

angesehene Kaufleute, die ihre Steuererklärungen abgeben sollten. Der eine war dieser Verpflichtung bereits nachgekommen und hatte vor Ausfüllung Einsicht in die letztjährige Deklaration des zweiten Kaufmannes genommen. Der zweite Kaufmann kam zur Steuerbehörde, sah nach, was sein Konkurrent angegeben hat und erklärte: „Wenn dieser mein Konkurrent diese Summe versteuert, dann bin ich ein Ehrenmann, wenn ich soviel versteuere“ (in seiner Steuererklärung gab er natürlich 30 Prozent weniger an als der erstgenannte Kaufmann).

Die Deffektivität der Listen trägt weiters auch nicht viel dazu bei, das gute Einvernehmen der Steuerpflichtigen untereinander zu erhalten. Viel Gebrauch machten und machen aus der Deffektivität der Listen allerdings die Auskunftsbüros und Agenten und diese haben durch ihre Tätigkeit vielen Personen am Kredit geschadet. Die Kosten der Drucklegung der Listen wurden durch die Wirkung, die die Veröffentlichung verursachte, vielfach nicht gedeckt.

Das Eisenbahnunglück bei Bellinzona.

(Von unserem schweizerischen Mitarbeiter.)

Mit Schmerz und Trauer steht das Schweizervolk an der Bahre der Opfer, welche die furchtbare Eisenbahnkatastrophe von Bellinzona in der Nacht vom letzten Dienstag auf Mittwoch gefordert hat. Über 20 Menschenleben sind diesem entsetzlichen Unglück zum Opfer gefallen, ganz abgesehen von dem grossen materiellen Schaden. Seit Jahrzehnten, seit der Katastrophe von Münchenstein, hat man ein Eisenbahnunglück von gleicher Furchtbarkeit in der Schweiz nicht mehr erlebt.

Und dabei steht heute fest, daß ein einziges Uebersehen eines Lokomotivführers die ganze Schuld am furchtbaren Geschehnis trägt. Das Eingangsursachen zum Bahnhof Bellinzona kündete in richtiger Weise an, daß die Einfahrt geschlossen sei. Der Lokomotivführer des vom Gottfried her kommenden Zuges überfuhr aus noch nicht aufgeklärten Gründen dieses Signal und das Entsetzliche war geschehen. Der Anprall der beiden Schnellzüge muß ein furchtbarer gewesen sein. Sofort entstand auch die Explosion in den beiden ersten Wagen mit Gasbeleuchtung. Das rasende Feuer erhöhte noch das Furchtbare der Situation.

Wie bitteres Weh haben ein paar wenige Minuten, vielleicht nur Sekunden, in so viele Familien der Opfer im In- und Auslande gebracht. Friedlich haben sie geschlummert, diese Toten, nichts ahnend bestiegen sie den Unglückszug, vielleicht aus frohem Fest- und Aufstageskommend, vielleicht ernstlichen Plänen des geschäftlichen Lebens nachsinnend, da kam der Tod über sie, in furchtbarer, tragischer Weise, und alles Glück, alle Ruhe, alle hochfliegenden Pläne waren dahin, alles zertrümmert, zusammengebrochen, im Tode begraben. Welch ein memento mori für uns Bedenke! — Niemand wird auf die Schweiz Steine werfen dürfen, weil auf ihrem Boden dieses große Unglück im internationalen Verkehr sich ereignet hat. Alle Zugseinrichtungen haben vorzüglich funktioniert. Auch die elektrische Traktion trifft nicht die allermindeste Schuld. Das Unglück hätte beim Dampfbetrieb in ganz gleicher Weise erfolgen können, nachdem einmal der Lokomotivführer das fatale Signal übersehen hatte. Wir stehen ganz einfach vor einem Unglück, riesengroß, aber nicht durch menschliche Fehler und Unterlassungen herbeigeführt, sondern zugelassen durch eine höhere Macht.

Ein erster Originalbericht von der Unglücksstätte.

pt. Der sofort nach Bekanntwerden des Unglücks aus Mailand herbeigeleitete Korrespondent des „Schweizerischen Press-Telegraphen“ meldet über den Zugszusammenstoß weiter: Erst auf der Unglücksstätte kann man sich ein

richtiges Bild von der schrecklichen Katastrophe der letzten Nacht machen. Die beiden elektrischen Maschinen sind auf der nördlichen Einfahrtsweiche des Bahnhofes von Bellinzona mit aller Wucht in einander hineingefahren. Die beiden vorderen Lokomotiven wurden in die Höhe gehoben und quer über das Geleise gestellt. Auf der Vorder- und Hinterseite wurden die Führerstände ineinander geschoben und zertrümmert. Am stärksten mitgenommen wurden natürlich die vorderen Maschinen. Das obere Gehäuse wurde wie eine Zündholzschachtel verbogen und in die Höhe gehoben. Die kleinen Tragräder sind zum Teil zertrümmert. Durch die Wucht des Anpralles wurde das obere Maschinengehäuse vom Traggestell getrennt. Am stärksten beschädigt wurde die vordere Lokomotive des Zuges von Arth-Goldau. Sie steht noch aufrecht quer über dem Geleise. Ihr Vorderteil ist schrecklich zugewuchtet und die vordere Wand vollständig eingedrückt. Die zertrümmerten Maschinenteile und Gestelle ragen aus dem Kumpfe heraus. Von der Wucht des Anpralles wurde der Zug vom Norden eine weite Strecke zurückgeschoben. Die beiden leicht gebauten Heizwagen wurden buchstäblich zerquetscht. Der Heizwagen des Zuges von Chiasso her ist durch die Gasexplosion im Berliner Personenwagen ebenfalls in Brand gesteckt worden.

Der Sachschaden der Katastrophe wird nach den ersten Feststellungen auf über 5 Millionen Franken geschätzt. Die vier bis zur Unbrauchbarkeit beschädigten Lokomotiven haben allein etwa 4 Millionen gekostet.

Um Verwechslungen zu vermeiden, muß hervorgehoben werden, daß der gestrige Nachtschnellzug von Chiasso aus doppelt geführt worden ist. Dem verunglückten internationalen Zug ist von Chiasso aus ein Extrazug Chiasso—Arth-Goldau vorausgefahren, der in Chiasso, Lugano und Bellinzona die schweizerischen Reisenden und Ostergäste aus dem Tessin mitgenommen hat. Im verunglückten Zug befanden sich daher fast ausschließlich Durchgangspassagiere aus Italien. Der Extrazug durch den Sueden fuhr bis zum Unfall durchgehenden. Der internationale Schnellzug hatte von Italien aus bereits eine Stunde Verspätung. Er sollte sich daher nördlich des Bahnhofes von Bellinzona mit dem Nachtschnellzug aus Lugano kreuzen, der vor dem Einfahrtsignal die Ausfahrt des anderen Zuges hätte abwarten sollen. Die beiden Züge stießen in voller Fahrt aufeinander. Die Unglücksstätte befindet sich wenige Schritte nördlich der historischen Schlachtkapelle von Urbedo, wo das Geleise zu deren Schonung eine scharfe Kurve beschreibt und auf wenige Linien beschränkt werden mußte. An dieser Stelle fährt der Zug aus Arth-Goldau gewöhnlich mit einer Geschwindigkeit von 70—80 Kilometer und der Zug aus dem Sueden mit einer Geschwindigkeit von 50 bis 60 Kilometer gehend. Man kann daher berechnen, wie furchtbar der Zusammenstoß war. Dank der starken Bauart haben die schweizerischen Wagen dem Anprall Widerstand geleistet, welchem Umstand zuzuschreiben ist, daß im Zug aus Arth-Goldau außer dem Maschinenpersonal niemand lebensgefährlich verletzt wurde. Der durchgehende Zugverkehr ist auf einem verstopften gedrückten Geleise wieder hergestellt worden.

