

Die RhB und die Macht "Höherer" Gewalt

Autor(en): **Bühlmann, Berni**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens**

Band (Jahr): **38 (1996)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-550426>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die RhB und die Macht «Höherer» Gewalt

von Berni Bühlmann

Seit der Betriebsaufnahme vor 105 Jahren ist die RhB als erste Gebirgsbahn der Schweiz immer wieder von Naturgewalten wie Lawinen, Stürme, Rufen, Steinschlag und Hochwasser heimgesucht worden. Über den ständigen Kampf gegen die Elemente und ihre Wucht wissen die wenigsten Bahnbenützer. Sie betrachten es als selbstverständlich, dass die RhB sie fahrplanmässig und gefahrlos ans Ziel bringt.

Dank dem guten Zusammenwirken des erfahrenen, stets einsatzbereiten Personals, unterstützt durch zweckmässige Geräte gelingt es der RhB immer wieder, die elementaren Schwierigkeiten zu meistern.

Um die Sicherheit der Bahn und der Bahnbenützer zu erhöhen, wurden Tunnels, Galerien, Schutzmauern sowie automatische Tunneltore (zur Verhinderung von Eisbildung) sowie Lawinenwarnsignale erstellt. Die Triebfahrzeuge erhielten geeignete Schneepflüge. Für die Schneeräumung der Fahrbahn stehen Schneeschleudern, Schneeräumer sowie Spurpflüge zur Verfügung. Damit können die Züge im Winter bei einigermassen normalen Witterungsverhältnissen fahrplanmässig verkehren. In Extremfällen wie Schneesturm muss mit Betriebsunterbrüchen gerechnet werden.

Die grösste und imposanteste Lawinenverbauung befindet sich an der Albulabahn bei Muot. Sie reicht von der Kreuzungsstation (1575 m ü. M.) bis hinauf unter den Berggipfel (2800 m ü. M.).

Der Unterhalt dieser Schutzanlage mit insgesamt 10 km Mauern ist sehr aufwendig. Doch ist damit der kahle, steile und breite Hang stets gesichert.

Die Maliera

Oberhalb der Station Muot auf der andern Talseite befindet sich ein weiterer gewaltiger Lawinenhang, die Maliera. Beim Bau der Albulabahn erstellte man eine 45 Meter lange Galerie, zwei riesige Ablenkungskanäle für Lawinen und einige Natursteinmauern. Doch schon bald musste man feststellen, dass diese Sicherung nicht genügte. Es kam immer wieder zu Lawinenverschüttungen. Sofern die Züge diese nicht durchbrechen konnten, musste der Bahnverkehr unterbrochen werden. Nach anhaltendem Schneefall im April 1975 verblieben in Maliera riesige Schneemassen, und im Val Bever zählte man zwanzig Lawinen. Der Bahnverkehr musste damals vier Tage unterbrochen werden. Das veranlasste die RhB, die Galerie Maliera von 45 auf 175 Meter zu verlängern und sie zu verstärken. Seither bereitet die Malieralawine dem Bahnmeister keine Sorgen mehr. Auf diese Weise wurden im Laufe der Jahre etliche Schutzanlagen der Bahn korrigiert und verbessert. Die Erfahrungen im Bau von Lawinenschutzanlagen der ersten Jahre nutzte die RhB später beim Bau der neuen Strecken Reichenau-Tamins-Disentis, Davos-Filisur und Bever-Scuol-Tarasp.

Auf der Bernina weht ein rauher Wind

Wenn der orkanartige Südwind bläst oder der bissige Nordwind meterhohen Schnee verweht, muss der Bahnverkehr am Bernina sofort eingestellt werden. Ich erinnere mich heute noch, dass an einem Sturmtag in Ospiz Bernina drei Triebwagen vom Schnee völlig verweht wurden. Sie aus der betonartigen



Die grösste und imposanteste Lawinverbauung bei Muot.

Schneemasse zu befreien, kostet grösste Mühe und viel Zeit.

Wie gefährlich die Wettersituation im Berninagebiet werden kann, erwies sich beim schweren Unfall vom 28.2.1937 in Alp Grüm. Unterhalb der Station blieb ein Zug Richtung Tirano stecken. Einer dorthin beorderten Hilfsgruppe gelang es nicht, den Schneepflug der Lokomotive vom Schnee zu befreien. Daher wurde die Hilfsgruppe auf die Station zurückbefohlen.

