Auer Tageblatt

Anzeiger für das Erzgebirge

Bestellungen nehmen die Austräger und für Auswärtige die Postanstalten entgegen. — Erscheint werktäglich. Fernsprech-Anschluß Nr. 53.

Anzeigenpreise: Die 7spaltige Millimeterzeile für Anzeigen aus Aue und Umgegend 30 Pfennige, auswärtige Anzeigen 35 Pfennige, Reklamezeile 60 Pfennige, auswärtige Reklamen 1 Reichsmark, amtliche Zeile 50 Pfennige.

Telegramme: Tageblatt Auerzgebirge — Enthaltend die amtlichen Bekanntmachungen des Rates der Stadt und des Amtsgerichts Aue. — Postscheck-Konto: Amt Leipzig Nr. 1909

Nr. 179 — Donnerstag, den 2. August 1928 — 23. Jahrgang

Furchtbare Eisenbahnkatastrophe — wieder in Bayern

Bis jetzt 16 Tote

Augsburg, 31. Juli. In Dinkelscherben in Bayern ereignete sich am Dienstag nachmittag 3.45 Uhr ein schweres Eisenbahnunglück. Der beschleunigte Personenzug 911 (Saarbrücken—Stuttgart—Ulm—Augsburg—München) fuhr in der Station Dinkelscherben auf den Durchgangsgüterzug 7535 auf. Hilfszüge wurden aus Augsburg und Neu-Ulm angefordert und sofort abgesandt.

Eine zweite Meldung besagt: Das Unglück ist größer, als zuerst angenommen. Der beschleunigte Personenzug fuhr auf den in der Station stehenden Durchgangsgüterzug mit voller Wucht auf, und zwar infolge falscher Weichenstellung. Mehrere Wagen wurden wie Zündholzschachteln geknickt. Die Folgen des Aufpralls waren furchtbar. Es wurden 12 Tote, 16 Schwerverletzte und 35 Leichtverletzte festgestellt.

Augsburg, 31. Juli. Nach Mitteilung der Reichsbahndirektion Augsburg hat sich die Zahl der Toten bei dem Dinkelscherbener Eisenbahnunglück auf 16 erhöht, da von den Schwerverletzten weitere vier ihren Verletzungen bereits erlegen sind. Zwei weitere Schwerverletzte schweben in Lebensgefahr.

An der Unglücksstelle.

Augsburg, 31. Juli. Ueber den Hergang des Unglücks wird folgendes mitgeteilt: Der Zug war bereits von Ulm aus, besonders aber von Stuttgart sehr stark mit Ferienreisenden, die zum großen Teil Frauen und Kinder bei sich hatten, besetzt, besonders die Wagen vierter Klasse. Nach der Haltestelle Neuoffingen fuhr der Zug in ungefähr 70 Kilometer Geschwindigkeit. Bei dem Zusammenstoß wurden die Reisenden durcheinander geworfen, und der Zug kam augenblicklich zum Stillstand. Die Reisenden wurden zum Teil zwischen Gepäckstücken und zersplitterten Holzteilen eingeklemmt. Die Lokomotive hatte sich auf die rechte Seite übergelegt, während der Tender etwas aufgerichtet stehen blieb. Die letzten Güterwagen bildeten mit der Lokomotive einen Trümmerhaufen, in welchem das Feuer der Lokomotive brannte, aber binnen kurzem von der Feuerwehr gelöscht werden konnte. Der größte Teil der Reisenden blieb auf den Bahnhofsgleisen beim Zug und half den Leichtverletzten. Die Schwerverletzten wurden alsbald in den Gasthof hinübergetragen, wo in kurzer Zeit mehrere Aerzte tätig waren. In der Umgebung des Bahnhofes spielten sich herzzerreißende Szenen ab. Die aus den Trümmern hervorgeholten Toten wiesen furchtbare Verstümmelungen auf. Einem fünfjährigen Mädchen war der Kopf abgerissen. Die Leichen wurden vorläufig in der Güterhalle aufgebahrt und mit Tüchern zugedeckt.

