

# Die Rhätische Bahn

Autor(en): **Coulin, Jules**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **8 (1913)**

Heft 1: **Die Rhätische Bahn**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-171144>

## **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.

# HEIMATSCHUTZ

Zeitschrift der «Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz»

HEFT No. 1  
JANUAR 1913

BULLETIN DE LA «LIGUE POUR LA CON-  
SERVATION DE LA SUISSE PITTORESQUE

JAHRGANG  
- - VIII - -

Nachdruck der Artikel und Mitteilungen bei deutlicher  
\*\*\*\*\* Quellenangabe erwünscht \*\*\*\*\*

La reproduction des articles et communiqués avec  
\*\*\*\*\* indication de la provenance est désirée \*\*\*\*\*

## DIE RHÄTISCHE BAHN.

DER achte Jahrgang unserer Zeitschrift wird heute mit einer Veröffentlichung begonnen, die ganz der grossartigen Heimatschutzarbeit einer Bahngesellschaft gewidmet ist. Noch vor wenigen Jahrzehnten wäre es kaum denkbar gewesen, dass ein verkehrstechnisches Unternehmen die Eigenart der Landschaft, den Charakter ihres Baustiles in ganz eingehender Weise berücksichtigte. Ebenso wenig hätte man daran gedacht, dass Heimatfreunde, denen die Schönheit des Vaterlandes und die Erhaltung seiner Natur- und Kunstdenkmäler eine Herzenssache ist, das Walten modernster Technik in ihren mannigfachen Erscheinungen freudig begrüßten. Es ist gar noch nicht so lange Zeit her, dass die englischen Reformatoren des Kunstgewerbes und des volkstümlichen Kunstgeschmackes — ein Ruskin und W. Morris — nicht nur alle maschinelle Arbeit verpönten, sondern auch der Eisenbahn grundsätzlich den Krieg erklärten; Morris hätte die Waren, die aus seinen Werkstätten kamen, nicht einmal einer Bahn anvertraut; er liess sie zu Wagen in die Stadt befördern. Das war zu jener Zeit, wo Technik und

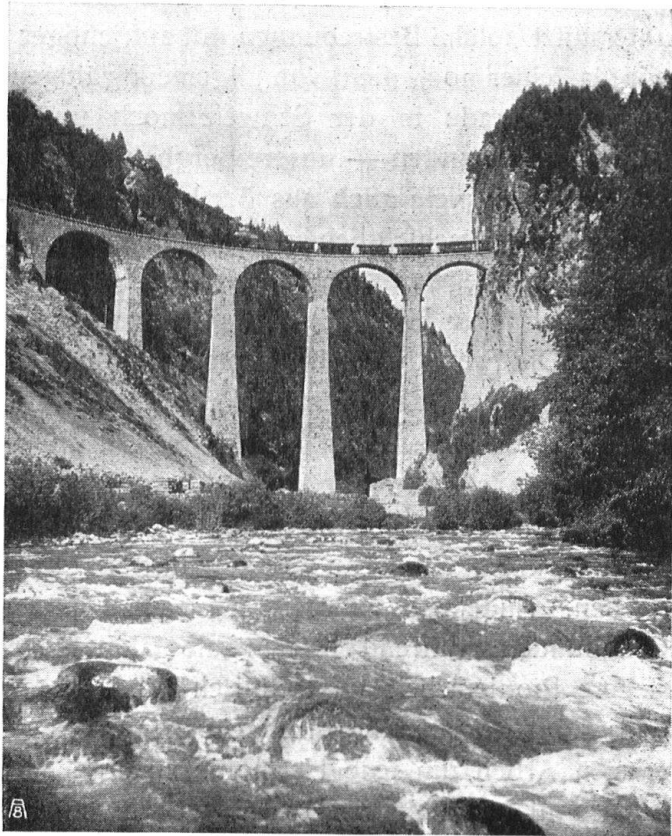


Abb. 1. Viadukt der Albulabahn bei Filisur. Eines der elegantesten und zugleich grossartigsten technischen Werke aller Zeiten. Aufnahme von Wehrli A.-G., Kilchberg-Zürich. — Fig. 1. Le viaduc du chemin de fer de l'Albula, près de Filisur. Une des plus élégantes et en même temps des plus grandioses constructions industrielles de tous les temps.

