

Südwestdeutsche Eisenbahnen Aktiengesellschaft

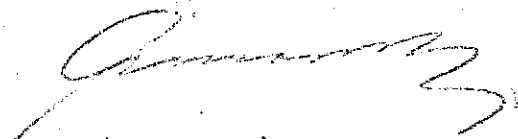
Sammlung betrieblicher Vorschriften  
der schmalspurigen (750 mm) Nebenbahn  
Möckmühl - Dörzbach (SBV der MD-Bahn)

gültig ab 1. 10. 1971

Aufgestellt:

Lahr (Schw), den 22. 9. 1971

Der Oberste Betriebsleiter



(Simonetti)



Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
Vormerkungen	4
Verzeichnis der zuständigen Behörden	5
Allgemein geltende zusätzliche Bestimmungen zu den vFV und dem Signalbuch	6
Anhang 1 Zusätzliche Bestimmungen für den Zugleitdienst	15
Anhang 2 Verzeichnis der höchsten und der beschränkten Geschwindigkeiten	16
Anhang 3 Verzeichnis der Betriebsstellen, die besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordern	18
Anhang 4 Zusätzliche Bestimmungen örtlicher Art mit Skizzen aller Betriebs- stellen	
a) Allgemein	19
b) Übergangsbahnhof Möckmühl	20
c) Bahnhof Krautheim	33
d) Bahnhof Dörzbach	38
Anhang 5 Zusätzliche Bestimmungen zur RollVo	40
Anhang 6 Zusätzliche Bestimmungen für den Dampfzugbetrieb	44
Anhang 7 Zusätzliche Bestimmungen für das Abstellen von Fahrzeugen ohne Triebfahrzeug auf freier Strecke	45

Vormerkungen

1. Wegen der besonderen baulichen und betrieblichen Verhältnisse der schmalspurigen MD-Bahn ist diese SbV nicht in die Teile A und B, wie bei den übrigen Bahnen der SWEG, gegliedert. Es ist besonders darauf zu achten, daß die allgemein geltenden zusätzlichen Bestimmungen zur vFV und dem SB für alle Betriebsstellen anzuwenden sind.
2. In dieser SbV werden die Abkürzungen der vFV verwendet.
3. Die Bestimmungen und Anordnungen der SbV sind in der Reihenfolge der §§ der vFV und der AB des SB geordnet.
4. Berichtigungen werden vom OBl durch Berichtigungsblätter (BBl) bekanntgegeben.
5. Der öBl hat darüber zu wachen, daß alle Bediensteten den Inhalt der SbV jährlich zur Kenntnis erhalten und die Berichtigungen laufend durchgeführt werden. Die Kenntnisnahme ist schriftlich zu bestätigen. Der Nachweis hierfür ist der SbV des öBl beizuheften.

Verzeichnis der zuständigen Behörden	Regierungs- Präsidium	Landrats- amt	Ld-Gericht Kripo	Staatsanwalt- schaft	Amtsgericht	Straßen- Psenamt	Forst- amt	Zoll- amt	Post- amt	Landes- polizei	Ortspolizei Feuerwehr
Möckmühl, Ruchsen Km 0,000 - 4,350	Stg	HN	HN	HN	HN	HN	HN	HN	Mö	Mö	örtl
Widd, Ölnh, Jagsthaus. Km 4,350 - 17,435	Stg	HN	HN	HN	HN	HN	Schö	HN	Mö	Ja	örtl
Berl, Schö, Bier, Westh. Km 17,435 - 27,490	Stg	KÜN	HN	Hall	KÜN	TBB	Schö	Öhr	Mö	Schö	örtl
Winzenh, Marlach Km 27,490 - 29,655	Stg	KÜN	HN	Hall	KÜN	TBB	Schö	Öhr	Mö	Krth	örtl
Gomm, Krth, Klep, Dörzb Km 29,655 - 39,120	Stg	KÜN	HN	Hall	KÜN	TBB	KÜN	Öhr	Mö	Krth	örtl

Stg	=	Stuttgart	TBB	=	Tauberbischofsheim	Schö	=	Schöntal
HN	=	Heilbronn	KÜN	=	Künzeisau	Ja	=	Jagsthausen
Hall	=	Schw.Hall	Öhr	=	Öhringen	Krth	=	Krautheim
Neust	=	Neuenstadt(K)	Mö	=	Möckmühl			

I. Allgemein geltende zusätzliche Bestimmungen  
zu den vFV von 1967

1. Abschnitt. Allgemeines

Bei der schmalspurigen (750 mm) MD-Bahn ist der Reisezugbetrieb auf Sonderzüge und Schülerzüge beschränkt.

Der öffentliche Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr wird durch Omnibusse im Schienenersatzverkehr bedient.

Im Güterzugbetrieb werden die regelspurigen Güterwagen auf Rollböcken befördert. Hierfür sind die "Betriebsvorschriften für die Verwendung von Rollfahrzeugen (RollVo) mit den zusätzlichen Bestimmungen zur RollVo (Anhang 5 dieser SbV)" wegen der mit dem Rollbockbetrieb verbundenen besonderen Gefahren genauestens zu beachten.

Zu vFV § 1 (3)

Für die gesamte Strecke gilt das Zugleitverfahren. Zugleitbahnhof ist der Bf Dörzbach. Alle Zugmeldungen erfolgen über den Post-Fernsprecher.

Zu vFV § 2 (8)

Die Dienstpläne sind vom ÖBl für jeweils einen Fahrplanabschnitt aufzustellen und dem OBl rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen.

Zu vFV § 3 (1)

Bahnhofsgrenzen sind die Trapeztafel oder, wo diese nicht aufzustellen sind, die Einfahrweichen.

Zu vFV § 3 (9)

Die Zugschlußstellen sind in die Betriebsstellenskizzen des Anhang 4 mit "Z" eingezeichnet.

Zu vFV § 5 (2)

Buchfahrpläne werden nicht ausgegeben. Alle erforderlichen Angaben enthält der Bildfahrplan.

Zu vFV § 5 (9)

Eine Merktafel ist nur für den Zugleitbahnhof Dörzbach erforderlich.

## 2. Abschnitt: Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Zu vFV § 9 (5)

Der Zugführer hat jede ihm fernmündlich übermittelte Anordnung in den Fahrtbericht einzutragen.

Zu vFV § 12 (3) und Anlage 11 zur vFV

Das Fahren auf Sicht ist nicht gestattet.

Bei gestörter Fernsprechverbindung gilt vFV § 17 (11) und (12).

Zu vFV § 14 (1) und (2)

Die Prüfung des Fahrweges obliegt dem Zf; der Tf hat sich hieran zu beteiligen. Bei Ein- und Ausfahrt ist besondere Vorsicht anzuwenden.

Für Güterzüge mit beladenen Rollböcken ist der ordnungsmäßige Zustand des Fahrweges von erhöhter Bedeutung. Hierauf hat der Tf vor allem in gefährdeten Streckenabschnitten, wie auf Dämmen, entlang

von Hängen, über Brücken, am Steinbruch Berlichingen usw Bedacht zu nehmen.

Zu vFV § 14 (4)

Solange ein Einfahrgleis auf einer besetzten Betriebsstelle nicht frei ist, muß am Dienstfernsprecher ein Schild "Gleis ..." besetzt angebracht werden.

Zu vFV § 15 (2) und (6)

- Die Grundstellung aller Gleissperren ist die verschlossen zu haltende Sperrlage.

Die Weichen liegen in der Grundstellung auf den geraden Strang. Soweit dies nicht der Fall ist, wird dies in der Betriebsstellenskizze im Anhang 4 vermerkt.

Zu vFV § 15 (12)

Der Zugführerschlüssel (Einheitsschlüssel) für die Weichen und Gleissperren aller Betriebsstellen wird unter der Verantwortlichkeit des Zugführers auf jedem Triebfahrzeug unter Verschluss aufbewahrt. Ein Ersatzschlüssel liegt unter Siegelverschluss bei der Zugleitstelle Dörzbach.

Zu vFV § 17 (5)

Bei Arbeiten am Streckengleis ist 100m vor der Arbeitsstelle in jeder Richtung eine Sh 2-Signalscheibe aufzustellen, die bei Annäherung eines Zuges zu entfernen ist, wenn das Gleis sicher befahren werden kann. Nach der Durchfahrt des Zuges ist die Sh 2-Signalscheibe wieder aufzustellen.

Zu vFV § 20 (4)

Auf allen Kreuzungsbahnhöfen kann der als zweiter einfahrende Zug ohne Halt an der Trapeztafel vorbeifahren, wenn der Tf zuverlässig festgestellt hat, daß sein Einfahrtsweg frei ist, die Weichen richtig stehen, der



Gegenzug an der vorgesehenen Stelle zum Halten gekommen ist und er bei Annäherung an die Trapeztafel das Signal Zp 11 erhält. Die Einfahrtgeschwindigkeit darf dann 10 km/h nicht übersteigen.

