Ilseder Hütte, Abteilung Bergbau
Großilsede.

Dienstanweisung

für den Betrieb der schmalspurigen Grubenbahn von Calbecht—Großdöhren.

Gebrüder Jänecke, Druck- und Verlagshaus, Hannover.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Allgemeine Bestimmungen 3

II. Dienstanweisungen 6

a) Für den Streckenaufseher 6

b) Für den Streckenwärter 7

c) Für den Stellwerkswärter in Calbecht 8

d) Für den mit der Untersuchung der Maschinen und Wagen beauftragten Werkmeister 9

e) Für den Lokomotivführer und Heizer 9

f) Für den Zugführer 11

g) Für die Bremser 12

III. Fahrdienst 13

1. Allgemeines 13

2. Zugmeldedienst 14

IV. Besondere Fälle im Zugverkehr 15

V. Strafbestimmungen 18

Übersichtsplan der eingleisigen schmalspurigen Grubenbahn von Calbecht nach Großdöhren (Anhang A) 20

Merkblatt für das Zugmeldeverfahren (Anhang B) . 23

Signalordnung (Anhang C) 25

I. Wärtersignale 26

1. Langsamfahrsignal (Signal 5) 26

2. Haltesignal (Signal 6) 27

a) Handsignal (Signal 6a) 27

b) Haltescheibe (Signal 6b) 28

c) Horn- und Pfeifensignal (Signal 6d) 29

Seite

II. Hauptsignale 29
Halt (Signal 7) 30
Fahrt frei (Signal 8) 31
a) für durchgehendes Gleis 31
b) für ein abzweigendes Gleis 32
III. Weichensignale 33
a) gegen die Weichenspitze gesehen 33
b) vom Herzstück aus gesehen 34
IV. Signale am Zuge 34
Kennzeichnung der Spitze (Signal 15) 34
Zugschlußsignal (Signal 16) 34
Kennzeichnung für Kleinwagen (Signal 24) 35
V. Signale des Zugpersonals 35
A. Signale des Lokomotivführers (Signal 25—27) . . 35
B. Signale des Zugführers (Signal 28—30) 35
VI. Rangiersignale (Signal 31—34) 36
VII. Besondere Signale (Signal 36—37d) 38

Dienstanweisung
für den Betrieb der schmalspurigen Grubenbahn von Calbecht nach Großdöhren.

Auf Grund der Bergpolizei-Verordnung betreffend die Grubenanschlußbahnen im Bezirk des Oberbergamtes zu Clausthal vom 30. März 1903, und auf Grund der Bergpolizei-Verordnung für den Freistaat Braunschweig vom 10. November 1924 wird hiermit für den Betrieb der schmalspurigen Grubenbahn Calbecht—Großdöhren folgende Dienstanweisung erlassen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Nach dem angehefteten Übersichtsplan (Anhang A) sind an der Strecke Calbecht—Großdöhren folgende Betriebsstellen vorhanden:

1. Erzsieberei Calbecht,
2. Bahnhof Calbecht,
3. Weiche 25 in km 2,7 (Abzweigung auf freier Strecke zum Tagebau der Grube Hannoversche Treue),
4. Kreuzungsstation in km 7,7 + 70 (Weiche 26 und 27),
5. Bahnhof Großdöhren.

Auf Bahnhof Calbecht sind die Weichen 1, 2, 3, 21 und 22 handbedient, dagegen die Weichen 9, 10, 12, 13, 14,

15, 16, 17, 18, 19 und 20, sowie die Gsl an das Stellwerk angeschlossen und somit fernbedient.

Auf Bahnhof Großdöhren werden sämtliche Weichen von Hand bedient.

Die in km 2,7 liegende Weiche 25 ist handbedient und durch ein Kontrollschloß auf den geraden Strang zu verschließen, falls sie nicht bedient und bewacht wird. Für den ordnungsmäßigen Verschluß ist der Betriebsführer der Grube Hannoversche Treue verantwortlich. Der Schlüssel zu dem Kontrollschloß ist in einem verschließbaren Schränkchen in der Fernsprechbude neben der Weiche unterzubringen. Das Zugbegleitpersonal hat einen Schlüssel zu dem Schränkchen und der Fersprechbude bei sich zu führen.

Die Weichen 26 und 27 der Kreuzungsstelle in km 7,7 + 70 werden von Hand bedient.

§ 2.

Fahrordnung.

1. Bahnhof Calbecht.

Gleis 1 dient zur Beförderung von Gütern von und nach dem Überladegleis. Die Fahrten auf ihm gelten als Rangierfahrten.

Gleis 2 dient zur Ein- und Ausfahrt der Züge von und nach der Grube Hannoversche Treue.

Gleis 3 desgl. für die Züge von und nach Großdöhren.

Gleis 4 ist Durchlaufgleis.

2. Bahnhof Großdöhren.

Gleis 1 dient als Einfahrgleis,
2 „ „ Einfahrgleis,
3 „ „ Ausfahrgleis,
4 „ „ Durchlaufgleis,
5 „ „ Aufstellgleis.

3. Kreuzungsstelle in km 7,7 + 70.

Sie dient im Bedarfsfalle zur Kreuzung von Zügen und zum Ausweichen von auf der Strecke notwendigen Bauzügen. Die Züge haben rechts einander auszuweichen.

§ 3.

Für den Betriebsdienst auf der Strecke Calbecht—Großdöhren und den vorstehend bezeichneten Betriebsstellen unter 1—4 ist der Betriebsführer der Grube Hannoversche Treue oder sein Vertreter verantwortlich. Ihm ist auch das gesamte im Betriebsdienst beschäftigte Personal (Fahrdienstleiter, Lokomotivführer, Zugführer, Bremser und die im Betriebe beschäftigten Arbeiter) unterstellt.

Auf Bahnhof Großdöhren ist für den Betriebsdienst der Betriebsführer der Grube Georg Friedrich oder sein Vertreter verantwortlich. Das Zugpersonal ist während der Anwesenheit auf Bahnhof Großdöhren diesem unterstellt.

§ 4.

