

Auer Tageblatt

Verlegungen nehmen die Postämter und die Anzeigen die Postämter entgegen. — Erscheint wöchentlich. — Preis pro Anschlag Nr. 53.

Anzeiger für das Erzgebirge

Telegramme: Tageblatt Auergebirge. Enthaltend die amtlichen Bekanntmachungen des Rates der Stadt und des Amtsgerichts Aue. Postfach-Konto: Amt Leipzig Nr. 1998

Nr. 165

Dienstag, den 17. Juli 1928

23. Jahrgang

Schweres Eisenbahnunglück im Münchener Hauptbahnhof

München, 15. Juli. Im Hauptbahnhof in München ereignete sich am Sonntag kurz nach 9.30 Uhr abends ein schweres Eisenbahnunglück. Der Rürnberger Sportzug, Stammzug Nr. 52841, fuhr auf den Vorkäufer des Sportzuges kurz oberhalb der Haderbrücke auf.

Gegen Mitternacht wurde an der Unfallstelle bekannt, daß bisher acht Tote und sieben Verletzte zu beklagen sind. Im Vorkäufer war aus bisher unbekannter Ursache die Notbremse gezogen und der Zug zum Halten gebracht worden. Etwa eine halbe Stunde nach dem Unfall gingen die beiden letzten ineinandergeschobenen Wagen zu brennen an. Die Bekämpfung des Feuers, das sich sehr rasch ausdehnte, war äußerst schwierig. Durch das Regen längerer Schlauchleitungen war eine Reihe von Aus- und Einfahrtgleisen für die anderen Züge gesperrt. Die Hilfsaktion zur Rettung der Verunglückten, die nach Mitternacht noch im Gange war, setzte sofort tatkräftig ein.

Ursache des Unfalls.

München, 16. Juli. Zu dem Eisenbahnunglück im Münchener Hauptbahnhof wird berichtet, daß der Lokomotivführer des Vorzuges mit dem Zugführer die Ursache des Stehens der Notbremse feststellen wollte. Als der Stammzug 52481 sich näherte und auf den Vorzug aufstellte, wodurch die beiden letzten Wagen des Vorzuges ineinandergeschoben wurden. Wie es möglich war, daß der Stammzug abgelassen wurde, während der Vorzug noch nicht das nächste Blocksignal erreicht hatte, ist bisher noch nicht aufgeklärt worden. Durch die eindringenden Hitze aus der Lokomotive des Stammzuges entstand im letzten Abteil 1. Klasse des Vorzuges ein Brand, der sich rasch auf die beiden letzten Wagen des Vorzuges ausbreitete und auch auf benachbarte Juggarnituren übergriff. Die Bemühungen des bald eingetroffenen Hilfszuges richteten sich darauf, die seitlichen Blechwände der ineinandergeschobenen Wagen zu öffnen, um die Verletzten herauszubringen. Besonders aus dem mittleren Teil der beiden beschädigten Wagen wurden Hilferufe hörbar. Es gelang nach 11 Uhr, des Feuers soweit Herr zu werden, daß der erste Fahrgast noch lebend, aber mit schweren Quetschungen geborgen werden konnte. Bald danach wurden zwei tödlich verunglückte Reisende aus den Wagentrümmern herausgeholt. An der Bekämpfung des Feuers wurde nach Mitternacht noch immer gearbeitet.

Zehn Tote.

Wie weiter gemeldet wird, hat das Eisenbahnunglück weitere zwei Todesopfer gefordert. Ein schwer verletzt geborgener Passagier starb noch vor dem Abtransport, so daß an der Unfallstelle insgesamt neun Tote aufgezählt sind. Ein weiterer Schwerverletzter erlag seinen Verletzungen in der chirurgischen Klinik. Die Zahl der Toten hat sich damit auf zehn erhöht. Als Verletzte wurden um die erste Nachmittagsstunde rund 25 Personen angegeben, von denen der weitaus größere Teil allerdings nur ganz leichte Verletzungen erlitten hat und die zum Hauptbahnhof zurückgebracht wurden und von dort aus größtenteils ihre Wohnungen aufsuchen konnten. Zwei weitere Personen von der Rettungsabteilung erlitten Verletzungen dadurch, daß sie bei den Schweißarbeiten an dem Unglückszug sich eine Rauchvergiftung zuzogen. An der Unfallstelle waren eingetroffen Reichsbahn-Direktionspräsident von Bicker und Vizepräsident Trumm sowie Polizeipräsident Mantel. Die Unfallstelle selbst bietet ein grauenvolles Bild der Verwüstung. Auf der Lokomotive des aufgefahrenden Zuges hängen Wagenteile von dem letzten Wagen des Unglückszuges; die beiden letzten Wagen des Vorzuges sind fast zur Hälfte ineinandergeschoben. Die Wagen waren derart ineinandergerastet, daß es erst nach Mitternacht gelang, die ersten Toten zu bergen. Die Leichen sind teils bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt, teils verbrannt, so daß die Identifizierung um die zweite Morgenstunde noch nicht abgeschlossen werden konnte. Bisher steht lediglich fest, daß sieben Männer und drei Frauen Todesopfer bei der Katastrophe wurden. Noch um die erste Morgenstunde war die Berufsfeuerwehr damit beschäftigt, die mittleren Abteile der ineinandergestellten Wagen zu öffnen. Glücklicherweise erwies sich, daß diese Abteile leer waren.

