Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa. Fernruf Nr. 20. Postfach Nr. 52.

Das Riesaer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Großenhain, des Finanzamts Riesa und des Hauptzollamts Meißen behördlicherseits bestimmte Blatt.

Postscheckkonto: Dresden 1580. Girokasse: Riesa Nr. 52.

№ 300. Mittwoch, 27. Dezember 1933, abends. 86. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends ½6 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, gegen Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark ohne Zustellgebühr, durch Postbezug RM. 2.14 einschl. Postgebühr (ohne Zustellungsgebühr). Für den Fall des Eintretens von Produktionsverteuerungen, Erhöhungen der Löhne und Materialienpreise behalten wir uns das Recht der Preiserhöhung und Nachforderung vor. Anzeigen für die Nummer des Ausgabetages 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 39 mm breite, 3 mm hohe Grundschrift-Zeile (6 Silben) 25 Gold-Pfennige; die 89 mm breite Reklamezeile 100 Gold-Pfennige; zeitraubender und tabellarischer Satz 50% Aufschlag. Feste Tarife. Bewilligter Rabatt erlischt, wenn der Betrag verfällt, durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät. Zahlungs- und Erfüllungsort: Riesa. Achttägige Unterhaltungsbeilage „Erzähler an der Elbe". — Im Falle höherer Gewalt — Krieg oder sonstiger irgendwelcher Störungen des Betriebes der Druckerei, der Lieferanten oder der Beförderungseinrichtungen — hat der Bezieher keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises.

Rotationsdruck und Verlag: Langer & Winterlich, Riesa. Geschäftsstelle: Goethestraße 59. Verantwortlich für Redaktion: Heinrich Uhlemann, Riesa; für Anzeigenteil: Wilhelm Dittrich, Riesa.

Furchtbare Eisenbahnkatastrophe in Frankreich.

D-Zug rast in einen Eilzug. — Ueber 200 Tote; über 200 Verletzte.

Paris, 27. Dezember.

Eine der schwersten Katastrophen, die die Geschichte des Eisenbahnwesens zu verzeichnen hat, hat sich am Sonnabendabend in der Nähe von Paris ereignet. Der Straßburger Schnellzug raste mit einer Geschwindigkeit von 105 Stundenkilometern auf den Eilzug Paris—Nancy auf. Sämtliche Wagen des Eilzuges bis auf einen wurden buchstäblich zermalmt. Bisher wurden 196 Todesopfer gemeldet. Die Zahl der Verletzten dürfte weit über 200 betragen. Beinahe hätte die Katastrophe noch größere Ausmaße angenommen, da kurz nach dem Unglück ein aus entgegengesetzter Richtung kommender Zug die Unfallstelle hätte passieren müssen. In letztem Augenblick merkte der Lokomotivführer dieses Zuges, daß auf der Strecke etwas nicht in Ordnung sei und zog die Bremse. Knapp 100 Meter vor der Unfallstelle gelang es ihm, den Zug zum Stehen zu bringen.

Mit voller Geschwindigkeit ...

Im Zugverkehr waren wegen des starken Ferienandranges und des dichten Nebels große Verspätungen zu verzeichnen. So mußte der Eilzug Paris—Meaux in der Nähe der Ortschaft Pomponne bei Lagny an der Marne auf offener Strecke halten, da vor ihm ein Vorzug lag und er keine freie Fahrt erhielt. Gerade, als der Zug sich wieder in Bewegung setzte, raste der ihm folgende Schnellzug Paris—Straßburg mit voller Geschwindigkeit von hinten auf. Der Straßburger Zug blieb mitten in den Trümmern der zermalmten sechs Wagen und des Packwagens des Unglückszuges fast unversehrt stehen. Die Schreie der Verletzten zerrissen die Stille der Nacht. Die Bergungsarbeiten, deren Leitung der Minister für öffentliche Arbeiten selbst übernommen hatte, schritten in der Dunkelheit nur langsam vorwärts.

Bis Mitternacht waren etwa 100, und gegen 7 Uhr früh 134 Tote geborgen, jedoch stieg die Ziffer der Toten und Verletzten von Stunde zu Stunde.

Unter den Todesopfern befinden sich der Abgeordnete Schleiter, Bürgermeister von Verdun, der Abgeordnete Rollin von der Radikalen Partei, und der frühere Unterstaatssekretär im Kabinett Poincaré, Morel. Ein Teil der Toten ist so verstümmelt, daß er noch nicht identifiziert werden konnte. Die Verletzten wurden sofort mit Hilfszügen und Kraftwagen in die Krankenhäuser der umliegenden Ortschaften und in die Kliniken von Paris gebracht. Etwa 30 von ihnen sind auf dem Wege ins Krankenhaus bezw. dort ihren Verletzungen erlegen. Im Pariser Ostbahnhof sind 178 Leichen aufgebahrt.

