Zeitschrift: Bündnerisches Haushaltungs- und Familienbuch
Herausgeber: [s.n.]
Band: - (1936)

Artikel: Die Felsberger Rheinbrücken
Autor: Joos, L.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-550388

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: 09.07.2025

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

Die Felsberger Rheinbrücken

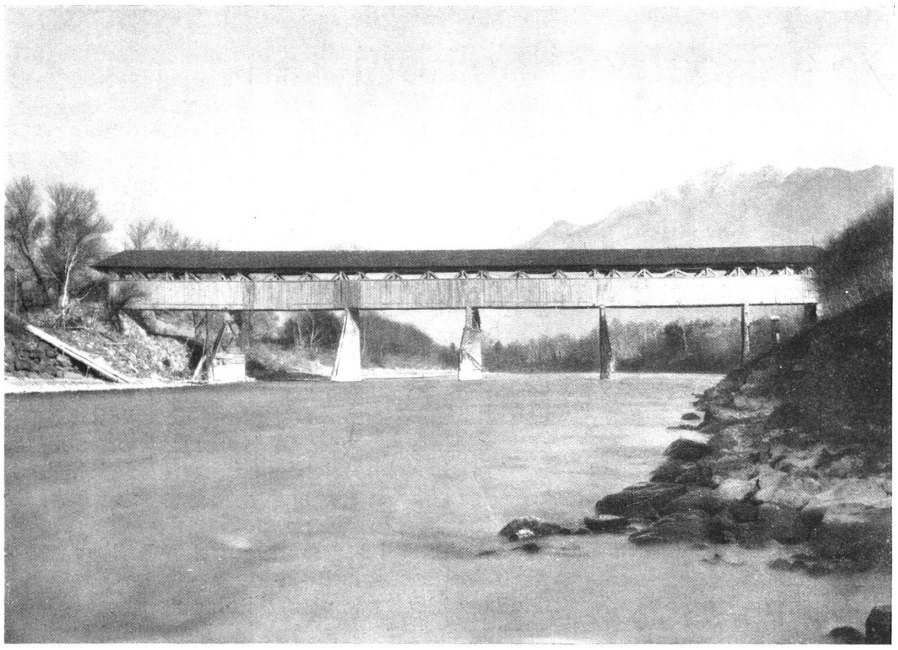
Von Prof. L. Joos, Chur

Am 26. August des verflossenen Jahres 1935 wurde die nach den Plänen von Ingenieur E. Rathgeb in Zürich erstellte Eisenbetonbrücke an der Kommunalstraße Felsberg dem Verkehr übergeben. Bei dem schlichten Festakte, der in der Öffentlichkeit keiner Erwähnung gewürdigt wurde, war der Kanton durch Oberingenieur A. Sutter, Bezirksingenieur G. Rauch und Ingenieur F. Willi vertreten; die genannten Herren nahmen eine gewissenhafte Prüfung des Bauwerkes vor; sie fanden, es seien die Arbeiten den Vorschriften entsprechend ausgeführt worden, das Bauwerk nehme sich schön aus und sei der Gegend gut angepaßt. Gemeindepräsident J. Danuser freut sich darüber, daß ein Unternehmen, das viel zu denken und zu reden gab, nun glücklich zu Ende geführt worden sei und daß die Gemeinde Felsberg, die in der Gegenwart und in der Vergangenheit für ihre Rheinbrücke fast untragbar schwere Opfer aufzubringen hatte, von jetzt ab für viele Jahre von dieser schweren Sorge befreit sein werde. Die Brücke wird nun der Unternehmung, vertreten durch die Herren J. U. Hartmann-Caprez und Ingenieur E. Rathgeb, abgenommen und der Gemeinde zu sorgfältigem Unterhalt übergeben. Es wird ihr von der Unternehmung eine Garantiezeit von zwei Jahren eingeräumt, die vom 1. Juli 1935 bis zum 1. Juli 1937 dauert. Während der ganzen Zeit der kleinen Feier waren die Berge in dichte Nebel gehüllt, und dann und wann ging ein leichter Regenschauer nieder. In diesem etwas düstern Rahmen der Natur nahm sich die hellgetünchte neue Brücke, die sich in elegantem Schwunge in drei flachen Bogen von einem Ufer zum andern hinüberspannt und die zwei Joche, wovon das eine noch von der früheren Brücke her stammt, als fast überflüssige Stützpunkte zu benötigen scheint, wirklich recht schön aus. Die Brücke hat eine Länge von rund 88 m, eine Fahrbreite von 4,50 m und auf der Westseite einen Fußsteig von 1 m Breite.

