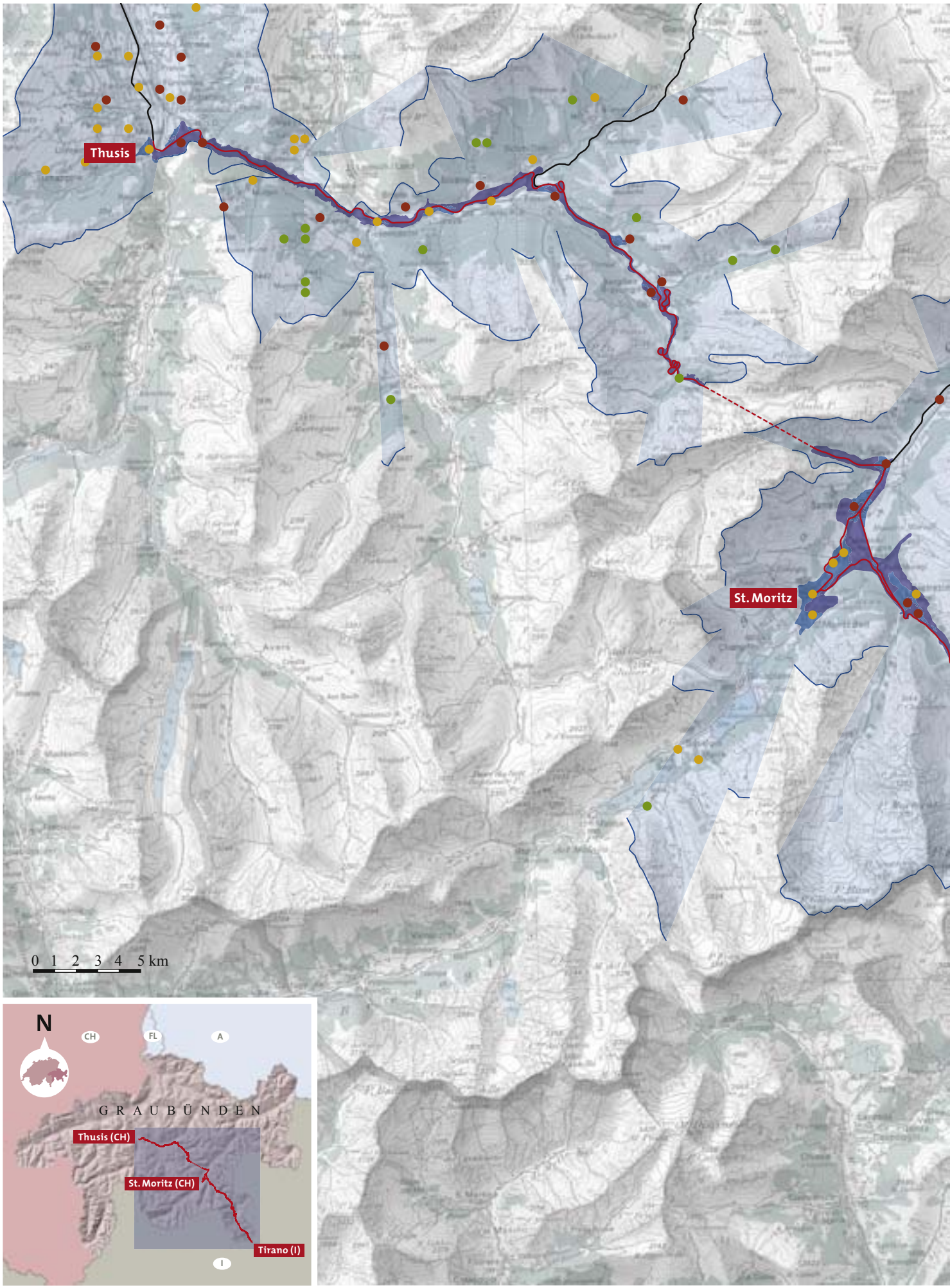
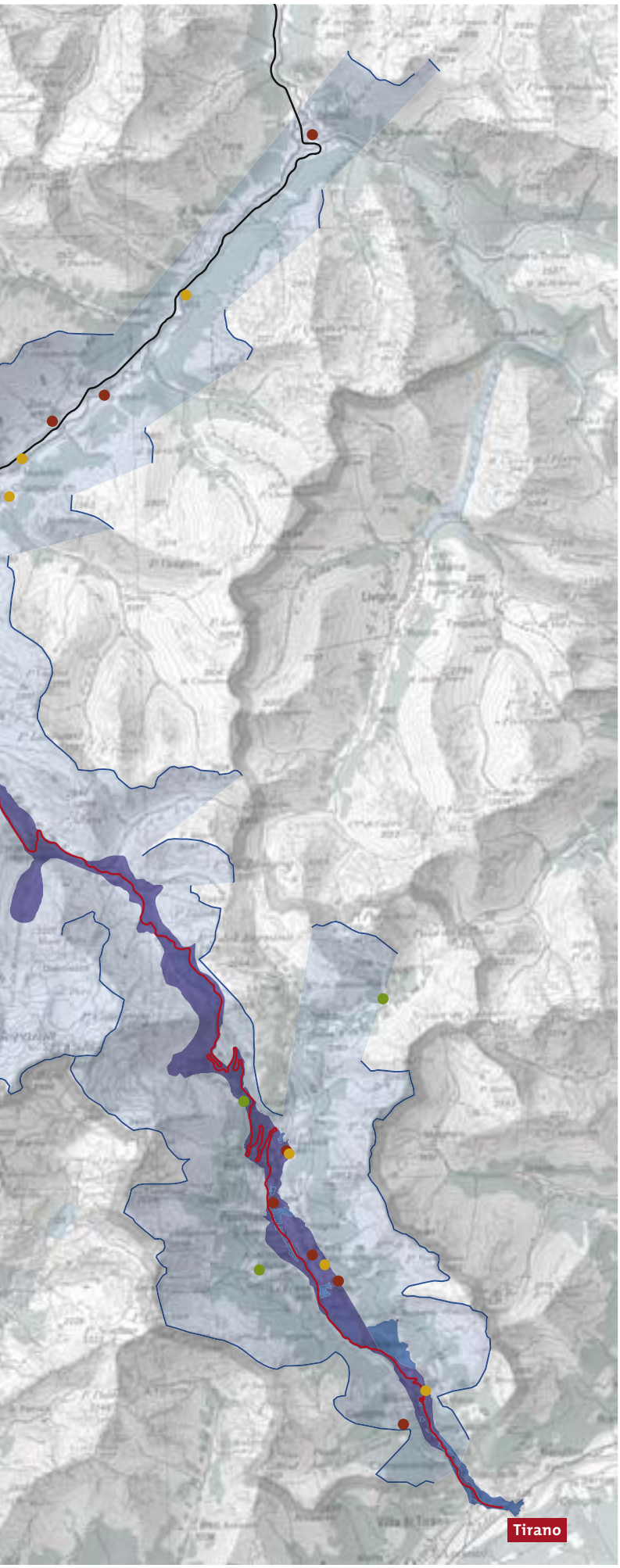

