Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 100 (2005)

Heft: 3

Artikel: Wie der Heimatschutz die Rhätische Bahn beeinflusst hat : "Das Praktische muss nicht hässlich sein"

Autor: Ragettli, Jürg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-176158

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: 15.07.2025

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

Wie der Heimatschutz die Rhätische Bahn beeinflusst hat

«Das Praktische muss nicht hässlich sein»

Jürg Ragettli, dipl.Arch. ETH/SIA und Präsident des Bündner Heimatschutzes, Chur

Die Bauwerke der Rhätischen Bahn (RhB) zeugen von einem im Laufe der Zeit gewandelten Bewusstsein für den kulturellen Stellenwert und die Bedeutung der architektonischen Gestaltung solcher technischer Anlagen. Eng damit verbunden ist die Geschichte der Heimatschutzbewegung, die in früherer Zeit für die baukulturelle Haltung der RhB eine einflussreiche Rolle spielte.

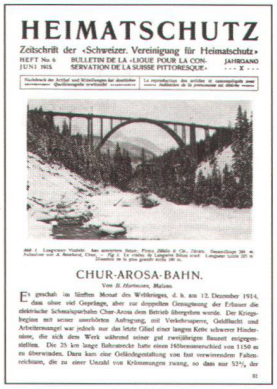
Die Gründung der Schweizerischen und Bündnerischen «Vereinigung für Heimatschutz» im Jahr 1905 steht nicht nur zeitlich in engem Zusammenhang mit dem Bau der 1903 eröffneten Albulabahnlinie. Die enorme Entwicklung im Bau von technischen Anlagen wie Eisenbahnen, Bergbahnen und Kraftwerken Ende des 19. Jahrhunderts und die Kritik an deren landschaftlichen und baulichen Auswirkungen waren ein zentrales Motiv für die Entstehung der Heimatschutzbewegung.

Symbiose von Ästhetik und Technik

Die Albulabahn von Thusis nach St. Moritz wurde zu einem richtungweisenden Bezugspunkt für die differenzierte Haltung der Heimatschutzvereinigung gegenüber solchen technischen Anlagen. Da sie «mit ihrer angenehmen Linienführung und den schönen steinernen Brückenbauten» die Landschaft nicht störe, sondern belebe und bereichere, wurde die Albulabahn in der Folge als vorbildlich für Streckenführung und qualitätsvolle architektonische Gestaltung dargestellt. Nicht zufällig wurde 1913 mit dem Beschrieb der Bauten und Anlagen der Rhätischen Bahn eine Erklärung zum grundsätzlichen Verhältnis des Heimatschutzes zur Technik verbunden: «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 anderen Zwang angetan wird. (...) Von einer prinzipiellen Feindschaft der Ästhetik und der Technik war bald wenig mehr die Rede, beide haben sich verstehen gelernt.» Es wurde diesen Gebirgsbahnen der Verdienst zugesprochen, gewisse landschaftliche Schönheiten erst recht erschlossen zu haben und durch die kühnen Kunstbauten die landschaftlich gewaltige Szenerie noch zu steigern.

Sich gegenseitig geprägt

Die RhB-Anlagen hatten grossen Einfluss auf die Definition heimatschützerischer Zielsetzungen zur Gestaltung technischer Bauwerke, das heisst in der Architektur Technik und Landschaft zu versöhnen ebenso wie neue Bauaufgaben und Bautradition miteinander in Bezug zu bringen. Umgekehrt beanspruchte man die Gestaltung dieser Anlagen und Bauwerke «als eigentliche Frucht der Heimatschutzpropaganda» und eigenen Erfolg. Der massgebliche Einfluss des Heimatschutzes zeigte sich auch im engen personellen Kontakt zu den leitenden Persönlichkeiten: Direktor Schucan war Mitglied des Vorstands des Bündner Heimatschutzes und auch sein Nachfolger Gustav Bener stand im engen Kontakt mit der Vereinigung. So wurden die weiteren Bündner Bahnlinien der Berninabahn ins Puschlav, ins Unterengadin, in die Surselva und nach Arosa mit ihren Kunst- und Hochbauten, deren architektonischen Gestaltungen auf die örtlichen und regionalen Bautraditionen Bezug nehmen, zu «Musterbeispielen der ästhetischen Bestrebungen des Heimatschutzes». Nicolaus Hartmann, bedeutendste Architektenpersönlichkeit dieser



