

<b>BO</b> Teil 1	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>1.1</b>
	Vorwort, Inhalt	

## **VORWORT:**

Diese Betriebsordnung wurde erstellt, um den Betriebsablauf auf der GILLBACHBAHN sicher durchführen zu können. Unsere Besucher, aber auch die Mitarbeiter der GILLBACHBAHN selbst haben einen Anspruch auf einen sicheren Aufenthalt in unserem Museum, und eine gefähderungsfreie Fahrt in unseren Zügen. Es existieren keine wirtschaftlichen oder andere Zwänge, die rechtfertigen würden, irgendwelche Kompromisse auf Kosten der Sicherheit zu machen. Die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften muß bei jeder Museums- oder Touristenbahn noch strenger beachtet werden, als bei einer professionellen Bahn. Die Toleranzgrenze eines Fahrgastes gegenüber einem Unfall ist im Freizeitbereich wesentlich niedriger als beispielsweise in der Arbeitswelt oder im Straßenverkehr.

Daneben ermöglichen diese Regeln aber auch einen interessanten und abwechslungsreichen Betriebsablauf. Die Kenntnis und die richtige Anwendung dieser Regeln erhöhen somit auch den "Spielwert" unserer Anlage, da man nicht gezwungen ist, den Betriebsablauf immer wieder auf gleiche Weise; nach "Schema F" durchzuführen. Mit Erweiterung der Anlage um den Bahnhof "Neurather Feld" ergeben sich damit vielfältige Fahrmöglichkeiten an den Betriebstagen.

Unserer Betriebsablauf orientiert sich im Wesentlichen an der Fahrdienstvorschrift der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (FV NE), Regeln für den Zugleitbetrieb, und am Signalbuch (SB). Da diese Vorschriften viele auf die GILLBACHBAHN nicht zutreffende Regeln enthalten, wurde eine eigene Betriebsordnung erstellt, die nur Notwendiges enthält, und genau auf die Besonderheiten unserer Bahn zugeschnitten ist. Wo unsere Betriebsordnung wesentlich von der FV NE oder vom SB abweicht ist dies durch Einfügungen im Text gekennzeichnet, damit Berufseisenbahner auf diese Unterschiede besonders hingewiesen werden. Kleinere Abweichungen sind aber nicht gekennzeichnet.

Örtliche Regeln oder eine SbV, wie bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen erforderlich, bei der GILLBACHBAHN nicht nötig, da auf die Besonderheiten unserer Bahnanlage im Text direkt Bezug genommen wird.

Darüberhinaus enthält die BO einige Begriffsbestimmungen und Definitionen, die eigentlich zum Grundwissen eines Eisenbahners gehören. Diese Passagen sollen gerade dem Neueinsteiger helfen, sich an die Benutzung einer professionellen Terminologie zu gewöhnen. Auch sollen die Mitarbeiter der GILLBACHBAHN im Bahnbetrieb möglichst eine gemeinsame Sprache sprechen.

Eine weitere wesentliche Aufgabe der Betriebsordnung ist auch das Handling von Unregelmäßigkeiten und Unfällen. Gerade bei einer Freizeiteinrichtung liegt die Möglichkeit einer Gefährdung oft außerhalb der Betrachtung unserer Besucher. Sollte es dann doch einmal ein Sachschaden entstehen, oder gar eine Person verletzt werden, hat der Betroffene Anspruch auf eine zügige Abwicklung der Hilfeleistung und professionelle Handhabung der Rettungsmittel. Da solche Vorfälle (hoffentlich) nur extrem selten vorkommen, dient hier die Betriebsordnung in erster Linie dazu, unsere Mitarbeiter für dieses Thema zu sensibilisieren.

<b>BO</b> Teil 1	<b>GILLBACHBAHN</b>	1.2
	Vorwort, Inhalt	

## INHALT:

Teil 1	Vorwort, Inhalt
Teil 2	Inhalt und Geltungsbereich
Teil 3	Begriffsbestimmungen und Wortlaute
Teil 4	Mitarbeiter im Betriebsdienst
Teil 5	Aufgaben der Mitarbeiter
Teil 6	Fahrdienst allgemein, Rangieren
Teil 7	Zugfahrdienst
Teil 8	Zugbildung und Ausrüstung der Züge
Teil 9	Weichen und Signale
Teil 10	Räumungsprüfung, Fahrwegprüfung
Teil 11	Zugleitbetrieb
Teil 12	Unregelmäßigkeiten

## ANHÄNGE:

### BETRIEB

B 1	Notruftafel
B 2	Gleisplan
B 3	Liste der Gleise
B 4	_____
B 5	Liste der Fahrzeuge
B 6	Nummernplan der Fahrzeuge
B 7	Liste der Mitarbeiter; Vordruck der Liste der Mitarbeiter
B 8	Verzeichnis der Lokführer
B 9	Signalordnung (SO)
B 10	Vordruck Fahrplan, Zustimmung, Befehl
B 11	vorgeschriebene Wortlaute
B 12	Vordruck Aufschreibungen über den Zugverkehr
B 13	Bildfahrplan als Dispositionshilfe
B 14	Belegblatt
B 15	Standard-Betriebsabläufe (Bildfahrpläne)
B 16	Fahrzeiten und Zugnummern
B 17	Liste der Einsatzkriterien der Fahrzeuge
___	Standard - Zugbildungen
___	Fahrten in den Lokschuppen
___	Buchfahrplan Lok
___	Abkürzungsverzeichnis
___	Kuppeln von Feldbahnfahrzeugen
___	Arbeitsstellen im Gleisbereich

<b>BO</b> Teil 1	<b>GILLBACHBAHN</b>	1.3
	Vorwort, Inhalt	

### **MASCHINENTECHNIK**

- M 1 TRD: Technische Richtlinien für Dampfkessel
- M 2 Checkliste Dampflokomotive
- M 3 Themen der Ausbildung zum Kesselwärter
- M 4 Maße am Radsatz und am Gleis
- M 5 Vordruck Betriebsstoffliste
- M 6 Vordruck Schmierplan
- M 7 Vordruck Arbeits- und Störungskarte
- M 8 Fahrzeugumgrenzungsprofil
- M 9 Trittstufen an Personenwagen
- \_\_\_ Behandlung von Lokomotiven, V+A Dienste, Sichern, Schleppen
- \_\_\_ Liste der technischen Daten der Lokomotiven
- \_\_\_ Ausbildungsplan für Diesellokomotivführer

### **GLEISBAU**

- G 1 Bahnsteige
- \_\_\_ Musterzeichnung Gleiskörper
- \_\_\_ Lichtraumprofil

### **WERKSTATT**

- W 1 Lokschuppenordnung ("ORDNUNG")
- W 2 Vordruck Arbeitsbericht

### **VERKEHRSDIENST**

- V 1 Bestellschein
- V 2 Preisliste
- V 3 Lokführerseminare
- V 4 Wegeskizze
- \_\_\_ Mitarbeiter im Verkehrsdienst / andere Tätigkeiten

### **MUSEUM**

- K 1 Checkliste: Abrüsten des Museums
- K 2 Schlüsselordnung
- K 3 Museumsordnung
- K 4 \_\_\_\_\_
- K 5 Restaurierungskonzept

<b>BO</b> Teil 1	<b>GILLBACHBAHN</b>	1.4
	Vorwort, Inhalt	

### **VORSTAND / MITGLIEDER**

- F 1 Satzung
- F 2 Ausgabegenehmigung
- F 3 Mitgliederliste
- \_\_\_ Beitragsordnung
- \_\_\_ Sammlung der Vorstands- und JHV-Beschlüsse
- \_\_\_ Einstellen von Privatlok, Standgelder
- \_\_\_ Fahren mit Privatlok

### **ÜBERGEORDNETE VORSCHRIFTEN**

- G 1 Jugendarbeitsschutzgesetz
- G 2 Gesetz zum Schutz der Jugend in der Öffentlichkeit
- G 3 Murphys Gesetz
- \_\_\_ Unfallverhütungsvorschriften

### **VORDRUCKE, BETRIEBSBÖGEN**

soweit nicht in den vorherigen Abschnitten enthalten

<b>BO</b> Teil 2	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>2.1</b>
	Inhalt und Geltungsbereich	

**1.** Diese Betriebsordnung (BO-FWM; intern kurz BO) gilt für die GILLBACHBAHN des Feld- und Werksbahnmuseums e.V. (FWM) in Rommerskirchen-Oekoven. Sie beruht auf Beschluß des Vorstands des Feld- und Werksbahnmuseums e.V. vom 15.10.1996. Sie wurde im Jahr 2000 überarbeitet.

Die Betriebsordnung ist Bestandteil der Satzung im Sinne Art. 9.1. der Satzung Änderungen und Ausnahmeregelungen können nur vom Vorstand (Vorstandssitzung) oder der Mitgliederversammlung erlassen werden.

**2.** Diese BO enthält alle wesentlichen Regelungen für die sichere Durchführung des Betriebsablaufs.

**3.** Weitere Bestimmungen enthalten:

- die Signalordnung (SO) der GILLBACHBAHN,
- die in den Anhängen und Merkblättern veröffentlichten Regeln,
- Betriebsanweisungen von Lokomotiven, Maschinen und anderen Einrichtungen, die vom Hersteller dieser Gegenstände herausgegeben wurden.

**4.** Werden Sachverhalte in den FWM internen Regelungen nicht erfasst, gilt für den Bereich Betriebsdienst die entsprechende aktuelle für die NE (z.B. FVNE) gültige Vorschrift; für den Bereich Maschienteknik und Bahnbau die Unfallverhütungsvorschriften (UVV) des gesetzlichen Unfallversicherungsträgers (BG) und die Vorgaben des technischen Überwachungsvereins (TÜV).

**5.** Die FWM internen Vorschriften sind in aktueller Fassung öffentlich zugänglich im Bahnhof Oekoven auszulegen. Darüberhinaus sind sie allen Betriebsmitarbeitern persönlich zuzuteilen. Neuerungen und Änderungen sind für die Dauer von drei Monaten im Bahnhof Oekoven auszuhängen. Die Mitarbeiter sind verpflichtet, durch Vergleich mit den öffentlich zugänglichen Vorschriften ihr persönlich zugeteiltes Exemplar stets auf dem aktuellen Stand zu halten.

**6.** Die BO tritt am 01.01.1997 in Kraft. Bis dahin sind die Mitarbeiter auszubilden und zu prüfen. Die Regelungen der BO haben Gültigkeit ab Bekanntwerden, der Betriebsablauf wird nur noch nach diesen Regelungen durchgeführt. Eine Übergangsfrist besteht nicht. Alte Regelungen bleiben solange in Kraft, bis sie durch entsprechende Regelungen der neuen BO ersetzt werden.

**7.** Die BO ist urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt beim Feld- und Werksbahnmuseum e.V.. Autor ist Marcus Mandelartz.

<b>BO</b> Teil 3	<b>GILLBACHBAHN</b>	3.1
	Begriffsbestimmungen und Wortlaute	

### **Begriffsbestimmungen im Bereich Organisation:**

#### **Vorstand**

Der Vorstand ist Entscheidungsgremium für den Betrieb der GILLBACHBAHN im Zeitraum zwischen den Mitgliederversammlungen.

#### **Fachbereiche**

Ein Fachbereich ist ein vom Vorstand eingerichteter Organisationsbereich, der von einem Leiter selbstständig geführt wird. Mehrere Fachbereiche können zusammengefasst sein.

#### **Betriebsdienst**

Der Betriebsdienst ist der Fachbereich, der die Fahrten von Zügen und Rangierfahrten regelt. (Fachbereich Betrieb)

#### **Verkehrsdienst**

Der Verkehrsdienst ist der Fachbereich, der die vom Fachbereich Betriebsdienst erbrachten Leistungen verkauft. Dies wird in der Regel vom Kassierer des Vereins durchgeführt.

#### **Maschinentechnischer Dienst**

Der Maschinentechnische Dienst ist der Fachbereich, der das rollende Material, und die technischen Anlagen zur Betriebsführung unterhält. (Fachbereich Technik)

#### **Bahnbau**

Der Bahnbau ist der Fachbereich der die Gleisanlagen und die für den Bahnbetrieb erforderlichen Hochbauten unterhält. (Fachbereich Bau)

<b>BO</b> Teil 3	<b>GILLBACHBAHN</b>	3.2
	Begriffsbestimmungen und Wortlaute	

## **Begriffsbestimmungen im Bereich Bahnanlagen**

### **Bahnanlagen**

Die Bahnanlagen sind alle zum Betrieb einer Bahn notwendigen Einrichtungen, jedoch ohne die Fahrzeuge. Örtlich zusammenhängende Bahnanlagen, die durch einen Funktionszusammenhang miteinander verbunden sind, werden als Betriebsstelle bezeichnet.

### **Bahnhof**

Der Bahnhof ist eine Bahnanlage (Betriebsstelle) mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, wenden und kreuzen dürfen. Folgende Betriebsstellen der GILLBACHBAHN sind Bahnhöfe: Oekoven (OEK), An der Lohe (ADL) und Neurather Feld (NRF).

### **Rangierbezirk**

Ein Rangierbezirk ist eine Gleisgruppe innerhalb eines Bahnhofs, in dem Rangierarbeiten durchgeführt werden können, die den Fahrbetrieb ausserhalb des Rangierbezirks nicht berühren.

### **Ausweiche**

Die Ausweiche ist der Teil eines Bahnhofs, der eine Zugkreuzung zulässt. Die Ausweiche besteht aus dem Durchfahrgleis, dem Ausweichgleis und zwei Weichen. Alle Bahnhöfe der GILLBACHBAHN sind mit Ausweichen ausgestattet.

### **Abzweigstelle**

Eine Abzweigstelle ist eine Bahnanlage der freien Strecke, in der Streckengleise sich verzweigen. Die Betriebsstelle Bromberg ist eine Abzweigstelle.

### **Freie Strecke**

Die Freie Strecke ist ein Gleisabschnitt zwischen Bahnhöfen oder Abzweigstellen, auf der das Freisein der Gleise nicht unmittelbar durch Augenschein festgestellt wird, sondern nur mittelbar durch Überwachung der Zugfolge. Die freie Strecke gilt als frei von Fahrzeugen, wenn der zuletztgefahrte Zug mit allen Fahrzeugen einen Bahnhof oder Abzweigstelle erreicht hat. Die Gleise 100, 110, 200, 300 und 400 sind Gleisabschnitte der freien Strecke.

### **Haltepunkt**

Am Haltepunkt dürfen Züge beginnen und enden. Gleis 200 (BRB) ist ein Haltepunkt.

### **Bahnsteig**

Ein Bahnsteig ist eine Bahnanlage in einem Bahnhof oder an der freien Strecke, die an der Reisende ein- oder aussteigen dürfen. Folgende Gleise sind mit einem Bahnsteig ausgestattet:

OEK Gleise 1a, 1b, 12 und 23, ADL Gleise 1 und 2, NRF Gleis 1.

