Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 14 (2001)

Artikel: Die Eisenbahn und die Rheinnot vom Herbst 1868 : Zerstörung und Wiederherstellung der Bahnlinie im Bezirk Werdenberg

Autor: Gabathuler, Hansjakob

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893045

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: 16.02.2026

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

Die Eisenbahn und die Rheinnot vom Herbst 1868

Zerstörungen und Wiederherstellung der Bahnlinie im Bezirk Werdenberg

Hansjakob Gabathuler, Buchs

Die Rheinüberschwemmungen vom 27. und 28. September sowie vom 4. Oktober 1868 zeichneten sich vor allem durch ihre enorme Ausdehnung und die Grösse ihrer Zerstörungen aus. Es erfolgten am Rhein an drei Stellen Wuhrbrüche in grossem Massstab: in Ragaz mit Zerstörungen bis Trübbach, in Sevelen, wodurch die Orte Burgerau, Buchs, Haag, Salez und Sennwald überschwemmt wurden, sowie in Montlingen mit Überflutungen bis Widnau, Balgach und Au.

Die Ausführungen über die Schäden der beiden aufeinander folgenden Rheinüberschwemmungen, die namentlich auch im Bezirk Werdenberg schlimmste Verheerungen anrichteten, sind den die Jahre 1868 und 1869 umfassenden Rechenschaftsberichten des Verwaltungsrates der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) entnommen. Sie sind insofern ein Zeitzeugnis sondergleichen, als sie eine genaue Bestandesaufnahme aller Schäden und der nötigen Reparaturarbeiten beinhalten, wobei sich das Hauptgewicht der Ausführungen verständlicherweise auf den Bahnbetrieb bezieht.[1]

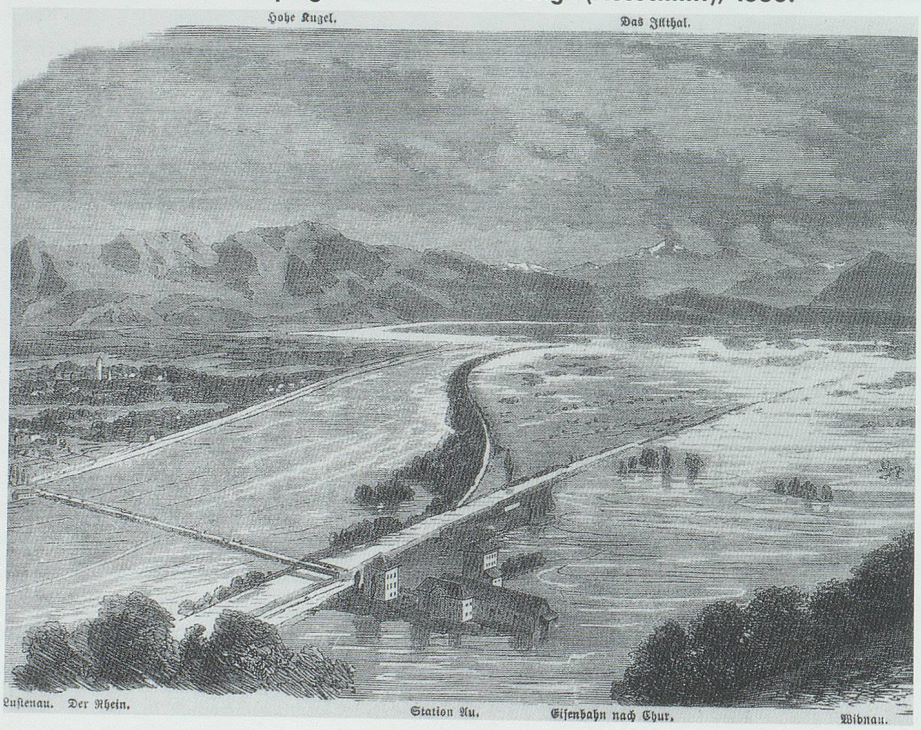
Depesche: «Rhein sehr gross»

«Am 28. September 1868, einige Minuten vor 6 Uhr Morgens, kam vom Stationsvorstand in Ragatz die Depesche: 'Rhein sehr gross, Zug musste nach Maienfeld zurückkehren.' Es war dieses die erste Nachricht vom Eintritt einer Katastrophe, die zu dieser vorgerückten Jahreszeit ebenso unerwartet eintrat, als sie in ihrem Verlaufe verderbenbringend für unser Unternehmen wurde. – Um 7 Uhr 30 Minuten kam der weitere Bericht von Buchs, dass das Wasser oberhalb und unterhalb der Station über die Linie laufe und den [Bahn-]Damm anzufressen drohe, nachdem der von Sargans aus extra arrangierte Zug 4 noch glücklich die Linie passiert hatte. – Um 1 Uhr kam die Nachricht von Rüthi, dass beim Schlauch, zwischen Saletz und Rüthi, die höchste Gefahr des Durchbruches vorhanden, aber Hülfsmannschaften auf den Beinen sei[en].