Zu vFV § 20 (6)

Zugkreuzungen ohne Zuglaufmeldungen sind zugelassen, wenn im Bildfahrplan keine Zuglaufmeldung vorgeschrieben ist.

Bei der letzten Abfahrerlaubnis hat der Zl den Zf auf die Kreuzung gem § 10 (6) hinzuweisen. Der Zf hat diesen Hinweis dem Tf zur Kenntnis zu geben.

Zu vFV § 23 (5) und § 55 (6)

Bei allen geschobenen Zügen oder Rangierfahrten ist jeder Bahnübergang auf der freien Strecke oder innerhalb einer Betriebsstelle, auch solcher mit Bli-Anl, gem vVSS § 3 (14) zu bewachen.

Zu vFV § 24 (1)

Züge mit Rollböcken dürfen nicht nachgeschoben werden.

Zu vFV § 25 (2)

Das Einlegen von Sonderzügen, mit Ausnahme von Hilfs- und Triebwagensonderzügen bedarf der Zustimmung des Obl.

Zu vFV § 28 und § 43 (5)

Für das Abstellen von Fahrzeugen ohne Tfz auf freier Strecke ist der Anhang 7 dieser SbV zusätzlich zu beachten.

Zu vFV § 29 (6)

Der Einsatz von Kleinwagen ist auf die Zeit während

der Tageshelle und auf das Notwendigste zu beschränken.

Kleinwagen dürfen mittels Tfz in Sonderzügen bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h befördert werden. Der Kleinwagen ist an das ziehende Tfz mittels Steifkupplung so anzuhängen, daß ein Aushängen während der Fahrt unmöglich ist. Auf dem Kleinwagen dürfen sich während der Fahrt keine Personen aufhalten. Die DV Blink 2.4 ist zu beachten.

zu § 33 (1) vFV

Güterzüge mit nicht mehr als 350 t Anhängelast dürfen bis zu 80 Achsen befördern, wenn mindestens 5 Bremswagen, davon einer am Zug-schluß, beige stellt sind. Bei mehr als 60 Achsen dürfen höchstens zwei beladene Wagen immer vor den Leerwagen in die Züge eingestell t werden. (BerEI 2)

### 3. Abschnitt, Zugfahrdienst

#### Zu vFV § 31 (3)

Fällt bei einem Zug mit einmännig besetzten Tfz der Tf aus, so hat der Zf sofort die Bv zu benachrichtigen und deren Weisung abzuwarten. Beim Verlassen eines einmännig besetzten Tfz hat der Tf in jedem Falle die Bremsen anzulegen.

#### Zu vFV § 32 (1)

Wagen durch deren Beladung die zulässige Achslast überschritten wird, dürfen nicht befördert werden.

#### Zu vFV § 34 (1)

Für Züge mit alleinfahrendem Tfz sind keine Wagenzettel zu führen.

#### Zu vFV § 35 (8)

Abkürzungen verständlicher Art sind im Fahrtbericht zugelassen. Die Fahrtberichte sind täglich beim Zl-Bf abzugeben und nach Prüfung durch den öBl sorgfältig aufzubewahren.

#### Zu vFV § 39

Die Sifa sowie die Brems- und Sandstreuvorrichtungen der Tf sind täglich bei Dienstbeginn auf Ihre Wirkungsweise zu prüfen. Diese Prüfung ist im Laufe des Tages zu wiederholen. Das Ergebnis der ersten Prüfung ist in <sup>den Fahrtbericht</sup> das Prüfbuch einzutragen. Eine absichtliche Außerbetriebsetzung der Sifa, auch nur zeitweilig, ist verboten.

#### Zu § 45 (2)

Der Tf hat stets darauf zu achten, daß die Reisezüge am Einsteigplatz zum Halten kommen.

4. Abschnitt

R a n g i e r d i e n s t

zu vFV § 52 (4d)

Rangierleiter ist der Zf. Er ist auch für die richtige Stellung und das Verschliessen der Weichen und Gleissperren verantwortlich.

Bei Weichen ohne Spitzenverschluß hat der weiß gestrichene Teil des Stellhebelgewichtes einen roten Eckanstrich. Beim Befahren und Umstellen dieser Weichen ist besondere Sorgfalt anzuwenden.

zu vFV § 53 (1)

Die Stellhebelgewichte sind langsam und ohne Ruck umzulegen, wobei sich der Bediener von der richtigen Lage der Weichenzungen und der entsprechenden Stellung der Weichensignale zu überzeugen hat.

zu vFV § 55 (4)

Bei Rangierbewegungen mit Triebwagen hat der Tf den in der Fahrtrichtung vorderen Führerstand zu besetzen. Sollte die Beobachtung des Fahrweges und die Wahrnehmung der Rangiersignale vom hinteren Führerstand besser möglich sein, so ist dieser zu besetzen.

zu vFV § 55 (14) und (16)

Bis auf weiteres dürfen auf allen Betriebsstellen, die keine besonderen Vorsichtsmaßnahmen erfordern, Eisenbahnfahrzeuge mit Seil durch Tfz oder Kfz -auch bahnfremde- bewegt werden. (Siehe Verzeichnis der Betriebsstellen, die besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordern).

Hierbei ist ergänzend zu vFV § 55 (15) folgendes zu beobachten:

1. Rangierbewegungen mit Kfz und Seil sind nur entlang der Ladestraße gestattet.
2. Es darf jeweils nur ein Güterwagen bewegt werden.
3. Bei der Rangierbewegung muß der verantwortliche Rangierleiter zugegen sein. Er hat alle Beteiligten, insbesondere den Kfz-Fahrer, über die auszuführende Rangierbewegung und die zu beachtenden Vorschriften zu unterweisen, einen Hemmschuh bereitzuhalten und sich so aufzustellen, daß der Kfz-Fahrer die gegebenen, vorher verabredeten Zeichen zum Anfahren und Halten sehen und hören kann.
4. Das Seil ist in die hierfür am Güterwagen vorgesehenen Ösen einzuhängen.
5. Die Rangiergeschwindigkeit darf 5 km/h nicht überschreiten.
6. Das Seil ist nach Gebrauch sofort wieder an seinen Aufbewahrungsort zu verbringen.

## II. Zusätzliche Bestimmungen zum Signalbuch

Zu AB 55

Das Signal Lf 1 ist 150 m vor der Gefahrstelle aufzustellen.

Zu AB 100

Das Signal Sh 4 ist nicht anzuwenden.

Zu AB 144

Das Signal Zp 11 (Kommen) zum Hereinrufen der vor der Trapeztafel haltenden Züge ist durch waagrechte Handbewegung, bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter mit der Handlaterne, zu ergänzen.

Zu AB 151

Beim Ausfall akustischer Zeichengeber der Tfz ist bei BÜ ohne technische Sicherung wie folgt zu verfahren.

- 1.) Wenn die Läutevorrichtung ausfällt, ist statt dessen entsprechend AB 151 zu pfeifen.
- 2.) Fällt die Pfeifeinrichtung aus, so hat der Zug anzuhalten. Der BÜ darf mit Schrittgeschwindigkeit erst befahren werden, wenn festgestellt ist, daß dies ohne Gefahr möglich ist.

Zu AB 185

Das vereinfachte Zugschlußsignal Zg 4 ist für alle Züge zugelassen.

Anhang 1 zur SbV der MD-Bahn

Zusätzliche Bestimmungen für den Zugleitdienst

Zu vFV § 3 (10)

Zugleitstelle für die ganze Strecke Möckmühl-Dörzbach ist der Bahnhof Dörzbach.

Zuglaufmeldestellen sind die Bahnhöfe Möckmühl, Widdern, Jagsthausen, Berlichingen, Schöntal, Bieringen und Krautheim.

In Möckmühl und auf den unbesetzten Betriebsstellen hat der Zf die Zuglaufmeldungen zu erstatten. Hierfür ist der Postfernsprecher zu benutzen.

Zu vFV § 10 (1)

Die Zuglaufmeldungen werden im Bildfahrplan durch das Zeichen ⊕ vorgeschrieben oder durch den Zl von Fall zu Fall angeordnet.

Zu vFV § 11 (1)

Der Zl führt das Meldebuch für den Zl nach Anlage 9 der vFV. Die Belegungsstriche sind in rot und die Wellenlinien in grün einzuzeichnen.

Zu vFV § 12 (1)

Solange auf der ganzen Strecke nur eine Zugeinheit hin und her fährt, brauchen Zuglaufmeldungen nicht erstattet zu werden.

Zu vFV §§ 20 und 21

Für Zugkreuzungen und Überholungen sind alle Bahnhöfe zugelassen, von denen Zuglaufmeldungen abgegeben werden.

Wegen Zugkreuzungen ohne Zuglaufmeldungen siehe auch 2. Abschnitt dieser SbV zu § 20 (6).



