

Spangenberg Zeitung.

Anzeiger für die Stadt Spangenberg und Umgebung. Amtsblatt für das Amtsgericht Spangenberg.

Er schein t

wöchentlich 8 mal und gelangt Dienstag, Donnerstag und Sonnabend nachmittags für den folgenden Tag zur Ausgabe. Abonnementpreis pro Monat 1 G.-Mk. frei ins Haus, einschließlich den Beilagen „Rund um den Erdball“, „Fröhliche Welt“, „Land- und Hauswirtschaft“, „Frauenwelt“, „Unterhaltungsbeilage“ „Unterhaltung und Wissen“

Durch die Postanstalten und Briefträger bezogen 1,20 Mk. Telegramm-Adresse: Zeitung. Fernsprecher 27



Anzeigen

werden die sechspaltige 8 mm hohe (Petit)-Zeile oder deren Raum mit 15 Pfg. berechnet; auswärts 20 Pfg. Bei Wiederholung entsprechender Rabatt. Reklamen kosten pro Zeile 40 Pfg. Verbindlichkeit für Platz-, Datenumschrift und Beleglieferung ausgeschlossen. Zahlungen an Postfachkonto Frankfurt a. Main Nr. 20771.

Annahmehöhe für Offerten und Auskunft beträgt 15 Pfg. Zeitungsbeilagen werden billigt berechnet.

Druck und Verlag: Buchdruckerei Hugo Munzer. Für die Schriftleitung verantwortlich: Hugo Munzer, Spangenberg.

Nr. 70.

Dienstag, den 12. Juni 1928.

21. Jahrgang.



Wer hätte nicht einmal von Glück geträumt?
Wer nicht gehofft, es einmal zu erringen?
Hör' ich die Welle, die ans Ufer schäumt,
So meine ich, sie müßte es mir bringen.

Der Berliner Kongress 1878.

Am 13. Juni werden es 50 Jahre, daß der Berliner Kongress im Reichstanzlerpalais seinen Anfang nahm und Bismarcks Staatskunst ihren höchsten Triumph feierte. Die junge Hauptstadt des neu gegründeten Deutschen Reiches sah die besten Vertreter der europäischen Diplomatie in ihren Mauern, Minister und Botschafter der führenden Mächte unter dem Vorsitz des Reichstanzlers versammelt und Bismarck als Vater des Friedens walten, bemüht, den Gegensatz zwischen England und Rußland zu überbrücken. Nach genau vier Wochen wurden die Verhandlungen mit der Unterzeichnung des Berliner Vertrags abgeschlossen.

Der deutsche Politik hat der Berliner Kongress nicht zum Vorteil gereicht. Im Vordergrund der Verhandlungen standen die englisch-russischen Differenzen auf dem Balkan. Rußland hatte 1877 der Türkei den Krieg erklärt und die Türken trotz tapferer Gegenwehr verdrängt geschlagen, so daß die Porte nach einigen Monaten um Waffenstillstand bitten und sich schließlich zu einem Vorwärtsschritt bereitfinden mußte. Dieser, die San Stefano unterzeichnete Vertrag hatte jedoch in Österreich-Ungarn Mißstimmung hervorgerufen und erst recht in England, das gegen den Pakt Protest erhob. Kriegesgefahr zog herauf! Da befürwortete Österreich zur friedlichen Schlichtung der Differenzen die Einberufung eines europäischen Kongresses.

Das ist die Vorgeschichte des Berliner Kongresses. Nach vor der Einberufung verhandelten England und Rußland gesondert über die Hauptstreitpunkte, so daß Bismarck danach die Einladungen mit Aussicht auf Erfolg hinausgehen lassen konnte. Die American selbst bot im großen und ganzen ein ähnliches Bild wie heute die Völkerversammlungen in Wien. Handelnde Personen des Berliner Kongresses waren Bismarck, Staatsminister v. Bismarck, Fürst Bismarck-Schillingensfürst, die Vertreter Österreichs Graf Andrassy und Graf Caroli, der britische Lord Beaconsfield, Marquis von Salisbury, der russische Minister Waddington, der russische Außenminister Fürst Gortischakow, ferner die Delegierten Italiens und der Türkei, sowie Vertreter der kleineren Balkanstaaten, die jedoch nur von Fall zu Fall an den Sitzungen hinzugezogen wurden.

