

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 6 (1993)
Heft: [1]: Design Preis Schweiz

Artikel: Panoramawagen : alles sehen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119846>

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: 19.01.2026

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

Am Design des Panoramawagens wirkten mit:

**Die Ingenieure der Schindler Waggon Altenrhein (SWA) und der SBB; Fellmann Design, Wallisellen;
Hochbau/Design SBB (Ueli Thalmann, François Blatter, Uli Huber)**

Alles sehen

Eisenbahnen heisst Landschaft geniessen. Dafür hat die SBB einen Panoramawagen entwickeln lassen. Er ist zusammen mit der Lokomotive 2000 mit dem Design Preis für das beste Investitionsgut ausgezeichnet worden.

Wir kennen das Panorama als Form, in der wichtige Ereignisse des 19. Jahrhunderts dargestellt worden sind. Im Hintergrund ist die Szenerie gemalt und im Vordergrund dreidimensional gestaltet. Die Rundumgemälde vermitteln eine repräsentative Mischung jener Hauptthemen, die sich seit der Eröffnung des ersten Grosspanoramas in London (1793) als sehenswert empfohlen haben: Landschafts- und Stadtansichten, historische Schlachten und Religionsgeschichte. Untergebracht sind die Panoramen in Rundhäusern. Das Panorama, das seinen Ursprung in der barocken Theatermalerei hat, war das populäre Massenmedium des 19. Jahrhunderts. Die Aufgabe, die seine Gestalter zu bewältigen hatten, hiess, Bestärzung und Schauer, Belehrung und Unterhaltung herstellen. In Luzern zum Beispiel gibt es so ein Spektakel, das beliebter Etappenort der Schulreise aufs Rütti ist. Der Besucher steht mitten im Raum und kann sich mühevlos einbilden, er sei nun eine der elenden Gestalten, die sich mit der Bourbakiarmee in die Schweiz schleppen. Man riecht den Schweiss, man hört die Seufzer. Weltweit existieren heute noch 23 Grosspanoramen. Sie sind – trotz der Konkurrenz der Medien und Ausstellungshallen – eine Besucherattraktion geblieben.

Rundsicht

Heute findet das Panorama in der Eisenbahn statt. Sie will sich auf Werte wie Reiseerlebnis und Landschaftsbetrachtung einrichten, wenigstens dort, wo sie nicht in Tunnels vergraben werden soll. Und so haben die SBB zwölf Panoramawagen entwickelt, mit denen sie den Reisenden ein Erlebnis dank Rundsicht bereiten wollen. Die Wagen werden meist neben dem Speisewagen in die wichtigsten Schnellzüge eingereiht. Sie sind Fremdkörper in den Zugskompositionen. Der Reisende ist hier erhaben über das Gewühl der Passagiere. Er sitzt, nachdem er eine Rampe emporgeschritten ist, fast einen halben Meter höher als die Fahrgäste normaler Wagen. Man setzt sich denn auch nicht einfach hin, sondern nimmt Platz im grosszügig bemessenen Polster und richtet sich ein. Hier wird erheblich weniger Zeitung gelesen. Man ist gekommen um zu schauen.

Kein Fenster

Das Hauptelement des Panoramawagens ist eine 19 Meter lange, anderthalb Meter hohe, oben im Dach gewölbte Glaswand. Sie wird nur von acht schmalen Sprossen unterteilt. Dieses Bauteil ist kein Fenster, die Möglichkeit zu öffnen und zu schliessen fehlt ebenso wie ein klar begrenzter

Rahmen. Wer hier sitzt, sieht denn auch durch eine Fläche, die je nach Blickwinkel das Betrachtete ungewöhnlich verzerrt. In hundertmal durchfahrenen Landschaften entstehen neue Bilder mit viel Himmel. Und legt man den Kopf ins Genick, sieht man nur Himmel. Oft führt die Kombination von Tempo und weit geöffnetem Feld zu Einblicken ins Surreale. Man muss sich immer wieder abwenden und dem Auge im dezent und nobel gestalteten Interieur etwas Ruhe gönnen. Grossartig auch das Rasen durch die Nacht. Es ist zu empfehlen, vorgängig den Speisewagen zu besuchen und ein gutes Fläschlein beim Nachtessen nicht zu verschmähen. Nun plaziere man sich ins Polster und lasse sich hineinziehen in den Sog der Bilder, die da von Glaswand zu Glaswand geworfen werden. Die Nachtlandschaft der einen Seite spiegelt sich in der Glaswand der andern, Lichter verzerrn sich zu wahnhaften Figuren im Grossformat, das eigene Hemd taucht unter in rasenden, verspiegelten Lampenkaskaden.

Mit dem Panorama zum Panorama

Das Panorama war eines der ersten Massenmedien und im 19. Jahrhundert sehr populär. Es vermittelte Illusionen vor der Erfahrung des Fernsehapparates. Der Panoramawagen ist die Wiedergeburt dieser Erfahrung. Ein Hinweis noch zu einer lohnenden Panoramafahrt: In der Kunst- und Ausstellungshalle der Bundesrepublik Deutschland in Bonn dauert die grossartige Ausstellung «Sehsucht. Das Panorama als Massenunterhaltung im 19. Jahrhundert» noch bis zum 2. Januar 1994. Sie legt die Geschichte des Panoramas dar. Weshalb also nicht im Panoramawagen des EC «Rembrandt» nach Bonn reisen?



Produkt: Panoramawagen

Design: Eine Gruppe Ingenieure und

Designer der Industrie und der SBB

Hersteller: Schindler Waggon,

Altenrhein, SIG Schweizer Industriegesellschaft, Neuhausen a.R., ABB Verkehrssysteme, Zürich

Die Jury meint:

«Was für die Lokomotive gilt, gilt auch für den Panoramawagen: Er ist eine eigenständige Lösung, die an die Zukunft der Eisenbahn glaubt und sich nicht an die Bilder des Flugzeugs anlehnt. Die Jury hatte Gelegenheit, mit dem Panoramawagen durch die Landschaft zu fahren und ist begeistert vom Fahrgefühl, der Ruhe und der Atmosphäre in diesem

Waggon. Sie ist beeindruckt, wie das Fenster, das ja mehr eine Glaswand ist, technisch und gestalterisch gelöst ist. Sie lobt die Anordnung der Sitze und ist überzeugt, dass hier die Alternative zu den sonst üblichen Schalensitzen gefunden worden ist. Auch die ausziehbaren Tischchen oder die Art, wie das Gepäck zwischen den Sitzen verstaut werden kann,

überzeugen. Trotz der problematischen Bemalung und dem etwas schmalen obersten Tritt beim Einstieg ist die Jury überzeugt: Es gibt zurzeit keinen besser durchdachten Eisenbahnwaggon als den Panoramawagen der SBB.»