

Objekt der Begehrlichkeit: OWALA



Rangiererbude im Rbf Coesfeld noch 1990 mit etlichen Schlußlaternen

Vorschriften über Nachtzeichen an Zügen

Natürlich gab und gibt es für jedes Detail bei der Bahn eine Vorschrift. Spätestens ab Mitte des 19. Jahrhunderts galt: Bei Dunkelheit muß jeder Zug und jede einzelne Lok vorn und hinten mit Beleuchtung ausgerüstet werden. Die Signalfarbe Grün hatte zu der Zeit noch eine andere Bedeutung als später. Vgl. *Amts-Blatt der Preußischen Regierung zu Liegnitz vom 27.08.1870*:

§. 39. Jeder im Dunkeln sich bewegende Zug, sowie jede einzeln fahrende Lokomotive muß vorn mit zwei in der Richtung der Fahrt weit leuchtenden Laternen und hinten mit mindestens Einer nach rückwärts roth leuchtenden Schlußlaterne versehen sein.

Am Schluß eines jeden im Dunkeln stehenden Zuges ist außerdem ein dem Lokomotivführer und dem Zugpersonal sichtbares, nach hinten und nach vorn leuchtendes Laternensignal anzubringen.

Bei Bewegung der Lokomotiven auf Bahnhöfen genügt die Anbringung einer Laterne mit weißem Licht an jedem Ende der Lokomotive beziehungsweise am Tender.

Auch Drahtseil- und Materialien-Transportwagen (§. 35.) auf freier Bahn müssen im Dunkeln angemessen beleuchtet sein.

§. 40. Auf der Bahn müssen folgende Signale gegeben werden können:

- 1) die Bahn ist fahrbar,
- 2) der Zug soll langsam fahren,
- 3) der Zug soll still halten,

und zwar soll im Dunkeln das Signal

ad 1. durch weißes Licht,

ad 2. durch grünes Licht,

ad 3. durch rothes Licht,

gegeben werden.

Auch die Enzyklopädie des Eisenbahnwesens (1923), das Lebenswerk des Viktor Freiherr von Röhl, beschreibt in Bd.10 den Zugschluß: „Der **Zugschluß** wird bei einzeln fahrenden Triebwagen und Lokomotiven bei Tage durch eine an der Hinterwand, in der Regel an der rechten Pufferstange aufgehängte runde rote, weißgeränderte Scheibe (**Schlußscheibe**), bei Dunkelheit durch eine rotleuchtende Laterne (**Schlußlaterne**) gekennzeichnet. Züge, die aus mehreren Fahrzeugen bestehen, führen am letzten Wagen bei Tage die Schlußscheibe und außerdem entweder zwei nach vorn und nach hinten sichtbare viereckige, rot und weiß gestrichene Scheiben (Oberwagenscheiben) oder die für Dunkelheit erforderlichen Laternen, bei Dunkelheit die Schlußscheibe und außerdem zwei nach vorn grün, nach hinten rotleuchtende Laternen (**Oberwagenlaternen**).“

Die Vorschriften änderten sich tiefgreifend mit dem Entstehen der DB AG.

Am 1. Januar 1994 vereinigte sich die Deutsche Bundesbahn (DB) mit der Deutschen Reichsbahn Ost (DRo) zur „Deutschen Bahn“. Kurz zuvor wurde 1993 das Ende der charakteristischen **Zugschluß-Petroleumlaternen** besiegelt. Wie viele von ihnen sind wohl auf mehr oder weniger verschlungenen, durchaus nicht immer legalen Wegen zu ihren Besitzern gelangt? Es war gar nicht ungewöhnlich, daß die Bahnpolizei nach ihnen fahndete. Ebenso wenig, daß die meisten Betriebseisenbahner lieber keine bei sich zu Hause aufbewahrten, um nicht des Diebstahls bezichtigt zu werden. Man findet sie immer noch auf Flohmärkten, bei Internetanbietern und als

Nachfertigung sowie als verkleinerte Nachbildung für Teelichter oder mit eingebauter Uhr.

Die bekannteste Eisenbahnlaterne ist zweifellos die schwarz lackierte **Oberwagenlaterne** (OWALA) oder **Zugschlußlaterne** mit den typischen rot-weißen Dreiecken an zwei Seiten, einer Tür mit roter Scheibe und einer Rückwand mit klarer Scheibe. Die Lampe konnte bei Tage so auf die Halterungen an den Wagen aufgesteckt werden, daß das rot-weiße Tagzeichen sichtbar war. Bei Nacht markierte das durch die rote Scheibe leuchtende Licht den Zugschluß. Wie der alte Name „Oberwagenlaterne“ andeutet, wurden die Laternen paarweise bis etwa 1965 mit ihrem mittig am Lampenboden angeschweißten Konus auf die oberen Signalstützen der Wagen aufgesteckt. Ab 1965 wurden nur noch Laternen mit vier aufgeschweißten Bügeln (Füßen) produziert, die in die entsprechenden Halterungen an den Güterwaggons eingesteckt wurden. Später wurden die Blechprägungen noch einfacher gestaltet.



Schlußlaternen, Schlußscheiben, Ölkannen und Putzwolle

- die verlorene Laterne von 1888 ist nicht dabei...

Wie alte **Gerichtsurteile** gegen Eisenbahner zeigen, waren die OWALAs oder Zugschlußlaternen durchaus **Objekte der Begehrlichkeit** und somit strafbarer Handlungen. Ob die Schlußlaterne des folgenden amtlichen Schriftverkehrs, die zwischen Lette und Dülmen während der Fahrt verlorenging, von einem Eisenbahnfreund „weggefunden“ wurde?

