen, die Störungen durch auftretende Mängel usw. in besonderem Maße ausgesetzt sind, wie über alle hiebei maßgebenden Umstände genau unterrichten.

Sie müssen mit den in Betracht kommenden Abwehr- und Schutzmaßnahmen gut vertraut sein, desgleichen über die in ihrer eigenen Strecke vorhandenen Abwehr- und Schutzmittel sowie über die hiefür in Betracht kommenden Gewinnungs- und Lagerstellen.

123.) Wenn Brücken, Durchlässe, Widerlager, Mauern, Gleisanlagen oder sonstige Teile des Bahnkörpers eine die Sicherheit des Zugverkehrs beeinträchtigende Beschädigung erlitten haben oder eine solche im Zusammenhange mit vorgekommenen Steinschlägen, Rutschungen, Hochwässer, Bränden, Unfällen u. dgl. vermutet werden kann, so ist, insolange nicht durch eine eingehende Untersuchung und, falls noch weitere Bedenken bestehen sollten, durch eine besondere Erprobung das Gegenteil zweifellos festgestellt ist, die Unbefahrbarkeit der betreffenden Stelle für den öffentlichen Verkehr anzunehmen und dementsprechend vorzugehen.

Abgesehen von Fällen, die vom Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser leicht und ohne jeden Zweifel feststellbar sind, hat die Untersuchung durch den Vorgesetzten zu erfolgen.

Erscheint die Befahrung zulässig, eine Geschwindigkeitseinschränkung jedoch notwendig oder ratsam, so haben die Genannten, falls Vorgesetzte oder fachkundige Beamte des

höheren technischen Dienstes nicht anwesend sind, die zulässige Höchstgeschwindigkeit einstweilen festzusetzen sowie darüber zu wachen, daß im Sinne der Signalvorschriften die erforderlichen Signale aufgestellt und die nötigen Verständigungen vorgenommen werden, damit die betreffenden Bahnstellen entsprechend langsam befahren werden.

124.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser sind verpflichtet, in dringenden Fällen auch ohne besonderen Auftrag ihrer Vorgesetzten außerhalb ihres Streckenbereiches mit ihren Mannschaften Hilfe zu leisten, wenn sie nach der Sachlage früher als die zuständigen Aufsichtsbeamten und Mannschaften eingreifen und hiedurch Schaden abwenden oder Störungen hintanhalten oder abfürzen können.

125.) Die Spuren, die ein stattgehabter Unfall (Entgleisung, Zusammenstoß, Verletzung oder Tötung von Personen u. dgl.) zurückgelassen hat, müssen, wenn es die Sicherheit des Betriebes zuläßt und soweit hiedurch der Unfall oder die Dauer einer Betriebsstörung nicht vergrößert wird, so lange unverändert erhalten bleiben, bis die zur Untersuchung des Unfalles bestimmten Beamten der Unternehmung allein oder gemeinsam mit den Vertretern der zuständigen Behörden den Tatbestand aufgenommen haben.

126.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser dürfen bei eingetretenen oder zu befürchtenden Betriebsstörungen oder Gefährdungen des Bahnbestandes den Platz erst dann verlassen, wenn die Störung oder Gefahr behoben ist oder ein voll geeigneter Vertreter ihren Dienst übernommen hat.

Schnee und Eis, Sturmwind.

127.) Alljährlich, noch vor Eintritt des Winters, werden über besondere Anordnung der Streckenleitung die Gleise in den Bahnhöfen wie auf der offenen Strecke mit Schneepfluglehren durchfahren, um die für den Verkehr der Schneepflüge etwa vorhandenen Verkehrshindernisse festzustellen und zu beseitigen. Dabei ist darauf zu achten, daß die untere Umgrenzung des lichten Raumes eingehalten ist.

Dabei ist besonders auf die beschotterten Bahnsteige, die bei den Wegübergängen befindlichen Leithölzer, die an den Wasserkränen angebrachten Sicherungen gegen Frost u. dgl. zu sehen und darauf zu achten, daß nach dieser Feststellung und Beseitigung anläßlich Durchführung von Bahnerhaltungsarbeiten nicht neuerliche Hindernisse geschaffen werden.

128.) Die Schneebeseitigung soll in der Hauptsache durch die an den Lokomotiven festangebrachten Schneeräumer erfolgen. Außerdem werden bei geringer Schneehöhe Handschneepflüge, bei größeren Höhen von Pferden gezogene oder von Lokomotiven geschobene bzw. gezogene Schneeräumer oder auch Schneeschleudermaschinen verwendet.

Dort, wo die genannten Mittel nicht anwendbar oder nicht mehr genug wirksam sind und der Schnee doch entfernt werden muß, erfolgt dies durch Ausschaufeln.