HEIMATSCHUTZ

Zeitschrift der «Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz»

HEFT No. 6 JUNI 1915 — BULLETIN DE LA «LIGUE POUR LA CONSERVATION DE LA SUISSE PITTORESQUE» — JAHRGANG - - X - - -

CHUR-AROSA-BAHN.

Von *B. Hartmann*, Malans.

HEIMATSCHUTZ

Zeitschrift der «Schweizer. Vereinigung für Heimatschutz»

HEFT No. 1 JANUAR 1913 — BULLETIN DE LA «LIGUE POUR LA CONSERVATION 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. Ebensowenig 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.

1

In der Zeitschrift «Heimatschutz» 1/1913 (links) und 6/1915 (oben) wurden grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis des Heimatschutzes zur Technik angestellt sowie die Gestaltung der Albulabahn und der RhB-Bahnhöfe als vorbildlich gewürdigt

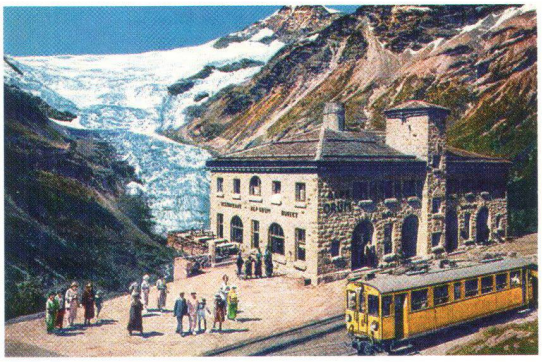
Les éditions 1/1913 (à gauche) et 6/1915 (en haut) de la revue « Heimatschutz » rendent compte des réflexions du mouvement de la protection du patrimoine sur les ouvrages techniques et font l'éloge de la ligne de l'Albula et des gares des Chemins de fer rhétiques

Zeit in Graubünden und einflussreicher Vertreter des Heimatschutzes, gestaltete die Stationsgebäude von Alp Grüm und Bernina Hospiz der Berninabahn. Nach seinen Plänen wurde auch der Hauptsitz der RhB in Chur als repräsentativer Monumentalbau erstellt, dessen aufwändige Ausschmückung der damaligen Bedeutung der Bündnerischen Bahngesellschaft Ausdruck verlieh.

Meinrad Lorenz, herausragender Hochbaumeister der RhB, entwarf die Stationsgebäude, Apparatehäuschen usw. im Unterengadin. Im Typ der Zwischenstationen entstand aus der Verbindung früherer hölzerner Stationstypen in der Art eines Schuppens mit weit ausladendem Satteldach, z.B. der Albulalinie, und motivischer Bezugnahme auf regionale murale Bauformen mit Trichterfenster und Rundbogen eine neuartige architektonische Erscheinung. Im gleichen Sinne knüpft auch die aufwändigere Gestaltung der Hauptstationen von Zernez und Scuol an Engadiner Bautraditionen an und interpretiert diese Architekturformen neu. Für die Hochbauten der 1914 eröffneten Linie von Chur nach Arosa wurde ein Architekturwettbewerb veranstaltet. In Bezugnahme auf die regionale Holzbautradition entwickelte der Architekt Alfons Rocco einen Typ für die Zwischenstationen als Kantholz-Strickbau. Dessen gestalterischer Ausgangspunkt war nicht wie bei früheren Stationstypen der RhB ein Schuppen, sondern ein Wohnhaus. Die Chaletform erhält durch den angebauten seitlichen Güterraum und das weit hinabreichende Satteldach «eine dynamisch-asymmetrische Gestalt» und lässt so auch die Bauweise von Schuppen und Remisen mitklingen.

