

Berliner Tageblatt



Nr. 360

und Handels-Zeitung

Mittwoch, 1. August 1928

Chefredakteur Theodor Wolff in Berlin.

Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Die Ursache der Eisenbahnkatastrophe.

(Telegramm unseres Sonderkorrespondenten.)

∞ Augsburg, 1. Aug. Wie nunmehr amtlich feststeht, muss man die Ursache des Eisenbahnunglücks von Dinkelscherben in dem Versagen einer Weiche erblicken, die auf dem in Umbau befindlichen Bahnhof als Behelfsweiche in Betrieb war. Die Zahl der Toten beträgt 16, die der Schwerverletzten 33. Von den Toten sind bereits 14 agnosziert — nur zwei der Opfer konnten noch nicht identifiziert werden. Die Untersuchung ist im Gange. Aus Berlin ist eine besondere Kommission nach Dinkelscherben entsandt worden, die dort die Untersuchung in Zusammenarbeit mit den bayerischen Reichsbahnbehörden vornehmen wird.

*

Der Generaldirektor der Reichsbahn Dr. Dorpmüller ist im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister Guerdar entschlossen, alle notwendigen Vorkehrungen zu treffen, um den auf den bayerischen Bahnen sich häufenden Unfällen zu begegnen. Gestern abend sind zwei Reichsbahndirektoren sowie Ministerialrat Dr. Eveling als Vertreter des Reichsverkehrsministeriums

als Kommission an die Unglücksstätte

gereist, um an Ort und Stelle die Ursachen des neuen katastrophalen Unglückes festzustellen. Schon heute ist sicher, dass ähnlich wie bei dem Unglück auf dem Münchener Hauptbahnhofe die notwendigen und vorgeschriebenen Sicherungen des Verkehrs nicht getroffen

worden sind. Der Reichsverkehrsminister hat im Laufe des heutigen Tages eine Besprechung mit den Verkehrsreferenten der Reichstagsparteien.

Die Bayerische Volkspartei war merkwürdigerweise nicht vertreten.

Der Generaldirektor der Reichsbahn, Dr. Dorpmüller, wird bereits in nächster Zeit München besuchen und mit dem bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Held eine Besprechung haben. Seit nicht ganz einem Jahre haben sich auf den bayerischen Bahnen eine Anzahl sehr erheblicher Unglücksfälle ereignet, bei denen insgesamt 40 Menschen den Tod gefunden haben.

Dinkelscherben.

Von

Fritz Kirchhofer.

Als gestern abend das erste Telegramm über ein neues Eisenbahnunglück in Bayern einlief, wollte zuerst niemand an eine neue Katastrophe glauben. Nur vorsichtig war in der ersten amtlichen Meldung die Möglichkeit angedeutet, dass der Zusammenstoß bei Dinkelscherben, an der Strecke Ulm—Augsburg—München, wiederum Menschenverluste zur Folge haben könnte. Zehn Minuten später war der schlimmste Pessimismus überflossen: die Zahl der Toten und Verletzten überstieg noch die des Eisenbahnunglücks im Münchener Hauptbahnhof. Wiederum ist das deutsche Volk von einer neuen, schweren Katastrophe heimgesucht worden.

Ein beschleunigter Personenzug war auf einen Güterzug aufgefahren, Menschen, die nicht in Schnellzügen oder Luxuszügen, sondern lange Strecken in alten, holpernden Vier-Klassewagen zurücklegen müssen, sind tot oder liegen verstümmelt im Krankenhaus, und das ganze deutsche Volk empfindet mit den Angehörigen der Opfer den tiefen Schmerz um das furchtbare Gescheh, das so viele Reisende dieses Zuges ereilt hat. Turner, die froh vom Kölner Fest in die Heimat zurückkehren wollten, Urlauber — die Ferien in Süddeutschland haben gestern begonnen —, die im bayerischen Gebirge Erholung suchen wollten, sind dieser neuen Verkehrstragödie zum Opfer gefallen.