Thusis
St. Moritz
0 1 2 3 4 5 km
N
CH
FL
A
GRAUBÜNDEN
Thusis (CH)
St. Moritz (CH)
Tirano (I)
I



Siedlungsbau und -geschichte

- Kulturgüter von nationaler Bedeutung
- Kulturgüter von regionaler Bedeutung
- Maiensässe (Auswahl)

Kernzone

Kernzone mit Bahn und Kulturlandschaft

Pufferzone

Pufferzone im Nahbereich

Pufferzone im Fernbereich

Horizontlinie

Übrige Inhalte

Andere Strecken der Rhätischen Bahn

Quellen:
Basiskarte: PK 200’000 swisstopo, Wabern
Geodaten: Amt für Raumentwicklung Graubünden
Thematische Angaben: ISOS, Diego Giovanoli
Grafik: Süsskind, SGD, Chur
Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BM062220)

2.b.4 Dörfer, Weiler, Streusiedlungen, Alpen und Maiensässe entlang der Albula- und Berninastrecke

Die einzelnen Talschaften, die von der Albula- und der Berninabahn durchfahren werden, zeichnen sich durch unterschiedliche Siedlungsmodelle aus. Die Art der Besiedlung war bis zum 19. Jahrhundert kausal an die jeweils herrschenden landwirtschaftlichen Betriebsmethoden geknüpft. Die Streuung der Wohn- und Viehbauten zwischen Dorf und Alp widerspiegelt den jeweiligen Zentralisationsgrad der Agrarbetriebe und die geografische Verteilung der autonomen Bauerngemeinschaften. Aber nicht nur die Siedlungsstrukturen, auch die Bauweise der Häuser unterschied sich von Tal zu Tal. Die Kulturprozesse, die in der Zeit vom Spätmittelalter bis 1800 in den verschiedenen Regionen des Gutes in Gang waren, erwiesen sich als kaum durchlässig. Erst im 19. Jahrhundert, mit dem Aufkommen des Tourismus, der rapiden Zunahme der Mobilität und dem damit zusammenhängenden Wunsch nach neuen Verkehrsverbindungen wurde das lokale Brauchtum verdrängt. Die fremden, städtischen Architekturen des neuen Wirtschaftszweiges überlagerten mancherorts das historische Siedlungsbild.

Die Fahrt ins Hochgebirge und aus der Bergregion hinaus, wie sie eine alpenquerende Bahnverbindung wie die Albula/Bernina-Linie innerhalb weniger Stunden möglich macht, beschleunigt nicht nur den Weg durch die Vegetationsstufen und gar die Jahreszeiten, sie führt auch durch eine Vielzahl unterschiedlicher Kulturlandschaften mit einer grossen Gebäudevielfalt. Deshalb gehört nach heutigem Verständnis die Art und Intensität der Besiedlung in den durchfahrenen Landstrichen ebenso zum kulturellen Erbgut einer Bahnanlage, wie die Modellierung dieser Landschaft durch ehemalige und jüngere Bewirtschaftungssysteme. Der durch die topografischen Hindernisse bedingte Mangel an nutzbarem Kulturland in den inneralpinen Tälern zwang deren Bewohner von alters her zu vertikaler Transhumanz. Wegen der höhenbedingten Verzögerung der Jahreszeiten wurde das bewirtschaftete Land – im Einklang mit den klimatischen Gegebenheiten – auf mehrere Betriebsstufen verteilt. Die unterste, sogenannt «permanent» bewohnte Stufe der Dörfer war nur mit dem höher gelegenen, temporär genutzten Gebiet der Maiensässe und der Alpen lebensfähig.
Die Bewirtschaftung des Temporärgebietes erfolgte nach einem einfachen Grundsatz: Entweder man führte die Tiere zum Futter oder das Futter wurde zum Vieh ins Dorf getragen oder gefahren. Im ersten Fall spricht man von dezentralisierter, im zweiten von zentralisierter Betriebsweise. Die dezentralisierte Betriebsweise generierte eine Vielzahl von Bauten zwischen Dorf und Alp, bei der dorfzentralisierten Betriebsweise hingegen blieben die Fluren von Gebäuden frei. Die Begrenztheit der für die Landwirtschaft verwendbaren Fläche bestimmte auch die Kadenz und die Grösse der Dörfer und Weiler und ihre Streuung in Tal-, Hang- und Berglage.
Die siedlungsbaulichen Ereignisse entlang der Albula/Bernina-Strecke sind aus zwei Epochen mit gegensätzlicher Dynamik hervorgegangen: der Neuzeit von 1500 bis 1860 und der daran anschliessenden Moderne. Die Kulturbestände der älteren Epoche, die von dorfzentrierten und eher statischen Bauerngemeinschaften mit eigenen, örtlich wirksamen Regelwerken hervorgebracht

Thusis > Plan von 1876. Das organisch gewachsene Altdorf 1 zeigt unübersichtliche komplexe Strukturen. Dazu im Gegensatz steht das auf dem Reissbrett geplante Neudorf. 2
Amt für Raumentwicklung Graubünden

Thusis > Historische Postkarte mit einer Aufnahme des Dorfes Thusis von der Burg Hohenrätien aus. Rechts im Vordergrund ist der Bahnhof Thusis zu erkennen.
Privatsammlung

Thusis > Luftaufnahme aus dem Jahr 2002.
D. Enz, Comet

wurden, nehmen tendenziell ab und werden von den sich vermehrenden Manifestationen der jüngeren Zeit kontinuierlich in neue Bezugssysteme einbezogen; dies insbesondere auf dem Talgrund. Die Wirtschaft war früher lediglich bis auf etwa 2'000 m ü. M. kulturwirksam, die neuere Zeit hingegen strebt bis zu den Bergspitzen hinauf. Die gegenwärtige Förderung der Landwirtschaft in Verbindung mit den baugesetzlichen Vorschriften ist für das tradierte Bild von Siedlung und Landschaft von Vorteil.

Siedlungsweise im nördlichen Abschnitt der Albulalinie

Der nördliche Abschnitt der Albulastrecke tangiert drei sich stark voneinander unterscheidende Siedlungsräume: Die Region um den Ausgangsort Thusis mit ihrer sanften Topografie ist relativ dicht besiedelt. Das höher gelegene Landwassertal hinter der Schinschlucht und erst recht das Albulatal weisen eine spärliche Besiedlung auf. Im Albulatal, wo sich die mächtigen Nadelwälder von den Hängen bis auf den Talgrund ausbreiten, werden die Dörfer von gepflegten Wiesenbezirken eingerahmt.

