Eisenbahn-Unfall bei Hugstetten

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 21

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-11072

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Hausmauern verurtheilt. Es ist zu erwarten, dass unsere städtischen Behörden und die Herren Architecten den Insolationsverhältnissen ihrer projectirten Neubauten mehr Gewicht beilegen als diess bis dato geschehen ist, denn eine richtige Vertheilung von Sonnenwärme und Licht ist bei städtischen Anlagen gewiss ebenso angezeigt, wie diejenige des Wassers oder sonst eines unentbehrlichen Bedürfnisses.

Zeit	Seite N-O		Seite S-O		Seite S-W		Seite N-W		Summe der 4 Temperaturbeobachtungen	Bemerkungen
	Temperatur	Differenz	Temperatur	Differenz	Temperatur	Differenz	Temperatur	Differenz		
	Celsius °		*Celsius* °		*Celsius* °		*Celsius* °		*Celsius* °	
Morgens 7 Uhr 15 Min.	16		15½		10		9		50½	Seite N-O u. S-O von d. Sonne beschienen
		+ ½		+ 2¼		+ 2		— ½		
„ 7 „ 45 „	16½		17¾		12		8½		54¾	
		— 3		— 1½		+ 1¼		+ ½		
„ 8 „ 15 „	13½		16¼		13¼		9		52	Kalte Luftwelle
		+ 2¾		+ 3		+ 1½		+ 3		
„ 8 „ 45 „	16¼		19¼		14¾		12		62¼	
		+ ¾		+ 2¾		+ ½		+ ½		
„ 9 „ 15 „	17		22		15¼		12½		66¾	
		— 1½		+ ½		— ¼		— ½		
„ 9 „ 45 „	15½		22½		15		12		65	
		— 3		+ ½		+ ½		+ ¼		* Seite N-O nicht mehr beschienen
„ 10 „ 15 „	*12½		23		15½		12¼		63¼	Sonne schwach bedeckt
		0		+ 1½		+ 1¾		+ ¾		
„ 10 „ 45 „	12½		24½		*17¼		13		67¼	* beginnt Bescheinung d. Seite S-W
		+ ¼		+ 1½		+ 3¾		+ 2		
„ 11 „ 15 „	12¾		26		21		15		74¾	Sonne hell
		+ 1		— 7½		— 4¼		— 1½		
„ 11 „ 45 „	13¾		18½		16¾		13½		62½	Sonne bedeckt
		— ¾		+ 2		+ 4¾		+ ½		
Mittags 12 „ 15 „	13		20½		21½		14		69	„ schwach bedeckt
		+ 1		+ 3⅓		+ 2½		+ 3		
„ 12 „ 45 „	14		24		24		17		79	„ hell
		+ 1		— 1½		+ 2		+ ½		
„ 1 „ 15 „	15		22½		26		17½		81	„ „
		0		— 5		— 3½		— 1½		
„ 1 „ 45 „	15		17½		22½		16		71	„ bedeckt
		— 1		— 1		— 5		— 3½		* Seite S-O nicht mehr beschienen
„ 2 „ 15 „	14		*16½		17½		12½		60½	Sonne bedeckt
		— 2		— 1		+ 5½		+ 3½		
„ 2 „ 45 „	12		15½		23		16		66½	Sonne schwach bedeckt
		+ 1¾		0		+ 2¾		+ 2		
„ 3 „ 15 „	13¾		15½		25¾		*18		73	* Seite N-W wird beschienen
		— ½		— ½		— 2¼		— 2¾		Sonne hell
„ 3 „ 45 „	13¼		15		23½		15¼		67	„ „
		— ¼		— ¾		+ 1¾		+ 1¼		
„ 4 „ 15 „	13		14¼		25¼		16½		69	„ „
		— ¾		— ¾		— 2¾		— 1¾		
„ 4 „ 45 „	12¼		13½		22½		14¾		63	„ „
		— 1¼		— 1½		— 7½		— 2½		
„ 5 „ 15 „	11		12		15		12¼		50¼	„ schwach bedeckt
		— 1		— 1½		— 2¾		— 1½		
„ 5 „ 45 „	10		10½		12¼		10¾		43½	„ bedeckt
Total für 22 Beobachtungen	302½		402½		409½		297¼		1411¾	
Mittlere Tagestemperatur jeder Hausseite:	13,7		18,3		18,6		13,5		16	mittlere Temperatur der 4 Hausseiten

Differenz der Temperatur für die beiden ber Sonne exponirten Hausseiten und für die beiden anderen = *4,8° Celsius.*

Eisenbahn-Unfall bei Hugstetten.

