

Panoramawagen : alles sehen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **6 (1993)**

Heft [1]: **Design Preis Schweiz**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119846>

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.

Am Design des Panoramawagens wirkten mit:

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

Alles sehen

Eisenbahnfahren 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 Rundungsmalerei vermittelt 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, Bestürzung und Schauer, Belehrung und Unterhaltung herstellen. In Luzern zum Beispiel gibt es so ein Spektakel, das beliebter Etappenort der Schulreise aufs Rütli ist. Der Besucher steht mitten im Raum und kann sich mühelos einbilden, er sei nun eine der elenden Gestalten, die sich mit der Bourbakarmee 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 entwickeln lassen, 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 Zugkompositionen. Der Reisende ist hier erhoben 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 Zeitungen gelesen. Man ist gekommen um zu schauen.

Kein Fenster

Das Hauptelement des Panoramawagens ist eine 19 Meter lange, andert-halb 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 durch-fahrenen Landschaften entstehen neue Bilder mit viel Himmel. Und legt man den Kopf ins Genick, sieht man nur Himmel. Oft führt die Kombi-nation von Tempo und weit geöffnetem Feld zu Einblicken ins Surreale. Man muss sich immer wieder abwenden und dem Auge im dezent und no-bel gestalteten Interieur etwas Ruhe gönnen. Grossartig auch das Rasen durch die Nacht. Es ist zu empfehlen, vorgängig den Speisewagen zu be-suchen 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 verzerren sich zu wahnhaften Figuren im Grossformat, das eige-ne Hemd taucht unter in rasenden, verspiegelten Lampenkaskaden.

Mit dem Panorama zum Panorama

Das Panorama war eines der ersten Massenmedien und im 19. Jahrhun-dert sehr populär. Es vermittelte Illusionen vor der Erfindung des Fern-sehapparates. Der Panoramawagen ist die Wiedergeburt dieser Erfindung. 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 Massenunterhal-tung im 19. Jahrhundert» noch bis zum 2. Januar 1994. Sie legt die Ge-schichte 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 Schalenitzen gefunden worden ist. Auch die ausziehbaren Tischen 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.»