Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **17/18 (1891)**

Heft 25

PDF erstellt am: **07.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein. Eidg. Parlamentsgebäude in Bern. — Miscellanea: Schweizerisches Landesmuseum. Eisenbahnunglück bei Mönchenstein. — Concurrenzen: Cantonalbank in Lausanne. — Nekrologie: † Wilhelm Bubeck. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittelung.

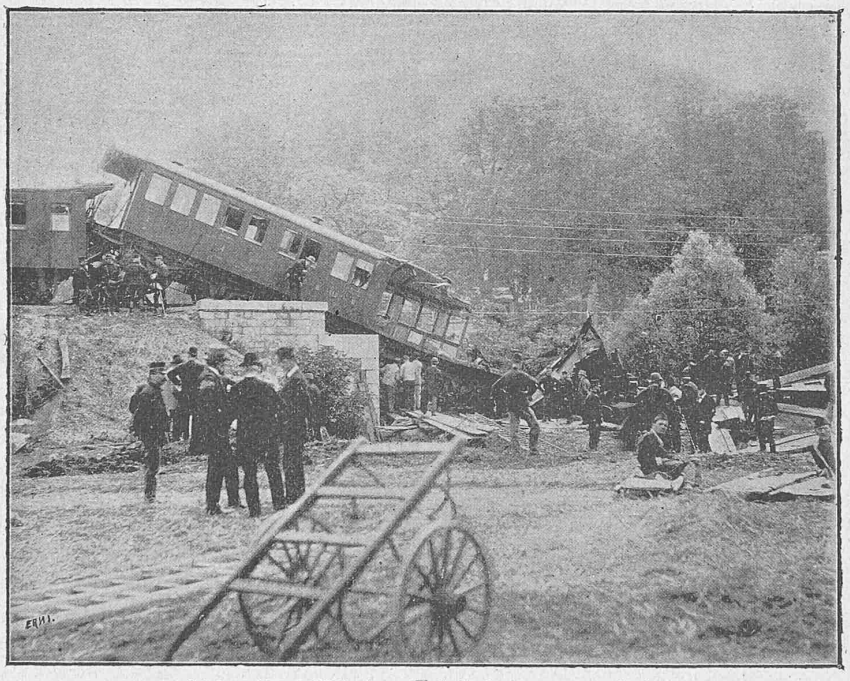
Hiezu eine Lichtdrucktafel: Eidgenössisches Parlamentsgebäude in Bern. Entwurf von Professor Friedrich Bluntschli in Zürich.

Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein.

Ein Eisenbahnunfall von so bedeutendem Umfang und so verderblicher Wirkung, wie er in der Geschichte des Eisenbahnwesens bis anhin nur selten zu verzeichnen war, hat am letzten Sonntag den 14. dies Nachmittags halb drei Uhr unweit der Station Mönchenstein bei Basel stattgefunden, und die Kunde davon hat nicht nur in unserem Lande, sondern in der ganzen gebildeten Welt Schrecken und Bestürzung hervorgerufen.

Um $2^1/_4$ Uhr verliess Zug Nr. 174 der Jura-Simplon-Bahn den Basler Centralbahnhof. Der Zug bestand aus zwei Locomotiven und zwölf Wagen. Da in dem etwa 5 *km* von Basel entfernten Dorfe Mönchenstein im Canton Baselland ein Sängerfest abgehalten wurde, so hatten sich viel Passagiere, meistens dem Mittel- und Arbeiterstand angehörend, eingefunden. Der Zug war voll besetzt, und da die Wagen dritter Classe nicht ausgereicht haben sollen, so wurden, wie dies bei solchen Anlässen vorkommt, auch andere Wagenclassen mit Passagieren dritter Classe besetzt.

Fig. 1. **Einsturz der Eisenbahnbrücke bei Mönchenstein.**



Linksseitiges Widerlager. Aufnahme vom 15. Juni.