Das von dem grossherzogl. badischen Landgericht Freiburg hinsichtlich des Eisenbahn-Unfalles bei Hugstetten ergangene Urtheil liegt uns in definitiver Fassung vor. Mit Rücksicht auf das ungeheure Aufsehen, welches sowohl der Eisenbahn-Unfall selbst, als auch die nachfolgende Freisprechung sämmtlicher Angeklagten erregt hat, erscheint uns die wortgetreue Wiedergabe des Urtheils, namentlich aber der Urtheilsgründe als geboten.

Urtheil.

In der Strafsache gegen Anton Ambros, Alois Feser, Jakob Rupp, Norbert Kummel und Jakob Schlatterer, sämmtliche in Freiburg, wegen fahrlässiger Gefährdung des Eisenbahn-Betriebs und gegen die drei Letzteren überdies wegen mittelst Uebertretung einer Berufspflicht be-

gangener fahrlässigen Tödtung und Körperverletzung, hat die 1. Strafkammer des Grossherzoglichen Landgerichts zu Freiburg in der Sitzung vom 13. April 1883 für Recht erkannt:

Die Angeklagten Anton Ambros, Alois Feser, Jakob Rupp, Norbert Rummel und Jakob Schlatterer, sämmtliche in Freiburg, werden von der erhobenen Anklage, unter Verfällung der Grossh. Staatscasse in die Kosten, freigesprochen. V. R. W.

(gez.) Kiefer. Brunner. Dr. Kern. Ganter. Hornung.

Urtheilsgründe.

Am 3. September v. J. wurde auf der Bahnstrecke Münster-Kolmar-Freiburg ein Vergnügungs-Extrazug eingelegt, der für 1 200 Personen bestimmt war. Nach den gegenseitigen Vereinbarungen der Generaldirectionen der Eisenbahnen für Baden und Elsass-Lothringen hatte die Badische Eisenbahn-Verwaltung, von Station Kolmar beginnend, das Zugspersonal und die Locomotive, die Elsässer Eisenbahn-Verwaltung dagegen das Wagenmaterial zu stellen.

