

Verschönerungs-Verein Münchenstein

Text-Kopie aus "Münchenstein Heimatkunde" Band 1, Verlag des Kantons Basel-Land, Jahr 1995

Die Geschichte Münchensteins

Das Eisenbahnunglück

Marcel Huber

Schon sind mehr als hundert Jahre verflossen, seit sich in Münchenstein eines der schwersten Zugsunglücke mit 73 Todesopfern und vielen Verletzten ereignet hat.

Bereits in der Woche vor dem Unglückstag liefen die Vorbereitungen zum Bezirksgesangfest. Am 14. Juni 1891 begannen die Wettgesänge schon um 9 Uhr morgens; um 12 Uhr war gemeinsames Mittagessen in der Festhütte, und auf 14 Uhr waren die Hauptaufführungen in der für solche Anlässe viel zu kleinen Dorfkirche angesetzt. Gegen 14.30 Uhr wurde das Konzert durch die Nachricht vom Eisenbahnunglück jäh unterbrochen: Die Männer folgten dem Ruf des Feuerhorns, und die Frauen entfernten rasch den Flaggen- und Festschmuck, denn aus dem Freudenfest wurde eine Trauerfeier. Der stark besetzte Unglückszug, der Basel um 14.15 Uhr verlassen hatte, war mit zwei Lokomotiven in die hochgehende Birs gestürzt. Die zwischen 1874 und 1875 von der Jura-Simplon-Bahngesellschaft in Auftrag gegebene und durch Ingenieur Gustav Eiffel erbaute Brücke gab unter der Last der Eisenbahnwagen nach und brach ein. Die Komposition wies 52 Achsen auf und hatte ein Gewicht von 324 t. Noch um 12.20 Uhr hatte ein Güterzug mit 116 Achsen und 718 t Gesamtgewicht und um 14.05 Uhr ein Fakultativzug von 104 t die Brücke passiert, ohne dass etwas Aussergewöhnliches festgestellt worden wäre.

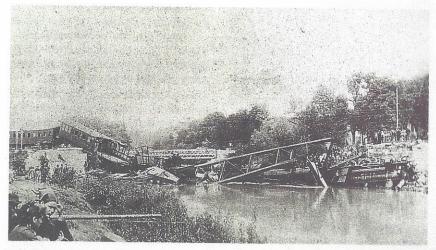


Abb.116: Trümmer der Brücke und der Zugskomposition, rechts zwei Dampflokomotiven, im Hintergrund die 1876 erbaute Strassenbrücke.



Verschönerungs-Verein Münchenstein

Text-Kopie aus "Münchenstein Heimatkunde" Band 1, Verlag des Kantons Basel-Land, Jahr 1995

Auf der Unglücksstätte herrschte ein Chaos; unvorstellbar das ohrenbetäubende Zischen und Brodeln der Dampflokomotiven, die zum Teil im Wasser der hochgehenden Birs lagen. Dank dem mutigen Eingreifen des Zugpersonals gab es keine Kesselexplosion. Die im Flussbett liegenden Lokomotiven und Wagen stauten zusammen mit den Brückentrümmern die Wasser, sodass viele Opfer ertranken.

Erste Hilfe erfolgte durch Festbesucher und die Münchensteiner Feuerwehr. Weitere Hilfe kam aus Basel durch eine Feuerwehrkompanie, eine Sanitätsrekrutenschule und durch die gesamte abkömmliche Ärzteschaft. Weitere Feuerwehren trafen aus Arlesheim, Binningen, Birsfelden und Liestal ein. Die Behörden in Liestal vernahmen erst um 6 Uhr abends vom Unglück. Verletzte und Tote trug man ins Oekonomiegebäude des Bruckguts, wo Madame Merian-Geigy sie aufnahm und pflegen liess. Abends um 8 Uhr wurde der letzte überlebende Zugreisende geborgen.



Abb.117: Gedenkstein auf dem Friedhof Münchenstein. Inschrift: 14. Juni 1891.

In Basel wurde sogleich ein Hilfskomitee gegründet, welches Geld im Betrag von Fr. 26'244.— zusammenbrachte. Eine Spende der Jura-Simplon-Bahn ergab weitere Fr. 10'000.—. Heute weist auf dem unteren Friedhof ein schlichtes Denkmal auf das Unglück und die Ruhestätte der fünf Münchensteiner Opfer hin. Es trägt die lakonische Inschrift: «Münchenstein, 14. Juni 1891».