Die Ursache des Unglücks ist noch nicht genau aufgeklärt. Die zuständigen Organe bestreiten das Ueberfahren des geschlossenen Einfahrtsignales, während vom Personal behauptet wird, die Einfahrtsweiche sei vom Weichensteller in dem Glauben unrichtig gestellt worden, daß noch vor dem Schnellzug von Biasca aus ein Güterzug in den Güterbahnhof von Bellinzona einfahren müsse. Die Weichenstellung ist auf dem ausgedehnten Bahnhofareal von Bellinzona noch umständlich und muß teilweise noch von Hand bedient werden, weil die Bahnhofsanlagen noch nicht vollständig fertiggestellt sind.

Das Bild von der schrecklichen Katastrophe der letzten Nacht machen. Die beiden elektrischen Maschinen sind auf der nördlichen Einfahrtsweiche des Bahnhofes von Bellinzona mit aller Wucht in einander hineingefahren. Die beiden vorderen Lokomotiven wurden in die Höhe gehoben und quer über das Geleise gestellt. Auf der Vorder- und Hinterseite wurden die Führerstände ineinander geschoben und zertrümmert. Am stärksten mitgenommen wurden natürlich die vorderen Maschinen. Das obere Gehäuse wurde wie eine Zündholzschachtel verbogen und in die Höhe gehoben. Die kleinen Tragräder sind zum Teil zertrümmert. Durch die Wucht des Anpralles wurde das obere Maschinengehäuse vom Traggestell getrennt. Am stärksten beschädigt wurde die vordere Lokomotive des Zuges von Arth-Goldau. Sie steht noch aufrecht quer über dem Geleise. Ihr Vorderteil ist schrecklich zugewuchtet und die vordere Wand vollständig eingedrückt. Die zertrümmerten Maschinenteile und Gestelle ragen aus dem Kumpfe heraus. Von der Wucht des Anpralles wurde der Zug vom Norden eine weite Strecke zurückgeschoben. Die beiden leicht gebauten Heizwagen wurden buchstäblich zerquetscht. Der Heizwagen des Zuges von Chiasso her ist durch die Gasexplosion im Berliner Personenwagen ebenfalls in Brand gesteckt worden.

In der Nacht verließ den Bahnhofdienst ein Stellvertreter des Bahnhofsvorstandes. In der Unglücksnacht war es der Beamte Scharf, mit einem Telegraphisten und einem Weichensteller, die den gesamten Verkehr allein bewältigen mußten. Auf jeden Fall hat eine unglückliche Verwicklung von Umständen, wie die einstündige Verspätung des Zuges aus Italien, die doppelte Zugsführung über Ostern und offenbar das Uebersehen des geschlossenen Signales zum Zusammenstoß von einem Umfang geführt, wie ihn die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen kaum kennt. Die Maschine, welche das geschlossene Einfahrtsignal überfahren haben soll, wurde vom Lokomotivführer Briner und dem Heizer Cosgi bedient. Letzterer ist allein überlebend und leicht verletzt. Er wird noch heute verhört werden.

Die getöteten 5 Personen des Maschinenpersonals sind: Die Maschinenisten Schwarz von Criffeld, Briner aus Bellinzona, Borner und Caviccioli und im Heizwagen des Zuges vom Sueden Cechi. Im Schnellzug aus Arth-Goldau wurde niemand ernstlich verletzt mit Ausnahme des Zugspersonals. Die meisten Reisenden kamen mit Schürfwunden, unglücklichen Quetschungen und dem Schrecken davon.

Bis jetzt wurden folgende 13 Verletzte ins Bürgerhospital von Bellinzona eingeliefert: Heinrich, Anna und Werner Formann aus Berlin; Wilhelm Friede, Hans und Olga Wollmann aus Berlin; Otto Brill aus Oesterreich; Otto Karl aus Bremen. Die Maschinenisten Anselmo Burg, Ettore Ghirardo, Attilio de Gottardi, sowie vom Heizwagen Pietro Snozzi. Letzterem wurde ein Fuß total abgerissen.

