

# Arbeiterstimme

Einzelnummer 10 Pfennig

Tageszeitung der KPD / Sektion der Kommunisten  
Beilagen: Der rote Stern / Der kommunistische Genossenschaftler / Wirtschaftliche

**GAS** in Granaten weittragender Geschütze  
**GAS** in Bomben von Flugzeugen über Städten  
ist die Hauptwaffe im kommenden Krieg  
Demonstriert mit uns am  
4. August gegen Kriegsgewinn und die Kriegstreiber

Bezirk Ostfachsen  
Für unsere Frauen / Die Energie

Zeugungspreis monatl. (mit Haus 2,50 M., Halbmonatl. 1,25 M.), durch die Post bezogen monatl. 2,20 M. (ohne Zustellungsgebühr) / Verlag: Dresdner Verlagsgesellschaft m. b. H. Dresden-L. / Geschäftsstelle u. Expedition: Güterbahnhofstr. 2 / Fernsprecher: 17 259 / Postfachkonto: Dresden Nr. 18694, Dresdner Verlagsgesellschaft  
Schreibleitung: Dresden-L., Güterbahnhofstr. 2 / Fernspr. Amt Dresden Nr. 17 259 / Drahtanschluß: Arbeiterstimme Dresden / Sprechstunden der Redaktion: Wochentags 4—6 Uhr (außer Dienstag u. Donnerstag)

Anzeigenpreis  
einzelne 0,20 M.  
Anzeigen-Annah-  
straße 2 / Die  
betwahrt befehlt ist.

4. August  
Ansparenheile oder deren Raum 0,35 RM., für Familien-  
an anschließend an den dreispaltigen Teil einer Zeitschrift 1,50 RM.  
bis 9 Uhr vormittags in der Expedition Dresden-L., Güterbahnhof-  
erhalten täglich außer an Sonn- und Feiertagen / In Fällen höherer  
Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder auf Zurückzahlung des Bezugspreises

4. Jahrgang

Dresden, Mittwoch den 1. August 1928

Nummer 178

## Neue Blutopfer Dorpmüllers

Schweres Eisenbahnunglück zwischen Ulm und Augsburg / Große Erregung in München / Innerhalb  
5 Wochen 48 Tote, 85 Schwerverletzte und Hunderte von Leichtverletzten bei der Davesbahn

### 16 Tote, 22 Schwerverletzte

Augsburg, 1. August. (Eigene Drahtmeldung.)

Gestern ereignete sich kurz vor der Station Dinkelscherben in Schwaben ein neues, schweres Eisenbahnunglück, das wiederum eine große Anzahl Tote und Schwerverletzte zur Folge hatte. Der von Ulm kommende beschleunigte Personenzug 911 ist auf den Durchgangsgüterzug 7335 aufgefahren. 10 Personen wurden sofort getötet, 6 Schwerverletzte sind kurz nach dem Unglück verstorben. 22 Personen liegen mit schweren Verletzungen darnieder. Von den Schwerverletzten schweben noch eine größere Anzahl in Lebensgefahr. 23 Personen wurden leicht verletzt. Das Unglück ist angeblich infolge falscher Weichenstellung geschehen. Der Güterzug war bei Dinkelscherben auf ein Ueberholungsgeleis gefahren worden. Der nachfolgende Personenzug ist nun nach der amtlichen Darstellung infolge falscher Weichenstellung nicht gerade aus, sondern auf das Ueberholungsgeleis gekommen.