Siedlungsstrukturen

Domleschg und Heinzenberg

Die beiden Flanken des Tales zwischen Rothenbrunnen und Thusis werden nicht nur unterschiedlich benannt – der Osthang wird als Domleschg, der Westhang als Heinzenberg bezeichnet – sie weichen auch in kulturgeografischer Hinsicht stark voneinander ab. Auf dem sanft geneigten Heinzenberg gibt es Tal- und Hangdörfer, in höchster Berglage liegt zudem die walserische Siedlungsenklave Tschappina. Das weite Domleschg hingegen ist nur zweistufig mit Tal- und Bergdörfern besiedelt. Auf beiden Talseiten sind die Dörfer und Weiler offen agglomeriert und von Obstbäumen umgeben. Hinsichtlich der Betriebsweise waren die Berg- und Talsiedlungen verschieden organisiert. Der Wirtschaftsraum aller im Tal gelegenen Gemeinden ist nicht in Stufen unterteilt, die Wiesen sind hier frei von Gebäuden etwelcher Art. Für die Sömmerung ihres Viehs waren die Talbauern auf exterritoriale Maiensäss- und Alprechte angewiesen. Die Bauern in den am Hang gelegenen Gemeinden hingegen wirtschafteten auf drei Ebenen: der Dorf-, der Maiensäss- und der Alpstufe. In den im Frühling und im Herbst besetzten Maiensässen besassen die Bauern Einzelsennereien und Stallbauten, das während des Sommers genutzte Alpgebiet wurde – oft gemeinsam mit den Talbauern – genossenschaftlich bewirtschaftet. Die Wiesen rund um die obersten Bergdörfer Feldis, Scheid, Trans und Tschappina sind dicht mit Ausfütterungsställen und Heuschobern überbaut. Die Dorfwiesen der auf halber Höhe zwischen Berg und Tal gelegenen Hanggemeinden Urmein, Flerden, Sarn, Portein, Tartar und Präz hingegen weisen nur wenige freistehende Ausfütterungsbauten auf.

Landwasser- und Albulatal

Die Dörfer sind in diesen Talschaften dichter strukturiert als im Heinzenberg/Domleschg. In der Landschaft rund um die Siedlungen stehen keine Bauten, da die Bauernbetriebe auf der Dorfstufe zentralisiert sind. Eine Ausnahme bilden die in der Höhe liegenden Walserorte im Landwassertal: Mutten im Westen, Schmitten, Wiesen und Jenisberg im Osten. Dort finden sich auf den Dorfwiesen Ausfütterungsställe, Heuschober und Garbenscheunen.
Im Landwassertal wie auch im Albulatal weisen die historischen Bauernbetriebe meist drei Betriebsstufen auf: Dorfhof, Maiensäss und Alp. Die Maiensässstufe war in den Gemeinden Vaz/Obervaz, Bergün/Bravuogn, Filisur und Alvaneu besonders gut ausgebaut und überdurchschnitt-

Maiensäss Naz bei Preda > Aufnahme 1912.
Ch. Meisser / Staatsarchiv, Chur

Tiefencastel > Aufnahme 1907.
Ch. Meisser / Staatsarchiv, Chur

Filisur > Die Dorfgasse wird gesäumt von so genannten «Engadinerhäusern», Bauten mit internen Durchfahrten zum Ökonomietrakt.
Ch. Meisser / Staatsarchiv, Chur

Filisur > Dorfgasse. Aufnahme 1912.
Ch. Meisser / Staatsarchiv, Chur

lich lang belegt, in Brienz/Brinzauls hingegen nur fragmentarisch vorhanden. In den Gemeinden Alvaschein, Tiefencastel und Surava fehlt die Maiensässstufe ganz, die dort ansässigen Bauern bewirtschafteten nur die Dorfstufe und eine – extraterritoriale – Alpstufe.
Die Maiensässhöfe waren im Privatbesitz der Bauern und meist in Baugruppen zusammengefasst. Die Alpen wurden in beiden Tälern in der Regel genossenschaftlich genutzt; die Bauten auf der Alp – eine einzelne Sennhütte oder zwei gemeinschaftlich genutzte Milchverarbeitungsbauten mit Wohneinrichtungen sowie fünfzehn oder mehr private Viehställe – waren zu unterschiedlich grossen Weilern gruppiert; noch heute finden sich dort grosse, homogene Baugruppen. Auf den Alpen der walserischen Enklaven im Landwassertal – Wiesen und Jenisberg – herrschte Einzelwirtschaft, die Alpbauten waren Privatbesitz der einzelnen Bauernfamilien; auf der Wiesneralp finden sich insgesamt 36 Alphöfe, diese sind weilerartig angeordnet. Jede Einzelsennerei war mit Wohn- und Stallteil ausgestattet. Wegen der geringen Distanz zum Dorf übernahmen diese Alpbetriebe auch Maiensässfunktionen.
Das Dauersiedlungsgebiet des Albulatals ist in architektonischer wie auch siedlungsbaulicher Hinsicht mit jenem des Engadins eng verwandt. Die – zweistufige – Bewirtschaftung des Temporärgebietes hingegen richtet sich nach zentralbündnerischem Brauch. Im Landwassertal sind die Temporärbauten aus Holz gezimmert, im Albulatal vornehmlich aus Stein gebaut.

Siedlungsbauliche Ereignisse

Thusis und die Rheinebene

Der Bahnhof von Thusis, der Ausgangspunkt der Albulastrecke, steht am südlichen Ende einer Ebene, die in den Jahrzehnten nach 1836 mit der Eindämmung des Rheins und der Aufschlämmung des ehemaligen Hochwassergebietes künstlich entstanden ist. Das Dorf selbst liegt etwas höher als die Bahnlinie. Es gliedert sich in den historischen Kern und dem von diesem etwas abgesetzten «Neudorf». Bei Letzterem handelt es sich um eine siedlungsbauliche Rarität aus dem 19. Jahrhundert, eine Plansiedlung, die unverzüglich nach dem Dorfbrand von 1845 aufgrund der Vorgaben des damaligen Kantonsbaumeisters Richard La Nicca (1794 – 1883) errichtet wurde. Der kantonale Bebauungsplan berücksichtigte verkehrstechnische und wirtschaftliche Fragen, wie auch solche der Feuersicherheit und der Wohnhygiene. Er schrieb folgendes vor:
1. Eine (vom Kanton zu erbauende) 1'070 m lange, gerade und nahezu ebene Dorfstrasse von 13.2 m Breite, inklusiv 3 m Häuserabstand auf beiden Seiten.
2. Zwei Häuserzeilen von 10.5 m Tiefe mit massiv gebauten Gebäuden mit feuersicherer Bedachung, die durch 3.6 m breiten Seitengassen voneinander zu trennen sind.
3. Eine parallele Stallgasse für die vom Haus getrennten und auf einer Linie angeordneten Wirtschaftsbauten .
4. Für die Wohnhäuser zwei- bis dreigeschossige Baukörper mit klassizistisch gestalteter Strassenfassade.
Mit seinem klaren, orthogonalen Bebauungsmuster und den nach einheitlichen gestalterischen Vorschriften errichteten Häusern orientiert sich Neu-Thusis an seinerzeit viel diskutierten urbanistischen Visionen. Am Netz der zwischen 1818 und 1942 im Kanton Graubünden errichteten Kunststrassen (vgl. Kap. 2.b.3) ist es die einzige ohne Abstriche realisierte Neusiedlungsmeile. Das Thusner «Altdorf» wurde erst Jahrzehnte nach dem Brandereignis wieder aufgebaut.
In der Umgebung von Thusis besitzen acht von

