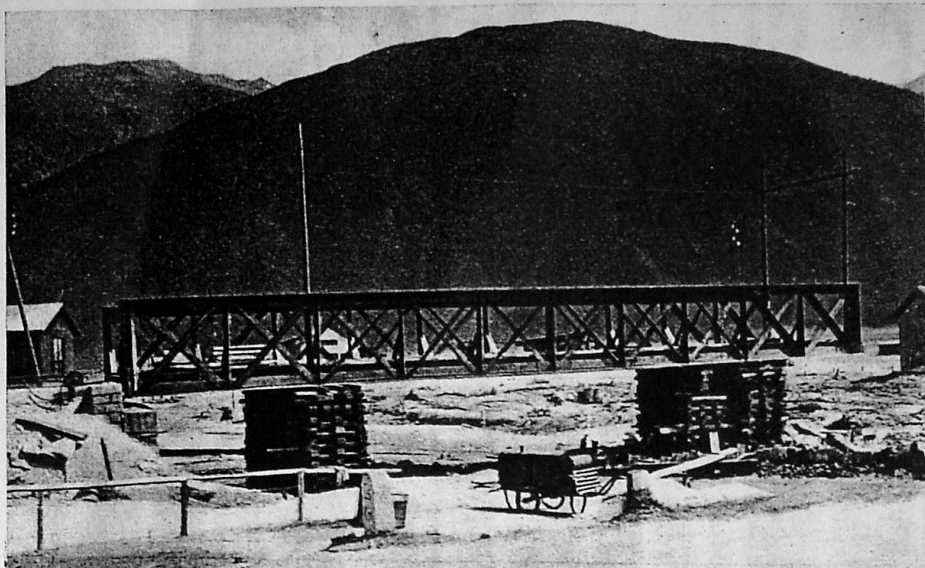


Vor einem
Jahr

DIE RHÄTISCHE BAHN und das AUGUST- HOCHWASSER 1951



Gehobene Binnenkanalbrücke in Samaden, Widerlager Seite Pontresina schon abgebrochen

Wir veröffentlichen hier einen Bericht des damaligen Obering. der Rhätischen Bahn ¹⁹⁵¹ H. Conrad über die vor einem Jahr über die Rhätische Bahn hereingebrochene Unwetterkatastrophe und die durch die Schadenfälle nötig werdenden Wiederaufbauanstrengungen. Der Bericht belegt die erstaunliche, aber auch entsprechend kostspielige Bereitschaft der Bahnen gegenüber extremsten Bedrohungen, die oft von der Öffentlichkeit ungenügend gewürdigt werden. Red.

Die Nacht vom 7./8. August und der 8. August selbst des vergangenen Jahres brachten besonders der Südseite des Alpenkammes gewaltige Niederschläge, die im Tessin, Misox und Oberengadin Schaden-Hochwasser zur Folge hatten, wie sie sich glücklicherweise nicht oft ereignen. Die Rhätische Bahn wurde hauptsächlich zwischen Samaden und Morteratsch und in der Mesoleina in Mitleidenschaft gezogen. Merkwürdigerweise blieb das Puschlav verschont.

Der hochgehende Morteratschbach unterspülte im untern Teil der Station Morteratsch alle drei Geleise

Einseitig gegen Pontresina abgesackte Binnenkanalbrücke in Samaden
(Fotos Sommer, Samaden)

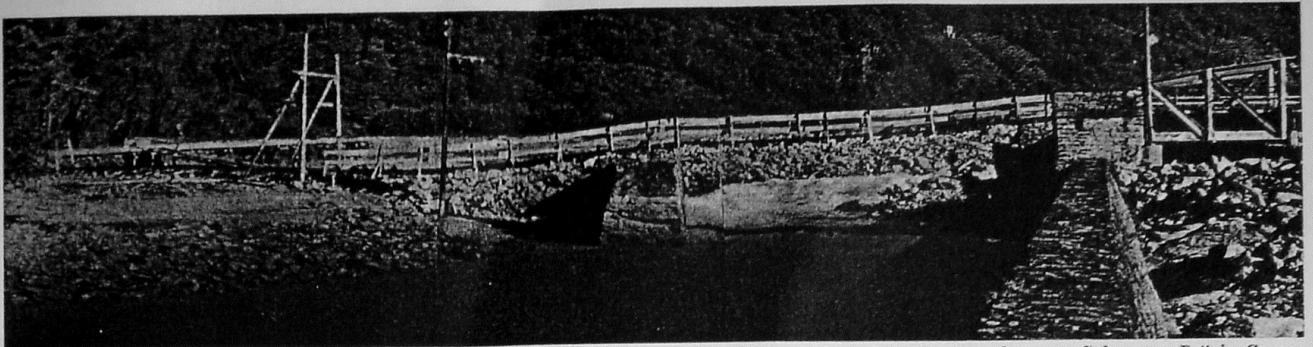


auf 25 m Länge bis 1 m tief und den anschließenden Hauptstrang gegen Surovas an verschiedenen Stellen auf total 250 m. In Morteratsch bedrohte der wilde Gletscherbach noch am 9. August vormittags das Widerlager der eisernen Brücke. Durch Einhängen von ganzen Baumstämmen wurde es aber gerettet. Schon am 10. August abends konnte hier der durchgehende Verkehr wieder aufgenommen werden.

