

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1950)

**Heft:** 2

**Artikel:** Des gares se transforment - des aérogares surgissent = Bahnhöfe heute - für Schiene und Luft

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-774257>

### **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**

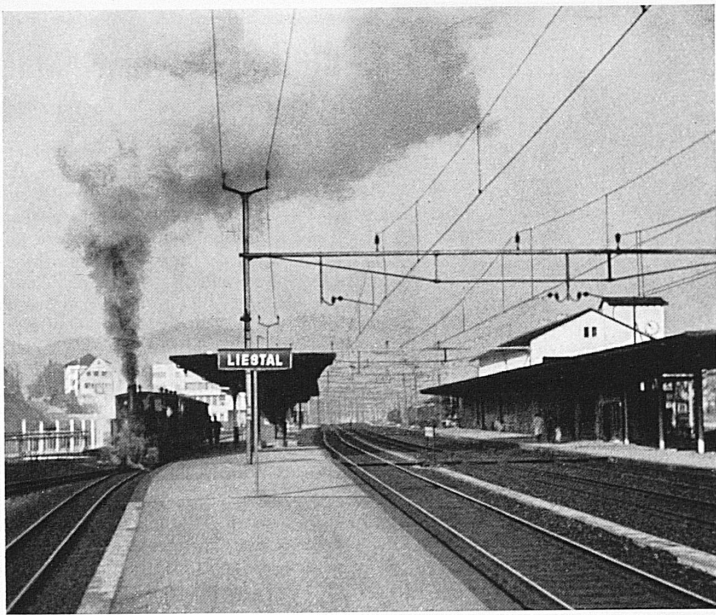
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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**

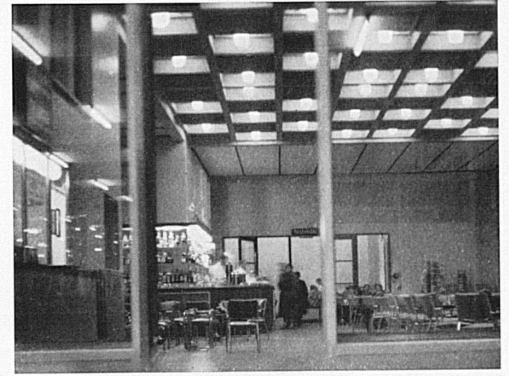
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.11.2025

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



A droite et de haut en bas: La nouvelle aéroport de Genève-Cointrin: La salle d'attente des passagers qui quittent Genève ou qui transitent par Genève. - Vue générale de l'aéroport de Genève, côté piste, telle qu'elle se présente aux pilotes qui atterrissent à Cointrin. - La nouvelle aéroport telle que la voient les voyageurs ou les visiteurs qui viennent de la ville. - Rechts von oben nach unten: Der neu eröffnete Flughafen des Flughafens Genf-Cointrin: Der Wartsaal für die Passagiere. - Gesamtansicht des neuen Gebäudes von der Flugpiste her. - Außenansicht des neuen Gebäudes von der Stadtseite. Photo: Molard.



Links, von oben nach unten: Der basellandschaftliche Kantonshauptort Liestal hat ein neues Bahnhofgebäude erhalten, dessen Geleise- und dessen Stadtseite wir im Bilde zeigen. Liestal ist Knotenpunkt der Hauptlinie Basel—Olten (SBB) mit der kleinsten Schmalspurbahn der Schweiz, dem noch mit Dampf betriebenen «Waldenburgerli» (Linie Liestal—Waldenburg) sowie mit einer wichtigen Autobuslinie. — A gauche et de haut en bas: La nouvelle gare de Liestal sur la ligne principale de Bâle à Olten, et point de départ du chemin de fer à voie étroite et à vapeur de Waldenburg.

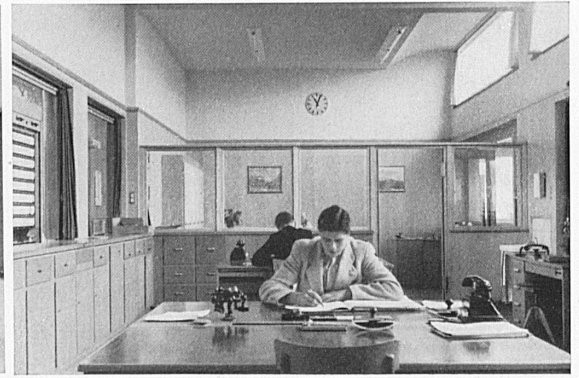
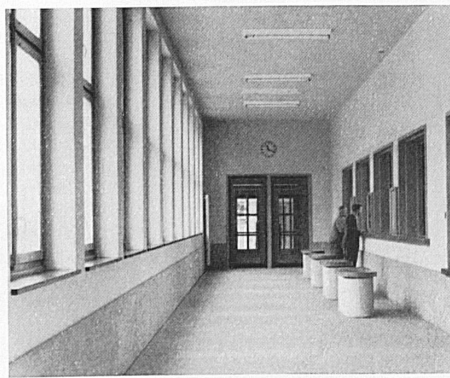
Photo: Schwabe.

LIESTAL

GENÈVE-COINTRIN

## DES GARES SE TRANSFORMENT — DES AÉROGARES SURGISSENT

Bahnhöfe heute — für Schiene und Luft



GRENCHEN-SÜD

Oben, von links nach rechts: Wie die alte Bahnhofanlage von Liestal stammt auch diejenige von Grenchen-Süd aus den Anfängen des Eisenbahnbaus in der Schweiz. Der Bahnhof des an der Linie Zürich—Olten—Biel—Lausanne gelegenen schmucken solothurnischen Industrieortes ist nun durch eine den neuzeitlichen Erfordernissen angepaßte Anlage ersetzt worden, die auf lange hinaus allen Ansprüchen genügen dürfte. Unsere Bilder zeigen die neuen

Stationsgebäudes und das Innere des Stationsbüros.

Ci-dessus et de gauche à droite: Comme celle de Liestal, la gare de Granges-Sud datait du début de la construction des chemins de fer suisses. Cette coquette ville industrielle du canton de Soleure possède maintenant des installations ferroviaires répondant, et au delà, à toutes les exigences de la technique. Sur nos photos: les nouveaux quais, la halle et l'intérieur du bureau.

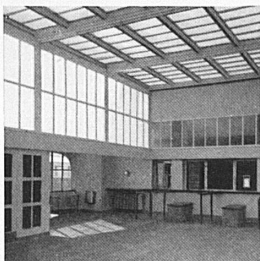
Photo: SBB.





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 Schallerhalle. — 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 erstet 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 anderen 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 Baufähigkeit der alten Gebäude oder infolge des wachsenden Ungnügens 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 Landstationen oder um Bahnhöfe von Kantonshauptstädten. An der Stelle des in vergangenen Jahrzehnten so beliebten bombastischen Palaststils zierte 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 form schönen 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 besonderem 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 Gebirgsterain durchziehenden bündnerischen Staatsbahn ist bekannt; wer aber daraus schloß, 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.