Anhang 2 zur SbV der MD-Bahn

Zu vFV § 42 (2)

Verzeichnis der höchsten und der beschränkten  
Geschwindigkeiten

1. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten betragen:
 

a) für Triebwagen-Reisezüge ohne Rollböcke	km/h 30
b) für die mit Diesel- oder Dampflok bespannten Reisezüge sowie für die nur aus schmalspurigen Fahrzeugen bestehenden Güterzüge	25
c) für Güterzüge mit beladenen Rollböcken	20
d) für Güterzüge mit beladenen Kesselwagen	15
e) für Rangierfahrten mit beladenen Rollböcken	10
f) für das Befahren von Rollbockgruben	5
  
2. Aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse gelten folgende Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeiten:

Betriebsstelle oder Strecken- abschnitt	von	bis	wegen	Höchstge- schwindigkeit für alle Züge
Bf Möckmühl	bis u.	ab 0,730	R80/100	10 km/h
Jagstbrücke L 1095	0,940	1,110	R 100	20 "
Bf Jagsthausen				
Richtung Dö	14,280	14,500	R 100	15 "
Steinbruch Berlichingen Ortsstraße	17,380	17,760	Steinbruch	15 "
Berlichingen	18,500	18,670	R 100	10 "
Berlichingen- Schöntal	19,070	19,190	R 120	15 "
Bf Schöntal	20,690	20,800	R 120	15 "
Bf Westernhs.	25,840	25,920	R 120	15 "
Bf Krautheim	33,240	33,590	R 100	15 "
Bf Dörzbach	39,050		Stumpfagl	10 "

3. Neben den unter 2. aufgeführten Beschränkungen sind die durch örtlich aufgestellte Signale und die für Zugkreuzungen angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen zu beachten.

Anhang 3 zur SbV der MD Bahn

Zu vFV §§

Verzeichnis der Betriebsstellen die besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordern

Auf den nachstehend aufgeführten Betriebsstellen sind

- a) Fahrzeuge mit besonderer Vorsicht zu bewegen,
- b) wegen stärkeren Gefälles als 1:400 im abgekuppelten Zugteil die Bremsen anzuziehen und
- c) Abstoßen und Ablaufenlassen gänzlich verboten:

Betriebsstelle	wegen			
Bf Möckmühl	Gefälle	1:160	in Richtung	Ruchsen
Bf Ruchsen	"	1:200	in "	Möckmühl
Bf Widdern	"	1:200	in "	"
Bf Olnhausen	"	1:300	in "	"
Bf Jagsthausen	"	1:200	in "	"
Bf Berlichingen	Stg	1:160	in "	Dörzbach
Bf Schöntal	desgl			
Bf Bieringen	"			
Bf Westernhausen	"			
Bf Winzenhofen	Stg	1:200	in "	Dörzbach
Bf Marlach	Stg	1:180	in "	"
Bf Gommersdorf				
Bf Krautheim	Stg	1:150	in "	"
Agl Wöhrle	Stg	1:150	in "	Möckmühl
	1:40 - 1:87	im Agl	in Ri Werk	
Bf Ass-Horr.		1:140	in Richtung	Möckmühl
Bf Klepsau		1:150	in "	"
Bf Dörzbach	Stg	1:250	in "	Dörzbach

X = in diesen Gefällabschnitten dürfen keine Wagen ohne Tfz abgestellt werden.

Anhang 4 zur SbV der MD-Bahn

Zusätzliche Bestimmungen für die einzelnen Betriebsstellen

a) Allgemein

1. Die auf den Betriebsstellen vorhandenen Anlagen sind für die einzelnen Betriebsstellen nicht besonders aufgeführt. Sie sind den ~~den Teil-~~ beigehefteten Betriebsstellen-Skizzen zu entnehmen.
2. Auf den betrieblich besetzten Bahnhöfen leitet und überwacht der Dvst oder sein Vertreter den Bahnhofsdienst nach der Dienstanweisung für Dienststellenleiter bzw der örtlichen Betriebsbediensteten.
3. Es ist besonders darauf zu achten, daß neben den nachstehend für die einzelnen Betriebsstellen zu beachtenden betrieblichen Bestimmungen auch ~~den Teil-~~ die Abschnitte 1 - 3 dieser SbV Anordnungen enthalten, die zusätzlich für sämtliche Betriebsstellen gelten soweit nichts besonders angegeben ist.
4. Für alle Betriebsstellen gilt gemeinsam, daß nach Beendigung des Rangiergeschäfts, der Rangierleiter die Hemmschuhe an den Aufbewahrungsort im Güterschuppen, soweit ein solcher nicht vorhanden ist, im Dienstabteil abzulegen hat.

## Anhang 4 zur SbV der MD-Bahn

### b) Zusätzliche Bestimmungen örtlicher Art für den Übergangsbahnhof Möckmühl

#### 1. Allgemeines

Der Übergangsbahnhof ist betrieblich unbesetzt. Sämtliche betriebliche Aufgaben hat der Zf zu erledigen. Für Zuglaufmeldungen ist der Postfernsprecher am Lok-Schuppen Ruf-Nr. (06298) 5331 zu benutzen.

#### 2. Übergabe der Wagen

Durch den Zf der MD-Bahn sind die nach der DB übergehenden Wagen auf dem Übergabegleis 8 zwischen den Weichen 13 und 14 bereitzustellen und die von der DB zu übernehmenden Wagen von dem Übergabegleis 7b zwischen Weiche 13 und 15 abzuholen.

Das Bereitstellen und Abholen der Wagen in bzw von den Übergabegleisen von und nach der DB erfolgt durch die DB unter Verantwortung ihres Rangierleiters.

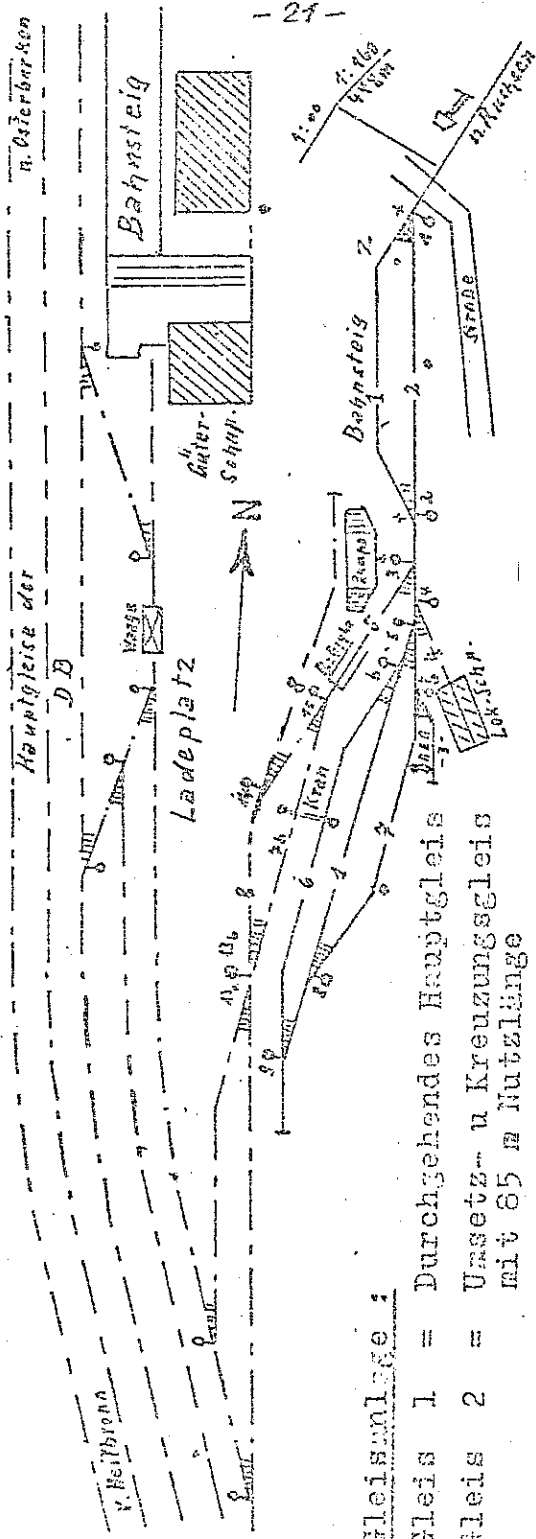
#### 3. Dampfzugbetrieb

Die Gleise 3 und 4 sowie der Lokschuppen werden von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte benutzt. Für den damit verbundenen Betrieb sind die Bestimmungen des Anhangs 6 dieser SbV zu beachten.