*„Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn Journal-Nr.2089E Dortmund, den 24. Mai 1888. An die Polizei-Verwaltung Dülmen. Am 5. d.Mts. ging von unserem gegen 8 Uhr Abends von Coesfeld in Dülmen eintreffenden gemischten Zug No.6 zwischen Lette und Dülmen die, am Puffer des letzten Wagens durch eine Schraube befestigte, **Schlußsignallaterne verloren**. Trotz allen Absuchens seitens der diesseitigen Organe rechts und links des Bahnplanums auf der ganzen Strecke von Dülmen bis Coesfeld hat sich die Laterne bis heute nicht wiedergefunden. Da nun mit ziemlicher Bestimmtheit festgestellt ist, daß die Laterne zwischen der auf der Strecke Dülmen-Lette gelegenen Bude 44 und dem Bahnhofe Dülmen verloren gegangen ist, so liegt die Vermuthung nahe, daß eine fremde Person die Laterne gefunden und unrechtmäßiger Weise mitgenommen hat.*

Die Laterne ist 8 kgr. schwer, 59 ½ cm hoch und mit einer runden rothen Scheibe versehen. Der Neuwerth beträgt 18 Mark. Mit Rücksicht auf die durchaus erforderliche Sicherheit des Eisenbahnbetriebes hat es seine Bedenken, eine Zugsignallaterne im Besitze einer Privatperson zu vermuthen, weshalb ich mir erlaube, die Polizei-Verwaltung hiermit ergebenst zu bitten, durch die Ihnen unterstellten Organe gefälligst umforschen zu lassen, ob sich der **Verbleib dieser Laterne nicht ermitteln läßt**. Von dem Resultat dieser Nachforschung bitte ich, mir demnächst Kenntniß geben zu wollen.
Hochachtungsvoll van Dorsten Betriebs-Controleur.

*Antwort vom Bürgermeister aus Dülmen den 6. Juni 1888: An den Herrn Betriebs-Controleur van Dorsten Wohlgeboren zu Dortmund. Euer Wohlgeboren mache ich auf die gefällige Anzeige vom 24. Mai d. Jahres No.2089 ergebenst die Mittheilung, daß **ungeachtet aller Nachforschungen über den Verbleib der vermißten Schlußsignal-Laterne nichts ermittelt worden ist.** Der Bürgermeister. Vermerk im Text: Den Polizei-Offizianten zur Kenntnißnahme und Recherche, sowie Mittheilung des Resultates in 8 Tagen. Der Bürgermeister. Kenntniß genommen Wojcieckowski, Polizei-Sergeant.“*

Die vermißte Laterne ist nie wieder aufgetaucht...

Laut eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 28.01.1987¹ wurde das **Gehalt eines Hauptlokomotivführers** um ein Zwanzigstel auf die Dauer von drei Jahren **gekürzt**. Die Kosten des Berufungsverfahrens und die dem Beamten hierin erwachsenen notwendigen Auslagen wurden ihm zu einem Drittel und dem Bund zu zwei Dritteln auferlegt. Der Bedienstete hatte nicht nur aus einer Bundesbahn-Tankanlage fünfmal ca. 55l Dieselöl entwendet, sondern aus einem Bahnbetriebswerk eine **Zugschlußlaterne im Werte von etwa 120 DM gestohlen**. Der beschuldigte Hauptlokführer gab zu, die Zugschlußlaterne entwendet zu haben. Der Einlassung des Beamten, die Zugschlußlaterne nur zu Dekorationszwecken beim beabsichtigten Fotografieren einer Modelleisenbahn vorübergehend mit nach Hause genommen, jedoch die Absicht gehabt zu haben, sie anschließend wieder in den Dienst zurückzubringen, ist das Bundesdisziplinargericht ebensowenig gefolgt wie den Angaben des Beamten zur entwendeten Dieselölmenge. Seiner Entscheidung hat das Bundesdisziplinargericht vielmehr den Diebstahl der Zugschlußlaterne und die Entwendung von 25 bis 55 l Dieselöl zugrunde gelegt. Es hat diesen Sachverhalt als *vorsätzlichen Verstoß des Beamten gegen seine Pflicht zu uneigennützigter Amtsführung* (§ 54 Satz 2 BBG) sowie zu *achtungswürdigem Verhalten innerhalb des Dienstes* (§ 54 Satz 3 BBG) gewertet und als *Dienstvergehen* im Sinne des § 77 Abs. 1 Satz 1 BBG angesehen, das schwer wiege und nur wegen der besonderen Umstände des

1 <https://www.jurion.de/urteile/bverwg/1987-01-28/bverwg-1-d-386/>

Einzelfalles, die das Verhalten als im Grunde persönlichkeitsfremde Fehlhandlungen des Beamten erscheinen ließen, die durch die jeweilige Situation bedingt und begünstigt gewesen seien, erlaubten, nicht nur von der disziplinarischen Höchstmaßnahme, sondern auch von der Versetzung in ein geringer bewertetes Amt abzusehen und auf eine Gehaltskürzung zu erkennen.

Der Beamte wird zusätzlich dadurch belastet, daß er gemäß § 60 Abs. 1 Nr. 2 f) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung Bahnpolizist im Nebenamt ist und als solcher u.a. eben das hätte verhindern müssen, dessen er sich zum Nachteil seines Dienstherrn hier selbst schuldig gemacht hat.

Im Vordergrund der einzelnen Verfehlungen steht der **Diebstahl der Zugschlußlaterne**, die einen erheblichen Wert verkörpert. Der relativ sorglose Umgang mit solchen Laternen, die an zahllosen Stellen benötigt werden, verpflichtet schon im Interesse eines ungestörten Betriebsablaufs zu pfleglichem Umgang und zu Schutz vor unberechtigten Zugriffen besonders. Zutreffend hat das Bundesdisziplinargericht darauf hingewiesen, daß die **Entwendung derartiger Gegenstände das Vertrauensverhältnis zum Dienstherrn aufs schwerste belasten**. Immerhin sind hier die Umstände, unter denen der Beamte die Leuchte in seinen Besitz gebracht hat, ungeklärt.

Was andere Fälle der **Entwendung von Zugschlußlaternen** angeht: Der Senat setzt sich mit dieser Auffassung nicht in Widerspruch zu seinen Urteilen BVerwG 1 D 69.73 vom 13. November 1973 (BVerwG Dok.Ber. B 1974, 75) und BVerwG 1 D 4.84 vom 29. März 1984 (BVerwG Dok.Ber. B 1984, 175 = ZBR 1984, 221 = DÖD 1984, 248 [BVerwG 29.03.1984 - BVerwG 1 D 4.84]), durch die **der jeweils betroffene Beamte wegen Entwendung bahneigener Laternen im Amt herabgesetzt bzw. aus dem Dienst entfernt** worden ist.

