



1 Bahnbetrieb

Allgemein:

Der gesamte Betrieb auf der Anlage hat von allen Beteiligten so durchgeführt zu werden, daß eine größtmögliche Sicherheit für Fahrpersonal, Gäste, Besucher, rollendes Material und Gleisanlage gewährleistet ist. Der Fahrtagsverantwortliche ist angehalten, Personen oder Fahrzeuge welche die Sicherheit gefährden zu ermahnen und bei Nichtbefolgung von der Anlage zu verweisen.

1.1 Fahrtagsverantwortlicher

Für jeden öffentlichen Fahrtag ist ein Fahrtagsverantwortlicher einzuteilen. Er trifft Entscheidungen vor Ort. Bei Dienstanwesenheit eines Vorstandes oder Beirates ist dieser automatisch Fahrtagsverantwortlicher, es sei denn er ist als Lokführer eingeteilt.

1.2 Dienstplan

Der Jahresdienstplan für den Fahrdienst wird vom Vorstand bzw. eines von diesem beauftragten Mitgliedes in Abstimmung mit den Mitgliedern erstellt und im Vereinsheim ausgehängt sowie jedem Eingeteilten ausgehändigt. Die Anzahl der Dienste pro Jahr und Mitglied regelt die Jahreshauptversammlung.

Bei Verhinderung hat der Verursacher rechtzeitig für Ersatz (in der Regel Tausch mit anderem Vereinsmitglied) zu sorgen und die Änderung dem Dienstplanersteller¹ mitzuteilen.

Pro Fahrtag werden mindestens zwei Personen als Fahrpersonal eingeteilt. Diese wechseln sich ab. Ferner ist ein Schaffner und ein Kassier² festzulegen.

Fahrtage beginnen in der Regel um 11 Uhr und enden um 17 Uhr. Mit dem Anheizen der Lok, dem Herrichten der Fahrzeuge usw. ist mindestens 1 Stunde vorher zu beginnen. Pausen werden entsprechend dem Besucherandrang und unter dem Personal abgestimmt.

Abweichungen hiervon sind nach Absprache mit dem Fahrtagsverantwortlichen jederzeit möglich, sofern der Gesamtbetrieb gewährleistet bleibt. Bei schlechter Witterung kann der Betrieb früher beendet werden, die Entscheidung trifft der Fahrtagsverantwortliche. Das eingeteilte Personal bleibt aber auf jeden Fall bis 14 Uhr auf der Anlage für den Fall, daß am Nachmittag Wetterbesserung eintritt. Auch bei zweifelhaftem Wetter hat das eingeteilte Personal zum Dienstbeginn zu erscheinen. Im Übrigen wird von einer gewissen Flexibilität ausgegangen, wenn entsprechender Andrang herrscht und länger als normal gefahren werden muß.

1.3 Betriebstagebuch

Über jeden Fahreinsatz ist ein Betriebstagebuch zu führen mit Angaben zur Fahrzeit, eingesetzten Fahrzeugen, eingesetztem Personal, sowie besonderen Vorfällen. Das Betriebstagebuch wird als Formblattsammlung geführt und im Ordner „Betriebsbuch“ abgelegt. Verantwortlich für die Führung des Betriebstagebuches ist jeweils der Fahrtagsverantwortliche der es am Schluss des Fahrtags auch abzuzeichnen hat.

¹ Rolf Dölle

² Bei geringem Fahrgastandrang kann die Aufgabe des Kassiers auch vom Schaffner wahrgenommen werden



Schwäbischer Eisenbahnverein e.V. Dampfbahn KÜRNBACH



Handbuch für den Betrieb der Dampfbahn KÜRNBACH

Teil A: Anweisungen

Muster für Jahresdienstplan

Dienstplan für die Fahrtage in Kürnbach 2008

Fett gedruckt ist der Fahrtagsverantwortliche (Vorstand oder Beirat)
oder in Ausnahmefällen eine von ihm bestimmte Person

14.03.2008

Bei notwendigem Dienstaustausch selbst um Ersatz suchen und Änderung Rolf Dölle melden!

Dienstbeginn für alle 10:00 Uhr!!!
Jeweils von 11:00 - 17:00 Uhr Fahrbetrieb

	Fremd-Lok	1 Lokführer	2 Lokführer	3 Lokführer/Springer	4 Schaffner	5 Kasse	6 Zusatz/Springer	7 für
So 13.04.	Saisonbeginn	Dölle	Pohl	Baur	Hegel Bertram	Röschinger	Hofmann A.	4
So 27.04.	Fahrttag	Ehrle	Hirthe, St.	Hirthe, G.	Hegel Bertram	Sauter		
So 04.05.	Vor 40 Jahren	Amberg, C. Fischer, St.	Xeller	Rudin	Fischer, W.	Röschinger	Bücheler	4, 5
So 11.05.	Fahrttag	Dietrich	Schreiber	Baur	Riehlein	Sauter		
So 18.05.	Oldtimer Motorrad Treffen	Xeller	Schlawin J.	Schlawin P.	Hegel Bertram	Hirthe G.		
So 25.05.	Oldtimer-Schleppertreffen	Dölle	Ehrle	Rudin	Hofmann A.	Baur	Sauter	5
Sa/So 07./08.06.	10. Kürnbacher Dampffest							
So 22.06.	Fahrttag	Fischer St.	Hirthe, G.	Riehlein	Pudlo	Sauter		5
So 29.06.	Handwerkertag	Amberg, C.	Xeller	Hirthe, G.	Baur	Bücheler		4, 5
So 13.07.	Fahrttag	Fischer W.	Hirthe, G.	Amberg, HJ	Röschinger	Sauter		5
So 27.07.	Gespannfahrer	Rudin	Fischer W.	Schlawin P.	Röschinger			
So 10.08.	Fahrttag	Schreiber	Amberg, HJ.	Hofmann A.	Hegel Bertram	Sauter		
So 17.08.	Kinderfest	Dölle	Amberg, HJ	Fischer St.	Hegel Bertram	Pudlo		
So 24.08.	Fahrttag	Fischer W.	Schreiber	Riehlein	Riehlein J.	Sauter		
Sa 23.08.	Meckenbeuren	Dölle	Ehrle	Dietrich				
So 24.08.	Meckenbeuren	Dölle	Ehrle	Dietrich	Fischer St.	Bücheler		
So 31.08.	Museumsfest	Baur	Amberg, C.	Rudin	Amberg, HJ.	Pudlo		
So 14.09.	Fahrttag	Riehlein	Hofmann A	Hegel	Riehlein J.	Sauter		
So 14.09.	Frickingen	Pudlo	Dietrich	Xeller				
So 21.09.	Schlachtfest	Dietrich	Amberg, C.	Hirthe St.	Hirthe, G.	Sauter	Bücheler	2,4,5
So 28.09.	Fahrttag	Dietrich	Pohl	Schlawin J.	Schlawin P.	Hirthe G.		
So 12.10.	Herbstmarkt	Dölle	Ehrle	Pohl	Hegel Bertram	Pudlo	Baur	2,3,3
So 26.10.	Abdampfen	Amberg, C.						
So 25.11.	Baumarkt SELG	Xeller	Rudin	Hofmann A.	Hegel Bertram	Pudlo		
		Pohl	Fischer W.	Fischer St.	Röschinger			
So 14.09.	Tettnang	Dölle	Ebert	Hirthe G.	Hirthe St.	Fischer St.		



Betriebstagebuch

Datum: _____

Veranstaltung: _____

Fahrtagsverantwortlicher: _____

.....
Unterschrift

Eingesetzte Fahrzeuge:

Zug	Lok	Wagen	Lokführer	Fahrzeit von bis
Zug 1				
Zug 2				
Zug 3				
Zug 4				

Schaffner: _____

Kassier: _____

Personenzustieg: ☐ Bahnhof ☐ HP Museum

Gastfahrer: (Name, Fahrzeug)

Besondere Vorkommnisse:



1.4 Fahrbetrieb

1.4.1 Fahrtrichtung

Auf der Anlage wird im Uhrzeigersinn gefahren, das heißt aus dem Bahnhof wird in Richtung des freien Geländes ausgefahren. Dies ist auch durch die Lage der Schlackengruben in den Bahnsteiggleisen vorgegeben.

