Die Justiz hat sich durch den Freispruch und die einmalige Öffentlichkeit der Kemptener Verhandlung zu dem Unglück Lettenbauer bekannt. Doch in Kempten wurde auch klar: Die Justiz ist der Ansicht, derart wie im Fall Lettenbauer träfen sich die unglücklichen Umstände allenfalls einmal in hundert Jahren, um sich wider einen (noch dazu beschränkten) Unschuldigen zu verbinden und die arglose Justiz zu ihrem Handlanger zu machen.

In der Sitzung und in den Pausen-Gesprächen häuften sich die Entschuldigungen. Der Vorsitzende 1947: zwar ein befähigter Jurist, aber ohne richterliche Erfahrung. Polizei und Kripo: im Zustand jener Jahre. Obendrein waren die Zuständigkeiten gerade in der Gegend von Oberreitnau verworren. Es hatte sich 1947 schon einiges verschworen. Vor allem aber hörte man vergangene Woche in Kempten immer wieder: „Und schließlich hatte Lettenbauer gestanden ..."

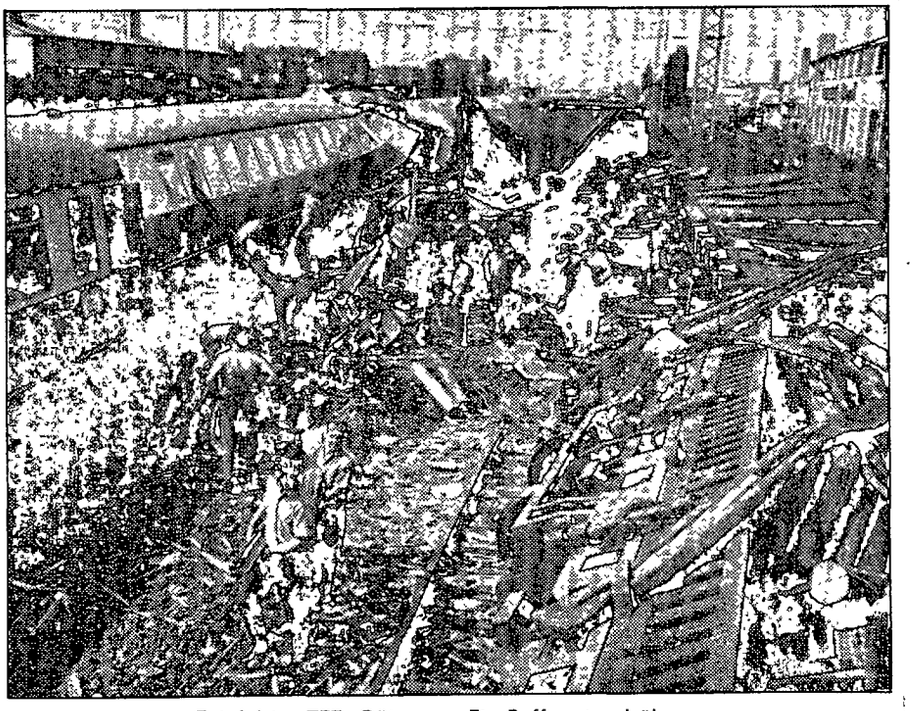
„Das Geständnis ist doch noch immer das sicherste Beweismittel", klagte der Staatsanwalt Beck in Kempten im April, als Lettenbauers Unschuld bekanntwurde. „Ein Geständnis, ich bitte Sie, das ist doch normaliter das stärkste", meinte der leitende Oberstaatsanwalt von Kempten, Dr. Spiegel, vergangene Woche zum SPIEGEL. Die Frage, ob ihm Max Hirschbergs Buch „Das Fehlurteil im Strafprozeß" bekannt sei, beantwortete er mit „nein".

Das Buch ist seit 1962 auch als Band 492 der Fischer-Bücherei im Handel. Es kostet heute 2,80 Mark. Dort findet sich im ersten Teil, im Abschnitt „Die kriminalistischen Hauptursachen der Fehlurteile" unter Ziffer eins: „Unkritische Bewertung des Geständnisses". Der große Strafverteidiger Max Hirschberg starb im Juni 1964, 80 Jahre alt, in New York. Er mußte 1933 aus Deutschland fliehen, er hatte 1926 und 1930 Hitler als Rechtsanwalt im Gerichtssaal gegenübergestanden. Der wissenschaftliche Rang seines Buches über das Fehlurteil ist unbestritten.

Zur unkritischen Bewertung des Geständnisses heißt es bei Hirschberg: „Die Strafjustiz ist noch immer von der naiven Anschauung beherrscht, das Geständnis sei ein seelischer Reinigungsakt des reuigen Angeklagten, durch den er vor der Macht des strafenden Staates kapituliere. Das trifft nur in den seltensten Fällen zu." Fünf Beispiele vom Kaliber des Falles Lettenbauer führt Hirschberg an.

