

Wandbilder schmücken Bahnhöfe

Autor(en): **Kamm-Kyburz, Christine**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **59 (1986)**

Heft 2: **Historische Bahnhöfe der SBB = Gares historiques des CFF = Stazioni di valore storico delle FFS = Historic stations of Swiss Federal Railways**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-774800>

Nutzungsbedingungen

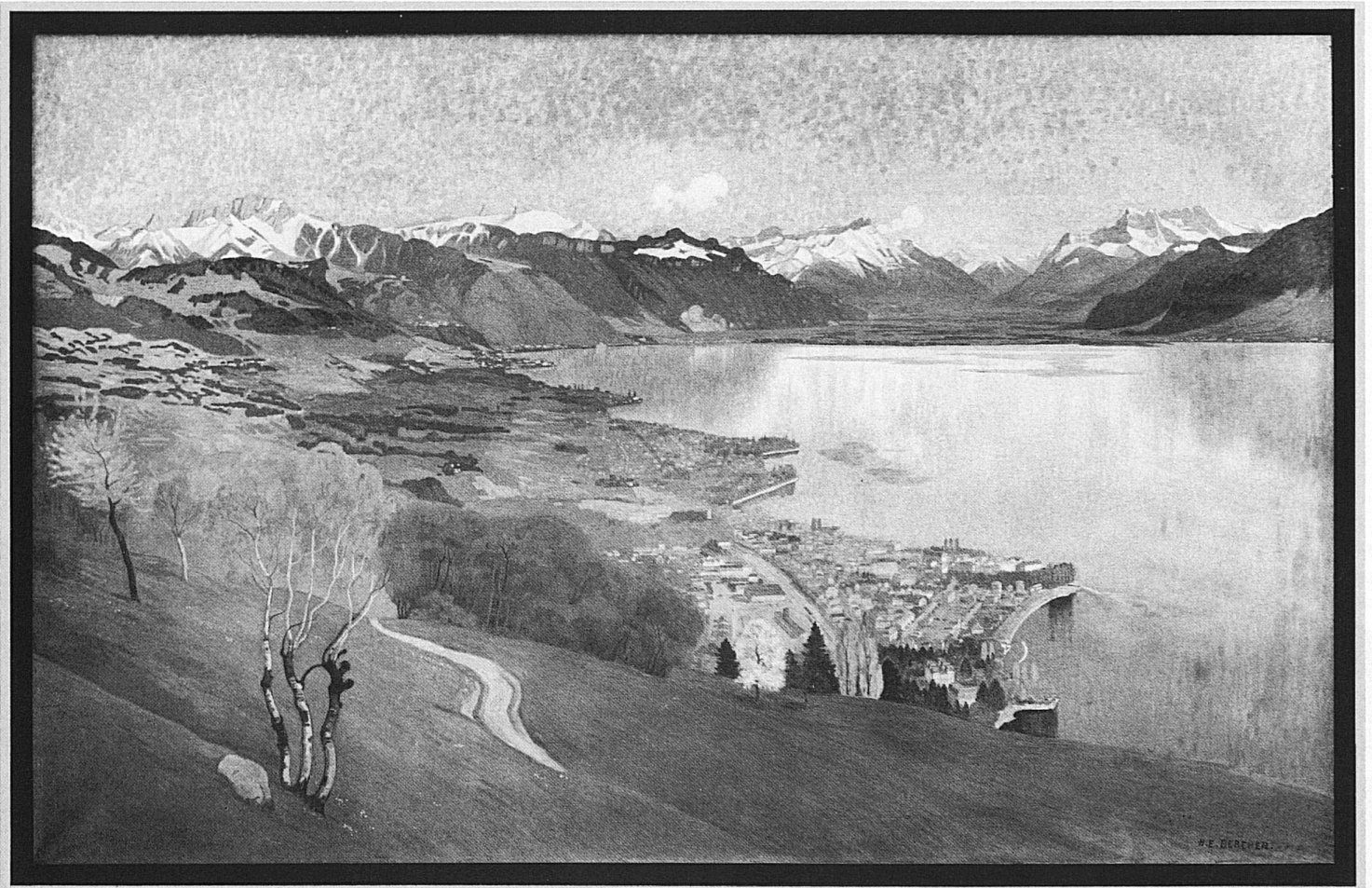
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Wandbilder schmücken Bahnhöfe

Noch vor dreissig Jahren waren in verschiedenen Bahnhöfen der Schweiz die Schalterhallen, Wartesäle, Buffets und selbst die Wände der Perronzugänge mit einer Vielzahl grossformatiger Ölbilder und Wandgemälde verziert. Baden, Basel, Bern, Biel (43), Brig, La Chaux-de-Fonds, Chiasso, Flüelen, Freiburg, Genf, Lausanne (53), Luzern, Neuenburg, Olten, St. Gallen, Schaffhausen, Sitten, Thun, Vallorbe, Vevey (42) und Zürich prangten in üppigem Bilderschmuck, der heute wegen Um- und Neubauten sowie durch Brände auf knapp die Hälfte reduziert ist.

Die seit 1909 entstandenen Werke zeigen neben Allegorien, nationalen Sujets, Arbeiterdarstellungen, Vergnügungs- und Tiermotiven vorwiegend Ansichten von Schweizer Landschaften (über 75%). Wallis, Berner Oberland und Zentralschweiz, Genfersee und die Städte des Mittellandes lieferten die beliebtesten Motive. Allein die Darstellungen der Alpen und der Voralpen beanspruchten zusammen mit jenen der Bergkurorte mehr als die Hälfte aller Landschaftsbilder.

Die Auftraggeber insbesondere dieser Landschaften waren die Privat- oder Fremdenverkehrsbahnen und die Kur- und Verkehrsvereine. Mehrere Gemälde wurden auch von den SBB, von Industrie und Gewerbe sowie von den Buffetpächtern finanziert. Die Gemälde in den SBB-Bahnhöfen – ebenso wie entsprechende grossformatige Photographien – sind also bewusst zweckgerichtet, nicht nur Dekor der Räumlichkeiten, sondern manifeste Propaganda für einen schweizerischen Tourismus, dessen «goldene Zeiten» bereits der Vergangenheit angehörten. Der Grossteil der Landschaftsbilder, die in der Zwischenkriegszeit gemalt oder fotografiert wurden und in den fünf-

ziger Jahren nochmals einen Aufschwung erlebten, entstand im Gefolge von tiefgreifenden Krisen des schweizerischen Fremdenverkehrs. Man strebte eine Steigerung des touristischen Konsums an. 1921 forderte der Heimatschutz die Beseitigung der unkünstlerischen Monsterphotographien im SBB-Bahnhof Basel zugunsten von grossflächigen Landschaftsgemälden. Durch diese Ästhetisierung der touristischen Reklame wurde ihr Markteinfluss noch erhöht.

Zum Wesen dieser Landschaftsgemälde gehören auch die Standardisierung der Bildkomposition, immer wieder Panoramen, Tiefblicke oder extreme Aufsichten, und die Typisierung der darge-

42 Ölgemälde im Bahnhof Vevey von Henri E. Bercher. Mit der Aussicht vom Mont-Pèlerin wird für die Genferseelandschaft und die Standseilbahn durch die Rebberge von Corsier und Chardonne geworben.

43 Im Wartsaal 1. Klasse in Biel befinden sich eindruckliche Fresken von Philippe Robert. Die vier Allegorien – je an einer Wartsaallwand – stellen die Themen Studententanz, Lebensstufen, Jahreszeiten, Zeit und Ewigkeit dar

42 Tableau à l'huile d'Henri E. Bercher à la gare de Vevey. Cette vue du lac Léman depuis le Mont-Pèlerin est un argument publicitaire pour la région lémanique et pour le funiculaire qui traverse les vignobles de Corsier et de Chardonne.

43 On peut admirer, dans la salle d'attente de première classe de la gare de Bienne, quatre imposantes fresques de Philippe Robert. Ces quatre allégories ont pour sujets: La ronde des heures, Les âges de l'homme – Les amours, Les saisons, Temps et éternité

stellten Sujets und entsprechenden Regionen. Das heisst, eine Aufteilung in pathetische Landschaften mit schneebedeckten Berggipfeln, gefolgt von der idyllischen Landschaft mit Folklore-Versatzstücken wie Trachtenpärlchen, Schaffhirt oder Holzhütte und der historisierenden Landschaft mit Betonung der mittelalterlichen Bauten. Mit wenigen Ausnahmen handelt es sich um eine Flucht vor der Wirklichkeit der Bahnhöfe in die scheinbar ewig unverrückbare Landschaft, die nur als Erscheinung, herausgelöst aus allen historisch-konkreten Sinnbezügen, und möglichst fern jeglicher Industrialisierung wahrgenommen wird.

Christine Kamm-Kyburz

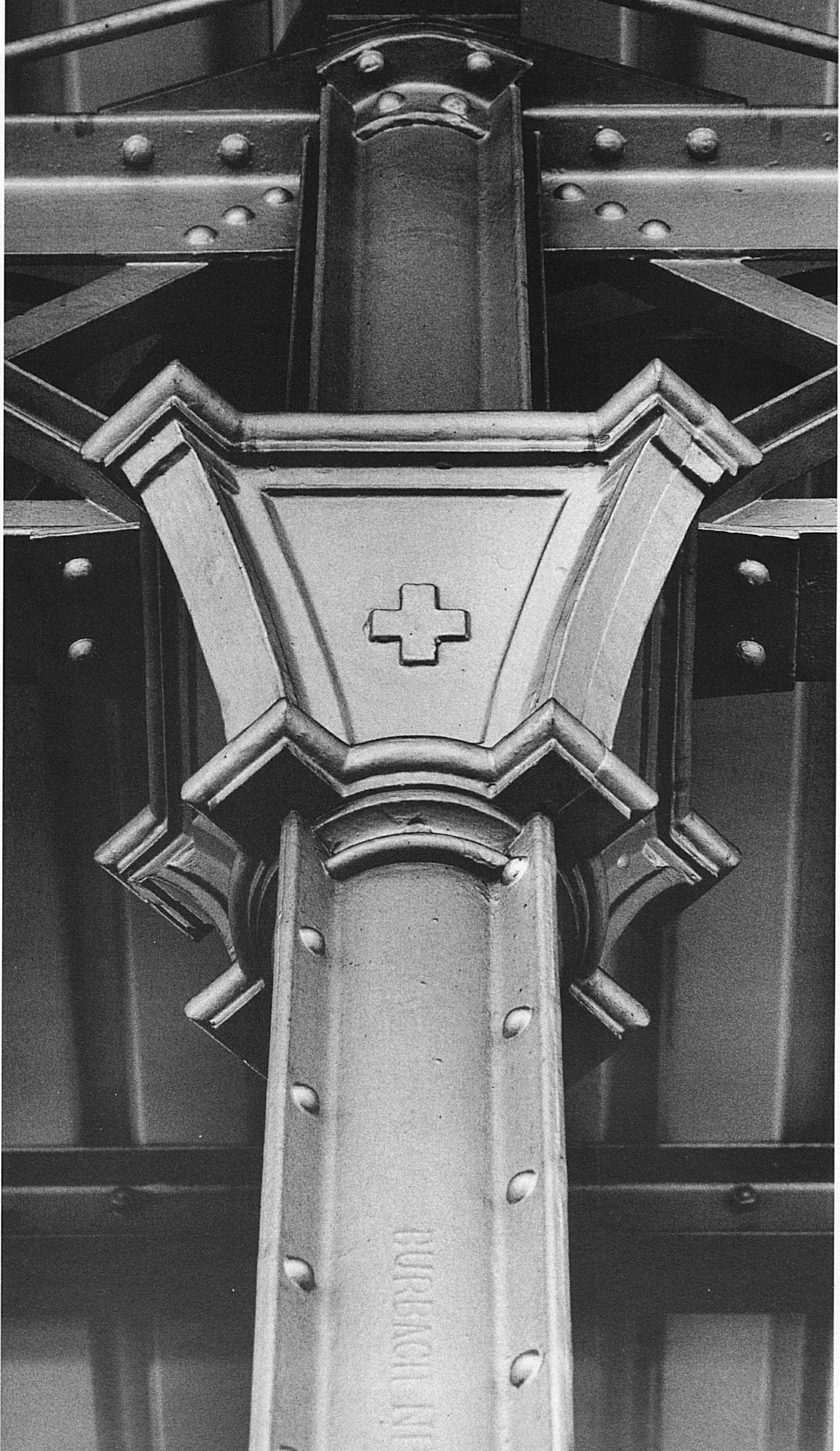
42 Dipinto a olio di Henri E. Bercher nella stazione di Vevey. La veduta dal Mont-Pèlerin vuole attirare l'attenzione sul paesaggio lungo il Lemano e sulla funicolare attraverso i vigneti di Corsier e Chardonne.

