

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde

Herausgeber: F. Pieth

Band: - (1935)

Heft: 4

Artikel: Die Kästriser Rheinbrücke [Fortsetzung und Schluss]

Autor: Camenisch, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-396816>

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: 30.11.2025

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

Die Kästriser Rheinbrücke.

Von Pfr. Dr. E. C a m e n i s c h, Valendas.

II.

Die Geschichte der Kästriser Rheinbrücke weist seit dem Jahre 1700 einen etwas andern Charakter als bisher auf. Man gab sich Mühe, einen günstigeren Platz für die Erstellung des schwierigen Überganges zu finden, ohne aber etwas Dauerndes schaffen zu können. Die Mißhelligkeiten setzten sich nun zwischen Kästris und Schleuis, zwar mit etwas weniger Heftigkeit, aber doch gleichsam am laufenden Band fort, bis man endlich mit starker Hand an die Korrektion des Glenners ging und das wilde Wasser reif zur Überbrückung machte. Es würde ermüden, all die getroffenen Vereinbarungen, Erklärungen und Sprüche ausführlich zu behandeln, und es soll daher bei kurzen Auszügen aus denselben sein Bewenden haben. Am 5./16. März erfährt man, daß die Brücke wieder fortgerissen worden sei und daß der Bund die zwei Nachbarschaften oder Gemeinden zum Aufbau derselben anhalten mußte. Am 13./24. Mai 1708 bestätigen die Meister, deren Namen nicht genannt werden und deren Unterschriften fehlen, von der Nachbarschaft Kästris für ihre gehabte und getane Mühe und Arbeit an der neuen sog. Kästriser Brücke zwei Drittel der aufgelaufenen Kosten, im ganzen 63 Gulden und 32 Kreuzer empfangen zu haben. Am 3. August 1717 sodann wird in einem Rechtshandel zwischen den beiden Interessenten gesagt, daß die Brücke bei einem neulichen Ungewitter zerstört worden sei. Es wird erwogen, ob man sie nicht an einem andern Ort, nämlich unterhalb des steinernen Hauses auf dem dortigen Felsen oder wo die alten Stühle noch stehen errichten wolle. Aus dem Jahre 1738 ist ein Verzeichnis der Nachbarschaft Kästris über die zur Kästriser Brücke gehörenden Kapitalien erhalten geblieben, das eine Summe von 2046 Gulden und 46 Kreuzern, die bei einheimischen und auswärtigen Debitoren angelegt sind, aufweist³⁸. Die Zusammenstellung und Niederschrift ist von Schreiber Lorenz von Castelberg und von Schreiber Pancrazi Caprez gemacht worden. Dieses Verzeichnis

³⁸ Ein Absatz ist überschrieben: Fremde Geldsorten, so der Kästriser Brücke zugehörig: 22 span. Dublonen à fl. 10 oder fl. 220; 11 Sequinen à fl. 5.40 oder fl. 62.20; 7 Dukaten à fl. 5.36 oder fl. 39.12; 9 Filip à fl. 2.52 oder fl. 25.48; 4 Franz. Thaler à fl. 3.04 oder fl. 12.16; an Münzen ungezählt fl. 14.5. Total Gulden 504 Kreuzer 36.

wurde am 13. Januar 1746 von den Gemeindegeschworenen Landammann Lorenz von Castelberg, Landammann Br. Caprez und Kanzler Jak. von Casutt erneuert. Unterm 13. März 1753 macht Christoffel Gabriel den Versuch, die Gemeinden oder Nachbarschaften Schleuis und Kästris wegen des Brückenbaues zu einem Vergleich zu bewegen³⁹. Es handelt sich um die Wahl der Baustelle für die Brücke. De Gabriel schlägt vor, die von Schleuis mögen sich einverstanden erklären, den Kästrisern die Brücke da erstellen zu helfen, wo sie vordem gestanden habe und wo der große Teil der Brücke noch stehe. An diesem Orte habe sie schon gegen 200 Jahre gestanden. Am 7. April des Jahres 1757 schlichteten Landrichter della Torre, Landrichter Martin Riedi und Hauptmann und Landammann Daniel von Capol nach Anhörung der Parten, Vornahme eines Augenscheines und Einsichtnahme in die von Landrichter Gabriel am 13. März 1753 zustande gebrachte Konvention einen Brückenstreit dahin, daß die im vergangenen Jahre durch Hochwasser unbrauchbar gemachte Brücke am alten Platze repariert und hergestellt werden solle, und zwar bis künftigen Herbst oder spätestens bis April 1758. Um die Kommunikation nicht gänzlich zu unterbinden, sei die alte Brücke notdürftig instand zu setzen und zu erhalten, bis die neue erbaut sei. Am 10. Juni 1758 stellt der Waffenschmied Ulrich Sulser in Tamins der Nachbarschaft Kästris eine Quittung über 214 Gulden und 10 Kreuzer aus für an der Brücke geleistete Schmiedearbeit. Er bemerkt, daß diese Summe zwei Dritteile des ganzen Betrages ausmache.

Etwas ausführlicher muß ein Pakt vom 22. Juni/3. Juli 1768 betreffend Erhebung eines Brückengeldes behandelt werden. Um der großen Auslagen für Erhaltung der Brücke Herr zu werden, kam man auf den Gedanken, von fremden Durchreisenden ein Brückengeld zu erheben. In dem interessanten Dokument wird ausgeführt, daß laut ausgestellttem Brief und Siegel vom löbl. Oberrn Bunde schon 1480 bestimmt worden sei, daß die beiden ehrsamen Gemeinden oder Nachbarschaften Schleuis und Kästris eine Brücke über den Rhein zu machen und zu erhalten haben. Je und je sei dies mit großer Beschwerde geschehen. Jener Beschluß sei gefaßt worden, um den jenseits und diesseits des Rheins ge-

³⁹ Dieses im Gemeindearchiv Kästris aufbewahrte Dokument ist romanisch abgefaßt.