Der an diesem Tage von St.Gallen abgegangene Zug 1 konnte nur bis Saletz vordringen und musste dann zurückkehren; Zug 7 gelangte nur bis Rüthi und Zug 13 kam ebenfalls noch bis Rüthi, konnte dann aber andern Tags nicht weiter zurück als bis Heerbrugg, weil die Strecke zwischen Heerbrugg und Au unsicher geworden zu sein schien, und blieb daher eingeschlossen in Altstätten, was für die nachherigen Wiederherstellungsarbeiten von grossem Vortheil war.

Am sogenannten Schlauch bei Rüthi wurden die nöthigen Anordnungen für Abwehrung eines Durchbruches getroffen; aber weiter oben zeigten sich bald traurige Bilder der Zerstörung. Die ganze Ebene von Sennwald und Haag bis oberhalb Buchs war unter Wasser, die Bahn und die Strassen unzugänglich.»

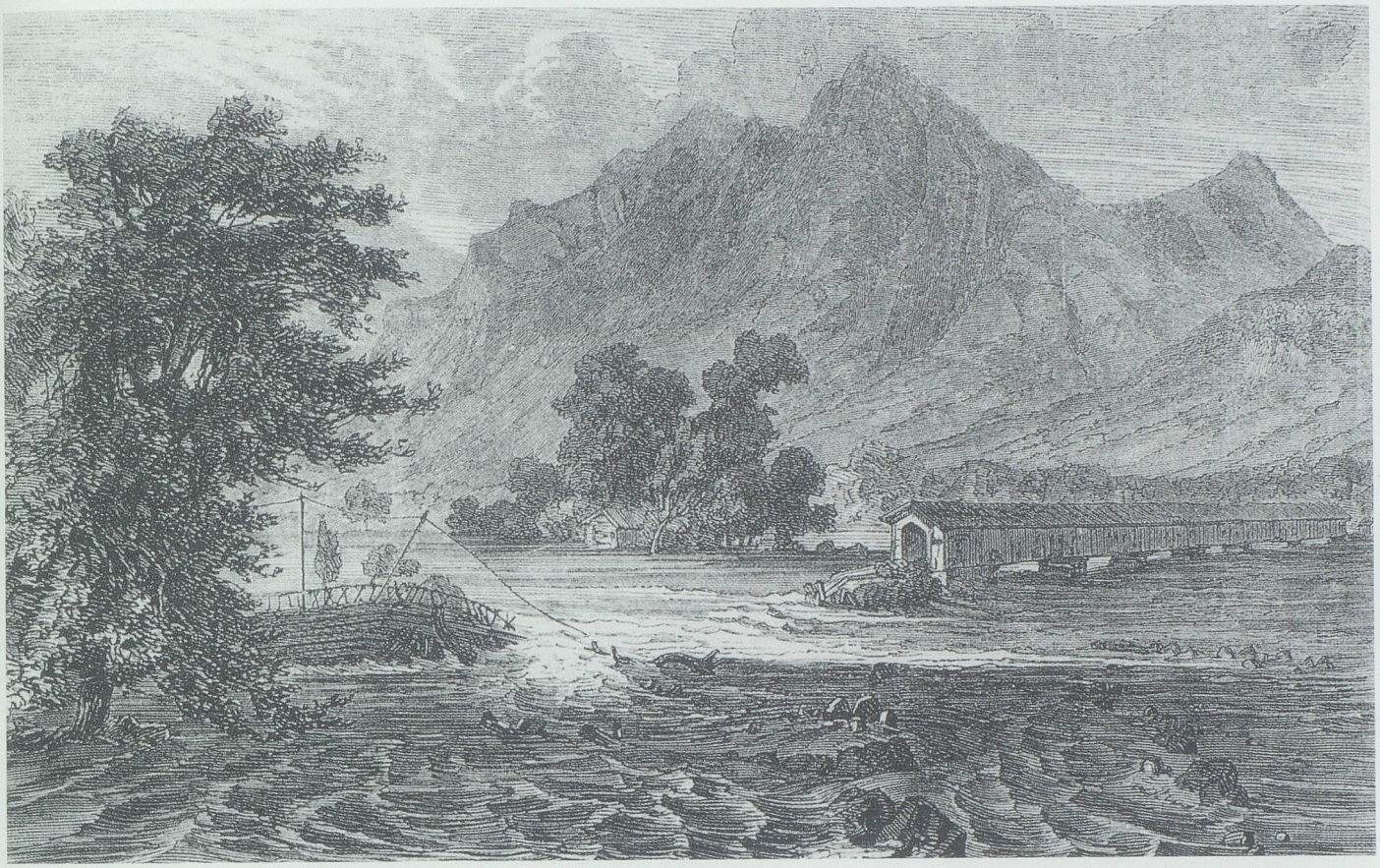
Das Überschwemmungsgebiet bei Au mit der grösstenteils überschwemmten Bahnlinie. Bild aus «Leipziger Illustrierte Zeitung» (Ausschnitt), 1868.



Bei Trübbach ein reissender Strom

«Bei Trübbach lief zwischen Bahn und Schollberg ein reissender Strom, der sich durch und über die Bahnbrücke und eine oberhalb derselben angebrachte Öffnung im Bahndamme wieder in's Rheinbett ergoss. Vom ersten Bahnwärterhäuschen an oberhalb Trübbach war die Bahn überfluthet und die ganze Saarebene ein See, auch die Strasse vom Schollberg gegen Sargans unter Wasser. Der Bahnhof Sargans war 14 Zoll hoch mit Wasser bedeckt und alles Material, Lokomotiven und Wagen, auf die Linie gegen Mels geflüchtet.

Beim Freihof zwischen Sargans und Ragatz war der Bahndamm auf etwa 130 Fuss Länge durchbrochen und Alles auf beiden Seiten unter Wasser. In Ragatz war die Auffüllung des Stationsplatzes an vielen Stellen angerissen, der Bahndamm zwi-



Schon beim ersten Hochwasser von 1868, jenem vom 27./28. September, wurde bei der Rheinbrücke von Ragaz der Bahndamm von den Fluten der Tamina weggespült; die Brücke selber blieb verschont. Bild aus «Leipziger Illustrierte Zeitung», 1868.

schen Station und Rheinbrücke grossen Theils mit sammt der soliden Strassenbrücke verschwunden, und es wälzte sich der grösste Theil des Rheinstromes durch die geöffnete Lücke in das Land hinein, das linksseitige Widerlager der Rheinbrücke und demzufolge diese selbst ernstlich bedrohend. – Um auf die andere Seite des Rheines zu kommen, musste die Tardisbrücke passirt werden. Dort fand sich ebenfalls ein grosser Dammbruch zwischen der Rheinbrücke und Maienfeld und viele kleinere Beschädigungen des Bahndammes. […]»

Schienen in der Luft hängend

«Zwischen 2 und 2½ Uhr in der Nacht auf den 29. September wurde der Bahndamm auch oberhalb Au an zwei Stellen unterbrochen.» Damit war mit Ausnahme der Strecke Heerbrugg bis zum Schlauch bei Rüthi die ganze Bahnlinie unter Wasser.[2] «Bei Burgerau konnte der Bahndamm wieder betreten werden und zeigte sich die Zerstörung in grösster Nähe: zerstörter Bahndamm, zerstörte Brücke, Schienen in der Luft hängend, der Rheinstrom durch die Lücke sich ergiessend. Von Burgerau bis Trübbach hatte die Bahn keine Schäden erlitten; an letzterem Orte waren sie unbedeutend und bereits wieder durch die Bahnwärter selbst in Ausbesserung. Die Linie Trübbach–Sargans war übrigens (29. September) noch nicht passirbar, weil noch streckenweise unter Wasser, nur der Bahnhof Sargans wieder trocken, aber tief mit Schlamm bedeckt.

Ungesäumt wurden alle Vorkehrungen für die schnellste Wiederherstellung der Bahn getroffen. Am 30. September, am 1. und 2., theilweise auch am 3. Oktober waren die Arbeiten im besten Gange; die kleineren Beschädigungen waren ausgebessert, und es blieb nur noch der grosse Durchbruch herzustellen. Die Linie Ragatz–Sargans war am 30. September Mittags schon wieder fahrbar, ebenso die Linie Sargans–Trübbach am 2. Oktober Vormittags. […] Die Lieferung von Holz und verarbeiteten Böcken in St.Gallen, Rorschach, Altstätten, Buchs, Uster für die provisorische Überbrückung der Dammbrüche war angeordnet und im Gange; ebenso Stein- und Füllmaterallieferungen von St.Margrethen, von Monstein, Balgach, Mels u.s.w. Das Alles berechtigte uns zu der Hoffnung, dass die Bahn in ganz kurzer Zeit wieder fahrbar gemacht sein werde.»

Verheerende zweite Überflutung

«Da begann am 2. Oktober das Wasser wieder zu steigen; am 3. in vermehrtem Masse, und es brauchte alle Mühe, um die wiederhergestellten Strecken zwischen Ragatz und Trübbach vor neuer Zerstörung zu sichern; vom 3. Abends an aber war alle Arbeit umsonst, das Wasser stieg immer rascher und eine zweite Überfluthung brach verheerend herein. In Ragatz war zu dem hohen Rheinstande noch grosse Noth wegen der Tamina. […] Der Bahnhof Sargans war wieder unter Wasser und zwar 2 Zoll höher, als bei der ersten Überschwemmung; er wurde in der Nacht vom 3./4. Oktober um 1 Uhr wieder geräumt.

1 Vgl. dazu MARKUS KAISER, *Hochwasser und Überschwemmungen am Alpenrhein.* – In: *Werdenberger Jahrbuch 1990.* Buchs 1989. S. 71ff.

2 Siehe hierzu den Beitrag «Jakob Wihler, der erste Bahnmeister auf der Rheintallinie» von Hansjakob Gabathuler in diesem Buch.

Bei Trübbach war die Gefahr viel grösser, als beim ersten Hochwasser, und nur den energischen Anstrengungen der Vorsteher und Bewohner der Gemeinde Wartau ist es zu danken gewesen, dass nicht auch die weite Ebene zwischen Trübbach und Sevelen der Gewalt des Wassers anheim fiel. Auch sonst allenthalben waren die Beschädigungen viel grösser, als beim ersten Hochwasser; vom linksseitigen Bahndamm bei der Rheinbrücke bei Ragatz blieben nur noch 40 Fuss stehen. Die Durchbrüche von Burgerau bis zum Schlauch wurden länger und tiefer ausgefressen und die oberhalb des letzteren Punktes gemachten Herstellungsarbeiten wieder zerstört.

Das Wasser erreichte bei Au eine um 15 Zoll grössere Höhe, und wiederum wurde dort versucht, zwei Öffnungen von je 80 Fuss in den Bahndamm unterhalb der Station zu machen, um den Abzug des Wassers zu fördern. Das Ziel wurde aber nicht erreicht, weil sich bereits Rückstauungen vom Bodensee her fühlbar zeigten, die den Abfluss des Wassers hemmten.[3] Am Abend des 4. Oktobers war also alle Arbeit einer vollen Woche wieder zerstört und der Umfang der Beschädigungen an Bahnkörper und Zubehören viel grösser und tiefgreifender geworden.»

Beschädigt, unterspült, weggerissen...

Eine umfassende Aufzählung der gesamten Zerstörungen am Bahneigentum ergibt für das Einzugsgebiet des Bezirks Werdenberg folgendes Bild:

«1. Der Bahnhof Sargans, namentlich Drehscheibe und Putzgrube, wurden stark verlettet, erlitten aber sonst keinen weiteren Schaden.

2. Zwischen Sargans und Trübbach war zuerst auf etwa 1000 Fuss Länge das Geleise bloss verlettet, dann auf etwa 1500 Fuss Länge nur das Kies streckenweise ausgespült und endlich auf beinahe 2000 Fuss Länge der Bahndamm theilweise weggerissen und das Geleise in den benachbarten Fehrbächlekanal geschwemmt und darin eingelettet. – Auch das linksseitige Widerlager der Bahnbrücke über den Saarkanal wurde stark unterfressen und Steine desselben weggerissen. – Auf dieser Strecke, wie sonst allenthalben, wo Durchbrüche erfolgten, zeigte es sich, dass sie vorzugsweise da stattfanden, wo alte Gräben und Bachrunsen den Bahnkörper durchschnitten haben.

3. Bei Trübbach wurde die Bahn direkt nicht beschädigt, dagegen die Korrektionsarbeiten für den Trübbach- und Saarauslauf von der Bahnbrücke bis in den Rhein zerstört.

Überschwemmung durch die Tamina bei Ragaz. Bild aus «Leipziger Illustrierte Zeitung», 1868.

4. Bei zwei Wegübergängen oberhalb Burgerau sind die beidseitigen Durchlässe und die Überfahrten selbst zerstört worden.
5. Bei der obern Überfahrt in Burgerau ist die rechtsseitige Anfahrt mit Durchlass weggerissen worden.
6. Der Bahndamm in Burgerau war auf 348 Fuss Länge und bis auf 20 Fuss Wassertiefe total weggerissen samt der Giessenbachbrücke, ferner der linksseitige Parallelweg mit Brücke, die untere Überfahrt sammt Durchlässen und noch eine Strassenbrücke über den Giessenbach.
7. Bei der Räfiser Überfahrt war die Anfahrt auf der äusseren Seite sammt dem Durchlass zerstört und der Bahndamm auf 76 Fuss Länge angefressen.
8. Bei der Kreuzgassüberfahrt hat das Gleiche stattgefunden und war auch die linksseitige Anfahrt mit dem Durchlass stark beschädigt, der Bahndamm auf 76 Fuss Länge angefressen.
9. Oberhalb der Station Buchs waren drei getrennte Dammbrüche von zusammen 688 Fuss Länge, mit Wassertiefen bis auf 10 Fuss; auch die Bahnbrücke für den Mühlegiessen wurde total zerstört; die Blechbrücke blieb jedoch an den Schienen hängen und wurde nicht weggeschwemmt.
10. Von der Strassenüberfahrt oberhalb der Station Buchs wurde die äussere Anfahrt zerstört und der Durchlass stark beschädigt.
11. Die Parallelwege von Burgerau bis zum Ochsensand sind theils ganz zerstört, theils ausgefressen oder überlettet und die dazu gehörigen Durchlässe stark beschädigt worden.
12. 312 Fuss unterhalb der Station Buchs war der erste Durchbruch von 443 Fuss Länge bis zum Strassenübergang, der auch theilweise zerstört wurde.
13. 647 Fuss von obigem Durchbruch entfernt begann ein neuer von 326 Fuss Länge. Bei beiden war fortwährend heftige Strömung und Wassertiefe über 4 Fuss.»