Die Bevölkerung von Felsberg ist mit der neuen Brücke bereits eng verwachsen; niemand wünsche mehr die alte Holzbrücke zurück, erklärte man mir mit unzweideutiger Bestimmtheit. Einerseits konnte ich eine solche Antwort begreifen; denn jetzt spielt sich der Verkehr für Fußgänger und Fahrzeuge herüber und hinüber auch bei Nachtzeit — die Brücke ist nachts gut beleuchtet — hemmungslos ab; aber daß man einen alten Bekannten so leichten Herzens der Vergessenheit anheimstellt, ging mir freilich gegen den Strich. Man hatte also bereits vergessen, daß die alte Holzbrücke viele Jahre treu gedient und manchem Hochwasser getrotzt und daß einst bei der Vollendung ihrer «Kunstbrücke» das Herz der Felsberger vor Freude und Begeisterung höher geschlagen hatte. Ich setzte mich verdrießlich auf einen mächtigen Steinblock des Rheinwuhrs und vergaß einen Augenblick, die bunten Farben des Herbstes und das Leuchten der verschneiten Berge zu bewundern. Leichte Windstöße wirbelten von Zeit zu Zeit die roten und gelben Herbstblätter auf und warfen sie schließlich mit jener Rücksichtslosigkeit des Lebens gegenüber der sterbenden Generation in die Fluten des Rheines hinab, auf denen sie, still ergeben, auf den Tod gefaßt, in die Vergessenheit hinabgetragen wurden. Gleichzeitig, es war Allerseelentag, gingen ernste Frauengestalten in Trauerkleidern mit Blumen und Kränzen auf den Armen oder in Körben an mir vorüber, hinauf zum Friedhof bei der Kirche, um das Gedächtnis ihrer lieben Toten zu feiern. Alles das war ein eindrucksvolles Bild des Vergehens, wie es nur der Pinsel des Künstlers festhalten kann, ein Bild, in das sich auch das Verschwinden der alten Felsberger Brücke sinngemäß einreiht. Ihr möchte ich ein kleines Kränzchen der Erinnerung widmen, indem ich über sie und ihre Vorgängerinnen einen kleinen geschichtlichen Rückblick in das «Haushaltungs- und Familienbuch» schreibe.

Felsberg ist eine kleine Welt für sich, gebildet von einer schmalen Halbinsel zwischen Rhein und Calanda, die gegen Westen durch das Felsband von Tschingels und im Osten durch die Felswände unterhalb der Neugüter abgegrenzt wird. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn sich hier manche Eigenart in Sitte und Sprache bis auf den heutigen Tag erhalten konnte. Felsberg war immer auf die Verbindung mit der rechten Talseite, vor allem mit Chur und Ems, angewiesen, konnte diese aber nur durch die Überbrückung des Rheines herstellen; der Verkehr mit Tamins und besonders mit Haldenstein war stets nur von nebensächlicher Bedeutung. Schon um 831 gab es hier eine kleine Siedlung, die vermutlich am Fuße eines Kirchenkastells lag, das den felsigen Hügel krönte, wo jetzt Kirche und Friedhof sind. Sie gehörte als königliches Benefizium einem Meroldus und war wohl von einem Buchenwald umgeben; denn sie trug nach dem lateinischen fagus = Buche den Namen Fagonio. Auch der bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts betriebene Weinbau ist schon damals in Fagonio anzutreffen. Der heutige Name Felsberg oder Feldsberg stammt von jenem Turm, den die Frauenberg, die damaligen Herren über Felsberg, etwa Ende des 13. Jahrhunderts auf dem Schloßhügel beim heutigen Schulhaus erbaut haben.

J. G. Kohl schrieb 1849 in seinen in Dresden und Leipzig erschienenen «Alpenreisen»: «Felsberg ist durch seine unglückdrohende Lage in