Am 2. September Abends 8 Uhr 30 Minuten fuhr das zur Bedienung des Vergnügungszuges bestimmte Personal mit Kurszug 288 und mit vorgespannter Locomotive „Kniebis" nach Kolmar ab. Andern Morgens wurde der von Münster kommende Theil des Extrazuges mit dem in Kolmar bereit gestellten Theile verbunden und es fuhr sodann der ganze vereinigte Zug, bestehend in einem Schutzwagen und 26 Personenwagen III. Classe, um 7 Uhr 40 Minuten in Kolmar ab. Derselbe kam wohlbehalten um 9 Uhr Vormittags in Freiburg an. Dem von hier aus abgesandten Fahrpersonal, bestehend aus Locomotivführer Jakob Schlatterer, Reserveheizer Josef Suter, Wagenwärter Ludwig Riffel, Zugmeister Jakob Rupp und den beiden Schaffnern Georg Adam Wild und Wilhelm Dengler, welche letztere beide nach der ausdrücklichen Bestimmung der Grossh. Generaldirection während der Fahrt Bremsen zu bedienen hatten, waren, da solches für die Grösse des Zuges als unzureichend erkannt wurde, von dem Stationsvorsteher in Kolmar die beiden Elsässer Schaffner Michael Martin und August Treter als Bremser beigegeben worden. Abends 8 Uhr 15 Minuten fuhr der Vergnügungszug mit einer Verspätung von 5 Minuten wieder aus dem hiesigen Bahnhof nach Kolmar ab. Die Wagenzahl hatte sich um einen Badischen Gepäckwagen, der für den Zugmeister hinter der Locomotive eingeschoben wurde, vermehrt, das Personal des Zuges blieb das gleiche, nur trat für den Wagenwärter Riffel der Wagenwärter Norbert Rummel ein. Etwa eine halbe Stunde vor der Abfahrt des Vergnügungszuges war ein heftiges Gewitter, verbunden mit wolkenbruchartigem Regen und Sturm, ausgebrochen, welches in verminderter Stärke auch noch andauerte, als der Zug den Bahnhof verliess. Mitten in dem zwischen Freiburg und Hugstetten gelegenen Mooswalde, zwischen den Bahnwart-Stationen 4 und 5, entgleiste der Zug, indem sich die Locomotive von demselben losriss, die Schienen verliess und sich in das auf der linken Seite des ungefähr einen Meter hohen Eisenbahn-Damms befindliche Wiesengelände einwühlte. Die Wagen fuhren noch eine Strecke weit auf dem Bahndamm weiter, stürzten aber dann zum grössten Theile übereinander und den Damm hinunter. In Folge dieser Katastrophe wurden 42 Personen sofort getödtet, 22 starben bald nachher in Folge der erhaltenen Verletzungen und 225 erhielten theils leichte, theils schwere Verletzungen, 13 Wagen wurden vollständig zertrümmert, 7 theilweise und nur acht blieben vollständig unversehrt. Auch die Locomotive mit dem Tender war nur unbedeutend beschädigt.

Die Grossh. Staatsanwaltschaft hat nun in der Annahme, dass die dem eben beschriebenen feststehenden Vorgange ursächlich zu Grunde liegende Gefährdung eines Eisenbahn-Transportes eine Folge der zu grossen Schnelligkeit, mit der der Vergnügungszug gefahren, gewesen sei, dass diese Schnelligkeit ihren Grund in dem Mangel jeder Bremswirkung gehabt habe und dass der Grossh. Oberbahninspector Anton Ambros, Assistent Alois Feser, Zugmeister Jakob Rupp, Wagenwärter Norbert Rummel und Locomotivführer Jakob Schlatterer, jeder im Bereiche seiner Dienstaufgabe, durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten diesen Mangel jeglicher Bremswirkung verschuldeten, gegen dieselben Anklage wegen fahrlässiger Gefährdung des Eisenbahnbetriebes und überdies gegen Zugmeister Rupp, Wagenwärter Rummel und Locomotivführer Schlatterer wegen damit zusammentreffender, mittelst Uebertretung einer Berufspflicht begangener fahrlässiger Tödtung und Körperverletzung erhoben. Hierbei wurde davon ausgegangen:

a) dass der Grossh. Oberbahninspector Ambros in seiner Eigenschaft als Bahnamts-Vorstand trotz der ihm Seitens der Grossh. Generaldirection der Grossh. Staatseisenbahnen gewordenen Weisung, dass das Bahnamt Freiburg von Kolmar ab und zurück das Personal des Extrazuges zu stellen habe, entgegen den Bestimmungen in den §§ 2 und 3 der Instruction über die Leitung und Ueberwachung des Fahrdienstes und des in § 16 Ziff. 2 der Dienstweisung für die Bahnämter unterliess, das der Bremsordnung und ihrem Anhang entsprechende Bremspersonal dem Extrazuge zuzuweisen und für die Unterweisung der beiden Badischen Schaffner Wild und Dengler, die nach Verfügung der Generaldirection während der Fahrt Bremsen zu bedienen hatten, darüber Sorge zu tragen, in welcher Weise dieselben die ihnen auferlegte zweifache Aufgabe zu vereinigen und zu vollziehen hätten;