... eingelettet, zerstört und weggeschwemmt

«14. Das linksseitige Widerlager der Bahnbrücke über den Buchsergiessen im Ochsensand wurde an der untern Ecke und bis in die Mitte des Geleises bis auf 22 Fuss Tiefe total unterfressen und die Spundwand in der Sohle weggerissen, auch der Bahndamm hinter der Brücke auf 10 Fuss Länge ganz weggespült. Der Bahndamm zwischen der Brücke und der Staatsstrasse wurde an zwei weitern Stellen je auf 30 Fuss Länge und 6 resp. 4 Fuss Tiefe weggespült und ebenso das Kies auf weitere 50 Fuss Länge.
15. Von der Staatsstrasse bis zur Grabserbachbrücke ist der Bahndamm unbeschädigt geblieben, an letzterer nur ein Böschungskegel angerissen worden.
16. Von der Grabserbachbrücke an abwärts auf 2230 Fuss Länge war der Bahndamm fast ganz ausgespült und theilweise zerstört, Schienen und Schwellen lagen, meistens umgewendet, im Bahngraben auf der Rheinseite der Bahn und waren stark eingelettet. Merkwürdig stark zeigte sich hier und auch an andern Punkten die Widerstandsfähigkeit der Rasenverkleidungen, die jene von Steinpflasterungen bei weitem übertraf. Diese Strecke konnte erst am 10. Oktober begangen werden.
17. Die Parallelwege im Gebiete von Grabs sind stark eingelettet und die Wegbrücken weggeschwemmt, ebenso ist die Überfahrt auf das Gebiet von Gams zerstört worden.
18. Die Station Haag war auf Schienenhöhe eingelettet, sonst hier kein Schaden.
19. Unmittelbar unterhalb der Station Haag wurde der Bahndamm auf 500 Fuss Länge 1–2 Fuss tief ausgespült.
20. In der obern Rossmaad ist der Bahndamm auf 1200 Fuss Länge 3–4 Fuss tief, in der untern Rossmaad auf 400 Fuss Länge 2–3 Fuss tief ausgefressen worden. Das Geleise lag in dem Bahngraben bergwärts der Bahn.
21. In Saletz, ob dem Bahnwärterhäuschen Nr. 131, wurde der Bahndamm auf 800 Fuss Länge 2–4 Fuss tief weggerissen und das Geleise 10–20 Fuss seitwärts gegen den Rhein hin geschoben.
22. Vom Staatsstrassenübergang bis zur Station Saletz ist der Bahndamm auf 160 Fuss Länge und im Mittel 2,5 Fuss tief weggerissen worden. Die Station Saletz war 5 Zoll unter Wasser und das Nebengeleise unterspült.
23. Unterhalb der Station Saletz, beim sog. Fröschenmaad, war der Bahndamm 220 Fuss lang weggerissen und auf 160 Fuss Länge ausgespült.
24. Vom Saletzer Wald abwärts auf 4000 Fuss Länge bis im Nollen war der Bahndamm auf 1–3 Fuss Tiefe ausgefressen, und unterhalb der Schlauchbrücke auf 250 Fuss Länge 5 Fuss tief weggerissen; die Schlauchbrücke hatte nicht gelitten [...].»[4]
In dieser Aufstellung über die Zerstörungen, die im Rechenschaftsbericht insgesamt 38 Ziffern umfasst, sind kleinere Beschädigungen wie das Unterspülen einzelner Schwellen und Schienenstränge, aber auch solche an den Böschungen, wie sie in Massen vorgekommen sind, nicht aufgeführt.

