

Es geschah vor 80 Jahren

# Der Tod wartete auf der Brücke



Am Münchensteiner Ufer der Birsbrücke präsentieren sich Böhner, Polizisten, Hilfskräfte, Experten und/oder Zuschauer vor der Kullisse der eingestürzten Eisenkonstruktion der Brücke und der Resten der beiden Lokomotiven. (Foto: Wolf, Basel.)

Dies ist die Geschichte eines Dramas, einer Tragödie, die so endet, wie es nur im Film vorkommen sollte. Aber es war kein Spiel. Es war die nackte, unverfälschte Wahrheit. Die Hauptrolle spielte der Tod unter der Regie von Elend und Verderben. Und diese Tragödie zerbrach die Hoffnungen lebensfroher Menschen, Menschen auf der Brücke des Lebens, die vielleicht nur durch menschliches Versagen zerstört wurde. Menschen, die sich gerade auf einer wirklichen Brücke befanden, als das Unglück über sie hereinbrach. Und dieses Unglück passierte am 14. Juni 1891: die Münchensteiner Eisenbahnkatastrophe. Viele Jahrzehnte sind seither vergangen. Weit grössere Katastrophen haben seither die Menschen in der ganzen Welt erschüttert. Man denke an die vielen Flugzeugabstürze, Lawinen, Erdbeben, Brände, Explosionen und vielleicht den grössten Feind der Menschheit, den Krieg. Aber diese Eisenbahnkatastrophe hat dennoch etwas Besonderes. Die Eroberung. Seit dem Einzug des Eisenbahnzeitalters in der Schweiz um 1844 war es die erste und verderblichste Katastrophe, die bis zum Jahre 1891 passierte. Darum ist sie noch heute so lebendig, als sei sie erst gestern geschehen.

## Die Eisenbahn kommt

Mit der Erfindung der Eisenbahn brach ein neues Zeitalter für die Fortbewegungsmittel an. Wer nicht Pferd und Kutsche besass, war auf die Postkutsche angewiesen. Für Reisen musste man schon früh die Plätze buchen, um überhaupt nur mitgenommen zu werden. Diese Art zu reisen war aber nichts für ungeduldige Leute, denn auf den schlechten, sehr holperigen Strassen kam man nur langsam vorwärts. Für eine Strecke, die heute ein Schnellzug in einer Stunde durchfährt, brauchte man anno dazumal gut einen Tag. Jüngere Leute, die Pferde besaßen, reisten in jener Zeit gerne zu Pferd. Doch auch solche Reisen waren mühsam und vor allem kostspielig. Für eine Reise Basel-Bern zu Pferd brauchte man volle drei

Tage. Am ersten Tag erreichte man, wenn keine Zwischenfälle dazukamen, Waldenburg. Und hier übernachtete man das erste Mal auf dieser Reise.

Im Jahre 1839 vollendeten die Franzosen die Eisenbahnlinie Strasbourg-St-Louis. So kam die Stadt Basel, als erste Stadt der Schweiz, in den Genuss, eine Eisenbahn zu sehen. Das Basler Volk pilgerte nun sonntags in grossen Massen nach St-Louis, um diese «feurigen Wagen» zu betrachten. Denn so wurde damals im Volksmund die Eisenbahn genannt. Es war eine richtige Attraktion, die Lokomotiven mit den freundlich angemalten Eisenbahnkutschen zu sehen. Die Lokomotiven jener Zeit hatten einen offenen Führerstand, und so waren Lokomotivführer und Heizer jedem Wind und Wetter ausgesetzt. Ein Zug bestand gewöhnlich aus vier oder fünf Wagen. Zwei davon waren offen und gehörten darum zur billigeren Klasse. Nur die gut zahlenden Leute konnten sich den Luxus leisten, in den geschlossenen und geheizten Wagen zu reisen. Die Sitze waren sogar gepolstert. Bei der Abfahrt ging es nicht so ruhig zu wie heute. Denn Lichtsignale und Signalkellen konnte man vorerst noch nicht. So gab der Bahnhofsvorstand, wenn alle Reisenden eingestiegen und die Türen geschlossen waren, mit einigen Trompetenklangen das Signal zur Abfahrt.

Die Franzosen beabsichtigten aber bald, die Eisenbahnlinie bis nach Basel zu verlängern und einen Bahnhof zu bauen. Aber jetzt fuhr vielen Leuten der Schreck in die Glieder. Sie lehnten sich gegen einen Bau eines Bahnhofs innerhalb der Stadtmauern auf. Sie befürchteten, unerwünschte Fremdlinge könnten sich in Basel einschleichen und hier ihr Unwesen treiben. Auch ein Überfall von Feinden mit Hilfe der Eisenbahn wurde in Erwägung gezogen. So gelangte die Sache vor den Grossen Rat, der das einzig richtige tat, nämlich den Bau bewilligte.

Der Grosse Rat beschloss daraufhin, der französische Bahnhof solle an der Stelle der heutigen Strafanstalt erbaut werden.

