

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 17/18 (1891)  
**Heft:** 26

**Artikel:** Das Eisenbahnungsglück bei Mönchenstein  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-86127>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 08.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

der Kristallisierung des Eisens ist damit abgethan. Andererseits ist aber durch Wöhler's Versuche auch bewiesen, „dass sich der Bruch des Materials nicht nur durch eine die absolute Festigkeit überschreitende, ruhende Belastung, sondern auch durch vielfach wiederholte Schwingungen, von denen keine die Bruchgrenze erreicht, herbeiführen lässt“, wobei sowohl die absolute Grösse der Spannungen, als auch die Differenz derselben von Einfluss ist. Es wäre also auch denkbar, dass z. B. eine Druckstrebe aus dem Grunde eingeknickt wäre, weil sie den vielfach wiederholten Wechsel von Beanspruchungen auszuhalten hatte, denen sie bei ruhender Last sehr wohl hätte gewachsen sein können. Durch das Befahren der Brücke mit bedeutend schwerern Maschinen als diejenigen, für welche sie ursprünglich berechnet war, muss sowohl die Schwingungsweite als auch die absolute Grösse der Spannungen angewachsen sein; ob freilich in genügendem

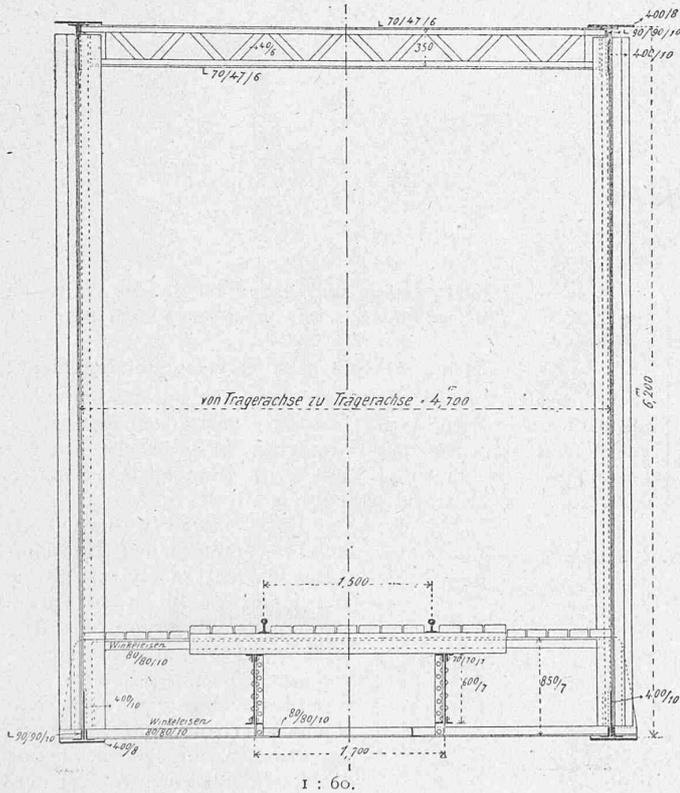
bei Mönchenstein zu den schwersten Eisenbahn-Katastrophen gehört, die je vorgekommen sind, nichts geändert.

Mit dem Aufräumen der Trümmer ist seit Ende letzter Woche mit grösserer Energie und in geordneterer Weise vorgegangen worden, als dies Anfangs geschah. Die eidg. Experten waren fast die ganze Woche hindurch an der Unglücksstelle anwesend. Ueber ihre Beobachtungen haben sie einen vorläufigen Bericht an das eidg. Departement abgegeben. Der Schweizerischen Bauzeitung ist dieser Bericht nicht zugänglich gemacht worden, dagegen der Tagespresse; wir sind somit genöthigt uns an jene zu halten und erlauben uns denselben nach Nr. 145 der „Thurgauer Zeitung“ wie folgt wiederzugeben. Die Herren Professoren Ritter und Tetmayer schreiben:

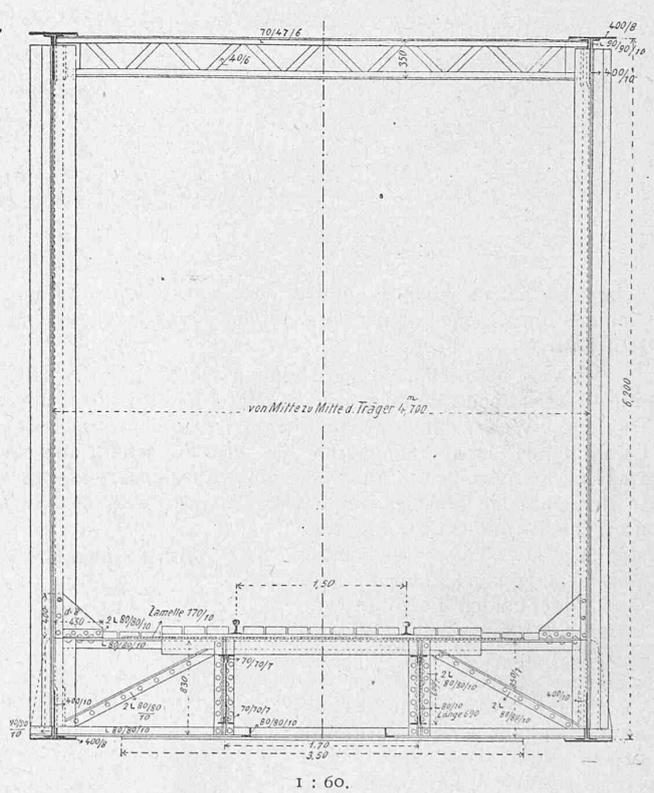
„Ein abschliessendes Urtheil über die primären Ursachen der Katastrophe kann erst abgegeben werden, nach-

Brücke über die Birs bei Mönchenstein.

Schnitt vor der Verstärkung.



Schnitt nach der Verstärkung.



Masse, um den Bruch herbei zu führen, scheint mehr als zweifelhaft, kann jedenfalls nur durch die genaue Nachrechnung ermittelt werden.

### Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein.

#### II.

Seit unserer letzten Berichterstattung hat sich Verschiedenes, was damals noch nicht mit Sicherheit bestimmt werden konnte, erheblich abgeklärt: Die Zahl der geborgenen Leichen, die wir vor acht Tagen mit 71 angegeben haben, ist seitdem nur um eine gewachsen und beträgt nunmehr 72, dagegen ist die Zahl der Vermissten von 62 auf 6 zurückgegangen. Diese wesentliche Abnahme erklärt sich durch viele irrthümliche und einzelne geflissentlich unrichtige Angaben. Wir sagten, dass, wenn sämtliche Vermisste bei diesem Unglücksfall umgekommen wären, die Anzahl der Getödteten 133 betragen würde, erlaubten uns jedoch dieser Zahl ein Fragezeichen beizufügen. Nach den heutigen Angaben würde somit diese Zahl höchstens 78 betragen. Immerhin wird dadurch an der Thatsache, dass das Unglück

dem sorgfältige Materialproben und genaue statische Berechnungen (Berechnungen über die Tragfähigkeit) angestellt worden sind.

Wir haben am 16. dies die Unglücksstätte besucht und, soweit es möglich war, die zerstörte Brücke besichtigt. Der Umstand, dass mehr als die Hälfte der Construction unter Wasser lag, oder von Wagentrümmern bedeckt war, hinderte und erschwerte eine sorgfältige Prüfung wesentlich. Immerhin konnten wir uns schon damals ein Urtheil über die Qualität des Eisens und die Güte der Construction bilden, soweit dies ohne eingehende Untersuchungen möglich ist.

Am 17. dies rief uns ein Telegramm des Herrn Inspector Tschiemer wiederum nach Mönchenstein. Wir fanden Abends die Räumung der Wagentrümmern wesentlich vorgeschritten und konnten eine detaillirte Aufnahme der Bruchstellen beginnen. Auf unsere Veranlassung hin wurden ferner die sichtbaren Knotenpunkte der gestürzten Brücke planmässig aufgenommen. Ausserdem fanden mehrfache photographische Aufnahmen statt.

Am Donnerstag unternahmen wir in Begleitung von Inspector Tschiemer eine Fahrt nach Grellingen und Sophères, um drei andere Brücken der Jurabahn zu besichtigen.

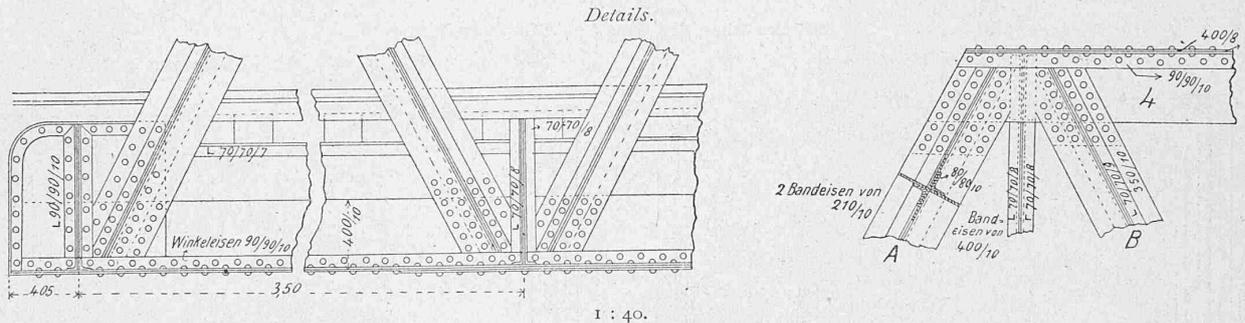
Ein Urtheil über deren Güte und Sicherheit abzugeben, liegt zwar nicht in unserem Auftrage; doch diente die Besichtigung dieser, soviel wir wissen, von derselben Firma projectirten und erbauten Brücken dazu, unser Urtheil über die Mönchensteiner Brücke zu erleichtern. Den gestrigen Tag verwendeten wir dazu, die protocollarische Aufnahme der an der Brücke sichtbaren Bruchstellen und Beschädigungen fortzusetzen. Auch untersuchten wir die Räder der vordern Locomotive und einige Querschwellen der Brücke, um eine etwaige Entgleisung constatiren zu können.

Da die zahlreichen, zum Theil unter Wasser liegenden Theile der Brücke nur allmähig ans Ufer geschafft werden können und deren Aussehen und Bruchflächen möglicherweise Aufschluss über die Ursachen des Einsturzes

Gefäll von 3 ‰, etwa 500 m von der Mitte der Station entfernt.

**Krümmungsverhältnisse.** Zuerst gerade, dann eine Curve von 240 m Radius, dann wieder gerade, dann eine Curve von 1000 m Radius, dann nochmals gerade, worauf wieder eine Curve von 1000 m Radius kommt. Hierauf folgt eine etwa 960 m lange Gerade, in welcher noch etwa zwei Drittheile der Brücke liegen. Vor dem letzten Drittheil, d. h. 26 m vom Basler und 15 m vom Mönchensteiner Widerlager entfernt, beginnt die nach rechts abbiegende Curve von 350 m Radius und von etwa 240 m Länge, worauf nochmals etwa 240 m Gerade folgen bis zur Stationsmitte Mönchenstein. — Die Brücke lag also zu  $\frac{2}{3}$  in einer Geraden und zu  $\frac{1}{3}$  in einer ziemlich scharfen Curve.

Brücke über die Birs bei Mönchenstein.



geben, so haben wir ausgemacht, dass bis zur vollständigen Hebung der Eisenconstruction stets einer von uns zugegen sein soll.