Nach dem am Dienstag um 21.20 Uhr veröffentlichten amtlichen Bericht der Reichsbahndirektion Augsburg hat sich die Katastrophe folgendermaßen zugetragen:

Der aus der Pfalz kommende Personenzug 911 ist heute nachmittags 16 Uhr bei der Einfahrt in Station Dinkelscherben infolge falscher Weichenstellung auf den dort zur Ueberholung stehenden Durchgangsgüterzug aufgefahren. Bei dem Zusammenstoß sind die drei letzten Wagen entgleist und zerstört. Bei dem Personenzug ist die Lokomotive mit Tender entgleist, ebenso der nachfolgende Güterwagen. Die folgenden 7 Personenwagen sind ebenfalls entgleist. Einer von diesen wurde zerquetscht, einer geschnitten. Getötet wurden 10 Personen, schwer verletzt etwa 16, weniger schwer verletzt 12 Personen, außerdem wurden 21 Personen leichter verletzt, die ihre Reise fortsetzen konnten. Von den Schwerverletzten wurden 12 mit Rettungswagen nach Augsburg gebracht. Von diesen sind 6 ihren Verletzungen auf dem Transport erlegen. Die weniger Schwerverletzten wurden in Sanitätsautos nach den Krankenhäusern in Zusmarshausen und Augsburg gebracht.

Der Sonderberichterstatter der II erhielt von einem Mitreisenden des Unglückszuges folgende Schilderung:

Der Zug war besonders seit Ulm sehr stark mit Ferienreisenden besetzt, da der letzte Teil des Zuges nur bis Ulm ging und deshalb zahlreiche Reisende in die durchfahrenden Wagen übergangen mußten. Im Zuge herrschte Ferienstimmung. Nach der Haltestelle Neu-Offingen ging der Zug sehr vor der Unglücksstelle in ein auffällig schnelles Tempo über. Kurz vor Dinkelscherben ereignete sich dann das Unglück. Die Reisenden wurden schrecklich untereinander geworfen, weil

der Zug augenblicklich zum Stehen kam. Es gab ein entsetzliches Schreien der Frauen und Kinder, die sich aus dem Durcheinander von Gepäckstücken und am Boden liegenden Personen befreien mußten. Die letzten Güterwagen bildeten mit der Lokomotive einen Trümmerhaufen, in welchem das Feuer der Lokomotive brannte, das eine halbe Stunde nach dem Unglück von der Ortfeuerwehr gelöscht war. Es ist auffällig, daß die ersten Wagen nach dem Gepätswagen — zwei lange 4. Klassewagen — unbeschädigt blieben, ebenso der mittlere und hintere Teil des Zuges. Dagegen wurde der 4. und 5. Wagen — kurze, alte, 4. Klassewagen — vollständig zertrümmert und ineinander geschoben. Die Insassen dieser Wagen kamen unter die Trümmer zu liegen. Unter den Verletzten und Toten befanden sich eine Reihe Frauen und Kinder. In der Nähe des Bahnhofes spielten sich herzzerreißende Szenen ab. Kinder bestanden Schreitkrämpfe, einzelne jagten wie wahnsinnig hin und her, um ihre Angehörigen zu suchen. Ärzte und einzelne beherzte Männer und Frauen leisteten das Menschenmögliche, um den Schwerverletzten beizuhelfen.

Die Kunde von dem großen Eisenbahnunglück hat in München und an anderen Stellen große Bewegung hervorgerufen. Die Anschlagseiten der Zeitungen wurden von dichten Menschenmassen umlagert. Hunderte eilten zum Hauptbahnhof, um Auskunft über ihre Angehörigen zu erhalten, die aus der Richtung Ulm erwartet wurden. Unter dem Publikum spielten sich erregte Szenen ab. Heftige Anklagen gegen die Reichsbahndirektion wurden ausgesprochen.

### Die Anklagen der Lokomotivführer

Die Schuld der Reichsbahndirektion

Nach dem Bekanntwerden des neuen Unglücks hat der Generaldirektor der deutschen Reichsbahn, Dorpmüller, nach einer Meldung der bürgerlichen Presse erklärt, daß er entschlossen sei, in rücksichtsloser Strenge im Interesse der Sicherheit auf der Reichsbahn durchzugreifen. Seine Maßnahmen sollen sich erstrecken auf das Gebiet des Sicherungswesens, auf die Vorschriften in der Durchführung des Betriebes und der Arbeitszeit und auf personelle Fragen.

