

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 1

Artikel: Das Verwaltungsgebäude der Rhätischen Bahn in Chur: Architekten N. Hartmann & Cie. in St. Moritz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30657>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

gebracht werden können. Der eigentliche Fabrik- oder Ofenraumboden besteht aus einer Betondecke, die auf Fundamentmauern aufruhrt, zwischen denen die Turbinenleitungen unter den Boden der Zentrale hinabführen. Die Turbinenleitungen selbst sind genügend verankert und auf beiden Längsmauern des 10 m breiten Unterwasserkanals befestigt.

Zur Entlüftung der Ofenräume und Wegführung der von den Oefen herrührenden heissen Gase ins Freie dienen direkt unterhalb des ersten Stockwerkes angeordnete Ventilationskanäle, die von diesen in durch den Vorratsraum über das Dach hinausführende, in einen turmartigen Aufbau endigende Schächte münden. Die Ventilationswirkung wird noch erhöht durch eine Anzahl, mit geeigneten, perforierten Platten abgedeckter Haupt- und Hilfs-Luftkanäle, welche die Ofenreihen durchziehen und denen mittels eines Motorventilators Frischluft zugeführt wird. Um an irgend einer Stelle des Ofenraumes Frischluft erhalten zu können, sind die erwähnten Luftkanäle mit entsprechenden Öffnungen und Standröhren versehen, welche letztere überdies drehbare Windkappen besitzen. (Forts. folgt.)

Das Verwaltungsgebäude der Rhätischen Bahn in Chur.

Architekten *N. Hartmann & Cie.* in St. Moritz.
(Mit Tafeln 1 bis 4.)

Das charakteristische Churer Stadtbild, das sich dem Wanderer darbietet, der von Churwalden nach der rhätischen Hauptstadt hinuntersteigt, ist seit einigen Jahren um ein weiteres mächtiges Dach bereichert, das in seiner Behäbigkeit jenen des Bischöflichen Hofes und seiner Umgebung sich würdig anreihet, in angenehmem Gegensatz zu andern neuern Produkten, wie z. B. dem eidgen. Postalast. Durchschreitet man dann die untere Bahnhofstrasse, so begegnet einem der Bau rechter Hand, unterhalb der maurischen ehemaligen Villa Planta, dem jetzigen Direktionsgebäude der Rh. B. Es ist das neue Verwaltungsgebäude dieser Bahngesellschaft, das sich von der Strasse her darbietet, wie es Tafel 1 zeigt.

Ueber diesen Bau, dessen Lage zur Strasse und dem alten Direktionsgebäude der Lageplan Abbildung 1 zeigt,

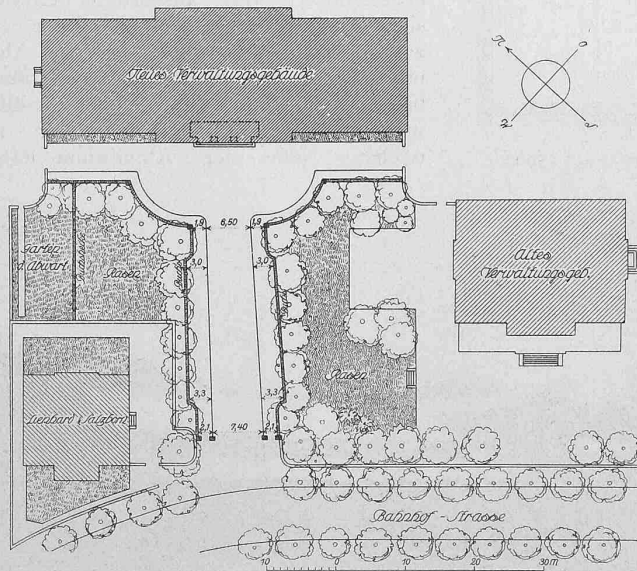


Abb. 1. Lageplan des Verwaltungsgebäudes der Rh. B. — 1 : 1000.