Mangelnde Sensibilität und Konflikte

Nachdem das Netz der RhB fertiggestellt war und auch technische und ästhetische Inhalte der Architektur sich gewandelt hatten, stand die baukünstlerische Sicht auf die Anlagen der RhB längere Zeit nicht mehr im Vordergrund. Der Bündner Heimatschutz beschäftigte sich mit diesem Thema erst wieder in den Achtzigerjahren, als mehrere Stationsgebäude durch grössere Neubauten ersetzt werden mussten. Es ging dabei nicht um den Erhalt dieser Gebäude, sondern um die qualitätsvolle Gestaltung der Neubauten. Als 1983 ein neues Aufnahmegebäude für den Bahnhof Samedan projektiert wurde, war als Absicht festgelegt, es im traditionellen Engadinerstil zu gestalten und damit den Reisenden einen ersten Eindruck dieser markanten und traditionsreichen Baukunst zu vermitteln. Im Unterschied zu den früheren Bauten der RhB im Bündner Heimat-



Das Stationsgebäude Alp Grüm von Nicolaus Hartmann auf einer historischen Postkarte um 1930 (Bild Engadin Press)
Sur une carte postale de 1930: le bâtiment de la gare d'Alp Grüm réalisé par Nicolaus Hartmann *(photo Engadin Press)*

Charakteristisch für andere im unteren Engadin: der Bahnhof Cinuoschel (Bild J. Ragettli)
La gare de Cinuos-chel est caractéristique de l'architecture ferroviaire en Basse-Engadine *(photo J. Raggettli)*

Bodenständige Holzkonstruktion prägt den Bahnhof Langwies (aus «Heimatschutz» 6/1915)
La gare de Langwies est une construction en bois dans le style du terroir *(revue «Heimatschutz», numéro 6/1915)*

Der Bahnhof Samedan in seiner ursprünglichen Form ... (Postkarte Engadin Press um 1909)
La gare de Samedan dans son état d'origine... *(carte postale Engadin Press environ 1909)*

... und der wegen seiner Gestaltung in Heimatschutzkreisen umstrittene Neubau von Mitte der 1980er-Jahre (Bild B. Walder)
... et le nouveau bâtiment du milieu des années 1980, à l'architecture très controversée dans les milieux de la protection du patrimoine *(photo B. Walder)*

Im Bahnmuseum Albula in Bergün sollen Informationen über die Albulabahn als Kulturgut von internationalem Rang und ihre Baugeschichte vermittelt sowie historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn gezeigt werden (Bildmontage Projektstand Mai 2005, Architekten Ruch, Fickert, Knapkiewicz)
Le musée ferroviaire de Bergün donnera des informations détaillées sur la ligne de l'Albula, bien culturel d'importance mondiale, et sur l'histoire de sa construction ainsi que sur les voitures historiques des Chemins de fer rhétiques *(photomontage, projet en mai 2005, architectes Ruch, Fickert, Knapkiewicz)*

stil wurden diese Ziele aber ohne jegliche baukulturelle Ambition und ohne baukünstlerische Qualität umgesetzt. Die Veranstaltung eines Architekturwettbewerbs wurde abgelehnt. Die Gründe für die defensive Haltung zur Architektur sind sowohl in einem allgemeinen baukulturellen Vakuum wie auch in der spezifischen Situation des Unternehmens zu sehen.