Mönchenstein ist die erste Station der Jura-Simplon-Bahn von Basel her. Etwa 500 *m* vor der Station überschreitet die Bahn den Fluss Birs vermittelst eines eisernen Brückenträgers von 41 *m* Oeffnung. Als die erste Locomotive bereits das jenseitige Widerlager der Brücke erreicht hatte, brach die Brücke ein. Nach dem Berichte von Augenzeugen soll der Einsturz nicht plötzlich erfolgt sein, sondern die Brücke soll sich verhältnissmässig langsam gesenkt haben. Die beiden Locomotiven und die sieben darauffolgenden Wagen stürzten mit der Brücke hinunter, wurden von der gewaltigen lebendigen Kraft des Zuges übereinander geschoben und in den Fluthen der ziemlich hoch angeschwollenen Birs begraben. Der achte Wagen blieb am linksseitigen (Basler) Widerlager hängen und die vier darauffolgenden, das Ende des Zuges bildenden Wagen blieben auf dem Damme stehen, der erste davon wurde noch stark zerschmettert. Beim Einsturz wurde in der Umgebung ein fürchterliches Getöse und ein markerschütternder Aufschrei der sterbenden Opfer gehört, dann war alles still und ein grauenerregendes Bild der Zerstörung bot sich dem Auge dar.

Als man die Grösse des Unfalls einigermassen übersehen konnte, wurde nach Aerzten und Sanitätsmannschaften gerufen. In Basel ertönten Trompetensignale; es wurde die Sanitätmannschaft und eine Compagnie Feuerwehr aufgeboten. Zahlreiche Aerzte stellten sich zur Verfügung. Um die in der Birs Begrabenen konnte man sich vorerst nicht kümmern, sondern es galt vorerst die Verwundeten aus den Trümmern zu befreien. Oberhalb des Wasserspiegels befanden sich in Holz und Eisentheile eingeklemmte Personen, zum Theil in fürchterlicher Lage. An ihrer Befreiung wurde mit fieberhafter Eile gearbeitet. Von Zeit zu Zeit wurden ihnen stärkende Getränke verabreicht, so gut man eben beikommen konnte. Verhältnissmässig am besten waren die Insassen der am Ende des Zuges befindlichen auf dem Damm stehen gebliebenen vier Wagen davon gekommen. Eine Anzahl derselben erhielt nur leichtere Verletzungen und andere sind ganz unbeschädigt geblieben. Auch vom vordern Zugstheil konnten sich mehrere Passagiere in fast wunderbarer Weise retten. So gelang es u. A. auch dem Locomotivführer und Heizer der einen Maschine, die unter einem Kohlenhaufen begraben waren, sich langsam aus demselben heraus zu arbeiten und das Ufer zu gewinnen, nachdem sie vorher noch den Luftzug der Locomotive abgesperrt und das Dampfventil derselben geöffnet hatten.

Seit Sonntags wird unablässig am Wegräumen der Trümmer gearbeitet, aber weil Anfangs kein Krahn zur Verfügung stand, um die schweren Eisenbestandtheile zu heben, so geht die Arbeit nur langsam vor sich, noch jetzt (Donnerstag) liegen zwei Personenwagen tief unter Trümmern begraben, so dass es heute unmöglich ist, die Zahl der Verunglückten auch nur annähernd genau anzugeben. Bis zum 17. wurden 71 Todte aufgefunden; als vermisst sind angemeldet 62 Personen. Wenn sämmtliche Vermisste bei diesem Unglücksfall umgekommen sind, so beträgt die Zahl der Todten 133. Im Bürgerspital zu Basel befinden sich viele Verwundete in Verpflegung, die man bis auf einige Wenige zu retten hofft. Andere werden in Privathäusern verpflegt; die Zahl derselben ist zur Zeit nicht festzustellen, noch viel weniger wird es möglich sein, die Anzahl der Leichtverwundeten, welche nach der Katastrophe sich directe nach Hause begeben haben, zu ermitteln.

Der abgestürzte Theil des Zuges bestand aus vier Personen-, zwei Gepäck- und einem Postwagen, letzterer mit drei Insassen. Nach den uns zur Verfügung stehenden Mittheilungen boten die vier Personenwagen Raum für mindestens 250 Personen; nehmen wir an, sie seien zu 70 % besetzt gewesen, so würden sich hiefür 175 Passagiere ergeben. Nach ähnlicher Rechnung würden in dem stehen gebliebenen Ende des Zuges einschliesslich des hängenden Wagens etwa 250 Passagiere Platz gefunden haben, so dass der Zug im Ganzen etwa 425 Reisende beherbergt haben mag. Wie viel nun von diesen getödtet, wie viel schwer und wie viel leicht verwundet worden sind, kann, wie schon bemerkt, noch nicht ermittelt werden.

Immerhin zeigen schon diese Zahlen, dass wir es mit