legenen Ortschaften die Kommunikation zu ermöglichen, das heiße, damit der gemeine Mann hinüber und herüber könne und man sich in Kriegszeiten und Feuersgefahr und in anderer Not schnelle Hilfe bringen könne. Die beiden Gemeinden oder Nachbarschaften haben der Bundesordination bis auf den heutigen Tag nachgelebt und unter großen Kosten die Brücke stets in brauchbarem Stand erhalten. Nun aber müssen sie mit Bestürzung konstatieren, daß seit einigen Jahren, d. h. seitdem das Versamer Tobel wegsam gemacht worden sei, viel handeltreibendes Volk, Merkanten und Negozianten einheimischer und fremder Provenienz die Brücke dermaßen brauchen, mißbrauchen und strapazieren, daß sie am Ende ihrer Geduld angelangt seien. Sie sehen sich genötigt, auf alle Handelswaren, die das Versamer Tobel passieren und repassieren und in Umgehung der eigentlichen Landstraße über ihre Brücke transportiert werden, eine Auflage oder ein Brckengeld zu erheben. Auf diese Weise werden sie in etwas für die der Brücke wegen auflaufenden Kosten indennisiert und vermögen jene eher zu bauen und zu erhalten. Sie bestimmen daher folgendes: 1. sollen laut Bundesordination und Befehl vom Jahre 1480 alle diejenigen zollfrei und ohne Beschwerde sein, welche jenseits und herwrts des Rheins seßhaft seien. Sie sollen ohne molestiert zu werden die Brücke mit Gehen, Fahren und Reiten, überhaupt zu aller und jeder Notdurft betreten dürfen. Desgleichen seien Passanten, ob einheimisch oder fremd, zollfrei. 2. Dagegen sollen kraft obzitiertem Brief und Siegel von 1480 alle diejenigen zollpflichtig sein, die Handel treiben und ohne dazu genötigt zu sein, rein zu ihrer Bequemlichkeit die Brücke gebrauchen, sei es zum über-saumen, zum Fahren aller Art mit Schlitten und Wagen, sei es zum Tragen, sei es zum Treiben von Vieh aller Gattung; alle diese Leute, die das Versamer Tobel passieren und repassieren, haben Brckengeld zu entrichten, ob sie fremd oder einheimisch seien. Wer immer diese Auflage beschwerlich finde, möge die alte, über Schleuis führende Landstraße wählen, wo kein Zoll erhoben werde. Die beiden Gemeinden oder Nachbarschaften erklären, mit Ehre und Gut für Aufrechterhaltung dieser Bestimmungen einstehen zu wollen und sie zu schtzen und zu schirmen wider alle, die gegen sie handeln, streiten oder sie gar umzustürzen suchen. Wegen der „Tariffa“ behalten sie sich vor, dieselbe inskünftig zu erhöhen oder herabzusetzen, je nach Umständen. Im Namen der beiden Gemeinwesen haben unterzeichnet Christian Benedict Caduff und Jo-

hannes Nicolaus Camenisch für Schleuis und Christ. Heintz für Kästris⁴⁰.

Schon drei Jahre nach Aufstellung dieses Brückengeldbriefes, nämlich am 14. April 1771, lagen sich die zwei Gemeinden oder Nachbarschaften neuerdings in den Haaren. Die Schleuiser erklären, sich über die lieben Nachbarn von Kästris beklagen zu müssen, da sie sie zwingen, bei der Erhaltung der Brücke mitzuhelfen. Laut Pundtsbrief habe jeder auf seinem Gebiet Weg und Steg zu erhalten, auf daß der gemeine Mann wandeln möge und man bei Notfällen einander zu Hilfe kommen könne. Daß sie die Brücke erhalten helfen müssen, sei ein Unrecht, da sie sie am allerwenigsten brauchen. Auch sei zu sagen, daß die Kästriser die Brücke stets da bauen, wo es ihnen beliebe, ohne der Schleuiser Wünsche zu berücksichtigen. Beim letzten Brückenbau haben sie sich widersetzt und der Handel sei vor das Schiedsgericht gekommen, das den Bau an dem alten festen Ort angeordnet habe. Mehrmals haben sie von Schleuis die Kästriser gemahnt, den Glenner besser in Schranken zu halten, was, wie allbekannt, mit wenig Mühe geschehen könnte, allein man wolle das nicht. Die Folge dieses widerspenstigen Verhaltens sei die, daß das Wasser am Anstreb und hinter der Brücke sich einfresse und den Übergang unmöglich mache. Die Mahnungen, den Schaden reparieren zu lassen, schlage man in den Wind. Weigern sich die Kästriser, den gegenwärtig so gefährlichen Lauf des Glenners zu korrigieren, der zum Untergang der Rheinbrücke führe, so mögen sie in Zukunft sämtliche Kosten für die Brücke selber übernehmen⁴¹. Wer die Brücke aus Saumseligkeit gefährde und wer sie am meisten brauche, der möge sie auch erhalten. Am 1./12. April 1787 fordern die Schleuiser durch den Statthalter de Gabriel die Kästriser auf, die zum Teil weggeschwemmte Brücke zu reparieren, und verlangen wiederum, daß sie am alten Ort zu erstellen sei. Alle andern Projekte refusieren, verwerfen und annullieren sie. Ein Schiedsspruch des Landrichters Daniel de Capol mit Zuzug von Landammann und Landeshauptmann Peter Ant. Riedi und Vikari und Präsident von Schorsch vom 23. Januar 1788 lautet dahin, daß die Brücke wo-

⁴⁰ Gemeindecarchiv Kästris. Vgl. Anm. 10.

⁴¹ Aus diesen Bemerkungen über die Glennerkorrektur ist zu schließen, daß die Brücke schon im 18. Jahrhundert flußaufwärts gegen die Glennermündung gerückt worden war, um nachher wieder am alten, festen Platze erstellt zu werden.

möglich am alten Ort zu bauen sei. Der Streit zieht sich so weiter bis tief ins 19. Jahrhundert hinein. Am 12. März des Jahres 1857 z. B. läßt Schleuis amtlich mitteilen, Kästris möge alle und jede Arbeit an der Brücke einstellen, bis und solange die beiden Gemeinden sich über die Erneuerung (gemeint ist wohl: über den Bauplatz) nicht verständigt haben.

Inzwischen war aber ein anderes Projekt aufgetaucht, das je länger desto mehr in den Vordergrund trat und namentlich durch das Eingreifen der Stadtgemeinde Ilanz dem Kästriser Brückenstreit ein Ende machte, nämlich die Überbrückung des Glenners. In trefflicher Weise führt in die betreffenden Bestrebungen und in die Widerstände, die zu überwinden waren, eine Eingabe des Stadtammanns Leonhard Bühler vom 11. Juni 1878 an den Kleinen Rat zu Händen der Standeskommission ein. Mit Zuschrift vom 14. Juni und 16. August vorigen Jahres — so läßt sich die Eingabe vernehmen — habe die hohe Regierung von der Stadtgemeinde für die Straßenrichtung Bonaduz-Ilanz mit Glennerübergang die Ausstellung eines Verpflichtungsscheines verlangt. Die Stadt habe unterm 16. Oktober gleichen Jahres diesem Verlangen entsprochen und die gesetzlichen Leistungen auf ihrem Gebiet, die Hälfte der Glennerbrücke inbegriffen, ohne Vorbehalt übernommen. Unterm 29. April dieses Jahres werden sie nun aufgefordert, im Einvernehmen mit Kästris eine definitive Verpflichtung für die ganze Leistungsübernahme auf Kästriser Gebiet für die Glennerlinie einzureichen⁴², auf welche Einladung die gefertigte Einwohnergemeinde in ihrer Versammlung vom 14. Mai nicht habe eintreten können, und dies aus folgenden Gründen: Laut Aktenmaterial in Sachen dieser Straße sei der Volksbeschluß von 1860 als einzige Grundlage der ganzen Angelegenheit anzusehen. Damals seien als Ausgangspunkt der Straße die Gemeinden Bonaduz und Kästris festgesetzt worden, und zwar weil man damals in dem Glauben gewesen sei, daß die Straße nur lokalen Charakter habe und somit eine Überbrückung des Glenners oder Rheins auf Kantonskosten sich nicht lohne. Im Verlaufe der Zeit sei man jedoch zur Ansicht gekommen, daß eine Straße mit Ausgangspunkt Kästris und damaliger Rheinbrücke keinen Sinn habe, vielmehr trotz der großen Kosten eine Sackgasse bleibe. Daher haben sich die kantonalen Behörden entschlossen, Ilanz als Endpunkt der Straße anzunehmen. Diese Änderung ergebe, daß heute die Glennerlinie

⁴² Dokument im Staatsarchiv.

als gleichberechtigt mit der Rheinlinie zu betrachten sei. Die Gemeinde Kästris müsse angehalten werden, einen unbedingten Verpflichtungsschein für die ganze Linie Kästris-Ilanz auszustellen, wobei die Wahl des Trasses dem Kanton anheimzustellen sei. Von Ilanz und Schleuis seien die Verpflichtungsscheine schon letztes Jahr abverlangt worden. Bei einer vorurteilsfreien Prüfung der Vorzüge und Nachteile der beiden Linien müsse man sich entschieden für die Glennerlinie erklären. Für den Kanton habe sie, was vorausgehend bemerkt werden möge, ein fiskalisches Interesse, da dieselbe 13 000 bzw. 14 600 Fr. weniger koste als der Rheinübergang. Im weitern könne es dem Kanton nicht gleichgültig sein, ob eine von ihm mit großen Kosten gebaute Straße die nötige Gewähr für reibungslosen Verkehr biete, oder ob sie infolge von Katastrophen Wochen, ja Monate lang gesperrt werden müsse. Nicht minder groß sei das Interesse der Talschaft an einer ununterbrochenen rechtsseitigen Verbindung Ilanz - Chur - Thusis. Wie die Eingabe der Kreisämter des Oberlandes⁴³ in zutreffender Weise betone, werde diese Straße bei richtiger Anlage das wahre Bindeglied zwischen den Fremdenstationen der Zentralschweiz und des Bündnerlandes werden. Infolge der günstigen Steigungsverhältnisse werde der Frachtverkehr für die lokalen Bedürfnisse, wie für den durchgehenden Verkehr über den Lukmanier sich hauptsächlich auf diese Linie konzentrieren. Welche Stockung im Post- und Frachtverkehr müßte eintreten, wenn infolge einer Wasserverheerung die 65 m lange Rheinbrücke weggeschwemmt würde! Bei hohem Wasserstande wäre das Schlagen einer Notbrücke bei dieser Flußbreite beinahe unmöglich und der Verkehr bliebe für Monate hinaus sistiert. Durch eine solche Katastrophe würden die unterhaltungspflichtigen Gemeinden in die traurigste Finanzlage versetzt, die Talschaft würde leiden und die Route in Mißkredit geraten. Daß ein solcher Fall eintreten könne, geben alle Fachmänner zu, und es sei ja landeskundig, daß die Kästriser Brücke öfter als irgend eine andere Brücke ein Raub der Wellen geworden sei. Überdies sei die Linie mit Rheinübergang 155 m länger. Über all diese Fragen gebe der Herr Oberingenieur in seinem Fachbericht vom 27. Januar dieses Jahres die nötige Abklärung, und es möge die hochlöbl. Regierung speziell über die Frage der Erstellung der Rheinbrücke und über die Möglichkeit

⁴³ Diese Eingabe findet sich im Staatsarchiv. Trägt das Datum: Ilanz 3. Januar 1875.

einer sichern Fundamentierung derselben sich orientieren lassen. Die Befürchtung der von Ilanz konsultierten Techniker werde sicher auch der Oberingenieur teilen, daß bei dem dortigen schwachen Gefälle des Rheins die Fundamentierung ein schweres Stück Arbeit sei, und daß auch die Erhaltung infolge von Anhäufungen von Schuttkegeln des Glennerschlammes schwierig sein werde. Übrigens sei nach Ansicht der Stadtgemeinde Ilanz die Annahme der Gemeinde Kästris, als müsse sie nach der Erstellung der Glennerbrücke auch noch die alte Rheinbrücke erhalten, unzutreffend. Eine Verpflichtung hiezu liege nicht vor; die Mehrheit der Einwohner von Schleuis dringe nicht auf Beibehaltung der alten Verbindung, sei im Gegenteil froh, von der schweren Unterhaltungspflicht frei zu werden. Überdies sei es Regel, daß wenn eine alte Straße durch eine neue ersetzt werde, die Brücke als integrierender Teil derselben in Wegfall komme. Es falle daher das Bedenken, das Kästris bewogen habe, sich für die Rheinlinie auszusprechen, vollständig dahin. Die speziellen Bedenken, die Ilanz gegen die Rheinlinie habe, seien der löbl. Regierung bereits am 25. März dieses Jahres schriftlich mitgeteilt worden. Wiederholt möge werden, daß früher oder später in St. Nikolaus eine Straßenerweiterung, verbunden mit Expropriation von Gebäulichkeiten vorgenommen werden müßte, was unverhältnismäßig große Geldopfer erfordern würde. Eine solche Zumutung müßte Ilanz zu jeder Zeit von der Hand weisen. Den Verpflichtungsschein haben sie nur für die Glennerlinie ausgestellt, und es dürfe dieser nicht auch auf die Rheinlinie bezogen werden, die sie als Territorialgemeinde nicht berühre. Bei Anlaß des Augenscheines werde die hochlöbl. Regierung von der Begründetheit dieser Bedenken sich überzeugen und der Ansicht beipflichten, daß die Vorteile der Glennerlinie in die Augen springend seien. Werde der regierungsrätliche Beschluß betreffend Glennerkorrektur ausgeführt, so genüge eine kurze Brücke, indem der Glenner laut Plan auf 40 m eingeschränkt werde, während die Flußbreite des Rheins 65 m betrage. Überdies habe der Glenner bekanntermaßen ein starkes Gefälle, und es seien daher die Fundamentierungsarbeiten leichter und sicherer zu bewerkstelligen. Beim Glenner die Möglichkeit einer Verheerung angenommen, sei bei der minimalen Flußbreite eine Notbrücke sogleich geschlagen und eine Unterbrechung der Verbindung so gut wie ausgeschlossen. Daß die Glennerlinie gebaut werde, liege nicht bloß im Interesse der Einwohnerschaften von Ilanz, Seewis, Riein

und Pitasch und überhaupt aller Gemeinden des Glennertales und am Fuße des Piz Mundaun, sondern auch in demjenigen von Kästris selbst. Einige Mehrkosten in der Expropriation abgerechnet, stellen sich für diese Gemeinde Bau- und Unterhaltungskosten für die Glennerlinie günstiger als für die Rheinlinie. Während sie für den Brückenbau bei letzterer mit 44 Längenmetern beteiligt, nämlich mit zwei Dritteln der Brückenlänge, habe sie bei der Glennerbrücke nur 20 Längenmeter zu unterhalten. Für die für Expropriation allfälligen Mehrkosten wollen Private in Ilanz die Gemeinde Kästris mit einer Aversalsumme von 2600 Fr. entschädigen⁴⁴. Leider aber machen die Kästriser aus dieser Straßenfrage eine Geldfrage und fordern von Ilanz die Übernahme der ganzen Glennerbrücke und einer Geldsumme von 5000 Fr. nebst Garantie seitens der Stadt Ilanz, daß sie von der fernern Unterhaltungspflicht der Rheinbrücke befreit seien. Leistungen auf fremdem Gebiet aber könne Ilanz nicht übernehmen. Es sei klar, daß die Glennerlinie auch von Kästris als gleichberechtigt mit der Rheinlinie angesehen werde, nachdem der Ausgangspunkt nach Ilanz verlegt worden sei und die Gemeinde in Unterhandlungen über diese Linie eingetreten sei. Die Stadtgemeinde Ilanz fasse ihr Gesuch dahin zusammen, daß die Gemeinde Kästris anzuhalten sei, auch für die Glennerlinie einen unbedingten Verpflichtungsschein auszustellen, daß die beiden Linien Kästris-Ilanz via Glenner und Rhein gleiche Berechtigung und Anwartschaft haben sollen, und daß die hohe Regierung vor Eintreten auf diese Frage vom kantonalen Bauamt ein Gutachten in Betreff der Erstellung und Erhaltung der Rheinbrücke einhole. Schließlich erlaube sich die Stadt, darauf aufmerksam zu machen, daß ihr seinerzeit nicht nur großer Schaden, sondern auch schweres Unrecht zugefügt worden sei dadurch, daß man die Talstraße durch St. Nikolaus statt durch die Gemeinde geführt und sie so von allem und jedem Verkehr abgeschnitten habe. Durch Wahl der Glennerlinie könne dieses Unrecht etwas gutgemacht und der Schaden zu einem Teil eingeholt werden. Man hoffe, daß die wohllöbl. Standeskommission diesmal den Wünschen der Stadtgemeinde Rechnung trage⁴⁵.