### **Hauptgleis / Nebengleis**

Ein Hauptgleis ist ein Gleis, welches von Personenzügen befahren werden darf. Dies sind die Gleise OEK 1a, 1b, 11, 12, 21, 22, ADL 10, 1, 2 sowie die Streckengleise 100, 110 und 400. Die übrigen Gleise sind Nebengleise.



BO Teil 3	GILLBACHBAHN	3.3
	Begriffsbestimmungen und Wortlaute	

## Begriffsbestimmungen im Bereich Fahrzeuge

### Regelfahrzeug

Regelfahrzeuge sind Fahrzeuge, die technisch und betrieblich vom Fachbereich Technik für den Einsatz an Betriebstagen zugelassen wurden.

### Nebenfahrzeug

Nebenfahrzeuge sind Fahrzeuge, die keine Regelfahrzeuge sind. Sie dürfen nicht an Betriebstagen und nicht für die Personenbeförderung verwendet werden.

### Einsatzbeschränkung

Regelfahrzeuge können mit einer Einsatzbeschränkung versehen sein.

### Wagenlok

Eine Wagenlok ist eine Lokomotive, die im Zug keine Antriebsleistung abgibt, und die für Schleppfahrt vorbeieinem Zug mitgegeben wird.

### Fahrzeuggruppen

Die Fahrzeuge der GILLBACHBAHN sind in drei Gruppen eingeteilt: Kleinbahn, Feldbahn und Grubenbahn. Die Fahrzeuge verfügen über unterschiedliche Kupplungssysteme. Kleinbahn- und Grubenbahnfahrzeuge können nicht miteinander gekuppelt werden.

### FK - FU Fahrzeug

Ein FK-Fahrzeug darf in Feldbahn und Kleinbahnzügen eingesetzt werden.

Ein FU-Fahrzeug darf in Feldbahn und Untertagezügen eingesetzt werden.

## Begriffsbestimmungen im Bereich Fahrzeugbewegungen

### Rangierfahrten

An einem Betriebstag: Rangierfahrten sind alle Fahrten von Fahrzeugen, die einen Bahnhof nicht verlassen.

An einem Arbeitstag: Rangierfahrten sind alle Fahrten von Fahrzeugen.

### Züge

Züge sind Fahrten von Fahrzeugen, die an Betriebstagen auf die freie Strecke übergehen.

### Personenzüge

Personenzüge sind Züge, die Reisende befördern.

BO Teil 3	GILLBACHBAHN	3.4
	Begriffsbestimmungen und Wortlaute	

## Begriffsbestimmungen im Bereich Betriebsformen

### Betriebstag

Ein Betriebstag ist ein Tag, oder der Teil eines Tages, an dem Personenzüge verkehren dürfen.

### Arbeitstag

Ein Arbeitstag ist ein Tag, oder ein Teil eines Tages, an dem Fahrzeugbewegungen durchgeführt werden dürfen; jedoch keine Personenzüge.

### Vorlaufbetrieb - Nachlaufbetrieb

Unter Vor- und Nachlaufbetrieb versteht man die Zeiten, in denen Rangierfahrten zum Vorbereiten oder Abrüsten eines Betriebstages erforderlich sind. Es gelten die Regelungen für Betriebstage.

### Betriebsbeginn - Betriebsende

Dies sind die Zeiten, mit denen der Betriebstag beginnt oder endet.

## Begriffsbestimmungen im Bereich Zugleitbetrieb

### Zugleitbetrieb

Der Zugleitbetrieb ist die Organisationsform, nach der an Betriebstagen die Reihenfolge der Züge durch den Zugleiter geregelt wird.

### Zugleitbahnhof

Der Zugleitbahnhof ist der Bahnhof, auf dem der Zugleiter seinen Sitz hat, und an den alle den Zugverkehr betreffenden Meldungen abzugeben sind. Zugleitbahnhof ist der Bahnhof Oekoven.

### Zuglaufmeldebahnhof

Ein Zuglaufmeldebahnhof ist ein Bahnhof, an dem Ankunfts meldungen abgegeben werden müssen.

### Zugleitstrecke

Die Zugleitstrecke umfasst den Zugleitbahnhof und alle diesem untergeordneten Zuglaufmeldebahnhöfe, sowie die dazwischenliegenden Bahnanlagen der freien Strecke.

### Fahrfrage

Die Fahrfrage ist die Anfrage eines Zugführers an den Zugleiter, ob sein Zug einen bestimmten Streckenabschnitt befahren darf.

### Ankunftsmeldung

Die Ankunftsmeldung ist die Meldung eines Zugführers an den Zugleiter, daß alle Fahrzeuge des Zuges in einem Bahnhof angekommen sind.

<b>BO</b> Teil 3	<b>GILLBACHBAHN</b>	3.5
	Begriffsbestimmungen und Wortlaute	

### **Begriffsbestimmungen im Bereich Zugbildung**

#### **Regelzug**

Ein Regelzug ist ein Zug, der auf der GILLBACHBAHN ohne betriebliche Einschränkung verkehren kann.

#### **Langzug**

Ein Langzug ist ein Zug, der die Gleisanlage der GILLBACHBAHN nicht freizügig benutzen kann.

### **Begriffsbestimmungen im Bereich Personal**

#### **Mitarbeiter**

Mitarbeiter sind Personen, die in Tätigkeiten der GILLBACHBAHN eingewiesen wurden, und die mit Arbeiten beauftragt wurden. In den Vorschriften (UVV) der Berufsgenossenschaft (BG) werden Mitarbeiter als "Versicherte" bezeichnet.

BO Teil 4	GILLBACHBAHN	4.1
	Mitarbeiter im Betriebsdienst	

1. Zum Betriebsdienst gehören alle Tätigkeiten in Zusammenhang mit Zug- und Rangierfahrten an Betriebs- und Arbeitstagen.

2. Mitarbeiter im Betriebsdienst sind alle Mitarbeiter, die berechtigt sind, am Betriebsablauf mitzuwirken, und die vom Vereinsvorstand oder einem vom Vereinsvorstand bestellten Betriebsleiter mit betrieblichen Aufgaben betraut worden sind. Mitarbeiter im Betriebsdienst sollen Mitglieder im Feld- und Werksbahnmuseum e.V. sein.

3. Mitarbeiter müssen über die notwendigen Fähigkeiten und Kenntnisse verfügen. Diese sind für bestimmte Tätigkeiten durch eine Prüfung nachzuweisen. Die Berechtigung, bestimmte Tätigkeiten auszuüben, erhält der Mitarbeiter durch die Beauftragung. Die Beauftragung kann persönlich durch den Fachbereichsleiter, den Betriebs- oder Zugleiter oder den Aufsichtsführenden erfolgen, oder schriftlich durch Bekanntgabe eines Dienst-, Fahr- oder Arbeitsplan durchgeführt werden. Es gilt der Grundsatz:

***Befähigung + Beauftragung = Berechtigung***

Ohne Beauftragung oder Zustimmung durch Vorstand oder Betriebsleiter darf kein Mitarbeiter betriebliche Handlungen vornehmen. Eine Ausnahme besteht für Handlungen, die der Abwendung drohender Gefahr gelten.

4. Nichtmitglieder dürfen im Betriebsdienst mitwirken, wenn ein Grund dafür vorliegt. Einsatz von Leihlokomotiven oder eine gemeinsame Veranstaltung mit einem anderen Verein können solche Gründe sein. Nichtmitglieder sind durch ein Mitglied zu begleiten. Bei Vorlage entsprechender Befähigungsnachweise gegenüber dem zuständigen Fachbereichsleiter darf ein Nichtmitglied auch ohne Begleitung betriebliche Tätigkeiten ausüben, wenn es in die örtlichen Besonderheiten eingewiesen wurde.

5. Die Aufgaben des Betriebsdienstes gehen allen anderen Aufgaben vor, die dem Mitarbeiter sonst noch übertragen sind. Die Mitarbeiter haben eine richtigzeigende Uhr zu tragen.

6. Betriebsdienst darf selbstständig nur verrichten, wer das 18. Lebensjahr vollendet hat, die für den entsprechenden Aufgabenbereich vorgesehene Prüfung bestanden hat und sich mit den Örtlichkeiten der GILLBACHBAHN vertraut gemacht hat. Die Prüfungen können einen einen schriftlichen, einen mündlichen und einen praktischen Teil (Probefahrt) enthalten.

Zur Tätigkeit als Schaffner genügt die Vollendung des 14. Lebensjahrs.

Zur Tätigkeit an Arbeitstagen als Rangierer, Weichenwärter, Beimann und Reservelokführer von Loks bis zu 3 Tonnen Gewicht genügt die Vollendung des 16. Lebensjahrs. Folgende Prüfungen sind vorgesehen:

BO Teil 4	GILLBACHBAHN	4.2
	Mitarbeiter im Betriebsdienst	

**Prüfung B** (Grundlagen des Bahnbetriebs, Ersteinweisung)

**Voraussetzung zur Zulassung zur Prüfung:**

vollendetes 14. Lebensjahr

**Notwendige Kenntnisse:**

Grundkenntnisse der Gleis- und Fahrzeugtechnik, UVV, Ortskenntnis der Gleise, Gleis-, Weichen- und Fahrzeugbezeichnungen, An- und Abkuppeln, Rangierhandzeichen, vorgeschriebene Wortlaute, Standard-Betriebsablauf, Fahrkarten, Verhalten in Gefahrensituationen und nach Unfällen, Befahren der Lokschuppengleise, Abfahrbereitschaft eines Zuges feststellen, Bedeutung des Zugschlußsignals, Unterscheidung von Zug- und Rangierfahrten, Rangierarbeiten, Lokomotiven schleppfertig machen, Abstellen von Fahrzeugen, Zugkreuzungen, Abfahrauftrag eines Zuges,

**Art der Prüfung:**

praktische und mündliche Prüfung

**Befähigung nach bestandener Prüfung:**

Rangierer, Schaffner (Betr.), Weichenwärter, Beimann (Lokführer-Helfer), Zugführer

**Prüfung L1a** (Stufe 1a zur Lokführerausbildung, "der erste Schritt")

**Voraussetzung zur Zulassung zur Prüfung:**

bestandene Prüfung B, Einweisung auf einer Loktype durch den zuständigen Fachbereichsleiter

**Notwendige Kenntnisse:**

Loktechnik, Fahr- und Bremstechnik, V + A Dienste, Betriebsstoffe, Umweltschutz, UVV, Zugbildung, Eingleisen von Fahrzeugen, Schäden an Loks und Wagen erkennen, Verständigung des Fahrzeugeigentümers über Schäden, betreffende Lokomotive fahren können, Betriebsbucheinträge, Aufgaben des Aufsichtsführenden kennen.

**Art der Prüfung:**

Probefahrt, mündliche Prüfung

**Befähigung nach bestandener Prüfung:**

Reservelokführer auf einer Lok

BO Teil 4	GILLBACHBAHN	4.3
	Mitarbeiter im Betriebsdienst	

**Prüfung L1b** (Stufe 1b zur Lokführerausbildung: eine weitere Lok)

**Voraussetzung zur Zulassung zur Prüfung:**

bestandene Prüfung L1a, Einweisung auf der betreffenden Loktype durch den zuständigen Fachbereichsleiterinnen oder einen auf dieser Lok ausgebildeten Lokführer, der vom zuständigen Fachbereichsleiter mit dieser Aufgabe beauftragt wurde.

**Notwendige Kenntnisse:**

Loktechnik, Fahr- und Bremstechnik, V + A Dienste, Betriebsstoffe der betreffenden Loktype

**Art der Prüfung:**

Probefahrt, mündliche Prüfung

**Befähigung nach bestandener Prüfung:**

Reservelokführer auf einer weiteren Lok

**Prüfung LHZ** (Lokheizer)

**Voraussetzung zur Zulassung zur Prüfung:**

vollendetes 18. Lebensjahr, bestandene Prüfung L1a oder L1b für die betreffende Lok.

**Notwendige Kenntnisse:**

Loktechnik, TRD, UVV, Wasseraufbereitung, V + A Dienste, Betriebsstoffe, Kesselschäden erkennen, Massnahmen bei Störungen

Eine bestandene Prüfung LHZ berechtigt erst mit Bestätigung durch den TÜV zu selbständigen Dienstausbübung als Lokheizer / Kesselwärter.

**Art der Prüfung:**

Probefahrt, mündliche Prüfung

**Befähigung nach bestandener Prüfung:**

Lokheizer

**Prüfung LP** (Personenzuglokwührer)

**Voraussetzung zur Zulassung zur Prüfung:**

bestandene Prüfung L1a oder L1b; erforderliche Fahrpraxis als Reservelokführer auf der bestimmten Loktype.

**Notwendige Kenntnisse:**

sicherer Umgang mit der betreffenden Loktype in allen Situationen, Besonderheiten des Personenzugdienstes kennen, absolut sichere Handhabung von Anfahrvorgängen, Gangwechsel, Beifahren an den Zug.

**Art der Prüfung:**

Probefahrt

**Befähigung nach bestandener Prüfung:**

Lokführer für Personenzüge auf der betreffenden Loktype

<b>BO</b> Teil 4	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>4.4</b>
	Mitarbeiter im Betriebsdienst	

### Prüfung ZI

#### **Voraussetzung zur Zulassung zur Prüfung:**

Mitarbeiter mit langjähriger Erfahrung (aktive Mitwirkung an mehr als 20 Betriebstagen) im Betriebsdienst der GILLBACHBAHN mit abgelegten Prüfung B

#### **Notwendige Kenntnisse:**

Alle Möglichkeiten des Betriebsablaufs auf der GILLBACHBAHN kennen, schriftliche Unterlagen, Unfallmeldungen an Vorstand / BG / Versicherungen, alle Vorschriften der GILLBACHBAHN kennen.

#### **Art der Prüfung:**

mündliche Prüfung durch den Vorstand

Die Zulassung zum Betriebsleiter erfolgt erst mit Bestätigung durch den Vorstand.

#### **Befähigung nach bestandener Prüfung:**

Zugleiter, Betriebsleiter

**7.** Jeder Mitarbeiter hat seinen, gegenüber anderen Mitarbeitern abgegrenzten Verantwortungsbereich, in dem er seinen Dienst eigenverantwortlich zu erfüllen hat. In Zweifelsfällen haben sich die Beteiligten untereinander über die Abgrenzung zu verständigen. Der Betriebsleiter oder Aufsichtsführende ist darüber zu unterrichten.

**8.** Jeder Mitarbeiter ist verpflichtet, vor Betriebsaufnahme Einsicht in die Aushänge im Bahnhof Oekoven zu nehmen.

**9.** An Betriebstagen hat sich der Mitarbeiter nach Möglichkeit so zu kleiden, daß er für das Publikum und Reisende als Mitarbeiter der GILLBACHBAHN erkennbar ist.

**10.** Alle Mitarbeiter sind verpflichtet, die Museumsordnung gegenüber den Besuchern in höflicher aber bestimmter Weise durchzusetzen, und auf die Sicherheit des Betriebsablaufs besonderes Augenmerk zu halten.

