Bahnhofsarchitektur und andere Hochbauten der Albula- und der Berninabahn

Autor(en): **Dosch, Leza**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (2008)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-398915

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bahnhofsarchitektur und andere Hochbauten der Albula- und der Berninabahn

Leza Dosch

Die Hochbauten der Albula- und der Berninabahn sind als Beispiele unterschiedlicher Konzepte des Traditionalismus von besonderer architekturhistorischer Bedeutung. Fielen die weitgehend standardisierten Bauten der Albulastrecke noch in die Zeit des Schweizer Holzstils, so entstand in den 1920er Jahren im Passbereich des Bernina ein individualisiertes Ensemble unter dem Einfluss von Regionalismus und Neuklassizismus.

Die Hochbauten der Albulabahn

Leiter der Hochbauten an der Albulastrecke war ein Architekt namens Ludwig, von dem bisher nichts Weiteres bekannt ist.[1] Die Hochbauten der Nordseite entstanden in Holzbauweise, die Aufnahmegebäude im Engadin abgesehen von jenem in Spinas in verputztem Bruchstein. Diese Unterscheidung geschah nach Angabe der Erbauer nicht aus architektonischen Überlegungen, sondern «teils aus klimatischen Rücksichten, teils wegen der hohen Holzpreise».[2]

Aufnahmegebäude

Bei den Aufnahmegebäuden unterschied die Rhätische Bahn (RhB) zwischen grösseren, weitgehend individuellen für die Haupt- und kleineren, standardisierten für die Zwischenstationen. Für die Zwischenstationsbauten der Albulabahn konnte man sich in Raumanordnung und Stil an den bestehenden Bauten der 1889/90 eröffneten Eisenbahnlinie von Landquart nach Davos orientieren.[3] Entwurf und Ausführung hatte dort die Firma Kuoni & Cie. aus Chur besorgt, die als Chaletfabrik schweizweit tätig war und in ihrem Prospekt gar eine Holzstil-Villa «Tokugawa» in Japan vorstellte.[4] Waren für die Strecke nach Davos noch zwei Zwischenstationstypen entwickelt worden, so beschränkte man sich bei der Albulabahn auf ein einziges Modell.[5] Es entstand ein langgestreckter, zweigeschossiger Kantholz-Blockbau mit einem Güterraum aus Bohlenwänden, der in den Varianten «Güterraum rechts oder

Albulastrecke. Aufnahmegebäude in Spinas (L. Dosch).

links» zu haben war. Die Ausführung ging nunmehr an verschiedene Baufirmen aus der Gegend.

Der Zwischenstationsbau weist eine Grundfläche von 6 x 15 m und eine Firsthöhe von 7.35 m auf. Er ist der Länge nach gleichmässig in drei Raumabschnitte unterteilt: Warteraum, Stationsbüro/Treppenhaus und Güterraum. Das Stationsbüro ist das Herz des Ganzen. Es öffnet sich zu den angrenzenden Räumen; mit dem Warteraum ist es durch den Billettschalter verbunden. Stationsbüro und Treppenhaus sind unterkellert, der Warteraum ist mit einem zylindrischen Holzofen ausgestattet. Das Obergeschoss birgt eine Dreizimmer-Wohnung für den Stationsvorstand und dessen Familie. Um Platz zu sparen, wurden die drei Zimmer nacheinander, ohne Korridor, erschlossen. Ein Holzofen zeichnet die Stube aus, ein Holzherd die Küche. In den Luftraum des Güterteils ragt ein Abort und ein Estrichraum hinein.

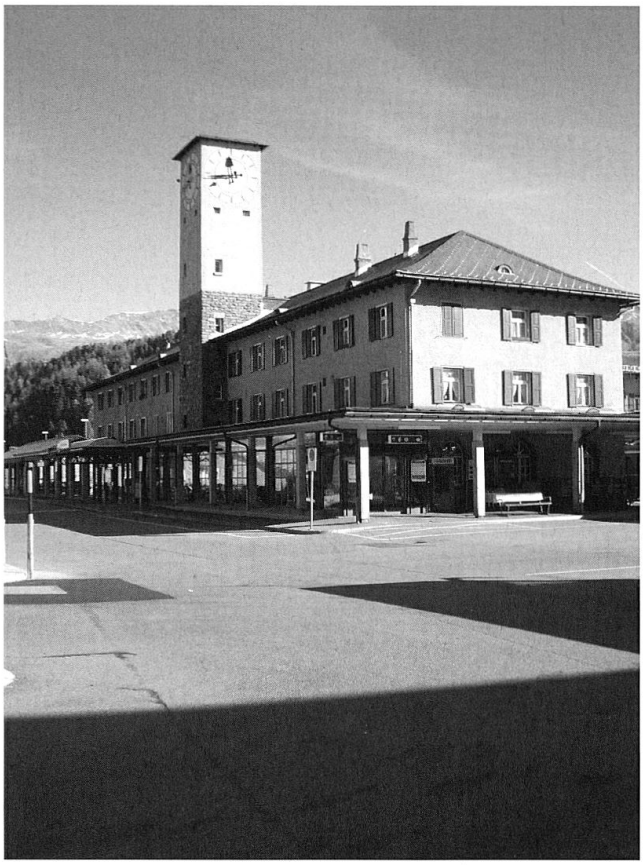
Das Äussere ist vom Bemühen geprägt, die unterschiedlichen Funktionen zu einem möglichst regelmässigen Ganzen zu fügen. Der Blockbau liegt auf einem niedrigen, gemauerten Sockel. An den Längsseiten spiegeln seine Vorstösse die innere Einteilung des Gebäudes. Die weite Auskragung des Satteldaches übernimmt im Ansatz die Funktion einer Perronüberdachung, hat aber den Nachteil, dass die traufständigen Fenster der Wohnung im Lichtschatten liegen. Fenster und Türen werden von profilierten Holzrahmen umgeben. Geschnitzte Zierbalken betonen die Horizontale; an der Warteraum-Schmalseite rahmen sie das Stationsschild. Der gegen-

über den Zwischenstationsbauten der Linie nach Davos erhöhte First lässt das Gebäude etwas weniger als Schuppen erscheinen. Erstmals bei einem Zwischenstationstyp der RhB treten nun auch Fensterläden auf; diese verleihen der Anlage den Charakter eines Wohnhauses.[6] Mit ihren zwei symmetrisch angeordneten, hohen Fenstern und geraden Fensterverdachungen folgt die Warteraum-Schmalseite dem Ideal spätklassizistischer Steinbauten. In Erweiterung dieses Schemas erhielt die Station Tiefencastel einen Güterraum von dreifacher Länge und eine Veranda als Sommer-Wartsaal für den Postverkehr.[7] Sonderfälle stellen der Zwischenstationsbau von Celerina mit massivem Hauptteil und hölzernem Güterschuppen-Anbau sowie die Bauten der beiden Kreuzungsstationen Stugl/Stuls und Muot dar. In Muot entfiel der Publikumsverkehr.

Die meisten der zehn Zwischenstationsbauten der Albulastrecke sind im Laufe der Zeit stark umgebaut oder erweitert worden. Am besten hat sich der ursprüngliche Zustand in Spinas erhalten. Die Gebäude von Sils i.D., Solis, Surava und Alvaneu wurden mit kleineren Anbauten versehen. Die Bauten der Kreuzungsstationen Stugl/Stuls und Muot blieben wegen ihrer abgeschiedenen Lage vor grösseren Veränderungen bewahrt.

Aus architektonischer Sicht können die Aufnahmegebäude in Bever, Samedan und St. Moritz als Hauptstationsbauten angesprochen werden. Wesentliches Kriterium dafür ist die Absetzung des Güterraumes als separater Güterschuppen. Der Hauptstationsbau an der Nordseite, jener von Thusis, war bereits 1896 als Endpunkt der Eisenbahnlinie von Landquart her erstellt worden; 1991/92 musste er einem Neubau weichen.[8]

Die Aufnahmegebäude von Bever und Samedan waren als zweigeschossige Bauten mit Krüppelwalmdach und ausgebautem Dachgeschoss konzipiert.[9] Der Typ, der auch für Ilanz am Vorderrhein galt, variierte lediglich in der Grösse. Eine grosse Rolle spielte die reich differenzierte Ornamentik, die den Bau unter anderem mit Eckquadrierungen, Gesimsen und Fensterumrahmungen überzog. Auffällig waren zudem die Öffnungen an den Giebelfeldern mit zentralem Palladio-Motiv zwischen zwei seitlichen Oculi. Funktional änderte sich wenig am Schema, das sich für die beiden Hauptstationen in Davos ausgebildet hatte. Im Erdgeschoss liegen Vestibül, Kassa- und Gepäckbüro zwischen den Wartsälen I./II. und III. Klasse; die oberen Geschosse nehmen Dienstwohnräume auf. Die mit Holztäfer ausgestatteten Wartesäle sind als eigentliche Repräsentationsräume gestaltet. Das im Vergleich zu den Zwischenstationen erwartete höhere Passagieraufkommen lässt sich an



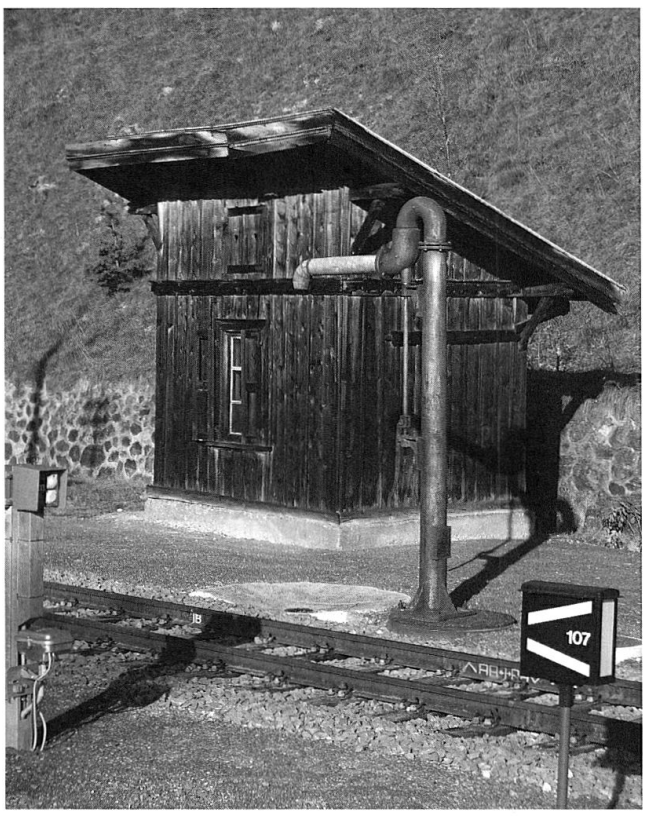
Albulastrecke. Station Bever, eisernes Perrondach (L. Dosch).

Albulastrecke. Bahnhof St. Moritz, Aufnahmegebäude von 1927 (L. Dosch).

der Grösse und der höheren Zahl der Wartesäle, aber auch am verhältnismässig weiten Perrondach ablesen. Dieses bringt als Eisenfachwerk mit gusseisernen Säulen der Churer Firma Versell & Cie. eine deutlich technische Note in den Hochbau ein.[10] Einen Kontrast dazu bildet die behäbige Form des Hausdaches und seine Rahmung mit pittoresker Holzornamentik; der Baukörper selbst ist nach den Konventionen des späten Klassizismus gegliedert.
Das Aufnahmegebäude in Bever ist im Volumen noch gut erhalten, die Ornamente jedoch sind anlässlich einer Purifizierung entfernt worden. Der Bau in Samedan musste 1983 einem Neubau Platz machen.[11]
Grösser und reicher als die Stationsbauten in Bever und Samedan wurde das erste Aufnahmegebäude von St. Moritz ausgeführt.[12] Die Disposition des Erdgeschosses und die Nutzung der Obergeschosse zu Wohnzwecken folgten dem eingeführten Schema, nach aussen hin trat der Baukörper jedoch als stattliche dreiteilige Anlage hervor. Zwei Quertrakte mit Krüppelwalmdächern flankierten einen flachgedeckten Verbindungsteil. Die Anlage wurde 1909 und 1912 erweitert.[13] Im Hinblick auf die Olympischen Winterspiele von 1928 führte der bedeutende Schweizer Regionalist Nicolaus Hartmann 1927 einen tief greifenden Umbau durch, der

dem Aufnahmegebäude eine neue Architektur verlieh.[14] Wahrzeichen des St. Moritzer Bahnhofs ist seither der asymmetrisch platzierte Uhrturm – wohl eine Reverenz an den Badischen Bahnhof in Basel von Karl Moser (1913) und an den Hauptbahnhof in Helsinki von Eliel Saarinen (1912/13). Spektakulär waren die von Anfang an elektrisch beleuchteten Zifferblätter mit ihrem Durchmesser von 3.4 m. Das Aufnahmegebäude wurde 1986 und 2002 umgebaut und erweitert.[15]

Kleinstarchitektur, Dienstwohnhäuser, Werkstätten und Remisen
In einem gewissen Abstand zum Aufnahmegebäude entstand auf den kleinen Stationen jeweils ein separates, ebenfalls hölzernes Aborthäuschen für die Passagiere.[16] Typ A umfasst ein Pissoir, einen Männer- und einen Frauenabort, Typ B ein Pissoir, einen Männerabort und zwei Frauenaborte.[17] Die Eingänge sind durch eine Bretterwand verdeckt. Sehr gut haben sich die Passagieraborte in Stugl/Stuls und in Spinas bewahrt (Typ A). Bei den Hauptstationen waren die Aborte ins Aufnahmegebäude integriert.
Zur Gattung der Kleinstarchitektur gehören auch die Wärterbuden, die an verschiedenen Orten aufgestellt wurden.[18] Es sind dies Bretterkonstruktionen mit Pultdach über einer Grundfläche von 2.5 x 3.2 m. Als Ausstattung dieser temporären Unterkünfte waren



Albulastrecke. Wärterbude und Wasserkran auf dem Bahnhofsgelände von Filisur (L. Dosch).

Albulastrecke. Aborthäuschen der Station Stugl/Stuls (L. Dosch).

ein Ofen, ein Tisch, ein Bett und ein Schrank vorgesehen. In der Gesamterscheinung gut erhaltene Beispiele findet man heute noch auf den Bahnhöfen von Sils i.D., Tiefencastel, Filisur, Bergün/Bravuogn und Samedan sowie zwischen Celerina und St. Moritz. Eine doppelte Wärterbude steht zwischen Muot und Preda.
Einen höheren, wenn auch immer noch sehr bescheidenen Anspruch, hatten die über die ganze Strecke verteilten Häuser zu erfüllen, die den Streckenwärtern und ihren Familien als dauernde Wohnstätten dienten.[19] Diese sogenannten Wärterhäuser sind als Blockbauten mit angebautem Kleinviehstall konstruiert; es finden sich solche noch in Stugl/Stuls, Bergün/Bravuogn, Preda, Spinas, Bever (2 Bauten) und Celerina. Die Ställe, die von der RhB auch an abgelegenen Stationen errichtet wurden, und die Nutzgärten vor den Häusern boten den Bewohnern die notwendige Infrastruktur für eine teilweise Selbstversorgung.
Eine besondere Situation stellt die Station Stugl/Stuls dar, wo sich ein bahnhistorisches Hochbau-Ensemble erhalten hat.[20] Das Aufnahmegebäude folgt hier dem Typus eines erweiterten Wärterhauses; nordwestlich davon steht das eigentliche Wärterhaus. Zur Gruppe gehören des Weitern eine Arbeiterbaracke mit Vorgarten, ein Waschhaus, ein Passagierabort und ein jüngerer Stationsbrunnen aus Kunststein. Mit der Baracke hat sich ein Zeuge der Temporärarchitektur aus der Pionierzeit erhalten, wie er in grösserer Anzahl in Preda und Spinas beidseits des Albulatunnels bestanden hatte.[21] Die Stulser Baracke war beim Bau dieses Tunnels als Arbeiterunterkunft genutzt worden; zwei Drittel des Gebäudes wurden später hierher versetzt. Ab 1910 diente der einfache Bau für einige Jahre den wenigen Kindern von Stuls-Station als Schulhaus, während des Kraftwerkbaus hatte er die Funktion einer Kantine.
Neben Wärterhäusern und weiteren hölzernen Arbeiterunterkünften liess die RhB für ihr Personal aber auch grössere und massive Dienstwohnhäuser erstellen.[22] Im Bereich der Albulastrecke sind in diesem Zusammenhang einige Jahre nach dem Bahnbau bedeutende Beispiele des Regionalismus entstanden: in Samedan das Haus des Sektionsingenieurs von Nicolaus Hartmann (1907), in Filisur ein Fünffamilienhaus von Ulrich Lys («Kriegsschiff») und das Haus des Sektionsingenieurs von Meinrad Lorenz (beide 1913).[23] Aus der Zeit um 1904 stammen zwei Beamtenwohnhäuser oberhalb des Bahnhofs von St. Moritz.[24] Die zwischen 1904 und 1914 ausgeführten vier Sechsfamilien- und zwei Zwölffamilienhäuser im Bahnhofsgebiet von Samedan sowie die Häuser der Eisenbahnersiedlung Ariefa (1913/14) in der gleichen Gemeinde sind inzwischen durch Neubauten ersetzt worden.