Wiederherstellungsarbeiten – Burgerauer widersetzen sich

Da wegen des hohen Wasserstandes noch am 5. Oktober kaum mit den Instandstellungsarbeiten begonnen werden konnte, wurde die Zufuhr von Steinen, Stauden und Holz für Faschinen namentlich in den Stationen Mels und Trübbach auf das Energischste betrieben. «Wir können es nicht unterlassen, des raschen Entgegenkommens der Ortsverwaltungen von Mels, Sargans und Wartau anerkennend zu erwähnen, von denen die erstern schleunigst ihre Staudenwaldungen zur Disposition stellten und die letztere die Steinbrüche am Schollberg eröffnet hatte. [...]
Am 10. Oktober Nachmittags ging der erste, mit Stauden, Holz und Steinen belastete Materialzug nach Burgerau, wo mit der Schliessung des Dammbruches begonnen werden sollte. Die Bewohner Burgeraus widersetzten sich aber der Inangriffnahme der Arbeiten, da sie aus der Schliessung des Bahndammes beim damaligen noch hohen Wasserstand Schaden für ihre Häuser befürchteten. In Folge der von uns nachgesuchten Intervention des Bezirksammanns von Werdenberg und der Belehrung desselben konnte dann aber am Montag, den 12. Oktober, mit den Arbeiten ohne weitere Störung begonnen werden.
Am 12. Oktober wurde auch die Strecke vom Schlauch bis Saletz wieder fahrbar und damit die Möglichkeit gegeben, die in Altstätten eingesperrte Maschine für Materialzüge auf der Strecke gegen Haag zu benutzen. [...] Am 15. Oktober war der Dammbruch bei Burgerau in der Weise provisorisch überbrückt, dass belastete Rollwagen passiren und Material zu den Dammbrüchen oberhalb der Station Buchs bringen konnten, was um so nothwendiger war, als die Gemeindebehörden von Buchs mit der Herstellung der Stationsstrasse[5] sehr im Rückstande waren. Noch am 14. war letztere für Fuhrwerke nicht zu passiren und also jede Materialzufuhr von dieser Seite her unmöglich.

3 Siehe Anm. 2 oben.

4 Die Nummerierung der einzelnen Schäden folgt hier nicht genau den im zitierten Bericht aufgeführten 38 Ziffern.

5 Bei dieser Stationsstrasse handelt es sich um die nachmalige Buchser Bahnhofstrasse.

Der Eisenbahndammbruch (rechts) bei Räfis-Burgerau vom 4. Oktober 1868. Bild aus «Leipziger Illustrierte Zeitung», 1868.

Am 17. Oktober passirte die Lokomotive zum ersten Male wieder die Strecke Saletz–Haag, während noch am 20. Oktober die Staatsstrasse von Buchs nach Haag nicht fahrbar war. – Am 22. Oktober, nach Vollendung der schwierigen provisorischen Überbrückung des Giessens bei Burgerau und des Schlusses der Dammbrüche unmittelbar oberhalb der Station Buchs, konnte die Lokomotive wieder bis zu dieser gelangen. Bis zum 25. Oktober war auch die Strecke von Haag aufwärts bis zum Ochsensand wieder fahrbar, ebenso die Brücke über den Buchsergiessen provisorisch unterbaut; es blieben also nur noch die zwei Dammbrüche unterhalb der Station Buchs, deren Verbauung um so leichter schien, als nunmehr von beiden Seiten Materialzüge daraufhin dirigirt werden konnten. – Leider schien diese Hoffnung zu nichte werden zu wollen, denn am 26. Oktober, bei strömendem Regen, stieg plötzlich das Wasser in diesen zwei Brüchen. Bei der starken Geschwindigkeit derselben wurden die bereits gestellten Böcke unterspült und es schien für einmal die Arbeit zu misslingen. Mit doppelter Anstrengung und Steinezufuhr wurde die Gefahr glücklicherweise noch abgewendet und am 27. Oktober Mittags 12 Uhr konnte endlich die Lokomotive von Haag her wieder nach Buchs einfahren und es war somit die durchgehende Verbindung wieder hergestellt.»

Enormer Materialverbrauch ...