Dieser Ort lag ausserhalb der Stadtmauern; deshalb wurde der Bahnhof mit einem grossen Wall umgeben, in dem man ein Eisenbahntor einbaute. Die Linie führte von St-Louis fast schnurgerade nach Basel. Am 15. Juni 1844 fuhren die ersten Züge mit Passagieren. Der Bahnhof war aber noch nicht vollendet und wurde erst am 15. Dezember 1845 eröffnet und feierlich eingeweiht. Dies war der erste Bahnhof auf Schweizer Boden. Die Reise von Basel nach Strasbourg oder umgekehrt dauerte damals 4 Stunden und 20 Minuten. Die Züge fuhren also schon damals beachtliche Geschwindigkeiten.

Jetzt wurde das Eisenbahnnetz auf die ganze Schweiz ausgebaut. Die Technik hielt ihren vielversprechenden Einzug. Das schnelle und vor allem billige Reisen animierte die Leute zu diesem neuen Abenteuer.

## Die Katastrophe

Am Sonntag, den 14. Juni 1891, es war bereits Nacht, erhielt das Eisenbahndepartement in Bern folgendes Telegramm:

«Grosses Eisenbahnglück bei Münchenstein; Brücke eingestürzt; 2 Lokomotiven, 3 Gepäckwagen und mindestens 4 Personenwagen liegen in der Birs. Bis jetzt 47 Tote, zirka 60 Verwundete; eine grössere Zahl der Toten befindet sich noch in der Birs. Erwarten Delegierten des Eisenbahndepartements.  
Regierungsrat Baselland»

## Was war geschehen?

An diesem Tag um 14.30 Uhr stürzte die Brücke über die Birs bei Münchenstein unter dem Gewicht des sich darauf befindenden Zuges zusammen. Der Zug hatte um 14.15 Uhr Basel verlassen und sollte den Bestimmungsort Delsberg nie erreichen. Man beklagte 73 Tote und 131 mehr oder weniger Schwerverletzte Personen. Ein Unglück in diesem katastrophalen Ausmass war bis zu jenem Zeitpunkt in der

Schweiz noch nie vorgekommen. Denn der Zug war damals das noch meistbenutzte Verkehrsmittel.

Viele der Reisenden benützten an diesem Tag die Eisenbahn für einen Ausflug, denn das schöne Wetter lockte. Auch das kantonale Musikfest, das gerade in Münchenstein stattfand, bat zum Rendezvous.

Das Bild, das sich den Zeugen bot, war grauenvoll. Zerstückelte Leichen, unter den Trümmern begrabene, noch lebende Menschen, schreiende, stöhnende und um Hilfe rufende Frauen und Kinder, blutüberströmte, hilflos gewordene Männer, ertrinkende Personen, verzweifelt gestikulierende Helfer. In ohnmächtiger Verzweiflung mussten die Bergungsleute zusehen, wie Menschen – Frauen, Kinder und Männer – hilflos unter den Trümmern begraben waren und nicht gerettet werden konnten. Ihre Schmerzen erbarmten die Retter. Ihre Leiden konnten nicht gestillt werden. Ihre Schreie liessen den Anwesenden das Blut in den Adern erstarren. Es war einfach fürchterlich.

Wie man aus einem Augenzeugenbericht entnehmen konnte, wurden die Rettungsarbeiten sofort aufgenommen. Sie wurden bis tief in die Nacht hinein, d. h. so lange, bis sich kein Lebender mehr unter den Trümmern befand, fortgeführt. Sogar Leichen, soweit es die Umstände zuliesse, wurden geborgen.

Das Befreien der Unglücklichen wurde dadurch erschwert, dass erstens das nötige Material fehlte und zweitens viele zwischen Zugs- und Wagenteilen eingeklemmt waren. Alle wurden auf das sich in der Nähe befindliche Pachtgut der Witwe Geigy gebracht.

Von den 73 Toten, welche die offizielle Liste umfasst, wurden am gleichen Tag (14. Juni) noch 50 geborgen. Drei Personen sind erst nachträglich im Spital zu Basel ihren schweren Verletzungen erlegen. Die übrigen 20 Leichen waren in den Wagenteilen und Trümmern derart schwer und kompliziert eingeklemmt, dass zuerst letzteres aufgeräumt werden musste, bevor man die Unglücklichen bergen konnte. Am Rettungswerk beteiligten sich Bürger von und um Münchenstein, die Sanitätsrekrutenschule III, die Feuerwehren von Basel und Münchenstein und viele andere beherzte Personen. Unter dem Einsatz seines eigenen Lebens half mancher, die Verletzten und Toten aus den Trümmern und der Birs zu bergen.

Die Verletzten wurden zum grössten Teil nach Basel übergeführt, wo sie bei Privaten und in grosser Zahl auch im Spital herzliche Aufnahme und vorbildliche Hilfe fanden.

Es war vorauszu sehen, wie sollte es auch anders sein, dass sich viele Schaulustige an der Unglücksstelle einfanden würden. Um aber die Ruhe und Ordnung aufrecht erhalten zu können, wurde die Polizei beauftragt, Massregeln zu treffen. Mit Hilfe des Pompierskorps Binningen gelang dies auch vortrefflich.

Das andauernde Hochwasser behinderte die Bergungsarbeiten in grossem Umfang. So versank die zweite Lokomotive praktisch in der Birs.

Die Aufgabe der Behörde bestand darin, für die ärztliche Untersuchung der Toten, ihre Agnoszierung für die Beurkundung der Todesfälle und Eintragung derselben in das Zivilstandsregister sowie für die Inventuraufnahme der Effekten der Verstorbenen besorgt zu sein. In bezug auf die ärztliche Untersuchung wurde schon am Sonntagabend mit den auf dem Platze anwesenden Herren Sanitätsrat Dr. Martin und Prof. Sury, Physikus in Basel, die nötigen Vorkehrungen getroffen. Am Montag, den 15. Juni, um 7 Uhr mor-

gens, verfügte der Regierungsrat und der Bezirksstatthalter in der Geigy'schen Liegenschaft, wo die Leichen aufbewahrt wurden, das Nötige für die Leichenschau vorzubereiten.

Um das Agnoszieren der Leichen schnell zu beenden, wurde die aus Sanitätsrekruten bestehende Wachmannschaft angewiesen, nur solchen Personen Einlass zu gewähren, welche unter den Toten Angehörige suchten. Hierauf wurde ein Büro eingerichtet, dessen Aufgabe es war, die Namen derjenigen Personen zu notieren, welche von Angehörigen als vermisst bezeichnet wurden. Jeder, welcher eine Anzeige gemacht hatte, erhielt eine zum Eintritt ins Leichenhaus berechtigende Einladungskarte. Wunderfältige und sensationlüsterne Personen unterbreiteten dem zuständigen Büro mehrmals fingierte Angaben.

Den Leichen wurden sämtliche Gegenstände, wie Geldbörsen, Brieftaschen, Ringe, Uhren, Ausweise usw., abgenommen und unter dem Namen des Toten in einem Register aufgenommen, um es dann später den Angehörigen rechtmässig wieder auszuhandigen. Effekten und sonstige Gegenstände jeglicher Art, die aufgefunden wurden und dem rechtmässigen Besitzer nicht mehr übergeben werden konnten, weil die Hinweise dazu fehlten, wurden im Lohnhof zu Basel den Angehörigen zugänglich gemacht. Die nicht agnoszierten Leichen wurden fotografiert, um dann eventuellen späteren Vermisstenstellern einen Hinweis für ihre Suche zu geben.

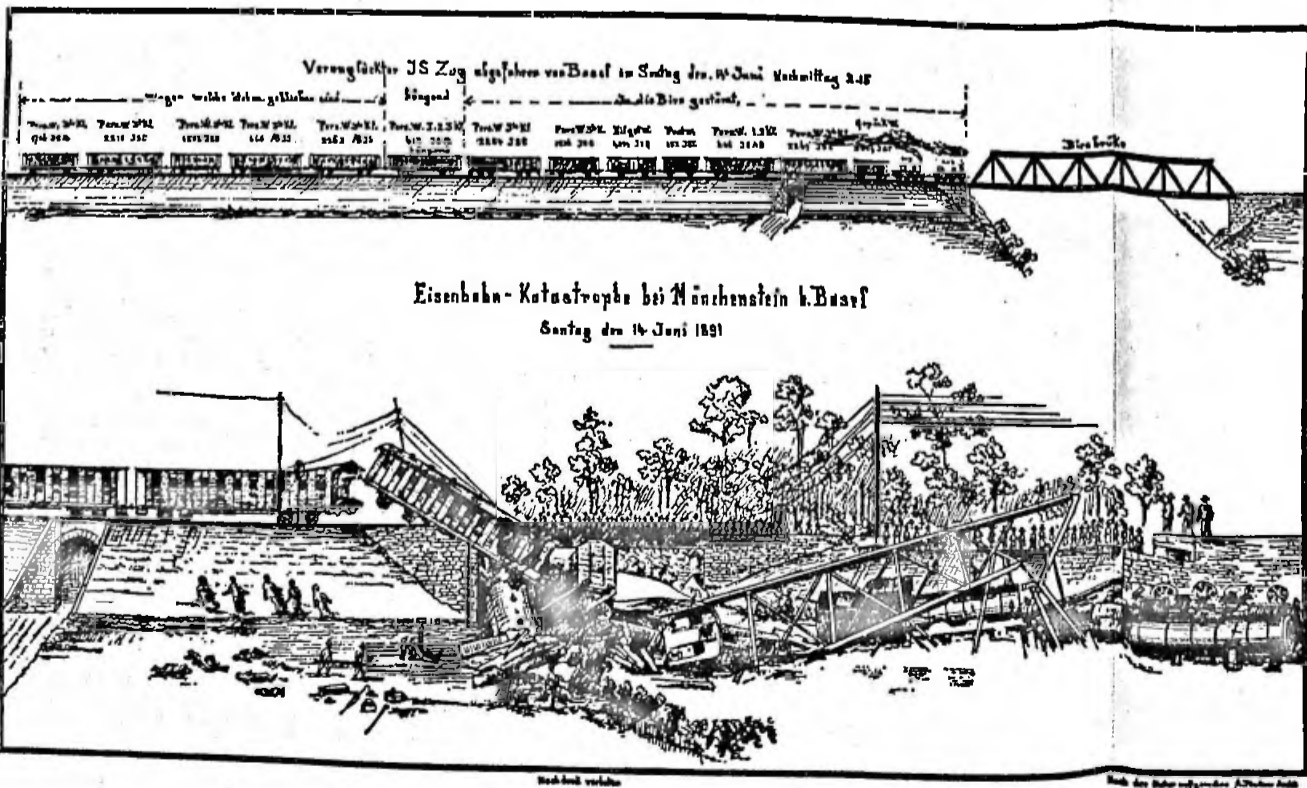
Da man befürchtete, dass nicht alle Leichen von ihren Angehörigen abgeholt würden, wurde durch die Presse publik gemacht, die Beerdigung finde am Mittwoch, den 17. Juni, 11 Uhr, in Münchenstein statt. Alle nicht abgeholten Leichen wurden demzufolge in Münchenstein zur letzten Ruhe gebettet. Bis auf die nachfolgenden fünf Personen konnten alle andern ihren Angehörigen übergeben werden:

- Schöni Lina, von Langnau, Bern
- Schumacher David, von Wangs-Felters, St. Gallen
- Holder Johann, von Gossau, St. Gallen
- Sturmfels Amalia, von Murten, Freiburg
- Luppi Pietro, von Maslianico, Italien

Von verschiedenen Seiten tauchten bald Gerüchte und Behauptungen auf. Kurz nach der Katastrophe seien von der zur Zeit hochgehenden Birs Leichen fortgeschwemmt worden. Sofort wurde angeordnet, dass man die Birs auf beiden Seiten nach denselben absuche. Diese Suche wurde von Geniemannschaften ohne Erfolg des öfteren wiederholt. Auch die von der Jura-Simplon-Bahn bestellten Taucher kamen zu keinem positiven Resultat. Aber sofort tauchte wieder ein neues Gerücht auf. Es sei noch ein ganzer Wagen voll Leichen unter Wasser. Um einem Fortschwemmen deren vorzubeugen, veranlasste der Regierungsrat Baselland, einen Rechen unterhalb der Unglücksstätte zu bauen.

Da die Möglichkeit nicht ausgeschlossen wurde, es könnten nach der Katastrophe Leichen sogar in den Rhein gelangt sein, ersuchte man die badischen und elsässischen Behörden, sofort Bericht zu geben, wenn sie in ihren Gewässern Leichen sichten. Kurz darauf ging vom Kreisdirektor von Colmar die Anzeige ein, es sei im Geisswasser eine männliche Leiche gelandet worden. Aber es konnte nicht abgeklärt werden, ob die Leiche mit der Katastrophe in Verbindung stand.

Aber dass es Leute gab, die nach Sensationen lüsterter, war nicht zu vermeiden. So tauchte das Gerücht auf, es habe sich



Eisenbahn-Katastrophe bei Münchenstein k. Basel

Sonntag den 14. Juni 1891

Zwischen Moritatenhelgen und Dokumentarskizze will diese zeitgenössische Unglücksillustration sowohl an die Gefühle als auch an den amtlich korrekten Rapportestint appellieren. Fein säuberlich hat der Zeichner die Wagennummern notiert und die Position der neun abgestürzten und der sechs unversehrten Fahrseinheiten festgehalten. Darunter aber wird auch das ganze Elend bei der Bergung der 73 Toten und rund 180 Verletzten und die Neugier der gaffenden Zuschauermassen verewigt.



am Zug ein mit Italienern angefüllter Wagen befunden. Aber auf Rücksprache mit der Bahnhofsverwaltung Basel erwies sich auch dieses Gerücht als frei erfunden. Ein seltsames Gerücht war aber folgendes: Laut Presse sollte sich ein Zugführer geweigert haben, jemals wieder über die neue Brücke zu fahren. So absurd dies tönen mag, so paradox ist es auch. Der Bevölkerung wurde versprochen, es werde eine ganz neue, moderne und viel stärkere Brücke gebaut werden. So wäre es doch sicherlich paradox, wenn sich gerade ein Zugführer weigern würde. Ruht nicht das ganze Vertrauen auf seinen Schultern? Es sei ihm sogar mit Entlassung gedroht worden. Doch wollen wir den folgenden Leserbrief lesen, den ein Oberlokomotivführer der «National-Zeitung» am 24. Juni 1891 zukommen liess.

«Über die Eisenbahnkatastrophe in Münchenstein werden solch abenteuerliche Geschichten geschrieben, dass ich mich veranlasst fühle, wenn der Raum Ihres geschätzten Blattes es gestattet, einiges zur Richtigstellung des Sachverhaltes zu schreiben.