**11.** An Betriebstagen ist eine Dienstunterbrechung oder vorzeitige Beendigung des Dienstes so früh wie möglich dem Betriebsleiter mitzuteilen.

**12.** Jeder Mitarbeiter hat so frühzeitig zum Dienst zu erscheinen, daß er alle ihm übertragenen Aufgaben vor Betriebsbeginn erledigen kann. Er darf den Dienst erst beenden, wenn er alle ihm übertragenen Aufgaben nach Betriebsende erledigt hat, oder ein Ersatzpersonal gestellt wurde.

<b>BO</b> Teil 4	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>4.5</b>
	Mitarbeiter im Betriebsdienst	

**13.** An Betriebstagen dürfen Fahrzeuge nur dann bewegt werden, wenn mindestens drei Mitarbeiter Dienst verrichten: Ein Betriebsleiter, ein Lokführer und ein Zugführer.

An nicht öffentlichen Betriebstagen (z.B. für angemeldete Gruppen, bei denen alle Besucher im Zug mitfahren) dürfen Fahrzeuge bewegt werden wenn zwei Mitarbeiter Dienst verrichten: Ein Lokführer und ein Zugführer. In diesem Fall muß ein funktionsbereites Mobiltelefon im Zug mitgeführt werden.

**14.** An Arbeitstagen dürfen Fahrzeuge nur dann bewegt werden, wenn mindestens zwei Mitarbeiter Dienst versehen: Ein Lokführer und ein Rangierer. Der Lokführer übernimmt die Aufgaben des Aufsichtsführenden für die Rangierarbeiten. Werden nur alleinfahrende Loks oder ausschließlich gezogene Rangierabteilungen bewegt, dürfen ausnahmsweise mit nur einem Lokführer Fahrzeuge bewegt werden. Alleinarbeitende Mitglieder haben sich vor Arbeitsaufnahme telefonisch bei einem Mitglied anzumelden, und nach Beendigung der Alleinarbeit wieder abzumelden. Unterbleibt die Abmeldung, hat sich das Mitglied nach dem Verbleib des Alleinarbeitenden zu erkundigen.

**15.** Die Arbeitsdauer darf 14 Stunden nicht überschreiten. Die Arbeit beginnt zu dem Zeitpunkt, an dem die Arbeit aufgenommen wurde. Nach 14 Stunden dürfen keine betrieblichen Handlungen und technischen Arbeiten mehr durchgeführt werden. Fahrdienst darf höchstens 10 Stunden ausgeübt werden. Das Ende des Fahrdienstes darf nicht weiter als 12 Stunden vom Dienstbeginn entfernt liegen. Als Fahrdienst gelten alle Tätigkeiten auf dem fahrenden Zug sowie Rangiertätigkeiten.

Für Kinder (noch nicht 15 Jahre alt) und Jugendliche (15, aber noch nicht 18 Jahre alt) gelten die Vorschriften des Jugendarbeitsschutzgesetzes. Danach dürfen Kinder keine Tätigkeiten ausüben. Für Jugendliche gilt die maximale Arbeitszeit von 8 Stunden.

**16.** Auf den Führerständen der Loks darf sich jeweils nur der Lokführer aufhalten. Eine Mitfahrerlaubnis besteht für Auszubildende und Mitglieder des Vereins an Arbeitstagen mit Zustimmung des Lokführers, Personen an Betriebstagen mit Zustimmung des Zugleiters und des Lokführers.

Die Lok muß zur Mitnahme von Personen geeignet sein, der Lokführer darf in seiner Sicht auf die Gleise und in seiner Bewegungsfreiheit nicht beeinträchtigt sein. Mehr als zwei Personen dürfen neben dem Lokführer auf Führerständen von Lokomotiven nicht mitfahren.

**17.** Betriebsdienst darf nur verrichten, der 10 Stunden vor Betriebsbeginn keinen Alkohol mehr zu sich genommen hat. Es ist verboten, im Dienst Alkohol zu sich zu nehmen. Allgemein besteht auf dem Gelände des Feld- und Werksbahnmuseums ein Alkoholverbot für alle Mitarbeiter bis 18:00 Uhr eines jeden Tages.

**(18.** Im Anhang der BO sind die Tätigkeiten auf der GILLBACHBAHN beschrieben, die nicht zum Betriebsdienst gehören.)



BO Teil 5	GILLBACHBAHN	5.1
	Aufgaben der Mitarbeiter	

### 1. Der Betriebsleiter (Bl.)

Der Betriebsleiter wird nur an Betriebstagen eingesetzt. Er entscheidet personelle Fragen des Betriebsdienstes und ist oberste Entscheidungsinstanz in allen Bereichen der Betriebsführung auf der gesamten GILLBACHBAHN für den aktuellen Betriebstag. Der Betriebsleiter wird vom Vorstand eingesetzt.

#### **Aufgaben des Betriebsleiters:**

##### **Vor Betriebsbeginn:**

Einteilung der Mitarbeiter auf die Dienstposten, Festlegung der zu verwendenden Fahrzeuge, Ausarbeiten und Bekanntgabe von Dienst- und Fahrplan.

##### **Während des Betriebes:**

Überwachen des Betriebsablaufs.

##### **Nach Betriebsende:**

Prüfung der schriftlichen Aufzeichnungen.

Der Betriebsleiter kann gleichzeitig die Aufgaben des Zugleiters oder anderem örtlichen Personal des Zugleitbahnhofs übernehmen.

### 2. Der Aufsichtsführende (Af.)

Der Aufsichtsführende regelt den Fahrzeugeinsatz und die Rangierfahrten an Arbeitstagen. Er überwacht die Einhaltung der UVV. Er ist weisungsbefugt in allen Fragen des Betriebsdienstes. Er ist weiterhin weisungsbefugt bei allen auf dem Gelände des FWM durchgeführten Arbeiten in Bezug auf den Unfallschutz. Aufsichtsführender ist immer das in Oekoven anwesende Mitglied, das in der Mitarbeiterliste an höchster Stelle steht. Bei mehreren, räumlich getrennten Arbeitsbereichen, hat jeder Arbeitsbereich einen Aufsichtsführenden. Bei Rangierarbeiten ist der Lokführer der Aufsichtsführende.

### 3. Der Zugleiter (Zl.)

Der Zugleiter wird nur an Betriebstagen eingesetzt. Er regelt die Zug- und Rangierfahrten auf der gesamten GILLBACHBAHN.

#### **Aufgaben des Zugleiters.**

##### **Vor Betriebsbeginn:**

Bereitlegen der fahrdienstlichen Unterlagen, Erteilen von Aufträgen zum Bereitstellen von Loks und Wagen, Unterrichtung des Fahrpersonals über Besonderheiten des Betriebsablaufs, Anbringen der Hinweisschilder "Betriebsablauf" auf den Betriebsstellen (falls erforderlich). Täglicher Kontrollgang/-fahrt zur Feststellung der Befahrbarkeit der Strecke. vor der ersten Fahrt eines Personenzugs.

##### **Während des Betriebes:**

Geben fahrdienstlicher Weisungen oder Zustimmungen an das Fahrpersonal und das örtliche Personal. Führen der Aufschreibungen über den Zugverkehr. Einlegen und Streichen von Zügen. Festlegung der Abfahrtszeit eines Zuges im Bahnhof Oekoven unter Berücksichtigung des Reisendenaufkommens, Erteilen von Abfahr- und Durchfahraufträgen. Geben der Zustimmung für eine Zugfahrt, Information der Reisenden. Gibt die Erlaubnis zur Mitfahrt auf dem Führerstand.

##### **Nach Betriebsende:**

Erteilen von Aufträgen zum Abstellen von Loks und Wagen. Abschließen des Bahnhofs.

Der Zugleiter kann gleichzeitig die Aufgaben von anderem örtlichen Personal übernehmen.



BO Teil 5	GILLBACHBAHN	5.2
	Aufgaben der Mitarbeiter	

#### 4. Der Weichenwärter (Ww.)

Der Weichensteller wird nur an Betriebstagen eingesetzt. Der Weichensteller stellt Weichen und Signale für Zug- und Rangierfahrten in seinem Rangierbezirk oder Bahnhof nach Weisung des Zugleiters. Er regelt selbstständig die Rangierfahrten in seinem Bezirk, sofern die Vorgaben des Zugleiters den erforderlichen Entscheidungsspielraum geben, und der Vorrang der Zugfahrten beachtet wird. Der Weichenwärter einer Zuglaufmeldestelle gibt die Zuglaufmeldungen an den Zugleiter ab. Er übermittelt die Zustimmung des Zugleiters zur Abfahrt des Zuges an den Zugführer.

##### **Aufgaben des Weichenwärters.**

##### **Vor Betriebsbeginn:**

Installation und Prüfung der Fernsprechverbindung.

##### **Während des Betriebes:**

Stellen der Weichen und Signale seines Rangierbezirks oder Bahnhof. Unterstützen des Rangierleiters durch Weitergabe von Rangierhandzeichen und durch An- und Abkuppeln.

##### **Nach Betriebsende:**

Stellen der Weichen und Signale in Grundstellung, Abrüsten der Fernsprechverbindung.

#### 5. Der Lokführer (Lokf.)

Der Lokführer fährt Zug- und Rangierfahrten an Betriebs- und Arbeitstagen, und übernimmt bei Zügen, die ohne Zugführer verkehren, dessen Aufgaben. Der Lokführer trägt die Verantwortung für den technischen Zustand der Fahrzeuge seines Zuges oder seiner Rangierfahrt, der ordnungsgemäßen Zugbildung und Wagenreihung und der ordnungsgemäßen personellen Besetzung.

##### **Aufgaben des Lokführers.**

##### **Vor Betriebsbeginn:**

Einsichtnahme in das Betriebsbuch der vorgesehenen Lok. Aufrüsten der Lok, Prüfen der Betriebsvorräte, Prüfen der Betriebsstoffvorräte im Stofflager.

##### **Während des Betriebes:**

Fahren von Zügen und Rangierfahrten, Überwachen der technischen Betriebsbereitschaft, Ergänzen der Betriebsvorräte nach Bedarf. An- und Abkuppeln zur Unterstützung des Rangierers. Technische Überwachung der verwendeten Fahrzeuge. Überwachung der Zugbildung. Entscheidet über Einsatz von Rangierpersonal.

##### **Nach Betriebsende:**

Abstellen von Lok und Wagen nach Weisung des Zugleiters; an Arbeitstagen nach der Abstellordnung (Hauptgleise sind freizuhalten), technischer Abschlußdienst, Ergänzen der Vorräte, Meldung an Betriebsleiter wenn Betriebsstoffe im Stofflager zur Neige gehen, Betriebsbucheintrag. Der Lokführer der letzten Fahrt schließt Tor Allrath.

#### 6. Reservelokführer (RLokf.)

Der Reservelokführer fährt selbstständig zur Erlangung von Fahrpraxis nach erfolgter Lokführerprüfung Zug- und Rangierfahrten an Betriebs- und Arbeitstagen. Die Aufgaben entsprechen denen des Lokführers; es sind dem Reservelokführer jedoch Fahrten mit oder an mit Reisenden besetzte Fahrzeuge nicht gestattet.

BO Teil 5	GILLBACHBAHN	5.3
	Aufgaben der Mitarbeiter	

### 7. Lokheizer (Lhz.)

Der Lokheizer ist zuständig für den Betrieb des Lokomotivkessels, und die Pflege und Wartung der Dampflok. Er unterhält das Lokomotivfeuer während der Fahrt und im Stillstand. Er überwacht den Wasserstand im Kessel, sodaß der niedrigste Wasserstand niemals unterschritten wird, und prüft in regelmäßigen Abständen alle Sicherheitseinrichtungen des Kessels. Er sorgt für die unmittelbare Beaufsichtigung des Kessels im Sinne der TRD. Er unterstützt den Lokführer bei der Beobachtung der Strecke, des Zuges bei der Abfahrt und während der Fahrt sowie bei Rangierfahrten. Er ist für alle den Kessel betreffenden Fragen verantwortlich. Er kuppelt die Lok an oder ab. Die Arbeitsteilung zwischen Lokführer und Lokheizer bei den technischen Vorbereitungs- und Abschlußdiensten wird vom Heizer festgelegt.

#### **Aufgaben des Lokheizers.**

##### **Vor Betriebsbeginn:**

Einsichtnahme in das Betriebsbuch der Lok. Anheizen und Abschmieren der Lok, Prüfen der Betriebsvorräte, Prüfen der Betriebsstoffvorräte im Stofflager.

##### **Während des Betriebes:**

Überwachen der technischen Betriebsbereitschaft, Betrieb des Lokomotivkessels, abschmieren, Ergänzen der Betriebsvorräte nach Bedarf. An- und Abkuppeln zur Unterstützung des Rangierers. Beobachtung der Rangierabteilung und Weitergabe der Rangieraufträge an den Lokführer, Beobachtung der Strecke bei Zug- und Rangierfahrten und Meldung von Fahrthindernissen an den Lokführer.

##### **Nach Betriebsende:**

Abrüsten der Lok, Korrosionsschutzmaßnahmen, technischer Abschlußdienst, Ergänzen der Vorräte, Meldung an Betriebsleiter wenn Betriebsstoffe im Stofflager zur Neige gehen, Betriebsbucheintrag.

### 8. Beimann (Bei.)

Der Beimann unterstützt den Lokführer bei der Beobachtung der Strecke, des Zuges bei der Abfahrt und während der Fahrt sowie bei Rangierfahrten. Er gibt Rangieraufträge an den Lokführer weiter, er meldet Fahrthindernisse an den Lokführer. Der Beimann wird bei Lokomotiven mit schlechter Streckensicht eingesetzt, insbesondere jedoch bei Zügen ohne Nothalteinrichtung zur Beobachtung des Zuges. Er kuppelt die Lok an oder ab.

BO Teil 5	GILLBACHBAHN	5.4
	Aufgaben der Mitarbeiter	

### 9. Zugführer (Zf.)

Der Zugführer hat die Aufsicht im und am Zug. Er sorgt für Sicherheit der Reisenden beim Ein- und Aussteigen. Er beobachtet die Einstiegstüren und die Türverschlüsse während der Fahrt. Er sorgt für Information der Reisenden. Vor Abfahrt des Zuges stellt er die Abfahrtsbereitschaft her. Auf Bahnhöfen ohne Zugleiter gibt er den Abfahrtsauftrag, sofern ihm die Zustimmung des Zugleiters zur Zugfahrt vorliegt. Der Zugführer des in einer Ausweiche wartenden Zuges stellt die Weichen für den kreuzenden Zug, und veranlasst oder gibt das Signal (Rh 2 -mit Winkscheibe- oder Zp 11) für die Einfahrt dieses Zuges. Er überwacht durch Beobachtung des Zugschlußsignals das Freisein der Strecke nach einer Zugkreuzung auf einem unbesetzten Bahnhof. Er ist Rangierer auf Anfangs- Unterwegs- und Endbahnhöfen seines Zuges, wenn anderes Personal nicht zur Verfügung steht.