Für die betriebssichere Unterhaltung der gesamten Gleisanlagen, Dämme, Einschnitte, Brücken, Durchlässe, Vorflut- und Sicherungsanlagen auf der Strecke Calbecht—Großdöhren und den vorstehend aufgeführten Betriebsstellen ist der Bahnmeister der Ilseder Hütte, Abteilung Bergbau, oder sein Vertreter verantwortlich. Ihm ist auch das gesamte im Bahnunterhaltungsdienst beschäftigte Personal (Bauführer, Bahnaufseher, Bahnwärter, Bahnunterhaltungsarbeiter und der Stellwerkswärter auf Bahnhof Calbecht in bezug auf die Bedienung und Unterhaltung des Stellwerks) unterstellt.

§ 5.

Die Ausübung des Bahndienstes geschieht für den auf braunschweigischem Staatsgebiet liegenden Teil der Bahn von km 0,0 — 1,9 + 60 nach Maßgabe der Bergpolizei-Verordnung für den Freistaat Braunschweig vom 10. November 1924 und für den auf preußischem Staatsgebiet liegenden Teil von km 1,9 + 60 — 14,7 nach Maßgabe der Bergpolizei-Verordnung betreffend die Grubenanschlußbahnen im Bezirk des Oberbergamtes zu Clausthal vom 30. März 1903.

§ 6.

Soweit erforderlich, ist den im § 3 und § 4 aufgeführten Bediensteten bei ihrem Eintritt sowohl von gegenwärtiger Dienstanweisung wie auch von vorstehend genannten Bergpolizei-Verordnungen eine Ausfertigung zuzustellen. Mit deren Inhalt haben sich dieselben genau bekannt zu machen.

Der Empfang der Dienstanweisung und der Bergpolizei-Verordnungen ist zu bescheinigen.

II. Dienstanweisungen.

a) Für den Streckenaufseher.

§ 7.

Er hat für die betriebssichere Unterhaltung der Gleise, Weichen, Brücken, Dämme, Einschnitte, Vorflut- und Sicherungsanlagen nach den Anweisungen des Bahnmeisters zu sorgen. Bei plötzlich eintretenden Ereignissen, wie Rutschungen an den Dämmen und Einschnitten, Schienen- und Laschenbrüchen, Gleisverwerfungen u. dgl, hat er sofort selbständig alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, die für die Aufrechterhaltung und

Sicherung des Betriebes notwendig sind. Dem Bahnmeister und dem Betriebsführer ist in solchen Fällen sofort auf dem kürzesten Wege Meldung zu erstatten.

§ 8.

Um sich von dem guten Zustand der Gleisanlagen zu überzeugen, hat er von Zeit zu Zeit die Strecke zu begehen oder auf der Lokomotive oder einem Wagen mitzufahren.

§ 9.

Strecken, die mit einer geringeren als der zulässigen Geschwindigkeit befahren werden müssen, hat er durch Langsamfahrsignale kenntlich zu machen und unfahrbare Gleise durch Haltscheiben zu decken.

§ 10.

Ihm ist der Streckenwärter unterstellt. Meldungen von diesem über Mängel an den Gleisanlagen hat er sofort nachzugehen und für Abhilfe Sorge zu tragen.

b) Für den Streckenwärter.

§ 11.

Er hat nach Anweisung des Streckenaufsehers jeden dritten Tag eine Besichtigung der gesamten Strecke vorzunehmen und, soweit er dazu in der Lage ist, für sofortige Abstellung vorgefundener Mängel zu sorgen. Mängel, die er nicht sofort beseitigen kann, hat er sofort dem Streckenaufseher zu melden. Falls der Streckenaufseher selbst die Strecke begeht, fällt der Streckenbegang durch den Streckenwärter fort.

§ 12.

Der Streckenwärter hat besonders darauf zu achten, daß

1. alle Laschen-, Schwellen- und Hakenschrauben vorhanden und fest angezogen sind,

2. sämtliche Weichen sich in gutem Zustande befinden,
3. sämtliche Flügel, Scheiben und Weichensignale in Ordnung sind,
4. die Merkzeichen an dem Zusammenlauf der Gleise vorhanden sind,
5. die Gleissperren sich in gutem Zustande befinden,
6. die Läute- und Warnungstafeln an den Wegeübergängen nicht fehlen,
7. die Zugmeldeleitung in Ordnung ist,
8. keine Rutschungen an den Dämmen und Einschnitten entstanden sind,
9. daß die Umgrenzung des lichten Raumes überall gewahrt bleibt,
10. vor den Brücken sich keine starken Anrampungen durch das Nachgeben der Dämme gebildet haben,
11. die Vorflutanlagen in Ordnung sind,
12. keine Gleisverwerfungen stattgefunden haben.

§ 13.

Über das Ergebnis der Streckenbegehung hat er dem Streckenaufseher sofort nach Rückkehr Meldung zu erstatten.

§ 14.

Beim Streckenbegang hat er sich mit einem Laschenschlüssel, einer roten Signalfahne und einem Signalhorn auszurüsten.

c) Für den Stellwerkswärter in Calbecht.

§ 15.

Er hat die Stellung und Bedienung der Weichen sowie der Einfahr- und Ausfahrsignale auf Bahnhof Calbecht auszuführen und bei Dunkelheit für die Beleuchtung der Weichen- und Signallaternen zu sorgen.

§ 16.

Die Weichen und Signale dürfen nur von den damit beauftragten Bediensteten bedient werden.

§ 17.

Eine Weiche ist stets wieder in Grundstellung zu bringen, nachdem sie in der anderen Stellung befahren worden ist.

§ 18.

Die Grundstellung der Ein- und Ausfahrtsignale ist die Stellung auf „Halt". Sie dürfen nur für die Ein- und Ausfahrt und nur dann auf „Fahrt" gestellt werden, wenn die Vorbedingungen dafür erfüllt sind.

d) Für den mit der Untersuchung der Maschinen und Wagen beauftragten Werkmeister.

§ 19.

Jede Lokomotive ist von Zeit zu Zeit innerlich und äußerlich gründlich zu untersuchen.

§ 20.

Jeder Förderwagen ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Untersuchung zu unterziehen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen.

§ 21.