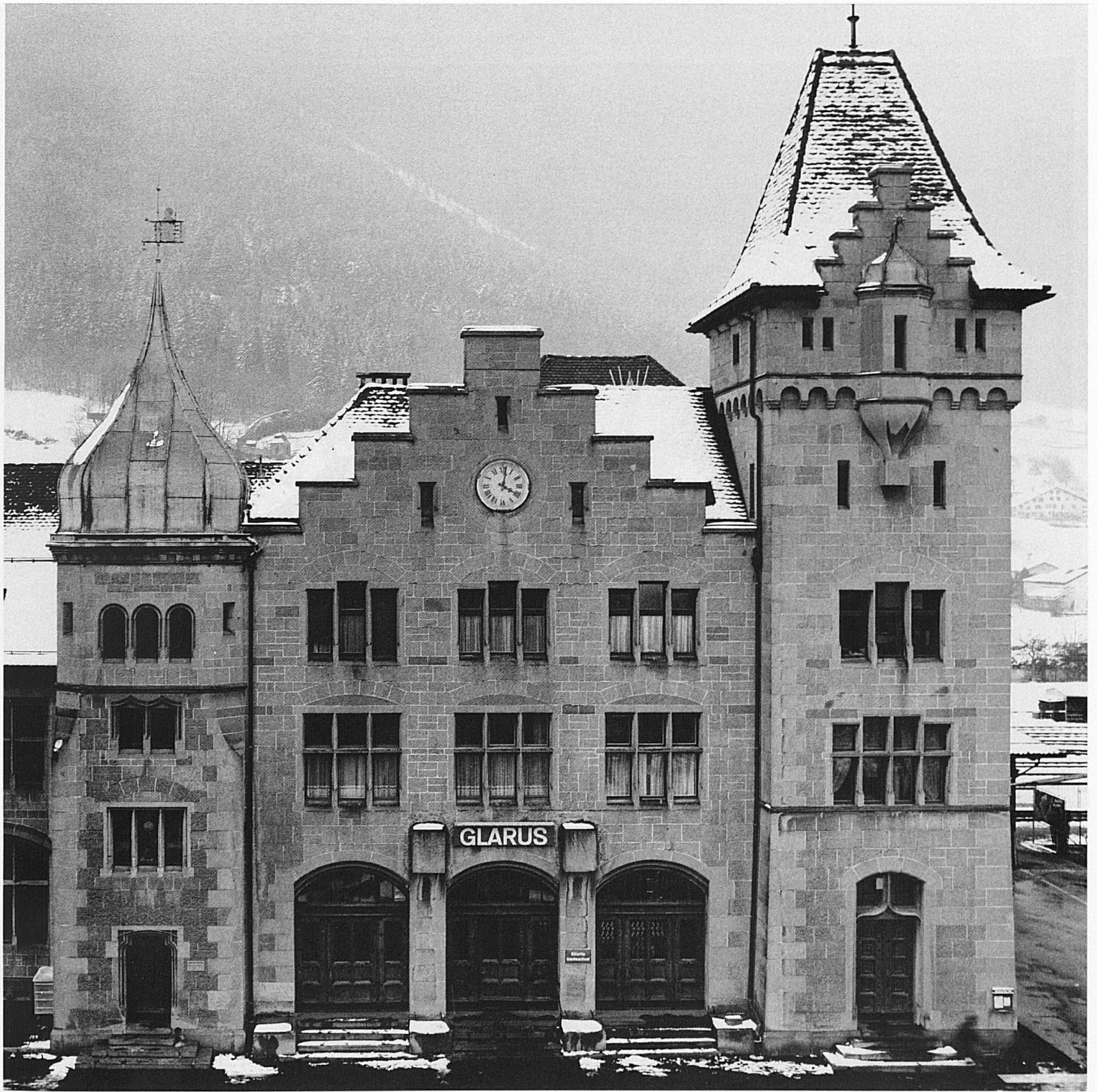
43 Nella sala d'aspetto di I. classe a Bienne si trovano degli affreschi molto espressivi di Philippe Robert. Le quattro allegorie, ciascuna su una parete della sala d'aspetto, raffigurano quattro temi: Danza delle ore, Stagioni della vita, Stagioni dell'anno, Tempo ed eternità

42 Oil painting in Vevey Station by Henri E. Bercher. The view from Mont-Pèlerin is a form of propaganda for the landscape of the Lake of Geneva area and for the funicular running through the vineyards of Corsier and Chardonne.