#### **Aufgaben des Zugführers.**

##### **Vor Betriebsbeginn:**

Durchführen der Rangierfahrten zum Bilden des Zuges, Aufschließen und Reinigen der Personenwagen.

##### **Während des Betriebes:**

Wahrnehmung der oben beschriebenen Zugführertätigkeiten.

##### **Nach Betriebsende:**

Abstellen des Zuges als Rangierer, Reinigen und Abschließen der Personenwagen

### 10. Rangierer (Rng.)

Der Rangierer unterstützt den Lokführer bei der Durchführung von Rangierfahrten oder geschobenen Zügen.

#### **Aufgaben während des Betriebes:**

An- und Abkuppeln, Stellen von Weichen, Beobachtung des Freiseins der Gleise bei geschobenen Fahrten, Geben von Rangieraufträgen und Rangierhandzeichen.

### 11. Zugschaffner mit betrieblichen Aufgaben (ZsB.)

Der Zugschaffner gehört nicht zum Betriebspersonal, wenn er nicht als Kuppler oder Weichensteller auf Anfangs- Unterwegs- und Zielbahnhöfen seines Zuges tätig wird. Die Voraussetzungen dazu nach BO Teil 4 sind einzuhalten. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, ist der Zugführer befugt, den Schaffner zur Unterstützung seiner betrieblichen Aufgaben heranzuziehen.

### 12. Personal in Ausbildung / Einweisung

Ausbildungen oder Einweisungen können an Betriebs- und Arbeitstagen vorgenommen werden. Im Lokfahrdienst dürfen Ausbildung und Einweisungen nicht an Betriebstagen vorgenommen werden, Fahrten als Reservelokführer sind jedoch zulässig.

BO Teil 6	GILLBACHBAHN	6.1
	Fahrdienst allgemein, Rangieren	

1. Für die sichere und zweckmäßige Durchführung von Rangierfahrten ist der Lokführer verantwortlich.
2. An Betriebstagen dürfen Rangierfahrten nur auf Weisung oder mit Zustimmung des Zugleiters durchgeführt werden.  
Auf Zuglaufmeldestellen und in Rangierbezirken des Zugmeldebahnhofs darf auf Weisung oder mit Zustimmung des zuständigen Weichenwärters rangiert werden.
3. Finden an Arbeitstagen mehrere Rangierfahrten gleichzeitig statt, sprechen sich die Lokführer aller Rangierabteilungen vorher über den Ablauf ab. Der Aufsichtsführende für den Bereich Oekoven Werkstatt entscheidet alle den Fahrzeug- und Personaleinsatz betreffenden Fragen.
4. Der Lokführer entscheidet, ob die Rangierfahrt von einem Rangierer (Rangierbegleiter) begleitet werden muß. Gezogene Rangierfahrten brauchen nicht begleitet werden. An Betriebstagen ist die Begleitung durch einen Rangierer zwingend bei geschobenen Rangierfahrten und bei Rangierbewegungen an Bahnsteigen. An Betriebs- und Arbeitstagen ist die Begleitung durch einen Rangierer zwingend bei Fahrten in- und aus dem Lokschuppen, und bei geschobenen Rangierabteilungen.  
Kann die gesamte geschobene Rangierabteilung überblickt werden, kann an Arbeitstagen der Lokführer auf einen Rangierer verzichten.
5. Geschobene Rangierfahrten mit besetzten Personenwagen, oder an besetzte Personenwagen heran sind verboten.
6. Der Rangierer muß dem Lokführer vor Beginn der Rangierfahrt bekannt sein. Ein Wechsel des Rangierers während der Fahrt ist verboten. Lokführer und Rangierer haben sich vor der Fahrt über Zweck, Weg und Ziel der Rangierfahrt zu verständigen. Bei einer von einem Rangierer begleiteten Rangierfahrt ist es dem Lokführer streng verboten, ohne Auftrag des Rangierers Fahrzeugbewegungen durchzuführen. Stets ist der Rangierauftrag abzuwarten. Von Weichenstellern oder der Zugleitung gegebene Rangierhandzeichen gelten dem Rangierer, der Lokführer darf diesen Aufträgen erst nach Bestätigung durch seinen Rangierer nachkommen.  
Sind weitere Personen an der Rangierfahrt beteiligt, fungieren diese als Rangierhelfer. Sie müssen über die Qualifikation zum Rangierer verfügen. Sie unterstehen dem für die betreffende Fahrt eingeteilten Rangierer. Sie sind nicht befugt Fahraufträge zu geben. Rangieraufträge für Rangierfahrten dürfen nicht mit einer Winkscheibe gegeben werden.

<b>BO</b> Teil 6	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>6.2</b>
	Fahrdienst allgemein, Rangieren	

**7.** An- und Abkuppeln von Fahrzeugen darf nur im Stillstand erfolgen. Der Lokführer gestattet dem Rangierer das Kuppeln, wenn die Lokomotive gegen unbeabsichtigte Bewegung gesichert ist.

Dies erfolgt bei Motorlokomotiven durch Trennen des Kraftschlusses im Getriebe (das Trennen federbelasteter Kupplungen ist nicht ausreichend) und Anziehen der Handbremse. Läßt sich der Kraftschluß nicht vollständig trennen, ist der Motor abzustellen. Bei Dampflokomotiven ist der Regler zu schließen, die Steuerung auf Mitte zu stellen, die Handbremse anzuziehen, und die Zylinderentwässerung zu öffnen.

Bei elektrischen Lokomotiven ist die Stromzufuhr zu den Motoren zu unterbrechen, und die Handbremse anzuziehen.

**8.** Ohne Bestätigung, daß die Lokomotive gesichert ist, darf nicht gekuppelt werden.

Es ist verboten, sich bei Annäherung der Fahrzeuge zwischen den Fahrzeugen aufzuhalten, oder sich in den Raum zwischen den Fahrzeugen hineinzubeugen.

Es ist verboten, mit der Hand zwischen die Puffer oder Kopfstücke zu greifen, selbst wenn beide Fahrzeuge stillstehen. Ist dies zum Kuppeln notwendig, ist als Hilfsmittel ein etwa 80 cm langes Brett oder ein anderes geeignetes Hilfsmittel zu verwenden, mit dem die Kette zwischen den Puffern geführt wird.

Es ist verboten, mit zwei (oder mehr) Lokomotiven Rangierarbeiten im gleichen Gleis oder am gleichen Wagenpark (z.B. Ansetzen von Wagen an beiden Seiten einer Fahrzeuggruppe) durchzuführen.

**9.** In der Regel sind dreigliedrige Kuppelketten zu verwenden. Werden zwei Lokomotiven mit Schlitzkupplung gekuppelt, ist ein eingliedriges Kuppeleisen zu verwenden. Eingliedrige Kuppeleisen dürfen auch bei Gartenbank-Personenwagen verwendet werden. Für Personenzüge zugelassene Ketten und Kuppeleisen tragen eine Farbmarkierung. Fünfgliedrige Ketten dürfen nur in Ausnahmefällen und nicht bei Personenzügen verwendet werden.

Bei langen Fahrzeugen müssen bei Fahrten in engen Gleisbögen oder Weichen lange Ketten verwendet werden. Diese Ketten sind auf den entsprechenden Fahrzeugen mitzuführen.

**10.** Bei Aufgleisarbeiten und beim Rangieren von Wagen ohne Kupplungen (Reparatur / Schaden) dürfen Drahtseile von mindestens 20 mm Durchmesser verwendet werden. In einem Umkreis der doppelten Seillänge, gemessen von beiden Endpunkten des Seils, dürfen sich außerhalb geschlossener Führerhäuser keine Personen aufhalten, solange das Seil belastet ist.

Die Verwendung anderer Kuppelmittel ist verboten, wenn sie nicht vom Fachbereich Technik zugelassen wurden. Dies betrifft auch Behelfs- und Übergangskupplungen für Personenwagen.

BO Teil 6	<b>GILLBACHBAHN</b>	6.3
	Fahrdienst allgemein, Rangieren	

**11.** Beim Abkuppeln verbleibt die Kuppelkette am südlichen Fahrzeug, (Oekovener Seite). (Goldene Regel: "Die Kette bleibt in Oekoven") Die Kette darf nicht unterhalb der Schienenoberkante hängen. (Ausnahme: Grubenbahnkupplung) Die Kette darf im entkuppelten Zustand nicht vor der Pufferplatte hängen.

**12.** Das Abstoßen oder Ablaufenlassen von Fahrzeugen an Betriebstagen ist verboten. An Arbeitstagen ist das Abstoßen nur in die Gleise OEK 11, 12, 22, 23, von 41 nach 53 und 63, von 73 nach 63 und 53, sowie ADL von 11 nach 1 bis 5 gestattet. Es muß die Möglichkeit bestehen, den abgestoßenen Zugteil sicher anzuhalten. (Vom Gleis 400 dürfen Fahrzeuge nur dann ablaufen, wenn eine besetzte Handbremse in der Fahrzeuggruppe vorhanden ist.)

**13.** Alle Fahrzeuge, die miteinander bewegt werden, müssen untereinander gekuppelt sein. Das Entkuppeln während der Fahrt ist verboten. Die Lokomotive muß solange mit einem Lokführer besetzt sein, solange die Rangierabteilung in Bewegung ist.

**14.** Abgestellte Fahrzeuge sind gegen Bewegung zu sichern. Zur Sicherung dürfen Handbremsen, Getriebepbremsen, ein eingelegter Gang einer Motorlok, Radvorleger, Hemmschuhe oder ein mindestens 80 cm langes Brett, welches über beide Schienen vor die Räder gelegt wird, verwendet werden. Fahrzeuggruppen sind möglichst gekuppelt abzustellen, und durch ein Fahrzeug mit Handbremse zu sichern. Befinden sich in einer abgestellten Fahrzeuggruppe mehrere Handbremsen, so wird nur eine angezogen; befindet sich in einer abgestellten Fahrzeuggruppe eine Lok, so wird nur die Lok (je nach Bauart durch Handbremse oder Einlegen des Getriebes) gesichert.

Wird an Personenwagen herangefahren, die mit Personen besetzt sind, sind alle im stehenden Zugteil verfügbaren Handbremsen anzuziehen.

**15.** Fahrzeuge in den Gleisen 3 bis 5 in Lohe und im Abzweiggleis Bromberg sollen nicht gekuppelt abgestellt werden. Fahrzeuge in Gleisen, die sich außerhalb der Umzäunung befinden, sind mit an der Schiene befestigten Radvorlegern gegen unbefugtes Verschieben zu sichern. Die Kuppelketten sind gegen Diebstahl geschützt aufzubewahren.

**16.** Einzelne Fahrzeuge dürfen von Hand verschoben werden, dabei ist stets seitlich oder von hinten zu schieben. Das Ziehen von Fahrzeugen ist verboten.

**17.** An Betriebstagen dürfen Rangierabteilungen die Bahnhöfe nicht verlassen. Für den Bahnhof Oekoven liegt die Rangiergrenze beim Tor Allrath (Rs 10), beim Bahnhof Lohe bei der Trapeztafel der Gegenrichtung. Fahrten vom und zum Abzweiggleis Bromberg sind Zugfahrten.



BO Teil 6	<b>G I L L B A C H B A H N</b>	6.4
	Fahrdienst allgemein, Rangieren	

18. Die Geschwindigkeit beim Rangieren beträgt maximal 5 km/h. Der höchstzulässige Bremsweg beträgt 10 m. Wird der Bremsweg voraussichtlich überschritten, ist die Fahrgeschwindigkeit zu senken, oder das ungebremste Gewicht der Rangierabteilung zu verringern.

19. Bei den mündlichen Aufträgen und Absprachen ist die für den Zugahrdienst vorgesehene Terminologie zu vermeiden:

<b><u>Rangierfahrt</u></b>	<b><u>Zugfahrt</u></b>
Herkommen / Wegfahren	Abfahren
vorausfahren / zurückkommen	

20. Bei Fahrten in den Lokschuppen ist die im Schuppen ausliegende und im Anhang der BO wiedergegebene Anweisung zu beachten. Fahrzeuge, für die die besonderen Bedingungen für Fahrten in den Lokschuppen gelten, dürfen nur von den in der Anweisung genannten Personen in und aus dem Schuppen gefahren werden.

21. In der Dämmerung, bei Nacht, bei Nebel und bei sonstigen schlechten Sichtverhältnissen dürfen Fahrzeuge nur bewegt werden, die in Fahrtrichtung nach vorne mit mindestens einem weißen Licht beleuchtet sind. Alle Mitarbeiter, die an der Fahrt beteiligt sind, haben eine weißleuchtende Handlampe mitzuführen.

22. Bei Brandgefahr (anhaltend trockene Witterung) dürfen Dampflokomotiven nur in Betrieb genommen werden, wenn vorher die erforderlichen Brandschutzmaßnahmen getroffen wurden. Ein Löschfahrzeug ist mit einer betriebsbereiten Lokomotive bereitzustellen. Spätestens 10 Minuten nach der Fahrt der Dampflok ist eine Brandschau mit dem Feuerlöschfahrzeug durchzuführen. Eine Stunde nach der letzten Fahrt der Dampflokomotive ist die Umgebung der Gleisanlage auf Brandherde abzusuchen.

BO Teil 7	<b>G I L L B A C H B A H N</b>	7.1
	Zugfahrdienst	

1. Zugfahrten sind Fahrten von Fahrzeugen, die auf die freie Strecke übergehen. Zugfahrten finden nur an Betriebstagen statt. Fahrten auf die Strecke an Arbeitstagen werden als Rangierfahrt durchgeführt.

2. Jeder Zug erhält eine Zugnummer. Die Zugnummer ist dreistellig. Die Zugnummer legt die Fahrplanlage des Zuges fest und wird aus dem "Verzeichnis der Züge" entnommen. Jede Zugfahrt wird in den "Aufschreibungen über den Zugverkehr" dokumentiert. Die Abkürzung der Zuggattung kann zur Verdeutlichung in abgekürzter Form der Nummer vorangestellt werden. Die Angabe der Zuggattungs-Kennnummer wird nur bei Fahrplanbetrieb verwendet.

<u>Zuggattung</u>	<u>Abk.</u>	<u>Kennnr.</u>
Personenzug (Allgemein)	Pz	1
Personenzug (Kleinbahn)	Klz	1
Personenzug (Gartenbank; auch U)	Gb	1
Personenzug (Kleinbahn) mit Güterbeförderung	PmG	2
Personenzug (Gartenbank; auch U) mit Güterbeförderung	GmG	2
Güterzug	Gz	3
Brandschaulfahrt, Feuerlöschzug	Brs	4
Bauzug	Bau	5
Schienenfahrrad / Draisinenfahrt	Sfr	6
Probefahrt (Personaleinweisung / -prüfung; Loktest)	Pf	7
Einzelfahrende Lok	Lz	8
Hilfszug	Hz	9
Hilfslok	LzH	0

**Betriebsbeschränkungen**, denen der Zug unterliegt, werden durch vorangestellte Buchstaben gekennzeichnet.

Langzug                    L  
Untertagezug                U

Beispiel:    L307 oder U247

Verkehrt ein **Zug in mehreren Teilen**, so wird der Zugnummer ein Zählbuchstabe angefügt.