Normalspur - Gleise  
 Schmalspur - Gleise

# Bahnhof Möckmühl

M für die Längen 1:4000



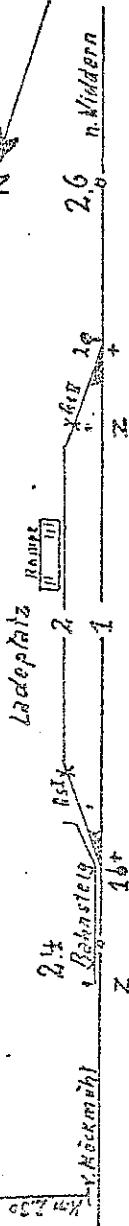
Gleisanlage:

- Gleis 1 = Durchgehendes Hauptgleis
- Gleis 2 = Umsetz- u Kreuzungsgleis mit 65 m Nutzlänge
- Gleis 6 = Umlade- und Rangiergleis nur für Schmalspurfahrzeuge 120 lg.
- Gleis 7 = Rangiergleis mit 100 m Nutzlänge
- Gleis 7b/ 8 = Regelspurgleis für die Übernahme u Rückgabe der Regelsparwagen. ( 65 m Nutzlänge )
- Rollbock - Auf- u. Absattelanlage
- Handverschlus - Weiche
- Unverschlossene - Weiche
- = Lichtquellen
- Z = Zugschlusstelle

# Ruchsen

M. für die Längen 1:2000

1:200  
1180m



Gleisanlage : Gleis 1 = Durchgehendes Hauptgleis

Gleis 2 = Vertieftes Ladegleis mit 70 m Nutzlänge

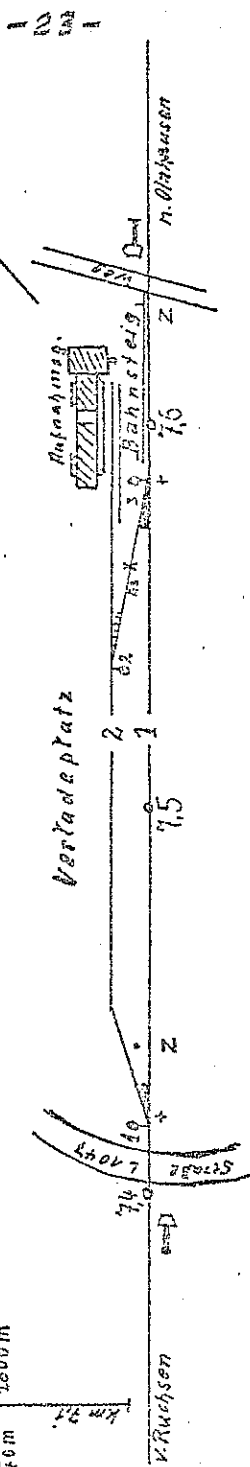
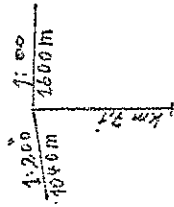
Zeichenerklärung siehe Bf-Skizze Möckmühl.

60

60

# Widdern

M. für die Längen 4:2000



Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis

Gleis 2 = vertieftes Ladegleis mit 115 m Nutzlänge  
Gleisstück zur Güterhalle 40 m Nutzlänge

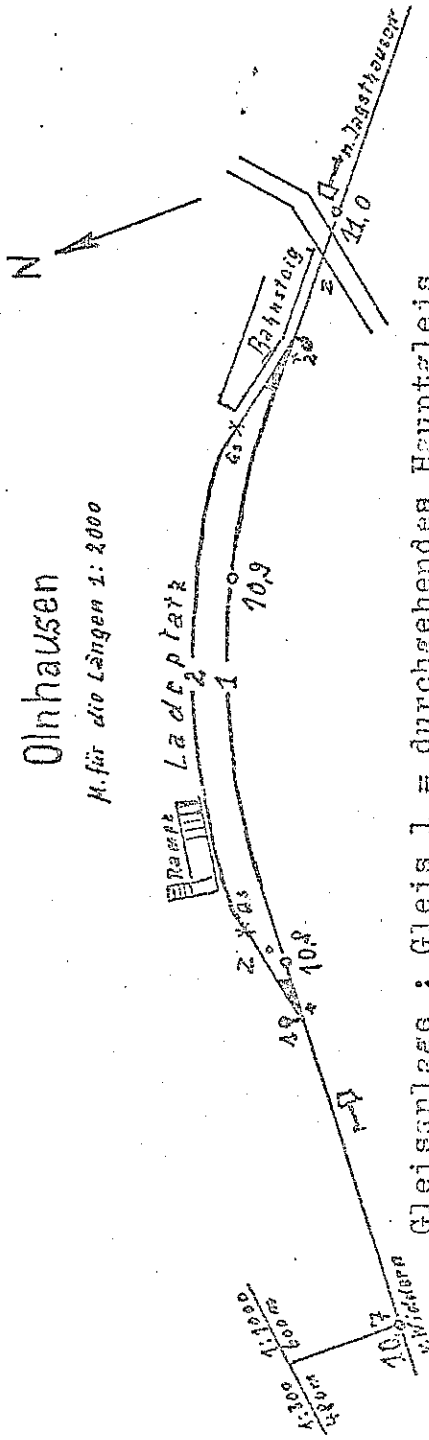
Zeichenerklärung siehe Bf-Skizze Möckmühl

1 20 00 1



# Olnhausen

M. für die Längen 1: 2000



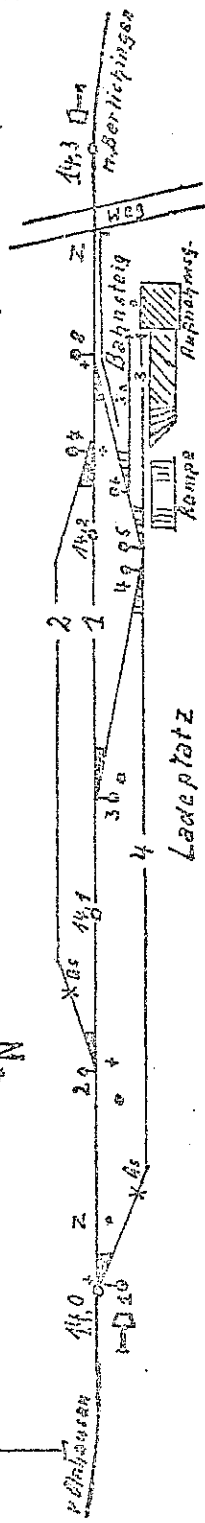
Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis

Gleis 2 = Ladegleis mit 120 m Nutzlänge

Zeichenerklärung siehe Bf-Skizze Möckmühl

# Jagsthausen

M. für die Längen 1:2000



Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis

Gleis 2 = Überholungs- u Kreuzungsgleis 90 m Nutzlänge

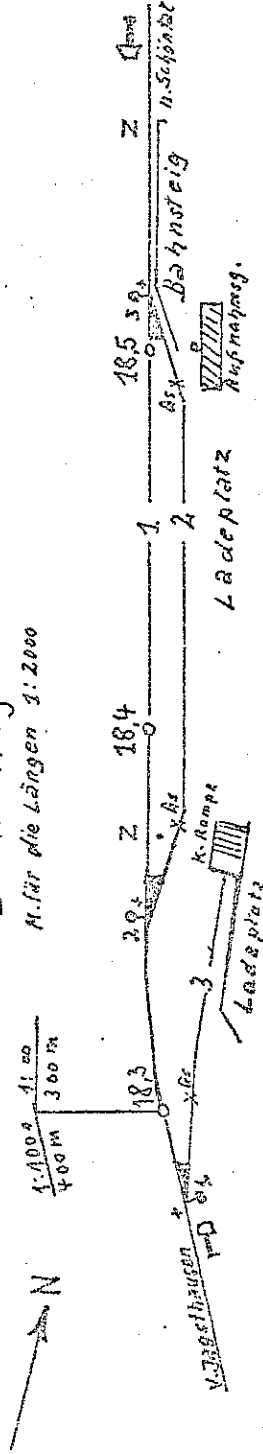
Gleis 4 = Ladegleis mit 116 m Nutzlänge

Gleis 3/ 3a = Stückgut - Umladegleise  
für Regel- u Schmalspurfahrzeuge.

