

# Chur-Arosa-Bahn

Autor(en): **Hartmann, B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **10 (1915)**

Heft 6: **Chur-Arosa-Bahn**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-171456>

## **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. 6  
JUNI 1915

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

JAHRGANG  
- - - X - - -

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

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



Abb. 1. Langwieser Viadukt. Aus armiertem Beton; Firma Züblin & Cie., Zürich. Gesamtlänge 285 m. Aufnahme von A. Reinhard, Chur. — Fig. 1. Le viaduc de Langwies Béton armé. Longueur totale 285 m. Diamètre de la plus grande arche 100 m.

## CHUR-AROSA-BAHN.

Von B. Hartmann, Malans.

Es geschah im fünften Monat des Weltkrieges, d. h. am 12. Dezember 1914, dass ohne viel Gepränge, aber zur doppelten Genugtuung der Erbauer die elektrische Schmalspurbahn Chur-Arosa dem Betrieb übergeben wurde. Der Kriegsbeginn mit seiner unerhörten Aufregung, mit Verkehrssperre, Geldflucht und Arbeitermangel war jedoch nur das letzte Glied einer langen Kette schwerer Hindernisse, die sich dem Werk während seiner gut zweijährigen Bauzeit entgegenstellten. Die 25 km lange Bahnstrecke hatte einen Höhenunterschied von 1150 m zu überwinden. Dazu kam eine Geländegestaltung von fast verwirrendem Faltenreichtum, die zu einer Unzahl von Krümmungen zwang, so dass nur 52% der



Abb. 2. Plessurquai in Chur. Der Verkehr forderte eine Verbreiterung, welche nun, unter Schonung der Uferpartie, durch den Bau eines Auskragtrottoirs in armiertem Beton erreicht ist. Aufnahme von A. Reinhard, Chur. — Fig. 2. Quais de la Plessur à Coire. La circulation exigeait un élargissement de la route, qui a été obtenu par un trottoir en surplomb en béton armé, et les rives de la Plessur ont été ainsi épargnées.

ganzen Strecke in der Geraden liegen. 19 Tunnel und die unerhört hohe Zahl von 41 Brücken mussten angelegt werden, unter ihnen ein Riesensystem des Brückenbaus, wie der Langwieser Viadukt, von dem noch im besonderen zu reden sein wird. Die ganze geologische Struktur des Gebietes, morscher Bündnerschiefer mit aufgelagerten gewaltigen Moränenschwaden, bot neben den erwarteten noch unvorhergesehene Schwierigkeiten und schuf

ausserdem besondere Aufgaben für die Materialverwendung bei Stützmauern und Brückenbauten. Mit einem Wort: Der Hausspruch des Stationsgebäudes Lüen-Castiel „Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg“ konnte als Motto für den ganzen Bahnbau gelten. Endlich mag schon hier ein Problem Erwähnung finden, das noch hart am Ziele sich hoch erhob: die Frage der Einfahrt in den Kurort Arosa.\* Es galt, wenn irgendwie möglich, ins Herz des angehenden Weltkurorts einzudringen, ohne ihn zu zerschneiden und ohne eines seiner wichtigsten Güter, die vornehme Hochgebirgsruhe, zu zerstören. Auch dieses gelang nur, weil der eiserne Wille dazu vorhanden war.

Die hervorragenden technischen Leistungen des Bahnbaus zu würdigen, ist nicht unsere Sache. Wir haben hier auf die ästhetischen Werte aufmerksam zu machen, die durch die Anlage der Bahn gefährdet waren, vielleicht auch neu geschaffen wurden, je nach Wollen und Können der verantwortlichen Ingenieure. Da dürfen wir von Anfang an mit grosser Freude feststellen, dass an leitender Stelle nicht nur der eiserne Bauwille vorhanden war, sondern trotz der enormen Schwierigkeiten des Geländes das bewusste Bestreben, auf jede Weise das Landschaftsbild zu schonen, wenn möglich zu beleben und zu steigern. Nach dem

\* Gerne verweisen wir auf ein soeben erschienenenes, sehr glücklich illustriertes Büchlein über den Kurort Arosa aus der Feder von A. Jenny. (Nr. 372—374 von Orell Füssli Wanderbildern; Preis Fr. 1.50.) Es gibt nichts Wissenswertes über das Arosa von einst und heute, das hier nicht erzählt würde. Die Bilder sind nach Photographien z. T. tüchtigster Köpfer erstellt.



Abb. 3. Interessante Linienführung der Chur-Arosa-Bahn beim Gufertobel Viadukt. Aufnahme von A. Reinhard, Chur. — Fig. 3. Parti intéressant de la ligne Coire-Arosa et le viaduc du torrent de Gufert.

unserer ästhetischen Bestrebungen angesprochen werden darf.

Zunächst Eines. Es gibt Gebirgsbahnen, denen das Verdienst zukommt, gewisse *landschaftliche Schönheiten erst recht erschlossen* zu haben. Wir rechnen dazu, um nur ein Beispiel zu nennen, die Linie Reichenau-Ilanz. Nicht minder gilt dies von der untern Strecke der Chur-Arosa-Bahn, d. h. gerade von dem Teilstück, das dem Techniker so verzweifelt viel Mühe machte. Das ganze Durchbruchgebiet der Plessur mit seinen abenteuerlich zerklüfteten Seitenschluchten, die wilden Verwerfungen des Gesteins, die jäh abstürzenden Schieferbildungen, die seltsamen Erosionen in der Moräneschicht — alles das sind Dinge, die sich früher nur dem Gourmand erschlossen, der abseits von der Poststrasse seine verborgenen und halsbrecherischen Pfade wandelte. Der grandiose Absturz des Castielertobels, eine der

glänzenden Beispiel der Rätischen Bahn war dies zu erwarten. Doch liess sich der leitende Oberingenieur, G. Bener, dabei sicherlich nicht nur durch den Ehrgeiz bestimmen, sondern durch das Gemütsbedürfnis seiner gutchurerischen Abstammung, den Charakter seines Heimattals zu wahren und zu mehrren. So wurde die Chur-Arosa-Bahn ein Werk, das in mancher Hinsicht als Musterbeispiel

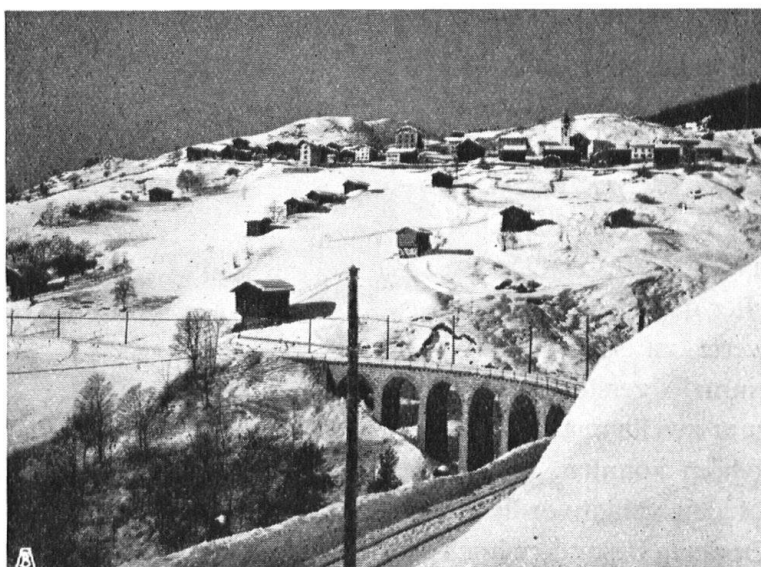


Abb. 4. Peister Viadukt mit Dorf Peist. Die Kunstbaute der Bahn fügt sich der Bewegung des Terrains ein. Aufnahme von A. Reinhard, Chur. — Fig. 4. Le viaduc et le village de Peist. Le tracé de la ligne se plie aux mouvements du terrain.