Beispiel:    257A und 257B

Die Verwendung von Einsatzbeschränkung und Zählbuchstaben bei der Zugnummer ist zwingend, wenn der Zug in dieser Form verkehrt.

<b>BO</b> Teil 7	<b>GILLBACHBAHN</b>	7.2
	Zugfahrdienst	

**3.** Kein Zug darf ohne Zustimmung des Zugleiters verkehren. Der Zugleiter ist dafür verantwortlich, daß Züge nur in Gleise eingelassen werden, die frei von Fahrzeugen sind, die nicht durch eine andere Fahrt bereits beansprucht werden, und in die nach Zustimmung zur Zugfahrt keine anderen Fahrzeuge mehr eingelassen werden. Insbesondere darf ein zu befahrenes Gleis nicht von einem Zug der Gegenrichtung beansprucht werden. Die Weichen müssen für die Zugfahrt richtig stehen, oder das Zugpersonal muß über die falsche Weichenstellung informiert sein. Weichen im Fahrweg dürfen nach erteilter Zustimmung zur Zugfahrt von örtlichem Personal nicht mehr umgestellt werden.

**4.** Der Zugleiter legt einen Zug ein, indem er Lok und Zugführer die Zugnummer mitteilt. Dies hat in der Regel schriftlich zu geschehen. An Tagen, an denen nicht mehr als ein Zug gleichzeitig verkehrt (EZB), darf die Mitteilung der Zugnummer auch mündlich erfolgen.

**5.** Ein Zug darf erst abfahren, wenn er abfahrbereit ist. Die Abfahrbereitschaft wird vom Zugführer festgestellt, und an den Zugleiter gemeldet. Die Abfahrbereitschaft umfasst folgende Punkte:

- Die Zugnummer und die Fahrzeiten müssen dem Zugpersonal bekannt sein.
- Dem Zugpersonal müssen das Fahrtziel und der Fahrtablauf und die Verfahrensweise bei nicht besetzten, und nicht mit Fernsprechverbindung versehenen Zuglaufmeldestellen bekannt sein.
- Zug muß ordnungsgemäß gebildet und gekuppelt sein.
- Vorhandene Sicherheitseinrichtungen oder Bremsen müssen gemäß besonderer Vorschriften geprüft sein.
- Die Handbremsen im Wagenzug sind gelöst, Radvorleger und Hemmschuhe entfernt.
- Das Zugschlußsignal ist angebracht.
- Die Reisenden sind ein- und ausgestiegen; die Ladearbeiten sind beendet.
- Alle nach außen führende Türen sind geschlossen oder bewacht; alle bewegliche Fahrzeugteile festgelegt.
- Die Lok ist fahrbereit.

Während der Abfahrt beobachten Lok- und Zugführer die Vorgänge am Zug.

BO Teil 7	GILLBACHBAHN	7.3
	Zugfahrdienst	

5. In die Abschnitte der Freien Strecke darf nur nach erfolgter Fahranfrage und Zustimmung durch den Zugleiter eingefahren werden. Die Zustimmung des Zugleiters zur Abfahrt des Zuges ist dem Zugführer und dem Lokführer vor der Abfahrt zu übermitteln. Für die Übermittlung der Zustimmung sind folgende folgende Möglichkeiten zugelassen:

#### **Abfahrt des Zuges im Zugleitbahnhof Oekoven**

Bei Personenzügen gibt der Zugleiter den Abfahrauftrag (Zp9) selbst, auch wenn Signal "Fahrt frei" gegeben ist.

Bei anderen Zügen kann die Zustimmung auch mündlich oder fernmündlich mit den Worten "Zug (ZNr.) darf abfahren.", oder durch Signal "Fahrt frei" (Hp 1; Hp 1a) gegeben werden.

#### **Abfahrt des Zuges in einem Zuglaufmeldebahnhof**

Die Zustimmung zur Abfahrt kann mündlich oder fernmündlich mit den Worten "Zug (ZNr.) darf abfahren.", oder durch Signal "Fahrt frei" (Hp 1; Hp 1a) gegeben werden.

Besteht keine Fernmeldeverbindung zum Zugleiter, oder ist diese gestört, so gibt der Zugleiter dem Zug seine Zustimmung für die betreffenden Zuglaufmeldebahnhöfe schriftlich mit. Die Zustimmung darf an Bedingungen geknüpft sein. Es dürfen nur die im Anhang abgebildeten Muster verwendet werden. Es dürfen nur die Zustimmungen mitgegeben werden, die der Zug bis zur nächsten Ankunft im Zugleitbahnhof benötigt. Die Zustimmungen sind nach Ankunft im Zugleitbahnhof unaufgefordert wieder an den Zugleiter zurückzugeben.

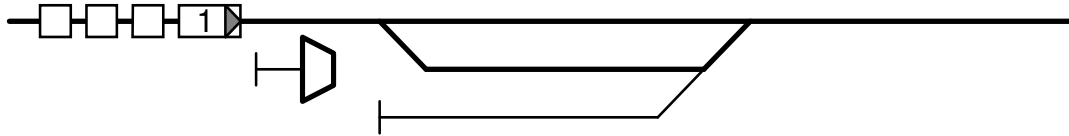
Bei Personenzügen gibt der Zugführer des Zuges den Abfahrauftrag (Zp 9), wenn die Zustimmung des Zugleiters vorliegt.

Die Durchfahrt eines Zuges wird entsprechend der Abfahrt eines Zuges gehandhabt. Die Bestimmungen für die Abfahrt sind sinngemäß anzuwenden.

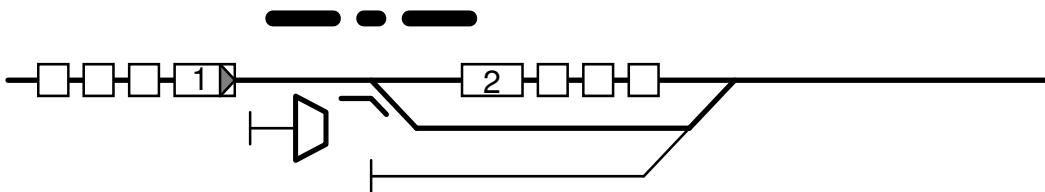
6. Ein Zug darf in einen Bahnhof mit Einfahrsignal einfahren wenn das Einfahrsignal Fahrt frei (Hp 1) zeigt oder die Vorbeifahrt am Hp 0 erlaubt wurde. Ein Zug darf in einen Bahnhof mit Trapeztafel oder ungültigem Einfahrsignal (Uk 1) einfahren, wenn sich keine Fahrzeuge in den Gleisen der Ausweiche befinden, oder der Zug durch das Signal Kommen (Zp 11) oder Herkommen (Rh 2 mit Winkscheibe) zur Einfahrt aufgefordert wird. Kann vom Standort der Trapeztafel oder des ungültigen Einfahrsignals die Ausweiche nicht eingesehen werden, ist vorsichtig in den Bahnhof einzufahren, bis die Sichtverbindung besteht.

BO Teil 7	GILLBACHBAHN	7.4
	Zugfahrdienst	

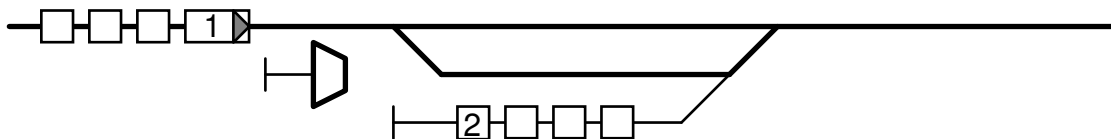
**Beispiele:**



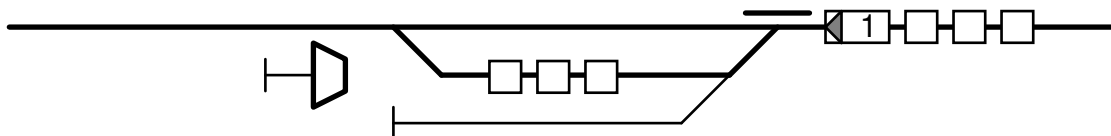
Zug 1 darf in den Bahnhof einfahren, weil keine Fahrzeuge in der Ausweiche sind. Für die richtige und sichere Weichenstellung ist der Lokführer des Zug 1 verantwortlich.



Zug 1 darf in den Bahnhof einfahren, weil vom Personal des wartenden Zuges 2 das Signal Zp11 gegeben wird. (Lokpfeife lang-kurz-lang = Morse K[or] mit dem Arm eine waagerechte Bewegung hin und her (Winkscheibe)) Das Personal des wartenden Zuges stellt die Weichen für den einfahrenden Zug.

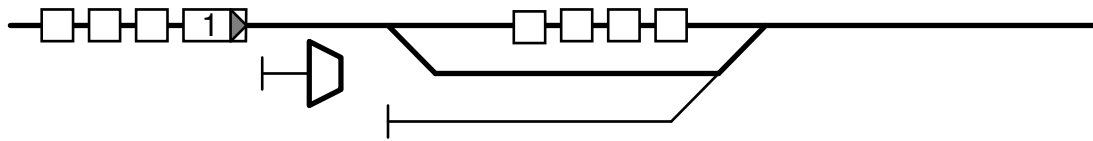


Zug 1 darf in den Bahnhof einfahren, weil die Fahrzeuge des Zuges 2 zwar im Bahnhof, nicht aber in der Ausweiche stehen.

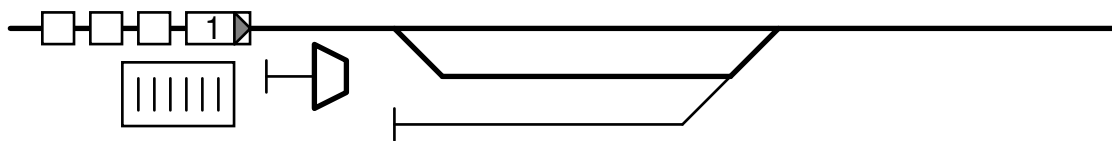


Zug 1 darf in den Bahnhof einfahren, weil vor der Ausweiche keine Trapeztafel aufgestellt ist.

BO Teil 7	GILLBACHBAHN	7.5
	Zugfahrdienst	



Zug 1 darf nicht in den Bahnhof einfahren, weil Fahrzeuge in der Ausweiche



Zug 1 darf nicht in den Bahnhof einfahren, weil im Fahrplan oder einem schriftlichen Befehl der Halt vor der Ausweiche oder der Trapeztafel angeordnet wurde.

7. Planmäßige Zugkreuzungen sind in "Oekoven", in "Allrather Feld" und "An der Lohe" möglich.

#### **Zugkreuzung in "Oekoven"; Verfahren 1: Einfahrender Zug wartet.**

Der einfahrende Zug fährt nach Gleis 12, und wartet die Ausfahrt des in Gleis 1 stehenden Zuges ab. Die Weichen für die Einfahrt nach Gleis 12 und die Ausfahrt aus Gleis 11 ist von örtlichem Personal zu stellen. Ist das nicht vorhanden muß das Zugpersonal des einfahrenden Zuges spätestens am Einfahrsignal, das des ausfahrenden Zuges spätestens vor der Abfahrt davon verständigt werden, daß es die Weichen selbst stellen muß.

#### **Zugkreuzung in "Oekoven"; Verfahren 2: Ausfahrender Zug wartet.**

Der ausfahrende Zug fährt (von Gleis 1, 2 oder dem Bw kommend) als Rangierfahrt nach Gleis 12, und wartet dort die Einfahrt des ankommenden Zuges nach Gleis 11 ab. Der Abfahrauftrag des Zugleiters bei Personenzügen wird in Gleis 12 gegeben. Die Weichen für die eigene Ausfahrt stellt das Personal des wartenden Zuges, wenn örtliches Personal nicht vorhanden ist.

#### **Zugkreuzung in "An der Lohe"**

Der einfahrende Zug wartet vor der Trapeztafel (Ne 1), wenn Fahrzeuge in der Ausweiche stehen. Das Personal des wartenden Zuges stellt die Weichen für die Einfahrt des ankommenden Zuges, und fordert diesen dann durch Signal "Kommen" (Zp 11) oder "Herkommen" (Rh 2; mit Winkscheibe) zur Einfahrt in den Bahnhof auf. Die Weichen für die eigene Ausfahrt stellt das Personal des wartenden Zuges, wenn örtliches Personal nicht vorhanden ist.

<b>BO</b> Teil 7	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>7.6</b>
	Zugfahrdienst	

**8.** Zugkreuzungen am Abzweig Bromberg werden mit schriftlichem Befehl durchgeführt. Es ist verboten, daß Personenzüge im Abzweig Bromberg das Abzweiggleis (Gleis 200) befahren. Das Zugpersonal des abzweigenden Zuges stellt die Weiche für den eigenen und den kreuzenden Zug..

**9.** Zugfahrten werden auf Sicht gefahren. Die maximal zulässige Geschwindigkeit ist 20 km/h. Während der Fahrt ist das Freisein und der Zustand der Gleise sowie die Stellung der Weichen und Signale zu beobachten. Auf Signale von örtlichen Mitarbeitern ist zu achten. In regelmäßigen Abständen ist der Lauf des eigenen Zuges zu beobachten.

Besondere Aufmerksamkeit ist besonderen Gefahrenpunkten zuzuwenden. Besondere Gefahrenpunkte sind Bahnsteige, Wegübergänge, Parkplätze in Gleisnähe, Sichteinschränkung durch den Lokschuppen und andere Gebäude, Tordurchfahrten, Tor Allrath, Weiche 14 OEK, Weiche 1 in ADL und Weiche B1 in BRB.

Bei Sichteinschränkung durch Dunkelheit oder Witterung (Nebel, Regen...) ist die Geschwindigkeit zu senken.

Bei Sichtweiten unter 50 m ist der Zugverkehr einzustellen.

Bei starkem Wind ist der Zugverkehr einzustellen.

"Langsame Fahrt" bedeutet eine Geschwindigkeit von maximal 10 km/h.

Wird "Vorsichtige Fahrt" angeordnet, beträgt die maximale Geschwindigkeit 5 km/h. Auf die Weichenstellung, das Freisein der Gleise und den technischen Gleiszustand ist besonderes Augenmerk zu richten.

Örtliches Personal beobachtet die Züge, und informiert gegebenenfalls das Zugpersonal über Unregelmäßigkeiten. (Bei Gefahr durch Signal "Sofort anhalten", Sh 3 / 5)

**10.** Der höchstzulässige Bremsweg eines Zuges beträgt 50 m. Einfluß auf den Bremsweg hat das Verhältnis zwischen gebremsten zum ungebremsten Gewicht des Zuges, die Bremsleistung der vorhandenen Bremsen, die Neigung der Gleise, die gefahrene Geschwindigkeit und der Haftwert zwischen Rad und Schiene.

