

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 51/52 (1908)
Heft: 8

Wettbewerbe

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: 30.01.2025

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

INHALT: Wettbewerb für Fassadenentwürfe zum neuen Empfangsgebäude der S. B. B. in Lausanne. — Zur Geometrie der konformen Abbildungen von Schaufelrissen. — Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1907. — Von Zeppelins Luftschiff Nr. IV. — Berner Alpenbahn. — † Professor Dr. M. Rosenmund. — Miscellanea: Das Engadiner-Museum in St. Moritz.

Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Internationale aeronautische Ausstellung in München 1909. Weltausstellung in Brüssel 1910. Städtische Elektrizitätswerke Aarau. Schulhaus und Turnhalle in Laufenburg. Schlossumbau in Burgdorf. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Bd. 52.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 8.

I. Preis. — Motto: «APS». — Verfasser: Arch. *Taillens & Dubois* unter Mitarbeit von der Arch. *Monod & Laverrière*, sämtliche in Lausanne.

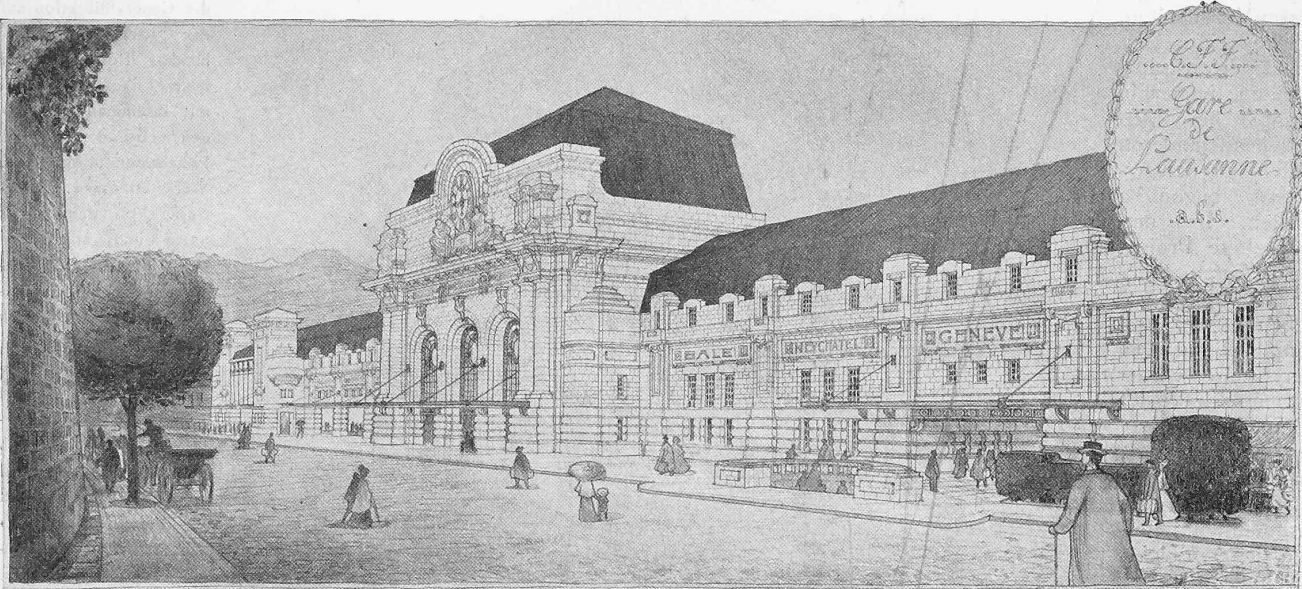


Schaubild der Hauptfassade des Aufnahmegebäudes von Nordwesten.

Wettbewerb für Fassadenentwürfe zum neuen Empfangsgebäude der S. B. B. in Lausanne.