Die mit festen Schneeräumern versehenen Lokomotiven der Züge sind je nach den verschiedenen in Betracht kommenden Verhältnissen (Zuggewicht, Neigungsverhältnisse der Strecke, Schneebeschaffenheit) im Stande, eine Schneelage von 15 bis 30 cm Höhe (über Schienenkopf) zu durchbrechen. Ist die Schneelage höher, so muß die Frei-

haltung der Bahn entweder durch besondere Fahrten von mit festen Schneeräumern ausgerüsteten Lokomotiven oder durch andere, auf eigenen Rädern laufende Schneeräumer (Bauart Marin, Klima), allenfalls durch Schneeschleudermaschinen erfolgen.

Von Pferden gezogene Schneeräumer kommen nur bis etwa 25 cm Schneehöhe in Betracht. Ist ihre Verwendung in Aussicht genommen, so sind vorher die Bedielungen der offenen Durchlässe und Brücken auf ihren guten Zustand zu untersuchen.

Besondere Vorsicht ist nötig, wenn die Gleise einseitig verweht sind.

129.) Hat die Schneeverwehung eine solche Ausdehnung, daß sie mit einem eigenen Räumungszuge nicht ohneweiters durchbrochen werden kann, und stehen Schneeschleudermaschinen nicht zur Verfügung, so sind durch Ausschaufeln zunächst etwa 3 bis 5 m auseinanderliegende, bis zum Schienenkopfe reichende Gruben von 2 bis 3 m Länge (in der Bahnachse gemessen) und 2,5 bis 3 m Breite herzustellen und die ausgehobenen Schneemassen möglichst weit seitwärts abzulagern.

Hierauf wird der Durchbruch mit dem Räumungszug versucht. Ist er gelungen, so muß ein etwa noch in den Lichtraum ragendes Schneehindernis durch Ausschaufeln beseitigt werden. In eine so verwehte Strecke darf ein Zug erst dann eingelassen werden, wenn der Leiter der Räumungsfahrt die Erlaubnis hiezu erteilt hat.

130.) Zur Beseitigung von Schnee und Eis an Zungenvorrichtungen, Herzstücken und Zwangsschienen sind dort, wo Auftauapparate vorhanden sind, diese zu verwenden.

Salz darf in Ermanglung von Auftauapparaten nur dann verwendet werden, wenn die Schnee- und Eisbeseitigung von Weichen sonst nicht rechtzeitig möglich wäre. Hierbei ist der Schnee mit einem stumpfen Besen möglichst zu entfernen, sodann ist, soweit noch nötig, Salz aufzustreuen. Die Salzlösung ist nachher zur Verhütung neuer Eisbildung und der Beschädigung der Weichen durch Rost, gründlich zu beseitigen.

Salz ist nur bei einer Kälte bis zu -10°C anzuwenden, da seine Wirkung bei größerer Kälte aufhört.

Das Bestreuen von isolierten Schienen, Spitzenverschlüssen, Drehstühlen, Weichenantrieben und Stellwerksteilen mit Salz ist verboten.

131.) Die Beseitigung des Schnees von den Dächern der Gebäude hat in der Regel durch sachkundige Handwerker zu erfolgen, wobei die Beschädigung der Bedachung sorgfältig vermieden werden muß. Es ist verboten, die Dächer aus Anlaß der Schneebeseitigung mit genagelten Schuhen zu betreten.

Sind die Bahn in Schienenhöhe kreuzende Wege noch mit Schnee bedeckt, so muß an der Übergangsstelle auf dem Bahnkörper eine angemessene Schneedecke belassen, gegebenenfalls sogar noch Schnee aufgebracht werden, damit der Schlittenverkehr über die Bahn anstandslos erfolgen kann.

132.) Wenn es die Umstände erfordern (z. B. an den Anfahrstellen der Lokomotiven), ist Glätteis, das sich auf den Schienen gebildet hat, mit der Schaufel zu entfernen. Die Schienen selbst sind in einem solchen Falle mit trockenem Sande zu bestreuen. Das Sandstreuen kann auch bei starkem

Nebel, besonders in Neigungen und in Einschnitten oder an solchen Bahnstellen, die der Wirkung des Windes ausgesetzt sind, notwendig werden.

Bei Sturmwind, starken Schneefällen oder Eisbildung ist dem Zustande der Fernmeldeleitungen sowie der Eisbildung auf denselben ein besonderes Augenmerk zu schenken und, wenn dies mit den vorhandenen Mitteln möglich ist, die Vereisung durch Abklopfen zu entfernen oder zu vermindern.

133.) Inwieweit Schlepfbahnen von Eis und Schnee freizumachen sind, wird dem Bahnrichter von seinem Vorgesetzten bekanntgegeben.

Starke Regengüsse, Hochwässer, Eisgänge, Brände u. dgl.

134.) Bei Hochwassergefahr ist der Bahnkörper auf drohende oder bereits eingetretene Rutschungen an Dämmen und Einschnitten, Unterwaschungen (Kolk) und andere Beschädigungen, insbesondere der Widerlager, Pfeiler und Joche von Brücken und Durchlässen sowie der Ufer-, Sohlen- und sonstigen Sicherungen in entsprechenden Zeitabständen wiederkehrend sorgfältig zu untersuchen. Die gefährdeten Bahnstellen sind nötigenfalls ständig überwachen zu lassen.

