Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 5

PDF erstellt am: **07.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-86144

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

Eidgenössisches Parlamentsgebäude in Bern.

(Mit einer Lichtdrucktafel.)

Indem wir unsere Veröffentlichungen über diesen engern Wettbewerb vorläufig abschliessen, legen wir der heutigen Nummer noch eine Tafel mit den Seitenansichten der beiden Entwürfe bei und bringen auf Seite 28 den Hochparterre-Grundriss des Auer'schen Projectes zum Abdruck.

Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein.

VII.

Unseren Auszügen aus dem Bericht der Jura-Simplon-Bahn an das schweizerische Eisenbahn-Departement fügen wir noch folgende Stellen bei:

„Sonntag den 14. Juni 1891 wurde die Direction von dem Vorfalle durch ein im Bahnhofe Mönchenstein Nachmittags 2^{50} Uhr abgefertigtes, in Bern 2^{54} Uhr eingetroffenes und von da nach Lausanne übermitteltes Telegramm unterrichtet, welches folgendermassen lautete:

„Birsbrücke bei Passiren des Zuges 174 eingestürzt. Ganzer Zug „in die Birs gesunken. Viele Verunglückte. Weiteres noch unbestimmt."

Die erschütternde Nachricht wurde kurz nachher durch ein Telegramm unseres Directionmitgliedes, Herrn Jolissaint, welcher an diesem Tage zufällig in Basel war und sich augenblicklich zur Unglücksstätte begeben hatte, bestätigt. Ferner durch Telegramm unseres Betriebs-Inspectors Herrn Zweiacker und des Sectionsingenieurs in Delsberg, Herrn Masset, der sich wie jener ebenfalls rasch auf dem Schauplatze der Katastrophe eingefunden und dort alles Bahnpersonal, über welches er verfügen konnte, namentlich den Bahnmeister Falb und die zunächst befindlichen Arbeitergruppen, versammelt hatte.

Diese ersten Depeschen stimmten nur unvollständig zusammen: Es war darin die Rede von 40 bis 45 Getödteten, von ebenso vielen Verwundeten und nur von zwei bis drei Personenwagen, nebst zwei Gepäckwagen, die mit den beiden Locomotiven in die Birs gestürzt seien.

Der Hülfswagen in Biel wurde sofort mit allem Personal der Werkstätte, welches am Sonntag aufzubringen war (ungefähr 30 Mann), nach Mönchenstein geschickt.

Das Gleiche geschah mit zwei Rollkrahnen in Biel und Rolle, von denen der eine durch den Jura nach Mönchenstein, der andere über Olten nach Basel geleitet wurde.

Von den vier Directions-Mitgliedern befanden sich an jenem Nachmittage Herr Jolissaint in Basel resp. Mönchenstein, Herr Colomb in Stockholm, als Abgeordneter zur internationalen Fahrplan-Conferenz, und Herr Dumur in Lausanne in seiner Wohnung, wo er das Telegramm rechtzeitig genug erhielt, um rasch noch den 4^{20} abgehenden, in Bern 7^{53} Uhr ankommenden Zug 121 benützen zu können. Herr Marti war in Bern und erhielt, von einem Spaziergange heimkehrend, erst Abends nach 6 Uhr von dem Unglücke Kenntniss. Er begab sich sofort ins Verwaltungsgebäude und erfuhr, dass der Oberbetriebsinspector bereits um 6 Uhr nach Mönchenstein abgereist sei.

Der Telegraphen-Inspector benützte den um 7^{10} Uhr abgehenden Zug, um den Telegraphendienst auf der Unglücksstätte zu verstärken. Hierauf berief Herr Marti alle in Bern anwesenden Dienstchefs auf 8 Uhr Abends zum Bahnhofe, um mit dem zu dieser Zeit von Lausanne eintreffenden Herrn Dumur über die durch die Situation gebotenen Massnahmen sich zu besprechen. Infolge der daherigen Besprechung wurde dann beschlossen, Herr Director Dumur solle sich mit dem Morgens $4^1/_2$ Uhr in Bern von Genf nach Basel durchfahrenden Nachtzuge, begleitet von sämmtlichen Chefs der technischen Dienstabtheilungen, mit Ausnahme des kranken, seither gestorbenen Oberingenieurs des Bauwesens, an Ort und Stelle begeben, um die Rettungs- bzw. Räumungs- und Wiederherstellungsarbeiten an die Hand zu nehmen und unter seiner Oberleitung durchzuführen.

Demgemäss traf Herr Dumur Montag früh in Mönchenstein ein und ordnete sofort das Nöthige an. Folgende Oberbeamte waren mit ihm an Ort und Stelle: H. Cuénod, Oberingenieur des Bahndienstes, H. Weyermann, Oberingenieur des Werkstättedienstes und des Rollmaterials, M. Rodieux, Oberingenieur des Zugförderungsdienstes, H. Manuel, Betriebs-Chef, H. Duboux, Hauptingenieur des Bahndienstes in Lausanne, H. Perey, Adjunct des Oberingenieurs des Bauwesens.

