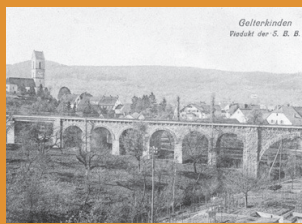




Der Bau der Hauenstein-Basislinie vor 100 Jahren



Fastkollision zweier Güterzüge in Gelterkinden

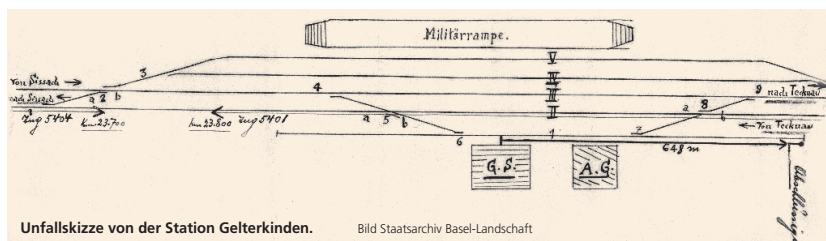
Gelterkinden | Wegen Bauarbeiten war ein Geleise für den Bahnverkehr gesperrt (Teil 26)

Glück im Unglück 1928: Zwei Güterzüge fahren aufeinander zu, der talabwärts fahrende Zug hat das auf Rot stehende Einfahrtsignal vor dem Bahnhof Gelterkinden überfahren, der Zug kann nicht rechtzeitig gebremst werden. Hundert Meter vor einem bergwärts fahrenden Zug kommt er zum Stillstand.

Am 26. Oktober 1928 sollte der Zug Nr. 5401 vor dem Signal (beim Viadukt Gelterkinden) die Durchfahrt des Zuges 5404 abwarten. Der von Tecknau kommende Zug aber überfuhr das geschlossene Einfahrtsignal und fuhr in die Station Gelterkinden ein, im gleichen Zeitpunkt, als der Zug 5404 von Sissach auf dem gleichen Geleise in entgegengesetzter Richtung sich näherte. Die beiden Züge kamen bei der Station Gelterkinden zum Stillstand, dies mit einer Distanz von ca. 100 Metern zwischen den Zügen.

Nach dem Bericht der Kreisdirektion II vom 26. November 1928 ist der Zug von Tecknau mit zu grosser Geschwindigkeit von 40 bis 45 km/h statt mit 35 km/h in das Gefälle von 11 Promille nach der Station Tecknau gefahren. Das Fahrpersonal bemerkte diesen Fehler. Es gelang ihm aber nicht, den Zug noch rechtzeitig zu stellen. Eine Ursache, und wie es scheint die Hauptursache der Bahngefährdung, liegt darin, dass das Lokomotivpersonal nicht rechtzeitig Bremsignale gegeben und die Luftdruckbremse der Lokomotive betätigt hat. Wenn der Zug als zu schwer betrachtet wurde, dann hätten rechtzeitig alle diejenigen Massnahmen ergriffen werden sollen, die es ermöglicht hätten, die Überschreitung der erlaubten Geschwindigkeit im Gefälle unterhalb der Station Tecknau zu verhindern.»

Aussagen, Zug 5404 von Sissach
Paul Isenschmid, geboren 1894, Heizer der SBB, wohnhaft in Basel: «Ich tat damals zusammen mit Vögeli Dienst auf dem Zug von Basel. Wir signalisierten den Zug in Sissach mit einem roten Licht vorne auf der Lok, damit die Streckenarbeiter sahen, dass wir auf dem für uns unrichtigen Geleise unterwegs waren. Für uns war das Einfahrtsignal auf Station Gelterkinden offen, wir fuhren daher mit einem Tempo von etwa 20 bis 25 km/h gegen die Station. Als wir am Kurvenende vor dem Bahnhof Gelterkinden waren, erblickte ich in der Ferne ein Maschinenlicht. Nicht sofort erkannten wir dies als Zug, der uns entgegenfuhr, erst auf der geraden Strecke konnten wir das wahr-



Unfallskizze von der Station Gelterkinden. Bild Staatsarchiv Basel-Landschaft

nehmen und leiteten sofort eine Schnellbremsung ein. Wir konnten unseren Zug dann noch vor der Station stellen.»

Adolf Vögeli, geboren 1874, Lokomotivführer SBB, wohnhaft in Basel: «Ich versah am 26. Oktober Dienst als Lokomotivführer auf Zug 5404, der um 3.35 in Basel abfuhr. Nach einem Halt in Sissach (Laternen anbringen) fuhren wir Richtung Gelterkinden. (...) Wir waren mit 3 Minuten Verspätung und in einer Steigung von 10 Promille mit 25 bis 30 km/h unterwegs; diesen Umständen ist zu verdanken, dass es zu keiner Kollision kam.»

