

Leipziger Volkszeitung

Organ für die Interessen des gesamten werktätigen Volkes

Die Leipziger Volkszeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Polizeipräsidiums Leipzig, der Amtshauptmannschaft Leipzig u. des Stadtrats zu Großsch. behördlich bestimmte Blatt

Bezugspreise mit Inskl. Beilage Volk und Zeit sowie der Kinder-Beilage, für einen Monat einschl. Bringerlohn 2.—, für Selbstabholer 1.90 Mt. — Durch die Post bezogen 2.— Mt. ohne Beleggeld. Telefon Sammelnummer 72206. Postkontos: Leipziger Buchdruckerei W. G., Leipzig Nr. 53477	Redaktion: Leipzig, Tauscher Str. 19/21 Telegramm-Adresse: Volkszeitung Leipzig Telephon 72206. — Verlag in Leipzig, Tauscher Straße 19/21 — Telephon 72206	Inseratenpreise: Die 10. Spalte, Kolonellszeile 35 Pfg., bei Flahoorchrift 40 Pfg. Stellenangebote 10. Spalte, Kolonellszeile 25 Pfg. Familiennachrichten von Privaten die 10. Spalte, Kolonellszeile mit 50% Nachlag. Reklameseite 2 Mt. Inserate v. ausw.: die 10. Spalte, Kolonellszeile 40 Pfg., bei Flahoorchr. 50 Pfg., Reklameseite 2.25 Mt.
--	--	---

Die Leipziger Volkszeitung erscheint täglich nachmittags mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Abonnementsbestellungen nehmen die Austräger, unsere Zweiggeschäfte und alle Postanstalten entgegen

Wieder eine Zugkatastrophe in Bayern

Ein skandalöses Weichensystem die letzte Ursache

16 Tote, 28 Schwerverletzte

Personenzug auf Güterzug aufgefahren

TU Augsburg, 1. August.

In Dinkelscherben in Schwaben ereignete sich am Dienstagnachmittag gegen 16 Uhr ein schweres Eisenbahnunglück. Der beschleunigte Personenzug 911 fuhr auf den Durchgangsgüterzug 7535 in der Station Dinkelscherben auf. Hilfszüge wurden aus Augsburg und Neu-Ulm angefordert und bereits abgeandt. Der Präsident und die Deputierten der Reichsbahndirektion Augsburg sind an die Unglücksstelle abgefahren. 10 Tote wurden sofort gezählt. Nachdem noch einige Schwerverletzte in den Krankenhäusern ihren Verletzungen erliegen sind, hat sich die Zahl der Todesopfer bei dem Dinkelscherbener Eisenbahnunglück auf 16 erhöht. Die Zahl der Schwerverletzten beträgt nach den letzten Feststellungen 28, die Zahl der Leichtverletzten 20. Zwei Schwerverletzte schweben in Lebensgefahr.

Wie lange noch?

Es sind knapp drei Tage vergangen, seit der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Herr Dormmüller, in zwei großen Exposés Mitteilung davon machte, daß zwar einiges in Bayern und auf der Deutschen Reichsbahn überhaupt nicht in Ordnung sei, im großen und ganzen jedoch die Zuverlässigkeit helfen werde, daß es „in einigen Jahren“ besser werden würde. Noch liest man in den Zeitungen die letzten Urteile über das jüngste Eisenbahnunglück auf dem Münchner Hauptbahnhof, und schon wieder kommt eine Nachricht, die eine neue Zugkatastrophe aus der bayerischen Ordnungszelle verkündet: 16 Tote, viele Schwer- und Leichtverletzte. Und abermals fragt man nach der Ursache, die dies Unheil anrichtete.

Gewiß, die Ursache, die aktiv eine solche Katastrophe geschehen ließ, liegt natürlich außerhalb einer menschlichen Berechnung. Daß Naturkräfte wirksam sind, daß ein Gleis abgegrungen ist, daß ein Weichensteller die Weiche falsch eingestellt hat, das ist schließlich immer möglich. Und ein System von Verkehrseinrichtungen zu schaffen, das unter allen Umständen jeden Unfall und jeden Toten als Opfer des Verkehrs verhindert, das wird wahrscheinlich nie möglich sein. Aber wenn ein Unfall hinter dem anderen und zumeist in der gleichen Gegend folgt, wenn jedesmal die Zahl der Toten für solche Unfälle sehr groß ist, dann ist wohl niemand, der bestreiten wollte, daß in dem jetzigen Zeitalter der entwickelten Verkehrstechnik und der möglichen Arbeitsverhältnisse dieser Zustand durch das System bedingt ist.