⁴⁴ Diese Offerte wurde von der Stadtgemeinde Ilanz am 6. Mai 1878 gemacht. Im Gemeindecarchiv Kästris liegt ein Angebot von 300 Fr. vom 14. Mai 1878 von vier Privaten in St. Nikolaus, wenn Kästris sich für die Rheinlinie einsetze.

⁴⁵ Staatsarchiv und Stadtarchiv Ilanz.

Diese wohlerwogene, den tatsächlichen Verhältnissen in kluger Weise Rechnung tragende Eingabe läßt erkennen, daß die Glennerüberbrückung auch damals noch keine selbstverständliche Sache war. Die Idee, das wilde Bergwasser zu überbrücken, war zwar nicht neu. Dokumentarisch tritt sie schon zu Anfang des 18. Jahrhunderts auf, und zwar zum ersten Male am 5./16. März 1708. Der vom Obern Bunde zur Schlichtung eines damals ausgebrochenen Brückenstreites abgesandte Joh. Gaudenz von Castelberg empfiehlt, den Werkmeister Claus Joachim Christ mit dem Aufbau der weggerissenen Brücke zu betrauen. Ferner regt er an, den Versuch zu machen, aber ohne Präjudiz für die Schleuiser, den Fluß Gloing (Glenner) in den alten Lauf zu bringen. Könnte man sich hiezu nicht verstehen, so möge man durch den Landrichter unter Zuzug einiger Herren den Ort der Pfahlbrücke bestimmen lassen. An eine eigentliche Glennerbrücke ist hier nicht gedacht, aber an eine Korrektion des Wildwassers, die die Vorbedingung für die Überbrückung war. Am 3. August des Jahres 1717 ist die Glennerbrücke gebaut, wenn auch nur provisorisch. Wieder war die Rheinbrücke weggeschwemmt worden, und die Kästriser hatten zur Aufrechterhaltung des Verkehrs den Glenner überbrückt. Der Versuch, die Schleuiser mit einem Drittel der Kosten zu belasten, schlug gänzlich fehl. Auch die Intervention des Bundes konnte daran nichts ändern, indem Schleuis kurzerhand erklärte, daß es außerhalb seines Territoriums zu keinerlei Brückenbauten sich herbeilasse⁴⁶. Am 13./2. September 1786 erscheinen die Kästriser vor dem Obern Bund und stellen das Begehren, die Herren mögen ordinieren, daß die Schleuiser ihnen helfen, die Brücke über den Rhein oder den Glenner zu bauen. Unter Hinweis auf den Urteilsbrief von 1480 lehnen diese letztern jedoch jegliche Hilfeleistung beim Bau einer Glennerbrücke ab und erklären, nur beim Bau der Rheinbrücke zur Mithilfe verpflichtet zu sein. Der Bund fällt das Urteil, daß Kästris und Schleuis schuldig seien, Weg und Steg zu geben, ob aber über den Rhein oder an einem andern Orte, mögen sie selber ausmachen. Schon nach 16 Monaten sah sich der Bund zu einer Modifikation dieses Entscheides gezwungen, wohl weil die beiden Gemeinden sich über den Brückenbau nicht einigen konnten und über

⁴⁶ Auch am 7. April 1757 bestand eine Glennerbrücke, die allerdings in schlechtem Zustande war, während sie im Winter 1856/57 gut gebraucht werden konnte.

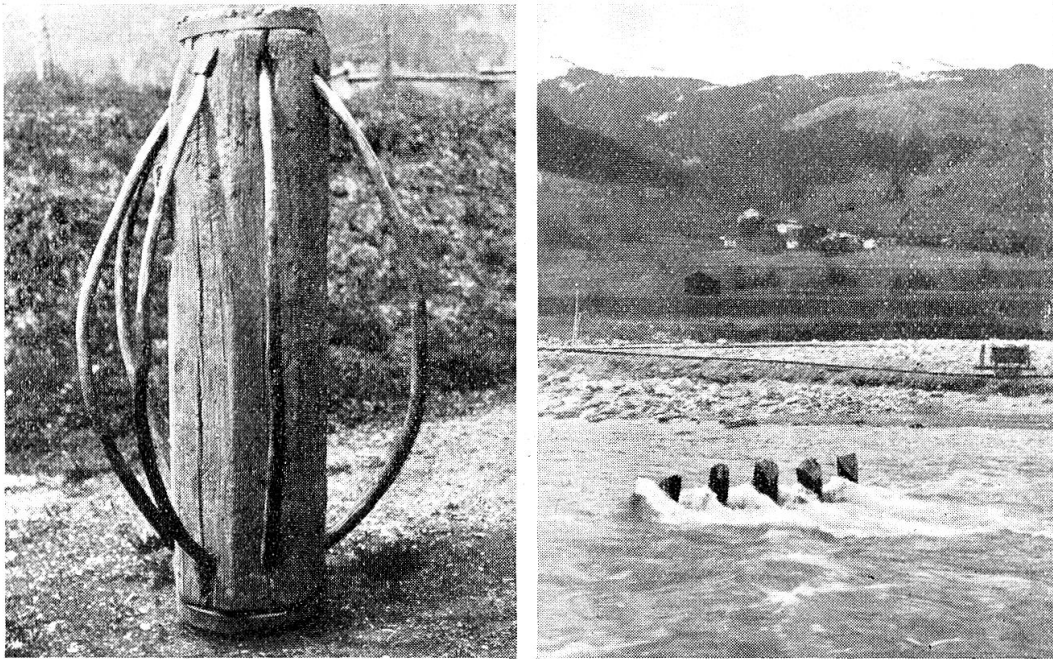
die Erstellung von Notbrücken nicht hinaus kamen. Landrichter Daniel de Capol bestimmte unter Zuzug der oben⁴⁷ genannten zwei Herren unterm 23. Januar 1788, es solle für ein Jahr eine Kommunikationsbrücke über den Glennerfluß gebaut werden. Der Glenner sei mit Wuhren zu versehen, wozu ein Wuhrmeister zu bezeichnen sei. In die Kosten haben sich die zwei Gemeinden oder Nachbarschaften im Verhältnis von zwei Dritteln zu einem Drittel zu teilen. Am 9. September 1789 muß aber der Bund konstatieren, daß Schleuis sich weigere, die beschlossene Brücke über den Glenner machen zu helfen, und nimmt das Angebot der Ilanzer an, beim Bau der Brücke für die Schleuiser in den Riß zu treten. Der Bund verspricht dagegen, dafür zu sorgen, daß die letztern den Ilanzern die entstehenden Kosten abtragen. Am 10. Juni 1850 geben die Schleuiser auf eine bezügliche Anfrage der Kästriser den Bescheid, daß eine Brücke über den Glenner nicht erhalten werden könne, wie die Erfahrungen des letzten Jahres genugsam bewiesen haben, und daß deshalb von einem solchen Brückenbau abzusehen sei.

Bei dem Hochwasser vom Herbst 1868 wurde, wie so manche andere Brücke, auch die Kästriser Rheinbrücke weggerissen⁴⁸. In den wegen Aufbaus derselben gepflogenen Verhandlungen taucht das Glennerprojekt wieder auf. Unterm 22. Januar 1869 erklärt die Regierung, für eine neue Brücke zwischen Kästris und Schleuis durch das kantonale Baubureau Pläne nebst Kostenvoranschlag zu Handen der zwei Gemeinden spesenfrei machen lassen zu wollen. Dem Gesuche um Verabfolgung eines kantonalen Beitrages an den Bau der projektierten Brücke könne dermalen jedoch nicht entsprochen werden, da die Richtung der Verbindungsstraße Bonaduz-Kästris noch nicht bestimmt festgesetzt sei. Gedacht ist hierbei zwischen den Zeilen an die Glennerlinie. In einer Zuschrift derselben Stelle vom 9. Juni 1869 ist von der Glennerbewehrung die Rede, für die aus der eidgenössischen Liebesgabensammlung für die durch das Hochwasser Geschädigten ein Beitrag in Aussicht gestellt werden könne. Aus diesem Schreiben ist zu entnehmen, daß mit dem Bau der Rheinbrücke bereits begonnen worden war, und daß nach einer Mitteilung des Oberingenieurs

⁴⁷ Siehe oben S. 106.

⁴⁸ In Kästris wird erzählt, daß man vor dem steigenden Wasser her in den gefährdeten Äckern die Kartoffeln gegraben habe, damit sie nicht ein Opfer des wilden Elements werden.

die bereits erstellten Pfeiler der Stühle zu wenig tief eingeschlagen worden waren und daher unmöglich einem neuen Hochwasser Widerstand leisten können. Eigentümlich macht es sich, daß daneben weiter über die Überbrückung des Glenners verhandelt wird. Rudolf von Mont teilt nämlich unterm 26. August desselben Jahres (1869) im Namen des Vorstandes von Schleuis den Kästrisern mit, daß Schleuis es ablehne, beim projektierten Brückenbau über den Glenner behilflich zu sein. Wenn sie im letzten Frühjahr einige



Male bei der Herstellung der Kommunikation über den Glenner sich beteiligt haben, so sei dies nur aus freundnachbarlicher Gefälligkeit geschehen. Es könnte dies, freilich unter Ablehnung jeder Verpflichtung, allfällig auch weiter geschehen, aber unter den gegenwärtigen Verhältnissen, wo die Kräfte der Gemeinde bis zur Erschöpfung mitgenommen seien und die Feldarbeiten sie außerdem voll in Anspruch nehmen, sei dies unmöglich. Im Februar des Jahres 1870 war die Rheinbrücke noch nicht gebaut. Am 1. Februar dieses Jahres richtete nämlich der Kleine Rat ein Schreiben an die Gemeinde Kästris mit der Mitteilung, daß der Oberingenieur beauftragt worden sei, zu zeitweiliger Leitung und Beaufsichtigung des Baues der dortigen Rheinbrücke einen Ingenieur abzuordnen. Dem weiteren Gesuche um Überlassung eines Pfählschlagwerkes (Rammbärs) könne der Kleine Rat nicht entsprechen, da der Kanton ein einziges komplettes Schlagwerk besitze, welches be-

reits der Gemeinde Untervaz für den beabsichtigten Bau einer neuen Brücke über den Rhein zugesagt sei. Einzelne Bestandteile eines andern Schlagwerkes seien vorhanden, die man ihnen gerne leihweise zur Benützung abtreten wolle⁴⁹. Daß bei diesem Stande des Rheinbrückenbaues von einer Überbrückung des Glenners amtlich nicht mehr die Rede sein konnte, ist selbstverständlich.

Daß man den Glennerübergang aber auch jetzt nicht aus dem Auge ließ, geht aus einer Eingabe des Vorstandes Kästris an den Kleinen Rat vom 26. Mai 1869 hervor, in der ausgeführt wird, daß die Kästriser neben den Arbeiten an der Rheinbrücke zwei Notbrücken über den Glenner geschlagen haben, und dies nur mit geringer Hilfe der Schleuser, sowohl mit Bezug auf Arbeitskräfte wie auf geliefertes Material. Eine dieser Brücken sei ein Raub der wütenden Wellen geworden, die andere sei am letzten Sonntag unmittelbar nach der Landsgemeinde nur mit Mühe und Not ans Land gezogen und so vor dem gleichen Schicksal bewahrt worden. Das Glennerwasser mit seinen unberechenbaren Tücken schlage oft an einem und demselben Tage verschiedene Richtungen ein.

In ein akutes Stadium trat die Angelegenheit anfangs der siebziger Jahre. Im Jahre 1874 regte die Einwohnergemeinde Ilanz

⁴⁹ Zweifellos haben die Kästriser auf diesen Bescheid hin sich mit ihrer alten Hoja behelfen müssen, die jetzt im Rätischen Museum in Chur deponiert ist. Sie ist aus Eichenholz gezimmert, oben und unten mit festen Eisenringen bewehrt und weist acht Griffen oder -stangen auf, welche letztere jedoch nicht mehr vorhanden sind. Sie wurde von sechs Männern im Takte gehoben und gesenkt. Die etwas verderbten Worte, die dabei gesprochen wurden, lauteten nach einer Mitteilung von Präsident Rob. Gartmann in Kästris folgendermaßen:

C a n z u n d e l l a H u j a .

I.

Auf mit der Huja,
auf und eba,
laß uns geba,
laß uns glingen.
Es glingt uns wohl,
all Streich ein Zoll.

Es ist etwas minder,
schlaget, ihr Kinder,
schlagen muß sein,
denn Pfahl muß hinein
durch Kies und durch Stein,
durch Kies und durch Sand.

Der Kaiser im Land,
der König im Reich
schlagen alle zugleich.
Hoch auf! Hoch auf!
Setzt auf!

die Anlage einer die Interessen des Oberlandes entsprechenden Talstraße Bonaduz-Ilanz an. Dann folgte, durch Ilanz angeregt, die oben erwähnte Eingabe der Kreisämter des Oberlandes an die Regierung vom 3. Januar 1875. Der nächste Schritt war die Trassierung der Straße 1875/76. Am 3. Oktober 1876 fragte Stadtmann J. J. Pfister im Namen des Stadtrates Ilanz die Regierung an, ob der Straßenbau so weit vorbereitet sei, daß er dem Großratsbeschluß gemäß im Jahre 1877 ausgeführt werden könne. Am 6. Oktober 1876 antwortet der Oberingenieur Fr. Salis der Regierung, daß die Aufnahmen auf dem Felde noch nicht ganz beendet seien, im Laufe des Monats Oktober jedoch zum Abschluß gebracht werden. Kostenberechnungen der verschiedenen Projekte mit Bericht an die tit. Standeskommission werden im Frühjahr ausgearbeitet sein, so daß der Inangriffnahme des Baues für das Jahr 1877 nichts im Wege stehe. Am 13. Mai 1877 löste der Oberingenieur in einem ausgezeichneten, 19 Folioseiten zählenden Gutachten sein Versprechen ein. Als geschichtlich wichtig sei daraus hervorgehoben, daß die Straße Bonaduz-Kästris im Jahre 1853/54 als Verbindungsstraße zwischen Bonaduz und Ilanz angemeldet, 1854 von der Standeskommission unter diesem Namen admittiert,

II.

| | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| Auf mit der Huja! | Warum soll sie lieber sein? |
| Frisch auf ins Allgei! | Sie gibt mir alle Abenden |
| Dort wachset gutes Heu | einen Branntwein. |
| und Kälber gutes Futter, | Hoch auf! Zum zwölften Mal auf! |
| die Tochter ist mir lieber als die | Setzet auf! |
| Mutter. | |

Solche Huja- oder Hojalieder wurden auch bei anderen Brückenbauten gesungen und werden erst verschwinden, wenn der mechanisch betriebene Rammbar das Handschlagwerk gänzlich verdrängt hat. Um manche dieser Verse ist's um ihres unmoralischen Inhalts willen nicht schade, wenn sie der Vergessenheit anheim fallen. B. Capatt von Trins, der bei Brückenbauer Coray in Arbeit stand, teilte folgendes Lied mit, das zum Vergleich hier abgedruckt werden mag:

III.

| | |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| Auf mit der Hoja, | durch Stein und durch Sand. |
| Auf und eben, | Der Kaiser im Land, |
| wir wollen ihm geben | Der König im Reich, |
| wohl auf sein Haupt. | schlaget alle zugleich. |
| Der Pfahl muß hinein | Hoch auf und der zwölfte und letzte |
| Durch Kies und durch Stein, | Setzt drauf! [Streich!] |

in den Großrats- und Volksbeschlüssen von 1860 und 1861 ebenso aufgeführt und in dem kleinrätlichen Auftrag an den Obergeringenieur vom 23. April 1875 mit dem gleichen Namen bezeichnet worden sei. In diesem Gutachten tritt nun die von der Stadtgemeinde Ilanz gewünschte, aber bisher nie amtlich genannte Glennerlinie mit Überbrückung des wilden Wassers stark in den Vordergrund, und es scheint, als ob dem Rheinübergang und der Kästriser Rheinbrücke bereits das Totenglöcklein zu läuten beginne. Der Obergeringenieur läßt sich in den Vorbemerkungen zu seinem Gutachten dahin vernehmen, daß er es in hohem Grade für zweckmäßig erachte, den kostspieligen Rheinübergang fallen zu lassen und die Richtung vom Kästriser Gebiet zur Ilanzer Säge mit geradlinigem Glennerübergang zu wählen. Diese Linie weise die größere Kürze auf, verursache geringere Kosten und garantiere der Stadt Ilanz eine bessere Entwicklung. Freilich sei bei der Wahl dieser Richtung die Korrektur des Glenners unerläßliche Voraussetzung, doch sei diese Arbeit bekanntlich auf der linken Seite bereits ausgeführt und werde wohl auch auf der rechten Seite in Angriff genommen. Es konveniere dem Kanton, die rechtsseitige Glennerkorrektur zu unterstützen, da sonst der viel kostspieligere Rheinübergang gewählt werden müßte. Die Brücke über den Glenner hätte eine Öffnung von bloß 40 m zu erhalten und wäre in Holz oder eventuell in Eisen zu konstruieren. Der Rheinübergang werde 13 000 bzw. 12 900 Fr. höher zu stehen kommen, wobei noch zu bemerken sei, daß die Fundamentierungen für eine Rheinbrücke sehr schwierig

Das zweite Hujalied weist noch deutlicher als das erste auf deutschen Ursprung hin. Aufgezeichnet wurden die beiden Lieder 1885 am Schleuser Markt „zum Andenken an Andreas Bergamin, Valentin Bundi und Bartholome Bundi“ (die wohl in führender Stellung beim Brückenbau tätig gewesen sind). Aus dem Jahre 1869 ist eine Rechnung des Schmiedemeisters Johannes Schleier für die Gemeinde Kästris erhalten, die an den Brückenbau erinnert. Unter anderem steht da: „1869, März 17. An das Schlagwerk 3 neue Ring und eine Blatta Fr. 10.75; 1869, März 24. 7 Stück schwere Nägel an das Schlagwerk Fr. 1.75; 1869, März 28. Eine neue Stanga an das Schlagwerk 32 Pfd. Fr. 12.80; 1869, April 5. Ein Blech an das Schlagwerk Fr. 0.85 usw. Die Kästriser hatten ihren Brückenteil im Mai 1869 erstellt, während Schleuis erst mit dem Bau eines Schutzwehrs beschäftigt war und von der Regierung am 29. Mai gemahnt werden mußte, nun doch auch endlich die Brücke auf ihrer Seite in Angriff zu nehmen. Für Fußgänger hatte es vom Schleuser Ufer bis zum Kästriser Brückenteil einen Steg errichtet, der innert 14 Tagen zweimal vom Wasser wegspült wurde.

und möglicherweise in der Berechnung zu niedrig angenommen seien⁵⁰.

Man hätte nun annehmen sollen, daß dieses klare, durch Berücksichtigung aller in Betracht fallenden Umstände sich auszeichnende Gutachten allseitig warm begrüßt worden wäre. Dies war jedoch nicht der Fall. Wie aus der oben wiedergegebenen Eingabe der Stadtgemeinde Ilanz an die Regierung vom 11. Juni 1878 hervorgeht, protestierte Kästris gegen die Wahl der Glennerlinie. Die Gründe hiefür werden von der Gemeinde in einem von Gemeindepäsident Julius Castelberg am 18. Mai 1877 der Regierung eingereichten Schreiben dargelegt. Die Straßenlinie über den Glenner werde infolge des buchtartigen Terrains westlich des Dorfes Kästris länger als die Rheinlinie. Ferner durchschneide sie zum Teil fruchtbaren, zum Teil sumpfigen, zum Teil steinigen Boden, was Expropriations- und Unterhaltungskosten ungünstig beeinflusse. Kästris könne sich nicht dazu verstehen, neben der Rheinbrücke auch noch eine Glennerbrücke zu unterhalten. Würde man erstere aber ganz aufgeben, so wäre mit einer lästigen Verkehrshemmung für die Gemeinden unterhalb Ilanz auf den beiden Rheinufern zu rechnen. Kästris erlaube sich, eine neue, vom kantonalen Baubureau nicht berücksichtigte Linie zu empfehlen. Diese würde sich unter leichtem Gefälle von Kästris oberhalb der Sägemühle durch das ebene Feld an den Rhein und von dort über denselben auf Schleuiser Gebiet hinziehen und in die linksseitige Oberländerstraße einmünden⁵¹. Gegenüber der Glennerlinie habe sie den Vorteil, daß sie kürzer sei, daß die Expropriation weniger koste, daß die Unterhaltung sich einfacher gestalte, daß der Ver-

⁵⁰ Staatsarchiv. Die Kostenberechnung für die verschiedenen Straßenprojekte lautet wie folgt: I. Straße über Versam 1. durchs Pflumenloch a) mit Glennerübergang Fr. 346 500.—, b) mit Rheinübergang Fr. 359 500.—, 2. über Versam-Tobel a) mit Glennerübergang Fr. 348 900.—, b) mit Rheinbrücke Fr. 361 800. II. Unter Versam über Islabord a) mit Glennerübergang Fr. 429 600.—, b) mit Rheinbrücke Fr. 442 600.—. Die Berechnung versteht sich bei einer Straßenbreite von 3,60 m.

⁵¹ Der alte Ort der Brücke etwas ob der Station Kästris mit Ausmündung auf der Schleuiser Seite bei der Acla dils paders war nach Angabe des 88jährigen Otto Cadisch in Ilanz im Jahre 1849 oder 1850 aufgegeben worden. Die Neuanlage erfolgte etwas unter Ilanz (Neubruch), wo sie bis 1885 zu sehen gewesen sei. Im Jahre 1879 oder 1880 habe ein Hochwasser den Stuhl auf Schleuiser Seite weggerissen. Im folgenden Frühling, als die Reparatur noch nicht vollendet gewesen sei, sei er (Cadisch) mit einem Fuhrwerk hinübergefahren.

kehr zwischen den zwei Rheinufern von Ilanz herwärts in der alten Weise aufrechterhalten werde, und daß Kästris einen guten Feldweg und Zugang zur Säge und Mühle erhalte. Sollte trotz dieser Gegengründe die Glennerlinie gewählt werden, so müßte Kästris verlangen, daß der Kanton die Straßenstrecke über den Sand- und Kiesboden des Glenners einschließlich Flußbett mit Brücke derart erstelle und befestige, daß die Unterhaltungslast auf ihrem Territorium die Kräfte der Gemeinde Kästris nicht übersteige⁵². Unterm 8. Dezember 1877 läßt Kästris nochmals gemeinsam mit der Gemeinde Schleuis durch ihren Advokaten Dedual betonen, daß die Rheinlinie die einzig richtige sei und daß die löbl. Stadt Ilanz mit ihrem Einstehen für die Glennerlinie zurückgewiesen werden müsse. Aus einem Gutachten des Oberingenieurs über die Kästriser Variante vom 27. Januar 1878 erfährt man dann noch, daß die Gemeinde Schleuis nur mit schwachem Mehr und nur unter der Bedingung, daß Kästris gewisse Leistungen bezüglich des Straßenunterhaltes auch noch auf der linken Rheinseite übernehme, für die Rheinlinie sich ausgesprochen habe.

Allen diesen Anstrengungen zum Trotz entschied der Kanton sich für die Glennerlinie, die den Nachteil hatte, daß sie den Gemeinden Kästris und Schleuis-Sagens die alte Verbindung raubte, im übrigen aber bei richtiger Korrektur des Glenners gegenüber der Rheinlinie alle Vorteile einer gut angelegten, gegen Naturkatastrophen gesicherten Straße auf sich vereinigte⁵³. Am 26. Mai

⁵² Staatsarchiv. Zu dieser von Kästris vorgeschlagenen Linie bemerkt der Oberingenieur, daß er eine Variante mit Rheinübergang 110 m oberhalb der derzeitigen Bockbrücke bearbeitet habe. Diese wäre jener technisch verfehlten vorzuziehen. Nach einem Beschluß der Standeskommission vom 19. April dieses Jahres könne es gar nicht zweifelhaft sein, daß die Glennerkorrektur in zwei bis drei Jahren bis an den Rhein vollendet sein werde. Die Frage sei dann nur die, wie es zwischen Kästris und Schleuis gehalten werden solle, wenn die jetzige Bockbrücke über den Rhein abgehe. Der Oberingenieur meint, daß für den Fall, daß die alte Verbindung aufrechterhalten werden wolle, die Brücke viel zweckmäßiger weiter flußabwärts in ziemlich gerader Linie zwischen Kästris und Schleuis, woselbst solche bis vor wenigen Dezennien bestanden habe, zu errichten wäre. Wahrscheinlich würde der Kanton an den Bau dieser Brücke einen Beitrag leisten.

⁵³ Die Glennerbewehrung war in den Jahren vor dem Straßenbau ein beständiger Verhandlungsgegenstand des Ilanzer Stadtrates. So z. B. 1875, September 16. und Oktober 4.; 1876, März 13., März 29. und Oktober 9. Unterm 29. März 1876 wurde auf Antrag von Kreisförster Enderlin beschlossen, längs des Glennerwuhrs Pappelbäume zu setzen. Un-

1880 wird im Stadtrat Ilanz die Inangriffnahme des Straßenbaues als in Bälde bevorstehend angezeigt. Am 18. Juni hatte man aber noch nicht begonnen, da der Große Rat unter diesem Datum einen Beschluß über die Leistungen der interessierten Gemeinden faßte für den Fall, daß die Straße statt in einer Breite von 3,60 m in einer solchen von 4,20 m ausgeführt würde. Innert acht Tagen wurde von den Gemeinden die Rückäußerung verlangt, so daß wahrscheinlich Anfang Juli der Bau begonnen werden konnte⁵⁴.

Von der Rheinbrücke redete im Ernste nun niemand mehr. Wie ein von Mann und Maus verlassenes Wrack stand sie da, um von den feindlichen Wellen hinweggeführt zu werden. Dagegen beschäftigte man sich um so intensiver mit der zu bauenden Glennerbrücke. Am 27. August 1880 wurde der Einwohnergemeinde Ilanz ein vom 29. Juli datiertes Schreiben des Oberingenieurs vorgelesen, ob man es nicht für vorteilhafter halte, an Stelle der projektierten hölzernen Brücke eine eiserne zu erstellen. Die Mehrkosten kämen für die zwei Territorialgemeinden Ilanz und Kästris auf je 5500 Fr. zu stehen, abgesehen vom Wert des von den Gemeinden für eine Holzbrücke zu liefernden Holzwerkes. Da Kästris mit der Erstellung der Brücke in Eisen sich einverstanden erklärte, wird von der Einwohnergemeinde in diesem Sinne Beschluß gefaßt. Dem Vorstand wird der Auftrag erteilt, beim Kleinen Rate dahin zu wirken, daß der Kanton den Bau der Brücke auf seine Kosten übernehme. Unterm 16. September 1880 läßt sich die Regierung dahin vernehmen, daß das kantonale Bau-bureau bereits früher Pläne und Kostenvoranschläge unter Berücksichtigung verschiedenen Baumaterials gemacht habe, wobei eine lichte Weite von 3,60 m verstanden gewesen sei. Um der Holzbrücke auf die freie Spannweite von 4,20 m eine genügend starke Konstruktion zu geben und das zu befürchtende Einschlagen der aus grünem Holze zu erstellenden Brücke zu verhüten, sei eine Modifikation in der Konstruktionszeichnung vorgenommen worden, welche mehr Eisenschrauben, Bänder und Schuhe und auch

term 9. Oktober 1876 findet sich notiert, daß der Kleine Rat am 21. März 1873 und der Große Rat am 28. November 1874 beschlossen habe, daß der Glenner bis 1877 rechtsseitig korrigiert werden solle. Ilanz habe die Wuhrbauten ausgeführt, auf der andern Seite aber sei nichts geschehen. Vgl. Stadtratsprotokoll.