Geschmack zwei weit getrennte Gebiete zu sein schienen, wo man meinte, eine Bahn sei gleichbedeutend mit erdrückender Nüchternheit und Rücksichtslosigkeit. Die Begriffe haben sich zum bessern gewandelt; man hat eingesehen, dass das Praktische nicht auch hässlich sein muss, dass sowohl die technischen Anlagen wie die Hochbauten, welche ein Eisenstrang mit sich bringt, mit der Landschaft in schönen Einklang zu bringen sind, ohne dass dem einen oder dem andern Zwang angetan wird. Musste ein künstlerisch sehendes Auge empfänglich sein für den Reiz der Bewegung der phantastischen Rauchwolken in der Landschaft, so konnte es sich bald auch mit jenen Bahnanlagen befreunden, die sich dem Terrain anzupassen wussten, die für ihre Stationsgebäude und Wärterhäuschen nicht gerade die billigste Dutzendarchitektur mit Backsteinverblendern verwandten. Von einer prinzipiellen Feindschaft der Ästhetik und der Technik war bald wenig mehr die Rede, beide haben sich verstehen gelernt; die Technik arbeitet freier und leichter als in ihren Anfängen, ihre Vertreter können ohne wirtschaftliche Schädigung neben den reinen Nützlichkeitsrücksichten auch die auf die Schönheit und den Charakter eines Landschaftsbildes walten lassen; der Naturfreund aber und der Kenner heimischer Bauweise unterstützt solche Bestrebungen mit aufrichtiger Anerkennung. Immerhin sprechen wir da leider noch nicht von allgemein gültigen Tatsachen, nur von Möglichkeiten. Es wird gerade in der Schweiz noch unsäglich viel landschaftliche Schönheit unnötig verschandelt — unsere Bergbahnen-Nummer des letzten Jahrganges brachte bitterböse Beispiele auch aus der neuesten Zeit —; von moderner Bahnarchitektur, die aller baugeschichtlichen Tradition Hohn spricht, könnte man jederzeit ganze Hefte von «Gegenbeispielen» veröffentlichen. Wenn wir davon heute nicht reden, so sei doch der Hinweis da, damit man nicht allzu laut schon sich des Erreichten rühme. Die Freunde des Heimatschutzes haben bei jeder sich bietenden Gelegenheit gezeigt, dass sie das gute Moderne zu schätzen wissen, an Entgegenkommen hat es auf ihrer Seite kaum gefehlt und auch das vorliegende Heft der Zeitschrift möchte wie als Programmpunkt besagen, dass wir freudig dabei sind, wo sich technischer Fortschritt, wirtschaftliche Entwicklung und ein liebevolles Verwalten der nationalen Güter an landschaftlicher und künstlerischer Schönheit die Hand reichen. Andererseits möchten wir am Umfang des gewaltigen Werkes, das in Graubünden während zweieinhalb Jahrzehnten entstand, zeigen, dass die ziel-sichere Pionierarbeit auf technisch-ästhetischem Gebiet kein Produkt einer Laune oder künstlerischen Kaprize sein kann. Es bedarf einer ungemein vielseitigen ernsten Arbeit um jene Harmonie zu erreichen, die einem hier entgegentritt. Es ist also nicht damit getan, dass irgendwo ein Stationsgebäude in Biedermeierstil hingestellt oder ein Wartsaal mit Bildern geschmückt wird — das hat mit künstlerischer Kultur in einer Bahnunternehmung noch herzlich wenig zu tun. Das Geheimnis der grossen Wirkung, die schliesslich nicht nur dem Unternehmen, sondern seiner engern und weitem Heimat Ehre einlegt, liegt in der individualisierenden Behandlung der einzelnen technischen wie architektonischen Aufgaben;

aus dem Eingehen auf die feinsten Möglichkeiten der Materialbehandlung, des Formenrhythmus, der charakteristischen Bauweise sind jene Viadukte und Brücken der Rhätischen Bahn hervorgegangen, die für alle Zeiten nicht nur Wunder der Technik, sondern auch des Geschmackes bilden — sind aber auch die einfachsten guten Wärterhäuschen bis zu den stolzen Aufnahmegebäuden und dem Verwaltungshaus der Gesellschaft entstanden. Individualisieren, Berücksichtigung feiner charakteristischer Merkmale und Unterschiede — ist das alles nicht ein Resultat einer vom Schema freien, wirklich liebevollen Tätigkeit? Ist bei solchem Schaffen, das nicht allein mit rechnendem Intellekt, sondern auch mit dem Herzen geleistet wird, nicht etwas lebendig von dem alten Werkgeist, der im grauen

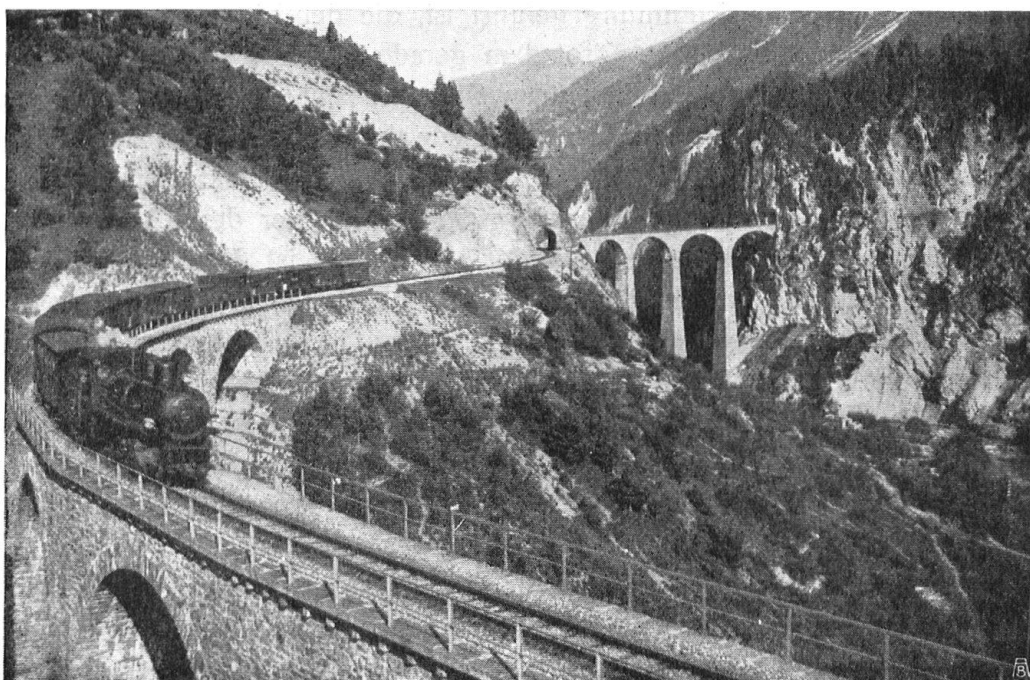


Abb. 2. Entwicklung der Albulabahn zwischen Preda und Bergün, die mit ihrer, dem Terrain angepassten, Linienführung und mit den steinernen Viadukten die Landschaft belebt und bereichert. Aufnahme von Wehrli A.G. in Kilchberg-Zürich. — Fig. 2. La ligne de l'Albula entre Preda et Bergun. En parfaite harmonie avec le paysage auquel elle apporte une vie et une beauté nouvelle, par son viaduc de pierre et ses élégantes lignes onduleuses.

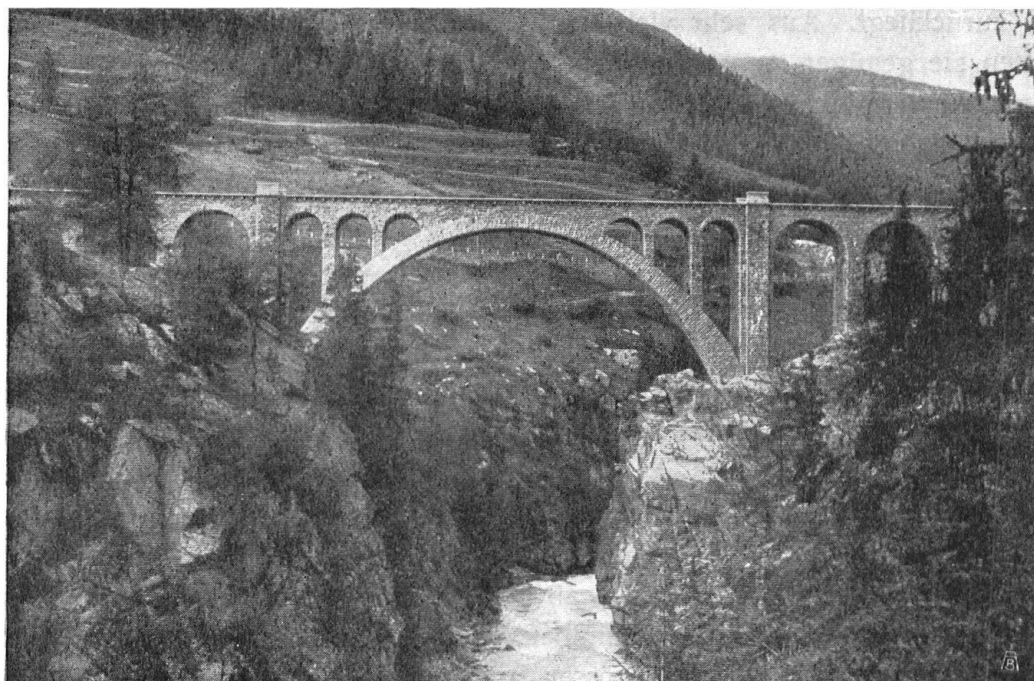
Mittelalter die Kathedralen errichtete — Denkmäler der Technik nicht weniger als einer Hingebung, einer Heimatliebe, einer zielbewussten Geduld, die wir in ganz anderer Form in neuen Zeiten auch wieder lebendig glauben? Mag Wirtschaftlichkeit, Volkswohlfahrt — die heute als höchste Ziele erstrebt werden — den mystischen Idealen mittelalterlicher Münsterbauer recht wesensfremd sein; die Wege sind im Grunde nicht unähnlich und bei beiden rechtfertigen schon die Mittel den Zweck. Ob heute nicht auch ein Ruskin solchen Erwägungen zugänglich wäre?

Im Sommer dieses Jahres wird die neue Linie der Rhätischen Bahn von Bevers nach Schuls-Tarasp eröffnet und damit vorläufig die, in den letzten Jahren ungemein rege, Bautätigkeit der Gesellschaft etwas ruhen. So ist der Zeitpunkt für einen Überblick gegeben, besonders da auch die zuletzt in Betrieb gesetzten Linien, von Ilanz nach Disentis, von Filisur nach Davos und nun die kommende ins Unterengadin, recht deutlich von den künstlerischen Zielen der Bahnorgane sprechen. Schon bei der Anlage der frühern Linien war der Gedanke massgebend, die, aus finanziellen Rücksichten gebotene, Schmalspur so solid als möglich und in ästhetischer Beziehung so vollkommen wie möglich zu bauen. Gewiss sind die Aufnahmegebäude der ersten Strecke (1888 wurde mit dem Schienenstrang Landquart-

Davos begonnen) nicht mehr den heutigen künstlerischen Ansprüchen angemessen, es ist vielleicht noch zu ausgesprochener Nutzbau und doch schon besser als vieles, was noch später im weitem Vaterlande herum entstand. Ehrlich und ohne Prätension ist von Anfang an gebaut worden; das Fortschreiten des Bahnbaues führt uns der modernen Zeit näher und damit den hohen Forderungen, die man im letzten Jahrzehnt auch an die technische Anlage stellt. 1896 schon führte die Bahn von Landquart über Chur nach Thusis, 1903 wurde die Linie von Reichenau nach Ilanz und von Thusis nach Celerina eröffnet und 1904 ging der Schienenstrang bis nach St. Moritz; Samaden-Pontresina und Davos-Filisur folgten 1908 und 1909, Disentis ist letztes Jahr angeschlossen worden und von Bevers befahren schon die Probezüge mit elektrischem Strom die Strecke nach Schuls-Tarasp. Das weitverzweigte Bahnnetz hat die wichtigsten Talschaften Graubündens dem Weltverkehr angeschlossen. Man braucht nicht alles als «Segnung» zu begrüßen, was der Fremdenstrom während der letzten Jahre in die Hochtäler trug; — die erschreckende Entstellung von St. Moritz z. B. ist eines der schlimmsten Kapitel in der Geschichte der Fremdenindustrie — das sei auch hier nicht verschwiegen. Doch kann man nicht der Bahn die Schuld beimessen, da sie selbst mit bestem Beispiel voranging in der Respektierung der landschaftlichen Eigenart. — Wer die wohl erwogene Anlage studieren will, muss einige der Haupttäler in Fusswanderungen durchstreifen; man muss längs der Albula und dem Landwasser Streifzüge machen, das Vorderrheintal durchwandern, einen Ausflug ins Inntal unternehmen. Noch besser als von der Bahn aus selbst, wird man dann immer wieder beobachten, wie die Linie sich dem Gelände anschmiegt, wie sie seine Wellung und Biegung mitmacht, in ihrer Entwicklung einen Rhythmus zeigt, der ja sehr oft rein technisch bedingt sein mag und der doch ein belebendes Agens in der Landschaft ist. Herbe Durchschneidungen, die auf nah und fern hässlich wirken, sind so wenig zu sehen, dass man den Gedanken bald aufgibt, als ob hier blosser Zufall wohltätig am Werke wäre. Man stelle sich die Landschaft zwischen Bergün und Preda ohne die Bahn vor; würde man hier nicht eher einen Mangel empfinden als einen Gewinn? Nächste der Linienanlage bedingt den grossen Eindruck die Gestaltung der Viadukte und Brücken. Mit sehr wenigen Ausnahmen sind sie ganz aus Stein und zwar aus einem Material der Umgegend, das in Farbe und Struktur in die Landschaft passt. Die weiten Bogen im Bergüner Gelände gemahnen an die Grösse antiker Bauwerke (Abb. 2); die Fahrt in der Bahn selbst vermittelt gerade von diesen Partien reichen Genuss; die Entwicklung ist eine so grosszügige, dass sie auf weite Strecken zu überblicken ist. Einen Begriff davon gibt auch unsere Abbildung der Partie im Schmittenobel, jener landschaftlich wundervollen Gegend vor dem Eintritt in das Albulatal (Abb. 3). Zwei gewaltige Viadukte folgen sich hier und noch bevor der Zug den ersten erreicht, den Schmittenobelviadukt, erblickt man die schlanken gemauerten Pfeiler des Landwasserviaduktes, welches,