Der dem Urteil vom **29. März 1984** zugrundeliegende Fall läßt schon deshalb einen Vergleich mit dem vorliegenden nicht zu, weil dort **der soeben erst auf Lebenszeit ernannte Beamte nicht nur insgesamt sieben derartiger Lampen mit dem Ziel, sie zu Geld zu machen, gestohlen, sondern er sich überdies fortgesetzter Hehlerei schuldig gemacht hat**. Der

Betriebshauptaufseher N.N. wurde daher aus dem Dienst entfernt. Ihm wurde ein Unterhaltsbeitrag in Höhe von 75 vom Hundert des erdienten Ruhegehalts auf die Dauer von sechs Monaten bewilligt. Er hatte die Kosten des Berufungsverfahrens zu tragen.

Durch rechtskräftiges Urteil des Amtsgerichts M. vom 1. April 1982 ist der Beamte wegen fortgesetzten Diebstahls und fortgesetzter Hehlerei zu einer Gesamtgeldstrafe von 100 Tagessätzen zu je 30 DM verurteilt worden.

Das Bundesdisziplinargericht hat durch Urteil vom 21. November 1983 den Beamten in das Amt eines Betriebsoberaufsehers, Besoldungsgruppe A 3, versetzt. Gemäß seiner gesetzlichen Bindung an die Feststellungen des Strafurteils nach § 18 Abs. 1 Satz 1 BDO ist es im wesentlichen von folgendem Sachverhalt ausgegangen:

Der Beamte entwendete an mehreren im einzelnen nicht mehr genau feststellbaren Tagen in der Zeit von etwa November 1980 bis Mai 1981 in M. im Hauptbahnhof **während seines Dienstes über einen längeren Zeitraum sieben neuwertige Güterwagenschlußleuchten im Gesamtwert von 1.300 DM** und fügte dadurch der Deutschen Bundesbahn einen erheblichen Schaden zu. Dies ließ nicht nur eine besondere kriminelle Intensität und damit auch charakterliche Labilität des Beamten erkennen, sondern rechtfertigte auch den Schluß, daß der Beamte das Vertrauensverhältnis zu seiner Verwaltung zerstört habe.

Das Bundesdisziplinargericht wies darauf hin, daß der weit ausgedehnte Betrieb der Deutschen Bundesbahn und die Notwendigkeit, das jeweils erforderliche Material unverzüglich zur Verfügung zu haben, eine auch nur annähernd sichere Bewachung dieser Güter vor dem unbefugten Zugriff Dritter, erst recht Bahnbediensteter, unmöglich macht. Einer stärkeren **Bewachung der Materialien** steht das **Gebot der höchstmöglichen Sparsamkeit beim Personaleinsatz** entgegen. Die hieraus sich ergebende Notwendigkeit, das Material gegen unbefugte Zugriffe weitgehend ungeschützt zu lassen, erfordert

deshalb ein besonders hohes Maß an Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit der Bundesbahnangehörigen, die bahneigenes Material zu verwalten haben oder denen es zugänglich ist. **Ohne Personal, das gewissenhaft, ehrlich und zuverlässig ist, ist bei der Deutschen Bundesbahn nicht auszukommen.** Insbesondere den Beamten, die durch ein öffentlich-rechtliches Dienst- und Treueverhältnis von Gesetzes wegen mit ihrem Dienstherrn verbunden sind (§ 2 Abs. 1 BBG), muß ein uneingeschränktes Vertrauen entgegenzubringen sein. Beamte, die sich diesen Anforderungen nicht gewachsen zeigen und sich durch Unredlichkeit beim Umgang mit Betriebsmaterial des ihnen entgegengebrachten Vertrauens nicht würdig erweisen, belasten ihre Rechtsbeziehung zum Dienstherrn schwer, so daß sich die Frage nach der Notwendigkeit der Entfernung, aus dem Dienst stellt. Der Beamte beging durch seine Tat einen groben **Treuebruch**. Ein solcher Treuebruch stellt regelmäßig die Tragbarkeit eines Beamten in Frage, weil geprüft werden muß, ob ein Mitarbeiter, der sich an dem Gut seiner Verwaltung vergreift, überhaupt noch so vertrauenswürdig ist, daß er im Dienst belassen werden kann. Diebstähle dieser Art führen daher nach der Rechtsprechung des früheren Bundesdisziplinarhofs und des Bundesverwaltungsgerichts häufig zur Entfernung aus dem Dienst.

So hat der Senat mit **Urteil vom 13. November 1973** - BVerwG 1 D 69.73 - (BVerwG Dok.Ber.B 1974, 75) die **Degradierung** eines Beamten gerade noch für ausreichend erachtet, der nur **zwei Zugschlußlaternen entwendet** hatte. Jener Beamte wies zwar einige nicht einschlägige Vorbelastungen auf, hatte sich aber andererseits bis zu dieser Tat im Bundesbahndienst 20 Jahre lang im wesentlichen bewährt. Auch waren die Lampen **nicht zur Gewinnerzielung** entwendet, sondern unentgeltlich an einen Interessenten verschenkt worden, der sie als Dekoration für seinen Partykeller bzw. als Zeltbeleuchtung benutzen wollte.

Der vorliegende Fall wiegt insofern wesentlich schwerer. Einmal handelt es sich um einen Beamten, der keine langjährige Bewährung hinter sich hat, sondern gerade erst zum Beamten auf Lebenszeit ernannt worden war. Insbesondere aber belastet ihn, daß er **immerhin sieben derartige Lampen nach und**

nach aus eigennützigem materiellen Motiven entwendete, um sie zu Geld zu machen. Tatsächlich hatte er auch bereits zwei Lampen zu je 40 DM verkauft. Eine weitere Lampe hatte er beim Einkauf von Diebesgut gegen Verrechnung von 30 DM weggegeben. Wegen eines vergleichsweise geringen finanziellen Vorteils nahm er eine weit darüber hinaus gehende Schädigung seines Dienstherrn bewußt in Kauf.

