**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

**Band:** 47/48 (1906)

**Heft:** 22

**Artikel:** L'architecture contemporaine dans la Suisse romande

Autor: Lambert, A.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-26105

# Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

## **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 02.12.2025

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

INHALT: L'architecture contemporaine dans la Suisse romande. — Die Schweizer, Eisenbahnen im Jahre 1905. — Die Bauarbeiten am Simplontunnel. (Fortsetzung.) — Miscellanea: Rheinbrücke in Zurzach. Der Neubau des Kurhauses in Wiesbaden. Landjägerhäuser in Graubünden.

Ein Kanal nach dem Hafen von Windau. Umbau des Theaters in Stans. - Die Eröffnung der Simplonbahn. - Konkurrenzen: Evangelisch-reformierte Kirche für Arosa. - Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

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

# L'architecture contemporaine dans la Suisse romande.

Par A. Lambert, architecte.

#### Lausanne. III.

A part les créations monumentales dont nous nous sommes occupés: Banque cantonale, Hôtel des Postes'

Palais de Rumine, Lausanne a été enrichie ces dernières années de plusieurs édifices importants, entre autres d'écoles. Messieurs Bezencenet et Girardet ont construit l'Ecole supérieure de jeunes filles, l'Ecole cantonale de chimie, l'Ecole primaire d'Ouchy et celle de Beaulieu. Monsieur Isoz est l'auteur de l'école normale, bel édifice à corps central et deux ailes en saillie formant une perspective intéressante sur sa haute terrasse.

Un établissement scolaire qui nous a particulièrement intéressé est le Collège de la Barre derrière la place de la Riponne (fig. 6 et 7), œuvre de Messieurs

puissante terrasse à arcades est largement percé, marqué à son axe par un avant corps massif, et flanqué aux deux extrémités de pavillons peu saillants et très ajourés, un rez-de-chaussée bas supporte trois étages. Dans les deux premiers dont les fenêtres sont reliées par des chambranles communs la verticale domine, tandis que le troisième forme une sorte de frise basse. Ce qui donne cependant le plus de caractère à cette façade, en ellemême monumentale, c'est le parti du toit; il couvre tout l'édifice d'un seul trait et l'abrite d'une immense corniche en forme de gorge, telle qu'on en voit aux vieux bâtiments suisses, il n'est interrompu sur sa surface que par le décrochement de l'avant-corps central couronné vigoureusement par une pénétration de berceau dans le toit mansardé de cette partie. Le tout bien campé sur sa base, bien adossé à la montagne fait partie du paysage, est composé dans le cadre donné et remplit une condition artistique malheureusement trop rarement observée de nos jours dans les compositions d'architecture.

Ainsi que nous l'avons déjà observé, l'ancienne ville a bien conservé son caractère et la nouvelle maison de rapport n'y a pas trop sévi. Partant du principe que le développement d'une ville sera d'autant plus harmonieux, qu'il tiendra mieux compte du caractère particulier des anciens quartiers, et que sans copier tel ou tel des monuments, l'architecte moderne pourra s'inspirer des compositions de ses prédécesseurs et rester ainsi dans un cadre qui fera valoir son œuvre, on ne saurait trop recommander le respect des anciens monuments, la conservation des constructions caractéristiques et de leur groupement. Lausanne possède un

ensemble charmant dans sa Place de la Palud, avec le pittoresque Hôtel de Ville (fig. 8, page 264) monument bien suisse avec son rez-de-chaussée à arcades, ses fenêtres à meneaux, sa grande corniche lambrissée, son grand toit et son beffroi; tout à côté un bel hôtel du XVIIIme siècle, construction pleine de noblesse, comme il en existe encore un grand nombre dans la plupart des villes suisses et

dont Lausanne possède quelques exemples remarquables, entre autres: Place de la Cathédrale No. 5 et Rue Saint-Pierre No. 26. Une belle œuvre de la même époque est le lourd palais bernois Rue Fabre No. 2, composé d'un corps central et de deux ailes entourant une cour fermée du côté de la rue par une grille monumentale.

Si l'intérieur de la vieille ville a conservé un caractère de réserve aristocratique, les nouveaux cartiers de la périphérie ont un aspect cosmopolite; on y trouve à côté de banalités, quelques œuvres bien étudiées. Un exemple caractéristique de maison

moderne largement per-

cée mais d'une structure architecturale distinguée est le Casino de Belair (fig. 9, 10 et 11) œuvre de Messieurs Jacques Regamey et Henry Meyer, architectes à Lausanne. L'architecture religieuse n'a pas subi un développe-

ment important à Lausanne. La restauration de la Cathédrale



Fig. 6. Le Collège de la Barre. - Architectes: MM. Bryand & Bonjour.