Ueber diese Bedingungen ist anlässlich der letzten Unfälle soviel gesagt worden, daß eine allgemeine Betrachtung hierüber nicht mehr nötig ist. Sowohl in den Betriebsverhältnissen, wie in den Arbeitsverhältnissen herrscht auf der Deutschen Reichsbahn und vor allem in Bayern eine Ordnung, die, wenn das so weiter geht, einen Ozeanflug fast noch als weniger gefährlich erscheinen läßt, als eine Bergniederungsfahrt im Bezirk der Münchner Eisenbahn. Die Antwort der Eisenbahngewerkschaften auf die jüngsten Erklärungen Dormmüllers und die anschauliche Schilderung, die gestern noch unser bayerischer Korrespondent in diesen Spalten gab, haben gezeigt, daß in den wesentlichsten Teilen die Ausführungen Dormmüllers unzutreffend oder an der Hauptsache vorbeigehend waren. Das gestrige Unglück hat nunmehr auch Dormmüller zu der Bemerkung veranlaßt, daß „eine nicht geringe Rolle“ die bayerischen Betriebsvorschriften auf der Reichsbahn seien. Und man wird abermals mit dem Trost abgefunden, daß an diesem Zustand während der nächsten Jahre nichts zu ändern sei. Mögen die Eisenbahnunfälle sich weiter häufen, mögen heute 20, morgen 30 Tote die Opfer sein, mögen viele Hunderte trauern um die dahingerafften Eltern oder Kinder, mögen viele als Krüppel durch die Welt laufen — der bayerische Partikularismus, die „Eigenstaatlichkeit“ nationalen Volkstums“ verlangt das so, und der Herr Reichsbahnpräsident verübelt: daran könne nichts geändert werden.

Herr Dormmüller mag sich jedoch darüber im klaren sein, daß wohl die überwiegende Mehrheit der deutschen Bevölkerung in solch traurigem Ernst für diesen Spah kein Verständnis besitzt. Herr Dormmüller wird wissen, daß außer Parlament und Regierung es schließlich noch stärkere Kräfte gibt, die solche Diskussion über „unabänderbare bayerische Betriebsvorschriften“ vielleicht einmal, wenn die Empörung keinen anderen Ausweg findet, sehr schnell durch den Einsatz der letzten gewerkschaftlichen Macht beenden könnten. Und über diese Macht der gewerkschaftlich organisierten Eisenbahner wird sich, wie wir annehmen, wohl nicht nur der Präsident der Deutschen Reichsbahn im klaren sein.

Der Weichensteller hat, wie man berichtet, seine Dienstvorschrift nicht ganz korrekt erfüllt. Und man hat ihn flugs entlassen. Diesen Verstoß gegen die Dienstvorschrift hält die amtliche Mitteilung für wichtiger als das von ihr selbst doch recht deutlich beschriebene unerhörte skandalöse System der Weichen, das dort im Betrieb war. Dies System wie die genüßlich gekennzeichneten Arbeitsverhältnisse im bayerischen Bahnbetrieb — das allerdings gehört nicht mehr zu jenen unberechenbaren Bedingungen, die ein Unheil anrichten können. Dies System ist durch menschlichen Eingriff abzuändern, wenn die Reichsbahnverwaltung das Sparen bei der technischen Vervollkommnung und die Schinderei ihrer Arbeitskräfte aufgibt. Es ist jetzt wahrhaftig die höchste Zeit, daß der Entrüstungsturm, den dies neue Unheil entfacht hat, solange bleibt, bis nicht neue Exposés, Kommunikatios und andere Schreibeereien und Redereien, sondern eine praktische Neuordnung der Deutschen Reichsbahnverhältnisse eintritt. Der Kampf auch hierum wird im wesentlichen wieder ein Kampf der Klassen sein.

Der amtliche Bericht

WTB Augsburg, 31. Juli.