b) dass Stationsassistent Feser, als selbstständig verantwortlicher Fahrdienstbeamter, bei der Abfertigung des Extrazuges, entgegen den §§ 2, 3 und 24 der erwähnten Instruction unterliess, dem Zuge das der Bremsordnung entsprechende Bremspersonal beizugeben und gleichzeitig weder die unter a) genannten beiden Badischen Schaffner Wild und Dengler über die Vereinigung ihrer Doppelaufgabe, noch die von dem Stationsvorsteher in Kolmar dem Zuge beigegebenen Elsässischen Bremser Martin und Treter, denen die Gefällverhältnisse der Bahn und die Bestimmungen der Badischen Bremsordnung unbekannt waren, vor dem Abgange des Zuges in geeigneter Weise belehrte, beziehungsweise für deren Unterweisung Sorge trug;

c) dass Zugmeister Rupp, der ebenfalls nach Massgabe der Bremsordnung für die richtige und der Bremsordnung entsprechende Bedienung der Bremsen verantwortlich ist, von vornherein unterliess, von dem Bahnamte bezw. dem Stationsbeamten das vorschriftsgemässe Bremspersonal zu verlangen, sodann ferner, entgegen der ihm obliegenden Verpflichtung (Instruction für Wagenwärter § 17 und § 34 seiner eigenen Instruction), weder dem vorhandenen Bremspersonal die bestimmten Bremsen zuwies, noch gemäss § 4 der Bremsordnung die unter b) genannten Schaffner Wild und Dengler und die dort aufgeführten Elsässischen Bremser Martin und Treter über ihre Verpflichtungen in geeigneter Weise unterrichtete und indem er weiter, trotz der ihm nach §§ 30 und 36 der Dienstweisung für die Zugmeister obgelegenen Pflicht, versäumte, seine besondere Aufmerksamkeit der Gangart des Zuges zuzuwenden und bei der aussergewöhnlichen Geschwindigkeit desselben für deren Mässigung durch Unterweisung des Locomotivführers und Veranlassung des Bremssignals Sorge zu tragen, auch entgegen der Bestimmung in §§ 4 und 6 der Bremsordnung die von ihm zu bedienende Bremse nicht vorschriftsgemäss handhabte;

d) dass Wagenwärter Rummel den Bestimmungen der Bremsordnung (§ 4) der Instruction für Wagenwärter (§§ 17 und 19) zuwider den ihm durch die erwähnten Instructionen angewiesenen Platz in dem Bremshäuschen des letzten Bremswagens ohne zureichenden Grund nicht einnahm, sich vielmehr, ohne dem Zugmeister die vorgeschriebene Meldung zu erstatten (§ 17 der Instruction für Wagenwärter) in das Häuschen des zweitletzten Wagens verfügte und sich hier, nachdem bei Abgang des Zuges auch der Elsässische Bremser Martin in diesem Häuschen erschien, weder um die Bedienung dieser, noch der übrigen Bremsen in dienstgemässer Weise bekümmerte;

e) dass Locomotivführer Schlatterer, entgegen der Bestimmung des § 18 der Instruction für Locomotivführer und Heizer, unterliess, seine gespannte Aufmerksamkeit auf das Spiel der Maschine zu richten und die gefahrbringende Geschwindigkeit des Zuges dadurch zu mässigen, dass er durch rechtzeitige Abgabe des Bremssignals (Signalordnung IV, 25, 26) den richtigen Gebrauch der Bremsen veranlasste.

Von diesen sämmtlichen Angeklagten wird sonach behauptet, dass jeder von ihnen durch Vernachlässigung der ihm obliegenden Dienstpflichten den Transport in Folge hierdurch bedingter übermässiger Schnelligkeit in Gefahr gesetzt hätten, wodurch ihre Strafbarkeit nach § 316 Abs. 2 des St.-G.-B. begründet werde. Ueberdies wird von der Anklage angenommen, dass Zugmeister Rupp, Wagenwärter Rummel und Locomotivführer Schlatterer im Sinne der §§ 222 und 232 des St.-G.-B. mit Uebertretung ihrer Berufspflicht in fahrlässiger Weise den Tod und die Körperverletzungen der zahlreichen bei der Katastrophe beschädigten Personen herbeigeführt, daher auch dieses weiteren ideal mit § 316 Abs. 2 des St.-G.-B. concurrirenden Vergehens schuldig seien.

