

INHALT

Einleitung	7
Von der Eisenbahn und ihren Schrecken	8
Eisenbahnkrankheiten	11
Die Einführung der Eisenbahn im Großherzogtum Baden	13
<i>Vorgeschichte</i>	13
<i>Anreger und Anfänge</i>	14
<i>Planungen und Baubeginn</i>	20
<i>Jenseits von Badens Grenzen</i>	25
Die Eisenbahn zwischen Mannheim und Heidelberg	29
<i>Personal und Material</i>	34
<i>Die Eisenbahnverwaltung</i>	27
<i>Die „Eisenbahner“</i>	37
Eisenbahnunfälle im 19. Jahrhundert	42
<i>Erste Unfälle – europaweit</i>	44
<i>Unglücksfälle auf deutschen Bahnen</i>	47
Das Eisenbahn-Unglück bei Hugstetten I.....	51
Von der Schwierigkeit anzuhalten.....	54
Das Eisenbahn-Unglück bei Hugstetten II	58
Das Zugunglück bei Heidelberg 1882	61
<i>Ein Medizinstudent untersucht die Unfallfolgen</i>	68
<i>Unfallfolgen in der medizinischen Literatur</i>	76
Das Eisenbahn-Unglück bei Heidelberg 1900	78
Metapher Eisenbahn	86
Eisenbahn-Nostalgie.....	87
Dank.....	91
Quellen und Literatur	92

überfüllten Gassen einer Stadt bewegen, ist allenthalben auch mit größeren Erschütterungen und Unterbrechungen und mit einer Vielzahl von Unfällen zu rechnen. Das Umwerfen der Kutsche, das Durchgehen der Pferde, gingen keineswegs ab ohne Schrecken, es setzte die Reisenden aber, soweit bekannt, nicht unter Schock.²⁰

Die damals viel diagnostizierte und diskutierte *Eisenbahnkrankheit*, weiter unten wird davon noch ausführlicher die Rede sein, meinte eben nicht in erster Linie Knochenbrüche und andere durch Unfälle verursachte körperliche Verletzungen, es waren vor allem auch „die Nerven“, die der durch den Aufprall der Züge verursachte Schock zerrüttete. Die Folgen traten in der Regel mit Verspätung auf, führten zu Arbeitsunfähigkeit, Persönlichkeitsveränderungen, Irresein, gar zum Tod.²¹ Es drängt der Eindruck sich auf, als sei die *Eisenbahnkrankheit* gleichsam die ältere Schwester jener späteren Schocktraumata, an denen viele Soldaten litten, die in den Materialschlachten des Ersten Weltkrieges eine andere Art von gewaltiger Energieentladung erlebt hatten.²²

Bemerkenswert allerdings auch, daß manchem Zeitgenossen zufolge schon die geringeren Erschütterungen des Eisenbahnreisens ungeahnte Folgen sollten haben können, ohne daß die Fahrt durch einen Unfall unterbrochen worden sein musste.

EISENBAHNKRANKHEITEN

Der Autor Wolfgang Schivelbusch hat sich in seiner so erhellenden „Geschichte der Eisenbahnreise“ unter anderem damit befaßt, welche Krankheitsphänomene Mediziner, auch über Deutschland hinaus, mit dem Eisenbahn-Verkehr in Verbindung gebracht haben. Das Spektrum reicht dabei vom in Mitleidenschaft gezogenen Gesundheitszustand der auf offenem Führerstand arbeitenden Lokomotivführer und Heizer über gesundheitliche Beschwerden von Personal und Passagieren, die den während der Fahrt auftretenden Vibrationen zugeschrieben wurden, bis hin zu Versehrungen, wie sie eben bei Unfällen vorkommen konnten.²³ Als Beispiele lassen sich etwa die Erkältungen anführen, die man sich bei Tunnelpassagen angeblich zuziehen sollte. Oder Berufskrankheiten von Eisenbahn-Bediensteten wie die Abstumpfung des Gehörs infolge des stetigen Lärms und der allzu schrillen Töne der Lokpfeife. Auch Augenentzündungen und Abnahme der Sehkraft wurden diagnostiziert. Es sollen aber auch Harnverhaltungen, Blutungen und Aborte, wie man glaubte, auf das Konto der Eisenbahn gehen. Mit *maladie des mécaniciens* oder *Eisenbahnfieber* wurden gar eigene Termini gefunden.²⁴

Daß die neue Art zu reisen nicht zuletzt auch „die Nerven“, wenn nicht zu erschüttern so doch wenigstens zu reizen vermochte, glaubte man ebenfalls feststellen zu können. Jedenfalls sieht das Sigmund Freud in seiner zweiten Abhandlung zur Sexualität noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts so. Freuds Text ist, nebenbei bemerkt, im gleichen Jahr 1909 erschienen, wie Thomas Manns oben zitierte Erzählung. Freud erkennt in den auf der Eisenbahn auftretenden „rhythmischen, mechanischen Erschütterungen des Körpers“ die Stimulierungen sexueller Lust und zugleich deren Befriedigung. Und er schließt seine Überlegungen mit einer Figur, wie sie für psychoanalytische Argumentationsmuster typisch werden sollte: „Kommt dann die Verdrängung hinzu, die so vieles von den kindlichen Bevorzungen ins Gegenteil umschlagen läßt, so werden dieselben Personen als Heranwachsende oder

20 Vgl. dazu: Raulff, Ulrich: Das letzte Jahrhundert der Pferde. Geschichte einer Trennung, München, (3. Aufl.) 2016, Seite 39 ff.

21 Günther, Hans: Das Buch von der Eisenbahn, Stuttgart 1927, Seite 28/29.

22 Vgl. etwa u. a. Stevenson, David: 1914–1918. Der Erste Weltkrieg, Düsseldorf 2006, Seite 243 ff.

23 Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München 1977, Seite 106 ff.

24 Vgl. dazu Fischer-Homberger, Esther: Die traumatische Neurose. Vom somatischen zum sozialen Leiden; Bern, Stuttgart, Wien 1975, Seite 40/41.

Erwachsene auf Wiegen und Schaukeln mit Übelkeit reagieren, durch eine Eisenbahnfahrt furchtbar erschöpft werden oder zu Angstanfällen auf der Fahrt neigen und sich durch *Eisenbahnangst* vor der Wiederholung der peinlichen Erfahrung schützen. Hier reiht sich dann – noch unverstanden – die Tatsache an, dass durch Zusammentreffen von Schreck und mechanischer Erschütterung die schwere hysteriforme traumatische Neurose erzeugt wird. Man darf wenigstens annehmen, dass diese Einflüsse, die in geringeren Intensitäten zu Quellen sexueller Erregung werden, in übermäßigem Maße einwirkend eine tiefe Zerrüttung des sexuellen Mechanismus hervorrufen.²⁵

Es ist zu recht darauf hingewiesen worden, daß all diese negativen Zuschreibungen dem zügigen Ausbau des Schienennetzes, der raschen und stetigen Zunahme des Verkehrs, des wachsenden Aufkommens von Passagieren und Gütern auf der Bahn keinen Abbruch getan haben. Wenn gegen den Eisenbahnbau bei den Verantwortlichen und den Entscheidungsträgern Bedenken geltend gemacht wurden, dann waren sie finanzieller, wirtschaftlicher, sozialer, politischer oder ganz allgemein gesellschaftlicher Natur. Medizinische Argumente finden in diesen Kreisen dagegen kaum Gehör. Generell läßt sich sagen, daß die Eisenbahn seit den 1830er Jahren, nicht zuletzt von denjenigen, die auch die Entwicklung der englischen und amerikanischen Bahnen im Blick hatten, weit überwiegend als Vehikel des positiven Fortschritts wahrgenommen wurde. Als ein untrügliches Indiz hierfür mag gelten, daß von den zwischen 1835 und 1837 für 13 Eisenbahngesellschaften ausgegebenen Aktien mühelos das Zeichnungsziel erreicht wurde.²⁶ Die zivilisationskritischen Argumente dagegen blieben eher den Romantikern vorbehalten oder speisten sich aus gängigen Vorurteilen. Sie trübten jedenfalls nicht die generell positiven Aspekte. Mehr noch, die Eisenbahn galt bald nicht mehr nur als bloßes Verkehrsmittel, sie war Vehikel des allgemeinen technischen wie gesellschaftlichen Fortschritts, sie avancierte geradezu zu dessen Symbol.²⁷ Dessen ungeachtet blieb das Eisenbahnglück aber nicht nur literarisch, sondern auch im wirklichen Leben als ein drohend Schicksalhaftes, das dem Enthusiasmus und dem Fortschrittsglauben immer wieder Hohn zu sprechen schien, mehr oder weniger latent gegenwärtig.

Der erste große Eisenbahnunfall, so liest man, ereignete sich 1842 bei Belleville in Frankreich. Bei dem Zusammenstoß kamen fünfzig Menschen zu Tode.²⁸ Seither belegen zahlreiche weitere Unfälle mit gravierenden Folgen, daß die Furcht davor, entgegen allen statistisch gestützten Argumenten, so ganz aus der Luft gegriffen nicht war und ist.²⁹ Die Wucht der Erschütterung, das zeigt sich bis heute, bleibt dabei nicht auf das unmittelbare Unfallgeschehen beschränkt. Davon zeugt nicht zuletzt das Echo, das in jüngerer Zeit in Medien und Öffentlichkeit das bislang schwerste Zugunglück in der Geschichte der bundesrepublikanischen Bahn hervorgerufen hat. Bei der Entgleisung eines ICE starben im Jahr 1998 bei Eschede über 100 Menschen, zahlreiche Reisende wurden, zum Teil schwer, verletzt.³⁰

25 Freud, Sigmund: Drei Abhandlungen zur Sexualtheorie, in: S. Freud: Sexualeben, Studienausgabe Bd. 5, hrg. v. A. Mitscherlich, A. Richards, J. Strachey, Frankfurt/M. 1972, S 107. Bemerkenswert, daß Freud in einer späteren Ausgabe die Formulierung „sexueller Mechanismus“, das Fortschreiten der Industrialisierung nachvollziehend, um „oder Chemismus“ ergänzt hat.

26 Vgl. dazu Gall, Lothar: Eisenbahn in Deutschland: Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, in: Gall, Lothar; Pohl, Manfred (Hrg.): Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zu Gegenwart, München 1999, Seite 16 ff.

27 Vgl. Sieferle, Rolf Peter: Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart, München 1984, Seite 87 ff.

28 Ebenda, Seite 91.

29 Vgl. dazu die Liste unter https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_schwerer_Unfälle_im_Schienenverkehr, die doch nur solche mit wenigstens 50 Toten aufführt.

30 Vgl. König, Johann Günther: Pünktlich wie die deutsche Bahn? Eine kulturgeschichtliche Reise bis in die Gegenwart, Springe 2017, Seite 142.

DIE EINFÜHRUNG DER EISENBAHN IM GROSSHERZOGTUM BADEN

Vorgeschichte

Im Jahr 1882 fiel Pfingsten auf den 28. und 29. Mai. Das Wetter war herrlich, in Heidelberg wurden im Neckar 19 Grad Wassertemperatur gemessen. Und in Schwetzingen mußten Sonderzüge eingesetzt werden, um die Zahl der von auswärts kommenden Schloßgarten-Besucher zu bewältigen. „Selbst Chaisen und Leiterwägen waren in großer Anzahl eingetroffen. In all den schattigen Laubgängen [des Schloßgartens, HPJ] bewegten sich bunte Mengen. Viele Wirtshäuser waren bis in die hinteren Hofräume besetzt“ notierte die Heidelberger Zeitung am Tag danach. Aber auch Neckargemünd und Heidelberg selbst waren von Ausflüglern überfüllt.³¹ Wer nicht aus der allernächsten Umgebung kam, war mit dem Zug, mit der Großherzoglich Badischen Eisenbahn, angereist.

Keine 50 Jahre nachdem auf der sechs Kilometer langen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth erstmals auf deutschem Boden eine Eisenbahn fuhr, war das Reisen mit der Bahn für breite Bevölkerungskreise zu einer Selbstverständlichkeit geworden.³² Man reiste nicht mehr nur aus Notwendigkeit, sondern, wie in diesen Pfingsttagen des Jahres 1882, auch rein zum Vergnügen.

Die Vorgeschichte dessen ist, jedenfalls in ihren groben Zügen, jedermann bekannt:³³ Der Entwicklung der Dampfmaschine des James Watt von 1769 folgte kurz darauf die des Dampfwagens des französischen Artillerieoffiziers Clunot. Und der britische Ingenieur Trevithick baute 1801 nicht nur eine Dampfkuetsche, sondern auch die erste Dampflokomotive für Schienenbetrieb. Nachdem George Stephenson Weiterentwicklungen einen erheblichen Fortschritt gebracht hatten, fuhr 1825 in England zwischen Stockton und Darlington die erste Eisenbahn. George und Robert Stephenson

Groß. Badische Staats-Eisenbahnen.
Während der Pfingstfeiertage werden von hier nachstehende **Extra-personenzüge** abgefertigt:

I. Am Pfingstsonntag, den 28. Mai:

Heidelberg-Schwetzingen:
Heidelberg ab 8^o Abends
Schwetzingen an 8³⁰ "

Schwetzingen-Heidelberg:
Schwetzingen ab 8¹⁰ Abends
Heidelberg an 9⁰⁰ "

Heidelberg-Mannheim:
Heidelberg ab 7^o Abends
Bieblingen ab 7^o "
Friedrichsfeld ab 7¹⁰ "
Sedenheim ab 7²⁰ "
Mannheim an 7³⁰ "

II. Am Pfingstmontag, den 29. Mai:

Heidelberg-Schwetzingen:
Heidelberg ab 9³⁰ Vorm. 1^o Nachm. 8^o Abends
Schwetzingen an 9³⁰ " 1³⁰ " 9⁰⁰ "

Schwetzingen-Heidelberg:
Schwetzingen ab 10²⁰ Vorm. 4³⁰ Nachm. 8⁴⁰ Abends
Heidelberg an 10¹⁰ " 4³⁰ " 9⁰⁰ "

Heidelberg-Mannheim:
Heidelberg ab 7^o Abends
Bieblingen ab 7^o "
Friedrichsfeld ab 7¹⁰ "
Sedenheim ab 7²⁰ "
Mannheim an 7³⁰ "

Bei den Extrazügen zwischen hier und Schwetzingen wird in Planstadt und Eppelheim nicht angehalten.
Heidelberg, den 24. Mai 1882.
Bahnamt.

Main-Neckar-Eisenbahn.
Zu Theil II Tarifbest 4 des Deutschen-Sächsisch-Preussisch-Deutschen Getreide-Ausnahmetarifs ist mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. der VI. Nachtrag erschienen, welcher die Aufnahme der Stationen Lemberg pod zaukkiem und Przeworsk enthält. Exemplare sind bei den Verbaustationen erhältlich.
Darmstadt, den 20. Mai 1882.
Die Direction.

Soolbad Mappenu. (11)
Eröffnung am Pfingstsonntag den 28. Mai d. J.

