

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

Artikel: Das Eisenbahnunglück 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 schwereren 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

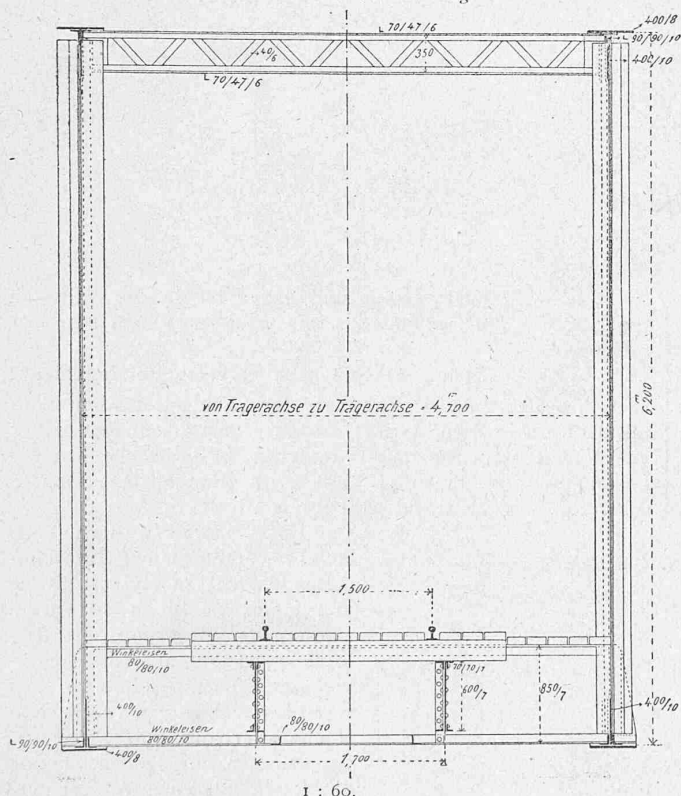
bei Mönchenstein zu den schwersten Eisenbahn-Katastrophen gehört, die je vorgekommen sind, nichts geändert.

Mit dem Aufräumen der Trümmer ist seit Ende letzter Woche mit grösserer Energie und in geordneter 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:

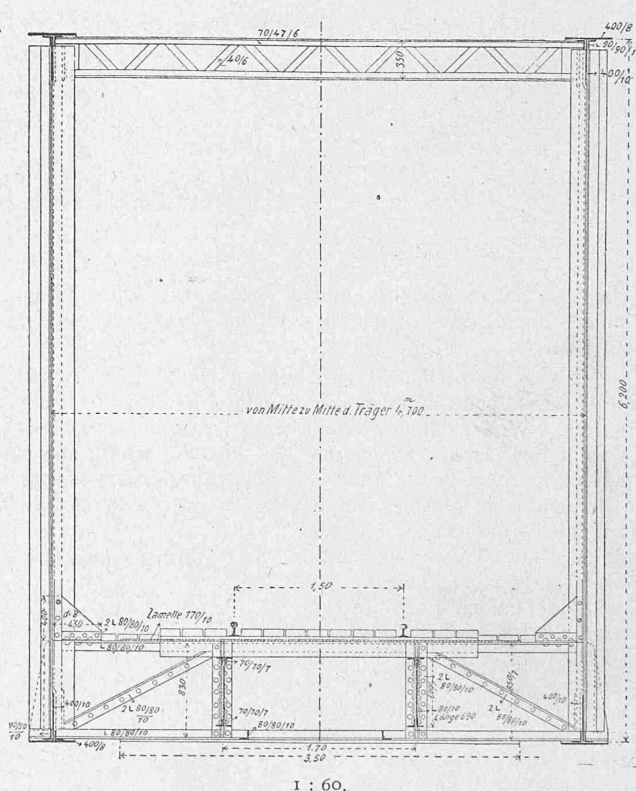
„Ein abschliessendes Urtheil über die primären Ursachen der Katastrophe kann erst abgegeben werden, nach-

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 irrtümliche 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.