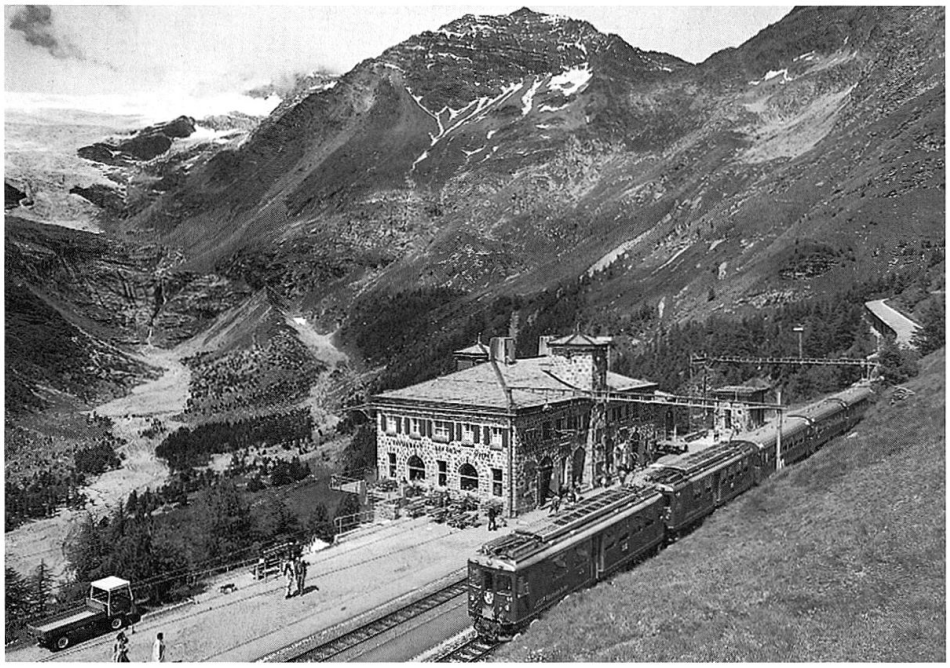
Albulastrecke. Von der RhB erbautes Fünffamilienhaus in Filisur von 1913, Architekt Ulrich Lys (L. Dosch).

Die Hauptwerkstätte der RhB befindet sich in Landquart. Mit dem Bau der Albulabahn errichtete man in Samedan ein Depot mit Nebenwerkstätte.[25] Die Gründungsanlage wurde im Hinblick auf die 1913 eröffnete Bahnlinie von Bever nach Scuol bedeutend erweitert und 1981–1984 durch Neubauten ersetzt.[26] Das Depot von 1903 bestand lediglich aus einer Wagenremise (33 x 14 m) und der Werkstätte mit einer Lokomotivremise (54 x 24.5 m).[27] Remisen gab es an allen mittleren und grösseren Stationen. Erhalten haben sie sich in Filisur und Bergün/Bravuogn. Auf dem Bahnhofareal von Filisur steht zudem noch ein Wasserkran zur Speisung der Dampflokomotiven. Weitere Wasserkräne existierten in Tiefencastel, Bergün/Bravuogn, Muot und Samedan.[28]

Die Hochbauten der Berninabahn

Aufnahmegebäude

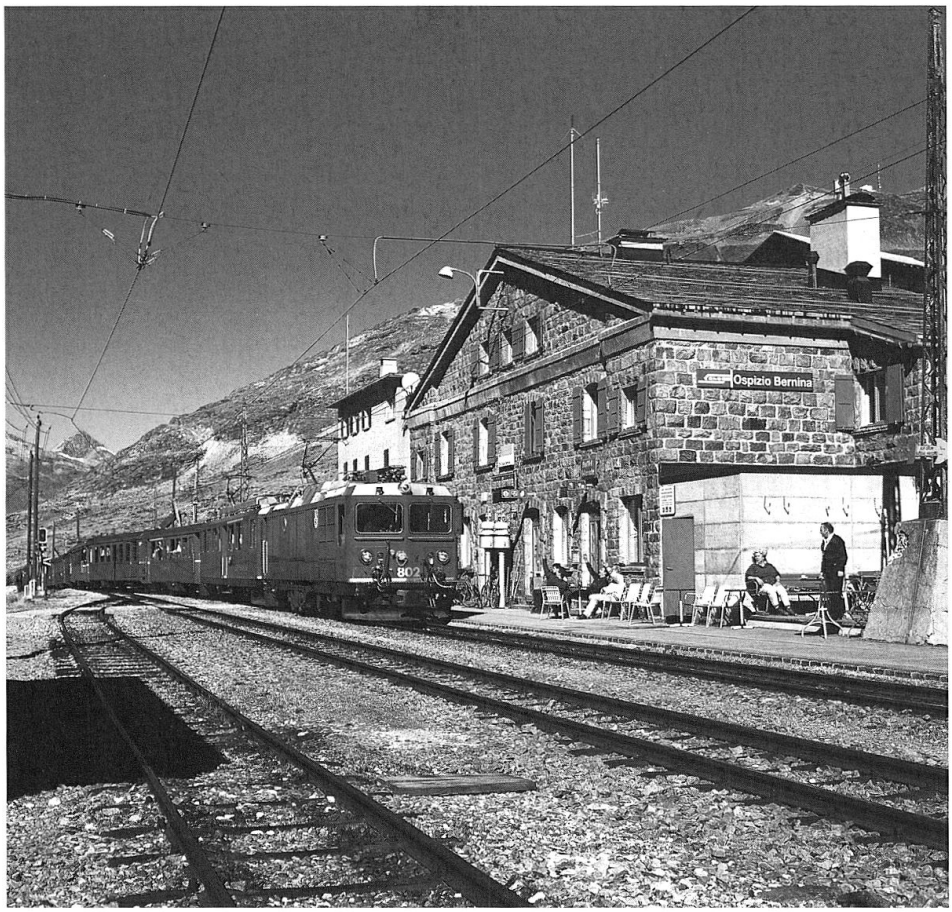
Als einzige Strecke des Bündner Schmalspurnetzes erhielt die Verbindung von St. Moritz nach Tirano keinen Zwischenstationstyp.[29] Die Aufnahmegebäude sind hier in zwei Hauptphasen erstellt worden. Bei der Eröffnung der Bahn im Jahre 1910 standen nur sehr bescheidene Bauten zur Verfügung. Stationsgebäude mit Büro, Güterraum und Wohnung besassen damals Bernina Hospiz, Poschiavo, Brusio und Campocologno (mit Post und



Berninastrecke. Station Alp Grüm mit dem 1923 erbauten Aufnahmegebäude von Nicolaus Hartmann. Links im Bild der Palügletscher (RhB).

Zoll).[30] Bloss Wartehallen, zum Teil mit Billettausgabe und Gepäckraum, gab es in Celerina-Staz, Surovas, Morteratsch, Berninа Suot (Berninahäuser), Alp Grüm, Cavaglia, Cadera und Campascio.[31] In St. Moritz und Pontresina konnte die damals selbständige Berninabahn die Aufnahmegebäude der RhB mitbenutzen, in Tirano beteiligte sie sich am Bau des Aufnahmegebäudes der Alta-Valtellina-Bahn (1909).[32] Die Wartehalle von Cavaglia vermochte den Ansprüchen schon bald nicht mehr zu genügen, sodass die benachbarte, mit ihrer Ründe unter dem Giebel einem Berner Bauernhaus nachempfundene Herberge diese Aufgabe übernahm.[33]

Die grosse Zeit der Aufnahmegebäude waren bei der Berninabahn die 1920er Jahre. Im Norden, in Celerina-Staz und Surovas, liess die Gesellschaft ländliche Chalets ausführen; im Süden, in Tirano, baute sie ein eigenes Aufnahmegebäude: eine urbane Anlage in den Formen des italienischen Liberty und des Art déco (1927).[34] Für den Passbereich entwarf der Architekt Nicolaus Hartmann durch Neu- und Ausbau ein Ensemble architektonisch bedeutender Werke.[35] In Bernina Suot wurde 1922 ein von Hartmann zehn Jahre zuvor in Anlehnung an den Typus des Engadiner Bauernhauses errichtetes Beamtenhaus zum Stationsgebäude umgebildet. 1927 erhielt der Bau eine Erweiterung, 1992 wurde er abgebrochen; an seiner Statt steht heute ein Wartehäuschen. 1923 entstand Hartmanns Aufnahmegebäude und Berggasthaus Alp Grüm als monumentaler Neubau mit Walmdach.[36] Es liegt an einem grandiosen Aussichtspunkt gegenüber dem Palügletscher. Ein weiter,



Berninastrecke. Aufnahmegebäude der Station «Ospizio Bernina» von 1925, Architekt Nicolaus Hartmann (A. Henkel).

auf das Naturschauspiel ausgerichteter Balkon mit dünner Eisenbetonplatte und elegant gebauchtem Eisengeländer zeugt von den technischen Möglichkeiten der sich anbahnenden Moderne. Die Berg- und Bahnhofseite hingegen ist ganz vom schweren Ernst des steinsichtig verputzten Mauerwerks und der grossen Rundbogen des Erdgeschosses geprägt. Zyklopische Fenstersimse verstärken den Eindruck des Lastenden. Der vorstehende polygonale Treppenturm, der kleinere Turm an der Talseite und die beiden mächtigen Schornsteine reichern die Silhouette des neuklassizistischen Baukörpers um eine burgartige Note an. 1925 erweiterte Nicolaus Hartmann das Aufnahmegebäude Bernina Hospiz zu einer strengen neuklassizistischen Anlage mit Seitenrisaliten, gebälkartigem Gesims und flachem Dreieckgiebel. Die Ausrichtung des Giebels auf die Geleiseseite hatte eine überbreite Hausform zur Folge. Prägender als die neuklassizistische Zeichnung wirkt auch hier die Materialisierung der Fassaden durch Bruchstein.

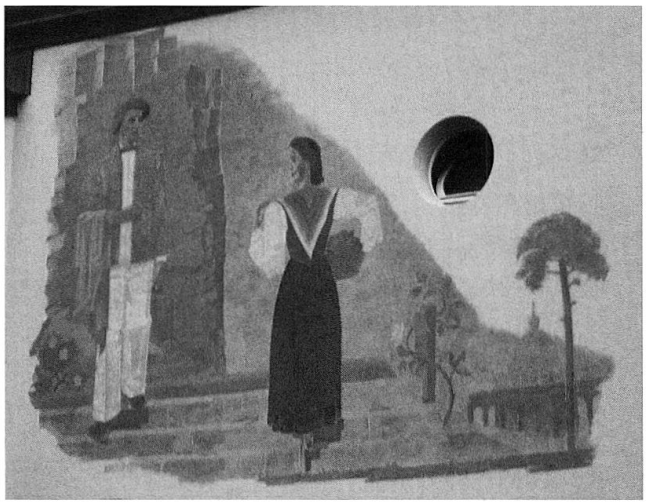
Nicht von der damals privaten Berninabahn, sondern von der RhB wurde 1906/07 das an der Berninastrecke liegende Aufnahmegebäude in Pontresina erbaut.[37] Das Werk der Architekten Otto Schäfer und Emil Sulser nimmt eine architekturgeschichtliche Schlüsselstel-

Der Bahnhof Pontresina um 1910 (A. Steiner/RhB).

lung ein. Es ist eines der grössten Aufnahmegebäude Graubündens und markiert gleichzeitig den Übergang vom Spätklassizismus zu einer mehr an malerischer Wirkung orientierten Architektur. Aus bahnhistorischer Sicht fällt gegenüber St. Moritz und Samedan eine grössere Gewichtung des Gepäckraums und der Güterexpedition auf. Die Räume wurden nicht mehr so streng nach Symmetrievorstellungen angeordnet, sondern richteten sich eher nach praktischen Bedürfnissen. Am Äussern zeigt sich eine gewisse Unentschiedenheit zwischen schematischer Symmetrisierung und freierem Rhythmus. Zwei Quergiebel an der Geleiseseite stehen für die alte, in St. Moritz angewandte Methode, ein grosses Volumen zu gliedern. Darüber baut sich nun aber eine übergreifende und zentralisierende Dachlandschaft mit Walmdächern auf, die in einem kleinen Uhrturm gipfelt. Malerische Motive sind auch die grossen Rundbogen des Erdgeschosses, die paarweise gruppierten Fenster der Obergeschosse und die barocken Fledermausgaupen des Daches. Die leicht bossierte Naturstein-Rustika des Erdgeschosses ist lebhaft, gewollt unregelmässig gegliedert. Auf der Geleiseseite des Aufnahmegebäudes hat sich auch das originale Perrondach erhalten: Feine gusseiserne Säulen mit Wulsten und kelchförmigen Kapitellen tragen ein Eisenfachwerk.

Nach der Eingliederung der Berninabahn in die RhB im Jahre 1944 entstanden zwei grössere Aufnahmegebäude: 1948 das neue Stationsgebäude von Campocologno mit Räumen für die Bahn und den Schweizer Zoll (Architekt: Arnold Rietmann, St. Moritz)

und 1962 jenes von Poschiavo (Architekt: Theodor Hartmann, Chur).[38] Der in Campocologno errichtete Längsbau mit den Oculi und dem nur knapp vorstehenden Walmdach knüpft an barocke italienische Vorbilder an, wie man sie im nahen Tirano findet.[39] Für die Ikonographie von Eisenbahn und Zoll ist das Wandbild von Paul Held von Bedeutung.[40] Ein nördlich gekleideter Mann, dessen Reiseziel offenbar das signetartig eingeschobene Rom ist, wird von einer Italienerin in Tracht begrüsst. Ihr Früchtekorb symbolisiert die Fruchtbarkeit des südlichen Landes.



Berninastrecke. Aufnahme- und Zollgebäude im Bahnhof Campocologno, 1948. Wandbild mit der Darstellung eines Reisenden von Paul Held (L. Dosch).

Dienstwohnhäuser, Werkstätten und Remisen

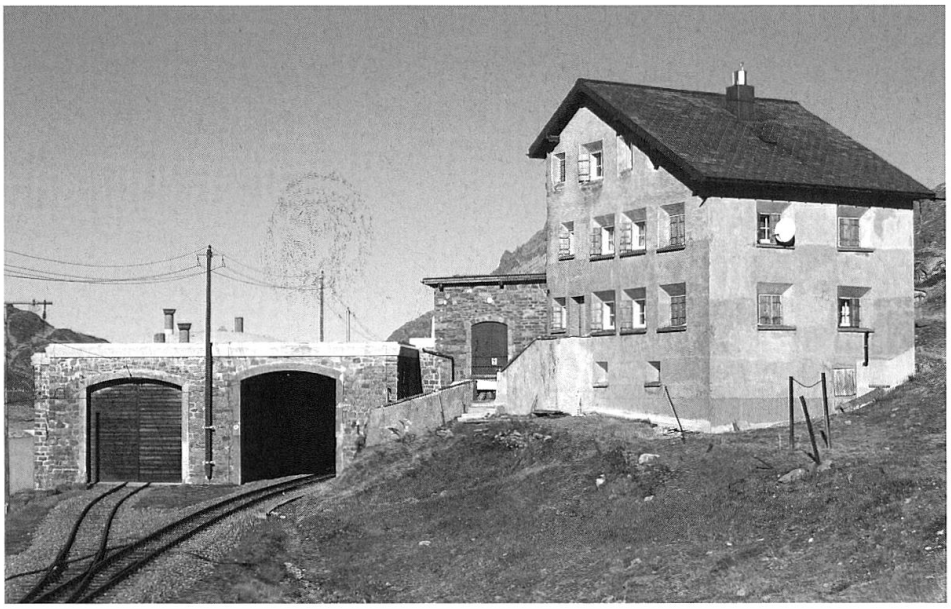
In Bernina Suot und in Bernina Hospiz entstanden 1912 nach Plänen von Nicolaus Hartmann je ein Beamtenhaus in Anlehnung an Bauformen des Engadiner Bauernhauses.[41] Ersteres wurde später wie erläutert zum Aufnahmegebäude umgebaut und besteht heute nicht mehr, letzteres zeigt immer noch ins Leere greifende Verbindungssteine einer geplanten, aber nie realisierten Erweiterung.

Unweit des Bahnhofs von Pontresina baute Hartmann 1911 im Auftrag der Berninabahn die Eisenbahnersiedlung Cuntschett.[42] Sie besteht aus drei Sechsfamilienhäusern mit Pflanzgärten. Die in der Blütezeit des Regionalismus entworfene Architektur ist erstaunlich sachlich. Malerische Motive zeigen sich lediglich in der Situierung des dritten Hauses vor der Flucht der beiden anderen, in den Torbogen zwischen den Häusern und in den geschweiften Giebelfenstern. Ein Reflex der damals vor allem im städtischen Umfeld geführten Diskussion über Arbeiterhäuser scheint hier die bäuerlichen Anknüpfungspunkte zurückzudrängen.

Die Stromverteilung auf dem Bahnnetz erfolgte durch Umformerstationen in Pontresina, Bernina Hospiz, Poschiavo und

Die von Nicolaus Hartmann 1911 erbaute Eisenbahnersiedlung Cuntschett in Pontresina (L. Dosch).

Campocologno.[43] In Pontresina, Poschiavo und Tirano liess die Bahngesellschaft je eine Wagenremise erstellen.[44] In Pontresina und Poschiavo wurde diese jeweils mit einer Reparaturwerkstätte und mit Magazinräumen verbunden.[45] Bernina Suot und Bernina Hospiz erhielten in den 1920er Jahren je eine gedeckte Drehscheibe.[46] Auf dem Hospiz ist diese mit einer Gebäudegruppe verbunden, die aus einer Erweiterung von 1925/26 hervorging: Von der Berg- zur Seeseite folgen sich eine Umformerstation, eine Durchfahrt für den Zug und die Drehscheibe.[47] In pietra rasa gehalten, bilden diese Bauten zusammen mit dem Stationsgebäude in Sichtsteinmauerwerk und dem verputzten Beamtenhaus ein markantes bahnhistorisches Ensemble am Lago Bianco.



Berninastrecke. Station «Ospizio Bernina». Gebäudegruppe von 1925/26: Gedeckte Drehscheibe, Durchfahrt und Umformerstation. Rechts das Beamtenhaus von 1912 (L. Dosch).

Würdigung

Die Hochbauten auf der Nordseite der Albulabahn folgen dem Ideal des «Swiss Chalet», zu dem die Engländer das traditionelle Bauernhaus des Berner Oberlandes stilisiert hatten.[48] Dieser «Schweizer Holzstil» war im 19. Jahrhundert und um 1900 in der Schweiz selbst zum Markenzeichen der Tourismus- und Ausstellungsarchitektur geworden. Dass die Hauptstationsbauten jedoch in Stein errichtet wurden, stimmt mit den allgemeinen Anforderungen jener Zeit an Repräsentationsbauten überein.
Zwischen dem Bau der Albula- und jenem der Berninabahn steht zeitlich die Ausbildung eines Baustils, der auf malerische Formen rekurrierte und Vorbilder vorzugsweise in der traditionellen Bauernhausarchitektur fand. Diese Entwicklung ist ein internationales Phänomen, das in nordischen Ländern wie Finnland als «nationale Romantik», in der Schweiz als «Heimatstil» oder «Regionalismus» bezeichnet wird.[49] Auf grossen Anklang stiess diese im Unterschied zum Swiss Chalet regional differenzierende Konzeption gerade in der Eisenbahnarchitektur. Wichtige Beispiele dafür sind die kurz vor dem Ersten Weltkrieg entstandenen mittleren und kleineren Aufnahmegebäude der württembergischen Staatseisenbahn, die Aufnahmegebäude der Bodensee–Toggenburg-Bahn sowie jene der Linien Ilanz – Disentis (1912) und Bever – Scuol (1913) der RhB und die Stationsbauten der Chur – Arosa-Bahn (1914).[50]
In der Spätzeit des frühen Regionalismus entstanden, sind die Bündner Hochbauten der Berninabahn aus den 1920er Jahren in Chalets und Engadinerhäuser auf der Nordseite und in elementar wirkende Steinbauten im Passbereich unterschieden. Diese Differenzierung kann durchaus als architektonisches Programm gelesen werden. Nicolaus Hartmanns Bauten im höchst gelegenen Bereich der Berninabahn lehnen sich mit ihrem Sichtsteinmauerwerk und dem Verputz in pietra rasa den örtlichen Alpgebäuden und Berghütten an. Damit führen sie aber auch eine Linie im Schaffen des Architekten weiter, der 1908 das Segantini-Museum in St. Moritz als Rotunde in rohem Granit errichtet hatte.[51] Generell evozieren die Steinfassaden in der Gebirgslandschaft die Vorstellung, sie seien aus dem Boden herausgewachsen. Analogien konnte Hartmann auch im Trockenmauerwerk der gewölbten Milchkeller des Puschlav finden. Eindrücklich inszeniert diese Steinarchitektur den Übergang einer Eisenbahnlinie vom nördlichen ins südliche Europa. Abgerundet wird das hochalpine Ensemble durch die unweit der Bahnlinie stehenden Kraftwerkzentralen Hartmanns in Palü und Cavaglia (1927).[52]

Der Kunsthistoriker Leza Dosch ist Autor zahlreicher Publikationen zur Architektur und bildenden Kunst in Graubünden und Mitglied der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege. Seine Dissertation schrieb er über die Architektur der Rhätischen Bahn.

Adresse des Autors: Dr. phil. Leza Dosch, Laubenhof, Gäuggelistrasse 49, 7000 Chur

Endnoten

1 Friedrich Hennings. Projekt und Bau der Albulabahn. Denkschrift im Auftrage der Rhätischen Bahn. Chur 1908, S. 4; Werner Stutz. Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. Zürich/Schwäbisch Hall 1983 (2. Aufl.), S. 226–227, schreibt von einem «A. Ludwig». – Johannes Ludwig, der Erbauer der Churer Villa Planta (Bündner Kunstmuseum), lebte von 1815–1888; Isabelle Rucki, Dorothee Huber (Hg.). Architektenlexikon der Schweiz 19./20. Jahrhundert. Basel, Boston, Berlin 1998, S. 350–351.

2 Hennings. Albulabahn (wie Anm. 1), S. 67.

3 Luzi [Leza] Dosch. Die Bauten der Rhätischen Bahn. Geschichte einer Architektur von 1889 bis 1949, Chur 1984, S. 29–40.

4 Firmenprospekt der «Châletfabrik Kuoni & Cie. in Chur». Lithographien, um 1892 [zwei Entwürfe des Architekten Jacques Gros datiert 1891 und 1892]. Archiv Leza Dosch.

5 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 44–57.

6 Beispiel Filisur abgebildet in: Festschrift zur 40. Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins. Chur 1903.

7 Hennings. Albulabahn (wie Anm. 1), Tafel 32. – Peter Pfeiffer (Hg.). Albulabahn. Harmonie von Landschaft und Technik. Mit einer Einleitung von Gion Caprez. Zürich 2003, S. 36 (historische Fotografie).

8 Architekturbüro Andres Liesch, Chur; Bündner Zeitung, 4. Juni 1993, S. 25–29.

9 Peter Pfeiffer. Aus den Anfängen der Rhätischen Bahn. Mit einer Einleitung von Iso Camartin. Zürich 1999, Abb. S. 146–147 (Samedan); Patrick Belloncle [u.a.]. Das grosse Buch der Rhätischen Bahn 1889–2001. Kerzers 2002. Abbildungen S. 135 (Bever und Samedan).

10 Hennings. Albulabahn (wie Anm. 1), S. 67.

11 Neues Aufnahmegebäude 1983/84, Mehrzweckgebäude 1984/85. Planung und Ausführung: Hochbaubüro der Rhätischen Bahn. Bündner Zeitung, 6. Juni 1985, S. 30 (Baureportage). – Bruno Walder. Als Samedan noch einen richtigen Bahnhof hatte. In: Bündner Zeitung, 22. Juni 1985, S. 23.

12 Hennings. Albulabahn (wie Anm. 1), Tafel 32.

13 Historische Fotografien vor dem Umbau von 1927: Pfeiffer. Albulabahn (wie Anm. 7), S. 154, 159.

14 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 202–205.

15 Umbau 2002: Architekturbüro Richard Brosi und Partner, Chur. Südostschweiz/Graubünden, 3. Februar 2003, Nr. 27, Baureportage.

16 Beispiel Tiefencastel: Pfeiffer. Albulabahn (wie Anm. 7), S. 36 (historische Fotografie).

17 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 111–112.

18 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 111, Abb. S. 110.

19 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 108–111.

20 Hennings. Albulabahn (wie Anm. 1), Tafel 22 (Arbeiterbaracken in Preda und Spinas); Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 47-49, 108–110; Gion Rudolf Caprez, Weltkulturgut Rhätische Bahn? Eine Vorstudie, Januar 2002, S. 69–70 (Typoskript; kantonale Denkmalpflege Graubünden, Chur); Bündner Bautenverzeichnis 1800–1970, Nr. 326 (Datenbank; kantonale Denkmalpflege Graubünden, Chur).

21 Beispiele von Arbeiterbaracken abgebildet bei Pfeiffer. Albulabahn (wie Anm. 7), S. 116, «Barackenstadt Preda» bei Belloncle. Das grosse Buch (wie Anm. 9), S. 134.

22 Hennings. Albulabahn (wie Anm. 1), S. 68; Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 113–118.

23 Kunstführer durch Graubünden. Von Ludmila Seifert-Uherkovich und Leza Dosch. Hrsg. von der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte. Zürich 2008, S. 255–256, 144.

24 Gion Rudolf Caprez. Pilotprojekt «Historische Substanz der Rhätischen Bahn». Teil II Beschreibung der Linien und Stationen. 3. Thusis–St. Moritz 1899–1904. Trin, Mai 2000 (CD), S. 147 (Fotografie).

25 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 107.

26 Bündner Zeitung, 6. Juni 1985, S. 31 (Baureportage).

27 Hennings. Albulabahn (wie Anm. 1), S. 68.

28 Hennings. Albulabahn (wie Anm. 1), S. 68.

29 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 64–73; Luzi [Leza] Dosch. Eine Bergbahn als Gesamtkunstwerk. In: Werk, Bauen + Wohnen 80/47, 1993, Nr. 1/2, S. 6–13; Leza Dosch. Kunst und Landschaft in Graubünden. Bilder und Bauten seit 1780. Hrsg. vom Verein für Bündner Kulturforschung und von der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte. Zürich 2001, S. 189–195.

30 Peter Pfeiffer. Die goldenen Jahre der Berninabahn. Mit einer Einleitung von Gion Caprez. Zürich 2000, Abb. S. 60, 76, 109, 110–111, 121.

31 Pfeiffer. Berninabahn (wie Anm. 30), Abb. S. 67.

32 Pfeiffer. Berninabahn (wie Anm. 30), Abb. S. 132.

33 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 67; Pfeiffer. Berninabahn (wie Anm. 30), Abb. S. 100.

34 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), Abb. S. 65, S. 67, 72–73; Pfeiffer. Berninabahn (wie Anm. 30), Abb. S. 132.

35 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 67–71; Dosch. Gesamtkunstwerk (wie Anm. 29), S. 11–13; Leza Dosch. Kunst und Landschaft (wie Anm. 29), S. 194–195; Kunstführer durch Graubünden (wie Anm. 23), S. 351–352.

36 Ältere Situation mit Drehscheibe, hölzernem Restaurant und Bazar Grüm: Pfeiffer. Berninabahn (wie Anm. 30), S. 70–71.

37 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 54–57; Pfeiffer. Berninabahn (wie Anm. 30), Abb. S. 28–29.

38 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 67.

39 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 73.

40 Kunstführer durch Graubünden (wie Anm. 23), S. 364.

41 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 67–68; Kunstführer durch Graubünden (wie Anm. 23), S. 351.

42 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 66–67; Robert Obrist, Silva Semadeni und Diego Giovanoli. Construir – Bauen – Costruire 1830–1980. Val Müstair, Engiadina bassa, Oberengadin, Val Bregaglia, Valle di Poschiavo. Zürich/Bern 1986 (2. Auflage 1990), S. 74.

43 Dosch. Gesamtkunstwerk (wie Anm. 29), S. 11.

44 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 66.

45 Pfeiffer. Berninabahn (wie Anm. 30), Abb. S. 30, 109.

46 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 68, 70; Pfeiffer. Berninabahn (wie Anm. 30), Abb. S. 80 (Bernina Suot: gedeckte Drehscheibe und Kohlekaverne im Bau).

47 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 70–71; Kunstführer durch Graubünden (wie Anm. 23), S. 351.

48 Jacques Gubler. Nationalisme et Internationalisme dans l'architecture moderne de la Suisse. Lausanne 1975, S. 24–37; Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 129–132.

49 Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 133–166; Elisabeth Crettaz-Stürzel. Heimatstil. Reformarchitektur in der Schweiz 1896–1914. 2 Bde. Frauenfeld/Stuttgart/Wien 2005.

50 Stefan Hammer, Ralf Arbogast. Alte Bahnhöfe in Württemberg. Stuttgart/Wien, 1987; Stutz. Bahnhöfe (wie Anm. 1), S. 234–238, 249–250; Dosch. Bauten der Rhätischen Bahn (wie Anm. 3), S. 74–95; Moritz Flury-Rova. Eine Bahnlinie im Zeichen des Heimatschutzes: Die Stationsgebäude der Bodensee-Toggenburg-Bahn von 1910 bis 1912. In: Crettaz-Stürzel. Heimatstil (wie Anm. 49), Bd. 2, S. 228–235.

51 Leza Dosch, Beat Stutzer. Das Segantini Museum. Idee, Entstehung, Architektur. Zürich 2008.

52 Conradin Clavuot, Jürg Ragettli. Die Kraftwerkbauten im Kanton Graubünden. Chur 1991, S. 94–107.