Der Befund der Lokomotiven- und Wagenuntersuchungen ist in das Revisionsbuch einzutragen und von der untersuchenden Person zu unterschreiben. Vor Abstellung entdeckter Mängel dürfen die Lokomotiven oder Wagen nicht in Benutzung genommen werden.

e) Für den Lokomotivführer und Heizer.

§ 22.

Der Lokomotivführer hat die zu befahrende Strecke mit ihren Signalen, den Zug und die Zugsignale zu be-

obachten. Er hat darauf zu achten, ob die zu befahrenden Gleise frei, die Weichen und Gleissperren für die Zug- oder Rangierfahrt richtig gestellt sind und ob bei zusammenlaufenden Gleisen kein Fahrzeug über das Merkzeichen hinaussteht oder seinem Fahrzeuge sich in gefahrdrohender Weise nähert.

§ 23.

Der Lokomotivheizer hat sich an der Beobachtung der Signale und der Gleise zu beteiligen. Insbesondere hat er bei der Abfahrt und in Krümmungen auf die Schlußsignale zu achten. Außergewöhnliche Wahrnehmungen hat er dem Lokomotivführer zu melden.

§ 24.

Es wird vom Lokomotivführer und Heizer erwartet, daß sie selbst im Augenblicke größter Gefahr mit Geistesgegenwart und Entschlossenheit handeln. Die Lokomotive dürfen sie nicht früher verlassen, bevor alle Hilfsmittel zur Abwendung oder Minderung der dem Zuge drohenden Gefahr erschöpft sind.

§ 25.

Die in Betrieb befindlichen Lokomotiven dürfen außerhalb des Lokomotivschuppens während des Stillstandes nicht ohne Aufsicht gelassen werden.

§ 26.

In der Nähe der Überwege ist das Abblasen von Dampf oder die Vornahme sonstiger Handlungen, die ein Scheuen von Tieren verursachen könnten, zu unterlassen.

§ 27.

Jede Lokomotive ist vor der Inbetriebnahme einer genauen äußeren Prüfung zu unterziehen. Besonders ist darauf zu achten, daß alle Lager geschmiert sind, die

Sandstreuvorrichtung mit Sand gefüllt ist und gut streut, die Bremsen gut wirken, die Scheinwerfer hell leuchten und die Signalglocke in brauchbarem Zustande ist. Finden sich irgendwelche erheblichen Mängel vor, so darf die Inbetriebnahme nicht erfolgen, und es ist sofort dem Werkmeister Meldung zu machen.

§ 28.

Im allgemeinen muß sich die Lokomotive an der Spitze des Zuges befinden.

§ 29.

Bei einzeln fahrenden Lokomotiven ist hinten am Tage ein Schlußzeichen, bei Dunkelheit eine rote Laterne anzubringen.

§ 30.

Auf der Lokomotive muß stets eine gebrauchsfertige Handlaterne vorhanden sein.

§ 31.

Mit Ausnahme des Bahnmeisters, Streckenaufsehers und Streckenwärters ist das Mitfahren von Personen auf der Lokomotive oder den Wagen nur mit Genehmigung des Betriebsführers gestattet.

f) Für den Zugführer.

§ 32.

Der Zugführer hat den Zug, die gesamte Handhabung des Dienstes beim Zuge und die Befolgung der Signale zu beaufsichtigen. Er hat für die Aufrechterhaltung der Ordnung beim Zuge und für die Sicherheit des Wagenzuges zu sorgen.

§ 33.

Außerdem hat er dafür Sorge zu tragen, daß

1. die Wagen im Zuge ordnungsmäßig gekuppelt sind,

2. die Wagenklappen geschlossen sind,
3. die Wagen sich in einem gebrauchsfähigen Zustande befinden,
4. die Wagen ordnungsmäßig geschmiert und die Bremsen in Ordnung sind,
5. das Schlußzeichen bzw. die Schlußlaterne am letzten Wagen vorhanden ist,
6. die Bremser richtig verteilt sind und sich einer davon auf dem letzten Wagen befindet,
7. Wagen bei zusammenlaufenden Gleisen nicht über das Merkzeichen hinaus abgestellt werden,
8. 25 Proz. der Wagenachsen gebremst werden,
9. keine Ladungen in die Umgrenzung der Fahrzeuge hineinragen.

§ 34.

Während des Dienstes ist ihm das gesamte Zugpersonal unterstellt.

§ 35.

Auf der Fahrt hat er eine Bremse zu bedienen.

§ 36.

Den Anweisungen des Stellwerkswächters in Calbecht hat er Folge zu leisten.

§ 37.

Bei Tage hat er sich mit einer Signalpfeife, bei Dunkelheit außerdem noch mit einer Handlaterne auszurüsten. Zu der Fernsprechbude an der Kreuzungsstation in km 7,7 + 70 und der Weiche 25 in km 2,7 hat er die Schlüssel bei sich zu führen.

g) Für die Bremser.

§ 38.

Sie haben den Zug nach Angabe des Zugführers zusammenzustellen, die Wagen zu kuppeln und darauf

zu achten, daß alle Wagenklappen gut geschlossen sind, die Verriegelung der Kästen in Ordnung ist und die Bremsen halten. Irgendwelche gefundenen Mängel haben sie dem Zugführer sofort zu melden. Nach Fertigstellung des Zuges haben sie nach den Anweisungen des Zugführers ihre Plätze einzunehmen.

§ 39.

Bei den Rangierarbeiten haben sie den Anweisungen des Stellwerkswärters in Calbecht Folge zu leisten.

§ 40.

Bei Tage haben sie sich mit einer Signalpfeife und außerdem bei Dunkelheit mit einer Handlaterne auszurüsten.

III. Fahrdienst.

1. Allgemeines.

§ 41.

Die unter § 1 aufgeführten Betriebsstellen sind durch eine Zugmeldeleitung miteinander verbunden.

§ 42.

Bei gezogenen Zügen beträgt die höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit 20 km in der Stunde, bei geschobenen Zügen darf sie 15 km nicht überschreiten.

§ 43.

In gezogenen Zügen dürfen höchstens 60 Wagenachsen, in geschobenen Zügen höchstens 40 Wagenachsen eingestellt werden.

§ 44.

25 v. H. der Wagenachsen sind zu bremsen.

