Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 46 (2004)

Artikel: Meinrad Lorenz : Architekt unter wechselnden Prämissen

Autor: Rischgasser, Markus

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-972155

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

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

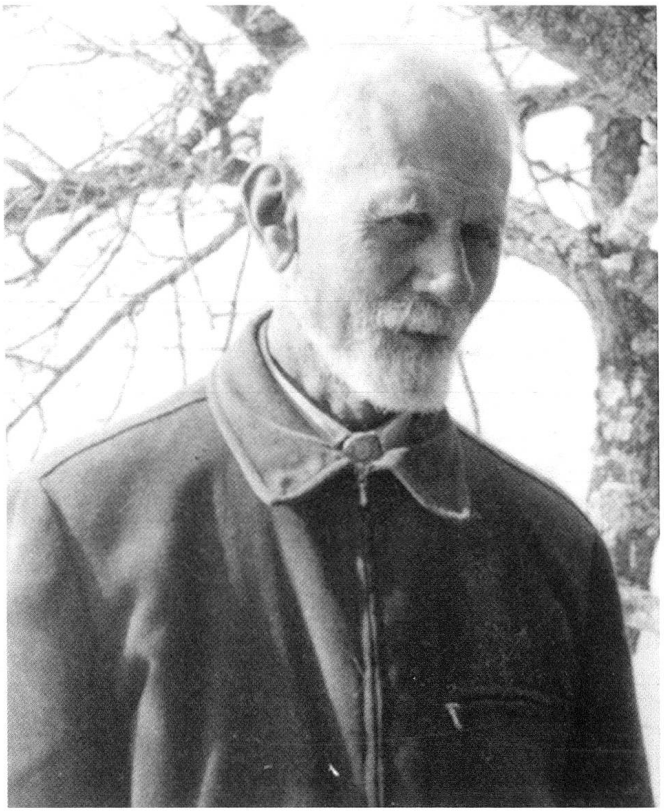
Meinrad Lorenz – Architekt unter wechselnden Prämissen

(Teil I)

von Markus Rischgasser

In dieser Studie geht es um die Architektur eines Wohnhauses, um die Umstände, unter welchen es entstanden ist, und darum, wie sich diese Umstände auf die Architektur seines Erbauers ausgewirkt haben könnten. Was auf diese Weise ausgedrückt abstrakt klingen mag, wird verständlich, wenn man sich der Rolle seines Architekten gewahrt wird. Diese muss zunächst dargelegt werden.

Meinrad Lorenz ist vor allem bekannt als Bahnarchitekt. Quantitativ betrachtet arbeitete er in erster Linie für die Rhätische Bahn und später für die SBB, wo er jeweils für die Hochbauten zuständig war. Lorenz betätigte sich aber zu Beginn seiner Karriere auch als selbständiger Architekt. Dieser Umstand ist weit weniger bekannt. Der Grund dafür liegt wohl in der bescheidenen Anzahl der realisierten Projekte. Als freier Architekt verwirklichte er ausschliesslich Wohnbauten. Diese sind im Gegensatz zu seinen Leistungen als Bahnarchitekt konsequenterweise wenig diskutiert worden. Das scheint ja auch durchaus verständlich: denn seine Bauten für die Rhätische Bahn können aufgrund ihrer Anzahl ohne Berücksichtigung der Wohnbauten besprochen werden. Das wäre umgekehrt auch für die Wohnbauten möglich; da es in dieser Abhandlung aber um die Figur des Architekten Meinrad Lorenz geht, scheint es angebracht, auf seine verschiedenen, selbst gewählten Funktionen einzugehen. Denn Lorenz gehört wirklich nicht zu jenen Architekten, die wenig gebaut haben. Ein umfassender Blick auf sein gesamtes architektonisches Werk hilft auch, seine Leistung beim im Vordergrund stehenden Objekt an der Bondastrasse richtig einzuschätzen.