**11.** Der Zugführer führt die Fahranfragen und Ankunfts meldungen durch.

**12.** Alle Sachverhalte, die Einfluß auf den Betriebsablauf haben sind sofort an den Zugleiter zu melden. Vorher absehbare Sachverhalte, wie das Unterbrechen oder Beenden des Dienstes von Mitarbeitern, oder das Ergänzen von Betriebsstoffen von Lokomotiven sind frühzeitig (mindestens 30 Minuten vorher) beim Zugleiter anzumelden.

**13.** Eine unbesetzte Zuglaufmeldestelle darf von einem Zug nur dann verlassen werden, wenn nach der Ausfahrt die Ausweiche frei von Fahrzeugen ist, und die Weichen der Ausweiche in Grundstellung liegen. Ist dies nicht möglich, ist ein Mitarbeiter zurückzulassen, der die Aufgaben des Weichenwärters auf dieser Betriebsstelle übernimmt, und die Einfahrt des nächsten Zuges regelt. Steht kein Mitarbeiter zur Verfügung, ist der Zugleiter zu verständigen, der die Einfahrt des nächsten Zuges mit Befehl regelt.

<b>BO</b> Teil 8	<b>G I L L B A C H B A H N</b>	<b>8.1</b>
	Zugbildung und Ausrüstung der Züge	

**1.** Unter betriebliche Zugbildung versteht man die Auswahl und Reihung der Fahrzeuge; technische Zugbildung ist das ordnungsgemäße Kuppeln der Fahrzeuge. Für die betriebliche Zugbildung ist der Zugführer, für die technische Zugbildung der Lokführer verantwortlich.

**(2.** Angaben über Art und Einsatzmöglichkeiten der Fahrzeuge sind im Betriebsbuch (bei Loks) oder der Wagenkarte (diese Angaben sind maßgebend), dem Verzeichnis der Regelfahrzeuge oder der Liste der betrieblichen Kennzahlen der Fahrzeuge ersichtlich. Zur eindeutigen Identifizierung ist auf allen Fahrzeugen die Fahrzeugnummer an zwei gegenüberliegenden Seiten an gut sichtbarer Stelle anzuschreiben. Fahrzeuge mit der Einsatzbeschränkung "eingeschränkter Kuppelraum" sind durch einen gelben Punkt zu kennzeichnen. Fahrzeuge mit der Einsatzbeschränkung "breit" sind durch einen weißen Punkt zu kennzeichnen. Fahrzeuge, die mit Mitteln zur "Erste Hilfeleistung" ausgerüstet sind, sind durch ein weißes Kreuz auf grünem Grund mit weißem Rand zu kennzeichnen. Die Kennzeichnung hat unmittelbar neben der Fahrzeugnummer zu erfolgen. Befristete Einsatzbeschränkungen werden durch Aufgeklebte Zettel neben der Fahrzeugnummer bekannt gegeben.)

**3.** Bei der Zugbildung werden die Fahrzeuge betrieblich unterschieden in Lokomotiven, Wagenloks, Personenwagen und Güterwagen. Nicht für Reisende freigegebene Wagen gelten betrieblich als Güterwagen. Das Verbot der Benutzung solcher Wagen sichtbar an den Wagentüren anzubringen, die Türen sind zu verschließen. Die betriebliche Zugbildung ist vom Abfahrbahnhof (Abfahrgleis), der Unterwegsbehandlung und dem Zielbahnhof (Zielgleis) abhängig. Der Zugleiter ist verantwortlich, daß die Zugfahrt mit dieser Zugbildung möglich ist.

**4.** Bei der technischen Zugbildung unterscheidet man Kleinbahn- (K), Feldbahn (F) und Untertagefahrzeuge (U). Einige Fahrzeuge können sowohl in Feldbahn- als auch in Kleinbahn oder Untertagezügen eingesetzt werden, diese dienen auch als Übergangswagen zwischen beiden Zugarten und werden als FK- oder FU-Wagen bezeichnet.

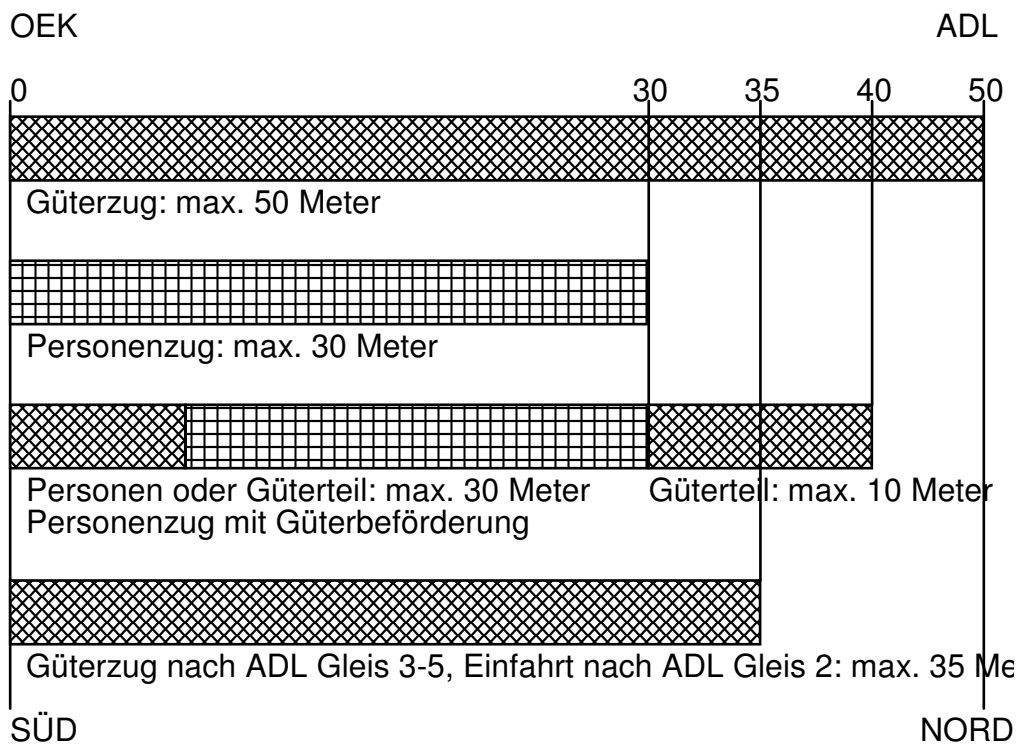
Der gemeinsame Einsatz von Kleinbahn- und Untertagefahrzeugen im gleichem Zug ist unzulässig.



<b>BO</b> Teil 8	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>8.2</b>
	Zugbildung und Ausrüstung der Züge	

5. Ein Regelzug ist ein Zug, der ohne betriebliche Einschränkung verkehren kann. Züge, die die nicht länger sind als 50 Meter, oder Personenzüge mit einer Länge von weniger als 30 Meter, oder Personenzüge mit Güterbeförderung deren südlicher Güterteil zusammen mit dem Personenteil kürzer als 30 Meter, und deren nördlicher Güterteil kürzer ist als 10 Meter sind Regelzüge.

Güterzüge mit dem Ziel "An der Lohe Güterbahnhof" dürfen nicht länger als 35 Meter sein, und müssen in "An der Lohe Personenbahnhof" nach Gleis 2 einfahren.



Alle anderen Züge sind Langzüge. Langzüge dürfen höchstens 90 Meter lang sein.

6. Zur Erleichterung der Zugbildung sind Standardzugbildungen im Anhang aufgeführt.

7. Die Länge eines Zuges, Zugteils oder Rangierabteilung wird durch folgende Formel ermittelt:

$$\text{Summe Länge aller Fahrzeuge [Meter]} + (\text{Anzahl aller Fahrzeuge [Stück]} - 1) \times 0,2 \text{ Meter}$$

Die Länge der Lokomotive ist Bestandteil der Zuglänge.

<b>BO</b> Teil 8	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>8.3</b>
	Zugbildung und Ausrüstung der Züge	

**8.** Züge dürfen von höchstens zwei arbeitenden Lokomotiven befördert werden. Die Loks müssen sich zur Doppelbespannung eignen.

- a.) Ungeeignet sind Motorloks mit Zweitaktmotor, Motorloks mit hydrostatischer Kraftübertragung und die Kombination zweier Motorloks mit Schaltgetriebe.
- b.) Geeignet sind Dampfloks, oder Motorlok mit Wandlergetriebe oder E / EA Lok, sowie Kombinationen solcher Loks untereinander.
- c.) Weiterhin geeignet sind die Kombinationen von Motorlok mit Schaltgetriebe und einer unter 8 b.) genannten Lok.

Weitere Loks können als Wagenloks mitgegeben werden. Alle Lokomotiven sind an der Zugspitze einzustellen.

Bei Kleinbahnzügen, die aus höchstens drei Wagen bestehen, darf eine Wagenlok am Zugschluß mitgeführt werden, wenn diese nicht mehr als 6 Tonnen wiegt, und im Zug kein Wagen eingestellt ist, der weniger als 2 Tonnen wiegt.

Bei Gartenbankzügen (Wagen 141-149), die aus höchstens sechs Wagen bestehen welche alle untereinander mit Steifkupplungen verbunden sind, darf am Zugschluß eine Wagenlok mitgegeben werden, die nicht mehr als 2 Tonnen wiegt. Ein Gangwechsel während der Fahrt ist bei Motorlokomotiven mit Schaltgetriebe bei den letztgenannten Zügen verboten.

**9.** Das Schieben (Lok hinten) von Personenzügen ist verboten.

**10.** Das Nachschieben (Lok zieht vorn und zweite Lok schiebt hinten) von Zügen ist verboten.

**11.** Allgemein sind schwere Fahrzeuge vorn, leichte Fahrzeuge hinten im Zug einzustellen. Reine Feldbahnfahrzeuge dürfen nicht vor Kleinbahnwagen laufen. FK-Wagen, die vor Kleinbahnwagen laufen, müssen mindestens 2 Tonnen wiegen.

**12.** Züge und Rangierfahrten, die Personen befördern dürfen nur aus Regelfahrzeugen gebildet werden.

In einem Personenzug muß mindestens ein Wagen mit einer besetzten Handbremse laufen. Dieser ist entweder der letzte mit Personen besetzte Wagen, oder ein dahinter laufender Güterwagen. Die Handbremse ist täglich vor der ersten Fahrt auf Wirksamkeit zu prüfen.

<b>BO</b> Teil 8	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>8.4</b>
	Zugbildung und Ausrüstung der Züge	

**13.** Personenzüge und Rangierfahrten die Personen befördern, müssen mit Mitteln der "Erste Hilfeleistung" ausgerüstet sein.

**14.** Züge müssen mit folgenden Mitteln zur technischen Hilfeleistung ausgestattet sein:  
 Hammer, Montiereisen 300 mm, 2 Radvorleger, 2 Ersatzkuppelketten,  
 Ersatzzugschlußsignal, Papier und Bleistift

**15.** In Zügen und Rangierfahrten, die Personen befördern muß aus jedem Personenwagen heraus ein Haltsignal (Notsignaleinrichtung) an die Lokomotive gegeben werden können, oder direkt eine Bremsung (Notbremseinrichtung) eingeleitet werden  
 Wird eine Notbremseinrichtung verwendet, muß diese selbsttätig die Antriebsleistung der Lokomotive abschalten. Diese Einrichtungen sind vor jeder Zugfahrt zu prüfen.  
 Züge, bei denen der Lokführer die Übersicht über den gesamten Zug hat (Gartenbankzug; Wagen 141-149) kann auf eine Notsignaleinrichtung oder eine Notbremseinrichtung verzichtet werden. Es soll ein Beimann auf der Lok eingesetzt werden, der den Lauf des Zuges ständig überwacht. Bei Lokomotiven, die sich nicht zur Mitfahrt eines Beimanns eignen, soll sich der Zugführer auf dem ersten Wagen hinter der Lok mitfahren, und den Lokführer bei Unregelmäßigkeiten durch Zuruf informieren.

BO Teil 9	GILLBACHBAHN	9.1
	Weichen und Signale	

1. Das Auffahren von Weichen ist verboten.
2. Weichen in Hauptgleisen sind gegen die Spitze oder in der Stellung Abzweig (auch stumpf) langsam ( $V_{\max}$  10 km/h) zu befahren.
3. Alle anderen Weichen sind vorsichtig ( $V_{\max}$  5 km/h) zu befahren.
4. An Betriebstagen sind Weichen nach dem Befahren durch eine Rangierfahrt sofort danach wieder in Grundstellung zu legen. Verantwortlich dafür ist der Rangierer. Das Umstellen von Weichen in Hauptgleisen bedarf in jedem Einzelfall der Zustimmung des Zugleiters oder des Weichenwärters.
5. Müssen bei Zugfahrten Weichen durch das Zugpersonal gestellt werden so stellt das
  - Personal eines wartenden Zuges die Weichen für einen einfahrenden Zug
  - Personal eines ausfahrenden Zuges die Weichen für den eigenen Zug
  - Personal eines einfahrenden Zuges die Weichen für den eigenen Zug
  - Personal eines das Abzweiggleis Bromberg befahrenen Zuges die Weiche für den eigenen und den kreuzenden Zug.

Die Weiche 3 in Oekoven und die Weiche 1 in Lohe braucht nach Ausfahrt eines Zuges nicht vom Zugpersonal in Grundstellung gebracht zu werden, falls es nicht besonders dazu aufgefordert wurde.
6. Bei den Signalen unterscheidet man Signale mit veränderlichen Signalbildern und feste Signale (Kennzeichen); sowie ortsfeste und nicht ortsfeste (vorübergehend aufgestellte) Signale. Die Bedeutung und Aufstellung der einzelnen Signale ist in der Signalordnung (SO) erläutert.
7. Signale mit veränderlichen Signalbildern (mit Ausnahme von Weichensignalen) dürfen vom Zugpersonal nicht bedient werden.

<b>BO</b> Teil 9	<b>GILLBACHBAHN</b>	9.2
	Weichen und Signale	

8. Hauptsignale sind Signale mit veränderlichen Signalbildern die folgende Aufgaben erfüllen:

- Erlaubnis oder Verbot am Signalstandort vorbeizufahren. (Deckungsfunktion)
- Erlaubnis oder Verbot, in einen Gleisabschnitt einzufahren. (Zustimmungsfunktion)

Einfahr- und Zwischensignale haben die Deckungs- und die Zustimmungsfunktion (Einfahrt in einen Bahnhofsgleisabschnitt). Bei Ausfahrtsignalen wird die Zustimmungsfunktion (anders als bei der DB) durch die mündliche Fahrerlaubnis des Zugleiters ersetzt. (Einfahrt in einen Gleisabschnitt der Freien Strecke)

Bei Personenzügen die vom Bahnhof Oekoven oder Neurather Feld abfahren, gilt das Signal Zp 9 des Zugleiters als Zustimmung zur Abfahrt.

