

- b) das abgestellte Triebfahrzeug profilfrei steht,
- c) die Rauchfangklappen geschlossen sind,
- d) die Steuerungseinrichtungen sich in Ruhestellung befinden,
- e) die Handbremse angelegt und, falls erforderlich,
- f) die Stromzufuhr unterbunden ist.

(4) Beim Aus- und Einfahren und bei Fahrten auf dem Bahnhofsgelände ist der Heizer verpflichtet, Fahrzeug und Fahrstraße mit zu beobachten.

(5) Spitzen- und Schlußsignale dürfen erst nach dem Abstellen des Triebfahrzeuges im Schuppen gelöscht werden.

§ 6

Anheizen der Dampftriebfahrzeuge

(1) Ein Dampftriebfahrzeug darf erst angeheizt werden, wenn der Kessel mindestens bis zur Marke des niedrigsten Wasserstandes gefüllt ist. Die Steuerungseinrichtungen müssen in Ruhestellung und der Regler muß geschlossen sein. Der Wasserstand im Kessel ist durch Öffnen der Wasserstands- und Probierhähne zu prüfen.

(2) Wasserstände und Druckmesser sind gut zu beleuchten. Die Wasserstandsgläser müssen Schutzvorrichtungen haben, die erst entfernt werden dürfen, wenn die Wasserstandsgläser nicht unter Druck stehen.

(3) Der Wasserstand im Kessel ist möglichst gleichmäßig zu halten. Er darf nicht unter die Marke des festgesetzten niedrigsten Wasserstandes sinken. Geschieht dies trotz Benutzung aller Speisewasservorrichtungen in gefährdender Weise oder werden starke Undichtheiten, erglühte Kesselteile oder Einbeulungen bemerkt, so ist sofort das Feuer vom Rost zu entfernen und darauf dem Ortsaufsichtführenden unverzüglich Kenntnis zu geben.

(4) Alle Wasserstands Vorrichtungen sind ständig zu benutzen. Hähne oder Ventile sind täglich und wiederholt zu prüfen. Mängel, insbesondere Verstopfungen, sind sofort zu beseitigen.

(5) Die gesetzlich vorgeschriebenen zwei Speisewassereinrichtungen müssen ständig betriebsfähig sein.

(6) Der Dampfdruck darf die festgesetzte höchste Spannung nicht überschreiten. Steigt der Druck zu hoch, so ist der Kessel aufzuspeisen und die Feueranfandung zu vermindern. Blasen beim Überschreiten des höchstzulässigen Druckes die Sicherheitsventile nicht ab, so sind sie sofort durch Sachverständige überprüfen zu lassen. Es ist verboten, die Belastung der Sicherheitsventile selbst zu ändern.

(7) Bei leerem Kessel ist am Regler stets ein Schild mit roter Aufschrift „Kessel ohne Wasser!“ anzubringen.

(8) Bei allen anderen Kesselarbeiten ist die Arbeitschutzbestimmung 820 — Betriebsvorschriften für Kesselwärter von Landdampfkesseln und auf Fahrzeugen der Binnenschifffahrt — (GBl. 1952 S. 475, Ber. S. 730) zu beachten.

Verhalten während der Fahrt

§ 7

(1) Während der Fahrt gilt der Führer eines Triebfahrzeuges als Ortsaufsichtführender.

- (2) a) Stellt dieser fest, daß sich in oder an dem von ihm befahrenen Gleis Personen befinden, welche die von ihm abgegebenen Achtungssignale nicht aufnehmen, so hat er den Zug bzw. das Triebfahrzeug sofort anzuhalten;

b) bemerkt der Heizer oder Beimann eines Triebfahrzeuges, daß der Führer nach Abgabe der Achtungssignale weiterfährt, diese Signale jedoch von den auf der Strecke befindlichen Personen nicht aufgenommen werden, so hat er den Führer aufmerksam zu machen und notfalls selbst einzugreifen und den Zug bzw. das Triebfahrzeug anzuhalten;

c) bei Nebel ist Regelspitzensignal zu führen und die Geschwindigkeit herabzumindern; außerdem sind in kurzen Zeitabständen Achtungssignale zu geben.

§ 8

(1) Zug- und Vorspannlok haben auf den Bahnhöfen stets soweit vereint (gekuppelt) zu fahren, wie eine gemeinsame Fahrt möglich ist. Der jeweilige an erster Stelle fahrende Lokführer hat die Verantwortung für die Fahrt und gibt die Signale mit der Dampfpeife.

(2) Zwei Loks, welche zeitweise die gleiche Fahrstraße benutzen, ohne als Zug- oder Vorspannlok zusammenzuehören, haben in mäßiger Geschwindigkeit und in einem solchen Abstand zu fahren, daß ein Auffahren verhindert wird. Der vorfahrende Lokführer hat, wenn er anhalten muß, Achtungssignale mit der Dampfpeife zu geben. Der nachfolgende Lokführer hat mit besonderer Vorsicht zu fahren und die vorfahrende Lok ständig zu beobachten.

§ 9

(1) Wird eine unbesetzte Ellok oder ein Triebwagen durch fremde Kraft fortbewegt, so ist der Führerstand abzuschließen.

(2) Während der Fahrt einer besetzten Ellok muß die Tür zwischen Führerstand und Motorraum unverschlossen sein. Bei Triebwagen ist die Tür zwischen Führerstand und dem nächsten Abteil ebenfalls unverschlossen zu halten.

Das Betreten des Schalter- oder Schutzraumes bei eingeschaltetem Hauptschalter ist, wenn die unter Spannung stehenden Teile nicht abgekleidet sind, untersagt.

(3) Bei fahrenden Triebfahrzeugen sind entweder die Führerstandtüren zu schließen oder Abschlußketten einzuhängen. Es ist verboten, sich aus dem Führerstand hinauszubeugen.

(4) Durch Tore, Lademaße, über Drehscheiben und Schiebebühnen ist langsam und vorsichtig zu fahren. Zum Befahren von Drehscheiben und Schiebebühnen ist die Zustimmung des Wärters erforderlich.

(5) Der Führer eines Triebfahrzeuges darf nicht zulassen, daß sich jemand während der Fahrt auf Fahrzeugdächern, Schlepptendern, Wasser- und Kohlekästen oder auf dem Umlauf und den Pufferträgern der Triebfahrzeuge aufhält. Das Betreten des leeren Kohlenraumes zum Vorziehen der Kohle darf während der Fahrt nur vom Führerstand aus und mit Wissen des Lokführers erfolgen. Hierbei ist das Besteigen von Umläufen oder Wasserkästen verboten.

(6) Wird während der Fahrt ein Heizrohr in starkem Maße undicht, so ist es möglichst bei niedrigem Druck mit einem Pfropfen am hinteren Ende zu verschließen. Das Verschließen des gleichen Rohres an beiden Enden ist verboten.