Bei Mehrzugbetrieb (auch mit nicht personenbefördernden Zügen) ist ein Sicherheitsabstand von mindestens zwei Zuglängen einzuhalten (ca. 15 Meter).

1.4.2 Zugbildung

Im Regelfall werden folgende Zugzusammenstellungen gebildet:

Zug 1: Dampflokomotive HERMANN L mit zugehörigem Tender und 4 grünen Sitzwagen

Zug 2: V-Lok 199 861 (Harzkamel) mit 2 Sitzwagen plus Rollstuhlwagen

Zug 3: Dampflokomotive STAINZ mit 2 bis 3 grauen Sitzwagen

Die V-Lok 2095 ist als Reservelok für die beiden Dampfloks vorzuhalten und sollte an Fahrtagen nicht für Privatfahrten benutzt werden.

Bei den 5“-Zugbildungen ist unbedingt darauf zu achten, daß zwischen Tender bzw. Bedienwagen und dem ersten Sitzwagen neben dem Kuppelleisen auch die Sicherheitsketten eingehängt sind. (Gilt nicht bei gebremsten Zügen)

1.4.3 Benutzte Fahrgastgleise

Die Dampfzüge halten vorrangig auf Gleis 2. Dieses Gleis ist von allen Spurweiten benutzbar und die Ausfahrt erfolgt nicht über den Bahnübergang.

Beim gleichzeitigen Einsatz von 5“- und 10“- Dampfzügen benutzen die 5“-Züge auch Gleis 1 sofern sie gleichzeitig im Bahnhof sind.

Der Zug mit dem Harzkamel hält auf Gleis 3, gestaffelt zum Zug auf Gleis 2

Die Dampfzüge halten so, dass die Lokomotive auf der Schlackengrube zum stehen kommt. Dort ist bei Bedarf auch nachzuheizen bzw. die Betriebsstoffe zu ergänzen.

1.4.4 Zulässige Personenzahl

Bei der Besetzung der Personenzüge ist auf die Einhaltung der zulässigen Personenzahl zu achten.

Grüne Wagen: 4 Kinder oder 2 Erwachsene je Wagen

Graue Wagen: 5 Kinder oder 3 Erwachsene je Wagen

7-Zoll-Wagen 10 Kinder oder 5 Erwachsene je Wagen

Die zulässige Personenzahl ist an den Wagen angeschrieben

1.4.5 Maßnahmen am Ende des Fahrtages

Dampflokomotiven: ausschlacken; Rohre und Rauchkammer säubern; Lok und Tender sauber putzen; Zylinderöl auffüllen

Elektrolokomotive: Schlüsselschalter ausschalten; Batterieladegeräte anschließen
Sitzwagen säubern und abstellen; Gleissperren einbauen; Strecke abgehen

Drehscheiben arretieren; Wasser abstellen; Außensteckdosen ausschalten

Blinklicht und Signal ausschalten; Tor zum Museum schließen; , Fahrtagshinweisschild im Museum holen, Kompressor ausschalten



1.5 Bahnsteigsorganisation

1.5.1 Abfertigung der Fahrgäste

Die Abfertigung der Fahrgäste erfolgt je nach Betriebsart durch Personen, die unterschiedliche Funktionen haben. An normalen Fahrtagen auf der stationären Anlage übernimmt die Kontrolle und Abfertigung ein Schaffner. Bei Großveranstaltungen kommen meistens 2 Schaffner zum Einsatz die auch gewisse Fahrdienstleit-Funktionen übernehmen können. Bei externen Fahreinsätzen kann die Abfertigung der Fahrgäste gegebenenfalls auch vom Lokführer vorgenommen werden.

Was bedeutet nun "Abfertigung der Fahrgäste"?

