

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald
Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg
Band: 3 (1990)

Artikel: Die grossen Rheinhochwasser im 20. Jahrhundert : ein Schwarzer Sonntag : die Rheinkatastrophe vom 25. September 1927
Autor: Hofmänner, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893230>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.04.2025

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

Die grossen Rheinhochwasser im 20. Jahrhundert

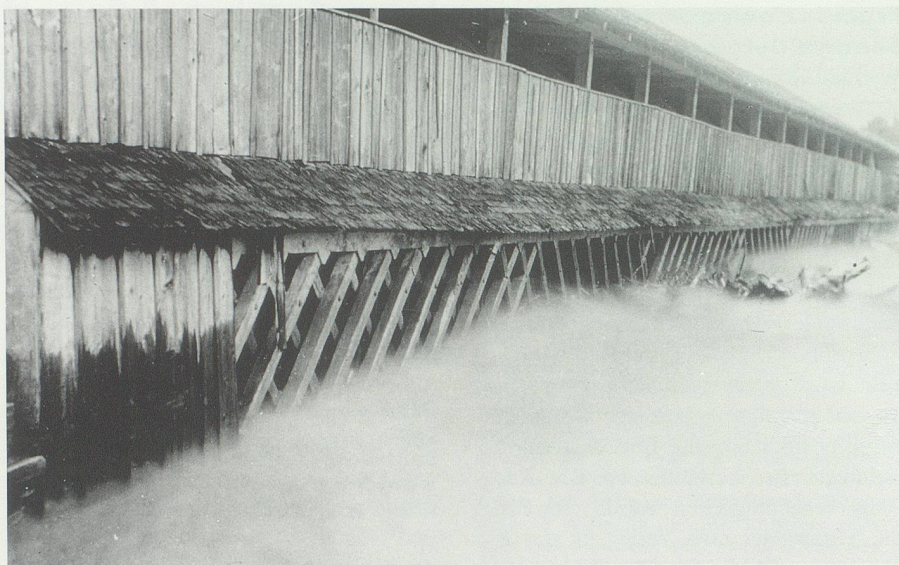
Ein schwarzer Sonntag: Die Rheinkatastrophe vom 25. September 1927

Ernst Hofmänner, Sevelen

Obwohl in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Korrekionsarbeiten am Rhein zwischen Sargans und Illmündung mit dem Bau von Hochwuhren intensiv vorangetrieben wurden, stellte die Geschiebeablagerung in diesem Stromabschnitt weiterhin ein grundlegendes Problem dar. Der Fluss vermochte trotz der Verengung seines Laufes den ständigen Nachschub von Geröll nicht abzuführen. Im Bereich von Buchs/Schaan hob sich die Flusssohle von 1848 bis 1927 um über zwei Meter. Durch mehrmaliges Erhöhen der Dämme versuchte man dieser Entwicklung zu begegnen, ohne jedoch die Brücken anzupassen. Beidseits des Rheins währte man sich einigermaßen sicher, obwohl das bereits über dem Talboden liegende Rheinbett die Einleitung der Binnengewässer zunehmend schwieriger gestaltete und es im Bereich von deren Mündungsgebieten immer wieder zu Rückstau-Überschwemmungen kam.

Warum kam es zur Katastrophe vom 25. September 1927, von der vor allem das Liechtensteiner Unterland aufs schwerste betroffen wurde? Neben den vernachlässigten Wildbachverbauungen in Graubünden sind vor allem zwei weitere entscheidende Ursachen zu nennen: Das liechtensteinische Hochwahr war 1927 noch etwa 40 cm niedriger als dasjenige auf Schweizerseite, und die Eisenbahnbrücke Buchs-Schaan lag zu tief. Durch die ständige Sohlenerhöhung des Rheins hatte sich der freie Raum zwischen der Profilunterkante der Brücke und dem Wasser von Jahr zu Jahr verringert.

An jenem 25. September – es war ein Sonntag – ging auf das Bündnerland, das st. gallische Oberland und das Rheintal ein pausenloser Regen nieder, der schon am Vorabend eingesetzt hatte und 24 Stunden andauern sollte. Die Reichenauer Pegelstände erreichten schon am Morgen eine besorgniserregende Höhe, und Chur meldete um neun Uhr: Hoch-



Die Buchser Holzbrücke kurz vor dem Einsturz. Durch Entfernen der Verschallungen hatte man versucht, die Brücke zu retten.

wassergefahr! Statt zur Schulgemeinde in der Buchser Kirche eilten viele an den Rhein, um Zeugen der Gefahr zu sein.