§ 45.

Beim Schieben der Züge ist der vorderste Wagen mit einem Bremser zu besetzen, welcher bei der An-

näherung an einen in Schienenhöhe liegenden Wegübergang das Läutesignal mit einer weithin tönenden Glocke zu geben hat und im Bedarfsfalle in der Lage sein muß, dem Lokomotivführer ein Haltesignal zu geben. Bei Dunkelheit hat er eine helleuchtende Laterne zum Geben der Signale bei sich zu führen.

§ 46.

Für die Anwendung der Signale ist die am Schlusse befindliche Signalordnung (Anhang C) maßgebend.

§ 47.

Ein fester Fahrplan wird für die Zugfahrten nicht aufgestellt, die Züge fahren nach Bedarf.

2. Zugmeldedienst.

§ 48.

Bahnhof Calbecht und Großdöhren gelten als Zugmeldestelle, die Kreuzungsstelle in km 7,7 + 70 als Zugfolgestelle. Auf Bahnhof Calbecht übernimmt der Stellwerkswärter, auf Bahnhof Großdöhren und bei der Benutzung der Kreuzungsstelle in km 7,7 + 70 der Zugführer die Obliegenheiten eines Fahrdienstleiters.

§ 49.

Für alle Zugfahrten, die auf der Strecke von Calbecht nach Großdöhren und umgekehrt stattfinden, ist das Zugmeldeverfahren nach dem am Schlusse dieses Heftes befindlichen Merkblatt (Anhang B) vorzunehmen. Sämtliche Zugfahrten sind von dem Stellwerkswärter in Calbecht in das Zugmeldebuch einzutragen.

§ 50.

Das am Schlusse dieses Heftes befindliche Merkblatt (Anhang B) für das Zugmeldeverfahren ist im Stellwerk auf Bahnhof Calbecht, in der Fernsprechbude neben der

Weiche 25 in km 2,7, in der Fernsprechbude an der Kreuzungsstelle in km 7,7 + 70 und neben dem Streckenfernsprecher auf Bahnhof Großdöhren auszuhängen.

IV. Besondere Fälle im Zugverkehr.

§ 51.

1. Kreuzung zweier Züge auf der Kreuzungsstelle in km 7,7 + 70.

Die Kreuzung zweier Züge auf der Kreuzungsstelle in km 7,7 + 70 ist nach vorhergehender Verständigung der beiden Fahrdienstleiter von Calbecht und Großdöhren den Zugführern durch schriftlichen Befehl bekanntzugeben. Der Zugführer des auf der Kreuzungsstelle zuerst ankommenden Zuges sorgt für die richtige Weichenstellung.

2. Teilfahrten auf der Strecke Calbecht—Großdöhren.

Teilfahrten werden notwendig zur Beförderung von Baustoffen, zur Ausführung von Bauarbeiten u. dgl. Sie sind nach Möglichkeit so einzurichten, daß sie in einer Zugpause erledigt werden können. Bevor eine Teilfahrt beendet ist, darf kein Zug auf die Strecke abgelassen werden.

Falls eine Teilfahrt voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nimmt, so ist die Möglichkeit des Ausweichens auf der Strecke vorzusehen. Ist die Räumung der Strecke erforderlich, so fährt der Zugbegleiter mit dem Zuge nach der nächstgelegenen Ausweichstelle, also entweder nach der Weiche 25 in km 2,7 oder der Kreuzungsstelle in km 7,7 + 70, und setzt den Zug an der Weiche 25 in das Gleis nach der Grube Hannoversche Treue und auf der Kreuzungsstelle in das Nebengleis. Nach

Stellung der Weichen auf das durchgehende Hauptgleis (Weiche 25 ist außerdem zu verschließen) meldet der Zugbegleiter dem Fahrdienstleiter in Calbecht die Räumung der Strecke, worauf ein Zug von Calbecht oder Großdöhren auf die Strecke abgelassen werden kann.

Der Arbeitszug ist auf der Arbeitsstelle nach beiden Richtungen durch Signal 6b in einer Entfernung von 100 m zu decken.

3. Fahrten Richtung Calbecht—Erzsieberei und umgekehrt.

Die Fahrten sind Rangierfahrten. Bei der Ausfahrt aus dem Grubenbahnhof hat der Erzzug Großdöhren—Calbecht das Vorfahrrecht.

4. Fahrten Richtung Calbecht—Grube Hannoversche Treue und umgekehrt.

Diese Fahrten sind ebenfalls Rangierfahrten und erfolgen nach Bedarf. Die Ein- und Ausfahrt auf Bahnhof Calbecht findet nur auf Signal statt. Das Zugmeldeverfahren wird nicht angewandt.

5. Fahrten Grube Hannoversche Treue—Calbecht durch Weiche 25 in km 2,7.

Der Zugführer hat die Erlaubnis zu dieser Fahrt von dem Fahrdienstleiter in Calbecht einzuholen. Die Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn sich kein Zug auf der Strecke Calbecht—Großdöhren befindet. Ist die Zustimmung erteilt, so entnimmt der Zugführer, falls die Weiche 25 nicht bedient wird, den Schlüssel zu dem Kontrollschloß dem Schränkchen in der Fernsprechbude, schließt die Weiche auf und legt sie um. Nach Durchfahrt des Zuges hat er die Weiche wieder auf den geraden Strang zu verschließen und den Schlüssel in dem Schränkchen einzuschließen, worauf die Weiterfahrt nach Calbecht stattfinden kann.

6. Fahrten Calbecht—Grube Hannoversche Treue durch Weiche 25 in km 2,7.

Der Zug darf nur abgelassen werden, wenn die Strecke Calbecht—Großdöhren frei ist. An der Weiche 25 entnimmt der Zugführer den Schlüssel zu dem Kontrollschloß dem Schränkchen in der Fernsprechbude, schließt die Weiche auf und legt sie um. Nach Durchfahrt des Zuges hat er die Weiche wieder auf den geraden Strang zu verschließen, den Schlüssel in dem Schränkchen einzuschließen und dem Fahrdienstleiter in Calbecht die Beendigung der Fahrt auf der Strecke Calbecht–Großdöhren zu melden.

7. Fahrten Grube Hannoversche Treue—Großdöhren durch Weiche 25 in km 2,7.

Der Zugführer holt die Erlaubnis zu der Fahrt vom Fahrdienstleiter in Calbecht ein. Die Zustimmung darf nur erteilt werden, wenn sich kein Zug auf der Strecke Calbecht—Großdöhren befindet. Ist die Zustimmung erteilt, so entnimmt der Zugführer, falls die Weiche 25 nicht bedient wird, den Schlüssel zu dem Kontrollschloß dem Schränkchen in der Fernsprechbude, schließt die Weiche auf und legt sie um. Nach der Durchfahrt des Zuges hat er die Weiche wieder auf den geraden Strang zu verschließen, worauf die Weiterfahrt nach Großdöhren stattfinden kann.

Der Fahrdienstleiter in Calbecht hat den Zug dem Fahrdienstleiter in Großdöhren zu melden, der ihn nach Ankunft in Großdöhren zurückmeldet.

8. Fahrten Großdöhren—Grube Hannoversche Treue durch Weiche 25 in km 2,7.

Der Fahrdienstleiter in Großdöhren bietet den Zug dem Fahrdienstleiter in Calbecht an mit dem Hinweis, daß der Zug durch die Weiche 25 nach der Grube Hannoversche Treue fährt. Nach der Annahme des Zuges erteilt er dem Zugführer den Auftrag zur Abfahrt. An der Weiche 25 entnimmt der Zugführer den Schlüssel zu dem Kontrollschloß dem Schränkchen in der Fernsprechbude, schließt die Weiche auf und legt sie um. Nach der Durchfahrt des Zuges hat er sie wieder auf den geraden Strang zu verschließen, den Schlüssel in dem Schränkchen einzuschließen und die Beendigung der Zugfahrt auf der Strecke Großdöhren—Calbecht dem Fahrdienstleiter in Calbecht zu melden.

9. Abweichung von der in § 2, Ziffer 1 vorgeschriebenen Fahrordnung.

Muß ausnahmsweise der Erzzug aus der Grube Hannoversche Treue in Gleis 3 des Grubenbahnhofs Calbecht oder der Zug Großdöhren in Gleis 2 einfahren, so hat der Stellwerkswärter die entsprechende Ausfahrt (Gegenfahrt) im Stellwerk einzustellen und durch den Fahrstraßenhebel festzulegen. Darauf hat er dem Zugführer des vor dem Haltesignal F oder G stehenden Zuges durch Fernsprecher die Anweisung zu erteilen, an dem auf Halt stehenden Signal vorbei langsam einzufahren.

V. Strafbestimmungen.

§ 52.

Zuwiderhandlungen gegen diese Dienstanweisung werden nach der für die Ilseder Hütte, Abteilung Bergbau, bestehenden Arbeitsordnung bestraft, sofern nach den bestehenden Gesetzen keine härtere Strafe verwirkt ist.

Großilsede, den 12. Januar 1926.

Die Direktion der Ilseder Hütte.

Dr. W. Bergmann. ppa. Rohne.

Genehmigt gemäß Zif. 16 der Genehmigung vom 7. November 1925 — Nr. 1747 — (Zif. 8 der Abnahmeverhandlung vom 24. November 1925 — Nr. 1877 —).

Braunschweig, den 18. Oktober 1926.

Braunschweigisches Landesbergamt.

Herwig.

Genehmigt gemäß § 48, Absatz 2 der Bergpolizeiverordnung betreffend die Grubenanschlußbahnen im Bezirk des Oberbergamts zu Clausthal vom 30. März 1903 und Ziffer 8 der Abnahmeverhandlung vom 24. November 1925 — 4462 —.

Goslar, den 23. Oktober 1926.

Der Bergrevierbeamte.

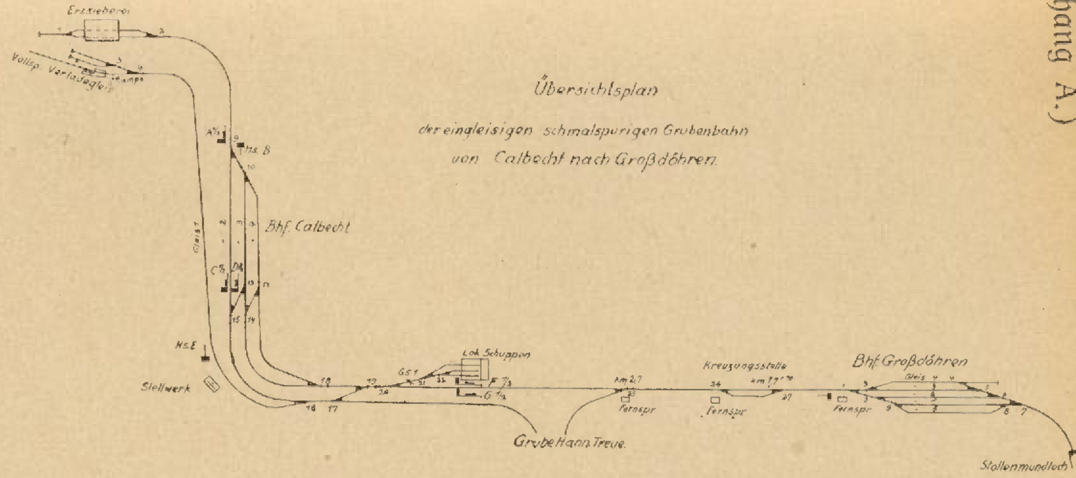
— 2894 — Poth.

(Anhang A.)

Übersichtsplan

der eingleisigen schmalspurigen Grubenbahn

von Calbecht nach Großdöhren.



(Anhang B.)

Merkblatt
für das Zugmeldeverfahren.

Beim eingleisigen Betriebe darf kein Zug abgelassen werden, wenn nicht feststeht, daß das Gleis durch einen Gegenzug nicht beansprucht wird.

Zum Zugmeldeverfahren gehört das Anbieten, Annehmen und Rückmelden von Zügen. Die anbietende Stelle heißt Abfahr-, die annehmende Ankunftstation. Angeboten und angenommen werden die Züge zwischen Calbecht und Großdöhren und bei der Benutzung von den Betriebsstellen auf der freien Strecke von Weiche 25 in km 2,7 oder von der Kreuzungsstation in km 7,7×70. Die Rückmeldung der Züge kann vorläufig unterbleiben.