Hauptsignale gelten nur an Betriebstagen.

9. Hauptsignale dürfen nur auf Fahrt gestellt werden, wenn die Weichen richtig liegen, die zu befahrenden Abschnitte frei von Fahrzeugen sind und sichergestellt ist, daß keine Fahrzeuge in die zu befahrenden Abschnitte eingelassen werden oder worden sind. Nach dem auf Fahrt stellen eines Hauptsignals dürfen Weichen nicht mehr umgestellt werden. Sind diese Bedingungen nicht erfüllt, darf ein Hauptsignal auf Fahrt gestellt werden, wenn das Zugpersonal über die Einschränkung vom Zugleiter oder Weichenwärter mündlich informiert wurde.

(Die Bedingungen zur Durchführung einer Zugfahrt, wie sie bei der DB gelten, werden bei der GILLBACHBAHN nur eingeschränkt angewendet.

<b>DB</b>	<b>GILLBACHBAHN</b>
- Gleise müssen frei von Fahrzeugen sein -	- Fahrt auf Sicht -
- Gleise dürfen nicht durch eine andere Zugfahrt in Anspruch genommen sein -	- Zugleiter stellt dies durch das Belegblatt sicher -
- Weichen müssen richtig stehen -	- Weichen können vom Zugpersonal gestellt werden -
- Weichen gegen Umstellen sichern -	- Fahrt auf Sicht -
- Flankenschutz muß vorhanden sein -	- Rangierverbot bei Zugfahrten -

10. Kann ein Hauptsignal aus technischen Gründen nicht auf Fahrt gestellt werden, wird der Auftrag zur Vorbeifahrt vom Zugleiter mündlich erteilt. (Schriftliche Befehle- wie bei der DB brauchen nicht verwendet zu werden.)

11. Ist ein Signalbild nicht eindeutig oder nicht erkennbar, ist die Bedeutung anzunehmen, die die größte Sicherheit beinhaltet. Der Vorfall ist sofort dem Betriebsleiter oder dem Aufsichtsführenden zu melden.

12. Gefahrenstellen wie Oberbauschäden, Gleisbaustellen, liegendegebliebene Züge ... sind durch Signale zu kennzeichnen, oder es sind alle Mitarbeiter im Betriebsdienst schriftlich darüber zu unterrichten. (Langsamfahrstellen; Gleissperrungen)

<b>BO</b> Teil 10	<b>GILLBACHBAHN</b>	10.1
	Räumungsprüfung, Fahrwegprüfung	

**1.** Unter Räumungsprüfung versteht man die Arbeitsverfahren die der Feststellung dienen ob bestimmte Gleisabschnitte frei von Fahrzeugen sind. Man unterscheidet die unmittelbare (Prüfung durch Hinsehen) und die mittelbare (durch Ankunftsmeldungen von Zügen oder die Feststellung des Zugschlusses) Räumungsprüfung.

**2.** Das Freisein der Bahnhofsgleise Oekoven wird durch Hinsehen geprüft. Die Gleise der freien Strecke gelten als frei, wenn der letztgefahrte Zug mit Zugschluß den jeweiligen Bahnhof erreicht hat. Die Räumungsprüfung der Gleise in "An der Lohe" obliegt dem Zugpersonal. Vor Betriebsaufnahme eines Betriebstags ist eine nicht mit Reisenden besetzte Kontrollfahrt oder eine Begehung der Strecke durchzuführen.

**3.** Gleise der freien Strecke sind zu sperren, wenn das Freisein nicht festgestellt werden kann, oder wenn das Gleis unbefahrbar ist.

Das Zugpersonal veranlasst die Sperrung eines Gleises durch Führen des Zugschlußsignals an der Zugspitze. Die Strecke ist zu sperren wenn Fahrzeuge zurückgelassen werden mußten, wenn der Zug in zwei Teilen gefahren wird oder ein weiterer Zug außerplanmäßig folgt oder bei Unbefahrbarkeit des Gleises.

**4.** Bei Zugkreuzungen darf der gekreuzte Zug nur dann abfahren, wenn das Zugpersonal das Zugschlußsignal des kreuzenden Zug zweifelsfrei erkannt hat.

Bei Zugkreuzungen darf der gekreuzte Zug nicht abfahren, wenn der kreuzende Zug mit Zugschlußsignal an der Zugspitze in die Ausweiche einfährt.

**5.** Als Fahrwegprüfung bezeichnet man die Feststellung des Fahrwegs durch örtliches Personals. Diese beinhaltet neben der Räumungsprüfung auch die Überprüfung der richtigen Weichenstellungen. Nicht einsehbare Weichen in Hauptgleisen sind in der richtigen Stellung abzuschließen.

**6.** Fahrwegbeobachtung wird vom Zug und Rangierpersonal bei allen Fahrzeugbewegungen vorgenommen. Sie umfasst das Freisein der Gleise (Fahrzeuge, Gegenstände im Gleis, Personen ...), die Weichenstellung und die Befahrbarkeit der Gleise. In Bahnhöfen muß das Lokpersonal damit rechnen, in ein besetztes Gleis eingelassen zu werden, ohne darüber verständigt worden zu sein.

<b>BO</b> Teil 10	<b>GILLBACHBAHN</b>	10.2
	Räumungsprüfung, Fahrwegprüfung	

7. Bei zweimänniger Besetzung der Lokomotive verständigt sich das Lokpersonal über die Fahrwegbeobachtung durch Zuruf:

**Einfahrt frei/Einfahrt halt**

**Ausfahrt frei/Ausfahrt halt**

**Weichen (liegen) nach (Gleis) 12.**

**Weiche (liegt) nach (An der) Lohe.**

**Überweg frei/Überweg Vorsicht**

**Ausweiche frei/Ausweiche besetzt/Ausweiche besetzt, Einfahrt nach (Gleis) 2**

**Vorsicht, langsam**

**Sofort anhalten**

<b>BO</b> Teil 11	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>11.1</b>
	Zugleitbetrieb	

- 1.** Im Zugleitbetrieb werden alle Zugfahrten zentral vom Zugleiter Oekoven geregelt. Wird nach Fahrplan gefahren, wird die Planung der Zugfahrten aus dem Fahrplan übernommen, der allen Mitarbeitern bekanntzugeben ist. Die Regelung des Zugleitbetriebs bleiben aber in Kraft, und dienen der Sicherung der Zugfahrten. Der Zugleiter darf beim Fahrplanbetrieb nur bei Unregelmäßigkeiten vom vorgeplanten Ablauf abweichen. (Der bei der DB übliche Zugmeldebetrieb wird auf der GILLBACHBAHN nicht angewendet.)
- 2.** Das Zugpersonal ist verpflichtet, alle Zugfahrten beim Zugleiter zu beantragen und sich genehmigen zu lassen. Es ist weiterhin verpflichtet, den Zugleiter über den Lauf der Züge ständig zu informieren.
- 3.** Auf einer Zuglaufmeldestelle muß der Zugführer eines jeden Zuges eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter abgeben. Das gilt auch für durchfahrende Züge. Vor Abgabe der Ankunftsmeldung ist die Vollständigkeit des Zuges zu überprüfen. Im Zugleitbahnhof Oekoven müssen alle Züge, die nicht Personenzüge sind, in Gleis 23 anhalten, dem Zugleiter eine Ankunftsmeldung abgeben. Er gibt diesen Zügen Anweisung über die Weiterfahrt.
- 4.** Vor Abfahrt oder Durchfahrt in einer Zuglaufmeldestelle ist eine Fahrplanfrage an den Zugleiter zu stellen. Nach Zustimmung durch den Zugleiter darf die Zugfahrt durchgeführt werden.
- 5.** Der Zugleiter ist dafür verantwortlich, daß nicht verschiedene Züge ein Gleis in verschiedenen Fahrtrichtungen benutzen. Er ist dafür verantwortlich keine Züge in ein Gleis eingelassen werden, das durch eine Zugfahrt beansprucht wird. Er regelt den Ablauf nach den Aufzeichnungen, die er in den Aufschreibungen über den Zugverkehr dokumentiert. Jede Zugfahrt, und jede Zuglaufmeldung ist schriftlich gemäß dem im Anhang gezeigten Muster zu dokumentieren. Zur Vorplanung der Zugfahrten ist ein anderes Blatt zu verwenden. Beim Fahrplanbetrieb ist der tatsächliche Ablauf zu dokumentieren.  
In einem Bahnhof dürfen Züge in besetzte Gleise eingelassen werden, wenn es notwendig ist, und der Zweck der Zugfahrt dadurch nicht unmöglich gemacht wird.
- 6.** Zwei Züge dürfen aufeinander folgen, wenn Anfangs- und Zielbahnhof beider Züge gleich sind, und das Zugpersonal beider Züge davon unterrichtet sind; auch wenn noch keine Ankunftsmeldung vom vorausgefahrenen Zug eingegangen ist. Der zweite Zug hat einen Abstand von mindestens 75 m zum vorausfahrenden Zug einzuhalten, und vor jedem Bahnhof anzuhalten. Der zweite Zug darf in den Bahnhof einfahren, wenn der erste Zug den Bahnhof verlassen hat, oder wenn die Einfahrt in den Bahnhof vom Zugführer des ersten Zuges zugelassen wurde. Die Züge tragen die gleiche Zugnummer und werden durch angefügte Zählbuchstaben A, B usw. voneinander unterschieden.



<b>BO</b> Teil 11	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>11.2</b>
	Zugleitbetrieb	

**7.** Verfügt eine Zuglaufmeldestelle nicht über eine Fernsprechverbindung zum Zugleiter, sind mobile Funkgeräte zu verwenden. Die Zuglaufmeldestellen ohne Fernsprechverbindung sind am Bahnhof Oekoven sichtbar auszuhängen.

Stehen mobile Funkgeräte nicht zur Verfügung, gibt der Zugleiter seine Zustimmung zur Abfahrt auf dieser Betriebsstelle schriftlich mit. Die Zustimmung darf an die Bedingung geknüpft sein, eine Zugkreuzung abzuwarten. Für die Einhaltung dieser Bedingung ist der Zugführer verantwortlich. Sollen mehrere Züge abgewartet werden, erhält der wartende Zug die Zustimmung durch den letzten kreuzenden Zug überbracht. Die Zustimmungen sind nummeriert; die Verwendung der Zustimmungen hat der Zugleiter schriftlich nachzuweisen. Nach Ankunft in Oekoven hat der Zugführer die Zustimmung sofort und unaufgefordert an den Zugleiter zurückzugeben.

Es dürfen nur soviele Zustimmungen schriftlich mitgegeben werden, bis der Zug wieder den Zugleitbahnhof Oekoven erreicht.

**8.** Fällt eine vorhandene Fernsprechverbindung unvorhergesehen aus, und befindet sich ein Zug an einem Punkt der Strecke, von wo aus er den Zuglaufbahnhof nicht mehr erreicht, da ihm die Zustimmung des Zugleiters fehlt so wird wie folgt verfahren:

In der Zuglaufstelle, in der die Verbindung gestört ist, ist die Lok abzuhängen, und die Strecke vorsichtig zu befahren (Erkundungslok). Folgt dem Zug gemäß BO Teil 11, Abs. 6 ein weiterer Zug, ist vorher die Ankunft dieses Zuges abzuwarten. Achtung: Wurde bereits eine Ankunftsmeldung abgegeben, und ist es wegen der Störung nicht möglich, die zustimmende Antwort auf die Fahranfrage zu erhalten, besteht die Möglichkeit, daß ein Zug entgegenkommt. In diesem Fall hat die Erkundungslok anzuhalten, und zum Abfahrtsbahnhof zurückzufahren. Nach Ankunft des Zuges wird die Fahrt der Erkundungslok wiederholt.

Der Zugleiter trägt die Fahrt der Erkundungslok nachträglich in die Aufzeichnungen über den Zugverkehr ein. Der Zugleiter stattet die Erkundungslok mit den erforderlichen schriftlichen Zustimmungen aus, und die Erkundungslok fährt zu dem zurückgelassenen Zug zurück. Personenzüge dürfen nicht unbeaufsichtigt zurückgelassen werden.

Wird dem Zugleiter der Ausfall der Fernsprechverbindung bekannt, darf er keine Zugfahrten in die an die betroffene Betriebsstelle angrenzenden Zugleitstrecken mehr zulassen. Bereits zugelassene Züge sind möglichst anzuhalten. Der Ausfall einer Fernsprechverbindung ist eine Betriebsgefahr, und entsprechend zu handhaben.

<b>BO</b> Teil 11	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>11.3</b>
	Zugleitbetrieb	

**9.** An Tagen mit geringem Verkehrsaufkommen kann Einzugbetrieb durchgeführt werden. Der Zugleiter ist dafür verantwortlich, daß auf der gesamten Zugleitstrecke nur ein Zug unterwegs ist. Dieser Zug muß im Besitz eines Befehls EZB sein, der nur für den entsprechenden Abschnitt gilt, und nur einmal vorhanden sein darf. (Stabverfahren) Weiterhin wird das Zugpersonal über den Einzugbetrieb durch Schilder EZB an allen betroffenen Zuglaufmeldestellen informiert. Ankunfts meldungen und Fahranfragen brauchen auf Zuglaufmeldebahnhöfen nicht abgegeben zu werden.

Ankunfts meldungen bei in Gleis 23 in Oekoven endenden Zügen müssen jedoch auch bei EZB abgegeben werden.

**10.** Verfügt ein Bahnhof über örtliches Personal, werden die Zuglaufmeldungen von diesem durchgeführt. Der Zugleiter muß örtliches Personal über bevorstehende Zugfahrten unterrichten. Der Rangierbetrieb auf einem Zuglaufmeldebahnhof wird von örtlichem Personal oder dem Zugpersonal geregelt.

**11.** Ist im Zugleitbahnhof für den Bereich des Bahnbetriebswerks ein eigener Rangierbezirk mit eigenem Weichenwärter eingerichtet, so unterstehen dem Zugleiter Rangierfahrten in diesem Rangierbezirk nicht. Der Zugleiter ist jedoch gegenüber dem Weichenwärter weisungsbefugt bezüglich Fahrten in den und aus dem Rangierbezirk. Der Weichenwärter darf ohne Zustimmung des Zugleiters keine Fahrten zulassen, die Hauptgleise berühren oder den Rangierbezirk verlassen.

