



A N D E E R

2. Projekt „Seebrücke Roffla“ / Nachtragskredit

Art	Kosten in SFr.
Bewilligungen/Berechnungen	13'000.00
Erstellung Brücke (Baumeister-, Spengler- und Anteil Holzarbeiten)	221'600.00
Ingenieurleistungen inkl. Bearbeitung Einsprache	27'000.00
Div. Installationen/Unvorhergesehenes	18'400.00
Total Projektkosten	280'000.00

- *Budget 2019 und Budget 2020: Total Kredit SFr. 180'000.00*
- *Kantonsbeitrag SFr. 134'100.00 (anstelle von SFr. 35'000.00 budgetiert)*

SPEKTAKULÄRE, MYSTISCHE BRÜCKENVERSETZUNG

Oskar Hugentobler

Seit einigen Wochen war die Firma Mani Holzbau GmbH auf dem Werkplatz des Steinbruchs Bataglia ob Bärenburg mit der Montage einer Brücke beschäftigt. Der Beschluss der Gemeinde Andeer, den Wanderweg der Via Spluga mit einer Brücke über das Staubecken zu führen sollte umgesetzt werden. Die ursprüngliche Idee, eine Hängebrücke zu erstellen wurde fallen gelassen. Die Firma Mani Holzbau GmbH und das Hotel Rofflaschlucht waren bereit, eine neue Brücke mitzufinanzieren und bei der Wahl der Brückenkonstruktion mitzuwirken. Der Gemeinde Andeer fallen trotzdem noch hohe Kosten an, zum Beispiel für die Widerlager und das Brückendach.



Abschlussarbeiten am 5. Juni 2020 oberhalb von Bärenburg

Ein erster Termin zum Einbau der Brücke war am 5. Juni vorgesehen. Das Versetzen der Konstruktion wurde dann auf den 12. Juni festgelegt. Der Brückentransport erforderte die Sperrung der Kantonsstrasse. Die Verschiebung musste deshalb auf die Zeit nach 22.00 Uhr festgelegt werden. Nicht nur für die am Transport, der Strassensicherung und der zugezogenen mobilen Kranbetreiber sondern auch für das Publikum war Geduld erforderlich. Die lange und relativ hohe Konstruktion erforderte Millimeterarbeit beim Transport. Schon die Verschiebung vom Installationsplatz auf die Kantonsstrasse war eine Herausforderung. Ein Brückenteil musste unter die Nationalstrassenbrücke geschoben werden. Nur so war es möglich, «die Kurve» zu kriegen. Eine weitere knifflige Situation bot die enge, felsige Strecke bei Sogn Steafan. An dieser Stelle existiert ein Projekt zur Verbreiterung der Kantonsstrasse.

Ein ganzer Tross von Kranwagen, Sattelschleppern, Polizei- und Feuerwehrfahrzeuge wartete zusammen mit dem Bedienungspersonal beim Hotel Rofflaschlucht auf ihren Einsatz.



Einsatzbereite Fahrzeuge um 21.30 Uhr auf dem Parkplatz des Hotels Rofflaschlucht

Etwa um 1.30 Uhr morgens erreichte die mit Spannung erwartete Komposition den Einbauort. Zuvor mussten die Kranwagen und Winden bereitgestellt und die Orte für die Zuschauer abgegrenzt werden. Die Sicherheit für die auf der Baustelle Wirkenden und für die Besucher war immer gewährleistet. Beim nächtlichen Warten auf den Brückentross brachten die Geräusche der Generatoren der hin- und herfahrenden Sattelschlepper, der verhaltene Lärm der Vorbereitungsarbeiten für die Versetzung wie auch der leise durch den Wald und über den Stausee wehende Wind akustische Abwechslung. Mit dem von Generatoren erzeugten Strom wurde die Baustelle derart beleuchtet, dass der sichere Einbau möglich war.

Nach dem Antransport wurde die Brücke an den bereitstehenden Kran gehängt und die Seile für die Mithelfer, welche später beim Versetzen der Brücke für die genaue Einpassung sorgten, befestigt. Es war äusserst spannend zuzusehen, wie das hölzerne Kunstwerk langsam hinter den Bäumen dem Zielort entgegen schwebte. Ruhig und fachkundig sorgten die Zimmerleute für die präzise Landung auf den früher genau berechneten und erstellten Widerlagern. Der ganze Vorgang war für die Zuschauer und Zuschauerinnen ein mystisches Ereignis, welches noch lange in den Gedächtnissen haften wird.



Die an den Zielort schwebende Brücke



Genauere Einpassung der Brücke



Fertiggestellte Brücke, Bild vom 14. Juni 2020

Noch müssen die Anschlüsse an die Via alpina fertig erstellt werden. Dies wird jedoch erst möglich sein, wenn die Verbreiterung der Kantonsstrasse ausgeführt ist.

Die Mut-Rofla Brücke, die ebenfalls über den Hinterrhein führte, ist kürzlich in das Flussbett gestürzt. Diese 1939 von einer Sappeur Kompagnie erstellte gedeckte Holzbrücke wird kaum mehr zu retten sein. Sie könnte bei einem Hochwasser grössere Probleme verursachen. Auch hier sind spektakuläre aber kaum mystische Massnahmen erforderlich.



Mut-Brücke Rofla am 14. Juni 2020



INSERAT

Ihre Individualität

hart erby

Hartmann Architektur
und Design
Grüsch

081 330 31 50 www.hartarch.ch MINERGIE

unsere Leidenschaft

IM FOKUS

Das reiche Erbe des Generalstabschefs

Am 27. April 1850 wurde Generalstabschef Theophil Sprecher von Bernegg in Malenfeld geboren. Noch heute, 170 Jahre später, wird in Graubünden mancherorts an Sprecher erinnert, der sich zeit lebens dadurch ausgezeichnet hatte, seine Fähigkeiten in den Dienst der Öffentlichkeit und des Vaterlandes zu stellen. In einer Biografie zum 170. Geburtstag des Generalstabschefs wird auf seine steile militärische Karriere genauso zurückgeblückt wie auf seine zahlreichen politischen, wirtschaftlichen, richterlichen und religiösen Ämter, die er ausgeübt hatte. Zudem wird die Kindheit von Theophil Sprecher von Bernegg beleuchtet, und auch das Leben der Menschen in der Mitte des 19. Jahrhunderts. (KE)

GRAUBÜNDEN Seite 3



Vorhang zu für Ute Haferburg

Die Türen des Theaters Chur haben sich am Samstag das erste Mal seit 15 Wochen wieder für ein grosses Publikum geöffnet. Schon allein das machte die Verabschiedung von Ute Haferburg als Direktorin zu einem denkwürdigen Ereignis. Man war begeistert, wieder da sein zu dürfen.

KULTUR REGION Seite 13

Spezielle Football-Saison

Neue Gegner und keine US-Spieler – die Calanda Broncos stehen vor einem herausfordernden Herbst im Schweizer American Football. Von der Konkurrenz in der NLA werden bereits erste Giftpfeile Richtung Graubünden und den Rekordmeister abgeschossen.

SPORT REGION Seite 21



Eindruckliche Szenerie: Der Mobilkran hebt die von einheimischen Firmen aus Schamsener **Mondholz** gefertigte Brücke über den nächtlichen **Stausee Bärenburg**. (FOTO JANO FELICE PAJAROLA)

Neue Via-Spluga-Attraktion zum verschobenen Geburtstag

20 Jahre alt wird der **Weitwanderweg Via Spluga** heuer. Gefeiert wird das wegen des Coronavirus erst 2021. Doch ein Geschenk gibt es bereits: Die neue **Seebrücke Bärenburg**.

► JANO FELICE PAJAROLA

Die Via Spluga hat auf der Etappe Aundeer-Splügen einen neuen Höhepunkt: In der Nacht von Freitag auf Samstag wurde die künftige Wanderweg-Holzbrücke über den Lai da Seara, den Stausee Bärenburg, per Mobilkran an Ort und Stelle gehievt. Weil eine Konstruktion vor Ort mit

einem Lehrgerüst laut Mitinitiant Fluregn Melchior zu teuer geworden wäre und ein Bau in zwei separaten Teilen aus Ingenieursicht abgelehnt wurde, kam es zu einer Lösung mit einem komplett vorgefertigten Übergang, der in einer nächtlichen Aktion mit schwerem Gerät von Bärenburg in Richtung Roffla gebracht werden musste. Die Kan-

tonsstrasse in der Schlucht blieb deshalb von 22 Uhr bis 5 Uhr gesperrt. Die Brückeneröffnung wäre diesen Juni zum Jubiläum «20 Jahre Via Spluga» geplant gewesen. Die Jubiläumsfeiern wurden wegen der Corona-Situation auf 2021 verschoben, das «Geschenk» aber ist da.

GRAUBÜNDEN Seite 7

Geglücktes Camping-Comeback

Nach der Wiedereröffnung verzeichnen die **Bündner Campingplätze** gute Besucherzahlen.

Gut eine Woche nachdem die Bündner Campingplätze auch für Ausflügler und Touristen wieder öffnen durften, hat sich die Situation zumindest bei den zwei angefragten Campingplätzen schon normalisiert. Die Besucherzahlen bewegen sich in den Bereichen des Vorjahres, und für den Sommer gehen im üblichen Ausmass Buchungen ein. Trotzdem haben die letzten Monate Spuren in den Kassen der Campingbetreiber hinterlassen. Normalerweise gut frequentierte Tage wie etwa das Auffahrts- oder das Pfingstweekende fielen wegen des Coronavirus ins Wasser. (KUP)

GRAUBÜNDEN Seite 9



Das Leben ist zurück: Auf dem Waldcamping in Landquart dürfen nun auch wieder Touristen ihre Zelte aufschlagen. (FOTO BERNHARD AEBESOLD)

Das Kantonsgericht fordert den Rat

CHUR Am Mittwoch widmet sich der Grosse Rat einem sehr vielschichtigen Thema. Es geht um die Geschehnisse am Bündner Kantonsgericht. Offiziell traktandiert ist nur der Jahresbericht und das Ausstandsbegehren von Gerichtspräsident Norbert Brunner. Aber aufgrund der vieltätigen Vorgeschichte dürften auch noch andere Themen zur Sprache kommen. So hat die BDP kürzlich Brunner zum Rücktritt aufgefordert, und die SVP kritisiert die Kantonsrichter, die mit einer Medienorientierung vorgeschrieben sind. Auch der Bericht der Justizkommission als solches wird zu reden geben.

Unbestritten sind dagegen zwei Dinge, die der Rat zu einem späteren Zeitpunkt besprechen wird. Es zeichnet sich eine klare Mehrheit für zusätzliche Aktuariatsstellen ab. Ausserdem sollen künftig in Notfällen Ersatzkantonsrichter nominiert werden können. (KUP)

GRAUBÜNDEN Seite 5

Tödliche Polizeigewalt

ATLANTA Bei einem Polizeieinsatz im US-Bundesstaat Georgia ist erneut ein Schwarzer ums Leben gekommen. Der Vorfall hat die Proteste gegen Rassismus und Polizeigewalt in den USA befeuert. In der Nacht auf gestern stand ein Schnellrestaurant in Atlanta in Flammen – am Freitagabend hatte ein Polizist davor einen 27-Jährigen niedergeschossen. Örtliche Medien berichteten, es seien 36 Menschen bei den Protesten festgenommen worden. Doch nicht nur in den USA, auch in Europa gab es erneut Proteste gegen Rassismus und Polizeigewalt. (SBA)

NACHRICHTEN Seite 17

Droht eine zweite Coronawelle?

