

§ 5

Transportarbeiten auf der Baustelle

(1) Mit aufgestellten Schienenladevorrichtungen dürfen Brücken, Rampengleise und Gleise an hohen Bahnsteigen nicht befahren werden.

(2) Die Schienenlade- und Hebevorrichtungen sind so aufzustellen, daß die Entfernung der beiden Krane mindestens 1 m geringer ist als die Länge der Schienen. Das ist auch dann erforderlich, wenn das Laden einzelner kurzer Schienen eine Umstellung der Krane erfordert.

Bei Schemelwagen sind Schienenladevorrichtungen nur dann zu verwenden, wenn sie sicher angebracht werden können.

(3) Schienenladevorrichtungen und Hebezeuge, die nur zum senkrechten Heben bestimmt sind, dürfen nicht zum Heranholen von Lasten verwendet werden. Es ist verboten, festsitzende Teile mit einem Hebezeug loszureißen.

(4) Schwere und umfangreiche oder sich leicht verlagernde Gegenstände dürfen nicht getragen, auf- und abgeladen werden, wenn zur gleichen Zeit Fahrzeuge auf naheliegenden Gleisen vorbeifahren oder sich nähern.

(5) Einschienewagen sind nur entsprechend den Bestimmungen der Fahrdienstvorschrift (Kleinwagenfahrten) zu benutzen. Sie dürfen als Gleisbaugeräte auf einer durch Rottenposten gesicherten Gleisstrecke — Arbeitsstelle — auf Verantwortung des Ortsaufsichtführenden benutzt werden, wenn sie innerhalb weniger Sekunden beseitigt werden können und die Strecke übersichtlich ist. Bei zwei- und mehrgleisigen Strecken dürfen sie nur auf der äußeren Schiene bewegt werden. Es ist verboten, zwei Einschienewagen nebeneinander zu verbinden und als Kleinwagen zu verwenden.

Verwendung von lärmzeugenden Gleisbaumaschinen

§ 6

(1) Gleisstopfmaschinen und andere Maschinen mit Kraftantrieb sind infolge der von ihnen verursachten lauten Geräusche mit besonderer Vorsicht zu benutzen.

(2) Die Sicherungsmaßnahmen, besonders das Aufstellen von Rotten- und Außenposten, die fernmündliche Unterrichtung über den Verkehr von Sonderzügen, über Fahrten auf falschem Gleis u. dgl. müssen bereits getroffen sein, bevor die Gleisstopfmaschinen im Gleis in Gang gesetzt werden. Probeläufe und Vorbereitungsarbeiten an den Maschinen sind außerhalb der Gleise auszuführen.

(3) Bei Wetter mit schlechter Sicht, auf unübersichtlichen Strecken mit dichter Zugfolge und in Tunneln darf mit Stopfmaschinen nur bei völliger Einstellung des Zugverkehrs gearbeitet werden.

§ 7

(1) Jede Stopfmaschinenrotte ist mit einem tragbaren Fernsprecher auszurüsten, der in die Streckenfernsprechleitung eingeschaltet und von einem dazu Beauftragten bedient wird. Der Fernsprecher darf nicht von einem Rotten- oder Außenposten bedient werden. Der Ortsaufsichtführende unterrichtet sich durch diesen Fernsprecher über den Lauf der Züge und empfängt von den Zugmeldestellen Meldungen über den Abgang von Zügen, den Verkehr von Sonderzügen oder von Fahrten auf falschem Gleis.

(2) Bevor Gleisstopfmaschinen in Streckengleisen betrieben werden, sind die benachbarten Zugmelde- und Zugfolgestellen zu benachrichtigen, damit die in Abs. 1 genannten Meldungen abgegeben und den Zügen Vorsichtsbefehl gegeben werden kann.

§ 8

(1) Der Ortsaufsichtführende weist dem Außen- oder Rottenposten jeweils seinen Beobachtungsstand an.

(2) Jeder Bahnunterhaltungsarbeiter hat auf abgegebene Signale der Posten sofort das Gleis zu räumen und seine Mitarbeiter auf Signale der Posten oder sonstige Gefahren aufmerksam zu machen.

§ 9

(1) Den Rottenposten ist neben den in § 3 Abs. 2 vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenständen noch eine besonders lauttönende Signalvorrichtung (Typhon) zur Verfügung zu stellen.

(2) Beim Arbeiten mit Stopfmaschinen darf der Ortsaufsichtführende nicht den Dienst eines Postens übernehmen.

(3) Auf zwei- oder mehrgleisigen Strecken sind die Maschinen so anzusetzen, daß die an den Stopfmaschinen Beschäftigten entgegen der Zugrichtung arbeiten.

(4) Die Stopfmaschinen müssen auf den Schwellenden aufliegen. Die zur Seite gelegten Stopfer dürfen bei Durchfahrt eines Zuges nicht in die Umgrenzung des lichten Raumes hineinragen.

Arbeiten im Tunnel

§ 10

(1) Vor dem Betreten eines Tunnels muß der Beschäftigte Kenntnis über das fahrplanmäßige Durchfahren von Zügen haben.

Die Beschäftigten sind regelmäßig über die Gefahren beim Aufenthalt im Tunnel aufzuklären. Das gilt insbesondere für Beschäftigte, die erstmalig Arbeiten im Tunnel verrichten. Diese dürfen den Tunnel nur in Begleitung erfahrener Mitarbeiter betreten.

(2) Beim Betreten eines Tunnels sind Laternen oder Fackeln mitzuführen.

(3) Arbeiter, die in lange, unübersichtliche und verqualmte Tunnel geführt werden, sind an der Spitze und am Schluß der Rotte durch einen Sicherungsposten zu schützen. Jeder dritte Mann muß eine Laterne tragen. An der Spitze und am Schluß der Rotte ist je eine besonders stark leuchtende Laterne oder Fackel zu tragen.

§ H

(1) Die Arbeiten in langen und unübersichtlichen Tunneln sind in verkehrsschwache Zeiten zu legen.

(2) Bei Arbeiten im Tunnel ist die Zugfolge so zu regeln, daß eine Begegnung der Züge im Tunnel nicht möglich ist. Wenn es sich als notwendig erweist, ist vorübergehend ein eingleisiger Betrieb einzurichten.

(3) Die Rotten müssen durch den Ortsaufsichtführenden und den Rottenposten ständig gut übersehen werden können. Die Rotten dürfen nur so groß sein, daß alle Beschäftigten bei der Durchfahrt eines Zuges die nächstgelegenen Nischen schnell und sicher aufsuchen können.