«Ein grausiges Bild bot der Vater Rhein»

Geben wir das Wort, leicht gekürzt, dem damaligen Berichterstatter im «Werdenberger & Obertoggenburger»:¹ «Das Feuerwehrkommando [Buchs] stellte sofort die Rheinwache auf Pikett, und um 9 Uhr 15 waren schon die ersten Braven am reissenden Strome. 30 Mann der Aufgeborenen unternahmen sofort mit Gerätschaften den Patrouillengang bis zur Haager- und Sevelergrenze, um allfällige gefährdete Stellen zu avisieren und nach Möglichkeit zu halten. Die längs des Stroms bereit gestellten Steinhäufen und Holz dienen im Notfalle diesem Zwecke. [...] Ein grausiges Bild bot der Vater Rhein. Seine schmutzigen Fluten wälzten sich mit unheimlicher Schnelligkeit talabwärts, und die Unmenge Holz, die sich auf dem Rücken des tobenden Elementes bewegte, kleinere und grössere Bäume,

halbe Brücken etc. bekundeten, dass die Sündflut im Bündnerland bedenklich gehaust haben müsse. Um 10 Uhr hatte Reichenau die Hiobsbotschaft gemeldet, der Strom sei immer noch im Steigen begriffen, was zu bedeuten hatte, dass 5 lange und bange Stunden auch bei Buchs die Fluten noch zunehmen werden. Überall zeigten sich beim Publikum Aufregung, Angst und Schrecken, während sich beim Kommando der Rheinwache ernste Ruhe wohltuend bemerkbar machte. An Ort und Stelle waren u.a. anwesend: Bezirksammann, Gemeindevorsteher und die Polizei. Die Stromhöhe hatte von 9 bis 10 Uhr 60 cm zugenommen, und die Pegelhöhe war um 11 Uhr auf 8 Meter 85 gestiegen.»

Bis nachmittags um drei Uhr stieg das Wasser auf 9,80 Meter; später wurde nur noch geschätzt, weil der Pegelstand nicht mehr abgelesen werden konnte. Reichenau hatte um drei Uhr ein Sinken der Fluten gemeldet, etwa zur gleichen Zeit wurde die Buchser Holzbrücke für den Verkehr gesperrt, und kurz vor drei Uhr pas-



Nur ein kleines Stück der Buchser Brücke auf der Liechtensteiner Seite blieb stehen.

sierte der letzte Zug die Eisenbahnbrücke.

Rückstau-Überschwemmungen bei Trübbach und Sennwald

In Trübbach, wo am südlichen Dorfrand der Trübbach und die Saar unmittelbar nebeneinander in den Rhein mündeten, fiel nicht nur in grossen Mengen Holz an, das im Rückstau des Trübbaches bis zur Eisenbahnbrücke zurücktrieb, sondern auch die Saar wurde in grossem Umfang zurückgestaut und überschwemmte die Saarebene. Die Staatsstrasse Trübbach-Sargans wurde 60 cm tief überflutet, und der Eisenbahnverkehr musste eingestellt werden, ebenfalls der geplante Busverkehr.

Als Folge des Rückstaus des Werdenberger Binnenkanals, was zur Überschwemmung eines grossen Teils der Sennwalderau führte, wurde auch die Bahnlinie Rüthi-Salez-Sennwald unterbrochen; der Verkehr wurde mit Autobussen aufrecht erhalten.

Einsturz der Strassenbrücke Buchs-Schaan

Wohl wurden bei der Buchser Holzbrücke die Verschalungen entfernt, um dem Wasser mehr Raum zu geben und dadurch die Brücke zu retten, doch machten die auf das Holzfachwerk aufprallenden Holzmassen diese Hoffnung zunichte. Der «Werdenberger & Obertoggenburger» meldet: «Um 6 Uhr 45' [abends]² vernahm man zuverlässig, 'ist die alte Holz-

brücke zwischen Buchs und Schaan fortgerissen worden.' [...] Der jahrzehntelang von der Brücke bezungene Strom hatte sich gerächt, und triumphierend mit gewaltigem Brausen trug er die Beute davon. Die Brücke war in zwei Teile zerschellt worden. Zuerst krachte die westliche Seite zusammen, während die Schaaner Seite ihr nach 10 Minuten rasch folgte.³ [...] Als weitere Hiobsbotschaft kam um 7 1/2 Uhr [abends] die Meldung vom zirka 200 Meter grossen Dammbruch bei der Eisenbahnbrücke am Liechtensteiner Ufer [Schaan] und vom daherigen soforti-

Die Dammbruchstelle bei Schaan. Der eingestürzte Teil der Eisenbahnbrücke verband die eigentliche Rheinbrücke (links) mit dem nach Schaan führenden Bahndamm.



Aufräumarbeiten bei der Einmündung des Trübbachs und der Saar in den Rhein.

gen Sinken des Rheins um 1 1/2 Meter. Schaan ist überschwemmt. Die Schweizerseite war also gerettet, während unsere armen Nachbarn die Katastrophe haben.» Etwa 50 Meter oberhalb der Brücke hatte der Damm den Wassermassen nicht mehr standzuhalten vermocht. Mit elementarer

1 Werdenberger & Obertoggenburger, 26. September 1927.

2 Nach Angabe des damaligen Buchser Wasserkommandanten Hans Ködderitzsch um 17.30 Uhr (vgl. nachfolgenden Beitrag).

3 Der Teil bis zum zweiten Pfeiler blieb stehen; siehe Bild und nachfolgenden Beitrag.

Wucht durchbrach das Wasser die Eindämmung und vertrieb die Männer, die unter Lebensgefahr mit Sandsäcken, Fashinen, schweren Steinen und Brettern versucht hatten, das Unglück abzuwenden. Der Dammriss erweiterte sich oberhalb und unterhalb der Brücke auf rund 300 Meter. Die Talebene bei Schaan und das Liechtensteiner Unterland wurden überschwemmt. Zwei Menschen verloren in den reissenden Fluten ihr Leben, der Schaaner Stationsvorstand Albert Prestl und seine Frau.

