

Eine Bergbahn als Gesamtkunstwerk : Geschichte und Architektur der Berninabahn

Autor(en): **Dosch, Luzi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **80 (1993)**

Heft 1/2: **Berg-Werke = Architectures d'altitude = Mountain architecture**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-60818>

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.

Eine Bergbahn als Gesamtkunstwerk

Geschichte und Architektur der Berninabahn

Kaum eine andere Eisenbahnstrecke führt durch eine so grossartige und abwechslungsreiche Landschaft wie die Berninabahn zwischen dem Engadin und dem Veltlin. Für die Anlage der Bahnlinie wurde die beeindruckende Naturszenerie bewusst in die ingenieurtechnische und architektonische Ausformung mit einbezogen. Entstanden ist ein Gesamtkunstwerk, das der heutigen Tourismusarchitektur jederzeit als Lehrstück dienen könnte.

Histoire et architecture du chemin de fer de la Bernina

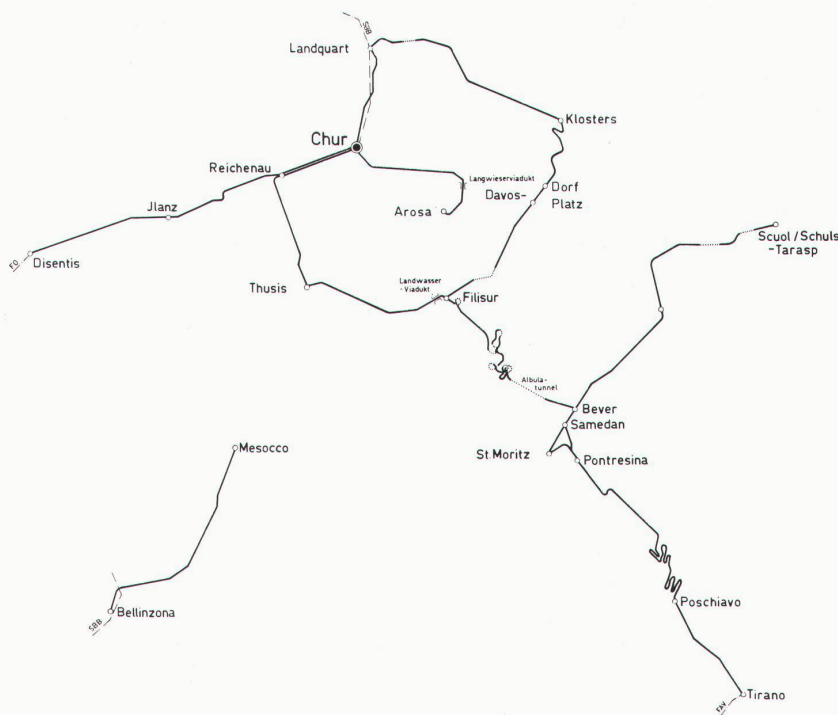
Rares sont les lignes de chemin de fer qui traversent un paysage aussi grandiose et varié que celui de la Bernina entre les vallées de l'Engadine et du Veltlin. Pour tracer la voie ferrée, l'impressionnant paysage naturel fut volontairement intégré à l'œuvre technique des ingénieurs et à l'architecture. Le résultat est une œuvre d'art totale pouvant servir d'enseignement à toute architecture touristique actuelle.

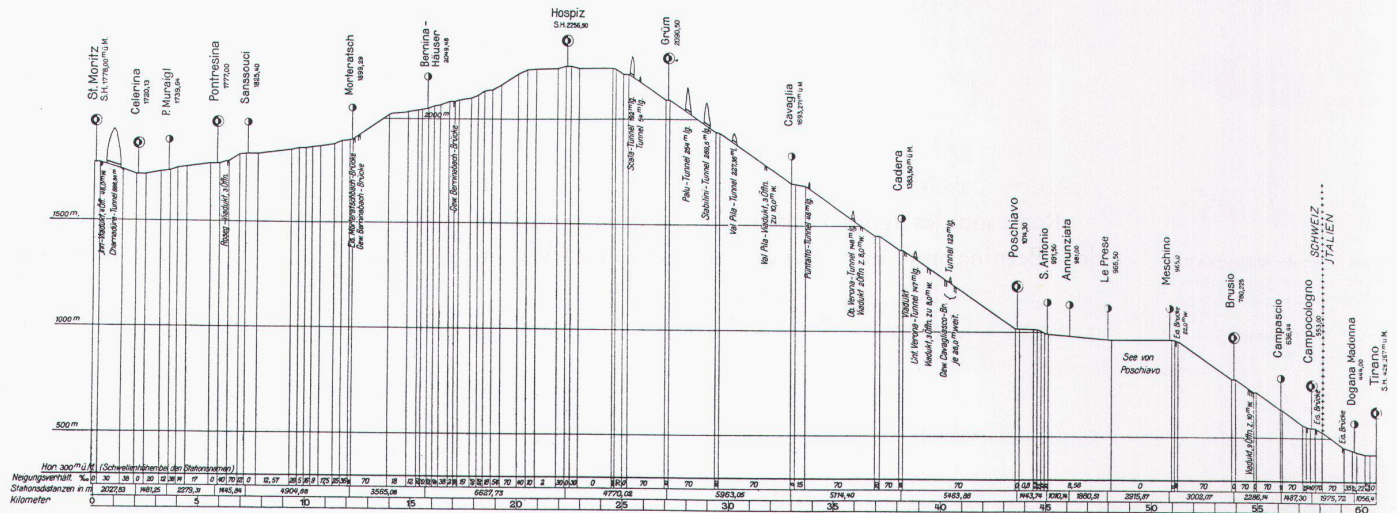
Architectural History of the Bernina Railway

There is hardly another stretch of railway line that passes through such a magnificent and varied landscape as the Bernina Railway between the Engadine and the Valtellina. The impressive natural scenery was intentionally incorporated in the technical and architectural conception of the railway track. The result is a total work of art and a shining example to today's tourism architecture.

Streckennetz der Rhätischen Bahn mit der aufgehobenen Misoxer Linie. Die Berninabahn verbindet St. Moritz mit Tirano, aus: Luzi Dosch, «Die Bauten der Rhätischen Bahn», Chur 1984

Réseau des Chemins de Fer Rhétiques avec la ligne de Misox supprimée. La ligne de la Bernina relie St. Moritz à Tirano; extrait de Luzi Dosch, «Die Bauten der Rhätischen Bahn» (Les bâtiments des Chemins de Fer Rhétiques, Coire 1984)
Rail network of the Rhaetian railway with the disused Misox line. The Bernina railway connects St. Moritz and Tirano. From Luzi Dosch, «Die Bauten der Rhätischen Bahn», Chur 1984





Die 1910 eröffnete Berninabahn gehört zu den späten Unternehmungen der Blütezeit des Eisenbahnbaus in Graubünden. Nach der Überwindung des Gotthard-Schocks trat hierzulande allmählich das Konzept eines Binnennetzes in den Vordergrund. Eine Schmalspurbahn führt seither Touristen in die Kurorte und zu den Naturschönheiten. Die von St. Moritz nach Tirano führende Berninabahn ist in erster Linie Ausflugsstrecke. In Fortsetzung der Albulabahn dient sie aber auch als gemächliche Transitverbindung zwischen dem Norden und dem italienischen Veltlin. Ihre Tief- und ihre Hochbauten sind wichtige Zeugen einer Architekturgeschichte im Zeichen von Heimatschutz und Tourismus.

I.

Die Frühzeit der Eisenbahngeschichte Graubündens kreist zur Hauptsache um Projekte eines Alpendurchstichs.¹ 1839 reichte Zanino Volta aus Como bei den Bündner Behörden ein Gesuch ein zum Bau und Betrieb einer «Eisen- oder Granitbahn» von Walenstadt bis Novate oder Riva di Chiavenna mit der Berechtigung, den Splügen an geeignetem Orte zu durchbohren. 1842 riefen Johann Friedrich Tscharner, Richard La Nicca und Johann Baptista Bavier zur Bildung eines Vorbereitungscommittees für den Bau einer Gebirgsbahn durch Graubünden auf, die die italienischen mit den deutschen Bahnen verbinden sollte. Im Vordergrund der Beratungen stand der Bau einer Splügenreise. Bis zum Jahre 1845 galten die Bemühungen der Vor-

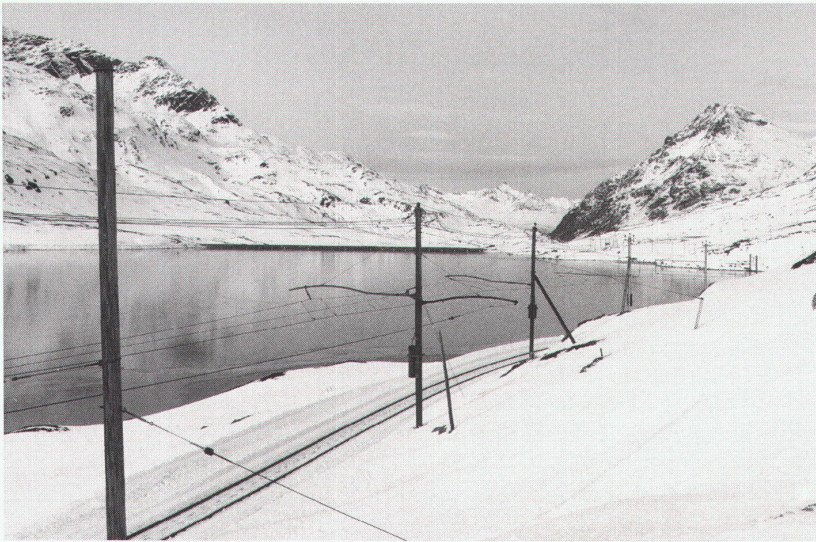
kämpfer für eine Ostalpenbahn dieser Strecke, von da an dem Lukmanier, der weniger technische Schwierigkeiten bot. Später rückte der Splügen wieder in den Vordergrund. In den Jahren 1869 und 1871 schloss die Schweiz Staatsverträge mit Italien und Deutschland über den Bau der Gotthardbahn ab. 1872 konnte mit dem Bau der Gotthardlinie begonnen werden, 1882 wurde sie eröffnet.

Gegenüber den hochfliegenden Plänen nahm sich die Eisenbahnrealität in Graubünden lange Zeit äusserst bescheiden aus. Die Teilstrecke der 1858 eröffneten Linie Rorschach–Chur blieb vorerst einziger Bündner Beitrag. Die Unternehmungen am Gotthard hinderten den Kanton lange daran, neue Eisenbahnkonzepte zu erwägen. 1874 schlug der Splügen-Befürworter und spätere Bundesrat Simon Bavier neben dem Bau einer Alpenbahn die Schaffung eines internen Bahnnetzes vor. Weitere Auseinandersetzungen erhoben sich um die Frage der Spurbreite. Klärung schaffte schliesslich die auf Initiative des Wahl-Davosers Willem Jan Holsboer von 1888 bis 1890 erbaute Schmalspurbahn Landquart–Davos, die zum Ausgangspunkt des bündnerischen Schmalspurnetzes wurde. Mit dem Bau der Bahnlinie Landquart–Thusis nahm die Gesellschaft 1894 den Namen Rhätische Bahn an. 1942 erfolgte die Fusion mit der Chur–Arosa- und der Bellinzona–Mesocco-Bahn.²

Die Berninabahn geht auf ein Konzessionsgesuch der Zürcher Firma Froté & Westermann aus dem Jahre 1899 zurück. Da die Eisenbahnstrecke Sondrio–Tirano

Längenprofil der Berninabahn, aus: «SBZ», 10.2.1912
 Profil en long de la ligne de la Bernina; extrait de: «SBZ», 10.2.1912
 Longitudinal profile of the Bernina railway. From: "SBZ", 10.2.1912

1 Der vorliegende Text folgt in weiten Teilen meinen Ausführungen in: Luzi Dosch, «Die Bauten der Rhätischen Bahn. Geschichte einer Architektur von 1889 bis 1949», Chur 1984. – Die Fotos von Alexander Troehler und Reinhard Zimmermann sind diesem Buch entnommen.
 2 «Rhätische Bahn heute – morgen – gestern», Chur 1988, S. 278ff.



Bernina Hospiz, Linienführung der Bahn entlang des Lago Bianco, im Hintergrund die nördliche Staumauer

Hospice de la Bernina, tracé de la ligne longeant le Lago Bianco, à l'arrière-plan, le mur de retenue nord

Bernina Hospiz, railway line along Lake Bianco, with the northern dam in the background

Foto: Luzi Dosch

Bernina Hospiz, südliche Staumauer

Hospice de la Bernina, le mur de retenue sud

Bernina Hospiz, southern dam

Foto: Christian Kerez

³ Ascanio Schneider, «Gebirgsbahnen Europas», Zürich 1967 (2. Auflage), S. 244–245

bereits im Bau war, bestand in absehbarer Zeit eine durchgehende Eisenbahnverbindung von Mailand bis Tirano. Im Jahre 1904 wurde in Mailand ein Konsortium zur Finanzierung der Bahn gegründet. Man arbeitete ein neues Projekt aus. Die Idee einer Strassenbahn wich dem Konzept einer Bahn mit eigenem Trasse. Nach dem Ausstieg der italienischen Finanzgruppe im Sommer 1905 sprangen die Schweizerische Eisenbahnbank und Basler Finanzkreise ein. 1905 konstituierte sich die Berninabahn-Gesellschaft. Ein Jahr später wurden die Bauverträge mit den beiden Generalunternehmen, der Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth in Münchenstein und der A. G. Alb. Buss & Cie. in Basel, abgeschlossen. Am 16. Juli 1906 konnten die Bauarbeiten mit 2500 Arbeitern aufgenommen werden. Bauleiter waren die Oberingenieure W. Sigrist für die Nord- und E. Bosshard für die Südseite. Die Ausführung erfolgte in Etappen von Norden und von Süden her; die Gesamteröffnung der Strecke fand am 5. Juli 1910 statt. Eine durchgehende Fahrt war vorerst lediglich im Sommer möglich. Für den 1913/14 fahrplanmässig einsetzenden Jahresbetrieb auf der ganzen Linie war die nachträgliche Errichtung von Schneegalerien notwendig. Seither mussten weitere Galerien gebaut und Trasseverlegungen vorgenommen werden.³ Schon von Beginn an hatte die Bahngesellschaft gegen wirtschaftliche Schwierigkeiten zu kämpfen. Seit 1913 bezahlten Bund und Kanton freiwillige Beiträge, um das Unternehmen vor dem Konkurs zu bewahren. Im Jahre 1943 wurde die Berninabahn als letzte der ehemals eigenständigen Bündner Privatbahnen der Rhätischen Bahn eingegliedert.

Der Bauleiter und Oberingenieur E. Bosshard hat in seinem Baubericht die Idee der Touristenbahn deutlich hervorgehoben: Aufgabe des Projektes sei es gewesen, die mannigfaltigen Schönheiten der Gegend in möglichst günstiger Weise von der Bahn aus sichtbar zu machen. «Die Berninabahn macht ein ausgedehntes Touristengebiet von hervorragend landschaftlicher Schönheit zugänglicher, das schon beim beschwerlichen Post- und Fuhrwerkverkehr auf den lange zulau-



fenden Tal- und Alpenstrassen und auf der im Jahre 1865 vollendeten Berninastrasse seit Jahren einen sehr regen Reisenden- und Touristenverkehr in immer steigendem Masse anzulocken und zu fesseln vermochte. Es war geradezu ein Gebot der Rücksichtnahme auf die zahlreichen, treuen jährlichen Besucher unseres Landes, ein den gesteigerten Anforderungen des verwöhnten Reisepublikums besser entsprechendes Verkehrsmittel über das Berninagebiet zu schaffen, das den Genuss dieser grossartigen Natur mit Bequemlichkeit gestattet und deren erhabene Schönheiten in reicher Abwechslung am Auge vorüberziehen lässt. In nur zwei Stunden bringt die Berninabahn den Reisenden aus der Tiefe des heissen, traubenbrütenden Veltlins in die kühle Gletscherluft und die herrlichste Alpenwelt. An nicht weniger als drei Gletschern führt die Bahn in nächster Nähe vorbei, am gewaltigen Morteratschgletscher, am Cambrenagletscher über dem gletschermilchfarbigen Lago Bianco (Weisser See) und am Palüglletscher.»⁴

II.

Bosshard kommt in seinem Bericht ausführlich auf die Schwierigkeiten und Leistungen des Bahnbaus zu sprechen. Die Berninabahn fährt über einen der höchsten Alpenpässe der Schweiz. Ihre Verwirklichung als meterspurige Adhäsionsbahn mit elektrischem Betrieb (Gleichstrom) hängt eng mit der Geschichte der Kraftwerke Brusio zusammen, deren erste Anlagen zwischen 1904 und 1907 erstellt worden sind. Mit ihrer Konzession hatten die Kraftwerke die Verpflichtung übernommen, die für den Betrieb der Berninabahn notwendige elektrische Energie zu günstigen Bedingungen zu liefern. Das Projekt ging davon aus, die Linie möglichst hoch und frei zu legen, um den Schneeverwehungen so viel als möglich auszuweichen und das Räumen der Linie von Schnee zu erleichtern, sowie durch Stein Schlag und Lawinen bedrohte Stellen zu umgehen. Es waren gewaltige Höhenunterschiede zu überwinden. Der Ausgangspunkt im Engadin liegt auf 1778 m, der Kulminationspunkt Hospiz auf 2256 m und der End-



Kreisviadukt von Brusio
Viaduc circulaire de Brusio
Brusio Circular Viaduct
Fotos: Luzi Dosch

⁴ E. Bosshard, «Die Berninabahn», in: «Schweizerische Bauzeitung» (SBZ), 10. Februar 1912, S. 3



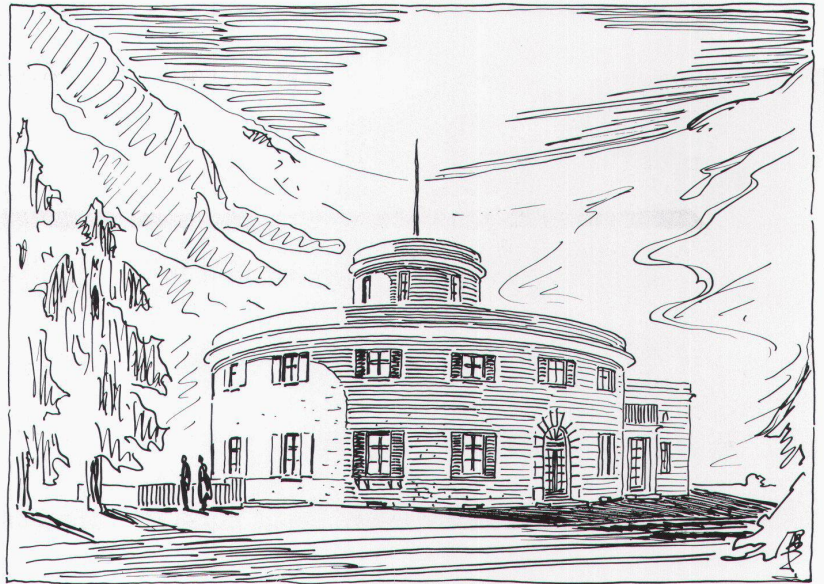
Aufnahmegebäude Bernina Suot, 1912/1922/1927; abgebrochen 1992
 Architekt: **Nicolaus Hartmann**
 Bâtiment d'accueil de Bernina Suot, 1912/1922/1927; démolé en 1992
 Reception building Bernina Suot, 1912/1922/1927; demolished in 1992
 Foto: Alexander Troehler und Reinhard Zimmermann

Aufnahmegebäude Tirano, 1927
 Bâtiment d'accueil de Tirano, 1927
 Reception building Tirano, 1927
 Foto: Alexander Troehler und Reinhard Zimmermann

5 E. Bosshard, S. 10–11

punkt im Veltlin auf 429 m. Der Höhenunterschied der Südseite beträgt 1827 m auf einer direkten Horizontal-distanz von etwa 22 Kilometern. Damit bewältigte die Berninabahn einen weit grösseren Höhenunterschied als die damaligen schweizerischen Zahnstangenbahnen. Durch die Anlage eines Tunnels hätte die höchstgelegene Bahnstrecke ausgeschaltet werden können. Dagegen sprachen finanzielle Gründe und die Berücksichtigung der Aussichtspunkte in der Nähe der Passhöhe. Die Station Hospiz liegt etwas unterhalb der von der Poststrasse bedienten Passhöhe am östlichen Ufer des Lago Bianco. Von hier aus fällt der Blick auf den See und den gegenüberliegenden Piz Cambrena mit dem gleichnamigen Gletscher. Gegenüber dem vorgesehenen Projekt musste die horizontale Strecke von der Station bis zum Südende des Scalasees auf Einsprache der Kraftwerke Brusio höhergelegt werden. Lago della Scala und Lago Bianco wurden in der Folge zu einem Stausee vereint. Vom Hospiz aus folgt die Bahn dem alten Saumpfad über Grüm und Cavaglia. Als Gründe für diese Trasseewahl führt Bosshard die gegenüber der Poststrasse günstigere Topographie und eine geringere Lawinengefahr an. «Ausschlaggebend für diese Tracéwahl musste aber schon die landschaftlich viel schönere Linie, die grössere Mannigfaltigkeit an prächtigen Panoramen von der Bahn aus sein; um keinen Preis durfte zum Beispiel die herrlich gelegene Alp Grüm von der Berninabahn abgefahren werden.»⁵ Die Station Alp Grüm liegt etwa 30 m unterhalb des eigentlichen Aussichtspunktes (2090,5 m ü. M.). Von ihrem Vorplatz aus ist der freie Ausblick sowohl ins Puschlav als auch auf den Palügletscher gewahrt. Der Höhenunterschied zwischen Hospiz und Poschiavo musste durch Kehren, Tunnels und Brücken überwunden werden. Der eigentliche südliche Abstieg führt durch felsiges Terrain mit Übergängen vom stark verwitterten Gneis bis zum härtesten Augengneis.

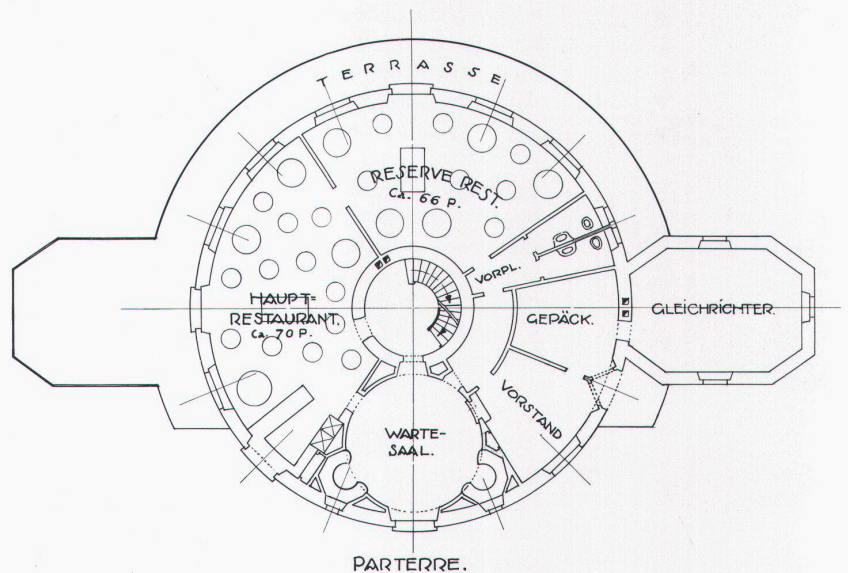
Zwischen Poschiavo und Tirano sind als touristisch besonders bemerkenswerte Anlagen die Linienführung entlang des Lago di Poschiavo und die künstlichen Längentwicklungen von Brusio zu nennen. Wäh-



rend man oberhalb von Brusio die Trasseverlängerung durch das Motiv einer Doppelschleife erreichte, baute man unterhalb des Dorfes eine offene volle Kehre. Dieser Kreisviadukt besteht aus einer Spirale, die zu einem Teil von einem etwa 110 m langen Viadukt von neun Öffnungen gebildet wird.

Bei den Hochbauten sind in erster Linie die Aufnahmegebäude zu nennen. Die Linie der Berninabahn ist die einzige Eisenbahnstrecke des bündnerischen Schmalspurnetzes, für die kein Zwischenstationstyp entwickelt wurde. In St. Moritz und in Pontresina konnte die Berninabahn die Aufnahmegebäude der Rhätischen Bahn mitbenutzen. In Tirano beteiligte sie sich am Bau des Empfangsgebäudes der Alta-Valtellina-Bahn, das im Juli 1909 dem Betrieb übergeben wurde. Die übrigen Aufnahmegebäude der Berninabahn lassen sich in zwei Kategorien unterteilen. Stationsgebäude mit Büro, Güterraum und Wohnung erhielten die Stationen Bernina-Hospiz, Poschiavo, Brusio und Campocologno. Im letztgenannten Gebäude wurden zudem Zoll- und Posträume untergebracht. Lediglich Wartehallen, teilweise mit Lokal für Billettausgabe und Gepäckraum, errichtete man in Celerina-Staz, Surovas, Morteratsch, Berninahäuser (Bernina Suot), Alp Grüm, Cavaglia, Cadera und Campascio. Nebst den Stationsbauten entstanden in Pontresina, Poschiavo und Tirano je eine Wagenremise. Jenen in Pontresina und Poschiavo gliederte man je eine Reparaturwerkstätte und Magazinräume an. Die Stromverteilung erfolgte durch Umformerstationen in Pontresina, Bernina-Hospiz, Poschiavo und Campocologno. An weiteren Hochbauten sind zu nennen: ein Restaurant bei der Station Alp Grüm, drei Beamtenhäuser in Pontresina-Cuntschett, je ein Beamtenhaus in Bernina-Suot und auf dem Hospiz. In Cavaglia beteiligte sich die Bahngesellschaft am Bau eines Gasthauses; dafür wurde es den Fahrgästen als Wartsaal ohne Konsumationszwang zur Verfügung gestellt.

Bezogen auf die Hochbauten sind die zwanziger Jahre die bedeutendste Epoche der Berninabahn. 1922 und 1929 wurden zwei Chalets als Stationsgebäude von



Nicolaus Hartmann, Projekt für ein Stationsgebäude mit Restaurant auf der Alp Grüm, 1923, Perspektive und Grundriss

Nicolaus Hartmann, projet de gare avec restaurant sur l'Alp Grüm, 1923, perspective et plan
 Nicolaus Hartmann, project for a station building with restaurant on the Grüm Alp, 1923, perspective and ground floor plan
 Staatsarchiv Graubünden Chur, Nachlass Nicolaus Hartmann



Stationsgebäude Alp Grüm, 1923
Architekt: Nicolaus Hartmann
 Bâtiment de la gare d'Alp Grüm,
 1923
 Station building Grüm Alp, 1923
 Foto: Alexander Troehler und
 Reinhard Zimmermann

Zentrale Kraftwerk Palü
 Centrale d'énergie de Palü
 Palü central power station
 Foto: Christian Kerez

Celerina-Staz und Surovas erbaut. Zu letzterem existieren Planzeichnungen der Chaletfabrik Kuoni & Cie., Chur.⁶ 1922 wurde das Beamtenhaus Bernina-Suot zum Stationsgebäude umgebildet, 1927 unter Anfügung eines Gleichrichterraums erweitert (abgerissen im Oktober 1992). Mitte 1927 konnte das eigene Aufnahmegebäude in Tirano bezogen werden, das gleichzeitig den italienischen Zoll beherbergt. Ein bedeutendes Ensemble bilden die Bauten von Nicolaus Hartmann in Bernina-Suot, Bernina-Hospiz und Alp Grüm. Nach 1945 entstanden noch zwei grosse Neubauten: das Stationsgebäude von Arnold Rietmann in Campocologno (1948) und jenes von Dr. Theodor Hartmann in Poschiavo (1962).

III.

Mit ihrer grossartigen Trasseeführung knüpft die Berninabahn an die 1904 eröffnete Albulabahn an.⁷ Deren Anlage mag zwar im Unterschied zur Berninabahn eher auf die Bedürfnisse einer Transit- als auf die einer Touristenbahn ausgerichtet gewesen sein, im Ergebnis war und ist auch sie beides. Sehenswürdigkeiten der Albulabahn wurden im besonderen die Viadukte, Tunneln und Schleifen auf der Nordseite. Zum ersten Mal in der Schweiz errichtete man die Brücken einer Bahnlinie fast ausschliesslich aus Natursteinen. Die damaligen Ausgaben der Zeitschrift «Heimatschutz» lobten die Kunstbauten zwischen Bergün und Preda, die die Landschaft nicht störten, sondern belebten und bereicherten. Die Albulabahn wurde zum Musterbeispiel einer Unternehmung, die sich des Materials vor Ort statt «hässlicher Eisenkonstruktionen» bedient.

Die Berninabahn kennt ein Nebeneinander von

steinernen und eisernen Brücken. Hauptattraktion ist die Landschaft. Belege für die Ausrichtung der Linienführung auf Aussichtspunkte sind unter anderem die Berücksichtigung von Alp Grüm und die Schleife von Scala. Wie dort noch heute zu sehen ist, führte das alte Trasse in einem Bogen an den Steilabfall zum Val da Pila. Touristische Höhepunkte der Linienführung wurden das Gebiet entlang des Lago Bianco, der Abstieg zwischen Hospiz und Poschiavo, der Lago di Poschiavo sowie der Kreisviadukt von Brusio.

Zur Zeit der Eröffnung der Bahn stand der grossartigen Trasseeführung auf dem Gebiete der Hochbauten nichts Ebenbürtiges gegenüber. Die genannten Aufnahmegebäude waren ausgesprochen einfach bis schäbig. Besonders interessant ist unter diesem Aspekt die architekturgeschichtliche Entwicklung der Stationen in Passnähe. Das erste Aufnahmegebäude von Alp Grüm war ein einfacher, eingeschossiger Holzbau mit Satteldach, jenes auf Hospiz immerhin ein kleines zweigeschossiges Gebäude in Bruchsteinmauerwerk mit leicht ansteigendem Flachdach.⁸ In seiner einfach gegliederten Kubatur und der Dachform schloss es an das Hospiz an der Passstrasse an. Die Fenstereinfassungen waren bossiert. In Bernina-Suot und auf Hospiz entstanden 1912 nach Plänen von Nicolaus Hartmann je ein Beamtenhaus in Anlehnung an Bauformen des Engadiner Bauernhauses.

Die Aufnahmegebäude der zwanziger Jahre scheinen unter dem Eindruck des Heimatschutzes örtliche Materialien respektieren zu wollen. In Celerina und Surovas entstanden Chalets, wie sie im Zusammenhang mit dem Tourismus vor allem um die Jahrhundertwende reiche Verbreitung fanden. Dem

⁶ Rhätische Bahn Chur, Abteilung Hochbau

⁷ Man vergleiche dazu: Jürg Conzett, «Die Albulabahn, Schweizerische Kunstführer», herausgegeben von der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 1989

⁸ Fotografische Aufnahmen dieser Bauten findet man in: Henning Wall, «Bernina. Vom Engadin ins Veltlin, Bahnen der Berge II», Aachen 1982, S. 22, 20 und 140



steht in Tirano ein urbaner Bau mit Jugendstilelementen gegenüber.

Für die hochalpinen Stationen entwarf Nicolaus Hartmann Werke in Bruchsteinmauerwerk. In Bernina-Suot entstand eine gedeckte Drehscheibe (1923), auf dem Hospiz ein aus einer Erweiterung hervorgegangenes neues Aufnahmegebäude (1925) und die erweiterte Remise mit Umformerstation und gedeckter Drehscheibe (1926), auf der Alp Grüm ein neues Aufnahmegebäude mit Berggasthaus (1923). Analogien zu dieser Bruchsteinarchitektur finden sich in den als Milchkeller genutzten Trulli des Puschlav, in Alpgebäuden und Berghütten. Hartmann selbst hatte 1908 mit dem Rundbau des Segantini-Museums in St. Moritz den monumentalen Charakter des Materials demonstriert. Als Referenz können aber auch die steinernen Viadukte der Bahn und die beiden Staumauern der Berninaseen aus dem Jahre 1912 gelten – letztere sind Betonkonstruktionen mit Natursteinverkleidungen. 1927 rundete Hartmann die Gruppe mit den Zentralen Palü und Cavaglia der Kraftwerke Brusio ab.⁹

Wie Zeichnungen im Nachlass von Nicolaus Hartmann belegen, sollte das Stations- und Restaurantgebäude Alp Grüm zuerst als neoklassizistischer Rundbau mit talseits dynamisch vorgehängter Terrasse entstehen.¹⁰ Der Bauherrschafft oder auch dem Architekten selbst scheint der Entwurf nicht gefallen zu haben. Vielleicht war die Form zu extravagant, vielleicht das Ganze zu urban. Die ausgeführte Version hat den Vorteil, dass sie den Bau stärker als Teil des Ensembles erkennen lässt. Die zweigeschossige Anlage wird von einem nur knapp vortretenden, flachen Walmdach abgeschlossen. Im Erdgeschoss sind die Räume des Re-

staurant- und Bahnbetriebes untergebracht, im Obergeschoss Wohnräume. Die Bergseite wird durch einen polygonalen Treppenhausturm markiert, die Talseite durch einen zweiten, niedrigeren Turm. Die Fassaden erscheinen in Rasa Pietra. Im Erdgeschoss wechseln grosse rundbogige und hochrechteckige Wandöffnungen ab. Die Fenster beider Geschosse weisen zyklische Gesimse auf. Der Bruchstein ist wohl als Antwort auf die urtümliche Kraft der hochalpinen Gebirgslandschaft gedacht. Je nach Ansicht verstärkt er die burgartige Silhouette der Türme und der beiden mächtigen Kamine. Ruhiger und klassischer wirkt dagegen das Stationsgebäude Hospiz. Leise vortretende Seitenrisalite, ein über die ganze Länge greifender Dreieckgiebel und bossierte Tür- und Fenstereinfassungen kündigen von den Möglichkeiten der Differenzierung. Die Drehscheibe in Bernina-Suot und die Remise auf dem Hospiz zeigen sich als Mauerwerke in Rasa Pietra. Ihr Fugenstrich schliesst den Kreis wiederum zu Viadukten wie jenem von Brusio.

Die genannten Hoch- und Tiefbauten der Berninabahn sind zusammen mit der Linienführung Teile eines Gesamtkunstwerks. Wie sich in letzter Zeit gezeigt hat, ist dieses keineswegs so gesichert, wie man annehmen dürfte. Vor wenigen Monaten musste das Stationsgebäude Bernina-Suot – ein wichtiges Glied der Kette – einer Strassenumlegung weichen. Einen empfindlichen Einbruch würde die geplante Erhöhung der Staumauern der Berninaseen bedeuten.¹¹ Das Trasse würde entlang des Sees auf einer Länge von 4,3 km verlegt. Dies hätte auch den Verlust der Hochbauten am Hospiz zur Folge.

L.D.

Stationsgebäude mit Restaurant Bernina Hospiz, Erweiterung 1925

Architekt: Nicolaus Hartmann
Bâtiment de la gare avec restaurant, hospice de la Bernina, extension 1925

Station building with restaurant Bernina Hospiz, extension 1925
Foto: Alexander Troehler und Reinhard Zimmermann

Remise mit Umformerstation und gedeckter Drehscheibe, Bernina Hospiz, 1926, aus einem Umbau und einer Erweiterung von Nicolaus Hartmann hervorgegangen

Remise avec poste de transformation et plaque tournante couverte, hospice de la Bernina, réalisé en 1926 selon un projet de transformation et d'agrandissement de Nicolaus Hartmann
Outbuilding with transformer station and covered turntable, Bernina Hospiz, 1926, the result of renovation and extension work by Nicolaus Hartmann
Foto: Alexander Troehler und Reinhard Zimmermann

⁹ Man vergleiche dazu: Conradin Clavuot und Jürg Ragetti, «Die Kraftwerkbauten im Kanton Graubünden», Chur (1992)

¹⁰ Staatsarchiv Graubünden, Chur, Nachlass Nicolaus Hartmann, 418 A

¹¹ Walter Willi, «Konzessionsprojekt 1991 für den Ausbau der Wasserkraft im oberen Puschlav», in: «Wasser, Energie, Luft», 84. Jahrgang, 1992, Heft 1/2, S. 12–14