



Das Geheimnis am Hof.

Der kanadische Staatsangehörige Goff, der am 24. Juni bei Meris durch ein geheimnisvolles Revolverattentat schwer verletzt wurde. Da der Anschlag zu diesem Attentat vorläufig ungeklärt ist, versucht die Polizei zu ermitteln, ob Goff ein politischer Agent, ein Abenteurer oder gar ein Versicherungsbetrüger ist.



Im Frost oder im Eis umgekommen

Ueber das Schicksal der mit der Dampfschiffe der „Vialla“ abgetriebenen sechs Passagiere (im Bilde) ist noch immer nichts bekanntgeworden. Man befürchtet, daß sie entweder in Kälte und Eis umgekommen oder mit dem in Flammen aufgegangenen Luftschiffkörper verbrannt sind. — Obere Reihe von links nach rechts: Geograph Prof. Alessandrini, Mechaniker Caratti, Journalist Bago. Untere Reihe von links nach rechts: Theologe Prof. Pontremoli, Unteroffizier Ardunio, Mechaniker Gioeca

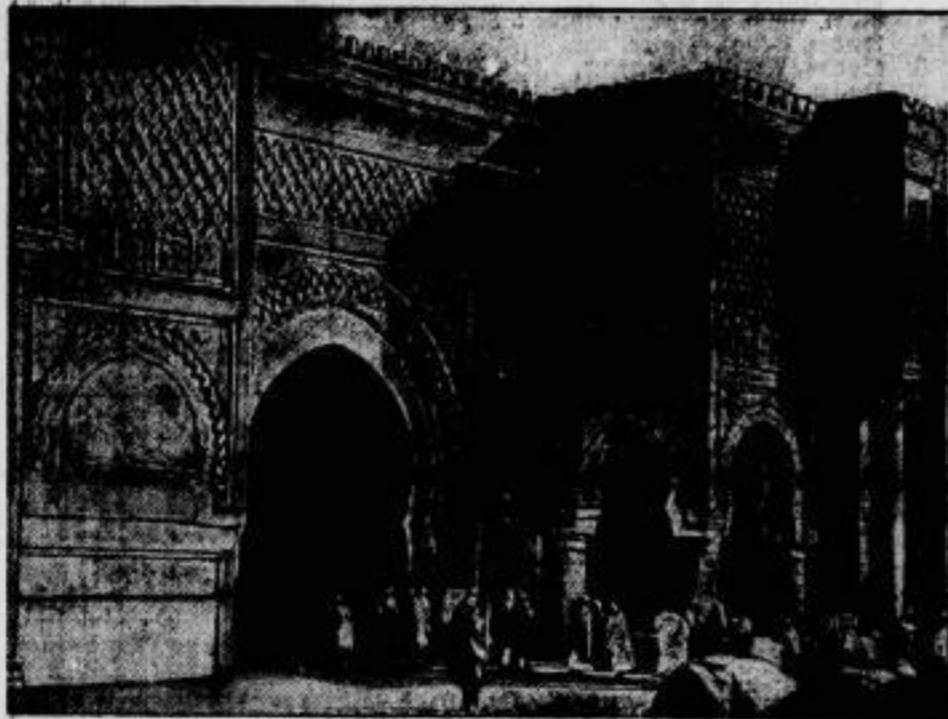


Wolens neuer Regierungschef.

Der bisherige Ministerpräsident Bartel, der nach dem Rücktritt Bilschowskis am 27. Juni zum Ministerpräsidenten ernannt wurde und noch am gleichen Tage sein Kabinett gebildet hat.



Der dänische Hauptmann Lembourn, der wegen Spionageverdachts bei Flensburg verhaftet wurde.



Reiterwerk der Königin. Das von den Arabern erbaute Palastwerk Meknes (Marokko).



Alice Berend 50 Jahre alt. Die Berliner Schriftstellerin Alice Berend, deren Romane mit ihrem lebensweisen Humor in ganz Deutschland einen großen Leserkreis gefunden haben, kann am 30. Juni ihren 50. Geburtstag feiern.



Strikliche Bahnweife in der kaiserlichen Armee.

Bei der Vereidigung der Rekruten der kaiserlichen Bundesarmee las der Bundeskanzler, Prälat Dr. Seipel, eine Messe und weihte eine Fahne (im Bilde).



Für die Badeaison.