In verschiedenen Blättern habe ich gelesen, es sei ein Lokomotivführer entlassen worden, weil er erklärt habe, nicht mehr über diese oder jene Brücke zu fahren. Es ist aber in den letzten zehn Jahren gar kein Lokomotivführer mehr auf dieser Strecke entlassen worden. Laut Dienstbefehl Nr. 12 (Sammlung der Dienstbefehle des Traktionsdienstes) ist es die heilige Pflicht jedes Lokomotivführers, sobald er eine schlechte Stelle auf der Linie bemerkt, sofort Anzeige davon zu machen, und wenn es sich auch herausstellt, dass nichts gewesen ist, so wird ihm kein Verweis erteilt. Ferner liegt es im Interesse des gesamten Maschinendienstes, jede bemerkbare Unregelmässigkeit an der Linie zur Anzeige zu bringen, indem immer, sei es eine Entgleisung oder der Zusammensturz einer Brücke, der Lokomotivführer in Mitleidenschaft gezogen wird. Ergebenst zeichnet

J. Meier, Oberlokomotivführer.»

Als am Ende der ersten Woche Gewissheit vorhanden war, dass sämtliche Wagenteile gehoben waren und dass Leichen in grosser Zahl in der Birs nicht mehr vorhanden sein können, aber auf der Vermisstenliste damals immer noch 53 (!) Namen figurierten, drängte sich die Vermutung auf, dass diese Liste fingierte Namen enthalte. (Da es ja nicht das erstemal bei dieser Katastrophe war, dass falsche Angaben über Vermisste gemacht wurden, griff man zu anderen Mitteln.) Diese Vermutung wurde dadurch bestätigt, dass obschon die Stadt Basel damals doch immerhin noch 12 Vermisste zählte, eine einzige Person aus Basel sich in Münchenstein erkundigte, ob ihr Angehöriger noch nicht aufgefunden wurde.

Um nun über diese Vermissten Klarheit zu erhalten, ergingen am Sonntag, den 21. Juni, telegrafische Anfragen bei denjenigen Personen, welche Vermisste angegeben hatten. Schon am gleichen Tage kam eine ganze Anzahl Anfragen als unzustellbar zurück. Somit war erwiesen, dass die Adressaten bei der Anmeldung eines Vermissten einen falschen Namen angegeben hatten und dass auch der als Vermisster Aufgegebene fingiert war. Am Montag, den 22. Juni, wurden diese Recherchen auf telegrafischem Wege fortgesetzt. Dadurch konnte am späten Vormittag dem Eisenbahndepartement telegrafisch mitgeteilt werden, dass die Liste der Vermissten zu sehend abnehme und auf ein Minimum beschränkt werden kann. Diese Annahme stellte sich in der Folge als richtig heraus; die ursprünglich auf der Vermisstenliste figurierenden Personen sind schliesslich sämtlich weggefallen, darunter auch die zwölf Angehörigen von Basel. Trotzdem gingen weitere Vermisstenanzeigen ein, ausschliesslich von Ausländern. Es ist aber nicht ausgeschlossen, ob diese Personen mit dem Unglück in Verbindung gebracht werden konnten.

Am Montag, den 15. Juni, war die Zeit bis 8 Uhr morgens von den anwesenden technischen Vertretern des Eisenbahndepartements dazu benützt worden, um den Tatbestand, wie er sich infolge des Brückeneinsturzes ergeben hatte, festzustellen. Dies musste geschehen, bevor mit den Räumungsarbeiten begonnen werden konnte. Von den erschienenen Technikern war sofort übereinstimmend erklärt worden, dass der über dem rechten Widerlager hängende Wagen entfernt werden müsse. Nachdem diese schwierige und vor allem gefährliche Arbeit ausgeführt worden war, versuchte man, die anderen Trümmer zu beseitigen. Es stellte sich aber bald heraus, dass die dazu benötigten Werkzeuge und Hilfsmittel zum grössten Teil fehlten, so dass nicht mit dem erhofften Erfolg gearbeitet werden konnte. Es wurde erklärt, dass die Arbeiten zum grössten Teil ohne Kran nicht ausgeführt werden können. Da aber in nächster Umgebung ein solcher nicht aufzutreiben war, vertröstete man sich, dass in den nächsten Tagen einer aus Lausanne eintreffen werde. In der Annahme, dass in den nächsten Tagen einer aus Lausanne eintreffen werde. In der Annahme, dass sich noch Tote unter den Trümmern befinden könnten und um die Arbeiten zu beschleunigen, drangen die Hilfsorgane darauf, grosse Trümmer mit Dynamit zu sprengen. Diese Idee wurde aber bald fal-



Das Monument für die Opfer der Eisenbahnkatastrophe in Münchenstein. (Foto: Eugen Schwarz, Basel.)

lenggefallen. Nach Eintreffen des Bergungskranes aus Lausanne und eines zweiten bestellten aus Biel schritten die Bergungsarbeiten mit Riesenschritten voran.

#### Pressestimmen zur Katastrophe

Wie zu erwarten war, erregte die Katastrophe das Volk, besonders aber die Zeitungen. Es wurden Stimmen laut, die vor allem die Sicherheit, die Fahrlässigkeit usw. anklagten. Es wurde behauptet, man hätte für die Bergungsarbeiten zu wenig geleistet.

