Dresdner Volkszeitung

Postscheckkonto: Dresden Kaden & Comp., Nr. 1266

Organ für das werktätige Volk

Bankkonto: Gebr. Arnhold, Dresden und Sächsische Staatsbank

Dieses Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Dresden

Bezugspreis einschließlich Bringerlohn mit den wöchentlichen Beilagen „Nach der Arbeit" und „Volk und Zeit" für einen halben Monat 1 M. Einzelnummer 10 Pf.
Telegramm-Adresse: Dresdner Volkszeitung

Schriftleitung: Wettinerplatz 10. Fernsprecher Nr. 25261. Sprechstunde nur wochentags von 12 bis 1 Uhr.
Geschäftsstelle: Wettinerplatz 10. Fernsprecher Nr. 25261 und 12707. Geschäftszeit von früh 7 Uhr bis 5 Uhr nachmittags.

Anzeigenpreis. Grundpreise: die 29 mm breite Nonpareillezeile 30 Pf., die 90 mm breite Reklamezeile 1,80 M., für auswärtige Anzeigen 35 Pf. und 2 M. Familienanzeigen, Stellen- und Mietgesuche 40 Proz. Rabatt. Für Briefniederlegung 10 Pf.

Nr. 194 | Dresden, Sonnabend den 21. August 1926 | 37. Jahrg.

Wer trägt die Schuld?

Uebertriebene Sparmaßnahmen der Reichsbahnverwaltung

Die allzu schnell erteilten amtlichen Auskünfte, wonach die furchtbare Katastrophe bei Lehrte nur auf einen verbrecherischen Anschlag zurückgeführt werden könne, beginnen, nachdem sich die erste Erregung gelegt hat, auf skeptische Erwägungen zu stoßen, und man neigt in bestimmten Kreisen der Auffassung zu, daß ein Attentat nicht unbedingt die Ursache des Unglücks gewesen sein müsse. Es wird vielmehr geltend gemacht, daß die Reparaturen oft zu hastig hätten ausgeführt werden müssen, daß nicht immer mit der nötigen Sorgfalt und Gründlichkeit verfahren worden sei, kurzum, daß Schlamperei und falsche Sparsamkeit die Schuld trügen. Den Vorwurf falscher Sparsamkeit erhebt auch die Eisenbahnergewerkschaft, die die Meinung vertritt, die Einschränkung der Streckenkontrolle erschwere verbrecherische Anschläge, und ein Attentat, das eine umfangreiche und langwierige Tätigkeit am Gleiskörper voraussetze, wäre überhaupt nicht möglich gewesen, wenn die Strecke, wie in früheren Jahren, öfter begangen worden wäre. Die Erklärung der Gewerkschaft lassen wir nachstehend im Wortlaut folgen:

„In seinen Mitteilungen an die Presse hat sich der stellvertretende Generaldirektor der Reichsbahngesellschaft dagegen gewandt, daß die Katastrophe bei Lehrte in irgendwelche Beziehungen zu dem Personalabbau gesetzt werde und hat dabei zugegeben, daß durch den Fortfall der Nachtrevision die Zahl der Streckenbegehungen, die früher zweimal am Tage und einmal in der Nacht vorgenommen wurden, aus Sparsamkeitsgründen reduziert worden sind. Diese Maßnahme sei schon vor dem eigentlichen Personalabbau im Jahre 1922 durchgeführt worden. Hierzu muß festgestellt werden, daß der diese Ersparnismaßnahmen anordnende Erlaß das Datum des 31. Dezember 1922 trägt, zu welcher Zeit der Personalabbau bei der Reichsbahn bereits eingesetzt hatte. Es handelt sich also auf alle Fälle um eine Maßnahme, durch die Personal erspart werden sollte.

Es ist nicht zu verkennen, daß der gegen früher wesentlich verbesserte und verstärkte Oberbau eine größere Sicherheit gegen Beschädigungen im Betriebe aufweist, daß aber auch der stärkste Oberbau keinen Schutz gewähren kann, wenn verbrecherische Eingriffe vorgenommen werden. Deshalb lag in der nächtlichen Kontrolle der Strecke zweifellos eine höhere Sicherheit, die durch die Einstellung der nächtlichen Kontrollgänge weggefallen ist. Es ist selbstverständlich, daß der die Kontrolle ausführende Beamte mit einer Laterne ausgerüstet war, und nicht im Dunkeln, nur um formell seiner Pflicht zu genügen, herumlief. Er war also durchaus imstande, Schäden zu entdecken. Es hätte in der nächtlichen Stille jedenfalls ein Hantieren mit eisernen Werkzeugen — und nur solche kommen in Frage — weithin gehört werden müssen. Jeder Sachkundige weiß das. Auf alle Fälle mußte die nächtliche Streckenbegehung abschreckend auf Leute wirken, die verbrecherische Eingriffe vorhatten. Insofern hat die Personal sparende Maßnahme der Verwaltung zum mindesten die Betriebssicherheit nicht gefördert.

