

Mit Volldampf ins Verderben

Beim Münchensteiner Brückenunglück vor 130 Jahren starben 73 Menschen. Die Schweizer Eisenbahnwelt war danach nicht mehr dieselbe.

Caspar Reimer

Am kommenden Montag, kurz vor halb drei Uhr nachmittags, sind es genau 130 Jahre her: Auf der Birsbrücke, unweit des Bahnhofs von Münchenstein, ereignete sich das grösste Eisenbahnunglück, das Kontinentaleuropa bis dahin und die Schweiz bis heute erlebt hatte. Dem Regionalzug 174, auf dem sich mehr als 500 Passagiere befanden, wurde die Eisenbahnbrücke – notabene konstruiert von Gustave Eiffel – zum Verhängnis: Das Bauwerk konnte dem Gewicht des Zuges nicht standhalten und stürzte ein.

Medien aus aller Welt berichteten über die Katastrophe: Nach einer langen Regenperiode soll am 14. Juni erstmals wieder die Sonne geschienen haben und in Münchenstein, das damals noch Mönchenstein hiess, fand gerade ein feuchtföhliches Bezirksfest statt. Der Andrang auf den Zug, der von der Jura-Simplon-Bahn betrieben wurde, war entsprechend gross, und so wurden im letzten Moment zwei zusätzliche Waggons eingestellt und eine zweite Lok vorgespannt.

Die meisten Verstorbenen starben durch Ertrinken

Es war der 14. Juni 1891. Um 14.20 Uhr verliess der Zug den Basler Centralbahnhof. Zehn Minuten nach Abfahrt erreichte der Zug die rund 40 Meter lange Brücke. Als die erste Lokomotive schon fast das andere Ufer erreicht hatte, brach die Konstruktion zusammen. Beide Loks und mehrere Wagen wur-



«Das Jammergeschrei ist nicht zu beschreiben»: Beide Loks und mehrere Waggons krachten in die Birs.

Bild: Bürgergemeinde Münchenstein

den mitgerissen, landeten im reissenden Fluss. Dank der Druckluftbremsen kamen immerhin die letzten fünf Personenwagen des Zuges noch rechtzeitig zum Stehen. 73 Menschen starben bei dem Unglück, die meisten von ihnen ertranken, mehr als 200 Personen wurden verletzt.

«Das Jammergeschrei der verwundeten Unglücklichen ist nicht zu beschreiben, viele eilte aber der Tod, ohne dass sie einen Laut zu geben vermoch-

ten», berichtete die «National-Zeitung» in einem Extrablatt vom 15. Juni. Ein Augenzeugenbericht hält fest: «Es war ein fürchterliches Bild, das sich den herbeieeilten Festbesuchern darbot. Einerseits dieses Zischen und Brodeln der in der wilden Birs liegenden Lokomotiven, andererseits Hilferufe und Stöhnen zwischen der in zertrümmerten Wagen eingeklemmten Passagiere.»

Am Ende eines Jahrhunderts, in dem die Entwicklung

der Eisenbahn einen regelrechten Boom erreicht hatte, die Technik verbessert und sogar überall auf der Welt neue Strecken gebaut wurden, war die Katastrophe ein schwerer Schlag: Vor dem Unglück stand gerade das Baselbiet noch unter dem Eindruck der damals hochmodernen elektrischen Eisenbahn zwischen Sissach und Gelterkinden, die im Frühling eingeweiht worden war.

Die Presse schrieb über die dortige Lokomotive mit fast re-

ligiöser Bewunderung – von «einer wunderbaren, geheimnisvollen Kraft» war da zu lesen. Die Katastrophe vom 14. Juni schien jenen recht zu geben, die stets vor den Gefahren des technischen Fortschritts gewarnt hatten. Und natürlich beschäftigte die Frage: Wer trägt Schuld an der Katastrophe?

Den Verantwortlichen der Jura-Simplon-Bahn wurde vorgeworfen, Profitstreben über die Sicherheit der Fahrgäste gestellt zu haben. Denn eine Untersu-

chung der ETH Zürich attestierte der Brücke kein gutes Zeugnis: Sie sei in einzelnen Teilen «von Anfang an zu schwach und konstruktiv mangelhaft». Zudem hatte die Brücke durch ein Hochwasser eine «bleibende Schwächung» erfahren.

Die Jura-Simplon-Bahn gab ein Gegengutachten in Auftrag, einige Gerichtsverhandlungen folgten, zu einem Schuldspruch kam es nicht. Einzig Entschädigungen an Betroffene und Hinterbliebene wurden gezahlt.

Elf Jahre nach Katastrophe wurden SBB gegründet

Als Folge des Unglücks wurden sämtliche Schweizer Eisenbahnbrücken überprüft, etliche verstärkt. Die Diskussion darüber, ob die Privatbahnen verstaatlicht werden sollten, flammte neu auf. Befürworter einer Verstaatlichung argumentierten, dass die Bahnen nur sicher funktionieren können, wenn sie unter der Leitung des Bundes stünden. Doch erst bei einer Volksabstimmung 1898 fand sich eine Zweidrittelmehrheit für das Anliegen. 1902 wurden die SBB gegründet.