*Abb. 3.* Schmittentobel und Landwasserviadukt bei Filisur. Die landschaftlich gewaltige Szenerie wird durch die kühnen Kunstbauten noch gesteigert. Aufnahme von *Wehrli A. G.*, Kilchberg-Zürich.  
*Fig. 3.* Les gorges de Schmittentobel et le viaduc du Landwasser près de Filisur. Les hardies constructions de l'art ajoutent encore au caractère grandiose du paysage.



*Abb. 4.* Inn-Viadukt bei Cinuskel. Einer der schönen weitgespannten Viadukte der neuen Linie nach Bevers-Schuls-Tarasp. Aufnahme von *D. Mitschol*, Schiers. – *Fig. 4.* Le viaduc de l'Inn près de Cinuskel. Un des plus beaux viaducs à grande arche de la nouvelle ligne Bevers-Schuls-Tarasp.

wie das erstere, in einer Krümmung geführt ist, die den Eindruck des Eleganten und Kunstvollen noch verstärkt. Trotzdem gerade dieser Viadukt recht bekannt ist, reproduzieren wir ihn noch in einer weitem Ansicht (Abb. 1) als eine Augenschulung an modernstem Material. Nicht so gewaltig in der Höhe, aber ebenfalls von federndem Schwung des Aufbaues ist jener Ruseinviadukt der neuen Linie nach Disentis, den wir bereits in der Bergbahnen-Nummer des letzten Jahres als gutes Beispiel veröffentlicht haben. Wieder anderer Art ist der Typus der Brücke von Solis, deren Wucht in Widerlagern im Felsen gebannt scheint; in gewaltiger Höhe spannt sie ihren Bogen über die Albula. (Vergl. Heimatschutz, Heft 10, 1907.) Zu den grossartigsten Brücken Europas wird die bei Wiesen gehören, an der Linie von Filisur nach Davos. Hier überrascht die Länge des Bauwerkes und die mächtige Spannung des mittlern Bogens, die durch die enger gespannten Begleitbogen vorbereitet und gesteigert erscheint. — Auch da wieder beobachtet man, wie innig Natur und Kunst sich zu verbinden vermögen, wie viel eher belebend als störend ein Werk der Technik wirken kann, wenn es die ästhetischen Möglichkeiten seines Materials und seines Zweckes voll ausnützt. Auch die neue Linie nach Schuls-Tarasp wird einige Kunstbauten aufweisen, obwohl hier die Terrainschwierigkeiten nicht annähernd so gewaltig waren, wie bei der Albulabahn. Ein glänzendes Beispiel von elastischem Formenrhythmus gibt hier die Brücke von Cinuskel (Abb. 4), wieder ganz in Mauerstein aufgebaut, in der Konstruktion noch eleganter und elastischer als die Solisbrücke, deren Erstellung ja ein paar Jahre zurückliegt. Aus sehr vielen sind hier ein paar Beispiele herausgehoben; möchten sie genügen, um wenigstens einen Begriff von der Schönheit moderner Technik zu vermitteln — oder sagen wir: von der Schönheit, welche der Technik intelligente, feinfühlende Ingenieure und Bauleute zu geben vermögen.

Auch als Architekt hat die Rhätische Bahn Leistungen hinter sich, auf die an dieser Stelle eindringlich verwiesen sei; Herr Architekt Lorenz, derzeitiger Leiter des Hochbaues, hat sich hier anerkennenswerte Verdienste erworben. — Wir sehen, dass man auch weniger bedeutende Stationsgebäude, wie etwa *Truns*, an der Linie nach Disentis, in die solidesten heimeligen Formen des bündner Holzhauses kleidet. (Abb. 5.) Das Ganze ist wie natürlich aus dem Boden eines waldreichen Tals herausgewachsen, mit flotter und ungesuchter künstlerischer Behandlung des Materials, an dem auch ein paar fröhliche Farben nicht gespart werden. Geschickt ist ebenfalls die Angliederung des Güterschuppens. Wie angenehm empfindet man hier das Fehlen von Wellblech und Backstein, das Fehlen des flachen Daches — alles so beliebte Requisiten einer auf Reissbrettern entstandenen offiziellen Bahnbaukunst, die in der ganzen Schweiz herum ihre Spuren hat! Auch das grösser angelegte Stationsgebäude von *Disentis* (Abb. 6) verdient in seiner bodenständigen Form alle Beachtung. Das wohl bemessene Schieferdach, die stattlichen Kamine, die tiefliegenden Fenster, teilweise mit den typischen bündner Gittern, das einfach aber wirkungsvoll ornamentierte



*Abb. 5.* Stationsgebäude in Truns (Linie Ilanz-Disentis). Ein rassiger, mit Schnitzerei und Bemalung geschmückter Holzbau. Aufnahme von *Carl Lang*, Chur. — *Fig. 5.* Gare de Truns (Ligne Truns-Disentis). Solide construction de bois ornée de sculptures rehaussées de couleurs.



*Abb. 6.* Stationsgebäude in Disentis. — Anklänge an heimische Bauweise, ohne auf Zweckmässigkeit zu verzichten. Aufnahme von *Carl Lang*, Chur. — *Fig. 6.* Gare de Disentis. — Rappelle l'architecture du pays sans que rien soit sacrifié au but proposé.



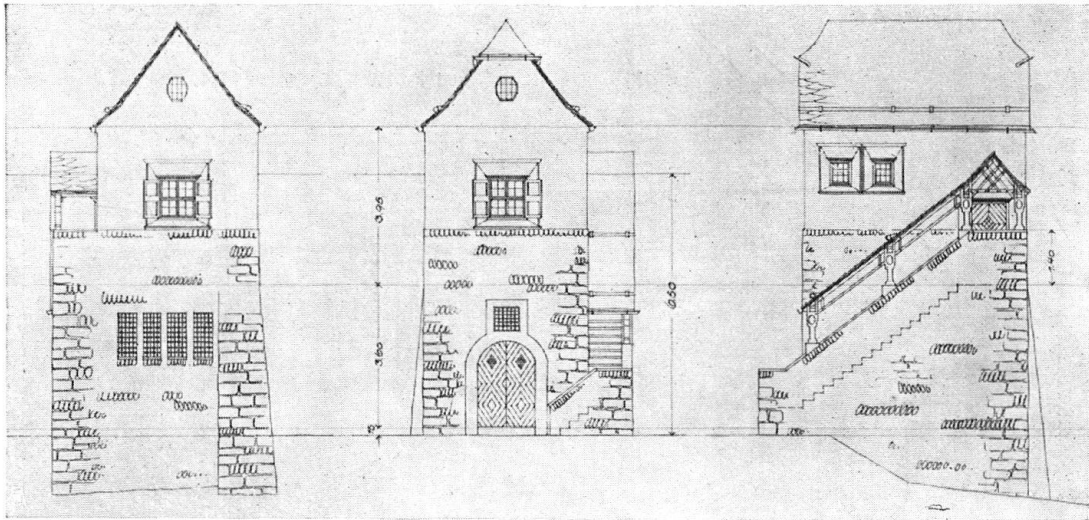


Abb. 7. Schalthäuschen auf der Linie Bevers-Schuls-Tarasp. Gefälliger Bau mit bodenständiger Durchführung aller Einzelformen, z. B. der Fenster, des Portals, des Aufganges und des Daches. — Fig. 7. Poste du service d'électricité sur la ligne Bevers-Schuls-Tarasp. Construction plaisante, dont tous les détails sont harmonieusement combinés. Remarquer surtout la fenêtre, l'entrée, l'escalier et le toit.

Holzwerk der Vorhalle — alles ist von einer ungesuchten und freundlichen Eigenart, die einem diesen Bahnhof in angenehmer Erinnerung behalten — von wie manchem Nutzbau üblicher Art liesse sich solches sagen? — Der künftige Bahnhof von *Schuls-Tarasp* wird in reichern Formen gehalten; unsere Abbildung nach dem Modell (Abb. 8) zeigt ihn in der Gestalt eines bündner Patrizierhauses, natürlich mit allen Attributen des Besondern. Es wird ein Haus von fast festlichem Gepräge, der Bedeutung eines Weltkurortes angemessen; da die elektrische Kraft die Kohle ersetzt, wird einem auch um eine feinere Detaillierung nicht bange; die neue Bewegungskraft erlaubt und ermöglicht einen neuen feinem Bautypus für den Bahnhof. — Die für Kälte und Schnee so wichtigen, tiefliegenden bündner

