Die Samedner Binnenkanalbrücke blickt auf eine interessante Geschichte zurück. Ihre Tage sind nun aber gezählt – bald schon soll sie durch einen Neubau ersetzt werden.

Foto: Christoph Benz

Aus dem bewegten Leben einer unscheinbaren Brücke

von Guido Ratti, Christoph Roner und Christoph Benz

Wer mit dem Zug von Samedan Richtung Pontresina fährt, der passiert unmittelbar nach dem Bahnhof nacheinander zwei alte Eisenbrücken: Zuerst jene über den Inn, anschliessend jene über die Kantonsstrasse. Zwei scheinbar genau gleiche Brücken, könnte man meinen. Doch das täuscht. Während erstere bereits mit dem Bau dieser Bahnlinie anno 1907 errichtet wurde, stiess letztere erst 19 Jahre später dazu. Und trotzdem ist sie ein gutes Stück älter. Bevor sie nämlich im Oberengadin montiert wurde, donnerten schwere Güter- und internationale Expresszüge über das unscheinbare Bauwerk.

93 Jahre schon überspannt die eiserne Binnenkanalbrücke – so wird sie offiziell genannt – den breiten Einschnitt mit der untendurch führenden Kantonsstrasse, als hätte sie schon immer dort gestanden. Bei der Eröffnung der Strecke von Samedan nach Pontresina vor 112 Jahren gab es an dieser Stelle jedoch nur einen kleinen Durchlass, welcher unter dem Bahndamm hindurchführte, also noch keine Brücke. Diese war zwar bei der Eröffnung der Pontresiner Linie bereits ein Vierteljahrhundert alt, stand damals aber noch zwischen Altdorf und Erstfeld im Kanton Uri an der 1882 eröffneten Gotthardbahn. Ja, Sie haben richtig gelesen: Die heutige Samedner Binnenkanalbrücke war vor ihrem Umzug zur RhB bei der früher wie heute wohl wichtigsten internationalen Transitachse durch die Schweizer Alpen in Betrieb.

Vom Urner- ins Bündnerland

1923 konnte die RhB diese ehemalige Gotthardbahnbrücke von den SBB abkaufen, da sie dem gestiegenen Verkehr nicht mehr gewachsen war und daher durch eine stärkere Neukonstruktion ersetzt werden musste. Rund 13‘500 Franken bezahlte die RhB für diese Occasionsbrücke, welche als Plessurbrücke in Chur zum Einbau hätte gelangen sollen. Soweit kam es aber nicht. Wegen einem zwischenzeitlich aufgegleisten Umbauprojekt für den Bahnhof Chur wurde die neue alte Eisenkonstruktion überflüssig, noch bevor je ein RhB-Zug darüber gerollt war. Was sollte nun damit geschehen? Klar – weiterverkaufen. Und so hielt die RhB Augen und Ohren offen – und fand prompt einen potentiellen Käufer. «Wie uns mitgeteilt worden ist, soll die Strassenbrücke über die Landquart in Dalvazza dem Autoverkehr nicht mehr genügen, sodass der Ersatz dieser alten Holzkonstruktion durch eine Eisenkonstruktion vorgesehen werden müsse. Wir erlauben uns deshalb Sie darauf aufmerksam zu machen, dass wir in Landquart eine eiserne Brücke von 25 m Spannweite und 4,50 m Breite lagern, die wir Ihnen zum Preise von Fr. 8000.- abtreten würden», schrieb der RhB-Oberingenieur Bernasconi im Herbst 1926 an das kantonale Bauamt Graubünden. Gleichzeitig bekundete die Gemeinde St. Moritz Interesse an der ehemaligen Gotthardbahnbrücke, welche sie für eine Strassenverbindung zur neuen Olympiaschanze benötigt hätte. Es kam letztendlich aber keiner der beiden Verkäufe zustande. Ausser Spesen nichts gewesen.