Außer dem Reichsbahnpräsidenten List von der Reichsbahndirektion Augsburg waren noch eingetroffen Regierungsdirektor Dorn von Augsburg, der Sicherungsdezernent, Reichsbahndirektor Hellenthal von der Gruppenverwaltung Bayern-München, ferner der Chef der Landespolizei von Augsburg und der Staatsanwaltschaft von Augsburg.

Der erste Bericht der Reichsbahndirektion.

Augsburg, 31. Juli. Die Reichsbahndirektion Augsburg hat um 21.20 Uhr folgenden amtlichen Bericht über das Eisenbahnunglück bei Dinkelscherben herausgegeben:

Der aus der Pfalz kommende Personenzug 911 ist heute nachmittag 16 Uhr bei der Einfahrt in die Station Dinkelscherben infolge falscher Weichenstellung auf den dort zur Ueberholung stehenden Durchgangsgüterzug 7535 aufgestoßen. Bei dem Güterzug sind die drei letzten Wagen entgleist und zerstört. Bei dem Personenzug ist die Lokomotive mit Tender entgleist, ebenso der nachfolgende Eilgutwagen. Die folgenden sieben Personenwagen entgleisten ebenfalls. Einer von diesen wurde zerquetscht, einer geknickt. Getötet wurden zehn Personen, schwer verletzt etwa 16, weniger schwer verletzt zwölf Personen, außerdem wurden 28 Personen leichter verletzt, die ihre Reise fortsetzen konnten. Von den Schwerverletzten wurden zwölf mit Rettungswagen nach Augsburg gebracht. Von diesen sind zwei auf dem Transport ihren Verletzungen erlegen. Die weniger schwer Verletzten wurden in Sanitätsautos nach den Krankenhäusern in Zusmarshausen und Augsburg gebracht.

Der erste Hilfszug wurde von der Station Augsburg um 16,05 Uhr angefordert, fuhr um 16.24 Uhr ab und traf 16.50 Uhr auf der Unfallstelle ein. In diesem befand sich der Präsident der Reichsbahndirektion, der Betriebsdezernent, der Sicherungsdezernent, der maschinentechnische Dezernent sowie der Vorstand des Betriebsamtes, des Maschinenamtes und der stellvertretende Vorstand des Bauamtes. Die erste Hilfe war in der Zwischenzeit von Aerzten aus Dinkelscherben und Zusmarshausen sowie von Krankenschwestern des Krankenhauses Zusmarshausen geleistet worden. Kurze Zeit später traf die Sanitätskolonne mit drei Aerzten, zwei Kraftwagen und Sanitätspersonal an der Unfallstelle ein. Ein weiterer Hilfszug fuhr um 17 Uhr von Augsburg ab und traf um 17.40 Uhr in Dinkelscherben ein. Ebenso kam um 18 Uhr ein weiterer Hilfszug aus Ulm an der Unfallstelle an. Der Zugverkehr war zuletzt gesperrt, konnte dann aber eingleisig weitergeführt werden. Der D-Zug 59 wurde über Neu-Offingen—Donauwörth umgeleitet. Der unbeschädigt gebliebene Teil des Personenzuges 911 wurde um 18.46 Uhr nach Augsburg weitergeführt. Von dort aus setzten die Reisenden die Fahrt mit einem Ersatzzug fort. D 60 erlitt eine Verspätung von etwa 45 Minuten.

Die Ursache.