Es herrschte an diesem Sonntag ein reger Zugsverkehr in beiden Richtungen. Eine bedrohliche Lawinengefahr bestand anscheinend nicht. Doch plötzlich setzte am Nachmittag ein fürchterlicher Nordsturm ein. Die Temperatur fiel von -5° auf -20° .

Als die Hilfsgruppe auf dem Rückweg zur Station aus der Galerie trat, fegte sie, die berggewohnten und wetterfesten Männer, bei Dunkelheit eine Lawine in die Tiefe. Und plötzlich wie er kam, war der Sturm zu Ende. Sofort setzte die Suche nach den verunfallten Arbeitern ein. Dann konnten die blockierten Züge vom Schnee befreit werden und weiterfahren. Von der Hilfsgruppe mussten an diesem turbulenten Tag ein Techniker und zwei Arbeiter ihr Leben lassen.

Seit dem Lawinenunglück vor 57 Jahren sind im Raum Alp Grüm die Sicherungen gegen La-

winen und Sturm wesentlich ergänzt worden. Auch die Maschinen und die Geräte für Schneeräumung wurden wesentlich verbessert. Doch die unberechenbaren Gefahren des Winterbetriebs sind geblieben.

Die Offenhaltung der Berninastrecke, die über 2253 m ü. M. führt, obliegt dem Bahnmeister und dem Depotchef Pontresina. Schneeräumung ist ein rauher Job: Am Abend müssen die Räumungsmaschinen für den folgenden Tag instandgestellt werden, es heisst früh aufstehen, noch bei völliger Dunkelheit, vorheizen der mächtigen, 2,5 Meter umfassenden Dampfschneescheuler. Das erfordert erfahrene, zuverlässige und hartgesottene Mitarbeiter, die das Arbeitszeitgesetz vergessen können.

Das «Ungeheuer» vom Bernina

Die «X rot 9213» ist die letzte noch in Betrieb stehende Dampfschneescheuler, stationiert in Pontresina. Über ihren Einsatz auf den Strecken der RhB könnte sie interessante Episoden erzählen. Sie ist vor allem sehr massiv gebaut. Wo die leichtern, elektrisch betriebenen Schneescheulern nicht mehr durchkommen oder sogar beschädigt werden, bahnt sich der Dampfkoloss durch. Man bedenke, dass sich in der Schneemasse vielfach Steine, Holz oder Bäume befinden. Wenn alle Stricke reis-



Die Dampfschneescheuler in voller Aktion im Berninagelände. Vorne die riesige Schneegischt und davor der dunkle Rauch des Dampfbetriebes.

Die Dampfschneeschleuder der RhB nach der Arbeit.



sen, ist stets auf die mächtige Dampfschneeschleuder «X rot 9213» Verlass. Im Bild bahnt sie sich einen Weg durch die hohe Schneemasse im Berninagebiet.

Der verheerende Lawinenwinter 1950/51

er kam früh (schon Ende November mass man in St. Moritz 100 cm Schnee und in Ospizio Bernina 130 cm) und er verabschiedete sich spät (in Monstein lag der Lawinenschnee im Mai noch meterhoch, und erst die Julisonne vermochte dem Schnee endgültig zu Leibe zu rücken). Die Wintersportler nutzten den frühen Schneesege freudig und eifrig. Es wurde sogar behauptet, dass mit dem sanft anhaltenden Schneefall im Februar die Pisten für den ganzen Winter genügten. Allmählich begann man sich mit der Lawinengefahr zu beschäftigen. Die RhB war der Räumung der riesigen Schneemassen kaum mehr gewachsen.

Bereits am 3. Januar löste sich 40 Meter oberhalb Alp Grüm über dem Gleis eine Staublawine, die einen stehenden Triebwagen des Bahndienstes 150 Meter und über zwei darunterliegende Bahngalerien in die Tiefe riss. Die drei Angestellten im Triebwagen blieben wie durch ein Wunder unverletzt. Bahnmeister Ernst Kerle, der sich vor dem Triebwagen auf dem Gleis aufgehalten hatte, wurde leider von der Lawine mitgerissen und erlitt den weissen Tod.

Am 20. Januar gingen in Davos Monstein auf der rechten Talseite drei Lawinen nacheinander zu Tal. Die erste zerstörte das Stationsgebäude vollständig. Der Vorstand und sein Streckenwärter, der eben von einer Kontrolle zurückgekehrt war, fanden den Tod. Ihre Angehörigen, die sich in einem andern Lokal aufgehalten hatten, kamen mit zum Teil schweren Verletzungen davon.

Die meisten Lawinen rissen damals Bäume und Steine mit sich, was die Schneeräumung zusätzlich erschwerte. Der Lawinenkegel war 390 Meter lang und 9 Meter hoch und der Inhalt war hart wie Beton. Drei Wochen harte Arbeit von Menschen und Maschinen waren nötig, damit der Bahnbetrieb in Monstein endlich wieder aufgenommen werden konnte.

Verschiedene Züge blieben damals unterwegs im Schnee stecken. Viele Reisende mussten – in zum Teil abenteuerlichen Aktionen verpflegt und gerettet werden. Obwohl bei der Schneeräumung ausser dem Bahnpersonal zahlreiche Maschinen, Militär, Touristen, private ärztliche Helfer, Lehrer und Schüler im Einsatz standen, dauerte die Freilegung der Bahnstrecken viele Tage. Weit über hundert Lawinen und Schneerutsche überfluteten im Rekordwinter 1950/51 das RhB-Trasse.

Nicht nur die RhB und ihr Personal wurde schwer heimgesucht. In den Gemeinden und Tälern Graubündens verloren 53 Menschen



Am 20. Januar 1951 gingen bei Davos Monstein mehrere Lawinen zu Tale. Die erste davon zerstörte das Stationsgebäude.

ihr Leben. Hundert Häuser und Ställe wurden völlig zerstört, 100 Stück Grossvieh und einige Dutzend Schafe kamen um. Im Dischmatal, wo drei Menschen den Tod fanden, trug eine Lawine ein Kleinkind in der Wiege mit sich fort, das später von den Eltern lebend geborgen werden konnte.

Ein besonders tückischer Unfall

Im Glacier Express vom 27. Februar 1990 reiste eine österreichische Gruppe Journalisten von Andermatt nach Chur, begleitet vom Pressechef der RhB, Peider Härtli. Weil Peider an diesem Tag Geburtstag feierte, offerierte ihm der Küchenchef des Speisewagens während der Fahrt einen Grappa. Mit dem vollen Glas in der Hand, flog er plötzlich recht unsanft auf die Gepäckablage des Speisewagens. Ebenso plötzlich flogen die andern Gäste, dem Schwergesetz folgend, durch die Luft. Zum Glück gab es keine Schwerverletzte.

Was war geschehen? Der Glacier Express passierte eben bei krassem Sturmwetter den Oberalppass, 2033 m ü. M., als ihn in seiner ganzen Länge eine heftige Böe aus den Schienen kippte.

Die Leitung der Furka Oberalpbahn reagierte auf den Unfall rasch und erfolgreich. Allerdings mussten die Reisenden eine Übernachtung

in den dortigen Militärbaracken in Kauf nehmen. Die medizinische wie auch die kulinarische Betreuung funktionierten tadellos, was natürlich die Stimmung der Unfallopfer hob.

Am Unfalltag bestand auf dem Oberalppass nur eine geringe Schneeschicht, was die Wirkung der Sturmböe verstärkt haben könnte.

Diesen Geburtstag wird Peider Härtli nicht so schnell vergessen, und mancher der Beteiligten wird mit Stolz über das glimpflich abgelaufene Abenteuer im Glacier Express auf dem stürmischen Oberalppass erzählen.

Hochwasser und Rufen

Als besonders gefährliche Elementargewalt gilt Hochwasser mit Überschwemmung. Während meiner Dienstzeit auf der Betriebsabteilung und als Betriebsinspektor wurde das Engadin davon betroffen.

Im August 1951 wurden die drei Geleise der Station Morteratsch und anschliessend ein grosser Teil des Streckengeleises nach Pontresina vom reissenden Flatzbach unterspült. Oberhalb Samedan schuf er grosse Lücken im Inndamm. In Samedan zerstörte der wilde Bergbach das Fundament der Eisenbahnbrücke nach Pontresina sowie 40 Meter des anschliessenden Bahndamms. In der Folge musste der Zugverkehr Samedan–Pontresina wäh-

rend zwei Monaten über den Umweg St. Moritz geleitet werden. In der Talebene entstand ein grosser See.