Als 1986 ein neuer Bahnhof für Domat/Ems geplant wurde, beklagte der Bündner Heimatschutz «die stillose Mischbauweise, die unmotivierte Pfeilerarchitektur und die nicht ausgereifte Dachgestaltung». Das Gespräch mit den Verantwortlichen der RhB brachte jedoch keinen Erfolg und auch die Beschwerde an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftdepartement sowie das Gesuch um ein Fachgutachten wurden abgelehnt. Die damalige Begründung für die Abweisung dieser Anliegen, «dass sich über die gestalterischen Qualitäten eines Baus streiten liesse» erstaunt durch die offene Ignoranz baukünstlerischen Fachwissens und baukulturellen Anspruchs. Schliesslich plante noch vor wenigen Jahren die SBB zusammen mit der RhB den Abbruch des historischen Bahnhofs von Chur, um damit der Arosabahn bessere betriebliche Voraussetzungen zu schaffen. Hier zeigte nun aber der vor allem vom Bündner Heimatschutz entfachte Sturm der Entrüstung, eine in der Bevölkerung lancierte Petition und die frühe Stellungnahme der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege Wirkung. In der Folge brachte die Durchführung eines Studienauftrags eine bauliche Lösung mit dem Erhalt des alten Bahnhofs, die nun zurzeit in Ausführung steht.

Von der Neubesinnung zum Bahnmuseum

Zumindest die Erkenntnis des Werts der RhB als bauliches Denkmal und Gesamtkunstwerk ist unterdessen wieder gewachsen. Davon zeugt unter anderem das Gesuch, die Albula- und Berninabahn in die Liste des Unesco-Weltkulturerbes aufzunehmen, das von der RhB, der Kantonsregierung und touristischen Kreisen getragen wird. Entsprechend dem allgemein wachsenden Bewusstsein für die Bedeutung von Denkmälern von Industrie und Technik werden in Graubünden seit einiger Zeit auch die Geschichte und die Bauwerke der Eisenbahn erforscht und dokumentiert. Die umfassende Inventarisierung der Hochbauten, aller Strecken und ihrer Kunstbauten, der noch vorhandenen historischen und der in Betrieb stehenden Fahrzeuge, Lokomotiven, Personen- und Güterwagons, Maschinen und Apparate, der Bestände im Archiv der RhB usw. ist weitgehend abgeschlossen. Die Instandsetzung von historischen Fahrzeugen wird vor allem durch begeisterte Anhänger der Bahn und in einzelnen Fällen wie den alten Salonwagen auch durch die RhB selbst übernommen Diese historischen Fahrzeuge werden für touristische Fahrten zwischen Bergün und Davos verwendet. Ein Bahnlehrpfad führt von Preda nach Bergün.

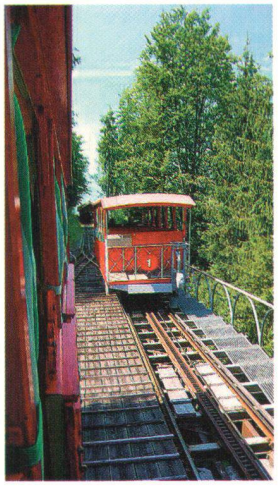
All diese Aktivitäten bilden die Grundlage für das Projekt eines Eisenbahnmuseums in Bergün. An diesem Ort sollen Informationen über die Albulabahn als Kulturgut von internationalem Rang und ihre Baugeschichte dargestellt sowie historische Fahrzeuge der Rhätischen Bahn ausgestellt werden. Mit Ausstellungen, Dampffahrten, Führungen, Fachvorträgen usw. sollen vielfältige Themen der Albulabahn dargestellt werden. Der Bündner Heimatschutz beteiligt sich an diesem Projekt und will damit an frühere heimatschützerische Verdienste an der architektonischen Gestaltung der RhB-Bauten anknüpfen. In Zusammenarbeit mit dem «Verein Bahnhistorisches Museum Albula», der RhB, der Gemeinde Bergün, der Kantonalen Denkmalpflege und dem Schweizer Heimatschutz wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt. Die fachliche Arbeit, Organisation und Finanzierung dieses Planungsverfahrens wurde durch den Bündner Heimatschutz übernommen. Die Jury mit renommierten Architekten hat unter den Projekten von sechs eingeladenen Architekturbüros das Projekt der Architekten Hans-Jörg-Ruch, Axel Fickert und Kaschka Knapkiewicz zur Weiterbearbeitung empfohlen. Durch den Umbau des ehemaligen Zeughauses und den Neubau einer neuen Fahrzeughalle soll ein Ort geschaffen werden, an dem eindrückliche und lehrreiche Erfahrungen zur Geschichte, zum Bau, zur Technik und Architektur der Rhätischen Bahn gemacht werden können. Ein Ort, an dem über Technik, Baukunst, Landschaft mehr erfahren und reflektiert werden kann.