Die Unfallstelle.

Die Unfallstelle, die wenige hundert Meter vor der Einfahrt zum Hauptbahnhof zwischen der Haderbrücke und Donnersberger Brücke liegt, wurde bald nach dem Unfall durch Landespolizei abgesperrt. Auf den beiden Brücken und seitlich der Bahnanlage sammelten sich trotz der späten Abendstunde zahlreiche Neugierige an. Das Rettungswerk wurde besonders dadurch erschwert, daß die Berufsfeuerwehr den Brand mit Schlauchleitungen von über hundert Metern Länge über die zahlreichen Gleisanlagen hinweg bekämpfen mußte.

Pulverfabrik Hasloch erneut explodiert

Drei Tote — sieben Schwerverletzte — sechzehn Leichtverletzte

Hasloch a. M., 14. Juli. In der ersten Vormittagsstunde des heutigen Sonnabends stieg über den Haslocher Bergen eine Rauchfäule auf, die wieder einmal ein Unglück in der Haslocher Pulverfabrik ankündigte. Es sind gerade zwei Jahre her, seit die Pulverfabrik Hasloch durch eine Explosion vollkommen vernichtet wurde.

Aus bisher unbekanntem Ursachen brach Vormittags im Abfallraum eine Explosion aus, die einen Brand im alten Teil der Fabrik zur Folge hatte. Bisher sind drei Tote, sieben Schwerver- und sechzehn Leichtverletzte geborgen worden. Zur Zeit des Unglücks war die Belegschaft der Fabrik 130 Köpfe stark. Schwer verletzt ist auch der Pfarrer Schollbrunn, der nach Bekanntwerden des Unglücks gleich zur Unfallstelle eilte. Zur Stunde, 1,15 Uhr, steht die Fabrik noch in hellen Flammen.

Bürgsburg, 14. Juli. Schon viermal ist im ganzen die Pulverfabrik von Hasloch von Explosionen heimgesucht

worden. 1903 stieg sie fast gänzlich in die Luft, damals kam auch der Vater des jetzigen Besitzers, Kommerzienrat Schmidt, ums Leben. 1914 und 1916, im Kriege, ereigneten sich kleinere Explosionen, die aber in ihrem Ausmaß und in der Zeit, zu der sie stattfanden, nicht so beachtet wurden. Die vierte Vorgängerin der heutigen Explosion, am 20. Mai 1926, war bisher die schwerste, sie forderte 13 Todesopfer und 9 Schwerverletzte; unter den Toten waren damals vier Frauen. Die Explosion vom Jahre 1926 führte zu einer Anklage gegen die Besitzer des Werkes, Vater und Sohn Schmidt, wegen fahrlässiger Tötung und Körperverletzung; beide wurden aber auf Grund von Sachverständigenurteilen freigesprochen, da keine Verursachung der Sicherheitsvorrichtungen nachgewiesen werden konnte.

Das Werk ist eine Familien-G. m. b. H., die Hauptanteile gehören dem Kommerzienrat Schmidt und der Pfälzischen Pulverfabrik U. G. in St. Ingbert.

Der französische Nationalfeiertag.

Die Millionenstadt in Festesfreude.

Paris, 14. Juli.

Der französische Nationalfeiertag, der in diesem Jahre von einem ganz besonders glänzenden Sommerwetter begünstigt ist, wurde heute in Paris mit dem üblichen Zeremoniell gefeiert. Gestern Abend schon begann die Festesfreude mit den ersten öffentlichen Tänzen auf den Straßen und Plätzen der Stadt. Heute morgen wurde die Bürgerwehr durch die Artillerie, die vor dem Joubertdenkmal Salut schloß, geweiht. In den frühen Morgenstunden schon durchzogen Truppenabteilungen unter klingendem Spiel die Straßen, um sich zur großen Parade am Triumphbogen zu versammeln. Eine große Menschenmenge hatte sich um den Triumphbogen und auf den Champs Elysees eingefunden, als kurz vor 9 Uhr die offiziellen Persönlichkeiten erschienen: die Minister, die Präsidenten von Kammer und Senat, das diplomatische Korps, die Spitzen der Behörden und die fremden Gäste. Besonders bemerkt wurde der polnische General Haller mit seinem hohen, vierköpfigen Tschako und drei eingeborene Führer aus Marokko in bunten Gewändern und weißen Turbanen.

