

Entwurf.

Allgemeine Dienstanweisung

über die

Benutzung der Stellwerke.

Vorbemerkungen.

1. Für jedes Stellwerk tritt außer dieser „allgemeinen“ noch eine besondere Dienstanweisung in Kraft. Für den Stellwärter gilt außerdem die Dienstanweisung für Weichensteller.

2. Im Nachstehenden sind unter dem Ausdruck „Zug“ nicht nur mehrere mit einander verbundene Fahrzeuge, sondern auch einzelne Locomotiven zu verstehen.

I.

Beschreibung der Anlage.

§ 1.

Das Stellwerk hat den Zweck, einestheils die Betriebssicherheit zu erhöhen, indem die Bedienung der Signale bei Bahnabzweigungen, sowie diejenige der Abschuß- und Ausfahrtstelegraphen in Abhängigkeit von der Stellung der in den Hauptgeleisen befindlichen, beziehungsweise der wichtigeren, von den Neben- nach den Hauptgeleisen führenden Weichen gebracht ist, andererseits die Bedienung verschiedener räumlich getrennter Weichen von einem Mittelpunkt zu ermöglichen und somit den Dienst der betreffenden Weichensteller trotz vergrößerter Anzahl der zu bedienenden Weichen leichter und ungefährlicher zu machen.

Das Ueberschreiten von Geleisen fällt mit Einrichtung des Stellwerkes fort und es wird im Interesse des Betriebes eine raschere Bedienung bei Rangirbewegungen ermöglicht.

§ 2.

Ein Stellwerk für Signal- und Weichensicherung enthält eine Anzahl Hebel, welche theils Signalhebel, theils Weichenhebel sind. Ein Weichen-Stellwerk enthält dagegen nur Weichenhebel.

Die Bezeichnung seines Zweckes trägt in der Regel jeder Hebel auf einem an seiner Vorderseite befestigten Schilde: jeder Signalhebel die Zugrichtung, für welche das zugehörige Signal gültig ist; jeder Weichenhebel die Bezeichnung „Weiche“.

Die Weichenhebel erhalten diejenige Nummer (in arabischer Ziffer), mit welcher die zugehörige Weiche bezeichnet ist. Jeder Signalhebel zeigt die Nummern derjenigen Weichenhebel, welche für seine Zugrichtung gezogen werden müssen, bevor das Signal auf „Fahrt“ gestellt wird.

Zur leichteren Unterscheidung von einander erhalten gewöhnlich die Hebel einen verschiedenartigen Anstrich.

In der Regel sind die Hebel eines Stellwerkes von links nach rechts fortlaufend numeriert.

§ 3.

In der „Ruhelage der Hebel“ stehen sämtliche Signale auf „Halt“, die Weichen in der für die Verschlusseinrichtung des Stellwerkes angenommenen „Normalstellung“. Durch Umlegen der Signalhebel in die „gezogene Stellung“ werden die Signale auf „Fahrt“ gestellt; durch Umlegen der Weichenhebel die Weichen in die von der Normalstellung abweichende Stellung gebracht.

Die Ruhelage der Hebel ist die normale, bei den Signalhebeln ohne jede Ausnahme, bei den Weichenhebeln sind etwaige Ausnahmen in den bezüglichen besonderen Dienst-anweisungen jedesmal angegeben.

Die letzteren geben auch Auskunft über etwa vorhandene Kuppelungen von Weichen oder Signalen.

§ 4.

Bei den Stellwerken ohne Signalhebel ist jeder Weichenhebel unabhängig von den anderen, so daß ein jeder beliebig gestellt werden kann.

§ 5.

