

Falle um die südliche, nach dem Bahnhofe Buchholz zu gelegene Weiche. An dem Tage, an dem sich das Unglück ereignete, war ein von Annaberg kommender Zug in den Haltepunkt Buchholz eingefahren und hielt still auf dem richtigen Gleise. Die südliche Weiche war so gestellt, daß ein vom Bahnhof Buchholz kommender Zug in die Haltestelle einlaufen konnte. Hatte dieser Zug die Weiche vollständig passiert, also mit sämtlichen Wagen, so mußte sie umgestellt werden, um dem Zuge, der von Annaberg aus in Buchholz eingelaufen war, die Ausfahrt weiterhin zu ermöglichen. Das Unglück ist nach dem gerichtlichen Urteile und nach den Ermittlungen der Staatseisenbahn dadurch herbeigeführt worden, daß die fragliche Weiche umgestellt wurde, noch ehe der vom Bahnhofe Buchholz kommende Zug die Weiche vollständig passiert hatte. Die letzten Wagen dieses Zuges befanden sich noch auf der Weiche, als diese umgestellt wurde, und es kamen dadurch 3 Wagen zur Entgleisung. Diese Entgleisung hatte zur Folge, daß 4 Personen auf der Stelle getötet und 7 verletzt wurden. Von diesen 7 ist später noch eine gestorben. Das vorzeitige Umstellen der Weiche ist lediglich zurückzuführen auf die schuldhafte Tätigkeit des Stationschreibers Reinhardt. Er war es, der den Befehl gab, die Weiche umzustellen; und er gab nicht nur den Befehl, sondern er ermöglichte es überhaupt erst demjenigen Arbeiter, der das Umstellen besorgte, die Weiche in Bewegung zu setzen; denn die Einrichtung ist dort so getroffen, daß der Stationsvorsteher an einem Kurbelwerk die Weiche erst zu entriegeln hat. Nur wenn die Entriegelung vorgenommen ist, kann der Bahnarbeiter, der an dem Hebelwerk steht, überhaupt etwas an der Weiche vornehmen. Das hat nun Reinhardt getan, noch ehe er sich davon überzeugt hatte, daß der vom Bahnhof Buchholz kommende Zug die Weiche passiert hatte, indem er den Befehl gab, die Weiche umzustellen und die Ausführung dieses Befehls dadurch ermöglichte, daß er das Kurbelwerk in Bewegung setzte, welches die Weiche entriegelte. Die Schuld des Stationschreibers Reinhardt besteht — wie ich schon sagte — darin, daß er die Handlung, die ich eben bezeichnete, vornahm, ehe er sich die Überzeugung verschafft hatte, daß der einfahrende Zug die Weiche vollständig passiert hatte. Dabei hat er gegen die ihm bekannte fundamentale Bestimmung verstoßen, wonach an einem Weichenstellwerk so lange keine Tätigkeit vorzunehmen ist, als der Zug nicht die letzte zu durchfahrende Weiche des Stellereibereiches sicher verlassen oder im Stellereibereiche zum Stillstand gekommen ist.

Es ist nun die Behauptung aufgestellt worden, daß Reinhardt gar nicht in der Lage gewesen sei, diese

Vorschrift zu befolgen, und zwar aus dem Grunde, weil ihm hierzu bei den kurzen Aufenthaltszeiten der auf dem Haltepunkte kreuzenden Züge von je einer Minute, im Mangel von genügendem Hilfspersonal, keine Zeit zur Verfügung gestanden hätte. Das ist durchaus unrichtig. Es handelt sich im vorliegenden Falle um einen verhältnismäßig sehr einfachen Dienst auf dem Haltepunkte Buchholz. Zur Besorgung dieses Dienstes war dem Reinhardt zugewiesen ein Stationsgehilfe, dem der Telegraphen- und Fahrkartendienst oblag, und ferner ein Hilfsweichensteller, der die Bahnsteigsperrre und die Gepäckabfertigung zu besorgen hatte. Außerdem stand für die Zeit von $\frac{1}{2}$ 11 Uhr vormittags bis nachmittags 3 Uhr, d. i. in der Zeit, wo die beiden Zugkreuzungen liegen, ein Arbeiter zur Verfügung, dem die Bedienung des Stellhebels und die Mitbesorgung des Gepäcks oblag. Der Angeklagte selbst hatte lediglich die allgemeine Aufsichtsführung, die Zugabfertigung und die Bedienung des Kurbelwerkes zu besorgen, d. i. des Apparates, von welchem aus die Signale bedient und die Weichen ver- und entriegelt werden.

Daß dieser einfache Dienst auf dem Haltepunkte mit dem angeführten Personale recht wohl geleistet werden kann, leuchtet ohne weiteres ein.

(Sehr richtig!)

Die Verwaltung hat nach eingehender Prüfung der Verhältnisse keinen Anlaß gehabt, die Dienstverhältnisse auf dem Haltepunkte zu ändern. Auch hat der Dienstanachfolger Reinhardts, wie das Landgericht in seinem Urteile festgestellt hat, nach dem Unfalle den Dienst auf dem Haltepunkte mit demselben Personale übernommen und ausdrücklich erklärt, daß er mit dem Dienst fertig werde und daß das ihm beigegebene Personal zur Bewältigung des Dienstes, namentlich auch während der Zugkreuzungen genüge.

Der Angeklagte war in der Tat vollkommen in der Lage, ohne die Aufenthaltszeiten der kreuzenden Züge überschreiten zu müssen, sich vor der Entriegelung der fraglichen Einfahrtsweiche die Gewißheit zu verschaffen, daß der einfahrende Zug diese Weiche vollständig durchfahren hatte. Um sich davon zu überzeugen, brauchte er sich nicht etwa erst bis zu dem Punkte des Bahnsteiges zu begeben, von wo aus die Weiche übersehen werden konnte, sondern er brauchte, ohne seinen Standort am Kurbelwerke zu verlassen, mit der Entriegelung der Weiche, wie es die Vorschrift ausdrücklich zuläßt, nur so lange zu warten, bis der einfahrende Zug vor dem Ausfahrtsignal zum Stillstande gekommen war. Alsdann hätte er die Gewißheit gehabt, daß der Zug