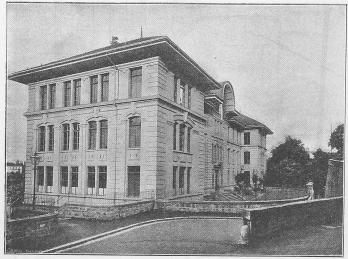


Fig. 7. Le Collège de la Barre.1)

a suscité bien des polémiques, une surtout était intéressante au point de vue archéologique: Le portail primitif avait été refait au XVIme siècle dans un style de transition, go-1) Cliché emprunté à la publication «Lausanne à travers les âges. (p. 259) thique Renaissance, cette restauration ayant à son tour atteint la limite d'âge, on se demandait s'il fallait reprendre le portail primitif, dont des traces suffisantes permettaient la reconstruction ou restaurer celui du XVIme siècle. Après bien des discussions entre architectes et archéologues, c'est la dernière proposition qui a prévalu, elle se trouvait du reste sous le patronage de Viollet-le-Duc.

L'église St-François, si pittoresque, se trouve par le fait des grands travaux de l'Hôtel des Postes1) et de la Banque Cantonale<sup>2</sup>) complètement dégagée sur ses derrières.

Lausanne possède encore à part ces deux églises gothiques, le beau temple Renaissance de St-Laurent (fig. 12, page 265) avec grand ordre de pilastres toscans et fronton élevé surmonté d'une petite coupole à clocheton d'une belle silhouette. Ce système de dôme à clocheton surmontant directement la façade d'une église a été employé, quoique d'une façon plus rustique, dans la chapelle de Villars, construite dernièrement au-dessous de la gare par Monsieur Oulvet, architecte, d'après les plans de feu Monsieur Privat. La disposition du toit inspirée des vieux bâtiments suisses donne à cette chapelle beaucoup de caractère, nous regrettons cependant l'emploi d'une fausse fenêtre à la façade postérieure et le genre d'encadrement des fenêtres à chaînes, ainsi que les contrecœurs qui ne s'accordent pas avec

# Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1905.

(Fortsetzung.3)

Technische Kontrolle. Weit entfernt, durch die Verstaatlichung der Hauptbahnen eine Verminderung zu erleiden, haben im Gegenteil die Geschäfte der technischen Kontrolle in den letzten Jahren ganz bedeutend zugenommen. Es ist dies eine Folge der steten Vermehrung der der Kontrolle unterstellten Unternehmungen einerseits und der Zuweisung neuer Aufgaben durch Gesetze und Verordnungen anderseits. In letzterer Bennd Starkstromanlagen vom 24. Juni 1902; der Bundesratsbeschluss vom 14. Oktober 1902 betreffend Kontrolle der Luftseilbahnen und anderer Transportanstalten mit Motorenbetrieb (Automobile); das Arbeitsgesetz vom 19. Dezember 1902 mit der Vollziehungsverordnung vom 22. September 1903.

Im Fahrplanwesen haben sich die Steigerung des Verkehrs undder Verkehrsbedürfnisse, sowie die mannigfachen auf die Verstaatlichung der Bahnen gegründeten Hoffnungen und Wünsche geltend gemacht.

Ein Vergleich zwischen den Jahren 1900 und 1905 ergibt die nachstehenden Zahlen.

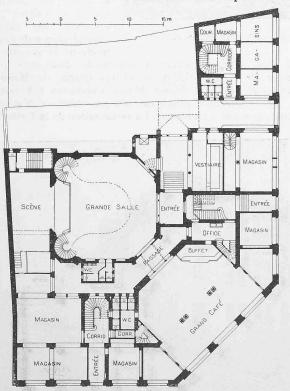
	Es waren der Kontrolle des Eisenbahndepartements	unterste	ellt: im
Jahre		1900	1905
	Eisenbahnverwaltungen	140	167
	Konzessionierte Dampfschiffunternehmungen	17	18
	Schiffunternehmungen mit Betriebsbewilligungen .	74	98
	Aufzüge und Automobilunternehmungen	I	26
	Zusammen	232	309

Neue Bahnlinien. Während des Berichtsjahres befanden sich 29 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 24). Davon wurden die folgenden 15 Linien neu in Angriff genommen: Reinach-Münster, -St. Gallen-Wattwil, - Bellinzona-Mesocco, - Aigle-Ollon-Monthey, - Morgartenplatz-Allschwil (elektrische Strassenbahnen Basel), — Spiezer Verbindungsbahn, - Gland-Begnins, - Molino nuovo-Vignola (Tramways Lugano), — Martiguy-Ville-Martigny-Bourg, — Oerlikon-Schwamendingen, - Muottas-Muraigl, - Engelberg Dorf-Grand Hotel Terrasse, - Linthal-Braunwald, - Interlaken-Heimwehfluh, - Interlaken-Harder.

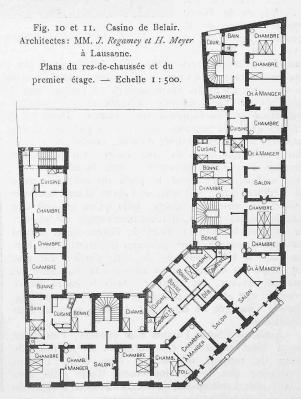
Im Stadium der Projektprüfung befanden sich am Ende des Berichtsjahres folgende Linien und Bahnstrecken: Ramsei-Sumiswald-Huttwil, -St. Moritz-Campocologno (Berninabahn), - Zuger Berg- und Strassenbahn: Strassenbahn Zug-Schönegg, Seilbahn Schönegg-Zugerberg, - Lugano-Tesserete, — Monthey-Champéry, — Tramways lausannois: Strecke Bahnhof S. B. B.-Chauderon, - Gornergratbahn: Verlängerung der Linie mit Verlegung der obern Endstation,

Die im Bau begriffenen Linien geben zu folgenden Bemerkungen

## L'architecture contemporaine dans la Suisse romande. — Lausanne III.



ziehung sind insbesondere zu nennen: Das Nebenbahnengesetz vom 21 Dezember 1899 mit den Vollziehungsverordnungen vom 13. Mai 1902 und 9. Oktober 1903; das Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach-



Simplondurchstich. Die mit der Leitung der Bauarbeiten betraute Kreisdirektion I der S. B. B. hat auch im Jahre 1905 die üblichen Berichte über den Gang der Arbeiten regelmässig eingereicht.1)

Voir tome XLV, pages 67.
 Voir tome XLIV, pages 20

Voir tome XLIV, pages 209.
 Aus dem Geschäftsbericht des Eidg. Eisenbahndepart. für 1905.

<sup>1)</sup> Wir verweisen auf unsere regelmässig gebrachten Auszüge aus diesen Berichten.

Projektstudien. Das Departement hat den vorgelegten Projekten über die elektrische Beleuchtung des Bahnhofes Brig und die Signaleinrichtungen in diesem Bahnhof und im Tunnel die Genehmigung erteilt, ebenso den Vorlagen über Legung der Telegraplienkabel für die Signale und die Beleuchtung des Tunnels sowie über verschiedene kleinere Nebengebäude. Die Projekte für die Bahnhofanlage Domodossola wurden endgültig gutgeheissen. Ueber die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Brig-Iselle wird an anderer Stelle berichtet.

Rau. Am 24. Februar, morgens 7 Uhr 20 Minuten, traf der Stollen der Südseite mit demjenigen der Nordseite, wo die Arbeiten seit dem L'architecture contemporations Mai 1904 unterbrochen waren, zusammen.

Der Durchschlag erfolgte unter sehr günstigen Verhältnissen sowohl inbezug auf die Richtung als die Höhe.<sup>1</sup>)

Seit dem Durchschlag sind die weitern Arbeiten auf der Nord- und Südseite ohne Unterbrechung bis zur gänzlichen Vollendung fortgeführt worden.

Die Gesamt-Ausgaben für die Strecke Brig Iselle beliefen sich Ende 1905 auf Fr. 66 355 769, 54.

Die Bauunternehmer haben sich auch im Berichtsjahr das Wohl ihrer Arbeiter angelegen sein lassen, und dank ihrer dahinzielenden Fürsorge wa en die Gesundheitsverhältnisse andauernd vorzüglich.

Ein nach dem Tunneldurchschlag ausgebrochener Streik der Arbeiter auf der Südseite wurde durch ein von beiden Parteien gemeinsam bestelltes Schiedsgericht, bestehend aus dem eidgenössischen Inspektor des Simplon und dem Oberinspektor der italienischen Bahnen, beigelegt.

Die durch die Postbureaux in Brig und Naters von den italienischen Arbeitern in ihre Heimat geschickten Ersparnisse beliefen sich im Monat auf rund 15000 Fr. in 350 Sendungen.

Auf der *Rickenbah*n nahmen die Arbeiten im 8604 m langen Rickentunnel ihren ungestörten Fortgang. Wie im Vorjahr wurde der Stollenvortrieb auf beiden Seiten ausschliess-

lich von Hand bewerkstelligt. (Wir verweisen auf unsere monatlich gebrachten Ausweise über den Stand der Arbeiten im Tunnel. Die Redaktion.)

Ausserhalb des Tunnels sind die Unterbauarbeiten auf der Strecke vom Südportal bis zu Km. 3 in Ausführung begriffen; ebenso das Aufnahmegebäude der Station Kaltbrunn.

Auf der Solothurn-Münsterbahn (Weissensteinbahn) wurde der Bau des 3676 m langen Weissensteintunnels eifrig fortgesetzt. Die von Süden her betriebenen Bohrarbeiten erlitten durch Wasserzudrang zeitweilig Verzögerungen, sodass der Stollendurchschlag voraussichtlich nicht schon im Juni, wie im Baugrogramm vorgesehen, sondern erst im November 1906 erfolgen wird.

Für die bei der Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes unerledigt gebliebene Strecke vor und nach der Strecke Crémines-Grandval (Km. 17 bis 19) wurde im September ein neues Projekt genehmigt, worauf die Umbauarbeiten zwischen den Stationen Gänsbrunnen und Crémines in Angriff genommen wurden. Im gleichen Monat erfolgte die Genehmigung einer Projektvariante für die Südrampe von Km. 0,5 beim Bahnhof Alt-Solothurn bis Km. 7,870 oberhalb der Station Lommiswil. Diese von der Stadt Solothurn gewünschte Projektänderung bezweckt eine Verbesserung der Tlacéverhältnisse in der Nähe der Stadt und erleichtert zudem den Anschluss der Linie an den Bahnhof Alt-Solothurn und eine spätere Erweiterung dieses Bahnhofes. Aus der gestrecktern Litienführung ergibt sich eine Verminderung der Baulänge um 323 m; dafür ist die Maximal-

steigung von 25 auf 280/00 erhöht worden. Durch den bei Km. 3 zu erstellenden 142 m langen Geisslochviadukt entstehen beträchtliche Mehrkosten, die von der Stadt Solothurn übernommen werden.

Ucber den Anschluss der Linie an die Stationen Alt-Solothurn und Münster der Bundesbahnen sind noch Vorlagen zu gewärtigen.

Von der normalspurigen Nebenbahn Bern-Schwarzenburg, die seit dem 2. September 1904 auf der Endstrecke oberhalb der Schwarzwasserbrücke in Ausführung begriffen ist, wurde das allgemeine Bauprojekt der Anfangsstrecke genehmigt: am 26. April für die Strecke Liebefe.d-Schwarz-

wasserbrücke (Km. 1,3 bis 11,1) mit der neben der be-tehenden Schwarzwasserstrassenbrücke zu erstellenden eisernen Bahnbrücke von drei Oeffnungen und 172 m Gesamtweite, und am 27. Dezember für die Strecke Fischermätteli-Liebefeld, nachdem die eidgenössischen Räte die Verlegung des Anfangspunktes der Bahn von der Gürbetalstation Weissenbühl nach dem Fischermätteli (Km. 3,425 der Gürbetalbahn, zwischen Ausserholligen und Weissenbühl) durch Aenderung der Konzession grundsätzlich b. willigt hatten. Im Fischermätteli soll nun eine vollständige Anschlusstation erstellt werden; die Züge der Bern-Schwarzenburg Bahn werden zwischen dieser Station und dem Bahnhof Bern vereinigt mit denjenigen der Gürbetalbahn verkehren. Die Betriebse öffnung wird voraussichtlich erst im Frühjahr 1907 stattfinden können.

Auf der normalspurigen Nebenbahn Reinach-Münster wurden die Bauarbeiten nach Genehmigung der allgemeinen Bauvorlagen am 31. August bei Münster in Angriff genommen. Die Inbetriebsetzung der Bahn ist auf den 1. Oktoler 1906 in Aussicht genommen.