Die Zusammensetzung des verunglückten Zuges war die folgende:

Bezeichnung der Fahrzeuge	Taragewicht per Fahrzeug	Taragewicht Total	Anzahl der Sitzplätze I.	II.	III.	Total	Anzahl der Achsen	Bemerkungen Bremsen	Letzte Revision
I. Locomotiven.	t	t							
A^3 T 203 (Vorspannmasch.)	66,3		—	—	—	—	6*	Westinghouse	
A^3 T 209 (Zugsmaschine)	67,65	133,95		—	—	—	6* 12	id.	
II. In die Birs gestürzte Wagen.									
F 3009	8,5		—	—	—	—	2	id.	16. V. 91
C^4 2269	12,5		—	—	72	72	4	id.	1. V. 91
AB^4 601	13,5		12	34	—	46	4	id.	14. IV. 91
Z 152	12,5		—	—	—	—	2	Leitung. Whouse	(eidg. Verwaltg.)
G 4014	7,7		—	—	—	—	2	Westinghouse	neu
C^2 1516	8,2		—	—	40	40	2	Spindelbremse	4. X. 90
C^4 2254	12,5	75,4	—	—	80	80	4 20	Westinghouse	21. II. 91
III. Hangen gebliebener Wagen.									
AB^4 613	21,0	21,0	12	39	—	51	4 4	id.	28. V. 91
IV. Auf dem Geleise vor der Brücke stehen gebliebene Wagen.									
C^4 2263	12,5		—	—	72	72	4	id.	3. IV. 91
AB^4 666	11,0		6	47	—	53	4	Spindelbremse	29. I. 91
C^2 1503	8,2		—	—	40	40	2	id.	20. II. 91
C^4 2210	11,96		—	—	72	72	4	id.	25. IV. 91
C^2 1706	9,8	53,46	—	—	56	56	2 16	Westinghouse	22. IV. 91
		283,81	30	120	432	582	52		
530—550 Reisende		40							
Totalgewicht		323,81							

* Maschine 1 + 3, Tender 2 Achsen.

Correspondenz.

An die Redaction der *Schweiz. Bauzeitung* in Zürich.

Gestatten Sie mir zu der in der letzten Nummer der Schweiz. Bauzeitung erschienenen Zusammenstellung der nach den verschiedenen Urtheilen möglichen und wahrscheinlichen Ursachen des Einsturzes der Mönchensteiner Brücke gefälligst einige Bemerkungen.

Zuerst möchte ich den Umstand *erklären*, *warum* in meinem Artikel im Centralblatt der Bauverwaltung die hohen Spannungen bis 950 *kg/cm²* *ganz mässige* genannt werden. Von einer Correctur, die ich nachträglich einsandte, konnte nämlich die Redaction jenes Blattes nur noch die höheren Spannungszahlen, nicht aber die Textänderung in die betreffende Nummer einfügen. Von einer nachträglichen Richtigstellung sah ich ab, weil ja angesichts eines Brückeneinsturzes — also relativ — auch Spannungen bis gegen 1000 *kg/cm²* noch mässige genannt werden dürfen. Diese Zahlen berechtigten mich auch, ja nöthigten mich, das Bauwerk der ruhenden Last gegenüber als durchaus widerstandsfähig zu bezeichnen, was möglicherweise insofern verfrüht gewesen sein mag, als mir natürlich in der kurzen Zeit, die mir für die ersten Berichte eingeräumt war, eine Durchrechnung der *ganzen* Brücke völlig unmöglich war und das Urtheil zu einem guten Theil sich auf den allgemeinen Eindruck stützen musste, den das Bauwerk machte; dass dieser kein ungünstiger war, wissen die Leser der Bauzeitung aus den wiedergegebenen Kundgebungen der eidg. Gutachter. Es kann sich also wol herausstellen, dass andere als die erwähnten Brückentheile stärkere Hauptspannungen auszuhalten hatten, denn nur nach diesen sind wir uns bis jetzt gewohnt, die Stabilität einer Fachwerkbrücke zu beurtheilen. Dabei habe ich aber wiederholt auf die Nothwendigkeit der Berechnung aller Nebenspannungen hingewiesen und auch nachdrücklich die excentrische Ausbildung der Knotenpunkte betont, welche ungewöhnliche Nebenspannungen im Gefolge haben könne und welche die Brücke möglicher Weise in einem bedeutend ungünstigern Licht erscheinen lassen werden. Es wäre damit an einem schwerwiegenden Fall nachgewiesen, dass die Beurtheilung der Sicherheit eines Fachwerkes nach den Hauptspannungen *nur bei gut ausgebildeten Knotenpunkten* zulässig ist. Ich selbst habe mich auf die Berechnung der Nebenspannungen nicht eingelassen, weil ich weiss, dass mein hochverehrter Freund, der eidg. Berichterstatter Prof. W. Ritter dieselben des einlässlichsten untersucht und ich seinen Ergebnissen nicht vorgreifen wollte. Es ist diess auch der Grund, warum ich nicht, was doch so nahe gelegen hätte, die Berechnung der Hauptspannungen nachträglich mit mehr Musse wiederholt, überhaupt mich mit dem Nachspüren nach der Ursache des Unfalls nicht weiter beschäftigte.