

Gerichts

Zeitung.



Das Gesch unsre Masse, Gerechtigkeit unser Ziel.

Zeitschrift für Kriminal-, Polizei- und Civil-Gerichtspflege des In- und Auslandes, verbunden mit politischer Rundschau u. einem Feuilleton.

Erscheint wöchentlich dreimal: Dienstag, Donnerstag, Sonnabend (morgens) je 2-3 Bogen Folio.

Verantwortlicher Redacteur: W. Quanter in Berlin.

Donnerstag, den 19. Februar.

Abonnement: Im Deutschen Reich und in Oesterreich vierteljährlich 2 Mark 50 Pf. In Berlin einschließl. Bringerlohn { vierteljährlich 2 Mark 40 Pf monatlich 80 Pf

Inserate: die viergespaltene Petitzeile 40 Pf., die ganze Seite 210 Mark.

Verlag und Expedition: Gustav Behrend (Hermann Förstner) W. Charlottenstraße 27.

Alle Postanstalten des Deutschen Reiches nehmen für den Monat März Abonnements zum Preise von 84 Pf. auf die „Berliner Gerichts-Zeitung“ entgegen. Expedition der „Berliner Gerichts-Zeitung“, W., 27. Charlottenstraße 27.

Landgericht I. Erste Strafammer.

Am Abend des 9. September v. J. fuhr der Schnellzug Dresden-Rödera-Berlin um 11 Uhr 16 Minuten in den Anhalter Bahnhof ein. Es hatten sich dort ziemlich viel Personen eingefunden, um die mit dem Dresdener Schnellzug Angewandten abzuholen. Den Wartenden fiel es auf, daß der Stationsbeamte mit dem Ausdruck des Entsetzens dem heranbrausenden Zuge sehr lebhaft Zeichen gab; da jedoch der Schnellzug seine Fahrgeschwindigkeit nicht verminderte, so sahen alle ein, daß es zu einer furchtbaren Katastrophe kommen mußte; denn wenn der Zug mit voller Gewalt gegen den Prellbock fuhr, so mußte jeder Wagen in Trümmer zerstückelt werden. Das Publikum flüchtete deshalb so schnell wie möglich in die Wartehalle zur Seite des Bahnhofs.

Der Zug fuhr mit furchtbarer Gewalt gegen den Prellbock, so daß dieser förmlich rasiert wurde. Das Eisengitter, welches den Perron von dem Bahnkörper abschließt, zerbrach wie Glas, und die Lokomotive sprang auf den Perron, riß Rinnen in die Steinfliesen und bohrte sich in das Sandsteinmauerwerk ein. Der Zug bestand aus Lokomotive, Tender und neun Wagen. Die beiden ersten Wagen waren Packwagen; der erste dieser Wagen wurde völlig von den Achsen abgehoben, der Tender durchbrach die Stirnwand des Wagens, und der zweite Wagen lief auf den ersten auf. Die Personenwagen blieben völlig unverletzt, und die Passagiere kamen daher mit dem bloßen Schrecken davon. Die Angehörigen der im Zuge Befindlichen eilten, als wieder Ruhe eingetreten war, herbei, und sie waren überglücklich, die Ihrigen unverletzt zu sehen. Wie heiße Dankgebete wüden an jenem Abend zum Himmel gesendet worden sein, daß Gott in so väterlicher Fürsorge über den zahlreichen Menschenleben gewacht hatte.

Der Heizer sprang, als er sah, daß eine Katastrophe unvermeidlich war, von der Lokomotive. Der Lokomotivführer dagegen hielt todesmutig auf seinem Posten aus; an das eigene Leben dachte er nicht; er sah nur die Gefahr aller derer, die seiner Geistesgegenwart und Pflichttreue anvertraut waren, und wenn er auch wohl wußte, daß er wahrscheinlich zuerst seinen Tod finden müsse, so hielt ihn dies doch nicht ab, bis zum letzten Augenblick auf der Lokomotive zu verbleiben. Wie durch ein Wunder ist indes auch das Leben dieses heldenmütigen Beamten erhalten geblieben; denn der Lokomotivführer hat nicht die mindeste Verletzung erlitten, während der Heizer sich bei dem Sprunge eine Verletzung am Kopfe zugezogen hatte, die glücklicherweise auch nicht von Bedeutung war.

Der Unfall hat, trotzdem er so unerwartet glücklich verlief, dennoch großes Aufsehen erregt, und es wurde schon deshalb mit besonders peinlicher Sorgfalt die Untersuchung geleitet, um denjenigen, der den Unfall verschuldet, zu ermitteln und zur Verantwortung zu ziehen. Zwei Tage nach dem Unfall richtete die Eisenbahnbehörde noch an den Ersten Staatsanwalt vom Landgericht I die Mitteilung, daß ein Verschulden niemandem beizumessen sei. Erst durch mehrfache Versuche und Beratungen gelangte die Verwaltung zu der Ueberzeugung, daß der Lokomotivführer Bernhard Franz Daniel Kimmel, der sich so heldenhaft benommen hatte, der Schuldige sei, und dieser Beamte wurde der Gefährdung eines Eisenbahntransportes angeklagt.