Im August 1954 brach der Inndamm beim Zusammenfluss Inn und Flatzbach infolge Hochwasser. Die grosse Engadiner Hochebene verwandelte sich in einen See, der bis La Punt reichte. Trotzdem die Häuser von Arieva (Samedan) etliche Tage im Wasser standen, war der Sachschaden gering.

Ausserordentlich hohen Schaden verursachte der hochgehende Inn im September 1960, nach einem Dambruch unterhalb Bever. Der Bahndamm wurde auf einer Strecke von 559 Metern fortgespült. Die Reisenden nach dem Unterengadin mussten zwischen Preda und La Punt mit Postautos befördert werden. Dass die Züge zwischen Bever und La Punt bereits nach einer Woche wieder verkehren konnten, ist den emsigen Arbeitern des Bahndienstes und privater Bauunternehmer zu verdanken. Doch der Schaden war enorm.

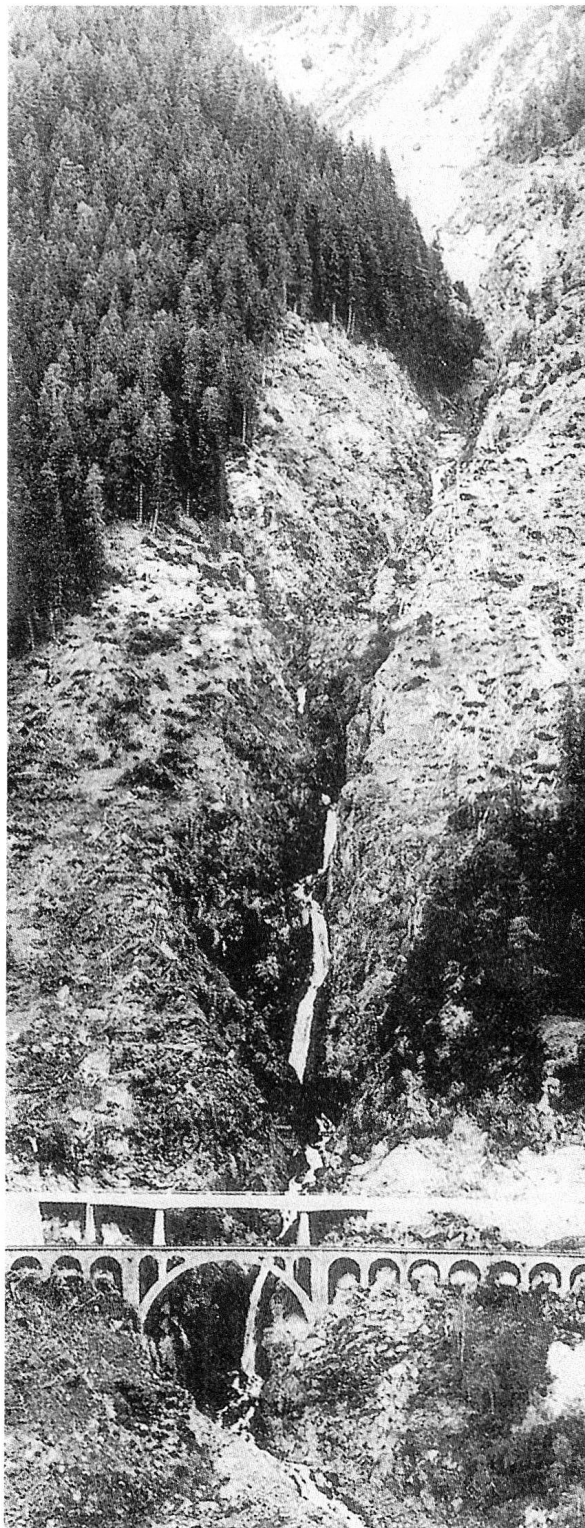
Die Dambrüche und Überschwemmungen im Oberengadin veranlassten die Gemeinden Celerina, Samedan, Bever und La Punt damals, die Flussdämme Flatzbach und Inn auf ihren Territorien vollständig zu erneuern und zu verstärken. Allein die Aufwendungen der Gemeinde Samedan (inklusive Val Roseg) betragen 9 Mio. Franken. Dank dem interkantonalen Finanzausgleich gelang es den betroffenen Gemeinden, die enorme Schuldlast inzwischen völlig abzutragen.

Die Hoffnung, die wesentlich verstärkten Dämme mit erhöhter Mörtelkrone werden das Oberengadin nun viele Jahre von solchen Katastrophen verschonen, ist berechtigt.

Langanhaltender Regen führte im Juli 1987 im Bündner Oberland und im Puschlav zu folgenschweren Riefenniedergängen. Die Schäden der Gemeinden und der RhB gehen in die Millionen von Franken.

Das Unwetter von Küblis am 18. Juli 1975

An diesem Tag herrschte im Prättigau ein anhaltendes, heftiges Gewitter. Die wilden Fluten der Landquart rissen grosse Wuhrsteine mit sich. Um 21.15 Uhr passierte ein Personen-



Kahl sieht das Val Lumpegna zwischen Somvix und Disentis seit dem schweren Lawinenwinter 1968 aus. Der Schutzwald ist weitgehend zerstört. Zur Sicherung des Strassen- und Bahnverkehrs sind beidseits des Lumpegnatobels automatische Lichtsignale angebracht, die bei Lawinengefahr sofort in Funktion treten.

zug die Strecke Fideris–Küblis, ohne dass der Lokführer etwas Besonderes bemerkt hätte. Als 45 Minuten später der letzte Tageszug nach Davos diese Strecke befuhr, brach beim Aeulikopf das Geleise plötzlich ein und die 50 Tonnen schwere Lokomotive verschwand sofort samt Führer in den Fluten der wilden Landquart. Eine Möglichkeit die Lok zu verlassen, gab es leider nicht. Es muss angenommen werden dem verunfallten Führer sei die Kontrolle seiner Fahrbahn wegen schlechter Sicht nicht mehr möglich gewesen.

Der Kupplungsbruch zwischen der Lokomotive und dem Gepäckwagen löste die Notbremse aus. Der Zug stand sofort still. Der noch mit dem hinteren Zugteil verbundene Gepäckwagen ragte über den Fluten.

Die sechzehn Fahrgäste konnte der Zugführer über den hintern Teil des Zuges in Sicher-

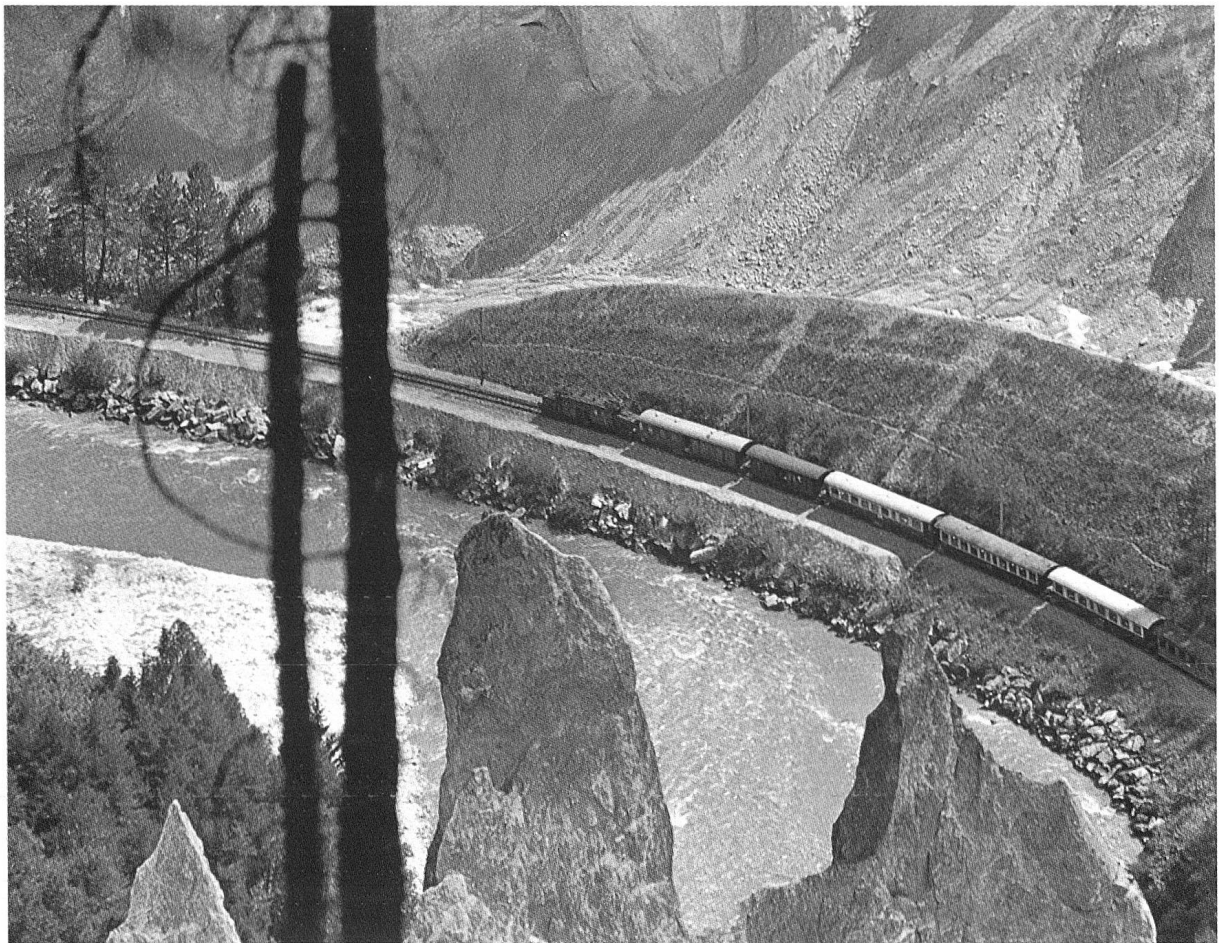
heit bringen. Die Bergung des verunfallten Lokführers war erst am 19. Juli möglich.