Zeichenerklärung siehe Ef-Skizze Möckmühl

# Berlichingen

M. für die Längen 1:2000

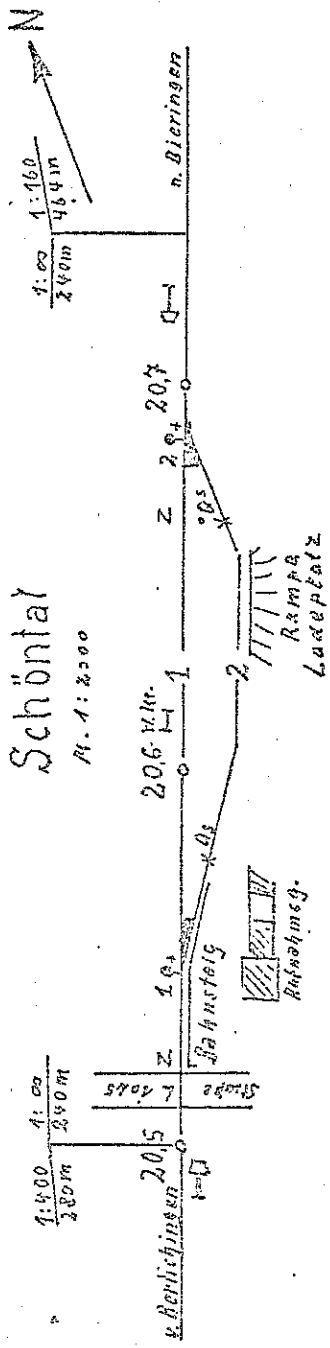


Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis

Gleis 2 = Ladegleis mit 95 m Nutzlänge

Gleis 3 = vertieftes Ladegleis mit 80 m Nutzlänge

Zeichenerklärung siehe Bf-Skizze Höckmühl

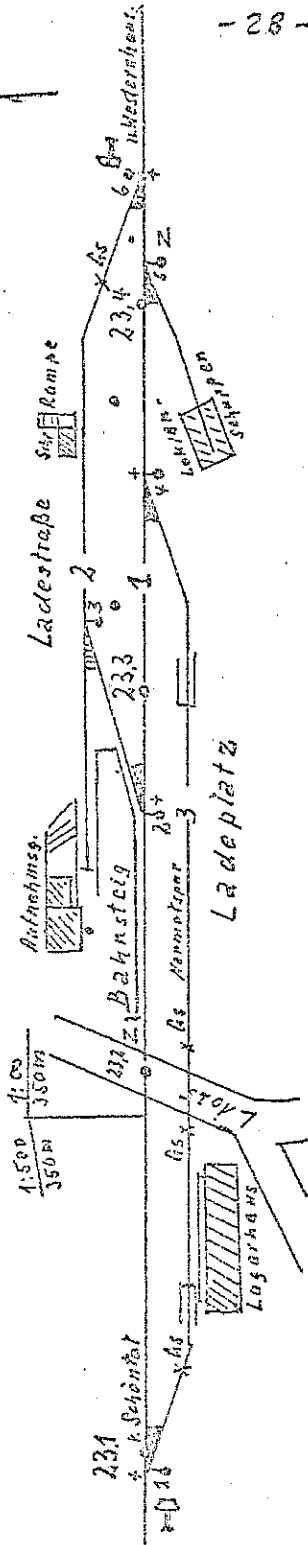
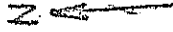


Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis  
 Gleis 2 = vertieftes Ladegleis mit 83 m Nutzlänge

Zeichenerklärung siehe Ef-Skizze Höckmühl

# Bieringen (Jagst)

M. 1:2000



Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis

Gleis 2 = Ladegleis mit 126 m Nutzlänge für Kreuzungen

Gleis 3 = Normalspur - Ladegleis mit zwei Rollob. Gruben

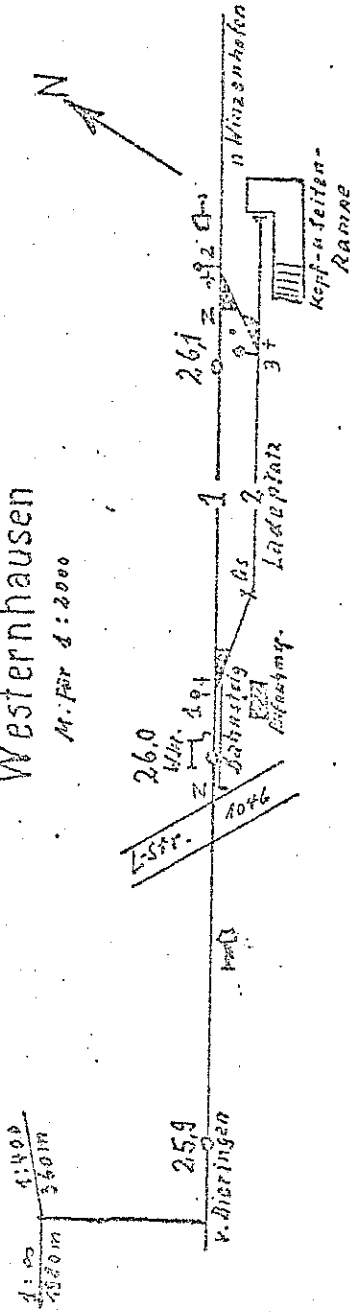
Nutzlänge östl. BÜ = 80 m

Nutzlänge westl. BÜ = 58 m

Zeichenerklärung siehe Pf-Skizze Möckmühl

# Westernhausen

M. Maß 1 : 2000



Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis

Gleis 2 = Ladegleis mit 80 m Nutzlänge

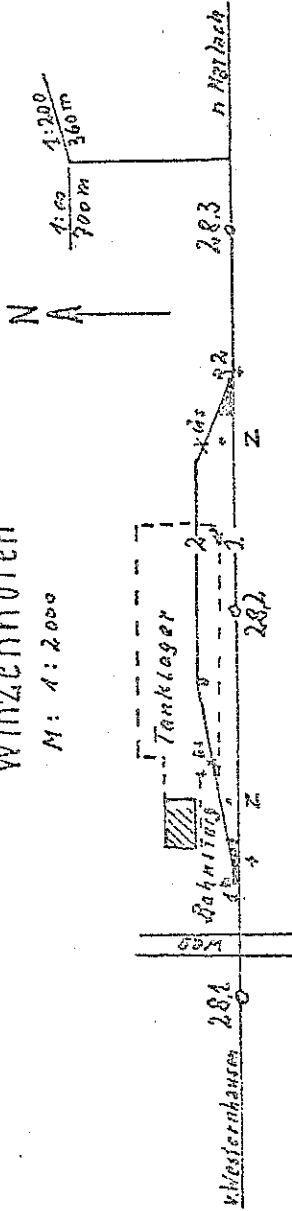
Zeichenerklärung siehe Bf-Skizze Hockmühl

Anmerkung zur Zugschlußstelle am westlichen Pf.-Ende:

Sie gilt nicht, wenn durch Lade- oder Rangiervorgänge der BÜ der L 1046 gesperrt wird. In diesem Fall ist der Zug zu trennen, damit der BÜ für den Straßenverkehr freibleibt. Der stehenbleibende Zugteil muß durch Radvorleger oder Hemmschuhe gegen unbeabsichtigtes Bewegen nach beiden Richtungen gesichert werden.

# Winzenhofen

M: 1:2000



Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis

Gleis 2 = innerhalb des Tanklagers mit 36 m Nutzlänge  
außerhalb des Tanklagers mit 24 m Nutzlänge

Zeichenerklärung siehe Ef-Skizze Möckmühl

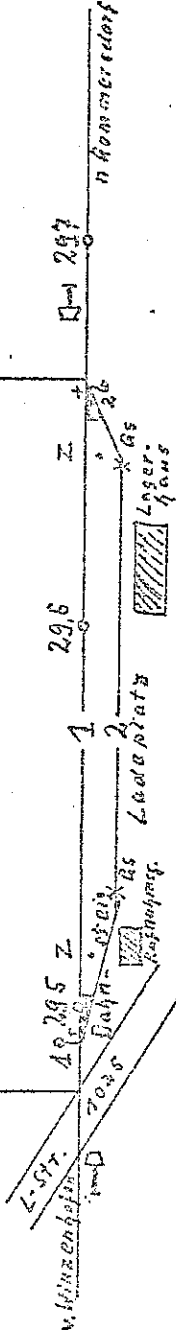


1:400  
185,5m

# Marlach

M: 1:2000

1:400  
185,5m  
1:100  
146,65m



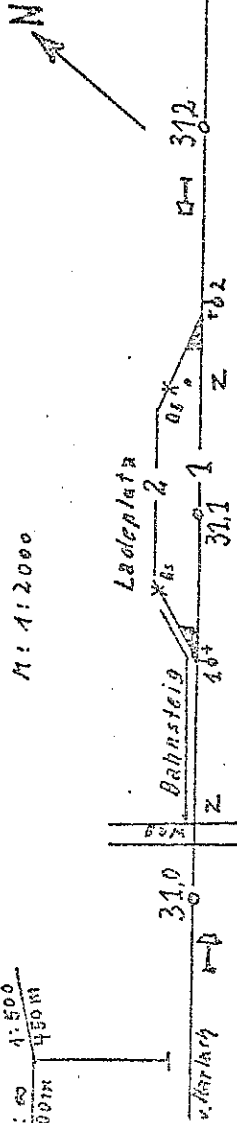
Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis  
 Gleis 2 = vertieftes Ladegleis und Lagerhaus- Anschluß  
 mit insgesamt 150 m Nutzlänge

Zeichenerklärung siehe Ef-Skizze Höckmühl



# Gammersdorf

M: 1:2000



Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis  
 Gleis 2 = Ladegleis mit 44 m Nutzlänge

Zeichenerklärung siehe Pf-Skizze Höckmühl

Anhang 4 zur Sbv der MD-Bahn

c) Zusätzliche Bestimmungen örtlicher Art für Bf Krautheim, Agl Lagerhaus und Agl Wöhrle

1. Gleis 4 des Bf Krautheim ist das Agl. Lagerhaus. Werden in diesem Gleis Waggons abgestellt, so sind sie gegen das Ablaufen in Richtung Bü und Weiche 7 durch das Vorlegen eines doppelten Radvorlegers zu sichern.
2. Das Anschlußgleis Wöhrle zweigt östlich des Bf Krautheim auf der freien Strecke in km 33,946 vom Hauptgleis ab. Über eine Absattelungsanlage ist das Schmalspurgleis mit dem regelspurigen Ladegleis verbunden.