Fahrplan für die Pfingstfeiertage 1882 der Großherzoglichen Staatsbahnen zwischen Heidelberg, Schwetzingen und Mannheim, Heidelberger Zeitung vom 27. Mai 1882, Stadtarchiv Heidelberg.

31 Heidelberger Zeitung, 30.5.1882, Seite 2.

32 Vgl. Mester, Bern: Partikularismus der Schiene. Die Entwicklung einzelstaatlicher Eisenbahnsysteme bis 1870, in: Langener, Ulrich; Rohmer, Karl Heinz (Hrg.): Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 bis 1985, Seite 197 f.

33 Vgl. dazu Stumpf, Berthold: Geschichte der deutschen Eisenbahnen, Mainz und Heidelberg 1961. Über die Technikgeschichte hinaus Schivelbusch, Wolfgang, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München 1977.

zeichneten für Plan, Bau und Betrieb der etwas mehr als 40 km langen Bahntrasse verantwortlich, für die sie eigens einen optimierten Lokomotiventyp entwickelt hatten. „Zum ersten Mal verbanden sich die Elemente schmiedeeiserner Schiene, Dampflokomotive, Transport von Waren und Personen zu einer Einheit. Allerdings bevölkerten neben den Zügen der Bahngesellschaft auch Privatwagen die Schienen, neben Lokomotiven zogen noch Pferde die Wagen. An einem Steilanstieg übernahm eine stationäre Dampfmaschine die Aufgaben der Lokomotiven.“³⁴ Trotz dieser Einschränkungen war es nicht zuletzt das Beispiel dieser nordenglischen Eisenbahn, das mit verantwortlich war für das auch andernorts einsetzende Interesse an dem neuen Verkehrsmittel.

Auf deutschem Boden folgte der ersten englischen Bahn 1835 die Verbindung zwischen Nürnberg und Fürth mit ihren bescheidenen sechs Kilometern Streckenlänge. In den Jahren danach wurden die Residenzstädte und wirtschaftlichen Zentren im Deutschen Bund jeweils zu Orten der Eisenbahnentwicklung. Dagegen fehlte zunächst und noch für lange Zeit eine Gesamtplanung für alle deutschen Territorien, auch wenn Friedrich List mit einem bereits 1827 veröffentlichten Aufsatz die Vision eines ganz Deutschland umspannenden Bahn-Netztes propagiert hatte. Dann aber verlief die Entwicklung rasant: Aus den 6 km Eisenbahnstrecke im Jahr 1835, waren 1839 bereits 240 km geworden, 1844 dann 1.742 km, 5.443 km waren es im Jahr 1849, 11.089 km im Jahr 1860, fast 20.000 km 1870 und 27.970 im Jahr 1875.³⁵

Die kapitalistische Industriegesellschaft hatte sich auf den Weg gemacht: „Abgesehen von ganz umgewälztem Segelschiffbau,“ schreibt Karl Marx nach der Mitte des Jahrhunderts, „wurde das Kommunikations- und Transportwesen daher allmählich durch ein System von Flußdampfschiffen, Eisenbahnen, ozeanischen Dampfschiffen und Telegraphen der Produktionsweise der großen Industrie angepaßt. Die furchtbaren Eisenmassen aber, die jetzt zu schmieden, zu schweißen, zu schneiden, zu bohren und zu formen waren, erforderten ihrerseits zyklische Maschinen, deren Schöpfung der manufakturmäßige Maschinenbau versagte.“³⁶

Anreger und Anfänge

Im Großherzogtum Baden begann der Eisenbahnbau mit der Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg. Bis es soweit war, sollte es freilich einige Jahre dauern. Die ersten Anregungen wurden im badischen Landtag bereits 1831 diskutiert. Einer derjenigen, die sich vehement für den Bahnbau einsetzten und immer wieder in diesem Sinne bei der Regierung intervenierten, war der Mannheimer Kommerzienrat Rudolph Ludwig Newhouse, Schweizer von Geburt und Tabakunternehmer, der im Bau und Betrieb einer Eisenbahn einen wesentlichen Beitrag zur volkswirtschaftlichen Förderung des Landesausbaus zu sehen meinte: „The country shall make railways and railways will make the country“ war das Motto seiner Denkschrift, die er 1833 an die badische Regierung richtete.

Newhouse war der Meinung, ein solches Projekt solle aus privaten Mitteln finanziert werden, weshalb er sich um entsprechende Kapitalgeber bemühte. Hinter einem Basler Komitee, als dessen Bevollmächtigter er agierte, standen die Bankhäuser Bischoff zu St.Alban und Ehinger & Comp, die sich aus dem Bahnbau und -betrieb ordentliche Gewinne versprachen.

34 Hörmann, Michael: Friedrich List und die Vorgeschichte der deutschen Eisenbahn, in: Friedrich List und seine Zeit. Nationalökonom, Eisenbahnpionier, Politiker, Publizist, 1789–1846. Katalog der Ausstellung zum 200. Geburtstag, hrg.v.d. Stadt Reutlingen, 1989, Seite 137.

35 Einen kurzen Überblick gibt Siefert, Rolf Peter: Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart, München 1984, Seite 93. Dazu auch Stumpf, Berthold: Geschichte der deutschen Eisenbahnen, Mainz und Heidelberg 1961, Seite 35ff. Einen leicht lesbaren Überblick, auch was all die Weiterungen betrifft, die mit der Einführung der Eisenbahn verbunden waren, gibt König, Johann-Günther: Pünktlich wie die deutsche Bahn? Eine kulturgeschichtliche Reise bis in die Gegenwart, Springer 2017.

36 Marx, Karl: Das Kapital, Marx-Engels-Werke, Band 23, Berlin 1969, Seite 405.

Bahndamm nach anhaltenden Regengüssen und starker Schneeschmelze auf etwa 25 m aufgeweicht hatte, so daß das Gleis unter dem fahrenden Zug nachgab.“¹⁸⁷

Waren die Ursachen auch äußerst verschieden, der Schrecken, den die Unfälle verbreiteten, war jedesmal derselbe.

DAS EISENBAHN-UNGLÜCK BEI HUGSTETTEN I

Am Abend des 3. September 1882 fuhr ein Personenzug, ein sogenannter Extrazug, der badischen Bahn von Freiburg nach Colmar. In den Unterlagen des Großherzoglichen Geheimen Kabinetts heißt es dazu: „Der vom 3ten September von Münster und Colmar nach Freiburg aus geführte Extrazug war mit 27 Personenwagen III. Klasse und 2 Zusatzwagen ausgerüstet und von 1200 Personen besetzt, um 8 Uhr 15 abends von Freiburg abgegangen. Bald nach seinem Abgang, während eines heftigen von Sturm und wolkenbruchartigem Regen begleiteten Gewitters, etwa um 8 Uhr 40 wurde bemerkt, daß die telegraphische Verbindung von Freiburg nach Colmar gestört sei und kurz nach 9 Uhr ertönte durch die elektrischen Läutewerke das Alarmzeichen. Der auf dem Bureau anwesende Vorstand des Bahnamtes Freiburg ließ mit möglichster Beschleunigung seine Maschine bereit stellen und fuhr mit dem nöthigen Hilfspersonal um 10 Uhr in der Richtung nach Hugstetten ab.

