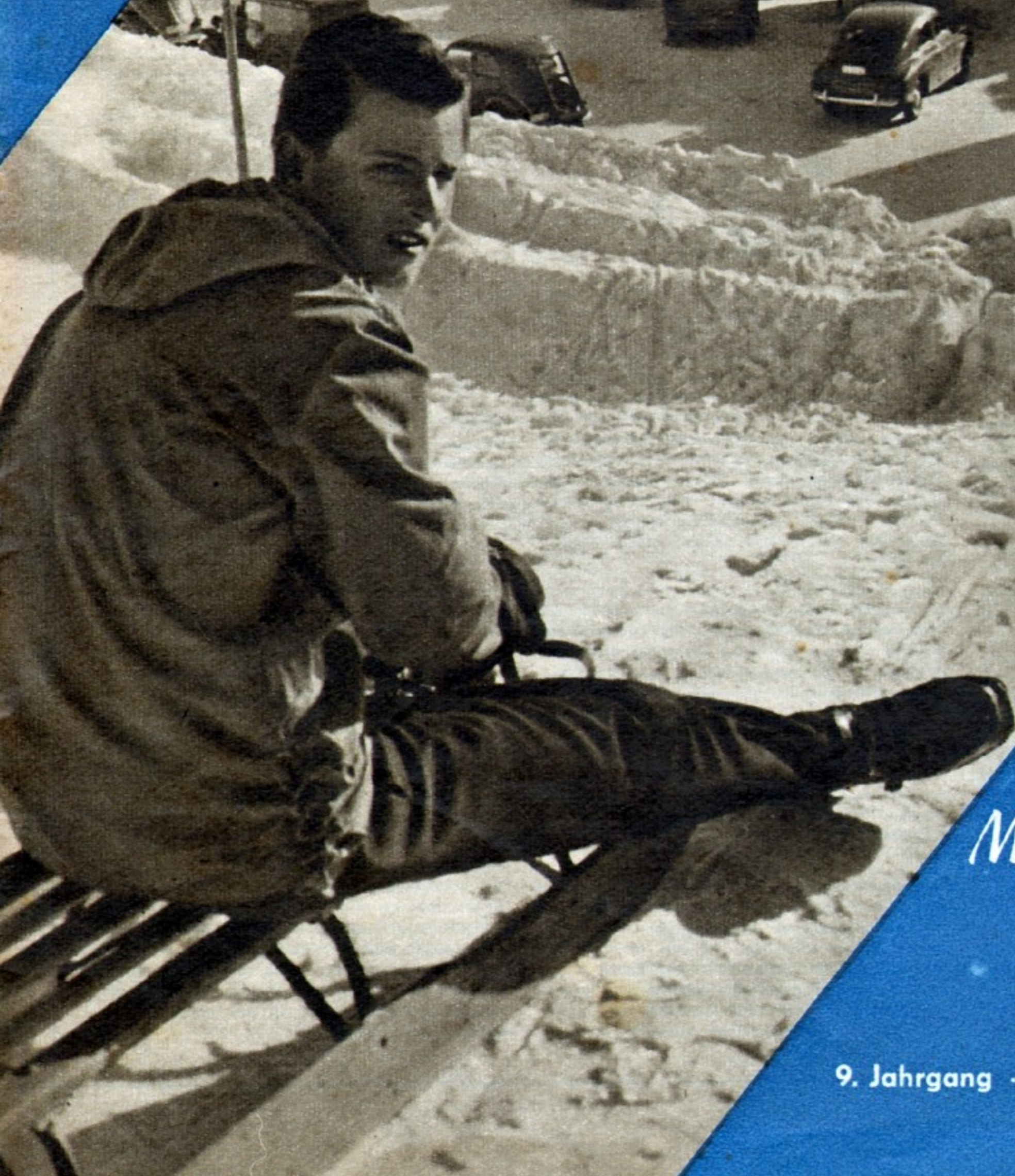


Illustrierter MOTOR SPORT



*Organ des
Allgemeinen
Deutschen
Motorsport-Verbandes*

Heft 4

9. Jahrgang · 9. Februar 1959 · —,75 DM

Blinklicht und Schranke

Wohl jeder hat schon mal ein unbehagliches Gefühl gehabt, wenn er einen zwar beschränkten, aber nach dieser oder jener Seite völlig unübersichtlichen Bahnübergang zu überfahren hat. Es drängt sich da oft die Frage auf: Kommt auch wirklich kein Zug? Menschen sind weder unfehlbar noch gegen plötzliches physisches Versagen gefeit. Also ist es keineswegs unmöglich, daß aus irgendeinem Grunde die Schranken nicht geschlossen wurden, obgleich sich ein Zug nähert oder eine einzelne Lokomotive heranrollt, die ja auch vollauf genügt, um Kleinholz oder Schrott in einer verhängnisvollen Sekunde zu machen. Solche Fälle hat es gegeben, wenn auch erfreulicherweise höchst selten.

In § 12 der Straßenverkehrs-Ordnung heißt es klar und deutlich:

„An Eisenbahnübergängen ist besondere Aufmerksamkeit und Vorsicht erforderlich. Hiervon sind die Verkehrsteilnehmer auch an beschränkten Eisenbahnübergängen, sowohl bei geschlossenen als auch bei geöffneten Schranken, nicht befreit.“

In meiner engeren Heimat kenne ich einen Übergang, den auch Schnellzüge passieren. Nach einer Seite ist die Bahnstrecke durch einen hart an Schienen und Straße heranreichenden Bergabhang erst einzusehen, wenn man sich unmittelbar vor den Schienen befindet. Selbstverständlich ist der Übergang durch Schranken gesichert; aber ich habe immer ein komisches Gefühl im Magen, wenn ich darüberfahre. Sehe ich den Schrankenwärter vor seinem Häuschen stehen, bin ich beruhigt; denn der Mann ist da, passiert ist ihm nichts – und im Stehen kann er weder geruhsam schlafen noch ohnmächtig sein. Dann gibt es in meinem Kreis einen Übergang in einer Ortschaft (Nebenstrecke), der bis voriges Jahr weder durch Schranken noch durch Blinklicht gesichert war. Da ist schon allerlei passiert, und mancher mußte sein Leben lassen, obwohl dieser Übergang gar nicht so total unübersichtlich ist. Jetzt ist dort eine moderne Blinklichtanlage installiert.