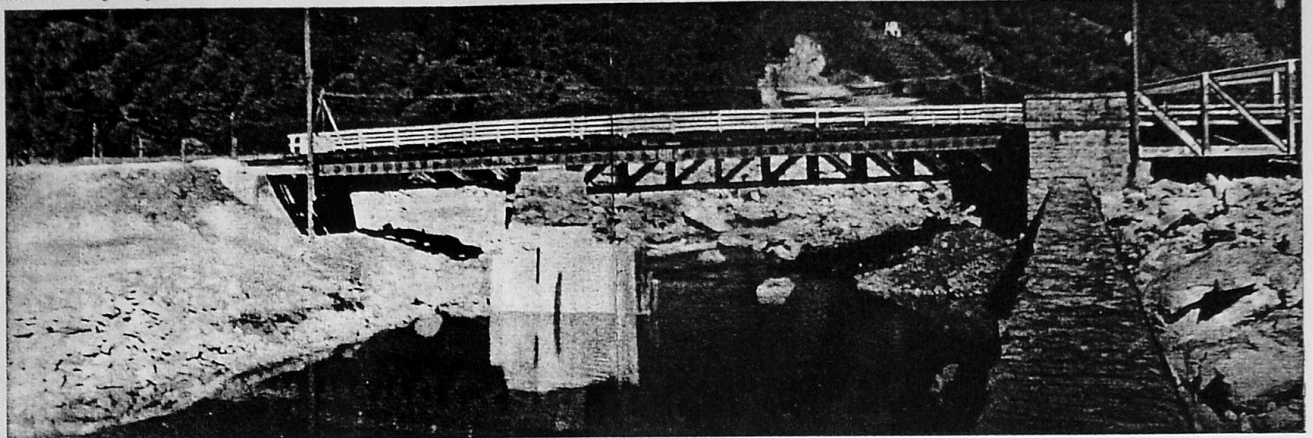
Schlimmer sah es in Samaden aus. Dort hatte der Inn linksseitig eine und rechtsseitig zwei große Damm-lücken gerissen, durch die sich die Wassermassen in das ungefähr auf Flußsohlenhöhe liegende Hinter-gelände ergossen. Hinter dem rechten Innufer trafen sie wie schon 1927 auf die Linie Samaden-Pontresina. Damals zerstörten sie hier den Bahndamm auf rund 30 m Länge. Den entstandenen Unterbruch schloß man, um für später gegen ähnliche Vorkommnisse geschützt zu sein, durch eine eiserne Brücke von 24 m lichter Weite. Am 9. August 1951 aber wurde ihr Widerlager Seite Pontresina unterspült, was zur Folge hatte, daß die Eisenkonstruktion einseitig absackte. Anschließend fielen noch rund 40 m Damm den Fluten zum Opfer (Abb. 1). Der Verkehr Samaden-Pontresina mußte über St. Moritz umgeleitet werden.

Mit den Instandstellungsarbeiten konnte erst begonnen werden, nachdem die aufgebauten Sappeure und Pontoniere die Dammlücken geschlossen und das Wasser abgeleitet hatten, was zwei Wochen beanspruchte. Die Hebung der Brücke und ihre Abstellung auf Schwellenstapel beanspruchten fünf Tage. Anschließend folgte der Abbruch des gekippten Widerlagers (Abb. 2). Das neue wurde auf einer armierten Betonplatte, die auf einem Pfahlrost aufsitzt, aufgeführt und sollte nun so gegen neue Unterspülungen gesichert sein. Die Wiederaufnahme des direkten Verkehrs Samaden—Pontresina war am 4. Oktober möglich.

Die Linie Bellinzona—Mesocco war an nicht weniger als acht Stellen unterbrochen, ganz besonders beim Riale di Arbedo in Molinazzo, oberhalb Lumino bei km 5.715/6.215, dann zwischen der Haltestelle St. Antonio und der Calancasca-Brücke und schließlich unterhalb Lostallo. Die sofort in Angriff genommenen Instandstellungsarbeiten gestatteten die Wiederaufnahme des Betriebes von Mesocco nach Lostallo am



Oben: Neues Calancasca-Bett in Grono mit Notsteg über das Bahngeleise. — Unten: Provisorische Bahnbrücke über das neue Calancasca-Bett in Grono; dahinter Nagelträger der Straßenbrücke. (Fotos Rhät. Bahn)



9. August, am 10. auf der Strecke Lostallo—Grono, am 12. von Castione nach Roveredo und am 13. von Bellinzona nach Castione. Die an diesem Tage in Castione eintreffende Sap.Kp. III/7 konnte bereits in zwei Eisenbahnzügen nach Roveredo transportiert werden, von wo aus am folgenden Tage ihr Einsatz auf der Haupt-Unterbruchstelle bei der Calancasca erfolgte. Hier war der wilde Bergbach oberhalb der Straßenbahnbrücke über sein rechtes Ufer getreten und hatte sich vor dem Widerlager Seite Roveredo ein über 30 m breites neues Bett gegraben (Abb. 3). Über das Geleise, das sich dabei auf ein altes Wuhr legte, konnte rasch ein Notsteg für den Fußgängerverkehr erstellt werden. Für die Straße bauten die Sappeure eine aus

Nagelträgern bestehende provisorische Brücke. Von dieser aus konnte die rund 30 m lange Notbrücke für das Geleise eingeschoben werden (Abb. 4). Diese stellte die Kreisdirektion I der Schweizerischen Bundesbahnen sofort in verdankenswerter Weise zur Verfügung. Die Zeit, die für den Bau der Straßenbrücke benötigt wurde, reichte gerade aus, um die Eisenkonstruktion, bestehend aus zwei Differdingerträgern DIN 65 für die Verhältnisse der Schmalspur umzubauen. Am 30. August früh, drei Wochen nach dem Hochwasser, konnte auch das letzte Teilstück St. Antonio—Grono wieder in Betrieb genommen werden. Das folgende schöne Herbstwetter gestattete dann die weitgehende Behebung aller Hochwasserschäden. H.C.