Der am Anfang der Absattelungsanlage an der Regelspurschiene befindliche Sperrschuh muss stets in Sperrlage liegen und verschlossen sein.

Die Bedienung des Agl erfolgt durch Sperrfahrten von Bf Krautheim aus bis zur Übergabestelle "Absattelungsanlage".

Die Beförderung der Wagen zwischen Übergabestelle und Werkhof sowie das Öffnen und Schliessen von Werktor und Gleissperre (Gs) obliegen dem Werk.

Solange sich Wagen auf dem Agl im Werk befinden, müssen Tor und Gleissperre verschlossen sein.

Der Sperrschuh an der Absattelungsanlage darf nur von den Rangierern der MD-Bahn geöffnet werden. Das Ab- und Aufsatteln ist Aufgabe des Zugpersonals der MD-Bahn.

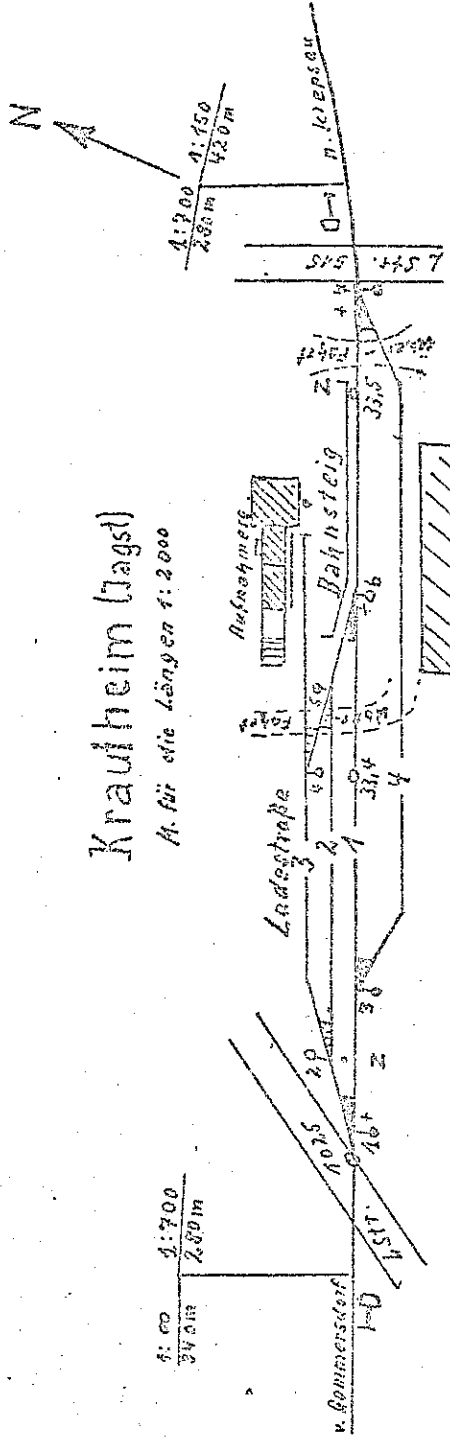
Ist mehr als ein Wagen zuzustellen oder abzuholen, so muss vor der Bedienung des Agl ein Angehöriger des Werkes an der Absattelungsanlage anwesend sein, der nach Behandlung des ersten Wagens, diesen in das Werk oder umgekehrt schieben läßt.

Eine Rangierabteilung darf aus nicht mehr als zwei Regelspurwagen bestehen. Alle zwischen dem Ttz und den Regelspurwagen befindlichen Schmalspurwagen müssen eine bediente Bremse haben.

Die Geschwindigkeit im Anschlußgleis darf 5 km/h (Schrittgeschwindigkeit) nicht überschreiten.

# Krauthelm (Tagst)

M. für die Längen f: 2000

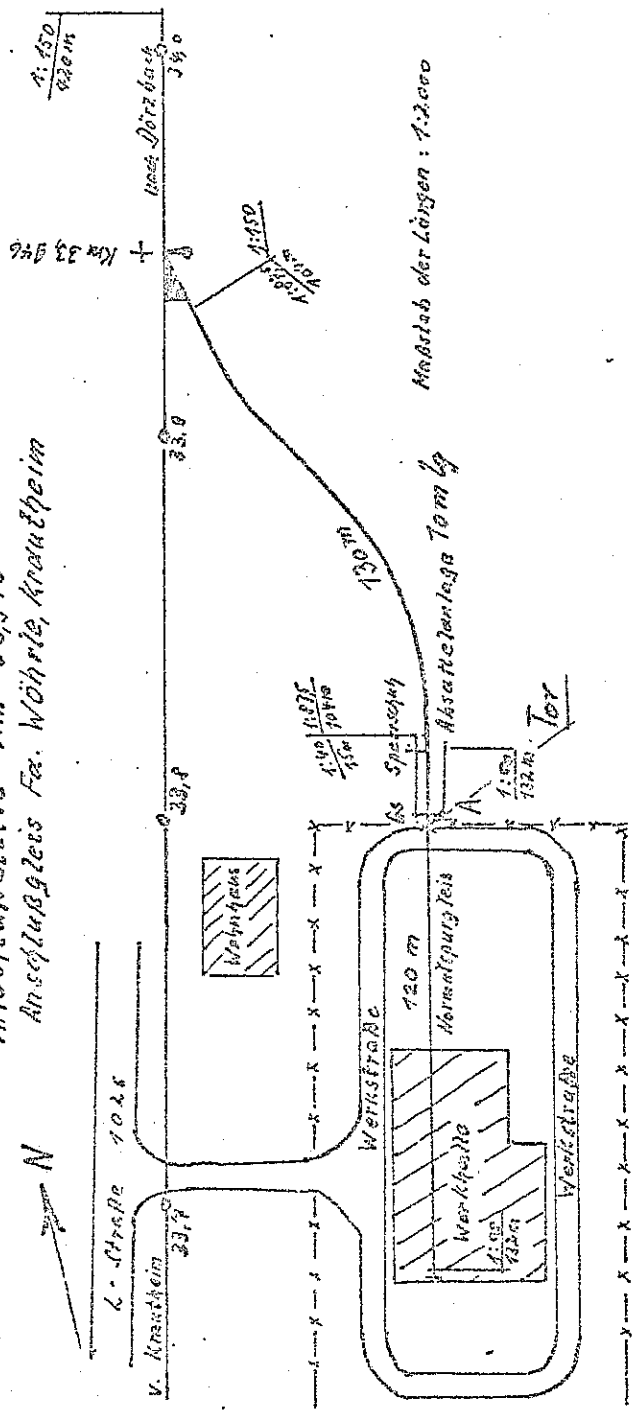


## Gleisanlage :

- Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis
- Gleis 2 = Kreuzungsgleis mit 78 m Nutzlänge
- Gleis 3 = Ladegleis und Güterhallengleis  
34 m / 25 m / 32 m = 89 m Gesamt- Nutzlänge
- Gleis 4 = Lagerausgleis mit 96 m Nutzlänge

Zeichenerklärung siehe Ef-Skizze Wöcknühl

# Anschlussstelle Km 33,946 Anschlussgleis Fa. Wöhrl, Krautheim

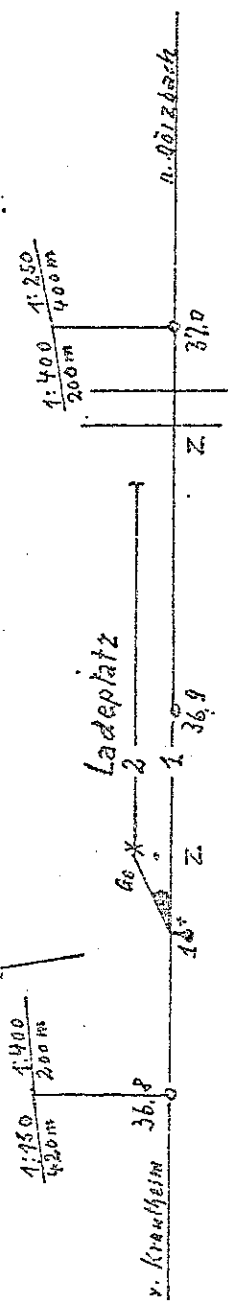


2

2

# Klepsau

M. für die Längen 4:3000



Gleisanlage : Gleis 1 = durchgehendes Hauptgleis  
 Gleis 2 = Ladegleis mit 72 m Nutzlänge

Zeichenerklärung siehe Bf-Skizze Köckmühl

Anhang 4 zur SbV der MD-Bahn

d) Zusätzliche Bestimmungen örtlicher Art für den  
Bahnhof Dörzbach

1. Der Bahnhof Dörzbach ist End-, Personal- und Zugbildungsbahnhof der MD-Bahn sowie Zugleitstelle für die gesamte Strecke Möckmühl-Dörzbach.
2. Zusätzliche Bestimmungen zu den vFV

Zu § 7 (4)

Der Zl ist zugleich Fdl für den Bahnhof. Er hat auch die betrieblichen Aufgaben des Omnibusbetriebes zu überwachen soweit diese Aufgaben von dem ÖRL selbst nicht wahrgenommen werden.