schreibt uns sein Schöpfer, Architekt Nik. Hartmann, was untenstehend folgt. Wir unsererseits möchten uns erlauben, auf einen gelungenen und wirksamen Kunstgriff aufmerksam zu machen, den er bescheidenerweise verschweigt. Wie dem Lageplan, bezw. den eingeschriebenen Massen zu entnehmen, werden Zugangsstrasse, Gehwege

und begleitende Rabatten gegen das Gebäude zu in gleichem Verhältnis schmaler. Da dies natürlich niemand vermutet, so lässt sich jedermann durch die künstlich gesteigerte perspektivische Tiefenwirkung täuschen, und der Erfolg ist

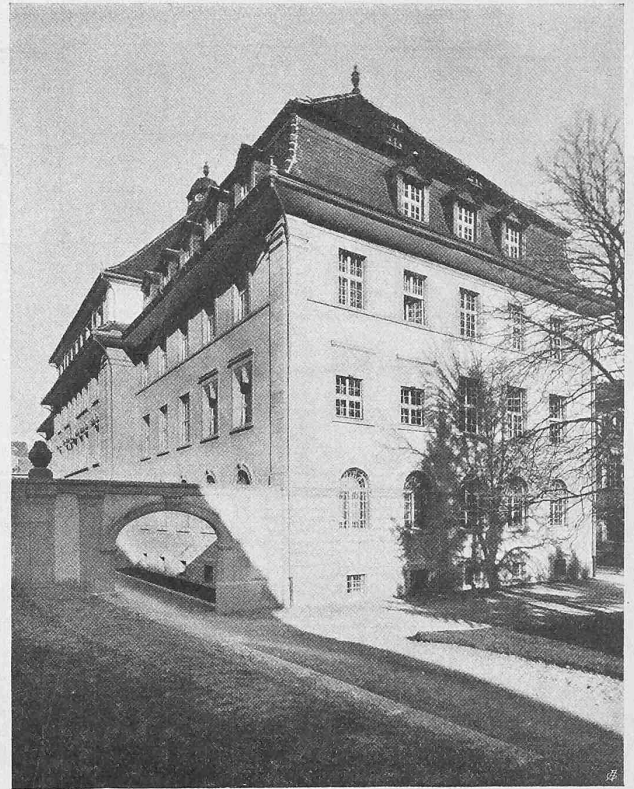


Abb. 4. Ansicht des Verwaltungsgebäudes von Süden.

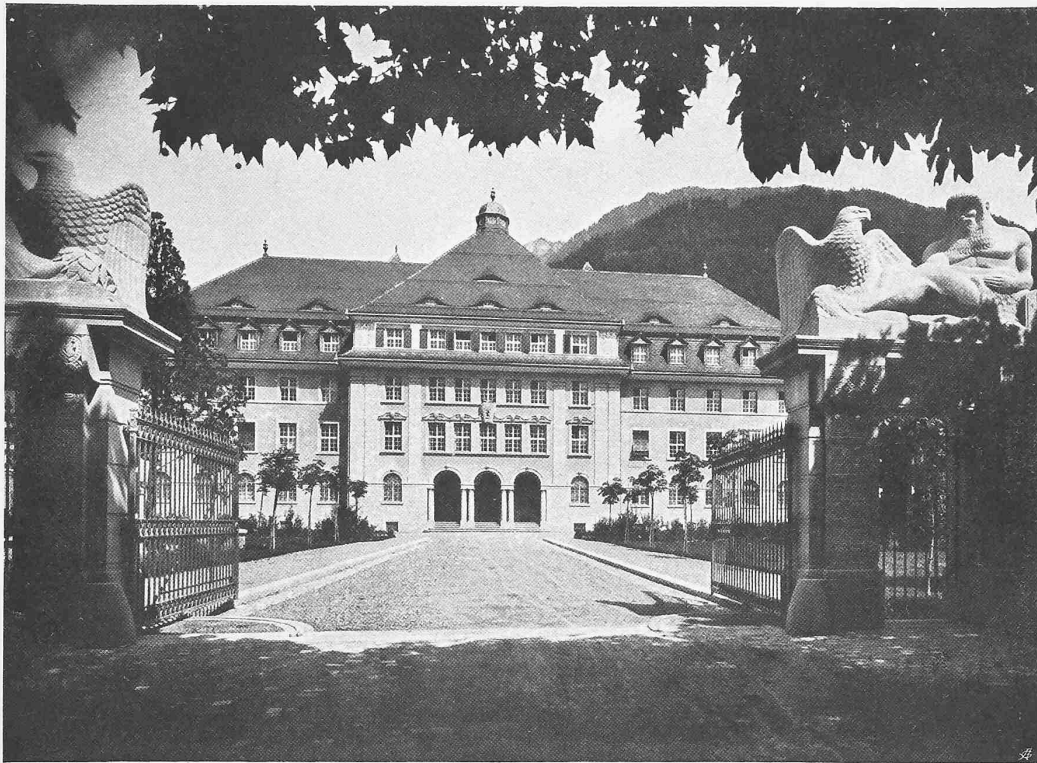
der, dass das Gebäude, weil anscheinend entfernter, für noch erheblich grösser genommen wird, als es in Wirklichkeit ist. Beim Verlassen des Hauses macht sich natürlich die umgekehrte Wirkung geltend: die Strasse erscheint entsprechend näher gerückt. Im weitern geben wir nun dem Architekten, der uns den Verrat dieses Geheimnisses nicht verübeln möge, das Wort:

„Zur Erweiterung der Räumlichkeiten für ihre stets wachsende Verwaltung sah sich die Rhätische Bahn genötigt, unmittelbar neben dem bestehenden Direktionsgebäude an der Bahnhofstrasse in Chur ein zweites grösseres Verwaltungsgebäude zu errichten und beauftragte der Verwaltungsrat deshalb im Frühjahr 1907, auf Grund des Ergebnisses einer engeren Konkurrenz die Architekten *N. Hartmann & Cie.* in St. Moritz mit der Ausarbeitung der Ausführungspläne.

Es schien geboten, bei dem reichlich tiefen Grundstück das Gebäude so weit als möglich von der Strasse abzurücken, einerseits um die Bureauräumlichkeiten dem Lärm und Staube der Strasse möglichst zu entrücken, anderseits um das in zierlichen klassischen Formen erbaute Direktionsgebäude nicht zu erdrücken. Hinter dem grossen Portal mit seinen dekorativen Figuren öffnet sich eine breite Kastanienallee direkt auf die Eingangshalle des Mittelgebäudes zu (Lageplan Abbildung 1 und Tafel 1).

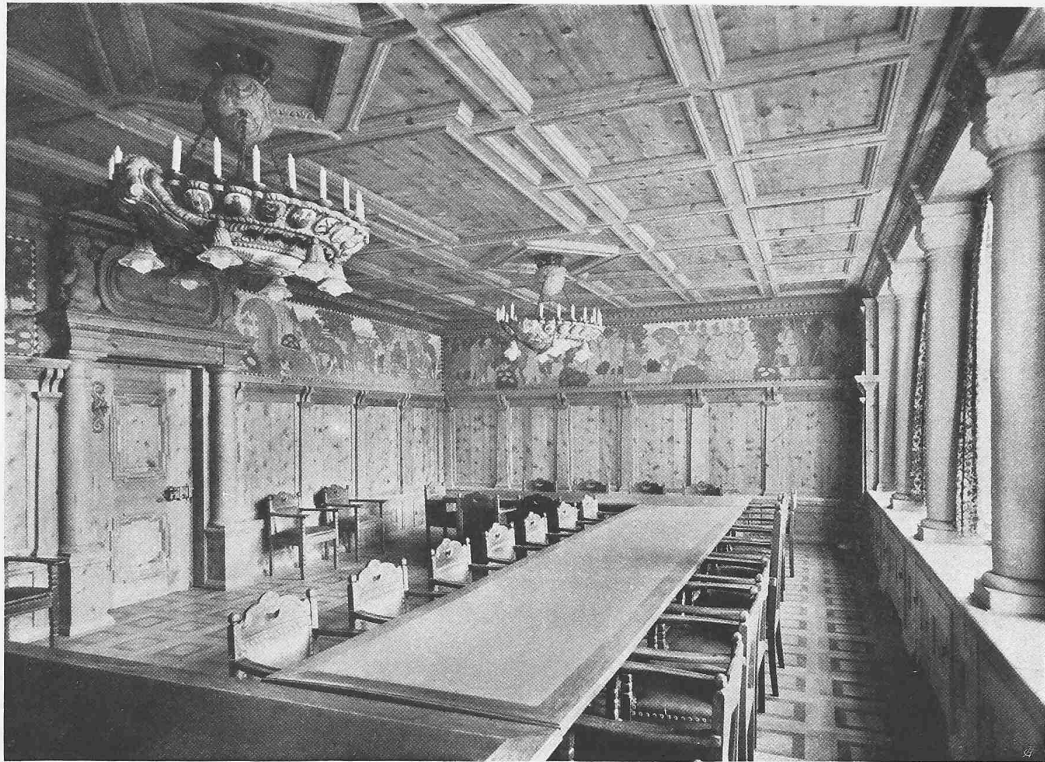
Eine Korridorverbreiterung, die mit Rücksicht auf den Haupteingang und das Treppenhaus in der Mitte des Gebäudes angeordnet wurde, begründet von Innen heraus die Gliederung des ganzen Gebäudes in einen grössern Mittelbau mit schmälern Seitenflügeln [Grundrisse Abbildung 2 und 3¹⁾, Seite 7].

¹⁾ Wie die als Stilforderung der antiken Bündnerstube zu erfüllende Verkleinerung der Fenster des Direktionszimmers im I. Stock nach Aussen gelöst wurde, zeigt Abbildung 4. *Red.*

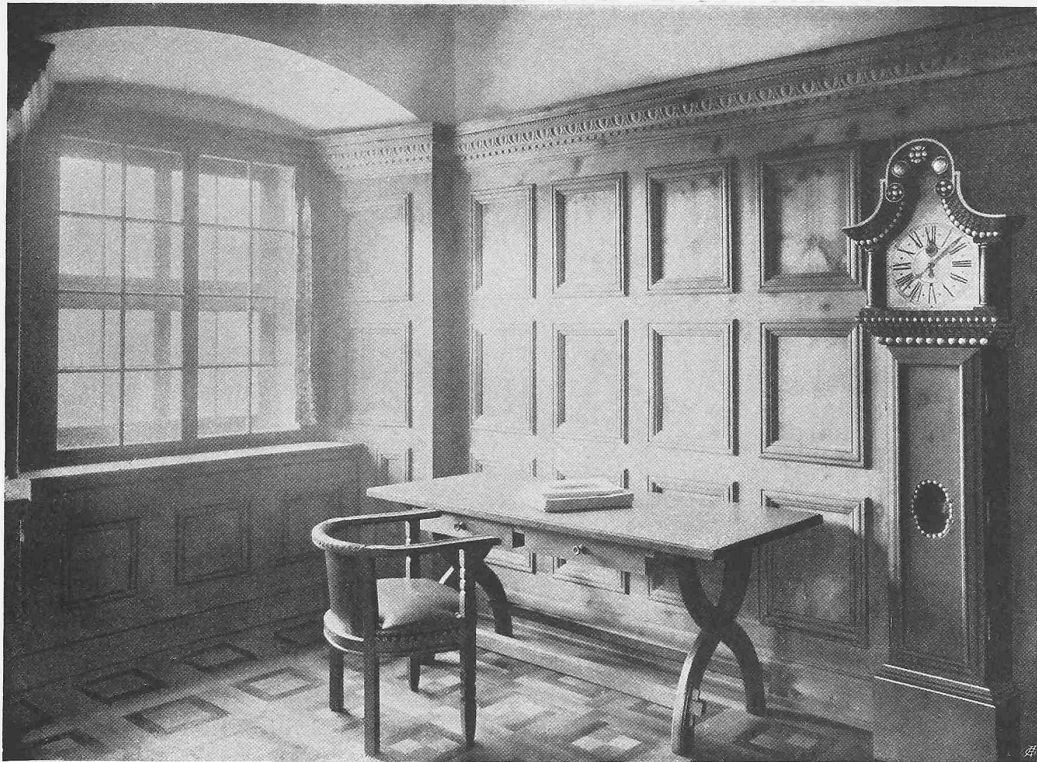


DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE DER RHÄTISCHEN BAHN IN CHUR

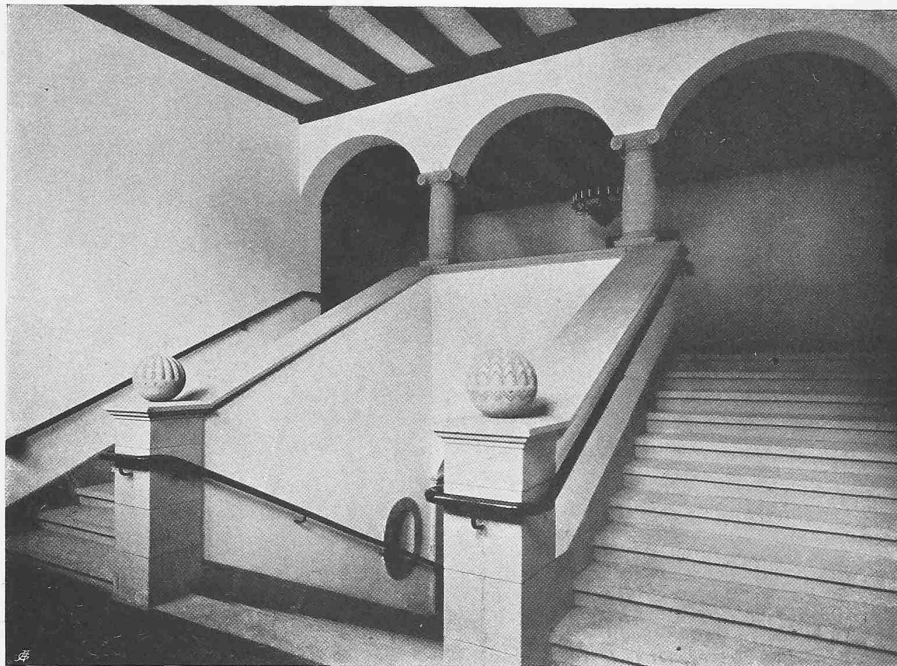
Erbaut von NIK. HARTMANN & CIE., Arch., St. Moritz



Sitzungssaal und Direktion



Aus dem Direktionszimmer



DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE DER RHÄTISCHEN BAHN IN CHUR

Erbaut durch NIK. HARTMANN & CIE., Arch., St. Moritz



Treppenabschluss und Korridor im I. Stock

Während bei der Ausstattung der Büroräume im allgemeinen mehr auf die modernen Anforderungen an Hygiene und Nutzbarkeit Wert gelegt wurde, machte sich immerhin der Wunsch geltend, auch einige spezifisch bündnerisch anmutende Räume zu schaffen, und es wurden deshalb sowohl der Sitzungssaal des Verwaltungsrates, sowie ein Direktionszimmer an Wänden und Decken in naturfarbigem Arvenholz gefäert (Tafel 2 und 3). Das grosse Sitzungszimmer als Repräsentationsraum wurde im ersten Stocke über dem Haupteingange angeordnet, wo seine lange Fensterreihe die Eingangshalle überblickt. Beim Direktionszimmer wurde Anlass genommen, durch tiefe und zu Schränken ausgenützte Fensternischen eine gleichmässige Verteilung der Fenster im Raume zu erreichen (vergl. Abb. 3 und Fussnote S. 6). Bei der Durchbildung der Gänge und des Treppenhauses ist versucht worden, dem ganzen Innern einen behäbigen Charakter zu verleihen (Tafel 4).

Mit grosser Liebe haben sich die beigezogenen Künstler ihren Aufgaben gewidmet. Der leider allzufrüh verstorbene Bildhauer Otto Weber schuf in enger Zusammenarbeit mit seinem Bruder Architekt Emil Weber, Mitarbeiter der Firma N. Hartmann & Cie., die Figuren am Portal, die Leuchter in den beiden Haupträumen und zusammen mit Bildhauer Kappeler den plastischen Schmuck der Fassaden und des Treppenhauses. Kunstmaler Conradin wurde für das Sitzungszimmer ein dekorativer Wandfries, die Entwicklung des Verkehrswesens in Graubünden darstellend, übertragen, den er insbesondere in den Farben dem Arventäfer glücklich angepasst hat (Tafel 2, oben).

Die Bauleitung lag in Händen des Hochbaubureau der Rhätischen Bahn, das den Intentionen der Architekten mit Verständnis und Geschick entgegenkam. Mit besonderem Danke muss zum Schlusse hervorgehoben werden, dass Verwaltungsrat und Direktion der Rhätischen Bahn den Architekten in allen rein architektonischen und geschmacklichen Dingen freie Hand liessen, was deren Liebe und Freude zu dieser Arbeit nicht unerheblich gesteigert hat."

Neuerungen im Bau elektrischer Aufzüge.

Von Oberingenieur W. Feld, Seebach-Zürich.

Das Bestreben, die Grundfläche nach Möglichkeit auszunützen, führte zur Notwendigkeit die Bauten soweit es die polizeilichen Vorschriften gestatten, nach der Höhe und Tiefe auszudehnen. Mit dem Wachsen der Gebäudehöhen machte sich gleichzeitig das Verlangen nach zweckmässigen Mitteln geltend, um Lasten sowie Personen in die höhergelegenen Geschosse zu befördern. Als solche kommen in erster Linie die *Aufzüge* in Betracht, da Rolltreppen und ähnliche Anlagen sich für Wohn- oder Geschäftshäuser, infolge ihrer viel zu teuren maschinellen Anlagen, nicht bewährten. Letzgenannte Vorrichtungen trifft man daher nur noch in Ausstellungen oder dort an, wo es

hauptsächlich auf Massenbeförderungen bei verhältnismässig kleinen Förderhöhen ankommt, wie zum Beispiel bei Untergrundbahnen.

Als Vorgänger der jetzt allgemein beliebten elektrischen Aufzüge sind die hydraulischen noch in Erinnerung. Ihre Verwendung geht jedoch von Jahr zu Jahr zurück. Der Wasserverbrauch, der unabhängig von der Belastung stets ein maximaler ist, macht den Betrieb, wenn nicht gerade der Preis für Kraftwasser ein ausnahmsweise niedriger ist, unverhältnismässig teuer. Die Anzahl der Städte, in denen ausschliesslich nur hydr. Aufzüge verwendet werden, ist daher auch eine sehr kleine. Eine genauere Untersuchung der Verhältnisse in solchen Städten lässt meist erkennen, dass die dort bestehenden elektrischen Kraftanlagen entweder zu klein oder nicht zweckentsprechend eingerichtet sind.

Das Hauptinteresse richtet sich seit Jahren daher auf den Ausbau und die Vervollkommnung der elektrischen Aufzüge und man darf ohne zu übertreiben behaupten, dass diese heute bereits eine hohe Stufe erreicht hat. Ein Vergleich der Aufzüge vor 10 Jahren mit den heutigen lässt deutlich erkennen, welch ausserordentlicher Fortschritt im Bau elektrischer Aufzüge zu

verzeichnen ist. Vor 10 Jahren war ein elektrischer Personenaufzug ohne Begleitung eines Führers nicht denkbar, da die Handhabung eine gewisse Fertigkeit bedingte. Durch die Erfindung der elektrischen Druckknopfsteuerung erst gelang es, die Benützung der Aufzüge jedermann ohne besonderen Führer zu ermöglichen, sodass selbst Kinder in der Lage sind, einen derartigen Aufzug ohne jede Gefahr zu benützen.

Vor näherer Beschreibung der einzelnen Neuerungen seien zunächst in grossen Zügen die Grundsätze der einzelnen *Steuerungen* erläutert.

Die früher allgemein bekannte Steuerung ist die *Seilsteuerung*; bei dieser wird fast allgemein die gewünschte Bewegung dadurch eingeleitet, dass man im Fahrstuhl selbst in der der Fahrrichtung entgegengesetzten Richtung einen Zug auf das Steuerseil ausübt und hierdurch den Anlassapparat in entsprechender Richtung einschaltet. Das Anhalten bedingt einen Zug in der Fahrrichtung. Neben einem gewissen Kraftaufwand erfordert diese Einrichtung, wie eingangs bereits erwähnt, nicht nur Uebung beim Anhalten in den einzelnen Stockwerken, sondern auch Ruhe und Geistesgegenwart, um die nacheinanderfolgenden Handgriffe in der richtigen Reihenfolge vorzunehmen.

Durch die Erfindung und den Ausbau der *Druckknopfsteuerung* wurde eine Vorrichtung geschaffen, die alle erforderlichen Operationen in richtiger Reihenfolge selbsttätig vornimmt. Diesem Umstande verdankt die Druckknopfsteuerung ihre schnelle Verbreitung. Der Grundgedanke dieser Steuerung ist sehr einfach. In der Kabine sind gleichviel Druckknöpfe vorhanden, als Haltestellen für den Fahrstuhl bestehen; desgleichen ist an jeder Haltestelle ein Druckknopf angebracht, um auch von aussen ein

Das Verwaltungsgebäude der Rhätischen Bahn in Chur.

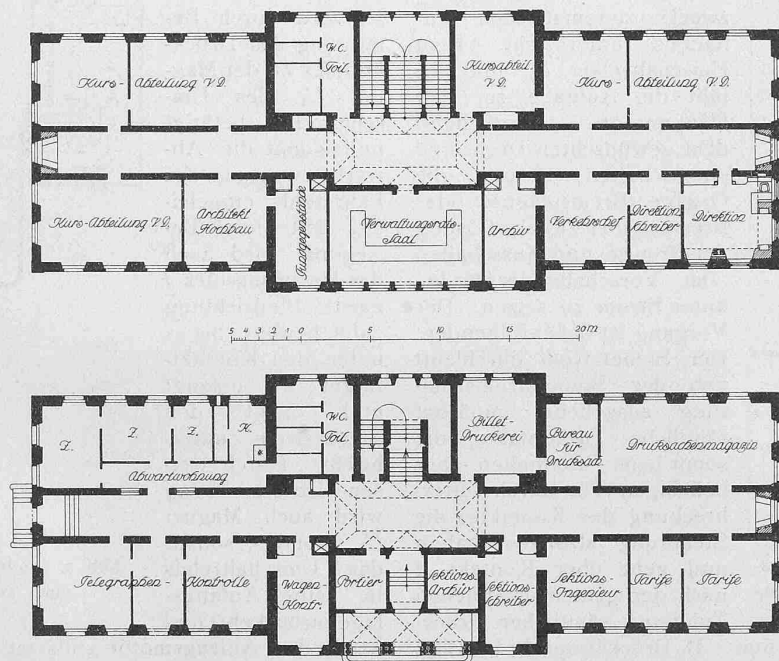


Abb. 2 und 3. Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — M.sstab 1 : 500.