⁵⁴ Die Mehrleistungen für die Gemeinden waren vom Oberingenieur wie folgt berechnet worden: Ilanz 800 Fr., Kästris 3900 Fr., Valendas 12 100 Fr., Versam 4600 Fr., Bonaduz 11 700 Fr., total 33 100 Fr.

etwas mehr Bauholz erfordere, so daß die Erstellung einer solchen Brücke auf mindestens 18 000 Fr. zu stehen käme. Berücksichtige man, daß ein guter Teil dieses Holzes aus Lärch bestehen müßte, so wäre dafür für die erstmalige Erstellung mindestens ein Zuschuß von 5000 Fr. in Rechnung zu nehmen. Eine Brücke in Eisenkonstruktion mit einer lichten Weite von 4,20 m würde inkl. Widerlager zirka 32 000 Fr. kosten. Da der Unterhalt einer Holzbrücke erfahrungsgemäß häufige Auswechslung der Brückenladen erfordere und das Dach in verhältnismäßig kurzer Zeit einer Totalerneuerung bedürfe, so sei es nicht mehr als billig, daß auch für diese Minderausgaben, welche die interessierten Gemeinden bei einer eisernen Brücke haben, dem Kanton ein angemessenes Äquivalent geleistet werde. Deshalb verlange die Regierung eine Aversalsumme von 1000 Fr. für diese weitem Ersparnisse. Wenn also die Territorialgemeinden 6000 Fr. als Äquivalent für den Wert des zu ersparenden Holzes leisten wollen, so sei der Kleine Rat bereit, den Bau einer eisernen Glennerbrücke anzuordnen. Diesem Vorschlag stimmte die Stadtgemeinde am 21. September 1880 bei, wobei aber Zweifel laut wurden, ob die Gemeinde Kästris die auf sie entfallende Hälfte von 3000 Fr. übernehmen werde⁵⁵. Am 6. Dezember 1880 ist der Bau der Brücke noch nicht in Angriff genommen, denn der Oberingenieur gibt unter diesem Datum dem löbl. Stadtrat von Ilanz die beruhigende Erklärung ab, daß es sein Bestreben sein werde, die Fundamentierung der Brückenwiderlager in solider Weise vorzunehmen. Da der Baugrund groben Sand zeige, so sei es zweifellos, daß derselbe mit Hilfe von Beton tragfähig sei. Die Vollendung der von der Firma Boßhard & Cie. in Näfels konstruierten Brücke erfolgte in der ersten Hälfte Mai 1881, worauf die Probelastung am 16. des Monats vorgenommen wurde.

Die Kollaudation der nunmehr vollendeten Straße Bonaduz-Ilanz und damit auch der neuen Glennerbrücke fand am 27. Oktober 1881 statt, und unterm 31. Oktober wurde das Kollaudationsprotokoll den Gemeinden zur Unterzeichnung zugestellt. Damit war die neue Straße dem Verkehr übergeben. Die Wünsche der

⁵⁵ Die Gemeinde Kästris erklärte sich mit dieser Übernahme einverstanden und ersuchte die Regierung, ihr zur Deckung dieses Betrages das Schlagen einer entsprechenden Anzahl Verkaufstannen oder -lärchen zu gestatten. Mit Schreiben vom 11. Oktober 1880 wurde die Hiebwilligung für 60 Lärchenstämme erteilt. Gemeindearchiv Kästris.

Ilanzer Bevölkerung um eine bessere Verbindung mit dem Hinter-
rheintal und Italien waren in Erfüllung gegangen. Von der alten
Kästriser Rheinbrücke bleibt noch die Erinnerung, die allmählich
in den Flurnamen „Punt vegla“ zusammenschrumpfen wird. Käst-
ris und Schleuis söhnten sich mit der neuen Verkehrslinie aus und
waren schließlich froh, den Kampf mit dem Rhein aufgeben zu
können und der sie mit dem finanziellen Ruin bedrohenden
Brückenausgaben enthoben zu sein⁵⁶.

Chronik für den Monat Januar.

(Schluß.)

23. In der Naturforschenden Gesellschaft hielt Herr Prof.
Dr. J. Niederer einen Vortrag über Bau und Entstehung der Schweizer
Alpen. Zu Eingang der Sitzung zeigte Herr Dr. Thomann einen schönen
Ailantusspinner von Campocologno, das erste in Graubünden lebend an-
getroffene Exemplar, mit aus den Zweigen herabhängendem Kokon.

24. In Manas starb Schulinspektor Christoffel Bardola. Er
wurde 1867 in Manas geboren, bildete sich am bündnerischen Lehrer-
seminar zum Lehrer aus und wirkte als solcher in Süs, an der Schweizer-
schule in Neapel, an der Lehranstalt Schiers, an der Sekundarschule in
Davos-Platz und zuletzt 25 Jahre lang an der Sekundarschule in Sa-
maden. Hier war er auch Initiant zur Gründung einer Gewerbeschule
im Engadin. Während der letzten zehn Jahre war er Schulinspektor für
das Engadin und Münstertal. Neben der Schule war er auch als roma-
nischer Schriftsteller tätig. („N. Bd. Ztg.“ Nr. 23; „Rätier“ Nr. 22.)

In der Kaserne in Chur fand auf Anordnung der zuständigen eid-
genössischen und kantonalen Behörden während vier Tagen ein Luft-
schutzkurs statt. Als Lehrer amtierten Herr Dr. med. Chr. Schmidt
über Sanitätsdienst, Herr Kantonschemiker Dr. Högl über chemische
Kampfstoffe und Herr Hptm. Huder über Feuerwehrdienst im Luft-
schutz. Außerdem orientierte Herr Hptm. Siegrist (Pilot) über Kampf-
flugwesen, und Herr Major Toggyler behandelte organisatorische und
allgemeine Fragen des Luftschutzes. Der Kurs wurde von einigen Ge-
meinden des Kantons beschickt, die im Kriegsfall als besonders gefährdet

⁵⁶ Zu vorstehender Abhandlung hat Herr Stationsvorstand J. Caduff
in Kästris manche wertvolle Angabe gemacht. Auch die zwei Bilder von
der Huja und den letzten Überresten der alten Pfahlbrücke sind nach
von ihm aufgenommenen Photographien hergestellt. Wie er mitteilt,
waren diese Pfahlüberreste seit einer Reihe von Jahren im Kies und Sand
begraben, bis sie das Hochwasser von 1927 wieder ans Tageslicht brachte.
Der Ort, wo die Brücke auf Kästriser Seite ansetzte, ist durch den Bahn-
bau stark verändert worden und heißt „Crest larisch“. Die Böschung
war nämlich früher mit Lärchen bewachsen.