Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **17/18 (1891)**

Heft 2

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-86132

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

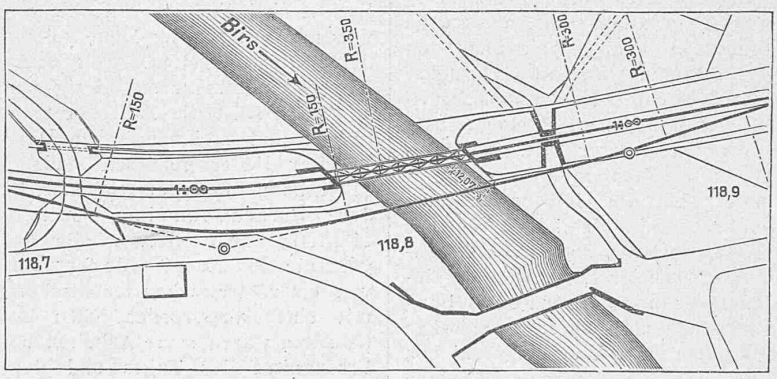
so recht, welch edler, liebevoller Mensch unser verstorbener Freund war. Charakter und äussere Erscheinung Meyers waren eine glückliche Verbindung der besten Eigenschaften des Deutsch- und Welsch-Schweizers. Mit deutscher Gründlichkeit und Herzensgüte waren verbunden die gewinnenden Formen französischer 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 nöthig 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 hülfreich und gut! Unermüdlich schaff' 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.

Brücke über die Birs bei Mönchenstein.



Lageplan.
1 : 2000.

Ueber die Zahl der Todten und Verwundeten hat die Polizeidirection des Cantons Baselland unterm 3. dies einen amtlichen Bericht veröffentlicht. Laut demselben sind als getödet festgestellt: 73 Personen. Bis zum 30. Juni sind 131 Entschädigungsforderungen für verletzte Personen angemeldet worden. Es ersteigt sich somit die Gesammtzahl 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. *Detaillirte Untersuchung sämmtlicher Eisenconstructionen.*
   Genaue Besichtigung aller Brückentheile.
   Anklopfen der einzelnsn Eisentheile, sowie der Nieten.
   Besondere Untersuchung in Bezug auf allfällige Constructionsfehler (mangelhafte Verbindungen, Verstrebungen, Stossdehnungen etc.).
   Beobachtung des Verhaltens der einzelnen Constructionstheile der Züge.
   Diese detaillirte Untersuchung hat mit Hülfe besonderer Gruppen von kundigen Monteurs und Metallarbeitern 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 Controlbezirkes es erlaubt.

Ueber das Ergebniss der Untersuchungen, Belastungsproben und Nivellemente sind genaue *Protocolle* 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