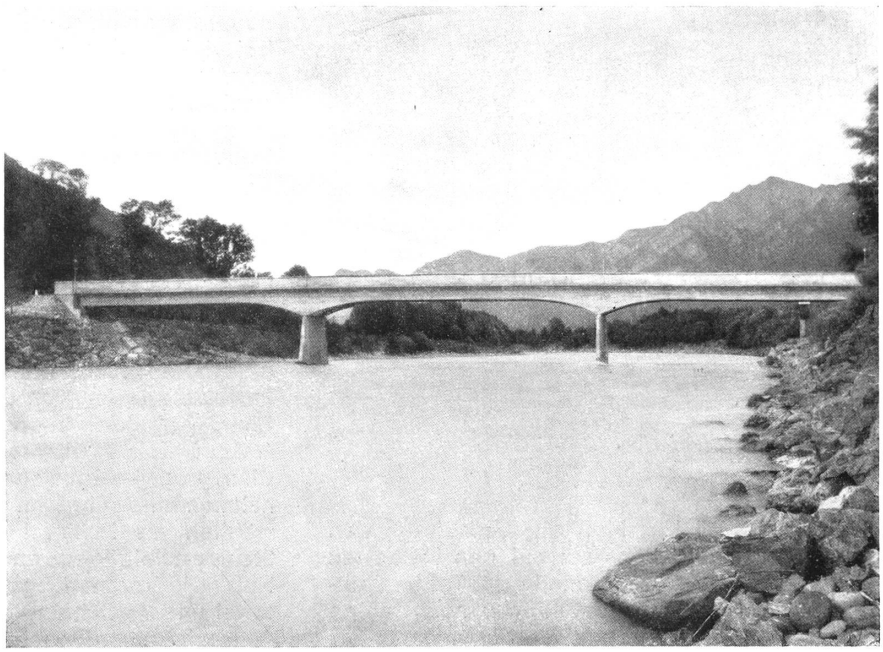


Felsberger Brücke 1864-1935

der ganzen Welt berühmt geworden, und vor einigen Jahren erschienen fast alle Monate in deutschen Journalen klagende und mitleiderregende Artikel über die armen Bewohner von Felsberg». Diese Worte sind ein Hinweis auf die Bergstürze des Jahres 1834, aber vor allem des Jahres 1843, wo besonders in der Nacht vom 3. auf den 4. September durch einen Felsabsturz vier Ställe auf einmal zerstört wurden. Seit dieser Katastrophe, nach welcher die Verlegung der Siedlung als dringend erachtet und von der Bürgerschaft selber beschlossen wurde, hat Felsberg nicht nur die Aufmerksamkeit der bündnerischen Behörden, sondern auch der Naturforscher auf sich gezogen, und die Anteilnahme und tätige Hilfe zur Erleichterung der notgedrungenen Übersiedlung, deren Kosten nach den Angaben der Bündner Regierung 421 296 Bündner Gulden erfordern würde, erstreckte sich sogar bis jenseits des Ozeans. Es bildete sich eine Hilfskommission, bestehend aus den Herren Bundespräsident Simeon Bavier, Präsident der Kommission, Bundespräsident Stephan Pestalozzi, Bürgermeister Martin Capeller, Bundespräsident Ulrich Planta, Ingenieur Richard Lanicca und Ingenieur J. L. Gugelberg. Die Sammlungen in der Schweiz und im Auslande ergaben bis 1846 eine runde Summe von 70 500 Gulden, zu der noch 8000 Gulden kamen, die man aus der Landessteuer der Gemeinde zuwies.

Diese beträchtlichen Gelder dienten zunächst zur Errichtung von etwa 60 Baracken aus Brettern, die man bis 1845 zu leidlichen Wohnungen einrichtete. Vor allem aber sollten die gesammelten Gelder zum Aufbau eines neuen Dorfes in gesicherter Lage mit Kirche und Schulhaus, also zum Aufbau von Neu-Felsberg, verwendet werden. Um die neue Siedlung vor Überschwemmungen zu sichern, mußten die ungenügenden Rheindämme bedeutend verstärkt werden. Die Felsberger hatten nämlich mit zwei feindlichen Naturgewalten zu kämpfen: den einstürzenden Felswänden des Calanda im Rücken, die ihre Wohnstätten und ihr Leben ständig bedrohten, und dem reißenden Gebirgsstrom im Angesicht, der die mühsam errichteten Wuhre und Teile des Kulturlandes stets wieder fortriß. Jetzt, da die Mitwelt sich um das Schicksal des kleinen Bündner Dorfes, das 530 Einwohner zählte, so sehr bekümmerte, war man entschlossen, sich nach beiden Seiten zu sichern. Den Tücken des Berges konnte man durch Verlegung der Wohnstätten entgehen, und den Gebirgsstrom konnte man durch starke Wuhre in geordnete Bahnen zwingen.