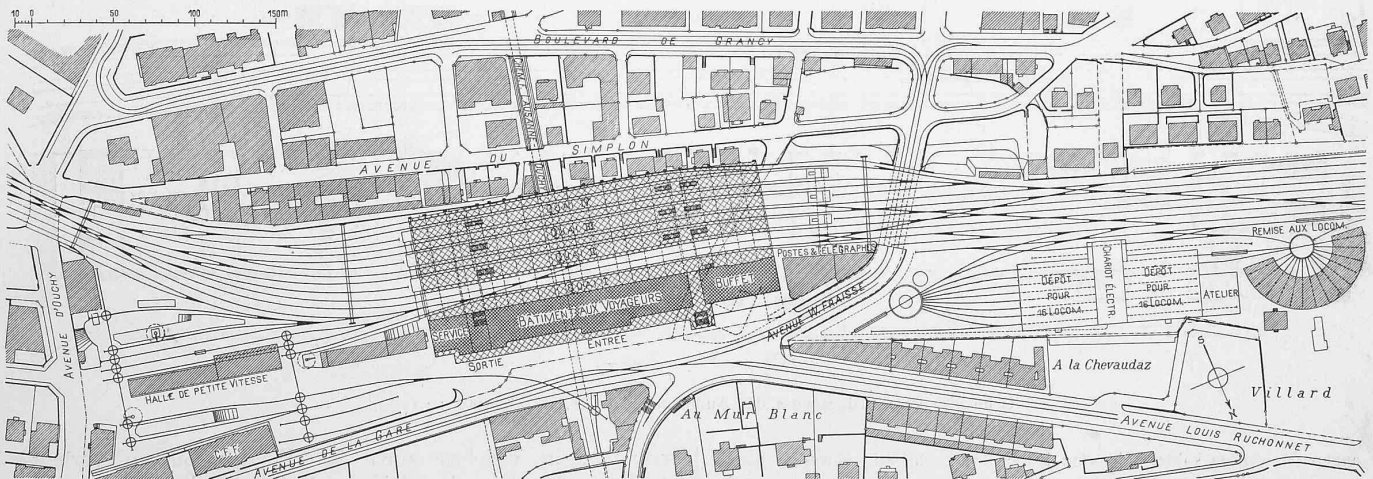
I.

Wir haben auf Seite 104 des letzten Bandes über das Programm zu diesem Wettbewerb, sowie über die Zusammensetzung des Preisgerichtes berichtet und auf Seite 316 des gleichen Bandes die Namen der Verfasser der

Monod & Laverrière in Lausanne auf den Seiten 97 bis 99 und jenen mit dem Motto „Paris—Milan“ der Architekten D. & L. Brazzola in Lausanne auf den Seiten 100 bis 101.

Zur bessern Orientierung des Lesers schicken wir den Uebersichtsplan der neuen Bahnhofanlage in Lausanne voraus und fügen diesem einige erklärende Worte bei.

Der Umbau, der für die Geleiseanlage im Personbahnhof z. Z. bereits durchgeführt ist, geschah auf Grund einer im Dezember 1905 vom Verwaltungsrat der S. B. B.



Lageplan der neuen Bahnhofanlage in Lausanne auf Grund der Vorlage der Generaldirektion der S. B. B. vom Dezember 1905. — 1:4000.

preisgekrönten Entwürfe mitgeteilt; heute lassen wir das Urteil des Preisgerichtes folgen und beginnen zugleich mit der Veröffentlichung der prämierten Projekte, indem wir von dem I. und vom II. Preis auf den Seiten 97 bis 101 einige wesentliche Pläne nebst den Hauptgrundrissen wiedergeben. Es betrifft das den Entwurf mit dem Motto: „APS“ der Architekten *Taillens & Dubois* unter Mitarbeit von

angenen Vorlage der Generaldirektion. Eine wesentliche Erweiterung hat jene Vorlage seither nur durch die nachträglich beschlossene und durchgeführte Beseitigung des Hotel Terminus und die Vergrößerung des daselbst zu erstellenden Buffets erfahren.

Ungeachtet der tunlichsten Entlastung des Bahnhofs Lausanne vom Rangierdienst für den Güterverkehr durch

den Ausbau des Bahnhofs Renens machte sich die Unzulänglichkeit der Anlagen in Lausanne seit Jahren mehr und mehr geltend, und gedrängt durch die bevorstehende Eröffnung des Simplons hatte die Jura-Simplon-Bahn das Projekt zur Erweiterung des Bahnhofes Lausanne bereits im Jahre 1899 an die Hand genommen. Ihr Entwurf erhielt im März 1900 die Genehmigung des Eisenbahndepartements mit gewissen Vorbehalten, welche eine Um- arbeits erforderlich machten; immerhin konnte bei den nicht beanstandeten Teilen mit den Arbeiten begonnen werden. Das umgearbeitete Projekt wurde Anfang Februar 1903, kurz vor Uebergang der Jura-Simplon-Bahn an den Bund, vorgelegt, und diente der Generaldirektion der S. B. B. zum Ausgangspunkt einer neuen, weiter ausholenden Vorlage, jener, die wie erwähnt, Ende 1905 die Zustimmung des Verwaltungsrates erhielt. Aus der bezüglichen Begründung der Generaldirektion lassen wir unter Hinweis auf den Lageplan auf Seite 97 nur zwei Stellen folgen, die sich auf das Aufnahmegebäude und auf die neue Lokomotivremise beziehen.

