

Rieser Tageblatt



und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verlagsstelle:
Tageblatt Rieser,
Fennel Nr. 20,
Postfach Nr. 22.

Das Rieser Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großenhain, des Amtsgerichts und der Anwaltschaft beim Amtsgericht Rieser, des Rates der Stadt Rieser, des Finanzamts Rieser und des Hauptpostamts Meissen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Verkaufsstelle:
Dresden 1480
Verlag:
Rieser Nr. 22.

Nr. 178.

Mittwoch, 1. August 1928, abends.

81. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 1/2 7 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark 25 Pfennig ohne Zustellgebühr. Für den Fall des Unterbrechens von Produktionsstörungen, Erhöhungen der Abzüge und Materialpreisen behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Ungezogen für die Nummer des Ausgabestages sind bis 9 Uhr vormittags aufzugeben und im voraus zu bezahlen; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die 20 mm breite, 3 mm hohe Grundchrift-Beile (6 Silben) 5 Gold-Pfennige; die 20 mm breite Melametzelle 100 Gold-Pfennige; zeltüberdacht und tabellarischer Satz 50% Zuschlag. Festes Tarife. Gewilligter Rabatt erteilt, wenn der Betrag verfallt, durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Rieser. Achtung! Unterhaltungsbeilage "Der Adler". — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Verlegerin oder der Beförderungsanstalten — hat der Bezahler keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. Rotationsdruck und Verlag: Renger & Winterlich, Rieser. Geschäftsstelle: Poststraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlmann, Rieser; für Anzeigen: Wilhelm Dietrich, Rieser.

Ein neues schweres Eisenbahnunglück in Bayern.

Zusammenstoß zwischen Ulm und Augsburg — 16 Tote, zahlreiche Schwerverletzte.

Falsche Weichenstellung als Ursache. — Strengste Untersuchung eingeleitet.

M Augsburg, 31. Juli. Der beschleunigte Personenzug 911 ist auf der Strecke von Ulm nach Augsburg heute nachmittags gegen 3 Uhr 45 Minuten auf der Station Dinkelscherben auf einen Güterzug aufgefahren. Der Güterzug war bei Dinkelscherben auf ein Ueberholungsgleis gefahrt worden. Infolge falscher Weichenstellung ist der beschleunigte Personenzug nicht geradeaus, sondern auf das Ueberholungsgleis gekommen, und dadurch ist dieses neue Unglück entstanden, das 16 Tote und 20 Verletzte an Opfern forderte.

Bericht der Reichsbahndirektion.

M Augsburg, 31. Juli. Die Reichsbahndirektion Augsburg hat am 21. Juli 20 Min. folgenden amtlichen Bericht über das Eisenbahnunglück bei Dinkelscherben herausgegeben: Der aus der Pfalz kommende Personenzug 911 ist heute nachmittags 16 Uhr bei der Einfahrt in Station Dinkelscherben infolge falscher Weichenstellung auf den dort zur Ueberholung stehenden Durchgangsgüterzug 7995 aufgefahren. Beim Güterzuge sind die drei letzten Wagen entgleist und zerlegt. Beim Personenzuge ist die Lokomotive mit Tender entgleist, ebenso der nachfolgende Sitzwagen. Die folgenden sieben Personenzüge sind ebenfalls entgleist. Einer von diesen wurde zerquetscht, einer geknickt. Geblieben wurden zehn Personen, schwerverletzt 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. Die weniger Schwerverletzten wurden in Sanitätsautos nach den Krankenhäusern in Ismarshausen und Augsburg gebracht. Der erste Hilfszug wurde von der Station Augsburg um 16 Uhr 5 Min. angefordert, fuhr um 16 Uhr 24 Min. ab und traf 16 Uhr 50 Min. auf der Unfallstelle ein. In diesem befanden sich der Präsident der Reichsbahndirektion, der Betriebsdegrement, der Sicherungsdegrement, der maschinentechnische Degrement 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 Ismarshausen sowie von Krankenwagen des Krankenhauses Ismarshausen geleistet worden. Kurze Zeit später traf die Sanitätskolonne mit drei Rettungswagen, zwei Krankswagen und Sanitätspersonal an der Unfallstelle ein. Ein weiterer Hilfszug fuhr um 17 Uhr von Augsburg ab und traf um 17 Uhr 40 Min. 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 einseitig weitergeführt werden. Der Zug 59 wurde über Neu-Offingen-Donauwörth umgeleitet. Der unbeschädigt gebliebene Teil des Personenzuges 911 wurde um 18 Uhr 46 Min. nach Augsburg weitergeführt. Von dort aus leitete die Reisenden die Fahrt mit einem Erhängen fort. D. 60 erlitt eine Verspätung von etwa 45 Minuten.