Hochwasser zum Ersten

Zum Glück, denn kurz darauf war die RhB doch noch froh um die ehemalige Gotthardbahnbrücke. Vorausgegangen

war ein verheerendes Unwetter. Am 24. und 25. September 1927 gingen über dem ganzen Kanton Graubünden andauernde Regenfälle nieder, Bäche und Flüsse schwollen bedrohlich an. So auch im Oberengadin, wo der Flazbach bei der Einmündung in den Inn zwischen Celerina und Samedan über die Ufer trat und als Folge davon den linksseitigen Damm des Inns dermassen schwächte, dass dieser auf einer Länge von 66 Metern brach und im Gebiet Ariefa Teile des Dorfes Samedan überschwemmte. Doch damit nicht genug: Die enormen Wassermassen frassen eine weitere Lücke in den Damm, worauf die Champagna-Ebene an der rechten Seite des Inns ebenfalls geflutet wurde. Dabei zerstörte das Hochwasser die Strasse nach Pontresina und frass eine fast 40 Meter breite Lücke in den Bahndamm.

Die RhB setzte alles daran, die unterbrochene Pontresiner Linie schnellstmöglich wieder herzurichten. Innerhalb einer Woche wurde über die vom Inn in den Bahndamm gefressene Lücke eine provisorische Notbrücke gebaut, so dass bereits am 3. Oktober 1927 die Züge wieder verkehren konnten.

«Sehr schöne Leistung»

Um bei einem künftigen Hochwasser solch massive Schäden an der Bahninfrastruktur zu verhindern, entschieden die Verantwortlichen der RhB zusammen mit der Gemeinde Samedan, den Bahndamm nicht wieder aufzubauen und an dieser Stelle stattdessen eine Flutlücke zu belassen. Hier kam die ehemalige Gotthardbahnbrücke ins Spiel, welche diese neue Flutlücke überbrücken sollte.

Unter Mitwirkung eines in Zürich ansässigen Eisenbauunternehmens wurden rekordverdächtig schnell die neuen Widerlager gemauert, die in Einzelteile zerlegte SBB-Brücke von Landquart nach Samedan transportiert und dort neben der provisorischen Notbrücke zusammengenietet. Die ganze Sache pressierte, wollte die RhB doch unbedingt noch vor Wintereinbruch die Arbeiten abschliessen, der Zeitdruck war gross. Trotzdem lief alles nach Plan, und bald schon erreichte ein Telegramm mit der ersehnten Botschaft die Direktion in Chur: «Freitag den 4. November wird die neue Brücke bei km. 98[130] eingesetzt», teilte der für dieses Projekt verantwortliche Sektionsingenieur Zemp mit, worauf der sichtlich zufriedene RhB-Direktor Bener höchst persönlich antwortete: «In 1 Monat eine 28 m weite eiserne Brücke erstellt!! Sehr schöne Leistung!! die hierdurch gebührend verdankt sei».

Die neue Samedner Binnenkanalbrücke – benannt nach dem untendurch fliessenden Kanal – sollte nun ein für alle Mal Beschädigungen der Bahninfrastruktur durch den über die Ufer tretenden Inn verhindern können, dachte man sich bei der RhB. Doch die Natur war stärker.

Hochwasser zum Zweiten

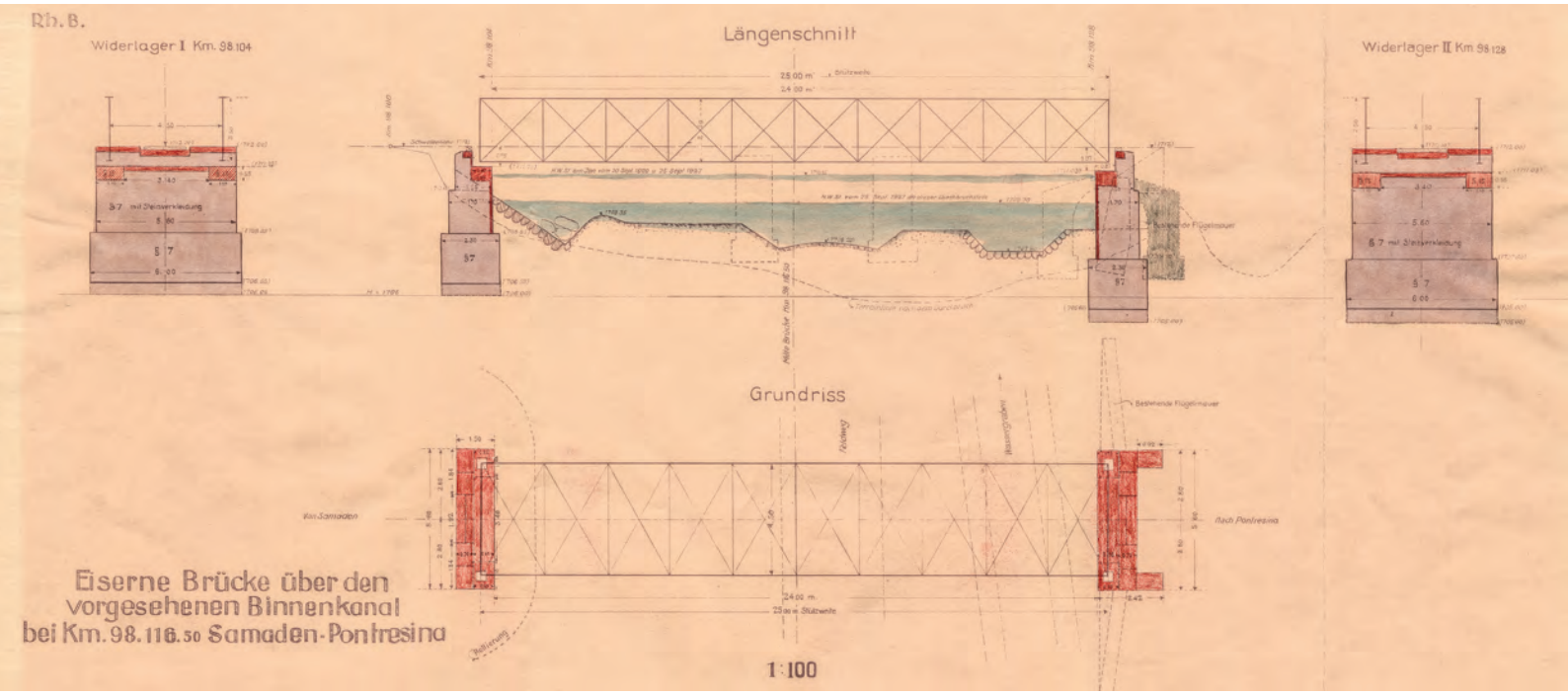
In der Nacht vom 7. auf den 8. August 1951 begann es im Oberengadin wiedermal wie aus Kübeln zu schütten, und weil es auch am Tag nicht aufhören wollte, kam es, wie es kommen musste: Der ansonsten friedliche Inn wurde zu einer nicht mehr kontrollierbaren, zerstörerischen Flut. Fast wie schon 1927 rissen die Wassermassen dort, wo der Flazbach in

Beim verheerenden Hochwasser von 1927 riss der über die Ufer getretene Inn bei Samedan eine beinahe 40 Meter breite Lücke in den Bahndamm (oberes Bild). Die RhB errichtete daraufhin eine Notbrücke, um den Bahnverkehr zwischen Samedan und Pontresina rasch möglichst wieder aufnehmen zu können (mittleres und unteres Bild).

Archiv RhB (3)

Die frisch gestrichene Samedner Binnenkanalbrücke auf einer Fotografie von 1954.

Archiv RhB



Projektzeichnung der Binnenkanalbrücke. Man beachte die Hochwasserstände von 1920 und 1927.