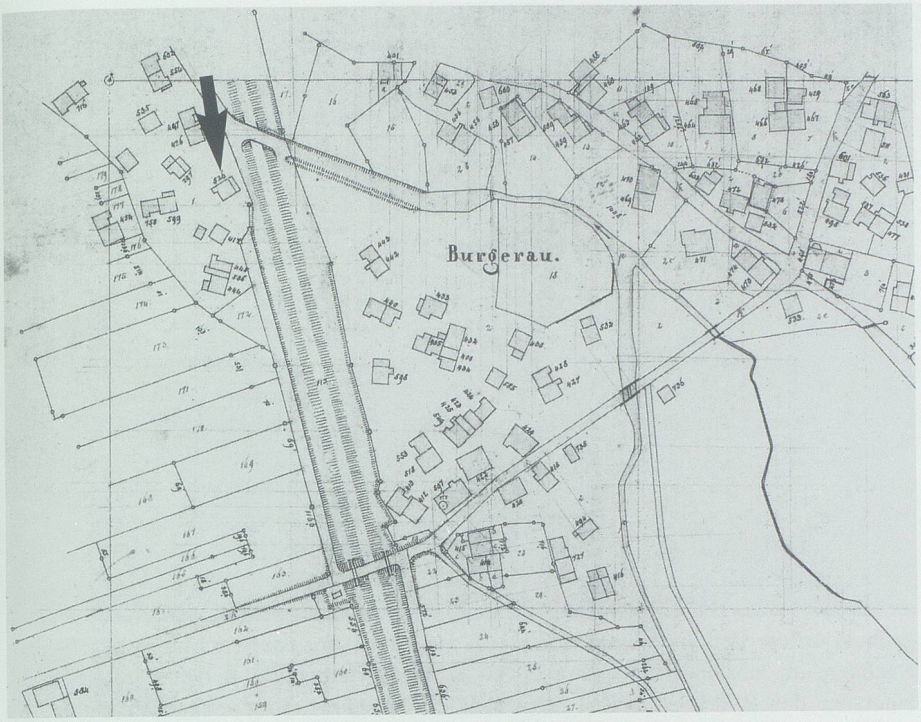
Rund einen Monat nach dem Auftreten der ersten Hochwasser am 27. September beziehungsweise drei Wochen nach dem Anfang der Wiederherstellungsarbeiten war die ganze Rheintallinie wieder in fahrbaren Zustand gebracht. «Das vorzügliche Resultat war dank der umsichtigen Leitung und den zweckmässigen Anordnungen des Bahningenieurs, der Tätigkeit und dem Eifer aller bei den Wiederherstellungsarbeiten beteiligten Beamten und Angestellten, die die ihnen zugeteilten Aufgaben und Arbeiten gewissenhaft ausführten, zu stande gekommen. Mit Ausnahme der Verunglückung eines Arbeiters, der, wahrscheinlich vom Schlaf übermannt, von einem Materialtransportwagen heruntergefallen war, in der Folge vom Zuge überrollt und augenblicklich getötet wurde, [sind die Arbeiten] ohne Unfall ausgeführt worden.

Für die Wiederherstellungsarbeiten wurden insgesamt folgende Quantitäten an Materialien verbraucht: «Steine circa 125 000 Kubikfuss; Holz für Nothbrücken circa 97 000 laufende Fuss Tannenholz; circa 28 600 Kubikfuss Föhrenholz; Dielen circa 10 500 Quadratfuss; eichene Keile circa 3100 Stücke; Eisenklammern circa 5000 Stücke; Füllmaterial und Kies circa 2000 Schachtruthen[6], wozu noch die in Regie ausgeführten Materialabgrabungen hinzukommen. Von Faschinenholz wurden mindestens 70 Eisenbahnwagenladungen verwendet.»

Die bis zum 31. Dezember des Jahres 1868 für die Wiederherstellungsarbeiten getätigten Ausgaben betrugen 152 237 Franken und 24 Rappen. Für die gänzliche Wiederherstellung der Bahn und der anderweitigen Bauobjekte, deren Unterhalt ebenfalls der Gesellschaft oblag, blieben nach möglichst genau erstelltem Voranschlag noch rund weitere 100 000 Franken zu verausgaben, so dass die Gesamtkosten die Summe von etwa 250 000 Franken betrugen. Allerdings war diese Summe bedeutend kleiner, als anfänglich und angesichts der grossen Verwüstungen, die die Rheintallinie erlitten hatte, angenommen worden war.

... und sehr strenge Vorschriften

Die Zirkulation der Züge musste begreiflicherweise nach dem jeweiligen Zustand der Linie beziehungsweise nach dem Stand der Reparaturarbeiten angeordnet werden. Dieser Umstand hatte immer wieder auch Fahrplanwechsel zur Folge. Die Strecken Sargans–Chur und Rorschach–Haag konnten bereits Mitte Oktober eingeschränkt wieder in Betrieb genommen werden. Am 25. Oktober wurde der Streckenteil von Sargans bis Buchs mit zwei täglichen Zügen in jeder Richtung in Betrieb gesetzt.



Der Ausschnitt aus dem Rheinkataster (1855–1860) zeigt den Bereich, wo der Bahndamm am 4. Oktober 1868 auf einer Länge von 348 Fuss (gut 100 m) weggerissen wurde. Beim mit Pfeil markierten Gebäude handelt es sich um das in der Illustration aus der «Leipziger Illustrierten Zeitung» dargestellte zerstörte Gebäude (siehe Abbildung links).