Falls zwischen Calbecht und Großdöhren Pendelbetrieb eingerichtet ist, kann das Anbieten der Züge in Richtung nach Großdöhren unterbleiben.

Beim Anbieten und Annehmen der Züge ist folgendermaßen zu verfahren:

Nachdem die Ankunftsstation sich gemeldet hat, wird der Zug angeboten durch die Frage:

Wird Zug angenommen?
oder wird Leerzug angenommen?
„ wird Erzzug angenommen?
„ wird Bauzug angenommen?
„ wird Maschine angenommen?

Ist die Ankunftsstation damit einverstanden, daß der Zug von der Abfahrtstation abgelassen wird, so antwortet sie:

Zug kann kommen,
oder Leerzug kann kommen,
„ Erzzug kann kommen,
„ Bauzug kann kommen,
„ Maschine kann kommen.

Sämtliche Zugfahrten sind von dem Stellwerkswärter in Calbecht in das Zugmeldebuch einzutragen.

(Anhang C.)

Signalordnung

für die eingleisige schmalspurige Grubenbahn von Calbecht nach Großdöhren

Signalordnung.

I. Wärtersignale.

Durch die Wärtersignale wird der Auftrag zum Langsamfahren oder Halten der Züge erteilt. Sie werden gegeben als Handsignale, Scheibensignale oder Pfeifensignale.

Die Wärtersignale können auch gegenüber von Rangierabteilungen und einzelnen Fahrzeugen angewendet werden.

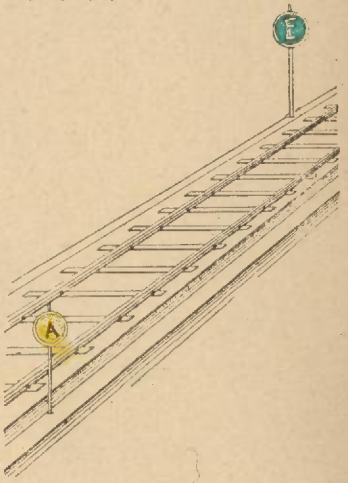
1. Langsamfahrsignal (Signal 5):

Der Zug soll langsam fahren:

Langsamfahrscheibe:

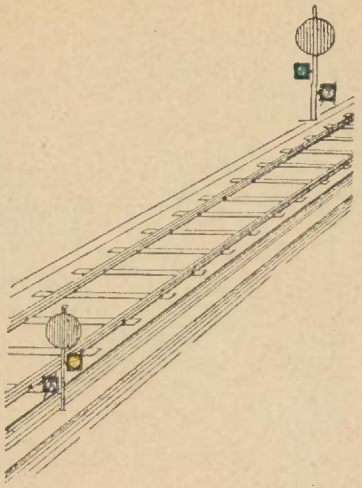
Bei Tage:

Dem Zuge entgegen eine runde, gelbe, weißgeränderte, mit A bezeichnete Scheibe vor der langsam zu befahrenden Strecke (Anfangssignal) und eine runde, grüne, weißgeränderte, mit E bezeichnete Scheibe hinter der langsam zu befahrenden Strecke (Endsignal).



Bei Dunkelheit:

Dem Zuge entgegen an der Scheibe ein gelbes Licht vor der langsam zu befahrenden Strecke (Anfangssignal) und ein grünes Licht hinter der langsam zu befahrenden Strecke (Endsignal).



Das Signal wird angewendet, wenn eine Strecke mit einer geringeren als der zulässigen Geschwindigkeit befahren werden muß.

Tritt die Notwendigkeit, einem Zuge den Auftrag zum Langsamfahren zu erteilen, so plötzlich ein, daß das Langsamfahrsignal nicht mehr ausgesteckt werden kann, so ist der Zug durch Handsignal zum Halten zu bringen und mündlich zu unterweisen.

2. Haltsignal (Signal 6):

Der Zug soll halten:

a) Handsignal (Signal 6a):

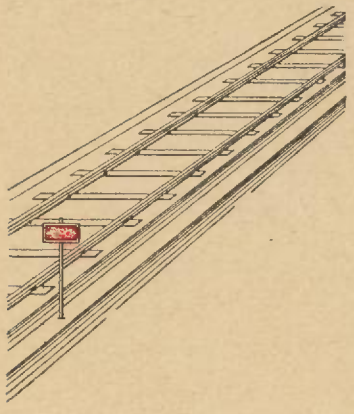
Bei Tage:

Eine rote Signalflagge oder irgendein Gegenstand oder der Arm allein wird dem Zuge entgegen im Kreise geschwungen.

Bei Dunkelheit:

Die Handlaterne, die, wenn die Zeit reicht, rot zu blenden ist, wird dem Zuge entgegen im Kreise geschwungen.

b) Haltscheibe (Signal 6b):

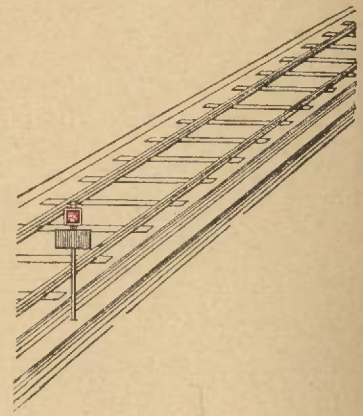


Bei Tage:

Dem Zuge entgegen eine rechteckige rote, weißgeränderte Scheibe.

Bei Dunkelheit:

Dem Zuge entgegen an der Scheibe eine rotgeblendete Laterne.



Die Haltesignale sind, wenn der Auftrag zum Halten nicht etwa durch ein Hauptsignal erteilt werden kann, zu geben:

a) wenn an einem Zuge gefahrdrohende Unregelmäßigkeiten wahrgenommen werden,
b) wenn auf eingleisig betriebener Bahn ein Zug aus der entgegengesetzten Richtung kommt,
c) wenn der Einfahrt eines Zuges in eine Station ein Hindernis entsteht,
d) zur Deckung eines unfahrbaren Gleises in einer Entfernung von mindestens 100 m von dem Punkt, vor dem gehalten werden soll,
e) zur Deckung von Fahrzeugen, die nicht in Gang gesetzt werden dürfen oder an die nicht angefahren werden darf,
f) zur Deckung eines liegengebliebenen Zuges oder eines auf der Strecke befindlichen Bauzuges.