Nach alledem, was nach den furchtbaren Unglücken der Vergangenheit getan worden ist, oder besser gesagt, nicht getan worden ist, kann auch diesmal kaum erwartet werden, daß die Direktion der Davesbahn ernsthaft etwas zur Beseitigung der wirklichen Ursachen, der furchtbaren Zustände bei der Eisenbahn tun wird.

Innerhalb 5 Wochen sind allein in Bayern 3 schwere Eisenbahnunglücke zu verzeichnen, 48 Tote, 85 Schwerverletzte und eine riesige Anzahl Leichtverletzte sind die Blaupuren des Dorpmüllersystems bei der Reichseisenbahn.

Bei dem großen Unglück Siegelssdorf am 10. Juni wurden bei der D-Zugs-Katastrophe 22 Tote, 27 Schwerverletzte verzeichnet. Bei dem Unglück am 15. Juli im Bereich des Münchner Hauptbahnhofes, an der Donnersberger Brücke, waren es 10 Tote und etwa 30 Schwerverletzte, geliebt wieder 16 Tote, 22 Schwerverletzte. Sowohl bei dem Unglück in Siegelssdorf, als auch bei dem schwereren Unglück an der Donnersberger Brücke in München mußte selbst von Sachverständigen, die von der Staatsanwaltschaft zur Untersuchung der Ursache der Katastrophe bestellt waren, festgestellt werden, daß die technische Verfalltattung des Betriebes der Reichseisenbahn und wahnwitzige Ueberanforderung der schlecht bezahlten Eisenbahner die Ursachen der graulichen Katastrophen sind. Das ist auch durch die zahlreichen Reklamationen des Einzelverkehrsbandes der deutschen Eisenbahner nachgewiesen. Die Schuld des Dorpmüllersystems an dem Tode von vielen blühenden Menschenleben wird insbesondere aber nachgewiesen durch eine neue Publikation der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer, in einem Artikel, der heute in Dresden Anzeiger veröffentlicht wird. Schwere Anklagen gegen die Reichsbahnverwaltung erhebt. Wir geben aus diesem Artikel folgendes wieder:

Die Reichsbahngesellschaft weiß sehr gut, daß sich der Oberbau in einer schlechten Verfassung befindet und die Erneuerungsarbeiten im Rückstand sind. Trotzdem ist sie aber ja nicht dasjenige, was sie mit Rücksicht auf die Behinderung nicht tun dürfte: sie ging zum Bau an höherer u. schwererer Lokomotiven über. Das Tempo des Lokomotivneubaus wurde gesteigert, während die Wiederinstandsetzung des Oberbaues zurückblieb. Als die großen und schweren Lokomotiven zur Anlieferung kamen, stellte sich bald heraus, daß der Oberbau diese nicht zu tragen vermochte. Die Lokomotiven mußten warten, sie blieben stehen, bis man die Brücken, Ueberführungen und vor allen Dingen die Gleise notdürftig repariert hatte. Monatlang standen neue Lokomotiven betriebsfertig da, ohne daß sie zur Verwendung kommen konnten. Der Lokomotivbau war also der Instandsetzung des Oberbaues vorausgeeilt. Allerdings war die Einführung größerer und schwererer Lokomotiven sehr verlockend, denn hiermit konnten längere Züge gefahren und eine bedeutende Ersparnis an Lokomotivpersonal erzielt werden.

Nachdem man die Rationalisierung des Lokomotivdienstes auf diese Weise vorgeht, hat, folgten unmittelbar darauf die Anregungen zur Erhöhung der Geschwindigkeit. Diese Geschwindigkeitserhöhungen sind sehr hoch und bedingen neben erheblichem höherem Verbrauch an Betriebsstoffen, vor allem an Kohle, wiederum eine höhere Inanspruchnahme des Oberbaues. Gleichzeitig setzte auch eine härtere Kontrolle des Lokomotivpersonals ein, um die in Anlay gebrachten erhöhten Geschwindigkeiten unbedingt sicherzustellen.