<b>BO</b> Teil 12	<b>GILLBACHBAHN</b>	12.1
	Unregelmäßigkeiten	

1. Als Unregelmäßigkeiten gelten folgende Ereignisse:

Unregelmäßigkeiten	Verstoß gegen Vorschriften oder die Museumsordnung
gefährliche Unregelmäßigkeiten	Beihnaheunfall, Verstoß gegen Vorschriften oder die Museumsordnung, die gefährliche Auswirkungen haben können
Unfälle	Entstehen eines Sach- oder Personenschadens
Bahnbetriebsunfälle	ein Unfall in den ein bewegtes Schienenfahrzeug verwickelt ist

2. Beim Eintreten von Unregelmäßigkeiten haben die Mitarbeiter alles zu tun, um Gefahren abzuwenden. Fahrzeuge sind anzuhalten, sofern die Gefahr dadurch nicht vergrößert wird. Jede Unregelmäßigkeit ist sofort den Betriebsleiter zu melden. Dieser alarmiert ggf. Rettungskräfte und informiert ein geschäftsführendes Vorstandsmitglied. Bei Unfällen ist der Betrieb auf der GILLBACHBAHN sofort einzustellen oder auslaufen zu lassen. Alle Mitarbeiter haben sich unaufgefordert beim Betriebsleiter zur Beseitigung der Unfallfolgen zu melden oder an der Unfallstelle erste Hilfe zu leisten.

3. Der Vorstand des FWM erstellt ein Alarm- und Rettungskonzept, welches im Bahnhof Oekoven sichtbar aushängt. Dieser muß die Telefonnummern von Feuerwehr, Rettungsdienst, den Krankenhäusern mit Durchgangsarzt, Kranfirmen, staatlichem Amt für Arbeitsschutz und Berufsgenossenschaft enthalten.

4. Für technische Hilfe ist ein Werkzeugsatz vorzuhalten.

5. Der ungeregelte Einsatz der Bremse im Sinne einer Not- oder Schnellbremsung kann zu Schäden an Fahrzeugen, Entgleisungen und zur Verletzung von im Zug mitfahrenden Personen führen. Ungeregelte, harte Bremsungen sind deshalb nur zur Abwendung von Zusammenstößen und zu Verhinderung von Aufprallen auf Gegenstände anzuwenden. Es darf nicht gebremst werden, wenn

- Reisende auf oder abspringen; diese sind durch Zuruf ("zurückbleiben" oder "stehenbleiben") zu warnen. Ein körperliches Festhalten solcher Personen ist verboten.
- eine Zugtrennung oder Entgleisung eingetreten ist. Der Zug oder die Rangierabteilung ist ausrollen zu lassen. (Im Gefälle kann leicht gebremst werden.)

Wird ein Halt- oder Notsignal gegeben, und wird erkannt, daß der Grund dafür ein drohender Zusammenstoß oder ein Aufprall auf ein Hindernis nicht vorliegt, ist der Zug durch eine normale Betriebsbremsung anzuhalten.

6. Erkennt der Lokführer eine Zugtrennung, hat er seine Fahrweise so einzurichten, daß ein Auflaufen des zweiten Zugteils auf den ersten verhindert wird. Es ist das Notsignal (mehrmals hintereinander 3 kurze Piffe) zu geben, um das Zugpersonal zum Anziehen der Handbremsen aufzufordern.

<b>BO</b> Anhang	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>B 3.1</b>
	Liste der Gleise, Nutzlängen	

<b>Betriebsstelle Gleis Nr.</b>	<b>Gleisbenennung Teilabschnitt</b>	<b>Länge [ m ]</b>
<b>Bf. Oekoven (OEK)</b>		
<b>1</b>	Bahnsteiggleis	<b>36,90</b>
	(Bahnsteiglänge)	<b>32,60</b>
<b>2</b>	vor grünem Lokschuppen	<b>4,70</b>
<b>11</b>	Durchfahrgleis	<b>(55,30)</b>
<b>12</b>	Umfahrung Oekoven	<b>(43,30)</b>
	(nicht grennzeichenfrei zu 14)	<b>(48,30)</b>
	(nicht grennzeichenfrei zu 2)	<b>(50,30)</b>
	(nicht grennzeichenfrei zu 2 und 14)	<b>(55,30)</b>
<b>21</b>	Verbindung	<b>29,50</b>
<b>Bw Oekoven (BW1)</b>		
<b>22</b>	Bü	
<b>23</b>	Streckengleis (bis Tor Allrath, mit 22)	<b>84,50</b>
<b>30</b>	Containergleis	
<b>31</b>	Kippe 1	
<b>41</b>	Wechselgleis	
<b>43</b>	Ausstellungsgleis	<b>38,30</b>
<b>50</b>	Ausschlackgleis	
<b>51</b>	linkes Schuppengleis (vorn)	<b>22,10</b>
	linkes Schuppengleis (im Schuppen)	<b>28,00</b>
<b>52</b>	rechtes Schuppengleis (vorn)	<b>7,30</b>
	rechtes Schuppengleis (im Schuppen)	<b>28,00</b>
<b>53</b>	./.	<b>0,00</b>
<b>60</b>	Zufahrt Drehscheibe	
<b>61</b>	linkes Schuppengleis (hinten)	
<b>62</b>	rechtes Schuppengleis (hinten)	<b>19,10</b>
<b>63</b>	Schuppenumfahrung	<b>63,00</b>
<b>73</b>	Ausziehgaleis	<b>18,00</b>
<b>74</b>	Millionengleis (mit Grube)	<b>28,00</b>
	Grube	<b>12,00</b>

<b>BO</b> Anhang	<b>GILLBACHBAHN</b>	<b>B 3.2</b>
	Liste der Gleise, Nutzlängen	

Betriebsstelle Gleis Nr.	Gleisbenennung Teilabschnitt	Länge [ m ]
-----------------------------	---------------------------------	----------------

**Neurather Feld (NRF)**

**Bw Neurather Feld (BW2)**

**Bromberg (BRB)**

<b>200</b>	Sandstrahlgleis	<b>6,00</b>
------------	-----------------	-------------

**Bf. An der Lohe (ADL)**

<b>1</b>	Einfahrgleis (Bahnsteiglänge)	<b>67,00</b> <b>23,10</b>
<b>2</b>	Ausweichgleis (Bahnsteiglänge) (nicht grenzzeichenfrei zu Weiche 3)	<b>44,50</b> <b>21,80</b> <b>67,00</b>
<b>3</b>	Abstellgleis	<b>49,20</b>
<b>4</b>	Abstellgleis	<b>37,50</b>
<b>5</b>	Abstellgleis	<b>28,70</b>
<b>11</b>	Ausfahrt Kump	<b>16,30</b>
<b>13</b>	Ausziehgleis (nicht grenzzeichenfrei zu Weiche 4)	<b>21,70</b> <b>36,00</b>

**Strecke**

<b>100</b>	OEK - BRB
<b>110</b>	BRB - ADL
<b>300</b>	ADL - KMP
<b>400</b>	OEK - NRF

<b>BO</b> Anhang	<b>G I L L B A C H B A H N</b>	<b>B11.1</b>
	Vorgeschriebene Wortlaute	

### Allgemeine Regeln für die Verständigung:

Bei Telefon oder Funkgesprächen meldet sich das Betriebspersonal immer mit Funktion und Namen, Fahrpersonal im Zugdienst zusätzlich mit Standort.

Der Sprachanruf bei Funk besteht zuerst aus der gerufenenen Stelle, dann wird die eigene Funktion genannt: **"Gerufene Stelle", bitte melden, Hier "Eigene Stelle", "Name"**.  
(z.B. Zugleitung, bitte melden, Hier Lokführer 24, Peter)

### Richtungsangaben:

**Feldseite**  
Oekoven XXXXXXXXX Lohe  
**Bahnseite**

**Süd-West**  
Süd-Ost XXXXXXXXX Nord-West  
**Nord-Ost**

### Mündliche Rangieraufträge:

#### **voraus (fahren)**

die Lok / Rangierabteilung soll in Richtung von den Wagen weg fahren; eine einzelfahrende Lok soll in der gleichen Fahrtrichtung weiterfahren.

#### **zurück (fahren / kommen)**

die Lok / Rangierabteilung soll in Richtung zu den Wagen hin fahren; eine einzelfahrende Lok soll in der entgegengesetzten Fahrtrichtung weiterfahren.

#### **langsam**

die Lok / Rangierabteilung soll langsamer fahren.

#### **halten**

die Lok / Rangierabteilung soll halten

#### **beifahren**

die Lok / Rangierabteilung soll an die stehenden Fahrzeuge heranfahren; die Lok / Rangierabteilung soll mit geringster Geschwindigkeit fahren.

**Rangieranfragen an die Zugleitung, Rangieraufträge und -vereinbarungen erfolgen formlos. Die für den Zugfahrtdienst vorgesehenen Wortlaute sind zu vermeiden.**

<b>BO</b> Anhang	<b>G I L L B A C H B A H N</b>	<b>B11.2</b>
	Vorgeschriebene Wortlaute	

### **Mündliche Aufträge und Anfragen im Zugfahrdienst:**

#### **Fertig**

der Zug ist abfahrbereit.

#### **Abfahren**

der Zug soll abfahren

#### **Zug (ZNr.) darf abfahren**

der Zugleiter ist mit der Abfahrt des Zuges einverstanden, kann den Abfahrauftrag aber nicht selbst geben.

#### **Darf Zug (ZNr.) von (Bf.) nach (Bf.) fahren?**

Fahrfrage von einer Zugmeldestelle an den Zugleiter (Fahranfrage)

#### **Zug (ZNr.) darf von (Bf.) bis (Bf.) fahren!**

Zustimmende Antwort des Zugleiters auf die Fahranfrage

#### **Nein, warten!**

Ablehnende Antwort des Zugleiters auf die Fahranfrage

#### **Zug (ZNr.) mit allen Fahrzeugen in (Bf.)!**

Ankunftsmeldung an den Zugleiter.

### **Meldungen bei Unregelmäßigkeiten:**

#### **Betriebsgefahr!**

Mit diesem Wort wird eine Meldung oder ein Telefongespräch oder ein Funkspruch eingeleitet, der auf eine gefährliche Situation hinweist.  
(z.B. Betriebsgefahr, alles sofort anhalten!)

#### **Unfallmeldung!**

Mit diesem Wort wird eine Meldung oder ein Telefongespräch oder ein Funkspruch eingeleitet, in der auf einen Unfall hingewiesen wird.  
(z.B. Unfallmeldung, wir brauchen einen Krankenwagen, ein Besucher hat sich verletzt!)

#### **Sofort halten! oder Halt!, Halt!, Halt!**

Der Zug oder die Rangierabteilung soll sofort anhalten, es besteht eine drohende Gefahr.  
(z.B. Lok 24, Sofort halten! oder über Aussenlautsprecher: Halt! Halt, Halt!)

<b>BO</b> Anhang	<b>G I L L B A C H B A H N</b>	<b>K 1</b>
	Checkliste: Abrüsten des Museums	

### Lokschuppen

- Begehung des **Lokschuppenhinterfeldes**: Ist Werkzeug vergessen worden?
- Abschließen **Tor Allrath**.
- Schließen der beiden **hinteren Schuppentore**.
- Vorhänge der **Werkstattfenster** zuziehen.
- **Werkzeugschrank** abschließen.
- **Braunen Wagen** abschließen.
- **Lokschuppenseitentür** abschließen.
- **Seitentor Schuppenumfahrung** schließen; **Schlüssel** aufhängen.
- Schließen der **vorderen Lokschuppentore**.
- Alle **elektrischen Verbraucher** abschalten: Maschinen, Licht, Außenbeleuchtung ...
- **Hauptschalter** ausschalten und abschließen.
- **Notbeleuchtung** ausschalten.
- **Schuppeneingang** abschließen. (Ggf. **Mülltonne** nach unten bringen.)  
zum Stellwerk gehen

### Stellwerk

- **Kanzel**: Licht aus, abschließen.
- **Spannwerksraum**: Licht aus, abschließen.
- **Vordere Eingangstür** abschließen.
- Begehung **Keller**: läuft ggf. die Heizung, ist Wasser im Keller?
- **Erdgeschoß**: Kontrolle Fenster / Schlagläden geschlossen, Warmwassererbereiter aus oder Frostschutz, Heizkörper aus oder Frostschutz, Herd abgeschaltet.
- **Licht** (auch Außenbeleuchtung) abschalten.
- **Hintere Eingangstür** abschließen.  
zum Bahnhof gehen
- **Tor Stellwerk** abschließen.

### Bahnhof

- **Anrufbeantworter** aktivieren.
- **Verkaufsfenster** schließen.
- **Licht** ausschalten, Außenbeleuchtung aus oder Zeitschaltung.
- **Eingangstür** abschließen.
- **Haupteingangstor** abschließen, warten bis Lichtzeitschaltung abgelaufen ist.

**Verantwortlich ist der letzte der in Oekoven anwesenden Mitarbeiter !**

---

Beim **Betreten** des Geländes bitte zuerst:

- **Anrufbeantworter** abschalten,
- **Telefonanlage** auf Arbeitsstelle umschalten;
- **Mülltonne** (sofern geleert) in den Lokschuppen bringen.



<b>BO</b> Anhang	<b>G I L L B A C H B A H N</b>	<b>K 2</b>
	Schlüsselordnung	

28.12.95

### STELLWERK

Zentralschlüssel > Haupteingang  
 Tür zum Essraum > Bund STW : Kanzel  
 Zauntor Stellwerk Nebeneingang

### BAHNHOF OEKOVEN

Zentralschlüssel > Eingang > Bund BF : Magazin  
 Schaltschrank  
 Zauntür zur DB  
 Grüner Lokschuppen

Bund WG : Wagen 111  
 Wagen 402  
 Wagen 451

Lokschlüssel

### LOKSCHUPPEN

Zentralschlüssel > Haupteingang  
*und / oder*  
 Lokschuppenschlüssel > Haupteingang > Bund LS 1: Nebeneingang  
 Seitentor  
 Tor Allrath  
 Bund LS 2: Brauner Wagen  
 Einheitsvh.-Schloss

Lokschlüssel

Zentralschlüssel erhält jedes aktive Mitglied leihweise auf Wunsch. (Pfand)  
 Lokschuppenschlüssel erhalten Mitarbeiter des Werkstattbereichs und Fachbereichsleiter.  
 Von Nebenschlüsseln dürfen keine Kopien von Mitgliedern angefertigt werden. Bei bestehender Notwendigkeit können auch befristet Nebenschlüssel an Fachbereichsleiter Stellwerk und Bau ausgegeben werden.  
 Alle Schlüsselausgaben sind zu protokollieren und vom Empfänger zu quittieren. Von allen Nebenschlüsseln sind die Originale für den Verlustfall im Schlüsselordner aufzubewahren.  
 Waggonschlüssel (auch Privatwaggon) sind im Bahnhof; Lokschlüssel (auch Privatlok, Schlüssel für Motorklappen, Andrehkurbeln) im Bahnhof oder Lokschuppen aufzubewahren. Zweitschlüssel von Privatschlössern verwaltet der Privateigentümer. Dem Vorstand sind alle Räume, Anlagen, Einrichtungen, Spinde, Fahrzeuge... -auch privat genutzte- durch Aushändigung von Zweitschlüsseln zugänglich zu machen. Der Privateigentümer kann die Benutzung dieser Schlüssel auf den Notfall beschränken.