Wie erklärt sich das Unglück? Der Zug setzte sich zusammen aus 2 Schnellzugslokomotiven des Typs A3 T, 1 Gepäckwagen, 1 Eilgutwagen, 1 Postwagen und 10 Personenwagen. Die Geschwindigkeit soll trotz der Verspätung von 5 Minuten (Abfahrt Basel 14.20 statt 14.15 Uhr) normal gewesen sein. Nach Aussagen des überlebenden Zugperso-

nals soll sie etwa 650 m vor der Brücke 50 km/h und auf der Brücke selbst noch 35–40 km/h betragen haben, weil vor der Brücke vorschriftsgemäss die Westinghouse-Bremse gezogen worden war. Die Brücke brach, als die erste Lok beim rechtsseitigen Widerlager anlangte; der Hauptbruch erfolgte zwischen den beiden Lokomotiven. Der südlich gelegene Drittel der Brücke stürzte flussaufwärts; mit ihm überschlug sich die Vorspannlok. Der andere Teil der Brücke senkte sich lotrecht ins Flussbett. Das Fahrpersonal beobachtete, dass sich die Maschinen leicht nach rechts neigten und die Fahrt sanft bergab ging. Dann erst erfolgte ein gewaltiges Krachen und Bersten. In die Birs stürzten mit den Loks der Gepäckwagen, der Postwagen, der Eilgutwagen und 4 Personenwagen



Verschönerungs-Verein Münchenstein

Text-Kopie aus "Münchenstein Heimatkunde" Band 1, Verlag des Kantons Basel-Land, Jahr 1995

mit ungefähr 200 Reisenden. Am baselseitigen Widerlager blieb der 5. Personenwagen schräg hängen und wurde gegen den Fluss hin aufgerissen. Dank der automatischen Westinghouse-Bremse wurden die letzten 5 Personenwagen durch den Unterbruch der Luftleitung auf dem nördlichen Bahngeleise abgebremst, sonst wären sie und mit ihnen noch weitere 300 Reisende in die Birs nachgestürzt. Vom 13-köpfigen Zugpersonal kamen zwei Männer um, nämlich Oberzugführer Wenger und Bodmer, der Führer der ersten Lok. Fünf weitere Bahnangestellte wurden verletzt.

In der Folge kam es zu einer langwierigen und unliebsamen Auseinandersetzung wegen der Schuldfrage.² Das Schweizerische Eisenbahndepartement beauftragte die Professoren W. Ritter und L. Tetmajer vom Eidg. Polytechnikum in Zürich mit der Untersuchung. Das umfangreiche Gutachten wurde am 24. August 1891 der Bundesbehörde übermittelt und kam zu folgenden Schlüssen: 1. Die Brücke war 1874 aus Ersparnisgründen in einzelnen Teilen von Anfang an zu schwach und mangelhaft konstruiert. 2. Das für den Bau verwendete Eisen entsprach bezüglich Festigkeit und Zähigkeit nicht den Anforderungen. 3. Die Brücke hatte beim Hochwasser von 1881 eine bleibende Schwächung ihrer Tragfähigkeit durch Unterspülung des auf Faschinen erbauten baselseitigen Widerlagers erfahren. 4. Die 1890 vorgenommene Verstärkung der Brücke beschränkte sich auf einzelne Teile; wesentliche Schwächen blieben bestehen. 5. Eine Entgleisung des Zuges vor dem Einsturz war nicht erfolgt. 6. Die Haupteinsturzursache war in den zu schwachen Mittelstreben zu suchen.³

Andere Gutachten vertraten die Ansicht, dass grobe Fahrlässigkeit nicht nachgewiesen werden könne. 4 Obwohl die Firma G. Eiffel & Cie. in

Levallois-Perret (F) bis 1874 ungefähr 250 und danach weitere 1'800 Eisenbrücken (nebst dem berühmten Eiffelturm) erbaute, machte im Birseck folgender Spruch die Runde: Hohe Türme baut der Eiffel,

Doch seine Brücken hol' der Teufel!

Nach dem 14. Juni 1891 wurden von fast allen europäischen Eisenbahnverwaltungen rechnerische Untersuchungen und Belastungsproben der Stahlbrücken angeordnet. In unserer Gegend wurde noch im gleichen Jahr der Ruf nach einem Denkmal laut. Das nahe der Unglücksstätte gelegene Landgut «Hofmatt» wurde von der Basler Familie Zaeslin, die zwei Söhne beim



Abb.118: Die Eisenbahnbrücke heute.

Unglück verloren hatte, zur Gründung der «Stiftung Erholungsstation Hofmatt» zur Verfügung gestellt; es nahm Rekonvaleszenten der Basler Spitäler auf (vgl. Beitrag «Alters- und Pflegeheim Hofmatt»).