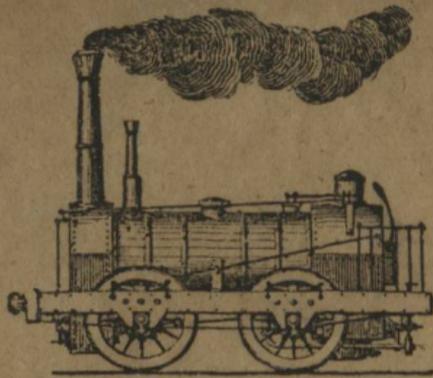


N^o 12



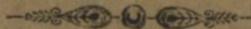
Instruction

für die

Bahnwächter

auf der

K. K. südlichen Staats-Eisenbahn.



Instruction

für

die Bahnwächter

auf der

k. k. südlichen Staats-Eisenbahn.

Vorgesetzte der Bahnwächter sind:

Der Bahnaufseher.

Der Assistent.

Der Ingenieur.

Der Ober-Ingenieur.

Die Direction.

§. 1.

Eigenschaften und Dienstpflicht.

Als Bahnwächter werden nur solche Individuen angestellt, welche das Lesen und die Instandhaltung des Oberbaues practisch erlernt haben, des Lesens und des Schreibens kundig sind, und im Dienste einer Bahnanstalt vollkommene Verlässlichkeit und Treue, Dienstfeifer und Moralität, dann gutes Benehmen gegen Jedermann bewiesen haben, und welche körperlich vollkommen tauglich sind.

Dieselben werden den Ingenieuren, Assistenten und Bahnaufsehern zur Dienstleistung zugetheilt, und es wird ihnen eine bestimmte Bahnstrecke angewiesen, auf welcher sie die in gegenwärtiger Instruction vorgeschriebenen Verrichtungen zu besorgen, und wenn ihnen hierzu Aushilfswächter zugetheilt werden, diese in der Befolgung gegenwärtiger Vorschriften zu überwachen haben. Sie erhalten ferner alle nebst gegenwärtiger Instruction nothwendig werdenden Weisungen entweder mündlich oder schriftlich durch ihre Vorgesetzten, und sie haben diesen in der Regel mündlich über alle Vorkommenheiten zu rapportiren.

Alle diese Vorschriften müssen mit Aufmerksamkeit, gutem Willen, Fleiß und Ausdauer auf das genaueste vollzogen werden.

§. 2.

Jeder Wächter übernimmt das ihm zugewiesene Wächterhaus sammt Einrichtung, die für seine Strecke bestimmten Werkzeuge, Requisiten und Dienstkleidung, dann die in Reserve zu haltenden Oberbau-Materialien, das Brennöl für die Laternen unter seine Obhut, und haftet dafür, daß weder etwas abhanden komme, noch auf andere Art verwahrlost, oder zu nicht dienstlichen Zwecken verwendet werde.

Es wird in jedem Wächterhause ein Verzeichniß über die vorhandenen Gegenstände hinterlegt, und darin jeder Zuwachs oder Abgang vorgemerkt, so daß der Borrath, welcher vorhanden sein muß, stets ersichtlich ist. Reinhaltung des Wächterhauses und der Dienstkleider, dann gute Verwahrung der anvertrauten Gegenstände darf niemals außer Acht gelassen werden, und seine Uhr muß immer richtig gehen.

Zur Nachtzeit müssen die Fenster, welche die Aussicht nach der Länge der Bahn gewähren, verhängt werden, damit die Beleuchtung im Wächterhause nicht etwa für ein Lichtsignal gehalten werde. Ueberhaupt muß vermieden werden, nach der Länge der Bahn ein Licht zu zeigen, wenn auf der Bahn Alles in Ordnung ist, und wenn der Verkehr regelmäßig vor sich geht.

Sind Gegenstände verwendet oder schadhaft geworden, so hat er sich wegen des nöthigen Ersatzes oder wegen der nöthigen Reparatur oder Auswechslung an seine Vorgesetzten zu wenden.

Jeder Bahnwächter hat sich beim Eintritte der Herbstzeit mit reinem, trockenem Sande zu versehen, damit er bei eintretendem Glatteise, oder wenn die Locomotiven die Glätte der Schienen überhaupt nicht überwinden könnten, die Schienen bestreuen, und nöthigenfalls Sand an die Locomotivführer verabsolgen könne.

Es wird auf das strengste verboten, in Wächterhäusern ein Gewerbe auszuüben, insbesondere aber weder Bier noch Wein oder Branntwein auszuschänken. Ferner darf Niemanden, außer der Familie des Bahnwächters, Nachtquartier oder überhaupt Unterkunft gegeben werden.

Freie Lagerung von Gegenständen um die Wächterhäuser, welche feuergefährlich sind, worunter jedoch hölzerne Geräthe und Brennholz nicht, wohl aber Holzspäne verstanden sind, ist durchaus verboten; es werden daher auch vorhandene Senkgruben, worin sich Kehrlicht, Stroh ic. befindet, sorgfältig zu bedecken sein.

§. 3.

Jeder Bahnwächter erhält von seinem Vorgesetzten die vorgeschriebene Fahrordnung, aus welcher er entnehmen kann, zu welcher Zeit die regelmäßigen Züge seine Strecke passiren, und er erhält auch in der Regel eine schriftliche Ordre über den allenfälligen Verkehr von Separatzügen unter Angabe der Zeit des Eintreffens des Zuges in seiner Bahnstrecke. Diese Mittheilungen hat er sich genau zu merken, und hiernach seinen Dienst zu verrichten.

§. 4.

Das Geschäft eines jeden Bahnwächters beginnt täglich damit, daß er in den Morgenstunden, und jedenfalls eine Stunde vor der Ankunft des ersten Wagenzuges, die ihm zugewiesene Bahnstrecke, unter Mitnahme des Hammers, und bei Nachtzeit der Laterne, abgeht, und den Zustand des Oberbaues untersucht, wobei er seine Aufmerksamkeit insbesondere auf folgende Umstände zu richten hat: auf die allenfälls dem Verkehre im Wege liegenden Hindernisse, auf den Zustand der Schienen und Chairs, dann ob die Nägel und Keile festhalten, ob nicht etwa Querschwellen unterwaschen, oder überhaupt verrückt, versault

oder gesprungen, und dadurch Schienen aus der Richtung oder aus dem Niveau gewichen sind, oder die feste Lage gefährdet ist, endlich ob die vertieften Spuren bei den Begübersezungen rein, und ob alle Wegabspernungsschranken in Ordnung sind.

§. 5.

Weitere Verrichtungen zur Ueberwachung des Bauzustandes und zur Besorgung der Erhaltung derselben.

Die Untersuchung der Bahn ist den Tag über wo möglich vor jedem Zuge zu wiederholen, und dabei der Zustand aller Bauobjecte zu prüfen, damit die Regelmäßigkeit des Verkehrs auch in dieser Beziehung keine Störung erleide, und die Bauwerke nicht etwa durch unterlassene nöthige Ausbesserung Nachtheil erleiden.

Wahrgenommene Unvollkommenheiten müssen von den Bahnwächtern nach Kräften mit den zu Gebote stehenden Mitteln sogleich beseitiget werden.