Ueber die tragischen und in ihren Einzelheiten entsetzlichen Augenblicksbilder hinaus drängte sich jedem sogleich die Frage auf: „Wie war das möglich?“ Sucht man nach der Ursache dieser Katastrophe, so ergeben sich nach den bisher vorliegenden Nachrichten zwei Möglichkeiten: Entweder hat die Weiche versagt, oder dem Weichensteller ist ein verhängnisvoller Irrtum unterlaufen. Man muss leider annehmen, dass Materialfehler vorgelegen haben, dass eine Kette folgenschwerer unglückseliger Umstände die Katastrophe in ihrer ganzen Schwere herbeigeführt hat. Einwohner von Dinkelscherben erklären, dass die Unglücksweiche schon vor der Katastrophe nicht in Ordnung gewesen sei, und nur ein glücklicher Zufall schon ein früheres Unglück verhütet habe.

Man bedenke: auf einem wichtigen internationalen Schienenstrang, auf dem täglich mehrere Schnell- und internationale Luxuszüge (auch der Orientexpress), vorbeischnellen, ist eine Weiche nicht in Ordnung! Aber selbst, wenn man Aussagen von Einwohnern erfahrungsgemäß skeptisch gegenüberstehen muss, beseitigt eine Mitteilung der Ausburger Eisenbahndirektion, die mit bemerkenswerter Offenheit den Ursachen der Katastrophe auf den Grund zu gehen versucht, jeden Zweifel, dass eine unentschuldbar nachlässige der zuständigen Behörden vorliegt. Zurzeit wird das Stellwerk auf der Westseite des Bahnhofs elektrifiziert. Ein Hilfstellwerk stellt in zwischen die Abhängigkeiten zwischen Weichen und Signalen her. Aus dem Bericht der Eisenbahndirektion tritt aber die ungeheuerliche Tatsache zutage, dass das Signal für ein Geleise aufgezogen werden konnte, das in Wirklichkeit gar nicht frei war. Wenn also zum Beispiel der Weichenwärter Weiche 3 anzog, schaltete sich Weiche 4 ein und umgekehrt. Man fasst sich an den Kopf und fragt sich, wie eine derartige unzulängliche Weichenstellung — auch wenn sie nur provisorisch war — auf einer so wichtigen internationalen Verbindungsstrecke in Betrieb sein konnte.

Liegt also schon hier die eigentliche Ursache der Katastrophe, so wurden ihre Folgen dadurch noch verhängnisvoller, dass der Unglückszug größtenteils aus veralteten, leichten, hölzernen Personenzügen bestand, die bei der Wucht des Zusammenstoßes sofort in tausend Trümmer zersplitterten, während die beiden vorderen Stahlwagen neuerer Konstruktion fast unbeschädigt blieben. Im Bahnhof Dinkelscherben war zudem keine einzige Tragbahre vorhanden, es gab keine Feuerlöschapparate, sondern nur Wassereimer, so dass die Rettungsarbeiten wesentlich erschwert wurden.

Die Erklärungen, die Dr. Dorpmüller vor einigen Tagen über den Zustand der bayerischen Eisenbahnen abgegeben hat, werden hier nur allzu schnell in Furcht-

Eine Behelfsweiche hat versagt!

Veraltete Wagen. — Liegendegebliebener Hilfszug.
Unzureichende Rettungseinrichtungen.

(Telegramm unseres Sonderkorrespondenten.)

∞ AUGSBURG, 1. August.