Die Ursache des Eisenbahnunglücks.

M Augsburg, 31. Juli. Ueber die Ursache des Eisenbahnunglücks auf der Station Dinkelscherben wird von der Reichsbahndirektion Augsburg mitgeteilt: Es steht zweifellos fest, daß der Personenzug 911 infolge falscher Weichenstellung ankam in das 2. Gleis in das vom Güterzug besetzte 4. Gleis einfuhr. Die falsche Weichenstellung hängt zusammen mit dem derzeitigen Umbau des Stellwerks auf der Westseite des Bahnhofs Dinkelscherben. Zur Wahrung der Sicherheit während des Umbaus wurde dort ein Weichenstellwerk 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 aufgezogen werden konnte, wenn die Eingangsweiche auf Gleis 4 gestellt war. Diese Lücke trat weder bei der Abnahmeprüfung noch im bisherigen Betriebe des Weichenstellwerks zutage. Es hat sich erst bei den nachträglich gemachten Versuchen am Stellwerk gezeigt, daß dieser Mangel nur bei einer ganz bestimmten, zufällig sich ergebenden Stellung der Weichenbestandteile zueinander auftreten konnte. Die Reichsbahndirektion Augsburg hatte jedoch neben der mechanischen Sicherung, die dem Weichenstellwerk dienen sollte, zur weiteren Sicherung noch ein besonderes Weichenverfahren angeordnet. Demzufolge hatte der Stellwerkswärter bei jeder Einfahrt 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 Fahrdienst-

leiter als auch vom Stellwerkswärter in Weichenbüchern festgehalten. Bei dem verunglückten Zuge 911 hat der Stellwerkswärter infolge einer falschen Meldung erachtet, als er die Fahrtrasse für diesen Zug frei hergestellt wolle, obwohl sie noch vom vorausgehenden Durchgangsgüterzuge 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 Fahrtrasse zum erstenmal sich zeigte. Der Stellwerkswärter ist seines Dienstes enthoben worden.

Unterredung mit dem Generaldirektor der Reichsbahn.

M Berlin, 31. Juli. Ein Vertreter des „Berl. Volksanz.“ hatte am späten Abend eine Unterredung mit dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dr. Dormmüller, erkläre, die Ursachen des Unglücks liegen sich zur Stunde noch nicht voll übersehen; wahrscheinlich sei es jedoch zunächst auf einen Personalfehler zurückzuführen. Eine nicht geringe Rolle spielen jedoch die bayerischen Betriebsvorschriften, die Dr. Dormmüller schon in den nächsten Tagen klären werde. Da es sich bei diesen Vorschriften um bayerische Reservatrechte handle, sei vorläufig noch abzuwarten, inwieweit man Zugeständnisse an die preussischen Reichsbahn-Betriebsvorschriften erreichen 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 Feld haben. Aus Anlaß dieses seines Münchner Aufenthaltes wird er persönlich eine erneute Untersuchung des Unglücksfalls anstellen. Im übrigen, erklärte Dr. Dormmüller weiter, dürfe man bei der Sühnung der Unglücksfälle in der letzten Zeit nicht die Rolle des Zufalls außer Acht lassen, der nun einmal nicht ganz auszuschalten sei. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit in dem Sinne seines kürzlich gehaltenen Vortrages sei bereits in die Wege geleitet, und man müsse den Dingen zweifellos, so schwer das auch erscheinen möge, eine gewisse Entwicklungsspanne zugestehen.