Abschliessend bemerkt der Berichterstat-ter des «Werdenberger & Obertoggenburger» zur Situation am Montag früh: «Son-nenschein, 7 Grad Temperatur und Neu-

schnee auf den Bergen. Also Ende der Sündflut! An Leib und Seele fröstelnd, geht man den Schreckensnachrichten ent-gegen. Die eigene Heimat ist verschont durch das grässliche Unglück liebenswer-ter Nachbarn. Sie haben zu unseren Gun-sten den Rhein aufgefangen und uns da-durch gerettet.»

Literatur

Rheinnot in Liechtenstein. Zum 50. Jahrestag der Rheinüberschwemmung von 1927. Hg. Gemein-den Eschen, Gamprin, Mauren, Ruggell, Schaan und Schellenberg. Schaan 1977.

Bilder

Die Fotos zu diesem Beitrag wurden zur Verfü-gung gestellt von Andreas Rissi, Trübbach, und Hansruedi Rohrer, Buchs.

Der 25. September 1927: Erinnerungen des damaligen Buchser Wasserwehrkommandanten Hans Ködderitzsch

Hans Jakob Reich, Salez

In den äusserst umfangreichen Rheinak-ten des Staatsarchivs St.Gallen finden sich auch ein Manuskript und zahlreiche Lichtbilder zu einem Referat des Buchser Feuerwehrhauptmanns Hans Ködde-ritzsch, der am 25. September 1927 den Wasserwehreinsatz bei Buchs geleitet hat-te. Ködderitzsch schildert darin die Ereig-nisse des 25. Septembers, die nachfolgen-den Rettungs- und Wiederaufbauarbeiten bis zur Fertigstellung der neuen Strassen-brücke Buchs-Schaan im Frühling 1929. Wann und wo er dieses Referat gehalten hat, ist aus dem Text nicht ersichtlich. Hingegen ist bekannt, dass Hans Ködde-ritzsch unmittelbar nach der Katastrophe im Rheintal Lichtbildervorträge gehalten und eine Geldsammlung durchgeführt hat, aus deren Erlös er mit der Buchser Feuerwehr einen Notsteg für Fussgänger errichtete.

Den ersten Teil von Ködderitzsch' Refe-rat geben wir hier im vollen Umfang wieder:

«25. September 1927. Ein Sonntagmor-gen. Als ich in der Früh um sechs Uhr zum Fenster hinausschaute, war alles in grau verhüllt; ein feiner, durchrieselnder Landregen. Auf dem Tagesprogramm war Bezirksfeuerwehrtag in Gams. Das kann gut werden, dachte ich, denn der letztjäh-



Hans Ködderitzsch (1882–1943).

rige, total verregnete Feuerwehrtag war noch gut im Gedächtnis.

7.30 Uhr. Schon bereit zur Abfahrt, er-tönte das Alarmzeichen am Telefon. Die Meldung von Reichenau: Pegelstand 6,20 Meter, steigend, Hochwassergefahr! Aufs Rad zum Rhein. Dort zeigt unser Pegel 8,20 Meter, und das Wasser, das viel Schwemmholz mit sich führt, ist sichtbar

im Steigen begriffen. Gemeinsam mit meinem Stellvertreter wird per Telefon und Rad die erste für Wasserwehrdienst auf Pikett gestellte Mannschaft zu sofortiger Dienstleistung aufgeboten. Bestand 50 Mann.

9 Uhr. Die ersten Patrouillen à je vier Mann gehen wechselweise ab, ausgerüstet mit Schaufel, Pickel, Axt und Seil. Diese haben die Aufgabe, im speziellen die hin-tere Seite des Dammes gut zu beobach-ten, Sickerstellen sofort zu verbauen und zu melden.

9 Uhr, Pegelstand 8,60 Meter; 10 Uhr, Pegelstand 8,80 Meter. Da die Gefahr zunimmt, wird auf 11 Uhr eine weitere Mannschaft aufgeboten, und um diese Zeit überschreitet der Pegelstand bereits die Neun-Meter-Grenze. Stetig steigt das Wasser. Am Joch der Brücke klemmt sich Schwemmholz fest, das dringend entfernt werden muss. Die Wogen schlagen bereits an den unteren Rand unserer Holzbrük-ke, und bei dem fortwährend strömenden Regen fängt die Sache an bedenklich aus-zusehen.

