

erforderlichen Spannweiten stattfinden mußten, erst am Schluß des Jahres 1911 fertiggestellt sein kann, ist die zeitweise Benutzung einer Drahtseilfähre über den Hoangho nicht ausgeschlossen. Südlich von Tsinanfu haben auf der Strecke bis Taianfu die Ingenieure bereits mit der Absteckung begonnen. Der zahlreichen Brücken wegen wird der Baufortschritt hier nicht in dem schnellen Tempo stattfinden können wie nördlich von Tsinanfu, zumal die vorteilhafte Ausnutzung eines Wasserweges, wie des Kaiserkanals, hier nicht möglich ist. Dafür hat dieser Abschnitt wieder den Vorteil, daß die Baumaterialien, wie Steine und Kalk, an Ort und Stelle gebrochen werden können. Um auch hier energisch vorwärts zu dringen, wird der eigent-

lichen Eisenbahnlinie eine 75 cm-Schmalspurbahn voraufzuführen, die die große Menge von 33000 t Zement und die Eisenkonstruktionen für die zahlreichen Brücken, insbesondere für die 500 m lange Tawönhobrücke vorausträgt.

In betref der Bauleitung muß anerkannt werden, daß die an der Spitze des Unternehmens stehenden hohen chinesischen Beamten, wie Exzellenz Lu Hai Huan und Direktor Li te shun, alles getan haben, um den Baufortschritt zu fördern. Es hat den Anschein, daß sich das Zusammenarbeiten des chinesischen Personals mit dem europäischen bei der Nordstrecke gut anläßt und zum Besten des Bahnbaues ist.

Das Urteil im Strafverfahren wegen des Berliner Hochbahn-Unglücks vom 26. September 1908.

Bei der allgemeinen Teilnahme, die dieses schwere Unglück erregte, und dem großen Interesse, mit dem auch die Eisenbahnwelt der Gerichtsverhandlung gefolgt ist, über die wir in Nr. 12 S. 196 kurz berichteten, lassen wir nachstehend den Wortlaut des vom Gericht gefällten Urteils und der Urteilsbegründung auf Grund stenographischer Niederschrift folgen:

Nach dem Ergebnis der dreitägigen Hauptverhandlung und Beweisaufnahme in Sachen gegen den Zugführer Schreiber und den Zugbegleiter Wende hat das Gericht die Ursache der Katastrophe, durch welche am 26. September v. J. 18 Menschen ihr Leben eingebüßt und ebenso viele an ihrem Körper verletzt worden sind, für vollständig klargestellt erachtet. Der vom Zugführer Gesellius geführte Zug ist an diesem Tage von der Bülowstraße gekommen und ist dem vom Leipziger Platz kommenden Zuge in die Flanke gefahren, und dies ist dadurch möglich geworden, daß dieser Zug, der vom Leipziger Platz kam, das Haltesignal überfahren hat. Der Angeklagte Schreiber, der diesen Zug geführt hat, hat es zwar von Anfang an geleugnet und behauptet, das Signal auch seines Zuges hätte auf „Fahrt“ gestanden, das Gericht erachtete dies aber nach der Beweisaufnahme für völlig unmöglich und erachtet diese Behauptung des Angeklagten Schreiber für vollständig widerlegt. Wenn das Signal auf der Strecke von der Bülowstraße her auf „Fahrt“ gestanden hat, so kann das Schreibers Signal nicht auf „Fahrt“ gestanden haben, denn beide Signale sind feindliche Signale; es können nicht beide gleichzeitig auf „Fahrt“ stehen. Daß aber das Signal von der Bülowstraße her tatsächlich auf „Fahrt“ gestanden hat, das ist nicht nur durch das Zeugnis der Weichensteller völlig zur Überzeugung des Gerichts erwiesen, nicht nur durch das Zeugnis des Weichenstellers Voigt, den man vielleicht für befangen halten könnte, sondern auch durch das Zeugnis des Langfeld und endlich durch das Zeugnis des Zugführers Gesellius und, wenn man selbst allen dreien noch keinen Glauben schenken wollte, so ist es völlig erwiesen durch den Zustand der Weichen und Signalverhältnisse, welcher sich bei der alsdahl von der Behörde und den Beamten der Hochbahn vorgenommenen Prüfung herausgestellt hat. Der Angeklagte hat nun allerdings sich dahin verteidigt, es könne eine Störung des Signalsystems vorgelegen haben, und er hat zur weiteren Verteidigung ausgeführt, das Stellwerk auf dem Gleisdreieck und das ganze Signalsystem seien in steter Unordnung gewesen, das ganze Gleisdreieck sei eine verfehlte Anlage und berge fortwährend Gefahren für den Betrieb in sich, so daß wiederholt nur mit großer Mühe Zusammenstöße vermieden worden wären. Die Verwaltung sei sich auch dieser Mängel wohl bewußt gewesen, sie habe aber, nur um Kosten zu sparen, diese Abänderungen und Umbauten unterlassen und das auf stillschweigende Duldung der vorgesetzten Staatsbehörde hin. Sie habe sogar diese Mängel zu vertuschen gesucht und Schweigegelder gezahlt aus diesem Anlaß. Von allen diesen Anschuldigungen ist nach Ansicht des Gerichts so gut wie nichts erwiesen. Ob das Gleisdreieck eine „völlig verfehlte Anlage“ sei, darüber haben wir ja hier ein kompetentes Gutachten von Männern höchster Sachkunde gehört und das Urteil dieser Männer hat ganz anders gelautet, als die Behauptung des Angeklagten. Das Gericht hat sich aber auch aus den zahlreichen Vernehmungen von Bahngestellten — es sind an 50 Angestellte etwa hier vernommen worden — die Überzeugung verschafft, daß keineswegs ungewöhnlich viel Unfälle und Störungen, die Gefahr in sich bergen, auf der Hochbahn sich ereignet haben. Der kompetenteste Zeuge ist Herr Eisenbahnbetriebsingenieur Münde gewesen, dem ja nicht nur die Hochbahn, sondern auch andere Bahnen unterstellt sind, und dieser Herr hat hier betont, daß auf der Hochbahn sogar weniger Unfälle von schwerer Bedeutung vorgekommen seien, als auf den anderen ihm unterstellten Bahnen. Auch von den übrigen Anschuldigungen, von Vertuschungen, von der Zahlung von Schweigegeldern ist, was von Anfang an eigentlich selbstverständlich war, nichts erwiesen. Daß nun aber im vorliegenden Falle ausnahmsweise eine Störung