Augsburg, 31. Juli. Ueber die Ursache des Eisenbahnunglücks auf der Station Dinkelscherben wird von der Reichsbahndirektion Augsburg mitgeteilt: Es steht zweifelsfrei fest, daß der Personenzug 911 infolge falscher Weichenstellung anstatt in das dritte Gleis in das vom Güterzug besetzte vierte Gleis einfuhr. Die falsche Weichenstellung hängt zusammen mit den derzeitigen Umbauten des Stellwerkes auf der Westseite des Bahnhofs Dinkelscherben. Zur Wahrung der Sicherung während des Umbaues wurde dort ein Behelfsstellwerk aufgestellt, durch das die erforderlichen Abhängigkeiten zwischen Weichen und Signalen hergestellt werden. Diese Abhängigkeiten zeigten insofern eine Lücke, als das Signal für die Einfahrt in Gleis III aufgezogen werden konnte, wenn die Eingangsweiche auf Gleis IV gestellt war. Diese Lücke trat weder bei der Abnahmeprüfung noch im bisherigen Betriebe des Behelfswerkes zutage. Es hat sich erst jetzt bei den nachträglich gemachten Versuchen am Stellwerk gezeigt, daß dieser Mangel nur bei einer ganz bestimmten, zufällig sich ergebenden Stellung der Verschlußelemente zueinander auftreten konnte. Die Reichsbahndirektion Augsburg hatte jedoch neben der mechanischen Sicherung, die dem Behelfswerk dienen sollte, zur weiteren Sicherung noch ein besonderes Meldeverfahren angeordnet. Demzufolge hatte der Stellwerkswärter bei jeder Durchfahrt die richtige Stellung der Weichen zu prüfen und den Vollzug der Prüfungen und die richtige Stellung der Weichen dem Fahrdienstleiter in einer dem Wortlaut nach genau festgelegten Meldung anzuzeigen. Zur weiteren Sicherung werden die Meldungen sowohl vom Fahrdienstleiter wie vom Stellwerkswärter in Meldebüchern festgehalten. Bei dem verunglückten Zug 911 hat der Stellwerkswärter insofern eine falsche Meldung erstattet, als er die Fahrstraße für diesen Zug in Gleis III hergestellt meldete, obwohl sie noch vom vorausgehenden Durchgangsgüterzug auf das Gleis IV eingestellt war. Diese falsche Meldung ist als erste Ursache des Unglücks anzusehen, das aber nur dadurch eintreten konnte, daß gleichzeitig auch der vorher erwähnte Mangel an den mechanischen Abhängigkeiten gerade bei der Bereitstellung dieser Fahrstraße sich zum ersten Male zeigte. Der Stellwerkswärter ist seines Dienstes enthoben worden.

Zu dem neuen Eisenbahnunglück in Bayern berichten die Blätter: Infolge des gegenwärtigen Umbaues der Strecke für den elektrischen Betrieb werden die Weichen zurzeit provisorisch mit der Hand bedient. Der diensttuende Weichenwärter gibt an, die Weiche vorschriftsmäßig gestellt zu haben, diese habe aber augenscheinlich nicht funktioniert. Als der Lokomotivführer die Katastrophe nahen sah, soll er nach Möglichkeit gebremst haben, was aus dem starken Schwanken der letzten Wagen des Unglückszuges geschlossen werden kann. Der Anprall erfolgte trotzdem mit ungeheurer Wucht. Die letzten Wagen des Güterzuges wurden vollkommen zertrümmert und die Frachtstücke umhergestreut. Die Lokomotive des Personenzuges stürzte um und kam auf einen aus dem Gleis gesprungenen Wagen einer Münchener Brauerei zu liegen. Der Lokomotivführer kam vollkommen heil davon, während der Heizer verletzt wurde. Vor der Lokomotive türmen sich nun die Trümmer von Güterwagen bizarr auf. Die unmittelbar hinter der Lokomotive befindlichen modernen Personenwagen blieben vollkommen unbeschädigt. Es wurden bei ihnen nicht einmal die Fensterscheiben zertrümmert. Die Personenwagen 4. Klasse älterer Bauart jedoch, die in der Mitte des Zuges waren, bilden ein unentwirrbares Chaos, einen wüsten Trümmerhaufen. Die Schlußwagen des Personenzuges sind weniger stark mitgenommen. Unter den Insassen der zerstörten Wagen befinden sich viele Turner aus dem Bezirk Miesbach, die vom deutschen Turnfest in Köln zurückkehrten. Die Staatsanwaltschaft hat eine eingehende Untersuchung über das Unglück eingeleitet und an Ort und Stelle Erhebungen angestellt.

Maßnahmen Dr. Dorpmüllers.