Als kurz vor 13 Uhr eine neue Meldung aus Reichenau über das weitere Anwach-sen der Wassermenge im Rhein (Pegel-stand über 9,50 Meter) eintrifft, gibt es keine andere Lösung, als mittels Gross-alarm (Feuerhorn und Glockengeläute) die gesamte Feuerwehr von Buchs (Be-stand 360 Mann) aufzubieten und auch das Kommando von Grabs zu alarmieren, um nötigenfalls auch zur Hilfeleistung herangezogen zu werden.

Das rasch eintreffende Rettungskorps und die Leitersektion 2 erhalten den Be-fehl, mittels Balken und Werkzeugen die Beschlägebretter der Brücke von innen nach aussen zu stossen. Blitzschnell ver-schwinden diese in den gurgelnden Flut-en. Sogleich wird ein Teil der Bodenbret-ter der Fahrbahn entfernt, damit das ein-dringende Wasser sofort abfliessen und die Brücke so dem tobenden Element mehr Widerstand leisten kann. Trotz allen Bemühungen ist es nicht möglich, die Brückenjoche von den sich immer mehr ansetzenden grossen Holzstücken zu be-freien, die unter dem gewaltigen Wasser-druck den Eindruck erwecken, als wären sie festgeschraubt.»

Der letzte Zug passiert die Brücke

«Auch die Eisenbahnbrücke wird überflu-tet. Dem punkt 15 Uhr Richtung Buchs-

Schaan schrittweise passierenden Zug müssen ein gutes Dutzend Mann fortwährend die Holzstücke von den Schienen räumen, und das Wasser spritzt hoch über die Wagenfenster. Nach dem Passieren des Zuges verlange ich die sofortige Abstellung des Fahrstromes und lasse zugleich die elektrische Lichtleitung zur Brücke abschneiden und eine Notlampe vor der Brücke errichten. Durch das Zerreißen und Herabfallen der unter Strom stehenden Drähte hätte bei den vollständig durchnässten Leuten ein Unglück entstehen müssen.

Immer höher schwillt der Rhein an, der Pegelstand kann längst nicht mehr abgelesen werden und muss die 10 Meter überschritten haben. Das Kommando Grabs meldet sich mit 200 Mann, und es wird ihnen der untere Abschnitt bis oberhalb Haag zur Betreuung zugeteilt.

15.30 Uhr kommt von der Eisenbahnbrücke die Meldung, dass die Verbindung Brücke-Ufer überflutet werde. In fieberhafter Eile wird dort mit 600 Sandsäcken, schweren Steinen aus dem naheliegenden Depot und mit Faschinen dieser Punkt gesichert.

Kurz darauf kommt vom südlichsten Punkt unserer Verteidigung die Meldung, dass bei der Ransgasse das Wasser in mannsdickem Strahl durchdringe. Doch kann auch dieser Punkt durch energisches, geschicktes Eingreifen der betreffenden Mannschaft gehalten werden. 16 Uhr kommt aus Reichenau die Meldung: Leichtes Nachlassen der Wassermenge. Ein Aufatmen geht durch alle. Doch die Freude war von kurzer Dauer, denn nach 20 Minuten kommt eine neue Meldung: 'Erneutes rapides Ansteigen des Rheins'. Da ist es uns klar, dass eine Katastrophe erfolgen muss, denn noch mehr Wasser können unsere Dämme nicht fassen. Aber wo? Das ist die bange Frage».

Die Brücke wird weggerissen

«Zirka 17 Uhr ist das Wasser wie übersät von grossen Holzblöcken. Ganze Tannen, dazwischen Zimmertüren, Kreuzstöcke samt Fenstern, grosse Stücke von Dächern, und dazwischen gondelt eine Wiege aufrecht wie ein Boot den Strom hinunter. Bei den Aufschlägen dieser Holzmassen zittert und ächzt die Brücke in allen Fugen, und auch der Eingang der Holzbrücke ist vollständig schief, und [sie] kann unmöglich noch lange diesen Naturgewalten trotzen.



Die überflutete, mit Holz überführte Eisenbahnbrücke am späten Nachmittag des 25. Septembers.

Um 17.30 Uhr hebt sich plötzlich die Brücke am Verbindungsstück mit der Strasse zirka einen Meter hoch und dreht sich majestätisch ab. Am mittleren Joch noch hängend, dreht sich die halbe Brücke bis auf zirka 45 Grad, um sich dann auch vom Mitteljoch zu lösen. Durch den Schwung, den sie dabei hatte, kommt sie in Längsrichtung genau in die Mitte des Rheines zu schwimmen. Mein erster Gedanke ist: Wenn die halbe Buchserbrücke bei dieser wuchtigen Strömung auf die

Haagerbrücke trifft, so ist dieselbe unbedingt ebenfalls verloren. Ich gebe meinem einzigen Motorradfahrer, der noch zur Verfügung war und einem fremden Automobilisten, der als Zuschauer dandand, den Befehl, in vollem Tempo direkt nach der Brücke Haag zu fahren. Einen Velofahrer beordere ich nach Buchs, um dringend zu telefonieren. Zehn Minuten später reisst es ein weiteres Stück der Brücke los.»

Blick von Schaan gegen Buchs. Im Vordergrund Teile der Bahnlinie. Im Hintergrund (mit Kreuzen markiert) die Dammbruchsstelle.

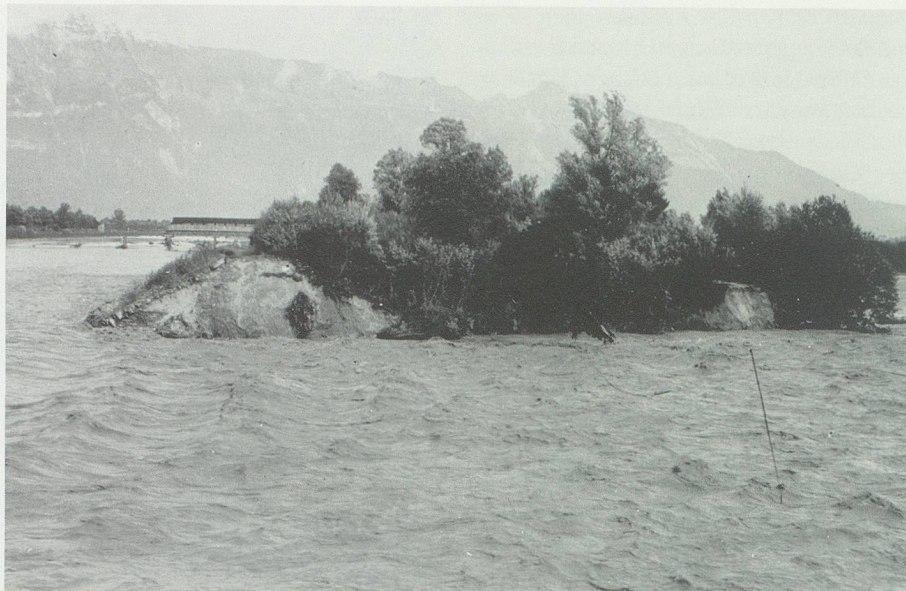


Dammbruch

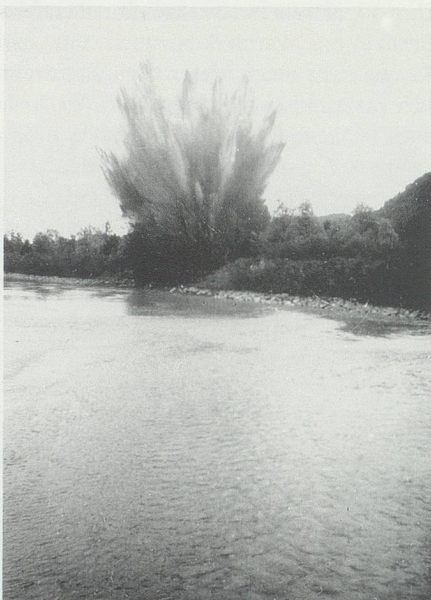
«Ich stehe an der äussersten Kante des Brückenkopfes, als die Meldung der Grabser Gruppe eintrifft, dass bei ihnen in der Kurve [oberhalb Haag] die Wellen teilweise über die Böschung schlagen. Während ich so höchstens fünf Minuten mit der Ordonnanz spreche und wieder ins Wasser schaue, ist sein Spiegel plötzlich um zirka einen Meter gesunken. Jetzt ist ein Durchbruch südlich von uns erfolgt. Aber wo? Unwillkürlich denke ich an unsere gefährliche Stelle an der Ransgasse. - Alarm! Sämtliche erreichbaren Leute, Sammlung!

Befehl: In geschlossener Marschkolonne im Laufschrift nach Buchs zur Warnung und Hilfeleistung in den voraussichtlich gefährdeten Quartieren. Kaum sind die Leute 150 Meter weg, kommt atemlos ein Läufer vom Posten Eisenbahnbrücke und meldet: 'Laute Hilferufe und sehr starkes Rauschen südlich der Eisenbahnbrücke auf liechtensteinischer Seite.' Unverzüglich lasse ich durch meinen letzten Velofahrer die Mannschaft zurückholen und versuche über die [Eisenbahn-] Brücke vorzudringen, was aber zufolge des Chaos von angehäuften Stämmen, Wurzelstöcken und sonstigen Materials nur mit grösster Mühe und Seilsicherung gelingt. Fünf Mann der Schaaner Feuerwehr können sich über die Brücke auf unser Gebiet retten. Wie wir die Situation ansehen, und es sich nachher bestätigt hat, wurde ungefähr 50 bis 80 Meter von der Brücke entfernt, als Folge der Stauung des Wassers an der Eisenbahnbrücke, fast plötzlich eine Strecke von zirka 200 Meter [des Dammes] überflutet. Dadurch wurde der Damm hinten weggespült und dann durchbrochen. In weitem Bogen fliesst das erste Wasser südlich des Bahndammes direkt nach Schaan, und erst nachdem der Rheindamm tiefer durchfressen ist, reisst es Geröll mit. Das Wasser frisst den Bahndamm samt dem gemauerten Wärterhaus zirka auf 500 Meter weg und verwandelt das ganze Acker- und Rietgebiet bis Schaanwald, Eschen und Bendern in einen See.