Gleichzeitig hatte er die zunächst wohnenden Ärzte von der Möglichkeit eines vorgekommenen Unglücks in Kenntnis setzen lassen, die ihrerseits sofort das Personal des Universitätsspitals benachrichtigten, so daß kurz nach 10 Uhr eine größere Anzahl Ärzte mit allem erforderlichen Verbandzeug etc. zu Wagen nach der inzwischen durch Boten gemeldeten, 5 ½ Kilometer unterhalb Freiburg gelegenen Unfallstelle abfuhr. Dort angekommen zeigte sich, daß die Maschine sammt Tender nebst einem größeren Theil der Wagen entgleist, letztere mehr oder weniger zertrümmert und leider zahlreiche Reisende getödtet oder verwundet waren.“¹⁸⁸

Die ersten Ärzte kamen mit Privatwagen zur Unfallstelle, ein, wie es hieß, „Hotelier“ und ein „Privatier“ hatten sie bereitwillig zur Verfügung gestellt. Verbandmaterial und die nöthigen Instrumente führten sie mit. Ihnen bot sich ein chaotisches Bild: „Das Unglück hatte an einer Stelle des Bahngeleises stattgefunden, welche die erste Hülfeleistung ungemein erschwerte. Auf der linken Seite (von hier aus gesehen [d.h. von Freiburg aus, HPJ]) hemmte sumpfiges Terrain und ein durch von Regen stark gefüllter, durch die entgleiste Lokomotive angestauter Graben den Verkehr. Nur über einige durch herübergeschaffte Bretter geschaffene Nothstege und durch einen der zertrümmerten Wagen hindurch konnten die Verwundeten und Todten auf die rechte Seite des Bahnkörpers, wo das Terrain weniger sumpfig war, herübergeschafft werden. Auch auf der rechten Seite war der Verkehr ungemein schwierig: Eine Hecke verlief längs des Bahnkörpers, umgestürzte Telegraphenstangen und zahlreiche Telegraphendrähte hemmten die freie Bewegung, der durch Regen erweichte Boden ließ die Hilfe bringenden Männer tief einsinken, so daß auch hier bald Nothstege durch Bretter usw. hergestellt werden mußten, der fortdauernde Regen, das Gebüsch erschwerte die Übersicht.“¹⁸⁹

Im akademischen Spital in Freiburg hatte man sich auf den ersten Hinweis des Bahnvorstandes hin vorsorglich auf einen Einsatz vorbereitet. Betten wurden in der chirurgischen Klinik und in anderen Abteilungen des Spitals bereitgestellt. Als die Ärzte am Unglücksort ankamen, waren Bewohner der umliegenden Ortschaften – von Hugstetten, Hochdorf und Buchheim – bereits mit Bergungsarbeiten

187 Kuntzemüller, Albert: Die badischen Eisenbahnen, Karlsruhe, 2. Aufl. 1953, Seite 138.

188 Den auf der Breisacher Bahn zwischen Freiburg und Hugstetten am Abend des 3ten September 1882 stattgehabten Eisenbahnunfall betreffend. Eisenbahnunglück bei Hugstetten vom 3. September 1882, 1882–1885, Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 60 Nr. 1488.

189 Bericht des Direktors der Chirurgischen Klinik, Prof. Dr. Maas, des Spitals zu Freiburg, Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 60 Nr. 1488.

beschäftigt. Der Platz war mit Fackeln und Laternen beleuchtet. Die Wagen, mit denen die ersten Ärzte eingetroffen waren, fuhren Verwundete nach Freiburg zurück. Auch „gut mit Stroh gepolsterte Wagen aus den Dörfern“ übernahmen den Transport von Verwundeten. „Nachdem der Zug mit den Ärzten und den Mannschaften der Feuerwehr angekommen war, wurden die schwerer Verwundeten in diesem untergebracht. Wie zufällig durch Dr. Oster festgestellt wurde, waren 10 Minuten vor zwei Uhr keine Verwundeten mehr an der Unglücksstelle aufzufinden.“¹⁹⁰ Auch die zunächst in den Häusern der Dörfer untergekommenen Verletzten waren nach Freiburg gebracht worden. „Zu erwähnen ist noch, daß eine leicht verwundete Frau einige Zeit im Walde herumirrte bis sie in einem Bahnwärterhäuschen für die Nacht Unterkunft fand; sie wurde am Morgen in die Klinik aufgenommen.“

Die Toten wurden am Unfallort auf einem Sammelplatz abgelegt. Todesursache waren in der Mehrzahl Schädelbrüche, Brüche der Halswirbelsäule, aber auch zunächst weniger tragisch erscheinende Verletzungen wie Brüche des Oberschenkels oder der Oberarme. Von einem Schneidermeister aus Colmar hieß es als Todesursache: „Quetschung am Hinterkopf, rechter Fuß abgerissen, Bruch des linken Unterschenkels.“¹⁹¹ Verletzungen, die zeigen, welcher Gewalteinwirkung die Menschen bei dem Unfall ausgesetzt waren.

Im Freiburger Klinikum gelang es noch in der Nacht, alle Verwundeten zu versorgen und die nötigen Operationen durchzuführen, „so daß um 8 Uhr morgens eine Pause in der ärztlichen Thätigkeit eintreten konnte“.¹⁹²

Wenn trotz der widrigen Umstände vor Ort Hilfe so schnell gelungen sei, so schließt Professor Maas, der die ärztliche Versorgung leitete, seinen Bericht an die Regierung, „so ist dieses allein durch die aufopfernde Thätigkeit aller Helfenden ermöglicht worden. Die Bewohner der umliegenden Dörfer, die Ärzte und älteren Mediziner, die Bahnverwaltung, die Mannschaften der Feuerwehr, Schutzleute und Gendarmen, hilfsbereite, thatkräftige Bürger der Stadt arbeiteten trotz aller ungünstigen Verhältnisse bis zur vollkommenen Erschöpfung viele Stunden hindurch.“¹⁹³

Im Hinblick auf die Ursachen des Unglücks war man sich offenbar rasch sicher, daß entgegen dem ersten Anschein die herrschende Wetterlage, also Gewitter, Sturm und starker Regen, als Auslöser nicht infrage kamen. Auf der anderen Seite war es zu diesem Zeitpunkt für wirklich stichhaltige Vermutungen noch zu früh: „Die Ursache des Unfalls ist zur Zeit noch nicht zuverlässig festgestellt. Der Zustand der Bahn war ein ordnungsgemäßer und es hat sich insbesondere die Vermuthung daß dieselbe durch den wolkenbruchartigen Regen vom Wasser unterspült gewesen sei als unzutreffend erwiesen. Die höheren Betriebs- und technischen Beamten waren in kürzester Zeit zur Stelle und im Laufe des Tages hat sich auch der Präsident des Gr[ößherzoglichen] Finanzministeriums in Freiburg eingefunden. Die gerichtliche Untersuchung ist im Gange und nach stattgehabtem gerichtlichen Augenschein ist alsbald mit Aufräumung begonnen worden. Ein vom Reichseisenbahnamt abgesandter Kommissair wird heute erwartet.“¹⁹⁴ So steht es in den Unterlagen.

Und in der Tat sollte sich zeigen, daß die Ursachen woanders als im Zustand der Gleisanlagen zu suchen und zu finden waren. Auf der Strecke, an der das Unglück geschah, kurz nach Freiburg, bei dem heute zur Gemeinde March gehörenden Ort Hugstetten, war eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 40 Stundenkilometer vorgeschrieben. In jener Zeit bestand die Bremsvorrichtung der Züge darin, daß auf einzelnen Waggons „Bremsen“ mitfuhren, die auf ein Signal der Lokomotive hin den Zug über ihre jeweilige Waggon-Bremse abzubremsen hatten. Auch an diesem 3. September fuhren, verteilt auf einzelne Waggons des aus 28 Wagen bestehenden Zuges, sechs Bremsen mit. Sie scheinen allerdings keine Bremsung durchgeführt zu haben: „Da der Sonderzug für die Rückfahrt

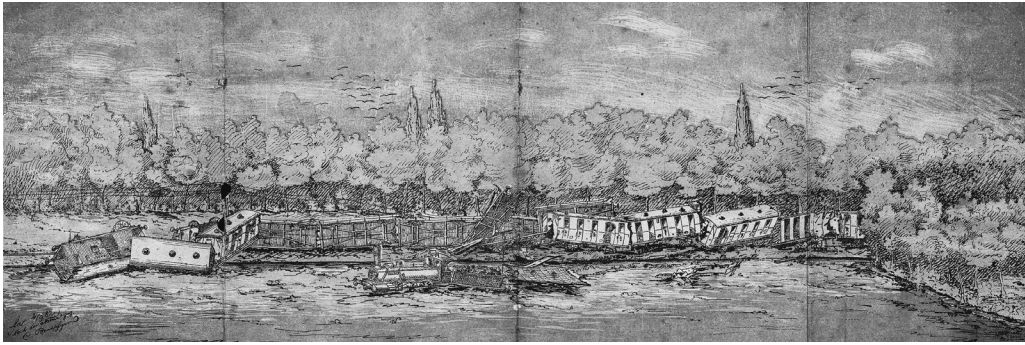
190 Alle Zitate ebenda.

191 Vgl. dazu die Liste der Toten in Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 60 Nr. 1488.

192 Ebenda.

193 Bericht des Direktors der Chirurgischen Klinik, Prof. Dr. Maas, des Spitals zu Freiburg, Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 60 Nr. 1488.

194 Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 60 Nr. 1488.



Das Eisenbahnunglück zwischen Freiburg und Hugstetten am 3. September 1882, Universitätsbibliothek Heidelberg, L 3016-1.

[nach Colmar, HPJ] für den allgemeinen Verkehr freigegeben worden war, kassierten zwei der sechs Bremser Fahrgeld, ein dritter erklärte seinem unerfahrenen Kollegen Funktion und Handhabung der Bremse; ein fünfter wußte nicht, ab wann er bremsen mußte, und der einzige Bremser, der das tat, wofür er bestellt war, zog in Unkenntnis der Strecke die Bremse nur leicht an.¹⁹⁵ Der Zug behielt also an der Stelle, an er hätte abbremsen sollen, seine volle Geschwindigkeit bei. Der Versuch des Lokpersonals, mit der Bremse des Tenders die Geschwindigkeit zu reduzieren, blieb wirkungslos. Die mit überhöhter Geschwindigkeit schlingernde Lok deformierte das Gleis auf einer Länge von über 200 Metern ehe sie den Bahndamm hinabstürzte. Die meisten der nachfolgenden Waggons wurden völlig zertrümmert. Die Bilanz am Ende: 64 Menschen fanden den Tod, 225 Reisende wurden eher mehr als weniger schwer verletzt. In Hugstetten hatte sich an diesem Tag das schwerste Eisenbahnunglück des 19. Jahrhunderts ereignet.¹⁹⁶

Die Zeitungen der Zeit berichteten ausführlich über die Katastrophe. Sie bestätigten den Eindruck, den zuvor schon die Ärzte bei ihrem Eintreffen am Unfallort hatten: „Die 2 oder 3 hintersten Waggons standen noch regelrecht auf den Schienen; dann kamen weitere 2-3 Waggons, die mit den Rädern in den Bahndamm eingegraben waren, aber noch aufrecht stunden; dann kam eine weitere Reihe Waggons in den merkwürdigsten Situationen. Der eine lag quer über, ein anderer stand vollständig da, ein dritter war auf den Kopf gestellt, ein vierter ganz zersplittert; einige Waggons waren über den Bahndamm hinunter gekommen; auch die Lokomotive hatte sich unter dem Bahndamm drunten in die Erde eingegraben; endlich lagen einzelne Waggons noch über der Maschine draußen, die offenbar über diese hinausgeschleudert wurden.“¹⁹⁷

Die Zeitungen wußten aber auch mehrere Ursachen aufzuzählen, worauf das Unglück zurückzuführen sein sollte: „Die Ursache der Entgleisung setzt sich mutmaßlich zusammen aus 1) vorschriftswidriges Besetzen eines Personenzuges mit einer Güterzugmaschine, 2) vorschriftswidrig rasches Fahren, 3) ungenügende Besetzung der Bremsen und 4) mangelhafter Zustand des Bahnkörpers.“¹⁹⁸

Die Gutachten der Sachverständigen, die in der Folge zu dem Unfall erstellt wurden, haben diese Vermutungen bestätigt. Die Suche nach Verantwortlichen endete damit, daß fünf beteiligte Bahnmi-

195 Ritzau, Hans-Joachim: Schatten der Eisenbahngeschichte. Ein Vergleich britischer, US- und deutscher Bahnen, Pürgen 1987, Seite 200 f.

196 Ritzau, Hans-Joachim: Das Eisenbahnunglück. Sicherheitsstreben und menschliche Tragik. In: Langener, Ulrich; Rohmer, Karl Heinz (Hrg.): Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835 bis 1985, Bd. 2, Berlin 1985, Seiten 477 f.

197 So stand es im Freiburger Boten vom 5. September 1882, Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 60 Nr. 1488.

198 Die Hugstetter Katastrophe. Verhandlung gegen Oberbahninspektor Ambros und Genossen vor der Strafkammer in Freiburg vom 9. Bis 13. April 1883. Stenographischer Bericht, Mannheim 1883, Seite 1. Die folgende Darstellung stützt sich auf diese Veröffentlichung.

tarbeiter angeklagt und vor Gericht gestellt wurden: Dem 62 Jahre alten Oberbahninspektor und Vorstand des Bahnamtes Freiburg Anton Ambros, dem 32 Jahre alten Stationsassistenten Alois Feser, dem 29 Jahre alten Zugmeister Jakob Rupp, dem 59 Jahre alten Wagenwärter Robert Rummel und dem 35 Jahre alten Lokführer Jakob Schlatterer wurde vorgeworfen, durch ihr vorschriftswidriges Verhalten den Unfall herbeigeführt zu haben.

Der Oberbahninspektor sollte es entgegen den Weisungen und der Dienstvorschrift unterlassen haben, dem Zug das entsprechende Bremspersonal in ausreichender Zahl zuzuweisen. Den Stationsassistenten traf der gleiche Vorwurf, er sollte überdies vergessen haben, das vorhandene Zugpersonal über die Bremsvorschriften zu belehren und entsprechend einzuweisen. Der Zugmeister sollte es versäumt haben, dem vorhandenen Personal die jeweilige Bremse zuzuweisen. Dem Wagenwärter wurde vorgeworfen, den vorgeschriebenen Platz im Bremshäuschen des letzten Wagens verlassen und sich, ohne den Zugmeister zu informieren, in das Bremshäuschen des vorletzten Wagens begeben zu haben. Der Lokführer schließlich sollte es versäumt haben, „seine gespannte Aufmerksamkeit auf das Spiel der Maschine zu richten, und die Gefahr bringende Geschwindigkeit des Zuges dadurch zu mäßigen, daß er durch rechtzeitige Abgabe des Bremssignals (Signalordnung IV 25,26) den richtigen Gebrauch der Bremsen veranlasste [...]“.¹⁹⁹ All diese Versäumnisse seien Auslöser dafür gewesen, „daß der mit etwa 1200 Personen angefüllte Zug, infolge der durch den Mangel jeglicher Bremswirkung entstandenen gefährvollen Geschwindigkeit entgleiste, durch welche Entgleisung – abgesehen von dem materiellen Schaden – 64 Personen theils sofort theils in Folge der erlittenen Verletzungen starben und weitere 225 Personen zum Theil sehr erheblich verletzt und an ihrer Gesundheit beschädigt wurden, einen Erfolg, welchen die beim Zuge anwesenden Zugmeister Rupp, Wagenwärter Rummel und Locomotivführer Schlatterer als naheliegende Folgen ihrer Versäumnisse hätten vorhersehen können [...]“.²⁰⁰

So jedenfalls lautete die Anklage.