Berlin, 31. Juli. Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft hat sofort nach Bekanntwerden dieses neuen Unfalles in Bayern, um volle Klarheit über die Gründe des Unfalles zu schaffen, zusammen mit dem Reichsverkehrsminister eine Kommission an die Unfallstelle entsandt. Zu dieser Kommission gehören die Reichsbahndirektoren Kilp und Staecker sowie Ministerialrat Dr. Ebeling.

Wie verlautet, ist Dr. Dorpmüller entschlossen, in rücksichtsloser Strenge im Interesse der Sicherheit auf der Reichsbahn durchzugreifen. Seine Maßnahmen werden sich erstrecken insbesondere auf das Gebiet des Sicherungswesens, auf die Vorschriften in der Durchführung des Betriebes und der Arbeitszeit und auf personelle Fragen.

Unterredung mit dem Reichsbahngeneraldirektor.

Ein Vertreter des Berliner „Lokalanzeigers" hatte spät abends, nach Meldung des Unglücks in Bayern, eine Unterredung mit dem Generaldirektor der deutschen Reichsbahn. Dr. Dorpmüller erklärte, daß sich die Ursachen des Unglücks zur Stunde noch nicht voll übersehen lassen, daß es wahrscheinlich jedoch zunächst auf einen Personalfehler zurückzuführen sei. Eine nicht geringe Rolle spielten jedoch die bayerischen Betriebsvorschriften, die Dr. Dorpmüller schon in den nächsten Tagen einer Klärung unterziehen werde. Da es sich bei diesen Vorschriften um bayerische Reservatsrechte handele, sei vorläufig noch abzuwarten, inwieweit man Zugeständnisse an die preußischen Reichsbahnbetriebsvorschriften erreichen werde. Eine volle Angleichung sei zunächst noch nicht zu erwarten. Dr. Dorpmüller wird über diese Angelegenheit in den nächsten Tagen eine Aussprache mit dem bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Held haben. Aus Anlaß dieses seines Münchener Aufenthaltes wird er persönlich eine erneute Untersuchung des Unglücksfalles anstellen. Im übrigen, so erklärte Dr. Dorpmüller weiter, dürfe man bei der Häufung der Unglücksfälle in der letzten Zeit nicht die Rolle des Zufalles außer acht lassen, der nun einmal nicht ganz auszuschalten sei. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Sinne seines kürzlich gehaltenen Vortrages sei bereits in die Wege geleitet. Man müsse den Dingen zweifellos, so schwer das auch erscheinen möge, eine gewisse Entwicklungsspanne zugestehen.

Der bayerische Landtag zum neuen Eisenbahnunglück von Dinkelscherben.

München, 31. Juli. Im bayerischen Landtag, der am Dienstag nachmittag zu einer Vollsitzung versammelt war und kurz vor dem Abschluß seiner Arbeiten stand, rief die Nachricht von dem neuen Eisenbahnunglück bei Dinkelscherben große Bestürzung hervor. Der Präsident Königsbauer sprach namens des Hauses das Beileid aus und erhielt die Ermächtigung, wie bei dem Münchener Eisenbahnunglück, auch hier den so schwer Betroffenen das Beileid der Volksvertretung zum Ausdruck zu bringen.

Beileid der bayerischen Staatsregierung.

München, 31. Juli. Ministerpräsident Dr. Held hat an die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahngesellschaft folgendes Beileidstelegramm gerichtet:

„In die noch brennende Trauer um die Opfer des Eisenbahnunglücks am Münchener Hauptbahnhof mischt sich die furchtbare Kunde des neuerlichen erschütternden Unglücks bei Dinkelscherben. Ich spreche der Gruppenverwaltung Bayern hierzu die tiefbewegte Anteilnahme der bayerischen Regierung aus und bitte, allen Angehörigen der Toten und Verletzten das innigste Beileid der bayerischen Staatsregierung zum Ausdruck zu bringen.

gez. Dr. Held."

An das Reichsverkehrsministerium Berlin ging folgendes Telegramm: „Die bayerische Staatsregierung nimmt ernste Anteilnahme an dem neuerlichen erschütternden Eisenbahnunglück bei Dinkelscherben."

SLUB
Wir führen Wissen.