Die größte Zahl der Opfer ist in den beiden verbrannten Wagen zu suchen, nämlich in dem durchgehenden Berliner Wagen und in dem internationalen 1. und 2. Klasse-Wagen, der für Basel bestimmt war und auf den das Feuer sofort übergriff. Aus dem verbrannten Personenwagen konnten sich einige Reisende durch Sprung aus dem Fenster retten, darunter Professor Ottino von Lugano. Vom deutschen Wagen ist nur das Rückengestell übrig geblieben, vom italienischen ragen noch Teile der Wand in die Luft. Die hölzerne Verkleidung und der Unterbau sind vollständig verbrannt. Die genaue Feststellung der Opfer dieser beiden Wagen ist sehr schwer, weil nur noch verholzte Ueberreste vorhanden sind. Nach deren Sammlung konnten in diesen beiden Wagen bis jetzt allein 9 Tote festgestellt werden u. a. auch ein Schweizer, namens Albert His von Basel. Man vermutet, auf Grund der Ueberreste der Kleider, daß er sich in Begleitung von Familienangehörigen befand, von denen jedoch keine Ueberreste gefunden wurden. Da sich auf den Ueberresten keinerlei Anzeichen vorfinden, wird es sehr schwer sein, die Namen dieser Unglücklichen zu ermitteln. Man ist auch noch im Ungewissen, ob sich der italienische Gesandte in Kopenhagen, Graf della Torre, im verunglückten Zug befand oder ob er den vorausgehenden Extrazug bestieg hatte.

Die Sturenglocken von Bellinzona riefen die Feuermehr und die Bevölkerung für die erste Hilfeleistung und die Beningungsarbeiten auf.

Die Unglücksstätte bildet einen schrecklichen Anblick. Das gesamte verfügbare Personal ist mit den Aufräumungsarbeiten beschäftigt. Die Geleise sind von den Ueberresten der Wagen und den verschleuderten zerstörten Maschinenteilen überfüllt. Eines der Geleise ist wie ein Zündholz zerbrochen worden. Der Ordnungsdienst wird von der Polizei und Rekruten versehen. Aus weiteren Einzelheiten wird noch bekannt, daß einer der Maschinenisten in 2 Stücke zerissen wurde und das übrige verunglückte Personal schrecklich verstümmelt wurde. Am Schauplatz spielten sich gräßliche Szenen ab. Eine Frau mit einem Kinde auf dem Arm schrie, man solle sie von den Trümmern befreien, die sie eingeklemmt hatten, doch niemand konnte ihr zu Hilfe kommen.

„Nein, erst einmal, aber gestatte, daß er am Sonntag kommen darf,“ flehte Else.

„Meinetwegen darf er kommen.“ sagte die Frau langsam wie in Gedanken. „Ihr sollt euch kennen lernen, dann kann man ja sehen. Aber daß das Alter immer zu spät hinter der Jugend her ist und nur gerade recht kommt, ihre Streiche gut zu machen,“ schloß sie, als ob sie zu sich spräche.

Die Frau beugte den Kopf über die Arbeit. „O, das junge Volk, da glaubt man für alles so voraussichtlich gefordert zu haben und so klug zu sein, wenn man alt geworden ist, und wird hintergangen und betrogen und kommt immer zu spät, weil man erst e in e n Schritt gemacht hat, wo die Jugend schon zwei tat. Möge Gott das Kind führen, mir ist es aus den Händen geslitten.“

Die alte Frau merkte nicht, daß sie sich schon zweimal mit der Nadel in den Finger gestochen hatte. Erst ein Blutstropfen, der das Rinnen farbte, machte sie aufmerksam.

Sie legte die Arbeit weg und stand auf. Im Zimmer lag ein roter Schein. Ueber der Stadt ging die Sonne unter.

Endlich kam Wolfgang.

Sein Gang war sicher und leicht. Auf der StraÙe hatte er gegen alle Sitte ein Studentenlied gepfiffen.

Die Gasexplosion.

