

Baukultur : ein schillernder Schuppen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft [1]: **Heimatschutz erhalten, gestalten, weiterbauen**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122592>

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 schillernder Schuppen

1903 nahm die Rhätische Bahn RhB die Albulastrecke in Betrieb. Von Thusis über Filisur und durch den Albulatunnel nach St. Moritz wanden sich die damals braunen und grünen Züge; zunächst mit Dampf, später, ab 1919, elektrisch getrieben. Zwei Jahre nach dem Bau der Albulabahn, 1905, wurde die Schweizer Vereinigung für Heimatschutz gegründet. Die beiden Ereignisse waren nicht nur zeitlich, sondern auch kulturell eng verknüpft: Die Kritik an technischen Anlagen wie Eisenbahnen und Kraftwerken und ihren Auswirkungen auf die Landschaft führte zur Gründung des Heimatschutzes. Die Albulabahn hingegen galt der Vereinigung als Vorbild dafür, wie ein technisches Bauwerk die Landschaft nicht störe, sondern belebe und bereichere, stand im Heft 5/1906 der Zeitschrift «Heimatschutz». Neben dem kulturellen und bleibt die Albulastrecke aber auch ein ingenieurtechnisches Meisterwerk: Auch mit heutigen Berechnungsmethoden kommt man immer wieder auf die alte Linienführung.

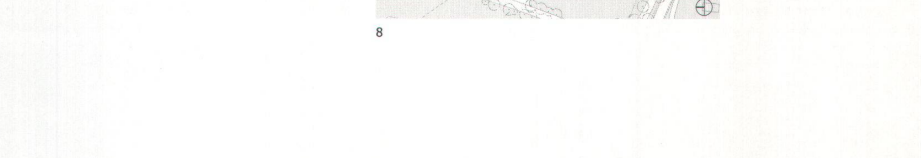
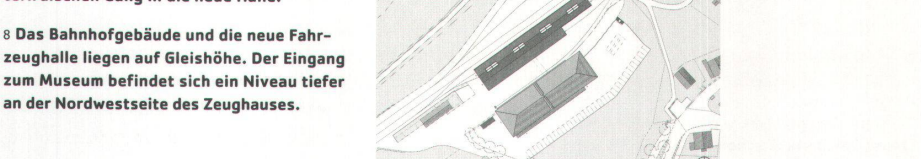
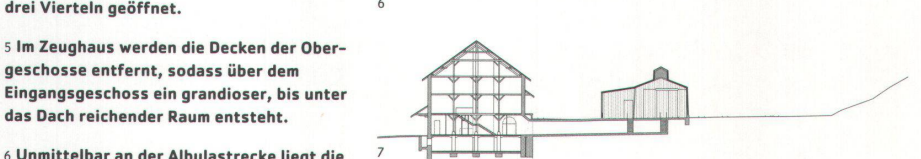
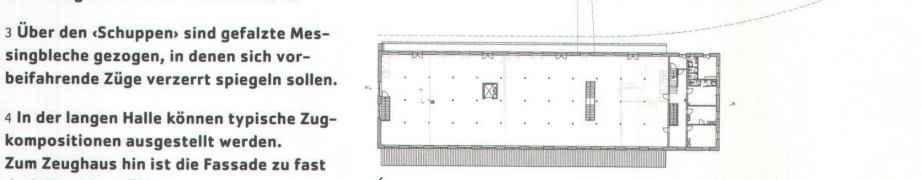
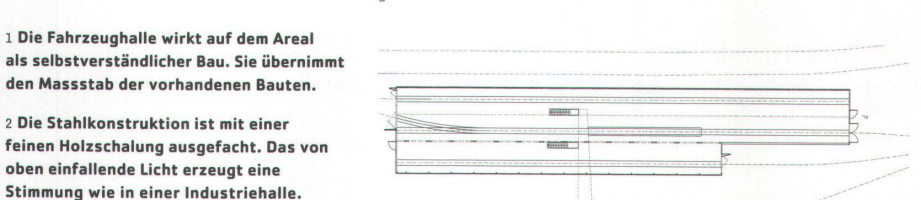
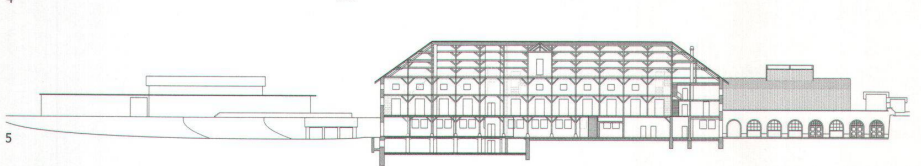
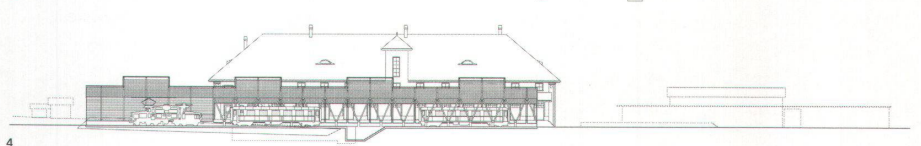
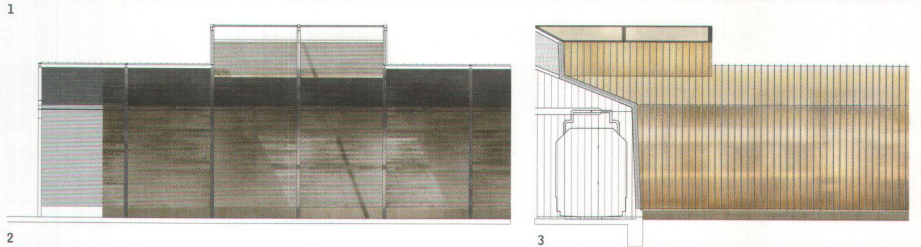
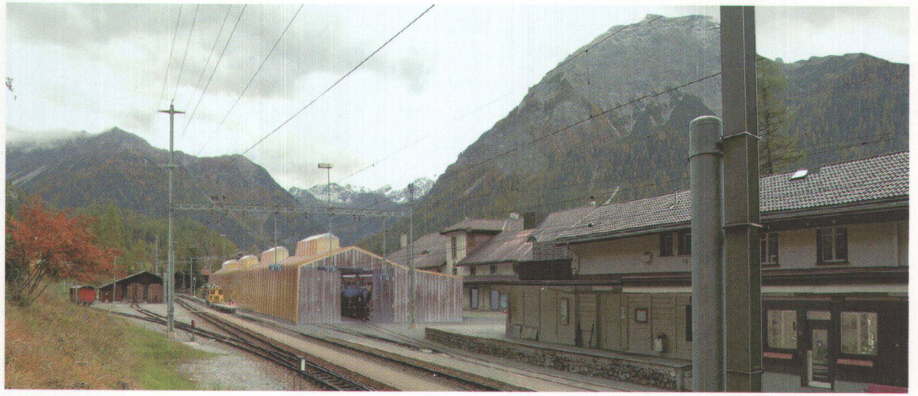
Der Schweizer und der Bündner Heimatschutz und der Verein Bahnmuseum Albula wollen der Bahn nun ein Museum widmen. Die RhB stellt dafür das Zeughaus in Bergün im Baurecht zur Verfügung. Im Bau aus dem Jahr 1917, der an den Bahnhof grenzt, sollen Bahnbetrieb und Bahngeschichte dokumentiert werden; auf dem Bahnhofsareal ist eine Halle geplant, in der historische Lokomotiven, Wagons und typische Zugkompositionen ausgestellt und zum Rangieren und für historische Bahnausfahrten bereitgemacht werden sollen. Die Initianten erteilten sechs Architekturbüros einen Studienauftrag, aus dem die Jury einen Entwurf auswählte. Das Projekt zeigt die Fahrzeughalle als zurückhaltenden «Schuppen» und damit als Bau, der auf dem Bahnareal selbstverständlich wirkt. Von seiner Funktion erzählen erst die Konstruktion und die Detaillierung: Die Aussenhülle aus gelblich schimmernden Messingblechen und die in den Giebel eingefügten, aufragenden Oberlichter deuten an, dass im vermeintlichen «Schuppen» Kostbarkeiten lagern. Die Laternen lenken das Licht im Innern wie Scheinwerfer auf die ausgestellten Fahrzeuge; die Innenwände, ausgefacht mit einer feinen Holzschalung, tragen zur mit Bedacht gewählten Stimmung bei.

Den stillen Neubau verknüpfen die Architekten mit einem Befreiungsschlag im Zeughaus: Sie entfernen die Decken der Obergeschosse und legen so einen gewaltigen Raum frei, der nicht nur die Ausstellung, sondern zugleich die mehrgeschossige Holzkonstruktion inszenieren soll. Die beiden Ausstellungsorte sind dramaturgisch geschickt verwoben: Vom Bahnhof kommend, werden die Besucher am geheimnisvollen «Schuppen» vorbei zum Eingang ins Tiefparterre des Zeughauses geführt, von wo sie entweder in den grandiosen oberen Raum oder – durch einen unterirdischen Gang – zu den Schätzen in der neuen Halle aufsteigen können. Jetzt, im Jubiläumsjahr, wollen die Bahnfreunde das Projekt überarbeiten lassen und das Museum planen, unterstützt vom Heimatschutz. RM

Studienauftrag Bahnmuseum Albula, 2004

--> Veranstalter: Verein Bahnmuseum Albula, Rhätische Bahn, Gemeinde Bergün, Kantonale Denkmalpflege, Schweizer Heimatschutz und Bündner Heimatschutz

--> Zur Weiterbearbeitung empfohlen: Projekt von Hans-Jörg Ruch, St. Moritz, Jürg Buchli, Haldenstein, Fickert & Knapkiewicz, Zürich



1 Die Fahrzeughalle wirkt auf dem Areal als selbstverständlicher Bau. Sie übernimmt den Massstab der vorhandenen Bauten.

2 Die Stahlkonstruktion ist mit einer feinen Holzschalung ausgefacht. Das von oben einfallende Licht erzeugt eine Stimmung wie in einer Industriehalle.

3 Über den «Schuppen» sind gefaltete Messingbleche gezogen, in denen sich vorbeifahrende Züge verzerrt spiegeln sollen.

4 In der langen Halle können typische Zugkompositionen ausgestellt werden. Zum Zeughaus hin ist die Fassade zu fast drei Vierteln geöffnet.

5 Im Zeughaus werden die Decken der Obergeschosse entfernt, sodass über dem Eingangsgeschoss ein grandioser, bis unter das Dach reichender Raum entsteht.

6 Unmittelbar an der Albulastrecke liegt die Haupthalle; sie misst 80 Meter. Die Architekten stellen ihr eine Art Anbau bei, der die Länge des Zeughauses aufnimmt.

7 Vom Zeughaus her, wo der Eingang zum Museum liegt, gelangt man durch einen unterirdischen Gang in die neue Halle.

8 Das Bahnhofgebäude und die neue Fahrzeughalle liegen auf Gleishöhe. Der Eingang zum Museum befindet sich ein Niveau tiefer an der Nordwestseite des Zeughauses.