- Kontrolle, ob alle Personen Fahrkarten besitzen:
Zur Vermeidung von Mehrfachnutzung der Fahrkarten ist vor Fahrtbeginn jede Fahrkarte zu lochen. Fahrgäste ohne Fahrausweis müssen vom Zug absteigen. **In jedem Fall sollte sich in solchen Fällen unser Personal freundlich verhalten, auch gegenüber Kindern.** Die Kontrolle beginnt zweckmäßiger Weise am Zugende und geht in Richtung Lok. Dort angekommen wird dem Lokführer der Abfahrauftrag erteilt nach dem zuvor nochmals der Zug überblickt wird ob noch ein Fahrgast zugestiegen ist bzw. ob noch jemand zusteigen will.
- Überprüfung, ob vor der Abfahrt auch alle Sicherheitsmaßnahmen durch geführt sind:
darauf achten daß alle Fahrgäste die Füße auf den Trittbrettern haben
darauf hingewiesen daß es nicht zulässig ist, während der Fahrt aufzustehen, die Füße auf dem Boden schleifen zu lassen, sich nach Gas oder Blumen zu bücken oder rückwärts sitzend zu fahren.
darauf achten, daß die Besetzung der Wagen gleichmäßig erfolgt. Es muß ein ausreichend großer Sitzplatz vorhanden sein. Kleine Kinder sind nach Möglichkeit in die Wagenmitte zu setzen. Eventuell größere Kinder oder mitfahrende Erwachsene um Aufmerksamkeit auf kleine Kinder bitten. Kinder unter ca. drei Jahren sollen nicht alleine fahren. In diesen Fällen ist ein Elternteil/Begleitperson unentgeltlich als Aufsicht mitfahren zulassen; **das Kind benötigt eine Kinderfahrkarte.**
- Freihalten von Gleisen von unbefugten Personen im Bahnhofsbereich:
Die Fahrgäste sollten vom Gleis einen Abstand einhalten entsprechend der angebrachten Markierung, denn im Bahnsteigbereich herrscht immer großes Gedränge. Es ist auch auf die Eltern zu achten, denn diese verhalten sich oft undisziplinierter als Kinder.

Soweit es die Zeit erlaubt, kann das Abfertigungspersonal auch dem Lokführer bei der Versorgung mit Wasser usw. behilflich sein. Vorrang hat allerdings die Aufgabe der Überwachung der Sicherheit.

Aufgaben der Zugabfertigung sind keine zweitrangigen Aufgaben. Ohne eine gute Zugabfertigung läuft der Betrieb nicht reibungslos!



1.6 Kasse

An den Fahrtagen des SEV können Besucher vom Dampfbahngelände in den Museumsbereich und umgekehrt gelangen. Der SEV verkauft daher auch Museumseintrittskarten und überwacht den Museumszugang beim Fahrkartenkiosk.

Die Eintrittskarten werden blockweise vom Museum gegen Barzahlung bezogen. Der Bezug wird vom Kassier dokumentiert (Formblatt). Die an den Fahrtagen verkauften Eintrittskarten werden - unterschieden nach Art - ebenfalls in einem Formblatt als Strichliste dokumentiert. Diese dient der internen Abrechnung (Trennung Fahreinnahmen und Sonstiges). Dem Museum ist am Ende des Fahrtages die Zahl der verkauften Eintrittskarten zu melden (an der Museumskasse).

Die Karten werden in den Schränken bei den Fahrkarten aufbewahrt. Eine Preisliste mit den Eintrittspreisen ist vorhanden.



1.7 Meldung von Vorkommnissen/Unfällen

Besondere Vorkommnisse, also Vorfälle ohne Beeinträchtigung der Fahrgäste wie Betriebsstörungen, Materialversagen, technisch bedingte Entgleisungen etc. sind im Betriebsbuch zu vermerken. Ist Abhilfe erforderlich, ist das zuständige Mitglied zu informieren. Dies ist bei Mängeln an rollendem Material der Teamleiter Fahrzeugtechnik¹, an der Gleisanlage der Teamleiter Gleisbau². Bei schweren Sicherheitsmängeln ist ein Vorstandsmitglied zu informieren.