Ob es möglich sein wird, die Ursache des Unfalles mit Bestimmtheit angeben zu können, ist zur Zeit noch fraglich. Weder der Constructionsart der Brücke, noch der Qualität des Eisens können wir bis jetzt die Schuld an dem Unglück zuschreiben. Auch ob eine Entgleisung stattgefunden und den Einsturz der Brücke bewirkt hat, lässt sich noch nicht mit Sicherheit feststellen. Die Lage der umgestürzten Tragwände und die Stellung der beiden Locomotiven lassen zwar eine der möglichen Ursachen als wahrscheinlich erscheinen. Doch erst wenn die noch unter Wasser liegenden Theile gehoben und sorgfältig geprüft sind, lässt sich sagen, ob unsere Vermuthung richtig ist. Wir unterlassen es daher, heute schon auf die Hauptfrage einzutreten, sondern beschränken uns auf Darlegung unserer Thätigkeit, welche Ihnen die Versicherung geben mag, dass wir Alles versuchen, um der ersten Ursache des bedauerliche Unfalles auf die Spur zu kommen.“

Auf Seite 162—164 dieser Nummer finden sich Darstellungen der eingestürzten Brücke vor und nach den im letzten Jahre vorgenommenen Verstärkungen. Als Erläuterung dazu können die Angaben letzter Nummer, sowie der Artikel des Herrn Ingenieur Mantel dienen.

Aus dem uns inzwischen ebenfalls zugekommenen Längenprofil und Tracé der Strecke Basel-Mönchenstein ergibt sich Folgendes:

**Steigungsverhältnisse.** Zuerst, vom Bahnhof Basel ausgehend, 1782 m horizontal, dann 672 m in einer Steigung von 5 ‰, dann wieder 100 m horizontal, dann 2220 m im Gefäll von 3 ‰, endlich noch 190 m horizontal bis zur Mitte der Station Mönchenstein. Die Entfernung der letztern vom Bahnhof Basel beträgt somit 4964 m. Die Brücke befand sich in dem unmittelbar vor der Station endenden

In den letzten Tagen sind uns verschiedene Anfragen zugekommen, auf welche wir uns erlauben gleich hier einzutreten.

Erstlich schrieb uns ein hiesiger bekannter Ingenieur:

„In der letzten Nummer der „Schweizerischen Bauzeitung“ ist in dem Artikel, welcher das Eisenbahnglück bei Mönchenstein behandelt, zu lesen: „Die Brücke war für Lasten, wie sie diejenige des Zuges vom letzten Sonntag darstellt, berechnet und erprobt worden.“

„Da keine weitere Zeitangabe beigefügt und im nämlichen Artikel an anderer Stelle von einer im Juli 1880 vorgenommenen Brückenprobe die Rede ist, so kann nicht mit Sicherheit geschlossen werden, ob auch eine Probelastung nach dem Hochwasser vom September 1881, bei welchem die Eisenconstruction durch Senkung eines Widerlagers bedeutend gelitten hatte, stattgefunden hat oder nicht und ebensowenig, ob die letzte Probelastung vor oder nach den im vorigen Jahre als nothwendig gefundenen Verstärkungen der Eisenconstruction vorgenommen wurde.

„Es wäre daher wünschenswerth und angezeigt, wenn in der nächsten Nummer der „Schweizerischen Bauzeitung“ eine bezügliche Ergänzung käme, in der diese Punkte aufgeklärt werden, da dieses für eine richtige Beurtheilung der Katastrophe von allergrösster Wichtigkeit ist.“

Wir haben uns hierauf sofort erstens an das technische Inspectorat in Bern, zweitens an die Jura-Simplon-Bahn gewendet und es ist uns von letzterer, d. h. von Hr. Ingenieur Stichelberger folgende verdankenswerthe Auskunft zugekommen. Herr Stichelberger schreibt:

„Nachdem der Ueberbau gehörig unterstützt und ausgebessert war — fast unmittelbar vor dem Ende der zeitweiligen Betriebseinstellung auf der Linie Delsberg-Basel am 22. und 23. September 1881 — setzte man ihn Belastungsproben aus. Man verwendete hiezu zwei C Locomotiven von je 56,5 t Dienstgewicht.

Brücke über die Birs bei Mönchenstein.

Schnitt durch das linke (Basler) Widerlager.