Diese lauten:

„Die Jura-Simplon-Bahn hatte in ihrem ersten Projekte bloss eine Vergrößerung des bestehenden Aufnahmegebäudes in Aussicht genommen, die allerdings einer später auszuführenden Neubaute so gut wie möglich

für den Zugsabfertigungsdienst enthalten, sowie im ersten Stock einige Dienstwohnungen. Alle übrigen Dienstlokalitäten sind in einem besondern Gebäude untergebracht, das auf der Ostseite des Aufnahmegebäudes vorgesehen ist.“

„Das Eisenbahndepartement hatte verlangt, dass die bestehenden Depotanlagen vergrößert werden, damit die in Lausanne übernachtenden

Lokomotiven in Remisen untergebracht werden können. Zur Erfüllung dieser Forderung hat die Generaldirektion auf der Ostseite der bestehenden Rotonde zwei neue Lokomotivremisen mit zusammen 32 Ständen nebst den nötigen Lokalitäten für Magazine, Werkstätten usw. projektiert. Von den kantonalen und städtischen Behörden ist zwar verlangt worden, dass das gesamte Depot aus dem Stadtrayon entfernt oder eventuell doch zum mindesten um einige hundert Meter gegen Westen verschoben werde. Auch das Bundesgericht hat sich hierfür verwendet. Auf die erstere Forderung konnte man deshalb nicht eintreten, weil die Depotanlage in möglichster Nähe des Personenbahnhofes gelegen sein muss, wenn die

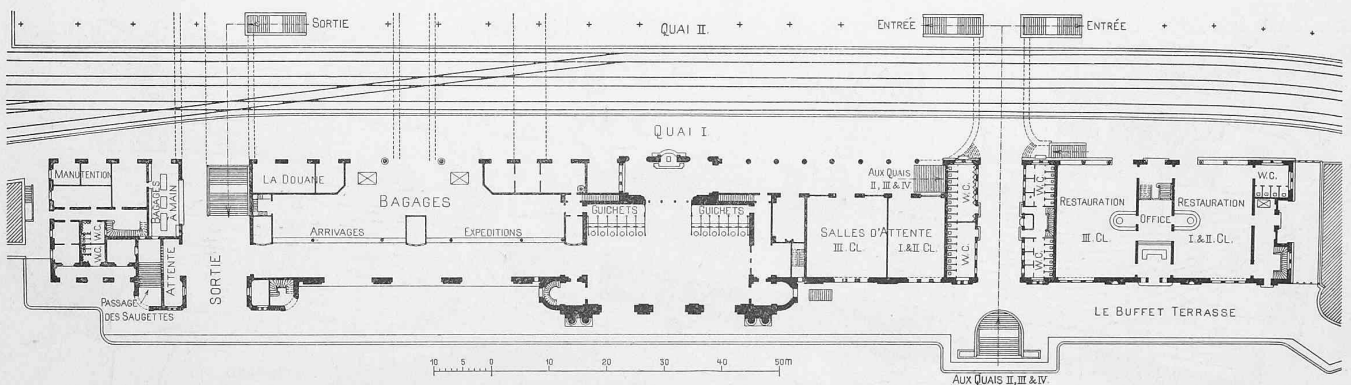
rasche und ungehinderte Abwicklung des Zugverkehrs nicht leiden und der Betrieb verteuert werden soll. Auch würde die gänzliche Verlegung der Remisen ins Flontal schon deswegen grosse Mehrkosten zur Folge haben, weil auf die ganze Länge zwei besondere Geleise für den Lokomotivdienst erforderlich wären.“

Nach längern Unterhandlungen einigte man sich ferner dahin, auf der Westseite des Buffets an der Avenue William Fraise für den Bahndienst ein besonderes Postgebäude zu

I. Preis. — Motto: «APS». — Verfasser: Architekten *Tailens & Dubois* unter Mitarbeit der Arch. *Monod & Laverrière* in Lausanne.



