Objekttyp:	FrontMatter		
Zeitschrift:	Die schweizeris	sche Baukunst	
Band (Jahr):	3 (1911)		
Heft 4			
PDF erstellt	am·	22 05 2024	

## 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek* ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

## Schweizerische Baukunst

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

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

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

Die Schweizerische Baufunst erscheint alle vierzehn Tage. Abonnementspreis: Jährlich 15 Fr., im Ausland 20 Fr. herausgegeben und verlegt von der Bagner'schen Berlagsanstalt in Bern. Redaktion: h. A. Baeschlin, Architekt (B. S. A.), Bern. Abministration u. Annoncenverwaltung: Bern, Außeres Bollwerk 35.

Insertionspreis: Die einspaltige Nonpareillezeile oder der ren Raum 40 Ets. Größere Inserate nach Spezialtarif.

Der Nachdrud ber Artifel und Abbildungen ift nur mit Genehmigung bes Berlags geftattet.

## Die Bahnhofplatzfrage in Laufanne.

Soeben sind die Plane für das neue Aufnahmegebaude 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 Absahrtsverkehr 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 Plane des Bahnhofgebaudes, 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 Geleise anlagen 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 Plazes, also dessen Nordseite nach Norden zurückgesett werden muß.

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

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 mundet, nach unten der Tunnel, welcher direkt unter dem Bahnhofgebäude und der Geleiseanslagen durch hinunter nach Duchy führt. Infolgedessen liegt gerade an diesem Punkt der Tunnelöffnung ein für die Verbreiterung des Bahnhofplaßes unverrücksbares 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 halbe 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 sinanzielle Opfer durchführen. Die zentrale Lage des