Der Zug war sehr stark mit Ferienreisenden, die zum großen Teil Frauen und Kinder bei sich hatten, besetzt. Ein Teil des Zuges war nur bis Ulm gegangen und dort abgehängt worden, so dass zahlreiche Reisende in die durchfahrenden Wagen übergehen mussten. So waren besonders die Wagen vierter Klasse stark besetzt. Nach der Haltestelle Neuöffingen fuhr der Zug mit ungefähre 70 Kilometer Geschwindigkeit. Bei dem Zusammenstoß wurden die Reisenden durcheinander geworfen und der Zug kam augenblicklich zum Stillstand. Die Reisenden wurden zum Teil zwischen Gepäckstücken und zersplitterten Holzteilen eingeklemmt. Die Lokomotive war auf das Ende des auf dem Ueberholungsgleis stehenden Güterzuges aufgefahren. Sie hatte sich auf die rechte Seite gelegt, während der Tender etwas aufrichtet stehen blieb. Die letzten Güterwagen bildeten mit der Lokomotive einen Trümmerhaufen, in welchem das Feuer der Lokomotive brannte, das aber binnen kurzem von der Feuerwehr gelöscht werden konnte. Auffallend ist, dass die ersten Wagen hinter der Lokomotive, ein Güterwagen, ein D-Zugwagen und zwei lange Wagen vierter Klasse, fast unbeschädigt blieben. Dagegen wurden der vierte und der fünfte Personenzugwagen, die ganz veraltet waren, vollständig ineinandergeschoben. Die Insassen in diesen Wagen sind als die Todesopfer zu beklagen. Diese Wagen waren ältester Bauart, sogenannte „Württemberger“.

die schon seit Jahren infolge ihres viel zu leichten Baues eine grosse Gefahr bilden und zum Spott sämtlicher Reisenden wurden.

Mit Recht kann die Frage aufgeworfen werden, wie es möglich ist, dass diese gänzlich veralteten Wagen noch in Betrieb sind und sogar von beschleunigten Personenzügen mitgeführt werden!

Der grösste Teil der Reisenden blieb auf den Bahnhofsgleisen beim Zug und half den Leichtverletzten. Die Schwerverletzten wurden alsbald in den Gasthof am Bahnhof hinübergetragen, wo in kurzer Zeit mehrere Aerzte tätig waren. Auch der Wartesaal wurde für die Verletzten in Anspruch genommen, unter denen sich eine Reihe von Frauen und Kindern sowie eine Ordensfrau mit mehreren Schwestern befanden. Zwei katholische Geistliche waren sofort um die Verletzten bemüht.

Die Hilfszüge aus Augsburg trafen 1½ Stunde nach der Katastrophe ein.

Ein Hilfszug aus Ulm blieb unbegreiflicherweise auf einer benachbarten Station längere Zeit liegen und traf mit grosser Verspätung ein.

Ueber die mangelhaften Einrichtungen des Bahnhofs wäre noch verschiedenes zu sagen, aber das Wort verstummt, wenn man hört, dass ein Bahnhof wie Dinkelscherben, der Haltestelle einiger Schnellzüge und Ausgangspunkt einer gut frequentierten Nebenbahn ist,

nicht einmal eine einzige Tragbahre

besitzt. Man zimmerte gegenüber dem Bahnhof in einer Sägewerkstatt zwei Tragbahren zusammen, bis die Hilfszüge eintrafen. Ueber eine Stunde waren also die Opfer ihrem Schicksal überlassen. Die zerstörten Wagen sind teilweise so in die Höhe gebogen, dass sie Brücken bilden, unter denen man bequem durchgehen könnte. Wäre noch eine Gasexplosion erfolgt, so wäre auf der Station

nicht ein einziger moderner Löschapparat vorhanden.

sondern für solche Zwecke dienen 30 altmodische Lappeneimer.

In der Umgebung des Bahnhofs spielten sich herzerzitternde Szenen ab. Die zehn aus den Trümmern hervorgehobten Toten wiesen furchtbare Verstümmelungen auf, dem fünfjährigen Mädchen war der Kopf abgerissen. Die Leichen wurden vorläufig in der Güterhalle aufgebahrt und mit Tüchern zugedeckt. Ausser dem Reichsbahnpräsidenten List von der Reichsbahndirektion Augsburg waren noch eingetroffen: Regierungsdirektor Dorn aus Augsburg, der Sicherheitsreferent Reichsbahndirektor Hellenthal von der Gruppenverwaltung Bayern-München, ferner der Chef der Landespolizei von Augsburg und der Staatsanwalt von Augsburg.

Merkwürdig ist es, dass der Stationsvorstand von Dinkelscherben

das Feuer der verunglückten Schnellzuglokomotive erst dann löschen liess, als er von einem der verunglückten Passagiere darauf aufmerksam gemacht wurde, dass ein Brand bei den mangelhaften Lösch-einrichtungen der Station unabsehbare Folgen haben könnte.