VON DER SCHWIERIGKEIT ANZUHALTEN

Alle Lokomotiven haben, so beschreibt ein Lexikoneintrag aus den 1970er Jahren den hochentwickelten Stand der Technik im „analogen Zeitalter“ „eine vom Führerbremseventil aus betätigte Luftdruckbremse, die am ganzen Zug wirkt, einen Sandstreuer, um beim Anfahren und Bremsen zur Erhöhung der Reibung, Sand vor die Räder bringen zu können [...]“ Und unter dem Lemma „Eisenbahn“ werden auch in früheren Jahren eingesetzte Bremsverfahren skizziert: „Zunächst bremste allein die Lokomotive die auflaufenden Wagen, später saß auf jedem ein Bremser [...]“ Und schließlich: „Dampflokomotiven können mit den Zylindern bremsen, wenn sie Luft ansaugen und der Gegendruck dieser Luft bei der Ausströmung ins Freie gedrosselt wird: *Gegendruck- oder Repressionsbremse*.“²⁰¹ Das ist allerdings eine recht verkürzte Darstellung, so daß, zum richtigen Verständnis, aber ohne sich in allzu viele technische Details zu verlieren, ein genauerer Blick auf die Entwicklung der an den Zügen eingesetzten Bremssysteme lohnen mag.²⁰²

Einen tonnenschweren Zug in Bewegung zu setzten, war das eine, ihn – rechtzeitig! – wieder zum Halten zu bringen, ein anderes. Zweifellos verlangte im Falle der Eisenbahn, im Unterschied zu den bis dahin gebräuchlichen Fahrzeugen wie Kutschen, Fuhrwerke und Karren aller Art, die Frage der Bremsen eine technisch ausgefeiltere Lösung. Da war die mehr oder weniger hohe Geschwindigkeit

199 Ebenda, Seite 4.

200 Ebenda.

201 Brockhaus-Enzyklopädie, Band 11, Wiesbaden 1970, und Band 5, Wiesbaden 1968.

202 Vgl. dazu den zwar populären, aber grosso modo doch genauen Überblick in: Rossberg, Ralf Roman: Geschichte der Eisenbahn, Künzelsau 1977, Seite 397 ff. Ein Überblick über unterschiedliche Bremssysteme findet sich auch in dem Wikipedia-Artikel „Druckluftbremse (Eisenbahn)“.

Folge erst psychische Symptome, eben nur als Symptome, auftreten. Deutlich war das vor allem dort geworden, wo er, der zeitgenössischen Literatur folgend, die Ursachen nichtorganischer Traumata den Erschütterungen der Wirbelsäule zuordnet, wie sie demnach bei jenen Reisenden statt gehabt haben sollen, von denen er vermutet, daß sie mit dem Rücken zur Fahrtrichtung und angelehnt an die Rückwand ihres Coupés gesessen hatten. Nicht nur körperliche Verletzungen, auch psychische Traumata werden also körperlichen Ursachen zugeschrieben, denen wiederum materiale Einwirkungen vorausgehen. Allerdings lässt sich bei der Lektüre doch auch spüren, daß Jüngsts Gedankengang merklich eine Unsicherheit und seiner Argumentation eine gewisse Ratlosigkeit anhaften. Sie führen freilich nicht über den Stand der zeitgenössischen Fachdiskussion hinaus, sondern – vielleicht gerade wegen seiner Kenntnishaftigkeit der Fachliteratur – in eine gewisse Indifferenz: „Die **Pathogenese** der in Rede stehenden Erscheinungen ist noch in hohem Grade unklar, wie denn auch ein eigentlich wissenschaftlicher Name für dieselben fehlt. Die *primären*, gleich nach der Verletzung auftretenden bezeichnet man allgemein als *Commotion* oder *Shok*, Namen, die das einzige Positive enthalten, was man darüber weiss, nämlich die Aetiologie. Was aber in Gehirn und Rückenmark vorgeht, wodurch so schwere Funktionsstörungen gesetzt werden, die sich das einmal auffallend rasch wieder reparieren, das anderemal in Permanenz erklären, das entzieht sich vorläufig unserem Urtheil.“³⁰² Und an anderer Stelle mit anderer Akzentuierung: „Wenn es uns hiernach schon schwer wird, uns eine Vorstellung über die Art der Einwirkung mechanischer Gewalt auf das Centralnervensystem zur Hervorbringung von Commotionserscheinungen zu machen, so ist dies gewiss noch schwerer in Betreff der *Einwirkung psychischer Affecte*, des Schreckens und der Furcht. Verschiedene Beobachter glauben nämlich, dass letztere ebenfalls Antheil haben an der Genese der Railway spine. Ihr Einfluß zeigt sich in der [...] Art der Bewusstlosigkeit, dem psychischen Shok, der eine Folge momentaner Herzschwäche und acuter Gehirnämie ist.“³⁰³ Die Argumentation bewegt sich ganz im Rahmen einer gewissen Mechanik: Ein *Ereignis* zeitigt Einwirkungen, das *Erlebnis* spielt noch keine Rolle.

DAS EISENBAHN-UNGLÜCK BEI HEIDELBERG 1900

In der Erinnerung gegenwärtiger als das Unglück vom Mai 1882 ist, wie es scheint, der Eisenbahnunfall, der sich in Heidelberg am 7. Oktober 1900 ereignete. Nicht daß in den Jahren dazwischen der Eisenbahnverkehr in Baden ohne Zwischenfälle verlaufen wäre: Nicht weit vom Ort des Pfingstunglücks von 1882, also zwischen Wieblingen und Heidelberg, schon auf Heidelberger Gemarkung, geschah es am 22. August 1896, daß zwei Güterzüge zusammenstießen. Im Vergleich zu vielen anderen Unfällen auf den ersten Blick keine große Sache, wenn da nicht Personen zu Schaden gekommen wären. Der Wagenwärter Georg Koch aus Leimen verlor sein Leben, der Bremser Josef Jünger wurde verletzt. Schuld sollte ein Bahnwärter in Wieblingen gewesen sein, der „die Züge unrichtig signalisiert habe.“³⁰⁴

Oder, wieder im Blick auf das Jahr 1900, der Unfall zwischen Singen und Konstanz, wo am 28. August ein Schnellzug aufgrund zu hoher Geschwindigkeit entgleist war. Drei Menschen verloren ihr Leben, neun wurden verletzt.³⁰⁵

Oder, um ein letztes Beispiel anzuführen, von dem die Heidelberger Leser am 23. Juni 1900 erfuhren: Am Abend zuvor, also am 22. Juni, waren auf der Strecke zwischen Mannheim und Fried-

302 Jüngst, Carl: Bericht über den Eisenbahnzusammenstoß auf dem Heidelberger Bahnhof am 29./30. Mai 1882 nebst Bemerkungen über Störungen des Centralnervensystems nach Eisenbahnunfällen, in: Zeitschrift für Heilkunde, Band IV, Heft 1, Prag und Leipzig 1883, Seite 320.

303 Ebenda, Seite 322.

304 Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 60 Nr. 1482.