Die Reichsbahndirektion Augsburg hat um 21 Uhr 20 Minuten folgenden amtlichen Bericht über das Eisenbahnunglück bei Dinkelscherben herausgegeben: Der aus der Pfalz kommende Personenzug 911 ist heute 16 Uhr bei der Einfahrt in Station Dinkelscherben infolge falscher Weichenstellung auf den dort zur Ueberholung stehenden Durchgangsgüterzug 7535 aufgestoßen. Beim Güterzuge sind die drei letzten Wagen entgleist und zerstört. Beim Personenzuge ist die Lokomotive mit Tender entgleist, ebenso der nachfolgende Güterwagen. Die folgenden sieben Personenwagen sind ebenfalls entgleist. Einer von diesen wurde zerquetscht, einer geknickt. Getötet wurden zehn Personen, schwer verletzt etwa 16, weniger schwer verletzt 12 Personen; außerdem wurden 23 Personen leichter verletzt, die ihre Reise fortsetzen konnten. Von den Schwerverletzten wurden 12 mit Rettungswagen nach Augsburg gebracht. Von diesen sind zwei ihren Verletzungen auf dem Transport erlegen. (Diese Zahlen haben sich inzwischen geändert. Red.) 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 Uhr 5 Minuten angefordert, fuhr um 16 Uhr 24 Minuten ab und traf 16 Uhr 50 Minuten auf der Unfallstelle ein. In diesem befanden sich der Präsident der Reichsbahndirektion, der Betriebsdeputierte, der Sicherheitsdeputierte, der maschinentechnische Deputierte, sowie der Vorstand des Betriebsamts, des Maschinenamts und der stellvertretende Vorstand des Bauamts. Die erste Hilfe war in der Zwischenzeit von Ärzten aus Dinkelscherben und Zusmarshausen, sowie von Krankenschwestern des Krankenhauses Zusmarshausen geleistet worden. Kurze Zeit später traf die Sanitätskolonne mit drei Kränzen, zwei Kraftwagen und Sanitätspersonal an der Unfallstelle ein. Ein weiterer Hilfszug fuhr um 17 Uhr von Augsburg ab und traf um 17 Uhr 40 Minuten in Dinkelscherben ein. Ebenso kam um 18 Uhr ein weiterer Hilfszug aus Ulm an der Unfallstelle an. Der Zugverkehr war zunächst gesperrt, konnte dann aber eingeleitet weitergeführt werden. Der D-Zug 50 wurde über Neu-Offingen—Donauwörth umgeleitet. Der unbeschädigt gebliebene Teil des Personenzuges 911 wurde um 18 Uhr 46 Minuten nach Augsburg weitergeführt. Von dort aus setzten die Reisenden die Fahrt mit einem Ersatzzuge 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 3. Gleis in das vom Güterzug besetzte 4. Gleis einfuhr. Die falsche Weichenstellung hängt zusammen mit dem derzeitigen Umbau des Stellwerks auf der Westseite des Bahnhofes Dinkelscherben. Zur Wahrung der Sicherheit während des Umbaus 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 3 ausgezogen werden konnte, wenn die Eingangswiche auf Gleis 4 gestellt war. Diese Lücke trat weder bei der Abnahmeprüfung noch im bisherigen Betriebe des Behelfsstellwerks 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 Verschlüsselemente zueinander auftreten konnte. Die Reichsbahndirektion Augsburg hatte jedoch neben der mechanischen Sicherung, die dem Behelfsstellwerk dienen sollte, zur weiteren Sicherung noch ein besonderes Meldeverfahren angeordnet. Demzufolge hatte der Stellwerkswärter bei jeder Zugfahrt 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 anzugeben. Zur weiteren Sicherung werden die Meldungen sowohl vom Fahrdienstleiter als auch vom Stellwerkswärter in Meldebüchern festgehalten. Bei dem verunglückten Zuge 911 hat der Stellwerkswärter insofern eine falsche Meldung erteilt, als er die Fahrstraße für diesen Zug frei hergestellt meldete, obwohl sie noch vom vorausgehenden Durchgangsgüterzug auf das Gleis 4 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 zum erstenmal sich zeigte. Der Stellwerkswärter ist seines Dienstes enthoben worden.

Der Münchener Korrespondent des Soz. Pressebüros meldet noch:

Der Beamte, der die Unglücksweiche und auch die dazu gehörende Signalleuchte zu bedienen hatte, heißt Heinrich Fügler. Er wird von seinen Vorgesetzten als äußerst zuverlässiger und ruhiger Beamter geschildert. Nach dem Unglück wurde er sofort seines Dienstes enthoben, aber nicht verhaftet. Fügler hatte im letzten Augenblick die falsche Weichenstellung gemerkt und noch versucht, das Signal auf Halt herumzuschreiben, aber der in voller Fahrt befindliche Personenzug (er fuhr 70 Kilometer) hatte die Weiche bereits überfahren und war in das falsche Gleis eingefahren, auf dem der Güterzug stand.

Dormmüller über das Unglück

Die bayerischen Betriebsvorschriften sind schuld

TU Berlin, 1. August.

Ein Vertreter des Lokalanzeigers hatte nach Meldung des Unglücks eine Unterredung mit dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. Dr. Dormmüller erklärte, daß sich die Ursachen des Unglücks zur Stunde noch nicht voll übersehen ließen, daß es wahrscheinlich jedoch zunächst auf einen Personalfehler zurückzuführen sei.

Eine nicht geringe Rolle spielten jedoch wiederum die bayerischen Betriebsvorschriften, die Dr. Dormmüller schon in den nächsten Tagen einer Klärung unterziehen werde.

Da es sich bei diesen Vorschriften um bayerische Reservatrechte handle, sei vorläufig noch abzuwarten, inwieweit man Zugeständnisse an die preussischen Reichsbahnbetriebsvorschriften erzielen werde. Eine volle Angleichung sei zunächst noch nicht zu erwarten. Dr. Dormmüller wird über diese Angelegenheit in den nächsten Tagen eine Aussprache mit dem bayerischen Ministerpräsidenten held haben. Aus Anlaß dieses seines Münchener Aufenthaltes wird er persönlich eine erneute Untersuchung des Unglücksfalles anstellen.

(Siehe auch 1. Seite der 1. Beilage.)