Schäden bzw. notwendige Reparaturen sind an den Meldetafeln in der Werkstatt einzutragen mit Datum und Name.

Unfälle sind Vorkommnisse mit Verletzungen von Personen (Mitgliedern, Gästen oder Besuchern). Leichte Verletzungen können mit Hilfe des Verbandskastens im Aufenthaltsraum oder im Kassenhäuschen behandelt werden. Bei ernsthaften Verletzungen ist das Rote Kreuz herbeizurufen. In jedem Fall sind vor Ort zu veranlassen:

Bei Unfällen Zeugen sichern, keinerlei Schuldzuweisungen oder Zusagen abgeben. Fahrtagsverantwortlichen informieren, bei schweren Vorkommnissen ein Vorstandsmitglied sofort benachrichtigen. Stets Ruhe bewahren.

Unfallstelle sichern, nachfolgende Züge warnen, Gefahrenquellen abstellen (Bremsen, Dampf, Feuer, Öl), ==> Lokführer.

Sanitäter anfordern, wenn notwendig, ==>Fahrtagsverantwortlicher.

Notfalltelefonnummern: 112.

Zeugen und zu Schaden gekommene Personen feststellen, Name und Adresse festhalten. Bei Fremdverschulden den Verursacher ermitteln und identifizieren ==> Fahrtagsverantwortlicher oder Lokführer.

Unfallhergang dokumentieren an Hand des im Handbuch befindlichen Unfallmeldebogens, Schadensumfang abschätzen, ==> beteiligtes Fahrpersonal.

Entscheidung über Fortführung des Betrieb ==> Fahrtagsverantwortlicher

¹ Peter Schlawin für Dampfloks und Harzkamel; Dieter Riehlein für E-Lok „2095“ und „No 4“ sowie E-Teil Harzkamel

² Rolf Dölle



2 Benutzungsordnung

2.1 Fahrberechtigung

Fahrberechtigung für Fahrzeuge des SEV bzw. für Fahrzeuge von Vereinsmitgliedern

Fahrzeug	Personenbefördernde Züge *)	Arbeitszüge	sonstige Züge
Elektrolokomotive	Vereinsmitglieder <ul style="list-style-type: none">- nach entsprechender Schulung- Mindestalter 16 Jahre	Vereinsmitglieder <ul style="list-style-type: none">- nach Einweisung	Vereinsmitglieder <ul style="list-style-type: none">- nach Einweisung
			Kinder von Vereinsmitgliedern <ul style="list-style-type: none">- nach Einweisung- Mindestalter 8 Jahre
	Mitglieder anderer Vereine nur in Ausnahmefällen im Auftrag eines Vorstandes oder Beirates	Mitglieder anderer Vereine nur in Ausnahmefällen mit Genehmigung eines Vorstandes oder Beirates	Mitglieder anderer Vereine mit Genehmigung eines Vorstandes oder Beirates
			Gäste von Vereinsmitgliedern <ul style="list-style-type: none">- nach Einweisung
Dampflokomotiven	Vereinsmitglieder <ul style="list-style-type: none">- nach entsprechender Schulung- Mindestalter 16 Jahre	Vereinsmitglieder <ul style="list-style-type: none">- nach entsprechender Schulung- Mindestalter 12 Jahre	Vereinsmitglieder <ul style="list-style-type: none">- nach entsprechender Schulung- Mindestalter 12 Jahre
	Mitglieder anderer Vereine nur in Ausnahmefällen im Auftrag eines Vorstandes oder Beirates	Mitglieder anderer Vereine nur in Ausnahmefällen mit Genehmigung eines Vorstandes oder Beirates	Mitglieder anderer Vereine mit Genehmigung eines Vorstandes oder Beirates

Fahrberechtigung für Fahrzeuge von Nicht-Mitgliedern (Fremdfahrzeuge)

Fahrzeug	Personenbefördernde Züge *)	Arbeitszüge	sonstige Züge
Elektrolokomotiven Dampflokomotiven	<ul style="list-style-type: none">- In Ausnahmefällen im Auftrag des Vereins durch Vorstandsmitglied oder Beirat- mit entsprechender Qualifikation- Mindestalter 16 Jahre **)	<ul style="list-style-type: none">- Nach Einweisung bei entsprechender Qualifikation	<ul style="list-style-type: none">- Nach Einweisung bei entsprechender Qualifikation

*) Personenbeförderung gegen Entgelt

**) Fahrzeug TÜV gemeldet

2.2 Privatfahrten und Gastfahrer

Privatfahrten

Private Fahrten der Mitglieder, speziell an regulären Fahrtagen tragen zum interessanten Betrieb auf der Anlage bei. Hierfür können vereinseigene oder private Loks zum Einsatz kommen. Der Einsatz von Vereinsfahrzeugen außerhalb der Anlage bedarf der Rücksprache mit dem Vorstand.

Mit Privatfahrzeugen darf Personenbeförderung nur mit den dafür zugelassenen Lokomotiven und Wagen (Abschnitt B-2) durchgeführt werden. Es muß dabei ein gebremster Bedienwagen verwendet werden, sofern nicht gebremste Sitzwagen zum Einsatz kommen

Ist dies nicht der Fall, dürfen nur persönliche Angehörige¹ befördert werden und dies nur dann, wenn hierdurch keine Gefährdung Dritter entsteht.

¹ Gäste der Privatfahrer



Gastfahrer

Gastfahrer sind auf der Anlage zu gelegentlichen Fahrten willkommen. Ein Nutzungsentgelt wird nicht erhoben, der Tagesbedarf an Kohle und Wasser wird vom Verein gestellt. Unter gelegentlicher Benutzung wird zweimal pro Jahr verstanden. Nach der dritten Benutzung der Anlage (außerhalb öffentlicher Feste) wird der Gastfahrer vom Vorstand angeschrieben und zum Beitritt aufgefordert.

Daher sind alle Gastfahrer im Betriebstagebuch zu notieren. Benutzt der Gastfahrer zum ersten Mal im Jahr die Anlage, ist von ihm die Unterschrift wegen des Haftungsausschlusses einzufordern und ihm das entsprechende Merkblatt auszuhändigen. Bei weiteren Benutzungstagen, gleich im Anschluß oder auch nach längerer Unterbrechung, wird auf die Unterschrift verzichtet und nur der weitere Benutzungstag entsprechend vermerkt. Für die Betreuung der Gastfahrer ist der Fahrtagsverantwortliche zuständig.

Der Gastfahrer ist zur Beförderung persönlicher Angehöriger bzw. SEV-Mitglieder berechtigt, er hat sich so zu verhalten, daß eine Gefährdung Dritter ausgeschlossen ist. Der Gastfahrer ist dafür verantwortlich, daß seine Fahrzeuge in einem dem Betrieb angemessenen technischen Zustand sind. Er hat Anweisungen des Betriebspersonals zu beachten. Die Benutzung der Anlage erfolgt auf eigene Gefahr.

3 Personalanforderungen

3.1 Fahrberechtigung

Das Führen von Personenzügen darf ausnahmslos nur durch berechtigte Personen erfolgen.

Voraussetzung für das Führen der Züge:

- Mindestalter 16 Jahre
- Mitglied mit Fahrberechtigung
- geistig, körperlich und charakterlich geeignet

Die Berechtigung zum Fahren personenbefördernder Züge ist im Mitgliedsausweis der Vereinsmitglieder bestätigt. Voraussetzung für diese Bestätigung ist die Teilnahme an einer der vom Verein durchgeführten Lokführerschulungen oder durch anderweitig erworbenes entsprechendes Wissen und Können. (Entscheidung trifft der Vorstand).

Wer Nichtberechtigten die Führung eines Personenzuges anordnet oder überläßt handelt grob verantwortungslos und hat mit dem Verlust seiner eigenen Zulassung zu rechnen. Außerdem ist er für alle eventuell, daraus entstehenden Schäden haftbar und kann möglicherweise von Versicherungen regresspflichtig gemacht werden.

Gegen Verstöße der unberechtigten Lokführung muß jedes Mitglied sofort einschreiten.



3.2 Zugelassene Lokführer

Name	Vorname	Tätigkeit	Lokführer	Jugend
Amberg	Carsten	A	Ja	
Amberg	Hans-Jürgen	A	Ja	
Baur	Walter	A	Ja	
Brunnauer	Volker	A	Ja	
Bücheler	Siegfried	A	Ja	
Dietrich	Reiner	A	Ja	
Dölle	Rolf	A	Ja	
Ehrle	Helmut	A	Ja	
Fischer	Berndt	A	Ja	
Fischer	Stephan	A	Ja	
Fischer	Wolfgang	A	Ja	
Hegel	Bertram	A	Ja	
Hirthe	Andreas	A	Ja	
Hirthe	Günther	A	Ja	
Hirthe	Stephan	A	Ja	
Hofmann	Andreas	A	Ja	
Hofmann	Daniel	A	Ja	
Pohl	Thomas	A	Ja	
Pudlo	Dietmar	A	Ja	
Riehlein	Dieter	A	Ja	
Röschinger	Franz	A	Ja	
Rudin	Alexander	A	Ja	
Schlawin	Jens	A	Ja	
Schlawin	Peter	A	Ja	
Schlegel	Eberhard	A	Ja	
Schreiber	Franziskus	A	Ja	
Xeller	Adolf	A	Ja	
Ganzenmiller	Wolfgang	P	Ja	
Riehlein	Frank	P	Ja	
Riehlein	Ralf	P	Ja	
Storm	Walter	P	Ja	

4 Sicherheit und Fahrverhalten

4.1 Allgemeines

Die Bahn obliegt der Sicherheitsüberwachung durch den TÜV. Sie ist dort geführt unter der Anlagen-Nr.: FL 24392

Es ist zu beachten, dass der Betrieb und die Schäden daraus, nicht in der regulären Privathaftpflicht eingeschlossen sind!

Vielen Mitgliedern ist die eventuelle Tragweite von Unfallfolgen nicht allgemein bekannt.

Ursachen, Umfang und Arten von Unfällen sind den Mitgliedern nicht bewußt.

Wir haben eine sehr große Verantwortung für die uns anvertrauten Fahrgäste, zum großen Teil Kinder!



Folgen eines Verstoßes gegen Sicherheitsvorschriften können sein:

- Körperlicher, seelischer oder materieller Schaden an Fahrgästen
- für uns selbst: jahrelange Schuldgefühle, Verlust unseres Hobbys, evtl. Regressansprüche der Versicherungen und höhere Versicherungsprämien, zeitweise oder gar dauernde Bahneinstellung - dadurch auch finanzielle Schäden. Kaum tragbare oder machbare behördliche Auflagen. Imageverlust unseres Vereins.

Gleichgültigkeit und Risikobereitschaft ist gefährlich und vereinsschädlich. Reglementierungen sind kaum von Nutzen. Es hilft nur Überzeugungsarbeit, auch bei Vereinsmitgliedern, sowie das Einschreiten jedes Einzelnen gegen offensichtliche Fehler eines Jeden. Auch Unkenntnis gehört zu diesem Punkt.

Die hauptsächlichsten Gefahrenquellen sind:

- Fehlverhalten der Fahrgäste auf dem Zug
- Auffahrunfälle
- Kollisionen mit Zuschauern oder Hindernissen
- Zu große Geschwindigkeit
- Entgleisungen
- Schäden durch Dampfbetrieb

Der beste Schutz vor Gefahren ist immer das vorherige Erkennen, sich darauf einzustellen.

Das Fehlverhalten des Publikums ist immer einzukalkulieren. Enthusiastische Kinder, unsichere, manchmal frustrierte, verärgerte und technisch völlig unbedarfte Erwachsene, Alkoholeinwirkung. Kein Verständnis für die „Kindereisenbahn“. Spaß an Sabotage, Anspruchsdenken, starker Publikumsandrang, Wartezeiten. Alles Gründe und Verhaltensweisen, mit denen wir unbedingt rechnen müssen. Durch freundliches Verhalten kann schon viel Aggression abgebaut werden und kommt schon gar nicht auf, wenn wir viele Zuschauer „auf unserer Seite“ haben.