Wie in Genf wurden nicht nur Plenarsitzungen abgehalten, sondern auch vertrauliche Besprechungen im kleinen Kreis geführt, die oft von größter Wichtigkeit waren, als die Schaukulten im Rahmen der Reichstagsarbeit, wie sie Anton v. Werner in einem Kolossalgemälde, in dessen Mittelpunkt Bismarck in der blauen Offiziersuniform der Kaiserlichen Kavallerie steht, dargestellt hat. Nach harten diplomatischen Kämpfen konnte man sich schließlich eine Veränderung des Vorfriedens von San Stefano an Rußland — teilweise aber auch an die kleinen Balkanstaaten abtreten, so daß Rußland den Teil seines Kriegesprogramms, der auf die Befreiung der Balkanhalbinsel von der türkischen Herrschaft abzielte, verwirklicht hatte. In anderen Punkten wurde der Pakt von San Stefano jedoch weitgehend abgeändert. Rußlands zweite Absicht, sich durch einen Einmarsch auf dem Balkan einen überragenden Einfluß zu verschaffen, war zurückgewiesen, was Österreich, das nicht an Kriege teilzunehmen hatte, ersticht das Mandat über die Herrschaft über die Balkan, das gleichfalls nicht erfüllt wurde. In Petersburg stimmte man zwar dem Vertrage zu, zeigte sich jedoch unzufrieden und beschuldete

Bismarck, Rußland um die Früchte seines Sieges gebracht zu haben. Sachlich traf der Vorwurf nicht zu! Rußland hatte alles erreicht, was es in Anbetracht der politischen Lage in Europa erreichen konnte. Der Rest des russischen Programms hätte nur durch einen neuen Krieg verwirklicht werden können. Nunmehr tat man das Törichte, was man in Petersburg tun konnte, man lobte Bismarcks Friedenspolitik damit, daß man Front gegen Deutschland nahm! Im Sommer 1879 kam es in Paris zu russisch-französischen Bündnisverhandlungen.

Bismarck erkannte rechtzeitig die Gefahren dieser Situation, er schloß ein Verteidigungsbündnis mit Österreich und ließ es ferner an Bemühungen nicht fehlen, eine Entspannung im Verhältnis Deutschlands zu Rußland herbeizuführen. Ein Erfolg blieb Bismarck auch nach dieser Richtung hin nicht verjagt; in den späteren Jahren bekam jedoch die deutschfeindliche Partei am russischen Zarenhof immer mehr die Oberhand, wurde das Bündnis zwischen Petersburg und Paris enger und enger, so daß schließlich eine Lage entstand, in der die russischen Kriegsheer ungebündert ihr Werk verrichten konnten.

Die Fürther D-Zug-Katastrophe

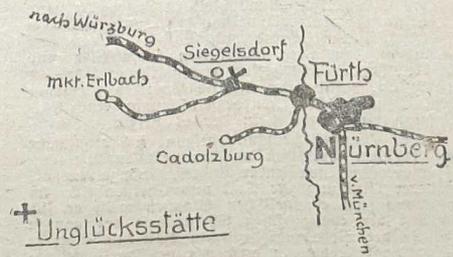
Die Zahl der Toten auf 23 gestiegen! — Strengere Untersuchung eingeleitet. — Entschädigte Verbrühungen der unglücklichen Opfer.

Die Zahl der Todesopfer bei dem grauenregenden Eisenbahnunglück in der Nähe von Siegelssdorf bei Fürth ist auf 23 gestiegen! Erstickend groß ist auch die Zahl der Verletzten. In wenigen Sekunden wurde aus einem mit einer Geschwindigkeit von 80 Kilometern durch die Nacht jagenden D-Zug ein wüster Trümmerhaufen, verloren 23 Menschen auf entsetzliche Weise ihr Leben, während andere wiederum verletzt oder gar verstümmelt wurden. Das Entschädigte der Katastrophe wird noch dadurch vermehrt, daß die Unglücklichen zwischen den zusammenbrechenden Wänden vielfach zerquetscht und durch den der Lokomotive entweichenden Dampf regelrecht verbrüht wurden! Sofort nach dem Unglück eilten aus allen Richtungen Rettungsmannschaften herbei. Ebenso wurde ununterbrochen mit Nachforschungen über die Ursache der Katastrophe begonnen.

Der Hergang des Unglücks.

Der Unglückszug. — Der Ort der Katastrophe. — Der Ablauf von der Böschung.

Der zerrümmerte D-Zug hatte die Route München — Nürnberg — Würzburg — Frankfurt a. M. — Dortmund und bestand aus Lokomotive und Tender, zwei Postwagen, vier Wagen dritter Klasse, zwei Wagen 1. und 2. Klasse, zwei Schlafwagen und zwei Postwagen. Der Ort der Katastrophe liegt unmittelbar hinter Siegelssdorf in einer Kurve, wo die Böschung eine Höhe von 8—10 Metern erreicht. Ein Glück ist es, daß sich der Unfall nicht 100 Meter weiter gegen Neustadt zu ereignet hat, denn dort führt eine kleinere Brücke über die Regnitz. Wäre hier der Unfall passiert, so wären zweifellos Hunderte von Toten zu beklagen gewesen.



Die Lokomotive soll sich durch die Dicht der Entgleisung von dem Zug losgerissen haben. Sie kam förmlich mit dem Vorderteil auf den Tender zu liegen, mit der Front nach rückwärts und stürzte so die Böschung hinunter. Die schwere Maschine überschlug sich und liegt mit den Rädern nach oben. Der auf die Lokomotive gefallene Wagen ist vollständig zerrümmert und bildet nur noch einen Splitterhaufen.