135.) Der Schutz des Bahnkörpers gegen die Einwirkung von Hochwässern und Eisgängen erfolgt in der Regel durch Steinwurf, Raubbäume, Faschinen, festgelagerte hölzerne Böcke mit vorgelegten Pfosten, mit Sand u. dgl. gefüllte Säcke usw.

Die Gewinnung von Raubbäumen und Faschinenmaterial hat in der Regel erst im Bedarfsfalle und tunlichst auf Bahngrund zu erfolgen. Nur wenn auf diesem in größerem Umkreis geeignete Stoffe nicht vorhanden sind, darf bei Gefahr im Verzuge die Gewinnung auf fremden Grunde erfolgen; es ist jedoch, wenn irgend möglich, vorher die Zustimmung des Besitzers einzuholen und der Vergütungsbetrag (Einheitspreis) mit ihm zu vereinbaren.

136.) Ist Hochwasser oder Eisgang eingetreten, so ist zur Vermeidung von Unterwaschungen und Durchbrüchen alles aufzubieten, um das Verklausen von Brücken- und Durchlaßöffnungen durch mitgeführtes Holz, Geschiebe, Eis u. dgl. zu verhindern.

Bei Brücken, die durch Eisgang gefährdet werden können, ist gegebenenfalls unmittelbar vor Eintritt des Eisganges eine rasche Aufräumung durchzuführen.

137.) Abwehrarbeiten und Schutzherstellungen dürfen keinesfalls so durchgeführt werden, daß hiedurch eine Beschädigung fremder Anlagen (des jenseitigen Flußufers usw.) befürchtet werden müßte; fremder Grund und sonstiges fremdes Eigentum soll nach Möglichkeit geschont werden.

138.) Es ist strenge darauf zu sehen, daß leicht entzündliche Gegenstände nicht oder wenigstens nicht ohne ausreichenden Schutz gegen Funkenflug u. dgl. in der Nähe der Gleise gelagert werden.

Werden bei der Arbeiterrotte Kochvorrichtungen verwendet, so ist dafür zu sorgen, daß hieraus keine Feuergefahr entsteht. An gefährdeten Stellen darf offenes Feuer nicht zugelassen und den Arbeitern das Rauchen auch außerhalb der Arbeitszeit nicht gestattet werden.

Um Brand durch Funkenflug u. dgl. möglichst zu verhindern, ist insbesondere in Strecken mit großen Steigungen darauf zu sehen, daß trockenes Gras an Lehnen, Damm- und Einschnittsböschungen usw. rechtzeitig beseitigt, ferner dürre Sträucher (besonders die Abfälle vom Stutzen der lebenden Einfriedungen) nur dort gelagert werden, wo bei allfälliger Entzündung kein Schaden entstehen kann.

Soll derartiges Gesträuch in größeren Mengen durch Verbrennen beseitigt werden, so sind vorher das betreffende Gemeindeamt und die Ortsfeuerwehr zu verständigen, um ein unnützes Ausrücken letzterer zu vermeiden.

Am wirksamsten gegen die Ausbreitung von Bränden durch Funkenflug an Lehnen ist die Anlegung eines zirka 2 m breiten Wundstreifens in entsprechender Entfernung, der erforderlichenfalls mehrmals im Jahre, besonders aber im Frühjahr von dürrem Gras und Blättern zu reinigen ist.

Bei Flurbränden sind die Flammen mit Schaufeln oder Reisigbündeln zu ersticken. Bei Waldbränden ist auch durch Werfen von Sand oder Erde auf das Bodenfeuer, nötigenfalls durch Ziehen von Gräben, äußerstenfalls durch Fällen von Bäumen dem weiteren Umsichgreifen des Feuers auch auf fremden Boden Einhalt zu tun. Wenn nötig, ist sofort die Hilfe der benachbarten Gemeinde (Feuerwehr) anzurufen.

Alle Umstände, die für die Ermittlung der Entstehungsursache eines Brandes von Bedeutung sind, wie die genaue Zeit des Beginnes, der Ausgangspunkt, die Richtung und Stärke des herrschenden Windes sowie etwa vorhandene Zeugen, die Anwesenheit fremder Leute bei Beginn des Brandes usw. sind sogleich festzustellen.

Kommt Zündung durch Funkenflug aus einer Lokomotive in Frage, so ist die Untersuchung derselben durch sofortige Meldung an einen der beiden Nachbarbahnhöfe zu veranlassen.

Entgleisung und sonstige Unfälle.

139.) Bei Entgleisungen, Zusammenstößen u. dgl. ist die Bahn im Einvernehmen mit den etwa anwesenden Vertretern der anderen beteiligten Dienstzweige so rasch als möglich frei und wieder befahrbar zu machen; dabei sind jedoch gemäß Pkt. 125 alle Spuren, die der Unfall zurückgelassen hat und die Aufschluß über die veranlassende Ursache geben können, wenn irgend möglich bis zur amtlichen Untersuchung unverändert zu belassen. Sofern dies nicht angängig erscheint, ist der vorgefundene Zustand einvernehmlich mit den vorerwähnten Vertretern der anderen Dienstzweige genau zu erheben und vorzumerken.

Insbesondere sind festzustellen (anzufertigen):

a) Rückfichtlich des Oberbaues: Form und Zustand der Schienen, Gattung und Zustand der Schwellen und des Schotters, Zustand der Befestigungsmittel, Grad der Einschotterung, Vorkommen lockerer Schwellen, zeichnerische Darstellung (Handriß) der plangemäßen Richtungs- und Neigungsverhältnisse, der nach dem Unfall bestehenden Richtungsverhältnisse, gegebenenfalls auch der Höhenlage der Schienen (im Bogen der Innenschienen), ferner Darstellung der Erweiterungen und Überhöhungen des Gleises innerhalb der Entgleisungstrecke sowie auf angemessene Entfernung vor und hinter dieser, gemessen an den Stößen

und in der Mitte jedes Gleisfeldes, Lage der Schienenstöße und der Schwellen, Darstellung etwaiger Verbiegungen der Schienenstränge bezogen auf die Gleisachse; bei Schienenbrüchen genaue Skizze, Beschreibung der Bruchfläche und Form des Bruches, Angabe der Werksmarke und des Erzeugungsjahres der Schiene; Darstellung der Entgleisungsspuren und der Lage der entgleisten Fahrzeuge, Länge des nach der Entgleisung durch die entgleisten Fahrzeuge zurückgelegten Weges.

Soweit die Übersicht hiedurch erleichtert und die Deutlichkeit nicht beeinträchtigt wird, können diese Darstellungen in einem Handrisse vereinigt werden, andernfalls sind nach Zweckmäßigkeit mehrere Handrisse anzufertigen.

Bei Entgleisungen auf Weichen ist besonders festzustellen: die Nummer der betreffenden Weiche, ihre kilometrische Lage, die Bauart (Federweiche oder Drehstuhlweiche, einfache, zweiseitige Weiche usw.), sowie die zugehörige Schienenform (A, Xa usw.), der Kreuzungswinkel und die sonstigen Einzelheiten (Holz- oder Eisenschwellen, handgestellt oder fernbedient, Art des etwaigen Spitzenverschlusses, ob unversichert oder versichert, in letzterem Falle die Art der Sicherung), weiters die vorgefundenen Spurmaße über jedem Gleitstuhl (Schwelle), die vorhandenen Rinnenweiten bei den Zwangschienen und in den Herzstücken, der Abstand zwischen Zungenstützen und Zungen, die Stellung der Weiche unmittelbar nach der Entgleisung und die Beschaffenheit des Anschlusses der Zungen an die Backenschienen, der Zustand der Zug- und Verbindungsstangen, Gleitstühle, Drehstühle, der Befestigungsmittel und des Spitzenverschlusses, der Zustand und die Stellbarkeit der Weiche im allgemeinen, die Angabe ob Reinigung und

Schmierung sowie die Stellung des Signalkörpers und Stellgewichtes entsprechend waren, wenn möglich auch die Angabe, ob vor dem Befahren (nach dem Umstellen) der Weiche der zur Bedienung berufene Bedienstete sich vom sicheren Anschlusse der Zungen an die Backenschienen überzeugt hat.

Ist die Weiche in eine Sicherungsanlage einbezogen, so ist auch die Lage des zugehörigen Stellhebels unmittelbar nach der Entgleisung, der Zustand und die Wirksamkeit der Anlage hinsichtlich der vorgeschriebenen Abhängigkeiten sowie der Zustand der Bleisiegelverschlüsse und Abscherstifte, der Zustand der Drahtzüge (gut gespannt, locker oder gerissen), der Kuppelhaken und Atlasstahlbügel festzustellen, weiters anzugeben, ob der mit der Bedienung Betraute nicht schon vor der Entgleisung Unregelmäßigkeiten bei der Betätigung der Einrichtungen bemerkt hat.

Handelt es sich um einen Unfall beim Befahren einer Weiche bei verschlossener Fahrstraße, so sind auch die Blendungen der Blockfelder (Fahrstraßenverschluß, zugehöriger Signalblock, Blocksperrre und Schaltblock) festzustellen, desgleichen das Vorhandensein oder das Fehlen des Bleisiegels an diesen Blockfenstern.

b) Bei Unfällen auf Wegübersehnungen: Ob und welche Sicherungen vorhanden sind (Handschranken, Zugschranken mit oder ohne Lätewerk, einfache Warnzeichen, Licht- und Lätewerkseinrichtungen mit genauer Angabe der Bauart der einzelnen Anlagen), ob sie flaglos wirksam, insbesondere ob die vorgeschriebene Vorlätewerkdauer u. dgl. gesichert und die Einrichtungen gegen unzulässige Eingriffe Unberufener wie der bedienenden Wärter verlässlich geschützt (die vorgeschriebenen Bleisiegel unver-

legt vorhanden) gewesen sind oder ob derartige Eingriffe möglich waren; weiters ob die Glocken- (Wecker-) und sonstigen Signaleinrichtungen am Standorte des betreffenden Wärters, endlich bei Warnsignaleinrichtungen, ob die Schalteinrichtung, der Blinker, die Leitungen usw. in Ordnung sind.

