

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Das Eisenbahn-Unglück bei Mönchenstein

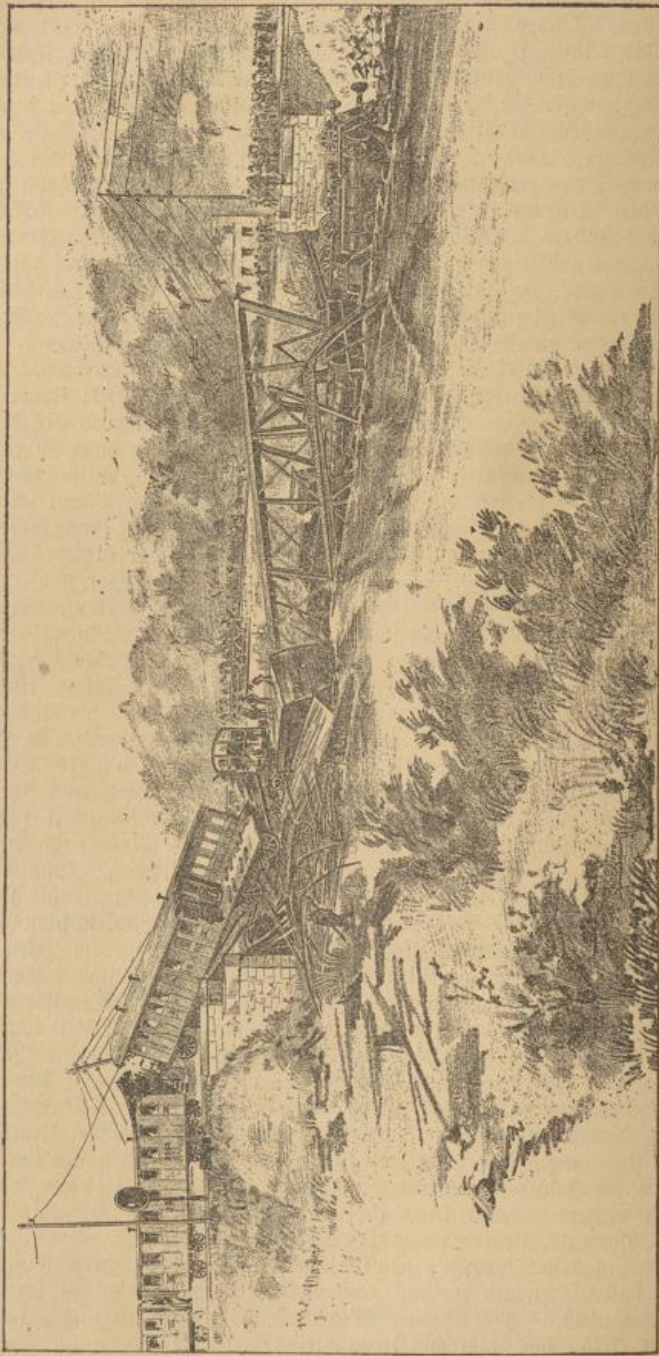
Das Eisenbahn-Unglück bei Mönchenstein.

Gar festlich hatte sich der Ort Mönchenstein bei Basel herausgeputzt, mit Kränzen und Fahnen waren die Häuser geziert, und fröhliche Menschen strömten in das Thal der Birs. Sollte doch am heutigen Sonntag, den 14. Juni, ein Geseangfest in Mönchenstein gefeiert werden. Selbst der Himmel schien dem Feste günstig zu sein, denn nach langen Regentagen blickte die Sonne zum erstenmal wieder vom blauen Himmelszelt freundlich in das liebeliche Birsthal. Um 2 Uhr mittags begannen in der Kirche die Wettgesänge. Eben hatten die Chöre das Lied begonnen:

*I han es Hüeli nett und blant
Im liebe Schwyzerland,*

als eine Unruhe unter den Zuhörern entstand, die fort und fort wuchs. Da erhob sich plötzlich der Festpräsident bleich und zitternd und verkündete, daß eben ein gräßlich Unglück geschehen, indem die Eisenbahnbrücke mit einem Personenzuge zusammengebrochen sei. Alles stürmte zur Kirche hinaus, das Dorf hinunter an das Wasser. Ein entsetzlicher Anblick bot sich hier den Augen und das Thal hallte wieder von dem Jammergeschrei der Verunglückten. In der nächsten Stunde hatte Mönchenstein seinen Schmuck abgelegt, Fahnen und Guirlanden waren von den Häusern verschwunden und statt froher Lieder hörte man in den Straßen Heulen und Weheklagen.