Bei dem Unterbaue wird insbesondere das Plannum, die Böschungen, die Bermen und Gräben in gehöriger Form, und letztere zur Beförderung des Wasserflusses rein zu erhalten sein, und es muß überhaupt da, wo in der Umgebung der Bahn Wasser stehen bleibt, welches durch das Eindringen in das Erdreich auf den Zustand der Erdlagerungen oder der Objecte nachtheilig einwirken könnte, dessen Ableitung sogleich vorgenommen werden, und dieser Dienst erfordert besonders bei eintretendem Thauwetter große Aufmerksamkeit.

An Stellen, wo Erdabrutschungen oder das Abrollen von Gestein eintreten könnte, und besonders da, wo sich derlei Ereignisse zu erkennen geben, ist verdoppelte Aufmerk-

samkeit anzuwenden, und im letzten Falle dem Vorgesetzten schleunigste Meldung zu machen.

Bei den Objecten, von welcher Art immer, muß jede eintretende Schadhastigkeit, sie mag die Sicherheit des Verkehrs gefährden, oder auf das Umsichgreifen der Schadhastigkeit einwirken, sogleich beseitiget, und abhanden gekommene Bestandtheile müssen ersetzt werden. Insbesondere müssen bei hölzernen Objecten die Schrauben, Schließen oder Verkeilungen in gehöriger Spannung, und die Rüste oder Sprengwerke in ihrer vertikalen Lage erhalten werden. Auf jeder hölzernen, nicht eingeschotterten Brücke müssen fortwährend tragbare Gefäße, welche mit Wasser gefüllt sind, in hinlänglicher Zahl in Bereitschaft gehalten werden, um im Falle einer eintretenden Feuergefahr an allen Punkten schnell davon Gebrauch machen zu können.

Nicht minder sorgfältig sind die bestehenden Barrieren und Einfriedungen, sie mögen aus Holz, aus Mauer oder Anpflanzungen bestehen, zu erhalten, und bei letzteren ist das Gedeihen der Pflanzungen durch gute Pflege zu befördern. Auch jene Baumpflanzungen, die nicht den Zweck der Einfriedung haben, sind sorgfältig zu überwachen und zu pflegen. Die aufgestellten Warnungstafeln, Niveau-pföcke und Tafeln, dann die Meilenzeiger und Grenzmarken müssen stets in gutem Zustande vorhanden sein, und die im Niveau der Bahn liegenden Wegübersezungen müssen gut fahrbar erhalten werden.

Das zur Bahn gehörige Grundeigenthum ist zu beaufsichtigen, damit dasselbe nicht beschädigt und von den Anrainern nicht verkürzt werde, und es ist zur Nutzbarmachung desselben das von den Vorgesetzten Anzuordnende zu vollziehen.

Bei dem Oberbaue ist besonders die Aufmerk-

samkeit dahin zu richten, daß die Spurweite der Schienen, die Neigung der Spurflächen der Schienen gegen die Mitte der Bahn, die Erhöhung des äußeren Schienenfranzes gegen den inneren in Krümmungen, der Zwischenraum beim Zusammenstoße der Schienen, dann das Niveau und die Richtung der Bahn, möglichst im normalen und jedenfalls in solchem Zustande erhalten werden, daß die Bahn stets mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit ohne Gefährdung der Züge, ohne schädlichen Einfluß auf die Fahrbetriebsmittel, und ohne Belästigung des Publikums durch bedeutende Stöße oder Schwankungen befahren werden kann, und daß auch nirgends durch Unvollkommenheit der Bahn die Bestandtheile derselben durch das Darüberfahren der Züge Nachtheil erleiden können.

Bei eingetretenen Sezungen muß das Niveau nach Weisung der Vorgesetzten aufgehohlt, bei Bahnstrecken aber, welche über $\frac{1}{100}$ Steigung oder Gefäll haben, muß das Niveau stets zur Höhe der ursprünglichen Anlage aufgehohlt werden.

Das Planum der Beschotterung und der Banketten muß nach dem Normalprofile und stets rein erhalten, und dadurch für den Abfluß des Wassers gesorgt werden. Insbesondere müssen jene Stellen, wo Wege im Niveau der Bahn liegen, auf das sorgfältigste erhalten werden, damit die passirenden Fuhrwerke und die verkehrenden Züge nicht das geringste Hinderniß finden. Wenn Bahnschwellen vom Schotter entblößt würden, muß eine neuerliche Bedeckung vorgenommen werden.

Zur Zeit zu erwartender Fröste darf nicht verabsäumt werden, das Niveau und die Richtung der Bahn noch vor dem Eintritte des Frostes zu ordnen, damit die Bahn nicht im unvollständigen Zustande einfriere.

Bei Schneewetter müssen nicht nur die Schienen, sondern überhaupt das Planum der Bahn und der Wegübersezungsrampen vom Schnee befreit werden.

Jeder schadhaft gewordene Bestandtheil des Oberbaues, welcher die Haltbarkeit der Bahn gefährdet, ist ungesäumt durch einen guten, von der Staatsverwaltung beigeordneten Reservebestandtheil, und durchaus durch keinen andern zu ersetzen.

Jene Wächter, auf deren Strecke Drehscheiben, bewegliche Plattformen oder Ausweichsvorrichtungen vorkommen, müssen auf diese Gegenstände besondere Aufmerksamkeit wenden, und dieselben stets im vollkommenen, dienstfähigen Zustande erhalten.

In Betreff der Gebäude wird jeder Wächter nicht nur bei seinem Wächterhause, sondern bei allen übrigen in seiner Strecke bestehenden, zur Bahn gehörigen Gebäuden darüber wachen, daß sich die vorhandenen Schutzmittel gegen den Einfluß der Witterung im zweckentsprechenden Zustande befinden, und daß alle schadhaften Bestandtheile sogleich verbessert oder ausgewechselt werden; daher müssen die Wahrnehmungen über Schadhastigkeit sogleich den Vorgesetzten angezeigt werden. In der Umgebung der Gebäude muß für Reinlichkeit und für gehörigen Wasserabfluß bestens gesorgt werden.

§. 6.

Wenn der Bahnwächter die nöthigen Verrichtungen nicht allein bestreiten kann.

Findet der Bahnwächter ein Gebrechen, welches er allein nicht zu beseitigen im Stande wäre, so hat er seinen Nachbar oder die auf der Bahn befindlichen Arbeitsleute zur Hilfe zu rufen, und wären die Nachbarwächter auf ihren eigenen Bahnstrecken in Anspruch genommen,

oder wären keine Arbeitsleute auf der Bahn vorhanden, so müssen, wenn das Gebrechen von der Art ist, daß das- selbe wegen Störung des Verkehrs sogleich beseitiget werden muß, unter gleichzeitiger Anzeige an den Vorgesetzten aus der Umgebung Hilfsarbeiter aufgenommen, und zur Beseitigung des Hindernisses verwendet werden.

Ist das Gebrechen von der Art, daß der Verkehr weder gefährdet noch verhindert ist, oder könnte der Bahnwächter zur Beseitigung eines wesentlichen Gebrechens keine Arbeiter aufbringen, so muß Anzeige an den Vorgesetzten erstattet werden, und dieser wird sodann das Nöthige verfügen.

§. 7.

Wenn für den Verkehr ein Hinderniß auf der Bahn eingetreten ist.

