

Abschnitt XIII. Bergwerksbahnen

(Grubenbahnen, Grubenanschlußbahnen)

1. Bahnpersonal**§ 207**

(1) Im Bahndienst darf nur beschäftigt werden, wer dem Werksleiter seine Befähigung dazu nachgewiesen hat. Die Technische Bezirks-Bergbauinspektion kann verlangen, daß die Lokomotivführer die Befähigung auch ihr gegenüber nachweisen.

(2) Farbsinnschwache, nachblinde oder schwerhörige Personen dürfen im Bahndienst nicht beschäftigt werden.

(3) Den Weisungen der Bahnbediensteten zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Bahnverkehr ist Folge zu leisten.

§ 208

(1) Die Zugbesetzung (Lokomotivmannschaft und Zugbegleiter) ist während der Fahrt einem Zugführer zu unterstellen. Wenn kein besonderer Zugführer vorhanden ist, gilt der Lokomotivführer als Zugführer.

(2) Lokomotiven dürfen nur von den dazu bestellten Personen geführt werden.

(3) Dampflokomotiven mit Ausnahme der Speicherdampflokomotiven müssen mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein. Der Heizer muß mit der Handhabung der Lokomotive so weit vertraut sein, daß er sie im Notfall bedienen und stillsetzen kann.

2. Mitfahren auf Lokomotiven und Zügen**§ 209**

Dienstlich nicht dazu Berechtigte dürfen auf den Lokomotiven nur mit besonderer Erlaubnis der zuständigen Aufsichtsperson mitfahren. Auf den Wagen mitzufahren ist ihnen verboten.

3. Regelmäßige Personenbeförderung**§ 210**

Regelmäßige Personenbeförderung auf Bergwerksbahnen bedarf der Genehmigung der Technischen Bezirks-Bergbauinspektion und der Arbeitsschutzinspektion. Die Bedingungen sind von ihnen gemeinsam festzulegen.

4. Fährbetrieb**§ 211**

In den Zügen muß eine ausreichende Anzahl von Wagen mit Bremsen vorhanden sein.

§ 212

Züge und einzeln fahrende Lokomotiven müssen bei Dunkelheit und bei starkem Nebel an der Spitze weiße und am Schluß rote Lichter führen. §

§ 213

Die im Fährbetrieb zur Anwendung kommenden Signale und Zeichen sind in einer von der Technischen Bezirks-Bergbauinspektion zu genehmigenden Signalordnung festzulegen.

§ 214

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit darf nicht überschritten werden. Sie ist vom Werksleiter für die einzelnen Streckenabschnitte festzulegen.

§ 215

(1) Bei Wegeübergängen ohne Schranken ist an der LP-Tafel (Läute- und Pfeiftafel) ein Achtungssignal zu geben und die Läutevorrichtung bis zum Erreichen des Überganges zu betätigen. Bei unsichtigem Wetter oder bei der Annäherung von Wegebenutzern ist das Achtungssignal zu wiederholen.

(2) Die gleichen Warnzeichen sind zu geben, wenn Personen oder Fuhrwerke auf der Bahnstrecke oder in gefährlicher Nähe bemerkt werden.

§ 216

(1) Geschobene Züge dürfen — die Lokomotive nicht mitgerechnet — bei Normalspur nicht länger als 180 m, bei Schmalspur nicht länger als 140 m sein.

(2) Der Spitzenwagen muß mit einer Person des Fährbetriebes besetzt oder von einer solchen begleitet sein. Diese hat die erforderlichen Signalmittel bei sich zu führen und mit ihnen die nötigen Signale zu geben.

(3) In Tagebauen müssen bei geschobenen Zügen der Spitzen-, Mittel- und Schlußwagen mit einem Hörzeichengeber (Klangring) versehen sein, der sich beim Schieben des Zuges zwangsläufig einschaltet.

§ 217

(1) Stillstehende Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern.

(2) Von Hand bewegte Wagen, auch Kleinwagen, müssen bei Dunkelheit oder starkem Nebel mit Lichtern versehen sein.

(3) Lokomotiven müssen beaufsichtigt werden, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig sind. Auf freier Strecke befindliche Lokomotiven müssen stets beaufsichtigt sein.

§ 218

Bleibt ein Zug auf freier Strecke liegen, so muß ihn der Zugführer gegen Gefährdung durch andere Fahrzeuge sichern.

5. Streckensicherung**§ 219**

(1) Strecken, auf denen die gewöhnlich zugelassene Fahrgeschwindigkeit vermindert werden muß, sind kenntlich zu machen, desgleichen Strecken, die nicht befahren werden dürfen.

(2) Gleisenden müssen durch Gleissperren gesichert sein.

§ 220

Weichen müssen, soweit es die Betriebsverhältnisse erfordern, beleuchtet, verschlossen oder anderweitig gesichert sein.