

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 17/18 (1891)
Heft: 2

Artikel: Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-86132>

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: 16.02.2026

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

so recht, welch edler, lieblicher Mensch unser verstorbener Freund war. Charakter und äussere Erscheinung Meyers waren eine glückliche Verbindung der besten Eigenschaften des Deutsch- und Welsch-Schweizers. Mit deutscher Gründlichkeit und Herzensgüte waren verbunden die gewinnenden Formen französischer Weltgewandtheit und welschschweizerischer Liebenswürdigkeit. Wie belebten sich seine Züge, wie feurig blitzten seine Augen, wenn er im Kreise guter Freunde sich aussprechen konnte. Hier hörte man kein langweiliges, ermüdendes Fachgespräch; die Unterhaltung bewegte sich auf breiter Basis und ihr Gang liess sofort erkennen, welch umfassende Bildung unser verstorbener Freund besass. Und wie anhänglich und treu bewahrte er eine erworbene Freundschaft, wie sorgte er für seine Untergebenen und half ihnen, wenn es nötig war, zu weiterem Fortkommen. Keiner derselben wird nicht mit grösster Liebe und Anhänglichkeit seines ehemaligen Vorgesetzten gedenken. Dies ist das schönste Zeugniß, das wir ihm, dem unvergesslichen, treuen Freund ins Grab legen können. Der edle Mensch sei hilfreich und gut! Unermüdlich schafft er das Nützliche, Rechte! Das war sein Wahlspruch. *W.*

Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein.

IV.

Nebenstehende Abbildung, deren Herstellung wir der Redaction des Centralblattes der Bauverwaltung verdanken, zeigt den Lageplan der Mönchensteiner Brücke. Rechts liegt Basel, links Mönchenstein. Die untere Linie zeigt die in Ausführung begriffene provisorische Verlegung der Bahn.

Über die Zahl der Todten und Verwundeten hat die Polizeidirection des Cantons Baselland unterm 3. dies einen amtlichen Bericht veröffentlicht. Laut demselben sind als getötet festgestellt: 73 Personen. Bis zum 30. Juni sind 131 Entschädigungsforderungen für verletzte Personen angemeldet worden. Es ersteigt sich somit die Gesamtkanzahl der von der Katastrophe Betroffenen auf über 200 Personen. Vermisst waren am 3. Juli noch zwölf Personen, von welchen indess nicht sicher festgestellt werden kann, ob sie an jenem Tag die Fahrt nach Mönchenstein gemacht haben.

Eidgenössisches Parlamentsgebäude in Bern.

Auf den beiden nachfolgenden Seiten finden sich die zwei Hauptgrundrisse des Entwurfes von Professor Friedrich Bluntschli dargestellt. Zur Vergleichung haben wir auch hier, in ähnlicher Weise wie vor acht Tagen, den Grundriss vom ersten Stock des früheren, 1885er Entwurfes aus Bd. V u. Z. wiederholt.

Massnahmen zur Sicherung des Verkehrs auf den schweizerischen Eisenbahnen.

Zwischen Abgeordneten des eidg. Eisenbahn-Departements und Vertretern der schweiz. Hauptbahnen fand am 25. Juni eine Conferenz statt, welche sich im Hinblick auf das Eisenbahnunglück in Mönchenstein ausschliesslich mit der Frage der Sicherung unseres Eisenbahnverkehrs beschäftigte und namentlich diejenigen Massregeln zur Sprache brachte, die in Bezug auf die eisernen Brücken zu treffen

sind. Nach dem uns vorliegenden Protocoll der Verhandlungen wurde beschlossen, Folgendes durchzuführen:

I. Massnahmen, welche von den Bahngesellschaften ohne Weiteres sofort an die Hand genommen und durchgeführt werden sollen:

Allgemeine Revision und Erprobung der Brücken bei jeder Bahngesellschaft unter der Leitung hiezu besonders zu bezeichnender Ingenieure und zwar:

1. Detaillierte Untersuchung sämtlicher Eisenconstructionen.

Genaue Besichtigung aller Brückentheile.