Bei Prüfung und Beurtheilung dieser Anklagen musste in erster Reihe in Betracht kommen, ob erwiesen werde, dass der in Frage stehende Eisenbahntransport durch eine über das geordnete Mass schnelle Fahrt gefährdet worden sei. Erst nach Bejahung dieser Frage wäre im Einzelnen zu prüfen, in welchem Umfange ursächlichen Zusammenhanges die gefährdete schnelle Fahrt mit auf Dienstvernachlässigungen der einzelnen Angeklagten zurückzuführen sei. Hierbei dürfte nicht ausser Betracht gelassen werden, dass die Voraussetzungen des § 316, Abs. 2 des St.-G.-B. auch schon vor dem Eintritt der eigentlichen Entgleisung in einem ihr vorausgehenden Zeitpuncte vollendet vorliegen konnten und dass der

wesentliche Einfluss der überschnellen Fahrt auf die dadurch hervorgerufene Gefährdung des Transports seine strafrechtlichen Folgen im Sinne der erwähnten Gesetzesstelle auch dann noch finden könne, wenn ihr Einfluss sich mit weiteren zufällig eintretenden Ursachen verbunden hätte, wie denn auch die Voraussehbarkeit der Gefährdung für die bezüglichen Bediensteten keineswegs als eine Voraussetzung der Anwendung des § 316, Abs. 2 des St.-G.-B. erscheint.

Aus dem Ergebnisse der gepflogenen Hauptverhandlung vermochte der Gerichtshof die Ueberzeugung nicht zu gewinnen, dass die Schnelligkeit, mit welcher der Vergnügungszug fuhr, die alleinige oder auch nur mitwirkende Ursache der Gefährdung desselben war. Die hierüber gehörten technischen Sachverständigen schöpfen ihre Bemessung des Grades der Schnelligkeit zum Theil aus den Angaben einer Reihe von Insassen des Zuges und von Personen, die längs der Bahnlinie wohnen, zum Theil aus Berechnungen, welche unter Zuhilfenahme theoretisch abgeleiteter Formeln, in Anwendung auf Locomotiven von der Art der hier in Frage stehenden, aufgestellt wurden, zum Theil aus den Erfahrungen mehrerer mit der Locomotive „Kniebis" auf der Bahnstrecke Freiburg-Hugstetten vorgenommenen Versuchsfahrten. Es ist nun zwar richtig, dass eine grössere Anzahl mitfahrender und an der Bahn wohnender Personen versichert hat, der Zug sei mit grosser Schnelligkeit, wohl Schnellzugsgeschwindigkeit, gefahren. Eine wirkliche Messung der Schnelligkeit nach der Uhr, oder unter Beizug ähnlicher präciser Beobachtungsmittel wurde von Niemandem vorgenommen. Sind nun solche nur auf allgemeinen Eindrücken beruhende Geschwindigkeitsschätzungen an sich schon trügerischer Natur und zu sicheren Schlüssen nicht geeignet, so muss dies umsomehr bei finsterer Nachtzeit der Fall sein, wenn, wie im vorliegenden Falle, der Zug überfüllt ist und manche Personen, zum Theil durch das kurz vor der Abfahrt des Zuges ausgebrochene und noch während der Fahrt fortdauernde, mit gewaltigem Sturm und Regen verbundene Gewitter, theils in Folge der während des Tages genossenen Vergnügungen und Getränke aufgeregt und zu ruhiger Beobachtung wenig angethan sind. Indessen hat auch eine grosse Anzahl Mitfahrender oder neben der Bahn Wohnender bestimmt angegeben, dass ihnen keine zu grosse Schnelligkeit des Zuges aufgefallen sei, und darunter befanden sich Persönlichkeiten, welche schon nach ihrem Berufe geeignet sind, ein massgebenderes Urtheil über den Grad der Schnelligkeit, mit der gefahren wurde, abzugeben, wie Bahnwart Kraus und die Schaffner Wild, Dengler und Martin.