der Signaleinrichtungen vorgekommen ist, so daß sich die Signale verschoben haben, auch dies hält das Gericht für völlig ausgeschlossen, und zwar einestheils auf Grund der Zeugnisse der Weichensteller, die auf das Gericht einen völlig unverdächtigen und glaubwürdigen Eindruck gemacht haben, Voigt und Langfeld, und dann auf Grund des Befundes. Nach diesem Befunde ist auf dem Stellwerk am Gleisdreieck sicherlich ein unberechtigter Eingriff in die Sicherheitsplombe an der Nottaste nicht erfolgt. Mögen vielleicht auch auf anderen Stellwerken Unregelmäßigkeiten und unerlaubte Manipulationen an der Not- oder Wecktaste vorgenommen sein. Das Signal des Schreibers Zuges hat vorher auf „Halt“ gestanden, und es hat unmittelbar nachher auf „Fahrt“ gestanden, und die Spanne Zeit dazwischen war so kurz, daß kein Eingriff vorgenommen werden konnte, und es ist ja auch nach dem ganzen Befunde ein derartiger unberechtigter Eingriff in die Plombe ausgeschlossen. Es bleibt also dabei, der Angeklagte Schreiber hat das Haltesignal überfahren. Er hat ja nun zu seiner Entschuldigung angeführt, daß er mit einem Schwindel oder sonstigen krankhaften Zustände das Haltesignal überfahren haben könnte. Das Gericht hält jedoch dies mit Rücksicht auf sein Verhalten vorher und nachher für völlig ausgeschlossen. Das Gericht nimmt auch nicht an, daß er, bevor er die Führung dieses Zuges übernahm, abgetretet gewesen ist, wenn auch das Gericht nicht verkennen will, daß sonst der Dienst an die Beamten erhebliche Anforderungen zu manchen Zeiten gestellt hat. Aber im vorliegenden Falle kann diese „Abtretung“ nicht dazu geführt haben, denn der Angeklagte Schreiber hat vorher eine doppelte Pause gehabt, als wie er sie sonst zwischen den einzelnen Fahrten hatte.