Zum Eisenbahnunglück in Bayern.

M Augsburg, 31. Juli. Infolge des gegenwärtigen Umbaus der Strecke für den elektrischen Betrieb werden die Weichen zur Zeit provisorisch mit der Hand bedient. Der diensttunende Weichenwärter gibt die Weiche vorchriftsmäßig gezogen an; diese habe aber augenscheinlich nicht funktioniert. Als der Lokomotivführer die Katastrophe nahe sah, soll er nach Möglichkeit gebremst haben, was aus dem starken Schwanken der letzten Wagen des Unglückszuges geschlossen werden kann. Der Kupprall erfolgte trotzdem mit ungeheurer Wucht. Die letzten Wagen des Güterzuges wurden vollkommen zertrümmert und die Bruchstücke umhergestreut. Die Lokomotive des Personenzuges kurzte um und kam auf einen aus dem Gleise gesprungenen Wagen einer Münchner Brauerei zu liegen. Der Lokomotivführer kam vollkommen heil davon, während der Fahrer verletzt wurde. Vor der Lokomotive türmen sich nun die Trümmer von Güterwagen bunt auf. Die unmittelbar hinter der Lokomotive befindlichen modernen Personenzüge blieben vollkommen unbeschädigt; es wurden bei ihnen nicht einmal die Fenster Scheiben zertrümmert. Die Personenzüge 4. Klasse älterer Bauart jedoch, die in der Mitte des Zuges waren, bilden ein unentwirrbares Chaos, einen wüsten Trümmerhaufen. Die Schlafwagen des Personenzuges sind weniger stark mitgenommen. Unter den Insassen der zerstörten Wagen befinden sich viele Turner aus dem Bezirk Wiesbaden, die vom Turnfest in Köln zurückkehrten. Die Staatsanwaltschaft hat eine eingehende Untersuchung über das Unglück eingeleitet und an Ort und Stelle Erhebungen gepflogen.

Der Bericht eines Mitreisenden.

M Augsburg, (Telunion.) Der Sonderberichterstatter der T.L. erhielt von einem Mitreisenden des Unglückszuges die folgende Schilderung: Der Zug war besonders seit Ulm sehr stark mit Ferienreisenden besetzt, da der letzte Teil des Zuges nur bis Ulm ging und deshalb zahlreiche Reisende in die durchfahrenden Wagen übergehen mußten. Im Zuge herrschte Ferienstimmung, da der große Teil der Reisenden — besonders zahlreich aus der Gegend von Mannheim und aus der Stuttgarter Gegend — nach Oberbayern fuhr. Eine Gruppe von Turnern in oberbairischer Tracht, offenbar aus Köln zurückkommend, fiel durch ihre gute Stimmung besonders auf. Nach der halbtägigen Neu-Effingen ging der Zug kurz vor der Unfallstelle in ein auffälliges schnelles Tempo