Mit Recht vertritt der Bundesdisziplinaranwalt die Meinung, daß ein derartig treuloses Verhalten für sich allein schon die Frage nach der Notwendigkeit der Entfernung aus dem Dienst stellt. Wäre der Beamte ein privater Arbeitnehmer gewesen, so hätte er ohne weiteres mit seiner fristlosen Entlassung rechnen müssen. Wird ein Arbeitnehmer wegen eines gegen den Arbeitgeber gerichteten Diebstahls bestraft, so ist das **Vertrauensverhältnis** so **erschüttert**, daß es dem Arbeitgeber nicht zugemutet werden kann, den Täter weiter zu beschäftigen.

In den Monaten **Mai und Juni 1976** leistete ein Beamter seinen Dienst als Wagenbeamter der Güterabfertigung D. derart nachlässig, daß bei einer Überprüfung 25 fehlerhafte oder nicht ausgeführte Leistungen festgestellt wurden. Während des gleichen Zeitraumes **ließ es der Beamte zu, daß ein ihm persönlich bekannter Kollege aus dem Vorratsraum neben seinem Dienstzimmer eine Zugschlußlaterne entwendete.** Dem Beamten war aus seiner Kenntnis der dienstlichen Tätigkeit dieses Kollegen bekannt, daß dieser die Laterne nur zu persönlichen Zwecken verwenden konnte.

Zwar war in erster Linie der Fahrdienstleiter auf Grund eines Dienstauftrags des Dienststellenleiters buchungsmäßig für die, Überwachung der Ein- und Ausgänge von Zugschlußlaternen zuständig und verantwortlich, da diese Laternen jedoch in einem Raum des Empfangsgebäudes neben dem Büro des Wagenbeamten aufbewahrt wurden, war es **Aufgabe des Wagenbeamten, in tatsächlicher Hinsicht die Ein- und Ausgänge der Lampen zu überwachen** und insoweit den Fahrdienstleiter zu unterstützen. Deshalb wurde auch im Büro des Wagenbeamten der Schlüssel für den Raum aufbewahrt, in dem die Zugschlußlampen stehen.

Der Dienststellenleiter hatte mehrfach alle Beamte seiner Dienststelle, insbesondere auch den Wagenbeamten angewiesen, verschärft den ordnungsgemäßen Gebrauch der Zugschlüsse zu überwachen, weil diese bekannterweise **beliebtes Objekt von Diebstählen** waren.



Noch 1990 standen eine Menge Zugschlußlaternen in der Rangiererbude im Rbf Coesfeld (Westf) auf „Reserve“. Als der Dienststellenleiter des Bahnhofs darauf aufmerksam wurde, hat man sie umgehend von dort entfernt...

Die Zeitschrift für das Bildungswesen der Deutschen Bundesbahn „*DB Deine Bahn*“, Organ des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen, widmete dem Thema in der Januarnummer von 1977 einen eigenen Artikel mit dem doppeldeutigen Titel: „**Hast Du den Schluß gesehen?**“ In erster Linie ging

es dabei um den Betriebsdienst und die dafür notwendige gewissenhafte Handhabung der Signalmittel.

„Hast Du den Schluß gesehen?“

Alfred Bobrich

Das Schlußsignal spielt eine wichtige Rolle in der Betriebsabwicklung der DB. Denn nur der zweifelsfrei erkannte Zugschluß bestätigt den Mitarbeitern, die vorbeifahrende Züge beobachten müssen, daß der Zug den zurückgelegenen Streckenabschnitt vollständig geräumt hat. Bestimmte Handlungen sind davon abhängig. Erst nachdem der Zug mit Schlußsignal sofort auf Halt zustellen; danach ist der Zug zurückzumelden bzw. zurückzublöcken. In den Streckenabschnitt kann erst jetzt der nächste Zug eingelassen werden.

Verantwortung für Zugschluß – Signal Zg 3 bzw. Zg 4 –

Der Zugführer ist nach FV § 44 Abs. 3 und § 23 Abs. 5d für eine vorschriftsmäßige Kennzeichnung des Zugschlusses nach Signalbuch verantwortlich. Das Fehlen von Schlußsignalmitteln in Umläufen, die damit ausgerüstet sein müßten, ist durch den Zugführer in der Mängelliste zu vermerken. Die nächste Signalmittelstelle hat für Ersatz zu sorgen.

Verwendung von Schlußsignalmitteln

Nach der Schlußsignalmittel-Vorschrift – DV 419 – dürfen in allen Wagenzügen des Reisezugverkehrs mit fest eingebauten Schlußsignalen keine Schlußsignalmittel als Reserve mitgeführt werden. Mit zwei Zugschlußleuchten sind alle Reisezuggepäckwagen (Pw) ohne festeingebauten Schlußsignalen auszurüsten bzw. je nach Dauer ihrer Verwendung gegen betriebsbereite Schlußlampen auszutauschen. Diese Bestimmungen treffen auch für die Gepäckwagen zu (Gattungszeichen D, MD, BD . . .), die als Expreßgutkurswagen (Exk) eingesetzt sind; z. B. Exk Nür 30 im Umlauf 22010 nach Hagen mit Expr D 14053, obwohl dieser Wagen nach den Zugbildungs-

plänen nur einmal auf seinem gesamten Lauf am Schluß eines Zuges befördert wird. Diese Signalmittel sind erforderlichenfalls als Schlußsignal – Signal Zg 3 – zu verwenden. Werden sie nicht benötigt, weil sich am Zugschluß ein Wagen mit elektrischer Zugschlußbeleuchtung befindet, so sind die nicht eingesetzten Signalmittel im Pkw zu verwahren. (Beispiele 10 und 2).