Zu vFV § 15 (12)

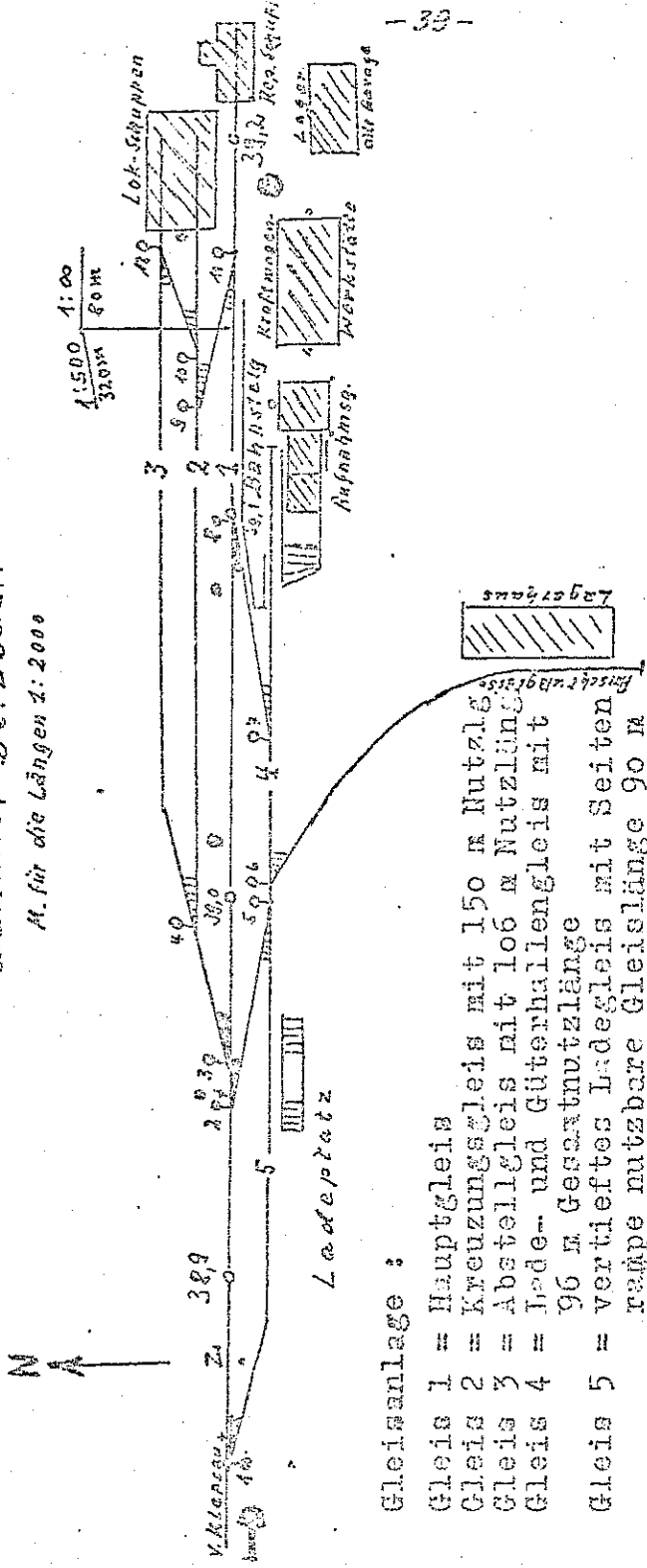
Der Einheitsschlüssel für die Weichen und Gleissperren des Bf Dörzbach wird unter der Verantwortlichkeit des Zugführers auf jedem Triebfahrzeug unter Verschuß aufbewahrt. Ein Ersatzschlüssel liegt unter Siegelverschuß bei der Zugleitstelle Dörzbach.

Zu vFV

Beim Bedienen des Agl Lagerhaus darf nur jeweils ein Wagen befördert werden.

# Bahnhof Dörzbach

M. für die Längen 1:2000



## Gleisanlage :

- Gleis 1 = Hauptgleis
- Gleis 2 = Kreuzungsgleis mit 150 m Nutzlänge
- Gleis 3 = Abstellgleis mit 106 m Nutzlänge
- Gleis 4 = Lade- und Güterhallengleis mit 96 m Gesamtnutzlänge
- Gleis 5 = vertieftes Ladegleis mit Seitenrampe nutzbarer Gleislänge 90 m

Zeichenerklärung siehe Bf-Skizze Rökkmühl



Zusätzliche Bestimmungen  
zur Betriebsvorschrift für die Ver-  
wendung von Rollfahrzeugen (RollVo)  
vom 1. April 1960

1. Allgemeines

Auf der schmalspurigen MD-Bahn (750 mm Spur) werden nur zweiachsige Regelspurwagen mittels Rollböcken befördert.

2. Zusätzliche Bestimmungen zur RollVo

Von der Beförderung auf Rollböcken sind ausge-  
schlossen:

- a) alle ungleichmäßig beladenen Wagen
- b) Wagen mit Gütern, die ihre Lage während der Fahrt verändern können
- c) teilweise gefüllte Kesselwagen
- d) explosionsgefährliche Gegenstände
- e) Wagen mit hochliegendem Schwerpunkt z.B. Fz, Ed, Td o.ä. Wagen

Unter nachstehenden Bedingungen werden zur Be-  
förderung zugelassen:

- a) Großvieh in Normalspurwagen verladen. Die Tiere sind fest anzubinden, so daß sie ihren Standort nicht verändern können. Bei mehrbödigen Wagen darf nur der untere Wagenboden beladen werden.
- b) Sperrige Güter, wie Borke, Flachs, Hanf, Heu, Korbwaren, Lumpen, Papierabfälle, Reisig, Schilf, Stroh, Rinde udgl. Diese Güter müssen gleichmäßig verladen, mit Decken geschützt und außerdem mit querüberlaufenden, am Wagen befestigten Stricken zusammengeschnürt sein, so daß seitliche Verschiebungen nicht möglich sind.

- c) lange auf mehreren Drehschemelwagen verladene Güter, jedoch nur in Sonderzügen mit 15 km/h. Derartige Transporte unterliegen der besonderen Genehmigung des OBl.
- d) Ein vollständig gefüllter Kesselwagen, der jedoch nur am Schluß eines Güterzuges unter Beachtung der Rollvo § 5 (8) zu befördern ist. Zwischen diesem Kesselwagen und dem übrigen Zugteil ist ein besonderer Bremswagen einzustellen.

Tragfähigkeit und Kennzeichnung der Rollböcke:

Zu § 1 (3)

||| = (drei Balkenstriche) = 17,0 t Tragfähigkeit

X = (ein Balkenkreuz) = 20,0 t Tragfähigkeit

○ = (ein Kreis) = 22,0 t Tragfähigkeit

Zu § 3 (4)

Das Zugpersonal hat vor Verwendung der Rollböcke darauf zu achten, daß die beweglichen Teile gangbar sind; diese sind erforderlichenfalls abzuölen.

Von der sicheren und vorschriftsmäßigen Beladung der Regelspurwagen hat sich der Zf zu überzeugen.

Zu § 4 (1)

Zwischen den Pufferflächen der untereinander gekuppelten Regelspurwagen muss in der geraden Strecke bei gespannter Kupplung ein Abstand von mindestens 10 cm verbleiben. Die Regelspurwagen dürfen nicht unmittelbar gekuppelt werden, wenn die Puffer benachbarter Wagen mehr als 10 cm Höhenunterschied aufweisen.

Wo bei Regelspurwagen mit großen Überhängen, besonders beim Schieben, trotz vorsichtigen Fahrens die Gefahr

des Verbeißen der Puffer besteht, ist zum Kuppeln mit dem Nachbarwagen eine Kuppelstange zu verwenden.

Die Steifkupplungen sind durch Umschlingen mit einer Kette derart an den Zughaken der aufgeladenen Wagen aufzuhängen, daß sie bei Lösung einer Verbindung mit dem freien Ende nicht tiefer als 10 cm über Schienenoberkante herabhängen können. Um ein Aushaken der Kuppelstangen während der Fahrt zu verhüten, sind nach dem Kuppeln die Vorstecker stets in die Kuppelstifte einzuschieben.

zu § 4 (2)

Leere Rollböcke sind unter sich mit Kuppelleisen zu verbinden.

zu § 5

In Reisezüge dürfen beladene Rollböcke nicht eingestellt werden.

Zu § 5 (2) und (8)

Beladene Rollböcke sind im hinteren Zugteil nach dem zusammenhängenden Schmalspurzugteil einzustellen.

Leere Rollböcke sind stets am Zugschluß zu führen. Die Einstellung beladener Rollböcke im Zug hat in Gruppen bis zu höchstens 120 t zu erfolgen, dann muß ein beladener Schmalspurwagen als Bremswagen folgen.