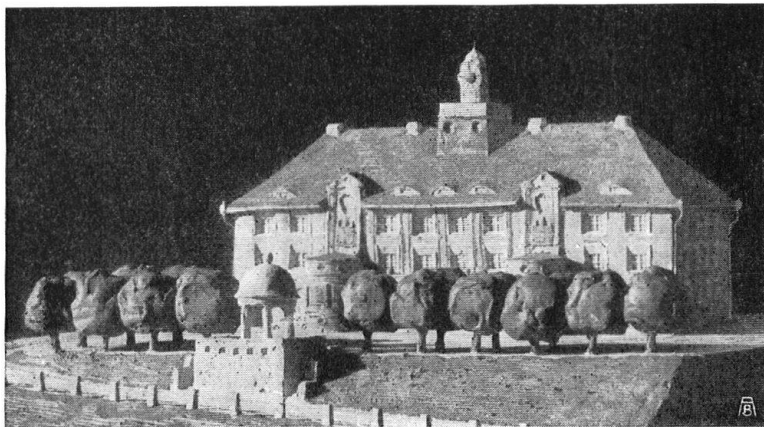
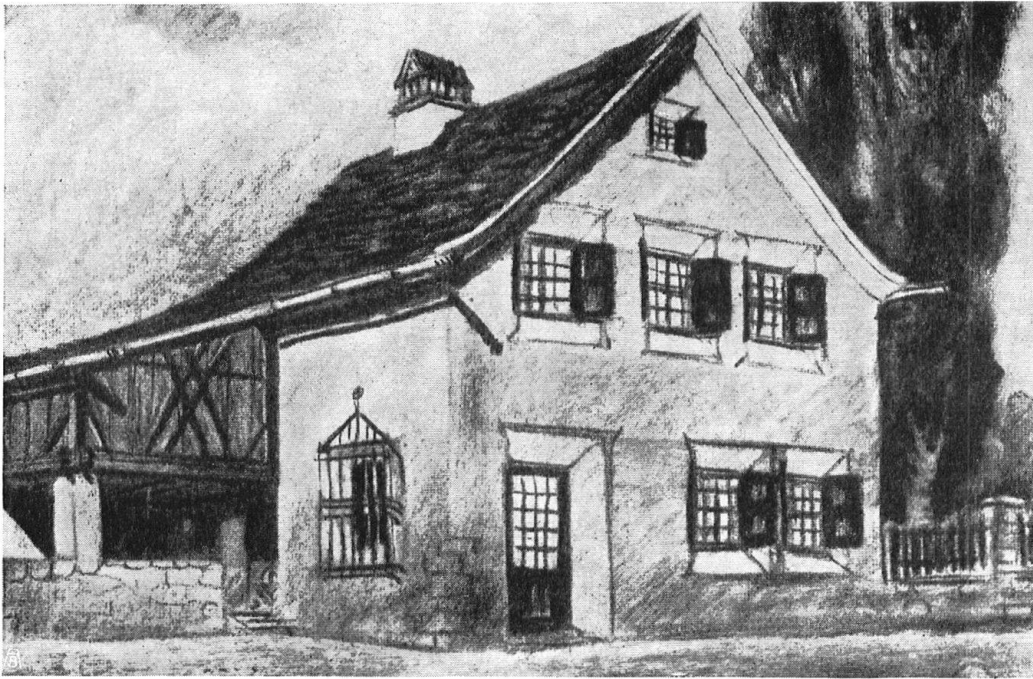
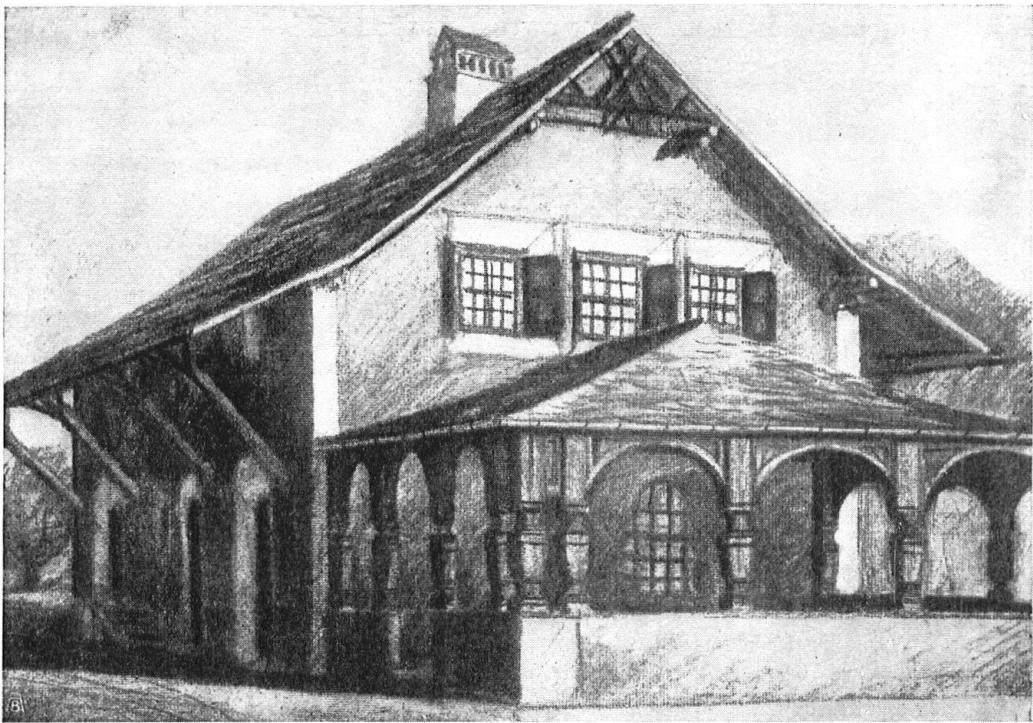


Abb. 8. Modell des künftigen Stationsgebäudes in Schuls-Tarasp. Frei nach dem Vorbild bündnerischer Patrizierhäuser; eine gediegene Lösung. Fig. 8. Modèle en plâtre de la future gare de Schuls-Tarasp. Renaissance moderne de la maison patricienne grisonne.

Fenster mit grosser Lichtquelle sind fast an allen neuern Bauten der Bahn verwendet worden, sogar das Schalthäuschen — das solche Fenster ja sehr wohl brauchen kann — entbehrt ihrer nicht; der kleine Bau, der auch in der ganzen Silhouette viel bündnerisch Rassiges hat (Abb. 7), durfte in unsern Abbildungen nicht fehlen. — Für die Linie Bevers-



*Abb. 9.* Warterwohnhaus an der Linie Bevers-Schuls-Tarasp. Heimeliger Bau mit den typischen Motiven des Unterengadiner Hauses. – *Fig. 9.* Maison du garde-voie; ligne Bevers-Schuls-Tarasp. Architecture régionale. Les principaux motifs sont empruntés  la maison de Basse-Engadine.



*Abb. 10.* Stationsgebäude in Zuoz. Die charakteristische Holzhalle mit ihren Motiven bündnerischer Volkskunst ist besonders zu beachten. – *Fig. 10.* Gare de Zuoz. Remarquer surtout le vestibule en bois dont les ornements rappellent l'art populaire des Grisons.



*Abb. 11.* Zweifamilienhaus für das Bahnpersonal. Der anspruchslose aber gute Bau steht in Wiesen, an der Strecke Davos-Filisur. Aufnahme von *Meerkämper*, Davos-Platz. — *Fig. 11.* Maison d'habitation pour deux familles, destinée au personnel de la ligne. Cette bonne quoique modeste construction s'élève à Wiesen, ligne de Davos à Filisur.



*Abb. 12.* Vierfamilienhaus in Glaris (Strecke Davos-Filisur). Die stattliche Mauermasse mit den stark vertieften Fenstern, das wohlvermittelt aufgesetzte Dach, Gitterwerk und Haustüre: alles von tüchtiger bündner Art. Aufnahme von *Meerkämper*, Davos-Platz. — *Fig. 12.* Maison d'habitation pour quatre familles, à Glaris, ligne Davos-Filisur. L'aspect imposant de l'ensemble, les fenêtres aux profondes embrasures, le toit, les grillages de fer forgé et l'entrée, tout est d'un excellent art indigène.



*Abb. 13.* Wohnhaus für drei Familien in Landquart. Der grössernOrtschaft angemessen, ist hier mehr städtischer Charakter und feiner Schwung der Dachsilhouette zur Geltung gebracht. Aufnahme von *D. Mischol*, Schiers.