Bergün/Bravuogn > Dorfansicht mit Hotel Kurhaus. Aufnahme 1. V. 20. Jh.
Sammlung Wehrli, Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege, Bern

Bergün/Bravuogn > Historischer Dorfplan mit Bahnhof ❶ und Hotel Kurhaus ❷. Die Wohnteile sind schwarz, die Stallteile grau schraffiert.
Denkmalpflege Graubünden, Chur

Bergün/Bravuogn > Haus des Engadiner Typus mit Fassadenmalerei von 1554, Aufnahme 1907.
Ch. Meisser / Staatsarchiv, Chur

21 historischen Ortsbildern, jenes des Marktstädtchens Fürstenau eingeschlossen, nationale Bedeutung. Zahlreiche Kulturdenkmäler – insgesamt sieben Schlösser und sechs Kirchen sowie die imposante Kirchenburg auf Hohenrhätien ob Sils i.D. und das Kloster Cazis – runden das Bild eines unvergleichlichen Ensembles von Besiedlungsdenkmälern in der Mitte des Kantons Graubünden ab.

Tiefencastel

Tiefencastel erinnert in seinem architektonischen Ausdruck an südliche Ortschaften, einmal wegen des barocken Prunks der Stephanskirche, einem Neubau aus der Mitte des 17. Jahrhunderts, zum anderen wegen der rationellen Bebauungsstruktur und der symmetrischen Form der Häuser, beides Folgen der Zerstörung des Dorfes durch einen Brand im Jahre 1890. Die Begegnung mit einer italienisch anmutenden Sakralarchitektur ist hier nicht zufällig; der Ort war Mittelpunkt der Missione retica für das Oberhalbstein, der von den Kapuzinern in Brescia organisierten Gegenreformationsbewegung in Graubünden (vgl. Kap. 2.b.2).

Filisur

Im Albulatal basieren die Dorfanlagen auf organischen Agrarstrukturen und sind von der bewegten Topografie bestimmt – lineare oder gar symmetrische Elemente finden sich hier kaum. In Filisur wurde die Verbindung zwischen dem alten Dorfkern und dem nördlich davon im Hang angelegten Bahnhof durch die Verlängerung der alten Friedhofstrasse geschaffen, die gleichzeitig mit dem Bahnhofbau im Sinne einer Allee mit Bergahornen und Linden bepflanzt wurde. Die kompakte Siedlung ist entlang der Talstrasse strukturiert; talseitig wird die Strasse durchgehend von eindrücklichen Häusern mit verzierten Fassaden gesäumt. Filisur ist als eines der schönsten Dörfer Mittelbündens zu charakterisieren.

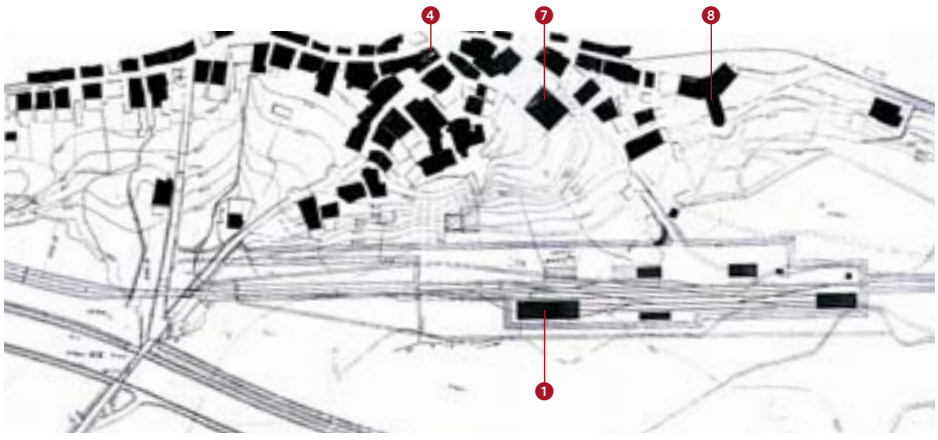
Bergün/Bravuogn

Das Dorf Bergün/Bravuogn bestand im Jahre 1925 aus knapp 80 teilweise sehr stattlichen Bauernhöfen, einem Bahnhofsviertel mit wenigen neuen Läden und Restaurants, dem eidgenössischen Zeughaus (1917) sowie dem 1906 eröffneten Hotel Kurhaus mit englischer Gartenanlage und zeitgemässen Sporteinrichtungen. Eine steinerne Brücke von 1903 führt vom alten Dorf zur Bergahorn- und Birken-Allee der Bahnhofstrasse. Der historische Siedlungskern ist seit dem Mittelalter entlang einer langen Strasse mit seitlich davon abzweigenden kurzen Gassen entstanden. Zwei wichtige dorfbauliche Regeln prägen die Erscheinung des Ortes: Die Bauten stehen in dichter und wechselhafter Folge bündig zur Strasse und richten ihre verputzten und verzierten Fassaden gegen den öffentlichen Raum; die Ökonomiebauten sind jeweils rückwärtig an das Wohnhaus angebaut, so dass der Dorfrand aus einer ununterbrochenen und dichten Reihe von Stallfassaden mit gemauerten Eckpfeilern und dazwischen eingefügten Holzwänden geprägt wird.
Die Bahnlinie überwindet mit zwei offenen Kehren am wintersicheren Wiesenhang östlich des Dorfes die erste Steigung zum Albulapass. Zur angenehmen Überraschung der Bahnreisenden wird die Aussicht auf das Dorf und dessen Kirche wie auch auf den höher liegenden Weiler Latsch mehrmals wiederholt.

Maiensäss Naz

Generell zeichnet sich die Maiensässtufe im Albulatal durch eine einheitliche Bauweise aus. Auf den leicht geneigten Bergwiesen von Naz stehen in regelmässigen Abständen 18 bezüglich Materialisierung und Firstrichtung gleichförmige Maiensässhöfe. Es sind private Temporärbauten mit Wohn -und Ökonomieteil im gleichen Volumen. Der Stall mit der Scheune darüber nimmt die besonnte Hälfte des Gebäudes ein, im schattseitigen Wohnteil war

Samedan > Das historische Dorf liegt auf einem Hügel, die Bahnhofanlagen im Talboden. Aufnahme 1933.
1 = Aufnahmegebäude
2 = Dienstwohnhäuser
3 = Reparaturwerkstätte
4 = Reformierte Kirche
5 = Katholische Pfarrkirche Herz Jesu
6 = Begräbniskirche St. Peter
7 = Chesa Planta
8 = Hotel Bernina
Swissair



Samedan > Originalplan von 1903 für den Bau des Bahnhofes.
Rhätische Bahn

das Klima besonders für die Verarbeitung und Aufbewahrung von Milch und Käse optimal.

