Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 115/116 (1940)
Heft: 10

Artikel: 25 Jahre Chur-Arosa-Bahn, 1914 bis 1939
Autor: Studer, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-51151

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: 22.07.2025

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

INHALT: 25 Jahre Chur-Arosa-Bahn, 1914 bis 1939. — Wettbewerb für Um- und Erweiterungsbauten an der Kantonschule in Chur. — Mitteilungen: Kolbenpumpen in Wasserversorgungs-Anlagen. Diesel-elektrischer Antrieb eines 1000 PS-Donau-Radschleppers. Amerikanische Holztrocknungsverfahren. Strassengleitversuche in England. Elfplätzer Chrysler-Luxus-Wagen. Röntgenanlage für eine Million Volt. Empirische Funktionen. Hölzerner Dachstuhl über dem neuen Ofenhaus der Zürcher Ziegeleien. Entwicklung der italien. Erddampf-Kraftwerke. Techn. Forschungs- u. Beratungsstelle der E. G. Portland und die Betonstrassen A. G. Behelfsmässige zivile Luftschutzbauten. — Nekrologe: Auguste Boissonnas. André Spörri. — Wettbewerbe: Waisenhaus in Winterthur. Kantonales Verwaltungsgebäude in Glarus. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Band 115 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet Nr. 10

25 Jahre Chur-Arosa-Bahn, 1914 bis 1939

Das Jahr 1939 der Halbjahrhundertfeier der Rhätischen Bahn ist auch das Jubiläumsjahr ihrer kleinern Schwester, der Chur-Arosa-Bahn, in dem diese mit nicht geringerem Stolz auf ihr erstes Vierteljahrhundert zurückblicken kann. Es sind Gründe ganz besonderer Art, die zu diesem Stolz berechtigen: die Chur-Arosa-Bahn, die mit ihren 25,7 Kilometern nur rund einem Elftel der Gesamtlänge der Rh B gleichkommt und nur *eine* Talschaft bedient, dabei aber nicht etwa ein Teilstück dieser Bahn darstellt, sondern ein durchaus selbständiges und ganz auf sich selbst abgestelltes, ist ein ohne eidgenössische Hilfe zu Stande gekommenes Unternehmen. Sie zeichnet sich zudem hinsichtlich der Intensität der Kräfte, die bei der Gründung, der Finanzierung, bei Projektierung und Bau, sowie während der 25 Jahre des Betriebs wirksam waren, und hinsichtlich der Gesinnung, die das Werk erstehen liessen, durch eine Originalität aus, die wohl auch heute noch nur einem relativ engen Kreise bekannt und bewusst ist, auf die aber bei diesem Anlass hingewiesen werden darf und muss. Wenn der Bericht der Jubiläumsschrift — auch dieser mit der altgewohnten Originalität des Verfassers geschrieben — mit der Devise schliesst: «Wo ein Wille, da ist auch ein Weg», so ist nicht nur diese selbst so überaus typisch für das Entstehen und Bestehen dieses Werkes, sondern auch der Umstand, dass diese Devise im Bericht nicht als Motto, sondern als Schlussbemerkung erscheint.

Das Aussergewöhnlichste im Entstehen dieses Werkes war wohl das Tempo, das nach erfolgter Gründung der Gesellschaft bei den ihr unmittelbar folgenden Gelände-Aufnahmen, bei der Projektierung und bei der Ausführung dieses zum Teil schwierigste Verhältnisse aufweisenden Bahnbaues eingeschlagen wurde, ein Tempo, das geradezu amerikanisch anmutete, das aber das Werk gerade noch zur rechten Zeit erstehen liess, das alles bisher Dagewesene weit hinter sich lässt; ein Tempo, das der ebenfalls aussergewöhnlichen, durch die Verhältnisse lange gehemmten und nun mit aller Wucht sich auswirkenden Energie und Tüchtigkeit, insbesondere auch in organisatorischer Hinsicht, des Bauleiters und Oberingenieurs, unseres Kollegen *Gustav Bener*, entsprang. Es ist hier der Ort und dem Schreiber dieser Zeilen besonders daran gelegen, unseren jüngern Fachkollegen, denen die Welt voll schöner Bauaufgaben noch offen steht, an diesem Beispiel zu zeigen, was die genannten Eigenschaften, verbunden mit zäher Ausdauer, zu leisten im Stande sind.

Die Idee einer Bahnverbindung von Chur nach dem Kurort Arosa und damit dessen Anschluss an das rhätische, schweizerische und internationale Eisenbahnnetz ist nicht etwa erst nach der Vollendung der heute bestehenden Linien der Rh B, gewissermassen als Fortsetzung dieser Eisenbahnbestrebungen, entstanden, sondern parallel mit ihnen, nach Eröffnung der Linie Landquart-Davos 1889/90. Also ist die *Geschichte* der Chur-Arosa-Bahn auch schon ein halbes Jahrhundert alt. Als Vater dieser Idee bezeichnet die Denkschrift Dr. med. Rüedi. Aber erst 1909 nahm diese Idee festere Gestalt an in einer ersten Interessenten-Versammlung in Chur, bei der der vielverdiente Dr. Anton Meuli für den Grundsatz eintrat, es sei allen wichtigeren bündnerischen Tälern Bahnanschluss zu verschaffen. Das damals gewählte Eisenbahn-Komitee, an dessen Spitze in der Folge der hochverdiente Förderer der Chur-Arosa-Bahn, Nationalrat Anton Caflisch trat, arbeitete so intensiv an der Erreichung des einmal gesetzten Zieles, dass am 15. Juli 1911 in Chur die Bahngesellschaft gegründet und durch Zeichnung von je einer Million Franken durch Chur und Arosa und 200 000 Fr. durch die Talgemeinden die Voraussetzung für die Beteiligung des Kantons auf Grund des bündnerischen Eisenbahngesetzes geschaffen wurde. Gleichzeitig erfolgte die Wahl des Oberingenieurs, Gustav Bener und seines kaufmännischen Adlaten S. Profanter von Castiel, der auch heute als Betriebsleiter amtet, somit die Chur-Arosa-Bahn während dieses ersten Vierteljahrhunderts kaufmännisch und seit 14 Jahren auch betriebstechnisch betreut hat. Kaum war der Oberingenieur gewählt, so setzte das erwähnte Tempo ein. Zunächst galt es, die Tracéfrage zu entscheiden. In ähnlicher Weise, wie s. Zt. von prominenten, aber ängstlichen geologischen Fachkreisen die Möglichkeit der Erstellung einer Bahnlinie von Reichenau nach Ilanz durch die Rheinschlucht hindurch, dem Rhein entlang, verneint worden war, so erklärte man auch hier die Erstellung einer Bahnlinie an der rechten Berglehne (Sonnseite) wegen der zahlreichen Töbel und Rutschhalden für ein Ding der Unmöglichkeit. Trotzdem wurde (der Bauingenieur hat zum Glück robustere Nerven als der Wissenschafter) im Gegensatz zum Vorprojekt das Tracé von Sassal, hinter Chur, bis Langwies in den rechten Uferhang verlegt und die Aufgabe umschrieben:

«Auf kürzestem Wege, ohne Gegengefälle, in möglichst gleichmässiger Steigung eine elektrische Adhäsionsbahn, auf die auch die Wagen der Rhätischen, der Bernina- und der Furka-Oberalp-Bahn übergehen könnten, bis zur Wintersaison 1914 betriebsbereit zu stellen und betriebssicher zu erhalten».

Dieser Problemstellung entsprach die Wahl einer Maximalsteigung von 60 ‰, die auf 18 von den 22 in Steigung liegenden Kilometern der insgesamt 25,7 km langen Bahnstrecke angewendet werden konnte. Die Wahl der Meterspur war nicht nur des genannten Rollmaterials wegen eine Selbstverständlichkeit, sondern vor allem aus auch der Geländeverhältnisse wegen. Und nun folgte, nachdem die sonst fast unzugängliche Strecke von Chur-Sassal bis Lüen durch die an sich schwierige Anlage von Fusswegen dem Tracé nach erschlossen war, die Absteckung eines Polygonzuges längs dem zukünftigen Bahntracé und die Geländeaufnahme durch den Oberingenieur zusammen mit dem durch die beiden Söhne des Vorprojektverfassers geleiteten Ingenieurbureau Wildberger, eine Arbeit, die geradezu tambour battant von statten ging und in der unglaublich kurzen Zeit vom August bis zum Winterbeginn 1911 bewältigt war, worauf im Winter 1911/12 das Bauprojekt bis zum 1. März 1912 fertig ausgearbeitet wurde, was wiederum eine Rekordleistung darstellt. Ende März lag auch der Kostenvoranschlag vor mit einer Bausumme von 7,4 Mill. Fr. Ein von Prof. Dr. F. Hennings, dem Oberingenieur des Albulabahnbaues mit dem Schreiber dieser Zeilen, damals Sektionsingenieur der Bausektion Bevers-Zernez der Rh B, eingeholtes Gutachten über das Bauprojekt, das die Tracéwahl bestätigte und u. a. zur Unterfahrung des Lüener und des Spundetscha-Rutsches riet, lag im Mai 1912 vor. Es empfahl ferner Gleichstromtraktion, im Hinblick auf die dafür günstige Lage des Kraftwerkes Lüen, das von der Stadt Chur auf Grund der ihr von der Chur-Arosa-Bahn abgetretenen Konzession durch Bauleiter Ing. F. Gugler ausgeführt wurde. Nach Vorlage der Botschaft an den Grossen Rat, nach Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens bis zur Baubewilligung durch die kantonalen und eidgenössischen Behörden und nach Vergebung der Bauarbeiten an die verschiedenen Unternehmungen konnte schon anfangs Juli 1912, also *elf Monate* nach Beginn der Gelände- und Projektaufnahmen, mit der Bauausführung begonnen werden, die sofort auf hoher Tourenzahl lief und ohne Unterbruch bis zur Bauvollendung auf ihr verblieb, insbesondere auf der untern Strecke bis gegen Peist, über die zunächst die Bautransporte für die obere Strecke und später die für das Kraftwerk Lüen gehen mussten. Auch diese Arbeit stellt eine Höchstleistung dar, nicht minder auch die prominente, unentwegte und unermüdliche der Bauleitung: des Oberingenieurs und seiner vier Bauführer, der Ingenieure Rovida, Biveroni, Lanzi, Gugler, später Bindschädler, die z. T. allein, ohne Assistenten, ihre umfangreiche, schwierige und beschwerliche Arbeit zu bewältigen hatten.

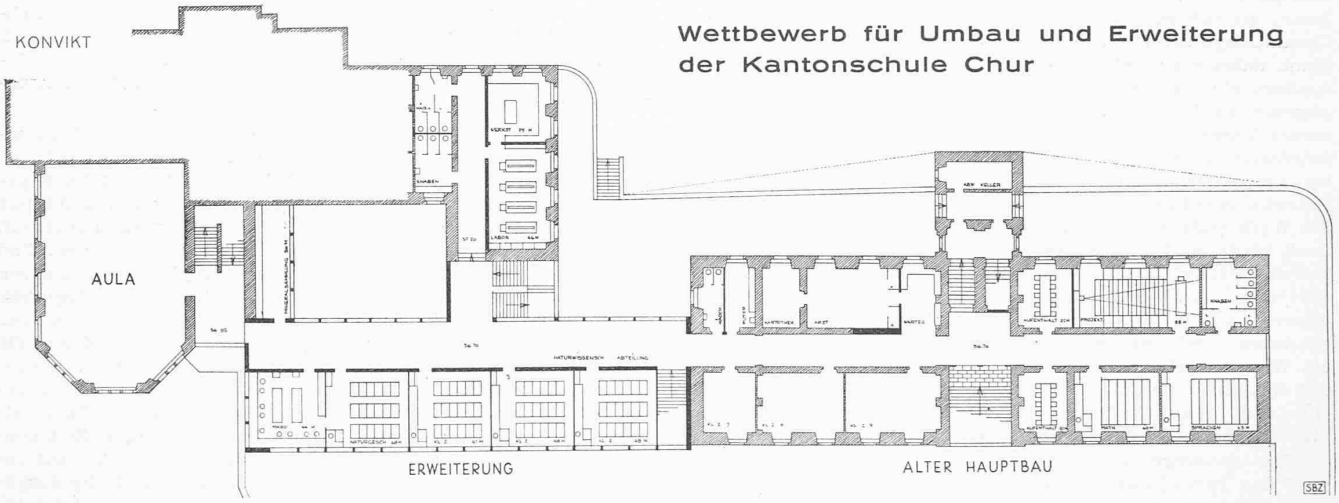
Der Charakter des teilweise sehr stark durchschnittenen Geländes und der Bahnanlage lässt sich schon aus der Linienführung erkennen: 12,3 km, d. s. 48 % der ganzen Bahnlänge, sind Kurven, wovon fast zwei Drittel vom Minimalradius von 60 m[1]). Die Gesamtlänge der Brücken beträgt 7 %, die der Tunnel 9,6 %. Und doch bedeutete diese Linienführung eine sehr wesentliche Verbesserung gegenüber dem Vorprojekt: die vorerwähnte Problemstellung führte den Bauleiter zu dem kühnen Entschluss, das Ausfahren und Absteigen in die Täler des Sapünerbaches und der Plessur hinunter und damit gefährliche Rutschhänge, Bahnverlängerung und Gegensteigung zu vermeiden und diese beiden Talübergänge durch einen einzigen über beide Täler, d. h. über die Vereinigung des Sapünerbaches mit der Plessur bei Langwies, in gewaltiger Höhe, zu ersetzen. Dieser kühne Ent-

[1]) «Perpetuum Tobile» nannten die Ingenieure das Schanfigg. Generelle Beschreibung vgl. «SBZ», Bd. 60, S. 263*; bedeutende Objekte, Brücken Bd. 62, S. 281*; Rekonstruktionen wegen Rutschungen Bd. 65, S. 265*.

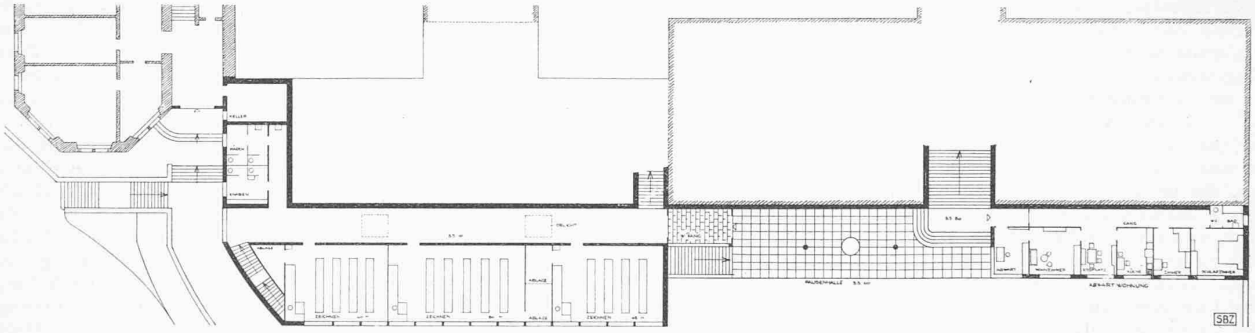
schluss, charakteristisch für den Wagemutigen, ist wohl das Hauptmerkmal der ganzen Bahnanlage, das ihm entstammende kühne Bauwerk ein bleibendes Denkmal. Dem Entschluss gegenüber stand einmal die Tatsache, dass für dieses gewaltige Bauwerk eine Ausführung in Steinmauerwerk nicht in Frage kommen konnte, da Steinmaterial am Ort oder in der Nähe fehlte, sondern nur eine solche in Eisenbeton, wofür Kies- und Sand-Material in Fülle an Ort und Stelle greifbar war; dass es sich bei diesem Objekt ferner nicht nur um die *erste Eisenbahnbrücke der Schweiz in Eisenbeton* handelte, sondern zugleich auch um das damals *weitestgespannte Eisenbetongewölbe* einer Eisenbahnbrücke der Welt, für deren Zulassung erst noch die grundsätzliche und bis dahin prohibitive Abneigung der entscheidenden eidgen. Instanz gegen die Ausführung einer Eisenbahnbrücke in Eisenbeton zu überwinden war, welche Instanz sich in Würdigung der besondern Verhältnisse und auf Grund der gebotenen Sicherheiten in anerkennenswerter Weise zum Abweichen von diesem Standpunkt entschloss. Die von der ausführenden Bau-Unternehmung Ed. Züblin & Cie., die auch das Bauwerk projektierte, übernommene zehnjährige Garantie erleichterte, und die hervorragende Qualität der Ausführung [2]) des 287 m langen Bauwerkes mit einer Stützweite des grossen Bogens von 100 m, sowie der tadellose Zustand der Brücke nach 25 Jahren rechtfertigten nachträglich den kühnen Entschluss. Er manifestierte sich noch ein zweites Mal in der Wahl des gleichen Baustoffes für die Brücke über das «Gründjetobel», deren Gewölbe von 87 m die damals *zweitgrösste* Eisenbeton-Eisenbahnbrücke der Welt war.

[2]) Der verwendete Beton wies am Ende der zehnjährigen Garantiezeit an Stelle der beim Bau verlangten 180 kg eine Bruchfestigkeit von *820 kg/cm²* auf. Vgl. auch die Belastungsversuche in «SBZ», Bd. 98, S. 181* (1931).

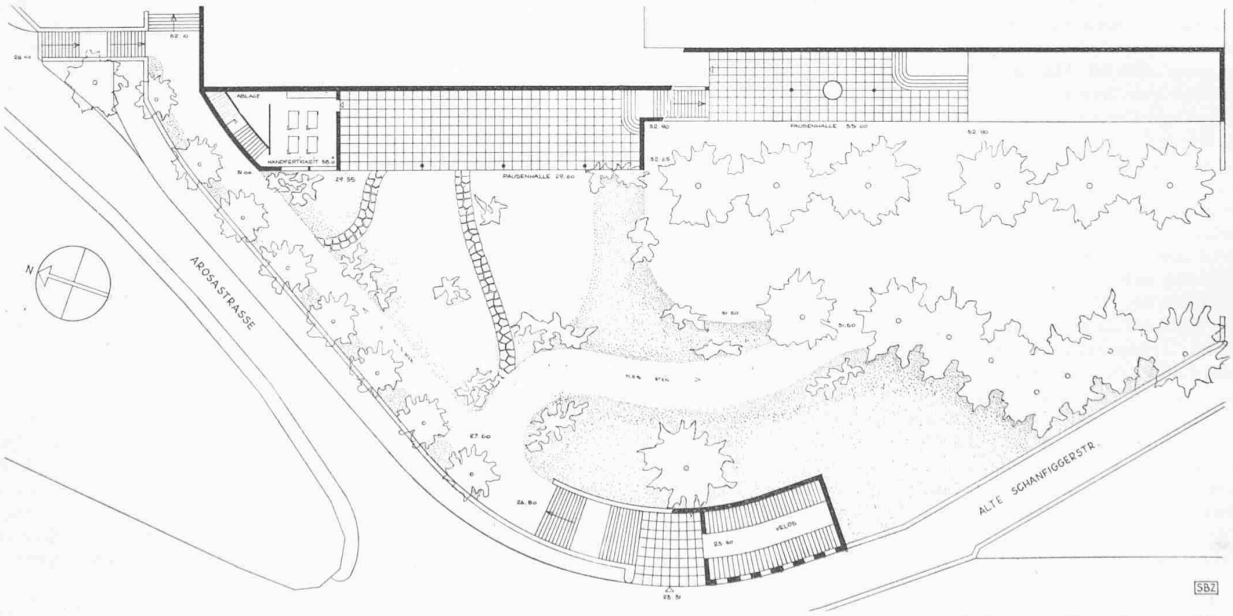
Wettbewerb für Umbau und Erweiterung der Kantonschule Chur