In den Stellwerken für Signal- und Weichensicherung ist die Verbindung der Signal- und Weichenhebel mit einander eine solche, daß kein Signalhebel umgelegt werden kann, bevor nicht die Umlegung der auf dem Signalhebel bezeichneten Weichenhebel stattgefunden hat. Sobald daher ein Fahrsignal gegeben werden soll, müssen zuvor die auf dem betreffenden Signalhebel verzeichneten Weichenhebel umgelegt werden. Bei Stellwerken, wo die Verschluss-Vorrichtungen nicht unmittelbar vom Signalhebel aus, sondern durch besondere Hebel (Verriegelungshebel, Verschlussknebel) bewegt werden, müssen letztere erst umgestellt (umgedreht) werden, bevor der Signalhebel bewegt werden kann.

§ 6.

Die Signalhebel sind außerdem so mit einander verbunden, daß Fahrsignale für Züge, die sich gegenseitig gefährden, niemals gleichzeitig gegeben werden können.

Welche Signalhebel ohne Gefahr gleichzeitig umgelegt werden dürfen, wird für jedes Stellwerk bzw. für jede Geleisgruppe in der besonderen Anweisung festgesetzt und auf einer in dem Stellwerksraume aufgehängten Tafel verzeichnet. Selbstverständlich müssen aber stets zuvor für jeden Signalhebel die auf demselben verzeichneten Weichenhebel umgelegt sein.

§ 7.

Wenn alle Signalhebel sich in der Ruhelage befinden, also alle Signale „Halt“ zeigen, so können die Weichenhebel beliebig umgelegt werden (Rangiren).

Ferner können, wenn ein Signalhebel umgelegt, d. h. Fahrzeichen gegeben ist, auch diejenigen Weichen gestellt werden, welche für die Fahrrichtung ohne Einfluß sind, während die vom Zuge zu durchfahrenden oder die von Nebengeleisen nach dem betreffenden Fahrgeleise führenden Weichen, soweit dieselben in das Stellwerk einbezogen, fest verriegelt sind.

§ 8.

In dem Stellwerksraume ist in der Regel ein Morse-Sprechapparat oder ein Fernsprecher aufgestellt, durch welchen Anweisungen von dem diensthabenden Stationsbeamten an den bedienenden Weichensteller zu erteilen, sowie die Meldungen des Letzteren zu erstatten sind.

Die Vorschriften über die Bedienung dieser Verständigungsmittel oder der etwa sonst noch vorhandenen Blockeinrichtungen sind in der besonderen Dienst-anweisung enthalten.

II.

Vorschriften für das Befahren der Geleisgruppe.

§ 9.

Auch für die Geleisbezirke der Stellwerke bleibt die Verpflichtung der Stationsbeamten, daß dieselben,

bevor das Signal zur Ein- oder Durchfahrt für einen ankommenden Zug gegeben wird, sowie vor der Abfahrt eines jeden Zuges sich zu überzeugen haben, ob die Geleise, welche der Zug zu durchlaufen hat, frei und die betreffenden Weichen richtig gestellt sind, bestehen.

Bei den mit Signalen verbundenen Stellwerken muß der Stationsbeamte genau wissen, welche Weichen durch das zu ziehende Fahrsignal verriegelt werden. Die Umstellung der Weichen, welche häufig erst unmittelbar vor dem Ziehen des betreffenden Signales erfolgen darf, wird durch das Fahrsignal selbst kontrolliert.

Für die unter Signalverschluss liegenden Weichen gilt das Fahrzeichen als ein Merkmal ihrer richtigen Stellung.

Bei entlegenen Stellwerken kann — insbesondere bei solchen ohne optische Signale — die telegraphische Anzeige des Stellwärters, daß für eine beabsichtigte Fahrt die Geleise frei und die Weichen richtig gestellt sind, für den Stationsbeamten als Unterlage dienen, den Befehl zum Ziehen eines Fahrsignales zu erteilen. Die Eingangs erwähnte Verpflichtung ist dann für den betzöglichen

Stellwerksbezirk erfüllt, wenn der Stationsbeamte sich des Einverständnisses des Stellwärters gesichert hat.

Für die Stellwerke außerhalb der Bahnhöfe und Haltestellen (Bahnabzweigungen) gilt der Stellwärter selbst als Stationsbeamter im Sinne obiger Bestimmung, für einzelne Stellwerke auf den Stationen dann, wenn dieses ausdrücklich in der besonderen Dienstanweisung vorgeschrieben ist.