Der Angeklagte hat gegen den § 316: Gefährdung eines Eisenbahntransports mit gefährlichen Folgen und gegen die §§ 222 und 230 des Strafgesetzbuches gehandelt, und zwar in idealer Konkurrenz und Tateinheit. Die schwerste Strafe von diesen Strafbestimmungen droht die Strafbestimmung des § 222 an für fahrlässige Tötung. Es muß also diese Strafbestimmung zur Anwendung gebracht werden, und danach ist die höchste zulässige Strafe 5 Jahre Gefängnis. Es mag dem Angeklagten zugute gehalten werden, daß er bis zu diesem Unglücke als ein zuverlässiger Beamter gehalten wurde, und daß er bis dahin seine Pflicht gewissenhaft erfüllt hat, und man mag ja auch menschliche Teilnahme für den Angeklagten haben, daß ihn das Unglück betroffen hat, und man mag ihm glauben, daß er unter dem niederdrückenden Bewußtsein, Schuld an dem Tode so vieler Menschen zu sein, schwer zu leiden hat, aber andererseits war doch zu beachten, daß der Angeklagte, indem er das Signal und auch die Weiche überfahren hat, eine äußerst grobe Unachtsamkeit und Fahrlässigkeit begangen hat. Wenn die Führer der Züge nicht mehr auf die Signale achten, so muß schließlich jede Sicherheit im Eisenbahnbetriebe aufhören und diese einfachste, diese vornehmste Pflicht des Zugführers, auf die Signale zu achten, die hat der Angeklagte verletzt und gerade an einer Stelle, die selbst für gefährlich gehalten wird, wo er zuerst an eine Katastrophe, an einen Zusammenstoß denken mußte. Deshalb kann die Strafe nicht allzu niedrig ausfallen.

Das Gericht hat unter Berücksichtigung dieser Umstände auf eine Gefängnisstrafe von einem Jahr und neun Monaten erkannt. Das Gericht will aber ferner berücksichtigen, daß der Angeklagte vier Monate in Untersuchungshaft sitzt und will ihm drei Monate davon auf diese Strafe anrechnen, so daß er nur noch ein Jahr und sechs Monate zu verbüßen hätte.

Was den zweiten Angeklagten Wende anbelangt, so hat sich das Gericht im wesentlichen den Ausführungen der Königlichen Staatsanwaltschaft und des Herrn Verteidigers angeschlossen. Der Angeklagte wird ja von vornherein zugeben, daß er den Dienstbefehl vom 1. Dezember 1902 nicht befolgt hat, daß er also auf die Signale nicht geachtet hat, sondern sich mit der Erfüllung einer anderen Dienstobliegenheit während dessen beschäftigt hat. Der Angeklagte mußte also von seinem Stand-

punkt ebenfalls auf die Signale sehen, er hat seine Pflicht verletzt, aber nicht jede Pflichtverletzung zieht gleichzeitig eine gesetzliche Bestrafung nach sich. Nach dem Gutachten der vernommenen Sachverständigen und nach den Wahrnehmungen der Mitglieder des Gerichts, die aus eigener Sachkenntnis dieselbe Überzeugung sich verschafft haben, war es schwierig, durch die kleinen Gucklöcher, die früher in diesen Wagen sich befanden, die Signale ordnungsmäßig zu beachten und so nötigenfalls den Zugfahrer zu warnen und die Bremse zu ziehen, um den Zug zum Halten zu bringen. Das Gericht kann eine Schuld des Angeklagten nur feststellen, wenn mit Sicherheit angenommen werden kann, daß er die Signale bei ordnungsmäßiger Aufmerksamkeit und Beobachtung gesehen hätte und daß es ihm dann noch gelungen wäre, den Zug zum Halten zu bringen. Es läßt sich aber mit annähernder Sicherheit das nicht bestimmen, es fehlt der ursächliche Zusammenhang, und deshalb

mußte der Angeklagte Wende freigesprochen werden. Demgemäß ist das Urteil im Namen des Königs dahin erlassen:

Der Angeklagte Schreiber wird wegen Gefährdung eines Eisenbahntransports in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung zu einem Jahr neun Monaten Gefängnis verurteilt, von denen drei Monate durch die erlittene Untersuchung als verbüßt erachtet werden. Der Angeklagte Wende wird freigesprochen. Die Kosten des Verfahrens werden, soweit Verurteilung erfolgt ist, dem Angeklagten Schreiber und, soweit Freisprechung erfolgt ist, der Staatskasse zur Last gelegt. Der Antrag der Verteidigung auf Haftentlassung ist abgelehnt, weil mit Rücksicht auf die Höhe der erkannten Strafe doch immerhin Fluchtverdacht besteht; bei 1½ Jahr Gefängnis nimmt das Gericht nach gewöhnlicher Praxis immer Fluchtverdacht als erwiesen an. Also bleibt der Angeklagte in Haft.