Siedlungsweise im Oberengadin

Die suggestiven topografischen Proportionen der Landschaft zusammen mit den lichten Lärchenwäldern, den Seen und den durch die ebenen Wiesen früher gänzlich frei mäandrierenden Flüssen sind eine unverwechselbare Bühne für die historischen Siedlungskerne des Oberengadins. Das offene, von ausgelagerten Agrarbauten nahezu freie Hochtal gewährt eine unbehinderte Sicht auf die ehemaligen Bauerndörfer und ebenso auf die beiden jüngsten, vom Tourismus generierten Phasen der baulichen Entwicklung. Die erste davon, jene der palastartigen Hotelbauten in den alten Dorfkernen und der Schlossresidenzen inmitten von gestalten Hotelparks in Dorfnähe, beginnt um 1850 und bricht im Jahre 1914 abrupt ab. Seither besitzt das weitläufige, durch sukzessive Anfügung der individuell gestalteten Hotelparks entstandene Residenzviertel in St. Moritz-Bad als touristische Neusiedlung Raritätswert. Aus architektur- und tourismusgeschichtlicher Sicht sind die mit Hotelgrossbauten durchsetzten einstigen Bauerndörfer, St. Moritz-Dorf ebenso wie Pontresina, Celerina und Samedan ebenfalls bedeutend. Um die historischen Ortskerne sind in den letzten Jahrzehnten grössere Ferienhausquartiere entstanden.

Siedlungsstrukturen

Der schwach geneigte Talgrund des Oberengadins liegt zwischen 1'600 und 1'800 m ü. M. und damit etwa gleich hoch, wie andernorts das Alpgebiet. Daher befinden sich die Alpweiden dieses Talabschnitts nur wenig höher als die Dörfer. Die historischen Landwirtschaftsbetriebe waren hier zweistufig organisiert und zentralisiert, die Wirtschaftsgüter von den – trotz der hohen Lage – ganzjährig bewohnten Dörfern aus bewirtschaftet.

Zur Unterbringung des Winterfutters diente ausschliesslich der mächtige, mit dem Wohnhaus gekoppelte Stall (vgl. Kap. 2.a.6). Weiden gab es und gibt es immer noch im Überfluss, Wiesen nur in beschränktem Ausmass. Der Hangauslauf war von den Terrassen der Ackerwirtschaft – die heute so zu beeindrucken vermögen – besetzt (vgl. Kap. 2.a.7). Die historischen Dorfkerne sind bezüglich Situierung der Bauten und deren architektonischer Gestalt nach festen Regeln entstanden. Geometrische bzw. symmetrische Situationen oder Fassaden wie auch die gleichförmige Wiederholung waren der örtlichen Bauweise bis um 1800 fremd. Wegen der Siedlungskonzentration ist die Regelungsdichte für die privaten und kollektiven Güter hoch. Die historischen Bauernhöfe sind für die landwirtschaftlichen Radtransporte mit Ein- und Durchfahrten ausgestattet. Das strassenbündige Bautengefüge ist auf die geschwungenen Gassen gerichtet. Die Talstrasse bildet das Rückgrat der Dörfer; von ihr zweigen da und dort kurze Stichgassen mit beidseitigen Bauzeilen ab. Die Erscheinung der Gassen- und Platzräume wird von den verzierten Wohn-hausfassaden bestimmt, der Dorfrand von den rückwärtig an den Wohntrakt angebauten Stallwänden. Dadurch wirkt der Siedlungskörper sehr kompakt und architektonisch uniform. Die Siedlungslandschaft ist arm an mittelalterlichen Turm- und Wehrbauten; hingegen sind die meist kleinen Sakralbauten aus mittelalterlicher und barocker Zeit häufig; sie bestimmen ganze Landschaftskammern oder bilden den Schwerpunkt der eng strukturierten Dörfer.

Siedlungsbauliche Ereignisse

Bever

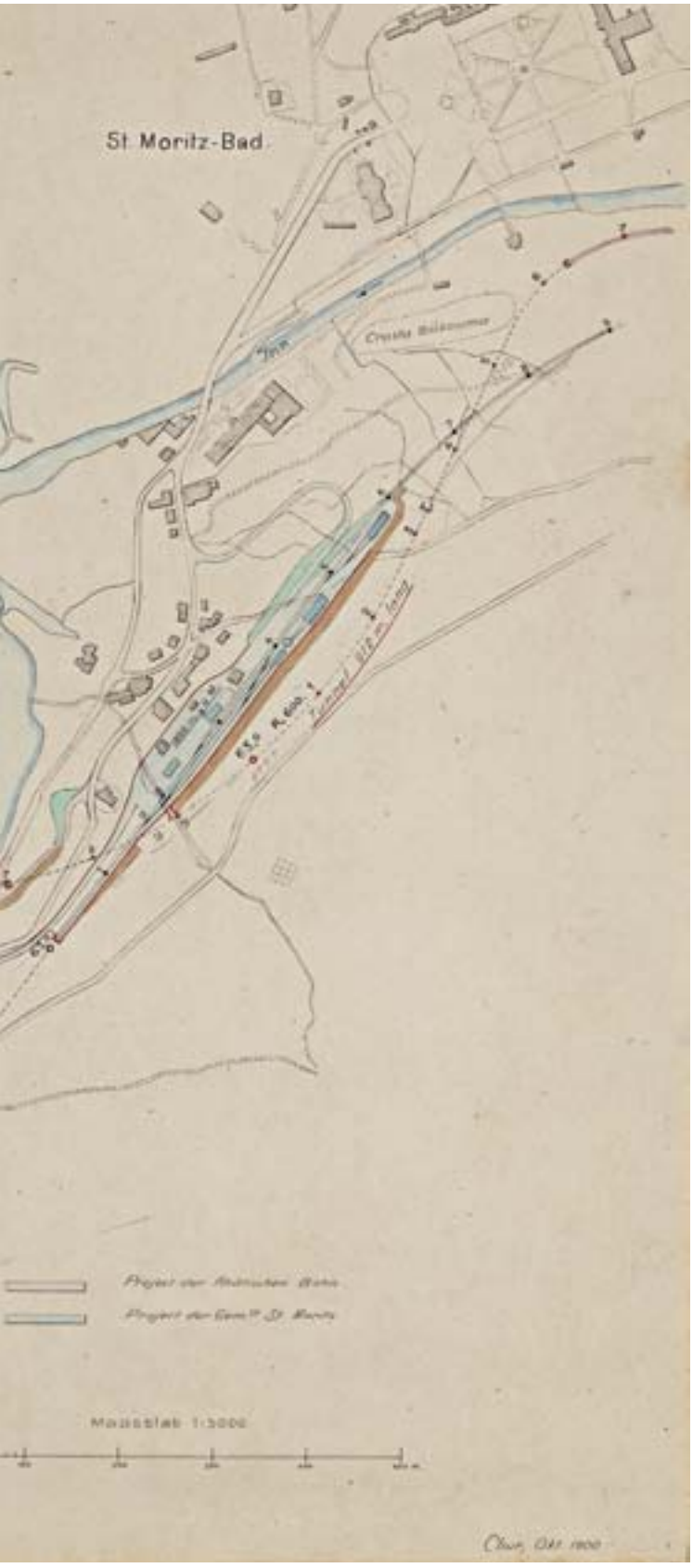
Die Albulabahn fährt ellbogenartig am Dorf Bever vorbei und hält im Westen ausserhalb der Ortschaft. Das Dorf hat sich nach 1955 vom Bauern-