Ist ein eingetretenes Gebrechen vor dem Eintreffen eines Zuges nicht zu beseitigen, und von der Art, daß das Befahren der Bahn nur mit Behutsamkeit geschehen kann, so ist am Anfange und am Ende der langsam zu befahren- den Stelle bei Tag die Signalscheibe aufzustellen, und bei der Nacht die Handlaterne mit grünem Glase dem anlan- genden Zuge ruhig entgegen zu halten. Es wird daher zur Mitwirkung bei dieser Signalisirung der Nachbarwäch- ter aufzufordern sein.

Erstreckt sich das Gebrechen über mehrere Wächter- strecken, so haben alle Wächter die Signalscheiben aufzu- stellen, oder das grüne Licht sichtbar zu machen, und der letzte Wächter hat vor dem Eintreffen eines Zuges in sei- ner unmittelbaren Nähe das Signal zu beseitigen.

An Bahnstellen, wo gewisse Umstände stets ein lang- sames Fahren bedingen, werden permanente Scheiben auf- gestellt, und die Bahnwächter vor und hinter dieser Stelle

haben zur Nachtzeit stets das grüne Licht der Handlaterne dem Zuge entgegen zu halten. Wäre das Gebrechen von der Art, daß der Verkehr der Züge gehindert wäre, so sind mit Beziehung des Nachbarwächters wenigstens 250 Klafter vor und hinter dem Hindernisse bei Annäherung des Zuges bei Tag die Signalscheiben mitten in der Bahn zu schwingen, und bei Nachtzeit sind die Handlaternen mit rothem Glase den möglicher Weise anlangenden Zügen entgegen zu halten, und sodann durch die Bahnwächter ungesäumt und auf die schleunigste Weise in beiden Bahnrichtungen auf die nächste Station und an den Vorgesetzten von dem obwaltenden Hindernisse ein Aviso zu geben, wenn dasselbe etwa nicht bis zum Eintreffen des nächsten Zuges beseitiget werden könnte. Die Bahnwächter haben sich in einem solchen Falle von dem gefährlichen Punkte in keinem Falle zu entfernen, sondern zu bleiben, bis das Hinderniß beseitigt ist.

Die Nachbarstationen müssen auf das schleunigste von der Vollendung der Arbeit avisirt werden.

Genau so, wie vorhergehend beschrieben, wird zu verfahren sein, wenn zwar nicht ein Gebrechen an der Bahn, aber ein anderes Hinderniß den Verkehr stört, z. B. wenn bei einem Fuhrwerke auf einer Weqübersezung etwas vorfällt, was die ungesäumte Weiterfahrt unzulässig macht, oder wenn eine Ueberschwemmung oder eine Schneeverwehung die Fahrt verhindert, oder wenn ein Zug wegen Beschädigungen an der Locomotive oder an den Wagen in der Weiterfahrt aufgehalten wäre u. s. w.

§. 8.

Absperren der Wegschranken.

Findet der Bahnwächter bei seiner Begehung die Bahn in Ordnung, oder hat er die nöthigen Verbesserungen voll-

bracht, oder die allenfalls erforderlichen Signale zur behutsamen Fahrt vorbereitet, so daß dem Verkehre der Züge kein Hinderniß im Wege steht, so hat er auch die in seiner Strecke befindlichen Wegübersezungen, und zwar zuerst die minder benützten, und sodann diejenigen, welche häufig befahren werden, kurze Zeit vor dem Eintreffen des Zuges abzusperren, sich bei der am meisten befahrenen oder auf einem ihm zu bezeichnenden andern wichtigen Punkte aufzustellen, und das Passiren des Zuges abzuwarten, wobei er zur Nachtzeit die Handlaterne bei sich zu haben und das weiße Licht derselben quer über die Bahn leuchten zu lassen hat.

Nach der Vorüberfahrt des Zuges hat er sogleich und mit möglichster Beschleunigung die Schranken wieder zu öffnen, wenn nicht zwei oder mehrere Züge unmittelbar aufeinander folgen, in welchem Falle die Vorüberfahrt des letzten Zuges abzuwarten ist.

Der Bahnwächter ist dafür verantwortlich, daß beim Schließen und Oeffnen der Wegschranken keine Zeit überflüssig verloren gehe, damit die Ueberschreitung der Bahn nicht ohne Nothwendigkeit verzögert werde.

Ist die Lage der Wegübersezungen von der Art, daß stark benützte vom Bahnwächter selbst nicht zu gehöriger Zeit bedient werden könnten, so erhält er für dieses Geschäft einen permanenten Aushilfswächter. Werden während der Anbau- und Erntezeit die Feldwegübersezungen häufig benützt, so werden auch zur Bedienung dieser zeitweise Aushilfswächter zugetheilt.

§. 9.

Das willkürliche Oeffnen der geschlossenen Wegschranken ist Niemanden gestattet; daher wird dieß der Bahnwächter auf jede mögliche Weise verhindern, und diejenigen, welche sich diesem Verbote nicht fügen, sondern die

Schranken eigenmächtig öffnen, und zur Unzeit über die Bahn fahren, reiten, oder Vieh darüber treiben, der nächsten Ortsobrigkeit zur Abstrafung anzeigen, wenn er dieselben kennt, Unbekannte wo möglich anhalten und dorthin abstellen. Von derlei Vorfällen muß jedesmal den Vorgesetzten die Anzeige erstattet werden.

§. 10.

Das bei gesperrten Wegschranken anlangende Fuhrwerk, Reitpferde oder Treibvieh, soll sich der Bahn wegen des zu befürchtenden Scheuwerdens der Thiere nicht zu sehr nähern, sondern in gehöriger Entfernung von der Bahn stehen bleiben. Es sind daher die Passanten hierzu, so wie dazu zu verhalten, daß sie bei der Ueberfahrt auf der Bahn nicht verweilen, und nicht längs der Bahn hin abweichen, sondern den Ueberfahrtweg mit Beschleunigung verfolgen.

§. 11.

Unbefugtes Betreten der Bahn.

Das Betreten und Begehen der Bahn, mit Einschluß der Böschungen, der Bermen und der Gräben, außer an den zum Uebergange bestimmten Puncten und auf den Bahnhöfen, ist nur den Directoren der Anstalt, den landesfürstlichen Organen und dem Dienstpersonale der Anstalt, ferner jenen, welche von der Direction, von den landesfürstlichen Organen, oder von einem technischen Beamten der Anstalt ein Certificat in Händen haben, oder von diesem begleitet werden, zu gestatten. Fremde, bloß mit Certificaten versehene Personen müssen vor der Ankunft eines zu erwartenden Zuges hiervon verständigt und aufgefordert werden, sich von dem Planum der Bahn zu entfernen. Das Gefällpersonal darf, außer an den bestimmten Uebergangspuncten, nur dort, wo sich eben ein Wäch-

ter befindet, oder zunächst eines Wächterhauses die Bahn betreten, und dasselbe ist zu unterrichten, ob das Verweilen auf der Bahn oder das Begehen derselben nach der bestehenden Vorschrift zugegeben werden kann.

Auf den Bahnhöfen ist nur Denjenigen, welche eine Fahrkarte gelöst haben, der Zutritt zur Bahn zu gestatten, aber auch nur zur bestimmten Zeit, wenn Züge abgehen, und nur an solchen Stellen, welche dazu bestimmt sind.