43 There are some striking frescoes by Philippe Robert in the first-class waiting-room at Bienne. The subjects of the allegorical compositions on the four walls are: Dance of the Hours, The Ages of Man, Seasons, Time and Eternity







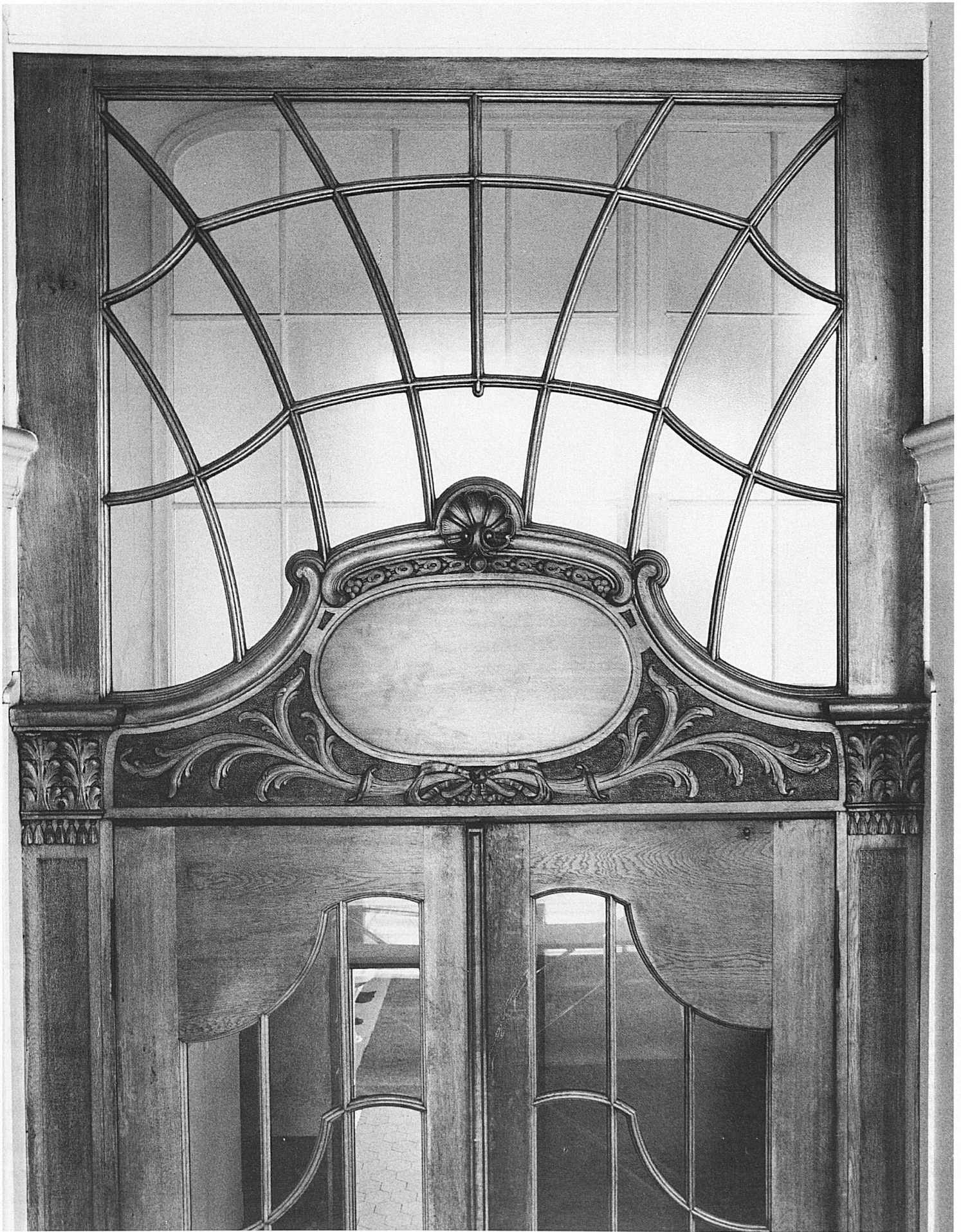
45 Glarus

44/45 Auch ein Stadtbahnhof der Jahrhundertwende, aber nicht im schwelgerischen Neubarock- und Jugendstil der Genferseebahnhöfe, sondern im trutzigen Altstadtstil jener Zeit, in der die letzten grossen Stadtbefestigungen bereits abgebrochen waren. Glarus erlebte wie Chur 1859 vorerst ein Provisorium, dann 1860 ein definitives Stationsgebäude. Der heutige, asymmetrische, burgenähnliche Baukörper wurde nach 1898 vom Architekten K. A. Hiller geplant und 1903 fertiggestellt

44/45 Encore une gare de ville construite au tournant du siècle, non pas dans le style exubérant de la Belle Epoque, comme celles de la région lémanique, mais bien dans le style «vieille ville» de l'époque qui suivit la démolition des dernières murailles d'enceinte. Comme Coire, Glaris fut doté en 1860, après un régime provisoire en 1859, d'une gare définitive. Le bâtiment actuel, asymétrique, style château fort, conçu postérieurement à 1898 par l'architecte K. A. Hiller, fut achevé en 1903

44/45 Anche questa è una stazione urbana degli albori del secolo, dove però non si ritrova lo stile sfarzoso neobarocco e liberty delle stazioni sulle sponde del Lemano, bensì uno stile particolare da centro storico di quei tempi che avevano già visto lo smantellamento delle ultime grandi fortificazioni cittadine. Al pari di Coira, anche Glarona nel 1859 dovette accontentarsi di un edificio provvisorio; nel 1860 fu poi costruita la stazione definitiva. L'odierno edificio asimmetrico, che rammenta le forme di un castello, venne progettato dopo il 1898 dall'architetto K. A. Hiller e portato a termine nel 1903

44/45 Although this is also a city station from the turn of the century, its style is not that of the opulent Neo-Baroque and Art Nouveau of the Lake of Geneva area but the defiant medieval style of the old quarters of towns—at a time when the last town walls and fortifications had already been demolished. Like Chur, Glarus first had a temporary station in 1859, followed in 1860 by a permanent building. The present-day asymmetric, castle-like structure was planned by the architect K. A. Hiller and completed in 1903







48

Vorangehende Seiten: Türe zur Damentoilette (46) und zur Schalterhalle (47) in St. Gallen.

