

# Das Verwaltungsgebäude der Rhätischen Bahn in Chur: Architekten N. Hartmann & Cie. in St. Moritz

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30657>

## **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.

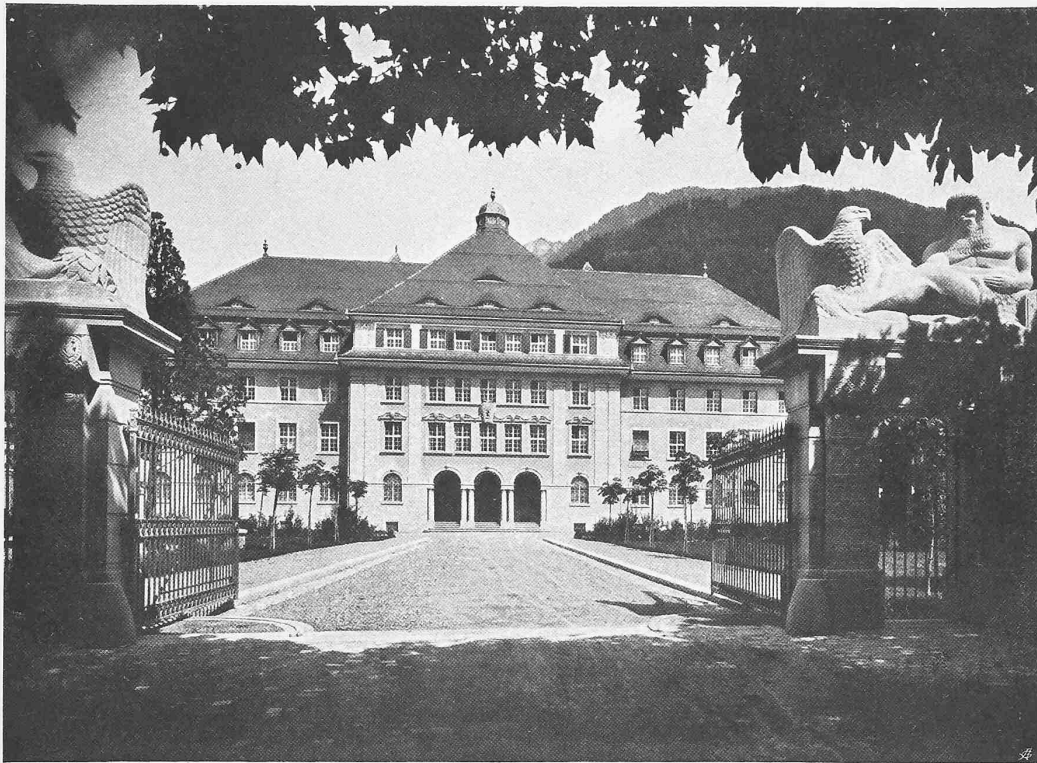
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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**

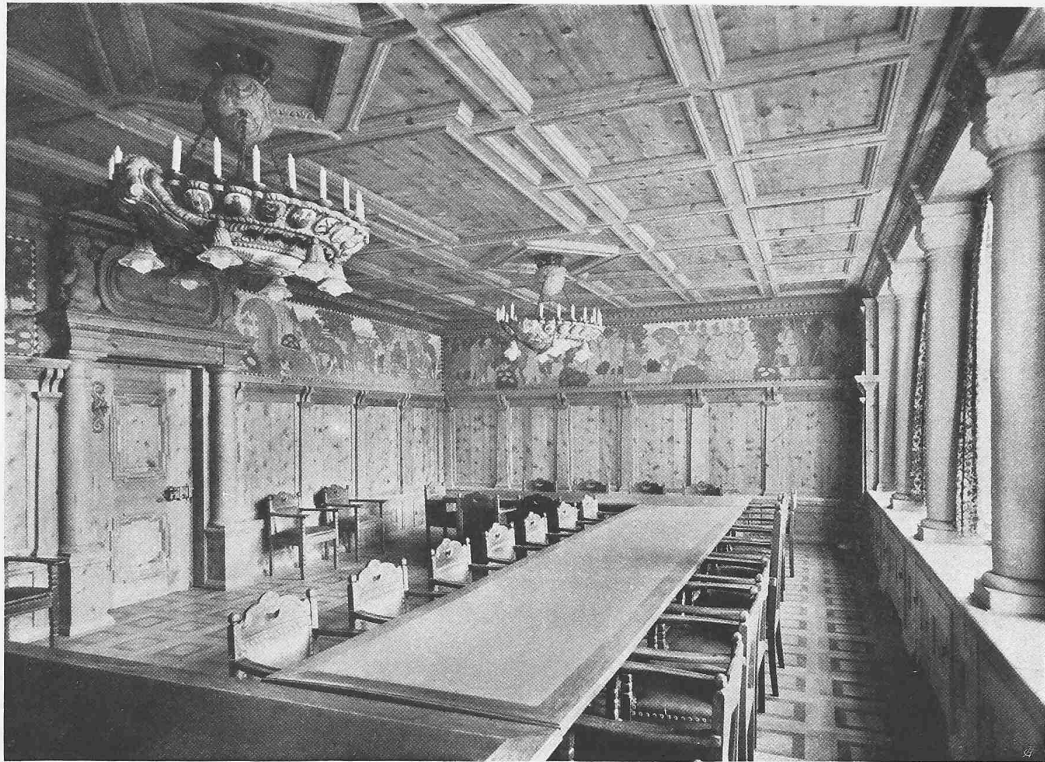
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.