§. 12.

In der Nähe der Bahn ist kein Vieh, welches ohne Aufsicht gelassen ist, zu dulden, und noch weniger ist das Betreten der Gräben, Böschungen, oder gar der Bahn zuzulassen, sondern das Vieh muß ungesäumt entfernt werden.

§. 13.

Diejenigen Personen, welche die Bahn unbefugt betreten, sind auf eine höfliche Weise auf das Verbot durch die Warnungstafeln aufmerksam zu machen, und würde keine Folge oder gewaltfamer Widerstand geleistet, oder der Bahnwächter mit Thätlichkeiten bedroht, hat er den Nachbarwächter oder das in der Nähe befindliche Personale zu Hilfe zu rufen, und derjenige, welcher sich eine Thätlichkeit erlaubt, ist an die betreffende Ortsobrigkeit zur Abstrafung zu senden, und es ist hiervon den Vorgesetzten die Anzeige zu erstatten.

Wird Vieh auf oder neben der Bahn ohne Aufsicht angetroffen, so ist es wegzutreiben, und der Eigenthümer zu ermitteln, und den Vorgesetzten zur Anbringung der Klage bei der Ortsobrigkeit Anzeige zu machen.

§. 14.

B a h n f r e v e l.

Findet der Bahnwächter Spuren, oder trifft er Jemand in der Ausübung einer bösen Absicht oder einer muthwilli-

gen Handlung, sie mag auf Diebstahl, oder auf die Bereitung eines Hindernisses für den Verkehr, oder auf die Beschädigung eines Objectes Bezug haben, so ist dieser durch alle zu Gebote stehenden Mittel habhaft zu machen, wozu erforderlichen Falls die Nachbarmächter oder die auf der Bahn beschäftigten Arbeitsleute zu Hilfe zu rufen sind, damit derselbe unter verlässlicher Begleitung der nächsten Obrigkeit überbracht werden kann.

Könnte sich des Thäters nicht habhaft gemacht werden, so ist dessen Spur mit Hilfe der Ortsobrigkeit zu verfolgen, und Alles anzuwenden, um denselben aufzufinden; jedenfalls ist aber auch der Vorgesetzte von dem Vorfalle in Kenntniß zu setzen.

§. 15.

B e m e r k u n g.

Alles, was in der Folge von einem Zuge oder von dem letzten Wagen eines Zuges gesagt wird, hat auch für jede ohne angehängte Wagen verkehrende Locomotive oder für deren Tender zu gelten.

§. 16.

Beobachtung vorüberfahrender Züge.

Sobald der Bahnwächter einen Zug anlangen sieht, hat er sich nach der entgegengesetzten Richtung sorgfältig umzusehen, ob nicht ein Signal wahrzunehmen ist, welches einem in entgegengesetzter Richtung ankommenden unregelmäßigen Zuge vorausgeschickt wird.

Das Entgegenkommen eines unregelmäßigen Zuges würde nämlich bei Tagszeit durch den aufgezogenen Signalfarb ohne Fahne, und in der Nacht durch das rothe Licht der großen Signallaterne angezeigt sein.

Ist kein entgegenkommendes Signal zu sehen, so läßt er den Zug passiren, und besichtigt denselben möglichst genau, um wahrzunehmen, ob Alles in Ordnung ist, oder ob etwas, z. B. offene Wagenthüren, aus dem Wagen heraushängende Frachtstücke, in Unordnung gerathene Bestandtheile der Wagen u. zu bemerken seien, was das Anhalten des Zuges zur ordentlichen Instandsetzung erforderlich macht. In einem solchen Falle hat er hierzu bei Tageszeit durch das Schwingen der Signalscheibe, und bei Nacht durch das Entgegenhalten des rothen Lichtes der Handlaterne das Zeichen zu geben, und sich, nachdem das Anhalten stattgefunden hat, hinter den Wagenzug zu begeben, um einem allenfalls nachfolgenden Zug durch das Schwingen der Signalscheibe, oder durch das Entgegenhalten der Handlaterne mit rothem Lichte ebenfalls das Zeichen zum Anhalten zu geben.

Auch hat er beim Vorüberfahren des Zuges besonders den letzten Wagen zu beobachten, ob nicht ein Signal aufgesteckt ist, welches ihm anzeigt, daß diesem Zuge ein Separatzug folgt, oder wenn der verkehrende Zug ein Separatzug ist, ob noch an selbem Tage seine Rückfahrt stattfindet.

Wenn nämlich einem regelmäßigen Zuge ein Separatzug folgt, es mag darüber eine schriftliche Ordre ergangen sein oder nicht, so trägt der letzte Wagen des regelmäßigen Zuges bei Tage eine Signalscheibe, und bei Nacht nebst einer rothen noch eine grüne Laterne, und der letzte Wagen des verkehrenden Separatzuges trägt, wenn an demselben Tage die Rückfahrt stattfindet, bei Tag zwei Signalscheiben, und bei Nacht nebst der rothen noch eine weiße Laterne.

Folgen mehrere Züge hintereinander, so haben die Bahnwächter zu verhindern, daß sich diese einander zu sehr nähern. Wenn daher ein Zug einem anderen voraus-

gehenden schon nach 15 Minuten folgen sollte, besonders wenn ein Lasttrain einem Personentrain vorausgeht, oder wenn die Aussicht auf die Bahn verhindert wäre, oder wenn wahrgenommen würde, daß der vorausgehende Zug mit so geringer Geschwindigkeit fährt, daß sich diesem der nachfolgende Zug auf 500 Klafter nähert, so muß bei Tag durch das Aufstellen der Signalscheibe, und bei Nacht durch das Entgegenhalten des grünen Lichtes das Zeichen zum Langsamfahren gegeben werden.

Folgt ein nachkommender Zug einem vorausgehenden schon nach 10 oder noch weniger Minuten, oder wenn der Bahnwächter wahrnehmen sollte, daß der vorausgehende Zug so langsam fährt, daß sich der nachkommende auf eine Entfernung von 250 Klaftern nähert, so muß bei Tag durch das Schwingen der Signalscheibe, und bei Nacht durch das Entgegenhalten des rothen Lichtes das Zeichen zum Anhalten gegeben werden.

§. 17.

Hat der Bahnwächter bei einem regelmäßigen Zuge durch das am letzten Wagen angebrachte Signal gesehen, daß ein Separatzug nachkommen wird, so hat er auch dann, wenn ihm der Separatzug schriftlich avisirt worden wäre, fortwährend auf das Signal, u. z. bei Tag mit dem Korbe ohne Fahne, zur Nachtzeit mit dem rothen Lichte der großen Signallaterne aufmerksam zu sein, es sodann fortzupflanzen, und sich zu überzeugen, daß die Fortpflanzung auch von seinem Nachbarwächter erfolgt ist.

Langt gleichzeitig mit einem derlei Signal ein Zug aus entgegengesetzter Richtung an, so ist das Signal nicht fortzupflanzen, sondern dem Zuge das Zeichen zum Anhalten zu geben.

