

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 61 (1988)

Heft: 4: Reisen mit der Bahn = Voyager en train = Viaggiare in treno = Travelling by rail

Artikel: Notfall am Gotthard = Alarme au Gothard = Emergenza sul San Gottardo = Emergency on the Gotthard

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773237>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



47

47/48 Flexibilität, rasches Planen und Handeln der ad hoc zusammengestellten Bauequipen waren im Herbst 1987 nötig, nachdem langandauernder Starkniederschlag und Hochwasser der Reuss die Gotthard-Bahnlinie an mehreren Stellen unterbrochen hatten. Die Reparaturarbeiten schritten rasch voran, da die Einsatzmänner über Erfahrung und Ortskenntnis verfügten

47/48 Adaptabilité, rapidité de décision et d'action ont caractérisé les équipes réunies pour les travaux de construction, en automne 1987, après que des intempéries dévastatrices et prolongées, ainsi que les inondations de la Reuss, eurent interrompu en plusieurs endroits la ligne du Gotthard

Wie nützlich es ist, wenn Bahnarbeiter die Gleisanlagen genau kennen, wenn innert Stunden Planskizzen für Hilfsbauwerke erstellt sind und wenn ortsansässige Baufirmen ebenfalls über Bahnerfahrung verfügen, zeigte sich letzten Sommer am Gotthard.

In der Nacht vom 24. zum 25. August 1987 wurde die Transitachse nach einem langandauernden Starkniederschlag über dem Gotthardgebiet an mehreren Stellen unterbrochen, Häuser, Strassen, Brücken weggefegt und Bahnhöfe überflutet. Unterhalb von Wassen (Wattigen) beispielsweise hingen bei Tagesanbruch des 25. August 160 Meter Gleise und Fahrdrähte über dem neuentstandenen Flussbett der Reuss, 220 fahr-

planmässige Züge pro Tag fielen plötzlich aus oder mussten umgeleitet werden. Der 100 Jahre alte Damm am Ufer des Flusses war vollständig abgetragen. Ähnlich sah es gleich oberhalb der Station von Gurtnellen aus, wo sich übrigens auf dem gegenüberliegenden Ufer die Fluten der Reuss bis an die Fundamente der Kirche von Wiler bewegt hatten.

Beim Unterbruch von Wattigen ging es denn in den ersten Tagen darum, bergseits ein Hilfsstrasse zu bauen, um später gegen den Fluss hin einen neuen Damm aufzuschütten zu können. Nach 100 Stunden ununterbrochener Arbeit passierte hier der erste Dienstzug. Der Fuss des provisorischen Dammes war mit Granitblöcken gesichert,

die von Lastwagen und Baumaschinen bereits in den ersten zwei Tagen nach dem Unwetter gesetzt worden waren. Anschliessend wurde das Bauwerk vom Hilfsgeleise und dem noch unterbrochenen zweiten Geleise aus verbreitert. Genau einen Monat später war die Doppelspur, allerdings mit reduzierter Geschwindigkeit, wieder befahrbar.

Im Gebiet von Gurtnellen hingegen plante man sofort eine Hilfsbrücke mit vier Zwischenpfeilern, während gleichzeitig bereits die Vorbereitungsarbeiten für dieselbe vor Ort anliefen. Nach 10 Tagen und 10 Nächten Arbeit begann der Einbau der neuen Brücke, 48 Stunden später rollte ein Transportzug mit Granitblöcken über das Hilfsstrasse, und

Fortsetzung Seite 40



48

47/48 Nell'autunno del 1987, in seguito alle lunghe piogge torrenziali la Reuss aveva invaso e interrotto in più punti la linea ferroviaria del Gottardo; fu quindi necessario costituire ad hoc delle squadre d'intervento chiamate a progettare ed operare con grande flessibilità e rapidità. I lavori lungo la linea fecero rapidi progressi grazie anche al fatto che tutti gli addetti disponevano della necessaria esperienza

47/48 Flexibility, quick planning and action on the part of the specially formed teams were the order of the day in August 1987, when heavy and protracted rains caused the River Reuss to flood and disrupted the Gotthard line at several points

Dans la nuit du 24 au 25 août 1987, l'axe de transit à travers le Gothard fut interrompu à plusieurs endroits à la suite de fortes et persistantes précipitations. Des maisons, des routes, des ponts furent emportés et des gares inondées. En aval de Wassen (Wattigen), à l'aube du 25 août, cent soixante mètres de rails et de câbles étaient suspendus au-dessus du nouveau lit de la Reuss et deux cent vingt trains quotidiens inscrits à l'horaire firent subitement défaut ou durent être déviés. La digue vieille de cent ans le long de la rivière fut complètement démolie. Il en était de même en amont de la gare de Gurnellen où, sur la rive opposée, les flots déchaînés de la Reuss atteignaient les fondations de l'église paroissiale de Wiler.

À l'interruption de Wattigen on dut, dès les premiers jours, construire du côté montagne un tracé de secours pour pouvoir ériger une nouvelle digue le long de la rivière. Après cent heures de travail ininterrompu, le premier train de service put passer. La base de la digue fut renforcée par des blocs de granit apportés par camion et mis en place par des machines de chantier au cours des deux premiers jours après l'orage. La construction fut ensuite élargie par la voie de secours et par la seconde voie qui était encore interrompue.

Par contre, dans la région de Gurnellen, il fallut rapidement dresser le plan d'un pont auxiliaire à quatre piliers et simultanément commencer les travaux à l'entrée de la loca-

lité. Après dix jours et dix nuits de travail, on put procéder au montage du nouveau pont et, déjà quarante-huit heures plus tard, un train chargé de blocs de granit s'engageait sur la voie de secours, tandis que le matériel de remplissage pour la nouvelle digue près de Wassen traversait le pont auxiliaire. Cette construction n'est plus visible aujourd'hui, elle est masquée par le mur de soutènement bétonné, érigé par étapes parallèlement au pont auxiliaire. La fosse a été complètement comblée avec d'énormes masses de gravats.

La ligne du Gothard a ainsi connu sa plus longue interruption au cours de sa cent sixième année d'exploitation. Les intempéries de la fin d'août, avec leurs violentes

Suite à la page 40



49

49/50 Über 200 fahrplanmässige Züge mussten während eines Monates umgeleitet werden, obgleich beispielsweise bereits nach 100 Stunden ununterbrochener Arbeit bei Wattingen der erste Dienstzug passierte, und bei Gurnellen nach 10 Tagen und 10 Nächten mit dem Einbau einer Brücke für ein Hilfstrassee begonnen wurde

49/50 Plus de deux cents trains inscrits à l'horaire durent être déviés pendant un mois, bien que le premier train de service eût pu passer déjà après cent heures de travail ininterrompu, notamment à Wattingen, et que l'on eût commencé à Gurnellen à construire un pont pour un tracé auxiliaire au terme de dix jours et dix nuits

Nella notte del 24 sul 25 agosto 1987, in seguito al lungo periodo di piogge torrenziali nella regione del Gottardo, le vie di transito vennero interrotte in più punti; case, strade e ponti furono spazzati via e le stazioni allagate. Il 25 agosto, allo spuntar del giorno, a valle di Wassen (Wattingen) 160 metri di binario e i fili della linea aerea penzolavano sopra il nuovo alveo della Reuss; 220 treni al giorno, previsti dall'orario, dovettero essere cancellati o deviati verso altri valichi. Il terrapieno lungo la riva del fiume, costruito cento anni fa, era stato interamente spazzato via. Uno spettacolo analogo si presentò poco sopra la stazione di Gurnellen dove, sulla riva opposta, la piena della Reuss aveva

messo a nudo le fondamenta della chiesa del villaggio di Wiler.

A Wattingen, nei giorni successivi si trattò in primo luogo di costruire sul lato della montagna un tratto ausiliario per poter erigere un nuovo terrapieno verso il fiume. Dopo cento ore di lavoro ininterrotto, il primo treno di servizio poteva già transitare. Il piede della massicciata provvisoria era stato assicurato mediante dei blocchi di granito, trasportati già nei primi due giorni dopo l'alluvione dagli autocarri e da altre macchine. Successivamente, il manufatto venne ampliato.

Nella zona di Gurnellen si trattò invece di provvedere all'immediata progettazione di un ponte su quattro piloni, mentre sul luogo

erano già in corso i lavori preliminari. Dopo dieci giorni e dieci notti di lavoro, iniziò l'erezione del nuovo ponte; 48 ore più tardi poteva già transitare un primo treno con i blocchi di granito e il materiale di ripiena per il nuovo terrapieno presso Wassen. Questo manufatto ora non è più visibile, dato che parallelamente al ponte venne eretto un muro di sostegno in cemento; la buca è stata interamente riempita con enormi masse di materiale e le parti del ponte sono state smontate.