Bis heute erinnert ein von der Jura-Simplon-Bahn gestifteter Obelisk auf dem Friedhof von Münchenstein und ein Gedenkstein auf dem ehemaligen Dorffriedhof von Reinach an die Katastrophe. Zudem gründete die Basler Familie Zaeslin die Stiftung Hofmatt als Andenken an zwei bei der Tragödie verstorbene Familienmitglieder.

Die Stiftung hat ihr Domizil an der Pumpwerkstrasse – in Sichtweite zum Unglücksort.

ANZEIGE

Stellenangebote



MILAN ANALYTICA AG
YOUR BIOTECHNOLOGY PARTNER

Assistent/in Biomedical Supply Chain, 80 - 100%

Die MILAN Analytica AG ist eine seit 1985 international im Bereich Life Sciences tätige, ISO-zertifizierte Schweizer Firma. Wir beliefern weltweit Kunden in Forschung und Produktion mit biologischen Rohstoffen und Reagenzien.

Wir sind ein kleines, informelles, hochmotiviertes Team und suchen baldmöglichst Verstärkung. Sie sprechen und schreiben Deutsch (Ihre Muttersprache) und Englisch; Französisch und ggf. weitere Sprachen sind von Vorteil, ebenso ein naturwissenschaftlicher Hochschulabschluss. Sie schreiben schnell auf der Tastatur und Sie kommen mit den gängigen Office-Programmen klar. Ihr Aufgabenspektrum umfasst vom Abgleichen der Spezifikationen, die Preisverhandlung, die Angebotserstellung, die Bestellung, die Eingangskontrolle bis hin zur Versandvorbereitung und Rechnungsstellung die gesamte Wertschöpfungskette. Wichtig für uns sind Ihre Teamfähigkeit, Ihre schnelle Auffassungsgabe, Ihr ausgeprägter Wille dazuzulernen, Ihr Interesse an biomedizinischen Fragestellungen und Ihre Flexibilität. Das sind für uns keine Floskeln, sondern nur so funktioniert unser Team.

Über eine Kontaktaufnahme würden wir uns freuen. Bitte senden Sie Ihre Unterlagen per E-Mail an info@milananalytica.ch.

MILAN ANALYTICA AG
Baslerstrasse 15
4310 Rheinfelden
Tel: +41 (0)61 845 99 88
www.milananalytica.ch

Zur Ergänzung unseres kleinen, fröhlichen Teams suchen wir per 1. August 2021 eine/n



KITA Feldsäge

Fachfrau oder Fachmann Betreuung Fachrichtung Kinder 100 %

Sie sind engagiert und herzlich, kreativ und humorvoll, offen und einfühlsam?

Die Kita Feldsäge verfügt über kindergerecht eingerichtete Räume und einen Garten zum Spielen. Details finden Sie auf www.kita-feldsaage.ch

Beatrice Breu freut sich auf Ihre vollständige Bewerbung per E-Mail oder per Post.

Kita Feldsäge
Feldsägweg 2, 4410 Liestal
Tel. 061 553 73 53, E-Mail: info@kita-feldsaage.ch



DER SCHULWEG IST DER WEG AUS DER ARMUT.

Mit 25 Franken schicken Sie ein Kind in Nepal einen Monat lang in die Schule.
Mehr Infos unter rokpa.org

JETZT GLEICH
PER SMS SPENDEN:
GO ROKPA und Betrag
an Nummer 488
(Bsp. GO ROKPA 25)

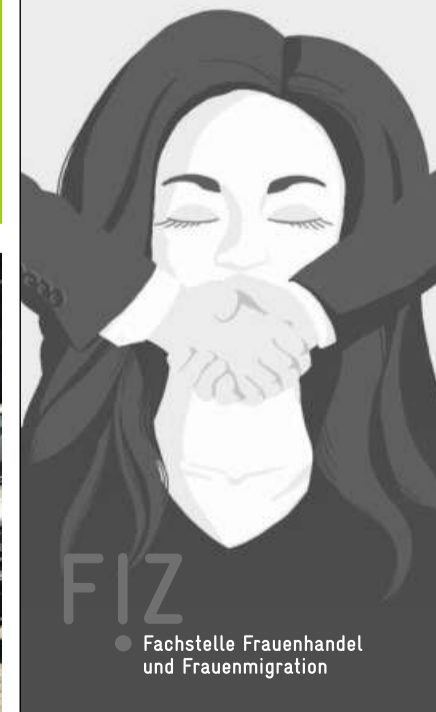


ROKPA

Geben Sie Opfern eine Stimme!

Unterstützen Sie die FIZ im Kampf gegen Frauenhandel. Danke für Ihre Spende!

Spendenkonto: 80-38029-6
www.fiz-info.ch



FIZ

Fachstelle Frauenhandel und Frauenmigration