§ 10.

Die Anordnungen über alle Maschinen- und Wagenbewegungen, welche innerhalb der Geleisgruppe eines Stellwerkes ausgeführt werden sollen, gehen von dem diensthabenden Stationsbeamten oder dem Rangirmeister aus. Die erforderlichen Hebelumstellungen werden dem Stellwärter vermittelt des Fernsprechers, des Morse- oder eines für den Zweck eingerichteten besonderen Apparates mitgeteilt, geeigneten Falls auch mündlich oder durch besonders vorzuschreibende Signale.

§ 11.

Ueber vorzunehmende Rangirbewegungen hat der Rangirer den Wärter vorher zu verständigen und während derselben die jedesmal erforderlichen Weichenumstellungen dem Stellwärter aufzugeben, jedoch hat er sich in jedem Falle vorher zu überzeugen, daß die Weiche ungehindert passirt werden kann.

Zu Anordnungen über Stellung der Fahrsignale ist der Rangirmeister nicht befugt.

§ 12.

Für leer fahrende Maschinen, gleichviel ob dieselben die Station zu durchfahren, einen Zug angebracht oder zu übernehmen haben, gelten die Bestimmungen der Fahrordnung der betreffenden Station. Muß jedoch aus bestimmten Gründen von derselben abgewichen werden, so hat dieses auf besondere Anordnung und unter persönlicher Verantwortung des diensthabenden Stationsbeamten oder des von letzteren beauftragten Rangirers zu geschehen, welcher die Maschine begleiten und dem Stellwärter die betreffenden Weisungen erteilen muß. Nach Beendigung der Bewegungen giebt der Wärter den Weichen wieder die Normalstellung.

§ 13.

Das Aufschneiden einer Weiche ist verboten, da dies eine Zerstörung der Weiche oder der Leitungen bzw. eine Entgleisung des Zuges oder Fahrzeuges zur unmittelbaren Folge haben könnte. Erfolgt dennoch ein Aufschneiden, so ist der Station auf dem schnellsten Wege Meldung zu machen.

Bei den Weichen-Umstellvorrichtungen mit auffahrbaren Regulirhebeln wird durch das Aufschneiden ein Bolzen oder Stift abgeschnitten. Dadurch wird die Weiche von dem Stellwerk ausgeschaltet und folgt nicht mehr den Bewegungen des Stellhebels. Das stattgehabte Auffahren einer Weiche ist in erster Linie an der veränderten Stellung des Weichensignales zu erkennen, darf also einem aufmerksamen Stellwärter nicht entgehen.

Ist die Weichen-Umstellvorrichtung so eingerichtet, daß die Weiche nach geschehenem Auffahren in der Stellung, in welche sie gewaltsam gebracht ist, festgehalten wird, so ist das Vorkommniß auch dadurch zu erkennen, daß der Stellhebel nicht umgelegt werden kann. Die Weiche ist durch das Einsetzen eines neuen Bolzens, welches der Stellwärter selbst bewirken kann, wieder

betriebsfähig zu machen, doch hat der Wärter auch in diesem Falle, wenn das Auffahren weiter keine nachtheiligen Folgen gehabt hat, der Station Anzeige zu erstatten. Dasselbe gilt, wenn aufschneidbare Zungenverschlüsse (Spitzverschlüsse mit getrennter Zungenbewegung) vorhanden sind, also nichts abgeschnitten wird.

III.

Vorschriften für die Bedienung der Stellwerke.

§ 14.

Von den, ein Stellwerk bedienenden Weichenstellern (Stellwärtern) wird beim Gebrauche des Apparates Ruhe und Besonnenheit erwartet.