Archiv RhB

den Inn mündete, links und rechts drei grosse Lücken in den Damm, überfluteten das Samedner Quartier Ariefa und den Golfplatz und wälzten sich durch die Flutlücke unter der Binnenkanalbrücke durch. Es schien anfänglich zwar, als würde diese nun ihren eigentlichen Zweck erfüllen. Am 9. August jedoch hatte das Hochwasser das Widerlager Seite Pontresina dermassen stark unterspült, dass dieses einstürzte und die Brücke einseitig mit in die Tiefe riss. Zu allem Übel frass sich die Flut dann noch durch rund 40 Meter Bahndamm. Ein Déjà-vu – einmal mehr hatte die Natur gezeigt, dass sie sich nicht so einfach in die Schranken weisen lässt.

«Mit den Instandstellungsarbeiten konnte erst begonnen werden, nachdem die aufgebotenen Sappeure und Pontoniere die Dammlücken geschlossen und das Wasser abgeleitet hatten, was zwei Wochen beanspruchte», beschrieb der damalige RhB-Oberingenieur Hans Conrad die Reparaturarbeiten in einem zeitgenössischen Bericht. «Die Hebung der Brücke und ihre Abstellung auf Schwellenstapel beanspruchten fünf Tage. Anschliessend folgte der Abbruch des gekippten Widerlagers. 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.» Kleines Detail am Rande: Während der Zeit der Reparatur erfolgten die Materialtransporte von Pontresina her mit Triebwagen der Berninabahn, wozu man die Fahrleitung bis zur Schadstelle vorübergehend mit 1000 Volt Gleichstrom (anstelle 11'000 Volt Wechselstrom) speiste.

Ablösung naht

Die Verstärkung des Brückenfundaments zeigte Wirkung, denn auch wenn der Inn in den darauffolgenden Jahren noch das eine oder andere Mal über die Ufer trat, wurden weder Brücke noch

Bahndamm mehr beschädigt. Seit dem Bau der Umfahrung von Samedan anno 1973 führt die Kantonsstrasse unter der ehemaligen Gotthardbahnbrücke durch.

Mit der Realisierung des Projekts «Hochwasserschutz Samedan 2002-2006» verlor sie ihre eigentliche Aufgabe als Flutbrücke, da mit der weiträumigen Verlegung des Flazbachs auf die andere Talseite die Hochwassergefahr für das Dorf Samedan endgültig beseitigt werden konnte.

Der Zahn der Zeit nagt unaufhaltsam an der Brücke und den Fundamenten, beide sind in einem schlechten Zustand. Man bedenke: Die eigentliche Eisenkonstruktion ist mittlerweile fast 140 Jahre alt! Ihre Tage sind nun gezählt: In den kommenden zwei Jahren wird die Binnenkanalbrücke zusammen mit der Innbrücke bei Samedan und der Flazbrücke bei Punt Muragl durch Neubauten ersetzt, die alten Brücken werden verschrottet. Damit geht ein wenig beachtetes Kapitel in der Geschichte der RhB – und letztendlich auch der Gotthardbahn – definitiv zu Ende.

Im August 1951 brach der Inn wiederum aus seinem Bett aus und frass erneut eine Lücke in den Bahndamm, worauf die Binnenkanalbrücke einstürzte.

Archiv RhB (3)

Die Reparaturarbeiten dauerten fast zwei Monate. Während dieser Zeit versorgten Triebwagen der Berninabahn von Pontresina her die Baustelle.

Sammlung Gian Brüngger (2)

Seit 1973 führt die damals neu gebaute Umfahrungsstrasse von Samedan unter der Binnenkanalbrücke durch.

Foto: Christoph Benz

Schächenbach- oder Stille Reuss-Brücke?