Die geschilderten Unfälle und Ereignisse sind alle auf «Höhere Gewalt» zurückzuführen. Es handelt sich um Ereignisse, deren Zeitpunkt und Ausmass wir Menschen nicht voraussehen können.

Trinserschutt

Bei der Fahrt mit der RhB durch die romantische Rheinschlucht (zwischen Reichenau und Valendas) fallen dem Reisenden beidseits der Bahn die steilen und kahlen Feldswände auf. Es handelt sich um erodierenden Kalkstein. Das Erosionsmaterial rutscht laufend in den Talgrund, wo es tonnenweise liegen bleibt. Dabei dürften Regen und Gewitter mithelfen.

Zum Schutz der Eisenbahn baute die RhB ähnlich wie für den Lawinenschutz im Winter



Links des RhB-Zuges fliesst der Vorderrhein und rechts erkennt man den riesigen Schutzdamm, der den zu Tale fließenden Trinserschutt auffängt.

Mauern und Dämme. Das damit aufgestaute Material, genannt Trinserschutt, wird periodisch ausgebaggert und mit der Eisenbahn abgeführt. Trinserschutt eignet sich als Belag für Gartenwege oder Plätze oder für gewisse Nebenstrassen wofür nach Angaben des Bahnmeisters Bedarf besteht.

Solange der Bahnmeister die Erosion überwacht und das angestaute Material regelmässig ausgebaggert wird, kann in diesem Fall von höherer Gewalt oder Gefahr nicht die Rede sein.

Die RhB eine Bergbahn

Als solche überwinden die Züge nach Davos Steigungen von 45^{0/00}, nach Arosa 60^{0/00} und 70^{0/00} auf der Berninastrecke. Der höchstgelegene Arbeitsplatz der RhB ist Ospizio Bernina (2232 m ü. M.), der tiefstgelegene Tirano im Veltlin (428 m ü. M.).

Für den Bau der RhB waren insgesamt 549 Brücken und Viadukte zu erstellen. Dazu dienten vorwiegend Bündner Steine aus der Nähe der Baustelle. Ferner wurden beim Bahnbau 116 Tunnel und Galerien erstellt. Alle diese Bauten haben sich in beinahe hundert Jahren bewährt. Sie erfordern im Vergleich zu den modernen Brücken der Autobahn einen bescheidenen Unterhalt. Bewunderung bei den Reisegästen finden immer wieder die Kehrtunnels der Albulabahn, die auf einer Strecke von 12 km eine Höhe von 430 m überwinden.