Berühmte Hotelbahnen

Bevor der Hotelbus die Gäste am Bahnhof abholte, erstellten einige Hotels ihre Zubringerbahn. 1875 wurde die erste Anlage auf schönster Aussichtsstrecke an der Rigi zwischen den Hotels in Kaltbad und Scheidegg in Betrieb genommen. Die 1888 eröffnete erste elektrische Eisenbahn der Schweiz zwischen dem Grand Hotel in Vevey und dem Schloss Chillon verband alle am Seeufer gelegenen Hotels von Vevey, Clarens, Montreux und Territet. Spezielle Hotel-Strassenbahnlinien entstanden am Monte Generoso auf Bellavista (1891), in Mürren (1894), in St. Moritz-Bad (1896), auf der Riffelalp ob Zermatt (1899), in Aigle (1900) sowie in Spiez (1905). Bereits 1879 erschloss eine Drahtseilbahn, heute die älteste noch fahrtüchtige Drahtseilbahn der Schweiz, das Hotel Giessbach am Brienzersee. Unter den etwa 60 Drahtseilbahnen finden sich etliche Hotelbahnen, u.a. zum Hotel Gütsch in Luzern (1884), auf den Bürgenstock (1888), zum Grand Hotel Dolder (1895, zusammen mit einer Strassenbahn), zum Kurhaus in Walzenhausen (1896), zum Hotel Terrace in Engelberg (1905), nach Mont-Fleuri bei Territet (1910), nach Sonluop bei Les Avants (1910), zum Kurhotel Chantarella bei St. Moritz (1913) oder zum Hotel Fürigen bei Stansstad (1927). Bei den Zahnradbahnen können etwa die Verbindung von Aigle nach Leysin (1900), als Zubringer zu den Sanatorien, oder die Bahn von Leuk nach Leukerbad (1915) als Hotelbahnen bezeichnet werden. Als bekannteste Hotel-Zahnradbahn gilt aber die 1905 eröffnete Linie von Brunnen über Morschach nach Axenstein. Nach langem Hin und Her um das Bahnsystem und die Linienführung entstand eine Zahnradbahn, die am Dorfrand von Brunnen beim Grand Hotel begann und nach 2,5 Kilometer Bergfahrt beim Grand Hotel Axenstein endete; bei der Zwischenstation Moschach in der grossen Kurve des Bahntrassees lag das Hotel Axenfels. Mit dessen Abbruch nach dem Zweiten Weltkrieg erlitt der Betrieb grosse Einbussen. Die Schliessung des Axenstein 1964 versetzte der Bahn schliesslich den Todesstoss, 1969 wurde der Betrieb eingestellt und die Anlage abgebrochen.

Dr. Roland Flückiger-Seiler

Näheres siehe:
Flückiger-Seiler Roland. Hoteträume zwischen Gletschern und Palmen. Baden 2001, überarbeitete Neuauflage 2005.
Flückiger-Seiler Roland. Hotelpaläste zwischen Traum und Wirklichkeit. Baden 2003, Neuauflage 2005.