48/49 Neben Basel und Lausanne gehört der heutige Bahnhof St. Gallen zu den grossartigsten aus den ersten Jahren der ab 1902 durch Verstaatlichung der fünf grossen Privatbahnkonzerne gebildeten Schweizerischen Bundesbahnen. Für den Bau des ersten St. Galler Stationsgebäudes von 1856 mussten die Pläne mehrmals umgezeichnet werden, und es kam zu persönlichen Auseinandersetzungen. Die erstellte Anlage war dann für den stark zunehmenden Verkehr bald zu klein, und so begann man 1884 erneut mit der Planung eines neuen Bahnhofgebäudes. Erst nach über einem Vierteljahrhundert einigten sich SBB, Architekten und Stadtbehörden von St. Gallen für Detailpläne, die zur Ausführung gelangen sollten: Sie sind das Resultat eines 1908 von den SBB ausgeschriebenen Architekturwettbewerbes. Das dem Gott der Wege und des Verkehrs, Hermes, gewidmete Projekt von Architekt Alexander von Senger wurde – nach erneuten Anpassungen und Abänderungen – 1913 vollendet. Der Neubarockbau zeigt einen gewissen Anklang an das Wahrzeichen der Stadt St. Gallen, die Stiftskirche. Die erst 1915 fertiggestellte St. Galler Perronhalle überdeckt mit nur einem Hallenschiff eine Fläche von 190 × 42 m und weist 29 m Stützenweite auf (48)

40

Pages précédentes: porte des toilettes pour dames (46) et porte du hall des guichets (47) à la gare de Saint-Gall.

48/49 Avec celles de Bâle et de Lausanne, la gare actuelle de Saint-Gall compte parmi les plus imposantes de la première période des Chemins de fer fédéraux, constitués à partir de 1902 par l'étatisation de cinq grandes compagnies privées. Les plans de la première gare de Saint-Gall, de 1856, durent être modifiés plusieurs fois, ce qui donna lieu à des conflits personnels. Les installations se révélèrent bientôt trop petites pour le trafic croissant, de sorte que l'on dut concevoir à nouveau les plans d'une nouvelle gare en 1884. Ce n'est qu'après plus d'un quart de siècle que les CFF, les architectes et les autorités municipales de Saint-Gall, se mirent d'accord sur un projet qui devait être réalisé à la suite d'un concours d'architecture institué par les CFF en 1908. Le projet de l'architecte Alexander von Senger, dédié à Hermès, dieu du commerce et des voyageurs, fut achevé en 1913 après de nouvelles adaptations et modifications. Le hall des quais de Saint-Gall, achevé seulement en 1915, recouvre d'une seule portée une superficie de 190 × 42 m avec un espacement de 29 mètres entre les piliers (48)



49 St. Gallen

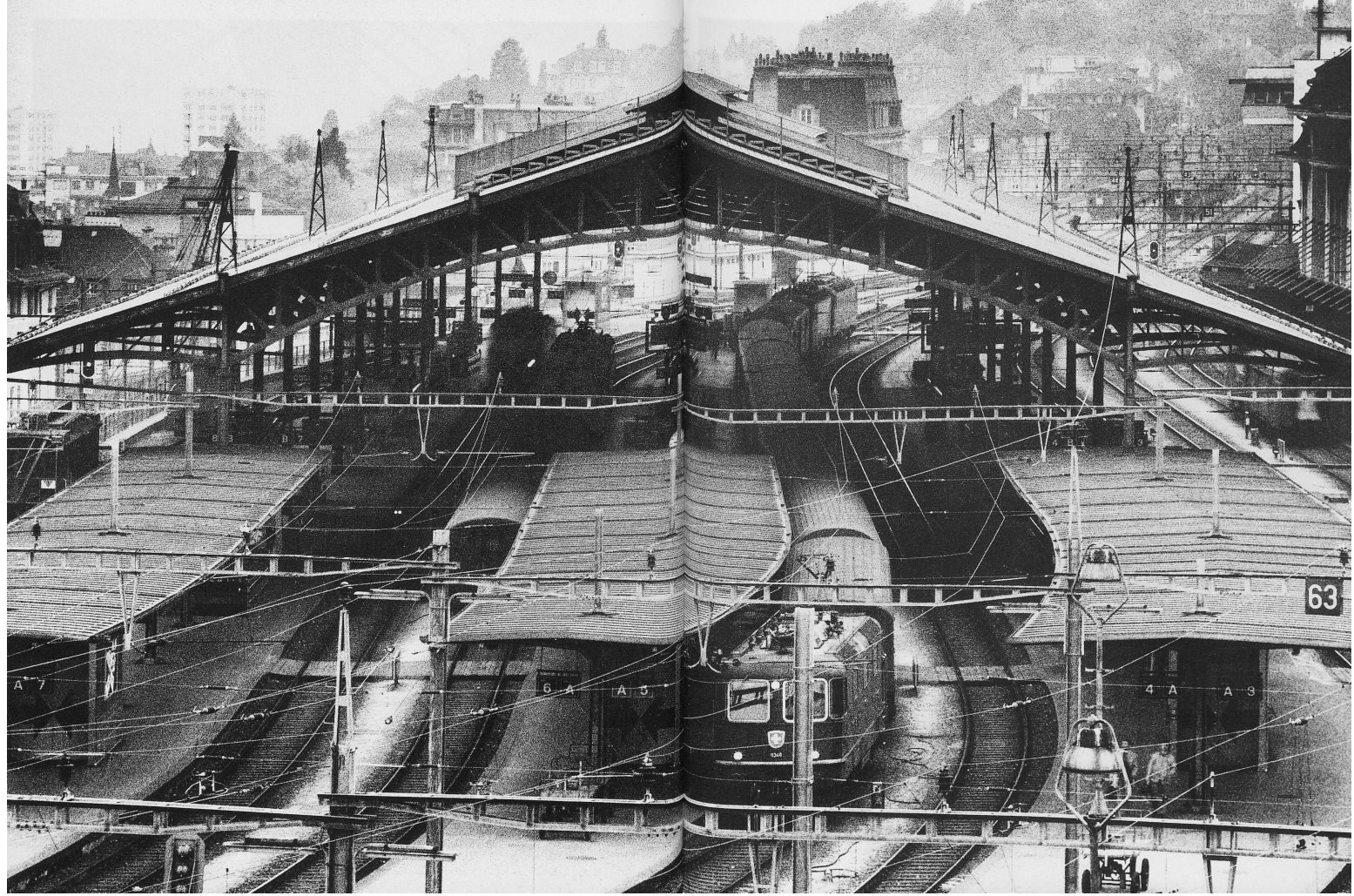
Pagine precedenti: porta della toilette per le donne (46) e porta dell'atrio degli sportelli (47) a San Gallo.