In diesem Zusammenhang wurden auch die meisten Toten aufgefunden. Nach der Zerrümmung der Wagenwände strömte der Dampf der Lokomotive in den Wagen, so daß die Insassen verbrüht wurden.

Das Fleisch hing den Toten und teilweise auch Schwerverletzten von Händen und Gesicht.

Ein Mann war mit dem Kopf zwischen die Räder eines Wagens eingeklemmt worden und konnte erst nach 2½ Stunden befreit werden. Mit den Toten waren zwei leichtverletzte Reisende, ein 19-jähriges Mädchen und ein 65-jähriger Mann eingeschlossen, an die man erst nach vierstündiger mühevoller Arbeit gelangen konnte. Der Ausweg war den beiden nicht nur durch die ineinandergeschobenen Wagenente, sondern auch durch die um sie aufgehäuften Leichen verwehrt! Der Zugführer ist tot; der Heizer konnte rechtzeitig abspringen und kam mit einer Verletzung am Kopfe davon. Die Verletzungen sind zum größten Teil auf das Ausströmen des Dampfes zurückzuführen.

Die meisten Toten sind verbrüht worden!

Die Verletzten haben außer Verbrühungen, Knochenbrüche davongetragen. Insgesamt entgleiten sechs Personenwagen; die beiden Schlafwagen und die Postwagen blieben unberührt.

Die Rettungsarbeiten.

Der Rettungsdienst tadellos funktioniert. — Panik unter den Fahrgästen.

Bei den Rettungsarbeiten mußte mit Schweißapparaten gearbeitet werden, um die Eingeschlossenen aus ihrer Lage befreien zu können. Das Grün der Böschung ist an der Unfallstelle wie weggeräumt. Der obere Teil der Maschine hat sich ins Erdreich eingegraben. Die nach oben zeigenden Räder sind über und über mit dem auferliegenden Erdreich bedeckt. Zwei Wagen liegen quer über den Gleisen und ragen mit ihren Dächern über die Böschung. Einer dieser Wagen mußte mitten auseinandergeragt werden. Der Reisende hatte sich eine große Panik bemächtigt. Aus dem unbeschiedigten auf dem Gleise stehenden Schlafwagen sprang ein Reisender im Hemd heraus und irrte wie geistesabwesend vor Schreck umher. Eine Frau sprang mit ihrem Kind aus einem der Wagen und lief wie wahnsinnig davon. Der Rettungsdienst bzw. das Herbeirufen der Hilfs- und Geräteregener hat tadellos funktioniert. Die zu der Unfallstelle führenden Straßen und Wege sind mit Autos, Motorradfahrern und Tausenden von Neugierigen besetzt. Groß ist die Zahl der nach der Unfallstelle eilenden Berufs- und Amateurphotographen.

Die Ursache der Katastrophe.

Genauere Feststellungen noch nicht möglich. — Was Augenzeugen berichten.

Von verschiedenen Seiten wird die Frage aufgeworfen, ob die Katastrophe bei Siegelssdorf nicht auf ein Attentat zurückzuführen ist. Wie die Reichsbahndirektion Nürnberg mitteilt, kann zwar die Möglichkeit eines Attentates bestehen, doch ist ein Beweis für das Vorliegen eines Attentates noch nicht erbracht worden. Die Verheerungen an der Unglücksstelle haben natürlich erschreckend auf die sofort eingeleitete Untersuchung gewirkt, es ist daher möglich, daß man die Ursache des Unglücks überhaupt nicht einwandfrei feststellen kann. Unter den Toten und Schwerverletzten befinden sich viele Eisenbahnbeamte, was sich daraus erklärt, daß der Zug Teilnehmer von einem Stellwerklehrekursus in München in die Heimat brachte.

Wie wir hören, hätte der zerrümmerte „D. 47“ die Station Siegelssdorf passiert, ohne daß der Stationsvorsteher bemerken konnte, daß etwas nicht in Ordnung gewesen wäre. Die Signale waren vorchriftsmäßig bedient, ebenso das etwa 250 Meter entfernte Stellwerk. Als der D-Zug an dem Stellwerk vorbeigekommen war, hörte man dort ein heftiges Getöse. Der Stellwerkwärter sah noch, wie die Lokomotive umfiel und die Böschung hinabstürzte.

Das auf dem Bahndamm stehengebliebene Vordergestell der Maschine hatte sich fast einen Meter tief in die Erde gewühlt. Drei der sieben entgleiten Wagen schoben sich ineinander und stürzten zur Seite. Bahnwörter und Gleise wurden völlig demoliert. Die Szenen, die sich am Zuge abspielten, waren herzzerreißend. Von den Unverletzten hatten die meisten die Selbstbeherrschung verloren und nur wenige eilten den Verunglückten sofort zu Hilfe.

