

Zeitschrift: Die schweizerische Baukunst
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 3 (1911)
Heft: 4

Titelseiten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.02.2025

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

Die Schweizerische Baukunst

Zeitschrift für Architektur, Baugewerbe, Bildende Kunst und Kunsthandwerk
mit der Monatsbeilage „Beton- und Eisen-Konstruktionen“

Offizielles Organ des Bundes Schweizerischer Architekten (B. S. A.)

Gegründet von Dr. E. H. Baer, Architekt (B. S. A.)

Herausgegeben und verlegt

Die Schweizerische Baukunst
erscheint alle vierzehn Tage.
Abonnementspreis: Jährlich
15 Fr., im Ausland 20 Fr.

von der Wagner'schen Verlagsanstalt in Bern.

Redaktion: H. A. Baeschlin, Architekt (B. S. A.), Bern.

Administration u. Annoncenverwaltung: Bern, Auseres Bollwerk 35.

Insertionspreis: Die einspal-
tige Nonpareillezeile oder de-
ren Raum 40 Cts. Größere
Inserate nach Spezialtarif.

Der Nachdruck der Artikel und Abbildungen ist nur mit Genehmigung des Verlags gestattet.

Die Bahnhofplatzfrage in Lausanne.

Soeben sind die Pläne für das neue Aufnahmegelände des Bahnhofs in Lausanne der definitiven Ausführung übergeben worden. Die Mittelhalle erhält eine Kuppel, welche nicht weniger als 36 Meter hoch ragen soll. Die Nordfront, gegen den Bahnhofplatz, schiebt sich im ganzen 10 Meter weiter vor als die gegenwärtige Front. Rechnet man dazu noch die Breite des vorgelegten Trottoirs, so vermindert sich dadurch die ganze Breite des Bahnhofplatzes auf 26 Meter.

Auf diesem engen und langgestreckten Raume soll sich also in Zukunft der Ankunfts- und Abfahrtsverkehr der größten Fremdenstadt der Schweiz abspielen. Es bedarf wohl dabei keiner langen Ueberlegung um zu verstehen, daß die Behörden von Lausanne diesen Uebelstand um jeden Preis aus dem Wege räumen möchten.

Da die Pläne des Bahnhofgebäudes, wie oben gesagt, genehmigt sind, da ferner die Verschiebung der Nordfront um zehn Meter gegen Norden durch die Vergrößerung der verschiedenen Hallen absolut unvermeidlich bleibt, umsomehr als die Geleiseanlagen und Unterführungen ein Austreiben nach Süden nicht mehr zulassen, so ergibt sich als einzige Lösung ganz von selbst, daß die dem Bahnhof gegenüberliegende Grenze des Platzes, also dessen Nordseite nach Norden zurückgesetzt werden muß.

Da Lausanne eine Hügel- und Haldenstadt ist und sich gerade hinter dem Bahnhof stark terrassenförmig aufbaut, so bietet diese Verbreiterung des Bahnhofplatzes nach Norden gewisse Terrainschwierigkeiten, die den Unternehmungsgeist der Ingenieure schon seit langem beschäftigt.

In der Tat weiß jedermann, der schon einmal im Bahnhof von Lausanne ausgestiegen, daß gerade gegenüber der Ausgangshalle ein riesiges Loch sich auftut, die Tunnelöffnung der Drahtseilbahn Lausanne=Duchy. Diese Tunnelöffnung stellt zugleich eine Einsteige- und Umsteigestation dar, für Reisende, welche von der Drahtseilbahn, besonders von Duchy her, nach dem Bahnhof und umgekehrt verkehren.

Die Länge dieser Tunnelöffnung auf der schiefen Ebene der Drahtseilbahn gemessen, beträgt genau 20 Meter; nach oben schließt daran der Tunnel, welcher unter dem Grand Pont, in die Kopfstation der Drahtseilbahn mündet, nach unten der Tunnel, welcher direkt unter dem Bahnhofgebäude und der Geleiseanlagen durch hinunter nach Duchy führt. Infolgedessen liegt gerade an diesem Punkt der Tunnelöffnung ein für die Verbreiterung des Bahnhofplatzes unverrückbares Hindernis.

Die Tunnelöffnung befindet sich aber zugleich auch an der schmalsten Stelle, die der Bahnhofplatz schon gegenwärtig hat. Alle Straßen nach dem Bahnhof laufen gerade nach diesem einen Punkt in einen stumpfen Winkel zusammen. Wenn man also schon diese Straßen alle nordwärts verlegen wollte, so bleibt doch diese Tunnelöffnung als häßliche Rinne an der Nordgrenze des Bahnhofplatzes weiter bestehen. Die Drahtseilbahngesellschaft will natürlich auch von einer Beseitigung der bestehenden Stationsanlage, besonders der Geleiseanlage zur Güterbeförderung nach der Stadt hinauf, nichts wissen.

Glücklicherweise sind die Abhänge der Halde gegen den Bahnhof noch wenig überbaut. Die Verlegung der dem Bahnhofplatz zustrebenden Straßen, also die Ausgleichung des stumpfen Winkels in eine gerade Linie, läßt sich gegenwärtig noch ohne allzugroße finanzielle Opfer durchführen. Die zentrale Lage des