Da wir von der Brücke aus immer noch Hilferufe hören, jedoch mit unseren Feuerwehrlaternen nur die nächste Umgebung etwas beleuchten können, lasse ich in den nähergelegenen Militärzeughäusern telephonisch anfragen, ob nicht Militärscheinwerfer uns zur Verfügung gestellt werden könnten. Leider sind aber in der



Der geborstene Damm, links das alte Rheinbett mit den Resten der Strassenbrücke Buchs-Schaan.



Um den Fluten einen Weg ins alte Rheinbett (vorne) zu öffnen, wurde der Rheindamm gesprengt.

Ostschweiz keine solchen stationiert. Mit etwas Mühe konstruieren wir selber einen solchen aus zwei Autobatterien, aber auch der reicht nicht weit, und wir sehen nur gurgelndes Wasser. Bis um Mitternacht ist der Rheindamm bis zur Bahnbrücke zerstört.

Unterdessen ist auch von Haag die Meldung gekommen, dass unsere Brücke, ohne grossen Schaden anzurichten, die Haagerbrücke passiert habe. Es wurden nur

einige Balken zersplittert. Der Dammbruch hatte hier schon seine Wirkung getan in bezug auf Wasserstand und Strömung.

Kurz vor Mitternacht hört der Regen auf, und da für uns vorderhand keine Gefahr mehr besteht, kann ich die Mannschaft bis auf wenige Mann Wache entlassen».

Österreicher und Schweizer Soldaten im Rettungseinsatz

Im zweiten Teil des Referates beschreibt Ködderitzsch die entstandenen Verwüstungen, die Rettungsarbeiten im überschwemmten Gebiet und die aufwendige Behebung der Zerstörungen.

Die ausgebrochenen Fluten hatten sich zunächst, abgeriegelt vom Schellenberg, in der Ebene zwischen Schaan, Nendeln, Tosters, Eschen und Bendern aufgestaut. Gegen Morgen brachen sie dann bei Bendern Richtung Gamprin und Ruggell durch und überschwemmten die Talebene nördlich des Schellenberges bis zur Illmündung. Um dem Wasser den Weg ins alte Rheinbett wieder zu öffnen, sprengten Mineure der Basaltwerke Buchs am Montagnachmittag bei Bendern den Rheindamm. Dadurch konnte der See südlich dieser Stelle abgesenkt werden. Bedingt durch die hohe Rheinsohle konnte der Fluss jedoch nur zu einem kleinen Teil in sein Bett zurückgeleitet werden; der Hauptstrom floss weiterhin dem Hangfuss des Schellenberges entlang in



Rettung einer alten Frau und eines Kindes in Ruggell. Gut sichtbar ist, wie sich die Pontoniere festklammern müssen, damit das Boot nicht abgetrieben wird.

Richtung Ruggell; das Dorf blieb während dreier Monate überschwemmt, bis die Dambruchstelle bei Schaan geschlossen werden konnte.

Die Rettungsarbeiten in Ruggell beschreibt Ködderitzsch wie folgt: «Schon Montag gegen Mittag [26. September] rückten von Bregenz österreichische Pioniere mit ihren Weidlingen in Ruggell ein, um die dort vollständig eingeschlossenen Bewohner zu retten. Trotzdem dieselben ihre volle Pflicht taten und mit grossem

Schneid vorgingen, erwiesen sich ihre Boote [als] zu leicht und zerschellten bis auf eines in der reissenden Strömung. Montag gegen Abend erbat die fürstliche Regierung vom schweizerischen Militärdepartement schweizerische Pontoniere mit ihren schweren Pontons, die von Bern aus in zuvorkommender Weise telegraphisch einzeln aufgeboden wurden. Schon in der Nacht wurden dieselben mit ihrem Material verladen und auf Camions oder per Bahn in Fahrt gesetzt, [...] sie rückten

Dienstagmittag in Salez ein, um sofort mit dem Rettungsdienst zu beginnen. Trotzdem durch die Sprengungen auch in Ruggell der Wasserstand etwas zurückgegangen war, harpte ihnen noch schwere, aber dankbare Arbeit.»

Erneutes Hochwasser

Ein erneutes Hochwasser im November machte die bis dahin ausgeführten Wiederherstellungsarbeiten zum Teil wieder zunichte. Ködderitzsch berichtet: «Am 8.

Boot mit Geretteten in Ruggell.



Angeschwemmtes Material vor der Ruggeller Kirche.





Um die Dammlücke zu schliessen, wurde vorerst ein Notdamm errichtet (schichtweise Lagen aus Querhölzern mit eingeflochtenen Erlenstauden und Kies).

und 9. November trifft starkes Regenwetter ein. Der Rhein fängt an bedeutend zu steigen. Rollbahn und Bodenbretter der Brücke [Eisenbahn-Notbrücke Buchs-Schaan] müssen entfernt werden. Die rasch steigenden Fluten werden immer drohender, und am Morgen des 10. November ist die Brücke und der stark gesicherte, dahinter liegende Dammkopf auf weitere 100 Meter spurlos verschwunden. In aller Eile wird diese Stelle durch Einhängen von grossen Tannen gesichert, um das weitere Abbröckeln des Dammes zu

Der provisorisch errichtete Notsteg im Dezember 1927.



