## Die grösste Baustelle

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: Article

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Band (Jahr): 31 (2018)

Heft [7]: Eisenbahn renovieren

PDF erstellt am: **05.06.2024** 

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-816361

## 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 Dienst der *ETH-Bibliothek* ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

## Die grösste Baustelle Monströse Förderbänder, grosse Installationsplätze ste-

Monströse Förderbänder, grosse Installationsplätze stechen ins Auge, doch die weitaus grösste Baustelle der RhB ist nur zu kleinem Teil sichtbar: der neue Albulatunnel, den die Mineure zurzeit fast sechs Kilometer lang parallel zum alten Tunnel in den Berg bohren und sprengen. 345 Millionen Franken werden verbaut. Gearbeitet wird vom frühen Frühling bis in den späten Herbst. Zurzeit läuft die fünfte Saison. Die Mineure bohren und sprengen im Schichtbetrieb rund um die Uhr in vier Equipen zu fünft, eine ist jeweils im Urlaub. Voraussichtlich im September 2018 werden sich die Equipen der Süd- und der Nordseite ihre Schutzpatronin, die heilige Barbara, durch den Durchstich reichen. Dann beginnen die Verkleidung und der Innenausbau. 2021 werden die Züge vom und ins Engadin durch den neuen Tunnel fahren, der alte bleibt als Sicherheitsstollen offen.

Der neue Tunnel verändert die Stationen Preda im Norden und Spinas im Süden. Im Spagat zwischen den völlig neuen bahntechnischen Anlagen und der Tradition will die RhB auch jene baukulturelle Zeugen erhalten, die der Betrieb nicht mehr braucht. In Spinas, der Station im Engadin, werden ein Maschinengebäude, das Arbeiterwohnhaus und das Stationsgebäude saniert. Beim Portal wird ein Neubau mit einer Fassade aus Naturstein für die Bahntechnik errichtet. Achtsam geht die RhB auch mit dem alten WC-Häuschen im Laubsägelistil um. Es ist das einzige noch übrig gebliebene aus der Pionierzeit der Eisenbahn. Noch eingepackt, wird es bis zur Eröffnung des Tunnels als filigrane Kleinarchitektur restauriert werden.

Auch in Preda, der Station im Albulatal, soll etliches des Ensembles überleben, das zu Zeiten aufgebaut wurde, als die Albulabahn entstanden ist. So werden das Schalthaus, ein Türmchen im Heimatstil, und das Ventilatorenhaus, ein Industriegebäude, das aussieht wie ein Ferienhäuschen, erhalten, auch wenn sie keine Aufgabe für die Eisenbahn mehr haben. Das Wärterhaus - eines der wenigen Gebäude der RhB, die nicht als Normhaus gebaut worden sind, und das weitgehend intakt über hundert Jahre erhalten blieb - wird renoviert. Auch der Holzschopf und der Bahnhofbrunnen dürfen restauriert in die neue Zeit mitkommen. Das Ensemble der alten Station allerdings wird anders aussehen. Etliche Bauten werden verschoben, ein neues Perron mit Dach, Rampen und Treppenanlagen wird nötig, vorab für die Schlittlerinnen und Schlittler, die von Preda nach Bergün brausen und dann mit dem Zug wieder nach Preda hochfahren.



Ein Industriewerkplatz im Gebirge: die Baustelleninstallation bei Preda für den Albulatunnel. Foto: Patrick Cavelti





Die Station und das Ingenieurshaus (rechts) von Spinas werden renoviert. Foto: Max Galli



Auch das WC-Häuschen von Spinas wird restauriert und als Kleinod der Holzbaukunst der RhB-Pioniere erhalten. Foto: Max Galli



Das nicht mehr gebrauchte Lüftungshaus bei Preda wird als Zeuge der Albulabahn wiederhergestellt und erhalten. Foto: Max Galli



 $Noch ist \, der \, neue \, Albulatunnel \, nicht \, durchgängig. \, Im \, Sommer \, 2018 \, beginnt \, der \, Innenausbau. \, Foto: \, Andrea \, Badrutt \, and \, Control \, Control$