Ein unfahrbar gewordenes Gleis ist ohne Rücksicht darauf, ob ein Zug zu erwarten ist oder nicht, und zwar stets nach beiden Richtungen zu decken.

c) Horn- und Pfeifensignal (Signal 6d):

Mehrmals drei kurze Töne.

— — —

II. Hauptsignale.

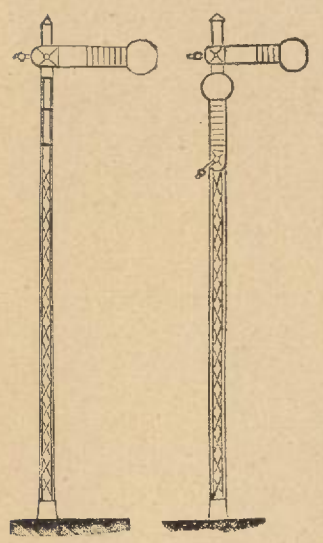
Ein Hauptsignal zeigt an, ob der dahinterliegende Gleisabschnitt von einem Zuge befahren werden darf oder nicht. Es besteht aus einem Maste, woran als Tagessignal ein oder zwei Flügel und für die Dunkelheit ebensoviel Laternen angebracht sind.

Die Ablenkung vom durchgehenden Hauptgleis wird durch zweiflüglige Signale gekennzeichnet.

Halt (Signal 7):

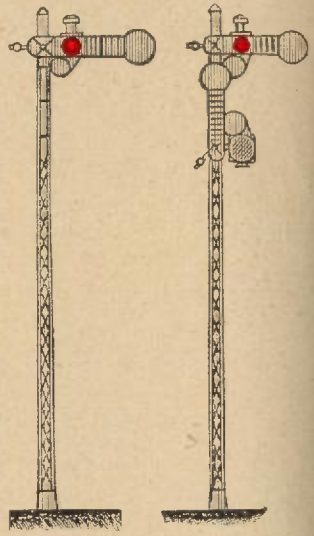
Bei Tage:

Vom Zuge aus gesehen steht der Signalflügel — bei mehrflügligen Signalen der oberste Flügel — wagerecht nach rechts.



Bei Dunkelheit:

Dem Zuge entgegen rotes Licht der Signallaternen — bei mehrflügligen Signalen der obersten Laterne.

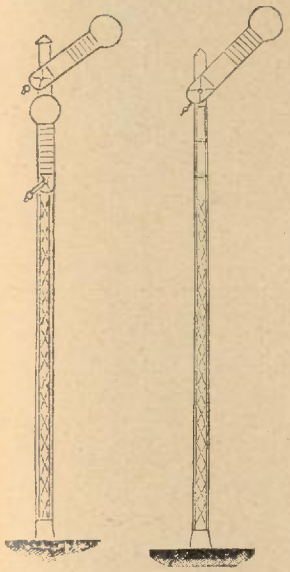


Fahrt frei (Signal 8):

a) für das durchgehende Gleis.

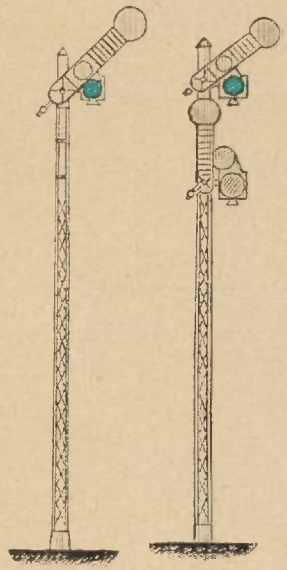
Bei Tage:

Vom Zuge aus gesehen steht der Flügel des einflügligen Signals oder der oberste Flügel der mehrflügligen Signale schräg aufwärts nach rechts (unter einem Winkel von etwa 45°).



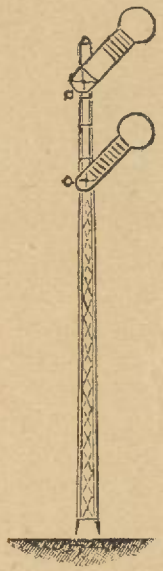
Bei Dunkelheit:

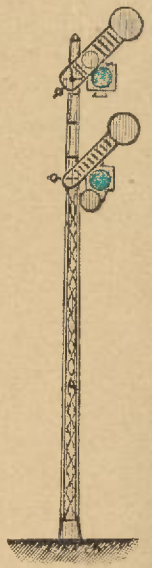
Dem Zuge entgegen grünes Licht der Laterne des einflügligen Signals oder der obersten Laterne der mehrflügligen Signale.



b) für ein abzweigendes Gleis:

Bei Tage:	Bei Dunkelheit:
Vom Zuge aus gesehen stehen beide Flügel des zweiflügligen Signals schräg aufwärts nach rechts (unter einem Winkel von etwa 45°).	Dem Zuge entgegen grünes Licht beider Laternen des zweiflügligen Signals.





Die Hauptsignale werden verwendet als Einfahr- und Ausfahrsignale.

Die Hauptsignale gelten nur für ein- und ausfahrende Züge, nicht aber für Rangierbewegungen.

Die Lampen der Nachtsignale müssen solange brennen, wie Züge in der betreffenden Fahrrichtung verkehren.

Die Nachtsignale sollen auch bei Tage angewendet werden, wenn infolge von Nebel, Schneegestöber und desgl. die Tagessignale auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

III. Weichensignale.

Die Weichensignale zeigen die Stellung der Weichen bei Tage wie bei Dunkelheit durch dasselbe Bild an.

Die Weiche steht auf dem geraden Strang (Signal 12):

Nach beiden Richtungen eine rechteckige weiße Scheibe.