Bei Unfällen von Fuhrwerken (Kraftwagen) auf Wegübersezungen ist der Name und die Wohnung des Besitzers (Lenkers) bzw. Nummer und Kennzeichen des Kraftwagens festzustellen. Sind Zeugen in der Nähe, so sind auch deren Namen und Anschrift vorzumerken.

c) Wenn Brücken oder sonstige Bauanlagen durch den Unfall in Mitleidenschaft gezogen wurden, das Ergebnis der (vorläufigen) Untersuchung.

d) In allen Fällen, der genaue Zeitpunkt (Tag, Stunde, Minute) und die Örtlichkeit des Ereignisses, die Witterungs- und sonstigen Verhältnisse (ob Regen, Schnee, Frost, Wind, Nebel, Dunkelheit, freie oder gehemmte Sicht, Temperatur usw.) und alle jene Umstände, die über die Ursache des Unfalles Aufschluß geben können.

140.) Wird auf dem Bahngelände eine verletzte oder getötete Person aufgefunden, so ist sie, wenn sie sich in einem Gleis befindet, zunächst aus diesem zu entfernen, dabei ist jedoch deren ursprüngliche Lage genau vorzumerken.

Berlegten ist Erste Hilfe zu leisten. Leicht Berlegte sind dem Bahnarzte zuzuführen. Bei schweren Berlegungen ist sofort ein Arzt, wenn tunlich der nächste Bahnarzt, unter Angabe der Art der Berlegung herbeizurufen.

Ist die Ankunft des Arztes nicht alsbald zu erwarten und die Überführung ohne ärztliche Leitung tunlich, so ist der Verletzte unter Beobachtung der gebotenen Vorsichtsmaßnahmen in das nächste Krankenhaus zu bringen. Zum Abtransport eines schwer Verletzten kann auch der nächstfolgende Zug angehalten werden.

Eine im Bahngebiete aufgefundene Leiche ist zu bedecken und wenn möglich bis zum Eintreffen der zuständigen Behörde zu überwachen. Dabei ist Sorge zu tragen, daß die Spuren, die zur Erforschung der Todesursache dienen können, möglichst unverändert bleiben.

Wenn möglich, ist weiters sofort Familien- und Vorname, Stand, Wohnort und Wohnung der verletzten oder getöteten Person und der etwaigen Augenzeugen des Unfalles oder der anderen Personen, die zuerst von dem Unfälle Kenntnis erhielten, festzustellen.

Alle derartigen Unfälle sind unverzüglich dem nächsten Bahnhofs und dem Vorgesetzten zu melden.

Wird eine Leiche auf der freien Strecke aufgefunden, so ist auch die Ortspolizei zu verständigen oder verständigen zu lassen.

Bahnaufsicht, Bahnpolizei.

141.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser haben im Bereiche ihrer jeweiligen Arbeitsstelle auch die Bahnaufsicht und Bahnpolizei unter Berücksichtigung der Bestimmungen der D. B. B 25 für Bahnwärter, Pkte 58 bis 64, mitauszuüben.

Sie haben ihre Untergebenen daraufhin zu überwachen, daß auch Gefährdungen und Schädigungen der Anrainer

sowie der Reisenden und anderer mit der Bahn in Berührung kommender fremder Personen infolge des Bahnbestandes oder Bahnbetriebes und vor allem aus Anlaß der durchzuführenden Bahnerhaltungsarbeiten hintangehalten werden.

Verwaltungsgeschäfte.

Führung der Arbeitsvormerke.

142.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser haben für alle zugewiesenen Bediensteten ein Bahnrichter-Schichtenbuch, B. B. Nr. 2, zu führen. (Der Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser hat den Vordruck darauf handschriftlich abzuändern.) In diesem sind alle in Betracht kommenden Arbeitskräfte, auch die Handwerker, soweit vom Vorgesetzten hiezu der Auftrag erfolgt, einzutragen. Das Schichtenbuch umfaßt den Zeitraum eines Kalendermonates und ist nach den Weisungen der Vorgesetzten zu führen.

Dienstgütergebarung.

143.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser haben darauf zu achten, daß die ihnen zugewiesenen Dienstgüter möglichst zweckmäßig und übersichtlich (gut zugänglich, leicht zählbar), gegen Entwendung, Feuergefahr, Verrosten und sonstigen Verderb geschützt und tunlichst dem Arbeitsplan entsprechend gelagert werden.

Es ist Bedacht zu nehmen, daß im allgemeinen ältere Bestände vor neueren zu verwenden sind und Umlagerungen wie sonstige Arbeiten durch wohl überlegte Anordnung der ersten Lagerung tunlichst vermieden werden.

Massenbaustoffe sind womöglich unmittelbar an die endgültigen Lagerorte und von diesen an die einzelnen Verwendungsstellen zu bringen, soferne nicht die sofortige Lagerung an letzteren Stellen zweckmäßig und möglich ist, und zwar tunlichst an bewachten Stellen oder an Plätzen, die für Unberufene nicht zugänglich sind.