Aber es war noch eine dritte, nicht minder wichtige Frage zu lösen. Die neue Siedlung mußte durch eine neue Brücke und Weganlage mit der Landstraße Chur—Ems verbunden werden. Man dachte nämlich anfänglich daran, die alte Brücke, die direkt südlich der Kirche über den Rhein führte und Alt-Felsberg mit der Landstraße verband, zu beseitigen. Aber die Ereignisse führten bald zu anderen Plänen und Projekten. Im September 1843 waren die gefährlichsten überhängenden Malmwände abgestürzt, und damit trat naturgemäß eine Beruhigung des Berges ein. Von den 50 Häusern, die in Neu-Felsberg erbaut werden sollten und für die im Sommer 1845 eine größere Anzahl von Fundamenten bereitgestellt waren, da diese mit 100 fl. subventioniert wurden, sind aber nur wenige aufgebaut worden; denn immer stärker setzte die Rückwanderung der Felsberger in ihre lieben alten Behausungen, umgeben von Gärten und Obstbäumen, ein, und viele, die nach Amerika auswandern wollten, entschlossen sich nun, in der Heimat zu bleiben. Sie erklärten 1845 dem deutschen Reiseschriftsteller J. G. Kohl: «Es ist uns selber wunderbar. Vor zwei Jahren noch schlichen wir in unserem Dorfe herum, als ob uns der Boden unter den Füßen brennte, und jetzt schlafen wir auf demselben Flecke wieder völlig



Felsberger Brücke 1935

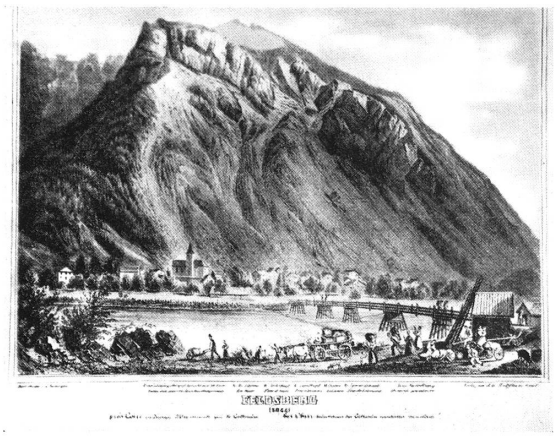
ruhig, obwohl sich nichts in unserer Lage gebessert hat; denn der gähnende Fels hängt immer noch droben, und wir wissen, daß er heute oder morgen auf uns herabfallen kann; freilich kann er auch noch hundert Jahre oben hängen bleiben.»

Mit der Rückkehr der Felsberger in ihre alte Siedlung übernahm Alt-Felsberg schon mit Rücksicht auf die größere Einwohnerzahl wieder die führende Rolle in Gemeindeangelegenheiten und sah in Neu-Felsberg eine einzig durch die Bergnot existenzberechtigte Rivalin. Es widersetzte sich der Ausführung der von der Hilfskommission vorgeschriebenen Wasserleitung nach Neu-Felsberg, und die von der gleichen Kommission projektierte neue Brücke fast ein Kilometer unterhalb der alten versetzte die Gemüter der Alt-Felsberger in große Aufregung. Zwar brachte Regierungsrat Vassali am 22. Juli 1860 wegen der Erstellung der Wasserleitung einen Vergleich zwischen Alt-Felsberg einerseits und Neu-Felsberg und der Hilfskommission andererseits zustande; aber im Sommer 1862 war sie noch nicht in Angriff genommen, und auf eine Beschwerde des Hans Theus hin drohte die Regierung, die Arbeiten auf Kosten der Gemeinde ausführen zu lassen, falls man bis zum 1. August noch nicht damit begonnen hätte. Die Felsberger ließen sich nicht so leicht ins Bockshorn jagen und haben diese Wasserleitung erst 20 Jahre später erstellt.

Ebenso energisch stemmte sich Alt-Felsberg gegen den Bau einer neuen Brücke. Es gab seine Einwilligung dazu nur unter der Bedingung, daß auch die etwa 700 Meter weiter oben stehende alte Brücke neu erstellt werden müsse, damit das alte Dorf nicht verkürzt werde. Durch die Behörden und die Hilfskommission gedrängt, die einen Teil der eingegangenen Gelder für den Brückenbau in Aussicht genommen hatte, beschloß die Gemeinde endlich am 2. November 1862, den Neubau der Brücke in Akkord zu nehmen und die Arbeiten soweit als möglich durch die Gemeindegenossen ausführen zu lassen, da es im Dorfe an tüchtigen Zimmerleuten nicht fehlte. Aber bald sah man ein, daß wenigstens ein von Fachleuten erstellter Plan unumgänglich notwendig sei, und am 28. Dezember des gleichen Jahres nahm die Gemeinde die von der kantonalen Obrigkeit angefertigten und von der Baukommission überprüften Pläne an. Ich nehme an, diese Pläne, die nicht mehr vorhanden sind, seien vom damaligen Ingenieur des ersten Bezirkes, Friedrich von Salis, angefertigt worden, der zugleich Adjunkt des damaligen Oberingenieurs Adolf von Salis-Soglio war. Die neue Brücke mit den fünf Pfahljochen wurde nach dem System der Howeschen Träger erbaut. Die Eisenteile zu den starken Verschraubungen lieferte Meister Versell in Chur.