Das Eisenbahnunglück in Bellinzona wäre jedenfalls ohne solche Todesopfer unter den Passagieren abgelaufen, wenn nicht der badische Bierwagen durch eine Gasexplosion in Brand geraten wäre. Die neuen Schnellzugswagen, die auf dem Gottfried verwendet sind, sind derart stark gebaut, daß sie einen Zusammenprall auszuhalten vermögen, ohne in Trümmer zu gehen. Bei solchen Zusammenstößen mögen sich Verletzungen, unter Umständen auch schwerer Natur, ereignen, daß aber Menschenleben zu Schaden kommen, dürfte nicht als Regel eintreffen. Die ganze Schwere des Unglücks ist denn auch auf die Explosion des Gasbehälters eines badischen Wagens, sowie auf den dadurch unvermeidlichen Brand von zwei Eisenbahnwagen des Mailänder Zuges zurückzuführen.

Die Ursache der Gasexplosion.

Die Ursache der Gasexplosion ist vollständig aufgeklärt. Beim Zugszusammenstoß wurde ein Heizwagen der Bundesbahnen auf den mit Gasbeleuchtung versehenen badischen Bierwagen hinaufgeschoben. Dabei explodierte die Gasleitung; das Gas fand Kontakt mit den brennenden Kohlen des Heizwagens; die Explosion war da. Dem eigentlichen Feuertode konnten damit die Reisenden in diesem Wagen nicht mehr entrinnen. Denn durch die Explosion stand der ganze Wagen im Nu lichtverloren in Flammen.

Durch Gasexplosionen sind schon eine lange Reihe schwerer Eisenbahnkatastrophen verursacht worden. In trauriger Erinnerung steht momentlich das große Eisenbahnunglück bei Dissenbach (Frankfurt a. M.), wo infolge einer Gasexplosion bei einem Zugszusammenstoß vor 20 Jahren schwere Menschenopfer zu beklagen waren. Nach dieser Katastrophe zog man in den meisten europäischen Ländern die Konsequenzen und schaffte die Gasbeleuchtung in den Eisenbahnwagen ab. In raschem Tempo wurde sie in allen Ländern mit einziger Ausnahme Deutschlands durch die elektrische Beleuchtung ersetzt. In neuester Zeit ist auch Preußen bei einigen wenigen Wagen zur elektrischen Beleuchtung übergegangen. Mit Ausnahme Deutschlands baut kein europäischer Staat mehr Wagen mit Gasbeleuchtung.

Die Eisenbahnkatastrophe in Bellinzona zeigt, wie dringend es ist, daß man auch die Schweiz mit aller Rigorosität auftritt und prinzipiell keine ausländischen Gaswagen mehr in die Züge einstellt.

Bis jetzt 21 Tote.

Bellinzona, 23. April. Die Zahl der Toten hat sich bis 10½ Uhr auf 21 erhöht.

Einzelheiten.

Bellinzona, 23. April. Auf der Fahrt nach der Unglücksstätte vernahm man die ersten Einzelheiten über das Unglück. Beide Züge waren sehr stark besetzt. Der Nachtschnellzug aus dem Sueden führte besonders viel internationale Durchreisende mit. Nach der italienischen Paßkontrolle war er von 15 Schweizern, 45 Deutschen, 52 Italienern (wovon 27 Auswanderer), 4 Amerikanern, 2 Norwegern, 2 Tschechoslowaken, 2 Franzosen und 2 Engländern besetzt, die alle über Bellinzona hinausfuhren. Unter den Italienern befand sich der italienische Gesandte in Kopenhagen, della Torre, mit dem Gesandtschaftssekretär Megar. Der Zug führte von Mailand fünf internationale Personenwagen, sowie den Schlafwagen Genoa-Basel. In Lugano und Bellinzona stiegen zahlreiche schweizerische Ostergäste ein, so daß man die Zahl der Reisenden auf 250 schätzen kann. Es bestätigte sich, daß die beiden ersten Wagen der beiden Schnellzüge sofort in Brand geraten sind und bis auf die Eisenteile verbrannt. Es soll nur 1 Reisender des deutschen Wagens gerettet sein.

Die Weichen- und Signalstellung.

Bevor der Nachtschnellzug Basel—Mailand Bellinzona passiert, läuft ein Güterzug über

Du kümstest deine Jugend selbst ab, Kind. Aber das glaubst du nicht.

