

Die Rheinübergänge in Reichenau und Umgebung : Stege und Wege sowie Brücken und Notbrücken im Laufe der Jahrhundertwende

Autor(en): **Jörimann, Felix**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur**

Band (Jahr): - **(1996)**

Heft 6

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-398674>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Felix Jörimann

Die Rheinübergänge in Reichenau und Umgebung

*Stege und Wege sowie Brücken und Notbrücken
im Laufe der Jahrhundertwende*

Allgemeines zum Brückenbau

«Eine Brücke schlagen»¹ bedeutete ursprünglich, einen Baum so über einen Wasserlauf zu fällen, dass man ihn als Übergang benutzen konnte. Mit der Zeit bearbeitete man die Stämme, und die Fahrbahn wurde mit Bohlen ausgelegt. Mehr als zehn Meter Spannweite überdauerte aber ein Holzbalken kaum, weshalb bei breiten Flussübergängen hölzerne oder steinerne Stützen aufkamen. Das wohl bekannteste Beispiel dafür stellt die Luzerner Kapellbrücke mit Jochen von knapp acht Metern Spannweite dar. Vor allem im Kriegsfall oder bei Naturkatastrophen liessen sich bei solchen Bauwerken schnell einige Felder entfernen und wieder ersetzen.

Hochwasser oder Eisgang zerstörten hauptsächlich in unsrer Gegend immer wieder Mittel- oder Zwischenpfeiler und liessen Brücken einstürzen. Einzig hoch über dem Wasser liegende Bauwerke konnten unter günstigen Umständen ein respektables Alter erreichen, wobei Steinbrücken zudem noch dem Feuer widerstanden, während Holzbrücken – trotz aller Vorsichtsmassnahmen – noch und noch Brandanschlägen zum Opfer fielen.

Bereits im 15. Jahrhundert entwickelten die Zimmerleute Hänge- und Sprengwerke, die bedeutende Spannungen ermöglichten. Vermutlich bezwang als erstes Hängewerk die 1468 erstellte Martinstobelbrücke bei St.Gallen mit einer Weite von immerhin dreissig Metern den Abgrund.

Holz

Speziell im Brückenbau durften natürlich nur gerade, möglichst astfreie Tannen, Fichten und Lärchen verwendet werden; Eichenholz kam für besondere Zwecke, nämlich wichtige Konstruktionsteile in Frage, vor allem solche, die immer wieder mit Wasser in Berührung kamen; unter Wasser soll es sogar fester werden.

Oft habe der Zimmermeister selber die nötigen Bäume ausgesucht; solches berichtet man jedenfalls von Blasius Balteschwiler, der 1810 die Säckinger Rheinbrücke wieder in Stand setzte.² Schon kurz nach 1200 fanden sich für die Joche der Mittleren Brücke in Basel anscheinend nur in der Innerschweiz genügend geeignete Eichenstämme. Bereits dreissig Jahre nach der Erbauung der berühmten Schaffhauser Rheinbrücke standen grössere Ausbesserungen an, weil seinerzeit «unzeitiges Holz»³ verwendet worden war. Als günstigste Fälltage galten diese der letzten Dezemberwoche, und ein in diesem Zusammenhang entstandenes Sprichwort liess wohl auch das Gebot der Sonntagsheiligung in den Hintergrund treten:

«Wer sein Holz in der Christnacht fällt,
Dem sein Bauwerk zehnfach hält.»

Heutzutage, im Zeitalter der Motorsäge, wäre so etwas ohne weiteres zu bewerkstelligen, aber eben: die Schaffhauser Brücke erforderte beispielsweise 400 Tannen. Zu dieser Jahreszeit gefällt Bäume hätten laut Versuchen fast die doppelte Last getragen wie die Ende März geschlagenen Bäume. Mit Holz, das bei abnehmendem Mond bereitgestellt werde, sei sogar dem Wurmfrass beizukommen.

Wegen ihrer Elastizität kam die Weisstanne vor allem für waagrechte Balkenlagen in Frage, während die besonders harzhaltige Föhre zwar als wetterfest, für stark belastete Fahrbahnen aber als zu spröde galt. Die Lärche dagegen vereinigt beider Vorzüge in sich: sie ist harzreich und zugleich elastisch. Konservierungsmittel kannte man früher nicht; somit deckte man die meisten Brücken ein und verschalte sie seitlich zum Schutz gegen Witterungseinflüsse, wobei die kunstvollen Überdachungen oft auch die ganze Tragkonstruktion verstärkten.

Die ältesten nachweisbaren Rheinübergänge

Genaue Daten über die Errichtung der beiden Reichenauerbrücken fehlen ebenso wie Pläne oder Verträge. Im Spätmittelalter kann man das für solche Bauwerke auch kaum erwarten, denn selbst grosse Künstler blieben bis zum Beginn der Renaissance namenlos.

Erst der «Codex diplomaticus» nennt im vierten Band eine mindestens seit 1399 bestehende «Zollbrugg», womit noch bis ins 18. Jahrhundert hinein (Nicolin Sererhard) immer nur die Vorderrheinbrücke gemeint ist.⁴ Die untere Brücke – über den vereinigten Rhein – wird erstmals im Zusammenhang mit dem Eintritt der Herrschaft Trins-Tamins in den Grauen Bund, 1424, erwähnt. Dieser Schritt erfolgte unter Graf Hugo von Werdenberg-Heiligenberg. «Die Herren von Werdenberg-Heiligenberg wussten die Stelle des Zusammenflusses

beider Rheine zu schätzen. Ungefähr um 1440 erstellten sie bei Reichenau eine Brücke und erhoben Zölle von der Transitware.»⁵ Man kann annehmen, um diese Zeit sei der Brückenschlag über den vereinigten Rhein erfolgt.

Bis kurz vor Beginn des 15. Jahrhunderts bestanden in Reichenau also weder Brücken noch irgendwelche Gebäude. Zollhaus, Stallungen, Herrschaftshaus und Gaststätte sowie verschiedene Annexbauten begannen vor allem vom 16. Jahrhundert an, Reichenau zu prägen, und erst im 18. und 19. Jahrhundert vermitteln uns zahlreiche Darstellungen ein Bild dieses bedeutenden Schlüsselpunktes. Die in der Geschichtsschreibung schon früh aufgetauchte und später von vielen Historikern und Artikelschreibern kritiklos übernommene Behauptung, Reichenau sei mit dem gleichnamigen Kloster auf der Bodenseeinsel in Zusammenhang zu bringen, entbehrt bis heute meines Wissens jeder Grundlage. Selbst von einem Kloster ging immer wieder die «Sage», und in einem Monatsblatt des Jahres 1942 liest man: «Auf Bündnerboden beginnt er (der Klösterweg) im Steilabstieg des alten Kunkelsweges, bei Tamins mündete von der jetzt noch «Punt arsa» genannten Emser Rheinübergangsstelle und von der am Felsberger Burghügel gelegenen alten Felsberger Brücke der Zugang von Chur ein. Das Klösterchen zu Reichenau stand wohl schon vor den dortigen Brücken am obersten Abfahrtsplatz der Flösse und Weidlinge (Fischerkähne), die von hier unbehindert bis zu seinem Mutterkloster bei Konstanz fahren konnten und zugleich waren von Reichenau bis hinauf zum Beobachtungs- und Rheinschluchtabschlussposten auf der Wackenau die Übergangsmöglichkeiten über den Vorderrhein, die hier beim Vasortastein wie bei Pollis (Bullis) wohl auch eher in Furten als in Brücken bestanden, leicht im Auge zu behalten.»⁶

Ich denke, man konnte hier vor dem ersten Brückenschlag auf Flossen oder Fähren den Rhein queren; Furten fallen im Umkreis von Reichenau wegen der ziemlich tiefen Flussbetten eher ausser Betracht. So stellt sich unweigerlich die Frage: Wo passierten früher denn Fuhrwerke, Menschen und Tiere den Fluss?

Vor allem Armon Planta hat probiert, sie zu beantworten, und es ist ihm auch gelungen, durch eine übersichtliche Gesamtschau manches zu klären.⁷ Wohl deuten Flurnamen auf das Vorhandensein zweier längst verschwundener Brücken hin, deren eine noch heute genau lokalisiert werden kann. Planta ging mit feinstem Spürsinn all den Wegfragmenten nach, verwarf auch etwa Spekulationen früherer Geschichtsschreiber und liess nur handfeste Beweise sprechen.

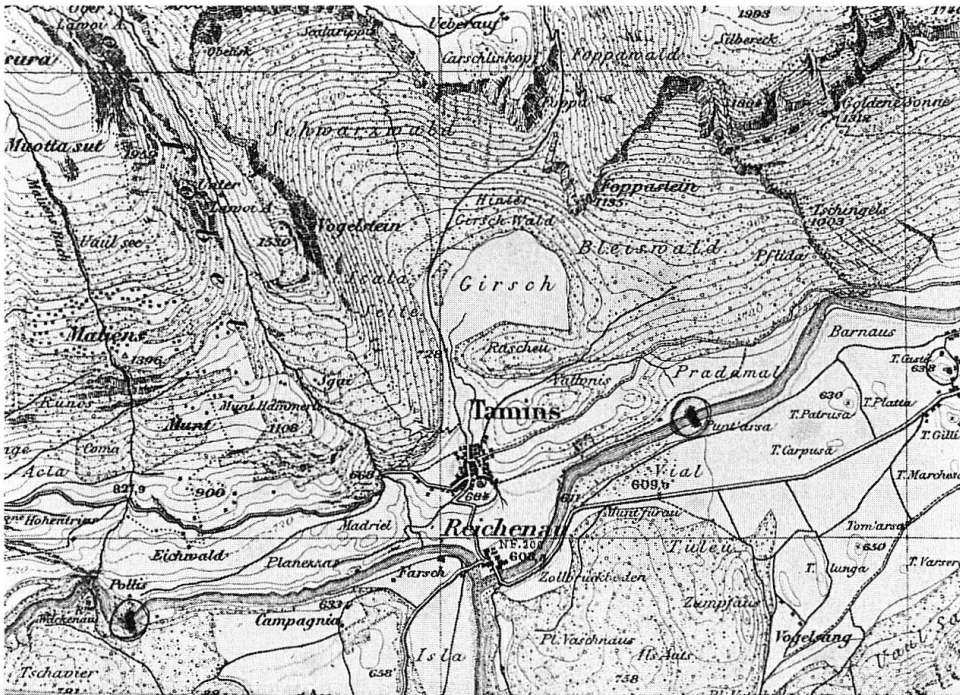
Bis gegen Ende des 14. Jahrhunderts diente die sogenannte «Punt arsa (verbrannte Brücke) dem Verkehr ins Oberland. Von Chur kommend führte die «Veia Lucmagn» (Lukmanierweg) nach Domat/Ems hinein, verlief wie die bestehende Gasse in Crestas – am Südfuss der

Tuma Turrera vorbei und erreichte etwa 1,7 Kilometer weiter westlich die Flussaue «Punt arsa», auf welcher heute die Grundwasser-Pumpstation der EMS-CHEMIE AG steht. Über die Brücke gelangte man von hier aus auf Taminser Gebiet hinüber, wobei der im Rhein liegende «Piterzastei» (entstelltes Punt arsa!) als natürlicher Brückenpfeiler diente. Heute ist er meistens vom Stau überflutet. In Pradamal kann man den Weg, der sich in ziemlich gerader Linie Richtung NW fortsetzt, recht gut verfolgen, bevor er hinten im Feld nach W dreht und im dichten Gestrüpp verschwindet. Nach beachtlicher Steigung erreicht er den Nordrand von Valtonis und verläuft sogar noch im heutigen Bachbett, bevor er in den bestehenden Feldweg («Hohlweg») einmündet und in Fanaus, Tumels und Caldaira weitgehend mit diesem übereinstimmt.

Die alte Lukmanierstrasse, der wohl eher der Name Weg zustand, mied also Reichenau genau so wie der von Süden kommende Weg, der in Bonaduz nach NW abbog und gegen «Punt veder» hinabführte. (Punt veder = alte Brücke). Dieser Flurname war auch den alten Taminsern geläufig: Ursula Kieni erzählte 1942 Arnold Bächli: «Uf Panaduzer Boda stoht am Rii in der Nechi vu der Wagganouw jätz noch a Stall bei Punt wääder.»⁸ Ihr Bruder Felix ergänzte: «As ischt a Lääderbrugg vur Burg uf Taminsersita härachu ...» Man stellte sich den Übergang wohl auch als einen an Lederseilen (Tretschen) hängenden Steg vor. Möglicherweise klingt hier sogar – wie an verschiedenen andern Orten der Schweiz – eine Sage mythologischen Ursprungs nach, wobei eine lederne Brücke über Talgründe hin zwei Burgen oder andere markante Punkte verbindet. Auf einer Lederbrücke habe man zum Tode Verurteilte vom Schloss/von der Burg zum Richtplatz geführt. (Eiserne oder silberne Brücken dagegen wiesen den Weg zum Heil!)⁹

Die Rheinaue bei Punt veder mit dem nun völlig zerfallenen Stall ist stark eingewachsen und von verschiedenen Hochwassern beeinträchtigt worden. Planta verfolgte hier die Wegspuren auf Bonaduzer Seite bis zum oberen Ende der Sandbank westlich von Punt veder. Dort setzte die Brücke über den Rhein, der an dieser Stelle durch Felsen nach N abgedrängt wird und das Gelände kaum verändert. 1898 begann gegenüber der Bau der RhB-Linie Reichenau–Ilanz, wobei natürlich auf Taminser Seite allfällige Wegreste verschwanden. Auch in Bullis, einem etwas höher gelegenen, nördlich anschliessenden Feld, konnte man keinerlei Wegfragmente ausmachen, was sich immerhin durch den Ackerbau erklären liesse, der das in Frage kommende Gebiet seit Jahrhunderten leicht veränderte. Weiter oben aber, im Wäldchen von Plez, lässt sich der Weg über Dabi bis nach Porclis verfolgen. Die Verbindung mit Tamins vermittelte mit grösster Wahrscheinlichkeit ein mit dem Flurweg Bullis–Planezzis–Matriel identischer, schmaler Fahrweg.

Punt veder verband demnach Bonaduz direkt mit Trin und Tamins und im weiteren Sinn natürlich das Hinterrhein- mit dem Vorderrheintal. Selbst für einfachste Fuhrwerke verlangte diese Wegstrecke Ausserordentliches. Stellen wir uns nur die in jeder Hinsicht primitive Brücke, diesen schmalen, schwankenden Steg mit den steilen, rauhen Zufahrten vor! Dennoch konnte man auf diese Weise das offenbar noch weit unwegsamere Versamer Tobel umgehen, das eine Art Saumweg bezwang, der aber bei Hochwasser und starken Schneefällen wohl kaum zu passieren war.



Kartenausschnitt aus dem Topographischen Atlas, aufgenommen 1843 von F. Bétemps, Nachträge 1885. Die Markierungen zeigen die Orte, wo die ältesten Brücken den Rhein überqueren: Punt arsa östlich und Punt veder westlich von Reichenau.

Von der urkundlich nirgends genannten Burg Wackenau zeugen nur noch wenige Mauerreste. Diesen aus zwei deutschen Wörtern zusammengesetzte Namen könnte man als «von Wogen umflutetes Gelände», als «Halbinsel am bewegten Wasser» umschreiben. (Wâc = Woge, Strömung, Flut; Aue/Au = Gelände am Wasser).¹⁰ Im Mund der ehemals romanischen Bonaduzer formte sich der deutsche Begriff in «Buccaneua» um, näherte sich aber mit der Zeit wieder dem deutschen Klangbild und lautete bereits um 1800 «Vacanau». Das durchaus romanisch anmutende Lehnwort «Buccaneua» hört man heute meines Wissens kaum mehr.

Die Überreste der vermutlich recht unbedeutenden Anlage findet man auf dem nördlichen Ausläufer des Bot Tschavir, der hier auf drei Seiten jäh gegen den Rhein abfällt. Die einsame, nach heutigen Begriffen äusserst abwegige Lage der Ruine lässt sich eigentlich nur durch den ehemaligen Rheinübergang in deren Nähe erklären, den schon Professor Lorenz Joos an dieser Stelle vermutete.¹¹

Vor dem Bau der Tardisbrücke (durch Medardus Heinzenberger) anno 1529 und auch später – etwa bei Hochwasser – galt vom Frühjahr bis in den Spätherbst hinein der Kunkels als beliebter Transitweg. Auf diese Weise brachten viele Händler ihre Kaufmannsgüter ungesehen um die Zollstationen herum, wobei zu sagen ist, dass vor dem Bau der Tardisbrücke zwischen Bodensee und Reichenau kein anderer Rheinübergang bestand. Der mindestens seit der Römerzeit auch als Schleichweg beliebte Übergang erregte natürlich immer wieder den Ärger der Brückenherren, und selbst ein am nördlichen Dorfeingang eingerichteter Zollposten zeitigte nicht den erhofften Erfolg. Sogar die Bünde mussten sich mehrmals mit dieser Angelegenheit befassen. «Weil viele sich mit dem Viehhandel unterstanden haben, die ordentlichen Zollstätten zu umgehen», wählte man 1628 Ammann Felix Sager (Segger) von Tamins zum Zolleinnehmer für den Transit über den Kunkels.¹² Den Ort der Zollkontrolle bezeichnet man heute noch als «Seggers Pündta», obwohl das Geschlecht der Segger schon lange als ausgestorben gilt. In der Folge griff selbst der Kongress einige Male ein, der immerhin auch die Interessen der Brückenbesitzer zu vertreten hatte, zu denen neben den Schauenstein-Reichenau auch der Bischof von Chur gehörte.

Die obere und die untere Brücke

Nachdem Reichenau sozusagen den Rang als klassischer Brückenstandort erlangt hatte, begann sich dieser halbinselartige Geländesporn zu beleben, weil sich ja hier die zwei wichtigsten Bündner Transitachsen kreuzten und – wie schon erwähnt – seit dem beginnenden 15. Jahrhundert zwei Brücken erforderten.

Bereits im 18. Jahrhundert sollen täglich Hunderte von Kutschen, Wagen, Fuhrwerken und winters fast ebensoviele Schlitten die Brücken benutzt haben. Den Herrschaftsinhabern oblagen Bau und Unterhalt der Brücken, und die umliegenden Gemeinden mussten bekanntlich das Holz liefern. Somit erhoben die Brückenherren auch Zölle; noch im letzten Jahrhundert nannte man das heutige Hotel Adler Zollhaus¹³, und unter «Zollbungert» verstehen mindestens die älteren Taminser immer noch den grossen Baumgarten hinter dem Schloss. Gewisse alte Landkarten bezeichnen das Areal des Bahnhofs Reichenau auch etwa als Zollbruckboden. Scheinbar bereitete die Anwendung der umständlich umschriebenen Zolltarife auch etwa erfahrenen Zöllnern Kopfzerbrechen. Auf einem Tarifblatt liest man beispielsweise: «Erstlich zollet einer, so er über beyde Bruggen reitet, so oft es beschiehet, Pfennig vier. Ein Fremder und Ousländer zwei Blutzger, so oft er über die Unter-Brugg allein reitet, zollet er vier Pfennig. Demnach wann ein Mensch über die beyde Bruggen gehet, so gibt er alle mahl, sowohl die

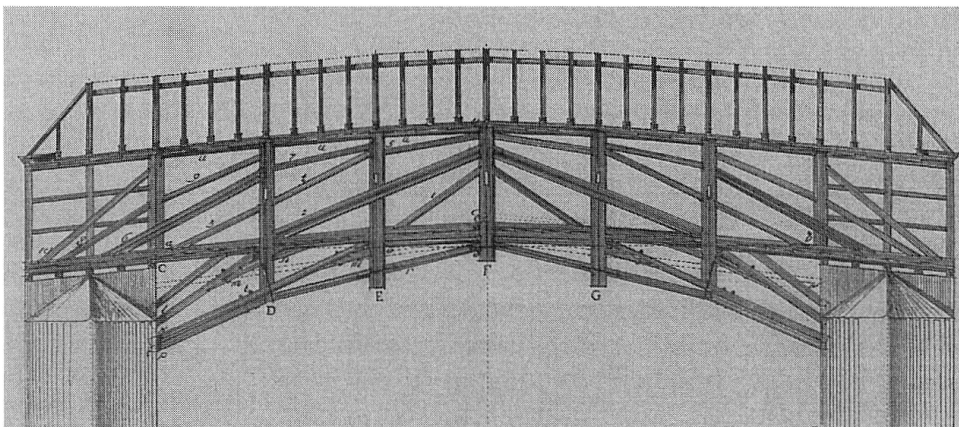
Ober- als die Unter ein Pfennig. Ferner, welcher über die Feldsberger Brugg gehet, der ist den Zoll schuldig, es seye dann Sach, das er gewissen eigne Geschäften allein zu Feldsberg zu verrichten hätte. Wann einer durch den Rhein reitet oder gehet, den Zoll abzuweichen, ist er den Zoll zu geben schuldig, darzu auch in die Straf oder Paen und Buss verfallen. Item wann Gloggen, Mühlestein jemand führen wollte, der soll sich zuvor bei einem Herrn oder Zollner anmelden, abzureden, ob die Bruggen die Schwere ertragen mögen(...)

Letztlich sollen alle und jede, die in den sechs Porten seyn, wie auch alle Ausländischen den Richenauer Zoll schuldig seyn zu geben, es seye gleich, dass sie über die Richenauer oder Fürstenauer Brugg fahren wurden, und die, welche anderswo fahrend, Richenauer Brugg abzuweichen, und sich widrigen den Zoll zu erlegen, die mögen in den nächsten Gemeinden, wo sie betreten würdent, verarristiert und verhaftet werden, und sind selbige Gemeinden schuldig, dem Richenauer Zollner best möglichst darzu helffen, damit er den Zoll, und die Buess von ihnen könne einbringen(...)

Eine Spausen (Braut) mit ihrem Gesind gibt Kreuzer 30. Eine Todenleich mit samt denen, die sie begleiten, seyen viel oder wenig, auch Kreuzer 30.»¹⁴

Manchmal mussten die Brückenherren auch Hilfe anfordern: «Vogt Martin Seger auf Hohentrins wünscht 1559, dass die Gemeinden Trins, Tamins, Felsberg, Ems, Rüzüns und Bonaduz ihm die Brücke über den Rhein gaumen und bewahren helfen möchten, da Mordbrenner im Lande wären.»¹⁵ Recht häufig begegnet man in der Literatur dem Begriff Brückengäumer, was demnach mit Brückenwächtern gleichzusetzen ist. Sobald Gefahr drohte, mussten sie – wohl «in der Rod» – ihres Amtes walten, das heisst einander ablösend Tag und Nacht die Brücken beschützen.

Aber auch andere Elemente setzten diesen Bauwerken zu, denn 1566 bat ein anderer Vogt, Ögli Willi, Tamins und Trins um Hilfe, weil unter seiner Amtsverwaltung der Vorderrhein dermassen gestiegen sei, dass er Werkleute zum Aufbau «einer Wuhre ob der oberen Brücke»



**Modell einer Spreng-/
Hängewerkbrücke,
aus: Chr. G. Reuss,
Anweisungen zur Zim-
mermannskunst, 1764.**

benötigte. Die beiden Gemeinden willigten ein, jedoch ohne weitere Verpflichtungen einzugehen.¹⁶

Um die Holzlieferungen unter den Gemeinden festzulegen, setzte der Herr von Reichenau, Oberst Rudolf von Schauenstein, im Mai 1641 einen sogenannten Brückenbrief auf. «Die vier Gemeinden der Herrschaft Rätzüns samt Trins und Tamins» haben alles zur Erstellung und zum Unterhalt beider Brücken nötige Holz zu liefern und auf den Platz zu transportieren. Dafür geniessen sie, «ausser für durchgehende Handelswaren» Zollfreiheit, das heisst, sie mussten nur für den Weiterverkauf bestimmte Güter verzollen. Trins und Tamins hatten für das Holz «zu dem auf ihrer Rheinseite liegenden Theil, bis zum Pfannenknecht auf dem ersten Stuhl» aufzukommen; die Gemeinden der «Herrschaft Rätzüns» für den Rest. Bei der unteren, grossen Brücke ging «alles Holz und Gatter zum Ansträb item den nächsten Stuhl samt allen thromen dazu ebenso zum Pfannenknecht» zulasten der Trinser und Taminser. Dazu kamen die Palanken bis zur Brückenmitte und Blockholzlieferungen für das Schlagwerk. (Palanken: Sehr dicke, behauene Balken für die Fahrbahn; Schlagwerk: Rammvorrichtung zum Anbringen der Brückenpfeiler; Felsberg gehörte bis 1851 zur Herrschaft Rhätzüns.) Für die untere Hälfte waren die übrigen Gemeinden zuständig, wobei selbst noch Feldis und Sculms einen kleinen Beitrag zu leisten hatten.¹⁷

Bis um die Mitte des 18. Jahrhunderts muss man sich beide Brücken als ziemlich schmale, einspurige, offene, von Pfeilern gestützte Übergänge vorstellen. Die obere Brücke bedurfte, wie zeitgenössische Darstellungen zeigen, eines langen, recht steilen «Anstrebs», und endete auf der Reichenauerseite auf dem jetzt noch sichtbaren Widerlager, das als mächtiger, gemauerter Klotz – etwa 15 Meter südlich der neuen Brücke steht. Die Strasse verlief hierauf im Schlossgarten weiter, wandte sich vor der Schlossfassade nach Norden und führte schliesslich dem Schlossbaumgarten entlang gegen die Käpelibrücke. Nur wenige Meter südlich der bestehenden Brücke sieht man Mauerreste eines späteren Widerlagers, und seit dem Ende des 18. Jahrhunderts führte die Brücke an der gleichen Stelle über den Rhein wie die jetzt bestehende.

Die untere Brücke querte den Fluss bis um die Mitte des 18. Jahrhunderts beim damaligen Käpalistutz. (Chäpali = Kapellchen). Der Flurname bezieht sich auf eine um 1593 bei der Brücke erbaute Kapelle; «sie stand vermutlich an dem nach ihr benannten Käpalistutz, wo die alte Brücke den Rhein überschritt.»¹⁸ Die Strasse lässt sich heute noch hinter der Schlosskapelle und dem langen Ostflügel verfolgen; die obere Brücke erreichte sie über einen «Umweg» durch den Schlossgarten. Bis zum Ausbau der Oberländerstrasse – von 1840 an – bezwang die sogenannte alte Landstrasse die Halde zwischen Lavaus und Rossboden in steilem Anstieg und führte schliesslich nordwestwärts – ungefähr

diagonal durch die heutige Gartensiedlung – gegen Tamins hinauf. Erst nach erfolgtem Einschnitt am Südostrand der Quader konnte man die neue Landstrasse in Betrieb nehmen, welche fast die gleiche Linienführung aufwies wie die heutige Kantonsstrasse Reichenau– Tamins.



Reichenau mit der neuen Grubenmann-Brücke, um 1760, nach einem Gemälde im Schössli Flims. Zwischen dem Hauptbau des Schlosses und der Kapelle sieht man eine Reihe verschiedener Bauten, die kurz nach 1770 durch den noch heute bestehenden langen Flügel ersetzt wurden. Auf dem Rhein erkennt man rechts der Bildmitte ein Floss.

Auf die Brückenbauten bezogene Daten findet man erst kurz nach 1750, wobei die Verlegung der unteren Brücke an den jetzigen Standort zwischen 1754 und 1758 erfolgt sein dürfte. In allen einschlägigen Werken liegen die Daten zwischen diesen Jahreszahlen. Eine Vereinbarung vom 12. August 1759 zwischen dem Herrn von Reichenau und den zur Holzlieferung verpflichteten Gemeinden lässt uns wissen: «Anlässlich des Hochwassers an St. Maria Magdalena Tag (22. Juli) im Jahre 1758 war der Rhein dermassen ausserordentlich angeschwollen, dass gewaltsam mitgeschwemmtes und mitgeführtes Holz die erst 1745 neu gemachte Brücke grösstenteils weggerissen; was übrig blieb aber und der Stuhl auf Taminsenseite teils gerückt und in sehr schlechtem Zustand zurückblieb. Daraufhin beschloss der Herr zu Reichenau zur Erstarkung der Brücke bei ähnlichen Vorkommnissen diese auf die ver-

bliebenen Stühle aufzusetzen und derselben ein Dach zu geben ...» Deshalb wurde eine Zusammenkunft vereinbart, denn der weiter vorne bereits erwähnte Brückenbrief von 1641 sah kein Holz für Dach und Verschalung vor, und der Brückenherr beklagte sich auch über die zu hohen Instandstellungskosten. In diesem Falle – und bei weiteren ähnlichen Vorkommnissen – verpflichteten sich die Gemeinden, Schindeln, Nieten, Nägel «und was zu decken nötig» zu liefern.¹⁹

Eine «beglaubigte Copie» spricht in diesem Zusammenhang von der untern Brücke, wobei aber Christian Georg Brügger in seiner «Naturchronik der Schweiz»²¹ für das Jahr 1758 kein Hochwasser meldet. Auch andere Chronisten oder Geschichtsschreiber erwähnen wohl die Hochwasserkatastrophen von 1745 und 1762, nicht aber eine anno 1758. 1745 dürften beide Brücken dem Hochwasser erlegen sein, doch der Schaden von 1758 bezieht sich meines Erachtens auf die obere, die um diese Zeit vermutlich die Form einer besseren Notbrücke aufwies. Andernfalls käme als letztmöglichstes Baudatum für die grosse Grubenmannbrücke das Jahr 1758 (eventuell 1759) in Frage. Dagegen berichten aber sämtliche Quellen übereinstimmend, Johannes Grubenmann habe den Brückenschlag als erster am neuen Ort vorgenommen. Aus dieser Zeit stammen auch die ersten mir bekannten Abbildungen, während ich noch kein Bild der alten, offenen Käpelibrücke gesehen habe. Zum ersten Mal konnte man nun in Reichenau eine gedeckte, beidseits verschaltete, pfeilerlose Brücke mit einer Spannweite von fast 70 Metern bewundern.



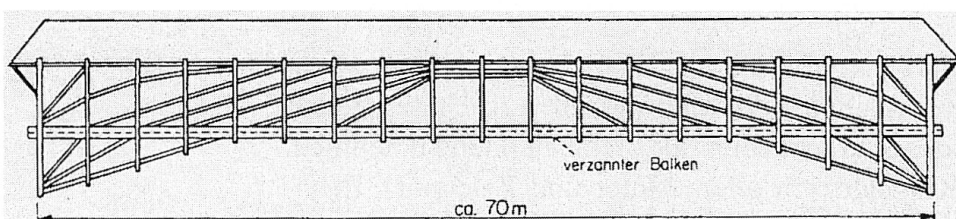
Der Rheinzusammenfluss anno 1777 mit den beiden Grubenmann-Brücken und dem eben umgestalteten Schloss, gezeichnet von Alex-Charles Besson (1725–1808), gestochen von François-Denis Née (1739–1817).

Johannes Grubenmann
(auch etwa Grubermann genannt, 1707–1771)

Dieser Autodidakt entstammte einer weitverzweigten, ausser-rhodischen Baumeisterfamilie, die weit über die Landesgrenze hinaus hohes Ansehen genoss. Der in Teufen heimatberechtigte Johannes liess sich offenbar 1739 oder kurz vorher in Trogen nieder und zog etwa zehn Jahre später in die Tobelmühle, die auf Gebiet der Gemeinde Wolfthalen liegt. Um diese Zeit begegnet man seinem Namen häufig im Zusammenhang mit Palastbauten in Trogen, die er vor allem für die Familien Zellweger entwarf und ausführte. Auch in Speicher und andern Orten trat er allein oder mit Brüdern oder Vettern als Baumeister von Bürgerhäusern, Kirchen und Brücken auf²², wobei aber scheinbar allen Vertretern dieser Baumeisterdynastie eine mathematisch-wissenschaftliche Methode der Projektierung fremd war.²³

Johannes erstellte die Brücke über den vereinigten Rhein etwa zur gleichen Zeit, als sein Bruder Hans-Ulrich mit dem Bau der Schaffhauser Rheinbrücke beschäftigt war, und Fachleute vermuten, der um zwei Jahre ältere Johannes sei sozusagen die rechte Hand seines noch bekannteren Bruders gewesen. So ist auch Hans-Ulrichs Mitwirken am Entwurf beider Reichenauer Brücken kaum von der Hand zu weisen; gerade er war scheinbar vom Problem grosser Spannweiten wie besessen. Bereits seine Zeitgenossen erkannten seinen schöpferischen Mut und bezeichneten ihn als berühmtesten Brückenbauer seines Jahrhunderts.

Das Tragwerk der Reichenauer Brücken glich im Aufbau dem der Schaffhauser Brücke. Hier wie dort übernahmen überlagerte Strebensysteme die Lasten; die Hängewerke stützen sich teilweise unterhalb des verzahnten Streckbalkens sprengwerkartig gegen die Widerlager, was sich auch gut auf zeitgenössischen Darstellungen ablesen lässt.



Das Tragsystem der grossen Grubenmann-Brücke, aus: Schweizer Ingenieur und Architekt 25/83, Seite 687.

Wie schon angedeutet, stieg die untere Brücke innert weniger Jahre zu einer nationalen Sehenswürdigkeit auf. Josef Killer bedauert in seinem Buch²⁴ zwar auch das Fehlen jeglicher Pläne oder Modelle, lässt dafür aber einige Zeitgenossen zu Worte kommen, beispielsweise Johann Andreas von Sprecher (Geschichte der Republik der drei Bünde, Band 2, Chur 1873): «Auch er (Podestà Salis-Marschlins anno 1769)

rühmt die soeben vollendeten beiden Reichenauer Brücken von Grubenmann, die er eine Zierde des Landes nennt.»

Gottlieb Konrad Christian Storr (Alpenreise, Leipzig 1784):

«Tamins gegenüber, an der Südseite des Thales, bei der Vereinigung des vorderen und hinteren Rheins, liegt das Schloss Reichenau mit seinen beiden Brücken, von welchen die grössere, die den schon vereinigten Rhein mit einem Bogen von 240 Schuhen überspannt, als das Meisterwerk des geschickten Johann Grubenmann aus Tüffen (...) Wir trabten stark über diese Brücke, ohne das Schwanken zu bemerken, das man ihr in Schaffhausen, bei einer wohl allzu patriotischen Vergleichung mit der dortigen Brücke, aufgebürdet hatte.»

Wilhelm Coxe (Briefe über den natürlichen Zustand der Schweiz, Band 3, Zürich 1792):

«Hier sind zwei Brücken, welche Grubenmanns Neffe erbaut hat, und die besonders bemerkt zu werden verdienen; eine, welche über den Hinterrhein führt, war 35 Schritte oder ungefähr 105 Schuhe lang. Die zweite geht über den Rhein unter dem Vereinigungspunkt und macht den schönsten Gegenstand aus. Es ist eine hölzerne Brücke von einem einzelnen Bogen, bedeckt wie zu Schaffhausen, und nach dem gleichen Plane, nur mit dem Unterschied, dass der Weg über dieselbe nicht so ganz flach ist (...) Und da sie zugleich dem Auge nur eine einzelne Krümmung darstellt, so ist ihr Aussehen im Ganzen weit mahlerischer und macht eine weit stärkere Wirkung.» Christoph Mechel (Plan, Durchschnitt und Aufriss der drei merkwürdigsten hölzernen Brücken der Schweiz, Basel 1803): «Sein jüngerer Bruder Johannes Grubenmann eine gleiche Brücke, 240 Schuh lang, die auch ein Hängwerk über den Rhein zu Reichenau im Bündner Land erbaute.»

Unruhige Zeiten

Langsam kam im 18. Jahrhundert auch in Bünden ein gewisser Reiseverkehr auf, da vor allem die Aufklärungszeit versucht hatte, den Bergen den Anstrich des Schrecklichen und Bedrohenden zu nehmen. Forscher, Wanderer, Künstler (vor allem Maler und Zeichner), Erholungssuchende (Badegäste), Abenteurer, ja Bergsteiger und Kletterer wagten sich in immer höhere, unbekanntere Regionen vor und hinterliessen der Nachwelt manch interessantes Dokument.

Zunehmender Güteraustausch und -handel schlug sich in regerem Warentransport nieder, und all die Kapitulationen mit befreundeten Mächten sowie Auseinandersetzungen wegen der Untertanengebiete brachten mehr Betrieb in Form durchziehender Truppen, Versorgungsbegleitzügen, Unterhändlern ... Zögernd zwar, aber unent-

weg schritt der Ausbau des Strassennetzes voran und zog immer mehr Verkehr jeglicher Art nach sich, was auch die beiden Brücken unerhörter Belastung und ständiger Brandgefahr aussetzte. Obwohl man für diese Zeit eigentlich handfeste Daten erwarten sollte, findet man allenthalben sich widersprechende Meldungen. Das betrifft natürlich vor allem die Brände und Hochwasser, wobei ich mich in erster Linie auf Zeitungskorrespondenten berufe, die sich insbesondere nach dem Brand der unteren Brücke zu Worte meldeten, gute Ratschläge im Hinblick auf deren Neubau erteilten und auch etwa die Brückengeschichte zu erhellen versuchten.²⁵

Da liest man beispielsweise, ein Hochwasser habe 1762 (28.–30.6.) die Reichenauerbrücke zerstört, was auch Eugen Durnwalder in seinem Buch erwähnt.²⁶ Brügger widmet dem Hochwassersommer 1762 zwar einige Seiten, schreibt aber über die Reichenauer Brücken in diesem Zusammenhang kein Wort. Weil die untere Grubenmannbrücke auf ihrem hohen Widerlager als sicher galt und damals auch bestimmt stehen blieb, können solche Aussagen höchstens die obere Brücke und dabei vor allem den Anstreb auf Bonaduzerseite betreffen, der von der wenige Meter über dem Rheinspiegel liegenden Strasse ziemlich steil gegen die Brücke hinaufführte. Weiteren Überschwemmungen, 1764 und 1779, hielten beide Brücken scheinbar stand; vermutlich litt aber der vorhin erwähnte Anstreb erneut.

Die obere Grubenmann-Brücke mit dem langen Anstreb auf Bonaduzerseite und den Zwiebeltürmchen der Schloss- und Gartenanlage um 1790, Original im Besitz von Familie L. Schneller-Cantieni.

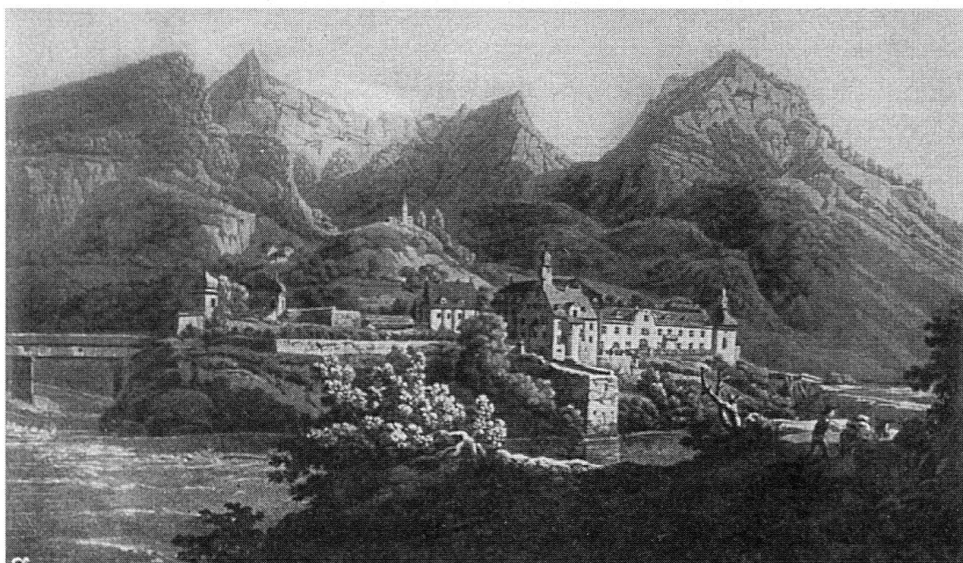


Diese Schwachstelle hielt die Verantwortlichen offensichtlich in Trab, denn: «Anno 1771, den 9. Mertzen habe ich dem Herrn Zoller in Reichenau bezahlt, so zwey von der Obrigkeit Nammens Herrn Ama Anthoni Schneller und Herr Stathalter Thomas Koch darunnen gewesen nebst den benachbarten Gemeinden deputierten um zu sehen des gnädigen Herren Begehren Holtz zum anstreben.»

Und: «den 24. April 1771 da Herr Ama Jakob Koch und ich als Deputierte, in Gegenwarth Regierendem Herr Ama von Trins auf Richenau gewesen waren auf Begehren der Herrschaft, um zu sehen, was mehr Holtz zum Anstreb nöthig.»²⁷

Obwohl laut Brückenbrief von 1641 Bonaduz und Rhäzüns für diesen Teil zuständig waren, lieferten die andern Gemeinden in Notzeiten – gegen Bezahlung oder Realersatz – auch Holz; anders kann man diese Aufzeichnungen nicht interpretieren.

Einigen ruhigeren Jahren folgten gegen Ende des Jahrhunderts turbulente Zeiten, weil gerade auch Reichenau Schauplatz von Kämpfen zwischen Franzosen und Koalitionstruppen (vor allem Österreichern) sowie von allerhand Brandanschlägen wurde. Brückenmeister Anton Welz (siehe vorne!) wartet in seinem Beitrag mit vielen Jahreszahlen auf, die er aber nicht alle belegen konnte und die demnach mit Vorsicht zu geniessen sind. Reallehrer Karl Anton Bieler aus Bonaduz dagegen weiss Genaueres zu berichten: «Am 14. Mai 1799 brannte General Suchet auch die grosse Reichenauerbrücke nieder, um seinen Rückzug durch das Oberland zu nehmen (...) Man bediente sich der Kähne, um über die vereinigten Rheine zu fahren (...) Später gab der in Graubünden befehlende General Auffenberg die Einwilligung zum Bau einer Notbrücke. Sie musste aber so erstellt werden, dass sie in einer halben Stunde wieder abgetragen werden konnte. Sie war bloss für einen Wagen passierbar.»²⁸

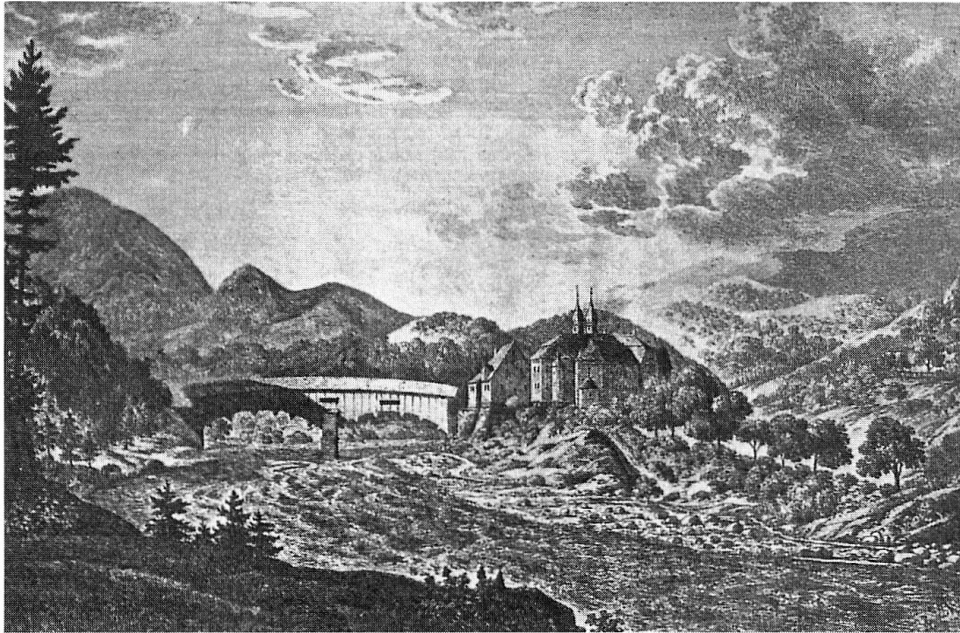


Nach dem Brand der grossen Brücke von 1799, um 1805, nach Peter Birmann (1758–1844). Rechts neben der Kapelle führt eine Notbrücke über den Rhein, die einige Male weggerissen wurde und wieder ersetzt werden musste.

Lange hielt sie nicht, denn 1802 liessen die Herren Bavier und Vieli «wieder am Käpelistutz eine Nothbrücke in der Art der Haldensteiner bauen. Sie wurde, wenn weggerissen, wieder hergestellt und diente bis 1811, in welchem Jahre die St.Galler Bergwerksgesellschaft (die Reichenau unterdessen erworben hatte und von hier aus die Schamser und Trunser Gruben verwaltete, der Verfasser)(...) eine für solid gehaltene gedeckte Brücke mit einem Mittelpfeiler erstellte» (Welz).



Die Brücke mit dem Mittelpfeiler von Westen, Ausschnitt aus einem Aquarell von F. Salathé (1793–1858).



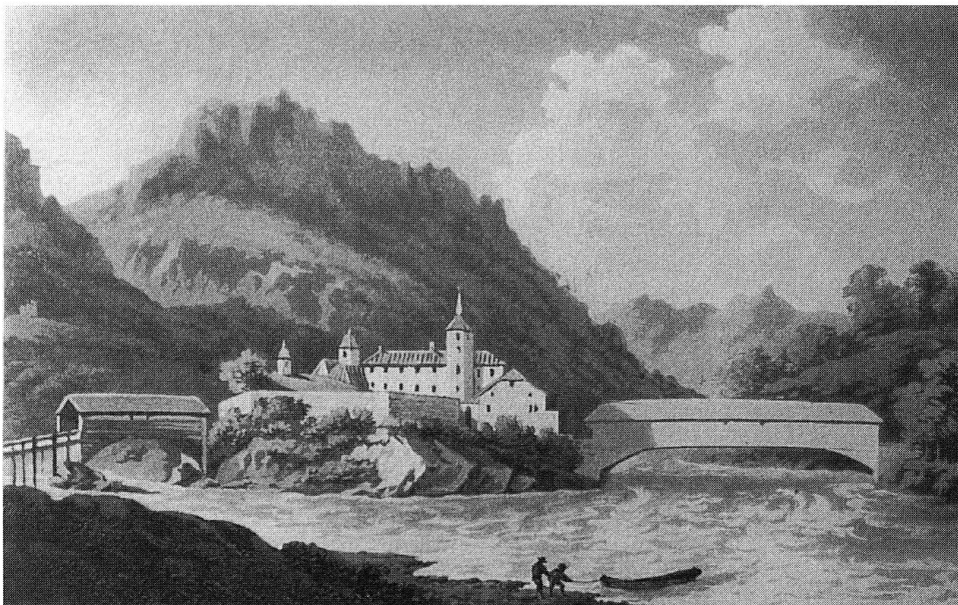
Von 1811–1817 querte eine Brücke mit Mittelpfeiler den Rhein. Ansicht von Osten, entstanden kurz vor dem Hochwasser von 1817, gestochen 1818 von Georg Primavesi (1774–1855).

Darüber lesen wir in der Emser Chronik: «1811 musste die Gemeinde Ems zum Bau der neuen Reichenauer Brücke Holz liefern. Nachdem die Franzosen die schöne Brücke daselbst abgebrannt hatten, wurden nur Nothbrücken von keiner Dauer erstellt. Diese neue Brücke hatte einen Pfeiler in der Mitte, von welchem aus sie auf beiden Seiten gesprengt war, und ein Dach. Am 26. August 1817 herrschte ein ausserordentlich starker Sturm (...) Der Rhein schwoll in unerhörter Weise an; dazu regnete es den ganzen Tag. Es ist der berüchtigste Tag des grossen Wasserstandes (...) Die neue Brücke von Reichenau stürzte zusammen. Das ganze Dach schwamm den Rhein hinab (...) In demselben Jahr musste man Holz liefern für die provisorische Brücke zu Reichenau, welche bald – 1818 – eingebrochen ist. Es war am Ende des Brachmonats, als zwei Churer Beisässe mit Holzfuhrn, die mit je zwei Ochsen bespannt waren, die schon schwankende Brücke befuhren. Die Brücke stürzte in den Rhein, und sie stürzten mit. Die Männer entkamen beim Einlauf unsres Mühlbaches (etwa zwei Kilometer rheinabwärts!), ebenso wurde ein Ochse gerettet, während die andern drei draufgingen. Im November 1818 wurde das Holz zur neuen Brücke von Reichenau gefällt. Man musste es auf Wagen bis Reichenau führen, da noch um Weihnacht kein Schnee gefallen war.»²⁹

Auch Brückenmeister Welz hält diesen Unfall fest: «Diese (Notbrücke) muss allerdings sehr leicht gebaut gewesen sein, denn eines Tages, als unvorsichtiger Weise zwei Ochsenfuhrwerke von Chur gleichzeitig darauf fuhren, brach sie zusammen. Zunächst wurde eine höchst primitive Schiffahrt, von einem bischöflichen Herrn Regens von Chur mittelst eines Seiles und einer Kiste als Schiff hergestellt. Für den Warenverkehr wurde alsdann ein Schiff beigebracht, das am Seil mittelst

Stosslatten fortbewegt wurde, welche Latten sich noch jetzt in Reichenau befinden.»

Wie lange die obere Grubenmannbrücke ihren Dienst versah, geht aus keinen Unterlagen hervor, doch bestand (wie Anton Welz festhält) schon 1796 wieder einmal eine Notbrücke: «Wie wenig solid deren Bauart war, beweist die Geschichte zweier steinerner Brunnenröge in Reichenau mit der Jahrzahl 1797 (müsste 1796 heissen, der Verfasser), die von Bonaduz her mit vier vor einander gespannten Ochsen geführt wurden. Der Brückenbelag ruhte auf Tragbalken(?) mit Böcken. Jeder der Fuhrleute ging neben seinen Ochsen mit offenem Messer, um sofort, wenn die Brücke anfangen sollte, unter dem Brunnentrog zu sinken, unverzüglich die Zugstrangen abschneiden und sich und das Zugvieh eiligst voran treibend retten zu können. Anno 1801 wurde diese Brücke von den fliehenden Österreichern verbrannt, wobei der Anzündende, ein Österreicher, einen Schuss bekam und mit verbrannte. Von dieser Brücke fanden die Arbeiter beim Neubau des Widerlagers jetziger offener Brücke noch die frischen Pfähle von Lärchenholz im Rheinfundament.» Ein Brunnen hat sich original erhalten und bildet heute mit der als Wegweiser dienenden Rückwand eine markante Verkehrsinsel bei der Strassenkreuzung.



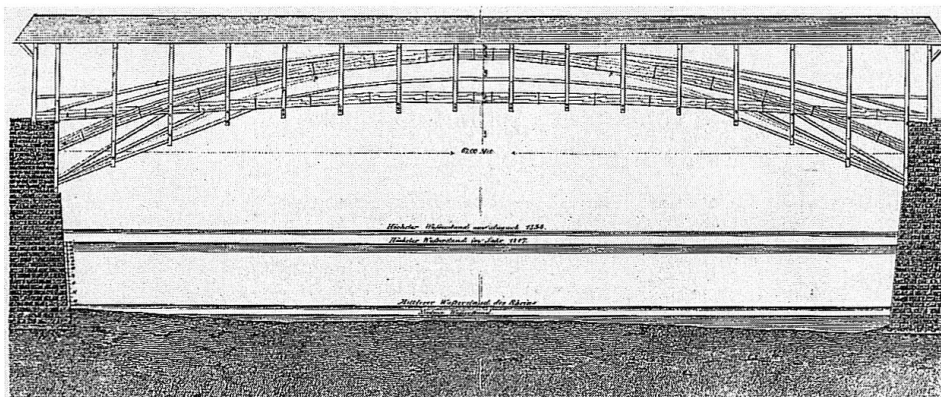
Die beiden Grubenmann-Brücken um 1794, nach J. Smith / S. Alken, Aquatinta, Foto: Rätisches Museum, Chur.

Auch hier liegen widersprüchliche Zahlen vor: Auf der gleichen Buchseite, worauf Oberingenieur Lanicca die grosse Reichenauer Brücke beschreibt, hat jemand handschriftlich unter anderem anmerkt: «Diese sowie ihre kleine Schwester wurden 1799 von den Franzosen abgebrannt.»³⁰ Bis 1805 diente eine offene, leichte Notbrücke dem Verkehr, die aussah wie eine «Winterbrücke auf Böcken.» (Welz)

Die Stiefenhofer-Brücken

Im Zusammenhang mit Instandstellungsarbeiten an der Pfarrkirche Domat/Ems, die beim Brand von 1776 schwer gelitten hatte, erschien erstmals ein Zimmermeister Stiefenhofer:» Bei der nun folgenden Reparatur der Kirche machte Meister Josef Stiefenhofer aus dem Allgäu (Bayern) mit seinen Gesellen das Kirchen- und Turmdach.³¹ Auch Poeschel erwähnt den gleichen Namen: «Den neuen Dachstuhl errichtete Joseph Stiefenhofer aus dem Allgäu.»³²

Laut Pieder Cavigelli war mindestens ein Vertreter dieses Geschlechts seit 1774 in Bonaduz ansässig, und es handelte sich meines Erachtens um den Stammvater der Bonaduzer Linie.³³



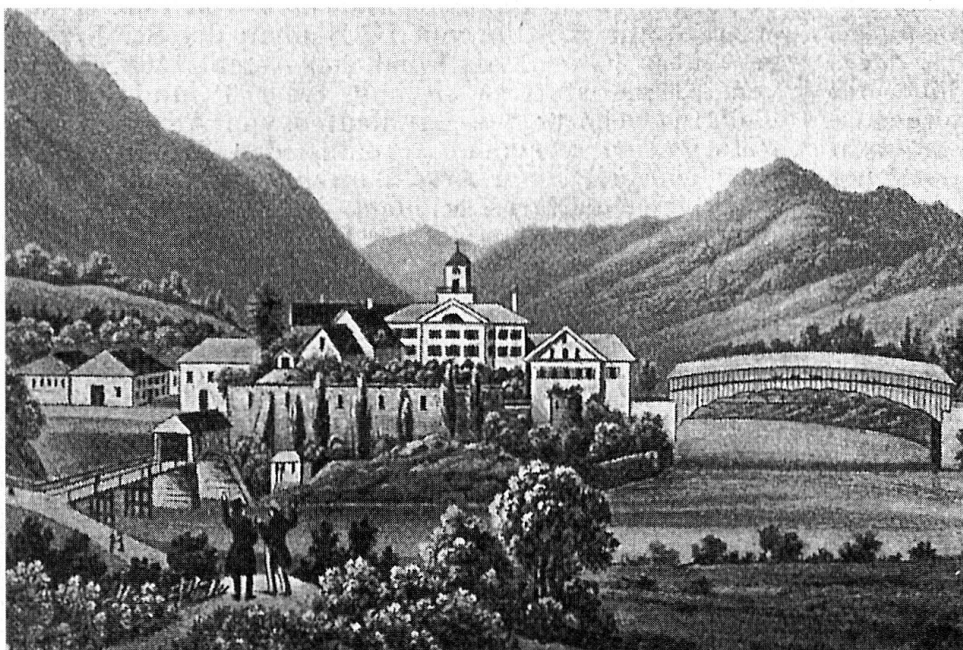
Die von Oberingenieur La Nicca 1840 aufgenommene grosse Stiefenhofer-Brücke, abgebildet bei von Ehrenberg, vgl. Anmerkung 30.

Die Chronik von Leo Sievi meldet: «Josef Stiefenhofer war aber nicht nur ein kühner Brückenbauer, auch bei verschiedenen Kirchen in Bünden führte er die Zimmerarbeiten aus. Trotz seiner ungewöhnlichen Fähigkeiten sammelte er keine irdischen Reichtümer und blieb zeitlebens heimatlos, nicht einmal sein früherer Heimatort ist bekannt. Umsomehr: Ehre dem überragenden Meister Josef Stiefenhofer aus dem Allgäu!

Die Nachfahren von Meister Josef Stiefenhofer wurden erst bei der Zwangseinbürgerung von 1850 Bürger von Bonaduz.»³⁴

Cavigelli schreibt weiter: «Von den 1853 in Bonaduz auf Grund des Bundesgesetzes vom 3. Dezember 1850 zwangseingebürgerten heimatlosen Familien waren (die) Stiefenhofer damals sprachlich völlig assimiliert.»³⁵ Die Akten über den «Brücken-Streit» erwähnen um 1803 auch Stiefenhofer, der «bey der neuen unteren Brücke bewiesen hat, dass Brückenstühle nicht nothwendig geschlagen werden müssen, sondern auch eingegraben werden können, wie er zweye an der neuen unteren Brücke eingegraben hat, dass nur ein sicheres Fundament dazu nothwendig ist ...»³⁶ Übrigens bezieht sich dieser Hinweis mit grösster Wahrscheinlichkeit auf die 1802 errichtete Notbrücke am Käpalistutz, deren hinter der Kapelle beginnender Anstreb auf der Darstellung von

Peter Birmann (1758–1844) deutlich zu sehen ist. Die neue Brücke von 1819 ruhte ja nur noch auf den zwei gemauerten, hohen Widerlagern und bedurfte keines Anstrebs und Schlagwerks mehr.



Reichenau um 1840,
Aquatinta von
Rindermarkt, aus:
HBL5 V, Seite 569.

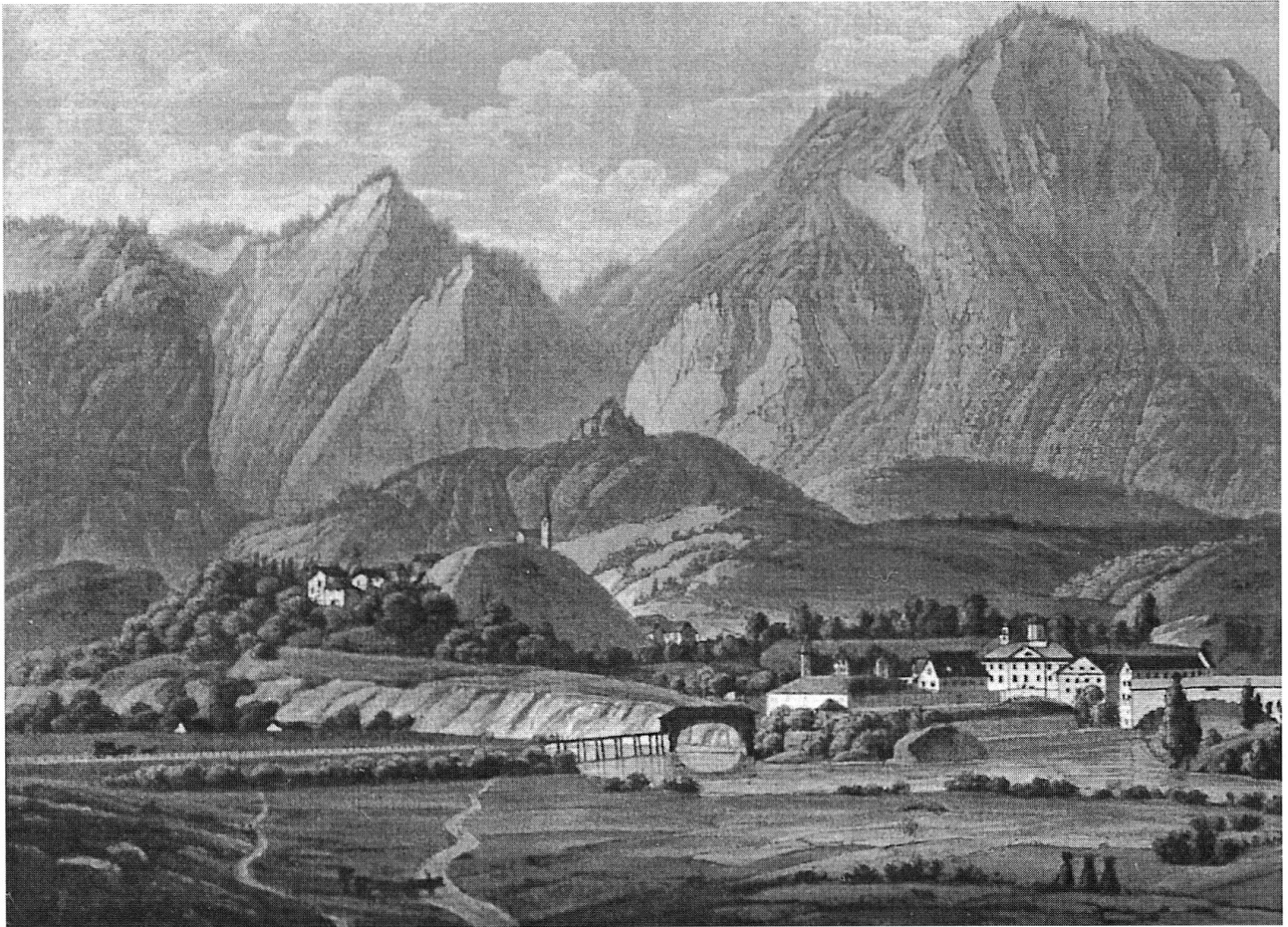
Der Meister der grossen Brücke von 1819 nennt sich – gemäss einschlägiger Literatur – auch etwa Heinrich Stiefenhofer. Ich nehme an, es sei der Sohn des 43 Jahre früher erwähnten Süddeutschen, der seinerzeit als junger Zimmermeister an der brandbeschädigten Emser Pfarrkirche gearbeitet hatte.

Brückenmeister Welz bezeichnet denn auch die 1805 erstellte Bonaduzerbrücke als Stiefenhofers erstes Werk; die vorhin erwähnte Notbrücke von 1802, ein Provisorium, darf man dabei wohl ausser Betracht lassen! Obwohl meistens Josef oder Heinrich genannt, hiess er mit vollem Namen Johann Joseph Heinrich, wobei der Name Heinrich bei seinen Nachfahren bis in jüngste Zeit gebräuchlich war.

In Punkt 4 des Akkords über den Bau der Versamerbrücke zeichnet Stiefenhofer mit vollem Namen: «Für diese Arbeit, wo Eisen und Mauerwerk nicht darin begriffen ist, erhält der Meister fl. 3000 und das Holz von der Gerüstbrücke, nebst zwei Saum Wein und üblichen Aufriehemahl. Chur, 25. März 1828; Sign. Joh. Joseph Heinrich Stiefenhofer.»³⁷

1819 ging nun eben der Auftrag zum Bau einer festen Brücke an Stiefenhofer, «den überaus tüchtigen Zimmermeister aus dem Allgäu, der vermutlich als Zimmergeselle seine Kenntnisse bei den berühmten Grubenmann aus Teufen erworben hatte. Auch er verwendete wie sie für die freigespannte Brücke als Tragelemente zwei Bogenträger. Wie auf dem colorierten Stich von J. J. Meyer, ungefähr aus dem Jahre 1825,

ersichtlich ist, überspannt in sehr eleganter Stichbogenform die Stiefenhofer-Brücke den vereinigten Rhein.»³⁸



Die beiden Stiefenhofer-Brücken in Reichenau, um 1830, Original bei Familie L. Schneller-Cantieni, Tamins.

Auch Paolo Mantovani stützt sich vermutlich auf die gleiche Quelle: «Zimmermeister Stiefenhofer baute sie 1819 getreu nach einem Modell von J. Grubenmann, nachdem das frühere schöne Werk des Meisters aus dem Appenzell 1799 durch Brand zerstört worden war.»³⁹ Ich glaube kaum, dass Stiefenhofer ein Modell seines Vorgängers Grubenmann benutzte, weil gemäss Aussagen von Fachleuten kein solches vorhanden war. Dagegen kann man sich den jungen Stiefenhofer durchaus als Grubenmanns Geselle vorstellen, der dessen Meisterwerk genau kannte, denn: «Der Zimmermeister hatte den Plan nur in seinem Kopf, denn weil nichts davon aufzufinden war, so hat der graubündnerische Oberingenieur La Nicca dieses interessante Werk aufgenommen und dazu eine kurze Beschreibung dazu (...) geliefert.»⁴⁰

Wie vorher nur die Grubenmann-Brücke entbehrte auch diese von Stiefenhofer eines Mittelpfeilers oder Anstrebs, weshalb der Meister die meisten Strebenzüge in einen schlanken, verzahnten Bogen vereinigte. Die Rippen massen im Querschnitt nur 80 auf 23 cm und

waren an den Kreuzungsstellen mit den Streckbalken noch überblattet, was ihre Masse an diesen Punkten auf die Hälfte reduzierte. Ohne Zweifel verminderten gerade diese Einschnitte die Tragkraft der Brücke und erwiesen sich bald als deren Schwachpunkte. Dabei kam aber dem ganzen Bauwerk Lärchenholz als äusserst zähes Baumaterial zugute.



Schloss und Brücke von Osten, um 1845, rechts hinter der Kapelle verläuft der alte Weg, in den jeweils auch die Notbrücken einmündeten. Auf dem Rhein fährt ein kleines Floss. Aquatinta von Johann Ulrich Burri (1802–1870), Foto: Rätisches Museum, Chur.

Heutige Fachleute, Ingenieure, Statiker, attestieren der Stiefenhofer-Brücke im Vergleich mit ihrer Vorgängerin von Grubenmann ein unübersichtlicheres System, was brückenbautechnisch einem Rückschritt gleichkomme.⁴¹ So zeigte der Bogen denn auch bereits um 1840 derart starke Verformungen, dass Oberingenieur Laniccas Adjunkt, von Gugelberg, das Tragwerk massiv verstärkte, wodurch es angeblich «eine ungemein grosse Holzmasse» enthielt (Bündner Tagblatt vom 4. August 1880). Vor allem auf zeitgenössischen Fotos erkennt man die wellenförmige Deformierung des Dachstuhls deutlich, den man seinerzeit offenbar in diesem Zustand belassen hatte, weil er die Tragfähigkeit der Brücke kaum beeinträchtigte.

Der Tagblatt-Korrespondent schrieb weiter, die solchermassen verstärkte Brücke habe «alle darüber geführten Lasten getragen und hätte ohne Zweifel noch Jahrhunderte ihrer Aufgabe entsprochen». Wohl verkehrten bereits um diese Zeit im Unter- und Ausland einige Dampf- und Benzinautos, doch Bündens Strassen und Brücken hatten bis dahin bestimmt noch nie auch nur ein einziges solches Vehikel zu



Die Stiefenhofer-Brücke mit dem deformierten Dachstuhl, der auch nach der Verstärkung der Brücke 1840 noch gut zu erkennen ist, um 1875.



Die grosse Stiefenhofer-Brücke von Osten, um 1875. Foto: Romedo Guler (1836–1909), Chur und St. Moriz, Fotosammlung Peter Wolf, Chur.

spüren bekommen, und der Artikelschreiber hätte wohl nicht im Traum daran gedacht, dass das Volk einmal bereit wäre, für das Automobil solch gewaltige Opfer zu bringen.

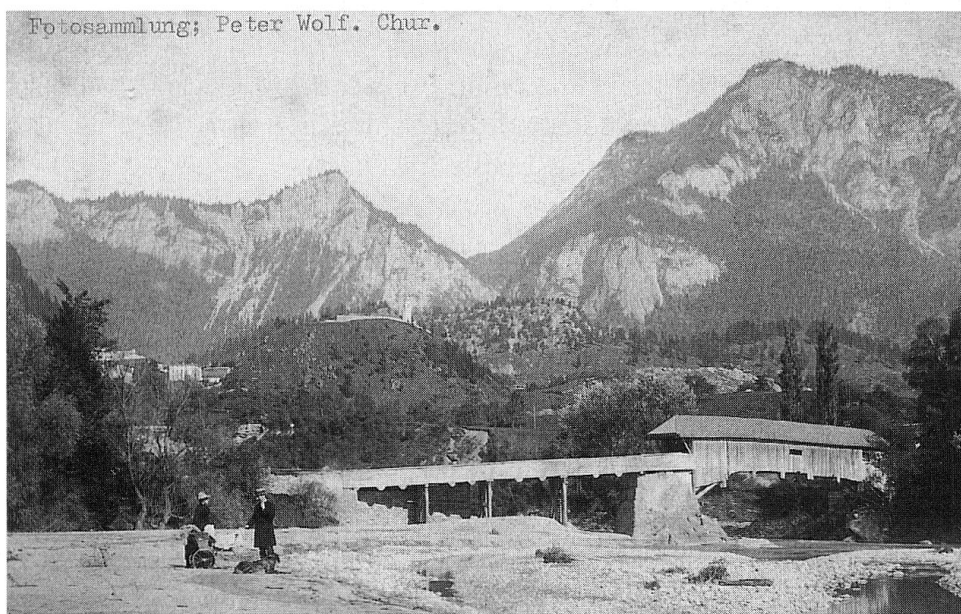
Das in gemischter Bogen- und Sprengwerkkonstruktion erstellte Bauwerk galt als weitgespannteste, stützenlose Holzbrücke der Schweiz und mithin – trotz des unter Fachleuten umstrittenen Tragwerks – als weitherum beachtetes Meisterstück.

Aber auch dieser Brückenschlag lief offensichtlich nicht ohne Nebengeräusche ab, denn im September 1819 wurden Ammann Georg Färber und Statthalter Julius Koch von Tamins sowie Meister Friedrich

Balz zwecks Befragung zitiert, weil für den Brückenbau bereitgestelltes Holz verschwunden war. Übereinstimmend gaben alle zu Protokoll, Baumeister Christ habe Abschnitte von Lärchenstämmen «auf Chur» führen lassen. Balz erklärte zudem: «Lauth Aussage des Meisters Joseph Stiefen Hofer sollen circa dreissig Lärchen oder Tannen Stämme zu der Maschine gebraucht worden seyn.»

Unter «Maschine» hat man sich wohl eine massive, der Holzbearbeitung dienende Einrichtung vorzustellen, wobei vor allem ein Säge-, Spalt- und Behauwerk in Frage kommt. Nähere Definitionen dieses Begriffes sind nicht zu finden.

Ammann Färber sagte weiter aus:» Der Herr Baumeister Christ von Chur habe von obigem Holz zum Kalybrennen verbraucht, im gleichen auch vier Trömen zu einer Brücke über den Mühle bach bey der Farsch Saga einzelne Abschnitte von den grössten lärchenen Stämmen absagen lassen, wovon er selbst gesehen einen derselben auf Chur führen.»⁴²



Die Vorderrheinbrücke mit dem Anstreb und dem zum massigen Pfeiler ummauerten Felsklotz, um 1880. Fotograf unbekannt, Fotosammlung Peter Wolf, Chur.

Christ wird demnach die Widerlager erneuert haben, während Meister Balz vermutlich Zimmermeister Stiefenhofer an die Hand ging.

Die anfangs bedeutendere Bonaduzerbrücke trat spätestens seit dem Bau der grossen Grubenmann-Brücke immer mehr in deren Schatten, weil der sogenannte «lange Zug» (die eigentliche Brücke zwischen den Widerlagern!) nur etwa 35 Meter Spannweite aufwies. Verschiedene Ansichten zeigen dieses wohlproportionierte, schlanke Bauwerk; es benutzte den zum mächtigen Sockel ummauerten Stein am Rheinufer auf Bonaduzerseite als Widerlager und wies einen langen

Anstreb auf. Bilder aus der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts zeigen «von Fall zu Fall» einen weniger stark steigenden, längeren, solideren Anstreb, der nach einer Foto aus den Achtzigerjahren die Länge der Brücke bei weitem übertrifft. Bereits seit dem Ende des 18. Jahrhunderts hatte man begonnen, nach Brand- oder Hochwasserschäden den Winkel zwischen Anstreb und Brücke zu korrigieren und vor allem im letzten Jahrhundert erhielt das ehemals tiefer gelegene Strassentrassee durch Aufschüttungen ein sichereres Niveau. Im Gegensatz zur unteren widerstand die obere Brücke – nicht aber deren Anstreb – dem Hochwasser von 1817.

Scheinbar zählte Reichenau während Jahren sogar drei Brücken, denn das Tagebuch einer deutschen Adligen enthüllt uns folgendes: «Bis Splügen sind wir treue Begleiter des Rheins. Zuerst wird das Tal breiter, freundlicher, aber bietet durch seine vielen Wendungen unaufhörlich nur Schönheiten dar. Ganz einzig liegt das Kloster(!) Reichenau; hier war es wo (sich) Louis Philippe zur Zeit der deutschen Revolution unbekannt als Lehrer der Mathematik aufhielt. Drei(!) Brücken sind hier in geringster Entfernung über den reissenden Fluss gespannt, und von jeder zeigt sich das Kloster wieder schöner.»⁴³

Wieder einmal verführte der Name Reichenau eine Fremde zur Annahme, hinter der genau 80 Meter langen Südfassade der Schlossanlage – Hauptbau im Westen, Zwischentrakt und Kapelle im Osten – verberge sich ein Kloster. Wohl liegt die Wetterfahne des Vierungsturmes etwa 27 Meter über dem Strassenniveau, und der Dachreiter der Kapelle setzt auf der Gegenseite einen feinen Akzent. Die auffälligen Fensterreihen aber, welche die klassizistische Anlage deutlich in mehrere Etagen unterteilen, lassen doch klar auf einen stolzen Herrschaftssitz schliessen, der mit einem Kloster recht wenig gemein hat.

Bei der dritten Brücke dagegen müsste es sich um die nach dem Hochwasser von 1817 erstellte Notbrücke am Käpalistutz handeln, die offenbar die Zeit bis zum noch verheerenderen Hochwasser von Ende August 1834 überstand. Notbrücken durften ja aus praktischen Erwägungen kaum den Platz der festen Brücken beanspruchen, und man überliess sie folglich im wahrsten Sinne des Wortes dem Schicksal. Der Stiefenhofer-Brücke von 1819 konnte der Rhein nach menschlichem Ermessen nichts mehr anhaben, obwohl der Fluss 1834 und besonders 1868 höher gestiegen war als je. Bestimmt rissen die Fluten diese Notbrücke anno 1834 weg; die nächste und bis jetzt letzte an diesem Ort folgte im August 1880.

Hochwasser

In früheren Jahrhunderten nahmen die Menschen Katastrophen offenbar in gottergebener Demut hin; meistens betrachtete man sie als

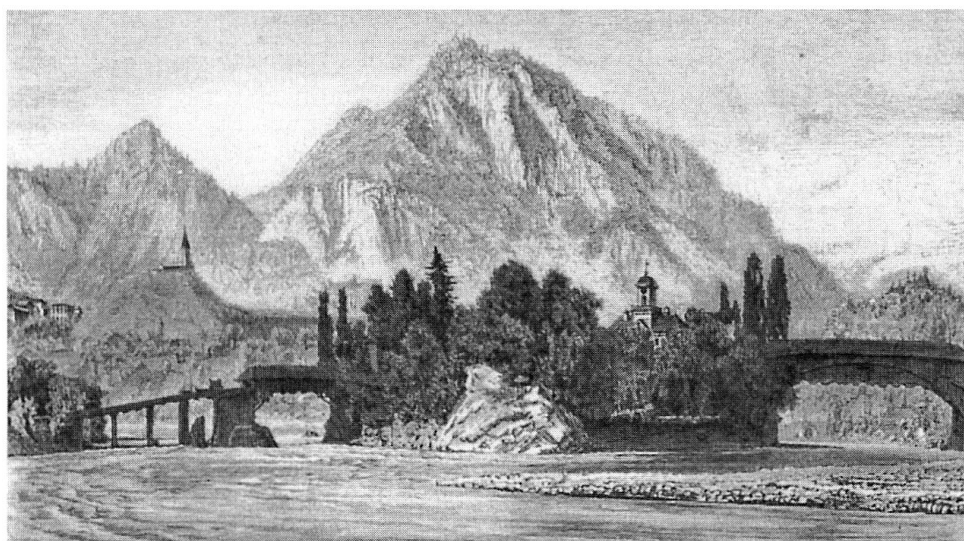
göttliche Strafen, denen man kaum ausweichen konnte. So beschränken sich Meldungen oft auf einige wenige Zahlen, die Menschen- und Tieropfer fast im gleichen Atemzug mit materiellen Verlusten nennen. Vor allem seit der Mitte des 18. Jahrhunderts begannen «aufgeklärte» Chronisten, Historiker, Naturwissenschaftler und andere Gelehrte oder interessierte Laien die Ursachen und Auswirkungen all der Naturkatastrophen zu begründen und von ihrem Standpunkt aus zu interpretieren. Speziell das 19. Jahrhundert wartet in dieser Beziehung mit ausführlichen und vor allem sachlichen Berichten auf, weshalb ich mich damit in einem eigenen Abschnitt etwas näher befassen möchte.

Die von Oberingenieur Lanicca kurz vor 1840 aufgenommene grosse Brücke vermittelt auch einen Querschnitt des Flussbettes und zeigt neben den Hochwasserniveaus auch den niederen und mittleren Wasserstand des Vollrheins an. Das Hochwasser von 1817 liess ihn fast fünf Meter über den mittleren Stand steigen, und 1834 lag er nochmals um einen guten Meter darüber.⁴⁴

Die Schäden betrafen 1834 vor allem Süd- und Westbünden: «Am 27. August dieses Jahres entlud sich über dem ganzen Alpengebiet ein furchtbares Ungewitter. Bergbäche und Talflüsse wurden zu reisenden Strömen und richteten in fast allen Teilen des Kantons ungeheuren Schaden an. Sie zerstörten die Untere Strasse an 72 Stellen auf halb- und ganzstündige Strecken. Brücken, Wuhr- und Mauerwerke verschwanden. Häuser, Ställe mit dem schon eingebrachten Heu, Äcker, Wiesen, Weide- und Waldstrecken wurden durch Schutt und Schlamm überdeckt oder fortgerissen. Am ärgsten wütete das Hochwasser im Misox (...) Von Disentis bis Reichenau verschlangen die Wasserfluten sämtliche Brücken (...) Der durch das Hochwasser in Graubünden angerichtete Schaden belief sich auf 2 879 400 Franken.»⁴⁵ Die Reichenauer Brücken hielten Stand; die Auflageflächen der beiden Widerlager der grossen Brücke befanden sich immerhin noch gut drei Meter und der wasserseitige Scheitel des Bogens, auf dem die Fahrbahn ruhte, genau zehn Meter über dem Wasserspiegel. Das breite Flussbett bot zudem Gewähr für eine gute Verteilung des Schwemholzes, das aus entwurzelten Bäumen, Blöckern, Brettern, Ästen und mehr oder weniger «kompakten» Haus- und Stallteilen bestand.

Bekanntlich prallen bei Hochwasser die beiden Rheine wuchtig und sozusagen frontal gegeneinander, wobei je nach Wetterverhältnissen ein Fluss den andern sogar etwas zurückdrängen kann, was einen zusätzlichen Stau verursacht. Die wirbelnden Wassermassen bedrängen vorerst immer die obere Brücke, bevor sie – die Richtung um 90° ändernd – dieses «Staubecken» durch das vorerst ziemlich schmale, von Bergsturzriegeln flankierte Flussbett verlassen. Mit wenig Gefälle zieht der Vollrhein Richtung NO weiter und lagert normalerweise bereits im Bereich der unteren Brücke Geschiebe ab. Nur so kann man sich die

immer höheren Wasserstände von einem Hochwasser zum andern erklären; auch der seit den Sechzigerjahren bestehende Stausee wird – trotz periodisch erfolgter Leerungen – das Flussbett erhöht haben; bei Vollstau reicht der See sogar über die Vereinigungsstelle hinaus. So liess das Hochwasser vom Juli 1987 den Wasserspiegel denn auch höher als 1927 steigen, obwohl die Stauseen noch längst nicht gefüllt waren. Jedenfalls lag der von Baumeister Premoli 1927 angebrachte Zementfisch 60 Jahre später etwa 60 bis 70 cm unter dem Wasserspiegel. Diese Hochwassermarke sieht man einige Meter südlich der Bonaduzerbrücke an der Stützmauer des Schlossgartens. Zum Teil kann man sogar Menschen für dieses Hochwasser verantwortlich machen, die bereits damals durch Raubbau die Natur aus dem Gleichgewicht brachten. Die meisten Wälder gehörten den Gemeinden (Nachbarschaften), und viele Leute waren sich der wasserspeichernden Funktion ihrer Waldungen wohl kaum bewusst. Der Kanton hätte bei Übernutzung zwar eingreifen können, wenn «höhere Rücksichten in Frage kamen. Er machte von diesem Recht bis in die Dreissigerjahre keinen Gebrauch. Viele Nachbarschaften schalteten und walteten in ihren Wäldern, wie wenn sie unerschöpflich wären. Als das Holz Gegenstand des Handels wurde, veräusserten sie bedeutende Waldungen oft für ein Sündengeld und verteilten den Erlös. Grosse Waldreviere wurden durch Kahlschläge verwüstet. Die Gemeinden beraubten sich dadurch ihres wertvollsten Kapitals. Bald traten noch andere Übelstände in Erscheinung. In den abgeholzten Talgegenden äusserte sich der Einfluss der Witterung auf die nachteiligste Weise. Lawinenzüge bildeten sich und bedrohten Strassen und Ortschaften. Regenwetter lockerten den ungeschützten Boden auf. Verheerende Rufen entstanden, welche die Flüsse bei Hochgewitter plötzlich zu bedrohlicher Höhe anschwellten (...)



Eine der letzten Ansichten, welche die grosse Brücke festhält, im Herbst 1879 oder Frühsommer 1880; man kann sie so genau datieren, weil das 1878/79 erbaute Gasthaus Krone am Westfuss des Taminser Kirchbühels bereits steht. Ansicht von Johannes Weber (1846–1912).

Da raffte sich der Grosse Rat auf und dekretierte die Klassifikation der Wälder. Schutzwaldungen wurden geschaffen, die Abholzung der Wälder eingeschränkt. Darüber hinaus aber reichte weder die Wirksamkeit des Kantons noch seines Forstpersonals. Eine forstmässige Behandlung der Gemeindewälder, eine Verjüngung der abgeholzten Waldstrecken mittelst Besamung und Anpflanzungen wurde 1837 empfohlen.»⁴⁶

Noch 14 Jahre später versuchte der Grosse Rat die seit dem Katastrophenjahr 1834 völlig aus dem Gleichgewicht geratenen kantonalen Finanzen durch eine Steuerreform (direkte Besteuerung!) wieder in Ordnung zu bringen. Seit 1848 begannen Bundesgelder auch nach Bünden zu fliessen und hatten unter anderem den Beginn der Rheinkorrektion ermöglicht. In zusätzlichen Schritten sah der Bund vor, Strassen, Brücken, Siedlungen, Kulturland und Wälder durch weitere Korrekturen und Verbauungen von Wildwassern und die Aufforstung ihrer Quellgebiete zu schützen. «Bereits sei mit der Verbauung der Nolla und des Glenners und dadurch mit der Sicherung des Rheintales von Hinterrhein und Vals bis Reichenau und an den Bodensee begonnen worden.»⁴⁷

Weitere Bundesbeiträge ermöglichten ab 1862 die Rheinregulierung bis zur Tardisbrücke; im St.Galler Rheintal war man schon seit Jahren daran, den Rhein in ein tieferes, von Hochwasserdämmen gesäumtes Bett zu zwingen. Obwohl Graubünden schon Jahre vorher dem Bund auch die vielen noch zu zähmenden Wildbäche in Erinnerung gerufen hatte, gab es dafür vorerst keine weiteren Gelder. Offenbar bedurfte es abermals eines Hochwassers, das auch bald eintrat: Ende September 1868 wurden weite Teile Graubündens in einem wohl noch nie erlebten Ausmass verwüstet. Dem 1869 erlassenen Wuhrgesetz folgte zwei Jahre später ein Bundesbeschluss, der die Korrektion und Verbauung der Wildbäche sowie die Aufforstung ihrer Quell- und Einzugsgebiete zu Werken nationalen Interesses erklärte und folglich auch deren Subventionierung vorsah. Immerhin war man jetzt auch in Bern von der Unberechenbarkeit verschiedener Wildbäche überzeugt, und die Verantwortlichen sahen ein, dass eine Rheinregulierung nur im Zusammenhang mit Wildbachverbauungen erfolgen konnte.

«Nun entstanden im Laufe der Jahrzehnte die Wuhrbauten von Ems bis Fläsch, durch die ausgedehntes Kulturland gewonnen wurde. Es folgte die Eindämmung des Rheins, die Bewahrung des Glenners und des Davoser Landwassers. Durch die Eindämmung der Landquart vom Furnerbach bis zu ihrer Einmündung in den Rhein konnte im vorderen Prätigau verwüsteter Kulturboden wieder hergestellt werden.»⁴⁸

Wohl die eindrücklichste Schilderung der Hochwasserkatastrophe 1868 stammt von alt Nationalrat Johann Arpagaus. Als Direktbetroffener erfuhr er die Ausmasse «der grossartigen Verheerung des

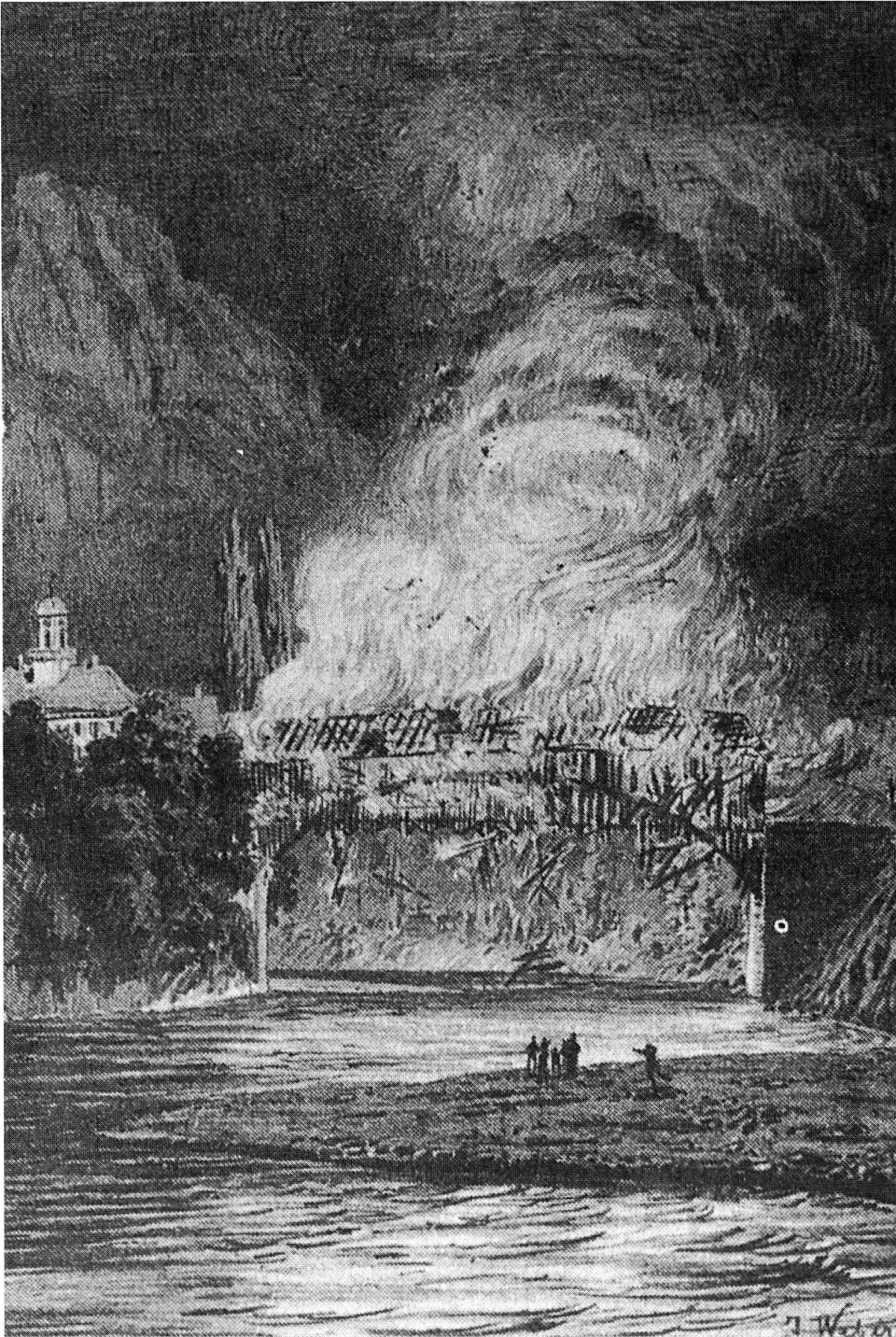
Hochwassers vom Herbst 1868» am eigenen Leib, denn als Inhaber des seinerzeit bekannten Kurhauses in Peiden-Bad schreibt er im Vorwort, «dass ich auserlesen war, durch das Hochwasser ausser dem Leben meiner theuren Familienmitglieder alles, ja mehr als alles zu verlieren.»⁴⁹

Selbstverständlich rückt auch bei Arpagaus Reichenau wieder ins Blickfeld, da ja beide Rheine einen guten Teil des Kantons entwässern und – insbesondere bei Hochwasser – am Ort der Vereinigung die Geologie ihrer Einzugsgebiete deutlich machen. Dichte und Art des mitgeführten Schlammes lassen die Wasserfarbe jeweils vom milchtrüben Gelb bis ins Grauschwarze variieren.

Wieder einmal schwebte die Bonaduzerbrücke in Gefahr, deren Anstreb bei normalem Wasserstand gar nicht über dem Wasser lag. Das massige, teils natürliche, teils gemauerte Widerlager auf Bonaduzerseite schien dem wütenden Element abermals zu trotzen, doch hielt Arpagaus' (nicht namentlich genannter) Gewährsmann als Augenzeuge fest: «Es war am 28. September Morgens 5 Uhr, als ich mit einer entschlossenen Schaar junger Männer auf der Bonaduzer Brücke (Einfahrt von Reichenau) stand. Wir beriethen die Mittel und Wege die Strebehölzer von einem gewaltigen eingekeilten Blocke zu befreien. Die Einkeilung ward fester und fester in Folge der Holzmassen, die der schwarze Strom auf seinem Rücken trug. Der Brücke drohte der Einsturz.

Da galt es rasch zu überlegen und zu handeln. Tollkühn trat Christian Koch (der Name weist eindeutig nach Tamins, der Verfasser!) aus der Menge heraus, warf seinen Tschopen ab, und verlangte mit seiner schweren Axt am Seile hinabgelassen zu werden. Während er mit wuchtigen Schlägen auf den Block einhieb, waren andere damit beschäftigt, anströmende Stämme mittelst langer Haken abzuweisen. Mehrmals musste man den Mann herauf ziehen, um ihn einen Augenblick ruhen zu lassen. Es that einem weh daran zu denken, die traute Brücke, den stummen Zeugen schwerer Arbeiten und Opfer, lieber Erinnerungen, Preis geben zu sollen. Ein gewaltiger Krach und der Block war entzwei gebrochen. Beide Stücke schwenkten rechts und links und zogen majestätisch und schweigsam von dannen. Uns war zu Muthe wie Schiffbrüchigen, denen der Himmel gestattet, auf dem Gipfelpuncte ihrer Angst den matten Arm nach dem rettenden Gestade auszuwerfen.

Nachdem die Gasse geschaffen, handelte es sich darum, mittelst beständiger Ableitung des Holzwerkes einer abermaligen Stockung entgegenzuwirken. Wilder und wilder wurden die Wasser und aus dem Flusse ward eine schwarze, langsam daherfahrende fluthende Rufe. Auf ihrem Rücken schwammen Trümmer von Tannen, Tramen, Balken, Thüren, Bretter etc. In diesem Augenblick war es, wo das Holzlager am benachbarten Farsch, die Frucht vielmonatlicher Arbeit und schwerer Geldopfer, von der Rufe vor unsern Augen vorübergetragen wurde.»



Johannes Weber hat den Brückenbrand nach einem kurz vorher gefertigten Bild gezeichnet, denn man muss ausschliessen, dass der Künstler sich nachts um ein Uhr zufälligerweise in der Nähe der Brandstätte aufhielt. Lithographie mit Tonstein, aus: Neue Alpenpost, Band 12, Nr. 6 vom 7. August 1880.

Der Beobachter befand sich offenbar zeitweise auch am Südrand der Quader, einem etwa 25 Meter über dem Vorderrhein liegenden, ebenen Feld, von wo aus er beide Rheine und deren Zusammenfluss völlig überblicken konnte. Eisenbahnbrücke und Bahndamm muss man sich natürlich aus dieser weiten Ebene wegdenken, um mit den Augen des Zeugen zu schauen: «Von dem hohen Taminser Rain bis zum Bonaduzer Stutz war die wohl 200 Juchart (gut 70 Hektar) mes-

sende Ebene ein See, aus dem man nur die Baumspitzen herausragen sah. Ein geladener Hanfwagen bewegte sich über den Spitzen einer Baumschule und blieb in den Stauden hängen bis zum Abfluss des Wassers. Um 7 Uhr Morgens endlich hatte der Wasserstand seine höchste Höhe erreicht (29. September).

Gott sei gedankt, werden mit uns Tausende von Bedrängten ausgerufen haben. Die grüne Isla von Bonaduz hatte sich in ein Sandmeer verwandelt. Verstummt war das Getriebe der Holz- und Marmorsäge, Trümmer aller Art lagen wild durcheinander. Nur die gewaltigen Marmorblöcker waren nicht von der Stelle gewichen (...)

Die Haufen von Brücken, Ställen und Häuserbestandtheilen, die unaufhaltsam an uns vorbeitrieben, sagten aus, was Post und Telegraph verschwiegen. Der von der Schatzungskommission auf Bonaduzer Gebiet konstatierte Schaden beläuft sich auf Fr. 94825. Davon entfallen Fr. 23500 auf Vorräthe, worunter wohl das weggeschwemmte Holzlager der Herrn Bavier und Schneeli verstanden sein wird.»

Noch einmal waren Brückenherr und Gemeinden mit einem blauen Auge davongekommen, doch die obere Brücke vermochte dem aufkommenden Verkehr nicht mehr lange zu genügen und musste 1889 einer eisernen Bogenbrücke weichen. Die untere Brücke überstand dieses Unwetter auf ihrer hohen Warte zwar problemlos, doch sollte keine 12 Jahre später ein anderes Element ihr Schicksal besiegeln.

Der Brand der grossen Brücke (31. Juli / 1. August 1880)

Konsultiert man entsprechende Zeitungen, sieht man schnell, dass dieser Brandfall während einiger Zeit zum aktuellen Gesprächsstoff gehörte und die Korrespondenten der beiden damaligen Tageszeitungen (Bündner Tagblatt und Freier Rätier) in Bewegung hielt; diese Zitate belege ich nicht mehr, weil Namen und meistens selbst Initialen fehlen.

Alle Korrespondenten teilen die Meinung, durch diesen Brand sei «eine Hauptpulsader des Verkehrs unsres Kantons abgeschnitten» worden. Den Brandverlauf kann man ziemlich genau rekonstruieren, da ja vor allem Brückenmeister Anton Welz rasch zur Stelle war und auch einige Anwohner das Schauspiel aus der Nähe verfolgten. Um Mitternacht passierte die italienische Nachtpost, die sogenannte Bel-lenzerpost (Bellenz = Bellinzona!), die Brücke, und niemandem wäre auch nur eine Spur von Feuer aufgefallen. Eine Viertelstunde später benutzte ein heimkehrender Taminser Kaufmann den Übergang, dem nach wenigen Minuten noch ein Fuhrwerk folgte. Als der Mann nach einer weitem Viertelstunde in Tamins vor seinem Haus anlangte, gewahrte er bereits den Feuerschein, und ein Churer, der für die Heimfahrt den Retourwagen der Thusner Post benutzt hatte, langte just in

dem Moment zu Hause an, als das Rathausglöcklein zum Sturm läuten ansetzte (ein Viertel vor ein Uhr). Besagtes Glöcklein taugte aber nicht zu Alarmzwecken, weshalb der Korrespondent vorschlug, «die kleine Glocke auf dem Martinsturm anzuschlagen, wenn es auswärts brennt, dieselbe hat einen höheren Standort und wird daher besser gehört.»

Die Churer Landspritze konnte natürlich – wie andere aus der Nachbarschaft herbeigeeilte Löschruppen – von der Brücke nichts mehr retten, denn: «um ein Uhr aber schon stund das eine Brückeneinde in lichterlohen Flammen, welche sich mit Windeseile dem ganzen Bau der Länge nach mittheilten. Die Brücke stürzte zusammen, die brennenden Trümmer fielen in den Rhein, welcher einen grossen Theil derselben wegschwemmte und beim sogenannten Emserrechen einen Haufen glimmender und rauchender Holzstücke ablagerte.

Es hiess anfänglich, die Brücke wäre an beiden Enden gleichzeitig in Brand gerathen, doch konnte dies nicht genau ermittelt werden, da auf dem Ufer gegen Ems niemand anwesend war. Die auffallend rasche Verbreitung des Feuers führte zur Annahme, es sei Petroleum ausgegossen worden, doch lässt sich diese Thatsache auch durch den Zugwind erklären, der sich in dem langen Bau stets fühlbar machte.»

Oder: «Die ersten Hinzugekommenen fanden ihre beiden Wände brennend. An eine Rettung der Brücke selbst war nicht zu denken, es galt vielmehr, das nahe Wohnhaus und das dahinter liegende Schloss und ganz Reichenau zu schützen, und das geschah und gelang auch mit Hülfe der Einwohner und der Mannschaften und Spritzen aus benachbarten Gemeinden. Die Churer und Emser konnten am rechten Ufer wenig helfen, umso wirksamer arbeiteten die Spritzen von Tamins und namentlich diejenige von Bonaduz. Ein schönes Quantum Petroleum, das im nächsten Hause auf Vorrath lag, wurde von rüstigen Männern auf Anordnung des dort wohnenden Polizeikommissärs rasch geflöchnet (...) Um halb zwei Uhr gab die stumme Brücke zum ersten Mal einen Laut, sie krachte und stürzte in den Rhein. Ihre Balken schwammen brennend hinab zur Schwelle bei Ems und glimmten dort noch am folgenden Abend. Es war ein ganzer Wald von Holzwerk, eine hölzerne Brücke von seltener Pracht gewesen.»

Die Churer Löschmannschaft sah bei ihrer Ankunft am diesseitigen Brückenkopf schon kein Holzwerk mehr, und am gegenüberliegenden Ufer, am Fusse des Widerlagers, brannte auf der Sandbank «ein wirrer Haufen von Brückenbestandtheilen und andere derselben sah man brennend den Rhein hinunterschwimmen. Der Anblick wäre schön gewesen, wenn die Erwägung des Schadens diese Empfindung hätte aufkommen lassen».

Verängstigte Leute fürchteten bereits, brennende Dachschindeln könnten bei stärker aufkommendem Föhn die Glut nach Domat/Ems hinuntertragen und dort weiteres Unheil anrichten. Andere zogen die-

se Möglichkeit allerdings in Zweifel, doch – wie ein Korrespondent zu berichten weiss – vielleicht zu Unrecht: «Beim Brand von Seewis am 23. Juli 1863 sollen doch auch Schindeln vom Sturme bis Jenaz getragen worden sein. Mehr noch! Das Feuer in Seewis entstand am Mittag. Kein Mensch in Chur hatte eine Ahnung davon. Da kam vor der Gerberei des Herrn L. ein verkohltes Schindelstück durch die Luft herab geflogen oder geflattert, als ein müder Unglücksbote, und fiel dort zur Erde. Herr L. hob es auf, es war federleicht. Man wusste sich die Erscheinung nicht zu erklären, bis gegen Abend die Kunde vom Unglück in Seewis nach Chur gelangte. Herr L. hat damals das Schindelstück vorgezeigt und es zur Erinnerung aufbewahrt. Solche anscheinend kleine Begebenheiten verdienen dennoch ein Plätzchen in den Jahrbüchern und können unter Umständen einmal zu Erklärungen dienen.»

Bereits am 6. August begab sich der Tagblatt-Korrespondent mit einem leichten Einspanner über Felsberg nach Reichenau, wo «wir zuerst die Trauerstätte besuchten. Der Weg zum Anstreb ist zuäusserst verlegt und dort eine grosse Laterne aufgehängt. Die zwei hohen Pappelbäume zu beiden Seiten des Brückenkopfes sind zur Hälfte grün und zur anderen Hälfte vom Brande wie verbrüht. Zwischen hüben und drüben klapft die gähnende Lücke und man empfindet dort stehend, so recht, was man verloren und wie lang die Brücke gewesen. Unten liegt im Wasser am Sandrand ein eiligst aus halbverkohlten Balken gezimmertes Floss. Ein Sattlermeister von Chur hatte letzthin auf demselben einige bange Momente. Gestern wurde in unserer Gegenwart ein von Haag herauf bezogenes Schiffchen an ein Querseil gehängt und so eine Fähre hergestellt.»

Eine andere Einsendung schliesst mit der trockenen Feststellung, die Brücke habe innert der letzten 25 Jahre viermal zu brennen begonnen, wobei man die Flammen jeweils aber mühelos löschen konnte. Und: «Eine eiserne Brücke wird solchen Anfechtungen nicht ausgesetzt sein!»

Begreiflicherweise konnte dieses Ereignis einen seriösen Korrespondenten nachdenklich stimmen: «Sie hat manche Last getragen, manchem braven Mann und auch manchem Spitzbuben übers Wasser geholfen. Wäre ihr die Sprache gegeben gewesen, so hätte sie vieles erzählen können. Sie war stumm und hat auch das Räthsel ihres Todes nicht verraten.»

Brandstiftung?

Wie bereits vorhin angetönt, stellten die meisten Einsender sofort auch die Frage nach der Brandursache, und bald herrschte allgemein die Ansicht, es liege Brandstiftung vor, «und (man) spricht von In-

dizien hinsichtlich der Täterschaft, worüber aber noch gar nichts Bestimmtes verlautet.» Oder: «Was die Ursache des diesmaligen Brandes betrifft, so ist dieselbe noch nicht ermittelt. Man vermutet indessen wegen der äusserst raschen Entwicklung des Brandes absichtliche Feuerlegung. Sollte dies der Fall sein, so wäre nichts wünschbarer als die Habhaftmachung des Täters.»

Gleichzeitig brachten scheinbar «einige Blätter die Notiz, es sei in Folge der gerichtlichen Untersuchungen hinsichtlich des Brandes der Reichenauerbrücke Brandstiftung auszuschliessen. Dies ist nicht richtig. Man vermutet immer noch, dass böswillig Feuer gelegt wurde, konnte aber keine Täterschaft konstatieren, da alle Anhaltspunkte und nahen Indizien fehlen.»

Etwa drei Wochen nach dem Brand aber – am 20. August – überwies das Kreisgericht Trins dem Kantonsgericht zwecks Untersuchung einen Verdächtigen, «den bei Felsberg wohnhaften Franz Link von St. Antönien (...) Die Annahme des Falles ist noch nicht ausgesprochen. Link ist verhaftet.» Anfangs November (BT vom 4. November 1880) kannte der Kantonsgerichts-Ausschuss das Untersuchungsergebnis immer noch nicht, und erst die Gerichtssitzung vom 22. November entschied, «den wegen verdächtigen Äusserungen über den Reichenauer Brückenbrand verhafteten Franz Link aus Untersuchung und Haft zu entlassen.»

Mithin blieb die Frage der Brandstiftung offen, und den einzigen Verdächtigen liess das Gericht mangels Beweisen frei.

Ende der Brückenherrschaft

Der nachmalige Bündner Bundesrat Simon Bavier zeichnet in seinem Buche⁵⁰ die seit dem begonnenen Ausbau des Strassennetzes üblichen Kategorien auf, nämlich: «Commerzialstrassen, Verbindungsstrassen I. und II. Klasse und Communalstrassen», wobei für jede Gruppe entsprechende Breiten und Maximalsteigungen massgebend waren. Die Baukosten übernahm der «Staat», doch den Gemeinden oblag die unentgeltliche Lieferung von Rohmaterial und bei den Verbindungsstrassen auch die Abtretung des nötigen Bodens. Die Aufwendungen des Kantons erhöhten sich im Zuge der Strassenbaueuphorie (ab 1818 trieb man den Commerzialstrassenbau mächtig voran, und 15–20 Jahre später setzte hauptsächlich der Bau von Verbindungsstrassen ein) beträchtlich, und ab 1861 unterstützte auch der Bund den kantonalen Strassenbau. Somit blieben innerhalb der Strassenzüge vor allem noch verschiedene Zollbrücken in Privatbesitz.

Die abgebrannte Brücke war wohl bei der Adriatischen Gesellschaft für 47 600 Franken versichert, wobei aber scheinbar die letzte Schätzung bereits dreissig Jahre zurücklag und demnach nicht einmal

den materiellen Schaden zu decken vermochte. Im Nachhinein konnte ein Einsender gut schreiben (Tagblatt vom 3. August): «Diese volkswirtschaftlich und strategisch äusserst wichtige Stellung der Reichenauer Brücke hätte die Erstellung derselben aus feuersicherem Material längst empfohlen, denn es liegen im Grunde doch zu viele Interessen an diesem unsicheren, hölzernen Balkenwerk zu Reichenau.» Im weiteren beklagte man sich, das Unglück sei «mitten im Hochstande der Saison(!) erfolgt».

Hier spricht deutlich ein Kind seiner Zeit, denn Fachwerkbrücken aus Eisen waren vor allem mit dem Eisenbahnbau in Schwung gekommen und galten als untödlich und – nebenbei gesagt – hochmodern! Einige Jahre nach dem Neubau der Brücke, 1889, wollte man an der Pariser Weltausstellung mit dem Eiffelturm demonstrieren, welche unerhörte Konstruktionen das neue Baumaterial erlaubte. Anfangs bekämpften zwar viele Leute diesen Giganten, weil er das Stadtbild verschandle. Und heute? – So ändern sich die Zeiten!

Nachdem die Bundesverfassung von 1848 ein entsprechendes Gesetz ermöglicht hatte, fielen 1849 die Binnenzölle weg, was den Brückenherrn in Reichenau um die für den Unterhalt nötigen Zollgelder brachte. Die bis anhin zur Holzlieferung verpflichteten Gemeinden weigerten sich, weiterhin Bauholz zu liefern, da sie rechtlich niemand mehr dazu zwingen konnte. Ein Prozess mündete in einen Vertrag, wonach sich der Kanton verpflichtete, Oberst Ulrich von Planta – den damaligen Besitzer von Reichenau – für den aufgehobenen Brückenzoll mit jährlich 3000 Gulden zu entschädigen. Gemäss der neuen Bundesverfassung (die auch Graubünden knapp guthiess) von 1874 entrichtete der Bund den Kantonen keine Zollentschädigung mehr, worauf der Kanton seine Zahlungen an die Privaten einstellte. Von Planta strengte einen weiteren Prozess an, den schliesslich das Bundesgericht zu seinen Gunsten entschied (9. Mai 1879). Der Kanton musste von Planta an den Brückenunterhalt jährlich 3000 Franken zahlen, welche Regelung aber nur noch ein Jahr in Kraft blieb, weil nach dem Brückenbrand alle Pflichten an den Kanton übergingen.⁵¹

Damit verschwanden auch in Reichenau die letzten Herrschaftsrechte. Im Tagblatt vom 1. Dezember 1880 liest man in diesem Zusammenhang: «Der zwischen dem hierseitigen Kanton einerseits und Herrn Dr. Adolph von Planta anderseits vereinbarte Vertrag betreffend Übergang der Reichenauerbrücken an den Erstern ist zum Abschluss und Unterzeichnung gelangt.»

Provisorische Übergänge und Wege

Ingenieur Albrici hatte sich bereits in der Brandnacht nach Felsberg begeben, «um sofort an Ort und Stelle die nöthigen Anordnungen

und Vorkehrungen zur Öffnung der dortigen Passage zu treffen». Es ging dabei darum, den alten Weg zwischen Felsberg und Tamins so schnell wie möglich mindestens für einfache Wagen wieder fahrtüchtig zu machen. «Mit zirka 50 Mann, deren Zahl aber seither bedeutend vermehrt wurde, nahm man die Verbreiterung des linksufrigen Weges sofort in Angriff.»

Vorerst aber richtete man in Reichenau eine Fähre ein, wo man auch mittels Flosses die ebenfalls zerstörte Telegraphenleitung schon anderntags wieder herstellte. «Allzukühne Leute von Tamins benutzten am Sonntag das an einem über den Rhein gespannten Seil hängende Floss, um auf demselben eigenmächtig ans diesseitige Ufer herüberzusetzen, was ihnen auch gelungen sein soll, aber unglücklich hätte enden können.»

Vom 6. August an verkehrte eine Schiffsfähre, von der man bereits am folgenden Tag lesen konnte, sie befördere Fussgänger sicher ans jenseitige Ufer. «Heute Abend schon fährt die Post mit einem Achtplätzer von Chur aus den altgewohnten Weg, die Passagiere werden am diesseitigen Ufer dem Fährmann anvertraut, der sie dem in Reichenau bereitstehenden zweiten Postwagen übergibt.

Nach beendigter Spedition geleitet der Rheinschiffer auf seinem Rückweg die Reisenden der Oberländerpost über den Strom, die sofort in den Churerwagen einsteigen und ihre Route nach der Hauptstadt fortsetzen können.»

Vorderhand galt die Aufmerksamkeit – wie schon gesagt – dem auszubauenden linksrheinischen Fahrweg, den ein weiterer Einsender sonst «als zu einem romantischen Spaziergang ganz geeignet» kennengelernt hatte. Jetzt aber, wenige Tage nach dem Brand, sei er bereits «soweit hergestellt, dass zweispännige Fuhrwerke jeder Art ohne Gefahr passieren können; nur dürfen die Wagenlenker nicht schläfrig oder besoffen sein. Es wird immer noch an der Erweiterung und Verbesserung dieses Nebenweges fleissig gearbeitet, so dass er nächstens auch für Vierspänner praktikabel wird. – Ems kann sich während dieses Provisoriums seines Verkehrsstillstandes ungestört nächtlicher Ruhe stillvergnügt hingeben(!)»

Offensichtlich hatte der Korrespondent mit den Vierspännern den Mund zu voll genommen oder nicht die ganze Wegstrecke begutachtet, denn drei Tage später konnte man in der gleichen Zeitung lesen (BT vom 9. August 1880), «die neue Felsbergerbrücke (vollendet 1864) ist selbst für einen grösseren Verkehr vollkommen entsprechend (...) Bedenklich jedoch wird der Weg, wo er die Allmende betritt. Er zieht sich an der steil abfallenden Halde mit Contrapendenzen schmal dahin. Am steilsten ist die Ausmündung auf den Platz von Tamins. An einigen Stellen liegt im Wege der glatte Fels zutage. In der letzten Woche wurde der Weg wesentlich verbessert und sind an den schwierigsten Punk-

ten fortwährend Arbeiter mit Sprengen, Verbreiterungen, Ausfüllung und Sicherung der Passage beschäftigt. Mit Spannkette und Peitsche hat der Fahrende fortwährend zu hantieren. Einspanner kommen jetzt leicht und ohne Gefahr durch; bedenklicher dagegen ist die Fahrt noch immer mit Zweispännern, weil der Postillon sie nur vom Bock zu leiten vermag und neben zwei Pferden nicht gehen kann (...) Von Benutzung der Strasse mit Vierspännern(!) kann keine Rede sein (...) Am besten fährt sich's mit Leiterwägelchen alten Schlags. Wir sahen gestern nachmittags die Oberländerpost mit solchen Wägelchen durchfahren. Wir glaubten uns in die Zeit vor hundert Jahren zurückversetzt. Trotz der vielen Ausstellplätze muss man immer aufpassen wie Heftlimacher und mit der Peitsche Signale geben. Die Fahrt ist indessen gerade wegen der alten Vehikel (...) sowie wegen dem herrlichen Aus- und Fernblick über das Rheintal sehr interessant».

Auch das «Konkurrenzblatt» meldete kurz nach dem Brand, das missliche Ereignis sei zwar in der Saison doppelt ungelegen gekommen, doch «hat der Verkehr keineswegs eine Unterbrechung erlitten, wenn auch momentan eine kleine Stockung eingetreten ist. Unverzüglich wurde nämlich eine zahlreiche Mannschaft, mit Axt und Pickel ausgerüstet, aufgeboden, um den Weg am linken Rheinufer über Felsberg in eine gute, fahrbare Strasse umzuwandeln (...) Es wird alles gethan, um die neue Passage gefahrlos und möglichst bequem herzurichten.»

Natürlich widmete auch der Bündner Kalender 1881 diesem Ereignis eine halbe Seite, wobei man hier aber von «argen Verkehrsstörungen» lesen kann, die «augenblicklich um so empfindlicher waren, als eben gerade um jene Zeit die Wogen der Saison am höchsten gingen. Dem entschiedenen Eingreifen der Behörden und Verwaltungen indess gelang es, rasch wieder alles ins Geleise zu bringen».

So schnell wie möglich musste nun aber eine Notbrücke her, nicht die erste an diesem Ort, aber bis heute die letzte! Weil offenbar verschiedene direkt Interessierte befürchteten, die projektierte grosse Notbrücke beim Käpalistutz werde «nicht mit erwünschter Promtheit erstellt», versammelten sich im «Adler» mehrere «Diplomaten» aus den umliegenden Gemeinden. «Ems und Bonaduz sollen sich anerbotten haben, eine Nothbrücke über den Hinterrhein für 2000 Franken zu erstellen.» Etwas später erschienen noch – aus dem Domleschg kommend – zwei Regierungsräte und Ingenieur Albrici. Der Korrespondent glaubte, wie letztere auch, eine Notbrücke genüge: «Die Gemeinde Ems hat Holz und Mannschaft. Man gebe ihr eine kantonale Bauaufsicht. Die zunächst Interessierten sind bereit zu Beiträgen. Ein paar Tausend Franken werden wohl aufzutreiben sein. In einer Woche sollte die Brücke stehen.»

«Ohne Zweifel wird sobald als möglich etwas von Reichenau herwärts zunächst eine provisorische Brücke erstellt», mutmasste der Tag-

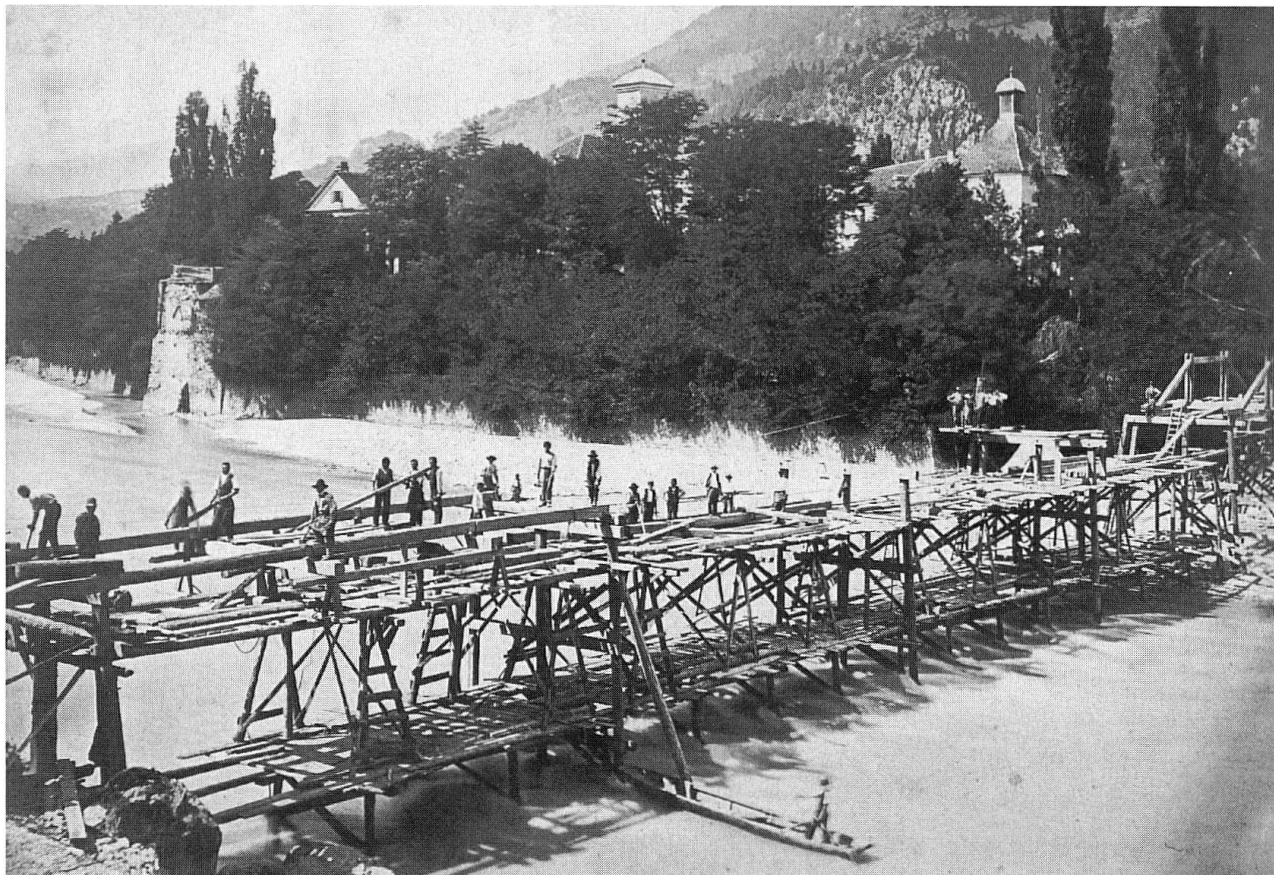
blatt-Korrespondent am 3. August, während am gleichen Tag sein Kollege vom Rätier vorschlug, eine Wagenfähre «ohne Personenfähre mit Drahtseilbetrieb einzurichten» oder ein «für den Betrieb weitaus bequemeres und sichereres Verfahren», nämlich eine provisorische Drahtseilbrücke am alten Ort über den Rhein zu spannen. Legte man deren Fahrbahn etwas tiefer, könnte man sie später «zum Montieren des ohne Zweifel eisernen Oberbaues einer definitiven Brücke» brauchen.

Zwei Tage später schrieb man die Bauholzlieferung für eine Notbrücke bereits zur Konkurrenz aus und 18 Tage nachher hiess es: «Gestern (am 22. August) schwebte die noch im Bau begriffene provisorische Brücke in Reichenau in grosser Gefahr. Der häufige Regen der vorigen Tage und namentlich in der Nacht vom Samstag auf den Sonntag hatte ein starkes Steigen des Rheines zur Folge. In besagter Nacht trug er viel Holz herbei, das an den aufgeschlagenen Brückenstühlen hängen blieb und dadurch die Gefahr, welche das Hochwasser brachte, mehr als verdoppelte. Mit grösster Mühe gelang es, das Holz herauszuziehen oder wenigstens frei zu machen. Das Wasser fiel auch etwas, bis es gestern Morgens um 8 Uhr wieder anfang zu steigen und bis Mittags ungefähr seinen Höhepunkt, 1.20 Meter über dem normalen Stande, erreicht hatte. Um halb 3 Uhr ungefähr fing es dann wieder an zu sinken, die Gefahr war vorbei und die Verbindung über die Fähre, welche man einige Stunden lang nicht zu benutzen wagte, konnte wieder aufgenommen werden.»

25. August: «Diese Woche will Herr Kuoni mit der Nothbrücke fertig werden und so noch einige 100 Franken Aufgeld verdienen.»

Eine weitere Meldung befasste sich kurz vor der Abnahme der Notbrücke nochmals mit der scheinbar «sehr eilfertig» durchgegebenen Nachricht über die Gefahr, in welcher diese Brücke geschwebt habe: «Eine solche bestand eine Zeit lang nur für die auf Böcken gestellte Gerüst- und Hülfbrücke, die zum Bau der Nothbrücke eben notwendig und erforderlich war. Letztere steht mehrere Meter über Hochwasserhöhe und ist, sobald das Gerüst entfernt sein wird, der Gefahr, vom Wasser hinweggerissen zu werden, nicht ausgesetzt, so lange die zwei Meter in den Rheingrund unter Wasser eingerammten Holzpfeiler Bestand haben. Zum Einhagen oder Einrammen der Pfähle wurden vom Bauunternehmer zwei Schlagwerke mit eigenem Bedienungspersonal von Zürich acquiriert und ging der Bau mit erfreulicher Promtheit von statten.»

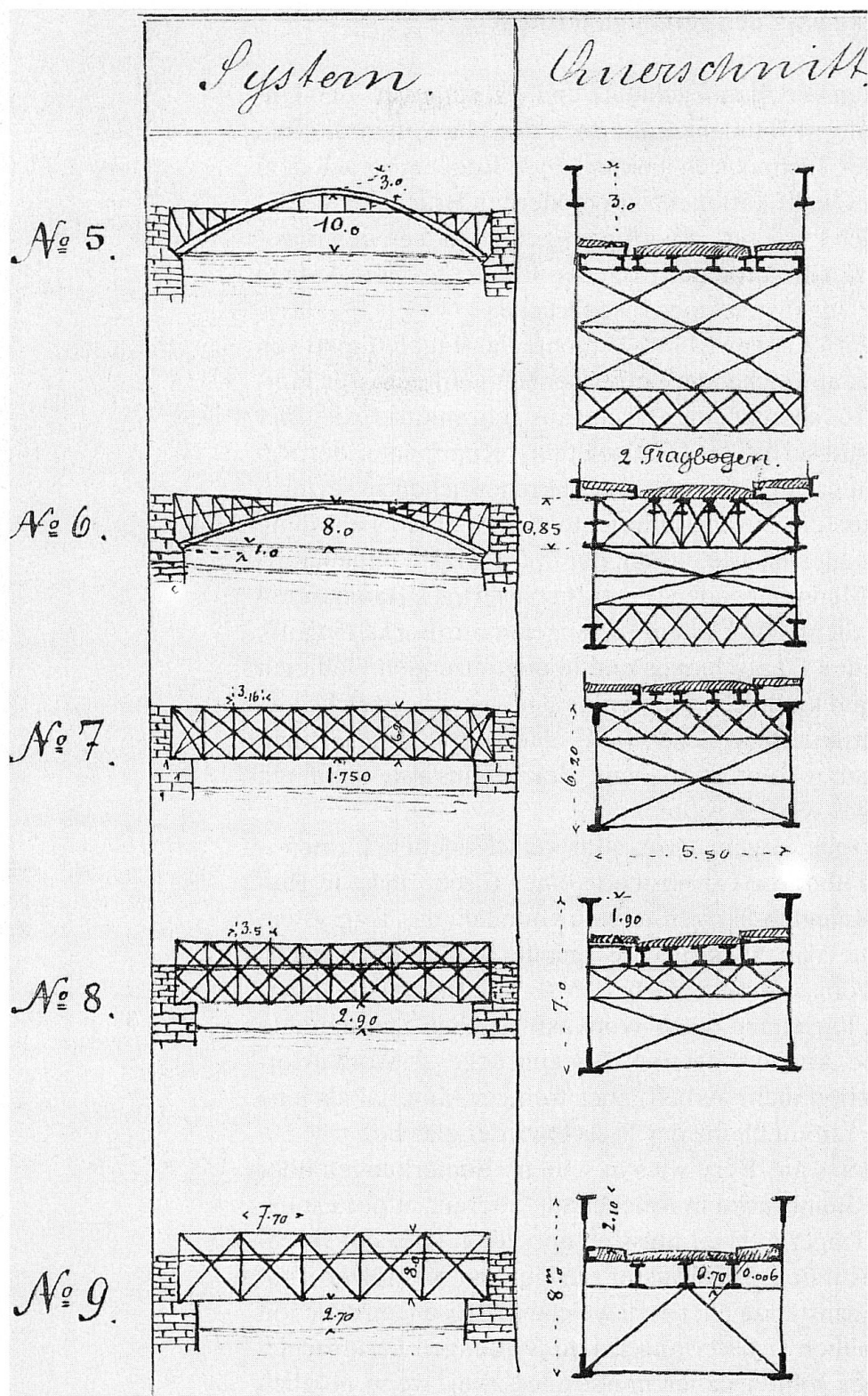
In der gleichen Ausgabe des Tagblatts liess eine knappe Fussnote den Leser noch wissen, die 110 Meter lange Brücke werde am gleichen Nachmittag kollaudiert. «Es geht unter anderem ein vierspänniger Wagen mit 80 Zentner Salz darüber.»



Der Rätier dagegen stellte anderntags rückblickend fest, die Brücke sei bereits kollaudiert worden. «Zu diesem Zwecke wurde dieselbe stark belastet und unter anderem mit einem Blöckerfuhrwerk befahren, das heute in Chur gewogen, das respektable Gewicht von 171 Zentner ergab. Trotz dieser ausserordentlich starken Belastung zeigte sich kaum eine Spur von Senkung, so dass die Brücke mit gutem Gewissen dem Verkehr übergeben werden durfte. Der Erbauer der Brücke, Herr Baumeister A. Kuoni, verdient für die rasche und solide Erstellung der Brücke eine Ehrenmeldung.» Durch Erfahrung gewitzt beantragte Oberingenieur von Salis bereits Ende August der Regierung, die provisorische Brücke für 13 000 Franken gegen Brandschaden zu versichern.⁵³

Während eines guten Monats hatte die Felsberger Brücke nun ausserordentliche Belastung aushalten müssen, weshalb die Felsberger Vorsteher am 5. September 1880 in einer Eingabe an den Kanton eine «Entschädigung betreffend Brückenbenützung» verlangten.⁵⁴ In einem Gutachten vom 8. September lehnte Oberingenieur von Salis aber einen Beitrag ab, «weil die Brücke nach Neu-Felsberg aus öffentlichen Steuergeldern – 150 000 Franken – gebaut worden ist und die Brückenladen schon vorher schlecht und abgenützt waren und dass derzeit neue eingelegt worden sind, auf ca. 80 Quadratmeter.»⁵⁵

Der Bau der von Meister Alexander Kuoni erstellten Notbrücke schritt im August 1880 so rasch voran, dass sie einige Tage vor dem vorgesehenen Termin dem Betrieb übergeben werden konnte. Foto: Romedo Guler (1836–1909)?, Fotosammlung Peter Wolf, Chur.



Projektskizzen der Firma Mertin, Cretin & Borner aus Romanshorn; ausgeführt wurde schliesslich eine Brücke in der Art von Nr. 8. Originale im StAGR Nr. VIII/12b/117.

Die neue Brücke über den vereinigten Rhein

Wohl bedauerten vor allem Fachleute und «Nostalgiker» den Untergang dieses einmaligen Baudenkmals, doch das Maschinenzeitalter, die zum Siegeslauf der Technik sich anschickende Epoche, sprach dem Holz weitgehend die Qualifikationen zum modernen Brückenbau ab.

So äusserten sich – wie schon vorhin angetönt – neben den massgebenden Personen des (kantonalen) Baudepartementes von Anfang an alle Zeitungsleute zugunsten einer Eisenbrücke.

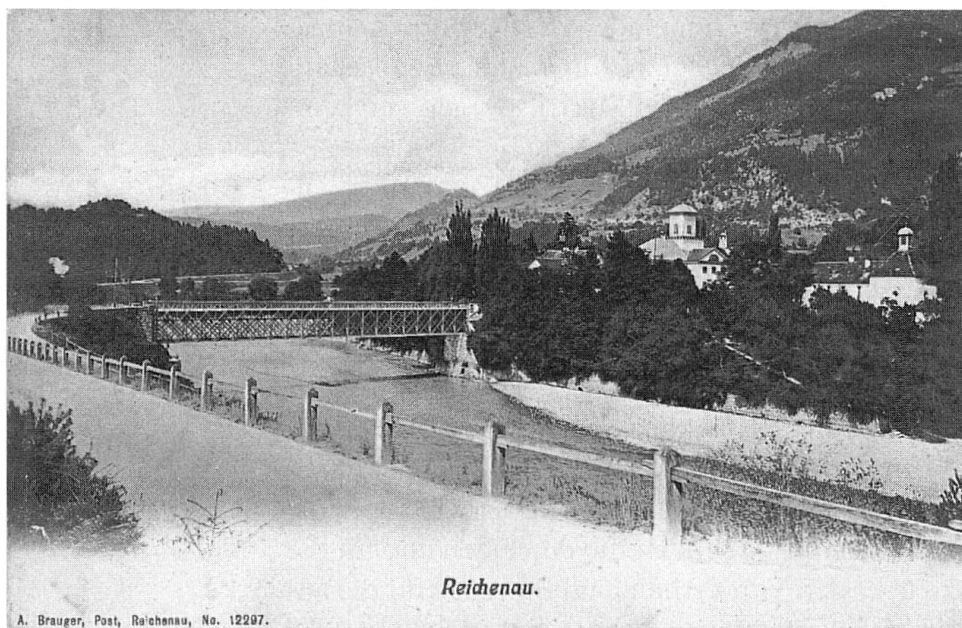
Nur einmal – am 17. August 1880 – brachte das Tagblatt eine von der allgemeinen Idee abweichende Notiz, wonach «ein gewisser Hofmann in Berlin» für Reichenau eine Brücke aus gebrannter Erde offerierte, «die so dauerhaft sei als der festeste Stein». Kommentar der Redaktion: «Wir werden uns erlauben, hiezum ein Fragezeichen zu setzen.»

Vermutlich wussten die Zeitungsleute nicht, dass «gebrannte Erde» dem Backstein gleichzusetzen war, der in Gegenden ohne natürliche Bausteine seit Menschengedenken als hochwertiges Baumaterial – auch für Brücken diente. Vor allem die sogenannte Backsteingotik brachte in weiten Teilen Deutschlands und in angrenzenden Gebieten grossartige profane und kirchliche Baudenkmäler zustande, welche viele Jahrhunderte überdauerten. Sicher wäre eine solche Brücke nicht ohne Mittelpfeiler ausgekommen, womit Reichenau also nicht ein zweites «Ziegelbrücke» werden sollte.

Bereits im Oktober lagen – von fünf verschiedenen Firmen – neun «Preiseingaben über die Construction einer Eisenbrücke in Reichenau» vor. Die beigelegten Skizzen zeigten vor allem das Tragsystem und den Querschnitt. Von Salis machte sich für eine Bogenbrücke stark, und auch der vom «Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement» beauftragte Fachmann fand, «vom ästhetischen Standpunkte aus empfiehlt sich die Ausführung einer Bogenbrücke».⁵⁶ Wohl erfordere deren Konstruktion mehr Arbeit, aber weniger Material als jene eines Parallelträgers; mithin bleibe der Preis etwa der gleiche.

Ingenieur Dapples aus Bern wies in seinen «Bemerkungen über die Projecte für die Rheinbrücke in Reichenau»⁵⁷ bereits in der Einleitung darauf hin, die Trägersauflager müssten unbedingt über der Hochwasserlinie liegen: «Auf dem Hochwasser schwimmen oft Hölzer, Tannen und grössere Gegenstände aller Art, welche die Eisenconstruction beschädigen, in derselben sich verfangen und Stauungen verursachen können. Die Auflager sollten daher mindestens zwei, wenn möglich drei Meter über Hochwasser gehalten werden.» Aus diesem Grunde schloss Dapples eine Bogenbrücke aus, «insofern man die Fahrbahn nicht höher legen kann»; bei allen fünf Bogenkonstruktionsskizzen hätte das Auflager bei Hochwasser nämlich unter dessen Spiegel gelegen. Zudem entspreche bei den «Bogenprojecten» die vorgesehene Pfeil-

höhe (Scheitelhöhe) nur dem neunten bis siebten Teil der Spannweite, was eine günstige Bogenkonstruktion ausschliesse. Eine solche wäre nämlich nur bei einer Pfeilhöhe von einem fünften oder noch besser vierten Teil der Spannweite zu empfehlen. Entscheide man sich für eine Brücke mit Parallelträger, müsste die Fahrbahn über der halben Trägerhöhe liegen. So folgte Dapples schliesslich: «Es ist selbstverständlich, dass eine Brücke von so bedeutender Spannweite nur durch ganz kompetente und zuverlässige Ingenieure projectiert und nur durch ganz bewährte Constructeure ausgeführt werden darf. Dies ist noch wichtiger als die Kostenfrage.» Schliesslich empfahl er den Verantwortlichen, einem Fachmann die «Aufstellung des Projectes nebst Bedingungsheft» zu übertragen, eine Konkurrenz zu eröffnen, wobei man auch ausländische Interessenten berücksichtigen könnte, und den «Constructeur» bis zur Ausführung des Detailprojectes beizubehalten. Das alles böte Garantie für eine bessere Ausführung und stelle das System der Projektausschreibung mit ihren «Fortfaitofferten» in den Schatten.



Von der alten Landstrasse aus kommt die Länge der unteren Brücke besonders gut zur Geltung.
Postkarte, Vertrieb A. Brauger, Post Reichenau, um 1905.

Weil die Zeit drängte, verzichtete die Regierung offenbar auf das von Dapples vorgeschlagene Verfahren, denn bereits Ende November übergab sie der Firma Mertin, Cretin, Borner & Co in Romanshorn den Auftrag, für 61500 Franken eine Fachwerkbrücke mit Parallelträgern zu errichten. Kurz vorher hatte man bereits die Arbeiten für die Widerlager an Baumeister Alexander Kuoni aus Chur vergeben, dessen imposante und bewährte Notbrücke die Fachleute offensichtlich von den Fähigkeiten dieses Meisters überzeugt hatte. Kuoni verstärkte die Widerlager und erhöhte sie leicht. Gegen Ende Juli 1881 war die neue Brücke «bis auf Weniges vollendet», und die Probelastung konnte

am 28. Juli im Beisein des Erbauers, der Kantonsingenieure sowie einer regierungsrätlichen Abordnung vorgenommen werden. Die Tagespresse wusste darüber zu berichten: «Die Reichenauerbrücke ist Donnerstag (28. Juli) collaudiert worden. Die Tragfähigkeit erwies sich als sehr befriedigend; bei einer Belastung von 205 Centner, Ross und Wagen nicht gerechnet, ergab sich nur eine Senkung von drei Millimetern.»⁵⁸ Und: «Heute wurde hier die neue Brücke in Gegenwart der Herren Regierungsräte Condrau und Nett collaudiert. Bei einer Belastung von ca. 270 Centner betrug die Senkung etwa fünf Millimeter.»⁵⁹

Bereits ein Jahr später warf der Konkurs des Erstellers seine Schatten auf das Bauwerk, denn die Garantiezeit lief erst Ende August 1883 ab. Das «Etablissement» in Romanshorn hatte A. Schmid käuflich erworben und nannte sich nun «Eisengiesserei, Maschinenfabrik, Brückenbau-Werkstätte».

Obwohl um diese Zeit (1882) ein neues Strassengesetz in Kraft getreten war, das die Anliegergemeinden zur unentgeltlichen Anweisung von Rohmaterial verpflichtete, weigerten sich Bonaduz und Tamins, das zu tun, weshalb die beiden Gemeinden der Regierung angezeigt wurden. Sie befanden sich aber scheinbar in bester Gesellschaft, denn kurz vorher waren auch Maienfeld und Mastrils wegen versäumter Verpflichtungen gegenüber der Tardisbrücke verzeigt worden.

Die Situation änderte sich offenbar auch später kaum, denn anfangs November 1898 schrieb Bezirksingenieur Peterelli an Oberingenieur Gilli: «Lauth wiederholter Mittheilung der Wegmacher auf den Strassenstrecken Felsbergerweg–Reichenau und Reichenau–Rhäzüns weigern sich die dortigen Territorialgemeinden Ems, Tamins und Bonaduz konstant, das zum gehörigen Unterhalt der beiden Rheinbrücken in Reichenau nothwendige Kies zu liefern und sind meine bez. Aufforderungen resultatlos geblieben. Bekanntlich hätten nach Artikel 5 des Strassengesetzes Ems für die halbe Länge der Brücke über die vereinigten Rheine, Tamins für die andere Hälfte derselben und für die halbe Länge der Brücke über den Vorderrhein und Bonaduz für die andere Hälfte der letzteren aufzukommen.»

In der Botschaft des Kleinen Rates an den Grossen Rat liess sich das «Bauamt des Kantons Graubünden» im März 1922 wie folgt vernehmen: «Im Jahre 1881 ist diese eiserne Brücke erstellt worden. Die Ausführung der Eisenkonstruktion dieses Objektes war von Anfang an mangelhaft und mussten bereits einige Jahre später Verstärkungen angebracht werden. Nach den neuerdings angestellten Berechnungen entspricht das Fachwerk der Brücke in einzelnen Teilen den Anforderungen der bestehenden Vorschriften über Eisenkonstruktionen nicht.

Auf Anregung des Generalstabes der Armee hat das kant. Bauamt vor einigen Jahren Offerten für eine abermalige Verstärkung der Brücke sowie für deren Neubau eingezogen. Der schweiz. Generalstab

lehnte in der Folge die gewünschte ausserordentliche Beitragsleistung an den Umbau der Brücke ab und musste derselbe aus finanziellen Gründen unterbleiben. Heute würde die Verstärkung der Brücke schätzungsweise 70–80000 Franken und ein Neubau der Tragkonstruktion ca. 180000 Franken kosten.»

Vorderhand sollte die Brücke immerhin einen neuen Belag erhalten. Später – vor allem während der kriegsbedingten Zusatzbelastung und dem seit den Fünfzigerjahren zunehmenden Tourismus- und Lastwagenverkehr infolge Kraftwerkbau – wurde die Brücke mehrmals überholt: verstärkt, entrostet, gestrichen. Auch die arg strapazierte Fahrbahn und die Trottoirs musste man einige Male ersetzen, wobei Beton- und Asphaltbeläge die Gemeinden endgültig von den Kieslieferungen entbanden.

Heute kann man das Bauwerk als die m.W. älteste grosse Fachwerkbrücke Graubündens bereits den historischen Pionierzeugen des ausgehenden 19. Jahrhunderts zuordnen. Sie hat – trotz Umfahrung Tamins und Nationalstrasse – mehr auszuhalten als je, und niemand denkt wohl daran, sie zu ersetzen, obwohl keine ihrer Vorgängerinnen nicht annähernd ein solches Alter erreichte.

Kurz nach Inbetriebnahme der neuen Brücke schrieb man den Abbruch der Notbrücke zur Konkurrenz aus. Ob man diese Arbeit Zimmermeister Stefan Schmid aus Felsberg übertrug, der sie für 550 Franken offeriert hatte, steht nicht fest.

Oberingenieur von Salis schlug der Regierung am 4. Juli 1881 vor, bei günstigen Offerten das Holz der provisorischen Brücke in Realta einzulagern, damit man es später für den Bau eines schon längst erwünschten Rheinüberganges bei Rodels – von Salis schwebte eine Jochbrücke vor – verwenden könnte. Ob es soweit gekommen ist, geht aus der weiteren Korrespondenz nicht hervor.

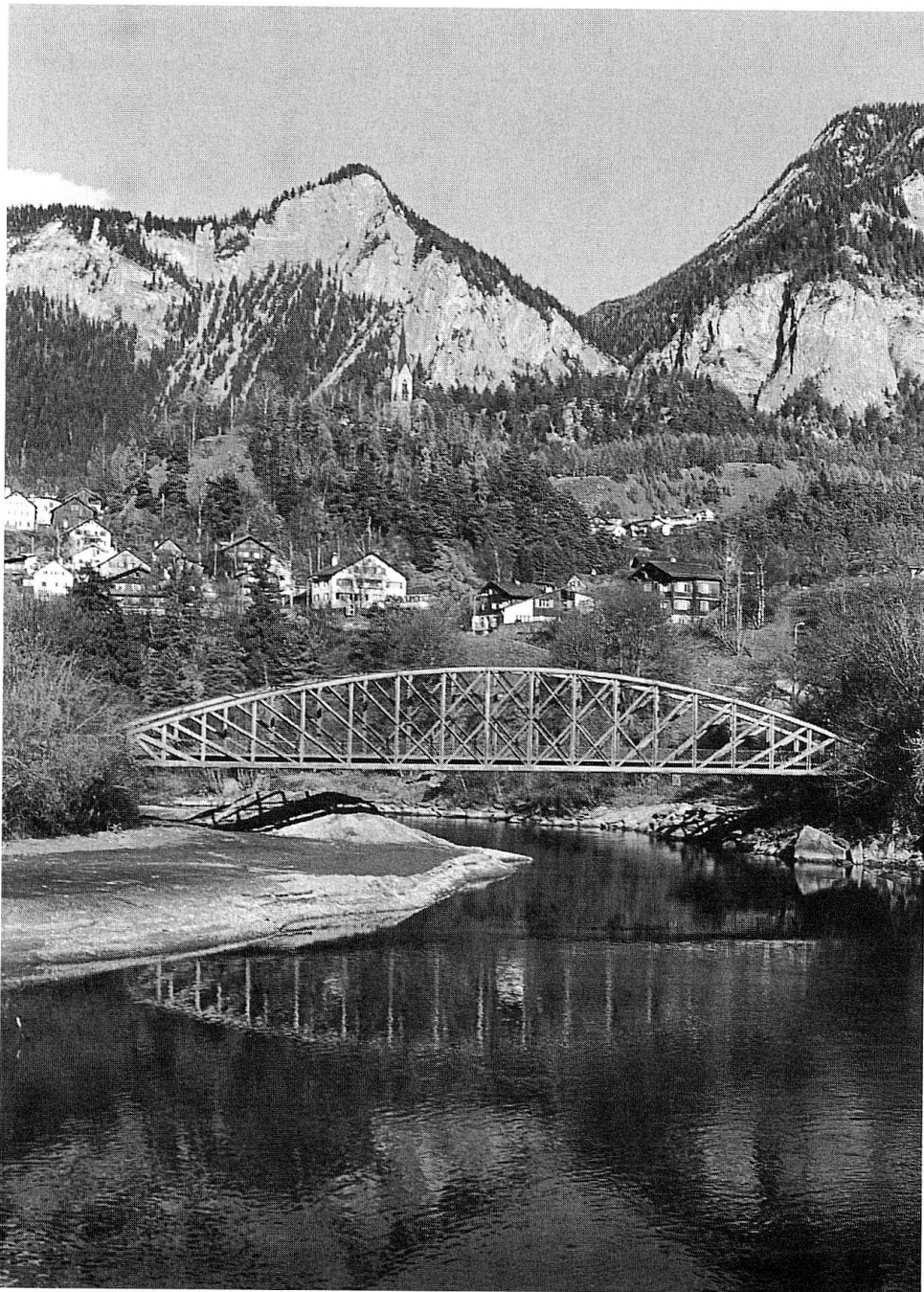


Nach dem Bau der N 13 erhielt die Brücke ein neues, bruchsteinverkleidetes Widerlager. Foto: Heini Letsch, Tamins.

Die neue Vorderrheinbrücke

Wie bereits weiter vorne erwähnt, waren die Anliegergemeinden wegen angeblicher Verletzung des Strassengesetzes bei der Regierung verzeigt worden. Sie rekurrten beim Grossen Rat und lieferten nach einem Vergleich das Holz für die obere Brücke trotzdem. Einmal sollten nämlich deren Widerlager erneuert werden, und vor allem verlangten scheinbar grössere Reparaturen eine Gerüstbrücke.

Noch kurz vor dem Brückenneubau – es lagen auch Berechnungen für eine Holzbrücke für 57 500 Franken vor – gelangte Oberinge-



Die Fotografen haben die Bonaduzerbrücke – wegen ihrer wenig auffälligen Lage? – eindeutig vernachlässigt; jedenfalls habe ich keine ältere Einzelaufnahme gefunden.
Foto: Heini Letsch, Tamins.

nieur von Salis im Rahmen des Budgets 1888 unter anderem mit folgendem Antrag an den Grossen Rat: «Commercialstrassen Bezirk I (...) haben wir uns nochmals erlaubt, den Umbau der hölzernen Rheinbrücke bei Reichenau zu beantragen in der Überzeugung, dass dadurch öfters sich wiederholende Ausgaben für den Kanton durch die Erneuerung des offenen Theiles (Anstrebs) jener Brücke und Unterhaltung des Brückenbelages vermieden würden.