Zu § 5 (4)

Zur Vermeidung des Verhakens der Puffer sind aufgesattelte Kesselwagen mit mehr als 7 m Achsstand durch Kuppelstange zu kuppeln. Die Geschwindigkeit der Güterzüge mit gefüllten Kesselwagen darf 15 km/h nicht überschreiten. Ausnahme Bli Anl Möckmühl mit 20 km/h.

Zu § 5 (6)

Die Verbindung der durchgehenden Druckluftleitung erfolgt durch die Kuppelschläuche der Regel- und Schmalspurwagen, ggf unter Einschaltung eines Zwischenschlauchs. Hierbei ist zu beachten, daß im graden Gleis ein Pufferabstand von mindestens 100 mm gewahrt bleibt und in den Kurven die gekuppelten Schläuche nicht spannen.

Die Bremsapparate der eingestellten Regelspurwagen sind auf Leitung zu stellen und bei der Rückgabe an die Bundesbahn wieder umzuschalten.

Im Packwagen eines Zuges sind Kuppelschläuche in genügender Zahl von verschiedenen Längen mitzuführen und dort hängend aufzubewahren.

Zu § 5 (7)

Das Eigengewicht eines Rollbocks beträgt 1500 kg, eines Rollbockpaares 3000 kg. Die Rollböcke haben keine Bremse.

Zu § 8 (1)

Wenn am Schluß eines Zuges oder einer Rangierabteilung leere Rollböcke befördert werden, ist bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter an jedem zweiten und an dem Rollbock am Schluß des Zuges eine nach allen Seiten gelbleuchtende Laterne gut sichtbar anzubringen. Die Laternen sind an einer hochgestellten Vorrichtung zu befestigen.

Anhang 6 zur SbV der MD-Bahn


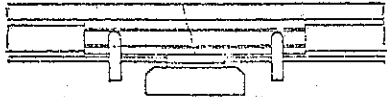
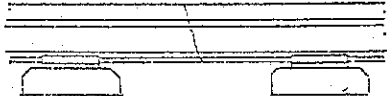
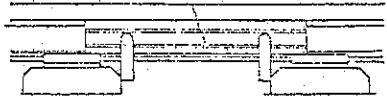
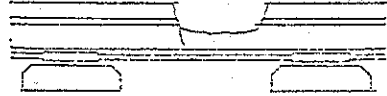
Zusätzliche Bestimmungen für den Dampfzugbetrieb

- 1) Für den Dampfzugbetrieb wird die Dampflok Helene der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte Karlsruhe (DGEG) verwendet.  
Die Dampflok darf nur für Reisezüge mit Personen- und Packwagen der MD-Bahn eingesetzt werden.
- 2) Das Anheizen der Dampflok mit den dazu gehörigen Vorarbeiten obliegt der DGEG.
- 3) Zug- und Rangierfahrten dürfen auf den Haupt- und Nebengleisen nur durch Lok- und Zugführer bzw. Rangierpersonal der MD-Bahn ausgeführt werden.  
Die DGEG stellt den Heizer und unterstützt den Zf durch Helfer, die - ebenso wie der Heizer - von dem öBl der MD-Bahn für diese Aufgaben nach vorheriger Unterrichtung zugelassen sein müssen.
- 4) Die Sonderzüge sind mindestens eine halbe Stunde vor der Abfahrt des ersten Zuges am Bahnsteig bereitzustellen.
- 5) Der Aufenthalt auf der Plattform ist während der Fahrt nur auf den geschlossenen Plattformen gestattet.
- 6) Es ist darauf zu achten, daß die Reisenden und andere Personen nicht durch starkes Qualmen und andere als die vorgeschriebenen Pfeifsignale belästigt werden.
- 7) Vor Einfahrt in die Bahnhöfe sowie beim Umsetzen und Rangieren entlang der Bahnsteige sind die Reisenden durch Einschalten des Läutewerks und erforderlichenfalls durch Pfeifsignale zu warnen.
- 8) Auf Verbotswidrigkeiten, wie Auf- und Abspringen während der Fahrt, Aufenthalt auf der Lok, Brandgefahren u a m ist besonders zu achten.

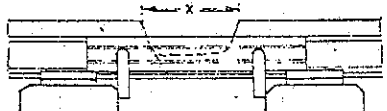
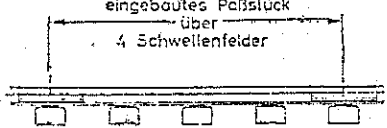
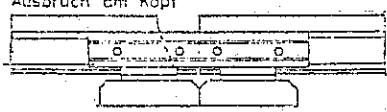

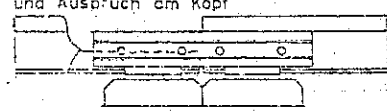
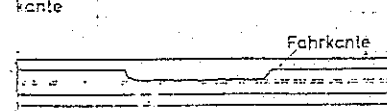
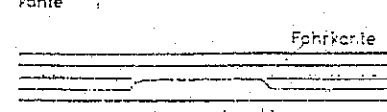
Zusätzliche Bestimmungen für das Abstellen von Güterwag-  
wagen oder Zugteilen ohne Tfz auf freier Strecke.

- 1) Das Abstellen von Güterwagen oder Zugteilen ist in den nachstehend aufgeführten Gleisabschnitten gestattet:
  - a) Vor dem K 2 der Bli-Anl Möckmühl in km 1,339 aus Ri Widdern sowie zwischen Seckach- und Jagstbrücke -km 0,7 u 0,820- zwecks Trennung eines Güterzuges.
  - b) Im Bereich des Steinbruchs Berlichingen für die Beladung von Güterwagen.
  - c) In km 18,555 zum Beladen eines Güterwagens mit Rüben, sowie zwischen km 18,680 und 18,8.
  - d) In km 35,42 zum Beladen von Güterwagen (Sägewerk Assamstadt-Horrenbach).
- 2) Das Abstellen darf nur aufgrund eines schriftlichen Auftrages des Zf in Dörzbach während der Tageshelle in der Pause zwischen zwei Zügen erfolgen.
- 3) Die Fahrgeschwindigkeit ist ab 200 m vor den ab- oder anzuhängenden Wagen auf 5 km/h zu ermäßigen.
- 4) Die abgestellten Fahrzeuge sind zusätzlich durch doppelschienige Radvorleger  
bei km 18,68 in Ri Bf Berlichingen  
bei km 0,7 - 0,82, km 1,339 und km 17,460  
in beide Richtungen zu sichern.  
Außerdem sind je 2 Sh2 Signale aufzustellen.
- 5) Vor dem Bewegen eines Fahrzeugs müssen die Ladevorrichtungen usw profilfrei vom Gleis entfernt und gegen etwaige Bewegungen gesichert sein.
- 6) Das Bereitstellen oder Abholen abgestellter Fahrzeuge ist mit der nächsten Zuglaufmeldung dem Zf in Dörzbach mitzuteilen.

Werkblatt für Schienenbrücke

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Darstellung des Schienenbruches	Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	Gleise auf Brücken und in Tunneln
1	Querbruch liegt auf einer Schwelle über der Unterlagplatte 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1a	Bruch Nr 1 gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
2	Querbruch innerhalb des Schwellenfaches 	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
2a	Bruch Nr 2 gesichert mit Notlaschenverband 	befahrbar mit höchstens 20 km/h	befahrbar mit höchstens 20 km/h
3	Bruch zwischen den Schwellen mit Ausbruch im Schienenkopf oder Ausbruch zu befürchten 	unbefahrbar	unbefahrbar

Vt 300

Lfd. Nr.	2 Darstellung des Schienenbruches	3 Gleise der freien Strecke und in Bahnhöfen	4 Gleise auf Brücken und in Tunneln
3a	Bruch Nr. 3 gesichert mit Nollaschenverband 	x) bis 25 cm Bruchlücke befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung über 25 cm Bruchlücke unbefahrbar	unbefahrbar
3b	eingebautes Paßstück über 4 Schwellenfelder 	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit R unter 500 m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit	befahrbar im Außenstrang von Bogen mit R unter 500 m bis höchstens 50 km/h sonst mit voller Geschwindigkeit
4 1)	Bruch innerhalb der Laschenkammer mit Ausbruch am Kopf  fester- oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
5 1)	Wie Nr. 4, jedoch durch das äußere Laschenloch  fester- oder schwebender Stoß	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	unbefahrbar
6 1)	Bruchverlauf außerhalb der Laschenkammer und Ausbruch am Kopf  fester- oder schwebender Stoß	unbefahrbar	unbefahrbar
7 1)	langer seitlicher Ausbruch an der Fahrkante  Fahrkante Stoßloch auf die Schiene	unbefahrbar	unbefahrbar
8 1)	langer seitlicher Ausbruch an der Außenkante  Fahrkante Stoßloch auf die Schiene	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung	befahrbar mit Schrittgeschwindigkeit und Bewachung
1) Nr 4 bis 8 Paßstücke einbauen oder Schienen auswechseln			