Beim Umlegen und Zurücklegen eines jeden Hebels am Stellwerk ist darauf zu sehen, daß derselbe vollständig und fest in die Endstellung gezogen, bzw. gedrückt wird, und daß die Klinken in die vorhandenen Nuten eingreifen und fest einfallen. Bei den Signalhebeln ist besonders darauf zu achten, daß dieselben nicht ruckweise und mit Heftigkeit umgelegt werden, namentlich muß das Zurücklegen in die Ruhelage langsam und gleichmäßig erfolgen, damit der Signalfügel sich ruhig niederlegt und nicht heftig in die horizontale Lage niederfällt, wodurch der Mechanismus Schaden leiden, auch ein Springen oder Herausfallen der farbigen Gläser aus den Blenden und ein Verlöschen der Laterne eintreten kann.

§ 15.

Sobald der Stellwärter von der Annäherung eines Zuges benachrichtigt wird, bzw. von der Station Auftrag zur Stellung eines bestimmten Signals erhält, hat er sich zunächst zu überzeugen, daß in seiner Geleisgruppe die Geleise frei sind, bejahenden Falles darauf diejenigen Weichenhebel umzulegen, welche auf dem betreffenden Signalhebel angegeben sind und erst dann durch Umlegen des Signalhebels für den Zug das Fahrsignal zu stellen.

In den Geleisbezirken der Stellwerke ohne Signalhebel müssen alle Rangirbewegungen und die Fahrten einzelner Maschinen eingestellt bzw. diejenigen Geleise frei gehalten werden, auf denen die Ein-, Aus- oder Durchfahrt eines Zuges angemeldet ist.

Bevor diese Geleise nicht frei sind, darf die Station Auftrag zum Ziehen des betreffenden Fahrsignales nicht erteilen.

Für das Stellen mehrerer Weichen, welche mit dem Stellwerk verbunden sind, gilt hinsichtlich der Bewegung die Reihenfolge, daß zuerst die in der Bewegungsrichtung zuletzt zu befahrende Weiche, dann die darauf folgenden und zuletzt die in der Bewegungsrichtung zuerst zu befahrende Weiche seitens des Stellwärters gestellt wird.

§ 16.

An der ausgeführten Stellung des Signalhebels darf nichts geändert werden, sobald die Maschine des Zuges das Fahrsignal erreicht hat und so lange nicht das Ende des Zuges die letzte von demselben zu durchfahrende Weiche der Geleisgruppe vollständig passirt hat. Erst nachdem der Zug die Geleisgruppe vollständig verlassen hat, wird zunächst der Signalhebel langsam zurückgelegt, darauf werden die Weichenhebel in die Ruhelage gebracht.

Bei den Stellwerken ohne Signalhebel ist hinsichtlich der Weichenhebel ähnlich zu verfahren.

§ 17.

Die Reihenfolge der die Geleisgruppe durchfahrenden Züge bestimmt der diensthabende Stationsbeamte nach Maßgabe der eingegangenen Zugmeldungen und verständigt hierüber den Stellwärter.

§ 18.

Erhält der Stellwärter in kurzen Zwischenräumen mehrere Anmeldungen von Zügen, welche nicht gleichzeitig passiren dürfen, so hat er die Reihenfolge der Anmeldungen und Anweisungen genau zu vermerken und in dieser Reihenfolge die Signale in der Weise zu geben, dass nach Durchfahrt des ersten Zuges zunächst der Signalhebel für denselben langsam zurückgelegt, darauf die Weichenhebel wieder in die Ruhelage gebracht und dann erst nach Vorschrift des § 15 die Hebel für den zweiten angemeldeten Zug umgelegt werden. Die für den vorübergehenden Zug umgelegten Weichenhebel, welche auch für den sofort folgenden Zug umgelegt werden müssen, brauchen nach Abstellung des ersten Signals nicht erst zurückgestellt zu werden.

Für Züge, welche gleichzeitig verkehren dürfen, kann und muß bei kurz aufeinander folgenden Anmeldungen das Signal auch für den zweiten Zug auf „Fahrt“ gestellt werden, wenn auch der erste Zug die Geleisgruppe noch nicht verlassen hat oder noch nicht in dieselbe eingefahren ist.