305 Ritzau, Hans-Joachim: Schatten der Eisenbahngeschichte. Ein Vergleich britischer, US- und deutscher Bahnen, Pürgen 1987, Seite 208.

richsfeld einige Waggons eines Güterzuges entgleist und blockierten die Strecke. Personen waren in diesem Fall glücklicherweise nicht zu Schaden gekommen. Lediglich trafen die Reisenden der nachfolgenden Personenzüge, die über Schwetzingen umgeleitet werden mussten, mit erheblicher Verspätung in Heidelberg ein.³⁰⁶

Ganz anders lagen die Dinge bei dem Unfall am 7. Oktober des gleichen Jahres 1900.

So dramatisch die Auswirkungen dieses Unfalls waren, so trivial, ja kurios erscheint, auf den ersten Blick und aus heutiger Sicht die Unfallursache.

Um 18.30 Uhr verließ ein Lokalizug den Bahnhof Neckargemünd in Richtung Heidelberg. Es herrschte an diesem Sonntagabend offenbar ein ungewöhnlich hoher Andrang von Ausflüglern, so daß der Zug nicht nur außerordentlich gut besetzt war, sondern etliche Fahrgäste am Bahnhof Neckargemünd zurückbleiben und auf die nachfolgenden Verbindungen verwiesen werden mussten. Obgleich auf dem Zug, wie später zu erfahren war, drei Schaffner mit dem Fahrkartenverkauf beschäftigt waren, war es ihnen wegen der Überfüllung der Waggons nicht möglich gewesen, bis zum Bahnhof Heidelberg-Karlstor alle Reisenden abzufertigen. Um das aber sicher zu stellen, wurde der Zug kurz hinter Schlierbach auf Höhe des Hausackerweges angehalten! Ein Verfahren, heute unvorstellbar, damals nicht unüblich, in diesem Falle fatal.

Der junge Beamte, der an diesem Abend am Bahnhof Karlstor Dienst tat, sah vom Bahnsteig aus den Zug sich nähern, begab sich in sicherer Erwartung der Zugeinfahrt in sein Büro und meldete nach Neckargemünd bzw. Schlierbach für den Nachfolgezug die Strecke frei. Daß der Lokalizug kurz vor Einfahrt in den Karlstorbahnhof angehalten hatte, war ihm entgangen. Die Folge war, daß der Kurszug, der in Neckargemünd planmäßig auf die frei gemeldete Strecke geschickt wurde, wenig später, wie es hieß, „mit voller Wucht“ auf den auf der Strecke haltenden Lokalizug auffuhr.³⁰⁷

Den Rettungskräften, herbeigerufen durch das Läuten der Glocke der Heidelberger Heiliggeist-Kirche, bot sich ein Bild der Verwüstung: Die Lok des auffahrenden Zuges hatte die letzten Waggons des Lokalzuges ineinander geschoben. Mehr als 80 Menschen wurden, zum Teil sehr schwer, verletzt. Fünf Personen fanden noch am Unfallort den Tod. Ein Fahrgast, der den Unfall unverletzt überlebt hatte, hat den Moment des Zusammenpralls geschildert: „Beim Hausacker [also zwischen dem heutigen Heidelberger Ortsteil Schlierbach und dem Heidelberger Bahnhof Karlstor, HPJ] fuhr unser Zug sehr langsam, vielleicht stand er ganz, das kann ich nicht genau angeben, als man plötzlich das Rollen des hinter uns herbrausenden Kurszuges hörte. Ein zum Fenster hinausschauender Passagier machte im gleichen Augenblick verzweifelte Anstrengungen, aus dem Fenster ins Freie zu gelangen. Ich hatte an die Kante einer Bank mich angelehnt, sprang in die Höhe, im gleichen Augenblick gab es auch schon einen furchtbaren Stoß und Krach, worauf ein schreckliches Schreien, Stöhnen und Wimmern antwortete. Ich fühlte mich an beiden Füßen ein wenig festgeklemmt, zugleich drang ein unerträglich heißer Wasserdampf gegen mich vor. Einen Augenblick gab es durch Zugluft ein wenig Kühlung, zu gleicher Zeit bekam ich meine Füße frei, kletterte über das Gepäcknetz – einen andern Weg gab es nicht – in das nächste Abteil und gelangte von da durchs Fenster ins Freie.“³⁰⁸

In der Frühe des nächsten Tages, am 8. September 1900, meldete Amtsvorstand Pfister telegraphisch an das Großherzogliche Geheime Kabinett: „gestern abend gegen ½7 uhr fuhr Kurszug von neckargemünd auf den vor einfahrt auf station Karlsthör haltenden lokalzug. vier passagiere des lokalzuges todt, 39 meistentheils schwer verwundet, alle sofort Krankenhaus verbracht. mehrere leichtverletzte. 3 lokalzugwagen zertrümmert, eisenbahngelhilfe weibert [sic], der Kurszug vorzeitig einfahren lassen, verhaftet. Unglücksstätte militärisch abgesperrt.“³⁰⁹

306 Heidelberger Zeitung vom 23.6.1900, Seite 2.

307 Vgl. dazu und zum Folgenden das Extrablatt und die Ausgaben der Heidelberger Zeitung vom 8. bis 12. und vom 15. bis 16.10.1900.

308 Heidelberger Zeitung vom 8. Oktober 1900, Seite 3.

309 Dazu und zum Folgenden: Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 60 Nr. 1482.

Für die Versorgung der Unfallopfer sorgte wieder, wie schon an Pfingsten 1882, das Personal des akademischen Krankenhauses mit seinem Chefarzt Professor Czerny. In einem Telegramm an Oberhofmarschall Andlaw informierte Czerny den Großherzog, der sich auf der Mainau aufhielt, über den Einsatz: „Vom gestrigen Eisenbahnunglück kommen 36 verwundete und 4 Tote, Busch, Karlstein, Munter, Werner ins Krankenhaus. Heute Nacht starben Hassel und Frey. Verletzungen meist schwer. Etwa 10 leichtere Verletzungen in der Stadt.“

Anderthalb Monate später gingen die nunmehr offiziellen Opferzahlen durch die Bezirksregierung nach Karlsruhe an das Großherzogliche Geheime Kabinett. Demnach verloren sieben Personen ihr Leben, zwei stammten aus Mannheim, fünf aus Heidelberg. Von den Verwundeten, die ins Krankenhaus eingeliefert worden waren, stammten 14 Personen nicht aus Heidelberg. Die meisten wiederum aus Mannheim, aber je eine Person auch aus Berlin, Frankfurt und aus Lukau; zwei Personen kamen aus Speyer. Von 92 Personen hieß es, sie seien „in Privatpflege untergebracht“. Im Januar des Folgejahres erging die ergänzende Mitteilung nach Karlsruhe, daß der aus Frankfurt stammende Kaufmann Karl Glentzer im Krankenhaus schließlich an den Unfallfolgen verstorben sei.³¹⁰

Für den Einsatz der Krankenhaus-Mitarbeiter fand der Großherzog die zeitgemäße Würdigung: „Seine Königliche Hoheit der Großherzog haben sich unter dem 2ten Februar [1901, HPJ] gnädigst bewogen gefunden, dem Assistenten der chirurgischen Klinik und Privatdozenten für Chirurgie in Heidelberg Dr. Walther Petersen und dem Verwalter des akademischen Krankenhauses in Heidelberg Oberrechnungs Rath Heinrich Trunzer das Ritterkreuz II. Klasse mit Eichenlaub des Ordens vom Zähringer Löwen zu verleihen.“³¹¹

Anders als das Unglück vom Mai 1882 geschah dieser Unfall nicht mitten in der Nacht, sondern gegen sieben Uhr abends, und unmittelbar vor der Stadt. So fanden sich direkt nach dem Ereignis und auch noch am nächsten Tag zahlreiche Schaulustige am Unfallort ein. Vielleicht ist die Tatsache, daß viele Heidelberger die Verwundeten und die Verwüstungen mit eigenen Augen hatten sehen können, der Grund dafür, daß das Ereignis mehr als andere in Erinnerung und auch in Erzählungen gegenwärtig geblieben ist.