Geometrische Ansicht der Mittelpartie der Hauptfassade. — Masstab 1 : 400.



Grundriss vom Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes. — Masstab 1 : 1200.

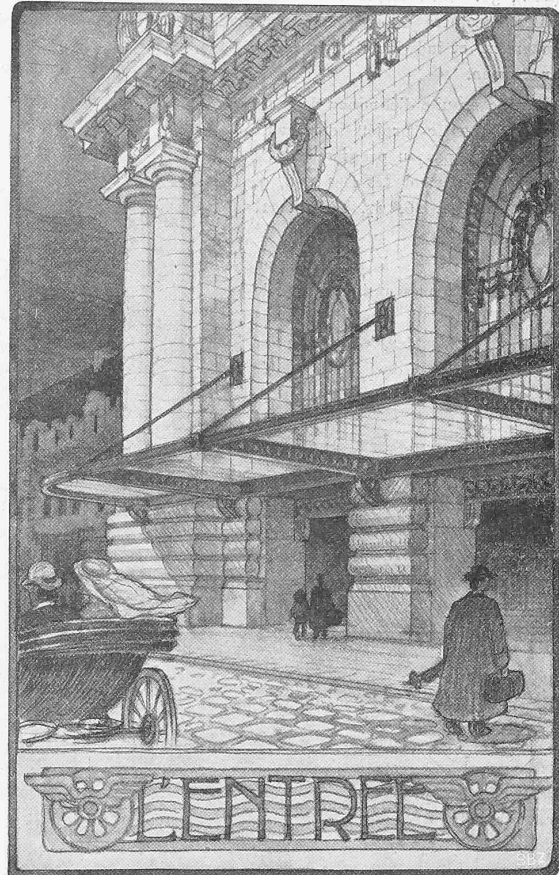
angepasst werden sollte. Es wäre jedoch sehr schwierig gewesen, diesen Anbau als Bestandteil eines neuen Aufnahmegebäudes auszubilden, und ihn auch für die heutigen Bedürfnisse zweckdienlich anzuordnen. Da zudem mit blossen Anbauten an das heutige Gebäude keine befriedigenden Einrichtungen geschaffen worden wären, der Hauptperron vor dem Gebäude zu schmal geblieben wäre und die Personendurchgänge zu den Zwischenperrons unmöglich für spätere Aenderungen zweckmässig hätten disponiert werden können, musste dieses Projekt aufgegeben und die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes vorgesehen werden. Dasselbe soll ausser den Räumlichkeiten für den Dienst der Reisenden und des Gepäcks, sowie des Telegraphendienstes (letzterer im Zwischenstock) nur noch einige Bureaux

errichten, in welches auch das Filialpostbureau verlegt werden soll. Für den Dienst dieses Postbureaus ist ein besonderer Posttunnel angelegt, der es mit den Zwischenperrons in eine direkte und von dem andern Verkehr unabhängige Verbindung bringt.

Von der Verlegung des kleinen Güterbahnhofes, „la Rasude“ östlich des Aufnahmegebäudes in das Flontal zwischen Lausanne und Renens war auch die Rede gewesen; doch wurde die Idee vorläufig nicht weiter verfolgt, sowohl wegen der hohen Kosten, wie auch aus Rücksicht auf die zahlreichen örtlichen Interessen, die durch eine

Wettbewerb für Fassaden-Entwürfe zum neuen Empfangsgebäude der S. B. B. in Lausanne.

I. Preis. — Motto: «APS». — Verfasser: Arch. *Taillens & Dubois* unter Mitarbeit der Arch. *Monod & Laverrière*, sämtliche in Lausanne.



Schaubilder vom Ausgangs- und vom Eingangsportal des Aufnahmegebäudes.

gänzliche Verlegung der Güterdienstanlagen berührt würden. Jener Platz müsste eventuell für eine spätere Erweiterung des Personenbahnhofes und der Eilgutanlagen ins Auge gefasst werden.