144.) Über die von den Bahnrichtern, Brückenschlosserwerkführern und Signalschlossern verwendeten und die rückgewonnenen Dienstgüter sind fortlaufend Aufschreibungen zu führen und die Ergebnisse dem Vorgesetzten zu melden.

145.) Das Abladen und Lagern hat mit entsprechender Vorsicht zu erfolgen, besonders bei schweren Stücken (Schienen) und leicht zu beschädigenden Gegenständen. Das Herabwerfen der Schienen, Zungenvorrichtungen, Herzstücke, Leitschienen u. dgl. auf dem Bahnkörper ist verboten.

Auf das Vorhandensein etwaiger Mängel ist gleich bei der Einlieferung, spätestens bei der ersten Lagerung zu achten und sind vorgefundene Mängel sofort dem Vorgesetzten zu melden.

146.) In allen Lagern ist auf strengste Ordnung und Reinlichkeit wie auf sorgsame Befolgung der feuerpolizeilichen Vorschriften zu achten.

Holz- und Papierabfälle, Stroh, Hader u. dgl. sowie leicht brennbare Gegenstände müssen täglich, spätestens bis Arbeitschluß entfernt und bis zur Entfernung gegen Entzündung verlässlich geschützt werden.

Das Betreten von Räumen und Lagern, in denen leicht Feuer fangende Güter untergebracht sind, mit offenem Licht, glimmenden Zigarren u. dgl. ist verboten.

147.) Steine und Ziegel, Schotter, Sand u. dgl. sind in Figuren zu schichten und durch Kalkstriche abzugrenzen.

148.) Bei Lagerung von Schienen, Oberbaukleineisen, Schwellen, Weichen- und Brückenhölzern sind die Bestimmungen des Dienstbuches B 51, Handbuch für den bautechnischen Dienst, 2. Teil, zu beachten.

149.) Eisen- und Metallwaren sind vor Verrosten und sonstigem Verderben sorgfältig zu schützen, Eisengußbestandteile sind mit dünnflüssigem Teer, Wasserleitungsrohre mit Graphit oder einem Gemisch von Kalkmilch und Graphit anzustreichen.

Vor dem Anstriche sind Rost- und Schmutzflecken zu entfernen. Im Freien lagernde Gußbestandteile sind außerdem zu bedecken.

Eisen- und Metalldrahtbünde sind auf Holznägeln aufzuhängen. Blanke Metallteile sind durch Einfetten mit in Mineralöl gelöstem Unschlitt zu schützen. Bei verschraubten Gegenständen dürfen die Schraubenmutter nicht festangezogen sein; die Gewinde sind einzufetten, um das Rosten der Schraubengänge zu verhüten.

150.) Trockene Farbstoffe sind in geschlossenen Blechgefäßen innerhalb möglichst staubfreier, trockener Räume unterzubringen. Rienruß ist als feuergefährlich in feuersicheren Räumlichkeiten aufzubewahren.

Geriebene Ölfarben sind vor Luftzutritt zu schützen und, falls die Gefäße nicht dicht sind, durch eine Wasserschichte von der Luft abzuschließen.

151.) Säuren müssen in gut verschließbaren starken Glas- oder Steingutgefäßen innerhalb feuersicherer Räume verwahrt werden.

152.) Knallkapseln müssen, vor Sonnenbestrahlung, Hitze und vor Stößen u. dgl. geschützt, an einem trockenen Orte aufbewahrt werden. Wenn einzelne Kapseln dem Behälter entnommen werden, so muß der entstehende Raum mit Papier u. dgl. ausgefüllt werden, um die feste Lage der verbliebenen Kapseln zu sichern. Das Öffnen der einzelnen Kapseln ist gefährlich und daher verboten.

153.) Glaswaren und Spiegel sind vor Staub und Sonnenlicht zu schützen. Dachpappe in Rollen ist stehend zu lagern.

154.) Kanzleimaterialien, Drucksorten usw. sind in verschließbaren Kästen aufzubewahren.

155.) Petroleum und sonstige Mineralöle (Puzöl, Schmieröl, Benzin u. dgl.) müssen getrennt von den übrigen Beleuchtungsstoffen in vollkommen feuersicheren, dicht abschließbaren Räumen eingelagert werden.

Die Petroleumständer u. dgl. müssen auf hölzernen Unterlagen (Kantern) ruhen und stets rein gehalten sein.

Zum Löschen eines Brandes ist eine entsprechende Sandmenge nebst Schaufel bereit zu halten.

Vorräte von mehr als 300 kg Petroleum oder mehr als 15 kg Benzin oder eines sonstigen besonders feuergefährlichen Mineralöles dürfen nur in Kellern oder zu ebener Erde gelegenen Räumen gelagert werden, die gut gelüftet sind und weder Gerinne (Abläufe) nach außen noch Heiz- oder Beleuchtungsvorrichtungen haben.