Porträt Meinrad Lorenz (1880–1967) im hohen Alter. (Quelle: Pb. Florian Lorenz, Riehen)

Das Einfamilienhaus von 1913 liegt chronologisch gesehen am Schluss der verwirklichten Bauten. So bietet eine Dokumentation darüber nicht nur die Möglichkeit, die Wohnbauten von Meinrad Lorenz näher zu beleuchten, sondern auch eine mögliche Entwicklung seiner Architektur. Ein Ausklammern der Bahnbauten scheint auch deshalb wenig sinnvoll. Von Interesse ist ja auch das Verhältnis zwischen Wohn- und Bahnbauten. Die Thematisierung dessen geschieht im Hinblick auf die eigene historiografische Position und die architektonische Sprache von Lorenz. In diesem Sinn ist auch der Titel «Architekt unter wechselnden Prämissen» zu verstehen. Die verschiedenen Vorzeichen, unter denen er gearbeitet hat, wollen gar nicht abgestritten sein, sie gehen aber von den Funktionen der Bauten, den

Ansprüche der Auftraggeber aus. Mit dieser Studie soll im Gegensatz dazu erstens die Position des Autors, dessen Werk durch die Historiografie zweigeteilt worden ist, beleuchtet und zweitens sein gesamtes Werk unter dieser neuen Prämisse dargestellt werden.

Ausgehend von seiner Person, seinem Umfeld, werden seine Bauten für die Rhätische Bahn und seine Wohnbauten, insbesondere das Haus Reta, vorgestellt. Auf dessen Baugeschichte, Erscheinung und architekturgeschichtliche Situierung und Würdigung sowie auf Hintergründe zu Auftraggeber und Besitzerfamilie wird unter Berücksichtigung von Lorenz' weiterem Oeuvre, aber auch im Hinblick auf seine Position unter den die Zeit in Graubünden zwischen 1905 und 1915 prägenden Architekten eingegangen. Der hier im Mittelpunkt stehende Bau und sein Schöpfer sollen sich gegenseitig beleuchten, so dass Meinrad Lorenz über die unbestreitbaren Leistungen als Bahnarchitekt hinaus auch einfach als wichtiger Architekt seiner Zeit angesehen werden kann, der seine architektonischen Prioritäten autonom festgelegt und trotz der verschiedenen Prämissen ein homogenes architektonisches Werk geschaffen hat.

Biografische Angaben

Geboren wurde Meinrad Lorenz am 12. August 1880 in Praden, wo er die Jahre seiner Kindheit verbrachte. Er besuchte die Sekundarschule in Chur und machte danach von 1895 bis 1897 eine praktische Ausbildung in einem Churer Baugeschäft. Zusätzlich absolvierte er während dieser Zeit die gewerbliche Ausbildungsschule. Von 1897 bis 1899 folgte ein Fachstudium am Technikum in Winterthur. Seine erste Arbeitsstelle fand Lorenz im Architekturbüro von Emanuel von Tscharner, wo er von 1900 bis 1903 arbeitete. Emanuel von Tscharner realisierte unter anderem das 1962 abgerissene Hotel Steinbock und war ein Vertreter des internationalen Jugendstils. Nachdem Meinrad Lorenz von 1903 bis 1904 die Schule für Hochbau und Architektur in Strelitz in Deutschland besucht hatte, erhielt er 1904 schliesslich das Diplom als Architekt.

Er war nicht der einzige in seiner Familie, der diesen Beruf gewählt hatte und er sollte es auch nicht bleiben. Sein Bruder Peter Lorenz-Favri (1867–1935) war diplomierter Ingenieur und als Kantonsbaumeister und Lehrer an der Gewerbeschule in Chur tätig. Dieselbe Richtung schlugen zwei aus seiner Ehe mit Magdalena Engi hervorgegangenen Kinder ein: Johann Lorenz-Bär (1910–1997) wurde ebenfalls Architekt und war Kantonsbaumeister, Florian Lorenz-Graune (geb. 1912) Innenarchitekt.

Zwischen 1904 und 1912 bildete sich Meinrad Lorenz durch zahlreiche Studienaufenthalte, etwa in München, Berlin, Dresden und Stuttgart, weiter, wo er sich jeweils auch in Praxis übte. Seiner Heimat blieb Lorenz aber immer verbunden, arbeitete er doch zwischen 1905 und 1906 wieder bei Emanuel von Tscharner. 1907 entschied er sich, ins Hochbaubüro der Rhätischen Bahn einzutreten. 1910 wurde Lorenz zum Hochbaumeister der neuen Linien ernannt. In geringer Zahl realisierte er als freier Architekt auch Wohnbauten, denn auf diesem Gebiet tat sich in Chur zu jener Zeit sehr viel: Stadterweiterung, sozialer Wohnungsbau, um nur zwei der damals vorrangigen Herausforderungen zu nennen. Lorenz war an der Siedlung Stampagarten mit einem Haustyp beteiligt, den er zusammen mit Ulrich Lys als Entwurf einreichte und auch verwirklichen konnte. Als einziger Bau im Churer Lürlibad fungiert das Haus Reta an der Bondastrasse 6.

1920 trat Lorenz nach einer Reorganisation des Hochbaubüros der RhB in das Hochbaubüro der SBB in Bern über. Von 1924 bis zu seiner Pensionierung 1940 leitete er schliesslich bei den SBB in der Kreisdirektion Zürich die Sektion für Hochbau. Am 2. November 1968 ist Meinrad Lorenz in Chur gestorben.

Zwei Betätigungsfelder des Architekten als Besonderheit

Dass Lorenz einerseits als angestellter Architekt der RhB und andererseits als freier Architekt arbeitete, ist bemerkenswert. Sein Verständnis von Architektur war nicht zuletzt deshalb ein um-

fassendes. Einerseits galt ihm die Architektur als Anwendungsfeld, bei welchem ästhetische und künstlerische Strömungen in Verbindung mit einer Bauaufgabe zu setzen sind. Andererseits war seine Stossrichtung auch die, technischen Errungenschaften mit architektonischen Fragestellungen und Lösungsansätzen zu gesellschaftlicher Relevanz zu verhelfen. Bei dieser spannenden Aufgabe sind weit mehr Gegebenheiten zu berücksichtigen als bei reinem Wohnungsbau. Umso interessanter erscheint die Rolle der Architektur: Zwischen technischen Bedingungen, künstlerischen Diskursen und architektonischen Strömungen lässt sich bei Lorenz eine Verbindung finden, die eine Entwicklung seiner spezifischen Architektur erkennen lässt. Ein wichtiger Aspekt bei seinen Bahnbauten ist die Normierung, der Wiedererkennungseffekt, die Hierarchisierung und die damit verbundene Spezialisierung. Durch die spezifische Aufgabenstellung bei den Bauten für die Rhätische Bahn hat Lorenz ein differenziertes Sensorium entwickelt, welches sich natürlich auch auf seine Wohnbauten ausgewirkt hat. Das Mehr an Freiheiten kommt in deren Umsetzung erstaunlicher- oder auch verständlicherweise nicht sehr drastisch zum Vorschein. Das heisst nichts anderes, als dass die Bahnbauten sich in hohem Mass an Wohnbauten orientieren. Die Auslotung seiner Möglichkeiten als Architekt hat Lorenz überwiegend bei den Bahnbauten forciert: denn diese sind Nutz-, Gesellschafts- und Wohnbauten in einem und sein umfassendes Verständnis von Architektur hat in der Funktion des Hochbaumeisters der Rhätischen Bahn sicherlich eine adäquate Anwendung gefunden. Da Lorenz aber zwischen 1909 und 1913 als freier Architekt auch reine Wohnbauten verwirklichte, vergrössert sich das Spannungsfeld seiner Biografie und auch seines architektonischen Werkes. Die privaten Bauten boten Lorenz andere und neue Voraussetzungen für die Verwirklichung seiner Architektur.

Ab 1920, als er von der RhB zu den SBB wechselte, lag der Schwerpunkt seiner Arbeit hauptsächlich in der Koordination verschiedener Bauaufgaben, die er aber nicht mehr selber entwarf. Sein architektonisches Oeuvre ist demzufolge in Graubünden zu Beginn seiner beruflich weit gefächerten Karriere entstanden.

I. Teil: Die Bauten für die Rhätische Bahn

1910 mit der Funktion des Hochbaumeisters der neuen Linien betraut, stand Lorenz die wichtige Aufgabe zu, Bahnhofgebäude von Haupt- und Zwischenstationen sowie technische Aufnahmegebäude und Wohnhäuser mit Dienstwohnungen zu planen und zu realisieren. Dass es sich dabei nicht um eine nur funktionsorientierte Herausforderung handelte, hat zwei Gründe: zum einen war die Realisierung des Streckennetzes der RhB ein Prestigeobjekt, welches dementsprechend anspruchsvoll eingelöst werden wollte und worden ist, und zum andern stand auch in Graubünden die Diskussion in vollem Gang, welche Architektur für die Region und Zeit denn die adäquateste ist.

Die Bauten der Strecke Ilanz – Disentis

Die Linie Ilanz – Disentis wurde zwischen April 1910 und August 1912 gebaut. Lorenz' Aufgabe war vielfältig: in Disentis kam eine Lokomotivremise und eine Wasserstation zu stehen, letzteres auch in Trun. Nebst den Aufnahmegebäuden entstanden als Hochbauten auch drei Wartehäuser bei den Stationen Waltensburg und Tavanasa sowie bei km 62.100.

Als Aufnahmegebäude der Zwischenstationen entwickelte Meinrad Lorenz einen Typ, der in Schnaus-Strada, Rueun, Waltensburg, Rabius und Somvix errichtet wurde. Dieser normierte Bau ist ein zweigeschossiger Kantholz-Strickbau mit weit auskragendem Satteldach. Die Disposition entspricht jener der älteren Zwischenstationstypen. Eine Veränderung nahm Lorenz in der Vergrösserung der Breite des Gebäudes vor. Sie wirkt sich vor allem im Obergeschoss aus: Zwischen Küche und gegenüberliegendem Raum kam ein ein Meter breiter Flur zu liegen und über dem Güterraum wurde eine zusätzliche Kammer eingebaut. Mit diesen Massnahmen ist der Wohnraum auf eine 4-Zimmer-Wohnung angewach-

Aufnahmegebäude Bahnhof Disentis/Mustér, 1912, Geleiseseite. (Quelle: Dosch 1984, S. 79)

sen. Volumen des Baus und grundrissliche Disposition stimmen aber ziemlich genau mit den älteren Typen von Zwischenstationen überein.

Der Stil der Gebäude an den neuen Linien hat sich unter Lorenz allerdings verändert. Keine grossen und hohen Wandöffnungen mehr, sondern Betonung der Plastizität des Gebäudes. Das Obergeschoss ragt allseitig um 10 cm hervor. Die mächtige Dachkonstruktion wird von gegabelten Streben aufgefangen. Zusätzlich kamen plastische Verzierungen hinzu, welche die Erscheinungsform des Baus unterstützen. Wie ein Vorentwurf zeigt, hat Lorenz ursprünglich das Obergeschoss noch stärker vom unteren absetzen wollen, indem er die Ständer nach oben und unten versetzt vorsah. An den Giebelseiten kragen die Vorstösse des Obergeschosses unregelmässig hervor und in den gemauerten Teilen sind schräg gestellte Flusssteine eingezeichnet. Das alles sind deutlich antiklassizistische Tendenzen, welche die Richtung in Natürlichkeit und Ursprünglichkeit anzeigen. Mit dieser Tendenz lehnte sich Lorenz an das Aufnahmegebäude von Pontresina an, welches bereits 1906/07 von Schäfer & Sulser entworfen worden war.

Bei den Hauptstationen war nebst den Funktionen eines Bahnhofsgebäudes auch vermehrt die repräsentative Wirkung gefragt. Um eine solche zu erreichen, hat sich Lorenz verschiedener Methoden bedient. Zitate, ungewöhnliche Verbindungen und wohlüberlegte Proportionen führten zu einem Resultat, das den verschiedenen Ansprüchen entgegenkam. Das Bahnhofgebäude von Disentis ist ein solch repräsentativer Bau und einer der wichtigsten Bauten des Bündner Nachjugendstils überhaupt. Der längliche Bau umfasst zwei Vollgeschosse und ein Dachgeschoss. Der Schalterraum ist vierjochig und mit einem Kreuzgratgewölbe versehen. Um ihn herum sind die weiteren Räumlichkeiten angesiedelt: Treppenhaus, Stationsbüro, Gepäckraum, Warteraum III. Klasse, Warteraum I. und II. Klasse und ein

Aufnahmegebäude Bahnhof Zernez, 1913, Geleiseseite. (Quelle: Dosch 1984, S. 85)

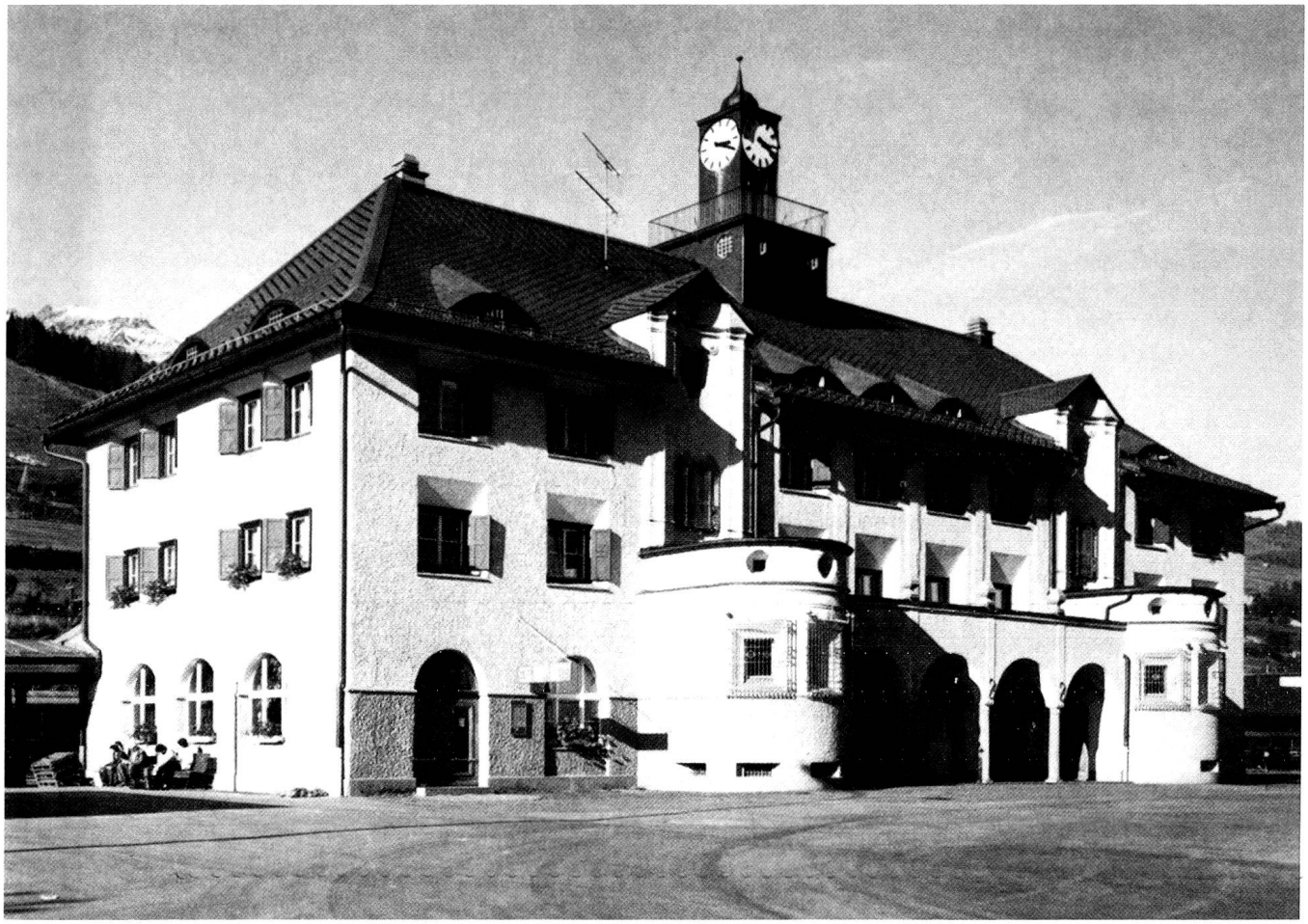
Personalzimmer. Im Obergeschoss sind Wohnräume für das Bahnpersonal untergebracht. Der Baukörper wird von einem mächtigen Walmdach mit Lukarnen und Fledermausgaupen abgeschlossen, das ursprünglich mit Schieferplatten bedeckt war. Auf dem First sitzen zwei turmartige Kamine mit Aufbauten. Die Fassadengestaltung folgt wo immer möglich symmetrischen Grundsätzen. Tuffstein-Lisenen rahmen zwei Eingänge. Der Baukörper ist bis auf die Tuffsteinpartien mit einem feinen Besenwurf verputzt. Sein Volumen ist körperhaft gestaltet und architektonische Einzelelemente wie die turmartigen Kamine oder der Einsatz von Tuffstein werden als Stimmungselemente eingesetzt. Der Bahnhof Disentis kann sicherlich als ein erstes Hauptwerk im Oeuvre von Lorenz angesehen werden.

Die Bauten der Strecke Scuol – Bever

Die zweite Strecke, für deren Hochbauten Lorenz verantwortlich war, Scuol – Bever, wurde am 1. Juli 1913 nach gut dreijähriger Bauzeit eröffnet. In Zernez baute man eine Lokomotivremise, ebenso in Scuol. Bei der Ausweichstelle Carolina entstanden zwei normale und zwei vergrösserte Wartehäuser, auf dem ganzen Streckenabschnitt zusätzlich fünf weitere.

Für die Zwischenstationen knüpfte Meinrad Lorenz in seinen Entwürfen an das Engadiner Bauernhaus an. Er entwickelte einen zweigeschossigen Massivbau mit Schieferbedachung, der als normierter Typ in La Punt, Madulain, Zuoz, S-chanf, Cinous-chel, Susch, Lavin, Guarda, Ardez und Ftan zu stehen kam. In Zuoz hatte er zusätzlich eine Holzloggia zu entwerfen. Zernez und Scuol entstanden als Individualbauten.

In ihrer Grundrissdisposition stimmen die Zwischenbauten mit jenen der Strecke Ilanz – Disentis ziemlich genau überein. Der Massivbau brachte allerdings eine recht differente Erscheinung mit sich. Das Satteldach ist jeweils weit heruntergezogen. Die Fenster- und Türöffnungen



Aufnahmegebäude Bahnhof Scuol, 1913, Strassenseite. (Quelle: Dosch 1984, S. 89)

des Erdgeschosses enden in breiten Rundbogen oder sind mit geradem Abschluss in stichbogige Laibungen gesetzt. Dem Massivteil des Baukörpers steht der Holzteil des Daches gegenüber. Holzstreben stützen auf den Längsseiten das weit auskragende Dach ab. Auch hier werden Einzelelemente als Stimmungselemente eingesetzt: schräg gestellte Flusssteine in der Sockelzone, breite Rund- und Stichbogen, Trichterfenster, Giebelbretter, gegabelte Holzstreben, Schieferbedachung. Lorenz zog auch die hölzernen Abortgebäude, die Stationsbrunnen sowie die Transformatorengebäude in die Gestaltung und Konzeption der Zwischenstationen mit ein.