PEKING Nach dem grössten Ausbruch des Coronavirus seit vielen Wochen in Peking geht die Angst vor einer neuen Welle von Infektionen um. Bei einem Krisentreffen wurden die Behörden in Peking aufgefordert, in den «Kriegszustand» zu gehen, um einen zweiten Ausbruch des Coronavirus zu verhindern. Dutzende neue Ansteckungen wurden seit Freitag auf einem Grossmarkt festgestellt, über den der grösste Teil der Nahrungsmittel für die mehr als 20 Millionen Einwohner Pekings geliefert wird. (SBA)

NACHRICHTEN Seite 15

INSERAT

Nachrichten näher an Ihrer Region

Das Nachrichtenmagazin «SO informiert» ab 18 Uhr auf TV Südostschweiz.

suedostschweiz.ch/tv

Topaktuell von Montag bis Freitag



südostschweiz

Lehrstellencheck.ch

Das neue Lehrstellenportal der Südostschweiz

Eine Brücke auf Mitternachtsreise

In einer aufwendigen Aktion inklusive Strassensperrung und 500-Tonnen-Mobilkran haben Dutzende Fachkräfte in der Nacht von Freitag auf Samstag die neue hölzerne Via-Spluga-Wanderbrücke an den Stausee Bärenburg gebracht und über die Schlucht gehievt.

von Jano Felice Pajarola

Freitagabend, 21.40 Uhr. Oberhalb von Bärenburg, dort, wo die Kantonsstrasse in Richtung Rofflenschlucht die A13 unterquert, beginnt ihre Reise – und das gleich mit einem Problem. Die Holzbrücke, manövriert von einem Traktor auf der einen und einem Pneulader auf der anderen Seite, findet den Rank sprichwörtlich nicht oder beinahe nicht. Nur nach langem Hin- und Herrücken vor der Unterführung kann sie von ihrem Bauplatz auf die Strasse gebracht werden – und damit in Position für ihre weitere Fahrt. Aber wenn eine 42,5 Meter lange und 18 Tonnen schwere Konstruktion auf eher engen Wegen um einen Kilometer an ihren Bestimmungsort verschoben wird, ist mit der einen oder anderen Schwierigkeit zu rechnen.

Vier heikle Passagen geortet

Das weiss auch Fluregn Melchior vom Restaurant «Rofflenschlucht». In der Anderer Sägeri Zups hat er das im Dezember 2017 gefällte Mondholz für das Bauwerk im Herbst 2018 zugesägt; die ebenfalls einheimische Mani Holzbau AG hat es diesen März in der Halle abgebunden und ab April die Brücke auf dem Platz unweit von Bärenburg vorgefertigt. Die Baufirma Müller hat derweil am Lai da Seara, dem Stausee, die Brückenfundamente betoniert. Und in dieser Nacht ist es nun so weit, die Brücke wird auf ihre Fundamente an der engsten Stelle des Sees gebracht. Vier heikle Passagen hat Melchior auf dem Weg dahin ausgemacht, vom schwierigen Start über eine «S»-Stelle und einen Strassenbuckel bis zu einem Engpass beim See. Ob alles klappen wird? Sorgen macht ihm vor allem der Engpass. «Da habe ich die Brücke ein paar Mal auf der Landkarte über die Stelle gezogen», erzählt Melchior.

Zu später Stunde im Wald

Am Lai da Seara, einen Kilometer weiter südlich, wird derweil auf der bis 5 Uhr in der Früh gesperrten Kantonsstrasse der Mobilkran eingerichtet, der die Brücke später auf die Fundamente



Das Ausharren des Publikums hat sich gelohnt: Um 1.45 Uhr am Samstagmorgen schwebt die neue Brücke über den Lai da Seara bei Andeer an ihren endgültigen Ort.

Bild Jano Felice Pajarola

hieven soll. Die achtschüssige Liebherr-Maschine der Firma Senn AG kann bis zu 500 Tonnen über 140 Meter in die Höhe und 100 Meter in die Weite lupfen, der Brückenauftrag sollte ihr quasi ein Leichtes sein. Trotzdem dauert es seine Zeit, bis alles bereit ist. Eine Abwechslung für die vielen Zuschauerinnen und Zuschauer, die im Wald am See trotz später Stunde ausharren, um die Aktion mitzuerleben.

Die Brücke über den Lai da Seara wird Teil des Kultur- und Weitwanderwegs Via Spluga sein. Seit genau 20 Jahren gibt es das Angebot bereits, die Packages, die über Viamala Tourismus verkauft werden, generieren heute einen Jahresumsatz von fast einer Million Franken, noch einmal so viele Gäste brachen direkt bei den Hotels an der Strecke. Mit dem Abschnitt in der Roffla sind die Wandernden allerdings et-

was unzufrieden, grosse Höhenunterschiede und teils steile Passagen werden bemängelt. Die Brücke soll Abhilfe schaffen, dank ihr ist eine neue Wegführung ohne die erwähnten Probleme möglich. Inklusiv Wanderwegumlegungen kostet das rund 780'000 Franken, finanziert vor allem von der Gemeinde Andeer, Privaten und Sponsoren, wie im Projektbeschrieb des ebenfalls involvierten Naturparks Beverin

zu lesen ist. Die Mondholzbrücke soll gleichzeitig zu einem «Point of interest» an der Via Spluga werden – und damit zu einer massiven Aufwertung der Etappe Andeer–Splügen führen.

0.50 Uhr. Applaus aus dem Wald am Stausee Bärenburg. Mehr als drei Stunden nach dem Start ist sie da, die Holzbrücke, hat alle heiklen Passagen gut gemeistert, Melchior ist erleichtert. Der Engpass war zwar wirklich eine Knacknuss, wie er berichtet, «allein dort sind wir anderthalb Stunden lang immer

«Am Engpass sind wir anderthalb Stunden lang immer wieder vor und zurück.»

Fluregn Melchior
Sägeri Zups, Andeer

wieder ein Stückchen vor und zurück gefahren, um durchzukommen». Jetzt aber kann der Mobilkran den Einsatz starten, können die Brückenbauer letzte Hand anlegen. Mit Leichtigkeit hebt das Ungetüm die sorgfältig angehängte Holzkonstruktion in die Höhe und über den dunklen Stausee, platziert sie um 1.45 Uhr an ihrem endgültigen Ort. Ihre kurze und doch lange Reise ist zu Ende, schon bald wird sie den Dienst für die Wandernden auf der Via Spluga aufnehmen.

Vorerst ein Wegprovisorium

Dieses Jahr kann von der Staumauer bis zur Brücke erst einmal ein provisorischer Weg benutzt werden; vis-à-vis geht es über bestehende Pfade weiter. Die definitive Umlegung der Route im Raum Roffla hängt dann vom Terminplan der dortigen Kantonsstrassenkorrektur ab, da die beiden Projekte baulich verbunden sind.

2.30 Uhr. Die letzten Zuschauer gehen heim. Der Mobilkran wird abgebaut. In zweieinhalb Stunden muss der ganze Spuk verschwunden sein.

Heftiger Politikampf um den besseren Durchstich

In der neuen Staatsarchiv-Publikation «Ostalpenbahn. Geschichte eines langlebigen Bündner Verkehrsprojekts» geht Autor Luzi C. Schutz der zentralen verkehrspolitischen Entscheidung der Schweiz im 19. Jahrhundert nach: Lukmanier- oder Gotthardbahn?

von Jano Felice Pajarola

Es hätte alles anders kommen können. Wie würde die Schweiz – und vor allem die Ostschweiz – aussehen, wenn im vorletzten Jahrhundert nicht der Gotthard das Rennen um den Alpendurchstich gemacht hätte, sondern die Ostalpenbahn, sprich: der Lukmanier? Die Frage ist legitim. Doch nicht auf sie will der neue Band der Reihe «Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte» des Staatsarchivs eine Antwort finden; sie ist Autor Luzi C. Schutz zu spekulativ. Was der jetzige Gemeindepräsident von Bergün Filisur stattdessen in seinem Buch «Ostalpenbahn», basierend auf seiner Masterarbeit in Geschichte und Politikwissenschaft an der Universität Zürich, aufzeigen will: Wie und weshalb es so gekommen ist, wie es gekommen ist – und weshalb es nicht anders gekommen ist.

Ausgang lange Zeit völlig offen

Der Streit über konkurrierende Eisenbahnprojekte zählt in der Schweiz seit

jeher zu den leidenschaftlich ausgefochtenen Politikämpfen, und die Wahl zwischen Ostalpenbahn oder Gotthard gilt als die zentrale verkehrspolitische Entscheidung des 19. Jahrhunderts. Im Rückblick heisse es heute oft implizit oder auch explizit, der Gotthard habe als politisch und technisch einzig mögliches Projekt siegreich aus dieser Auseinandersetzung hervorgehen müssen, stellt Schutz fest. Doch diese Darstellungsweise blende einiges aus, sei doch der Ausgang des Kampfs lange Zeit völlig offen gewesen. Und noch bei ihrer Eröffnung im Jahr 1882 habe die Gotthardbahn zahlreiche Gegner gehabt.

Halb Europa mischt mit

Schutz schaut in einem ersten, auf seiner eigentlichen Masterarbeit beruhenden Teil zurück auf die Jahre 1833 bis 1853, die Anfänge des Ostalpenbahnprojekts. Dieses sei nicht einfach als Eisenbahnlinie konzipiert gewesen, sondern als grosse Linie des europäischen Verkehrs, die teilweise auch über Fahrstrassen hätte führen können, stellt er

fest. Entsprechend waren unterschiedliche Mächte Europas an der Alpenbahnfrage interessiert, sie nahmen aktiv Einfluss auf den Entscheidungsprozess – was die Lukmanierbahn für viele zu einem «ausländischen» Projekt machte, während die Gotthard-Anhänger ihr Vorhaben als «schweizerisch» bewarben.

Eigene Bündner Aussenpolitik

Allerdings mussten auch die Gotthard-Promotoren bald feststellen: Um Aussicht auf Realisierung zu haben, musste der Gotthard letztlich ebenfalls zum europäischen Unternehmen werden. Und als später die Gotthardbahn im Inland an Boden gewann, fiel die Ostalpenbahn auch im Ausland in Ungnade. Die eigene Aussenpolitik der Bündner blieb von bescheidenem Erfolg.

Der zweite Teil des Buchs beschäftigt sich mit den Jahren 1853 bis 1992, er knüpft dort an, wo die Masterarbeit endet, ist also neu. Schutz weist jedoch darauf hin, er habe sich für diesen Part fast vollständig auf die verfügbare Lite-

ratur stützen müssen und nicht auf eigenes Quellenstudium; seine Erkenntnisse müssten deshalb als Thesen gelten, bis eine umfassende aktuelle Forschung vorliege.

Vom Passland zur Randregion

Schutz zeigt auf, wie die Ostalpenbahn-Befürworter ihren praktisch aussichtslos gewordenen Kampf um die Lukmanier- oder eine Splügenbahn noch bis zur Gotthard-Eröffnung weiterführten. Der Splügen: Er hätte für Graubünden vielleicht zum Erfolg führen können, mutmasst Schutz, wenn man der Eidgenossenschaft abgeschlossene Verträge mit ausländischen Mächten hätte vorlegen können. Stattdessen setzten die Promotoren weiterhin auf den Lukmanier und erst viel zu spät voll auf den Splügen – als die Gotthard-Verträge schon unterzeichnet waren. Die Ostschweiz ging als Verlierer von diesem Feld, auf dem sich «Planer und Hochstapler, Unternehmer und Diplomaten, Journalisten und Staatsmänner» getummelt hatten, und Graubünden ver-

fiel in einen Zustand der Verbitterung – den man bis heute nachfühlt. «Graubünden», so Schutz, «verlor den Anschluss an die Welt, das alte Passland wurde zur Randregion».

Immerhin, wie ein wörtlich schmal-spüriger Phönix erhob sich später dank Willem Jan Holsboer die Rhätische Bahn aus der Asche der Ostalpenbahn-Diskussion. Und nun konnten die Bündner intern weiterstreiten – über die Wahl zwischen Albulabahn und Scaletpass für den Bündner Durchstich.

Buchtipps



Luzi C. Schutz: «Ostalpenbahn». Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte, Band 37. 240 Seiten, 46 Franken.