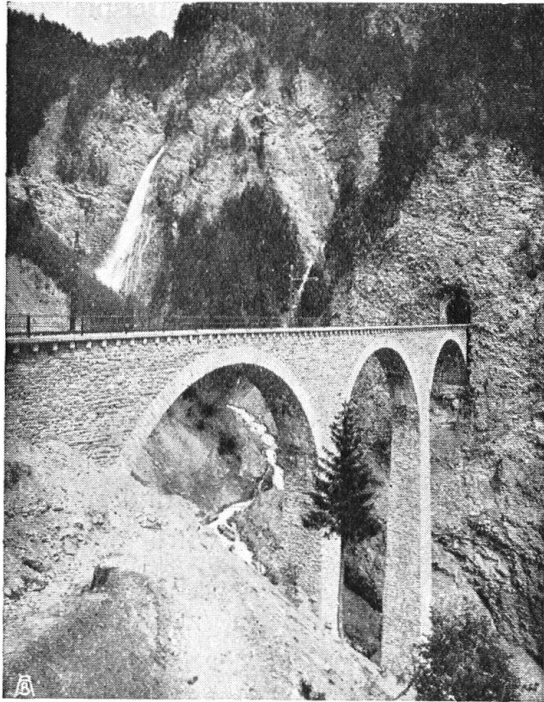


Abb. 5. Castieler Viadukt. Die drei Bogen von 25 m. Spannweite sind 60 m über dem Wasserspiegel. Firma *Gebrüder Baumann & Stiefenhofer*. Aufnahme von *A. Reinhard*, Chur. — Fig. 5. Le viaduc de Castieler. Trois arches de 25 m, dont 60 m au-dessus du torrent.

um die dem Heimatfreund ordentlich bange wurde beim ersten Auftauchen des Bauplanes, vor allem zwei. Die alte, ungewöhnlich malerische und gänzlich mit Stadtbild und Vegetation verwachsene *Plessurquaianlage* auf dem Sand bei Chur und der *Aroser Obersee*. Hier galt es, Schönheitswerte zu schonen, die, einmal zerstört, nicht zum zweitenmal wiederkehren konnten, und es ist den verantwortlichen Organen besonders hoch anzurechnen, dass sie sich in beiden Fällen völlig auf der Höhe

eindrucksvollsten Überraschungen der Bahnfahrt, war zuvor trotz der Nähe von Chur fast unbekannt. Doch auch das reizvollste Bild der einstigen Postfahrt musste die Bahn nicht preisgeben. Wir meinen den Augenblick, da mit einem Schlag sich der Blick weitet und die Davoserberge am östlichen Horizont aufsteigen mit dem so kühn und doch sanft eingebetteten Sattel des Strelapasses. Der Schreiber dieser Zeilen rechnet das überwältigende Bild zu den stärksten landschaftlichen Eindrücken seiner Jugendzeit. Nur wenige Bündner Hochtäler sind so fest verwachsen mit einer bestimmten, fast rhythmisch angeordneten Horizontallinie des Hochgebirgs im Hintergrund. Die Stellen der Bahn sind nicht vereinzelt, die auch dieses Elitebild der einstigen Schanfigger Wanderung in seiner ganzen bezaubernden Schönheit erschliessen.

Dann aber ein Zweites. Es gibt Partien,



Abb. 6. Gründje-Tobel-Viadukt mit Langwieser Viadukt im Hintergrund. Bogen aus armiertem Beton. Firma *Müller, Zeerleder & Gobat*. Aufnahme von *A. Reinhard*, Chur. — Le viaduc du torrent de Grundje; au fond le viaduc de Langwies. Arches en béton armé.



**Abb. 7.** Langwieser Viadukt. Eine der schönsten Eisenbahnkunstbauten der Schweiz, bemerkenswert durch die elegante Linienführung, die auch die Kraftanspannung — im Spiel der Widerstände an der Bogenbasis — ahnen lässt. Aufnahme von *A. Reinhard*, Chur. — **Fig. 7.** Le viaduc de Langwies. Une des plus belles constructions de ce genre en Suisse, remarquable surtout par la hardiesse et l'élégance de ses formes.



**Abb. 8.** Dorf Molinis, mit gedrungenen, kräftigen Bahnviadukten im Hintergrund, welche die Gegend eher beleben als stören. Aufnahme von *A. Reinhard*, Chur. — **Fig. 8.** Le village de Molinis. Dans le fond les viaducs animent le paysage sans nuire à sa beauté.