Der Angeklagte ist seit 16 Jahren im Dienst, und er hat sich stets gut geführt und niemals auch nur den leisesten Anlaß zu irgendeinem Tadel geboten. Gerade diese Strecke, auf welcher das Unglück geschehen ist, befährt er seit einer Reihe von Jahren. Der Zug, um den es sich hier handelt, hatte in Rödera, wo ihn der Angeklagte übernahm, bereits 20 Minuten Verspätung, und um diese Verspätung möglichst wieder auszugleichen,

beschleunigte Kimmel die Fahrt so, daß er mit einer Schnelligkeit von 68 Kilometern in der Stunde fuhr. Dies ist indes keine Fahrgeschwindigkeit, welche das Zulässige übersteigt; denn Schnellzüge dürfen selbst 75 Kilometer in der Stunde zurücklegen. Der Zug war mit Carpenterebremse versehen, und diese hatte auf allen Stationen, zuletzt in Rudenwalde, vollkommen zuverlässig funktioniert. Bei der Einfahrt nach Berlin pflegte Kimmel an der Vorstraßebrücke zu bremsen; denn von dort ist nur noch eine Strecke von 1400 Metern zurückzulegen.

Nach seinen eigenen Angaben hat Kimmel auch am 9. September an dieser Stelle die Carpenterebremse in Bewegung gesetzt; aber zu seinem Schrecken bemerkte er, daß die Bremse versagte. Er rief sofort seinem Heizer zu, es werde wohl ein Unglück geben. Um nun alles zu thun, was in einem so gefährlichen Falle zu thun möglich ist, warf Kimmel das Steuer herum, und gleichzeitig öffnete und schloß er den Regulator; durch diese Thätigkeit wurde Gegenstand gegeben, und um noch mehr Sicherheit zu erlangen, öffnete er auch den Sandstreuer, das ist ein Apparat, durch welchen Sand vor die Räder geworfen wird, um dadurch die Reibung auf den Schienen zu vermehren und die Schnelligkeit herabzusetzen.

Durch diese Mittel, zu welchem der Lokomotivführer beide Hände verwenden muß, konnte jedoch der Zug nicht mehr zum Stehen gebracht werden, da die Strecke, welche noch zurückzulegen war, nicht genügte, — war doch seit dem vergeblichen Bremsen und dem Unfall nur eine einzige Minute verstrichen. Hätte aber Kimmel gar nichts gethan, um die Fahrgeschwindigkeit herabzumindern, so würde der Zug mit noch weit größerer Schnelligkeit in die Bahnhofshalle eingelaufen sein, und dann wäre das Unglück voraussichtlich geradezu entsetzlich geworden. Die Anklage behauptet nun, daß Kimmel unmöglich schon an der Vorstraße gebremst haben könne; denn selbst, wenn er dann nur Gegenstand gegeben, hätte der Zug noch rechtzeitig halten müssen. Ferner wird es als eine Fahrlässigkeit seitens der Eisenbahn-Sachverständigen angesehen, daß Kimmel nicht das Notsignal gegeben habe, durch welches dann dem Begleitungs-Personal der Befehl erteilt worden wäre, die Handbremsen zu benutzen.

Der Angeklagte gab an, daß er sich in großer Aufregung befunden; denn er habe schon drei Eisenbahnunfälle erlebt und kenne deshalb die Gefahr. Ihm sei es sicherer erschienen, alle maschinellen Schutzmaßregeln zu ergreifen, als das Notsignal zu geben; denn erstens habe er die Passagiere nicht erschrecken wollen, und dann sei er auch der Meinung gewesen, daß das Signal jedenfalls nicht gehört werden würde, da neben ihm in der Nähe des Bahnhofes mehrere Züge gefahren seien, die ebenfalls Signale gegeben hätten. Der Sachverständige, welcher in erster Linie über die technischen Fragen vernommen wurde, gab an, daß der Angeklagte unmöglich rechtzeitig gebremst haben könne, da er sonst unter allen Umständen den Zug hätte zum Stehen bringen müssen. Es sei auch unbedingt notwendig, das Notsignal in einem solchen Falle zu geben; denn das übrige Personal dürfe erst dann die Handbremse gebrauchen. Dieser Anschauung trat Herr Rechtsanwalt Halle mit Entschiedenheit entgegen. Man müsse doch den Fall in Betracht ziehen, daß einmal ein Lokomotivführer tot oder ohnmächtig während der Fahrt zusammenbräche; es müsse deshalb schon den Beamten gestattet sein, im Notfall eigenmächtig die Bremse zu gebrauchen, wie dies jedem Reisenden sogar zustehe.