über. Vor der Station Dinkelscherben ereignete sich dann das Unglück. Die Reisenden wurden schrecklich durcheinandergeworfen, weil der Zug fast augenblicklich zum Stehen kam. Es gab ein entsetzliches Schreien der Frauen und Kinder, die sich aus dem Durcheinander von Gepäckstücken und am Boden liegenden Personen befreien mußten. Verhältnismäßig schnell waren alle Wagen verlassen. Nun sah man, wie die Lokomotive auf das Ende eines Güterzuges aufgefahren war, sie hatte sich auf die rechte Seite geneigt, während der Tender etwas aufgerichtet stehen geblieben war. Die letzten Güterwagen bildeten mit der Lokomotive einen Trümmerhaufen, in welchem das Feuer der Lokomotive brannte, das eine halbe Stunde nach dem Unglück von der Ortsfeuerwehr gelöscht wurde. Es ist auffällig, daß die ersten Wagen nach dem Gepäckwagen — zwei lange Bierer-Klasswagen — unbeschädigt blieben, ebenso der mittlere und hintere Teil des Zuges, dagegen wurde 4. und 5. Wagen — soweit sich feststellen ließ — kurze alte Bierer-Klasswagen — vollständig zertrümmert und ineinandergeschoben. Die Insassen dieser Wagen kamen unter den Trümmern zu liegen. Der größte Teil der Reisenden blieb in den Bahnhofsanlagen bei dem Zuge stehen und beschäftigte sich mit den Verletzten oder mit den Schäden an Gepäck und Kleibern. Die Schwerverletzten wurden in den Bahnhof des Bahnhofs getragen, wo bald zwei und mehr Kerle tätig waren. Auch der Portier mußte für die Verletzten zu Hilfe genommen werden. Unter diesen befanden sich eine Reihe von Frauen und Kindern. In der Nähe des Bahnhofs spielten sich herzerregende Szenen ab. Kinder bekamen Schreckkrämpfe, einzelne jagten wie wahnsinnig hin und her, um ihre Angehörigen zu suchen. Nach der Ankunft des Hilfszuges wickelten sich die Maßnahmen für den Abtransport der Reisenden in der Richtung Augsburg in Ruhe ab. Kerle und einzelne, beherzte Männer und Frauen leisteten das Nötigste, um den Schwerverletzten beizuhelfen.

An der Unfallstelle.

M Augsburg, 31. Juli. Ueber den Vorgang des Unglücks erfahren wir folgendes: 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 4. Klasse. Nach der halbtägigen Remission fuhr der Zug in ungefähr 70 Kilometer Geschwindigkeit. Bei dem Zusammenstoß wurden die Reisenden durcheinandergeworfen und der Zug kam augenblicklich zum Stillstand. Die Reisenden wurden zum Teil zwischen Gepäckstücken und zerstückelten 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 dem das Feuer der Lokomotive brannte, aber binnen kurzem von der Feuerwehr gelöscht werden konnte. Der größte Teil der Reisenden blieb auf den Bahngängen beim Zug und half den Verletzten. Die Schwerverletzten wurden alsbald in den Bahnhof hinübergetragen, wo in kurzer Zeit mehrere Kerle tätig waren. In der Umgebung des Bahnhofs spielten sich herzerregende Szenen ab. Die 10 aus den Trümmern hervorgeholten Toten wiesen fürchterliche Verletzungen auf, dem häßlichen Mädchen war der Kopf abgerissen. Die Weichen wurden vorläufig in der Güterhalle aufgebahrt und mit Tüchern zugedeckt. Außer dem Reichsbahnpräsidenten Vik von der Reichsbahndirektion Augsburg waren noch eingetroffen: Regierungsdirektor Dorn von Augsburg, der Sicherungsdegrement Reichsbahndirektor Dellenthal von der Gruppenverwaltung Bayern-München, ferner der Chef der Bundespolizei von Augsburg und der Staatsanwaltschaft von Augsburg.

Telegramm des Reichspräsidenten.

Berlin, (Funkdruck.) Der Herr Reichspräsident hat an den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft folgendes Telegramm gerichtet: „Unlück des neuen schweren Eisenbahnunglücks bei Dinkelscherben spreche ich Ihnen meine aufrichtige Teilnahme aus. Ich bitte Sie, diese auch den Hinterbliebenen der Todesopfer und den Verletzten, diesen zugleich mit meinen besten Wünschen für ihre Wiederherstellung, mitzuteilen.“

Anteilnahme der Reichsregierung.

Berlin, (Funkdruck.) Reichsminister Dr. Brüning hat in Vertretung des abwesenden Reichskanzlers dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft im Namen der Reichsregierung telegraphisch die warmste Anteilnahme an dem schweren Eisenbahnunglück übermittelt.