Trägt ein Separatzug das Signal zum Zeichen, daß derselbe noch an demselben Tage zurückfährt, so hat der

Bahnwächter seine Aufmerksamkeit auf die aus jener Richtung kommenden regelmäßigen Züge, und auf die Korb- oder Laternensignale zu richten, durch welche die Rückkunft des Separatzuges signalisirt werden wird.

§. 18.

Störungen in der Regelmäßigkeit des Verkehrs und dießfällige Signalisirung.

Hat ein Zug die Wächterstrecke passirt, so sind durch längere Zeit die Signale in jener Richtung, wohin der Zug fährt, zu beobachten, weil es möglich wäre, daß die Fahrt unterbrochen, daher eine Hilfslocomotive nöthig würde, und sollte ein erwarteter Zug nicht zur bestimmten Zeit eintreffen, so ist eine besondere Aufmerksamkeit auf jene Signale, woher der Zug kommen soll, zu wenden, da in einem solchen Falle die Herbeirufung einer Hilfslocomotive oder das Anlangen einer Reserve-Locomotive eintreten kann.

Kommt in der Strecke eines Wächters ein Ereigniß bei einem Zuge vor, welches das Anhalten desselben zur Folge hat, so muß sich der Wächter sogleich an Ort und Stelle verfügen, um dort von dem Zugbegleitungs-personale zu vernehmen, was vorgefallen ist, und was zu geschehen habe, und er hat zur Beseitigung des Anstandes mit seinen ganzen Kräften und mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln beizutragen. Könnte die Fahrt nicht fortgesetzt werden, so ist vorerst dafür zu sorgen, daß die das Hinderniß bezeichnenden Signale ausgesteckt werden.

Wird zur Fortsetzung der Fahrt eine Hilfslocomotive erforderlich, so wird nach einer oder der anderen Bahnrichtung bis zur nächsten Station, wo Maschinen in Bereitschaft gehalten werden, nach Anweisung des Zugbegleitungs-Personales signalisirt, und dieß geschieht bei Tag

durch das Aufziehen der Korbssignale, welchen unter- oder oberhalb eine Fahne beigefügt wird; unterhalb, wenn die Hilfe aus der Richtung von Wien, und oberhalb, wenn sie aus der entgegengesetzten Richtung kommen soll, und bei der Nacht durch das Aufstellen der Signallaterne, welche mit ihrem grünen Lichte nach jener Richtung leuchtet, woher die Hilfe verlangt wird.

Hat der Wächter, in dessen Strecke die Nothwendigkeit der Herbeirufung einer Hilfslocomotive eingetreten ist, das entsprechende Signal gegeben, so hat es der Nachbarwächter, und so alle folgenden mit möglichster Beschleunigung fortzupflanzen.

Die Signale bleiben in Wirksamkeit, bis die geforderte Hilfslocomotive das Signal passirt hat, es wäre denn, der Zug, für welchen die Hilfe herbeigerufen worden ist, könnte sich wieder in Bewegung setzen, in welchem Falle dann die Signale einzuziehen sind, sobald der ausgebliebene Zug sichtbar wird. Sollte dann zu gleicher Zeit die Hilfslocomotive sichtbar werden, so ist dieser das Zeichen zum Anhalten zu geben, welche sich sonach zur Zurückfahrt vorbereitet.

Sollte für den wieder in Gang gebrachten Zug eine Hilfe zur besseren Beschleunigung der Fahrt nothwendig sein, so würde dieser anhalten, wornach die Hilfslocomotive vorgespannt werden würde.

In dem Falle, als um eine Hilfslocomotive nach jener Richtung signalisirt worden wäre, woher der Zug kam, wird, wenn der Zug sich wieder in Bewegung setzt, jedoch eine fernere Hilfe zur Beschleunigung der Fahrt nöthig hat, auf dem letzten Wagen bei Tag eine Signalscheibe, und bei der Nacht nebst der rothen noch eine grüne Laterne aufgesteckt, welches Zeichen die Bahnwächter auf das Nachfolgen der Hilfsmaschine aufmerksam macht.

Trifft die Hilfsmaschine dann bei jenem Wächter ein, welcher das erste Signal gab, so ist sie anzuhalten, dem Locomotivführer zu sagen, ob er zurückfahren oder die Fahrt zur Hilfeleistung fortzusetzen hat, und in beiden Fällen ist der Hilfslocomotive das Signal einer unregelmäßigen Fahrt bei Tag durch den Korb ohne Fahne, und bei Nacht durch das rothe Licht der großen Signallaternen vorauszuschicken.

§. 19.

Auf denjenigen Bahnstrecken, welche von einer herbeigerufenen Hilfslocomotive befahren wurden, haben die Bahnwächter ihre Aufmerksamkeit auf die Signale in jener Richtung, wohin die Hilfslocomotive gefahren ist, zu richten, da für den Fall, als die Hilfslocomotive nach vollbrachter Hilfeleistung an ihren Bestimmungsort zurückkehren müßte, und diese nicht einem verkehrenden unregelmäßigen Zuge im kalten Zustande angehängt werden könnte, die Rückkunft als regelmäßige Fahrt, nämlich bei Tag durch das Aufziehen des Signalkorbes ohne Fahne, und bei Nacht durch das rothe Licht der großen Signallaterne signalisirt würde.

§. 20.

Verspätet sich ein Zug so, daß derselbe zur Zeit, wann nach der festgesetzten Fahrordnung ein regelmäßiger, oder nach einer schriftlichen Ordre ein Separatzug aus entgegengesetzter Richtung anlangen soll, nicht eingetroffen wäre, so haben die Wächter auf die Signale in beiden Richtungen und insbesondere auf das Anlangen des zuerst zu erwartenden Zuges aufmerksam zu sein, indem für den Fall, als auf einer zum Ausweichen zweier in entgegengesetzter Richtung verkehrenden Züge bestimmten Station, einer von den Zügen nicht zu gehöriger Zeit eintrifft, der andere eingetroffene die Fahrt fortzusetzen hätte, welcher aber das Signal für eine unregelmäßige Fahrt, nämlich bei Tage durch das Aufziehen des Signalkorbes ohne Fahne, und bei Nacht

durch das rothe Licht der großen Signallaternen von Station zu Station vorausgeschickt werden müßte.

Trifft ein solches Signal ein, so ist es ungesäumt fortzupflanzen, wenn in der entgegengesetzten Richtung weder der verspätete Zug, noch ein anderes Signal, wodurch eine Hilfslocomotive herbeigerufen würde, sichtbar ist, und es ist einzuziehen, wenn der Zug das Signal passiert hat. Wäre jedoch der verspätete Zug sichtbar, so ist das Signal nicht fortzupflanzen, sondern der anlangende Zug anzuhalten.

Wäre beim Anlangen eines derlei Signales in der entgegengesetzten Richtung ein Signal, durch welches eine Hilfsmaschine herbeizurufen wäre, nämlich bei Tag der Signalkorb sammt Fahne und bei Nacht das grüne Licht der Signallaterne sichtbar, so wäre dieses letztere fortzupflanzen, und jene Bahnwächter, welche früher den Korb ohne Fahne aufgezogen, oder die Signallaterne mit rothem Lichte aufgestellt hätten, müssen das Signal einzuziehen, und dagegen jenes Signal fortzupflanzen, welches eine Hilfslocomotive herbeiruft.