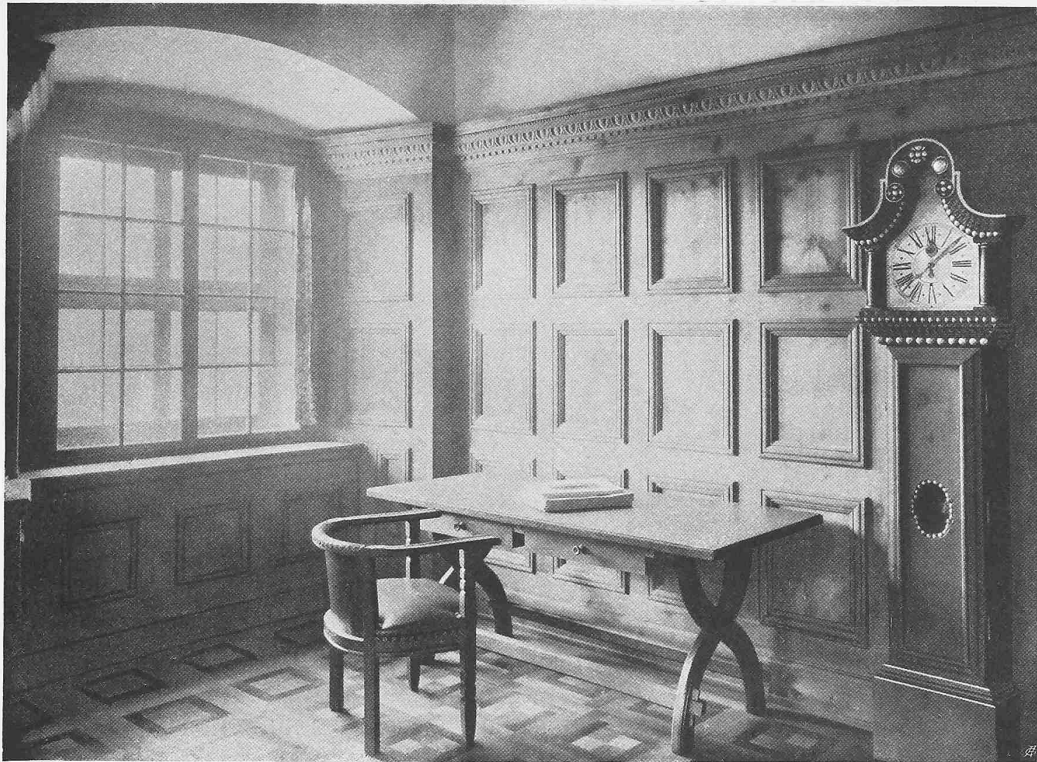
DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE DER RHÄTISCHEN BAHN IN CHUR

Erbaut von NIK. HARTMANN & CIE., Arch., St. Moritz

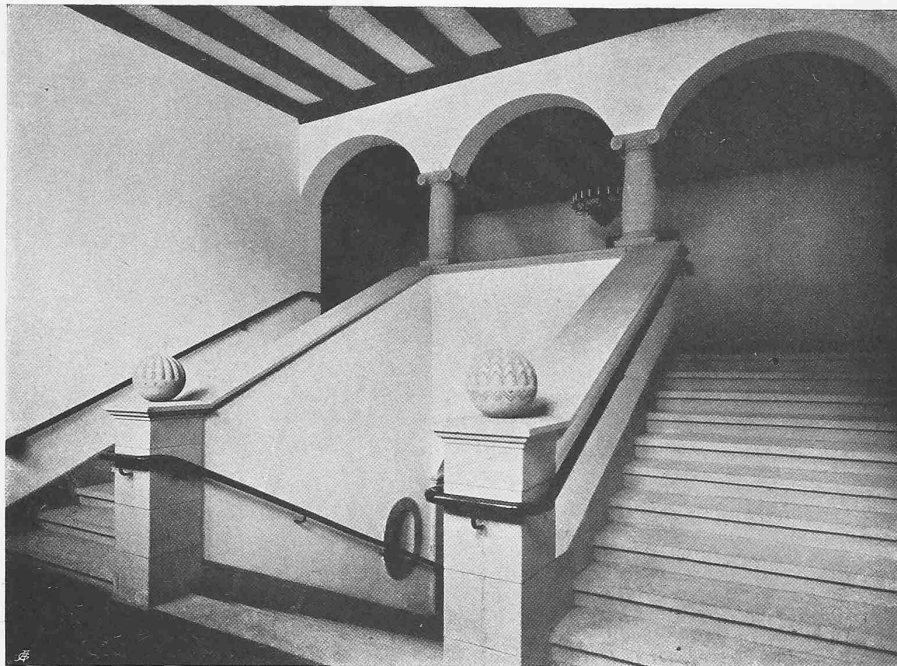


Sitzungssaal und Direktion





Aus dem Direktionszimmer



DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE DER RHÄTISCHEN BAHN IN CHUR

Erbaut durch NIK. HARTMANN & CIE., Arch., St. Moritz



Treppenabschluss und Korridor im I. Stock

Während bei der Ausstattung der Büroräume im allgemeinen mehr auf die modernen Anforderungen an Hygiene und Nutzbarkeit Wert gelegt wurde, machte sich immerhin der Wunsch geltend, auch einige spezifisch bündnerisch anmutende Räume zu schaffen, und es wurden deshalb sowohl der Sitzungssaal des Verwaltungsrates, sowie ein Direktionszimmer an Wänden und Decken in naturfarbigem Arvenholz gefäert (Tafel 2 und 3). Das grosse Sitzungszimmer als Repräsentationsraum wurde im ersten Stocke über dem Haupteingange angeordnet, wo seine lange Fensterreihe die Eingangshalle überblickt. Beim Direktionszimmer wurde Anlass genommen, durch tiefe und zu Schränken ausgenützte Fensternischen eine gleichmässige Verteilung der Fenster im Raume zu erreichen (vergl. Abb. 3 und Fussnote S. 6). Bei der Durchbildung der Gänge und des Treppenhauses ist versucht worden, dem ganzen Innern einen behäbigen Charakter zu verleihen (Tafel 4).

Mit grosser Liebe haben sich die beigezogenen Künstler ihren Aufgaben gewidmet. Der leider allzufrüh verstorbene Bildhauer Otto Weber schuf in enger Zusammenarbeit mit seinem Bruder Architekt Emil Weber, Mitarbeiter der Firma N. Hartmann & Cie., die Figuren am Portal, die Leuchter in den beiden Haupträumen und zusammen mit Bildhauer Kappeler den plastischen Schmuck der Fassaden und des Treppenhauses. Kunstmaler Conradin wurde für das Sitzungszimmer ein dekorativer Wandfries, die Entwicklung des Verkehrswesens in Graubünden darstellend, übertragen, den er insbesondere in den Farben dem Arventäfer glücklich angepasst hat (Tafel 2, oben).

Die Bauleitung lag in Händen des Hochbaubureau der Rhätischen Bahn, das den Intentionen der Architekten mit Verständnis und Geschick entgegenkam. Mit besonderem Danke muss zum Schlusse hervorgehoben werden, dass Verwaltungsrat und Direktion der Rhätischen Bahn den Architekten in allen rein architektonischen und geschmacklichen Dingen freie Hand liessen, was deren Liebe und Freude zu dieser Arbeit nicht unerheblich gesteigert hat."

### Neuerungen im Bau elektrischer Aufzüge.

Von Oberingenieur W. Feld, Seebach-Zürich.

Das Bestreben, die Grundfläche nach Möglichkeit auszunützen, führte zur Notwendigkeit die Bauten soweit es die polizeilichen Vorschriften gestatten, nach der Höhe und Tiefe auszudehnen. Mit dem Wachsen der Gebäudehöhen machte sich gleichzeitig das Verlangen nach zweckmässigen Mitteln geltend, um Lasten sowie Personen in die höhergelegenen Geschosse zu befördern. Als solche kommen in erster Linie die *Aufzüge* in Betracht, da Rolltreppen und ähnliche Anlagen sich für Wohn- oder Geschäftshäuser, infolge ihrer viel zu teuren maschinellen Anlagen, nicht bewährten. Letzgenannte Vorrichtungen trifft man daher nur noch in Ausstellungen oder dort an, wo es

hauptsächlich auf Massenbeförderungen bei verhältnismässig kleinen Förderhöhen ankommt, wie zum Beispiel bei Untergrundbahnen.