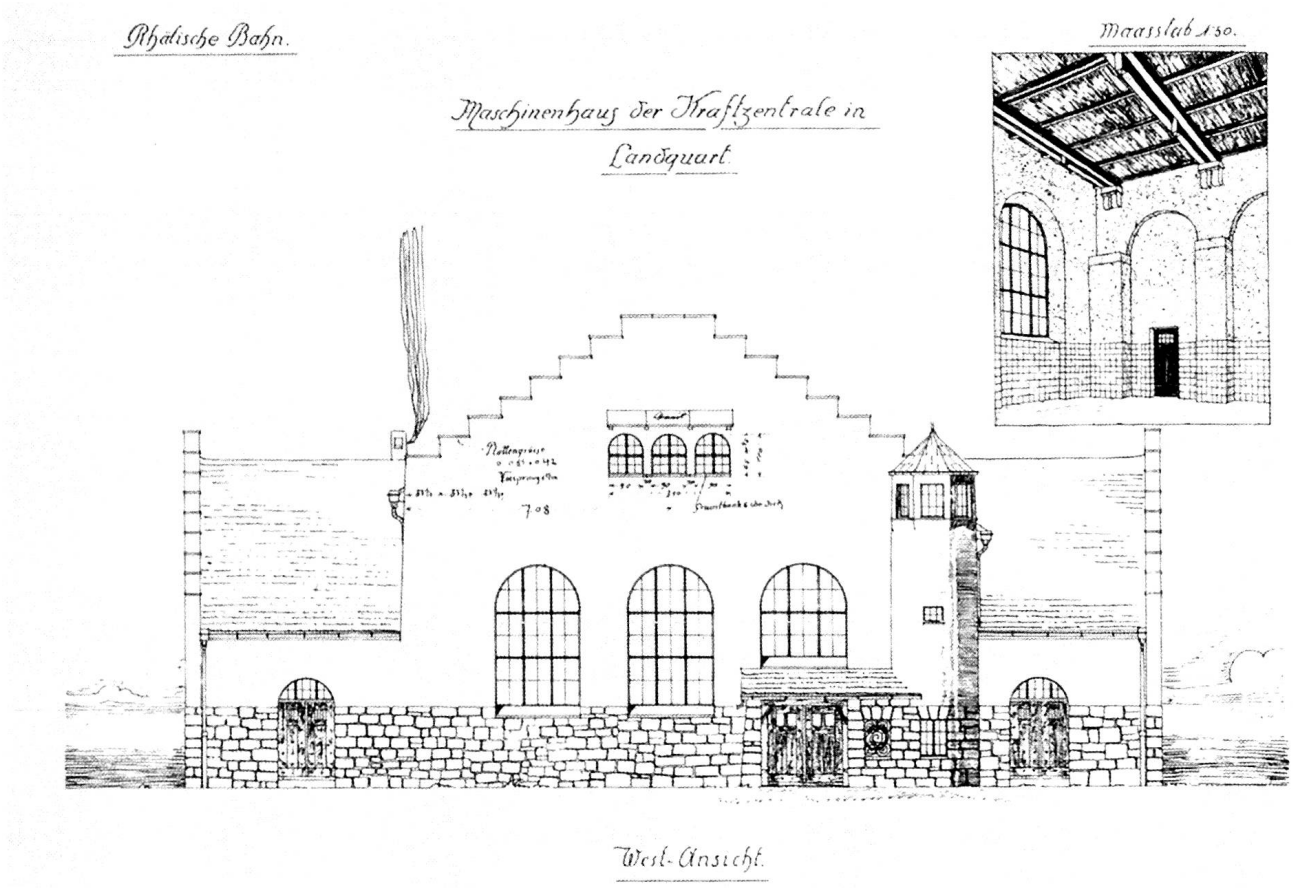
Beim Bahnhofgebäude von Zernez konnte Lorenz seine Fähigkeit als Architekt recht eigentlich unter Beweis stellen. Zernez sollte Ausgangsort einer nach Meran führenden Ofenberg-Bahn (Ofenpass-Bahn?) werden. Das erklärt die Grösse des Gebäudes, welches aus heutiger Sicht sehr monumental wirkt. Es handelt sich um einen dreigeschossigen Bau mit hohem Quergiebel und niedrigem Längsgiebel. An der Nordseite fügt sich eine gemauerte offene Vorhalle an. Die Plastizität des Baukörpers wird durch ein Krüppelwalmdach, die Vorhalle und den Halbzylinder des Treppenhauses betont. Wiederum bekannte Elemente unterstützen die angestrebte Wirkung des Gebäudes: rundbogige Fenster- und Türöffnungen im Erdgeschoss, trichterförmig zugeschrägte Laibungen der rechteckigen Obergeschossfenster, Fledermausgaupen, Kamin, schräggestellte Flusssteine im Gebäudesockel. Lorenz befragt bei diesem Bau aber nicht nur die Architekturgeschichte, sondern geht einen Schritt weiter. Die Kontraste werden betont. Traditionelle Formelemente wie Säule und Rundbogen erscheinen hier für einen freien Einsatz verfügbar gemacht. Ungegenständliche Formen wie die zwei Kugeln des Brunnens treffen mit dem Gegenständlichen der Tradition aufeinander. Heute sind die Rundbogenfenster im Erdgeschoss rechteckig, die offene Vorhalle wurde geschlossen.

In Disentis und Zernez waren barocke Herrschaftshäuser Vorbilder für die Bahnbauten. In Scuol wurde daraus mehr: ein Bauwerk, das an ein Schloss erinnert. Zwei Treppenhauszylinder und eine offene Vorhalle prägen die Front auf der Strassenseite. Der Schalterraum dahinter führt über zwei Geschosse. Nur bis zum ersten Obergeschoss reichen die Zylinder, in den oberen Geschossen sind die Treppen ins Innere des Hauses verlegt. Sie treten als Risalite hervor, die ins Dach übergreifen, und enden je in einem abgestuften Dreieckgiebel. Die Mittelachse des Gebäudes wird durch einen Turmaufbau mit Uhr betont. Vier Kamine mit Aufsätzen überhöhen die Dachlandschaft. Auf der Geleiseseite prägt die Front das steinerne Dach des Perrons. In der Mitte des Obergeschosses befindet sich eine vierarkadige Loggia. Während in Zernez die plastische Wirkung mit asymmetrischen Motiven erreicht wird, erscheint sie in Scuol axial eingebunden. Spätbarocke Elemente wie die Gestaltung der Fenster im Turm oder die Traubenfenster unterhalb der Giebel bei den Fortsätzen der Treppenhauszylinder stehen klassizistischen Elementen wie der Fenstervergitterung oder dem Turmaufbau gegenüber. Die Bahnhöfe Zernez und Scuol sind weitere markante und wichtige Bauten im Oeuvre von Lorenz.

Die Hauptwerkstätte Landquart

1908 entstand auf dem Areal des Bahnhofs Landquart das Maschinenhaus der Kraftzentrale, von dessen Bau zwei Entwürfe existieren. Die Entscheidung fiel zugunsten jenes Entwurfs, der vermutlich von Meinrad Lorenz stammt. Er zeigt einen Heimatstilbau mit typischen Elementen wie Treppenhausturm, Rundbogenfenstern und Rustikasockel; verzichtet hat man auf den im Plan vorgesehenen Treppengiebel.

Der andere Entwurf präsentiert einen ganz anderen Stil: Das Gebäude erscheint sehr sachlich und beinhaltet Dekorelemente eines un-



Hauptwerkstätte Landquart, Maschinenhaus, 1908, Aufriss Westseite. Wahrscheinlich von Meinrad Lorenz stammender, 1908 datierter Entwurf. (Quelle: Dosch 1984, S. 106)

RH B.

„AUFWÄRTS" „VORWÄRTS"

Herrn M. Lorenz Architekt BSA in Zürich

Hochbauarbeiten 1910–1920

in dankbarer Anerkennung der tatkräftigen Mitarbeit während der Hauptausbauzeit der Bündnerischen Schmalspurbahnnetze 1898-1928 überreicht

von der

VERWALTUNG DER RHÄTISCHEN BAHN

Ehrenurkunde der RhB für Architekt Meinrad Lorenz. (Pb. A. Fausch, Chur)

gegenständlichen Jugendstils. Diese beiden Dokumente bezeugen, dass um 1908 noch kein Kanon darüber geherrscht hat, in welche Richtung die Architektur sich zu entwickeln habe. So waren Jugendstil, eine internationale Stilrichtung, und regional verankerter Traditionalismus zwei gleichberechtigte Optionen, wenngleich die Varianten der Nationalen Romantik, wie in diesem Beispiel auch, oftmals für eine Realisierung bevorzugt wurden. Lorenz gehörte jedenfalls eindeutig und – angenommen, dass der Entwurf von ihm stammt – schon relativ früh zu den Vertretern einer die Region reflektierenden Architektur.

Die Wohnbauten der Rhätischen Bahn

Die von Lorenz entworfenen, separaten Wohnbauten für die Rhätische Bahn beschränken sich auf die Wärterhäuser. Wiederum hat Lorenz den bestehenden Typus für die Linie Ilanz – Disentis abgewandelt: Seine Bauten erscheinen vor allem geprägt durch die kleinen Fenster und das weit vorkragende Dach sowie die höhere Sockelzone. Bei der Linie Scuol – Bever hat er denselben Typ verwendet, diesen allerdings von der Holz- in die Massivbauweise übersetzt.

Die Dienstwohnhäuser für Angestellte der RhB wurden wohl vom bahneigenen Hochbaubüro entworfen, nicht aber von Lorenz selbst. Diejenigen in Samedan entstanden 1904, also vor Lorenz Tätigkeit, während für die zwei Zwölffamilienhäuser von 1913 und die Eisenbahnsiedlung «Ariefa» von 1913 / 1914 der Hochbautechniker Ulrich Lys verantwortlich zeichnete. Ein Vorbild für Lys und indirekt sicherlich auch für Meinrad Lorenz war wohl das Sektionshaus in Samedan von 1907. Es wurde nach Plänen von Nicolaus Hartmann errichtet und weist bereits wichtige, von Lorenz ebenfalls eingesetzte Elemente des Bündner Heimatstils auf: Walmdach, Fledermausgaupen, Tuffsteinbegrenzungen und Eingangsloggia. Umso mehr Gewicht erhält der Entwurf des Maschinenhauses der Hauptwerkstätte in Landquart für die historiografische Stellung von Meinrad Lorenz.