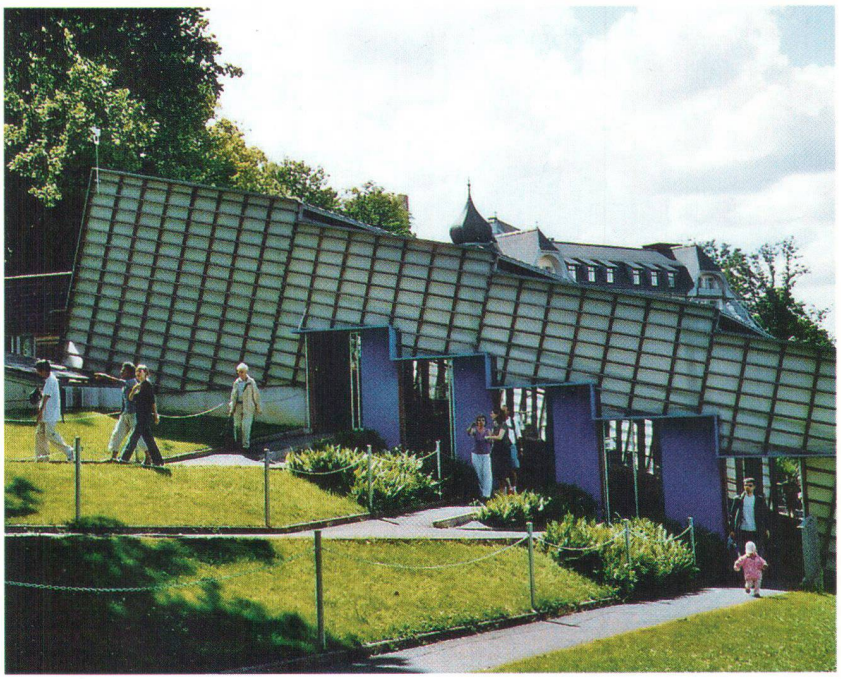
Bereits 1879 erschloss die heute älteste Drahtseilbahn der Schweiz das historische Hotel Giessbach am Brienzersee (Archivbild)
En 1879 déjà, le plus ancien funiculaire de Suisse a permis l'ouverture de l'hôtel historique Giessbach sur les rives du lac de Brienz *(archives)*

Gurtenbahn: gewagt und gelungen

Voraussetzung für die Realisierung des Parks im Grünen auf dem Berner Hausberg durch die Migros Bern war die Totalerneuerung der Gurtenbahn. Um die Anlagen auf dem Gurten besser zugänglich zu machen, wurde beschlossen, die Bahn um 15 m nach oben zu verlängern. Dies bedingte den Abbruch der bestehenden, 1949 umgebauten Bergstation und ihr Ersatz durch einen Neubau. Mit der Planung wurde das Architekturbüro Walter Hunziker in Bern beauftragt. Dem Projekt lag die Idee zugrunde, die Bergstation gleichsam als «Gelenk» zwischen Hang und Kulm darzustellen: Eingang und Kommandoraum befinden sich im horizontalen Teil des neuen Stationsgebäudes, während sich der Ein- und Ausstiegsbereich – die eigentliche Halle – treppenförmig der Neigung des Hanges anpasst. Der geneigte Gebäudeteil ist gegen aussen in vier Abschnitte gestaffelt und symbolisiert so einen Seilbahnwagen. Als Gebäudeverkleidung wurden Lamellen aus Lärchenholz gewählt; sie sind Sonnenschutz und sollen ausserdem Architektur verdeutlichen. Die Einpassung der Bergstation in die Umgebung ist ausserordentlich gut gelungen; die neue, zwei Millionen Franken teure Gurtenbahn-Bergstation wurde allgemein positiv aufgenommen. Die ebenfalls vollständig erneuerte Standseilbahn mit zwei neuen Wagen in Bernerrot wurde am 1. Juli 1999 dem Betrieb übergeben und hat ihre Bewährungsprobe schon kurz danach, anlässlich des Gurtenfestivals, mit Auszeichnung bestanden.

Hans-Ulrich Suter

Die vor sechs Jahren in Betrieb genommene Bergstation der Gurtenbahn lehnt sich an die Geländetopographie an (Bild H.U. Suter)
La nouvelle station inférieure du funiculaire du Gurten, mise en service il y a six ans, épouse la topographie du site *(photo H.U.Suter)*



Comment la protection du patrimoine a influencé les Chemins de fer rhétiques

L'utile n'est pas forcément affreux

Jürg Ragettli, architecte EPFZ/SIA et président de la section des Grisons de Patrimoine suisse, Coire

Les constructions de la Compagnie des Chemins de fer rhétiques (RhB) témoignent de l'évolution, au fil du temps, de la valeur culturelle et de l'importance de la conception architectonique de ces ouvrages techniques. L'histoire du mouvement de la protection du patrimoine qui, au début, eut une influence importante sur les options architecturales de la compagnie ferroviaire est étroitement liée à celle des Chemins de fer rhétiques.