Auch der gedeckte Theil der Bonaduzer-Brücke bedarf in wenigen Jahren einer durchgreifenden Reparatur. So möchten wir wünschen, dass uns pro 1888 der Betrag von Fr. 30 000, als einem Drittheil der ganzen Auslagen bewilligt werde.»⁶⁰

Angesichts dieser Kosten schlug die Stimmung aber schnell zugunsten eines Neubaus um, denn bereits ein Jahr später lagen vier Projekte vor, die Professor Wilhelm Ritter aus Zürich zu begutachten hatte. (Einige Jahre später zog man Prof. Ritter bei, damit er den Einfluss der schweren vierachsigen Mallet-Lokomotiven auf die RhB-Eisenbrücken untersuche. Er ordnete verschiedene Verstärkungen an.⁶¹)

Die Brückengewichte variierten zwischen 146 und 175 Tonnen, die Gesamtkosten zwischen 56 000 und 68 000 Franken und die Kosten pro Tonne zwischen 377 und 410 Franken. Professor Ritter sah im teuersten Projekt auch das beste, was aus dem Wortlaut seiner «Begutachtung» deutlich hervorgeht: «Das Bellsche Project (Firma Bell & Co. in Kriens) ist unstreitig das beste von allen. Sowohl die allgemeine Anordnung der Construction als auch die Wahl der Einzelheiten sind glücklich getroffen. Auch zeigt die statische Controllrechnung, dass sämtliche Theile die nöthige Stärke besitzen, selbst wenn man nur 700 Kilogr. als Maximalspannung zulässt. Nur zwei kleine Änderungen möchte ich mir erlauben in Vorschlag zu bringen.

Die erste bezieht sich auf die äussersten, vom oberen Ende des Auflagerpfostens ausgehenden Streben; anstatt nämlich diese Streben am Pfosten centrisc zusammzuführen, wäre es besser, sie ein wenig auseinander zu halten. Sodann sieht das Geländer nach meinem Geschmack langweilig aus und hat überdies etwas zu grosse Maschen. Dass die Verticalbleche der unteren Gurtung unter sich nicht vernietet sind, ist wohl nur einem Versehen zuzuschreiben.

Zu Ungunsten der Bellschen Eingabe spricht einzig der hohe Preis. Alle andern Offerten sind niedriger. Ausserdem ist noch zu beachten, dass laut Begleitschreiben die Bekiesung der Brücke in diesem Preise nicht inbegriffen ist, und dass auch die Kosten der Probelastung von der Kantonsregierung getragen werden sollen.»⁶²

Die Regierung nahm sich die Empfehlung des Fachmannes zu Herzen und entschied sich für das «Bellsche Project.» Der während Jahrhunderten benutzte, bewährte Rheinpfeiler auf Bonaduzerseite musste weichen. Brückenmeister Anton Welz kannte diesen «neuralgi-

schen» Punkt bestens, weshalb er hier ein letztes Mal zu Worte kommen soll: «Die Felsen im Rhein, an welche sich der Brückenpfeiler der Bonaduzerbrücke anlehnt, tragen an den mehrfach eingehauenen Einschnitten reichliche Denkmale des Daseins früherer, niederer Brücken, deren Geschichte sich im Dunkel der Vorzeit verliert. So viel geht aus Vorangehendem deutlich hervor, dass im Laufe der Jahrhunderte vielfache Proben gemacht wurden, welche Übergangsstellen über den Rhein die beste Aussicht für Brückenschlagen bieten möchten, und dass man immer wieder auf die Punkte zurückgekehrt ist, die gegenwärtig in Benützung stehen und auf welche die Commercialstrasse beidseitig einmündet. Auch die Nothbrücken haben jederzeit ihren Platz da behauptet, wo die jetzige ausgesteckt ist, und der Felsberger Weg endlich war ebenfalls von der ältesten Zeit bis heute der nächste Rettungsbalken.»⁶³

Die Bauarbeiten schritten planmässig voran, und am 26. September 1889 fand bereits die «Collaudation der Eisenconstruction der Brücke über den Vorderrhein bei Reichenau» statt. (Spannweite: 66 Meter!) Kanzleidirektor Marchions Abschrift des Protokolls hält die Einzelheiten fest:

«Anwesend:

1. für den Kanton Graubünden: Herr Regierungsrath J.A. Casparis und Herr Oberingenieur F. Salis sowie Herr Bezirksingenieur Peter Albrici.
2. Für die Lieferanten der Firma (...) Herr Kantonsrath Theodor Bell selbst.

Die Brücke wurde in ihren Constructionstheilen besichtigt und nach Vorschrift vertragsgemäss in einer lichten Breite von fünfzehn M ausgeführt befunden und gutgeheissen.

Auf die vertraglich festgesetzte Tragfähigkeit wurde die Brücke folgender Belastungsprobe unterworfen: Ein Stein-Cubus von mehr wie vier Kubikmeter im Minimalgewichte von 100 Q auf einem starken Brückenwagen auf vier Rädern mit einem Achsenabstand von 2,60 M geladen und mit sechs Pferden bespannt bewegte sich langsam auf die Brücke, wurde in der Mitte auf derselben angehalten, um die durch die Belastung eingetretene Senkung zu untersuchen (...) Bei dieser Belastung zeigte es sich, dass die Eisenconstruction eine sehr geringe Durchbiegung erlitt und wenig über einen Millimeter betrug und nach aufgehobener Belastung wieder ganz in die frühere Höhenlage zurückkehrte.»⁶⁴

Auch Oberingenieur von Salis liess sich nach der Vollendung der Brücke im positiven Sinne vernehmen, wie ein Ausschnitt aus seinem Schreiben zeigt: «Bei der neuen Brücke reichen keine Constructionstheile mehr wie einen Meter unter die Brückenfahrbahn hinab, und ist diese Ebene auf der rechten Flussseite um M 1.40 höher angelegt wor-

den, als dies früher der Fall war. Die horizontale Lage der Brücke brachte es dann mit sich, dass die Strasse und die Brücke auf der Reichenauerseite um 1.20 M gesenkt wurde.

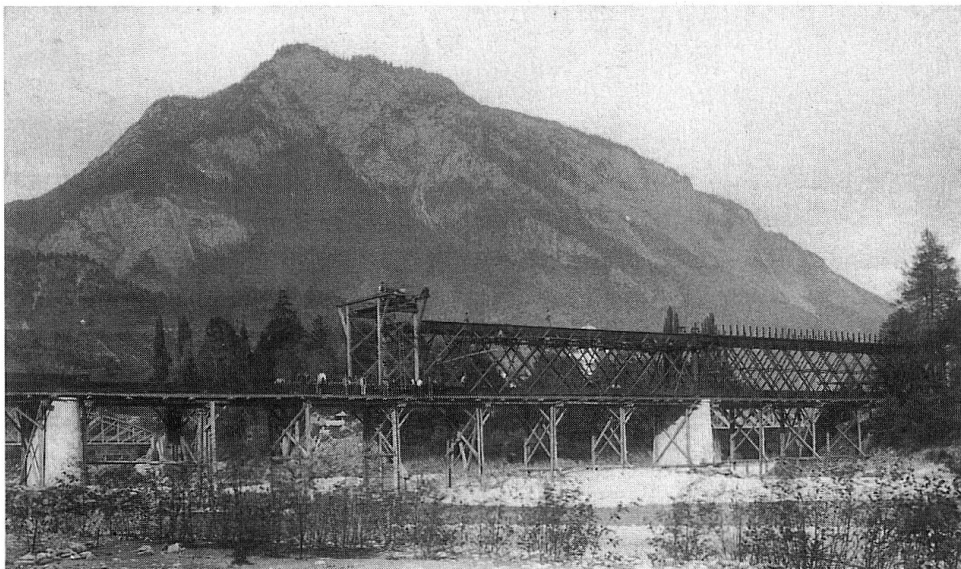
Es muss noch weiter in Betracht gezogen werden, dass durch die Anlage der linksseitigen Wuhrleitung der Rhein nicht mehr mit so stürmischen Wogen auf die Brücke losstürzen kann, sondern findet ein ruhiges Abfliessen statt, dass allfällige Holzblöcke nicht so in die Höhe werfen kann wie das bei der mangelnden Wuhranlage 1868 der Fall war.»⁶⁵



Das Fach- und Strebewerk der Bogenbrücke zeichnet geometrische Ornamente in den Himmel, Foto: Heini Letsch, Tamins.

Kurz nach der Fertigstellung der Brücke entflammte abermals ein Streit zwischen den Territorialgemeinden und dem Kanton. Der Kleine Rat hatte nämlich von Bonaduz und Tamins die Zahlung von je 6000 Franken verlangt als «Äquivalent» (Ersatzleistung an Geld) für das Holz, das der Bau einer neuen Holzbrücke – statt der eben fertiggestellten Eisenbrücke – erfordert hätte. Die Gemeinden reichten beim Grossen Rat eine umfangreiche Beschwerde «puncto Gesetzesverletzung in Strassenunterhaltungssachen» ein, und Dr. Adolf von Planta/Reichenau übernahm in dieser heiklen Angelegenheit die Aufgabe des Vermittlers. Dem regen Briefwechsel zwischen von Planta und der Regierung entnimmt man, dass die beiden Gemeindevorstände nach längeren Verhandlungen sich für einen Betrag von je 2000 Franken ausgesprochen hatten, obwohl sie das Strassengesetz ihres Erachtens keinesfalls dazu verpflichtete. Beide Seiten vertraten hartnäckig ihre Standpunkte, bis von Planta im März 1891 der Regierung endlich mitteilen konnte, die Gemeinden hätten einen Betrag von je 2500 Franken als «Holzlieferungsablösung» genehmigt.⁶⁶

Dank sorgfältiger Wartung vermochte die immerhin nur einspurige Brücke lange den Anforderungen des modernen Verkehrs zu genügen. Am 25. Juli 1985 aber las man in der Tagespresse das durch die Regierung publizierte Todesurteil: «Die bestehende Brücke über den Vorderrhein bei Reichenau an der italienischen Strasse muss ersetzt werden (...) In Anbetracht des historisch bedeutsamen Brückenstandortes hat das Tiefbauamt sowohl eine dreifeldrige Holzbrücke als auch eine konventionelle zweifeldrige Spannbetonlösung zur Konkurrenz ausgeschrieben (...) Nach Berücksichtigung der verschiedenen Aspekte beschliesst die Regierung, die Variante «Holzbrücke» weiter zu bearbeiten.»



**1895: Die Eisenbahnbrücke über den Hinterrhein nimmt Gestalt an.
Foto: Carl Lang (1851 – 1911), Chur, Fotosammlung Peter Wolf, Chur.**

Der weitere Verlauf der Dinge dürfte bekannt sein und muss hier nicht mehr lange erörtert werden. Die Fotomontage mit der – natürlich zweispurigen – Holzbrücke rief Befürworter wie Gegner auf den Plan, wobei letztere – darunter auch Vertreter des Heimatschutzes – vor allem ästhetische Gründe gegen eine Holzkonstruktion geltend machten. Der im Gegensatz zu den alten, einspurigen Brücken gewaltige Dachaufbau war in erster Linie durch die grössere Fahrbahnbreite bedingt, denn eine «Einbahnbrücke» kam ja nicht mehr in Frage. Somit wäre die ganze Anlage so massig und dominant geworden, dass man dem «historischen Brückenstandort Reichenau» damit wohl einen schlechten Dienst erwiesen hätte.

Die Eisenbahnbrücken

Mit dem Bau der RhB-Linien erlangte Reichenau als Verkehrsknotenpunkt nationale Bedeutung. Wohl kam der Bahnhof auf Emserboden zu stehen – er beanspruchte das ganze topfebene Areal des sogenannten «Zollbrückbodens» – doch den Namen Reichenau-Tamins übertrug man scheinbar mit grösster Selbstverständlichkeit auf die ganze Anlage. Übrigens standen anfangs auch die Varianten «Rossboden» auf Taminser Gebiet als Bahnhofstandort und die Weiterführung der Oberländerlinie links des Rheins über Flims-Laax zur Diskussion. Zwei Brücken hätten in Reichenau aber so oder so erstellt werden müssen.

1895 entstand im Zusammenhang mit dem Bau der Strecke Chur–Thusis (1894 begonnen und am 1. Juli 1896 in Betrieb genommen) die über 150 Meter lange – 1959 verstärkte – dreifeldrige Fachwerkbrücke über den Hinterrhein.

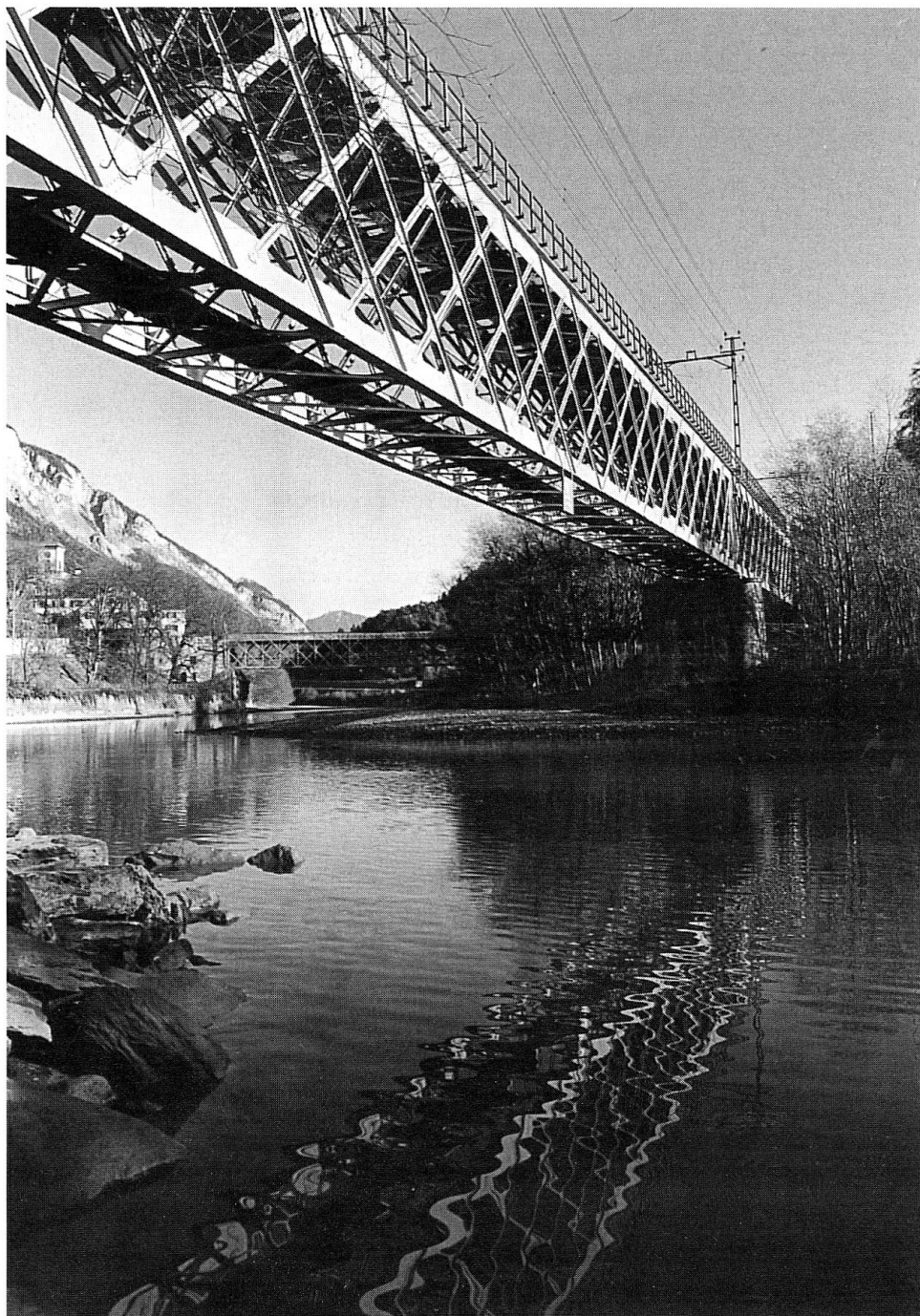
«Das Fachwerk ist engmaschig, mit doppeltem Strebenzug, ohne Pfosten. Die Brücke beweist, wie gut sich Stahlfachwerke in die Landschaft eingliedern können. Die alte Regel, nach der mehrfeldrige Brücken eine ungerade Anzahl Felder aufweisen sollten, kommt bei diesem Bauwerk zum Zug. Die beiden schön gemauerten Pfeiler rahmen den Fluss ein, der zwischen ihnen hindurchfliesst. Die grosszügigen Spannweiten entsprechen der Weite der Flusslandschaft.

Die Reichenauer Brücke vertritt noch den Typus der Fachwerkbrücken des 19. Jahrhunderts: viele schlanke, leichte Stäbe bilden ein feinmaschiges Netzwerk mit zahlreichen Knotenpunkten.»⁶⁷

Im Zuge der Bahn-Euphorie nahm man bereits 1898 den Bau der Anschlussstrecken in Angriff. Aus dieser Zeit stammt auch das erste Bündner Eisenbahngesetz, das den bestmöglichen Ausbau des RhB-Netzes anstrebte. So begann man 1898 gleichzeitig mit dem Bau der Linien Reichenau–Ilanz und Thusis–St. Moritz. (Eine ganze Reihe von «Anschlussstrecken» sollten das Bündner Schmalspurnetz mit dem in-

ternationalen Bahnnetz verknüpfen: St. Moritz–Maloja–Chiavenna; Zernez–Ofenpass–Meran; Schuls–Landeck; Thusis–Mesocco–Bellinzona; Pontresina–Poschiavo–Tirano und Disentis–Andermatt–Göschenen. Gebaut wurden schliesslich nur die letzten zwei Linien, vor allem, weil der Ausbruch des ersten Weltkrieges die Arbeitskräfte für Jahre anderweitig beanspruchte.)⁶⁸

1902 spannte man gut 800 Meter oberhalb des Rheinzusammenflusses die 56,80 Meter lange Farschbrücke über den Vorderrhein, ein Fachwerk-Parallelträgerwerk, welches das Oberländergeleise auf Ta-



Das hundertjährige Fachwerk der Eisenbahnbrücke tut seinen Dienst nach wie vor. Foto: Heini Letsch, Tamins.

minerboden hinüberführt. 1960 erfolgte eine Verstärkung auf Doppelstreben, doch änderte sich das Aussehen der Brücke dadurch wenig.

Mehr als 60 Jahre lang bestimmten somit vier relativ grosse Eisenbrücken die Landschaft von Reichenau; anfangs der Sechzigerjahre kamen im Zusammenhang mit der Umfahrung Tamins und dem Bau der N13 drei Betonbrücken dazu, sodass diese Gegend für Bündner Verhältnisse eine ausserordentliche Brückendichte mit entsprechendem Verkehr aufweist.



Die Farschbrücke – in Tamins nach dem angrenzenden Gebiet Vasortabrücke genannt – ist an den Abbildungen gemessen das Stiefkind unter den Reichenauerbrücken geblieben. Foto: Heini Letsch, Tamins.



Die drei Brücken anfangs der Vierzigerjahre von Nordwesten, Foto: Jules Geiger (1898–1987), Flims Waldhaus.

1461. Reichenau mit den 3 Brücken

Flösserei

Einige Worte seien noch der Flösserei gewidmet, weil man weiss, dass der Rhein als einziger mit grossen Flössen befahrbarer Bündner Fluss schon vor über 1000 Jahren als Wasserweg diente.⁶⁹

Lange bevor Brücken oder Stege übers Wasser setzten, verkehrten in erster Linie Flösse, die man später auch gerne mit Kaufmannsgütern belud, um, meistens natürlich bei Nacht und Nebel, den Brückenzöllen zu entgehen. Zeitweise haben sogar – wie alte Ansichten belegen – ab Ilanz und Thusis kleine Flösse verkehrt, doch ein regelmässiger und reger Flossbetrieb setzte erst in Reichenau ein, wobei man häufig auch Personen beförderte, was verschiedene historische Darstellungen von Reichenau bezeugen.⁷⁰

Eine echte Konkurrenz erwuchs dem Strassenverkehr dadurch aber kaum, denn die grossen Holztransporte wären auf den schwachen Wagen und schlechten Wegen gar nicht möglich gewesen. Besonders Flösser aus Bonaduz, Tamins und Ems lieferten Holzhändlern im St.Galler Rheintal wertvolle Frachten, oft im Auftrag der Gemeinden, manchmal auf eigene Rechnung. Man weiss, dass Tamins schon in früheren Jahrhunderten immer wieder Holz ins Unterland verkaufte, das so weit wie möglich auf dem Rhein transportiert wurde. (28. Oktober 1771: «Flotzholz [...] aus dem Bahnwald.»)⁷¹ Reichenau musste vor allem in Notzeiten – nach Hochwassern oder Brückenbränden – auf leistungsfähige Flösse zählen können, die dem Passagier- und Warenverkehr dienten, bis jeweils eine Notbrücke stand.

Diese Art von Flösserei haben wir nicht mehr erlebt, wohl aber die der Brennholzgewinnung gewidmete Arbeit während Hochwassern. Mittels Flösshaken zogen jeweils einige – oft durch Seile gesicherte – Männer am Vorderrheinknie oberhalb der Brücke ihr Holz ans Trockene oder mindestens in die ruhigere Bucht hinein, das sie nach dem Rückgang des Wassers an Ort und Stelle für den Heimtransport vorbereiteten.

Schutzpatrone/Brückenheilige

Nicht nur wegen Feuersbrünsten und Hochwasser war das Reisen besonders im Bereich von Brücken ein gefährliches Unternehmen; gerade an solchen Engpässen, wo es kein Entweichen gab, hielten sich – vor allem nachts – auch etwa Wegelagerer auf, und manche Raubmorde passierten, ohne dass auch nur die geringste Spur eines Täters ausgemacht werden konnte. Somit war man also speziell bei Brückenübergängen auf den Beistand verschiedener Schutzheiliger angewiesen, wobei man natürlich auch die Brücken selbst ihrer Obhut empfahl.

Wie schon weiter vorne erwähnt, stand seit 1593 bei der grossen Brücke – am Käpalistutz auf Emserseite – eine Kapelle, die mit grösster Wahrscheinlichkeit das Standbild des Johannes von Nepomuk barg, das jetzt «vis-a-vis dem Weissen Kreuz auf gemauertem Piedestall steht, welches früher an der Reichenauer-Brücke stand.»⁷² Weniger glaubhaft hört sich die «Taminser-Variante» an: «Ein Bild sollen die benachbarten Emser vom Fuss des Kirhhügels aufgehoben und nach ihrer Gemeinde verbracht haben. Es soll der heilige Nepomuk sein, der jetzt noch am Südeingang des Dorfes in demütiger Haltung zu sehen ist.»⁷³ Oder gar: «Auch das kunstvoll in Stein gemeisselte Standbild St. Nepomuks, des Schutzheiligen der Brücken, das auf Taminser Gebiet stand, wurde damals in den Rhein geworfen. Die Emser haben es herausgezogen (!) und am Dorfausgang an der Hauptstrasse aufgestellt.»⁷⁴

Dieser Heilige und Märtyrer wurde zwischen 1330 und 1340 zu Pomuk (später Nepomuk) geboren und bekleidete verschiedene hohe Ämter: vom Kleriker stieg er zum Notar der erzbischöflichen Gerichtskanzlei in Prag auf, amtete als Pfarrer zu St. Gallus und Seelsorger der deutschen Kaufleute der Prager Neustadt, wurde 1386 Rektor in Padua und sechs Jahre später Generalvikar des Prager Erzbischofs, wodurch er in die Kämpfe zwischen König und Erzbischof verwickelt wurde. 1393 nahm ihn der König fest, liess ihn grausam foltern und von der Karlsbrücke in die Moldau stürzen. Den Leichnam setzte man im Dom bei.

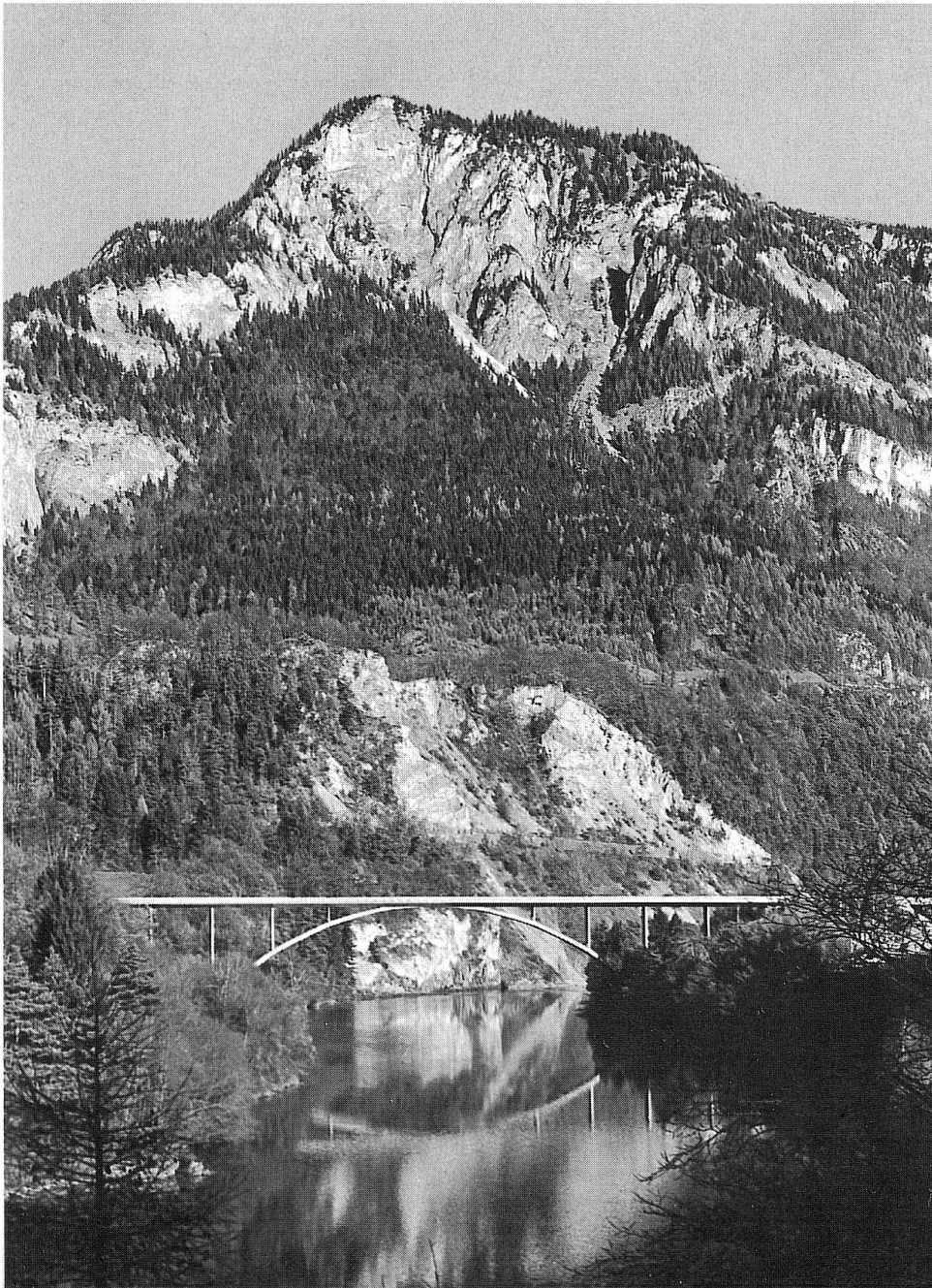
Das zum dreihundertsten Todestag auf der Karlsbrücke errichtete Standbild erfuhr unzählige Nachbildungen und machte Johannes von Nepomuk zum bekanntesten Brückenheiligen. Er erscheint meistens als kreuztragender Priester mit Palmzweig und einem fünfteiligen Sternenkranz um das Haupt. Offenbar zeigten im Fluss fünf Lichter den Ort an, wo sein Leichnam lag. (Fest am 16. Mai)⁷⁵

Wie in Prag steht (stand) die Statue des Heiligen auch an verschiedenen andern Orten auf der Brückenmitte – manchmal in einer Kapelle. Von dieser auffälligen Warte aus sollte sie auch die Schiffsleute auf Brückenjoche aufmerksam machen.

Daneben gelten noch Christophorus und Nikolaus als populärste Brückenheilige; ein Bild des letzteren hängt heute noch in der Schlosskapelle von Reichenau. Dieses wohl um 1660 errichtete Gebäude stand anfangs ziemlich isoliert beim westlichen Anstreb der Käpali-Brücke, denn bis zur Erstellung des langen Flügels um 1775 bestand «gegen Osten ein regellos aneinandergereihter Trakt von Bauwerken verschiedener Grösse mit der Kapelle als Eckpfeiler und an der Hofseite (Süden) durch eine durchlaufende hölzerne Aussengalerie verbunden. Es sind Wirtschaftsgebäude, zum Teil wohl noch vor dem erwähnten Haupthaus entstanden und in der Anordnung auf den alten

Strassenzug eingestellt, der von der Brücke beim Käpalistutz herkam».⁷⁶

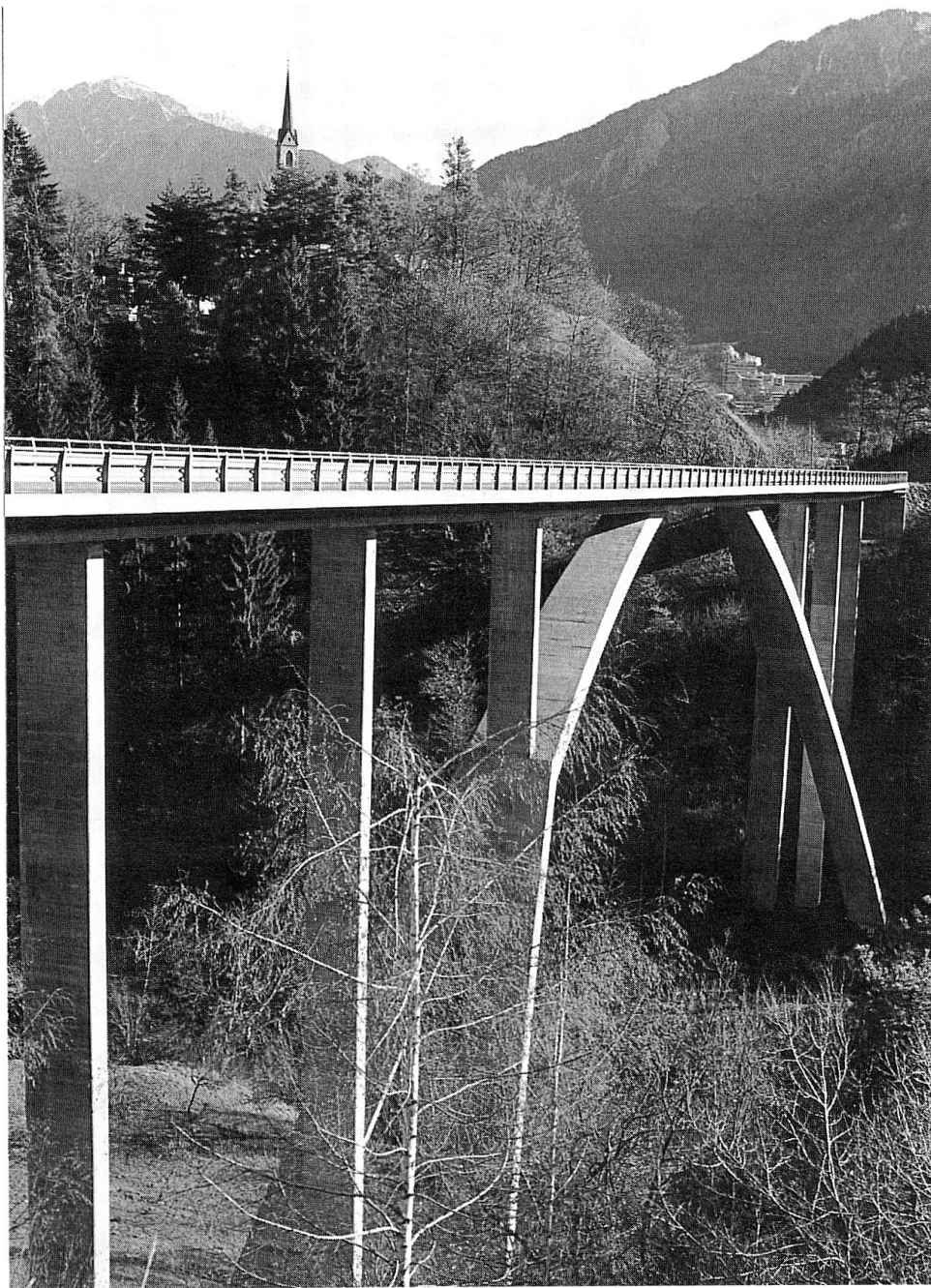
Die zweifellos von den katholischen Schauenstein errichtete Schloss-(und Weg-)kapelle diente bis zum Verkauf der Herrschaft anno 1792 auch ausschliesslich dem katholischen Kultus, obwohl sie ja von Anfang an auf evangelischem Boden stand. Die älteste mir bekannte Ansicht zeigt die Kapelle als turmartigen Eckbau mit Walmdach (um 1760); der Umbau von 1775 gab ihr eine zwiebelförmig ausgebauchte Haube mit kuppelbekröntem Laternchen und einen chorartigen Anbau, der aber vermutlich nur als Sakristei diente. Unter dem neuen



**Die Betonbrücke von 1964 setzt auf elegantem Bogen von hundert Metern Spannweite über den Rhein.
Foto: Heini Letsch, Tamins.**

Besitzer Ulrich von Planta erhielt sie um 1820 wieder strengere Dachformen und ein einfacheres Türmchen. Das bereits erwähnte Nikolausbild haben die reformierten Besitzer bis auf den heutigen Tag geduldet, obwohl es vom künstlerischen Standpunkt aus nicht eben hoch einzustufen ist und sogar ein älteres, bis jetzt nicht aufgedecktes Bild unbekanntes Inhalts versteckt.

Diesem Heiligen, Bischof von Myra, einer längst untergegangenen kleinasiatischen Stadt, treten am 6. Dezember unzählige Kinder gegenüber. Nikolaus, der «Bekenner», lebte im 6. Jahrhundert und galt als Beschützer der Schüler, aber auch der Fährleute, Fischer, Flösser,



Die Lawoibrücke westlich Tamins gehört zwar nicht mehr zu den Rheinbrücken, steht aber in deren unmittelbarer Nähe und zählt schon wegen ihrer Grösse zu den imposantesten Brücken des Bündner Hauptstrassennetzes. Foto: Heini Letsch, Tamins.

Reisenden, Schiffer. So lässt sich das Nikolaus-Bild in unmittelbarer Nähe des alten Rheinüberganges besser erklären.

Vermutlich standen den Brückenbenützern somit bis zur Verlegung der grossen Brücke auf beiden Seiten Heilige zur Verfügung, die sie – je nach Reiseziel – um Hilfe anflehen oder denen sie nach glücklicher Passage Dank abstatten konnten.

Anmerkungen

- ¹ Stadelmann Werner: Holzbrücken der Schweiz, Chur 1990, Seite 8.
- ² Blaser Werner: Schweizer Holzbrücken, Zürich 1982, Seite 37
- ³ Killer Josef: Die Werke der Baumeister Grubenmann, Zürich 1941/1959/1985, Seite 30.
- ⁴ Mohr Theodor von: Codex diplomaticus, Band IV, Chur 1865, Seite 328.
- ⁵ B. im Freien Rätier Nr. 176/177, 1934.
- ⁶ Bener Gustav: Nachweisbare Weg-, Brücken- und Hochbaureste an den alten Bündner Strassenzügen, Bündner Monatsblatt 1942, Seiten 161/162.
- ⁷ Planta Armon: Verkehrswege im alten Rätien, Band IV, Chur 1990, Seiten 225–231.
Auch Poeschel weist im dritten Kunstdenkmäler-Band einleitend auf die verkehrsgeschichtliche Bedeutung des «Rhäzünser Bodens» hin, worunter man bis ins 18. Jahrhundert hinein die Territorien aller vier Gerichtsgemeinden verstand. «In seinem Raum vollzieht sich die Abzweigung der Lukmanierroute von der sogenannten «Unteren Strasse» (dem Weg zum Splügen und Bernhardin), die schon durch die spätrömischen Itinerarien belegt ist. Diese Gabelung lag in alten Zeiten in Ems, wo der Lukmanierweg – beim Hügel St. Johann – den Rhein überschritt, während die Splügenroute durch den «Vogelsang» zog.» (Seiten 1/2)
Man darf auch annehmen, der massige Kirchturm von St. Gion Baptista, dessen Mauerdicke im Erdgeschoss zwei Meter erreicht, sei im 12. Jahrhundert als Wehrturm errichtet und erst später zum Glockenträger ausgebaut worden.
- ⁸ Büchli Arnold: Mythologische Landeskunde von Graubünden, zweiter Teil, Aarau 1966, Seiten 832/833.
- ⁹ Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz, Band II, Neuenburg 1924, Seite 366.
Anno 1294 nennt Band III des Bündner Urkundenbuches (Chur 1985) in der Urkunde Nr. 1238 «Petro de Pules» (Peter von Bullis), den man als Aufseher, wenn nicht schon «Brückenmeister» beim alten Rheinübergang sehen kann.
- ¹⁰ Schorta Andrea: Rätisches Namenbuch II, zweiter Teil, Bern 1964, Seiten 380 und 516.
- ¹¹ Poeschel Erwin: Burgenbuch von Graubünden, Zürich 1930, Seiten 35 und 224.
- ¹² Maissen Felici: Vom Kunkelspass im 17. Jahrhundert, Bündner Monatsblatt 1962, Seiten 127–143.
- ¹³ Welz Anton: Zur Geschichte der Reichenauer Brücke, Bündner Tagblatt vom 10. August 1880.
- ¹⁴ Meng Johann Ulrich: Die alten Zollstätten im Churer Rheintal zwischen Maienfeld und Reichenau-Tamins, Bündner Kalender 1965, Seiten 40/41.
- ¹⁵ Muoth Giachen Casper: Manuskript zur Geschichte und Heimatkunde von Tamins, StAGR, Nr. B/1137/16, ohne Jahrgang.
- ¹⁶ Siehe Anmerkung 15!
- ¹⁷ Abschrift bei G.C. Muoth und im Copialbuch; beides im StAGR
- ¹⁸ Poeschel Erwin: Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden, Band IV, Basel 1942, Seite 23.
- ¹⁹ Archiv Tamins
- ²⁰ Archiv Tamins und StAGR
- ²¹ Brügger Christian G.: Beiträge zur Natur-Chronik der Schweiz, insbesondere der Rhätischen Alpen, zweite Hälfte (1751–1800), Chur 1888. Diese Chronik stützt sich auf zahlreiche gedruckte und handschriftliche Aufzeichnungen aus Graubünden und verschiedenen Orten der Ostschweiz.
- ²² Steinmann Eugen: Die Kunstdenkmäler des Kantons Appenzell Ausserrhoden, Band II, Basel 1980. Da der Autor häufig Glieder der Familie Grubenmann erwähnt, verzichte ich auf Seitenangaben.
- ²³ Schweizer Ingenieur und Architekt, Nr. 25, 1983, Seiten 686/687.
- ²⁴ Killer Josef, siehe weiter vorne!
- ²⁵ Nach dem Brückenbrand erschienen im Freien Rätier und im Bündner Tagblatt zahlreiche, meist ungezeichnete Beiträge; vor allem im August 1880.
- ²⁶ Durnwalder Eugen: Kleines Repertorium der Bündner Geschichte, Chur 1970, Seite 71.
- ²⁷ Hans Heinrich Ragaz war wie sein Vater Georg Gemeindegemeinde von Tamins und hinterliess viele Aufzeichnungen über seine Gemeinde; gebundenes Manuskript, etwa die Jahre 1730 bis 1775 umfassend, Archiv Tamins.
- ²⁸ Bieler Carl Anton: Die Herrschaft Rhäzüns und das Schloss Reichenau, Chur 1916, Seiten 34–47.
- ²⁹ Bieler Conrad: Chronik der Gemeinde Ems-Bünden, um 1822 aufgeschrieben, Abschrift in der Kantonsbibliothek Chur.

- ³⁰ Von Ehrenberg C.F.: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen, Band IV, 1840. Oberingenieur Lanicca beschreibt darin «Die Brücke von Reichenau über den Rhein» von J.J.H. Stiefenhofer, Seite 254.
- ³¹ Federspiel Georg: Emser Geschichte, Band I, Ems 1938, Seite 75.
- ³² Poeschel Erwin: Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden, Band III, Basel 1940, Seiten 30/31.
- ³³ Cavigelli Pieder: Die Germanisierung von Bonaduz in geschichtlicher und sprachlicher Schau, Frauenfeld 1969, Seite 189.
- ³⁴ Sievi Leo: Bonaduzer Chronik; Auszug von Frau Valeria Sievi freundlicherweise zur Verfügung gestellt. Über ein früher offenbar in Bonaduz vorhanden gewesenes Modell der grossen Brücke liess mich Frau Sievi noch wissen (Zitat nach der Chronik ihres Onkels): «Aus dem dürftigen Nachlass eines armen Enkels des Meisters (Stiefenhofer) rettete Christoph Sievi, 1854–1932 (ein Bruder meines Vaters Rudolf Sievi), anlässlich einer Gant ein Seitenstück eines von J. Stiefenhofer angefertigten Brücken-Modells mit dem berühmten Bogenträger. Die bei der Gant anwesenden Bauern wollten dieses für sie unverständliche Gebilde verbrennen. In der Folge verwahrte mein Vater und nachher mein Bruder Ignaz das Modell.» Ignaz Sievis Tochter, Frau Berti Lardi-Sievi in Chur, hat mir am Telefon bestätigt, sie bewahre das Fragment dieses Modells schon seit vielen Jahren bei sich auf.
- ³⁵ Jenny Rudolf: Einbürgerungen 1801–1960, Band II, Chur 1965, Seite 186.
- ³⁶ Abschrift im Archiv Tamins: ein viele Seiten umfassendes, teilweise ziemlich umständlich formuliertes Dokument mit immer wieder ändernder Orthographie.
- ³⁷ Mantovani Paolo: Das Versamer Tobel. Ein Saumweg, eine Strasse und zwei Brücken über die Rabiusa; Bündner Monatsblatt 1986, Seite 196/197.
- ³⁸ Siehe Anmerkung 34!
- ³⁹ Siehe Anmerkung 37, Seite 171!
- ⁴⁰ Bündner Tagblatt vom 4. August 1880.
- ⁴¹ Schweizer Ingenieur und Architekt, Nr. 25, 1983, Seite 687.
- ⁴² Archiv Tamins
- ⁴³ Wanner Kurt: Aus dem Reisetagebuch der Berta von Biberstein. (Diese adlige Dame lebte von 1814 bis 1894 und durchreiste Ende Juni 1834 Graubünden; das grosse Hochwasser, welches auch die Notbrücke wegschwemmte, ereignete sich rund zwei Monate nach der Durchreise). Wanners Aufsatz ist im Bündner Monatsblatt 1993 abgedruckt; Seite 371.
- ⁴⁴ Mehr über das Hochwasser im Bündner Monatsblatt 1934: Hans Balzer: Die Hochwasserkatastrophe von 1834, Seiten 343–352.
- ⁴⁵ Pieth Friedrich: Bündnergeschichte, Chur 1945, Seite 407.
- ⁴⁶ Wie oben, Seite 420
- ⁴⁷ Wie oben, Seite 474
- ⁴⁸ Wie oben, Seite 496
- ⁴⁹ Arpagaus Johann: Das Hochwasser des Jahres 1868 mit besonderer Berücksichtigung des Kantons Graubünden, Chur 1870.
- ⁵⁰ Bavier Simon: Die Strassen der Schweiz, 1878, Seiten 96/97.
- ⁵¹ Joos Lorenz im historisch-biographischen Lexikon der Schweiz, Band V, Neuenburg 1929 (Stichwort: Reichenau). Der Autor beruft sich auf folgende Quellen: P.C. von Planta: Herrschaften; Regesten der Nachbargemeinden; Landesprotokoll betreffend den Reichenauer Zoll; Bericht des Kleinen Rates von 1880; Entscheide des Bundesgerichtes 1879, Seite 569. Eine Kopie des sieben Punkte umfassenden Vertrages «zwischen dem Kleinen Rate des Kantons Graubünden und Herrn Dr. A. Planta als Eigentümer der Besitzung zu Reichenau» enthält die unter Anmerkung 53 genannte Mappe.
- ⁵² Hier berufe ich mich vor allem auf Zeitungsmeldungen, die ich nicht im einzelnen belege.
- ⁵³ StAGR, Nr. VIII/12b/117: Hier wird in einer dicken Mappe eine reichhaltige Dokumentation über die Reichenauer Brücken verwahrt – ab 1804, wobei aber Unterlagen über die beiden Stiefenhofer- oder gar Grubenmann-Brücken fehlen. Im Archiv des Tiefbauamtes an der Grabenstrasse befinden sich wohl einige Pläne mit den nötigen Beilagen, die aber nur mit dem Bau der Eisenbrücken in Zusammenhang stehen. Auch hier sucht man vergeblich nach Plänen, Skizzen oder gar Modellen der alten Holzbrücken. (Ein der Vorderrheinbrücke von Stiefenhofer nachgebildetes Modell befindet sich im Rätischen Museum.)
- ⁵⁴ Brief im StAGR
- ⁵⁵ StAGR
- ⁵⁶ StAGR
- ⁵⁷ StAGR
- ⁵⁸ Freier Rätier vom 31. Juli 1881
- ⁵⁹ Bündner Tagblatt vom 30. Juli 1881
- ⁶⁰ StAGR
- ⁶¹ Rhätische Bahn, heute – morgen – gestern, Chur 1988, Seite 222.
- ⁶² StAGR
- ⁶³ Siehe Anmerkung 13!
- ⁶⁴ StAGR, maschinengeschriebene Kopie
- ⁶⁵ StAGR
- ⁶⁶ Gesamte diesbezügliche Korrespondenz im StAGR

- ⁶⁷ Conzett Jürg in: Rhätische Bahn, Chur 1988, Seiten 223/224.
- ⁶⁸ Metz Peter: Geschichte des Kantons Graubünden, Band II, 1848–1914, Chur 1991, Seiten 409 ff.
- ⁶⁹ Siehe auch: Herold Hans: Trift und Flösserei in Graubünden, Chur 1990, Seite 72.
- ⁷⁰ Storr Gottlieb Konrad Christian: Alpenreise vom Jahr 1781, Leipzig 1784. Dieser Naturforscher hinterliess der Nachwelt eine ausführliche Beschreibung unserer Täler und Berge und schloss die Schilderung Reichenaus mit dem Satz: «Von hier fängt der Rhein an, flössbar zu werden.» Seiten 194/195.
- ⁷¹ Ragaz Hans Heinrich in seinen Aufzeichnungen; gemeint ist der Bannwald, womit man die obersten Schwarzwald-, aber auch etwa Bleiswaldpartien bezeichnete, die man bereits in früheren Jahrhunderten möglichst schonend nutzte; Archiv Tamins.
- ⁷² Federspiel Georg: Emser Geschichte, 1938, Seite 80.
- ⁷³ Färber Ulrich: Beitrag zur Geschichte der Taminser Kirche; dem Jahrszeitbuch beigeheftet, Chur 1921, Seiten 29/30.
- ⁷⁴ Büchli Arnold: Mythologische Landeskunde von Graubünden, zweiter Teil, Aarau 1966, Seite 913.
- ⁷⁵ Wimmer Otto: Handbuch der Namen und Heiligen; Innsbruck-Wien-München 1956, Seiten 260/261 (Johannes von Nepomuk) 344/345 (Nikolaus, Bischof von Myra).
- ⁷⁶ Poeschel Erwin: Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden, Band IV, Basel 1942, Seite 24.

Felix Jörimann, Caldaiastrasse 26, 7015 Tamins

Adresse des Autors