Trifft dieses Signal bei dem im Verkehre begriffenen Zuge ein, so wird derselbe, wenn er sich in der Nähe der Station, aus welcher er zuletzt ausfuhr, befindet, zurückschieben sein, und es ist diesem das Signal für eine unregelmäßige Fahrt, nämlich bei Tag mit Signalkorb ohne Fahne, und zur Nachtzeit mit dem rothen Lichte der großen Signallaterne, vorauszuschicken, und diese Signale sind nicht einzuziehen, bis entweder die Locomotive dieses Zuges dem ausgebliebenen Zuge entgegensfährt, oder bis der ausgebliebene Zug ohne Hilfslocomotive anlangt.

Trifft das Signal um eine Hilfslocomotive den verkehrenden Zug in der Nähe der Station, gegen welche er fährt, so ist die Fahrt fortzusetzen, die Signale sind nach

dem Passiren des Zuges einzuziehen, und wenn der stehen gebliebene Zug angetroffen wird, ist diesem zur Zurückfahrt auf der nächsten Station Hilfe zu leisten.

Die Wächter haben aufmerksam zu sein, ob nicht etwa neuerdings ein Signal um eine Hilfslocomotive gegeben wird.

§. 21.

Die Bahnwächter haben der Signalisirung im Allgemeinen die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden, und keine Zeit zu versäumen, die Signale gehörig über Andeutung des Zugbegleitungs-Personales zu geben, wahrgenommene schleunigst fortzupflanzen, und sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß auch der betreffende Nachbarwächter die Signale fortpflanzt. Diese Ueberzeugung wird jeder Wächter bei Tag durch das Sichtbarwerden des Signalkorbes mit oder ohne Fahne, und bei Nacht durch das Sichtbarwerden des gegen ihn leuchtenden weißen Glases der großen Signallaterne des Nachbarwächters erlangen.

Sollte daher ein Wächter wahrnehmen, daß sein Nachbar das Signal nicht fortpflanzt, so hat er sich schleunigst zu ihm zu verfügen, diesen zu der nämlichen Berrichtung aufzufordern, und den Vorgesetzten hiervon Anzeige zu machen.

§. 22.

Wäre die Herbeirufung einer Hilfslocomotive zu einer Zeit nothwendig, wo wegen Schneegestöbers, Nebels oder sonst trüben Wetters von den Signalvorrichtungen kein Gebrauch gemacht werden kann, so müssen die erforderlichen Aviso nach Weisung des Zugbegleitungs-Personales auf das Schleunigste entweder durch die Bahnwächter oder durch reitende oder fahrende Boten bis dahin, von wo aus der Anwendung der Signalvorrichtung kein Hinderniß im Wege steht, oder bis an den Bestimmungsort befördert werden.

Findet an der Stelle, von wo aus ein Signal aus-

geht, kein derlei Hinderniß Statt, obwaltet aber an anderen Stellen ein solches, wodurch die Fortpflanzung der Signale unzulässig würde, so ist von da ebenfalls das Aviso durch die Bahnwächter oder durch Boten weiter zu befördern.

Kangt eine herbeigerufene Hilfslocomotive an einer Stelle an, wo die Witterungsverhältnisse die Signalisirung verhindern, so ist sie anzuhalten, und dem Zugbegleitungs-Personale mitzutheilen, wo sich der hilfsbedürftige Zug befindet.

§. 23.

Reservemaschinen verlassen die Station, in welcher sie stehen, in der Regel nur dann, wenn sie zu Hilfe gerufen werden, und auf keinen Fall verlassen sie ungerufen die Station, wenn denselben nicht das Signal, welches eine unregelmäßige Fahrt avisirt, vorausgeschickt werden kann. Die Bahnwächter müssen bei eintretenden Verspätungen der Züge, und wenn nicht um eine Hilfsmaschine signalisirt worden wäre, auch auf die Signale, welche allenfalls den Reserve-locomotiven vorausgeschickt werden, wohl Acht haben, und müssen das Zeichen zum Anhalten der Locomotive sogleich geben, wenn sie den verspäteten Zug anlangen sehen.

§. 24.

Beobachtung, ob die Maschinenführer die Vorschriften befolgen.

Den Bahnwächtern liegt ob, die Beobachtung, ob die Maschinenführer in Bezug auf die vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln bei der Fahrt ihre Pflicht erfüllen.

Die Maschinenführer müssen nämlich vermeiden, einem vorausgehenden Zuge mit einem zweiten früher als nach Verlauf einer Viertelstunde zu folgen; sie müssen die aufgestellten permanenten und die von den Bahnwächtern zum Langsamfahren gegebenen Signale gehörig, nämlich so be-

achten, daß die Fahrt nicht schneller geschehe, als daß man dem Zuge schnellsten Schrittes folgen kann, und müssen insbesondere die zum Anhalten gegebenen Signale schnell befolgen.

Die Maschinensführer müssen überhaupt auch ohne gegebene Signale behuthsam fahren: bei dem Verkehre auf Stationsplätzen und bei der Fahrt über Ausweichvorrichtungen, bei starkem Nebel, bei Nacht und in allen Fällen, wenn eine verhinderte Fernsicht die Beobachtung der Schienenlinie nicht zuläßt, ferner wenn sie auf der Bahn Menschen oder Thiere wahrnehmen, und diese sich auf das mit der Dampfspfeife zu gebende Zeichen nicht entfernen. Die Dampfspfeife müssen die Maschinensführer in folgenden Fällen ertönen lassen: jedesmal einige Sekunden bevor eine Locomotive in Bewegung gesetzt wird; — 300 Klafter vor jedem Stationsplatze bei der Einfahrt in denselben; — 300 Klafter vor dem Anfange solcher Bahnstellen, auf welcher die Fernsicht verhindert ist, und es ist dieß so lange fortzusetzen, bis die Fernsicht wieder zuläßig ist.

Bei Nacht und Nebel muß bei jedem Wächterhause gepfiffen werden.

Ohne besondere Noth darf kein Zug, und auf keinen Fall weiter, als bis zur nächsten Ausweichstelle mit einer Locomotive geschoben werden, und es darf auf keinen Fall rückwärts eine Locomotive schieben, wenn vor dem Zuge eine Locomotive wirksam ist.

Bei jedem zur Nachtzeit verkehrenden Zuge müssen an der Locomotive zwei und am letzten Wagen eine Laterne mit rothem Glase angebracht sein. In Fällen, wo ein Zurückschieben des Zuges nothwendig wird, muß von der Locomotive eine Laterne abgenommen und nebst der bereits vorhandenen am letzten Wagen aufgestellt werden.

Die Apparate zur Verhinderung des Funkenausfluges

aus den Rauchfängen, so wie zur Verhinderung des Verschleuens der Glut aus dem Aschenkasten, müssen in bester Ordnung gehalten werden, und die Bahnwächter haben nach jeder Fahrt genau zu untersuchen, ob nicht Funken oder Glut in der Umgebung oder auf der Bahn, und besonders nicht auf hölzernen, unbeschotterten Brücken niedergefallen seien, welche mit größter Beschleunigung und auf das Verlässlichste verlöscht werden müssen. In dieser Beziehung ist aber auch darüber zu wachen, daß in der Umgebung der Bahn keine als feuergefährlich erklärten Gegenstände, als: Heu, Stroh, Düngerhaufen ic., im Bereiche der Feuergefahr vorhanden sind.

Sollten Wahrnehmungen gemacht werden, daß vorausgehend besagten Vorschriften von Seite der Locomotivführer und der Bahnanrainer entgegengehandelt wird, so hat der Bahnwächter in den Fällen, wo es ihm möglich ist, auf die Abstellung zu dringen, jedenfalls aber seine Vorgesetzten unter Bezeichnung des Zuges, bei welchem eine Ordnungswidrigkeit vorkam, oder des Ortes, wo gegen die Feuer-sicherheit gehandelt worden ist, Anzeige zu erstatten.

§. 25.

Bei eintretenden Elementar-Ereignissen.

Bei eintretenden Elementar-Ereignissen haben die Bahnwächter deren Wirkungen genau zu beobachten, bedrohte oder unfahrbar gewordene Stellen durch Signale zu bezeichnen, damit selbe durch ankommende Trains nicht befahren werden; zur Abwendung von Gefahren für den Bestand der Bahn und zur Vermeidung der Unterbrechung des Verkehrs alles Mögliche, was in ihren Kräften liegt, aufzubieten, und hierzu nicht nur das in der Nähe befindliche Dienstpersonale aufzufordern, sondern auch Arbeitsleute hierzu auf-

zunehmen, und mit möglichster Beschleunigung ihre Vorgesetzten und die Organe der Staatsverwaltung herbeizurufen.

Insbesondere sind beim Eintreten von Hochwässern oder Eisgängen die hölzernen Brücken ununterbrochen zu beobachten, ob sich nicht Veränderungen in der Lage des Gehölzes zeigen, in welchem Falle die Bemühung derselben bis zur näheren Ueberzeugung über die Unschädlichkeit jedenfalls einzustellen ist.

Bei bevorstehenden Eisgängen müssen die Brückensojche mit den dazu bestimmten Schutzvorrichtungen versehen werden, und wäre der Fluß oder Strom mit Eis bedeckt, so müssen die Sojche in ihrem ganzen Umfange ausgeeiset werden.

Während des Verlaufes bedeutender Eisgänge muß das Befahren der Brücken eingestellt werden, wenn für den Bestand die gerinaste Gefahr vorhanden wäre, und nach Verlauf der Ereignisse muß eine genaue Untersuchung der Brücke Statt finden, bevor dieselbe wieder befahren werden darf.

Bei starken Schneefällen und Schneeverwehungen muß sich der Bahnwächter von dem Zustande seiner Bahnstrecke die genaueste Kenntniß verschaffen, damit er dem Zuabegleitungs-Personale der anlangenden Züge die genaueste Auskunft zu geben vermöge, ob die Fahrt fortgesetzt werden kann oder nicht.

Auf eintretende Feuergefährten bei Objecten längs der Bahn soll der Bahnwächter auf das Eorsamste wachen, insbesondere da, wo sich Bauobjecte in der Nähe der Bahn befinden, welche nicht entfernt von dem Bereiche der Feuergefährten liegen, oder wenn reifes oder bereits geschnittenes Getreide auf den Feldern steht.

Beim letzteren wird darüber zu wachen sein, daß es durch die Eigenthümer sobald als möglich aus dem Bereiche der Feuergefährten gebracht werde.

Die Untersuchung nach jeder Fahrt muß in solchen Fällen mit verdoppelter Aufmerksamkeit geschehen, und die zur Beseitigung eingetretener Feuergefährdung vorhandenen Hilfsmittel müssen im besten Zustande in Bereitschaft gehalten, und es muß Alles aufgeboten werden, allenfalls entstehende Brände zu löschen.

§. 26.

Besondere Einrichtungen auf Stationsplätzen.

Jenen Wächtern, welche auf Stationsplätzen aufgestellt sind, liegen mehrere besondere Einrichtungen ob, welche sie mit größter Sorgfältigkeit zu verrichten haben.

Sie haben nämlich die ihnen zur Bedienung zugewiesenen Ausweichvorrichtungen im besten Zustande zu erhalten, die Ausrüststände gehörig einzuölen, und zur Winterszeit dafür zu sorgen, daß sowohl diese als auch die beweglichen Ausweichschienen beim Gebrauche niemals eingefroren gefunden werden. Auch liegt ihnen die beste Instandhaltung der vorhandenen Drehscheiben und beweglichen Plattformen ob.

Auf die Stellung der Ausweichschienen haben sie besonders aufmerksam zu sein, da eine falsche Stellung derselben einen oder mehrere Züge in die größte Gefahr bringen könnte.

Die Stellung der Ausweichschienen muß, wenn kein Zug erwartet wird, immer so geschehen, daß ein bestimmtes Geleise fahrbar ist, und dieses Geleise darf weder durch Wagen noch durch sonstige Gegenstände verstellt werden. Für zu erwartende Züge muß der Wechsel eine Viertelstunde früher vor der zur Ankunft bestimmten Zeit auf dasjenige Geleise, welches der Zug zu befahren hat, gerichtet werden, und es ist darüber zu wachen, daß die Ausweichvorrichtungen durch Niemand verstellt werden.

Für Wagenverschiebungen und für den Verkehr der Locomotive aus- und in die Heizhäuser hat der Wächter ebenfalls die Stellung der Wechsel nach Bedarf, und jedenfalls mit besonderer Aufmerksamkeit zu besorgen.

Die bei den Ausweichvorrichtungen aufgestellten Wächter sind dafür verantwortlich, daß kein Zug auf ein Geleise eingelassen werde, auf welchem sich bereits ein anderer Zug befindet, es wäre denn, daß kein freies Geleise vorhanden wäre, in welchem Falle der anlangende Zug vor der Station anzuhalten, und dem Locomotivführer das Geleise, auf welchem er einzufahren hat, zu bezeichnen, und demselben besondere Vorsicht anzuempfehlen ist.

§. 27.

Nähert sich einer Station ein Zug, so muß ein Glockenzeichen gegeben werden, durch welches das Stationspersonal zur Dienstleistung herbeigerufen wird, und dieses hat in Gemeinschaft mit dem Bahnwächter die etwa in der Nähe der Geleise stehenden Personen zur Entfernung zu verhalten.

Bei Nebel und Nacht haben die Wächter eine halbe Stunde vor dem Eintreffen des Zuges zu veranlassen, daß dem Maschinensführer 500 Klafter vor dem Stationsplatze, bei Tag durch Ausstellung der Signalscheibe, und bei Nacht durch das Entgegenhalten des grünen Lichtes der Laterne, das Zeichen zum langsamen Fahren gegeben werde.

§. 28.

Auf Stationen, wo nicht mit allen Zügen regelmäßig angehalten wird, haben die Bahnwächter über Weisung des Expeditbeamteten, für den Fall, als Personen oder Sachen mitzunehmen sind, bei Tag durch das Schwingen der Signalscheibe, und bei Nacht durch das Entgegenhalten des rothen Lichtes der Handlaterne, das Zeichen zum Anhalten des Zuges zu geben.

§. 29.

Während der Zeit, als keine Züge verkehren, haben die Bahnwächter die Geleise zu untersuchen und nöthigenfalls zu verbessern, und sie haben das auf der Station verwendete Aushilfspersonale in ihrer Verwendung zu überwachen, und insbesondere darauf zu sehen, daß Brennmaterial und Wasser gehörig vorbereitet, und die aus der Locomotive genommene Glut auf das Verläßlichste gelöscht werde, und daß überhaupt nirgends eine Feuergefahr eintrete. Nebstdem haben sie sich bei verschiedenen anderen Berrichtungen auf der Station nach Weisung des Vorgesetzten fleißig zu verwenden.

§. 30.

Aufsicht über die auszuführenden Arbeiten.

Die Bahnwächter beaufsichtigen die ihnen von den Vorgesetzten zugewiesenen Arbeitsleute, auf daß dieselben während der vorgeschriebenen Arbeitszeit thätig sind, und weisen dieselben über die Art und Weise an, wie die Arbeiten auf das Zweckmäßigste und mit Schonung der Werkzeuge und des Materials verrichtet werden müssen.

Sie haben das Arbeitspersonale zu verhalten, daß weder Werkzeuge noch Bau-Materiale näher als drei Schuh vom Geleise gelagert werden, und sie unterrichten dasselbe, wie es sich bei Annäherung des Zuges zu verhalten hat, daß nämlich alle Werkzeuge und Materialstücke vom Geleise auf das Verläßlichste entfernt werden müssen, und daß sich das Personale während der Vorüberfahrt des Zuges stets in gehöriger Entfernung aufzustellen habe.

In Verwendung befindliche Bahnwagen müssen längstens eine halbe Stunde vor der zum Eintreffen des Zuges bestimmten Zeit von der Bahn geschafft werden.

§. 31.

Nachtarbeiten sind zur Zeit des Verkehrs der Züge wo möglich zu vermeiden und können von dem Bahnwächter nur dann veranlaßt werden, wenn der Bestand der Bahn und die Regelmäßigkeit des Verkehrs gefährdet wäre; sonst dürfen Nachtarbeiten nur mit Bewilligung der Vorgesetzten verrichtet werden.

Findet es der Bahnwächter für durchaus nöthig, Nachtarbeiten einzuleiten, so ist hiervon nach beiden Richtungen auf die nächste Station, so wie an den Vorgesetzten die Anzeige zu machen. Es ist dabei ganz besondere Aufmerksamkeit zu verwenden, damit nicht beim Eintreffen des Zuges Materialien oder Werkzeuge auf der Bahn liegen.

Wenn bei Nachtarbeiten Bahnwagen in Verwendung kommen, so müssen diese mit zwei Signallaternen versehen sein, und müssen jedenfalls längstens eine halbe Stunde vor dem Zeitpunkte des Eintreffens des Zuges von der Bahn gehoben werden.

Die von der Bahn gehobenen Bahnwagen müssen, wenn die Arbeiten aufhören, jedesmal zum Wächterhause geschoben und daselbst von der Bahn gehoben werden.

§. 32.

Jeder Wächter hat die Zahl und Arbeitszeit der auf seiner Strecke beschäftigten Arbeiter in einem Buche aufzuschreiben.

§. 33.

Jeder Arbeiter, welcher die ihm zugewiesene Arbeit nicht mit Fleiß und Geschicklichkeit verrichtet, ist dem Vorgesetzten mit dem Antrage zur Entlassung anzuzeigen.

§. 34.

Wird in einer Wächterstation zum Behufe einer vorzunehmenden Reparatur oder zu anderen Zwecken Material deponirt, so ist der betreffende Bahnwächter verpflichtet,

dieses entweder selbst oder durch den zugewiesenen Hilfs-
wächter zu bewachen.

§. 35.

Ueber alle beim Oberbau eintretende Auswechslungen
schadhafter Bestandtheile ist eine genaue Aufschreibung zu
führen, die schadhafte Bestandtheile sind zur Verbesserung
oder zum Austausch abzuliefern, und dagegen in derselben
Zahl gute in Empfang zu nehmen.

Es ist darauf zu achten, daß stets eine zureichende
Zahl guter Bestandtheile vorhanden sei, daher wegen des
erforderlichen Austausches bei Zeiten dem Vorgesetzten An-
zeige erstattet werden muß.

§. 36.

N a c h t d i e n s t.

Zur Verhinderung von Unfug auf der Bahn hat je-
der Wächter, selbst wenn zur Nachtzeit kein Verkehr Statt
finden sollte, auf seiner Station anwesend zu sein, und
während der Zeit, die er nicht zur nöthigsten Ruhe und
Erholung bedarf, Visitationen vorzunehmen, und es wird
die von dem Vorgesetzten angeordnete nächtliche Patrouille
von den Bahnwächtern abwechselnd vorzunehmen sein.

§. 37.

Beförderung der Correspondenz.

Den Bahnwächtern liegt die schleunigste Beförderung
der Dienstschreiben ob, welche nicht durch die Züge expedirt
werden können, und sie werden angewiesen, offene Circula-
rien jedesmal, ohne jedoch einen Aufenthalt zu verursachen,
genau zu lesen, und den Inhalt zur Kenntniß zu nehmen.

Jeder Wächter hat die Stunde des Empfanges und
die Abgabe an den nächsten Wächter darauf zu bemerken.

Sollte ein oder der andere Wächter aus was immer

für einer Ursache die Weiterbeförderung eines Dienstschreibens nicht übernehmen können, so hat jener Wächter, welcher das Schreiben überbringt, dasselbe jedenfalls auch bis zum nächsten Wächter zu tragen und es dort zur Weiterbeförderung abzugeben, zugleich aber dieswegen, unter Abgabe der Ursache, die Anzeige an den Vorgesetzten zu erstatten.

§. 38.

Abgabe der auf der Bahn gefundenen Gegenstände.

Auf der Bahn gefundene Sachen sind dem Vorgesetzten unter Angabe des Zeitpunctes des Auffindens ungesäumt abzuliefern.

§. 39.

A u s h i l f s w ä c h t e r.

Die den Bahnwächtern zugetheilten Aushilfswächter müssen gegenwärtige Instruction ebenfalls genau kennen, um den Dienst bei Verhinderung des Ersteren verlässlich verrichten zu können.

Die Bahnwächter haben die ihnen zugewiesenen Aushilfswächter in den Berrichtungen des denselben übertragenen Dienstes zu überwachen und zur Pflichterfüllung strenge anzuhalten, und sie haben sich durch öftere Prüfung zu überzeugen, daß die Aushilfswächter die Instruction für die Berrichtung, welche ihnen übertragen ist, genau kennen.

Alle Aushilfswächter haben, wenn ihnen auch nicht die Bedienung eines Signales übertragen wäre, auf die Signale aufmerksam zu sein, und das Eintreffen einer Signalisirung dem Bahnwächter zu melden, für den Fall Letztere dieses nicht bemerken sollten.

Ueber die Dienstleistung der Aushilfswächter ist durch den Bahnwächter dem Vorgesetzten Rapport zu erstatten.

Wien am 1. Februar 1847.

A n h a n g.

I.

Name des Wächters :

Geburtsort :

Geburtsjahr :

Wohnort :

II.

Bezeichnung seiner Strecke.

Section :

Von

bis

III.

Dienstkleidung.

Auf

Jahre

IV.

Wöchentlicher Lohn.

Gulden

Kreuzer in Conv. Münze.