Der verunglückte Zug war um 2 Uhr 15 Minuten von Basel abgegangen, er bestand der Reihe nach aus 2 Lokomotiven, 1 Packwagen, 2 Personenwagen, 1 Postwagen, 1 Eilgutwagen und 7 weiteren Personenwagen. In dem Zuge befanden sich allein etwa 300 Personen, die nach Mönchenstein fuhren, außerdem viele nach



entfernt
füllt w
Die
Freiße
selbe
denen
und üb
nach ob
hiebei
Quader
(rechts)
Lokomot
Maues
ragen
folgen
auf d
nachfo
durch
genden
die Vor
und zer
durch d
dem G
erhielte
leichte
Der
Feiger
er ergä
ein ent
umgefa
ersten
den die
auf ihr
bemerk
Zu G
und er
folgend
Allmäh
den Fe
dem R
half d
hatten
Luftzug
das Be
denn f
gewese
Luft.
Fenster
Ein
erzählte
liche Fi
nur no
Sterben
merr.

entfernteren Stationen, so daß derselbe überfüllt war.

Die erste Lokomotive war bereits über der Brücke auf dem Gemäuer des Dammes, als dieselbe mitten entzwei brach. Durch den entstandenen Ruck kam die Lokomotive aus den Schienen und überstürzte sich, so daß sie mit den Rädern nach oben im Wasser lag, neben dem Gemäuer; hiebei wurden aus dem Mauerwerk die stärksten Quadern herausgerissen, wie man auf dem Bilde (rechts) aus den Lücken ersieht. Die zweite Lokomotive blieb aufrecht im Wasser vor dem Mauerwerk stehen. Die sieben folgenden Wagen lagen im Wasser größtenteils zertrümmert. Der folgende Wagen blieb hängen, vom Damm bis auf die Trümmer herunterreichend. Auf dem nachkommenden Wagen stand ein Zugführer, der durch das Vor- und Rückwärtsdrücken des hängenden Wagens gequetscht und getötet wurde; die Vorderwand dieses Wagens wurde eingedrückt und zerschmettert. Die drei letzten Wagen blieben durch das sofortige Wirken der Luftbremse auf dem Geleise stehen, die Passagiere in denselben erhielten durch das Hin- und Herwerfen nur leichte Verletzungen.

Der auf der zweiten Maschine befindliche Heizer wurde wie durch ein Wunder gerettet; er erzählte, daß plötzlich ein betäubender Krach, ein entsetzliches Getöse entstanden sei. Er wurde umgeschlagen und fühlte heftige Stöße. Im ersten Augenblick konnte er wegen des entstehenden dichten Dampfes nicht sehen; eine Kiste war auf ihn geworfen worden. Als er sehen konnte, bemerkte er, wie die Lokomotive langsam sank. Zu Häupten türmten sich die Wagen hoch auf, und er glaubte nichts anderes, als daß die nachfolgenden Wagen alle auf ihn stürzen würden. Allmählich senkten sich die Wagen langsam in den Fluß. Der Heizer arbeitete sich mühsam aus dem Kohlenhaufen, in dem er verschüttet lag, und half dem Lokomotivführer, sich zu befreien. Dann hatten die beiden die Geistesgegenwart, sofort den Luftzug zur Heizung der Maschine abzusperren und das Ventil zu ziehen, daß der Dampf entweiche, denn sonst wäre eine Kesselplosion zu befürchten gewesen. Ein grauenhaftes Schreien erfüllte die Luft. Der Heizer sah, wie die Passagiere zu den Fenstern hinaus krochen und in die Birs sprangen.

Ein anderer, der sich aus dem Zuge rettete, erzählte: „Aus der Birs heraus ertönten schreckliche Hilferufe; dann wurde es stiller, man hörte nur noch Stöhnen und die letzten Schreie der Sterbenden, zuletzt leises Wimmern und Jammern. Es war zum Wahnsinnig werden.“

Nach einer halben Stunde waren über hundert Personen aus dem schief abhängenden Wagen gerettet, allen war das Gesicht blau aufgelaufen. Da alle Telegraphendrähte zerrissen waren, dauerte es eine Stunde, bis ein Zug Hilfe bringen konnte. Die Szenen, welche sich hier abspielten, waren herzerreißend: Weinende Familienväter, halb irre Mütter, die nach ihren Kindern schrieten; Kinder, die ihre Eltern suchten — dazu das Stöhnen der Verwundeten. Einen entsetzlichen Anblick bot der Trümmerhaufen, aus dem blutende Köpfe, Arme und Beine herausragten, und wo viele so eingeklemmt waren, daß man sie nicht herausbrachte und dieselben ertrinken lassen mußte. Eine Frau war bis an die Brust im Wasser zwischen Trümmern eingeklemmt und mußte so mehrere Stunden warten, bis sie befreit werden konnte. Ein Herr lag mit zerdrückten Füßen unter einem Rad; er bat, man möchte ihm doch die Füße abschneiden und ihn hervorziehen. Stundenlang mußte er so ausharren. Um seine Schmerzen zu lindern, gab man ihm Morphiumeinspritzungen; endlich erlöste ihn der Tod von seinen Leiden. — Ein Türke war zwischen einem Rade und einem Stück Eisen eingeklemmt, in die Brust hatte sich ein Holzkeil eingestoßen; die Leiche war gräßlich entstellt, das Gesicht blauschwarz. Unter dem überhängenden Körper des Türken hatte sich ein Knabe geborgen, der wie durch ein Wunder gerettet wurde. Bei manchen dauerte es sechs Stunden, bis man sie herausbrachte. Viele staken so zwischen den Trümmern, daß man sie gar nicht herausbekam und sie elend umkommen mußten, trotzdem manche Heldenthat bei dem Rettungswerk vollbracht wurde. Ein in einem nahe gelegenen Hause bediensteter Knecht stürzte sich mehrmals ins Wasser und brachte mit eigener Lebensgefahr Verwundete und Tote ans Ufer.

Aus Basel waren bald eine Anzahl Aerzte zur Stelle, ebenso das Sanitätspersonal mit den Transportmitteln. Die Rettungsarbeiten wurden erschwert, weil das Wasser an der Unglücksstätte sich staute. Die Schwerverwundeten, 41 an Zahl, wurden nach Basel in den Kantonshospital geschafft, die Leichtverwundeten wurden in Eile verbunden und von Angehörigen und Freunden fortgeführt.

Die aus den Trümmern geholten Leichen wurden auf der nahen Wiese niedergelegt. Da lagen sie, Leiche an Leiche, Männer, Frauen und Kinder, alle schrecklich zugerichtet.

Im Flusse lagen neben den Lokomotiven zerschmettert die vier ersten Personenwagen, der Post-, Eilgut- und Gepäckwagen, nebst vielen Leichen, teilweise gräßlich verstümmelt. Kurz vor

dem Einsturz der Brücke war der Pariser Expreszug und gleich hintendrein ein schwerer Güterzug über dieselbe gefahren.

Die Toten wurden andern Tags in eine benachbarte Scheune gelegt, es waren zwei lange Reihen, grausig zum Anschauen. Da lag ein Knabe ohne Kopf, andern fehlten Arme, Füße usw. Eine Familie, Vater, Mutter und zwei Knaben, lagen tot nebeneinander, daneben ein Vater mit seinen zwei Kindern. Eine Familie Bubeck aus Basel wurde durch dieses Unglück wohl am schwersten heimgeführt, der Großvater wurde schwer verletzt, zwei Söhne, eine Tochter und eine Enkelin kamen ums Leben, auch die Schwiegertochter wurde verwundet. Die meisten erlitten den Erstickungstod durch Ertrinken.