Damit haben wir das Stichwort: Blinklichtanlage! Wir begegnen ihnen öfter und sind dankbar dafür. Es ist bei solchen Anlagen nebensächlich, ob sie (wie bei älteren Anlagen) bei freier Fahrt weißes Licht blinken (frei und im Betrieb) oder nur rot bei neuen Anlagen, wenn sich ein Zug nähert. Bei neu aufgestellten Blinklichtanlagen fällt also das weiße „Betriebszeichen“ weg, was noch nicht allgemein bekannt sein dürfte. In beiden Fällen werden wir jedenfalls gewarnt.

In jedem Falle? Es gibt Situationen, wo das nicht unbedingt zutrifft. Fuhr ich doch einmal eine Straße, wo Bauarbeiten im Gange waren; rechts ein weiter Bauhof, vor mir riesige Schlaglöcher, die meine ganze Aufmerksamkeit in Anspruch nahmen. Verständlich, daß man da mal etwas übersieht und nicht bemerkt, daß man sich nahe einem Bahnübergang befindet, zumal mir die Nachmittagssonne ins Gesicht knallte. Plötzlich sah ich 20 Meter vor mir rotes Blinklicht und hörte das Pfeifen einer Lok. Da ich nur 20er Tempo fuhr, konnte ich praktisch nach einem oder zwei Metern halten – also noch weit vor dem Übergang. Wären Schranken vorhanden gewesen, hätte ich die Sperrung der Straße noch viel eher wahrgenommen.

In der richtigen Erkenntnis, daß es nicht nur kitzlige Situationen, sondern auch unheilswangere Bahnübergänge gibt, haben sich die Experten in unserer Deutschen Demokratischen Republik gesagt: Stop-Zeichen vor Übergängen ist gut, Blinklicht oder Schranke besser, aber Blinklicht und Schranke sind am besten! Hier und da werden Sie bereits auf solche doppelt gesicherten Bahnübergänge gestoßen sein. Es handelt sich dabei um eine Kombination von einer Blinklichtanlage mit Halbschranken.