Es wäre schön, wenn die Bibel recht hätte, und es würde dem Johann Evangelist Lettenbauer wenigstens das Himmelreich. Die Erde wird denen, die schwerfällig sind, immer schwerer gemacht. Wenn einmal einer von ihnen, am Rand des Grabes, doch noch „entschädigt" wird, so ist das der Ablaß, mit dem eine Welt sich freizukaufen trachtet, in der die Schwerfälligen Freiwild sind; in der man clever zu sein hat, wenn man nicht zum Opfer werden will.

Der Fall Lettenbauer geht nicht allein die Justiz an. Als Lettenbauer 1947 vor Gericht rief: „Gott ist mein Zeuge, daß ich unschuldig bin", kam es zu Tumulten im Saal. Und die „Lindauer Zeitung" befand, Lettenbauer sei „hartgesotten" geblieben bis zuletzt.



Entgleister TEE, Güterzug: Ein Puffer stand über

BUNDESBAHN

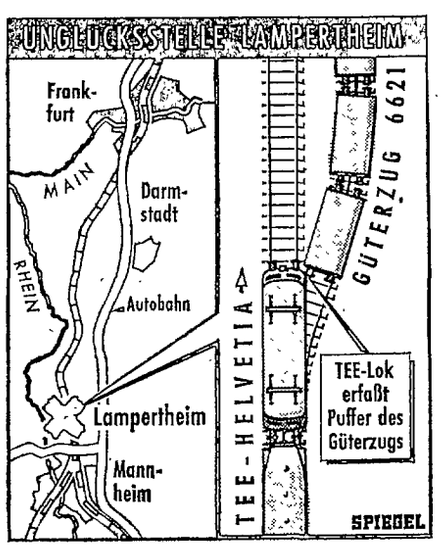
TEE-UNGLÜCK

Tod im Expreß

Mit einer Geschwindigkeit von 120 Kilometer in der Stunde raste der Trans-Europa-Expreß 77 („Helvetia") am Donnerstag letzter Woche von Basel nach Hamburg. Um 11.35 Uhr rammte er im Bahnhof Lampertheim (Südhessen) den letzten Wagen des Güterzuges 6621. Der Expreß entgleiste.

Stellwerkleiter Berthold Felske, 28, hatte den Güterzug auf ein Nebengleis dirigiert, um die Hauptstrecke für den TEE freizumachen. Sechs Minuten vor dem Aufprall wähnte Felske das Hauptgleis geräumt. Er täuschte sich. Der linke Puffer des letzten Güterwagens ragte etwa 20 Zentimeter in den Gleisbereich der Hauptstrecke.

Mit voller Wucht prallte die TEE-Lokomotive auf den vorspringenden Puffer. Sie löste sich vom Zug, 200 Meter weiter entgleiste sie. Die sieben Wagen des Luxuszugs sprangen aus den Schienen. Einer zerbarst. Bilanz: vier Tote, 54 Verletzte — mehrere Verletzte schwebten am Tag nach dem Unglück noch in Lebensgefahr —, Sachschaden: 2,5 Millionen Mark. Nur die Stahlkonstruktion der TEE-Wagen verhinderte, daß noch mehr der 85 Reisenden zu Schaden kamen.



Staatsanwaltschaft und Bundesbahn untersuchen die Schuldfrage, der Fahrdienstleiter wurde vorübergehend festgenommen. Unabhängig vom Ergebnis steht heute schon fest: Katastrophen wie die von Lampertheim können mit Sicherheit vermieden werden. Es ist eine Geldfrage.

Seit Jahren bereits verfügt die Bundesbahn über sogenannte Drucktasten- oder Gleisbild-Stellwerke — elektronisch gesteuerte Sicherungssysteme, die Zug-Kollisionen auf Bahnhöfen unmöglich machen. Diese Anlagen geben Weichenstellung und Durchfahrtsignale erst frei, wenn Weichen und Strecke völlig geräumt sind. Ein Schaubild, auf dem Gleise und Weichen durch farbige Linien und Kontroll-Lampen markiert sind, vermittelt dem Fahrdienstleiter in der Zentrale einen Überblick über die Stellwerks-Automatik.

Diese Sicherungssysteme sind teuer. So kostete die kleinste Anlage der Bundesrepublik in Ashausen bei Lüneburg — sie steuert acht Weichen — 350 000 Mark. Westdeutschlands aufwendigstes Gleisbild-Stellwerk wurde in Hamburg-Harburg installiert. Es kontrolliert: 57 Hauptsperr- und Hauptsignale, 56 Vorsignale, 118 Lichtsperrsignale, 51 Zusatzanzeiger, 184 elektrische Weichen- und Gleissperrantriebe, 250 Gleisstrom- sowie elf Achszählkreise und stellt 1900 Rangierstraßen ein. 105 Kilometer Signalkabel wurden verbaut. Kosten: zehn Millionen Mark.

Viele Bahnhöfe sind bereits mit Drucktasten-Stellwerken ausgerüstet worden, und im Laufe der nächsten Jahre will die Bundesbahn alle größeren Stationen durch Stellwerks-Automaten katastrophensicher machen.

Sogar Modell-Eisenbahner bedienen sich schon dieses technischen Fortschritts. Bis Lampertheim kam er noch nicht.