Finanzsorgen

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs musste die RhB einen starken Rückgang im Personenverkehr in Kauf nehmen. Grund war der ungleiche Tarif, den die SBB und RhB im Personenverkehr erhoben. Die kantonalen Behörden wandten sich an den Bundesrat und verlangten eine grössere Unterstützung der Bündner Staatsbahn. Die Reaktion des Bundesrates war positiv. Nach Verhandlungen mit den Bundesbehörden konnten folgende Entscheidungen getroffen werden:

1. Der Bund ist mit der Einführung verbilligter Billette für Einheimische einverstanden. Er übernimmt die Differenz zum Normaltarif.

2. Der Bund übernimmt einen erheblichen Teil des jährlichen RhB-Defizits.
3. Der Bund beteiligt sich an den Kosten für technische Erneuerungen der Bahn.

Sicherheitsmassnahmen

Das war im Januar 1955. Ein Jahr später wurde mit dem Bau des Streckenblocks bei der RhB begonnen, und zwar im Prättigau. Der Streckenblock ist eine technische Sicherung im Zugsverkehr. Sie soll verhindern, dass ein zweiter Zug in eine bereits belegte Strecke einfährt.

Die letzte Blockstrecke wurde 1983, also 26 Jahre später, in Betrieb genommen. Die Aktion Streckenblock kostete die RhB Millionen. Doch das Sicherheitssystem bewährt sich. Es gibt bei der RhB keine Zuggefährdungen und keine Unsicherheiten mehr. Der Bahnverkehr ist flüssiger geworden. Er wickelt sich heute automatisch ab. Von sieben Zentren (Stationen) aus wird der Betriebsablauf (Signale und Züge) aller Züge visuell überwacht. Der Überwacher kann bei Störungen jederzeit eingreifen und die nötigen Massnahmen treffen.

Zur Sicherheit im Bahnbetrieb gehören regelmässige Kontrollen der Bahnstrecken und der Objekte. Der Bahnmeister überwacht im Winter die Schneeverhältnisse, besorgt mit seinen Arbeitern die Schneeräumung. Bei Lawinengefahr besorgt er die Sprengungen.

Glücklicherweise hat die RhB in der Vergangenheit keine schweren Baustellenunfälle erlebt wie die SBB. Im März 1995 ist ein neues Reglement über Sicherheitsmassnahmen der RhB bei Bauarbeiten in und neben Geleisen in Kraft getreten. Gleichzeitig wurde das Personal des Baudienstes mündlich instruiert.

Die RhB damals

Als ich 1938 in den Dienst der RhB trat, war das Unternehmen alles andere als «up to date». Offensichtlich blieb es in seiner Entwicklung viele Jahre stehen. Viele Züge waren mit den sogenannten veralteten Pullmannwagen, im Volksmund «Schüttelbecher» genannt, ausgerüstet. Darunter fuhren noch Wagen aus dem vergangenen Jahrhundert. Die Wagen waren schlecht abgedockt und die Schienen

nicht verschweist. Auf der Fahrt Chur–St. Moritz herrschte zum Beispiel im Packwagen ein ohrenbetäubendes Gerassel von Ketten, Eisenstangen, Schiebetoren und «hüpfender Milchkannen». Man musste sich wundern, wie die «Gepäcker» die kurvenreichen Fahrten über Jahre überstanden.

Die RhB – Bahn der Zukunft

Und heute, wenn Du den Schnellzug von Samedan nach Chur benützen willst, drückst Du auf dem Perron in Samedan auf den Knopf des von Dir gewählten Wagens. Die Türe öffnet sich, und Du besteigst den Wagen. Bevor der

Zug Samedan sanft verlässt, schliesst sich die Wagentüre automatisch. Kaum hörbar verlässt der Zug Samedan, und die Fahrt durch die vielen Tunnels und über die zahlreichen Viadukte verläuft beinahe geräuschlos, denn die Schienen sind heute durchgehend verschweisst und die Wagen gut abgedockt. Die Fahrt mit der Bahn ist heute ein Genuss.

Führen die ersten Züge vor gut hundert Jahren im Dampfbetrieb 45 km/h, fahren heute die modernen Lokomotiven mit der Höchstgeschwindigkeit 90 km/h durch die Täler Bündens. Für die Züge der Vereinabahn sind Triebfahrzeuge mit 100 km/h vorgesehen.