Die Felsberger machten sich mit erstaunlicher Geschlossenheit und Arbeitsfreudigkeit an das Werk, und zeitweise im Winter der Jahre 1862, 1863 und 1864 schien die Gemeinde in ein einziges Arbeitslager umgewandelt. Auf dem Werkplatz am Rhein wurde gemessen und gezimmert, und unter Gejohle wurden mit dem kantonalen Schlagwerk, das der Kanton zur Verfügung gestellt hatte, die Brückenpfähle in das steinige Flußbett hineingerammt. Wer zu solchen Arbeiten weniger taugte, betätigte sich im Walde mit Holzrüsten oder machte sich mit «Zimmerspanbeigen» nützlich, wie das Kassabuch von Felsberg berichtet. Endlich im Sommer 1864 ging das große Werk der Vollendung entgegen, das durch die Kamera von Photograph Lang dem Leser nochmals in zwei Autotypien (S. 58 und 61) ins Gedächtnis zurückgerufen sei.

Noch während des Baues der unteren Brücke, die zum größern Teil von der Hilfskommission finanziert wurde, kamen die Felsberger zur Erkenntnis, es würde der Umbau der weiter oben gelegenen alten Brücke ihre Kräfte übersteigen, und am



Brücke bei Alt-Felsberg
Nach der Lithographie von R. Huber (1844)

15. Februar 1863 beschloß die Gemeinde, den Bau der oberen Brücke bis auf den Herbst zu verschieben. Es wurden dann in der Tat im Spätherbste 1863 an der alten Brücke noch einige Reparaturen ausgeführt; aber damit hatte es sein Bewenden. Allein einmal im Jahre tat man der alten Brücke noch immer besondere Ehre an. Nämlich jeweilen bei der Alpfahrt nach der Alp Tambo im Rheinwald ging der lange Zug der stattlichen Viehherde mit den schweren «Plumpen», angetrieben von den fröhlich lärmenden Hirten und Bauern, über die schwankende Brücke, zum letzten Male im Frühjahr 1866. Aber noch vor dem Hochwasser vom September 1868, wahrscheinlich im Winter 1867/68, mußte die alte Brücke abgetragen werden, da sie für den Fahrverkehr nicht mehr genügende Sicherheit bot. Heute sind Überreste der Pfahlroste am linken und rechten Rheinufer die letzten Zeugen ihres einstigen Bestehens. Sie war nach dem Hochwasser vom August 1834, das ihre Vorgängerin weggespült hatte, erbaut worden. Sie war mit einem primitiven, etwa meterhohen Holzgeländer versehen, hatte eine Länge von 170 Schritten und ruhte auf 8 Pfeilern. Wenn ein Fuhrwerk über sie hinfuhr, schwankte sie bedenklich. Die Lithographie von Rudolf Huber in Basel vom Jahre 1844 und der Kupferstich von C. Burkhardt in Wollishofen vom Jahre 1846 veranschaulichen recht gut diese älteste, bildlich dargestellte Felsberger Brücke.

Die neuerbaute Brücke, die man als ein Kunstwerk der Technik betrachtete, hielt dem Hochwasser vom Herbst 1868 stand; aber die Widerlager an beiden Ufern waren stark beschädigt worden, und man fand für notwendig, im Winter 1868/69 die Brücke um zirka 1 m zu heben, um so den Abstand zwischen Wasserspiegel und Brücke zu vergrößern. Eine Untersuchung im Jahre 1912 ergab, daß der Zustand der Brücke nicht befriedige, und im Winter 1915/16 mußten namhafte Reparaturen vorgenommen werden. Es erfolgte eine Aufhängung des rechtseitigen Brückenteiles mittelst zweier Drahtseile. Die Kosten beliefen sich auf 13 115.75 Fr. Das Hochwasser vom September 1927 riß das zweite Joch gegen das linke Ufer weg, welches dann 1928 in Beton erstellt wurde, was wieder einen Kostenaufwand von 15 608.85 Fr. erforderte. Im Februar 1933 ist die Brücke von Bezirksingenieur Rauch neuerdings untersucht worden. Es zeigte sich bei vielen Balken Wurmfraß und Fäulnis, so daß man es für wünschenswert erachtete, von Ingenieur Hübner vom Eisenbahndepartement ein Gutachten ausarbeiten zu lassen. — Er kam zum Schlusse, es würde eine für einige Zeit befriedigende Instandstellung der Brücke mit der Neuerstellung eines zweiten Betonpfeilers und Aufhängen der Brücke mittelst Drahtseilen einen Kostenaufwand von 50 000 Fr. erfordern. Da die Lösung auf die Dauer nicht befriedigen konnte, fand es die Regierung für gegeben, vor allem von einheimischen Unternehmungen Projekte für eine neue Brücke einreichen zu lassen. Solche Projekte wurden von den Firmen Prader & Co., Chur, Gebrüder Caprez Erben, Chur, Boßhard & Co., Näfels, F. Trippel, Chur, und Richard Coray, Chur, dem kantonalen Bauamt eingereicht. Sie nahmen eine Fahrbahnweite von 4—4,3 m an und wählten als Material Eisenbeton, Eisen- oder Stahlparallelträger und Fachwerkträger, also Holz. Die Voranschläge schwankten je nach Material und Ausführung von 72 300 bis 111 500 Fr.