Aus theoretischen Berechnungen und geschehenen Versuchsfahrten kann für sich ein sicherer Schluss auf die Schnelligkeit des Vergnügungszuges vom 3. September v. J. mit Sicherheit nicht abgeleitet werden. Einzelne Sachverständige haben bei diesen ihren Berechnungen auch die Aussagen der Zeugen, welche eine grössere Schnelligkeit des Zuges bemerkt haben wollen, wesentlich mit in Verbindung gebracht und kamen auf diese Weise anfänglich auf eine *wahrscheinliche* Geschwindigkeit des Zuges von 72 *km* pro Stunde. Diese Behauptung hielten sie jedoch in der Hauptverhandlung nicht mehr mit sicherer Bestimmtheit aufrecht, sondern beschränkten sich darauf, die wahrscheinliche Geschwindigkeit des Zuges auf 60 bis 70 *km* pro Stunde zu schätzen. Bei den mit der Maschine vorgenommenen Versuchsfahrten, bei welchen bis zu einer Geschwindigkeit von 65 *km* pro Stunde aufgestiegen wurde, zeigte dieselbe stets noch einen ruhigen und sicheren Gang. Der sachverständige Zeuge, Maschineningenieur Behaghel, versicherte, dass mit der Maschine „Kniebis" bis zu 70 *km* Geschwindigkeit, auch mit Wagen, gefahren werden könne, ohne dass in dieser Schnelligkeit Gefahr liege. Die Sachverständigen konnten sich über die Frage, ob überhaupt in der unterstellten Schnelligkeit, wit welcher der Zug gefahren, eine Gefährdung desselben zu finden sei, nicht einigen. Während der eine derselben eine Schnelligkeit von 60 *km* schon für gefährlich hielt für die ein erhebliches Gefäll in sich schliessende Strecke Freiburg-Hugstetten, behaupten andere, es sei unmöglich, eine Grenze der Geschwindigkeit zu bezeichnen, von welcher eine Gefährdung gefunden werden muss; es hänge dies auch von anderen Umständen ab. Ein sachverständiger Zeuge, Professor Baumeister, versichert, die Beantwortung dieser Frage sei zugleich „Sache des Gefühls." Ein weiterer Sachverständiger will die Schnelligkeit des Zuges nur deshalb als gefahrbringend ansehen, weil das Schienengestänge der Bahn zu wenig Widerstandsfähigkeit hatte. Andere Sachverständige endlich halten die Beschaffenheit der Bahn und das Gestänge für derart gut, dass die Schnelligkeit des Zuges, auch wenn solche bis zu 70 *km* anstieg, denselben nicht gefährdet hätte, und schreiben deshalb das Schicksal des Vergnügungszuges durchaus einem andern, allerdings bis jetzt nicht aufgeklärten Umstande zu.

Es haben sich nun auch wirklich kurz nach der Entgleisung des Zuges Erscheinungen gezeigt, von denen jede für sich schon geeignet hätte sein können, den Zug in Gefahr zu setzen.

Wie nämlich der Grossh. Maschineningenieur Behaghel, der Grossh. Bahningenieur Nauss und Werkmeister Mayer versichern, fand sich beim Aufräumen unter dem Tender der Locomotive ein in der Form eines S gekrümmtes Schienenstück vor, von dem nicht aufgeklärt werden konnte, wie solches an den genannten Ort gekommen und wohin solches gehört.

Dem Maschineningenieur Behaghel war es insbesondere auffallend, dass weder die Lasche noch ein Laschenende an dem Schienenstück sich befand und es drängte sich ihm der Gedanke auf, es könne möglicherweise durch den wenige Minuten vor der Entgleisung des Vergnügungszuges von Hugstetten nach Freiburg gefahrenen Kurszug eine Schiene gebrochen sein und sich schräg über die Bahn gelegt haben.

