

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 115/116 (1940)
Heft: 7

Artikel: Von den kulturellen Verdiensten der Rh B
Autor: Poeschel, Erwin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-51143>

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: 22.02.2026

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



Abb. 15. Wasch- und Duschenraum



Abb. 14. Barfussgang

Herrengarderobe im 2. Keller, unter dem Trottoir (vgl. Abb. 1 und 6, S. 78)

Von den kulturellen Verdiensten der Rh B

Im Anschluss an den geschichtlichen Ueberblick über das Werden und Wachsen der «Rhätischen Bahn» aus der Feder unseres Kollegen Ing. Moritz Naef in den beiden vorangegangenen Nummern fügen wir hier noch einiges bei über die sehr bedeutenden kulturellen, im engern Sinn bahnfremden Leistungen dieses Transportunternehmens. Dr. Erwin Poeschel, der gründliche Kenner und Historiograph bündnerischen Kunstschaffens, hat in der Sondernummer der «NZZ» (Nr. 1767) zum 50jährigen Jubiläum der Rh B am 9. Oktober v. J. darüber berichtet; um sie der Vergessenheit zu entreissen, lassen wir sie hier auszugsweise folgen.

Auf den Pfeilern des südlichen Eingangs zum Areal der Rh B, an der Grabenstraße in Chur, wurden in den Tagen des Bahnjubiläums zwei Steinplastiken von Otto Kappeler (Zürich) aufgestellt. Poeschel sieht in ihnen Sinnbilder von Natur und Kunst, und setzt sie «in Beziehung zu den beiden Gebäuden, zu denen jene Pforte führt: dem Nationalparkmuseum und dem Churer Kunsthaus. Denn diese beiden Sammlungen haben ihre Heimstätte auf dem Grund und Boden der Rhätischen Bahn gefunden — das Kunstmuseum in ihrem früheren langjährigen Sitz, der Villa Planta — und sind mit ihrem nunmehrigen Verwaltungsgebäude in der gleichen Umfriedung vereint.

Eine merkwürdige und wohl einzigartige Symbiose eines «Transportunternehmens» mit Behausungen von Kunst und Wissenschaft, merkwürdig und einzigartig vor allem deswegen, weil sie nicht zufällig, sondern innerlich begründet ist. Denn sie ist nichts anderes als der Ausdruck des Verantwortungs-

gefühles, das die Rhätische Bahn von Anbeginn kulturellen Forderungen gegenüber empfunden hat.

Dies zeigte sich schon — um hier zunächst bei baulichen Aufgaben zu bleiben — in der Anlage der Bahn, in der Art, wie man bei der Führung des Bahnkörpers auf die Schonung der Natur bedacht war, wie in den steinernen Brücken von Wiesen, Filisur, Solis, Cinuskel oder Russein Werke geschaffen wurden, die nicht nur keine Störung des Landschaftsbildes bedeuteten, sondern zu betonenden Akzenten wurden, wie es Burgen oder Kirchen im landschaftlichen Raum sind. In dem hohen Schwung ihrer Bogen und der zarten Führung ihrer Linien sind sie nur kühnere, aber nicht minder empfindungsvoll der Natur eingefügte Werke als die alten Brücken unserer Saumpfade, die wir nicht malerischer heissen dürfen, nur weil sie älter sind. Und der Geist, der sich im Verwaltungsgebäude in Chur ausdrückt (Arch. Nic. Hartmann, St. Moritz), das in freigestaltender Weise ein an heimischer Bauweise genährtes Raum- und Formgefühl sprechen lässt, bewährte sich auch in den Stationsgebäuden, die nicht zu serienmässigen Backsteingreueln, sondern zu liebevoll ausgedachten, ihrer Umwelt verbundenen menschlichen Behausungen wurden, denen Geranien und Engadiner Nelken wirklich Schmuck sein dürfen und nicht als barmherzige Verhüllung architektonischer Unzulänglichkeit dienen müssen.

Das alles geschah schon in der Epoche des Ausbaues der Bahn unter der Leitung ihres ersten Direktors Dr. Ing. h. c. A. Schucan, der ihr 30 Jahre hindurch vorgestanden und die Bahn aus kleinem Anfang zum heutigen Stand emporgeführt. Sein Nachfolger, Ing. G. Bener, war es dann, der das Unternehmen zu einem Mäcenat für alle kulturellen Bestrebungen in Graubünden machte. Ihn leitete dabei ebenso die Liebe zu den Schönheiten der Heimat wie der Gedanke, dass es schliesslich auch zum Besten der Bahn ausschlagen musste, wenn immer wieder — nicht nur in der tagesgebundenen Publizität oder den Werbeschriften, deren künstlerische Haltung bald auffiel — sondern auch in Veröffentlichungen längeren Bestandes von der Eigenart und den verborgenen Schätzen des Landes zu lesen war. So wuchs hier aus der Initiative eines kaufmännisch-technischen Unternehmens heraus ein neuer moderner Typus wissenschaftlicher Förderung, und es wurde «Kulturpropaganda» im vornehmsten Sinn getrieben lange bevor dieses Wort in aller Leute Mund gekommen war.

Auch der gegenwärtige Direktor Dr. E. Branger, ist — soweit die missgünstigen Zeitläufe es gestatten — dieser Tradition treu geblieben und hat insbesondere die Förderung der kunsthistorischen Inventarisierung mit frischem Mut und tiefem Verständnis für die kulturelle Bedeutung der Aufgabe weitergeführt. Gerade diese Werke kunstgeschichtlicher Bestandesaufnahme

Aus dem Hallenschwimmbad Sommerleist in Bern



Abb. 13. Alte Halle, zum Nichtschwimmerbad umgebaut

wie das noch unter Beners Leitung durch die Rh B massgebend geförderte, dreibändige «Bürgerhaus»-Werk, das «Burgenbuch» und die nun im Erscheinen begriffene und ihrer Vollenendung zuschreitende Gesamtdarstellung aller Kunstdenkmäler des Kantons wären ohne die grosszügige Unterstützung der Rhätischen Bahn gar nie möglich gewesen, da hierfür der Weitsichtigkeit des Stoffes und der Kostspieligkeit der Aufnahmen wegen erhebliche Mittel nötig sind. Daneben erfuhren aber noch viele andere Bemühungen, die hier nicht im Einzelnen aufgeführt, sondern nur umschrieben werden können, den nie versagenden Beistand der Rhätischen Bahn: so das Werk Zentrallis über die Bündner Baumeister, Bestrebungen folkloristischen Charakters wie die Sammlung und Publikation von Volksliedern und Sagen, ferner linguistische Enqueten für den Aufbau der romanischen Wörterbücher, auch Arbeiten des Spatens auf prähistorischen und römischen Kulturstellen — sei es, dass die Bahn mit Beiträgen einsprang oder Freifahrten und Arbeitskräfte zur Verfügung stellte.

Was aber die Klimatologie und Naturwissenschaft anlangt, so zählt die Bahn zu den tatkräftigsten Förderern des Forschungsinstitutes in Davos wie der Lawinforschung auf Weissfluhjoch. Und während der «Naturschutz» unter dem Dach des Verwaltungsgebäudes eine Heimstätte für sein Forschungsmaterial fand, erhielten, wie schon erwähnt, die Sammlungen des Nationalparks ein eigenes (von den Architekten Gebr. Sulser, Chur, erbautes) Museum auf dem Anwesen der Rh B, die ihm als Mitgift noch das grosse Triptychon von Giovanni Giacometti Meisterhand spendete.

So haben sich also auch hier «eh man es denkt», «Natur und Kunst gefunden», und damit begegnen wir wieder den beiden das Tor behütenden Gestalten die uns beim Eintritt begrüssten».

Erwin Poeschel

Rudolf Gelpke zum Gedächtnis

Ein Lebenslauf hat sich vollendet, vollendet im vollen Inbegriff des Wortes. Ein Idealist hat in zwanzigjähriger, zäher Pionierarbeit als Einzelgänger sein Ziel erreicht, in einem Ausmass, wie es kaum einem Ingenieur je beschieden war. Dazu ein Werk internationaler friedlicher Kooperation, dessen Verwirklichung dem ganzen Lande zum Segen gereicht hat — bis der Wahnsinn des Krieges es auf unbekannte Dauer seinem völkerverbindenden Zweck entriss. Es liegt eine tiefe Tragik darin, dass sein Schöpfer diese Katastrophe noch erleben musste. Der Fall ist so aussergewöhnlich, dass ihm an dieser Stelle, wo sich Gelpke vor 35 Jahren zum erstenmal für seine Idee der



Abb. 1. Erste Versuchsfahrt Rud. Gelpkes: Dampfer «Justitia» (200 PS) vor Anker an der alten Basler Schiffplände am 26. August 1903



Abb. 4. Dreischrauben-Sulzerdieselschlepper «Zürich», 2400 PS, der Schweiz. Reederei A.-G. Schleppt 2500 t nach Basel

Schiffbarmachung des Oberrheins eingesetzt hat, auch eine aussergewöhnliche Würdigung gebührt.

