

b) vom Werksarzt für diese Beschäftigung als | Lokomotive und deren Einsatz entscheidet der zu-
tauglich befunden wurde, i ständige Werkmeister oder Maschinensteiger.

c) eine Ausbildung von 12 Wochen nach der Aus- j (2) Die E-Lok-Führer sind zugleich Zugführer. Sie
bildungsordnung (Anlage 1) erhalten und vor j sind Vorgesetzte der Zugmannschaft und haben
einer Prüfungskommission entsprechend der diese über ihre Arbeit zu unterrichten.
Prüfungsordnung (Anlage 2) seine Befähigung
zu dieser Beschäftigung nachgewiesen hat.
Über die Prüfung ist ein Protokoll (Anlage 3)
anzufertigen, das von- der Betriebsleitung auf-
zubewahren ist. (3) Wird ein besonderer Zugführer eingesetzt
(z. B. bei Personenbeförderung), so ist der E-Lok-
Führer diesem unterstellt.

(2) Von dieser Ausbildung und Prüfung können
E-Lok-Führer befreit werden, die sich im drei-
jährigen Fahrdienst vor Verkündung dieser Arbeits-
schutzbestimmung bewährt haben.

(3) Die E-Lok-Führer müssen ihre Befähigung der j
Arbeitsschutzinspektion und der Technischen Be-
zirks-Bergbauinspektion auf Verlangen nachweisen |
können. I

(4) Die E-Lok-Führer müssen jährlich einmal auf
ausreichende Sehkraft, Hörvermögen und sonstige
Berufstauglichkeit ärztlich untersucht werden. Die
Kosten hat der Betrieb zu tragen.

§ 4

Unterweisungen und Pflichten

(1) Den E-Lok-Führern sind die für ihre Arbeit in
Frage kommenden Betriebsvorschriften und Dienst-
anweisungen vom Betriebsleiter oder dessen Beauf-
tragten auszuhändigen und zu erläutern. Die E-Lok-
Führer haben die Unterweisung und den Empfang
der Betriebsvorschriften und Dienstanweisungen
schriftlich dem Betriebsleiter oder dessen Beauf-
tragten zu bestätigen.

(2) Die E-Lok-Führer haben an den regelmäßigen
Unterweisungen teilzunehmen. Bei dreimaligem un-
begründeten Fernbleiben kann die Fahrberech-
tigung eingezogen werden.

(3) Die E-Lok-Führer haben in allen während des
Betriebes auftretenden Fällen, die Gefahr für Per-
sonen oder Betriebseinrichtungen zur Folge haben
können, sofort die Lokomotive anzuhalten und
Mängel nach Möglichkeit zu beseitigen. Ist dies nicht
möglich, so ist dem Aufsichtführenden unverzüglich
Meldung zu erstatten.

(4) Die E-Lok-Führer sind für die Betriebsfähig-
keit ihrer Lokomotive und ihres Zuges, für die Ver-
wendungsfähigkeit der Signalvorrichtungen (Läut-
werk, Pfeife, Laternen, Nebelhorn, Knallkapseln)
und für die Zugbeleuchtung verantwortlich. Sie
haben dafür zu sorgen, daß Werkzeuge und Ge-
räte sowie Feuerlöscher, Kabelstange, Erdungs-
stange und Hemmschuhe vollzählig vorhanden und
in Ordnung sind. Sie müssen mit der Signalordnung
und den Dienstanweisungen vertraut sein. §

§ 5

Betriebsbefugnisse

(1) Die E-Lok-Führer sind dem für die jeweilige
Schicht verantwortlichen Fahrbetriebsleiter oder
Fördersteiger unterstellt. Die Fahrbereitschaft der

§ 6

Übernahme bei Schichtwechsel

(1) Die E-Lok-Führer haben ein Fahrtenbuch zu
führen, in das alle Vorkommnisse während des Be-
triebes einzutragen sind, insbesondere festgestellte
Mängel an der E-Lok, an der Strecke, an elek-
trischen Einrichtungen, an Signalanlagen usw.
Mängel, die die Betriebssicherheit nicht gefährden
und während des Betriebes nicht abgestellt werden
können, sind der Ablösung und der Aufsicht zu
melden. Der Ablösende hat bei Beginn der Schicht
das Fahrtenbuch gegenzuzeichnen. Das Fahrtenbuch
ist alle zwei Tage vom jeweiligen Ober-Lok-Führer
zu kontrollieren und mit seinem Sichtvermerk zu
versehen.

(2) Die E-Lok-Führer haben sich vor der Inbe-
triebnahme ihres Zuges bzw. bei der Übernahme zu
vergewissern, ob

- a) das Luftmanometer den vorgeschriebenen
Druck anzeigt und der Kompressor richtig zu-
und abschaltet,
- b) die Bremsen der Lokomotiven und der Brems-
wagen einwandfrei arbeiten (Bremsprobe),
- c) die Stromabnehmer in Ordnung und leicht zu
bewegen sind,
- d) die Sandstreukästen mit feinem, abgeseibten,
trockenen Sand gefüllt und die Fallrohre
nicht verstopft sind,
- e) bei ausgeschaltetem Hauptschalter (Automat)
sich das Handrad des Fahrschalters leicht in
alle Fahr- und Bremsstellungen bringen läßt,
- f) sämtliche zugänglichen Schmiergefäße ge-
nügend Öl aufweisen und die Schmierung der
Achsenlager ausreicht,
- g) angesammeltes Wasser und öl durch öffnen
der Ablaßhähne an Ölabscheidern und Haupt-
luftbehältern entfernt sind und ob dieselbe
Kontrolle auch an den Wagen durchgeführt ist,
- h) die Bremsklötze gut anliegen und nicht zu
stark abgeschliffen sind,
- i) bei bremsloser Zugverkehr die Läutevor-
richtungen an den Spitzen- und Schlußwagen
und in der Mitte des Zuges in Ordnung sind,
- k) genügend Bremswagen im Zuge vorhanden
und diese in Ordnung sind,
- l) die Lichtenanlage für Nacht- und Nebelfahrt in
Ordnung ist und das Schlußlicht brennt,
- m) die Lüfter ordnungsgemäß laufen,
- n) die Maschinen- und Wagenkupplungen in Ord-
nung sind,
- o) die Signalvorrichtungen funktionieren.