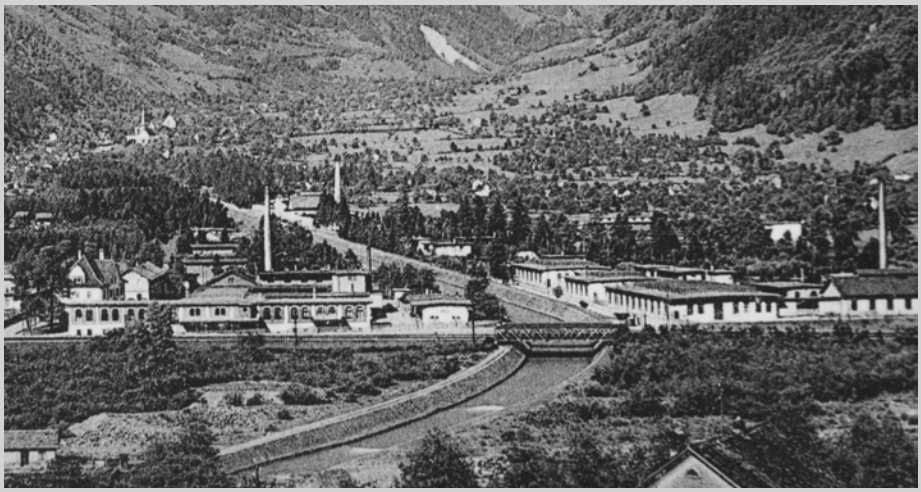
Wie eingangs erwähnt, stammt die Samedner Binnenkanalbrücke ursprünglich von der Gotthardbahn. Es war die zweite Brücke, welche die RhB den SBB abkaufte. Bereits 1921 kam eine erste Gotthardbahnbrücke ins Bündnerland; sie wurde als Ersatz der alten Taschinasbachbrücke bei Grüsch aufgebaut.

Laut verschiedenen Akten im RhB-Archiv soll es sich bei den zwei Occasionsbrücken um die Schächenbachbrücke und die Stille Reuss-Brücke – beide befanden sich zwischen Altdorf und Erstfeld – gehandelt haben. Beide Eisenkonstruktionen wiesen die genau gleichen Dimensionen auf.

Nun gibt es jedoch Widersprüche, welche der beiden Brücken wo montiert wurde. So steht etwa in einem 1921 verfassten Brief von der RhB an das Eisenbahndepartement in Bern: «Als neue Taschinasbachbrücke haben wir die bisherige Schächenbachbrücke der Gotthardlinie erworben». So weit so gut. In einem anderen Brief von 1927 – adressiert ebenfalls an das Eisenbahndepartement – beschreibt die RhB das Projekt der neu einzubauenden Flutbrücke bei Samedan mit folgenden Worten: «Hierfür verwenden wir die schon im Jahre 1923 von den S.B.B. erworbene Eisenkonstruktion der zweiten Öffnung der Schächenbachbrücke bei Altdorf. Eine Brücke ganz gleicher Konstruktion, ebenfalls von der Gotthardlinie (Stille Reuss), haben wir im Jahre 1921 für die damalige neue Überbrückung des Taschinesbaches in Grüsch verwendet.» Um die Verwirrung komplett zu machen, zitieren wir an dieser Stelle noch einen Auszug aus dem 40. Geschäftsbericht der RhB von 1927. Hier steht zu den Hochwasserschäden in Samedan:

«Definitiv haben wir an dieser Stelle die 24 m weite, im Jahre 1923 von den S.B.B. erworbene, alte Brücke über die stille Reuss eingebaut.»

Trotz intensiven Archivrecherchen und Beizug eines Gotthardbahn-Kenners konnten wir das Rätsel bisher nicht abschliessend lösen. Es darf aber angenommen werden, dass die ehemalige Schächenbachbrücke bei Grüsch und die ehemalige Stille Reuss-Brücke bei Samedan zum Einbau kamen.



Die Schächenbachbrücke bei Altdorf um 1915.

Staatsarchiv Uri