Vorsorgemaßnahmen des Lokführers:

- Der Lokführer muß sich vor der Fahrt über die Zusammensetzung der Fahrgäste informieren - hauptsächlich bei jüngeren Erwachsenen oder in den Abendstunden.
- Auffahrunfälle: Keine Entschuldigung für den Führer! Abstand einhalten. Geschwindigkeit! Streckenbeobachtung, auch bei scheinbar „langweiligen Abschnitten“. Unbedingt Streckenabsicherung nach rückwärts bei angehaltenem Zug auf freier Strecke.
- Zugbeobachtung bei jedem Anfahren und Einfahren in den Bahnhof. Schallsignale an den Wegübergängen, besonders auf evtl. plötzlich vortretende Kinder. Achtung auf Gleishindernisse, zugeschüttete Spurrillen bei Wegübergängen.
- Auf anliegende und gut rücklaufende Weichenzungen achten, wenn die Weiche gegen die Spitze befahren wird
- Umsichtige Lokbedienung. Funkenflug vermeiden. Vorsicht beim Abschlammen, Anfahren mit offenen Zylinderentwässerungshähnen. Niemals dulden, daß sich jemand über den Kessel beugt. Keine Personen im Gefahrenbereich der Loks und dem BW-Bereich dulden.



4.2 Geschwindigkeit

Normalgeschwindigkeit max. 8 km/h (gute Schrittgeschwindigkeit). Höhere Geschwindigkeiten sind in keinem Fall erforderlich und nicht zu verantworten. An Bahnübergängen, im Gefällebereich, in den Einfahrweichen und im Bahnhof ist deutlich langsamer zu fahren.

4.3 Fahrtechnik

Vor Aufnahme der Personenbeförderung ist die Strecke abzugehen (Fahrtagsverantwortlicher oder Schaffner) und auf fahrbereiten Zustand zu überprüfen (Entfernung der Gleissperren, Kontrolle der Weichen auf einwandfreie Lage der Zungen, Abschmieren der Weichen, freie Spurrillen bei den Überwegen. Mit leerem Zug ist mindestens eine Runde zu fahren.

Beim Halt grundsätzlich Steuerung auf Mitte und Bremsen angelegt lassen, Zylinderentwässerung geöffnet. Gilt auch bei kurzfristigem Verlassen der Lok. Nach längerem Halt unbedingt Zylinder anwärmen.

Sauberkeit auf der Lok, wie auch am ganzen Zug muß für ordentliches Personal selbstverständlich sein.

4.4 Fahrgastverhalten

Kein Rückwärtssitzen dulden. **Keine betrunkenen Personen** befördern. Bei Behinderten und Kinder unter drei Jahren muß immer eine erwachsene Begleitperson mitfahren. (Kostenlos sofern die zu betreuende Person über eine gültige Fahrkarte verfügt) Besondere Vorsicht bei Einfahrt in den Bahnhof mit leerem Zug und bei starkem Fahrgastandrang.

Bei Mißachtung der Beförderungsbedingungen ist wie folgt zu verfahren: Kinder ohne Eltern sind zu verwarnen und im Wiederholungsfall läßt man anhalten und absteigen.

Maximale Besetzung der Wagen beachten (An jedem Vereinswagen angeschrieben).

4.5 Personalverhalten

Das Personal repräsentiert unseren Verein. Saubere, zünftige Kleidung¹, freundliches, aber bestimmtes Auftreten, **selbstverständlich keinerlei Alkoholgenuß**, ganztagig gelassen bleiben auch in eventuellen Streßsituationen.

¹ Betriebspersonal, also Lokführer, Schaffner, Kassier, Fahrdienst usw. müssen eindeutig als Vereinsmitglieder erkennbar sein, z.B. durch Jacke, T-Shirt mit Vereinslogo