Wagenzüge (Umläufe) ohne Pw und ohne elektrische Zugschlußbeleuchtung erhalten am Zugbildungsbahnhof Zugschlußsignale. Bei Ankunft solcher Züge werden die Zugschlußsignalmittel abgenommen und gehen in den Bestand ein. (Beispiele 3 und 4). Ständig entstehender Überschuß bzw. Fehlbestand an Schlußsignalen ist nach Möglichkeit mit Dauerausgleich zu beheben. Werden Wagen ohne festeingebauten Schlußsignalen bei Zügen mit elektrischer Zugschlußbeleuchtung eingestellt, so hat der Einstellbahnhof vorschriftsmäßige Schlußsignale anzubringen (entweder aus Bestand (Beispiel 5 und 9) oder aus Pw ohne festeingebaute Schlußsignale (Beispiele 7 und 8)). Kann nach dem Abhängen von Wagen ohne festeingebauten Schlußsignalen der Zug mit elektrischen Zugschlußsignalen weiterfahren (Beispiel 5 und 7 – 9), sind die abgenommenen Schlußsignalmittel wieder in den Pw ohne festeingebauten Schlußsignalen zu bringen (Beispiel 7 und 8). Ist kein derartiger Wagen im Umlauf (Beispiel 5) oder abgehängt (Beispiel 9) worden, gehen diese Schlußsignalmittel in den Bestand ein. Nicht benötigte Signalmittel sind dem zuständigen Signalmittel-Meldebahnhof zuzuleiten.

Beispiele:



Zg 3

aus / in Pw ohne

bei Bedarf aus / in Pw ohne

aus Bestand des Zugbildungsbahnhofs / in Bestand des Zugendbahnhofs

bei Bedarf aus Bestand des Zugbildungsbahnhofs / in Bestand des Zugendbahnhofs

aus / in Bestand des Behandlungsbahnhofs

umstecken / auf Zugendbahnhof in Pw ohne

aus / in Pw ohne

aus / in Pw ohne

aus / in Bestand des Behandlungsbahnhofs

am Behandlungsbahnhof in / aus Pw ohne (wie Beispiele 1 und 2)

Erläuterung:

- Pw = Personenzuggepäckwagen
- ohne = ohne festeingebauten Schlußsignalen
- el = fest eingebaute Schlußsignale

Abgestellte Züge

Bei Zügen, die aus betrieblichen Gründen abgestellt werden, verbleiben die Schlußsignale am Zug, wenn der Zug voraussichtlich nicht länger als 6 Stunden abgestellt wird. Andernfalls sind die Schlußsignale abzunehmen und beim Abstellbahnhof des Zuges sicher aufzubewahren (z. B. Signalmittelraum). Dabei ist festzustellen, ob die Schlußlampen bei der Weiterfahrt des Zuges noch verwendet werden können. Bahnhöfe ohne Signalmittelstelle sorgen nötigenfalls für einen Austausch bei ihrem zuständigen Signalmittel-Meldebahnhof. Die Schlußsignale sind durch das Zugpersonal abzunehmen bzw. anzubringen, wenn kein örtliches Personal vorhanden ist.

Anwendung als Nachtzeichen

Die Nachtzeichen des Schlußsignals ist anzubringen

- a) nach Maßgabe der Streckenliste auf Strecken mit Tunneln auch bei Tage,
- b) innerhalb der für jede Monatshälfte angegebenen Beleuchtungszeiten in der Streckenliste, und zwar so rechtzeitig, daß der Zug unterwegs wegen dunklem Schlußsignal nicht angehalten werden muß, bevor er den nächsten Behandlungsbahnhof erreicht hat,
- c) bei unsichtigem Wetter ist mit der Beleuchtung nach den Beleuchtungszeiten entsprechend früher zu beginnen und später zu enden.

Vereinfachtes Schlußsignal

Signal Zg 4 – vereinfachtes Schlußsignal – dürfen führen:

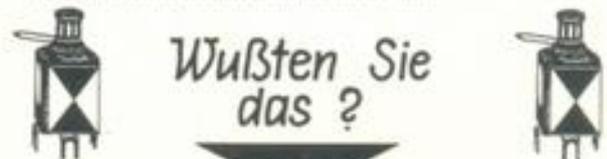
- Lokomotivezüge,
- Arbeitszüge,
- Nebenfahrzeuge,
- Schiebelokomotiven,
- Güterzüge bis zu 250 m Länge und
- andere Züge, wenn es in der Streckenliste bestimmt ist; z. B.: für Üg auf den Strecken von Aschaffenburg nach

Aschaffenburg Hafen, Lohr und Darmstadt, für Gz über 250 m Länge im Großraum Frankfurt, wenn sie überwiegend auf Strecken mit selbsttätigem Streckenblock verkehren und ihr Laufweg 80 km nicht überschreitet.

Betriebssicherheit und Pünktlichkeit erfordern eine gewissenhafte Handhabung des Signalmitteldienstes.



Bremsheifer, Zugbegleiter und andere Mitarbeiter im Außendienst helfen Ihren Kollegen im Fahrdienstleiter- und Stellwerksdienst in der Ausübung ihrer verantwortungsvollen Funktionen, indem ihr alle behandelten Züge richtig mit Zug-schlußsignalmittel ausrüsten. Denn erst das zweifelstfreie Erkennen löst eine Reihe von Handlungen aus, die für einen flüssigen Betriebsablauf erforderlich sind.



! **Verkauft** werden dürfen wir nicht! (Verf. IVS v 277/371)
Ausmustern darf uns nur das Ausbesserungswerk! (DV 419)
Zweckfremd dürfen wir nicht verwendet werden!