Generaldirektor Dorpmüller nennt als Grund zum Fortfall der nächtlichen Streckenbegehung, daß diese nach den Erfahrungen keinen rechten Zweck gehabt hätte, weil die revidierenden Beamten nicht vorschriftsmäßig zwischen den Schienen auf dem Schotter, sondern auf dem schmalen Fußweg daneben ihre nächtlichen Gänge ausgeführt hätten. Gegen eine solche Darstellung muß sich das Personal mit aller Energie wenden. Dadurch wird klipp und klar der Vorwurf erhoben, daß die revidierenden Beamten nicht ihre Pflicht getan hätten. Selbst wenn einzelne solcher Fälle vorgekommen sein sollten, so hat doch jeder im Betriebe erfahrene Eisenbahner das typische Bild des Streckenläufers vor sich, der, mit Werkzeug und Signalmitteln ausgerüstet, in Regen und Sturm, bei Kälte und Hitze, zwischen den Schienen von Schwelle zu Schwelle dahinmarschiert, die Augen unablässig auf den Oberbau gerichtet. Auf dem schmalen Fußweg neben dem Gleis bei Nacht zu gehen, hatten die Beamten schon deshalb keine Veranlassung, weil man zwischen den Schienen von Schwelle zu Schwelle viel sicherer und angenehmer schreitet. Jeder, der jemals zwischen Eisenbahnschienen ging, wird wissen, daß die Oberfläche der Schwellen vollkommen freiliegt, und mindestens eine Handbreit über dem Schotter, so daß man beim marschieren in der Mitte zwischen den Schienen überhaupt nicht den Schotter zu berühren braucht.

Um die verbrecherische Gleiszerstörung zu bewirken, mußten etwa 40 dicke Schwellenschrauben und acht schwere Laschenbolzen, die sich an einer Schiene befinden, zum größten Teil entfernt werden. Hierzu war äußerste Kraftanwendung notwendig, die nur von mehreren Tätern ausgeübt werden konnte, da das Anziehen der Schrauben bei der Gleislegung immer nur von zwei Arbeitern mindestens bewerkstelligt wird. Für das Lösen dieser Schrauben, die schon nach verhältnismäßig kurzer Lagerung verrostet sind und daher um so schwerer entfernt werden können, ist aber sicher nicht nur die Kraftanstrengung mehrerer Männer, sondern auch die Aufwendung einer längeren Arbeitszeit nötig gewesen. Es muß daher mit Bestimmtheit angenommen werden, daß eine nächtliche Kontrolle die Täter bei ihrer verbrecherischen Arbeit überrascht hätte. Hoffentlich sind nicht weitere Katastrophen nötig, um zu beweisen, daß die Ersparnismaßnahmen des Personalabbaues bei der Reichsbahn zu weit gegangen sind!"

Dr. Dorpmüllers übereilte Feststellungen

D. Berlin, 21. August. (Eig. Funkspr.)

Das Berliner Tageblatt schreibt:

„Vielfach hat etwas eigentümlich die Art berührt, wie der Generaldirektor der Reichsbahngesellschaft, Herr Dr. Dorpmüller, nach einer zweistündigen Anwesenheit auf dem Schauplatz der Katastrophe sofort mit aller Entschiedenheit erklärt hat, daß es sich nur um ein Attentat handeln könne, und wie er die dortige Strecke, die er aus eigener Anschauung nicht kennt, als „eine der besten und tragfähigsten in ganz Deutschland" gerühmt hat. Wir haben schon unmittelbar nach der Katastrophe, auf Grund von Mitteilungen, die von sachlicher Seite stammten, darauf hingewiesen,

daß auf jener Strecke die Reparaturen oft sehr überhastet ausgeführt werden und daß der Zustand dort keinesfalls ein idealer ist.