Nel suo 106° anno d'esercizio, la ferrovia del Gottardo ha dovuto registrare l'interruzione più lunga della sua storia. L'alluvione di fine agosto dello scorso anno è stata preceduta

Segue a pagina 40



50

49/50 Dopo appena cento ore di accanito lavoro, presso Wattingen fu possibile far transitare il primo treno di servizio; inoltre, dopo dieci giorni e dieci notti, presso Gurtellen poterono iniziare i lavori di costruzione di un ponte per un tratto di linea ausiliaria; ciò nonostante, durante un intero mese, oltre 200 treni dovettero essere deviati quotidianamente verso altre linee

49/50 Over 200 regular trains had to be diverted for a full month, although at Wattingen, for instance, a first service train was able to pass the scene of the disaster after 100 hours of uninterrupted work, or at Gurtellen the erection of a bridge for a provisional line was begun after only ten days and ten nights of preparatory work

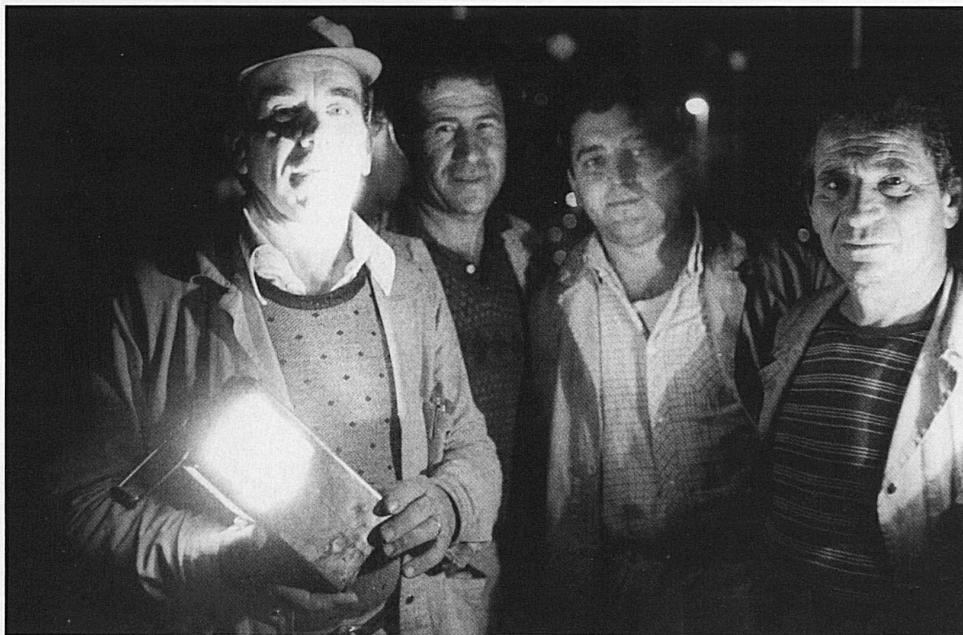
In the night of the 24th to 25th of August 1987 heavy and protracted rains in the Gotthard region caused severe damage to the Gotthard line at several points. Houses, roads and bridges were swept away by the floods, and stations were put under water. Below Wassen (Wattingen), for instance, when dawn broke on the 25th some 160 metres of tracks and overhead power lines hung over the new bed washed out by the River Reuss. Suddenly, 220 regular trains per day were unable to run or had to be diverted on to other lines. A hundred-year-old river embankment had gone completely. Just above the station of devastation; here the

raging Reuss had broken its banks on the other side and had laid bare the foundations of the Wiler village church.

At Wattingen the first task was to build an auxiliary line higher up the slope so as to be able to construct a new embankment for the river. Here the first service train was able to pass the scene of the disaster after a hundred hours of unbroken work. The foot of the provisional embankment had been secured with blocks of granite which had been moved into place by lorries and building machines within two days of the storm. The rest of the building work was done from the auxiliary line and the second track, which was however still interrupted.

In the Gurtellen area a provisional bridge with four intermediate piers had to be planned without delay while the preparations for the bridge were made on the spot. After ten days and nights of incessant work, erection of the new bridge was commenced, and 48 hours later a transport train carrying granite blocks ran over the emergency track while backfill material for the embankment near Wassen passed over the provisional bridge. These constructions have meanwhile disappeared, for a new concrete retaining wall was built in stages parallel to the provisional bridge, the trench was filled up with huge volumes of rubble and the bridge components finally consolidated.