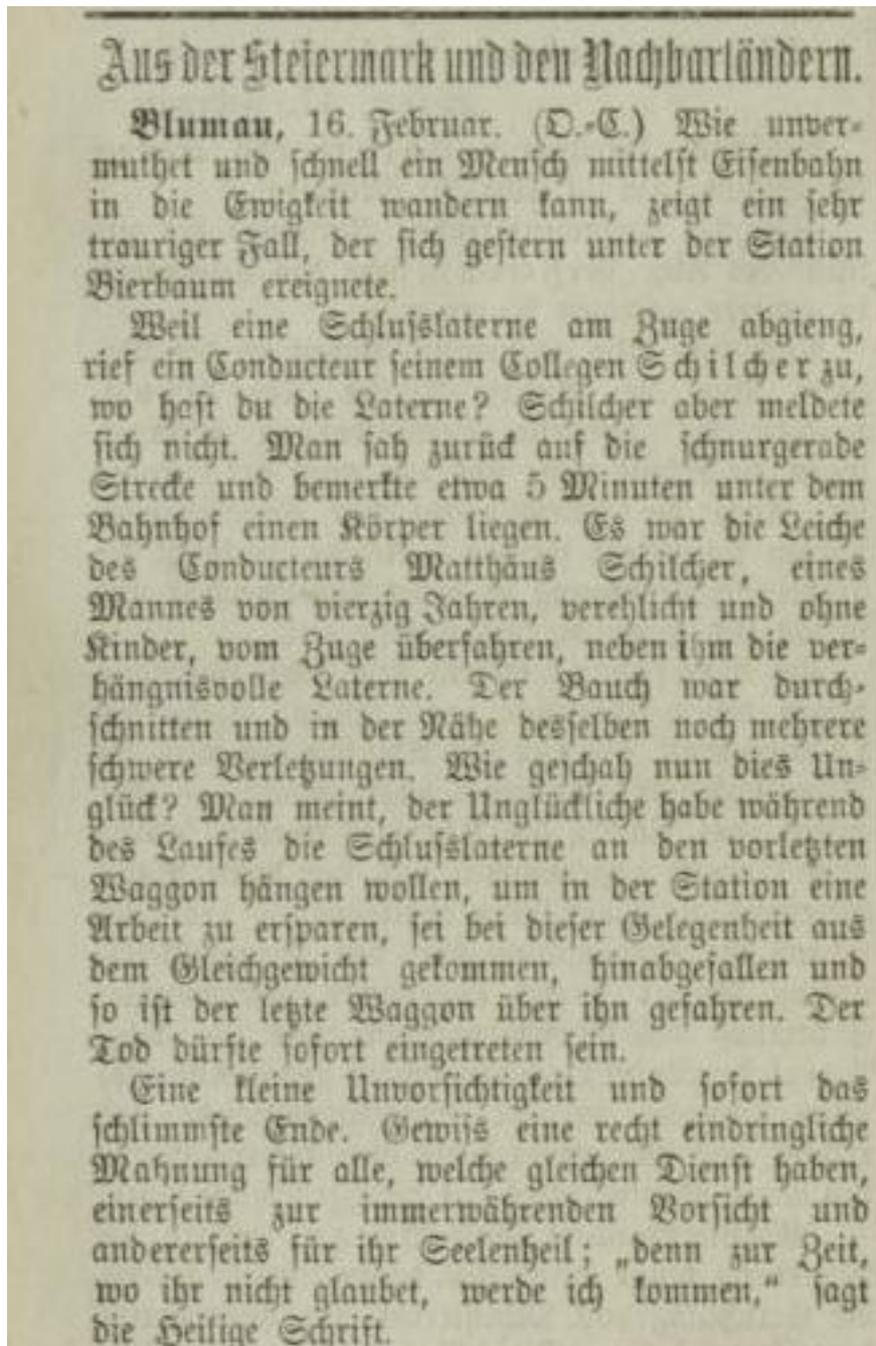
Darum: Begehen Sie nicht aus Gefälligkeit einen Diebstahl!

An die Betriebseisenbahner erging der deutliche Hinweis der Schlußlaternen: „Verkauft werden dürfen wir nicht! Ausmustern darf uns nur das Ausbesserungswerk! Zweckfremd dürfen wir nicht verwendet werden! Darum: Begehen Sie nicht aus Gefälligkeit einen Diebstahl!“

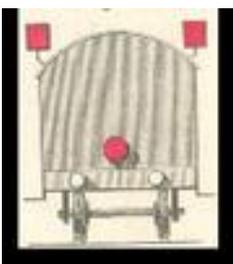
Wo hast Du die Laterne?

Auch der falsche Umgang mit den Schlußleuchten konnte verhängnisvoll sein. Die versuchte Zeitersparnis beim unvorsichtigen Umhängen der Schlußlaterne

während einer Zugfahrt führte zum sofortigen Tod (vgl. Grazer Volksblatt vom 19. Februar 1896):



Schlußscheiben und Schlußlichter



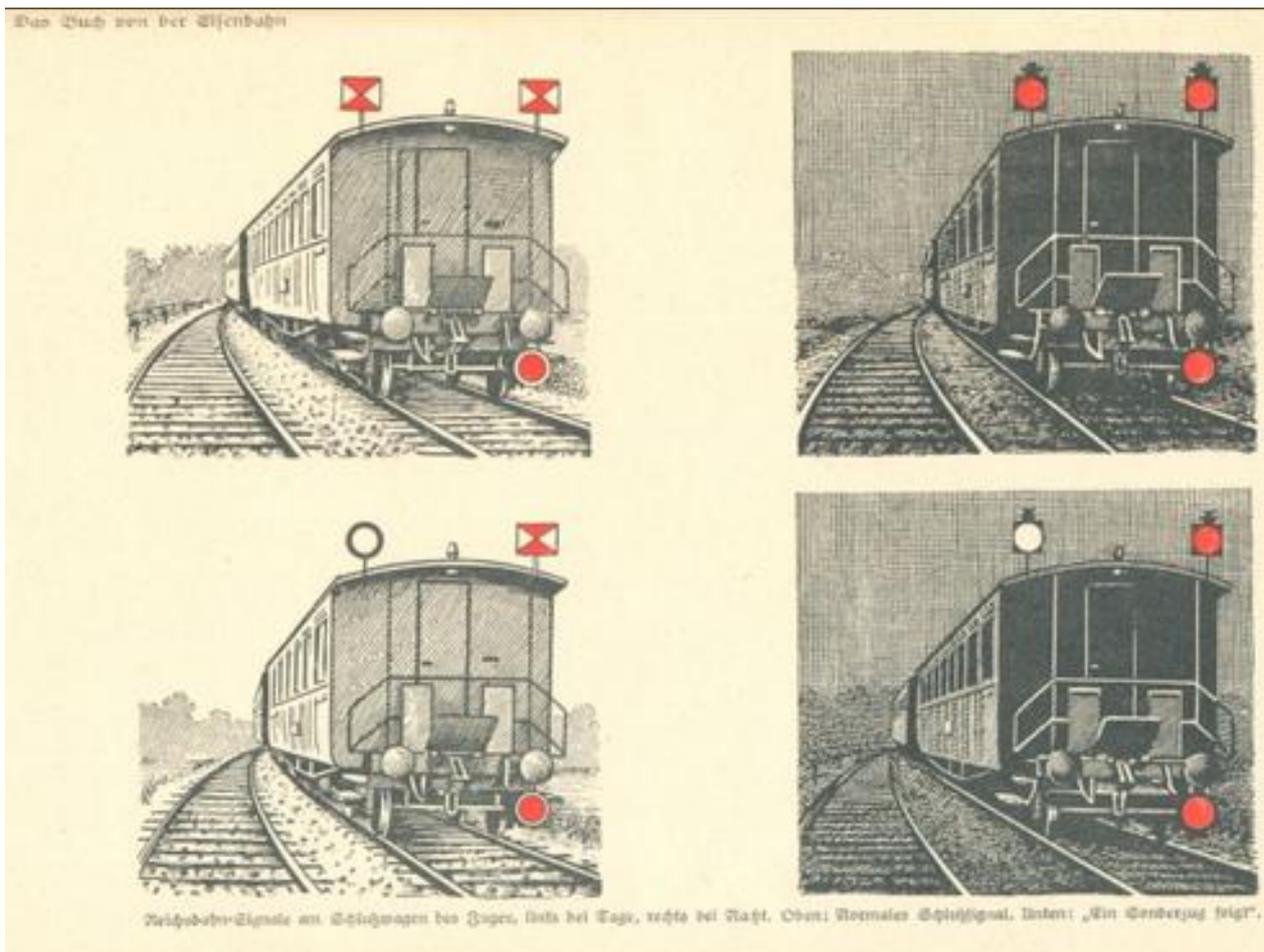
Die rot leuchtenden Schlußlaternen sollten nachfolgende Züge warnen und Auffahrunfälle verhindern. In der damaligen Zeit sollten sie nach

