

Teil II

Deutsche Reichsbahn

— Bahnunterhaltungsbetriebe —

Sicherung der Gleisbaustellen

§ 1

(1) Der Ortsaufsichtführende hat die Beschäftigten zur Vorsicht zu ermahnen und sie vor Beginn jeder Schicht anzuweisen, nach welcher Seite sie beim Er-tönen des Warnsignals aus dem Gleis heraustreten müssen. Diese Anweisung muß beim Wechsel der Arbeitsstelle erneut gegeben werden.

(2) Die Seite, an der herausgetreten werden muß, ist durch die im Signaltuch vorgeschriebenen Fahnen-schilder kenntlich zu machen. Müssen die Beschäftigten beim Räumen des Arbeitsgleises ein oder mehrere andere Gleise überschreiten, so sind sie durch den Ortsaufsichtführenden oder den Aottenposten laufend zu beaufsichtigen.

(3) Vor Beginn der Gleisarbeiten ist täglich das Her-austreten aus dem Arbeitsgleis auf das Signal des Rottenpostens mit den Beschäftigten zu üben.

(4) Bei nebeneinanderliegenden Gleisen darf nicht in gleicher Höhe zugleich gearbeitet werden.

(5) Den Rotten Warnsignalen Ro 1, Ro 2 und Ro 3 (Signalordnung der Deutschen Reichsbahn) ist sofort nach Ertönen Folge zu leisten. Das Arbeitsgleis darf erst dann wieder betreten werden, wenn freie Sicht besteht und Gefahr nicht mehr vorhanden ist.

§ 2

(1) Das Arbeitsgleis wird grundsätzlich durch Rotten- und wenn nötig, durch Außenposten gesichert.

(2) Der Rottenposten hat sich nahe der Arbeitsstelle aufzustellen, so daß die Beschäftigten ihn jederzeit sehen und seine Signale hören können. Der Rotten-posten muß vor Beginn der Arbeiten seinen Standort einnehmen.

(3) Er muß seine Signale so rechtzeitig geben, daß alle Beschäftigten das Gleis ohne Hast verlassen und von Geräten räumen können. Es sind nur die im Signaltuch vorgesehenen Rottenwarnsignale abzu-geben.

(4) Bei schwierigen Gleisverhältnissen (Krümmung), mehrgleisigen Strecken, bei sichtbehindernden Baulich-keiten oder bei im Blickfeld stehenden Fahrzeugen ist die Zahl der Rottenposten und der Außenposten so zu erhöhen, daß die Sicherheit der Arbeitenden unter allen Umständen gewahrt ist.

Bei Nebel und Schneetreiben sowie bei Arbeiten mit lärmzeugenden Maschinen sind außerdem noch weitere Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, z. B. Typhone, Streckenfernsprecher usw.

(5) Die Außenposten müssen möglichst weit von der Arbeitsstelle ihren Standort haben, jedoch so stehen, daß der Rottenposten (an der Arbeitsstelle) sie gut er-kennen, ihre Signale aufnehmen und diese an die arbeitende Rotte weitergeben kann.

(6) Der Rottenposten hat das Signal des Außen-postens aufzunehmen und am Tag durch Erheben des Armes und des Nachts durch Erheben der leuchtenden Handlampe zu bestätigen.

(7) In Schnellfahrabschnitten arbeitende Rotten müssen mit ihren Werkzeugen und Geräten fünf Minuten vor Ankunft der Schnellfahrt das Gleis ge-räumt haben.

§ 3

(1) Den Rotten- und Außenposten darf außer ihrer Beobachtungs- und Aufsichtstätigkeit keine andere Arbeit übertragen werden. Sie müssen in angemessenen Zeitabständen abgelöst werden.

(2) Rotten- und Außenposten müssen bei sich führen:

1. einen Fahrplan der Strecke,
2. eine Signalfolge,
3. ein Mehrklang-Signalthorn,
4. eine richtigweisende Uhr,
5. bei Dunkelheit eine rotblendbare Signallaterne,
6. sechs Knallkapseln.

Die Signalmittel (außer den Knallkapseln) sind vor Beginn der Arbeiten auf ihre Brauchbarkeit zu prüfen. Falls erforderlich, sind Schutz-, Halt- und Langsamfahr-signale bereitzuhalten.

(3) Wenn ein Posten bemerkt, daß das von ihm ab-gegebene Räumungssignal nicht befolgt wird und Gefahr im Verzuge ist, so muß er mit allen Mitteln versuchen, eine die Rotte in Gefahr bringende Zug-, Lokleer- oder Rangierfahrt aufzuhalten.

§ 4

(1) Vor Beginn schwieriger Arbeiten (siehe Oberbau-vorschriften der Deutschen Reichsbahn) muß der Orts-aufsichtführende prüfen, ob bei der vor der Baustelle liegenden Zugmeldestelle eine Bau- und Betriebs-anweisung ausliegt.

(2) Müssen Schienen ausnahmsweise bei großer Hitze ausgewechselt werden, so ist mit Rücksicht auf die möglicherweise vorhandenen Spannungen, und zwar schon beim Lösen der Laschen besondere Vorsicht geboten.

(3) Bei Arbeiten an fernbedienten Weichen sind diese durch Hilfssperren zu sichern.

(4) Bei Arbeiten an den Zungenvorrichtungen ist stets ein Keil zwischen Zunge und Backenschiene zu legen. Beginn und Ende der Arbeit sind dem Stellwerkswärter zu melden.

(5) Werden Gleisarbeiten auf einem Bahnhof aus-geführt, so sind möglichst alle auf die Baustelle weisenden Weichen in abweisender Schutzstellung zu verschließen.

(6) Gleise, die durch eine Baustelle unterbrochen sind, müssen vor der Unterbrechung durch Schutzsignale und behelfsmäßige Prellböcke gesichert sein.

(7) Die Beschäftigten sind in solchen Abständen von-einander einzusetzen, daß sie sich gegenseitig nicht verletzen können.