L'année 1903 marqua l'inauguration de la ligne de l'Albula. 1905 fut celle de la constitution de la section des Grisons de Patrimoine suisse (Ps). Ces deux dates proches symbolisent le mariage de l'esthétique et de la technique. Le développement fulgurant des procédés de réalisation des ouvrages d'art fit germer l'esprit critique des défenseurs du paysage qui se regroupèrent en une association soucieuse de favoriser l'architecture de bonne qualité pour une mise en valeur du paysage. La ligne de l'Albula de Thusis à St. Moritz, particulièrement riche en ouvrages d'art audacieux: viaducs, couloirs artificiels, tunnels courbes, etc… est le fruit de l'attitude différenciée qu'adopta la section des Grisons en cherchant à «enrichir le paysage».

Influence réciproque

Les Chemins de fer rhétiques ont influencé considérablement la définition des objectifs de la protection du patrimoine, en particulier dans le domaine des ouvrages d'art. Inversement, la haute qualité de leurs réalisations techniques est en partie due à la section grisonne de Ps qui comptait des représentants influents au sein de la direction de la compagnie, par exemple le directeur Schucan, puis son successeur Gustav Bener, ou au sein de l'équipe des architectes: Nicolaus Hartmann qui dessina la gare d'Alp Grüm, l'Hospice de la Bernina et le siège principal des RhB à Coire, Meinrad Lorenz qui fit construire des gares alliant bois et style régional en Basse Engadine ou encore Alfons Rocco qui réalisa des gares dans le style des chalets.

Après l'achèvement du réseau rhétique, le souci de la bonne architecture ferroviaire perdit sa place prioritaire. Dans les années 1980, la section des Grisons de Ps reprit cependant le flambeau pour essayer d'améliorer la qualité des projets de remplacement de plusieurs gares. Elle ne parvint toutefois pas à convaincre les Chemins de fer rhétiques d'organiser un concours d'architecture pour la nouvelle gare de Samedan qui fut construite en 1983 sans grande qualité architecturale. De même, elle tenta vainement d'améliorer le projet de nouvelle gare de Domat /Ems. Le dialogue avec la compagnie ferroviaire ne put être établi. Par la suite, le projet de démolition de la gare historique de Coire déclencha l'opposition de la population ainsi qu'une prise de position de la Commission fédérale des monuments historiques qui permit de sauver le bâtiment et d'opter pour une solution actuellement en cours de réalisation.

***La gare de Zernez: exemple de conception architecturale noble des Chemins de fer rhétiques** (photo Guggenheim)*

Zernez – Beispiel eines aufwändiger gestalteten Stationsgebäudes der Rhätischen Bahn
(Bild Guggenheim)

Un musée ferroviaire

A l'heure actuelle, la valeur de ces ouvrages est bien ancrée dans les esprits. Les autorités, la compagnie et la population soutiennent la demande d'inscription des lignes de l'Albula et de la Bernina sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. L'inventaire du matériel roulant est terminé. Des voitures historiques remises en état par des passionnés circulent sur le trajet Bergün-Davos. Un sentier didactique a été aménagé entre Preda et Bergün. Toutes ces activités devraient être regroupées dans le futur musée ferroviaire de Bergün pour la réalisation duquel la section grisonne de Ps a pris en charge l'organisation d'un concours d'architecture. Le projet des architectes Hans-Jörg Ruch, Axxel Fickert et Kaschka Knapkiewicz qui a été primé prévoit la transformation de l'ancien arsenal ainsi qu'une construction nouvelle.