Lösung b) 1. Rang (2000 Fr.), Entwurf Nr. 2b — Erdgeschoss 1 : 600



Verfassser Arch. HANS HÄCHLER, Chur — Untergeschoss 1 : 600

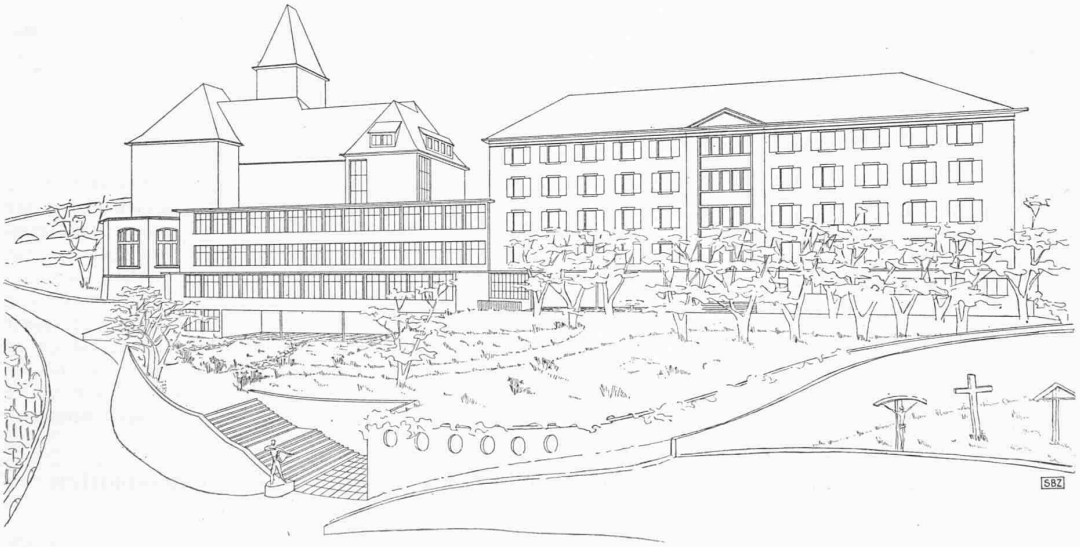


Text siehe Seite 113 — Pausenhallen und Vorgelände 1 : 600

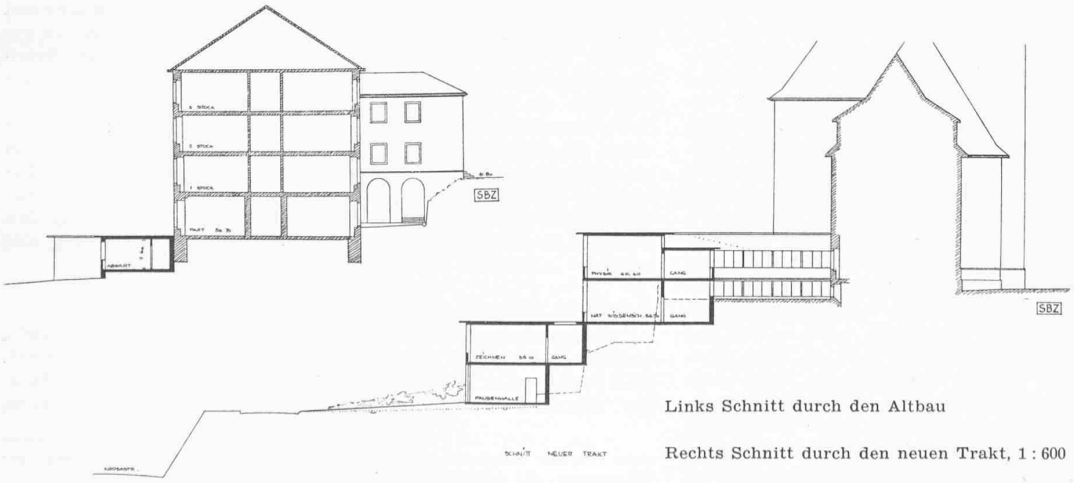
Wiewohl, wie erwähnt, den gefährlichsten Hangrutschungen durch Untertunnelung aus dem Wege gegangen war, blieb noch genug dieser Art übrig, um allen Baubeteiligten das Leben so sauer als möglich zu machen. So war es insbesondere auch die Strecke unterhalb Maladers, etwa von Km. 3,6 bis 5,0, die schon im zweiten Baujahr schwer zu schaffen machte und umfangreiche Entwässerungen erforderte, wie auch die Rutschung im Castieler-Tobel und die Moränen unter Pagig und St. Peter Schwierigkeiten bereiteten, während anderseits die anfänglich als gefährlich vermuteten Grundmoränen-Strecken im Grosstobel unterhalb St. Peter und im Frauentobel zwischen Peist und Langwies sich als relativ harmlos erwiesen. Grosse Schwierigkeiten bot auch die Ausführung des Tunnels in Arosa in druckhaftem Gebirge. Es sollte aber noch weit schlimmer kommen. Das überaus nasse Frühjahr 1914 beschleunigte und verstärkte nicht nur die bereits erlebten, sondern verursachte eine Reihe neuer Rutschungen, die den Einbau z. T. weit gespannter eiserner Brücken erforderte, die erst noch in Auftrag zu geben und in kürzester Frist zu liefern waren, während unterdessen in aller Hast tief greifende Widerlager und Pfeiler erstellt werden mussten. Die grösste dieser Brücken wurde auf einem an den Widerlagern angehängten und auf die sich stark bewegende Rutschmasse aufgestellten Gerüst montiert, unter dem hindurch diese weiter gleiten konnte, eine sehr originelle Lösung, die ihrem Urheber und dem Erfindergeist des Ingenieurs alle Ehre macht. Stützmauern, worunter eine grosse, wanderten in einer Woche, vollständig intakt bleibend, ein Dutzend Meter hangabwärts. Die noch im Gehängeschutt liegenden Endstrecken des Spundetscha Tunnels wurden in kürzester Zeit vollständig zerdrückt; am untern Ende musste deshalb die Linie bergwärts verlegt und damit der Tunnel um etwa 200 m verlängert werden, während am obern Ende, wo eine Verlegung der Linie nicht möglich war, der Tunnel als elastische Eisenbeton-Röhre, die aber festes Auflager hatte, ausgebildet wurde (vergl. Bd. 65, S. 267*). Auch an einem andern, dem Bärenfallen-Tunnel, drohte ein gefährlicher Einbruch gerade in dem Moment, als der Maschinentransport für das Kraftwerk in Lüen beginnen sollte. Im Castieler-Tobel traten weitere, grössere Setzungen ein. Am rechten Plessurufer mussten lange Streichwuhre eingebaut werden, um ein weiteres Anfressen des Uferhanges zu stoppen.

Wer es miterlebt hat, mit welcher Vehemenz und in welchem Tempo alle diese Ereignisse im Jahre der vorgesehenen Betriebseröffnung auf das Unternehmen hereinbrachen, wer inmitten dieser sich unaufhörlich bewegenden Rutschmassen fast seekrank wurde, der kann ermessen,

Der Churer Kantonschulbezirk. Links die Hofkirche, rechts am Bildrand das Priester-Seminar St. Luzi (mit Turm). Links davon das alte Hauptgebäude der Kantonschule, weiter links das Konvikt (mit breitem Turm), davor das niedrigere Nebengebäude

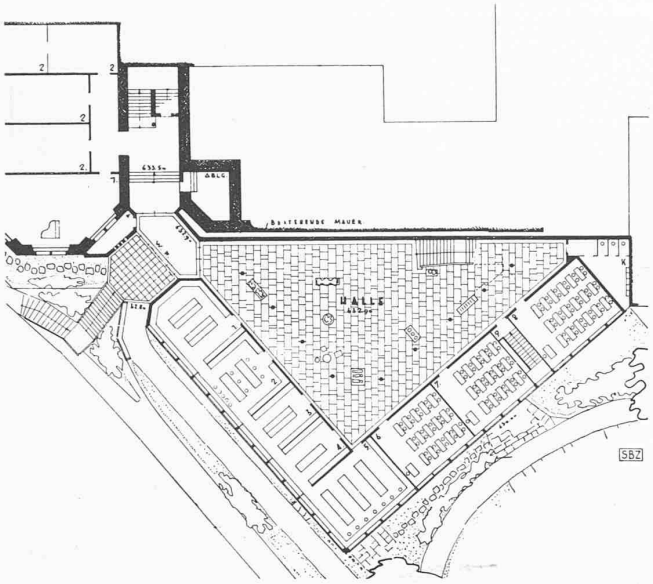


Lösung b) 1. Rang (2000 Fr.), Entwurf Nr. 2b. Verfasser Arch. HANS HÄCHLER, Chur

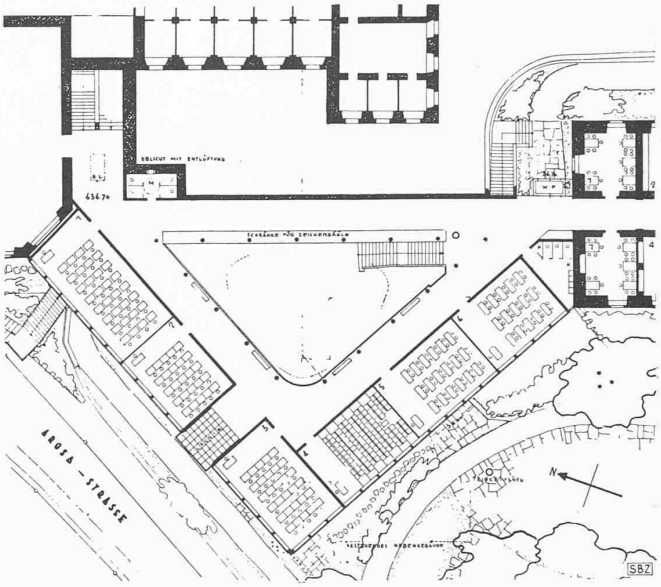


Links Schnitt durch den Altbau

Rechts Schnitt durch den neuen Trakt, 1 : 600



Erdgeschoss 1 : 600



I. Obergeschoss 1 : 600

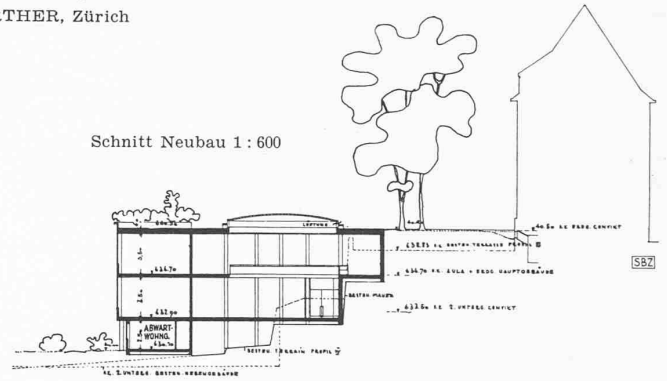
Lösung b) 2. Rang (1300 Fr.), Entwurf Nr. 12b. Verfasser Arch. G. BERTHER, Zürich

dass es nur den Stahlnerven des Leitenden, seiner Ingenieure, der Unternehmer und ihrer Angestellten und Arbeiter zähesten Energie und Ausdauer zu verdanken war, wenn dieser Nahkampf bis aufs Messer mit den feindlichen Elementen siegreich bestanden werden konnte bis zu dem Zeitpunkt, wo ein neues Unheil die Fertigstellung des Bahnbaues innert der gesetzten Frist in Frage zu stellen drohte: der Kriegsbeginn und die Mobilmachung am 1. August 1914 entblösste den Bahnbau fast aller Arbeitskräfte bis auf einen Ingenieur der Bauleitung, einige Organe der Unternehmungen und eine Anzahl Arbeiter. Es gelang aber schliesslich überaus zäher Ausdauer in strengster Arbeit unter zielbewusster Leitung durch Ingenieur Rovida das fast Unmögliche: die Fertigstellung auf den vorgesehenen Termin bis zur Betriebsbereitschaft, sodass die *Betriebseröffnung am 12. Dezember 1914* erfolgen konnte.

Die ersten Betriebsjahre, insbesondere das Ende des Jahres 1916 und das Frühjahr 1917 stellte die Leitung des Unternehmens vor weitere bauliche Anstrengungen für die Erhaltung der Bahnlinie, deren Schwierigkeiten sich aus den (gewohnt träfen) Bemerkungen des Verfassers des Jubiläumsberichtes erkennen lassen: «Wir mussten in dem ständigen Kampfe gegen die Naturgewalten immer trachten, diesen um eine Nasenlänge voraus zu sein». Im übrigen hatte sich aber der Bahnbau im Verlauf der Jahre so konsolidiert, dass der Zugsverkehr ohne grössere Störungen und Unfälle besorgt werden konnte. Die Baurechnung, die trotz unerwarteter neuer Bauaufwendungen des Katastrophenjahres 1914 am Ende dieses Jahres erst 7,92 Mill. Fr., also nur eine halbe Million mehr als der definitive Kostenvoranschlag, betrug, wurde durch die ebenfalls nicht erwarteten Bauausgaben der ersten Betriebsjahre weiter belastet, in den seither verflossenen 24 Betriebsjahren mit Bezug auf den Unterbau immerhin nur mit 1,13 Mill. Fr. (im Ganzen mit 352 Fr./m Bahnlänge).

Der durch die erstellte Bahnverbindung bezweckte und auch herbeigeführte starke Aufschwung von Arosa zum Weltkurort, der ja heute von Zürich aus in der unglaublich kurzen Zeit von $2\,^3/_4$ Stunden erreichbar ist, spiegelt sich in der Bahnfrequenz wieder: während die Post noch im Jahre 1909 nur 15 900 Personen befördert hatte, stieg die Zahl der mit der Bahn beförderten Personen von *68 570* im ersten Betriebsjahr (Gutachten Gilli-Bernasconi: 70 200!) auf die Höchstzahl im Jahre 1937 von *292 032*, im Mittel der 24 Betriebsjahre auf *173 680*. Der Güterverkehr betrug im ersten Betriebsjahr 9972 t, im Maximum im Jahre 1929 39 980 t, im Mittel der 24 Betriebsjahre: 18 480 t; ein schönes Resultat angesichts der sehr starken Einwirkungen des Weltkrieges und der seit 1916 einsetzenden Automobilkonkurrenz. Wenn die gewaltigen Erschütterungen, die die Welt heute erlebt, überwunden sein werden — was sicher einmal geschehen wird — und ein gütiges Geschick uns vor dem Schlimmsten bewahrt, dann werden Kurorte und Sportplätze, wie das wunderschöne, hoch gelegene Arosa erst recht aufblühen und damit auch das Bahnunternehmen, dessen Werden so voller Originalität war: die rasche Verwirklichung der Idee mit dem kraftvollen persönlichen Einsatz der obersten Leitung, das zielbestrebte Zusammenarbeiten

Schnitt Neubau 1 : 600



prominenter Volksgenossen verschiedener politischer Observanz und regionaler Zugehörigkeit, die zeitliche Rekordleistung der Projektierung und Bauausführung, die Leistung aller Baubeteiligten an Zusammenwirken, an Energie und Ausdauer bei der Ueberwindung grosser Schwierigkeiten, die Kühnheit der Talüberbrückung bei Langwies. Die Palme aber, das ist für den Eingeweihten Ueberzeugung, gehört *dem*, der mit Einsatz seiner ganzen Persönlichkeit die Hauptarbeit geleistet hat. Möge es ihm vergönnt sein, auch dieses Unternehmen, eines der beiden Werke, denen er sein berufliches Leben widmete, wieder in voller Blüte zu sehen! Hans Studer.

Wettbewerb für Um- und Erweiterungsbauten an der Kantonschule Chur

Die Churer Kantonschulbauten sind ersichtlich aus der Abbildung auf Seite 111 oben: den Kern bildet ein annähernd 100 Jahre alter Längsbau von guten Verhältnissen. Nördlich schliesst sich ihm das in der Formensprache der Jahrhundertwende gehaltene Konvikt mit der Aula an, und das dritte unter diesen ungleichen Gliedern ist das sog. Nebengebäude, das, älter als das Konvikt, als das übelste Element anzusprechen ist. Die Wettbewerbsaufgabe liess daher zwei Möglichkeiten offen: a) Erhaltung, b) Abbruch dieses Nebengebäudes. Jeder Bewerber hatte beide Möglichkeiten zu studieren. Weil das Preisgericht der Lösung b) den Vorzug gibt und Entwurf 2b seither bereits zur Grundlage weiteren offiziellen Studiums geworden ist, stellen wir diese Entwürfe an den Anfang unserer Veröffentlichung und lassen erst hierauf die Entwürfe a) folgen.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Dem Kantonsbaumeisteramt Chur sind rechtzeitig eingereicht worden: 33 Projekte Kategorie a und 32 Projekte Kategorie b [1]). Das Preisgericht hat sich erstmals Montag, den 18. und Dienstag, den 19. Dezember, in der Aula des Konviktes eingefunden

[1]) Der Bericht des Preisgerichts würdigt *jeden* von diesen mindestens einer kurzen Besprechung — eine Achtung vor der Arbeitsleistung der Teilnehmer, die sehr anerkannt wird!