Die Schnelligkeit, mit der die Leitung der Reichsbahngesellschaft zu ihrem Urteil über den Ursprung der Katastrophe gelangt ist, kann — ganz abgesehen davon, daß durch diese Ursprungsfrage die Frage der Entschädigungspflicht wesentlich berührt wird — um so mehr beanstandet werden, da gleichzeitig der Versuch gemacht wird, die Gesellschaft von jeder Verantwortung freizusprechen und die Organisation als völlig fehlerlos hinzustellen. Die Ansicht verstärkt sich, daß die ganze Katastrophe wahrscheinlich vermieden worden wäre, wenn die Leitung der Reichsbahngesellschaft nicht die in der Nacht doch gewiß notwendige Streckenkontrolle aufgehoben hätte.

Durch unangebrachte Sparmaßnahmen hat man die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes vermindert, und der „Abbau", der auf Kosten der Arbeiter vorgenommen wurde, ist zugleich zum Schaden der Reisenden erfolgt.

Wiederholt ist hier betont worden, daß die Besoldung der Lokomotivführer und des unteren Bahnpersonals eine unzureichende, die Anstrengung im Dienst eine sehr große sei. Der Tageslohn eines Streckenarbeiters, der, bei einer Tätigkeit bis zu 16 Stunden täglich, 3,50 Mark beträgt, schien noch zu hoch, und die Kontrollgänge wurden eingestellt. Es läßt sich zur Stunde nicht sagen, ob die eingeleitete Untersuchung den endgültigen Beweis für die Annahme, daß ein Verbrechen vorliegt, liefern wird. Obgleich man sich einstweilen vergeblich fragt, welche Motive den oder die Verbrecher zu einer solchen Tatsat bewogen haben könnten, kann die Attentatstheje richtig sein. Aber auch zu einer anderen Untersuchung wird man sich doch wohl entschließen müssen. Zu der Untersuchung, ob die Sicherheit des reisenden Publikums auf den deutschen Eisenbahnlinien genügend geschützt ist, und ob da nicht für die Leitung der Reichsbahngesellschaft noch einiges zu tun übrig bleibt."

•

Ein Berliner Mittagsblatt wird von einem Fachmann darauf aufmerksam gemacht, daß etwa 2 Kilometer von der Unglücksstelle entfernt, eine Holzschwelle der von Herrn Dr. Dorpmüller als geradezu mustergültig bezeichneten Bahnkörper vollkommen verfault festgestellt worden ist, und daß die Schienenschrauben schon lose in dem verfaulten Holz gesessen hätten. Sollte das wirklich zutreffen, so ist allerdings Dr. Dorpmüllers Behauptung von der „mustergültigen Strecke" ziemlich stark erschüttert.

•

Vergebliche Polizeistreifen

D. Hannover, 21. August. (Eig. Funkspr.)

Heute mittag wird die Bruchstelle des Gleises bereits repariert werden, nachdem Staatsanwaltschaft und Polizei die nötigen photographischen Aufnahmen gemacht haben. Die Ermittlungen der fünf von der Landeskriminalpolizeistelle in Hannover eingesetzten Beamten haben bisher noch keinen Erfolg gehabt. Die Arbeiten sind deshalb so erschwert, weil durch die in der Nacht angekommenen Reisezugkolonnen, wie durch die zahlreichen Zuschauer usw. alle Spuren vernichtet sind, die von den Tätern eventuell hinterlassen worden waren. Dagegen wird jetzt die gesamte Umgegend systematisch abgesucht, und besondere Streifen werden die in der Nähe liegenden Ortschaften absuchen, um Anhaltspunkte dafür zu finden, ob in den letzten Tagen sich dort verdächtige Personen aufgehalten haben.

Die Reichsbahnbeamten sind übereinstimmend der Ansicht, daß die in Frage kommenden Täter mit den Schienen-

Der Ring um Bulgarien

Versöhnliche Stimmung in Sofia

C. Bukarest, 20. August.

Die bulgarische Antwort auf die gemeinsame Note Rumäniens, Südslawiens und Griechenlands ist noch nicht überreicht worden, soll jedoch bereits fertiggestellt sein. Sie ist, dem Vernehmen nach, sehr versöhnlich gehalten. Die bulgarische Regierung erklärt, für die Komitatschi-Organisation könne sie keine Verantwortung tragen, und mangels genügender Polizeikräfte sei sie auch nicht imstande, die Grenze entsprechend zu schützen. Die Note drückt das Erstaunen darüber aus, daß Griechenland und Rumänien sich dem Schritt Südslawiens angeschlossen haben, und schlägt schließlich vor,

den strittigen Fall vor den Völkerbund zu bringen.