*Fig. 13.* Maison d'habitation pour trois familles à Landquart. On a donné avec raison à ce bâtiment, qui se trouve dans une grande localité, le caractère de l'architecture citadine



*Abb. 14.* Sektionshaus in Samaden. Beachtenswert, wie sich der Bau mit seinen grossen und schweren Formen trefflich der Umgebung – heimische alte Bauten und Gebirge – einfügt. – *Fig. 14.* Bâtiment de l'administration à Samaden. Cette architecture aux formes larges et lourdes correspond parfaitement au style des maisons indigènes et au caractère du paysage montagneux.

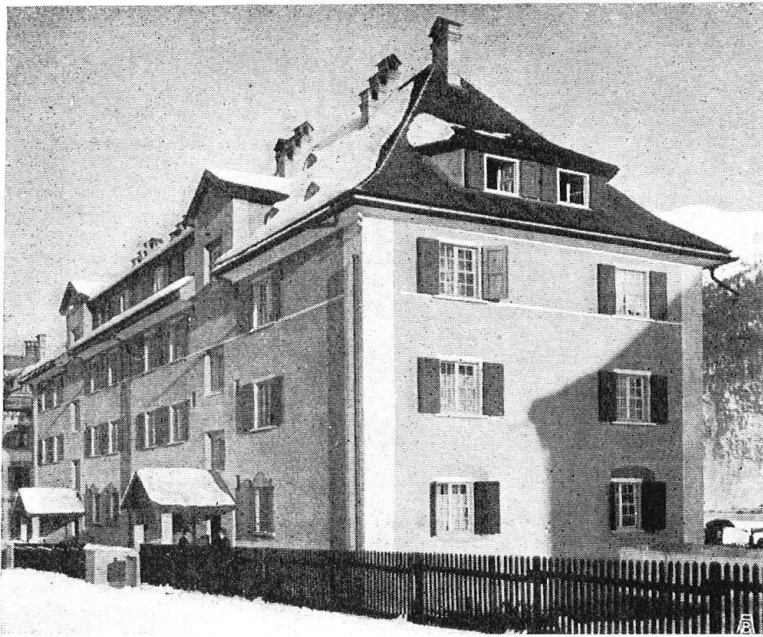


Abb. 15. Dienstwohnhaus in Samaden für zwölf Familien. Trotz des grossen Umfanges vermeidet die Baute das Kasernenmässige. Die Verhältnisse in der Fenster- und Dachanordnung sind ausgezeichnet und schon darum die Gesamtwirkung gut, auch ohne architektonischen Reichtum. — Fig. 15. Maison d'habitation pour le personnel de la ligne à Samaden. Malgré ses dimensions ce bâtiment ne ressemble point à une caserne. Les proportions des fenêtres, du toit sont excellentes. L'effet général est heureux quoique les ornements architecturaux manquent tout à fait.

Schuls - Tarasp werden auch Wärterhäuser (Abb. 9) von durchaus bodenständiger Prägung erstellt; einzelne Stationsgebäude, wie z. B. das in Zuoz erhalten loggienartige Wartesäle für den Sommer, wo wieder die im Lande heimische Holzbearbeitung zu schöner Geltung kommen kann. (Abb. 10.)

Auch alle Bauten, die mit dem Bahnbetrieb in weniger direktem Zusammenhang stehen, werden durch die Verwaltung der Rhätischen Bahn von einem hohen Standpunkt künstlerischer Einsicht angeordnet. Die Bauart des Landes ist auch da un-

bedingt massgebend; dem modernen Empfinden des Bauleiters ist in den Grenzen, die ihm bündnerische Form und einheimisches Material zieht, immer noch reichlich Spielraum gelassen. Unsere Reihe von Beispielen zeigt, stets wieder an verschiedenen Aufgaben, wie solid und gestaltungsreich sich da in guter heimischer Tradition bauen lässt, wie weite Möglichkeiten diese Überlieferung doch gibt; man denke nur an das ganz moderne Bauproblem eines Hauses für zwölf Familien, das in seinen grossen, ehrlichen Formen, seinem stattlichen Dach und den charakteristischen Gittern und Vorhallen wie die vollendete Wohnlichkeit aussieht. (Abb. 15.) Gut gelungen ist auch ein Bad für das Personal, besonders die Portalseite mit ihren verschiedenen wohlvermittelten Bauteilen ist recht wirkungsvoll. (Abb. 16 und 17.) Ohne hier auf weitere architektonische Einzelheiten eingehen zu können, verweisen wir namentlich auch auf den Neubau des Verwaltungsgebäudes in Chur, das nach Plänen der Architekten B. S. A. Nic. Hartmann & Cie. in St. Moritz erstellt wurde. Auch da war die Leitung in Händen des Hochbaubureaus der Rhätischen Bahn. So sehr das stattliche Haus üppigem Prunk ausweicht, so behäbig und repräsentierend ist es doch gestaltet; eine Anlage, die ganz von innen heraus entstanden, die zum grossen Teil rein sachlich und praktisch eingerichtet ist und da, wo Komfort und Kunst geboten war, auch wieder das spezifisch Bündnerische zu vollem Anklang bringt. Wir zeigen neben einem



Abb. 16. Badhaus in Landquart. Gruppierung am Eingang. Die schön geschwungenen Dachlinien und ihr gut vermitteltes Ineinanderspielen wirken als köstliche Zierde des Hauses. Aufnahme D. Mischol, Schiers. — Fig. 16. Etablissement de bains à Landquart. La composition de l'entrée, les lignes élégantes du toit donnent à ce bâtiment un cachet très artistique.

Bei den paar Beispielen, die wir aus einer jahrzentelangen gesegneten Tätigkeit herausheben konnten, will uns nur die Überschrift dieser Zeilen zu viel versprechen. Und doch hatten wir vielleicht das Recht, kurzweg „Die Rhätische Bahn“ zum Leitmotiv zu wählen — die verschiedenartigen Bauten und Anlagen, die wir im Bilde vorführen, sind für vieles andere doch durchaus charakteristisch und möchten zum eigenen Schauen und Erleben aufmuntern. Zeit und Mühe wird keinen reuen, der für die ästhetischen Möglichkeiten der Technik und für ein Stück heimischer Baukultur, die in Verbindung mit dieser Technik entstanden ist, offene Sinne hat.