Punkt 10 Uhr traf der Präsident der Republik, begleitet von Kriegsminister Painlevé, am Platz ein. Rasch durchschritt er die Reihen der offiziellen Gäste und Generale und nahm dann persönlich die Dekorierung der hohen militärischen Führer vor. U. a. erhielten die Generale Mollet und Targe das Kriegskreuz. Dann begann die große Parade. Während die Geschwader des 34. Fliegerregiments in geschlossenen Formationen über der Stadt Paris schwebten, bestanden unter den Klängen der Marseillaise die nächst die Offizierschüler von St. Cyr mit ihren dreifarbigem Federbüscheln auf dem Tschako. Ihnen folgten die Marineoffizierschüler, die zum erstenmal die neue Mütze trugen, dann kamen die Nationalgarde, die Pioniere, Marineinfanteristen, die Radfahrerabteilungen und endlich einige Bataillone Infanterie vom 5., 86. und 46. Regiment sowie vom 21. und 23. Kolonialschützenregiment. Es folgte die leichte Feldartillerie, die Kavallerie und endlich die Spezialeinheiten, die Panzerautos, die Tanks, die schweren Automobilschütze und die Flugzeugabwehrkanonen. Die Truppen wurden vom Gouverneur der Stadt Paris, General Gouraud, der als einziger die neue hochfarbige Felduniform des französischen Heeres trug, dem Präsidenten der Republik vorgeführt.

Der Präsident dankte in bewegten Worten und rühmte die vorzügliche Haltung der Truppen. Der Revue folgte ein Frühstück im Elysée, zu dem die hohe Generallität geladen war. Heute nachmittag wiederholte sich das Nationalfest in den üblichen Bahnen ab. Vor den Theatern, die heute Freivorstellungen gaben, warteten endlose Menschengruppen. Auf den Plätzen wurden Sportspiele veranstaltet. Hier und da wurde auch schon wieder getanzt. Seinen Abschluß fand der Tag in großen Feuerwerken, die an verschiedenen Stellen der Stadt abgebrannt wurden. Und dann wurde getanzt bis zum frühen Morgen.

Der Sonntag wird dazu verwendet, die Festesfreude langsam abklingen zu lassen. Auch für morgen sind öffentliche Volksbelustigungen in reicher Zahl vorgesehen. Vor allem wird abermals der Volkstanz auf allen Straßen und Plätzen wiederholt werden. Zahlreiche Einwohner von Paris haben aber den Nationalfeiertag dazu benutzt, eine kleine Erholungsfahrt nach dem nahen Meere zu unternehmen. Der Andrang an den Bahnhöfen war ungeheuer. Sämtliche Züge mußten drei- oder vierfach gefahren werden. Besonders die Badeorte der Normandie hatten starken Zustrom zu verzeichnen.

Die Befriedung Lybiens.

In der italienischen Kammer machte unlängst der Kolonialminister Feberzoni eingehende Angaben über den Erfolg der militärischen Operationen in der Cyrenaika und in Lybien. Die Tätigkeit der Truppen erstreckte sich über ein Gebiet von mehr als fünfundsiebenzigtausend Quadratkilometern, die zum Einsatz gebrachten Streitkräfte umfaßten elf Bataillone erzhäufiger und drei Bataillone lybischer Infanterie, acht Schwadronen lybischer Kavallerie, eine Gruppe Panzerkraftwagen und sechs Batterien Feldartillerie. Die Truppen operierten in fünf getrennten Abteilungen, von denen zwei von Tripolis, die anderen zwei von der Cyrenaika aus voringen. Auch Flugzeuge wurden mit Erfolg verwendet. In Kampfhandlungen kam es kaum, da die Araber sich angesichts des Uebergewichts der Italiener sich selten stellten. Den Hauptwert des Feldzuges sieht man in der engeren Verbindung der beiden Teile der italienischen Besitzungen in Nordafrika, die jetzt erreicht worden ist. Die Gesamtkosten der Unternehmung sollen sich auf nur rund zehn Millionen Mark belaufen haben.

Die italienische Regierung beabsichtigt jetzt, für die Ausführung öffentlicher Bauten in Nordafrika zwanzig Millionen Mark aufzuwenden, von denen ein beträchtlicher Teil auf die Anlage eines leistungsfähigen Hafens in Benghasi bestimmt ist. Man erwartet davon für die industrielle und landwirtschaftliche Entwicklung des Schutzgebietes die besten Folgen.