Anklopfen der einzelnen Eisentheile, sowie der Nieten. Besondere Untersuchung in Bezug auf allfällige Constructionfehler (mangelhafte Verbindungen, Verstrengungen, Stossdehnungen etc.).

Beobachtung des Verhaltens der einzelnen Constructiontheile der Züge.

Diese detaillierte Untersuchung hat mit Hülfe besonderer Gruppen von kundigen Monteuren und Metallarbeiter zu geschehen.

2. Genaues Nivellement der Hauptträger der eisernen Brücken bei den Auflagern und bei allen Knotenpunkten oder in regelmässigen Abständen, entsprechend dem bezüglichen Rundschreiben des Eisenbahndepartements (siehe unten).

Gleichzeitig Nivellement der Auflager der Eisenconstructionen.

3. Beobachtung der Brücken mit Instrumenten oder Registrirapparaten während mindestens eines Tages bei den gewöhnlichen Zügen, d. h. bei Einwirkung verschiedener Zugsgattungen, bei gebremsten und ungebremsten Zügen etc.

4. Besondere Belastungsproben der eisernen Brücken mit zwei der je bei den Personen- und Güterzügen im gewöhnlichen Dienst zur Anwendung zu gelangenden schwersten Locomotiven der betreffenden Bahn und vollbeladenen Güterwagen (Kieswagen).

Dabei soll die Fahrgeschwindigkeit der Probezüge bei den Hauptbahnen bis auf die fahrplanmässige Geschwindigkeit bei den Nebenbahnen und auf Nebenlinien der Hauptbahnen auf höchstens 25 km per Zeitstunde steigen, wobei Güterzugsmaschinen nur mit der den Güterzügen auf Brücken zukommenden Geschwindigkeit fahren dürfen.

5. Untersuchung der Widerlager und Pfeiler der Brücken, sowie deren Fundation, Versicherungen etc.

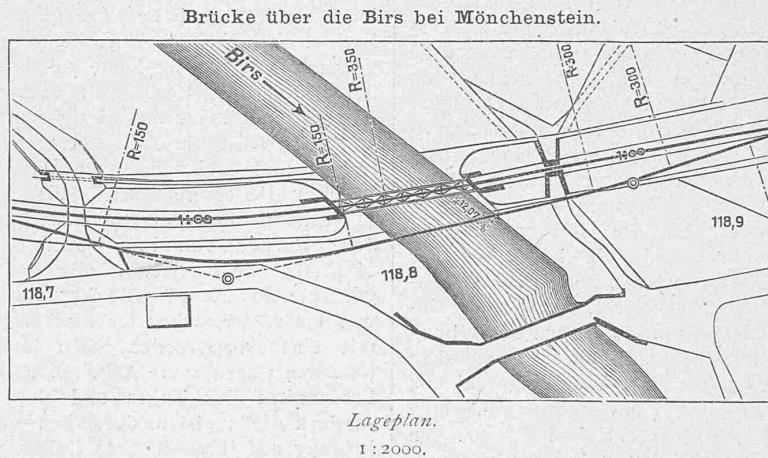
Zu den oben erwähnten Detailuntersuchungen und Proben werden die eidg. Controlingenieure mitwirken, soweit die etwa gleichzeitige Untersuchung an mehreren Orten des Controlbezirk es erlaubt.

Über das Ergebniss der Untersuchungen, Belastungsproben und Nivellemente sind genaue Protocole aufzunehmen, von dem mitwirkenden Personal (incl. dem anwesenden Controlingenieur) zu unterzeichnen und dem Eisenbahndepartement mitzutheilen.

Bis nach Durchführung dieser Untersuchungen und Proben sind ferner unverzüglich die folgenden Massregeln zu treffen:

a. Erneuerte Erinnerung des Personals an die seither bestehenden Vorschriften der Bahnen betreffend das Befahren der Brücken, und Revision dieser Vorschriften im Sinne einer Reduction der zulässigen Maximalgeschwindigkeit, wo dies zweckmässig erscheint.

b. Möglichste Einschränkung des Vorspanndienstes für die



Lageplan.

1 : 2000.