

## F. Situation der Linie Braunschweig—Helmstedt mit Hebel-Apparaten.

(Tafel II, Fig. 1.)

Diese zweigleisige Bahn schliesst sich — wie aus der Situationszeichnung, Tafel II, in welcher mit „roth“ die ausgeführten Sicherheits-Apparate, Gestänge und Signale der verschiedenen Zwischenstationen eingetragen sind, hervorgeht — an die ebenfalls doppelgleisige ältere Linie Braunschweig—Wolfenbüttel an. Die letztere wird von den beiden Gleisen der ersteren in einer Neigung von 1 : 7,115 durchschnitten, um den Anschluss an die Gütergleise des Bahnhofes Braunschweig herzustellen. Die Hauptgleise desselben sind untereinander mit je zwei einfachen Weichen, deren Herzstücke eine Neigung von 1 : 14,30 besitzen, verbunden (vergl. Fig. 4), und werden dieselben, sowie die zugehörigen Abschluss- und Distanz-Signale von dem Weichenthurme bedient. Die 39 Kilometer lange Bahn enthält 5 Bahnhöfe, 2 Haltestellen und 2 Blockstationen, von denen die Haltestellen keine Ausweichegleise besitzen, während auf 4 Bahnhöfen die Weichen gegen die Spitze, auf einem Bahnhofe aber nur mit der Spitze befahren werden.

Auf der ganzen Bahnlinie ist das Princip durchgeführt, die Gefahr bringenden, gegen die Spitze befahrenen Weichen in den Hauptgleisen mit den dazu gehörigen Signalen in mechanische Wechselwirkung zu bringen, und damit die Sicherheit zu erhöhen.

Seit Eröffnung der Linie, 1872, ist auf derselben eine Entgleisung, Zusammenstoss, noch ein Unfall irgend einer anderen Art nachweislich nicht vorgekommen.

Betrachten wir der Reihe nach die mit Hebel-Apparaten versehenen Zwischenstationen nach Maassgabe des Situationsplanes, Fig. 1.

Auf dem Bahnhofe St. Leonhard ist die Einfahrts- und die Anschlussweiche der Verbindungsbahn, welche letztere mit Umgehung des Bahnhofes Braunschweig die directe Linie Hannover — Helmstedt abkürzt, und auf welcher nur Güterzüge coursiren, mit Saxby'schen Druckschienen ausgerüstet, während die Endweichen der Hauptlinie nach Helmstedt mit einem kleinen Hebel-Apparate (2 Weichen-, 4 Signal-Hebel) in Verbindung gesetzt sind, durch welche zugleich die Signale gegeben werden. (Vergl. Situationsplan.)

Auf Station Schandelah sind dagegen an beiden Bahnhofsenden die nach den Nebengleisen führenden, gegen die Spitze befahrenen Weichen der Hauptgleise nicht nur mit Druckschienen, sondern auch mit Hebel-Apparaten — von welchen jeder 2 Weichen- und 4 Signal-Hebel besitzt — versehen. Wegen der grossen Entfernung des westlichen Abschluss-Telegraphen (ca. 750 m) ist noch ein sogenannter Zwischen- oder Repetitions-Telegraph angebracht, welcher durch den Hebel-Apparat in Thätigkeit gesetzt wird.

Bei dem Bahnhofe Königsutter ist in Bezug auf die Gleise etc. dasselbe Princip durchgeführt. In jedem Hauptgleise liegt eine gegen die Spitze befahrene Weiche, welche, wie die vorhin geschilderten, mit Druckschienen versehen und mit Hebel-Apparaten der beiden Endwärterstationen in Verbindung stehen. Die beiden letzteren sind mit Magnetzeiger-Apparaten ausgerüstet.

Der Bahnhof Frellstedt ist in Folge seiner untergeordneten Bedeutung derart angelegt, dass keine der in den Hauptgleisen liegenden Weichen gegen die Spitze befahren wird. Es sind daher auch keine besonderen Sicherheits-

maassregeln angeordnet, und müssen bei etwaigen Ueberholungen oder bei Rangirbewegungen die Züge den ganzen Bahnhof durchfahren und rückwärts in die Nebengleise fahren. An jedem Bahnhofsende ist ein Abschluss- und ein Vorsignal.

Bahnhof Helmstedt. In Bezug auf die Anordnung der Gütergleise von den Hauptgleisen ist derselbe den drei erstgenannten ähnlich, jedoch dadurch von denselben unterschieden, dass an der Seite der Nebengleise die eingleisige Zweigbahn Helmstedt—Schöningen in denselben eingeführt und mit den Hauptgleisen in Verbindung gesetzt wird. Es entsteht hierdurch am östlichen wie am westlichen Ende je eine gegen die Spitze befahrene Weiche, und in der Abzweigung der Nebengleise von der eingleisigen Schöninger Bahn eine Weiche, welche sowohl gegen die Spitze, als mit derselben befahren wird. Die Einfahrtsweichen am westlichen Ende in der Braunschweig—Helmstedter und in der Schöninger Bahn sind beide durch Druckschienen und Abschluss-Telegraphen nebst Vorsignalen gesichert. Auch ist an ersteren ein Magnetzeiger-Apparat aufgestellt. Am östlichen Ende dagegen sind die Spitzweichen mit Hebel-Apparat, Druckschienen und ebenfalls mit Magnetzeiger-Apparaten ausgestattet.

Um die in der Weichenstrasse nach der Drehscheibe und dem südlichen Hauptgleise bei Anordnung von einfachen Weichen resultirende zweite spitzbefahrene Weiche zu vermeiden, ist das erste und dritte Gleis direct mit einander verbunden, indem in das südliche Hauptgleis eine Durchschneidung von 1 : 7,115 nebst zwei einfachen Weichen eingelegt ist, welche letztere jene erwähnte Verbindung des ersten und dritten Gleises wieder mit dem zweiten oder südlichen Hauptgleise in Zusammenhang bringen.