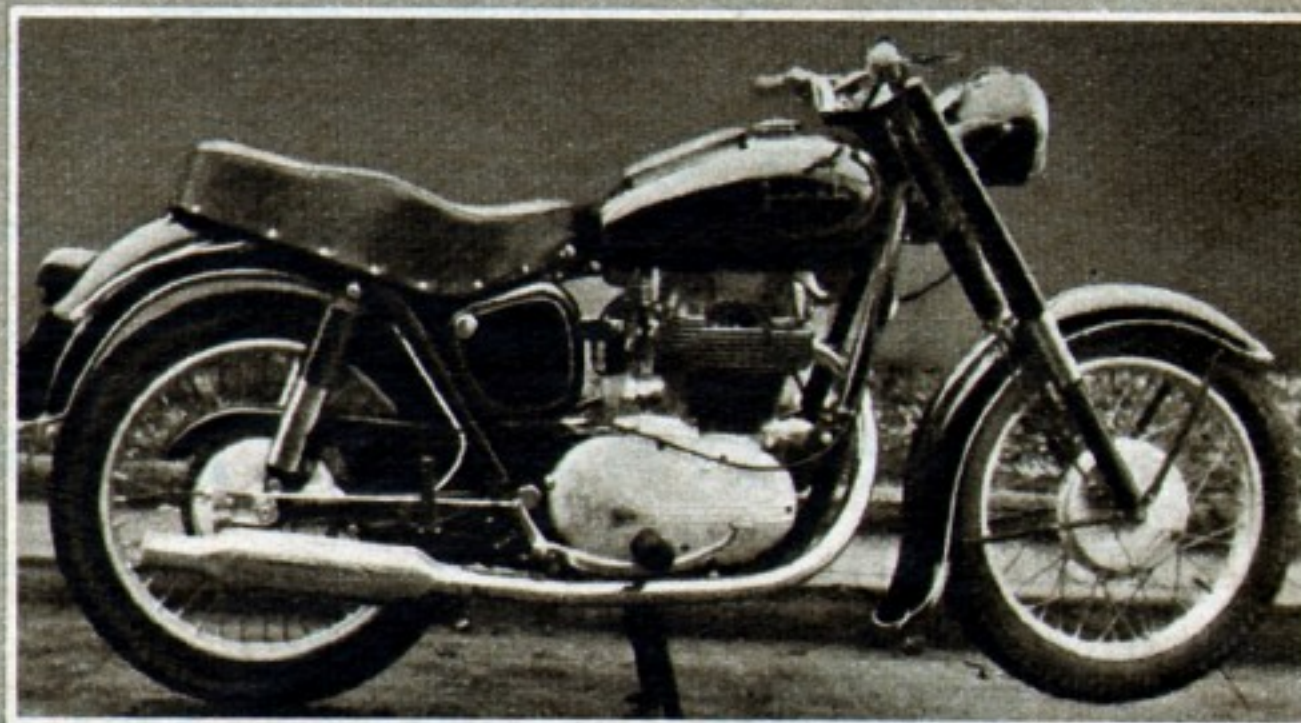
Wie sieht nun eine solche Doppelanlage aus, und wie arbeitet sie? Jeder Kraftfahrer, ob nun Berufsfahrer, Sportler oder Motortourist, sollte sich dafür interessieren.

Die im VEB Werk für Signal- und Sicherungstechnik Berlin entwickelte Halbschranken- und Blinklichtanlage arbeitet vollautomatisch. Damit versehene Übergänge gelten an sich als „unbeschränkt“ mit entsprechenden Kennzeichen. In der Mitte des Warnkreuzes am Übergang ist jedoch ein rotes „Blinklichtauge“ angebracht, das nur durch Überfahren eines Schienenkontaktes durch einen Zug (oder eine Lok) in Funktion tritt, sonst bleibt alles „duster“. Verbunden mit dem Blinklicht ist eine elektrisch betätigte Halbschranke von 3,5 Meter Länge, die auf jeder Straßenseite nur die Hälfte

der Fahrbahn sperrt (die Straße ist durch eine Mitteltrennlinie in zwei Fahrbahnen geteilt). Die Halbschranken sind außer mit roten Rückstrahlern und Blinklichtern nach vorn auch mit einem gelben Blinklicht an ihrem Ende nach rückwärts gekennzeichnet und verfügen über eine technisch vorgesehene Bruchstelle, an der sie beim Dagegenfahren leicht wegbrechen.