Die Weiche steht auf den krummen Strang (Signal 13):

a) gegen die Weichenspitze gesehen:

Ein die Richtung der Ablenkung anzeigender Pfeil.

b) vom Herzstück aus gesehen:
Eine kreisrunde weiße Scheibe.

Die Weichensignale sind Kastenlaternen. Sie sind bei Dunkelheit solange zu beleuchten, wie es der Betrieb erfordert.

IV. Signale am Zuge.

Kennzeichnung der Spitze (Signal 15):

Bei Tage:	Bei Dunkelheit:
Kein besonderes Signal.	Eine weißleuchtende Laterne vorn am ersten Fahrzeuge.

Zugschlußsignal (Signal 16):

Bei Tage:	Bei Dunkelheit:
An der Hinterwand eine runde rote, weißumränderte Scheibe (Schlußscheibe).	An der Hinterwand eine rot leuchtende Laterne (Schlußlaterne).

Die Nachtsignale sollen auch am Tage bei unsichtigem Wetter (Nebel, Schneegestöber od. dgl.) angewendet werden.

Kennzeichnung für Kleinwagen (Signal 24):

Bei Tage:	Bei Dunkelheit:
Kein besonderes Signal.	Eine Laterne, die auf eingleisig betriebener Bahn nach beiden Seiten rotes Licht zeigen muß.

V. Signale des Zugpersonals.

Diese Signale werden vom Lokomotivführer mit der Dampfpfeife, vom Zugführer mit der Mundpfeife gegeben.

A. Signale des Lokomotivführers.

Achtung (Signal 25):
Ein mäßig langer Ton.

Bremsen anziehen (Signal 26):
a) mäßig:
Ein kurzer Ton.

b) stark:
Drei kurze Töne schnell hintereinander.

Bremsen lösen (Signal 27):
Zwei mäßig lange Töne hintereinander.

B. Signale des Zugführers.

Das Zugpersonal soll seine Plätze einnehmen (Signal 28):
Ein mäßig langer Ton.

Abfahren (Signal 29):
Zwei mäßig lange Töne.

Halt (Signal 30):
Drei kurze Töne.

VI. Rangiersignale.

Die Rangiersignale werden von dem Rangierleiter
a) mit der Mundpfeife
b) mit dem Arme
gegeben.

Vorziehen (Signal 31):
a) mit der Mundpfeife:
Ein langer Ton.

b) mit dem Arme:

Bei Tage:	Bei Dunkelheit:
Senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten.	Senkrechte Bewegung der Handlaterne von oben nach unten.

Zurückdrücken (Signal 32):
a) mit der Mundpfeife:
Zwei mäßig lange Töne.

b) mit dem Arme:

Bei Tage:	Bei Dunkelheit:
Langsame wagerechte Bewegung des Armes hin und her.	Langsame wagerechte Bewegung der Handlaterne hin und her.

Abstoßen (Signal 33):
a) mit der Mundpfeife:
Zwei lange Töne und ein kurzer Ton.

b) mit dem Arme:

Bei Tage:	Bei Dunkelheit:
Zweimal eine wagerechte Bewegung des Armes vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung.	Zweimal eine wagerechte Bewegung der Laterne vom Körper nach außen und eine schnelle senkrechte Bewegung.

Halt (Signal 34):
a) mit der Mundpfeife:
Drei kurze Töne schnell hintereinander.

b) mit dem Arme:

Bei Tage:	Bei Dunkelheit:
Kreisförmige Bewegung des Armes.	Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.

Die Rangiersignale sind gleichzeitig mit der Mundpfeife und der Hand zu geben.

„Vorziehen" bedeutet: Die Lokomotive soll ziehen.
„Zurückdrücken" „ Die Lokomotive soll schieben.
„Abstoßen" bedeutet: Die Lokomotive soll anfahren, um Wagen abzustoßen. Dabei ist es gleichgültig, ob die Lokomotive mit dem Tender oder dem Schornstein an dem zu bewegenden Wagen steht.

Für einzeln fahrende Lokomotiven und für Lokomotiven, die vorn und hinten die Wagen haben, gilt die Bewegung mit dem Schornstein voran als Vorwärtsbewegung, die entgegengesetzte als Rückwärtsbewegung.

VII. Besondere Signale.

1. Haltetafel (Signal 36):

a) Halt für einfahrende Züge (Signal 36 a):

Dem einfahrenden Zuge entgegen eine schwarz angestrichene Scheibe mit einem weißen Ausschnitt „H".

2) Läutetafel (Signal 37):

a) Die Läutevorrichtung ist in Tätigkeit zu setzen (Signal 37 a):

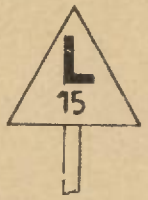
Dem Zuge entgegen eine viereckige, weiße Tafel mit schwarzem „L".

b) Die Läutevorrichtung ist in Tätigkeit zu setzen und außerdem ein Achtungssignal (Signal 25) mit der Dampfpfeife zu geben (Signal 37 b).

Dem Zuge entgegen eine viereckige, weiße Tafel mit einem schwarzen „LP".

c) Die Läutevorrichtung ist in Tätigkeit zu setzen und die Fahrgeschwindigkeit so zu ermäßigen, daß sie vor dem Übergange 15 km in der Stunde nicht überschreitet (Signal 37 c).

Dem Zuge entgegen eine dreieckige, weiße Tafel mit der schwarzen Aufschrift $\frac{\text{L}}{15\text{ km}}$



d) Die Läutevorrichtung ist in Tätigkeit zu setzen, das Achtungssignal (Signal 25) mit der Dampfpfeife zu geben und die Fahrgeschwindigkeit so zu ermäßigen, daß sie vor dem Übergange 15 km in der Stunde nicht überschreitet (Signal 37 d).

Dem Zuge entgegen eine viereckige, weiße Tafel mit „LP“ und darunter eine dreieckige, weiße Tafel mit der schwarzen Aufschrift „15 km“.

f) Übergangshaltetafel (Signal 37f):

Der Zug soll halten und erst dann weiterfahren, wenn das Befahren des Überweges gefahrlos ist.

Dem Zuge entgegen eine quadratische, mit einer Ecke nach oben angeordnete, weiße Tafel mit der schwarzen Aufschrift „H“.