*Jules Coulin.*

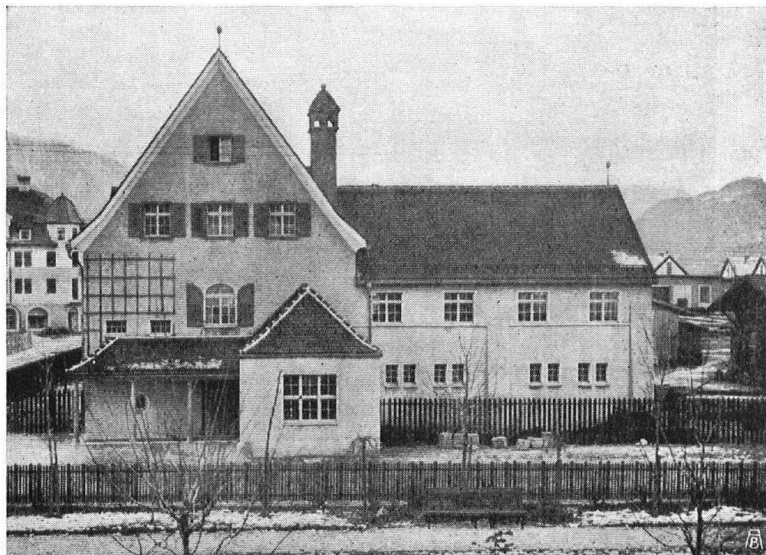
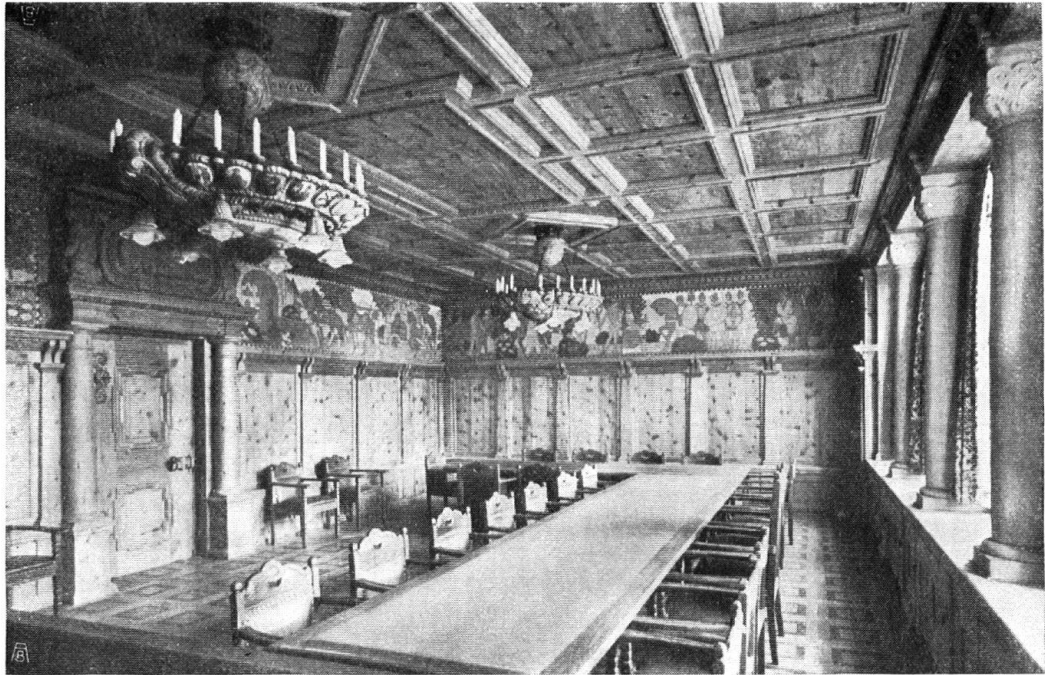


Abb. 17. Badhaus in Landquart. Einfacher, freundlicher, gut gegliederter Zweckbau. Aufnahme D. Mischol, Schiers. — Fig. 17. Etablissement de bains à Landquart. Construction simple et pourtant agréable tout en répondant parfaitement à son but.

Schaubild der ganzen, vom Lärm der Strasse abgerückten Baute (Abb. 19) einen Blick in den Sitzungssaal (Abb. 18), dessen lange Fensterreihe über dem Haupteingang liegt. Das edle Arventäfer, der rassige Schmuck an kostbaren Leuchtern, den der verstorbene Bildhauer Otto Weber beisteuerte (der mit Bildhauer Kappeler auch die Plastik der Fassaden u. a. m. schuf), der Wandfries von Maler Ch. Conradin — in Stil und Farbe von feiner künstlerischer Einordnung in das Ganze — all das gibt dem Raum die Weihe des Eigenartigen und Gediegenen. Ganz unverkennbar bündnerisch ist das Direktionszimmer mit seiner schweren Holzvertäferung von einem gewählten Formenreichtum. (Abb. 20.)



*Abb. 18.* Sitzungssaal im neuen Verwaltungsgebäude in Chur. Arventäfer, Leuchter, Möbel mit künstlerischer, materialgerechter Holzbehandlung. Aufnahme von *A. Steiner*, St. Moritz. — *Fig. 18.* Salle de conférence au nouveau bâtiment de l'administration, à Coire. Les boiseries en bois d'arole, les lustres, les meubles sont d'un style en rapport parfait avec les matériaux employés.



*Abb. 19.* Das neue Verwaltungsgebäude in Chur. Nach Plänen der Architekten *B. S. A. Nic. Hartmann & Cie.* in St. Moritz. Klare innere Disposition, die sich auch in den guten Proportionen der Fassade erkennen lässt. Aufnahme von *Lienhard & Salzborn*, Chur. — *Fig. 19.* Le nouveau bâtiment de l'administration à Coire, d'après les plans de *MM. Nic. Hartmann & Co.*, architectes à Saint-Moritz. On peut reconnaître la disposition très claire de l'intérieur aux bonnes proportions de la façade.