48/49 Accanto a Basilea e Losanna, l'odierna stazione di S. Gallo conta fra le più imponenti dei primi anni di attività delle Ferrovie Federali Svizzere, nate dopo il 1902 dalla nazionalizzazione dei cinque grandi gruppi ferroviari privati. I piani di costruzione della prima stazione di S. Gallo del 1856 dovettero essere modificati più volte e non mancarono i conflitti personali. Gli impianti risultarono presto inadeguati al crescente traffico, per cui nel 1884 si diede inizio alla progettazione di un nuovo edificio della stazione. Solo dopo oltre un quarto di secolo le FFS, gli architetti e le autorità cittadine di S. Gallo si misero d'accordo sui piani definitivi di costruzione della nuova stazione: essi sono il risultato di un concorso lanciato nel 1908 fra gli architetti. Dopo ulteriori adeguamenti e modifiche, nel 1913 venne portato a termine il progetto dell'architetto Alexander von Senger, dedicato ad Hermes, il dio delle vie di comunicazione e dei traffici.

La tettoia dei marciapiedi della stazione di S. Gallo, portata a termine solo nel 1915, copre con un'unica navata una superficie di 190 x 42 m ed ha una campata di 29 m (48)

Preceding pages: Doors to the ladies' toilets (46) and to the ticket counters (47) in St. Gallen.

48/49 The present-day station at St. Gallen belongs, with those of Basle and Lausanne, to the finest built just after 1902, when the five big private railway companies were nationalized to form Swiss Federal Railways. When the first station at St. Gallen had been built in 1856, the plans had had to be changed on several occasions and there had been some personal disputes. The resulting station soon proved to be too small for the swiftly mounting traffic, and plans for a new station had to be envisaged in 1884. But over a quarter of a century was to elapse before Swiss Federal Railways, the architects and the town authorities of St. Gallen could agree on the detailed project. In the end it was the result of a contest among architects organized by Swiss Federal Railways in 1908. The project, dedicated by the architect, Alexander von Senger, to Hermes, god of communications and transport, was even now modified and adapted before the building work was completed in 1913. The platform hall at St. Gallen, finished in 1915, is a single bay covering an area of 190 x 42 metres, with columns 29 metres apart (48)





51

50–52 Auch Lausanne erhielt 1856 seine erste Bahnstation. Eine bekannte zeitgenössische Lithographie zeigt den Bahnhofplatz in freier Landschaft, mit Pferdekutsche und Damen in langen Roben.

Das heutige Gebäude ist ebenfalls das Resultat eines SBB-Architekturwettbewerbes, der im gleichen Jahr wie in St. Gallen zum Abschluss kam. Als «Conditions spéciales» steht in den Wettbewerbsbedingungen: Zweckgebundenes Aussehen, würdige Fassade ohne Luxus, Verwendung guter, gesunder Materialien sowie nach Möglichkeit einheimischer Steine. Die Architekten J. Taillens und Ch. Dubois erhielten 1908 den ersten Preis. Der Haupteingang (51) und die breite Schalterhalle (52) wurden bei der Ausführung (Bau 1911–1916) zum Teil nach den Plänen des 3. Preises gestaltet. Über den Ausgängen der Schalterhalle und den Türen zu den Geleisen bilden vegetabile Ornamente – ebenso wie entlang der ganzen Fassade gegen die Stadt – wichtige Dekorationselemente.

Die Perronhalle (50) hat ähnliche Abmessungen wie diejenige in St. Gallen, sie überspannt eine Fläche von 200×44 m, ihre Stützenweite beträgt 29,7 m. Die Halle wurde 1912 in nur vier Monaten von einer Genfer Firma aufgestellt

50–52 Lausanne fut aussi dotée, en 1856, de sa première gare. Une lithographie bien connue de l'époque montre, sur la place de la gare encore non bâtie, un fiacre et des dames en robes longues.

Le bâtiment actuel est, lui aussi, le résultat d'un concours d'architecture institué par les CFF la même année que celui de Saint-Gall. Citons parmi les «conditions spéciales» stipulées pour le concours: une apparence fonctionnelle, la façade digne mais sans luxe, l'emploi de matériaux reconnus sains et inaltérables et, si possible, de pierre du pays. Les architectes J. Taillens et Ch. Dubois obtinrent le premier prix en 1908. L'entrée principale (51) et le vaste hall des guichets (52) furent, en cours d'exécution (construction de 1911 à 1916), partiellement modifiés par des emprunts au troisième prix. Au-dessus des portes à l'intérieur du hall des guichets, de même que le long de la façade, des éléments végétaux forment un élément important de la décoration.

Le hall des quais (50) a des dimensions semblables à celui de Saint-Gall. Il couvre une superficie de 200×44 m avec un espacement entre les piliers de 29,7 mètres. Il fut construit en quatre mois seulement, au début de 1912, par une entreprise genevoise



52

50-52 Nel 1856, anche Losanna fu dotata della sua prima stazione. Una celebre litografia d'epoca mostra il piazzale della stazione in un paesaggio aperto, con carrozza trainata dai cavalli e signore in lunghi abiti. L'edificio odierno è pure il risultato di un concorso di architettura delle FFS, conclusosi lo stesso anno di quello di S. Gallo. Il concorso comportava anche delle «condizioni speciali»: aspetto funzionale; facciata dignitosa, ma senza lusso; impiego di buoni materiali e, se possibile, di pietre indigene. Nel 1908, gli architetti J. Tailens e Ch. Dubois ottennero il primo premio. Nel corso dei lavori di costruzione (1911-1916), l'entrata principale (51) e il vasto atrio degli sportelli (52) furono in parte adeguati ai piani che avevano ricevuto il terzo premio. Importanti elementi decorativi sono costituiti dagli ornamenti di carattere vegetale posti sopra le uscite dall'atrio degli sportelli, le porte verso i marciapiedi, come pure lungo l'intera facciata che dà sulla città. La tettoia dei marciapiedi (50) ha dimensioni analoghe a quella di S. Gallo; essa copre una superficie di 200 x 44 m ed ha una campata di 29,7 m. La tettoia fu costruita nel 1912 da una ditta ginevrina che impiegò solo quattro mesi