Durch den Ankauf einer grössern Liegenschaft, „la Retraite“, östlich vom Bahnhofe (die auf unserm Lageplan

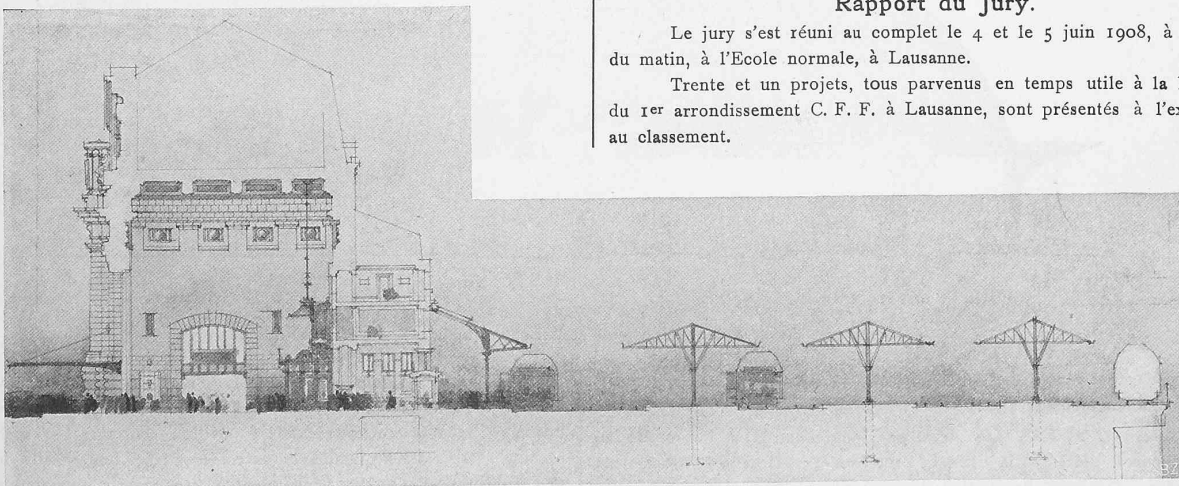
Beseitigung des Hotel Terminus an der Avenue W. Fraisse, auf rund 10 $\frac{1}{2}$ Mill. Fr. belaufen.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen zum vorliegenden Wettbewerb für Fassaden-Entwürfe zum Aufnahmegebäude zurückkehrend, lassen wir den Wortlaut des Gutachtens des Preisgerichtes folgen. Dieses lautet:

Rapport du Jury.

Le jury s'est réuni au complet le 4 et le 5 juin 1908, à 9 heures du matin, à l'Ecole normale, à Lausanne.

Trente et un projets, tous parvenus en temps utile à la Direction du 1^{er} arrondissement C. F. F. à Lausanne, sont présentés à l'examen et au classement.



Querschnitt durch die Halle des Aufnahmegebäudes und die Perronanlage. — Masstab 1 : 600.

nicht mehr ersichtlich ist) ist in dieser Hinsicht noch weiter Fürsorge getroffen worden.

Die gesamten Umbaukosten des Bahnhofes Lausanne, werden sich, einschliesslich der von der Jura-Simplon-Bahn begonnenen Arbeiten und der nachträglich beschlossenen

Ils sont numérotés de 1 à 31, suivant l'ordre d'exposition: 1. «Eve-line», 2. «Halte», 3. «Départ», 4. «C. F. F.»², 5. «Symmétrie», 6. «Onyx», 7. «Gare Suisse», 8. «Mercure», 9. «Toujours ad hoc», 10. «A. P. S.», 11. Locomotive (des.), 12. «Coq gaulois», 13. Rail dans écusson (des.), 14. «Denis Papin», 15. «Axe», 16. «Bon voyage»², 17. «Ouvrons les yeux»,

18. «C. F. F.»⁴, 19. «G. V.», 20. «Z.», 21. «Bon voyage»¹, 22. Carreau (des.), 23. «Paris-Milan», 24. «Spes», 25. «C. F. F.»¹, 26. «9 heures du soir 31. Mai», 27. «Pax», 28. «Hebés», 29. «I m 44», 30. Monogramme T. C. (des.), 31. «St. François».

Les membres du jury commencent leurs opérations en procédant immédiatement et individuellement à un premier examen.

On décide ensuite d'éliminer dans un premier tour, tous les projets insuffisants ou ne répondant pas au programme. Ce sont les projets portant les Nos 2, 6, 9, 12, 16, 19, 22, 24, 26, 27, 28, 29, 31. Au total 13 projets.

Les projets soumis à un deuxième examen, dont plusieurs présentaient de sérieuses qualités, sont éliminés, les uns pour études insuffisantes, d'autres pour manque de caractère des façades. Ce sont les six projets portant les Nos 5, 7, 11, 13, 18, 21.

Les 12 projets retenus pour le troisième tour ont été soumis à une critique et à un examen encore plus minutieux, dont les principaux points sont mentionnés ci-dessous dans une analyse aussi brève que possible:

N^o 1 «*Eveline*». Les façades manquent d'harmonie et sont d'un caractère plutôt étrange, elles ne s'adaptent guère à leurs destinations. Les pylônes du corps central sont trop cubiques et de proportions disgracieuses. La perspective du vestibule est, en revanche, fort habilement traitée et présente des arrangements intérieurs intéressants.

N^o 3 «*Départ*». Les pavillons-tournelles aux angles du motif principal sont superflus, la façade ne pourrait que gagner à leur suppression. Le pavillon de la sortie est lourd et se rattache mal à la façade principale. Le motif milieu de la façade du buffet est insuffisamment étudié. Toutefois, dans son ensemble, ce projet se présente très favorablement; le détail

de la gare. Ces défauts sont rachetés en partie par plus d'une qualité: l'entrée principale par exemple et la sortie sont nettement caractérisées. L'architecture en général est bonne et bien proportionnée.

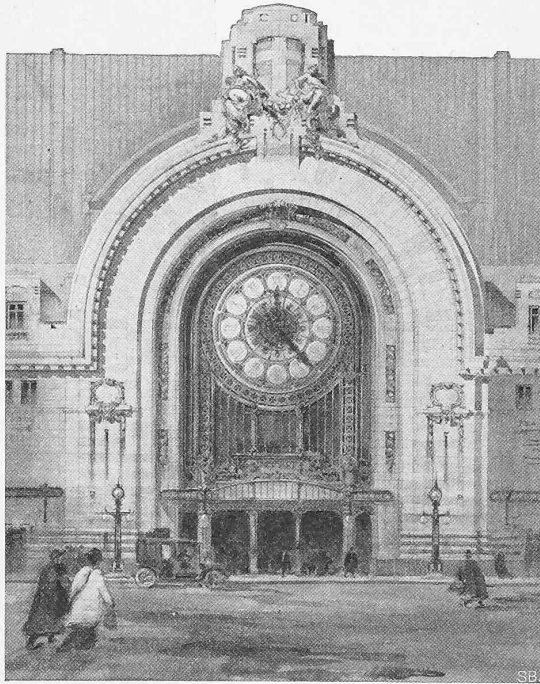
N^o 10. «*A. P. S.*» Ce projet, très remarquable, s'impose dès le début à l'attention du Jury; supérieurement étudiés, les façades, les détails,

la variante du plan offrent le plus grand intérêt. L'architecture en est originale, elle a du caractère et, sans être trop riche, elle est élégante et d'heureuses proportions. Les services intérieurs se traduisent bien en façade; ils sont desservis par de larges baies facilitant la circulation, l'air et la lumière. L'entrée et la sortie sont accusées comme il convient: toutefois, les trois baies de l'entrée gagneraient à être plus larges. L'attique du motif central est un peu lourd et pourrait être supprimé sans inconvénient. La variante du plan est ingénieuse, elle présente des avantages qui méritent d'être soigneusement examinés. L'éclairage du Hall et des Salles d'attente est insuffisant.

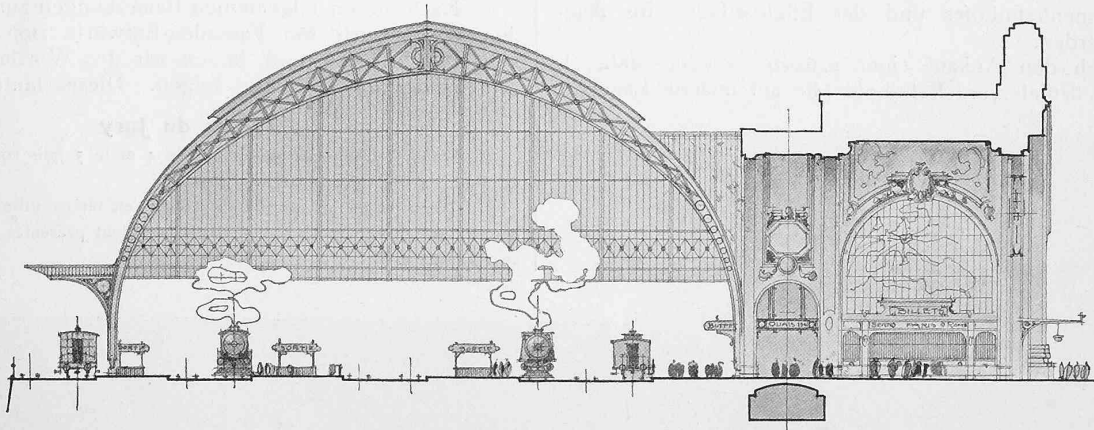
N^o 14. «*Denis Papin*». Le pavillon principal ainsi que le Hall sont trop élevés et coupent la façade de manière peu favorable. Les pylônes sont lourds et paraissent attendre un couronnement. Le buffet se raccorde mal à la façade. On peut critiquer également le manque d'unité dans l'architecture des deux ailes. Toutefois, ces défauts sont rachetés par de grandes qualités. L'entrée, soit en plan soit en façade, est résolue d'une manière très heureuse et pratique, le pavillon de sortie est bien compris, la toiture le termine agréablement. Le projet forme un ensemble savamment conçu, d'architecture originale et de