Nach Prüfung dieser Projekte schlug das kantonale Bauamt der Regierung vor, von der Instandstellung der alten Brücke abzusehen und die Erstellung einer neuen in Beton mit Benutzung des bestehenden Betonpfeilers und Erstellung eines zweiten Betonpfeilers in symmetrischem Abstand ins Auge zu fassen. So kam denn mit Zustimmung der Regierung die neue, etwas breiter angelegte Brücke mit 1 m breitem Fußsteig und 4.50 m breiter Fahrbahn nach den Plänen von Ingenieur Rathgeb in Zürich, ausgeführt von Caprez Erben, zustande. Freilich erhöhten sich die Kosten auf 144 066.05 Fr., wovon der Kanton 82 239.65 Fr. und die Gemeinde 61 826.40 Fr. übernahmen.

Nachdem ich einiges über die neue Brücke und ihre beiden Vorgängerinnen berichtet habe, möchte ich die Frage der Felsberger Rheinbrücken noch etwas weiter in die Vergangenheit zurück verfolgen. Wie schwer die Arbeiten an der Rheinbrücke und an den Wuhren die Bewohner von Felsberg belasteten, zeigte eine Eingabe, die sie am 8. Oktober 1802 an den damaligen Regierungsstatthalter des Kantons, Gaudenz von Planta, richteten, worin sie um eine Reduktion der Kriegskontribution nachsuchten. In den Kämpfen von 1799 seien die Dörfer Ems und Tamins und die untere Zollbrücke bei Reichenau in Asche gelegt worden. Von da an sei alles Kriegszubehör über ihr Gebiet und ihre Brücke gegangen; daher seien die Früchte des Feldes und das Vieh ab den Weiden ein Raub der Russen und anderen Militärs geworden. Zudem sei ihre erst «neu gemachte Brugg» ein Raub der Flammen geworden, und da sie sie nicht entbehren könnten, hätten sie sie mit aller Anstrengung und Unkösten neu erstellen müssen (also die vierte Brücke von heute zurückgezählt). Ihre schwierige Lage ergebe sich aus der Tatsache, daß, um ihr Feld dem Rheinstrom zu entreißen, oft jeder Nachbar in einem Jahre fünfzig bis sechzig Tage am Wuhr und an der Brücke arbeiten müsse.

Nicht weniger eindringlich wird die Notlage der Felsberger in einer Eingabe geschildert, die

Kupferstich von C. Burkhardt (1846)