Hören wir einmal zuerst die «Allgemeine Schweizerische Militärzeitung», die unter anderem folgendes berichtete:

«Das Unglück von Münchenstein bringt uns in Erinnerung, dass vor zwei Jahren zwei starke Zürcher Bataillone (Nrn. 67 und 68) bei dem Transport nach dem Tessin bei der Station Gurtellen durch einen Bruch der Kupplung des vorderen Wagens von einer noch furchtbarerem Katastrophe bedroht waren. Da das Unglück durch die Ruhe des Bahnpersonals und das aufopfernde Eingreifen einer Anzahl bei der Bahn beschäftigten Arbeiter abgewendet wurde, ist von dem Vorfalle wenig gesprochen worden. Beinahe ebenso wenig als von der Rettung des Schnellzuges, welcher einige Jahre vorher der wackere Bahnwärter Rappil, bei Sisikon, vor einem Sturz über eine Felswand in den Vierwaldstättersee bewahrt hat.

Wer sich eine Vorstellung von der Gefahr machen kann, in welcher sich die beiden Zürcher Bataillone befunden hatten, muss sich an das Unglück bei der ersten Probe-fahrt der Einsiedlerbahn erinnern.

Warum gestattet die Eisenbahnabteilung das Stossen der Züge? Wäre, wie vorge-sehen, bei der Münchensteiner Katastrophe eine Lok hinten angehängt gewesen und hätte gestossen, so wären unweigerlich sämtliche Wagons in die Birs gestürzt.» Soweit dieser Ausschnitt aus der Militär-zeitung. Der «Temps» brachte einen ausführlichen Bericht von sachverständigen Experten. Der Bericht bemängelt, dass die Jurabahn dem internationalen Verkehr nicht gewachsen sei. Es fehle ein zweites Geleise und weiteres mehr. Der Artikel schliesst folgendermassen:

«Was nun die Ursachen der Katastrophe anbetrifft, so ist schwer, dieselbe genau zu präzisieren. Aber nach der Ansicht vieler kompetenter Ingenieure und nach dem Resultat einer an Ort und Stelle vorgenommenen Besichtigung muss sie der Entgleisung der zweiten Maschine zugeschrieben werden. Und in der Tat beginnt gerade an dieser Stelle die Kurve, welche bis zur benachbarten Station führt. Im Momente, wo die Geschwindigkeit hätte vermindert werden sollen, müssen die Bremsen der ersten Maschine zu stark angezogen worden sein und das muss auf die zweite hinter sich befindliche Maschine einen so starken Stoss ausgeübt haben, dass dieselbe, welche sich gerade in diesem Moment auf diesem kritischen Punkte befand, entgleisen musste. Sie ist ohne Hindernis durch den dünnen Holzboden der Brücke durchgedrungen und hat durch den Sturz die unter ihr befindlichen Eisenbalken und Träger zerbrochen und im gleichen Momente die grossen Brückenbalken mitgerissen, welche nichts weniger als in der Mitte, sondern gerade auf diesem Punkt gebrochen zu sein scheinen. Es macht den Eindruck, als ob die zweite Maschine durch einen fast senkrechten Sturz sich eingegraben habe.»

Die «Allgemeine Schweizer Zeitung» veröffentlichte die Zusage eines im Ausland lebenden Ingenieurs, welcher der Ansicht war, die Katastrophe sei dem Bruch einer Strebe zuzuschreiben. «Was die Rettungsarbeiten anbelangt», schrieb der genannte Verfasser, «so muss ich gestehen, dass nach den Fotografien der Unglücksstätte diese jedenfalls sehr schwierig sind. Die Schweiz besitzt keine Werkzeuge, um eine ganze Lokomotive auf einmal zu heben. Solche Hilfsmittel hätte man von Le Havre oder Toulon her kommen lassen sollen. Ihre Installierung hätte aber sehr lange gedauert. Die Arbeit ist aber sehr schwierig, rund, ich glaube, dass man mit Unrecht die Jura-Simplon-Bahn beschuldigt, nicht schneller zu Werk gegangen zu sein.»

Die Münchensteiner Eisenbahnkatastrophe vor dem Nationalrat (letzte Herbstsitzungs-woche 1891)

In der letzten Sessionswoche des Herbstes 1891, einige Wochen nach der Katastrophe, gelangte Nationalrat Baldinger mit folgender Interpellation vor den versammelten Nationalrat:

«Wir ersuchen den Bundesrat um Aufschluss über die von ihm anlässlich des Eisenbahnunglücks von Münchenstein getroffenen Vorkehrungen und über diejenigen Massnahmen, welche er zu möglicher Verhütung ähnlicher Katastrophen sowie für den Fall des Eintretens von solchen zu tun gedenke.»

Der Interpellant begründete in jener Donnerstagsabendung sein Auskunftsbegehren wie folgt: «Die Frage ist nicht verspätet, trotz des Protokolls über die Besichtigung der Münchensteiner Katastrophe, da dasselbe die nötige Auskunft nicht bietet. Die Sache wird je länger je konfus. Die Interpellation musste aber jetzt erfolgen, weil die Session bald geschlossen wird.»

Der Interpellant wünscht nun zu wissen, wie die gesetzliche Sicherheitsvorsorge des Bundes funktioniert hat, vor und bei der Katastrophe, und wie wird sie in Zukunft funktionieren.

