Neue Repräsentation der Eisenbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1950)**

Heft 2

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-774258

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

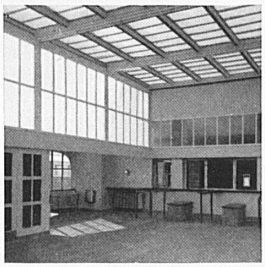
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

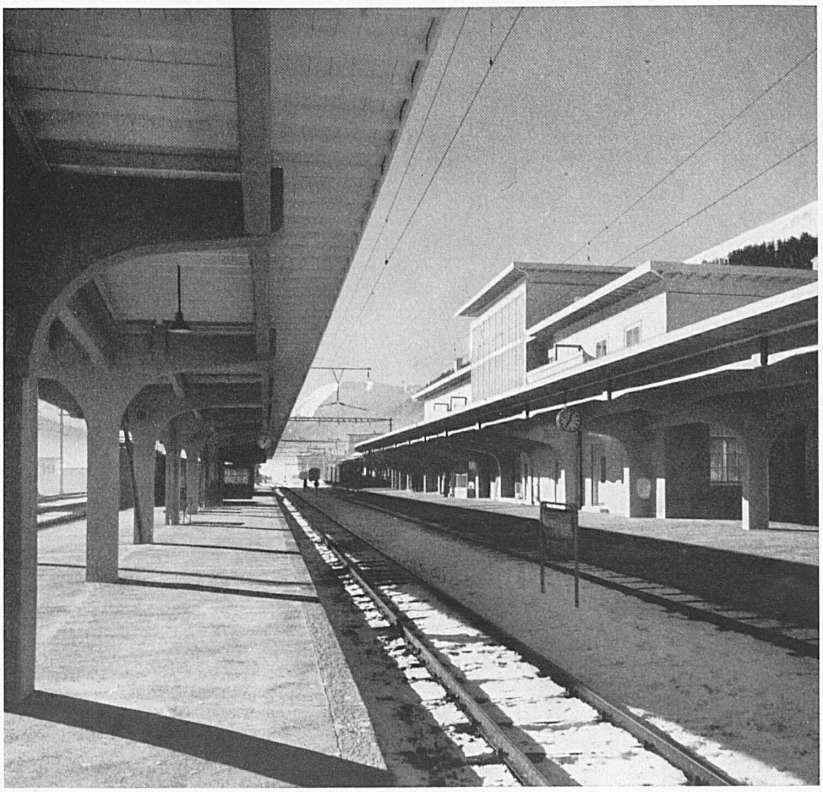
Oben: Die neue Bahnhofanlage von Davos-Platz ersetzt den Bau von 1922 (rechts). — Ci-dessus: La nouvelle gare de Davos-Platz. — Above: Railway station at Davos-Platz after the alterations made in 1947-1949. Photo: Meerkämper.

DAVOS-PLATZ



Links: Die neue Schalterhalle. — A gauche: La nouvelle halle. — Left: The new ticket office. Photo: Meerkämper.

Unten: Die Geleiseseite der neuen Davoser Bahnhofanlage. — Ci-dessous: Les voies. — Below: Davos railway station, seen from track side. Photo: Meerkämper.



Neue Repräsentation der Eisenbahn

In den Aufnahmegebäuden der Bahnhöfe, deren teils bescheidene Giebel, teils prunkvolle Fassaden belebte Mittelpunkte des Lebens in jedem Dorf und jeder Stadt darstellen, sehen die meisten Menschen die Nervenzentren des gesamten Eisenbahnverkehrs. Wo der Reisende ins Gebiet der Schienenstränge eintritt, wo er seinen Fahrausweis ersteht und seine Gepäckstücke zum Transport aufgibt, da erfüllt in der Tat die Eisenbahn ihre vornehmste Repräsentationsaufgabe, mögen auch die unscheinbaren Güterschuppen mit den dahinter liegenden weiten Rangiergeleisefeldern für die Wirtschaft des Landes wichtiger, die Stellwerke und Depots für den Betrieb der Züge und Lokomotiven unentbehrlicher sein. Muß da nicht ein neues Bahnhofgebäude mehr als alle andern Betriebsverbesserungen im Volke für den vorwärtsstrebenden Geist und den Lebenswillen der Eisenbahn sprechen?

Im Laufe der letzten Jahre sind recht viele Ortschaften in der Schweiz zum neuen Schmuck eines modernen Bahnhof-Aufnahmegebäudes gekommen. Teils entstanden diese Bauten aus Anlaß der Elektrifikation einer Bahnlinie, teils wegen allzu großer Baufälligkeit der alten Gebäude oder infolge des wachsenden Ungenügens der Stationsanlagen beim Ausbau der Streckengeleise auf Doppelspur; wie dem auch sei, stets entsprachen die Konstruktionen einem Bedürfnis nicht allein der Bahnverwaltung, sondern auch der bedienten Gemeinden. Man darf sagen, daß die Bauwerke auch architektonisch ohne Ausnahme geglückt sind, handle es sich nun um kleine Landstatiönchen oder um Bahnhöfe von Kantonshauptstädten. An der Stelle des in vergangenen Jahrzehnten so beliebten bombastischen Palaststils ziert eine ruhige, doch nirgends kahle Sachlichkeit die neuen Fassaden, und mit besonderer Sorgfalt achteten die Baumeister darauf, daß die modernen Gebäude sich ohne Zwang ins Landschafts- und Städtebild einfügen. Es versteht sich von selbst, daß sowohl die dem innern Bahnbetrieb als die dem äußern Verkehr mit dem Publikum dienenden Innenräume mit aller Aufmerksamkeit studiert und geplant wurden, so daß die neuen Bahnhofbauten sich in jeder Hinsicht als Musterstücke präsentieren.

Die Bahnhöfe Liestal und Grenchen der SBB

Nach langdauerndem Umbau ist zu Ende des vergangenen Jahres die prächtige Anlage des neuen Bahnhofes Liestal zu Ende gekommen, welche – man darf dies ohne Übertreibung behaupten – der basellandschaftlichen Residenz zur Ehre gereicht. An Stelle des kleinen, zur Hälfte hölzernen Bauwerks aus den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts mit seinen nur zwei normalspurigen Geleisen ist nun eine großzügige und dennoch nicht übertrieben großartige Bahnhofbaute getreten, die sich würdig vor die bereits vor geraumer Zeit erweiterten Normal- und Schmalspur-Geleiseanlagen und den Zwischenperron mit seiner formschönen hölzernen Überdeckung stellt. Ein schlanker Uhrturm erhebt sich an der Front gegen den weiten Bahnhofplatz und zeigt den Liestalern wie den in einem der zahlreichen Postautokurse ankommenden und abfahrenden Reisenden die genaue SBB-Zeit. Eine sinnreiche Anordnung der Fenster läßt trotz der vorgebauten Perrondächer die Innenräume licht und hell erscheinen.

Auch die solothurnische Uhrmachermetropole Grenchen hat einen neuen Südbahnhof erhalten, der sich in seiner edlen, einfachen Rechteckform im Vergleich zu dem bereits vor 35 Jahren gut gelungenen Nordbahnhofgebäude der Moutier–Lengnau-Bahn nicht mehr schäbig ausnimmt, wie es die alte Stationshütte tat.

Eine ganze Reihe von Bahnhof- und Stationsanlagen der SBB haben tiefgreifende Umbauten erfahren, zu welchen oft die Errichtung eines Zwischenperrons mit Unterführungen und einer soliden Dachkonstruktion, oft auch die Modernisierung der Aufnahmegebäude zählen. In besonderm Maße hat ein neuer Geist in die Stationen der im Ausbau auf Doppelspur begriffenen Strecken Solothurn–Olten, Fribourg–Romont und Flums–Wallenstadt Einzug gehalten, aber auch andere Bahnhöfe sind der Erneuerung teilhaftig geworden.

Der neue Bahnhof Davos-Platz der Rhätischen Bahn

Die Notlage der ein schwieriges Gebirgsterrain durchziehenden bündnerischen Staatsbahn ist bekannt; wer aber daraus schlösse, daß die Bündner die Hände in den Schoß legten und etwa tatenlos das Ende ihres stolzen Eisenbahnsystems erwarteten, der hätte sich getäuscht. Mit Geschick und Sorgfalt werden nicht allein das Schienennetz und der Rollmaterialpark des großen Schmalspurbahnbetriebes unterhalten und erneuert, sondern auch die Bahnhof- und Stationsgebäude einem Ausbau und Umbau unterzogen. Die weltbekannte Hotelstadt Davos hat nun nach einem Werk, das praktisch einem Neubau gleichkommt, ein Bahnhofgebäude erhalten, welches ihrer Bedeutung im schweizerischen und europäischen Fremdenverkehr entspricht. Im ganzen in vielen Teilen mit modernen Bauten der Bundesbahnen übereinstimmend, gliedert sich das flachgedeckte, durch weite Fensterfluchten erhellte Haus in einen höhern, vorspringenden Mittelbau und zwei Seitenflügel; die Perron- und Geleiseanlagen sind ebenfalls vergrößert und können dem winterlichen und sommerlichen Fremden-Stoßverkehr genügen. hrs.