Kommt ein Zug, leuchtet zuerst das rote Blinklicht auf, ferner ertönt ein Wecker, wenn die Räder der Lok einen bestimmten Kontakt betätigen. Nach einigen Sekunden beginnen sich die Halbschranken zu schließen und leuchten ihre Lichter auf. Das Ganze kann nun wirklich niemand mehr übersehen! Nachdem der Zug den Übergang passiert hat, bewirken weitere Schienenkontakte das Öffnen der Schranken sowie das Abschalten des roten Blinklichts. Dabei ist auch an eine Zugannäherung aus entgegengesetzter Richtung gedacht. An einem derart gesicherten Bahnübergang gibt es kein endloses Warten; denn es vergeht nur etwa eine halbe Minute nach dem ersten Aufleuchten des roten Blinklichts, bis der Zug den Übergang passiert! Für die Abwicklung eines raschen Straßenverkehrs ist dies von großer Bedeutung (was fluchen wir oft, wenn wir endlos vor geschlossenen Schranken warten müssen, ohne daß etwas kommt!).

Die Kontakt- und Relaischaltung einer solchen Anlage ist raffiniert ausgeklügelt. Den Kraftfahrer interessiert vor allem, daß auch der Lokführer durch ein weißes Überwachungssignal darüber informiert wird, ob die Anlage funktioniert; wenn nicht, wird er scharf bremsen und sofort Signal geben! Ein ständig aufgeladener starker Akku gibt bei etwaiger Netzstörung weiter Strom. Ferner ist hervorzuheben, daß die Lampen der Anlage Doppelfaden haben und nach Ausfall eines Fadens Störanzeige erfolgt, die – wie auch alle anderen Un-



Junak MO 7 Die Szececinška Fabrika Motozykli (Volkspolen) hat eine kopfgesteuerte 350er Maschine herausgebracht, die auch im Ausland bei sportlichen Einsätzen einen sehr guten Eindruck hinterließ und die ungeteilte Anerkennung der Fachleute fand.

Ein kopfgesteuerter 350-ccm-Blockmotor in einem in der Linienführung ruhig wirkendem Doppelrohrrahmen-Fahrgestell (vorn Telegabel, hinten Schwinge) mit Sitzbank – das ergab ein ansprechendes, modernes Fahrzeug für Sport und Reise. Wenngleich man den Schritt zu Vollnabenbremse und gekapselter Sekundärkette offensichtlich noch nicht gewagt hat, offenbart die Junak etliche konstruktive Einzelheiten, die erkennen lassen, daß man den Wert bewährter Dinge wie „Beruhigte Luft“ durchaus zu schätzen weiß. Der Motorblock ist erfreulich glattflächig.

Technische Daten

Leistung 17 PS bei 5700 U/min
Vierganggetriebe
Jikov-Vergaser
IKA-Magnetzündung

Bereifung 3,50 × 19
Gewicht 160 kg
Normverbrauch 3,5 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit 115 km/h

regelmäßigkeiten beim Betrieb der Anlage – dem Personal des nächsten Stellwerks automatisch gemeldet wird. Ein weiterer Vorteil der Halbschranken mit Blinklicht ist neben Betriebskosteneinsparung auf lange Sicht (Arbeitskräfteeinsparung!), daß niemand durch die Schranken auf dem Schienenkörper eingeschlossen werden kann (die Halbschranken lassen sich ohne weiteres von Hand heben). Auf jeden Fall wird hier nicht „doppelt gemoppelt“, sondern zur Sicherheit des Kraftfahrers doppelt gewarnt und gesichert. – Einen derart raffiniert ausgerüsteten Bahnübergang wird niemand übersehen!

Dr. St.