

Reflektierende Warnungszeichen an den Eisenbahnstrahlen.

Einführung bei der Nordwestbahn und bei der Franz Josefs-Bahn.

Während des Krieges ist von den Direktionen der Nordwestbahn und der Franz Josefs-Bahn in aller Stille eine Arbeit durchgeführt worden, deren Bedeutung erst dann zum Ausdruck kommen wird, wenn die Landstraßen wieder von Automobilen belebt sind. Man hat alle Eisenbahnübergänge der genannten beiden Bahnen mit reflektierenden Warnungszeichen versehen, die an den Eisenbahnstrahlen angebracht sind.

Das Wesen dieser Einrichtung darf wohl als bekannt gelten; die Reflektoren haben etwa sechs Zentimeter im Durchmesser; sie bestehen im wesentlichen aus einer roten Linse, hinter der sich ein sphärischer Reflektor befindet. Je zwei dieser Reflektoren werden oberhalb jedes Eisenbahnstrahlens angebracht. Nähert sich ein Automobil bei Nacht dem geschlossenen Bahnstrahlen, so wird der Schein der Automobilaternen von den Reflektoren aufgefangen; sie leuchten hellrot auf, und wer die Einrichtung nicht kennt, glaubt tatsächlich, zwei brennende Warnunglaternen vor sich zu haben.

Die ersten Versuche mit diesen reflektierenden Warnungszeichen wurden vor dem Krieg im November des Jahres 1913 gemacht. Wir haben damals über diese Versuche berichtet, deren Ergebnis jetzt zutage tritt. Man hatte den Stoderauer Bahnstrahlen in einer regenärmeren dunklen Nacht für den Versuch ausgewählt, es hatten sich dazu Vertreter des Arbeitsministeriums, des Handelsministeriums, des Eisenbahnministeriums, der Statthalterei, der Nordwestbahn und des k. k. Oesterreichischen Automobil-Klubs eingefunden. Man versuchte es mit verschiedenen starken Automobilbeleuchtungskörpern auf verschiedene Entfernungen und mit verschiedenartig angebrachten Warnungszeichen. Es wurden solche oberhalb und unterhalb des Bahnstrahlens befestigt, ferner gab es welche in triangelförmiger Anordnung, und schließlich ein kleines Brillantfeuerwerk von weißen, nebeneinander gereihten Reflektoren. Das Urteil der Anwesenden ging dahin, daß die Anbringung oberhalb des Bahnstrahlens zu empfehlen sei. Die im Dreieck aufgestellten Reflektoren wurden von einigen Herren für die beste Art gehalten, andre meinten aber, daß man nicht recht erkenne, um was es sich handle. Die weißen Reflektoren spielten ausgezeichnet, doch wurde mit Recht eingewendet, daß eine weiße Lichtquelle von irgendeiner beliebigen Stelle ausgehen könne, wogegen rotes Licht im allgemeinen als Warnungssignal bei Gefahr gelte.

Alle Herren der Kommission waren auf Grund des günstigen Ergebnisses übereinstimmend der Ansicht, daß sich die Einführung der Reflektoren empfehle, die Mehrzahl der Stimmen fiel damals auf zwei nebeneinander angeordnete, oberhalb des Bahnstrahlens angebrachte Warnungszeichen. Diese Anordnung ist jetzt auch zur Durchführung gelangt.

In allen automobilistischen Kreisen wird man den Direktionen der beiden Bahnen für die neue Einrichtung Dank wissen. Die unbeleuchteten Eisenbahnstrahlen bilden ja stets eine große Gefahrenquelle bei nächtlichen Automobilfahrten. Die Strahlen der Nordwestbahn und Franz Josefs-Bahn sind jetzt "beleuchtet", die Reflektoren stellt die Eisenbahn, das Licht dazu bringen die Automobilisten selbst mit. Wer an einem Bahnstrahlen mit diesen Warnungszeichen anfährt, hat entweder sehr schlechte Laternen oder ist in hohem Maße unachtsam, in beiden Fällen ist er selbst schuldtragend.