

daß der Beamte vom Bahnsteige in das Stationsgebäude hinein an den Schalter zur Ausgabe von Fahrkarten, von diesem wieder hinaus auf den Bahnsteig habe eilen müssen, um einen Zug abzufertigen oder ein Signal zu ziehen oder eine Weiche zu stellen; eine kleine Fahrlässigkeit bei derartigem angestregten Dienste und bei so regem Verkehre sei menschlich zu verzeihen.

Die „Dresdner Nachrichten“ vom 26. Juli berichten auf Grund der Aussage eines Augenzeugen. Es heißt da:

„Ob die Ursache, wie einige Reisende behaupten, eine falsche Weichenstellung wäre, ist nicht erwiesen. Wahrscheinlich ist der letzte Wagen zuerst umgefallen und hat die beiden nächsten umgerissen. Die furchtbare Katastrophe erregt um so mehr Aufsehen, als wegen des langsamen Tempos, das unsere Züge wegen der schwierigen Steigungs- und Kurvenverhältnisse unserer Bahn annehmen müssen, seit langer Zeit ein ähnliches Ereignis nicht vorgekommen ist.“

Weiter enthalten Dresdner Zeitungen eine Meldung aus Buchholz, in der gesagt wird:

„In der Bürgerschaft wird dem Beamten, diesem Reinhardt, lebhaftes Bedauern entgegengebracht, da er der allgemeinen Meinung nach lediglich das Opfer der unzulänglichen Betriebseinrichtungen ist. Die Weiche“ —

fährt man fort —

„befindet sich in solcher Entfernung vom Stationsgebäude, daß es dem sie bedienenden Beamten schwer wird zu überblicken, ob ein Zug diese schon vollständig passiert hat.“

Auch hier wird die Behauptung wiederholt, daß der Stationsverwalter Reinhardt mit Arbeit überhäuft und oft genötigt gewesen sei, vom Bahnsteige hinein in das Stationsgebäude an den Schalter zur Ausgabe von Fahrkarten und von diesem wieder hinaus auf den Bahnsteig zu eilen, um einen Zug abzufertigen oder ein Signal zu ziehen oder eine Weiche zu stellen.

Der Bericht fährt fort:

„Wenn sich diese Angaben bestätigen, man also am nötigen Personale zur Bedienung der Haltestelle gespart haben sollte, so würde dieser bedauerliche Unfall ein höchst eigenartiges neues Licht auf die falsche Sparbarkeit im Betriebe der sächsischen Eisenbahnen werfen und es würde verkehrt sein, den unglücklichen Beamten für die Folgen allein verantwortlich zu machen.“

In ähnlicher Weise sprechen sich die „Dresdner Neuesten Nachrichten“ aus in einem Aufsatze, der abgedruckt ist in der Nummer vom 26. Juli d. J., und fast gleich lautet eine Meldung, die sich im „Dresdner Anzeiger“ vom gleichen Tage vorfindet.

Nun hat zwar die Königl. Generaldirektion eine amtliche Erklärung erlassen, um durch sie die schiefen Meinungen und Urteile, die sich im Publikum festsetzen könnten und die auch in der Presse zum Ausdruck gelangt seien, richtigzustellen. Die entscheidenden Stellen — der Artikel ist zu lang, als daß ich ihn verlesen könnte — lauten darin etwa folgendermaßen:

„Zur Bewältigung des vorstehend geschilderten Dienstes, von dem man nicht gerade sagen kann, daß er sehr schwer und sehr anstrengend gewesen sei, sind dem Haltepunkt Buchholz etatmäßig drei Bedienstete zugewiesen, und zwar außer dem Stationsverwalter (Stationschreiber) noch ein Stationsgehülfe, dem in der Hauptsache der Fahrkarten-, Gepäck- und Telegraphendienst obliegt, sowie ein Stationsarbeiter, der im wesentlichen den Weichen- und Bahnsteigschaffnerdienst sowie die Geschäfte mehr untergeordneter Art, wie Reinigen der Dienstgebäude und Botengänge und dergl. mehr zu besorgen hatte. Außerdem ist zur Unterstützung des Personals, namentlich bei Zugkreuzungen, jeden Tag regelmäßig noch ein Arbeiter vom Bahnhof Buchholz anwesend. Dies ist auch am 24. Juli zur Zeit des Unglückes der Fall gewesen, so daß zu jenem Zeitpunkte im ganzen 4 Mann auf dem Haltepunkte den Dienst verrichteten. Die Bedienung des in unmittelbarer Nähe des Haltepunktes gelegenen Wegüberganges ist einem besonderen dort stationierten Bahnwärter übertragen. Die Obliegenheiten des Stationsverwalters beschränken sich demnach, abgesehen von der allgemeinen Dienstaufsichtsführung, in der Hauptsache auf die Wahrnehmung des äußeren Dienstes, die Zugabfertigung und die Bedienung des am Haltepunktgebäude angebrachten Kurbelwerkes. Hierbei trägt er die Verantwortung für die richtige Bedienung der Signale und für die richtige Stellung der beiden auf dem Haltepunkte befindlichen Weichen, deren Stellbarkeit mechanisch von dem erwähnten Kurbelwerke abhängt.“

Es wird nun weiter dabei der Meinung entgegengetreten, daß auf mangelhafte Betriebseinrichtungen und etwa zu geringes Personal der Unfall zurückgeführt werden könnte.

Ungeachtet dieser offiziellen Richtigstellung und Sachdarstellung des Vorfalles findet sich in dem „Dresdner Anzeiger“ vom 30. Juli d. J. eine Entgegnung auf diese offizielle Auslassung. Es heißt da:

„Im Gegensatz zu dieser amtlichen Darstellung des Falles steht folgende aus Buchholz uns zugehende Erwiderung auf die Bemerkung des „Dresdner Journals“ in Sachen des Eisenbahnunglücks, daß die betriebstechnischen Einrichtungen des Haltepunktes vollständig den für derartige einfache Verkehrsstellen zur Anwendung kommenden Anordnungen entsprechen. Die Erwiderung lautet: