

Der Brückeneinsturz von Münchenstein Teil 2 : historisch-politische Begleitumstände

Autor(en): **Zimmermann, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG**

Band (Jahr): **69 (1997)**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-378325>

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.

Der Brückeneinsturz von Münchenstein

Teil 2: Historisch-politische Begleitumstände

1. Die Jura-Simplon-Bahn

Die Jura-Simplon-Bahn, auf deren Netz sich das Münchensteiner Unglück ereignete, war bis zur Verstaatlichung am 1. 5. 1903 mit 943 km Netzlänge die grösste Privatbahn der Schweiz, entstanden 1890 durch die Fusion der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Suisse Occidentale-Simplon-Bahn. Die Jura-Bern-Luzern-Bahn hiess ursprünglich Bernische Jurabahn. Es handelte sich dabei um ein 1870–1877 erstelltes, formalrechtlich privates, praktisch jedoch staatliches Eisenbahnnetz von 159 km Länge, zu dem auch die Strecke Delémont–Basel gehörte, das seinen Namen 1884 mit der Übernahme des Betriebs der Bern-Luzern-Bahn in Jura-Bern-Luzern-Bahn änderte. 1891 erfolgte der Ankauf der Bern-Luzern-Bahn und der Linie Le Pont–Vallorbe. Damit gehörten mit Ausnahme der Neuenburger Jurabahn und einiger Lokalbahnen alle Linien der Westschweiz zu diesem Unternehmen!¹



Emil Welti von Zurzach, Kanton Aargau. Mitglied des Regierungsrathes des Kantons Aargau 1856–1867. Landammann 1858; 1862; 1866. – Mitglied des Bundesrathes seit 1867. Bundespräsident 1869; 1872; 1876; 1880; 1884. Geb. den 23. April 1825.

Die Jura-Simplon-Bahn (JS) hatte keinen besonders guten Ruf. Ein guter Kenner des frühen schweizerischen Eisenbahnwesens, der Verleger und Publizist Hansrudolf Schwabe, schreibt: «Die Jura-Simplon-Bahn... galt nicht als besonders sicherer Betrieb, und so war niemand erstaunt, als sich am 13. November 1900 im gleichen Münchenstein wiederum ein Unglück, diesmal ein Zusammenstoss, ereignete.»²

Beizufügen wäre noch, dass sich am 17. August 1891 bei Zollikofen ein zusätzlicher, äusserst gravierender Unfall ereignete, der 17 Tote und 53 Verletzte forderte.³

2. Bundesrat Emil Welti und die Rolle der schweizerischen Eidgenossenschaft

Vorsteher des für Eisenbahnfragen zuständigen Post- und Eisenbahndepartements war im Zeitpunkt des Münchensteiner Unglücks Bundesrat Emil Welti (1825–1899).⁴ Welti war Jurist und wurde 1856 in den aargauischen Grossen Rat und von diesem in den Regierungsrat gewählt. 1857 – er war damals gerade 32 Jahre alt – erfolgte seine Wahl zum Vertreter des Kantons Aargau im Ständerat. Schon früh erklärte Welti, dass «es auch eine Eidgenossenschaft in Eisenbahnsachen geben müsse». (Nach dem Eisenbahngesetz vom 28. Juli 1852 war das Eisenbahnwesen den Kantonen und der Privattätigkeit überlassen.) 1867 wurde Welti Mitglied des Bundesrats, dem er volle 25 Jahre angehörte. Weltis Name ist eng verknüpft mit den Eisenbahnrückkaufsbestrebungen,⁵ deren profiliertester Anhänger und Vorkämpfer er war. Nachfolgend soll gezeigt werden, warum sich das Münchensteiner Unglück in einem staatspolitisch heiklen Moment ereignete: Durch Vertrag vom 19. Mai 1890 hatte der Bundesrat vom

Dr. Jürg Zimmermann
Ungarbühlstrasse 30
CH-8200 Schaffhausen

Anmerkungen

- ¹ Die Angaben stammen aus einem Skript, das mir Herr Hans G. Wägli, Bibliothekar der SBB, freundlicherweise zur Verfügung stellte. Es handelte sich um Vorarbeiten für das Schweizer Lexikon 91.
- ² Hansrudolf Schwabe: Schweizer Bahnen damals. Erinnerungsbilder an den Bahnbetrieb in der Schweiz vor dreissig, fünfzig und hundert Jahren. Band 2, Basel 1978, S. 12.
- ³ Schilderung des Unfallhergangs in Band IV des Jubiläumswerks «Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947», Frauenfeld 1955, S. 238 f.
- ⁴ Ernst Mathys: Männer der Schiene, Bern 1947, S. 103 ff.
- ⁵ Neueste Darstellung von Boris Schneider («Von Privatbahnen zur Bundesbahn») im Jubiläumsband «Bahnsaga Schweiz, 150 Jahre Schweizer Bahnen», Zürich 1996, S. 127 ff.

6 Etwas später kamen nochmals 47000 Aktien hinzu, «doch blieb der Bund bei insgesamt 344000 Aktien hoffnungslos in der Minderheit». Schneider, a.a.O., S. 128.

7 Schweizerische Bau-Zeitung (= SBZ), 20. Juni 1891.

8 SBZ, 20. Juni 1891

9 SBZ, 27. Juni 1891

10 SBZ, 20. Juni 1891

11 SBZ, 27. Juni 1891

Kanton Bern 30000 Prioritätsaktien der Jura-Simplon-Bahn gekauft⁶ und den Kaufvertrag mit Botschaft vom 30. Mai 1890 der Bundesversammlung zur Genehmigung vorgelegt. «Der gehoffte eisenbahnpolitische Einfluss des Bundes in den Gesellschaftsbehörden der JS trat jedoch nicht ein.» Gegen den Bundesbeschluss wurde das Referendum deshalb einen weiteren Vorstoss, indem er durch Vertrag vom 5. März 1891 von einem deutsch-schweizerischen Bankenkonsortium 50000 Stück, d.h. die Hälfte der Aktien der Schweizerischen Centralbahn kaufte. Welti sagte damals: «Nachdem sich der Bund durch den Kauf der Jura-Simplon-Bahnaktien in dieser Gesellschaft eine Stellung geschaffen hat, die ihn berechtigt, für eine nicht ferne Zeit einen massgebenden Einfluss auf diese Verkehrsanstalt und damit auch auf das gesamte Eisenbahnwesen des Landes zu gewinnen, konnte für die weiteren Bestrebungen kein Ziel erwünschter sein, als die Anbahnung des Erwerbes der Centralbahn.» «Unser Ziel ist die Erwerbung der Centralbahn und der Betrieb derselben durch den Bund mit der gleichzeitigen Absicht der successiven Erwerbung des gesamten schweizerischen Bahnnetzes.» Um das gewünschte Ziel zu erreichen, hatte der Bundesrat gleichzeitig auch Unterhandlungen eingeleitet mit der S.C.B.-Gesellschaft zwecks Ankauf der ganzen Bahn. Obwohl beide Räte nach längerem Gerangel den Ankauf der Schweizerischen Centralbahn beschlossen, wurde die diesbezügliche Vorlage in der Volksabstimmung vom 6. 12. 1891 wuchtig verworfen. Diese Abstimmungsniederlage hatte den sofortigen Rücktritt von Bundesrat Emil Welti zur Folge. Nach der Münchensteiner Katastrophe standen zwei Fragenkomplexe zur Diskussion, die den Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements betrafen, nämlich:

a) die Frage der Handhabung der Oberaufsicht durch die Bundesbehörden und
b) die Frage der Verstaatlichung.

a) Hier ergibt sich bei der Lektüre der in der Schweizerischen Bauzeitung ausgiebig geführten Diskussion das Bild einer Behörde, die allzu willfährig den Wünschen der Bahngesellschaften entgegenkam. Zwar wurden in den Jahren 1880 und 1881 «im Auftrag des techni-

schen Inspectorates des Eisenbahndepartements auf sämtlichen schweizerischen Bahnen Untersuchungen und Proben der bestehenden eisernen Brücken vorgenommen»⁷ und dabei die Münchensteiner Brücke wie andere Bauten auf dem Netz der Jura-Bern-Luzern-Bahn beanstandet. Dennoch «ergab die im Monat Juli 1880 vorgenommene Brückenprobe kein ungünstiges Resultat».⁸ Dies ist nicht weiter verwunderlich, wenn man sich vergegenwärtigt, wie die Brückenprobe vorgenommen wurde: «Bei den in den Jahren 1880 und 1881 vorgenommenen Brückenproben mussten sich die Control-Ingenieure immer an die fahrplanmässigen Züge halten, denn die Eisenbahngesellschaften stellten keine besonderen Züge hiefür zur Verfügung. Deshalb konnten auch die Brückenproben nicht bei ruhender Last und, wie es sich gehört hätte, mit einem aus lauter Lokomotiven bestehenden Zug gemacht werden. Der Control-Ingenieur stellte sich bei der Brücke mit den nötigen Instrumenten auf und mass die Einsenkung bei den durchfahrenden Zügen, wobei die Geschwindigkeiten also die fahrplanmässigen waren.»⁹ Die Münchensteiner Brücke wurde im Jahre 1881 durch die Hochwasser führende Birs beschädigt. Auch hier ergibt sich das Bild einer wenig fordernden Aufsichtsbehörde: «Was den Brückenträger anbetrifft, so wird uns mitgeteilt, dass die beschädigten Streben und Querträger damals nicht vollständig entfernt und ausgewechselt, sondern nur überplattet worden seien.»¹⁰ Auch ein Ingenieur Gustav Mantel aus Zürich stellte in einer Einsendung an die Schweizerische Bauzeitung fest, dass bei der Unterspülung des linken Widerlagers einzelne Winkel gerissen seien. Leider habe sich das «eidg. Inspectorat in vielleicht allzu nachgiebiger Weise mit der blossen Deckung der Risse» begnügt, statt auf der Auswechslung der beschädigten Teile zu beharren.¹¹ Als ab 1889 bei der JS schwerere Lokomotiven zur Einführung gelangten, wurden 1890 auf Veranlassung des Eisenbahndepartements die Querträger, nicht aber die Hauptträger der Münchensteiner Brücke verstärkt. Die amtliche Überprüfung erfolgte auf rein rechnerischer Basis. Eine eigentliche Belastungsprobe wurde vom Eisenbahndepartement nicht angeordnet. Das heisst: Die Brücke, die am 14. Juni 1891 von zwei Mogul-Maschinen

mit einem Dienstgewicht von 66,3 bzw. 67,65 t befahren wurde, war lediglich durch die JS mittels zweier Dreikuppler-Lokomotiven mit einem Dienstgewicht von je 56,5 t getestet worden.¹² Der Bericht des Post- und Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1890 berichtet beim Thema «Brücken» von allerlei Unterlassungssünden gewisser Bahnverwaltungen. Ein Beispiel: «Die den Bahnverwaltungen schon vor einigen Jahren empfohlenen Vorkehrungen gegen die Folgen von Entgleisungen auf grösseren Eisenbahnbrücken (Leitschienen, resp. Leithölzer) sind noch nicht im wünschbaren Umfange angebracht worden. Solche Massregeln sind allgemein auf der Gotthardbahn und auch bei einigen Brücken der Nordostbahn getroffen worden.»¹³ Das «Schaffhauser Tage-Blatt» vom 27. Juni 1891 zitiert die «Neue Zürcher Zeitung» (Nr. 178 vom 25. 6. 1891), in der sich Prof. Tetmajer zum Problem der Eisenbrücken äusserte: Auf seine Anregung hin habe der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein anlässlich der Landesausstellung von 1883 (Zürich) die Frage einheitlicher Normen für die Berechnung der eisernen Brücken, Materialproben usw. aufgegriffen und eine Kommission bestellt, welche solche Normen festgestellt habe: «Sie sind im Druck erschienen und blieben sodann als offizielles Aktenstück liegen. In meiner Stellung als Chef des eidgenössischen Festigkeitsinstitutes glaubte ich es dem Lande, welches für den Ausbau der Festigkeitsanstalt so gewaltige Opfer bringt, schuldig zu sein, die Frage der Schaffung geordneter Verhältnisse, freilich zunächst nur in Hinsicht auf das Brückenwesen unserer Eisenbahnen, nicht auf sich beruhen zu lassen. Heute darf ich nicht verschweigen, dass ich vor zirka sieben Monaten in schwebender Angelegenheit im Bundesrathshaus persönlich vorstellig wurde und dort mit der Zusicherung, dass ein bezügliches Regulatorium auf administrativem Wege vom Chef des Eisenbahndepartements gutgeheissen und zur Richtschnur für die Zukunft den schweizerischen Eisenbahnen vorgeschrieben werde, beauftragt wurde, eine bezüglich motivierte Vorlage auszuarbeiten. Dies ist auch geschehen; die fragliche Vorlage ist dem Abschluss nahe – leider kommt sie, wenigstens was die Münchensteiner Brücke betrifft, zu spät.»¹⁴

Das von allerlei Nachlässigkeiten geprägte Bild änderte sich nach der Münchensteiner Katastrophe nachhaltig. Laut dem Bericht über die Verhandlungen der schweizerischen Bundesversammlung vom 25. Juni 1891 «begründete Nationalrat Baldinger seine Interpellation über das Münchensteiner Eisenbahnunglück und die zur Verhütung ähnlicher Vorfälle getroffenen Massnahmen. Es schweben ihm mehrere Brücken vor, in die er kein Vertrauen habe, so die Brücke über die Thur bei Ossingen und diejenige bei Mellingen. Das seien Brücken, die aus einer Zeit herrühren, da es sich darum handelte, mit wenig Geld möglichst viel zu machen. Eine einmalige Kollaudation genüge bei solchen Brücken nicht».¹⁵ Am selben Tage, da im Parlament diese Interpellation begründet wurde, fand in Bern eine Konferenz von Abgeordneten des eidgenössischen Eisenbahn-Departements und Vertretern der schweizerischen Hauptbahnen statt, «welche sich im Hinblick auf das Eisenbahnunglück von Münchenstein 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». Bei den zu treffenden Massnahmen werden erwähnt:

- Erstellung von Brückenbüchern nach einem vom Eisenbahndepartement aufzustellenden Schema.
- Neue vollständige Berechnung der sämtlichen Brücken bzw. der Dimensionierung aller Teile derselben auf Grund der vom Eisenbahndepartement unter Mitwirkung von Fachleuten aufzustellenden Normen.
- Möglichst vollständige Massnahmen gegen die Folgen von Entgleisungen auf den Brücken.¹⁶

Bereits am 16. Juni – zwei Tage nach der Katastrophe – hatte der Bundesrat «der Jura-Simplon-Bahn den Auftrag erteilt, alle ihre Brücken einer genauen Untersuchung zu unterstellen und ihr zu diesem Behufe die Ingenieure des Bundes und die auch in Mönchenstein tätigen Professoren des Polytechnikums zur Verfügung gestellt». Ausserdem wurde angeordnet, «dass sämtliche Eisenbrücken aller Bahnen genau durch Experten untersucht werden sollten».¹⁷

Am Beispiel der Ossinger Brücke kann gezeigt werden, ob und wie die neuen Massnahmen zum Tragen kamen. Ich

12 SBZ, 20. Juni 1891; SBZ, 27. Juni 1891

13 Zitiert im «Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen» vom 17. Juni 1891.

14 Die Stelle ist auch in Band 66 der Reihe «Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik» (Jan Zielinski, Ludwig von Tetmajer Przerwa, 1850–1905) auf S. 37 ff. zitiert.

15 Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen vom 28. Juni 1891.

16 SBZ, 11. Juli 1891. Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen vom 28. Juni 1891.

17 Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen vom 23. Juni 1891.

- 18 Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen vom 19. Juni 1891.
- 19 Zitiert im «Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen» vom 20. Juni 1891.
- 20 Schaffhauser Intelligenzblatt vom 8. Juli 1891 («Die Lehren von Mönchenstein»).

entnehme dem Bulletin Nr. 9 der Gesellschaft für Industriekultur, dass die fragliche Brücke, die der ersten verbindlichen Brückenordnung von 1892 nicht genügte, in zwei Schritten umgebaut wurde. Die Nordostbahn liess sich von 1899 bis 1902 den Überbau verstärken. Im Auftrag der SBB, die 1902 die Nordostbahn übernommen hatten, wurden 1905 und 1906 alle vier eisernen Pfeilerschäfte nacheinander ausgewechselt.

b) Merkwürdigerweise wurde die Münchener Katastrophe sowohl von Befürwortern als auch von Gegnern der Verstaatlichung als Argument verwendet. Im Ständerat sagte der Glarner Ex-Landammann Zweifel: «Das Volk drängt immer mehr und zwar instinktiv der Verstaatlichung zu; das grosse Unglück in Münchenstein hat diesen Gedanken noch gestärkt; es kann also keine Frage mehr sein, ob man verstaatlichen wolle oder nicht, es handelt sich nur darum, auf welche Weise.»¹⁸ Die Redaktion des Schaffhauser Tage-Blatts kommentierte am 19. Juni 1891: «Verschiedene Blätter entblöden sich nicht, aus dem schrecklichen Unglück von Mönchenstein politisches Kapital zu schlagen gegen die Eisenbahnverstaatlichung. Das glauben wir zwar auch, dass dieser Vorfall die Verstaatlichung verlangsamen wird, finden es dagegen nicht nur roh, sondern auch lächerlich, wenn man z.B. sagt, man spüre dieser Katastrophe die Bundesspekulation Jura-Simplon schon an. So weit geht die «Allgem. Schw. Ztg.» zwar nicht, bemerkt aber immerhin, dass die Jurabahn vor allen andern bisher in den Händen des Staates war, zuerst in denen des Kantons Bern und nun zum guten Teil in denen des Bundes. Diesen Bemerkungen gegenüber werden die Freunde des Staatsbetriebes einfach entgegengehalten, dass die Jurabahn heute noch Eigentum einer Aktiengesellschaft ist.» Die «Frankfurter Zeitung» bemerkte: «Bei ruhiger Überlegung wird man sich sagen, dass das traurige Ereignis vom Sonntag durchaus nicht gegen die Verstaatlichung spricht. Eisenbahnunglücksfälle ganz zu verhüten, das wird trotz aller Fortschritte der Wissenschaft und Technik nicht in menschlicher Macht liegen. Die relativ grösste Sicherheit aber muss der Betrieb durch den Staat bringen, weil der letztere nicht so leicht der Versuchung unterliegt, die Rücksicht auf möglichst hohe Einnahmen obenan zu stellen. Jede

Privat-Gesellschaft fragt in erster Linie nach dem Gewinn, den der Bahnbetrieb abwirft, und gerade Ausgaben, die zur Sicherung des Verkehrs unumgänglich notwendig sind, können ihr unter Umständen als unproduktiv erscheinen. Der Staat steht oder soll doch stehen auf einer höheren Warte; er soll – ohne auf die Rentabilität zu verzichten – doch andere Momente und in erster Linie die Verkehrssicherheit in den Vordergrund stellen. Die Zukunft gehört darum ganz unzweifelhaft der Staatsbahn, die nicht durch Rücksichten beengt wird, wie sie für viele Privatbahnen nun einmal massgebend sind.»¹⁹

Ganz anders äusserte sich ein dezidierter Gegner des Staatsbahngedankens, der liberal-konservative Redaktor des «Schaffhauser Intelligenzblatts», Rechtsanwalt Hermann Freuler: «Offenbar hat die Bundesoberaufsicht ihre Pflicht nicht gethan, das ist die erste Lehre von Mönchenstein. Und nun will man sogar weiss machen, das spreche für Bundesbahnen! Wenn heute, wo dem Bunde die Aufsicht Dritten gegenüber zukommt; wo er nur befehlen kann, ohne zu bezahlen, diese so ausserordentlich lässig ausgeübt wird, wie würde dies erst sein, wenn der «Bund» der Eigenthümer wäre!... Es ist, als ob nach jeder Richtung die Münchener Katastrophe dazu hätte eintreten müssen, dem Schweizervolke mit einem bis in's Mark dringenden Schrei die Warnung zuzurufen: *Hütet Euch vor Bundesbahnen!*»²⁰

3. Eduard Marti, Direktionspräsident der Jura-Simplon-Bahn. Ein echter oder vermeintlicher Sündenbock?

Ins Schussfeld der Kritiker geriet nach dem Münchener Unglück vor allem der Direktionspräsident der Jura-Simplon-Bahn, Eduard Marti (1829–1896). Man warf ihm vor, er sei bei den Rettungsarbeiten nicht zur Stelle gewesen. Stattdessen habe er sich von der Aktionärsversammlung ein Vertrauensvotum erteilen lassen. «Er wälzte die moralische Verantwortlichkeit... von der Gesellschaft ab. Die Linie sei von den besten Technikern mit genügenden Finanzmitteln erstellt worden. Er hoffe, der Beweis werde gelingen, dass das Unglück ausserordentlichen Umständen

zuzuschreiben sei.»²¹ Das liberal-konservative «Schaffhauser Intelligenzblatt» feuerte eine wahre Breitseite gegen den Radikalen Marti ab. «Dieser Herr Marti, der keine moralische Verantwortung der Verwaltung für solches Unglück kennt, ist ja offenbar der vorgesehene Chef der Bundeseisenbahnverwaltung, wenn das Volk anbeisst! Das gäbe erst recht nette Zustände!» Und an anderer Stelle: «Wer wird der künftige Leiter unserer Bahnen sein? Ohne allen Zweifel der ausgezeichnete Administrator Marti, der Grossmeister der Berner Logen. Über das Mönchensteiner Unglück hat wie immer die erste Aufregung verschiedene falsche Nachrichten, Übertreibungen, Beunruhigungen erzeugt. Wer hat dazu mit einem Hochmuth geschwiegen, als wäre er keinen Aufschluss dem Volke schuldig und all den Geängstigten? Die Direktion der Jura-Simplon-Bahn. Wer hat ihr sogar noch das besondere Vertrauen ausgesprochen? Die Aktionärsversammlung! Wie hochfahrend würde man erst werden, wenn der Bund nicht mehr über Einem stünde, sondern man der Bund selber wäre!»²²

Die Laufbahn von Marti²³ ist ein frühes Beispiel für die in der Schweiz des öftern anzutreffende Verflechtung von Politik und Managementaufgaben im Bereiche des öffentlichen Verkehrs. Marti stammte aus dem Kanton Bern. Er studierte die Rechte und etablierte sich als Fürsprecher in Biel (1856–1871). Im Jahre 1866 wurde er gleichzeitig in den Grossen Rat des Kantons Bern und in den Nationalrat gewählt, welchem er bis zu seinem Lebensende angehörte. Vom Jahre 1892 an, ebenfalls bis zu seinem Tode, war er zudem Mitglied des Regierungsrats des Kantons Bern. Wegen seiner grossen Verdienste um die Gründung der Jura-Bahn wurde Marti 1871 zu deren Direktor ernannt. Er wurde dann Direktionsmitglied der Jura-Bern-Luzern-Bahn, später der Jura-Simplon-Bahn. Als Radikaler war Marti stets ein überzeugter Befürworter der Verstaatlichung der Eisenbahnen. Damit lag er auf der selben Linie wie Bundesrat Welti. So gesehen ist es verständlich, dass es vor allem westschweizerische Financiers waren, die den Sturz des nach den Katastrophen von Münchenstein und Zollikofen schwer angeschlagenen Direktionspräsidenten der JS inszenierten. Marti wurde denn auch von Seiten des Verwaltungsrates der Rücktritt nahege-



Eduard Marti von Rapperswil, Kanton Bern. Direktionspräsident der Eisenbahn Jura-Bern-Luzern. – Mitglied des Nationalrates seit 1866. Präsident desselben 1877/78. Mitglied des schweizerischen Schulrates 1864–1886. Geb. den 12. Oktober 1829, † 5. November 1896.

legt. Nach seinem Ausscheiden im Jahre 1892 wurde Marti von einer Delegation des Verwaltungsrates «die förmliche Versicherung gegeben, dass seine Ehrenhaftigkeit und Treue in der Geschäftsführung ausser aller Frage stünden». Ernst Mathys, der frühere Bibliothekar der SBB und Biograph von Eduard Marti meint, man habe Marti für die Unglücksfälle von Münchenstein und Zollikofen verantwortlich gemacht, «obwohl ihn dabei keine Schuld traf. Er war das Opfer unzulänglicher Mitarbeiter».²⁴ Beizufügen wäre noch, dass bei der JS im Gegensatz zum Betriebsdienst der Maschinendienst absolut auf der Höhe der Zeit war. Dafür bürgte u.a. der Name des Maschinenmeisters Weyermann, der die berühmte Dreizylinder-Verbundlokomotive schuf, die bei weitem wirtschaftlichste und auch interessanteste der verschiedenen schweizerischen Mogul-Bauarten.²⁵

4. Basel, der Bund und die lieben Nachbarn aus dem Kanton Basel-Land

Der betroffene Eisenbahnzug war «hauptsächlich von Baslern besetzt», von der Katastrophe wurden vor allem Familien aus der Arbeiter- und Mittelschicht der Stadt Basel in Mitleidenschaft gezogen. Daneben zählten auch

21 Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen vom 23. Juni 1891.

22 Schaffhauser Intelligenzblatt vom 23. Juni 1891 und vom 8. Juli 1891.

23 Ernst Mathys: Männer der Schiene, Bern 1947, S. 50 ff.

24 Mathys, a.a.O., S. 55

25 Hansrudolf Schwabe: Schweizer Bahnen damals. Erinnerungsbilder an den Bahnbetrieb in der Schweiz vor dreissig, fünfzig und hundert Jahren. Band 2, Basel 1978, S. 17.

26 Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen vom 17. Juni 1891 und vom 18. Juni 1891.

27 Zitiert im «Schaffhauser Intelligenzblatt» vom 20. Juni 1891.

28 SBZ, 12. September 1891

29 SBZ, 12. September 1891. Der Bericht Ritter und Tetmajer wurde am 31.10., 7.11., 14.11. und 21.11. in der SBZ publiziert. Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen vom 21. Juni 1891.

30 Zitiert bei Ascanio Schneider: Katastrophen auf Schienen, Zürich 1968, S. 231 f.

deutsche Staatsangehörige zu den Opfern.²⁶ Ausdruck des Misstrauens gegenüber «Bern» war eine Forderung der konservativen «Allgemeinen Schweizer Zeitung»: «Nicht die wahrscheinlich fehlbare kantonale bernische Staatsbahn und auch nicht das vielleicht fehlbare eidgen. Eisenbahndepartement... sind die Behörden, welche auch in den Augen des Publikums und im Interesse der Wahrheit eine unbefangene Untersuchung veranstalten können, sondern es sollte auf Antrag eines oder mehrerer Beschädigten die hiesige Gerichtsbehörde vorsorglich... einige neutrale, am liebsten auswärtige Sachverständige mit der Untersuchung beauftragen.»²⁷ Das Zivilgericht Basel-Stadt liess denn auch «von den Herren Oberingenieur Conradin Zschokke in Aarau und Leonhard Seiffert in Duisburg» ein Gutachten ausarbeiten.²⁸ (Die Gutachter kamen übrigens zum selben Schluss wie der Bericht Ritter und Tetmajer: «Als Ursache der Katastrophe kann man mit fast absoluter Gewissheit die mangelhafte Construction der Brücke bezeichnen.») In einer «energisch gehaltenen» Eingabe an den Bundesrat verlangte die Handelskammer von Basel überdies «strengste Untersuchung der Jurabahnstrecke».²⁹

Zu schaffen machte den Stadtbaslern auch der «Kantönligeist» ihrer Nachbarn: «Auch die Kleinlichkeit unserer kantonalen Verhältnisse hat sich auf der Unglücksstätte zum Schaden eines tatkräftigen Vorgehens gezeigt. Das Unglück ereignete sich vor den Toren einer Stadt, welche mit Hilfsmitteln an Menschenkraft, Intelligenz und Technik reich ausgestattet ist. Aber von diesen Hilfsmitteln wurde kein zweckdienlicher, ausgiebiger Gebrauch gemacht, weil – Mönchenstein auf dem Boden des Kantons Baselland liegt und die Stadtbasler da nichts zu schaffen haben. Ja, es ist vorgekommen, dass der eine tatkräftige Hilfe anbietende Regierungspräsident von Baselstadt auf der Stätte von einem unverständigen Organ zurückgewiesen wurde, <weil er da – im Baselland – nicht zu sagen habe>. Wie kleinlich, unsagbar kleinlich ist angesichts der furchtbaren Grösse eines solchen schweren Ereignisses dieser falsch verstandene Kantönlistolz!»³⁰