50-52 Lausanne was also given its first railway station in 1856. A well-known contemporary lithograph shows the station square in the open landscape, with a horse-drawn coach and ladies in long gowns. The building now standing is likewise the result of a competition among architects organized by Swiss Federal Railways and adjudicated in the same year as that in St. Gallen. The competition rules included certain "special conditions": functional appearance, dignified façade free of all luxury, use of sound material and if possible of local stone. J. Tailens and Ch. Dubois were the architects who won the first prize in 1908. For the main entrance (51) and the spacious ticket hall (52), however, the plans of the project that had won third prize were in part preferred when the station was actually erected (1911-1916). Over the exits from the ticket hall and the doors leading to the platforms, and along the whole façade on the city side, extensive use is made of plant ornaments. The platform hall (50) is of comparable dimensions to that at St. Gallen. It covers a total area of 200 x 44 metres, with 29.7 metres between columns. It was built by a Genevese company in only four months in 1912



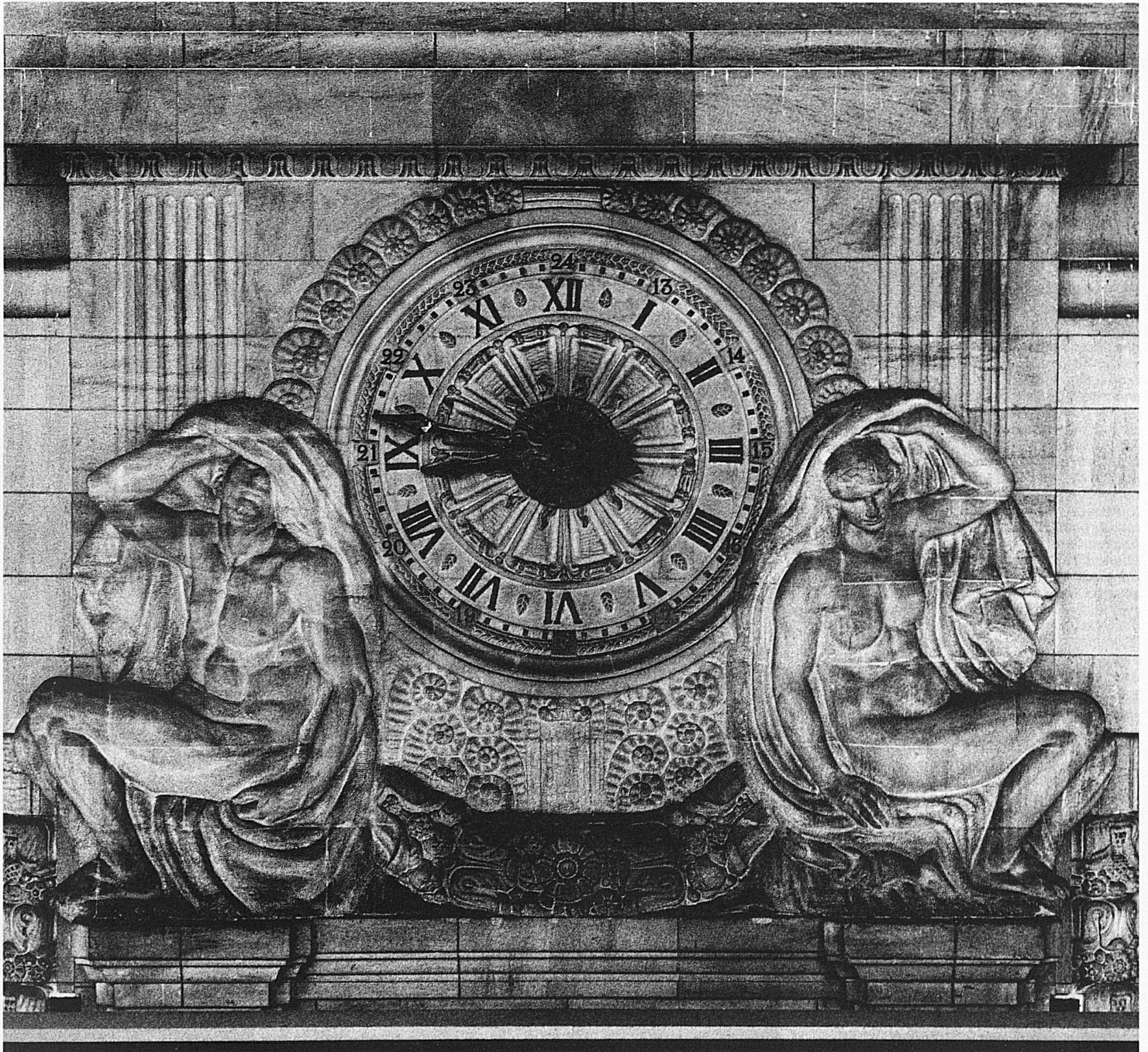
53

53 Das Buffet 1. Klasse in Lausanne beherbergt sechs grossformatige Ölgemälde von verschiedenen Künstlern. Das rotglühende Matterhorn von François Gos (1852–1942) wirkt ebenso für ein Ausflugsziel wie die Bilder von Neuenburg, Bern, Montreux, Genf und Freiburg. Auch die Gepäckausgabe, die Wartsäle 1. und 2. Klasse sowie die anderen Restaurants des Bahnhofes sind mit zum Teil jüngeren Gemälden und Photographien geschmückt

53 Le buffet de première classe de Lausanne abrite six grands tableaux à l'huile dus à divers peintres. Tant celui de François Gos (1852–1942), qui montre le Cervin dans la lumière rougeoyante du crépuscule, que ceux qui représentent Neuchâtel, Berne, Montreux, Genève et Fribourg, sont des invitations au voyage. Le hall des bagages, les salles d'attente de 1^{re} et de 2^e classe, ainsi que les autres restaurants de la gare, sont en partie ornés de tableaux et de photos plus récents