détails intéressants. Il est en outre fort habilement composé et rendu. N^o 15. «*Axe*». Cette architecture, inspirée d'exemples ayant déjà fait leurs preuves, se présente avec beaucoup de caractère, soulignant en façade et sans difficultés les différents services. Le projet est bien équi-

II. Preis. — Motto: «Paris—Milan». — Verfasser: Architekten D. & L. Brazzola in Lausanne.



Geometrische Ansicht der Mittelpartie der Hauptfassade. Masstab 1:400.



Querschnitt durch Aufnahmegebäude und Bahnhofhalle. — Masstab 1:600.

du motif principal dénote une étude sérieuse, et les perspectives habilement rendues sont du meilleur effet.

N^o 4. «*C. F. F.*»². Les deux pavillons d'entrée et de sortie se faisant pendant, prêtent à la critique, l'entrée n'étant ainsi pas suffisamment caractérisée. De plus, ce parti a l'inconvénient de reporter l'axe des façades marqué entre les deux pavillons trop à l'est, ce qui ne peut que nuire à l'ensemble, ces deux axes devant correspondre dans la mesure du possible. Ce projet offre au surplus de sérieuses qualités; il est bien rendu, on sent qu'une main expérimentée a présidé à sa rédaction. Les façades ont beaucoup d'unité, d'harmonie et de caractère.

N^o 8. «*Mercur*». Le pavillon principal est trop lourd, il est aussi trop riche. Le bâtiment du buffet s'harmonise peut avec la façade

libré, les grandes lignes très heureuses. L'entrée dans l'axe de la façade est largement ouverte, les grandes baies des ailes, encadrées d'arcs à bossages, bien proportionnées. Le pavillon central est d'excellente proportion et se rattache habilement avec les ailes. Les détails laissent un peu à désirer et les ailes gagneraient à être traitées plus simplement.

N^o 17. «*Ouvrons les yeux*». L'auteur de ce projet a puisé dans notre architecture nationale les éléments de ses façades. Il a réussi à faire une façade pittoresque, mais qui a peu le caractère d'une gare; la disposition du plan prête aussi à la critique, les angles supportant les tourelles étant encombrants. L'aile des Salles d'attente n'est pas, comme toiture, dans le caractère de l'ensemble. Le projet toutefois est original, l'étude en est soignée, les proportions et les détails sont bons.

Wettbewerb für Fassaden-Entwürfe zum neuen Empfangsgebäude der S. B. B. in Lausanne.

II. Preis. — Motto: «Paris—Milan». — Verfasser: Architekten D. & L. Brazzola in Lausanne.



Schaubild der Hauptfassade des Aufnahmegebäudes von Nordwesten.

No 20. «Z.» La corniche principale forme une ligne un peu trop longue et monotone. On peut de même critiquer la liaison du buffet avec le bâtiment principal. D'une manière générale, l'architecture est soignée, la sortie bien marquée, et le projet habilement rendu.

No 23. «Paris-Milan». Ce projet se recommande par des qualités solides, les façades sont harmonieusement équilibrées; les ailes, flanquées de deux pavillons se faisant pendant, sont une solution heureuse et à retenir. L'architecture manque peut-être d'originalité dans les ailes, mais elle est bien proportionnée et appropriée à sa destination. Le détail, très habilement dessiné et encore plus habilement lavé, produirait, exécuté, le plus bel effet. Les modifications apportées au plan dans le Vestibule principal sont intéressantes, et pourront être prises en considération.