„Mein, Mama, das Glück muß sich jeder selber suchen.“

„Aber vor Unglück bewahren kann eine Mutter ihr Kind.“

Sie beugte sich über ihre Arbeit, aber als sie wieder aufschah, schien ihr Rücken gekrümmter als vorher.

Else besah eine leichte Seele, darum hatte sie das Kind streng behandelt, zumal sie ihm auch Vater sein mußte. Kein Mensch ahnte, wie schwer ihr das wurde, denn sie war selbst eine weiche, schmertzliche Natur.

Plötzlich fuhr sie auf.

„Else, du kennst jemanden, du liebst ihn?“

„Ja, Mama. Du hast mich zu wenig eingesperrt. Ich habe einen Menschen gem. Ein solcher Triumph klingt aus dem Groll ihrer Stimme.“

„Du bist noch so jung, Else.“

„Ich bin alt genug für die Liebe,“ entgegnete das Mädchen mit aufgeworfenen Lippen.

Sie kniete vor ihrer Mutter nieder, fastete die Hände und schob sie bittend in ihren Schoß. „Wir wollen jetzt ganz ruhig miteinander reden, Else, als Mutter und Kind. — Du hältst die Liebe für etwas, das du frei verküpfen kannst. Es gibt Mädchen, die ihre Verliebten

wechseln, wie die Blume ihre Blätter, und der letzte unglückliche Mann, dem sie in den Armen bleiben, muß sich mit dem dünnen, verblaßten Rest ihrer Liebe begnügen. Nur e in e Liebe darf in einem Herzen Platz haben, und die eine volle ganze Liebe muß das Mädchen dem schenken, dessen Frau es werden will. Das verlangt der Mann und das muß er verlangen, wenn es ihm mit seiner Liebe ernst ist.“

„Warum sagst du mir das? Du hast kein Vertrauen auf mich.“

„Mein ganzes Vertrauen habe ich dir heute zugesichert. Sieh, Kind, eine Liebe durch Jahre, die nicht die Früchte der Liebe genießen darf, verlöscht, und wenn sie endlich zum Altar schreitet, ist die flammende Blut kalt und tot. Die meisten Menschen sind Helden, wenn es sich um sie allein handelt.“ Sie brach ab. Else schwieg.

„Wer ist es, den du liebst?“ frug die Mutter nach einer Weile.

„Du kennst ihn schon, Mama,“ antwortete Else. Es ist der Wolfgang von der Waldhube, das Waisenkind. Er studiert hier an der Universität.“

„Und ihr habt euch wohl schon oft getroffen, ohne daß ich es mußte?“

Else sprang ihm die Stiege hinab entgegen, als sie ihn durch das Gartentor kommen sah. „Mama, da ist er.“

Frau Stembacher grüßte kühl. „Else bekam einen Wink, Wasser für den Tee überzustellen.“

„Es freut mich, Sie kennen zu lernen,“ sagte die Frau. „Else hat mir viel Schönes von Ihnen erzählt.“

Der Student setzte sich besagten in das Sofa. „Ihren Reizhörn müssen Sie ihr verzeihen. Sie wissen nicht, wie ich mich bewegen um das Kind ängstige. Nicht jede Mutter kann solchen Kummer haben. Sie können mir einen Teil abnehmen.“

Das blaue Geäder ihrer Hand schimmerte. „Ich verspreche es gern, wenn Sie mir vertrauen.“

„Ihr Ernst gibt mir Hoffnung und Zuversicht. Mehr als Hoffnung und Zuversicht kann eine Mutter nie haben. Freuden, die a l l e n Kummer und j e d e Sorge von ihrer Brust nehmen, gibt es für sie nicht.“

Nach einer Weile brachte Else den Tee. „Ihr sollt vor eurer Mutter keine Heimlichkeiten mehr haben. Heimlichkeiten bringen nicht Glück,“ sagte die alte Frau während des zweiten Einschenkens.

(Fortsetzung im zweiten Blatt.)