Die am 28. Oktober vollendete Wiederfahrbarmachung der letzten Strecke Haag–Buchs ermöglichte am 29. Oktober endlich die Inbetriebsetzung der gesamten Rheintallinie. «Die Auffüllung der mit Holzböcken überbrückten Dammbrüche und die Einkiesung des Oberbaues war theils damals schon so weit vorgeschritten, theils rückten die betreffenden Arbeiten so rasch voran, dass die anfänglich in Aussicht genommene Beschränkung des Betriebes der Rheinlinie während des ganzen Winters, um sie für die Materialtransporte möglichst offen zu halten, sich bald als ganz unnöthig herausstellte. […]
Zur Sicherung der Züge sind dem Personal besondere, sehr strenge Vorschriften für die Befahrung und Beaufsichtigung der reparirten Stellen, namentlich der provisorischen Holzbrücken, ertheilt worden. Der Dienst ist dann auch, trotz des mangelhaften Zustandes der Bahn, der häufigen Änderung der Fahrpläne und des fortwährenden Circulirens von Materialzügen, ohne irgend welchen Unfall vollzogen worden. – Für zweckmässige Postomnibus- und Camionageverbindungen der jeweiligen Endstationen unter sich oder zwischen diesen und den auf den unterbrochenen Bahnstrecken liegenden Ortschaften wurde thunlichst gesorgt und sind überhaupt alle für möglichste Erleichterung und Förderung des Personen- und Güterverkehrs zweckmässigen Anordnungen getroffen worden und zwar mit bestem Erfolge.»

Ausserordentliche Arbeiten und besondere Leistungen

Die Behebung der durch die Katastrophe von 1868 hervorgerufenen Schäden konnte verständlicherweise bis zum Ende des verhängnisvollen Jahres nicht abgeschlossen werden. So werden denn auch im Rechenschaftsbericht der VSB für das Jahr 1869 folgende ausserordentliche Arbeiten aufgelistet: Reparatur der Bahnbrücke über den alten Saarkanal zwischen Sargans und Trübbach; Ausbessern der Pflästerungen und Mauern am Trüebbachkanal; Wiederherstellung des Trüebbach- und Saarauslaufes in den Rhein; Neubau und Reparatur der Wegüberfahrtsbrücken in der Gemeinde Buchs; Neubau der Giessenbach-Bahnbrücke in Burgerau; Herstellung der Parallelwege in der Gemeinde Buchs; Ausschöpfen des Giessens bei der Station Buchs; Neubau eines Widerlagers der Giessenbachbrücke im Ochsensand; Erhöhung und Verbreiterung der Binnenquerdämme im Schlauch und beim Schloss Platten; Ausbessern, Nachkrampen und Einkiesen der Geleise auf den beschädigten Strecken; Auffüllen, Planieren, Ansäen und Bepflanzen der Böschungen sowie die Wiederherstellung der zerstörten Einfriedungen und Barrieren.
Obgleich die VSB durch die Rheinüberschwemmungen selbst schwer betroffen worden waren, konnten die Exponenten der Gesellschaft ihre «Hilfe und Mitwirkung für die Unterstützung der wasserbeschädigten Bevölkerung nicht versagen. Sofort nach Eintreten der Katastrophe wurde deshalb der Freitransport aller für die Wasserbeschädigten bestimmten Gegenstände angeordnet. Bis Ende 1868 sind in solcher Weise nicht weniger als 58 206 Zentner, die zu den tarifmässigen Taxen eine Einnahme von Fr. 15 288 ergeben hätten, transportirt worden.»
Als dann später das Asyl in St.Gallen «für die Aufnahme von Kindern ganz armer Wasserbeschädigten während des Winters» eröffnet wurde, nahm die Gesellschaft keinen Anstand, sowohl diesen Kindern als auch «den sie abholenden Mitgliedern des Hülfskomites des St.Gallischen Einwohnervereins, Freifahrt zu bewilligen und ebenso solchen Kindern, welche an andern Orten Aufnahme gefunden haben». Bis Ende des Schicksalsjahres wurden insgesamt 115 Kinder unentgeltlich befördert, unter andern 93 Kinder von verschiedenen Stationen im Rheintal nach St.Gallen, fünf Kinder von Salez und Haag nach Rüti im Kanton Zürich, 12 weitere von Salez nach Dietikon und eines von Haag nach Rapperswil.
Mit dem «lebhaften Wunsche», dass in Zukunft sowohl das Unternehmen VSB als auch das ganze Land selber «von so verhängnissvollen Ereignissen, wie die Rheinüberschwemmungen des vergangenen Herbstes waren, verschont bleiben mögen», schliesst der aufschlussreiche Rechenschaftsbericht über das ereignisreiche Betriebsjahr 1868 der Vereinigten Schweizerbahnen.

6 Eine «Schachtruthe» entspricht ca. 2,7 m^3 (siehe auch Anm. 4 im Beitrag «Jakob Wihler, der erste Bahnmeister auf der Rheintallinie» in diesem Buch).

Quellen

Bericht über die Rheinüberschwemmungen im Herbst 1868. – In: *12. Rechenschaftsbericht der V.S.B., umfassend das Jahr 1868.* St.Gallen 1869. S. 36–44.

13. Rechenschaftsbericht der V.S.B., umfassend das Jahr 1869. St.Gallen 1870. S. 30.