Der Schreiber dieser Zeilen muss sie einleiten mit drei Erinnerungen an seine gemeinsam mit Gelpke begonnene Studienzeit an der Ingenieurschule des Eidgen. Polytechnikums vor bald fünfzig Jahren. Dort wirkte damals als begeisterungsfähiger Lehrer im Planzeichnen Prof. Dr. h. c. Fridolin Becker. Wenn er beim Zeichnen einem der Studierenden den «Steinbruch» oder die «Kiesgrube» auf sein Blatt hin zauberte, sammelte sich eine ganze Gruppe Wissbegieriger um den Tisch, um Beckers anregenden Plaudereien über den künftigen Ingenieurberuf und seine Ziele zu lauschen. Ein Lieblingsthema Beckers war dabei die Binnenschifffahrt, die frühere Bedeutung der schweizerischen Wasserstrassen, deren Flusstrecken allerdings nur talwärts befahren werden konnten. Von einer solchen Plauderstunde trug Gelpke den zündenden Funken für sein späteres Wirkungsfeld im Herzen davon. — Unser zweites gemeinsames Erlebnis war ein Anschauungsunterricht anlässlich einer sommerlichen Badenfahrt auf den damals noch klaren und munter dahinschliessenden Wellen der Limmat. Gelpke und ich sasssen links und rechts neben Becker und liessen uns weiter mächtig beeindruckten. Und die dritte Erinnerung ist die, dass Gelpke im «Wasserbau» bei Prof. Zschokke als Übungsaufgabe nicht Flussbau oder eine pneumatische Fundation, sondern — als einziger vom ganzen Kurs — eine Schiffschleuse wählte, also ein Objekt, an dessen praktische Verwendung bei uns damals wohl noch keiner dachte, ausser ihm.

Aber auch sonst war Rud. Gelpke schon damals ein Einzelgänger unter den Kommilitonen, ein Träumer oder Spintisierer, wie ihn realer orientierte Kameraden gelegentlich nannten. Er ging immer seine eigenen Wege. Der tiefere Sinn und die berufliche Auswirkung dieser Eigenart hat sich dann erst später, aber umso glänzender ausgewirkt in seinem einzigen, dafür umso grösseren Lebenswerk.

Gelpke, von seinem Ziel der Wiedererweckung schweizerischer Binnenschifffahrt erfüllt, ging bald nach Erwerbung des Ingenieur-Diploms an die Verwirklichung seiner Pläne, und zwar systematisch, indem er die Erstreckung zunächst der Rheinschifffahrt

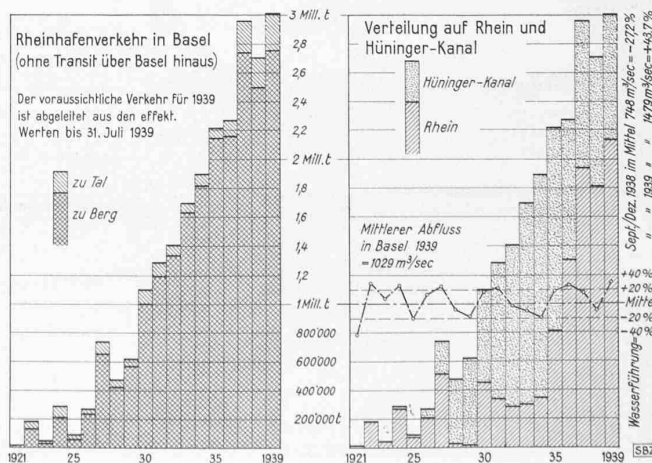


Abb. 2. Entwicklung des Basler Rheinhafenverkehrs 1921 bis 1939