Die Zimmerleute Wiehler und Gruhler haben angegeben, dass sie am Tage nach der Katastrophe, in der Nähe der Unglücksstätte, Schwellen wahrgenommen haben, die morsch geworden waren, und namentlich behauptet Gruhler, die Schwellen seien so morsch gewesen, dass er mit der Hand die Nägel aus denselben habe herausziehen können. Mit diesen Wahrnehmungen im Einklang deponirt der Zeuge Holzhändler Theobald, dass er in der Nähe der Stelle, wo seiner Ansicht nach die Locomotive den Bahndamm verlassen haben müsse, am 4. September v. J. mehrere Schwellen gesehen habe, denen die Köpfe abgefahren waren und dass das Holz dieser Schwellen ebenfalls morsch, wenn auch noch nicht ganz unbrauchbar gewesen sei. Nun sind allerdings die Sachverständigen der Meinung, dass in der Beschaffenheit solcher Schwellen ein die Entgleisung für sich erklärender Umstand nicht gesehen werden könne.

Festgestellt wurde aber ferner, dass am 14. März d. J. in der Nähe der Unglücksstelle ein kursplanmässiger Zug, welcher von Hugstetten nach Freiburg fuhr, abermals entgleiste und dass als Grund der Entgleisung Schienenbruch angenommen wird. Dieser Vorgang ist für die dem Gerichtshofe obliegende Beweiswürdigung um so erheblicher, als er sich auf einem Theile der Bahn zutrug, welcher bereits mit Stahlschienen von stärkerer Beschaffenheit als die der Entgleisungsstelle des Extrazugs vom 3. September v. J. belegt und überhaupt durch die ganze Beschaffenheit des Gestänges in höherem Grade gesichert war, da jener Zug nur vier Personen- und zwei Gepäckwagen umfasste und von einer gewöhnlichen Personenzugs-Locomotive geführt wurde und in keineswegs schneller, weil aufsteigender Fahrt sich bewegte.

Aber auch schon vor der Katastrophe vom 3. September v. J. traten an der Bahnstrecke Freiburg-Hugstetten erwiesenermassen von Zeit zu Zeit für die Mitfahrenden auffallende Erscheinungen zu Tage, die unaufgeklärt blieben.

Zugmeister Ludin, der schon 10 Jahre auf der Strecke Freiburg-Breisach fährt, hat schon mehrmals Schienenverkrümmungen zwischen Freiburg und Hugstetten wahrgenommen. Die gleiche Erfahrung machten Locomotivführer Philipps und Wagenwärter Albert Schott. Locomotivführer Georg Remmele verspürte auf der gleichen Strecke Schlingerbewegungen der Locomotive. Wilhelm Hettinger, der im Jahre 1879 Heizer auf dieser Strecke war, hat mehrmals ungewöhnliche Stösse der Locomotive in der Nähe der Unglücksstelle empfunden. Zugmeister Keicher bemerkte im Jahre 1877, dass zwischen Freiburg und Hugstetten die Maschine eine kurze Strecke weit wankte. Eine ähnliche Wahrnehmung hat auch schon Heizer Franz Kessler gemacht, welcher in den Jahren 1876—1880 diese Bahnstrecke befuhr. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

Der Bau der neuen Irrenanstalt in Basel wurde den Herren Architecten Gustav Kelterborn, Paul Reber, Cantonsbaumeister Reese und Walser übertragen.

Eine neue, richtigere Bezeichnung für die „Secundärbahnen" wird von dem bekannten Sprachreiniger Dr. Stephan vorgeschlagen. Für die schwankende Bezeichnung: Secundärbahnen, Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung etc. schlägt er vor den Namen: „*Nebenbahnen*" zu setzen. Wie wir zwischen Haupt- und Nebenflüssen, Haupt- und Nebenstrassen unterscheiden, so würde man in Zukunft von Haupt- und Nebenbahnen sprechen.

Monumentalbau in Metz. Es wird beabsichtigt, zur Aufnahme der vereinzelt oder in Massengräbern bestatteten Gebeine der in den Schlachten um Metz gefallenen Krieger einen Monumentalbau auf den Buttes Charles V zu Metz zu errichten, für welchen eine Summe von 625 000 bis 1 250 000 Fr. ausgeworfen wird. Die Ausarbeitung eines Entwurfes ist dem Garnisonsbauinspector Rettig übertragen worden.