Der Fußboden des zur Lagerung dienenden Teiles dieser Räume muß aus undurchlässigem, unverbrennlichem Baustoff hergestellt und mit einer aus feuersicherem Material gebildeten, ununterbrochenen Umfassung von solcher Höhe versehen sein, daß der Raum zwischen den Umfassungswänden mit Einschluß des Rauminhaltes einer etwa vorhandenen Sammelgrube ausreicht, um die gesamte Menge der aufbewahrten Mineralöle im Falle des Auslaufens aufzunehmen.

Das Anzünden von Feuer oder Licht, ebenso das Rauchen innerhalb der Lagerräume und das Einbringen von Zündmaterial ist verboten und es muß dieses Verbot an allen Eingangstüren in auffälliger Weise angebracht sein.

Die Lagerung der Mineralöle darf auch in Höfen, in Gärten oder auf anderen umfriedeten Grundstücken erfolgen, wenn das Ausfließen der Flüssigkeiten durch Eingraben der Gebinde oder durch eine aus feuersicherem Material hergestellte Umfassung verhindert wird.

Das Umfüllen feuergefährlicher Flüssigkeiten in andere Gefäße usw. darf nur bei Tageslicht bzw. bei elektrischer Beleuchtung dann, wenn die Glühlampen gasdicht abgeschlossen sind, vorgenommen werden.

Bei Lagerung von mehr als 1500 kg Petroleum oder mehr als 150 kg Benzin u. dgl. gelten strengere Bestimmungen.

156.) Karbid darf nur in wasserdicht verschlossenen Behältern aufbewahrt werden. Das Öffnen derselben darf nur auf mechanischem Wege ohne Anwendung von Entlötungsapparaten erfolgen.

Gelangt nicht der ganze Inhalt eines Behälters auf einmal zur Verwendung, so ist das Karbid demselben nur nach Maßgabe des jeweiligen Bedarfes zu entnehmen und der Behälter immer sorgfältig zu verschließen oder zu verdecken. Die Karbidbehälter sind so zu lagern, daß kein Wasser zu ihnen gelangen kann.

157.) Die Aufbewahrung von Pulver und sonstigen Sprengmitteln darf nur in den vom Vorgesetzten hiezu ausdrücklich bestimmten Räumen durch sachkundige Bedienstete und nur bis zu den festgesetzten Höchstmengen erfolgen.

Die hiebei zu beachtenden besonderen Vorsichtsmaßregeln werden den Betreffenden fallweise bekanntgegeben.

158.) Werkzeuge, Geräte u. dgl. sind in gut gedeckten, verschließbaren Räumlichkeiten unterzubringen und müssen sich stets in vollkommen gebrauchsfähigem Zustande befinden.

Es ist verboten, Werkzeuge nach Arbeitschluß an der Arbeitsstelle liegen zu lassen oder unter Brücken und Durchläßen zu verstecken. Vielmehr müssen diese stets in verschlossenen Räumen oder in Werkzeugkisten aufbewahrt werden. Gegebenenfalls kann auch eine Aufbewahrung über Nacht in verschlossenen bahnfremden Räumen stattfinden.

Gegenstände, die sich gegenseitig ergänzen, wie Schloß und Schlüssel u. dgl., müssen in allen zusammenhängenden Teilen vollzählig vorhanden sein.

159.) Dienstkleider u. dgl. sind öfters, insbesondere während der warmen Jahreszeit auszuklopfen,

um sie vor Mottenfraß zu bewahren. Sie müssen so aufgehängt werden, daß ein Benagen durch Mäuse oder Ratten ausgeschlossen ist.

160.) Die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser haben bei der Beförderung von Dienstgütern nach Weisung ihrer Vorgesetzten mitzuwirken.

Sie haben insbesondere für die rascheste Durchführung der ihnen übertragenen Auf- und Abladearbeiten zu sorgen und dabei die Übereinstimmung der betreffenden Güter mit den Angaben der Begleiturfunden nach Gattung und Menge zu prüfen, etwaige Unstimmigkeiten und Anstände, insbesondere auch in der Beschaffenheit der Güter, sofort festzustellen und dem Vorgesetzten zu melden.

Wagenladungsgüter sind tunlichst sofort nach Bereitstellung der Wagen, jedenfalls aber innerhalb der für Partiegüter jeweils festgesetzten Fristen auf- oder abzuladen. Etwa ausständige Weisungen der Vorgesetzten rücksichtlich der in ihrem Dienstbezirke einlangenden und ihren Dienst betreffenden Dienstgüter haben die Bahnrichter, Brückenschlosserwerkführer und Signalschlosser ohne Verzug auf kürzestem Wege einzuholen.

Alle entladenen Wagen sind vor Rückgabe an den Verkehr zu reinigen.