Wie durch ein Wunder konnten sich mehrere aus den ersten Personenwagen retten. Einer derselben erzählte: „Ich war im ersten Wagen dritter Klasse, neben mir saß eine Frau mit einem Kind auf dem Arme. Mitten auf der Brücke erfolgte ein Krach, ich sah die erste Lokomotive hinunterfallen und wurde betäubt. Als ich wieder zu mir kam, war ich bis zum Hals im Wasser, das von oben herein kam, weil die Decke des Wagens weg war. Die Frau neben mir hatte mich umfassen, war aber tot, ebenso ihr Kind, im Wagen hörte ich noch einzelnes Gemurmel. Ich hielt mich am Gitter der Brücke, konnte aber nicht loskommen, weil meine Füße eingeklemmt waren. Erst nach einer Viertelstunde konnte ich loskommen und wurde gerettet.“ — Ein anderer hatte sein dreijähriges Kind auf dem Schoße sitzen, als er plötzlich durch einen Ruck auf die Bank gegenüber geworfen wurde. Er zog die Füße auf und hob das Kind in die Höhe. Am Wagen wurde die vordere Wand eingedrückt, Wände und Decke verschoben sich und der Fußboden wich. Im nächsten Augenblick befand er sich mit dem Kinde, das er fest umschlungen hielt, unter Wasser, inmitten vieler Trümmer. Nach verschiedenen Versuchen gelang es ihm, sich herauszuarbeiten und an die Oberfläche des Wassers zu kommen, auch das Kind war noch am Leben. Schwimmend erreichte er mit demselben das Ufer. — Ein Basler Herr mußte beim Einsteigen einen der vorderen Wagen wieder verlassen, weil seine Cigarre noch brannte und in diesem Wagen nicht geraucht werden durfte. Er ging von Wagen zu Wagen, alles war besetzt. Endlich findet er noch Platz im hintersten Wagen und blieb hier von dem Unglück verschont. — Ein Mann im vordersten Wagen sah eben zum Fenster hinaus, als die zweite Lokomotive sich langsam senkte;

er sprang hinaus ins Wasser und kam glücklich davon. — Der Heizer von der ersten Lokomotive saß zusammengekauert am Ufer, war aber so erschüttert, daß er nicht sagen konnte, wie er sich gerettet hatte.

Das Herausholen der Wagen- und Brückenteile aus dem Wasser war eine sehr schwierige Arbeit, weil alles durcheinander und ineinander gefeilt war, Sappeure und Pioniere besorgten diese Arbeit. Nach sechs Tagen wurde das Wasser von einem Taucher untersucht, aber keine Leichen mehr gefunden. Die Lokomotiven mußten stückweise auseinander genommen werden, weil sie zum Herausheben zu schwer waren.

Das Mönchensteiner Unglück ist eines der größten, die bis jetzt beim Eisenbahnbetrieb vorkamen. 73 Menschen kamen dabei ums Leben, 41 wurden schwer und 91 leichter verletzt. Der Schaden an Material beträgt etwa zwei Millionen.

Das Vergißmeinnicht.

Ueber die Entstehung des Namens des von uns allen gern gesehenen freundlichen und bescheidenen blauen Blümchens entnehmen wir einem älteren Buche über Leben, Sinn und Sprache der Pflanzenwelt in älteren und neueren Dichtungen folgendes kleine Gedicht, das namentlich unseren Leserrinnen willkommen sein dürfte.

Als unser Herr die Blumen schuf,
Stand jede da auf seinen Ruf,
Und alle in bunten Gewändern kamen
Und fragten, sich neigend, nach ihren Namen.
Der Herr benannte die tausend Gestalten,
Befahl, die Namen wohl zu behalten.
Da kam am Schlusse ein Blümlein zurück
Und klagte mit einer Thräne im Blick:
„Ich habe in dem großen Verein
Vergessen, Herr, den Namen dein!“
Der Herr mit ernstem Angesicht
Zum Blümlein freundlich drohend spricht:
„Vergiß—mein—nicht!“
Das Blümlein dachte der Rede nach,
Zog sich zurück an den stillen Bach;
Sein freundlich Blau, sein gelber Stern
Glänzt anspruchslos, von Menschen fern.
Wenn gute Menschen vorübergeh'n,
Und dieses freundliche Blümchen seh'n,
Wenn Lieb' und Freundschaft es sinnend bricht,
Aus ihm noch die freundliche Stimme spricht:
„Vergißmeinnicht!“

Das Glück.

Das Glück — kein Reiter wirds erjagen —
Es ist nicht dort, es ist nicht hier,
Lern überwinden, lern entsagen,
Und ungeahnt erblickt es dir.