War die Brücke stark genug, war die Aufsicht genügend? Ist es richtig, dass Zweifel über eine Einsturzgefahr der Brücke schon früher geäussert wurden?

Man hört überall die Ansicht, die Räumungsarbeiten seien nicht mit derjenigen Beförderung betrieben worden, die angemessen war, und es habe die richtige energische Oberleitung gefehlt. Es habe an Werkleuten, an grösseren Hilfsmaschinen, an einem starken Kran gefehlt, der erst am Dienstagabend eintraf. Die Regierung Baselland scheint erst am Sonntagabend um 6 Uhr über die Katastrophe in Kenntnis gesetzt worden zu sein.

Die stadtbäuerliche Hilfe sei gelähmt dadurch, dass der Unfall auf landschaftlichem Gebiet lag. Wie verhält es sich damit?

Wie wird die Bundesaufsicht in der Folge funktionieren? Der Bund sollte bei solchen Katastrophen raschmöglichst einschreiten. Dem Redner schwebten noch eine Reihe von Brücken vor, die nicht zu viel Vertrauen erwecken, namentlich bei der alten Nationalbahn. Es sollte die Frage der Ob-sorge über die Sicherheit des Bahnbetriebes vom Bundesrat neu in Erwägung gezogen werden. Es sind da zu nennen: regelmässige Probelastungen der Brücken, Sorge für das nötige Werkzeug, Hilfsmaschinen für spätere ähnliche Fälle, Sorge für eine kräftige Leitung durch den Bund bei Katastrophen. Sehr unangenehm berührt der Mangel an amtlichen Publikationen, welche sehr wohlthätig gewirkt hätten. Der Redner persönlich glaubt, möglichst rasche Verstaatlichung der Eisenbahn wäre auch ein Mittel zur Verhütung solcher Katastrophen.

Der damalige Bundespräsident, Welti, antwortete wie folgt: Zurzeit ist es nicht möglich, viel eingehendere Mitteilungen zu machen, als dies bereits geschehen ist. Doch kann man Irrtümer bereinigen.

Die erste Nachricht über das Unglück gelangte schon um 14.50 Uhr nach Bern in die Hand des technischen Inspektors. Sofort beschlossen der technische wie administrative Inspektor, nach Münchenstein zu reisen. Sie wurden mit der Untersuchung betraut, weil sie imstande waren, mit Rat und Tat zu helfen und beizustehen. Der Bund konnte die Sache nicht völlig in die Hand nehmen; er ist nicht dazu eingerichtet, werktätige Hilfe zu leisten; es fehlen ihm Arbeiter, Ingenieure, Maschinen. Der Bund hätte alle Anordnungen durch die Gesellschaft vollziehen lassen müssen, was unmöglich war. Schon am Nachmittag war der eine Direktor der Bahn auf dem Platz, am andern Tage nahm der technische Leiter der Bahn die Leitung in die Hand, und er war hierzu weitaus am besten geeignet. Aber er machte eben nicht mehr Worte als notwendig. Die Basler Bevölkerung hat in einer Weise mitgewirkt, welche über alles Lob erhaben ist.

Vier Personen- und drei Gepäckwagen lagen in der Birs. Das Gewicht derselben und der eingestürzten Brückenteile betrug 277 Tonnen. Das war keine kleine Aufgabe, namentlich da die Hilfsmittel nicht zur Hand waren. Der erste Kran kam am Montag von Biel, kam aber zu allem Unglück noch am rechten Birsufer an. Trotzdem begann die Räumung bereits am Montag, und das Mögliche wurde geleistet. Die späte Ankunft des zweiten Krans kam nicht der Leitung zur Last gelegt werden. Sobald er nämlich da war, begann das Rettungswerk in untadelhafter Weise. Die unglücklichen Folgen konnten aber nicht mehr beigelegt werden. Es handelte sich bloss um Auffindung der Leichen; die Beseitigung des Materials kam erst in letzter Linie in Betracht. Die furchtbare Aufregung der letzten Woche beruhte auf einem Irrtum, weil man glaubte, es seien noch viel mehr Leichen im Fluss. Am Freitag waren alle Wagentrümmer beseitigt. Die Erbitterung stieg mit dem Fortschreiten der Arbeit, weshalb? Weil das Erwartete, der Fund zahlreicher Leichen, nicht eintraf.

Man hat fahrlässige die falsche Nachricht verbreitet, man könne nicht einmal die Zugskomposition. Am Montag kannte das Departement die Komposition. Infolge der gesteigerten Aufregung er-

suchte die Jurabahndirektion das Departement die Leitung in die Hand zu nehmen. Das Departement schickte Herrn Dumur und zwei Experten, Zürcher und Bürkli, nach Münchenstein. Aus ihrem Bericht geht hervor, dass die Räumungsarbeiten bei ihrer Ankunft so gut wie beendet waren. Wenn heute noch behauptet wird, es müssten noch mehr Leichen in der Birs liegen, so ist das unqualifizierbar.