Als Vorgänger der jetzt allgemein beliebten elektrischen Aufzüge sind die hydraulischen noch in Erinnerung. Ihre Verwendung geht jedoch von Jahr zu Jahr zurück. Der Wasserverbrauch, der unabhängig von der Belastung stets ein maximaler ist, macht den Betrieb, wenn nicht gerade der Preis für Kraftwasser ein ausnahmsweise niedriger ist, unverhältnismässig teuer. Die Anzahl der Städte, in denen ausschliesslich nur hydr. Aufzüge verwendet werden, ist daher auch eine sehr kleine. Eine genauere Untersuchung der Verhältnisse in solchen Städten lässt meist erkennen, dass die dort bestehenden elektrischen Kraftanlagen entweder zu klein oder nicht zweckentsprechend eingerichtet sind.

Das Hauptinteresse richtet sich seit Jahren daher auf den Ausbau und die Vervollkommnung der elektrischen Aufzüge und man darf ohne zu übertreiben behaupten, dass diese heute bereits eine hohe Stufe erreicht hat. Ein Vergleich der Aufzüge vor 10 Jahren mit den heutigen lässt deutlich erkennen, welch ausserordentlicher Fortschritt im Bau elektrischer Aufzüge zu

verzeichnen ist. Vor 10 Jahren war ein elektrischer Personenaufzug ohne Begleitung eines Führers nicht denkbar, da die Handhabung eine gewisse Fertigkeit bedingte. Durch die Erfindung der elektrischen Druckknopfsteuerung erst gelang es, die Benützung der Aufzüge jedermann ohne besonderen Führer zu ermöglichen, sodass selbst Kinder in der Lage sind, einen derartigen Aufzug ohne jede Gefahr zu benützen.

Vor näherer Beschreibung der einzelnen Neuerungen seien zunächst in grossen Zügen die Grundsätze der einzelnen *Steuerungen* erläutert.

Die früher allgemein bekannte Steuerung ist die *Seilsteuerung*; bei dieser wird fast allgemein die gewünschte Bewegung dadurch eingeleitet, dass man im Fahrstuhl selbst in der der Fahrrichtung entgegengesetzten Richtung einen Zug auf das Steuerseil ausübt und hierdurch den Anlassapparat in entsprechender Richtung einschaltet. Das Anhalten bedingt einen Zug in der Fahrrichtung. Neben einem gewissen Kraftaufwand erfordert diese Einrichtung, wie eingangs bereits erwähnt, nicht nur Uebung beim Anhalten in den einzelnen Stockwerken, sondern auch Ruhe und Geistesgegenwart, um die nacheinanderfolgenden Handgriffe in der richtigen Reihenfolge vorzunehmen.

Durch die Erfindung und den Ausbau der *Druckknopfsteuerung* wurde eine Vorrichtung geschaffen, die alle erforderlichen Operationen in richtiger Reihenfolge selbsttätig vornimmt. Diesem Umstande verdankt die Druckknopfsteuerung ihre schnelle Verbreitung. Der Grundgedanke dieser Steuerung ist sehr einfach. In der Kabine sind gleichviel Druckknöpfe vorhanden, als Haltestellen für den Fahrstuhl bestehen; desgleichen ist an jeder Haltestelle ein Druckknopf angebracht, um auch von aussen ein

Das Verwaltungsgebäude der Rhätischen Bahn in Chur.

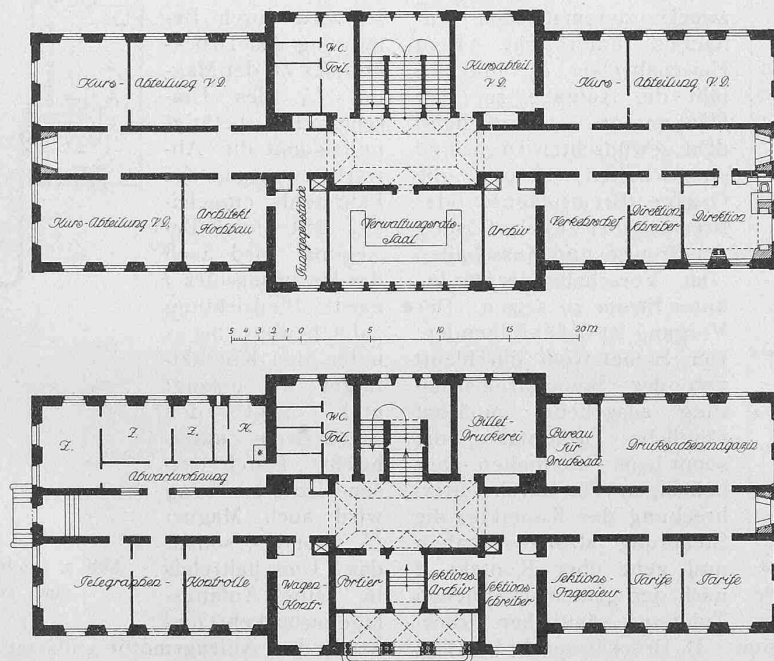


Abb. 2 und 3. Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — M. sstab 1 : 500.