Druck von Bischofberger & Co., Buchdruckerei Untertor, Chur

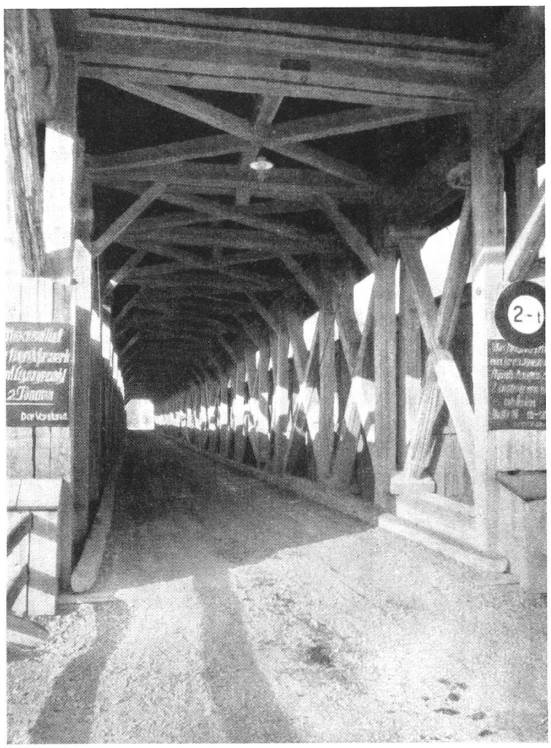
FELSBERG

Nach dem Bergsturz von 1843, mit der Brücke bei Alt-Felsberg

sie 1731 am 22. Januar an den Administrator der Herrschaft Rhäzüns, Baron Johann Baptista von Wenser, richteten. Vor 50 Jahren hätten sie ganz auf eigene Kosten ihre Brücke neu errichtet; aber sie hätten ständig auf zirka 100 Klafter Länge an den Brückenstühlen Reparaturen auszuführen, und die Mittel der Gemeinde seien gänzlich erschöpft. Sie ersuchen den Herrn Administrator, ihr Gesuch um eine Unterstützung an die Gemeinde an Kaiser Karl VI. weiter zu leiten und begründen es mit dem Hinweis, daß viele Güter der Herrschaft auf ihrer Rheinseite sich befinden.

Man frägt sich, ob die Felsberger Rheinbrücken vor dem Jahre 1834 immer oben beim alten Dorfe, der Kirche gegenüber, gestanden haben. Zum ersten Male wird die Rheinbrücke in einem Erblehenbrief vom 10. Dezember 1481 erwähnt. In diesem Dokument wird nämlich ein Wieslein bei der Brücke genannt. Da um diese Zeit weiter flußabwärts wahrscheinlich direkt am Fluß kein Kulturland war, dürfte schon damals die Brücke an der genannten Stelle gewesen sein. Im 17. und 18. Jahrhundert stand sie zeitweise ebenfalls an jener Örtlichkeit; auf der Emser Seite ging der Felsberger Weg vor 1699 von der Brücke aus ein Stück weit dem Rheinufer nach abwärts, bog dann südwärts um und führte hierauf durch die Emser Allmende und den schmalen Streifen der Emser «Rütinen» hinauf zum Wirtshaus des Dolmetsch, das nach mündlicher Überlieferung unweit vom Felsberger Stutz ob der heutigen Landstraße in den Emser Wiesen von Plarenga sich befand, etwa da, wo die Via Calanca von der Hauptstraße abzweigt. Das Wirtshaus sei mitten in einem kleinen Baumgarten gestanden, von dessen Einfriedigung die oberhalb der Straße auf etwa 150 m noch sichtbare Mauer ein Überrest sei. Ein Wirtshaus an dieser Stelle war durch die damaligen Verkehrsverhältnisse gegeben; denn hier teilte sich die Churer Straße in drei Abzweigungen, wovon die eine nach Felsberg, die andere nach Ems und dem Oberland und die dritte, die sogenannte Via Calanca, nach dem Vogelsang und nach dem Domleschg führte. Das Wirtshaus, um welches herum im März 1621 die Fähnlein des Oberen Bundes lagerten, bot durch seinen Untergang der legendenspinnenden Phantasie des Volkes üppige Nahrung; ich erinnere an die Geschichte der ruchlosen Mutter, die den aus der Fremde zurückgekehrten, unerkannten Sohn ermordete, und an die vielen Gespenstergeschichten, die die alten Emser so überzeugend zu erzählen wußten. In den Stürmen von 1799 ist es in Flammen aufgegangen und dann spurlos vom Erdboden verschwunden. 1699 suchten nun die Felsberger die Zufahrt zur Landstraße Chur—Ems zu verbessern. Damals kauften sie von Emser Privaten einen Streifen Land zwischen ihrer Brücke und der Landstraße; aber sie mußten sich verpflichten, auf beiden Seiten der neuen Zufahrtsstraße einen Zaun zwei Fuß von den anstoßenden Gütern entfernt zu erstellen.

Wenn man aber annehmen würde, die Rheinbrücke sei stets jeweilen nach einem Hochwasser an der gleichen Stelle, der Kirche von Alt-Felsberg gegenüber, errichtet worden, so würde dies den Tatsachen kaum entsprechen. So entscheidet ein Schiedsgericht am 24. Februar 1506, es sei den Felsbergern, falls sie ihre Brücke unterhalb des Burghügels, beim heutigen Schulhaus, errichten, gestattet, von ihrer Brücke bis zur Landstraße von Ende September bis Anfang Mai einen Fahrweg und für den übrigen Teil des Jahres einen Fußweg durch die Emser Güter (Rütinen) offen zu halten. Wenn sie aber die Brücke oberhalb des Burghügels erbauen wollen, dann dürfen sie zum Schutze der Emser Güter nur über den Sand dem Rhein entlang und über die Allmende östlich der Rütinen eine Verbindungsstraße anlegen. Es darf daraus der Schluß gezogen werden, es sei die Brücke zu gewissen Zeiten in der Nähe des Burghügels gestanden, und es ist nicht unwahrscheinlich, daß der Turm auf diesem Hügel dem Zweck gedient hat, den Rheinübergang zu überwachen und zu schützen. Pfahlrostüberreste auf der Emser Seite gegenüber dem Schloßhügel scheinen diese Annahme zu bekräftigen, falls es nicht bloß Überreste eines alten Schupfwuhres sind.