St. Moritz Dorf > Südostansicht des Dorfes um 1934. Im Vordergrund das Grand Hotel und das Hotel Palace.
Swissair

St. Moritz Dorf > Westansicht des Bauerndorfes, um 1850.
Denkmalpflege Graubünden, Chur

St. Moritz Bad > Bau des Hotels Stahlbad, 1891/92.
Dokumentationsbibliothek St. Moritz

SITUATIONSPLAN
der beiden Stationsprojecte
von
St. Moritz
St. Moritzer See.
Wasserspiegel
Projekt der Rhätischen Bahn
St. Moritz - Dorf



St. Moritz Bad > Das 1864 eröffnete Neue Kurhaus von Norden. Kolorierte Aquatinta von Johan Rudolf Dikenmann, um 1870.
Rätisches Museum, Chur

St. Moritz > Das Bad-Quartier im Vordergrund und St. Moritz Dorf über dem See um 1900.
Denkmalpflege Graubünden, Chur

St. Moritz > Projektplan um 1900 für die Situierung des Bahnhofs. (verkleinerte Abbildung)
Rhätische Bahn

dorf zum Ferienort gewandelt, die Behörden waren jedoch bedacht darauf, die ehemaligen Bauernhäuser in ihrer historischen Gestalt zu erhalten; so sind etwa die alten Fassadenverzierungen in authentischer Weise aufgefrischt worden.

Samedan

Samedan ist der Hauptstützpunkt der Albula/Bernina-Strecke mit bahneigenem Betriebs- und Wohnquartier. Das Bahnhofgebiet bildet einen Siedlungsschwerpunkt auf der Ebene unterhalb des auf einem Hügel gelegenen historischen Grossdorfes und war ausschlaggebend für den Ausbau der Ortschaft zum regionalen Zentrum mit Kreisspital (1914), Mittelschule Academia Engiadina, Lehrlingswerkstätten (1965) und Berufsschule (1980).

St. Moritz

Bei Eröffnung der Albulabahn befand sich St. Moritz in vollem Ausbau zum Weltkurort. Die touristische Entwicklung hatte erst knapp fünfzig Jahre zuvor eingesetzt (vgl. Kap. 2.b.9), man erinnerte sich noch an die ersten Gäste, die damals noch in den ehemaligen Patrizierhäusern beherbergt worden waren. Die wegweisenden Hotels Kulm (ab 1857), Steffani (1869 – 70), Palace (1892 – 96) und Schweizerhof (1897 – 98) hatten in direktem Bezug zum alten Bauerndorf im Wiesenhang hoch über dem See ihre architektonische Präsenz entfaltet. Nach dem Bau der Bahn entstanden zwischen dem Dorf und dem etwas abseits gelegenen Bahnhof zusätzliche Renommierresidenzen wie das Grand Hotel (1905, zerstört 1944), das Hotel La Margna (1906 – 07), das Neue Posthotel (1907 – 08) und das Hotel Carlton (1912 – 13). Ebenfalls in diese Zeit gehören das Museum Engiadinais (1906) und das Segantini-Museum (1908), beides Bauten von Nikolaus Hartmann d. J. (vgl. Kap. 2.a.5).

Auch die zuvor unbebaute Ebene westlich des Sees war bereits in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit Bad- und Beherbergungs-Etablissements der noblen Art überbaut worden. Den Anfang machte das Neue Kurhaus (1860 – 1864, erhöht 1905), ein schlossartiges Gebäude auf flachem Gelände inmitten einer weitläufigen Gartenlandschaft. Gleichermassen in Nachahmung dieses Prinzips entstanden auch die jüngeren Anlagen, das Hotel Victoria (1874 – 81), das Hotel du Lac (1875, abgebrochen 1974) das Hotel Hof (1875), das Hotel Stahlbad (1891 – 92, durch Brand zerstört 1971), so dass sich der Raum zwischen dem Innlauf und dem bewaldeten Südhang nach und nach in ein von alpinen Parterres und zierlichen Wasserspielen verschönertes Residenzviertel im Sinne barocker Fürstensitze verwandelte. Verschiedene neue Sakralbauten kamen den religiösen Bedürfnissen der Gäste entgegen: die Evangelische Badkirche (um 1870), die katholische Kirche St. Karl (1885 – 89) und die französisch-calvinistische Kirche (1875 – 77). Der Fussweg zur alten Trinkhalle wurde als Kutschen- und Ladenstrasse ausgebaut, wodurch das Hotelviertel seine siedlungsbauliche Dominante erhielt; auf der Strasse verkehrte auch ein Tram. In diese Zeit gehört eine einzige nennenswerte Villa, gebaut 1883 für den in Chur wohnhaften Industriellen Jacques Ambrosius von Planta.

Der Bahnhof der Rhätischen Bahn wurde, nach einem hartnäckigen Kampf um seine Lage, am östlichen Ende des Sees gleich nach der Innschlucht gebaut – abseits von St. Moritz Dorf und noch weiter entfernt von St. Moritz Bad. Die Gemeinde hatte die Anlage des Bahnhofs westlich des Sees und eine Unterfahrung des Dorfes mit einem Tunnel gefordert; die «Verbindung zum See und zur lieblichen Bucht» wie auch die unbeeinträchtigte «Aussicht auf den See und das Gebirge» sollten auf jeden Fall erhalten bleiben. Während sie

Pontresina > Blick gegen das Val Roseg. Im Mittelgrund der rechten Bildhälfte der Bahnhof der Rhätischen Bahn. Vor 1930.
Ch. Meisser / Staatsarchiv, Chur

Bernina-Suot > Bauernhauszeile. Zeichnung vor 1930.
Denkmalpflege Graubünden, Chur

Poschiavo (Gemeinde) > Maiensäss Pairol. Aufnahme vor 1930.
Denkmalpflege Graubünden, Chur

auf «die gemeinsame Station für Bad und Dorf» und «den überraschenden Ausblick über See und Thalgelände beim Austritt aus dem Tunnel» beharrte, liessen sich die liberal eingestellten Bahnbauer nach topografischen und bahnwirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten. Der definitive, periphere Standort wurde schliesslich von der Schweizerischen Landesregierung bestimmt.