Lokomotivführer und Heizer verhaftet

Nach dem Unfall wurden der Lokomotivführer und der Heizer des aufgefahrenen D-Zuges Paris—Straßburg vermißt. Sie konnten schließlich ermittelt werden und wurden auf Anweisung des Untersuchungsrichters verhaftet. Der Lokomotivführer namens Daudigny steht bereits 22 Jahre im Dienste der Eisenbahngesellschaft; der Heizer hat eine neunjährige Dienstzeit hinter sich. Beide sollen bisher zur vollsten Zufriedenheit gearbeitet haben.

Die Ursache noch ungeklärt

Die Ursache der Katastrophe konnte bisher noch nicht einwandfrei geklärt werden. Jedenfalls steht soviel fest, daß der dichte Nebel eine der entscheidenden Ursachen gewesen ist. Sonst stehen vorläufig noch Aussage gegen Aussage. Der verhaftete Lokomotivführer und sein Heizer erklären, daß ihnen freie Fahrt gegeben war, während von Augenzeugen berichtet wird, daß das Signal auf Halt gestellt war. Die Beamten des Bahnhofs Lagny erklären, noch eine Viertelstunde, nachdem sich das Unglück ereignet hatte, hätten sie festgestellt, daß das Signal auf Halt gestanden hätte. Außerdem soll der Eilzug Paris—Nancy ordnungsgemäß mit Schlußlichtern versehen gewesen sein, die der Lokomotivführer des auffahrenden Zuges hätte bemerken müssen.

Bei den Aufräumungsarbeiten.

Mehrere Abgeordnete haben bereits angekündigt, daß sie über die Ursachen Interpellationen einzubringen gedenken. In parlamentarischen Kreisen scheint man überhaupt die Ansicht zu vertreten, daß die Schuld an dem Unglück weniger das Zugpersonal als die mangelhafte Organisation der Eisenbahngesellschaft trage. Der Minister für öffentliche Arbeiten will ein Gesetz einbringen, durch das die Sicherheitsmaßnahmen auf allen französischen Eisenbahnstrecken verschärft werden. In Zukunft sollen u. a. mehr denn je Eisenbahnwagen Verwendung finden, deren Aufbauten aus Metall anstatt aus Holz bestehen.

Die Aufräumungsarbeiten an der Unglücksstelle konnten noch im Laufe der Nacht beendet werden, sodaß die Strecke noch Montagvormittag wieder für den Verkehr freigegeben werden konnte.

Maschinenpersonal schuldlos?

Der Heizer und der Lokomotivführer des Schnellzuges Paris—Straßburg befinden sich noch in Untersuchungshaft, obgleich in der Oeffentlichkeit zum Teil heftig dagegen Einspruch erhoben wird, weil vorläufig noch keinerlei Anhaltspunkte für ihre Schuld gegeben seien. Die neuen französischen Lokomotiven sind mit einer selbsttätigen Pfeife versehen, die sofort in Tätigkeit treten soll, wenn der Zug ein Haltesignal überfährt. Die beiden Verhafteten behaupten, daß dies Sonnabend nicht der Fall war; man ließ daher am Dienstag eine Lokomotive die gleiche Strecke bei gleicher Geschwindigkeit befahren. Dabei arbeitete hauptsächlich die selbsttätige Einrichtung beim Ueberfahren des Haltesignals nicht. Welche Schlußfolgerungen der Untersuchungsrichter daraus ziehen wird, steht noch nicht fest; es scheint aber, als ob die beiden Verhafteten schon in den nächsten Tagen wieder auf freien Fuß gesetzt werden.

Dem „Journal" zufolge soll das Ergebnis der gerichtlichen Untersuchung über die Ursache der Katastrophe die Beteuerungen des Lokomotivführers und des Heizers bestätigen, wonach die verschiedenen Signal- und Schutzvorrichtungen auf freie Fahrt haben schließen lassen. Ihr Verteidiger hat deshalb bereits die Haftentlassung beantragt.

201 Tote

Die Zahl der Todesopfer hat sich auf 201 erhöht. In den Pariser Krankenhäusern starben drei Schwerverletzte und in Lagny zwei. Es ist leider damit zu rechnen, daß diese Verlustliste sich noch vergrößert, da noch bei anderen Schwerverletzten Lebensgefahr besteht.

In der Totenhalle des Ostbahnhofs spielten sich seit Sonntag herzzerreißende Szenen ab, wenn ein Vermißter von Angehörigen in der Reihe der furchtbar verstümmelten Opfer entdeckt wird. Die Zahl der noch nicht namentlich festgestellten Toten ist inzwischen auf zwei zurückgegangen.

Deutsche Beileidskundgebungen

Bei der französischen Regierung sind aus aller Welt Beileidskundgebungen eingegangen. Der deutsche Botschafter hatte der französischen Regierung im Namen der Reichsregierung und in seinem eigenen Namen das Beileid zum Ausdruck bringen lassen. Außerdem haben Reichsverkehrsminister Freiherr von Eltz-Rübenach und der Generaldirektor des Deutschen Reichsbahn, Dr. Dorpmüller, telegraphisch dem französischen Ministerium für öffentliche Arbeiten bezw. der Verwaltung der französischen Ostbahnen ihre herzliche Anteilnahme ausgesprochen.