Abb. 9. Werkstätte, Remise und Depotchefwohnung der Chur-Arosa-Bahn in Chur. Mit freier Anlehnung an bündner Formen ganz in armiertem Beton erstellt. Architekt B. S. A. Manz, Chur. Aufnahme von A. Reinhard, Chur. — Fig. 9. Ateliers, remise et habitation du chef du dépôt central de la ligne Coire-Arosa, à Coire. Construction en béton armé. Application libre de formes d'architecture grisonne.

herrlichen Waldungen zwischen Langwies und Arosa mit stets mässigem Ausschlag durchzogen hat, erreicht sie ihr Endziel in grossem Bogen mit einem Endtunnel von 290 m Länge und steht plötzlich am Arosen Obersee, ohne auch nur im geringsten eine hässliche, starre Note in die abwechslungsreiche, wellige Hochgebirgslandschaft hereingetragen zu haben. Diese Unberührtheit des Landschaftsbildes musste allerdings mit nicht unbeträchtlichen Geldopfern erkaufte werden.

Unsere besondere Aufmerksamkeit verdienen im weiteren die *Brückenbauten*, sowie die zahlreichen *Stütz- und Futtermauern*. Man hat in den

ästhetischer Rücksichtnahme zeigten. Am schmalen Plessurquai in Chur half man sich mit einem Anhängertrottoir aus armiertem Beton, dessen gut gegliedertes Gelände kaum eine leise Zerstörung alter Bildwerte mit sich brachte. Bemerkenswerter noch ist die Einführung der Bahnlinie in den Kurort Arosa. Wer das Tracé auf der Karte studiert, möchte fast von einer Überlistung der brutalen Nützlichkeit reden. Nachdem die Bahnlinie die

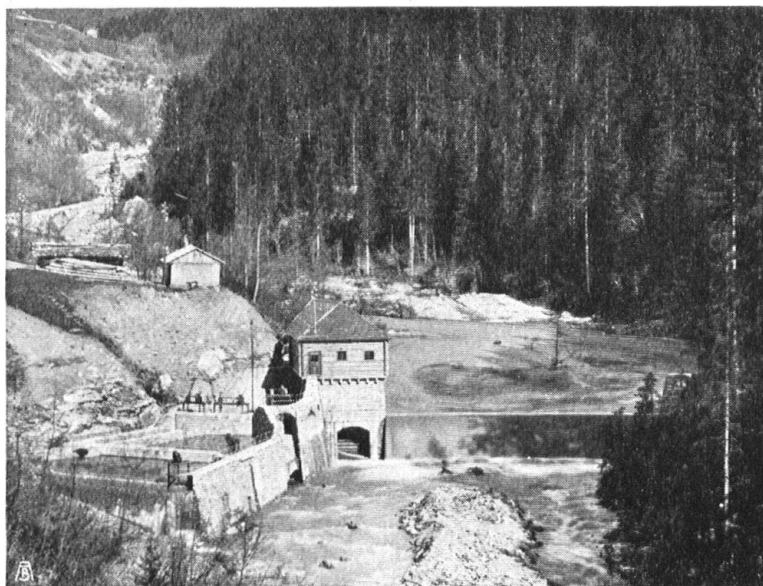


Abb. 10. Maschinenhaus des Elektrizitätswerkes der Stadt Chur. Durch gute Proportionen und streng durchgeführte Gliederung wichtig und schön wirkende Nutzbau, der trefflich in die raue Umgebung passt. Architekt B. S. A. Willi, Chur. Aufnahmen von A. Reinhard, Chur. — Fig. 10. La halle aux machines de l'usine électrique, à Coire. Des proportions justes, des lignes vigoureuses, la sévère régularité des divers éléments donnent à ce bâtiment un caractère très approprié au paysage ambiant.

vergangenen Jahren reichlich, vielleicht zu reichlich über die ästhetischen Qualitäten der Brückenkonstruktionen gestritten. Mit vollem Recht wurde lobend hervorgehoben, dass die Albulabahn ihre Brücken und Viadukte der Mehrzahl nach in Bruchstein erstellte. Bei wem werden nicht Bauten wie die Soliser Brücke oder die Viadukte zwischen Bergün und Preda

grosses ästhetisches Wohlgefallen erregt haben! Und doch wäre es vollkommen unrichtig,

kurzweg einer einzigen Konstruktionsart das ästhetische Passe-partout auszufertigen. Chur-Arosa konnte dem Beispiel der Albulabahn nicht folgen aus dem einfachen Grunde, weil auf weite Strecken ein gesunder Bruchstein nicht zu finden war.