Siedlungsweise entlang der Berninalinie (Schweizer Teil)

Auf ihrer Nordrampe führt die Berninabahn von Samedan, bzw. St. Moritz bis zur Station Ospizio Bernina über unbewaldete Alpweiden an kommunalen Alpbauten vorbei. Nach der Passhöhe muss sie den abrupten Abstieg nach Poschiavo bewältigen und kurvt von Alp Grüm bis Cavaglia gemächlich an einer Vielzahl von verstreut liegenden Einzelsenn-Alpen vorbei; von dort bis Cadera quert sie mehrmals den offen überbauten Maiensässgürtel. Im untersten Abschnitt, kurz vor Poschiavo, gewährt die Bergstrecke immer wieder Ausblick auf die eng strukturierten Dörfer und den im 19. Jahrhundert urban ausgebauten «Borgo», wie das Dorf Poschiavo genannt wird. Die Wahrnehmung der im oberen Abschnitt temporär und weiter unten permanent besiedelten Landschaft wird durch die geringe Fahrgeschwindigkeit und durch die Wiederholung der Rundkehren, Traversen und Serpentinen auf unwiderstehliche Art dramatisiert.

Siedlungsstruktur

Der Talboden des Val Poschiavo weist mittlere Höhenwerte zwischen 500 und 1'200 m ü. M auf, was die Organisation der Betriebe auf den unterschiedlich hohen Stufen Talgut, Maiensäss und Alp begünstigte. Der gesamte Heuertrag der Dorfwiesen wurde in den Dorfställen eingelagert, weshalb auf den Wiesen selbst keine Ausfütterungsställe stehen. Der Maiensässgürtel zwischen 1'100 und 1'800 m ü. M. ist zweigeteilt. Die unteren Maiensässe (monti maggesi) sind im Herbst belegt, die oberen Gebiete (monti alti) werden im Frühling einzelwirtschaftlich bestossen. Sie umfassen in der Regel ein Wohnhaus mit integriertem Stall und darüber liegendem Heuraum und einen freistehenden, meist als Kuppelbau ausgebildeten Keller. Die älteren Höfe sind in Mischbauweise aus Stein und Holz gebaut und richten den Dachgiebel üblicherweise gegen das Tal, die jüngeren, gleich orientierten Bauten sind durchwegs massiv gemauert. Im Sommer beziehen die Bauern des Puschlavs private Einzelsennalpen (monte alpivo). Die Alpstufe ist überdurchschnittlich ausgedehnt und bot schon früher dem einheimischen Klein- und Grossvieh und fremdem Vieh aus der Lombardei, insbesondere Schafen, aber auch Rindern, genügend Platz. Je nach Lage unterscheiden sich die Alpbetriebe in Gebäudegrösse und Belegungsdauer (drei bis acht Monate) auffallend stark voneinander. Im Normalfall sind über dem Stall kleinere oder grössere Scheunen vorhanden, die zur Hälfte für das Alp- und Bergheu bestimmt, im übrigen als Wohnung unterteilt sind. Freistehende Scheunen ohne Stall für die Zwischenlagerung des Bergheus sind bei den Puschlaver Alphöfen nur ausnahmsweise anzutreffen.

Siedlungsbauliche Ereignisse

Pontresina und Muottas Muragl

Das ursprünglich zweigeteilte Bauerndorf Pontresina war zur Zeit des Bahnbaues schon als Hoteldorf zusammengewachsen und bot dem Reisenden eine eindrückliche, alpin-urbane Ansicht, deren Wirkung durch die Hotelparks zwischen Dorf und Bach zusätzlich gesteigert wurde. Gleichzeitig mit der Berninalinie entstand die Standseilbahn von Muottas Muragl, mit

Poschiavo > Luftaufnahme des Borgo aus dem Jahre 1955.
Comet

Poschiavo > Palazzi-Reihe am südlichen Dorfrand.
Riccardo Tognina, Romerio Zala: *Das Puschlav* (Schweizer Heimatbücher, Bündner Reihe, Bd. 53/53A), Bern 1974.

einer baulich erwähnenswerten Talstation, als Verbindung zum 1906/07 neu erstellten Berghotel mit Aussichtsterrasse auf 1'453 m ü. M.

Bernina Suot

Die drei entlang der alten Passstrasse aufgereihten Bauernhöfe mit zusammengebauten und intern erschlossenen Wohn- und Stallteilen in Bernina Suot liegen auf 2'046 m ü. M. und bilden damit die höchst gelegene Dauersiedlung der Schweiz. Die dichte Bauzeile ist ihrer extremen Höhenlage und der an mittelalterliche Bauverdichtungen erinnernden Zeilenstruktur wegen eine siedlungsbauliche Seltenheit.

Poschiavo Borgo

Gleich wie in den Dörfern im nördlichen Teil Graubündens und insbesondere im Engadin widersetzten sich auch in Poschiavo die historischen Siedlungsstrukturen einer neuartigen Verkehrsanbindung von aussen her, hatte sich das Dorf doch bis anhin von innen heraus entwickelt. Die Bebauung ist in Poschiavo noch eine Spur dichter als in den übrigen Dörfern entlang der Berninalinie. Die Häuser säumen die schmalen Strassen und sind eng nebeneinander gereiht. In den Jahrzehnten vor dem Bau der Bahn ist das Dorf architektonisch modernisiert worden und um eine lineare Bebauungsachse entlang des südlichen Dorfrandes urban erweitert worden (sog. Palazzi-Reihe; vgl. Kap. 2.a.6). Auf der Höhe von Poschiavo folgt das Gleis der Berninabahn dem westlichen Hangauslauf, weshalb der Bahnhof ausserhalb des historischen Siedlungskerns angelegt werden musste. Die Freifläche zwischen dem alten Dorf und der Station bot damit einen grosszügigen Raum für die nachfolgende Siedlungserweiterung beidseits der Bahnhofstrasse. Letztere wurde nicht als Verlängerung der Quartierstrasse im Ortsteil Palazzi konzipiert – dies obwohl die weitherum bekannte Gebäudezeile im Süden des Borgo, ein eminent urbanistisches Thema des Ottocento, soeben fertig gestellt worden war und die Anbindung des Bahnhof an den historischen Ortskern dadurch an Eindrücklichkeit gewonnen hätte. Die Bahnbauer setzten das orthogonale Siedlungsmuster nicht fort, wohl weil die klassizistischen Visionen nicht mehr aktuell waren.