Nachrichten.

Deutschland.

— Der Etat des Reichseisenbahnamts kam in der Budgetkommission des Reichstags vom 10. d. M. zur Verhandlung. Wie die „Köln. Ztg.“ mitteilt, gab auf eine Anfrage von freisinniger Seite der Präsident Dr. Schulz Auskunft über den Umfang der Geschäfte des Reichseisenbahnamts. Auch bei diesem Amte werden Ersparnisse gewünscht, wobei aber allseitig die großen Verdienste des Präsidenten anerkannt wurden. Dieser hält den jetzigen Apparat für notwendig, weil die Entwicklung des Eisenbahnwesens in stetigem Fluß sei, während aus der Kommission heraus die Auffassung vertreten wurde, daß eine Reihe von Arbeiten tatsächlich abgeschlossen sei und die Tätigkeit des Amtes sich zum großen Teil nur noch auf Superrevisionen erstrecke. Auf nationalliberaler Seite konnte man sich für eine Änderung auf diesem Gebiete nicht erwärmen, besonders im Hinblick darauf, daß man ein möglichst starkes Gegengewicht gegen die Macht des preußischen Eisenbahnministers haben müsse. Auch von konservativer Seite wurde betont, daß Sparsamkeit hier am allerwenigsten am Platze sei. Mit einer Mehrheit aus Freisinn, Zentrum und Sozialdemokraten wurde indes eine entsprechende Resolution beschlossen; aber auch die freisinnigen und sozialdemokratischen Kommissionsmitglieder erklärten, daß sie die Bedeutung des Amtes nicht herabgesetzt wünschten und im Gegenteil den Wunsch hätten, daß es immer mehr in die Bedeutung hineinwachsen möge, die ihm ursprünglich zugedacht gewesen sei.

— Neuregelung des Viehtarifs. In der kürzlich stattgefundenen Sitzung des preußischen Landes-Oekonomiekollegiums beantragte zu dieser Frage der Berichterstatter eine Resolution, in der bedauert wird, daß nach dem Beschluß der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen (s. Nr. 13 S. 209 d. Ztg.) die Neuregelung der Viehtarifung mit dem Gesetz über die Preisfeststellung beim Markthandel mit Schlachtvieh nach Gewicht in Verbindung gebracht wurde. Der preußische Eisenbahnminister wird darin gebeten, die Möglichkeit der Einführung einer veränderlichen durch feste Scheidewände abzugrenzenden Ladefläche für den Viehverkehr in Erwägung zu ziehen.

— Begriff der einmaligen Untersuchung der Bahn. Wie der preußische Eisenbahnminister in einem Erlaß vom 4. d. M. an die Königlichen Eisenbahndirektionen mitteilt, wird bei Aufstellung der Streckenbegehungspläne die Bestimmung im § 46 (2) der Betriebsordnung insofern verschieden ausgelegt, als bei zweigleisigen Strecken für eine einmalige Untersuchung der Bahn vielfach ein Begang als genügend angesehen, von anderen aber der Begang jedes einzelnen Gleises als hierfür erforderlich erachtet wird. In letzterem Falle würde sich mit Rücksicht auf die Bestimmung der Unfallverhütungsvorschriften von 1908, 2. Teil, A. I. 6/7) und auf den Erlaß vom 8. Januar 1908 (E.-N.-Bl. S. 13) die doppelte Leistung des Streckenläufers ergeben. Um in dieser Beziehung zu einer einheitlichen Grundlage für die Begehungspläne zu gelangen, bemerkt der Herr Minister, daß auch bei zweigleisigen Strecken eine einmalige Untersuchung der Bahn als vollzogen gilt, wenn der Streckenläufer ein Gleis, und zwar das jedesmalige linke, begangen und genauer untersucht hat, während er den Zustand des anderen Gleises nur im allgemeinen prüfte und zugleich den Zustand der Bahn in sonstiger Hinsicht überwachte. Bei mehreren Tagesbegängen soll der Begang so eingerichtet werden, daß jedes Gleis täglich der genaueren Untersuchung unterzogen wird. Die Anzahl der innerhalb 24 Stunden auszuführenden Untersuchungen hängt unter Berücksichtigung der Festsetzung

in § 46 (2) der Betriebsordnung von den Verhältnissen auf der betreffenden Strecke ab. Ihre Festsetzung muß dem Ermessen der Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen bleiben.

— Wegeschranken. Der preußische Eisenbahnminister hat in einem an die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlaß hierüber folgende Anordnungen getroffen: Nach den Bedingungen für die Lieferung von Schranken sollen die beiden Bäume einer Wegeschanke in der Regel gekuppelt sein. Einzelbedienung der Bäume muß jedesmal besonders vorgeschrieben werden. Wie die Untersuchung von Unfällen ergeben hat, ist anscheinend von der Anordnung der Einzelbedienung der Schrankenbäume durch zwei nebeneinander stehende Windevorrichtungen nicht überall da Gebrauch gemacht worden, wo die Verhältnisse eine solche getrennte Bedienung zweckmäßig erscheinen lassen. Sie empfiehlt sich vielfach bei verkehrsreichen Überwegen, wo der Personen- und Fuhrwerksverkehr zeitweise ununterbrochen, ohne größere Lücken, andauert, so daß das gleichzeitige Schließen beider Bäume dem Wärter Schwierigkeiten bereitet. Es ist daher in solchen Fällen jedesmal sorgfältig zu prüfen, ob eine getrennte Bedienung der Schrankenbäume vorzuschreiben und die Windkurbeln nach Ziffer 7 der allgemeinen Bedingungen derart anzuordnen sein werden, daß der Wärter sie gleichzeitig mit beiden Händen bedienen kann. Nötigenfalls ist auch die Änderung vorhandener Anlagen in Erwägung zu ziehen.

— Wiederaufnahme des Verkehrs Betzdorf-Cöln. Am 12. d. M. ist der durchgehende Personenverkehr auf der Strecke Betzdorf-Cöln durch Umsteigen bei Herchen wieder aufgenommen worden. Bei der Unfallstelle Herchen werden die Reisenden und das Gepäck in der Zeit von 8 Uhr vormittags bis 10 Uhr abends, soweit möglich, mittels Fuhrwerk von Zug zu Zug befördert. Einen Anspruch auf diese Beförderung haben die Reisenden nicht. Die an der Unfallstelle befindlichen Zugbeamten regeln die Benutzung der Fuhrwerke. Reisende mit Fahrkarten bis Herchen sind von der Benutzung der Fuhrwerke ausgeschlossen. An der Umsteigestelle Herchen ist ein Fahrkartenverkauf für die Stationen bis Betzdorf eingerichtet. Die Reisenden werden durch das Zuggespersonal, die Fahrkartenverkäufer sowie die Bahnsteigschaffner auf das Umsteigen aufmerksam gemacht.

— Eisenbahnunfall bei Puppen. In der Nacht vom 14. zum 15. d. M. ereignete sich, wie die „Allenst. Ztg.“ meldet, auf der Strecke Allenstein-Lyck bei Station Puppen (Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. Pr.) ein Eisenbahnunfall. Der 10 Uhr 19 Min. abends aus Puppen fällige Personenzug nach Allenstein stieß mit einem rangierenden Güterzuge zusammen; drei Personen, darunter der Postschaffner Ewald aus Allenstein, wurden schwer verletzt, der Postwagen und ein Wagen IV. Klasse zermüht.

— Verkauf des vormaligen Lübecker Personenbahnhofs in Hamburg. Der „B. B.-Ztg.“ wird aus Lübeck geschrieben, daß das Gelände des an der Spaldingstraße gelegenen früheren Bahnhofsgelbiets der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft am 1. d. M. an den Staat Hamburg verkauft worden sei, wie aus einem Antrag des Senats an die Bürgerschaft hervorgehe. Preußen habe den Ankauf abgelehnt. Der Flächenraum beträgt etwa 20560 qm. Der Preis ist auf Grund der festen Angebote, welche die Eisenbahn bei dem Anfang Januar d. J. von ihr eingeleiteten parzellenweisen Verkauf des Areals bereits erlangt hatte, auf 80 Mk für das Quadratmeter vereinbart worden.

— Eröffnung der Lokalbahn Seligenstadt-Volkach. Am 15. d. M. ist diese 10,63 km lange, unter Staatsverwaltung stehende vollspurige Lokalbahn für den Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben worden. Sie schließt in der Station Seligen-