Drei elegante Strandkostüme, bei denen über den Schwimmtrikots Strandröckchen bzw. Kleider und Capes getragen werden.

Erklärung der Reichsbahn-Hauptverwaltung zu den Unglücksfällen bei Siegelstorf und Ummendorf.

X Berlin. Die Erörterungen in der Presse über die beklagenswerten Eisenbahnunfälle bei Siegelstorf in der Nähe von Fürth und bei Ummendorf im Bezirk Stuttgart können die Meinung aufkommen lassen, als ob die Reichsbahn nicht mit genügendem Nachdruck den Ursachen der beiden Unglücksfälle nachginge und eine Schuld von dem verantwortlichen Stellen abwälzen wolle. Dazu stellt die Reichsbahn-Hauptverwaltung fest:
Auf der Strecke bei Siegelstorf wurde vor einem halben Jahre der schwere neue Reichsbahnoberbau eingebaut. An der Regulierung des Gleises unter Hebung auf ungenügende Höhenlage und Verstärkung der Bettung wurde an den Tagen vor dem Unfall bis Sonnabend, den 9. Juni gearbeitet. An diesem Tage mittags wurden die Regulierungsarbeiten in dem Unfallgleis vorläufig beendet und das Langsamfahrtsignal eingezogen. Aus der Untersuchung muß der Schluss gezogen werden, daß der Zustand des bereits regulierten Gleises Teils des Gleises und des Übergangs zu dem noch nicht regulier-

ten tiefer liegenden Gleisstück irgendwie zusammen mit einer Ueberföhrung der planmäßigen Fahrgeschwindigkeit des Zuges den Unfall verursacht haben. Es ist also nicht wahr, daß die Reichsbahn die Schuld, wie es teilweise behauptet wird, auf den toten Lokomotivführer schiebt, sondern sie macht gleichzeitig verantwortlich für das Unglück die an der Gleisarbeit beteiligten Reichsbahnstellen.
Bei dem Ummendorfer Unglück ereignete sich der Unfall an einer Stelle, wo wegen Erneuerungsarbeiten an der Strecke vom zweigleisigen Betrieb zum eingleisigen Betrieb übergegangen wurde. An dieser Stelle waren ordnungsmäßig Langsamfahrtsignale aufgestellt, und auch der Lokomotivführer hatte vor sich auf der Lokomotive die Anordnung, daß vor Einfahrt über die Weichenverbindung nur mit 45 Kilometer gefahren werden durfte. Bei der Untersuchung des Unglücks zeigte der Registrierstreifen des Geschwindigkeitsmessers, der anscheinend bis dahin einwandfrei gearbeitet hatte, 80 Kilometer mit einem jähen Abbruch der Geschwindigkeitsturve auf 10-20 Kilometer. Wenn der Zug 45 Kilometer gefahren wäre, müßte sich der allmähliche Uebergang auf diese Geschwindigkeit auf dem Registrierstreifen abgezeichnet haben. Im Gegenjah dazu behaupten Lokomotivführer und Detektiv, die Ge-

schwindigkeit des Zuges vorwärtsmäßig ermäßigt zu haben. Die genauen Untersuchungen des Oberbaues an der Stelle haben nicht ergeben, daß eine Lockerung der Schienenbefestigung vor dem Unfall vorhanden war. Das Gleis war für die relativ geringe Geschwindigkeit von 45 km. in der Stunde betriebsfähig. Die Reichsbahnverwaltung ist selbst am meisten interessiert, bei einem Unglück den Ursachen ohne Rücksicht auf die Person nachzugehen und soweit wie möglich objektive Klarheit zu schaffen, damit Unglücke aus denselben Ursachen in Zukunft vermieden werden. Es wäre unklug von einer Verwaltung, irgend etwas verschleiern zu wollen, wenn eine Schuld vorhanden ist. Die Reichsbahn hat schon kurze Zeit nach den beiden Unfällen keinen Sehl daraus gemacht, daß ihr die beiden Unglücksfälle zur Last fallen. Naturgemäß ist es bei jedem Unglück schwer, die Ursache zu rekonstruieren.
Da die Reichsbahn durchaus bestrebt ist, zusammen mit den gerichtlichen Stellen die Schuldfrage zu klären, darf die Öffentlichkeit versichert sein, daß alles getan wird, um die wirklichen Ursachen aufzudecken, damit im Interesse der Sicherheit des Reisens ähnliche Unfälle vermieden werden.