Der Staatsanwalt führte aus, es lasse sich nicht verkennen, daß der Angeklagte sich bei der Gefahr selbst sehr heldenhaft betragen habe; eine Fahrlässigkeit aber habe er begangen, und zwar dadurch, daß er es veräumte, das Notsignal zu geben. Da die Sache indes

sehr milde liege, beantrage er, der Staatsanwalt, nur eine Woche Gefängnis.

Herr Rechtsanwalt Halle widersprach diesem Antrage. Der Angeklagte verdiene im vollsten Umfange Glauben; man müsse ihm deshalb auch zugeben, daß er rechtzeitig die Bremse in Bewegung gesetzt habe. Die Versuche der Sachverständigen seien nicht maßgebend, da sie unter völlig anderen Umständen stattgefunden hätten. Wenn einer von diesen Herren am 9. September am Platze des Angeklagten gestanden hätte, er würde jedenfalls den Kopf mindestens ebenso verloren haben. In der Studierstube und bei einem Versuch auf der Lokomotive, da sehe die Sache natürlich ganz anders aus, und wenn man nach langen Beratungen von vorneherein genau wisse, wie man sich verhalten sollte, dann werde man auch wohl leicht das Richtige treffen können. In der Dienstvorschrift über die Carpenterebremse stehe kein Wort von alledem, was die Sachverständigen jetzt für notwendig erklärten, und es sei bezeichnend, daß auch erst nach dem Unfall eine neue Dienstvorschrift erschienen sei, die auch das Versagen der Carpenterebremse behandle. Er, der Rechtsanwalt, halte juristisch die Gefährdung des Eisenbahntransportes schon mit dem Augenblick für eingetreten, in welchem die Carpenterebremse ohne Verschulden des Angeklagten versagte. Schon aus diesem Grunde müsse die Freisprechung erfolgen; denn es könne doch nur derjenige bestraft werden, der fahrlässig die Gefährdung herbeigeführt habe.

Der Gerichtshof erkannte auf 1 Tag Gefängnis. Die Fahrlässigkeit bestehe darin, daß der Angeklagte es unterlassen habe, das Notsignal zu geben. Die Gefährdung des Transportes sei nicht schon dadurch entstanden, daß die Carpenterebremse versagte, sondern erst dadurch, daß nicht die Handbremsen angewendet wurden, weil das Notsignal fehlte. Es spreche indes vieles zu Gunsten des Angeklagten, und namentlich sei es ihm hoch angerechnet worden, daß er in der Gefahr so todesmutig auf seinem Posten geblieben. Deshalb sei auf die niedrigste Strafe erkannt worden.

Amtsgericht I.

Achtundachtzigste Abteilung.

Der ehemalige Rechtsanwalt Martin Gläncke hatte es für gut befunden, die Rechtsgelehrsamkeit an den Nagel zu hängen und der leidenden Menschheit als Arzt „unter die Arme zu greifen“. Obwohl er niemals Medizin studiert hat, fiel es ihm nicht sonderlich schwer, sich die geringen Kenntnisse eines Naturarztes anzueignen. Wer da behaupten wolle: „Wasser thut's freilich nicht“, der würde mit den Naturheilkünstlern leicht einen unangenehmen Streit zu bestehen haben; denn diese behaupten, daß gerade das Wasser das alleinseligmachende Heilmittel sei, und daß die Medizin, welche die Wissenschaft verordnet, nur dazu da sei, einen an sich gesunden Menschen krank zu machen. Daß die wissenschaftliche Heilkunst solchen Angreifern entgegentritt, kann nicht Wunder nehmen, und so mußte es sich denn auch der „Naturarzt“ Gläncke gefallen lassen, daß er des Vergehens gegen die Gewerbe-Ordnung angeklagt wurde, weil er auf dem Schild geschrieben hatte: „Martin Gläncke, Rechtsanwalt a. D. und Naturarzt“.

Der § 147 Absatz 3 der Gewerbe-Ordnung lautet: „Mit Geldstrafe bis zu 100 Thalern und im Unvermögensfalle mit Haft wird bestraft, wer, ohne hierzu approbiert zu sein, sich als Arzt (Wundarzt, Augenarzt, Geburtshelfer, Zahnarzt, Tierarzt) bezeichnet oder sich einen ähnlichen Titel beilegt, durch den der Glaube erweckt wird, der Inhaber desselben sei eine geprüfte Medizinperson.“ Es war nun die Frage, ob die Bezeichnung „Rechtsanwalt a. D. und Naturarzt“ wirklich den Glaube erwecken könne, es handle sich

Seite eine Beilage.