Räumungsarbeiten mit einer Pferdeschleppschaukel auf den ehemals schönen Feldern zwischen Schaan und dem Rhein.

verhüten. Durch diesen neuen Einbruch fliesst wieder das ganze Hochwasser durch das ganze Ländchen und droht auch bei Gamprin den neuerstellten Damm [an der Stelle, wo der Damm gesprengt worden war] wieder wegzureissen. [...] Hier wurden mehrere hundert Meter Rollbahngeleise und ein Haufen eiserner Rollwagen weggeschwemmt und sind bis heute spurlos verschwunden.»

Nach drei Monaten, am 24. Dezember 1927, konnte die Dammbruchstelle bei Schaan provisorisch geschlossen werden. Die Fertigstellung des Hochwuhrs mit den Vorgründern und einer soliden Pfläste-

rung nahm nochmals fast drei Monate in Anspruch.

Quellen und Literatur

Rheinkatastrophe 1927, Referat von Hans Ködderitzsch sen., Buchs, Wasserwehrkommandant, Staatsarchiv St.Gallen.

Rheinnot in Liechtenstein. Zum 50. Jahrestag der Rheinüberschwemmung von 1927. Hg. Gemeinden Eschen, Gamprin, Mauren, Ruggell, Schaan und Schellenberg, Schaan 1977.

Bilder

Staatsarchiv St.Gallen; das Porträt von Hans Ködderitzsch wurde von Karl Kodderitzsch, Buchs, zur Verfügung gestellt.

Das Rheinhochwasser im Jahr 1954

Ernst Hofmänner, Sevelen

Als Konsequenz aus der Rheinkatastrophe von 1927 wurden die Rheindämme in den Jahren 1928/29 und 1946 bis 1950 auf der kritischen Strecke Trübbach-Haag verstärkt und erhöht. Noch unbefriedigend waren die Einleitungen der Saar und des Trübbachs südlich der Bahnstation Trübbach, wo immer noch eine von der Eisenbahnbrücke überspannte Dammlücke von rund 35 Metern bestand. Im Zuge der Saarkorrektion mit dem von 1957 bis 1960 erfolgten Bau des Saarkanals wurde dieser unter dem Trübbach hindurch geführt und mit einer eigenen Einmündung unterhalb des Dorfes Trübbach dem Rhein zugeleitet.

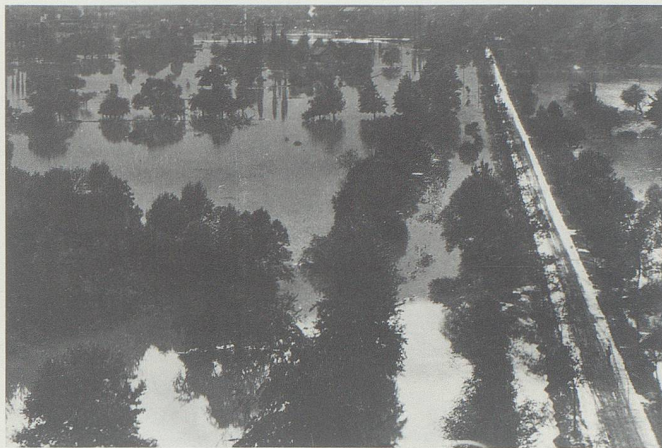
Unbefriedigend waren auch die Verhältnisse bei der Einmündung des Werdenberger Binnenkanals bei Rüthi. Jahrelang versuchte man sich dort auf ein Korrekationsprojekt zu einigen, um die Überschwemmungsgefahr durch den Rückstau des Rheins zu beseitigen.

Eine Parallele zur Rheinkatastrophe von 1927 bestand 1954 darin, dass am Samstagvormittag des 21. August ein sintflutartiger Dauerregen einsetzte, der den ganzen Tag und die Nacht hindurch unvermindert anhielt. Der Wasserstand des Rheins stieg von Stunde zu Stunde. Kurz nach Mitternacht wurden in den wasserwehropflichten Gemeinden des Bezirks die Feuerwehren alarmiert.

Der Pegelstand bei Bad Ragaz stieg von 2



Die Trübbächler Rheinbrücke beim Hochwasser von 1954.



Ähnlich wie auf diesem Bild vom September 1927 war das Gebiet zwischen Trübbach und Sargans auch 1954 wieder überschwemmt (aufgenommen vom Schollberg aus).