§ 19.

Sobald ein Zug durchgefahren und ein anderer Zug nicht angemeldet ist, müssen sämtliche Hebel in Ruhe gestellt werden, und zwar stets zunächst die Signalhebel und dann die Weichenhebel.

§ 20.

Der Stellwärter darf nie ohne Anweisung des diensthabenden Stationsbeamten irgend ein Fahrsignal ziehen.

§ 21.

Ob der Stellwärter ein Buch zur Eintragung der im Zugmeldedienst oder aus anderer Veranlassung gewechselten Depeschen zu führen hat, wird in der besonderen Dienstanweisung des Stellwerkes festgesetzt.

Werden die mit dem Morseapparat gegebenen und empfangenen Depeschen nicht eingetragen, so hat der Stellwärter, wenn von ihm Depeschen gegeben werden, den Papierstreifen seines Apparates mit laufen zu lassen, damit dieser alle erhaltenen und gegebenen Depeschen nachweist. Der Streifen darf bei Vermeidung von Strafe nicht zerrissen werden.

§ 22.

Findet ausnahmsweise ein Fahren auf dem falschen Geleise statt, so wird bei den mit Signalhebeln versehenen Stellwerken ein Fahrzeichen nicht gegeben. Der betreffende Zug muß am Signalmast halten, wo die Anweisung zur Weiterfahrt bei stehendem Haltezeichen durch den an Ort und Stelle be-

findlichen Stationsbeamten oder durch einen von dem letzteren mit schriftlichem Auftrag versehenen Boten übermittelt wird.

Wenn aus irgend einer Veranlassung (Reissen des Drahtzuges, Aenderung oder Versetzung der Signalmaste) die festen optischen Signale außer Betrieb gesetzt sind, so hat der Stellwärter gleichwohl jedesmal vor der Aus- oder Einfahrt eines Zuges die betreffenden Signalhebel im Stellwerk umzulegen, um die mit der Fahrstrasse in Verbindung stehenden Weichen zu sichern, überhaupt das Stellwerk in derselben Weise zu bedienen, als ob die Signale mit demselben in Verbindung wären.

Findet die Verriegelung der Weichen durch eine besondere Fahrstrassen-Verriegelungsvorrichtung statt, so ist diese zu bedienen, wenn auch kein Signal gezogen werden kann.

IV.

Vorschriften für die Beaufsichtigung, Behandlung und Instandhaltung der Stellwerke.

§ 23.

Die Stellwerke stehen unter der dauernden Aufsicht des Bahnmeisters; die Ueberwachung der mit dem Stellwerk vereinigten Blockeinrichtungen liegt dem Telegraphenaufseher ob.

Der Bahnmeister und der Telegraphenaufseher haben daher den mit der Bedienung eines solchen Stellwerkes beauftragten Wärter mit der Handhabung des Apparates in allen seinen Theilen bekannt zu machen.

Die Controle über die zweckmäßige und sorgfältige Unterhaltung der Stellwerke übt die Bauinspektion; die Telegrapheninspektion die über die electrischen Anlagen.

Beide Dienststellen haben vorkommenden Falles für schleunigste Wiederherstellung beschädigter Theile, sowie dafür zu sorgen, daß von den leicht abgängig werdenden Theilen stets Vorrathsstücke in angemessener Zahl gehalten werden.

§ 24.

Der Stellwärter hat die ihm ertheilten Anweisungen genau zu beachten und ist für die richtige Gangbarkeit des Apparates verantwortlich. Er hat daher täglich vor Antritt des Dienstes, und zwar mindestens eine halbe Stunde vor Beginn desselben, das Stellwerk und die zu demselben gehörenden Gestänge, Drahtzüge und Weichen zu revidieren und dabei vorzugsweise zu achten auf den guten und leichten Gang der Weichen und Signale, das vollständige Anliegen der Weichenzungen bei jeder Endstellung der Hebel, sowie auf die richtige Stellung der Signalfügel beim „Halt“- und „Fahrt“-Signal. Findet sich dabei irgend ein Mangel oder eine Unregelmäßigkeit, welche er nicht beseitigen kann, so ist dem diensthabenden Stationsbeamten und dem Bahnmeister sofort Anzeige zu erstatten. Eine Unregelmäßigkeit in den electrischen Blockeinrichtungen hat der diensthabende Stationsbeamte dem Telegraphenaufseher behufs Abhülfe mitzutheilen. Der abzulösende Wärter hat sich nicht eher von seinem Posten zu entfernen, bis die entdeckten Mängel beseitigt oder doch in vorschriftsmäßiger Weise gemeldet sind und daher für Abhülfe gesorgt ist.

§ 25.

Das Stellwerk soll stets in allen Theilen sauber erhalten werden.

Der Wärter ist deshalb verpflichtet, die Handgriffe der Hebel und die sonstigen blanken und dem Auge sichtbaren Theile des Apparates täglich zu putzen, genügend abzureiben und seinem Nachfolger rein zu übergeben.

Der Wärter hat ferner darauf zu halten, daß alle drehbaren und sich reibenden Theile, z. B. die Schubstangen, die Weichen- und Signalriegel, sowie deren Sperrungen im Stellwerk, die Scharnierbolzen und Drehbolzen der Winkelhebel, Ausgleich- und Weichen-Umstellvorrichtungen, die Achsen der etwa vorhandenen Tragrollen für die Weichengestänge, die Kettenrollen u. s. w. stets gehörig von Schmutz gereinigt und genügend eingeölt werden.

Die etwa vorhandenen Abscheerbolzen sollen so eingesteckt sein, daß der Kopf oben, die Mutter unten sich befindet. Der Stellwärter hat täglich mindestens einmal sich zu überzeugen, daß die Bolzen fest sitzen und im Bedarfsfalle dieselben nachzuziehen.

Jeder Bolzen soll am Kopf gestempelt und numerirt sein. Der Bahnmeister hat zu notiren, welche Nummer der Bolzen eines jeden Spitzenverschlusses führt und allwöchentlich zu revidiren, ob die richtigen Bolzen noch vorhanden sind. Der Stellwärter erhält eine Anzahl gestempelter und numerirter Bolzen zum Ersatz für die in § 13 vorgesehenen Fälle. Die Nummern dürfen mit denen der eingezogenen Bolzen nicht übereinstimmen. Diese Ersatzbolzen sind in einem vom Bahnmeister versiegelten Packet aufzubewahren. Muß ein Bolzen ausgewechselt werden, so hat der Stellwärter das Packet zu öffnen, einen Bolzen zu entnehmen, dem Bahnmeister aber unverzüglich von dem Geschehenen unter Ueberreichung des abgeschnittenen Bolzens Anzeige zu machen. Die Wiederversiegelung der verbliebenen Ersatzbolzen besorgt der Bahnmeister.

Die zu den Signalleitungen dienenden Ketten und Signalzugrollen sind ebenfalls zeitweise zu ölen, damit dieselben leicht beweglich bleiben. Es ist ferner darauf zu achten, daß keine fremden Gegenstände in die die Hebel umschließenden Schutzkasten und zwischen die in denselben befindlichen Gestänge gelangen, da hierdurch das Ziehen des betreffenden Hebels erschwert oder unmöglich gemacht wird.

Alle während der Bedienung des Stellwerkes eintretenden aufsergewöhnlichen Vorkommnisse und Wahrnehmungen hat der Stellwärter dem Stationsvorsteher und dem Bahnmeister alsbald zu melden. Meldungen über die mit den Apparaten verbundenen electrischen Einrichtungen hat der Stationsvorsteher dem Telegraphenaufseher mitzutheilen.

Ist der Stellwärter durch seinen Dienst dauernd oder ohne größere Unterbrechungen an den Stellwerksraum gefesselt, so wird ihm für bestimmte Zeiten ein Arbeiter beigegeben, der nach seinen besonderen Anordnungen die Revision und das Schmieren der Rollen, Hebel, Ausgleich- und Umstellvorrichtungen, vorzugsweise der außerhalb befindlichen Anlagen, zu besorgen hat.