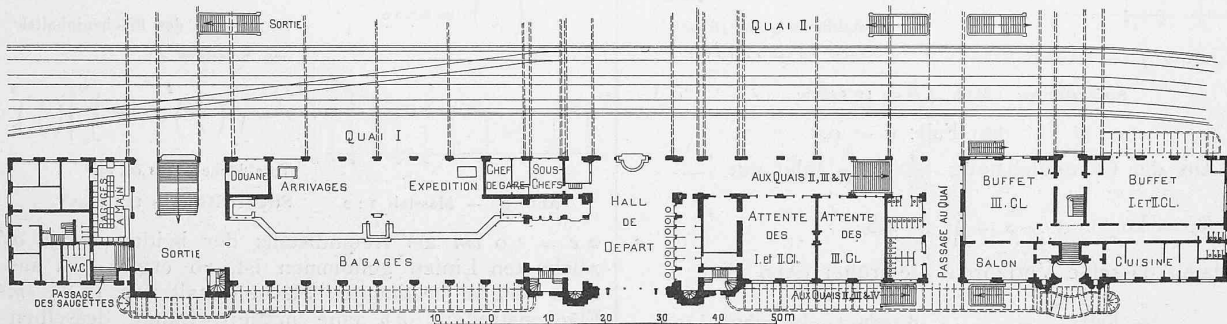
No 25. «C. F. F.»¹ Le corps central, de bonne proportion, est

a été donnée ci-dessus, six sont encore à éliminer. Ce sont les Nos 1, 3, 4, 8, 17, 25.

Il reste donc en présence six projets; le jury les a étudiés et comparés encore plusieurs fois; il les a discutés contradictoirement et a décidé de décerner un prix à chacun de ces derniers projets.

A l'unanimité de ses membres, il a ensuite procédé au classement et à l'attribution des prix suivants:

No 10. «A. P. S.»	1er prix	3000. — Fr.
» 23. «Paris-Milan»	2e »	2000. — »
» 14. «Denis-Papin»	3e » «ex aequo»	1400. — »
» 20. «Z.»	3e » «ex aequo»	1400. — »
» 15. «Axe»	4e »	1200. — »
» 30. Monogramme T. C. (des.)	5e »	1000. — »



Grundriss vom Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes. — Masstab 1 : 1200.

monumentalement traité, mais la disposition rompue des trois fractions de corniche laisse à désirer. Les baies carrées des ailes de pareilles dimensions peuvent être critiquées; elles enlèvent en tout cas de l'échelle à la façade. De plus, il y a manque d'harmonie et disproportion trop marquée entre les baies de la gare et celles du buffet, toutes percées dans le même nu. Ce projet n'est cependant pas sans mérite réel, l'architecture en est sérieuse, elle dénote de l'étude et de l'habileté.

No 30. Monogramme T. C. (des.) Projet bien présenté, façade harmonieuse et caractéristique. Les ailes, ainsi que la sortie, sont traitées avec goût. Le corps central, largement ouvert, est bien proportionné, mais le couronnement n'est pas heureux: la corniche, déjà si écrasante, est encore alourdie par des motifs d'angle massifs et superflus. La coupole qui paraît reposer naturellement sur le mur de face est, en réalité, en retrait d'une travée, disposition pouvant offrir un effet peut favorable à l'exécution.

Des douze projets retenus pour la discussion et dont la critique

Il est ensuite procédé à l'ouverture des plis cachetés; il en résulte que les auteurs des six projets primés sont les suivants:

1re prix	MM. Taillens & Dubois et Monod & Laverrière, à Lausanne.
2e »	» D. & L. Brazzola, à Lausanne.
3e »	» Monod & Laverrière et Taillens & Dubois, à Lausanne.
3e »	» ex aequo { Chessex & Chamorel-Garnier, à Lausanne.
4e »	» Charles Thévenaz, à Lausanne.
5e »	» Convert, à Neuchâtel, et Henri Meyer, à Lausanne.

Le concours ayant donné un résultat des plus satisfaisants et plusieurs projets de réelle valeur n'ayant pu être primés, le jury attribue une mention spéciale aux projets suivants dont les auteurs pourront, s'ils le désirent, faire connaître leurs noms:

No 3. «Départ». No 17. «Ouvrons les yeux», «Variante». No 25. «C. F. F.»¹

Signé: Duboux, Ed. Joos, Eug. Jost, Sand, Louis Ferrier.