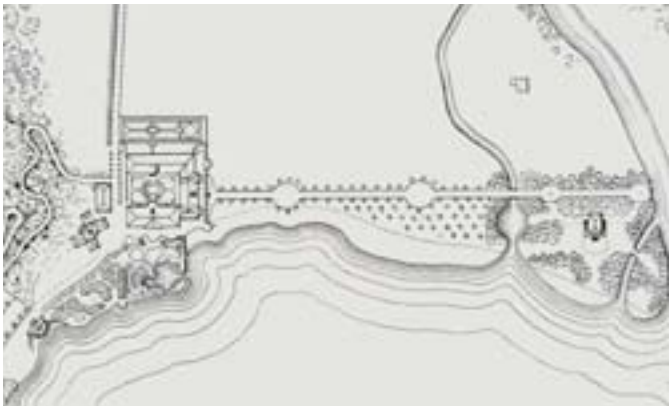
Le Prese

Fünfzig Jahre vor dem Bau der Berninalinie war der stille Ort am Lago di Poschiavo auf idyllische Weise neu gestaltet und in klassizistischer Manier überbaut worden; eindrücklich ist das noble Albergo Bagni Le Prese, ein Hotelneubau mit Mineralbad aus dem Jahre 1857. Die Anlage des dazugehörigen Hotelparks bedeutete für Graubünden den ersten gestalterischen Eingriff in eine natürliche Uferlandschaft. Die zeitgenössische Projektskizze zeigt eine quer zur Talebene angelegte gerade Baumallee mit Brücke über die Flussmündung. Die Allee diente als Verbindung des Hotels mit den Parkbezirken in englischer Manier samt kleinem Bootshafen entlang des Seeufers. Erst 1884 wieder – bei der Parkanlage des Hotels Maloja Palace am oberen Ende des Oberengadins – wurde eine Uferlandschaft in Graubünden in eine gartenbauliche Gestaltung einbezogen; mit Ausnahme dieses einen Beispiels blieben die Oberengadiner Seeufer bis in die jüngere Gegenwart intakt.

Brusio

Dicht entlang der Bahnlinie, nördlich des Kehrviadukts von Brusio vermag eine Gruppe von insgesamt neun Kuppelbauten die Aufmerksamkeit des Reisenden zu wecken. Es sind einräumige, kuppelbedeckte Keller für die Kühllagerung der Lebensmittel und des Weines, deren Lage abseits des Dorfes sich durch die hier

Le Prese > Albergo Bagni Le Prese von Süden. Stahlstich von Ludwig Rohbock und Friedrich Theodor Müller, vor 1861.
Rätisches Museum, Chur



Le Prese > Projektskizze von Giovanni Sottovia zur Gestaltung der Uferlandschaft von 1864.
Silva Semadeni, Robert Obrist und Diego Giovanoli: *Bauen. Construir. Costruire 1830 – 1980*, Zürich 1986.

Brusio > «Crott» oder «scéle», luftgekühlte Kuppelkeller unterhalb des Bahndammes.
D. Giovanoli

vorkommenden Frischluftquellen erklärt. Die in der Schweiz einzigartigen Bauwerke – im Tal selbst «scélé» oder «crott» genannt – sind trocken gemauert; das Kraggewölbe der Kuppel deckt einen kreisrunden Raum. Diese Baurarität ist im ganzen Puschlav auf allen Betriebstufen vom Dorf bis zur Alp verbreitet.

Campocologno

In den Jahren nach 1907 wurde Campocologno, ein bis dahin bescheidener Gassenweiler unmittelbar vor der Grenze, vom technologische Zeitalter wahrhaftig überrollt: Südlich des Dorfes entstand das seinerzeit bedeutendste «hydroelektrische Kraftwerk Europas» mit einer oberirdischen Druckleitung, Maschinenhalle (ersetzt) und Umformer, im Norden der Bahnhof der Berninalinie und die Geleise im Rücken der Häuserzeile. Wenig später kamen das Schulhaus, eine katholische Kirche (1910 – 12) und die Wohn- und Betriebsbauten der eidgenössischen Zollverwaltung hinzu.

Siedlungsbau und -geschichte Tiranos

Die Siedlungsentwicklung Tiranos erfolgte weitgehend in vier Phasen: während des Mittelalters, zu Beginn des 19. Jahrhunderts, am Anfang des 20. Jahrhunderts und heute. Die mittelalterlichen Siedlungskerne sind an markanten Punkten angelegt. Sie boten einen guten Überblick über das Tal, vor allem aber auch Schutz vor dem Hochwasser der Flüsse. Beispiele sind das Pilgerhospiz von St. Perpetua, die Burg Dosso sowie das kleine Dorf Visoli. Im 19. Jahrhundert nahm die Bevölkerung stark zu und siedelte vor allem im Tal, am linken Ufer der Adda. Der ummauerten Stadt Tirano kam damals bereits ein bedeutende regionale Rolle zu. In ihrer näheren Umgebung befand sich die seit Beginn des 16. Jahrhunderts gewachsene Siedlung La Rascia mit der Wallfahrtskirche Madonna di Tirano.

Im frühen 19. Jahrhundert baute man am rechten Flussufer Häuser; dies war möglich geworden, weil um 1800, unter Österreichischer Herrschaft, Flussverbauungen errichtet worden waren. Sowohl diese Neubauten als auch die Gebäude um die Walfahrtskirche markieren den Beginn einer intensiven Bautätigkeit im 19. Jahrhundert. Der Einzug der Eisenbahn - 1902 von Sondrio und 1909 über den Bernina – zeitigte einen eigentlichen «Bauboom», der bis zum Ersten Weltkrieg anhalten sollte. Die beiden nebeneinander liegenden Bahnhöfe beschleunigten in ihrer spezifischen Situierung das Zusammenwachsen der Ortsteile Madonna di Tirano und Tirano, und zwar südlich der Verbindungsstrasse.
Die Neubauten folgen in ihrem Erscheinungsbild eher dem nordalpinen Baustil, beeinflusst von Formen des Jugendstils. Die damals neue Brücke über die Adda bestimmte die Hauptachse der Stadt entlang der Viale Italia und der Via della Repubblica. Deshlab verlor die mittelalterliche Stadt mit ihren historischen Mauern und Toren zunehmend an Bedeutung und begann zu verfallen. In den 1950er und 1960er Jahren nahm die Bautätigkeit beträchtlich zu. In der Stadt blühten Handwerk, Handel und die industriellen Kleinbetriebe. Teilweise war das zunehmende Wachstum der Stadt durch die Abwanderungen aus den Dörfern Roncaiola, Baruffini, Serio und Pervio bestimmt. Mehrstöckige Wohnhäuser wuchsen hier nun in die Höhe.
Das erste bemerkenswerte Beispiel ist das Marelli Gebäude in der Viale Italia. In knapp 50 Jahren dehnte sich die Stadt weit ins offene Umland aus. Madonna di Tirano und Tirano wuchsen durch grosse Einfamilienhaus-Quartiere zu einer Stadt zusammen; das historische Stadtzentrum von Tirano aber wurde kaum verändert. Die grösste Erweiterung der Siedlung betrifft das Gebiet zwischen dem rechten Ufer der Adda und der Eisenbahnlinie von Tirano nach Sondrio.