Während die Verletzten im akademischen Krankenhaus versorgt worden waren, fand die Beisetzung der Unfalltoten auf dem Bergfriedhof an einer Stelle statt, „die von der Stadt zur Verfügung gestellt worden ist. Der Platz liegt auf der westlichen Seite des Friedhofs gegen die Straße nach Rohrbach zu. In seiner Mitte erhebt sich eine einzelne Fichte und um diese herum sind die Gräber im Halbkreis angeordnet.“³¹²

Die Klärung der Unfallursache und damit auch der Schuldfrage bedurften in diesem Fall scheinbar keiner umfangreichen Untersuchungen. „Der junge, 21jährige Beamte namens Weipert, der dafür verantwortlich gemacht wurde, versuchte nicht, sich der Verantwortung zu entziehen: Er sah den Lokalzug kommen und taxierte: bis ich an den Apparat gehe und nach Schlierbach das Zeichen gebe, ist der Lokalzug im Bahnhof. Der Zug fuhr aber eben nicht, wie Weipert angenommen hatte, im gleichen Tempo weiter, sondern hielt beim Hausacker an. Als Weipert wieder auf den Perron trat und der Zug noch nicht da war, wurde ihm sofort die Gefahr klar, er lief schnell wieder zum Apparat und telegraphierte nach Schlierbach, aber dort war der Curszug schon fort und nicht mehr aufzuhalten.“

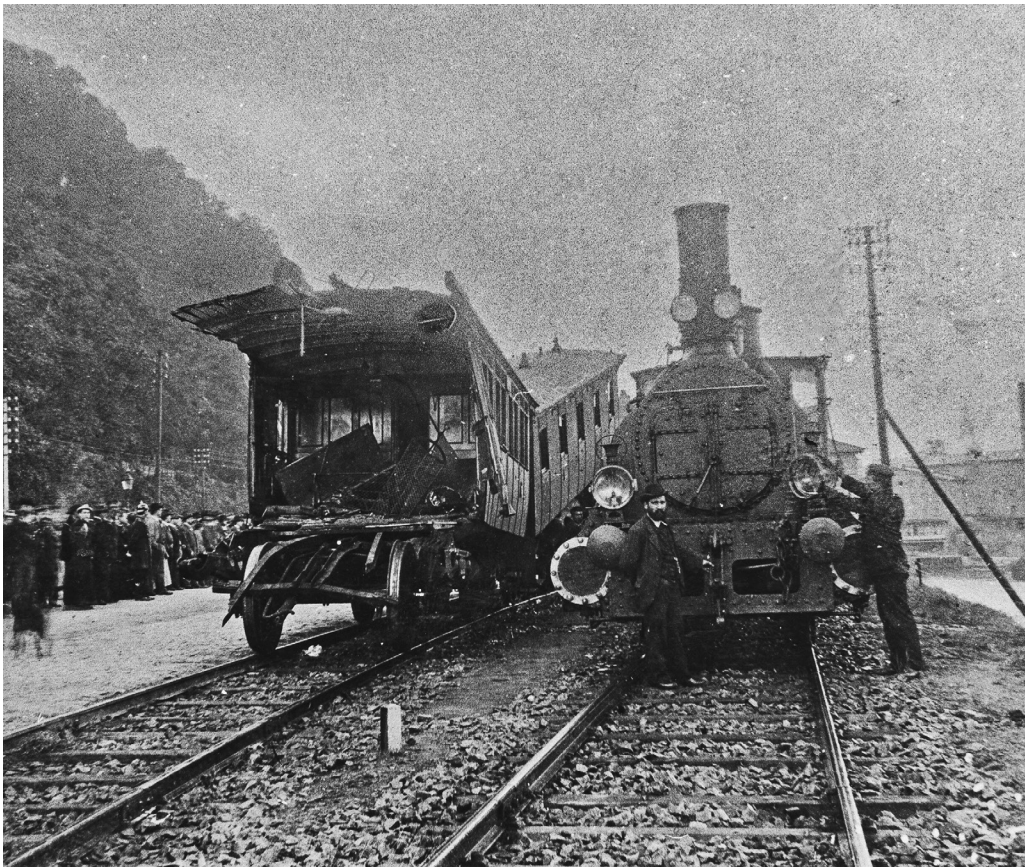
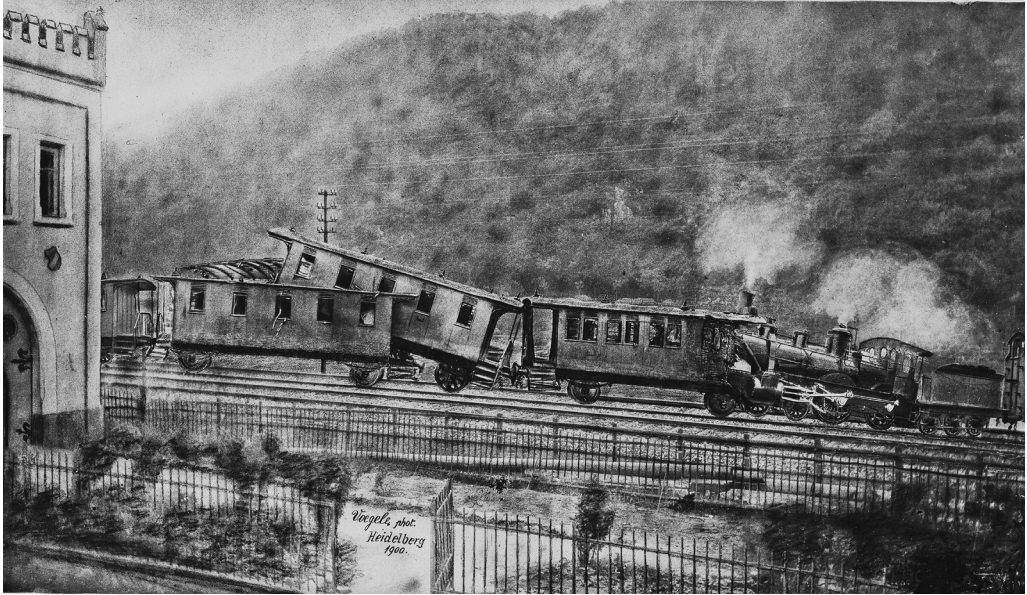
Daß in der Öffentlichkeit mit Blick auf die Jugend des Bahnbeamten Zweifel an dessen Verantwortungsfähigkeit geäußert wurden, verfiel bei der Bahnverwaltung nicht. Sie insistierte vielmehr darauf, dass bei dem jungen Beamten alle Voraussetzungen zur verantwortlichen Erfüllung seiner Dienstpflichten gegeben gewesen seien.³¹³

310 Großh. Bad. Bezirksamt Heidelberg am 13. Oktober 1900 und am 20. Januar 1901 an das Großh. Geh. Cabinet, Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 60 Nr. 1482.

311 Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 60 Nr. 1482.

312 Heidelberger Zeitung vom 11. Oktober 1900, Seite 2.

313 Ebenda.



Aufnahmen des Eisenbahnunglücks am Karlstor von Heidelberg; Stadtarchiv Heidelberg.