§ 26.

Die an das Stellwerk angeschlossenen Weichen müssen hinreichend weit aufschlagen (100—130 mm). Der verstellbare Angriffshebel ist darnach auszureguliren. Bei den Weichen-Umstellvorrichtungen ist mit Sorgfalt darauf

zu sehen, daß zu jeder Zeit bei jeder Stellung der sichere Zungenschluß durch eine genügend lange Stützfläche gewährleistet wird (daß „Ueberdeckung“ vorhanden ist).

Der Wärter hat ferner darauf zu achten, daß die Scharnierbolzen in den Weichengestängen, sowie in den Verbindungsstangen der Weichen nicht schlottern. Zeigen sich diese Bolzen lose, so ist anzunehmen, daß die eine oder die andere der beiden Zungen sich nicht stets an die zugehörige Fahr-schiene fest anlegt.

Sofern Spitzenverschlüsse nicht verwendet werden, ist beim Auswechseln einer Weichenzunge darauf zu halten, daß die Verbindungsstange zwischen den beiden Zungen genau die frühere Länge behält, da durch eine Veränderung der Länge dieser Stange der sichere Schluß der Zunge unmöglich gemacht wird.

§ 27.

Bei den gekuppelten Weichen müssen die zu einer Leitung gehörigen Umstellvorrichtungen gleiche „Ueberdeckung“ (gleichmäßig vertheilte Stützflächen) haben, damit nicht die eine Weiche früher zum Schluß gebracht wird, als die andere, sondern beide gleichzeitig.

§ 28.

Zur Ausgleichung der durch die Wärme oder Kälte hervorgerufenen Längenveränderung sind die Drahtzüge für Weichen und Signale theils mit selbstthätig wirkenden Ausgleichvorrichtungen und Spannschrauben, theils nur mit Spannschrauben versehen.

Die Spannschrauben eines geschlossenen Drahtzuges müssen zur Erhaltung einer gleichmäßigen Spannung bei einer vorzunehmenden Regulirung stets beide gleichmäßig gelüftet oder angezogen werden.

Die ordnungsmäßige Bedienung dieser Schrauben erfordert einige Uebung. Dem Stellwärter ist erst dann gestattet, die Schrauben zu benutzen, wenn er dazu von seinem vorgesetzten Bahnmeister angelernt ist und dieser ihm gestattet hat, im Bedarfsfalle die Spannungen mittelst der Schrauben zu reguliren. Bis dahin hat sich der Stellwärter jeglicher Bedienung der Spannschrauben zu enthalten, bei vorkommenden Unregelmäßigkeiten rechtzeitig dem Bahnmeister Anzeige zu machen.

§ 29.

Der Zutritt zu den Stellwerken ist Unbefugten zu verwehren.

§ 30.

Der Bahnmeister hat jedes Stellwerk einer fortgesetzten eingehenden Revision zu unterziehen, dabei für jederzeitige gute Instandhaltung und genaue Gangbarkeit desselben Sorge zu tragen.

Ueber seine Beobachtung hat er monatlich, im Falle einer eintretenden erheblichen Störung in der Benutzung des Stellwerkes sofort an die Bauinspektion zu berichten.

Ueber jedes Stellwerk führt die Bahnverwaltung ein Revisionsbuch. Aus demselben muß die Bauart des Stellwerkes, der Leitungsgegenstände, die Geleisgruppe, die Verschlusstabelle genau zu ersehen sein. Alle während des Betriebes vorkommenden Aenderungen sind in dem Buch zu vermerken.

Zweimal in jedem Jahre muß eine außerordentliche Revision eines jeden Stellwerkes stattfinden. An derselben haben sich der Bau- und Telegraphen-inspector zu betheiligen. Ueber diese Revisionen und deren Ergebnisse sind Niederschriften im Revisionsbuch zu machen.