53 A Losanna, nel buffet di 1. classe si trovano sei dipinti a olio di grandi dimensioni, dovuti a diversi autori. Al pari della vetta arroventata del Cervino dipinta da François Gros (1852–1942), anche le vedute di Neuchâtel, Berna, Montreux, Ginevra e Friburgo vogliono essere un invito ad intraprendere delle gite. Anche il locale di consegna dei bagagli, le sale d'aspetto di 1. e 2. classe, come pure gli altri ristoranti della stazione, sono in parte decorati da dipinti e fotografie più recenti

53 The first-class restaurant in Lausanne Station has six large oil paintings by various artists. The Matterhorn in glowing red by François Gos (1852–1942) and pictures of the cities of Neuchâtel, Berne, Montreux, Geneva and Fribourg clearly serve to present attractive goals for excursions. The left-luggage room, the first and second class waiting-rooms and the other railway restaurants are also adorned with paintings and photographs, some of them of more recent date



54

54 Über dem Kiosk der Schalterhalle, heute leider durch eine Anzeigetafel beeinträchtigt, flankieren eine Frauen- und eine Männergestalt die reich geschmückte Bahnhofuhr.

55 Seitlich über dem Ostportal stehen die Initialen des Bauherrn und die Jahreszahl der Fertigstellung. Anfangs 1911 wurde mit dem Bau des Bahnhofs Lausanne begonnen, das Aufnahmegebäude 1913 fertiggestellt und der letzte Seitenflügel 1916 vollendet

54 Au-dessus du kiosque du hall des guichets – mais, hélas, trop près du panneau électronique des horaires – deux reliefs représentant un homme et une femme encadrent la grande horloge de la gare, très richement ornementée.

55 De côté, au-dessus du portail Est sont gravées les initiales du propriétaire et l'année où la construction fut achevée (l'édifice fut commencé en 1911, le bâtiment central achevé en 1913 et la dernière aile latérale complétée en 1916)



55

54 Sopra l'edicola nell'atrio degli sportelli, che ora purtroppo è deturpato da una tavola con gli orari dei treni, le figure di una donna e di un uomo fiancheggiano l'orologio della stazione ricco di ornamenti.

55 Sopra il portale est, di fianco, si scorgono le iniziali del costruttore e l'anno in cui furono portati a termine i lavori (la costruzione della stazione di Losanna incominciò all'inizio del 1911; il fabbricato viaggiatori venne portato a termine nel 1913 e l'ultima ala laterale nel 1916)

54 Above the kiosk of the ticket hall, today unfortunately somewhat disfigured by an information panel, male and female figures flank the richly decorated station clock.

55 The initials of the builder and the year of completion appear laterally above the east portal (building work was begun early in 1911, the passenger building was finished in 1913, the last lateral wing in 1916)

56 Das technische Problem beim Bau der Bahnhalle, weite Räume zu überdachen, lösten die Architekten und Ingenieure vorerst meist in traditioneller Holzbauweise mit Hängewerk. Eine der schönsten hölzernen Geleisehallen stand in Thun (1859) – sie musste 1923 zusammen mit dem Aufnahmegebäude einem Neubau weichen. In Basel, Olten (unser Bild) und Luzern stehen mehrschiffige Rundbogenhallen aus der Zeit der Jahrhundertwende. Gussäulen mit schönen Verzierungen auf etwa 4 m Höhe bilden die Träger der hauptsächlich in England entwickelten Eisenskelettarchitektur. Ausser bei den grossen Bahnhallen kamen derartige Konstruktionen auch bei den Passagen in Grossstädten, bei Ausstellungsbauten (Weltausstellung 1889), bei Fabrikhallen und bei den Markthallen zur Anwendung

56 Dans la construction des halls de gare, le problème technique consistant à couvrir de vastes espaces fut résolu d'abord par les architectes et les ingénieurs au moyen de la charpente de bois traditionnelle avec aiguilles pendantes. Un des plus beaux halls de quais en bois était celui de Thoun en 1859, qui dut en même temps que le bâtiment faire place, en 1923, à une nouvelle gare. A Bâle, à Olten (notre illustration) et à Lucerne, les halls en plein cintre à plusieurs travées datent du début du siècle. Des colonnes de fonte, avec de beaux ornements à une hauteur d'environ quatre mètres, soutiennent l'architecture métallique, créée principalement en Angleterre et qui est utilisée non seulement dans les halls de gare, mais aussi dans les galeries commerciales des villes, dans les bâtiments d'exposition (Exposition universelle de Paris en 1889, avec la tour Eiffel) ainsi que pour les halles des fabriques et des marchés couverts

56 Inizialmente, gli architetti ed ingegneri risolsero per lo più mediante una tradizionale costruzione in legno, con capriata sospesa, i problemi d'ordine tecnico posti dall'erezione di una tettoia. Una delle più belle tettoie in legno si trovava a Thun (1859), ma fu smantellata nel 1923 assieme al fabbricato viaggiatori per far posto ad una nuova costruzione. A Basilea, Olten (nella foto) e Lucerna si trovano tettoie a più navate, a tutto sesto, degli albori del secolo. L'architettura metallica, sviluppatasi soprattutto in Inghilterra, è sostenuta da colonne di ghisa, alte circa 4 m, ricche di motivi ornamentali. Oltre che nelle tettoie delle stazioni, costruzioni analoghe trovarono impiego anche nei passaggi coperti delle grandi città, negli edifici destinati alle esposizioni (Esposizione universale del 1889), nelle sale delle fabbriche e nei mercati coperti

56 The main technical problem presented by station halls, that of roofing over large areas, was mostly solved by architects and engineers along traditional lines, using suspended wooden structures. One of the handsomest of wooden platform halls was formerly to be found in Thun (1859), but it was replaced when a new station building was put up in 1923. Halls with several bays and round arched roofs dating from about 1900 are still to be seen in Basle, Lucerne and Olten (our picture). Cast-iron columns with fine decorations at a height of about 4 metres support iron architecture of a type mainly developed in Britain. Structures of this kind were much used in subways in the cities, in exhibitions (World's Fair, 1889), in factories and markets as well as in large station halls

