Die Bahnhofplatzfrage in Lausanne

Autor(en): **A.D.T.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die schweizerische Baukunst**

Band (Jahr): **3 (1911)**

Heft 4

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-660212

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

http://www.e-periodica.ch

Jahrgang 1911 Die Heft IV. 24. Februar

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. C. H. Baer, Architekt (B. S. A.)

Herausgegeben und verlegt
von der Wagner'schen Verlagsanstalt in Bern.
Redaktion: H. A. Baeschlin, Architekt (B. S. A.), Bern.
Administration u. Annoncenverwaltung: Bern, Äußeres Bollwerk 35.

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

Insertionspreis: Die einspaltige Nonpareillezeile oder deren 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 Aufnahmegebäude 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 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-Ouchy. Diese Tunnelöffnung stellt zugleich eine Einsteige- und Umsteigestation dar, für Reisende, welche von der Drahtseilbahn, besonders von Ouchy 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 Ouchy 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

POLYT

Bodens repräsentiert einen Wert von Millionen, die sich natürlich schon nach der Fertigstellung des neuen Bahnhofgebäudes an Zahl verdoppeln und verdreifachen. Versäumen also die Behörden jetzt die unbedingt nötigen Landankäufe, welche die Verbreiterung des Bahnhofplatzes erfordert, so geht alles dieses günstige Terrain in nächster Zeit an kapitalkräftige Hotelgesellschaften über.

Schon bestehen verschiedene Projekte und Baubegehren für Hotels großen Stils an dieser Stelle. Die vorgesehene Verbreiterung des Bahnhofplatzes nach Norden umfaßt einen Landstreifen von 12 Meter. Die Breite des Bahnhofplatzes würde darnach wieder 50 Meter betragen, gerade so viel wie unter den gegenwärtigen Verhältnissen. Diese Verbreiterung beginnt beim Hotel Viktoria, an der Nordseite des Bahnhofplatzes, wo die Bahnhofstraße einmündet und erstreckt sich in einer Länge von rund 200 Meter bis zum Anfang der Avenue Louis Ruchonnet. Könnte diese Linie eingehalten werden, so erhält Lausanne einen prächtigen Bahnhofplatz von rund 50 Meter Breite auf 200 Meter Länge.

Die große technische Schwierigkeit besteht aber, wie gesagt, in der Stelle der Tunnelöffnung der Drahtseilbahn. Die Gesellschaft des zukünftigen Hotels Terminus legt einen diesbezüglichen Bau vor, der die Ueberbauung der Tunnelöffnung durch den Hotelpalast selbst vorsieht. Das Hotel erinnert in dieser Hinsicht an das Hotel du Parc in Ouchy, welches ebenfalls als Kopfstation der Drahtseilbahn dient. Die Nordseite des Bahnhofplatzes begrenzt eine mächtige Halle, welche dann zugleich als Stationsanlage für die Drahtseilbahn und zum Durchgangsverkehr der Trottoir an der Nordseite des Bahnhofplatzes dient. Das zukünftige Hotel Terminus wird also die häßliche Rinne der Tunnelöffnung durch Ueberbauung völlig verdecken.

Dr. A. D. T. in L.

Die Fassadensysteme als Ausdruck der inneren Raumgestaltung.

Von Gustav Ebe.

Den Kern der Architekturwerke bildet seit ältester Zeit der umschlossene Raum, die Abspiegelung seiner Form am Aeußeren, die entsprechende Fassade gelangt erst später zur Ausgestaltung. Die frühesten uns erhaltenen Zeugnisse monumentaler Baukunst, die Grabgemächer, beschränken sich auf den Innenraum. Es dauerte lange, bis man es erreicht hatte, an der Fassade ein getreues Abbild des Innern geben zu können. In der neueren Architektur ist man öfter über dieses Ziel hinausgeschritten und hat den notwendigen Zusammenhang der inneren Raumbildung mit dem Aeußeren soweit vergessen, daß man auf den falschen Weg geraten ist, den Hauptausdruck des ganzen Gebäudes in die Fassade zu legen. Indem sich nun das Interesse vornehmlich der Fassadengestaltung zuwendet, ist man bestrebt gewesen, dieser die innere Lage nach Möglichkeit anzupassen. Es hat Zeiten gegeben, in denen die Fassade als selbständige, anerkannte Kunstleistung für sich auftrat, ohne irgend Rücksicht auf organische Verbindung mit dem hinterliegenden Innenbau zu nehmen, wie es die vielgerühmte und noch heute hoch in Ansehen stehende Louvrefassade des Perrault beweist. Allerdings könnte man geltend machen, daß ein talentvoller Dilettant, ein ehemaliger Arzt der Autor der Louvrefassade war, aber er siegte in diesem Falle über gleichzeitige Entwürfe berühmter Architekten, wie Bernini und andere, die mehr Rücksicht auf die Innengestaltung genommen hatten, und mußte deshalb wohl der damals herrschenden Geschmacksrichtung genugtun. Es ließen sich gewiß noch mehrere ähnliche Beispiele auffinden, besonders aus der Barockperiode und unter den Schöpfungen der sogenannten Maler-Architekten.

Ebenso ist es bezeichnend für das architektonische Empfinden unserer Zeit, daß man Fassaden-Wettbewerbe veranstaltet, wie es namentlich von älteren Städten geschehen ist, um bei gelegentlichen Neubauten innerhalb der alten Stadtquartiere ihre historisch gewonnene bauliche Physiognomie von dem Eindringen fremdartiger und deshalb stilistisch störender Elemente freizuhalten. Man hat also geglaubt, bei diesen Wettbewerben die innere Anlage der Wohnhäuser, denn nur um solche handelt es sich, ganz außer Frage lassen zu dürfen, und hat die Fassade als das eigentlich Maßgebende vorangestellt. Für den beschränkten Kreis des einfachen bürgerlichen Wohnhauses, namentlich des städtischen Reihenhauses, könnte man diesem Verfahren allenfalls eine gewisse Berechtigung zugestehen, da sich die innere Einteilung der Wohnräume fast mit jeder Fassadenfassung vereinigen läßt. Anders freilich würde sich die Sache bei den öffentlichen, kirchlichen wie profanen und ebenso bei den ausschließlich Geschäfts- und Verkehrszwecken gewidmeten Gebäuden gestalten müssen.

Im allgemeinen ist es zutreffend, daß wir den mächtigsten und nachhaltigsten Eindruck von der stets vor aller Augen stehenden Außenarchitektur erfahren, während das Innere der Gebäude, mit Ausnahme der kirchlichen und der meisten öffentlichen, nur zuzeiten größeren Kreisen zugänglich wird. Auch dürfte der schulmäßig hergebrachte Lehrsatz, wonach das Aeußere sich ohne weiteres aus dem Inneren entwickeln soll, in der Praxis einige Einschränkung erleiden; denn wie die Erfahrung lehrt, schwebt dem Architekten beim Entwerfen in der Regel ein fertiges Gesamtbild der äußeren Gruppierung in der Phantasie vor, so daß die innere Anordnung einigermaßen durch ersteres