vorne weiß leuchtend dem Triebfahrzeugpersonal signalisieren, daß der Zug noch vollständig ist.



In: Schmitt, Eduard: Das Signalwesen nach den Vorträgen über Eisenbahnbau gehalten an der Universität Gießen. Prag: H. Dominicus, 1878 (Vorträge über Eisenbahnbau, gehalten an verschiedenen deutschen polytechnischen Schulen. H.11).

Zu Beginn der Reichsbahnzeit galt folgende Regelung bezüglich der Tag- und Nachtschlußsignale (vgl. Günther, Hanns (= Walter de Haas): Das Buch von der Eisenbahn. Ihr Werden und Wesen. Der Jugend und dem Volk erzählt. Stuttgart: Franckh, 1927):



Reichsbahn-Signale am Schlußwagen des Zuges: links bei Tage, rechts bei Nacht.
 Oben: Normales Schlußsignal, unten: „Ein Sonderzug folgt“.

Später bestand das Regelschlußsignal Zg 3a aus zwei Scheiben bei Tage und zwei Laternen bei Nacht. Von vorne gesehen sollten die Laternen weiß leuchten. So konnte vom Führerstand der Lokomotive wie von der Zugführerkanzel im Gepäckwagen die Vollständigkeit des Zuges festgestellt werden. Später wurde wegen immer längerer Züge und den Erfahrungen mit der durchgehenden Bremse sowie fest eingebauten Schlußleuchten darauf verzichtet. Zudem entfiel die Unfallgefahr, unter Fahrleitungen die Fahrzeuge besteigen zu müssen.

Gemäß dem Hilfsheft für das dienstliche Fortbildungswesen h301 „Signale und Kennzeichen der Deutschen Reichsbahn“ (Leipzig: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, 1938) galt:

Regelschlußsignal — Signal Zg 3 a

Zugschluß bei der Fahrt auf eingleisiger Strecke oder auf dem richtigen Gleis einer zweigleisigen Strecke.



bei Tag

Die Oberwagenscheiben sind auch nach vorn sichtbar.



bei Dunkelheit

bei Dunkelheit
Zugschluß von vorne gesehen.



Laut DS 301 Signalbuch (1999, Überarbeitung der Ausgabe von 1959) kennzeichnet das **Schlußsignal Zg 2** den Zugschluß: bei Tage am letzten Fahrzeug durch eine oder zwei viereckige rot-weiße Tafel(n) oder das Nachtzeichen, bei Nacht durch ein oder zwei rote **Lichter** oder eine **rückstrahlende Tafel** des Tageszeichens. Das Nachtzeichen mit rotem Licht darf blinken. Das Schlußsignal braucht nur von hinten sichtbar zu sein. Wenn ein elektrisches Schlußsignal eingeschaltet werden kann, dürfen andere Zeichen nicht verwendet werden.

Wie wurden Petroleum-Zugschlußleuchten bedient:

Öffnen der Laternentür

Abnehmen des Glaszylinders

Herausnehmen des Petroleumeinsatzes

Linksherum Herausschrauben des Brenners mit Docht

Auffüllen des Tanks mit Petroleum

Mit der Einstellschraube am Brenner Docht herausschrauben

Rechtsherum Einschrauben des Brenners

Docht saugen lassen

Ca. 45 Minuten vor Gebrauch Docht anzünden

Mit dem Brennerrad Flammenhöhe einstellen, Rad fixieren

Tank mit Brenner in die Laterne hineinschieben

Glaszylinder aufsetzen

Flammenhöhe nachregulieren, Rußen vermeiden

Laterneninneres, Zylinder und Brenner sollten auf jeden Fall verschmutzungsfrei gehalten werden.