Nach der in informierten Kreisen verbreiteten übereinstimmenden Ansicht soll der Text die Zustimmung Englands und Frankreichs gefunden haben. Obwohl die Note, wie gesagt, noch nicht im Wortlaut vorliegt, äußert sich insbesondre die Belgrader Presse schon jetzt sehr erregt. „Politika" versteigt sich sogar so weit, zu sagen, daß der Inhalt unbefriedigend sei, und daß die südslawische Regierung zu den schärfsten Mitteln greifen werde, um sich Genugtuung zu verschaffen. Damit soll offenbar ein Druck auf Sofia ausgeübt werden.

•

Nintschitsch gegen die Intervention des Völkerbundes

J. Belgrad, 20. August.

Der südslawische Außenminister Nintschitsch äußerte gegenüber einem Vertreter der Konstantinopeler Zeitung „Stambul", er sei nicht der Meinung der Bulgaren, daß der Völkerbund den gegenwärtigen Konflikt Bulgariens mit seinen Nachbarstaaten entscheiden sollte. Es gelte, die Autorität des Völkerbundes zu schützen. Man sollte ihm nur außergewöhnlich wichtige und schwierige Fälle überweisen; die übrigen strittigen Angelegenheiten müßten die Staaten untereinander regeln.

Damit dementiert Nintschitsch also auch die sensationellen Nachrichten der letzten Zeit, die den gegenwärtigen Konflikt als so schwerwiegend und kriegsgefährlich wie den Konflikt von 1914 darstellten. Auf die Frage des Korrespondenten, ob die Intervention der Großmächte der Anlaß dafür gewesen, daß die in Sofia übergebene Kollektivnote Südslawiens, Griechenlands und Rumäniens in versöhnlichem Geist gehalten war, antwortete Nintschitsch, dies sei nicht der Fall. Die Großmächte hätten korrekt und freundschaftlich gehandelt und keinen Druck auf Südslawien ausgeübt. Die Aenderung der Haltung der drei Balkanmächte gegenüber Bulgarien habe ganz andere Gründe. Welche Gründe, sagt Nintschitsch (der übrigens bestreitet, daß Südslawien, wie die südslawische Opposition behauptet, außenpolitisch isoliert sei) allerdings nicht.

•

Südslawiens militärische Rüstungen

S. London, 20. August.

Der diplomatische Korrespondent des Daily Telegraph greift heute die bulgarische Regierung wegen der Zwischenfälle an der bulgarischen Grenze an. Die offiziellen und offiziösen bulgarischen Aeußerungen, daß Bulgarien die revolutionären Organisationen nicht aufzulösen vermöge, seien höchst unglücklich. Es sei eine unhaltbare Lage. Man könne nicht von den Nachbarn Bulgariens erwarten, daß sie sich damit zufrieden geben. Wenn die bulgarische Regierung die in fremdes Gebiet eindringenden Komitatschibanden nicht auflösen könne oder wolle,

so könne sie sich nicht wundern, wenn die Nachbarn selbständige Schritte unternehmen.

Die englische Regierung, fährt der Korrespondent fort, habe stets die Sowjetregierung für englandfeindliche Handlungen der Dritten Internationale verantwortlich gemacht; die Lage sei in bezug auf die bulgarische Regierung und die mazedonischen revolutionären Ausschüsse ganz ähnlich. Zur Zeit der kommunistischen Unruhen in Sofia sei die bulgarische Regierung keineswegs schwächlich gewesen, und damals habe sie sich nicht mit Unfähigkeit entschuldigt. Die ganze Angelegenheit werde sicher in Genf zur Sprache kommen.

Eine andre Haltung nehmen die liberalen Daily News ein. Der diplomatische Korrespondent dieses Blattes wirft die Frage auf, was die

militärischen Rüstungen Südslawiens

eigentlich zu bedeuten hätten, da doch die bulgarische Regierung ganz offensichtlich in versöhnlicher Stimmung sei. Trotzdem habe Südslawien in einem halben Dutzend verschiedener Länder Rüstungsmaterial bestellt, so z. B. 120 Flugzeuge in Paris und Seeflugzeuge in Deutschland und Italien. Es verlautet auch, daß englische Schiffsbaufirmen Bestellungen von Motorbooten in Höhe von 2 Millionen Pfund erhalten, während Gewehre in Schweden angekauft werden sollten.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id416951805-19260821/1 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG