Zeitschrift: Tec21

Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

Band: 130 (2004)

Heft: Dossier (47/04): Jubiläumsausgabe 130 Jahre

Artikel: 130 Jahre Kurzmeldungen

Autor: Weidmann, Ruedi

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-108496

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: 09.12.2025

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

130 Jahre Kurzmeldungen

(rw) Es ist unmöglich, aus den Abertausenden von Berichten, Nachrichten, Mitteilungen und Meldungen aus 130 Jahrgängen auf wenigen Seiten eine auch nur einigermassen repräsentative Auswahl zu präsentieren. Zusammengekommen ist keine sehr ernste Sammlung. Das mag auch daran liegen, dass Kurzmeldungen, aus dem historischen Kontext gerissen, schnell einmal seltsam wirken, während in den längeren Fachartikeln die Ernsthaftigkeit der Auseinandersetzung auch nach Jahrzehnten noch deutlich ist. Trotzdem zeigt diese kleine Chronik auf, wie viel sich verändert hat - und dass einige Dinge nie ändern.

Die erste Vorgängerin von tec21, die Eisenbahn, berichtete regelmässig über die Bahnunfälle in der Schweiz. Die junge Technik forderte Woche für Woche ihre Opfer. Der Sprachgebrauch legt nahe, dass das selbstverständlich war und in Kauf genommen wurde.

20. Juni 1891.

SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG

INHALT: Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein. Eidg, Parlamentsgebäude in Bern, — Miscellanea: Schweizerisches Landesmuseum. Eisenbahnunglück bei Mönehenstein. — 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

stürzung hervorgerufen.

Um 2 1/4 Uhr verliess Zug Nr. 174 der
Jura - Simplon - Bahn
den Basler Centralbahnhof. Der Zug
bestand aus zwei

bestand aug zwei
Locomotiven und
zwölf Wagen. Da in
dem etwa 5 km von
Basel entferntenDorfe
Mönchenstein im Canton Baselland ein
Sängerfest abgehalten wurde, so hatten
sich viel Passagiere,
meistens dem Mittelund 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.

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 Außschrei der sterbenden Opfer gehört, dann war alles still und ein grauen-

erregendes 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

schine, die unter einem Kohlenhaufen begraben waren, sich langsam aus demselben heraus zu arbeiten und das Ufer zu gewinnen, nachdem sie vorher noch den Lufizug der Locomotive abgesperrt und

das Dampfventil derselben geöffnet hatten

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



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

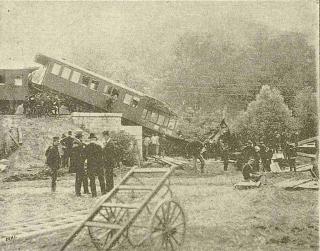


Fig. 1. Einsturz der Eisenbahnbrücke bei Mönchenstein.

Linksseitiges Widerlager. Aufnahme vom 15. Jun

1891