Die Zugschlußlaterne der Deutschen Bundesbahn

Etliche kleinere Blechwarenfabriken fertigten bereits vor und zur Reichsbahnzeit Zugschlußlaternen. Die meisten Laternen wurden ab den 1950er Jahren durch die Osnabrücker Metallwerke J. Kampschulte & Co. (abgekürzte Einprägung in Rautenform OSMEKA) hergestellt. Zunächst waren sie noch massiv aus 1 mm starkem Stahlblech gefertigt, ab den 1980er Jahren nur noch aus dünnem Blech, zudem wurde dann der Lack ohne Grundierung aufgetragen. Öffnet man die Tür mit der roten Scheibe, befindet sich dahinter der Petroleumtank für ca. 0,4 l Brennstoff. Dieser reichte für etwa zehn Stunden Brenndauer. Durch den Messing-Kosmosbrenner (1865 patentiert) wurde der Docht durchgeführt. Auf die Brennerkrone aufgesetzter Glaszylinder sorgte für den rechten Zug. Die Verbrennungsgase wurden aus der Laterne durch die Deckellöcher des doppelwandig gebauten Kamins abgeführt. Weißemaillierte Stahlreflektoren verstärkten das Licht, das durch die weiße bzw. rote Scheibe nach außen fiel. Die Glasscheiben wurden rasch durch billigere und haltbarere Acrylscheiben ersetzt. 1988 wurden noch Laternen mit zwei Fenstern und geprägtem DB-Logo gefertigt, danach nur noch mit einseitig ausgeführtem Türloch und einem Reflektor. Ab 1990 ersetzten reflektierende rot-weiße

Scheiben die Laternen, damit war Schluß mit der aufwendigen Vorhaltung und Wartung der Schlußleuchten.



Wenige Schlußlaternen besaßen zu dem Tragbügel noch eine verstellbare Überwurfkette, damit man sie an die Puffer hängen konnte.

Die früher auf Bahnsteigen zu sehenden Bahnhofskarren mit dreißig oder vierzig vorbereiteten Schlußleuchten sind lange Vergangenheit.

Die Zugschlußlaterne der Deutschen Reichsbahn (Ost)

Die Laternen in der DDR waren ähnlich aufgebaut wie die der DB. Das Schiffslaternenwerk Ückermünde war der einzige Hersteller. Dessen kleine Aluminium-Fabrikschilder finden sich an sämtlichen Bahnlaternen. Ursprünglich besaßen die Laternen vier Füße, die jüngere Variante nur noch drei. Die Laterne war ein wenig kleiner als die DB-Form. Der Tank wurde bei der DB zum Rostschutz verchromt, bei der DR vollverzinkt und verstärkt. Die Reflektoren waren aus Aluminium.

Petroleumzugschlußlaternen waren im Betrieb sehr aufwendig und verursachten somit hohe Kosten. Die Tanks mußten ggf. gereinigt und täglich aufgefüllt werden. Die Dochte mußten überprüft, die Glaszylinder von Ruß befreit werden. Zur Rußvermeidung mußten die Laternen gut eine halbe Stunde nach dem Anzünden nachreguliert werden. Triebwagen besaßen bereits seit den 1920er Jahren, Reisezugwagen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges elektrische Schlußsignallaternen. Spätestens seit 1993 ist die Zeit der Petroleumlaternen bei den Deutschen Bahnen vorbei.

Trotz der Möglichkeiten der Zugschlußfeststellung und der Gleisfreimeldeeinrichtungen ist dennoch das **Zugschlußsignal unverzichtbar**. Fahrdienstleiter und andere Betriebseisenbahner sind in Ausnahme- und Störungsfällen dadurch in der Lage, die Vollständigkeit von Zügen zweifelsfrei festzustellen.



„Ein Zugschlußsignal wird im Eisenbahnbetrieb am Ende eines Zuges verwendet und kennzeichnet den Zugschluß. Mit seiner Hilfe wird die Vollständigkeit von Zügen durch Strecken- oder anderes zugelassenes Personal visuell festgestellt, und zwar entweder durch Augenschein (direkte Zugbeobachtung) oder durch Fernbeobachtungsanlagen (Kamera und Monitor).

Die Vollständigkeit eines Zuges ist eine Voraussetzung für die Zulassung nachfolgender Fahrten in den Gleis- oder Streckenabschnitt, aus dem der Zug mit Schluß eingefahren ist. Erst die Feststellung des Zugschlusses berechtigt zum Zulassen weiterer Zug-, Sperr- oder Rangierfahrten in den betreffenden Gleis- oder Streckenabschnitt. Wird ein Zugschluß nicht festgestellt, muß man von einer Zugtrennung ausgehen, das heißt, es befinden sich noch Fahrzeuge auf der Strecke oder auf dem jeweiligen Gleis, und nachfolgende Zug-, Sperr- oder Rangierfahrten dürfen in diesem besonderen Ausnahmefall nicht zugelassen werden, um Unfälle zu verhindern.“

In Deutschland wird zwischen **Tages- und Nachtzeichen des Signals Zg2** unterschieden. Der Zugschluß am letzten Fahrzeug führt als Tagzeichen folgende Kennzeichen:

eine rot-weiße oder rot-gelbe Tafel oder

zwei rot-weiße oder rot-gelbe Tafeln oder

das Nachtzeichen des Signals (Fahrzeugbeleuchtung).

Als Nachtzeichen sind folgende Kennzeichen gestattet:

ein rotes Licht oder zwei rote Lichter oder

eine rückstrahlende Tafel des Tageszeichens oder

zwei rückstrahlende Tafeln des Tageszeichens.

Das Nachtzeichen mit rotem Licht darf blinken. Die verwendeten Glühlampen sind weiß, nur die vorgesetzten Farbscheiben machen das Signal zu einem roten Licht. Bei Neubaufahrzeugen werden in der Regel Lichtemissionsdioden eingesetzt.

Die gute alte Zeit der Eisenbahn mit ihren Petroleumlaternen, die über 150 Jahre währte, ist endgültig vorbei. Und doch erfreuen sich immer noch Eisenbahnfreunde am funzeligen Licht der alten Schlußleuchten.

©P. Dr. Daniel Hörnemann

Wichtige Links:

<https://www.lokschilder.info/Owala/Owala.htm>

<https://www.eisenbahnlampen-ausbesserungswerk.de/petroleumlaternen/zugschlusslaternen/>

Wer noch alte Laternen bzw. Ersatzteile sucht, kann beim **Eisenbahnlampen-Ausbesserungswerk Kredenbach** fündig werden.

Adresse: Kredenbacher Str. 67 | 57223 Kreuztal-Kredenbach i. Westf.

E-Mail: info@eisenbahnlampen-ausbesserungswerk.de

<https://www.eisenbahnlampen-ausbesserungswerk.de/>