Uhr früh bis um 6.30 Uhr von 6,7 Meter auf den Höchststand von 7,15 Meter. Bis um die Mittagszeit sank er dann glücklicherweise auf 5 Meter. Der damalige Redaktor am «Werdenberger & Obertoggenburger» schrieb:¹

«Es sind ungemütliche Stunden, die unsere wackeren Wasserwehreute in dieser Nacht in zuverlässiger Pflichterfüllung auf dem Rheindamm draussen im strömenden Regen in Ausführung ihrer wichtigen Kontroll- und Sicherheitsmassnahmen erleben. Unheimlich wild, urgewaltig, wälzen sich die Wassermassen in dunkelbrauner Färbung daher. Die Holzbrücken in Trübbach, Sevelen, Salez und Büchel werden für den Verkehr gesperrt. Donnernd, mit elementarer Kraft, bäumen sich die Fluten brechend an den Brückenpfeilern und klatschen hinauf an die Holzverkleidungen. Klafferweise führt der Strom Schwemmholz, worunter ganze Baumstämme und Wurzelstöcke, mit sich.»

Die verstärkten und erhöhten Dämme hielten dem Druck des Wassers stand, auch wenn der Höchstwasserstand in Buchs mit 9,40 Meter den Werten von 1927 nahe kam. In der Gegend der Rheinwachthütte (Rheinkilometer 52 bis 52,5) wurden zahlreiche Durchsickerungen festgestellt, so dass nicht weniger als ein Dutzend Verbauungen ausgeführt werden mussten.

Saarebene überschwemmt

Werfen wir einen Blick auf die damalige Situation in Trübbach, wie sie im «Werdenberger & Obertoggenburger» geschildert wurde: «Im gleichen Masse, wie sich die verstärkten und erhöhten Rheindäm-

me als Hochwassersicherung voll und ganz bewähren, erweist sich andererseits das immer noch ungelöste und viel umstrittene Saarproblem als der neuralgische, schwache Punkt im Verteidigungsdispositiv gegen die Hochwassergefahr. Hilflos, ohnmächtig stehen wir vor der unheilvollen Tatsache, dass durch den gewaltigen Rückstau bei der Einmündung der Saar in den Rhein bei Trübbach die gesamte Saarebene im ungefähr gleichen Ausmass wie Anno 1927 überschwemmt worden ist, nämlich das gesamte Gebiet zwischen Rhein und Schollberg-Gonzen bis auf die Linie südlich Bahnhof Sargans (zirka 3 km²). [...] Das ganze Mündungsgebiet ist angefüllt von einer gewaltigen, zähe ineinander verhafteten Menge Schwemmholz. Das Wasser reicht bis an den Boden der Eisenbahnbrücke über den Trübbach; am frühen Morgen hatten nur noch wenige Zentimeter gefehlt und die Geleise wären überschwemmt worden. [...] So bleibt es bei einem etwa einstündigen Unterbruch zwischen 7 und 8 Uhr, als das Wasser die Geleise gegen Sargans zu zeitweilig überflutete. Den ganzen Sonntag über stillgelegt bleibt jedoch der Autoverkehr zwischen Sargans und Trübbach. Durch den Weiler Vild vor Sargans stehen auf einer Länge von zirka 200 m die Staatsstrasse, die sich dort etwas senkt, und die daran liegenden Häuser 1–1,5 m unter Wasser.»

Überschwemmung der Sennwalder Auen

Grosse Schäden richtete der Rückstau des Werdenberger Binnenkanals an den Kulturen in den Sennwalder Auen an. Der

«Werdenberger & Obertoggenburger» berichtet darüber: «Von der Staatsstrasse in Sennwald ist das überschwemmte Gebiet (zirka 1 km²) gut zu überblicken. Es reicht vom Oberbüchel dem Werdenberger- und Rheintaler-Binnenkanal entlang bis nahe zur Tuchfabrik Aebi und natürlich bis an den Rheindamm hinaus.

Vor allem sind es die Au, dann die fruchtbaren, bebauten Ackergebiete Neufeld und Noller jenseits und Rüteli und Mädli diesseits der Bahnlinie, die ebenfalls zum Teil überschwemmt ist. Der erste Frühzug hatte noch passieren können, dann wurde der quer über die Bahnlinie führende Rillisdamm gesperrt und vermacht (eine Schutzmassnahme gegenüber den darunter liegenden Gebieten). Bis nachmittags 14 Uhr bleibt der Bahnverkehr zwischen Salez und Rüthi unterbrochen, bzw. wird er durch Autobusse aufrecht erhalten.»

Neben den örtlichen und Bezirksbehörden orientierten sich verschiedene Regierungsräte, der Kantonsingenieur und ein Vertreter des eidgenössischen Oberbauinspektorates an Ort und Stelle über das Ausmass der Überschwemmungen im Saargebiet und im Werdenberg.

Am Sonntag konnte trotz nochmaligem leichten Ansteigen des Wasserstandes der Grossteil der Wasserwehrmannschaften entlassen werden, und am Montagmorgen wurden bei einem Wasserstand von 6,40 Meter auch die letzten Ablösungen entlassen.

¹ Werdenberger & Obertoggenburger vom 23. August 1954; ebenfalls die weiteren W&O-Zitate dieses Beitrages.

Bilder

Die Fotos zu diesem Beitrag stellte Hansruedi Rohrer, Buchs, zur Verfügung.