Cont. on page 40



51/52 Harte Arbeit am Gotthard – einmal nicht nach monatelang zum voraus festgelegtem Einsatzplan. Bis zu 500 Arbeiter verschiedenster Nationalität standen letzten Herbst zwischen Amsteg und Faido Tag und Nacht im Einsatz

51/52 Du travail au Gotthard qui, cette fois, ne bénéficiait pas d'un programme préétabli depuis des mois. On employa jour et nuit, l'automne dernier, entre Amsteg et Faido, jusqu'à 500 ouvriers de toutes nationalités

51/52 Duro lavoro sulle rampe del Gottardo, questa volta però non in base ad un piano stabilito con un anticipo di mesi. Lo scorso autunno, fra Amsteg e Faido lavorarono giorno e notte fino a 500 operai di svariate nazionalità

51/52 Hard work on the Gotthard—and for once not to a programme fixed months before. Up to 500 workers of many different nationalities were on the job day and night in the early autumn between Amsteg and Faido



Fortsetzung von Seite 36

Auffüllmaterial für den neuen Damm bei Wassen passierte die Notbrücke. Dieses Bauwerk ist heute nicht mehr zu sehen, denn parallel zur Hilfsbrücke wurden in Etappen eine neue Stützmauer betoniert, mit gewaltigen Mengen Schüttmaterial die Grube vollständig aufgefüllt und die Brückenteile schliesslich wieder ausgebaut. Die Pfeiler und Widerlager befinden sich als stabilisierende Elemente im Innern der Aufschüttung.

Seit der Wiederaufnahme des Bahnbetriebes im letzten Herbst ging die Arbeit weiter, letzte Schäden waren zu beheben und die Neubaustrecken zu sichern, denn gerade die Schmelzwasser stellen die Bauwerke entlang der Gotthardlinie jeden Frühling erneut auf die Probe.

Die Gotthardbahn erlebte in ihrem 106. Betriebsjahr den längsten Unterbruch, das Unwetter von Ende August mit Niederschlagsmengen, die in diesem Jahrhundert nicht zum ersten Mal vorkamen, verursachte Schäden, die als Jahrhundertereignis zu bezeichnen sind. So gilt es künftig, mit angepassten Massnahmen das Versickern des Regenwassers und den Wasserrückhalt im Einzugsgebiet zu fördern und Abflussspitzen der Reuss zu dämpfen.

Bahntechnische Angaben nach SBB Magazin

Suite de la page 37

précipitations qui ne furent d'ailleurs pas les seules au cours de ce siècle, ont causé des dégâts qui resteront dans toutes les mémoires. Il s'agit à l'avenir d'améliorer l'écoulement des eaux de pluie ainsi que la retenue d'eau du bassin-versant et de contenir les hautes eaux de la Reuss.

Segue della pagina 38

da precipitazioni di una portata già registrata altre volte nel corso del nostro secolo; i danni invece sono i più gravi del secolo. Si tratta ora di pensare al futuro, favorendo con adeguate misure il deflusso dell'acqua piovana e la sua ritenuta sui luoghi dove avvengono le precipitazioni, in modo che sia possibile moderare il corso della Reuss.

Cont. from page 39

In its 106th year, the Gotthard line had thus seen the longest interruption of service in its whole history. The disaster at the end of August 1987, caused by heavy rains that are occasionally experienced in this area, involved damage on a scale that may perhaps be expected once a century. In future measures will have to be taken to ensure that rainwater can run off better, to provide better retention of water in the catchment area, and to lower the peak flow of the River Reuss.



53 Oberhalb der Kirche Gurtellen/Wiler (hinten) baute man nach dem Unwetter eine Hilfsbrücke mit vier Zwischenpfeilern (unser Bild, im Reussbett sind die restlichen alten Gleisstücke zu sehen). Die errichtete Hilfsbrücke wurde später demontiert, nachdem ein neuer Damm aufgeschüttet worden war, der Widerlager und Pfeiler zudeckt

53 Au-dessus de l'église de Gurtellen/Wiler (à l'arrière-plan), un pont de secours à quatre piliers a été construit après les pluies diluviennes (notre illustration montre, dans le lit de la Reuss, les restes des rails arrachés). Le pont de secours fut ensuite démonté, après que fut érigée une nouvelle digue qui cache la culée et les piliers

53 Dopo l'alluvione, a monte della chiesa di Gurtellen/Wiler (sullo sfondo) venne eretto un ponte ausiliario su quattro piloni (nell'immagine si scorgono, nell'alveo della Reuss, i resti dei vecchi binari). Più tardi, dopo la costruzione di un nuovo terrapieno, il ponte venne smontato e la sua spalla e i piloni ricoperti

53 Above the church of Gurtellen/Wiler (in the background) an emergency bridge with four intermediate piers was built after the disaster (see picture—the remains of the old track can be seen in the bed of the Reuss). This emergency bridge was later dismantled again after a new embankment had been constructed, its abutments and piers being covered by filling material