Blick durch das Innere der alten Brücke

Die Felsberger Brücke ist immer als ein bloßes kommunales Unternehmen betrachtet worden; die Nachbargemeinden, vor allem Ems, haben in dieser Sache eine Unterstützung stets abgelehnt. Umgekehrt hat auch Felsberg daraus die Konsequenzen gezogen und den Nachbargemeinden für schwere Fuhren die freie Benutzung der Brücke untersagt. So mußte Ems nach der Vereinbarung vom 2. Februar 1862 für die Benutzung der Brücke zu Steinfuhren sich verpflichten, für ihren Belag auf 90 Fuß Länge das nötige Rundholz (die Palanken) zu liefern. Aber des öftern haben sich der Obere Bund und später der Kanton wenig darum gekümmert, daß

die Bau- und Unterhaltungslasten von Felsberg allein getragen werden mußten, und jeweilen, wenn die untere Zollbrücke bei Reichenau durch Hochwasser oder Brand zerstört wurde, hat man den Verkehr unbedenklich über Felsberg geleitet. Auch hat man Felsberg, das unter den Wuhr- und Brückenlasten fast zusammenbrach, trotzdem gezwungen, am Unterhalt der unteren Reichenauer Brücke mitzuhelfen. Als sich Felsberg 1534, gestützt auf diese Tatsachen, weigerte, die Emser beim Aufbau dieser Brücke zu unterstützen, wurden die Felsberger durch Entscheid des Gerichtes zu Flims vom 6. November des gleichen Jahres gezwungen, an deren Neuerstellung drei Tagewerke zu leisten und auch bei Reparaturen eine im gleichen Verhältnis stehende Arbeit zu tun, und diese Dienstbarkeit ist in Form der Holzlieferungspflicht gemäß Brükkenbrief von 1641 bis 1850 in Kraft geblieben; damals wurde diese mit der Aufhebung des Reichenauer Zolles hinfällig.

Der enge Rahmen eines Aufsatzes hat es mir nicht erlaubt, im einzelnen zu zeigen, wie das tapfere, energische Völklein von Felsberg in zähem Kampfe jahrhundertelang mit dem Berg und dem Rheinstrom gerungen und den größeren Teil seines Kulturbodens den verheerenden Fluten abgekämpft und fast nach jedem Hochwasser eine neue Brücke gebaut hat. Die junge Generation, die nun so bequem über die neue Betonbrücke wandelt, die allen Hochwassern standhalten wird, möchte trotzdem dann und wann Rückschau halten in die vergangenen Zeiten und pietätvoll ihrer Vorfahren gedenken, die nicht bloß für die Erhaltung und Erweiterung des heimatlichen Kulturlandes, sondern auch für ihre Rheinbrücken so schwere Opfer zu bringen hatten.

Frühlingsföhn

Jauchzend und jubelnd
fährst du durchs Tal,
dein Atem heiß wie
ein Feuerstrahl.
Glühend versengt er
Winters Gewand,
fauchend zersprengt er
vereistes Land.
Atmet die Erde
wieder befreit,
schmückt sich mit Blumen,
mit Freudigkeit.

Wilhelm Bührig

Gebr. Caprez Erben
Bauunternehmung
CHUR - AROSA

EMIL HUBER, CHUR
Calandastraße Telephon 1170
OFENBAU
PLATTENBELÄGE
Spezialität: Plattenarbeit (Boden- und Wandplatten)

Joh. Knuchel-Gmelin, Chur
Mech. Bau- und Möbelschreinerei
Calandastraße 37 Telephon 179
Übernahme sämtlicher Bau-, Schreiner- und Glaserarbeiten
Ausführung vollständiger Aussteuern

Eier-
RAMP
Tel. 787 Chur Tel. 787
empfiehlt sich seinen Kunden

Aus bewegten Tagen
Eine Alt-Churer-Geschichte aus dem Süßen Winkel
von Anna von Moor
Ein köstliches Erinnerungsbuch, zu dem das trauliche alte Städtchen mit seiner bewegten Vergangenheit den Rahmen spendet. Preis Fr. 5.25 in feinem Leinenband.
Verlag Bischofberger & Co., Chur

Lyss, Jenatsch & Cie., Chur
Telephon: Büro Nr. 159
Bahnhof Nr. 551
Möbeltransporte
Camionnage
Fuhrhalterei