Aussagen, Zug 5401 von Tecknau
 Auf der Lokomotive waren drei Mann. *Werner Braunschweiler, geboren 1880, Lokomotivführer, wohnhaft in Trimbach; Walter Brogli, geboren 1887, Reserveführer, wohnhaft in Olten; Robert Lehmann, geboren 1891, Heizer, wohnhaft in Trimbach:* «Wir kamen mit Zug 5401 (Güterzug) von Olten. Es war nasses Wetter. Die Schienen waren nass. Von Tecknau bis Sissach darf der Zug eine Geschwindigkeit von 35 km/h haben. Von Tecknau bis Gelterkinden ist ein Gefälle von 10 Promille. Über die Station Tecknau fuhr der Zug mit 41 km/h. Der Zug musste deshalb auf 35 km/h herabgebremst werden. Auf die Bremsignale mussten die Bremser die Handbremsen anziehen. Es wurde auch die automatische Luftbremse der Lokomotive bedient. 300 Meter vor dem geschlossenen Signal (Semaphor) versuchten wir mit allen Mitteln, den Zug zu stoppen, was nicht gelang und wir das Signal überfuhren und kamen bis auf eine Distanz von ca. 100 Meter gegen den auf dem gleichen Geleise bergwärts fah-

renden feindlichen Güterzug zum stehen. Der Zug war schwerer als gewöhnlich, 730 Tonnen statt 500 und 114 Achsen (57 Wagen).»

Alois Lütolf, geboren 1879, Zugführer, wohnhaft in Olten: «Nach meiner Ansicht konnte der Zug deshalb nicht gebremst werden, weil die Maschine zu wenig gebremst wurde. Dass das Bremspersonal auf den Wagen seine Pflicht erfüllte, geht daraus hervor, dass der Zug ständig gestreckt war. Die Bremsignale wurden von den Bremsern richtig mit der Handlaterne weitergegeben. Es wurde überall richtig gebremst. Ich habe das gut nachkontrollieren können, weil die Bremsen Funken gaben, es war ja dunkel.»

Hermann Suter, geboren 1897, Bremser, wohnhaft in Olten: «Ich kann das Nichtanhalten des Zuges nicht anders als so erklären, dass bei der Lokomotive zu wenig gebremst wurde. Die Bremsen funkten. Der Zug war aussergewöhnlich schwer.»

Ernst Zubler, geboren 1894, Bremser, wohnhaft in Olten: «Ich bediente die Schlussbremse. Ich habe schon bei der Station Tecknau gebremst, bevor das Bremsignal gegeben wurde. Ich konnte in der zweiten Kurve feststellen, dass alle 3 Mann vor mir bremsen. Das Bremsignal hörte man hinten nicht, weil der Zug zu lang war, dagegen wurde das Signal durch Lichtsignale nach hinten gegeben.»

Fritz Kauer, geboren 1903, Bremser, wohnhaft in Trimbach: «Der Zugführer und die Bremser alle haben, wie ich am Funken feststellen konnte, ihre Pflicht getan.»

Otto Baltisberger, geboren 1898, Bremser, wohnhaft in Olten: «Ich bediente die vordere Bremse. Das erste Bremsignal wurde gerade unten an

Tecknau gegeben. Ich gab es mit der Laterne weiter. Es wurde von allen abgenommen. Meine Bremsklötze waren in Gelterkinden weissglühend.»

Karl Blattner, geboren 1880, Bremser, wohnhaft in Dulliken: «Nach meiner Ansicht muss etwas auf der Lokomotive nicht in Ordnung gewesen sein. Alle Bremser auf den Wagen haben die Bremsen gezogen.»

Sachverhalt ohne Schuldanspruch
 Gemäss der Untersuchung konnte keinem der Beteiligten eine direkte Schuld nachgewiesen werden. Das Urteil lautete wie folgt:

«Wenn der Zug als zu schwer betrachtet wurde, dann hätten rechtzeitig alle diejenigen Massnahmen ergriffen werden sollen, die es ermöglicht hätten, die Überschreitung der erlaubten Geschwindigkeit zu verhindern. In dieser Beziehung hat sich das Lokpersonal Fehler zuschulden kommen lassen, die aber keine strafbare Fahrlässigkeit darstellen, dagegen genügen dem Lokomotivpersonal die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

Das Zugspersonal dagegen hat sich keines fehlerhaften Verhaltens, das mit Strafe und Kostenbelastung zu ahnden wäre, schuldig gemacht.»

Wird fortgesetzt.



Güterwagen mit Bremserhäuschen und Handbremse, aufgenommen in Lausen, 1935. Bild Archiv Heinz Spinnler



Situation auf der Station Gelterkinden, Flugaufnahme um 1950. Bild Archiv Heinz Spinnler

Güterzug auf der Strecke zwischen Gelterkinden und Tecknau, Aufnahme ca. 1935.

Bild Eugen Reinhardt, Archiv Heinz Spinnler

Bild Archiv Heinz Spinnler