Vom Moment an, wo wirksam gearbeitet werden konnte, wurde zielbewusst, sicher mit Erfolg gearbeitet. Die Regierung von Baselland hat ebenfalls ihrer Aufgabe sehr treu gewaltet. Materiell hatte auch die Regierung von Basel-Stadt Veranlassung, sich darum zu kümmern. Die Bahnbehörde und Bundesbehörde waren gesetzlich zum Einschreiten verpflichtet. Diese Vielköpfigkeit war nicht von Gutem, aber gesetzlich. Die Bundesbehörden hatten den Auftrag, die Ursachen und namentlich die Begründung der Gerichte zu erforschen. Diese Erforschungen haben ergeben, dass alle Gerüchte (wie z. B. ein Lokomotivführer habe sich geweigert, über die Brücke zu fahren) falsch sind. Das Material der Brücke, der Lokomotiven wird aufbewahrt. Das Departement ordnete die Untersuchung aller Brücken der gleichen Linie an, welche sich in ähnlichen Verhältnissen befinden. Diese Untersuchungen haben bis jetzt zu Befürchtungen keinen Anlass gegeben.

Am 15. Juni wurden zwei Experten, Ritter und Tetmajer, bestellt, um den Ursachen des Unglücks nachzuforschen. Sie untersuchen jedes Stück und können schon jetzt erklären, bis jetzt könne der Konstruktion der Brücke und dem Material die Schuld nicht beigemessen werden. Das Eisenbahndepartement hat eine genaue Beratung zwischen Delegierten der grossen Bahnen über die Untersuchung der eisernen Brücken angeordnet. Es wird hier mehr geschehen müssen, aber auch bis jetzt fällt auf die Oberaufsicht kein Tadel.

Die vom französischen Ingenieur Gustave Eiffel erbaute Münchensteiner Eisenbahnbrücke wurde 1881 umgebaut und als gut befunden. Im Laufe des vorigen Jahres wurden schwerere Lokomotiven eingeführt, und die Brücke wurde deshalb verstärkt, obgleich dies eigentlich überflüssig schien. Warte man die administrative Untersuchung ab; auch eine gerichtliche Untersuchung ist im Gange. Hoffentlich wird sich die öffentliche Meinung deshalb nach und nach beruhigen. Die Gerichte werden ja die Resultate der Untersuchung würdigen.

Baldinger dankte für die Erklärung Weltis.

#### Zur Untersuchung der Eisenbahnen

Nach der Münchensteiner Eisenbahnkatastrophe war, wie erwartet wurde, vielen Leuten das Eisenbahnfahren vergangen. Vor Angst vor noch weiteren Unglücken. Aber wie wir in diesem Bericht schon mehrmals angeführt haben, wurden umfangreiche Untersuchungen der weiteren Eisenbahnlinien eingeleitet. Das Publikum, vor allem aus und um Basel, wandte sich mit reger Meinung an die Zeitungen. So erhielt die Basler «National-Zeitung» folgenden Leserbrief:

«Wie unsere Blätter mitteilen, finden sich unsere eidgenössischen Behörden durch die unglückliche Katastrophe bei Münchenstein veranlasst, sich über die Solidität unserer schweizerischen Eisenbahnen zu vergewissern und sie nötigenfalls in guten Zustand zu versetzen. Bei diesem Anlass glaubt der Einsender dieses Briefes auch auf unser Lokal-Birsigthal-Bähnchen aufmerksam zu machen. Und zwar betrifft dieses namentlich die Strecke von unterhalb Margarethen bis zum Gasthof «Wilden Mann» in Binningen. Sonntag nachts am 7. Juni geriet der Birsig durch heftige Gewitterregen zu einer beträchtlichen Höhe und hat die Ufer desselben stark beschädigt und zum Teil unterwaschen, welches an mehreren Orten das teilweise Einsinken des Trottoirs und auch noch derselben weiteren Risse im Boden zur Folge hatte. Etwa 60 Schritte unterhalb des Wehrs wurde in den fünfziger Jahren durch einen grossen Birsig die halbe Strasse weggeschwemmt, so dass kaum noch ein Wagen passieren konnte. Diese Lücke wurde durch Schuttmaterial nach und nach wieder bis zur natürlichen Strassenbreite ausgefüllt, und auch an diesem Ort ist wieder ein Teil des Trottoirs eingesunken und haben sich weitere Risse gezeigt. Diese sowie noch andere Stellen liess die Gemeinde Binningen einrichten, um ein Unglück zu verhüten. An einigen Stellen ist das Bahngleise kaum einen Meter von diesen Rissen entfernt. Wäre es nun nicht denkbar, dass das Terrain in solcher Nähe einsinken und rutschen und dadurch eine Entgleisung stattfinden könnte? Namentlich würde sich die Gefahr an Sonntagen, wo vier oder fünf Wagen mit Vergnügungszüglern ganz angefüllt sind, sehr steigern. Es kann sich übrigens jedermann bei einem Spaziergang nach Binningen von dieser Sachlage überzeugen. Es wäre gewiss auch hier am Platze, wenn eine höhere Behörde durch unparteiliche Fachmänner diese Bahnstrecke einer genauen Prüfung unterstellen und das Ergebnis, zur Aufklärung und Beruhigung, veröffentlichen würde.»