Es gilt als selbstverständlich, daß die Lokomotivführer den Zustand der Strecken und Gleise kennen und es nicht unterliegen, auf die schwachen Stellen im Gleis hinzuweisen. Es ist aber in den Kreisen der Lokomotivführer eine allbekannte Tatsache, daß Meldungen über Unregelmäßigkeiten nicht ihrer Bedeutung entsprechend gewürdigt werden. Hat doch am Tage vor

### „Moskaus Hände“

„Moskaus Hände in Kowno“, „Veretzter Kommunistenputz in Stockholm“, „Rußische Massenplionage in Frankreich“, „Litauens neuer Verbündeter: Moskau“. — Viele Ueber-schriften sind an einem Tag in der Rößischen Zeitung, in der Berliner Börsenzeitung und in verschiedenen anderen Berliner Zeitungen erschienen. Stockholm — Paris — Berlin — London — die Telegraphenagenturen der kapitalistischen Regierungen und des Finanzkapitals lehnen heute zu den Methoden zurück, mit denen sie vor 14 Jahren den Weltkrieg vorbereitet hatten. Auch damals schwirrten in der Luft tausend Sensationsmeldungen über Spionageaffären umher, mit denen die Kriegs-atmosphäre in wirksamer Weise erzeugt wurde. Dieser Zusammenhang muß begriffen werden, wenn die Arbeiter in den nächsten Wochen und Monaten zur Beurteilung der Spionage-Verhinderung und Verhinderung eine sichere Grundlage haben wollen. In Stockholm wurde der Chef der sowjetrussischen Telegraphenagenturen (TASS) verhaftet und die schwedische bürgerliche Presse weiß schon zu melden, daß die schwedischen Behörden einen geplanten Kommunistenputz aufgedeckt hätten. Es ist überflüssig zu sagen, daß die kommunistische Partei Schwedens ebensowenig an einen „Putz“ denkt, wie andere Sektionen der kommunistischen Internationale. Das „Verbrechen“ der kommunistischen Partei besteht darin, daß sie unter den wert-

tigen Massen Schwedens immer mehr an Boden gewinnt und den Einfluß der Sozialimperialisten durch wirksame Agitation und Propaganda verdrängt. Das Märchen vom Kommunistenputz in Schweden wird aufgestellt, um verhärtete reaktionäre Unterdrückungsmaßnahmen gegen die KP Schwedens einzuleiten. Die Hege gegen Instanzen der Sowjetunion steht in engstem Zusammenhang mit der internationalen Verleumdungskampagne gegen den ersten Arbeiterstaat, die jetzt systematisch in allen kapitalistischen Ländern verstärkt und gesteigert wird.

In dasselbe Kapitel gehört die Sensationsmeldung des Pariser Matin, des bekannten Organs des französischen Finanzkapitals, das von Moskauer Missionen, die über Berlin nach Frankreich gegangen sein sollen, handelt.

Die kommunistische Presse mühte auf jede Verichterstattung über die wichtigsten politischen Vorgänge, über die imperialistischen Kriegsvorbereitungen und die innerpolitische Entwicklung verzichten, wenn sie alle Sensationslügen, die die bürgerliche und sozialdemokratische Presse über die Sowjetunion in großer Aufmachung veröffentlicht, ausführlich widerlegen würde. Zum Glück haben die 10jährigen Lügenkampagnen der bürgerlichen Journale den internationalen Nachrichtendienst der kapitalistischen Presse in den Augen der Werttätigen so kompromittiert, daß wir darauf ruhig verzichten können.

Die Genossen Thiedol, Paris und Höllein, m. d. n. sprechen  
am Gonnabend, dem 4. August, 19 Uhr, auf dem Theaterplatz in der Antikriegsstadte