Vormerkungen

Vormerkungen

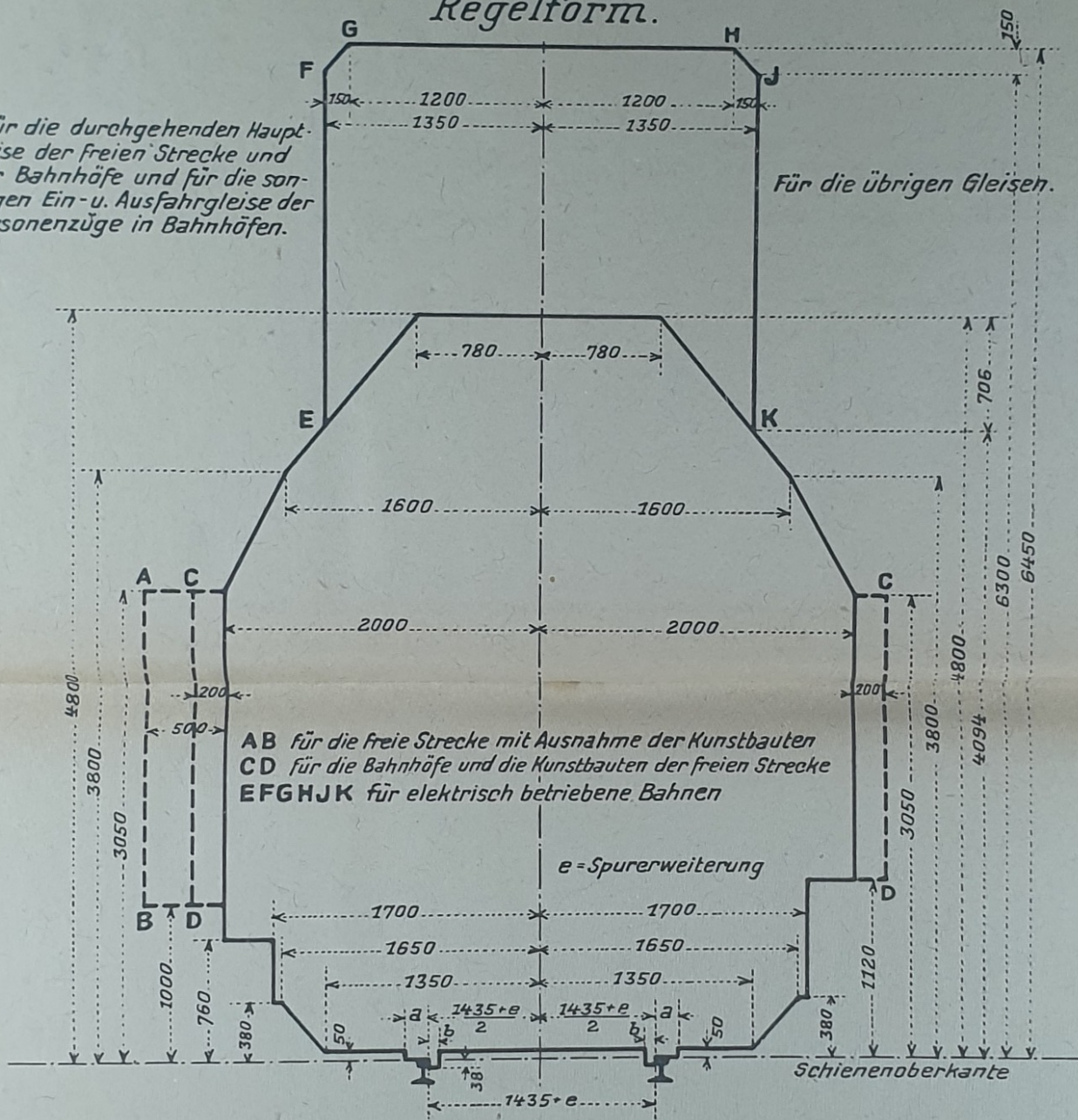
Vormerkungen

Vollspurbahnen. Umgrenzung des lichten Raumes.

Regelform.

Für die durchgehenden Hauptgleise der freien Strecke und der Bahnhöfe und für die sonstigen Ein- u. Ausfahrtsgleise der Personenzüge in Bahnhöfen.

Für die übrigen Gleise.



$a = \begin{cases} 135 \text{ mm für unbewegliche mit der Fahrschiene festverbundene Gegenstände} \\ 150 \text{ mm für alle übrigen unbeweglichen Gegenstände} \end{cases}$

$b = \begin{cases} 41 \text{ mm für Zwangsschienen der Weichen und Kreuzungen} \\ 67 \text{ mm für alle übrigen unbeweglichen Gegenstände} \end{cases}$

Die Regelform gilt für die Gerade und für Krümmungen mit Halbmessern von 250 m und darüber. In schärferen Krümmungen sind die Breitenmaße nach besonderen Vorschriften zu erweitern.

Beim Neubau von Brücken, Überfahrten, Übergangstegen u. dgl. kann mit Zustimmung der Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen das Höhenmaß für die oberste Umgrenzung des lichten Raumes für elektrisch betriebene Bahnen von 6450 mm bis auf 5300 mm ermäßigt werden, falls die örtlichen Verhältnisse und die anzuwendende Fahrgeschwindigkeit dies zulassen.

Reinhard

gravy