**Abb. 12.** Stauwehr und Klärungsanlage des Elektrizitätswerkes der Stadt Chur bei Molinis. Nutzbau in schlichten, doch der Gegend angepassten, rassigen Architekturformen. Aufnahme von *A. Reinhard*, Chur. — *Fig. 12.* Barrage et installations hydrauliques des usines électriques de la ville de Coire près Molinis. Bâtiment simple, mais qui ne manque pas de caractère, et qui est adapté à la rudesse de la contrée.



**Abb. 11.** Maschinistenwohnhaus des Elektrizitätswerkes der Stadt Chur. In waldreicher Gegend ein solid fundiertes Holzhaus. Architekt *B. S. A. Willi*, Chur. Aufnahme von *A. Reinhard*, Chur. — *Fig. 11.* Habitation destinée aux machinistes des usines électriques de la ville de Coire. Maison en bois élevée sur de solides fondements en pierre, en harmonie avec les belles forêts des environs

Wohl aber war reichlich Vorrat da an erstklassigem Kies für Zement- und Eisenbetonbauten. So kommt es, dass wir bei dieser Bahn einem bunten Wechsel sowohl der Stütz- und Futtermauern, als auch der Brückenkonstruktionen begegnen. Nur ein Mangel an Elastizität im Empfinden des Schönen wird ihn ernstlich beklagen. Die grandiosen Viadukte über das Gründjetobel und das Arosener Landwasser bei Langwies sind dem gewöhnlichen





Abb. 13. Bahnhof St. Peter-Molinis. Wohnung und betriebstechnische Gebäulichkeit ist unter dem mächtigen Dach des flotten Bündner Holzhauses gut vereint. Architekt B. S. A. A. Rocco, Arosa. Aufnahme von Albert Steiner, St. Moritz. — Fig. 13. Gare de St-Peter-Molinis. L'habitation du chef de gare et les divers locaux du service de la ligne sont réunis avec succès sous un large toit dont les formes sont empruntées à l'architecture du pays.

dige Notwendigkeit in der Verwertung des vorhandenen Baumaterials. Solche Bauten werden dazu angetan sein, den Laien zum Umdenken seiner hergebrachten Schönheitsschemas in die modernen Baumittel zu zwingen. Ein Ästhetiker aber



Abb. 14. Stationsgebäude in Arosa. Breit und behäbig in der Landschaft liegend. Man beachte die tiefen Fenster nach heimischer Art, die gedeckte Bogenhalle um das Haus als Warteraum im Freien. Architekten B. S. A. Meier & Arter, Zürich. Aufnahme von Junginger-Hefti, Arosa. — Fig. 14. Gare d'Arosa. Bâtiment large et commode, dont les proportions spacieuses répètent avec bonheur les lignes du paysage. Remarquer les fenêtres de style grison, et le beau portique, ou galerie couverte, qui sert de salle d'attente.

Beschauer wohl vorläufig konstruktiv eine fremde Welt. Eisenbetonarbeiten von diesen Riesendimensionen — der Mittelbogen der Langwieser Brücke hat, beiläufig gesagt, eine Stützweite von 100 m — sind in unsern Bergen nie zuvor gesehen worden. Allein es wird keine lange Gewöhnung brauchen, um diesen Bauten nicht nur die technische Kühnheit und Eleganz des Aufbaus anzuspüren, sondern auch die Sachlichkeit und bodenstän-

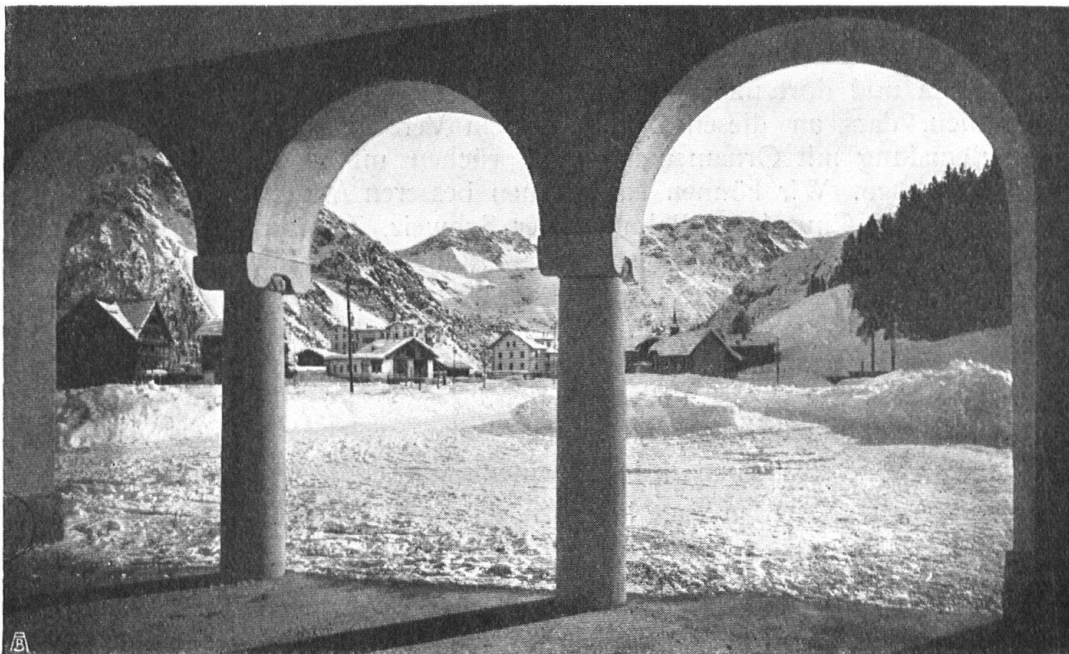
die wie Friedrich Naumann würde seine helle Freude haben an der modern-technischen und gleichzeitig ästhetischen Bemeisterung einer Riesenaufgabe, wie sie uns hier entgegentritt.

Es war zu erwarten, dass eine Bauleitung, wie die der Chur-Arosa-Bahn, auch der Gestaltung der *Hochbauten* die grösste Aufmerksamkeit schenken werde.\* Die vor-

\* Gerne verweisen wir auch im Vorbeigehen auf die gleichen sehr löblichen Bestrebungen der Stadt Chur bei Erstellung ihres



*Abb. 15.* Bahnhof Langwies. Die bodenständige Holzbauweise hat da eine kunstvolle und praktisch sehr brauchbare Weiterbildung gefunden. Architekt B. S. A. *A. Rocco*, Arosa. Aufnahme von *Albert Steiner*, St. Moritz.  
*Fig. 15.* Gare de Langwies. L'architecture en bois du pays a trouvé ici une heureuse application.



*Abb. 16.* Blick aus der Vorhalle des Stationsgebäudes in Arosa. Aufnahme von *A. Reinhard*, Chur.  
*Fig. 16.* Arosa, vu du portique de la gare.

geführten Abbildungen werden keiner langen Erläuterung mehr bedürfen. Beginnen wir mit Anfangs- und Endpunkt. Die Wagenanlage und Reparaturwerkstätte auf dem Sand bei Chur ist ein Nutzbau von musterhafter Ruhe und Gefälligkeit, eine rechte Zierde der Eingangspartie in die Plessurschlucht (Architekt Manz-Chur). Sehr bemerkenswert ist die Art, wie hier die Dienstwohnungen unter das breit fortlaufende Dach der Wagenremise hereingezogen wurden. Sie geben der Stadtfrent des Baues ein ungemein freundliches Gesicht.

Ein aufs feinste durchdachter und in die Gegend hineingestimmter Bau ist sodann das stattliche Bahnhofgebäude in Arosa. Es war sicherlich keine leichte Aufgabe, einem Aufnahmegebäude für die grosse Welt unbeschadet seiner praktischen Brauchbarkeit den Charakter eines Bündner Hochgebirgshauses zu geben. Die Architekten Meier & Arter, Zürich, zeigten sich der Aufgabe gewachsen. Dies ist nicht irgend ein Bahnhof, sondern eben derjenige des Bündner Gebirgskurortes, der bewusst den Zusammenhang festhalten möchte zwischen mondämem Wesen und der stillen Grösse und dem herben Klima seiner umgebenden Natur. Die gefälligen Details in der Bemalung des Holzwerks, der Ausstattung der Warterräume usw. müssen wir der Kürze wegen übergehen. Nur das sei noch erwähnt, dass durch die Bögen der östlichen Seitenhalle sich eine berückend schöne Aussicht in die Landschaft öffnet.

Im besten Sinne volkstümliche und erzieherische Bauten sind endlich die Bahnhofgebäude der Zwischenstationen Castiel-Lüen, St. Peter-Molinis, Peist, Langwies und Rüti (Architekt A. Rocco-Arosa). Wer das holzgestricke Schanfigger Bauernhaus kennt mit seiner durchsichtig klaren, stets gleichen und doch nie ermüdenden Konstruktion, wird diese Aufnahmegebäude Roccas bewundern in ihrer höchst reizvollen Übertragung der örtlichen Bautraditionen. Auch sie sind durch und durch sachliche Strickbauten, deren Schmuck — mit Ausnahme der Bemalung — stets in der Konstruktion begründet ist. Die Formulierung des Baugedankens ist einfach zwingend. So „musste“ der Schanfigger Bahnhof sein. Diese Nutzbauten werden lauter predigen von der Schönheit der Bündner Holzhäuser, als alle Sommerfrischenhäuser, die da und dort im sog. Chaletstil erstellt werden. Sehr verdankenswert ist es endlich, dass an diesen Bahnhöfen ein Versuch gemacht wurde, die alte zünftige Bemalung mit Ornamenten und Sprüchen mit modernen Mitteln wieder aufleben zu lassen. Wir können kaum einen besseren Abschluss finden für unsere Besprechung der Chur-Arosa-Bahn in der Schweiz. Zeitschrift für Heimatschutz, als die Hausprüche der Zwischenstationen. Rüti spricht: „Für Fortschritt und Verkehr — dem Bündnervolk zur Ehr.“ Langwies: „Höhen und Tiefen ebnet die Zeit, aber sie eilet — versteh sie und schaffe.“ Peist: „Es eilt die Zeit — Mensch, sei bereit.“ St. Peter-Molinis: „Fürcht nicht die Welt — greif tapfer an.“ Castiel-Lüen: „Wo ein Wille — ist auch ein Weg.“

Bedenkt man die technischen Schwierigkeiten, welche die Chur-Arosa-Bahn zu überwinden hatte, so erscheinen die Hochbauten mit ihren ästhetischen Werten wohl als Nebensache. Aber es werden Tage kommen, da das Erste bei der grossen Menge vergessen ist, das Zweite aber in stets wohlthätiger Weise nachwirkt in unserer Volksseele.

neuen grossen Elektrizitätswerks, das der Chur-Arosa-Bahn die nötige Kraft liefert. Unsere Bilder weisen verschiedene Bauten dieser Anlage auf, wie das Stauwerk bei Molinis resp. die Wasserfassung und Klärungsanlage, sowie das Maschinenhaus bei Lüen (Arch. Willi) und endlich den reizvollen Bau eines Dreifamilienhauses am gleichen Ort (Arch. Willi, Chur). Man erkennt leicht, wie sehr man hier bemüht war, reine Nutzbauten künstlerisch zu gestalten und ihnen den Charakter des Banalen zu nehmen.

## MITTEILUNGEN

**Ein Kraftwerk unterhalb Basels** (in Kleinhüningen) wird seit längerer Zeit projektiert. Da für die Vorstudien bereits ein Staatsbeitrag bewilligt wurde, hat der Vorstand der Heimatschutz-Sektion Basel Schritte getan um über die vermutliche Einwirkung der Stauanlage auf das *Strombild in der Stadt* orientiert zu werden. Herr Ingenieur *R. Gelpke* war unlängst der Einladung gefolgt, in einer Kommissions-sitzung fachmännische Mitteilungen über das Projekt zu machen. Ein Kraftwerk unterhalb Basels, führte Herr Gelpke aus, ist schon der Schifffahrt wegen wünschenswert; die Stauung gibt eine lange Strecke ruhigen Wassers für die Verankerung der Schiffe. Die neueste Variante des Projekts sieht die Kraftanlage auf elsässischem und badischem Boden vor, etwa 200 m oberhalb der Hüniger Brücke; die Hafenanlage wäre auf Schweizergebiet. Das Kraftwerk käme um etwa 1½ km weiter flussabwärts als in frühern Projekten beabsichtigt und damit wird die Staudistanz so gross, dass die Gefahr für das Rheinbild in der Stadt bedeutend vermindert ist. Die relativ geringe Bogenhöhe der mittlern Rheinbrücke wird übrigens die beste Gewähr dafür bieten, dass die Stauung nicht bis gegen die Birmündung ausgedehnt wird. Bei mittlern Wasserstand, d. h. im Sommer, muss die Stauung vor der Brücke aufhören, da sonst die Schifffahrt nicht mehr möglich wäre. Der Hauptteil des Stromes zwischen Wettstein- und mittlerer Rheinbrücke würde somit nichts von der lebendig wirkenden Ursprünglichkeit verlieren. — Dank also der Vorsehung, die uns im kraftvollen Bauwerk dieser Brücke einen Schmuck der Stadt und nun auch einen Schutz für ihr vertrautes Rheinbild gegeben! — Bei Niederwasser, also im Winter, würde die Stauung allerdings weiter hinauf reichen; der, dann wasserarme, Fluss, welcher breite Uferstrecken nicht mehr deckt, würde an Geschwindigkeit verlieren, da eine Erhöhung des Wasserspiegels um ca. 2 Meter eintreten wird. Die Überflutung der sonst trockenen Kiespartien bietet aber auch hygienische Vorteile. — Die besprochene Variante des Kraftwerkes und nicht zuletzt die Persönlichkeit Herrn Gelpkes bürgen uns dafür, dass der Heimatschutz kaum Grund zu Sorgen haben wird.

**Zur Geschichte des Heimatschutzdankens.** Die Heimatschutzbewegung ist unter anderem auch aus dem Widerspruch hervorgegangen, den die in einer bestimmten

Gegend und Umgebung nicht passende, störende Verwendung einer von anderswoher bezogenen Bauweise hervorgerufen hat. Dies gilt nicht nur für grössere Bauwerke, wie wenn z. B. an den italienischen Seen Landhäuser in der Art des Bauernhauses des schweizerischen Mittel- und Hochgebirges errichtet werden, sondern auch für ähnliche Ungeheuerlichkeiten auf einem kleineren Gebiete. Unser Sinn hat sich ziemlich spät, im allgemeinen erst im letzten Jahrzehnt dagegen empört, aber man findet auch viel frühere solche Äusserungen. Und es ist für den Heimatschutzfreund ein besonderer Reiz, Entdeckungen dieser Art bei seiner Lektüre zu machen und eine Freude, sie mitteilen zu dürfen.

Gustav *Flaubert* schreibt, 1853, aus dem Seebade Trouville (Korrespondenz, Ausgabe Carpentier, Bd. II, Seite 281):

«Il faut que la vie de l'homme soit bien longue puisque les maisons, les pierres, la terre, tout cela a le temps de changer entre deux états de l'âme! J'ai vu à notre ancienne maison, celle que nous avons habitée pendant quatre ans, des *roches factices*. Le rire m'a empêché les pleurs; c'est devenu la propriété d'un agent de change de Paris, et tout le monde s'accorde à trouver cela très beau.»

Wir bitten unsere Leser, wenn sie ähnliche Bekundungen des, wie wir es jetzt nennen, Heimatschutzgefühles finden, sie der Redaktion zur Bekanntgabe mitzuteilen.

*Gd. Bn.*

**Berichtigung.** Zur Veröffentlichung des Maschinenhauses in Lünen (Heimatschutz Heft 6, Seite 86) wird uns mitgeteilt, dass der erste Entwurf für das Gebäude von den Architekten B. S. A. *Schäfer & Risch* in Chur herrührt. Die weitere Planbearbeitung und die Bauleitung wurde Architekt B. S. A. *Willi* übertragen.

## VEREINSNACHRICHTEN

**Generalversammlung.** Der Zentralvorstand beabsichtigt eine Generalversammlung im *September* nach *Zürich* einzuberufen. Nach Besprechung mit dem Vorstand der Sektion *Zürich* wird das Programm im Augustheft des Heimatschutz veröffentlicht.

**Assemblée générale.** Le Comité central a l'intention de convoquer l'assemblée générale pour le mois de *septembre* à *Zurich*. Le programme sera fixé d'accord avec le comité de la section de *Zurich* et publié dans le prochain numéro du Heimatschutz.