Von der normalspurigen Nebenbahn St. Gallen-Wattwil beziehungsweise Lichtensteig (Teilstück der Bodensee-Toggenburg-Bahn) gelangte am 6. September das allgemeine Bauprojekt der Endstrecke, von der Station Brunnadern bis zum Anschluss an die Toggenburgerlinie in Lichtensteig

(Km. 24,570 bis 29,472), zur Vorlage. Es handelte sich darum, den auf dieser Strecke gelegenen 3450 m langen Wasserfluhtunnel, der eine längere Bauzeit erfordert, so lald als möglich in Angriff nehmen zu können. Um dies zu ermöglichen, genehmigte das Departement am 14. Dezember das vorgelegte Teilprojekt, jedoch mit Ausschluss der Strecke von Km. 28,9 bis zur Einmündung in die Toggenburgerlinie. Dabei wurde über die definitive Gestaltung dieser Anschlusstrecke, die Anlage einer Gemeinschaftsstation in Lichtensteig und die Mitbenützung oder den zweispurigen Ausbau der Strecke Lichtensteig-Wattwil eine Verständigung zwischen der Bahnverwaltung und den Bundesbahnen vorbehalten. Die Erdarbeiten haben bei Lichtensteig am 27. Dezember begonnen.

Auf der schon im letztjährigen Bericht crwähnten elektrischen Schmalspurbahn *Locarno-Pontebrolla-Bignasco* konnten die Unterbauarbeiten erst im Frühjahr in Angriff genommen werden. Die Erdarbeiten wurden wesentlich gefördert, und von den zahlreichen Kunstbauten sind die meisten zurzeit ganz oder nahezu vollendet. Mit der Montierung der eisernen Brücken kann demnächst begonnen werden. Immethin wird es kaum möglich sein, die Linie vor dem Frühjahr 1907 zu eröffnen.

Von der neu hinzugekommenen elektrischen Schmalspurbahn Bellinzona-Mesocco wurden die allgemeinen Bauvorlagen am 14. Februar und 5. Juni genehmigt, dabei die von der Bahnverwaltung in Aussicht genommene Verwendung einer Betriebsspannung von 1500 Volt (Gleichstrom) unter den vom Eisenbahndepartement bei den bezüglichen Vorverhandlungen aufgestellten Bedingungen bewilligt. Die Erdarbeiten sind zwischen Castione und Mesocco grösstenteils ausgeführt und die wichtigsten Kunstbauten vollendet, sodass demnächt mit der Legung des Geleises begonnen

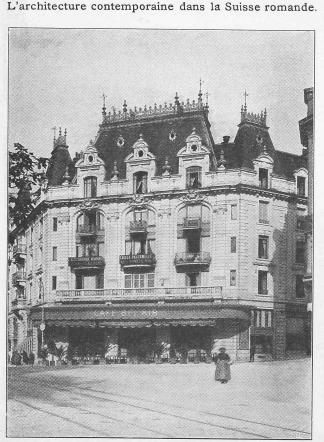


Fig. 9. Casino de Belair à Lausanne. Achitectes: MM. Jacques Regamey et Henry Meyer à Lausanne.

<sup>1)</sup> Siehe den Artikel von Prof. Dr. M. Rosenmund: «Die Schluss ergebnisse der Absteckung des Simplontunnels» in Bd. XXVI, S. 137 der Schweiz. Bauzeitung. Die Red,

werden kann. Die untere Strecke Bellinzona-Lostallo dürfte schon im nächsten Sommer betriebsbereit werden,

Auf der eben alls neu hinzugekommenen elektrischen Schmalspurbahn Aigle Ollon-Monthey, die im Mai begonnen wurde, sind die Arbeiten so weit vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung voraussichtlich im Laufe des Jahres 1906 wird stattfinden können.

Die im Berichtsjahre ausgeführten, beziehungsweise in Angriff ge-

nommenen Strassenbahnlinien sind wiederum ausschliesslich meterspurige
elektrische Bahnen mit
oberirdischer Stromzuführung. Den Angaben, die
hinsichtlich dieser Linien
in der Tabelle der Baulinien, sowie in dem
Verzeichnis der BetriebsEröffaungen des Berichtes
enthalten sind, ist nur folgendes hinzuzufügen:

Von der im Frühjahr 1904 teilweise eröffneten Wynentalbahn wurde das allgemeine Bauprojekt der Anfangsstrecke von Aarau Bahnhof S. B. B. bis Aarau (Gais) zur Genehmigung vorgelegt, nachdem die auf dieser Strecke gelegene Unterführung der Buchserstrasse von den Bundesbahnen erstellt worden war. Die Erledigung dieser Vorlagen, wobei die vorzeitige Ausführung der Bauarbeiten gerügt werden musste, fällt ins laufende Jahr. Unerledigt ist dagegen noch die Frage des Anschlusses der Wynentalbahn an die Seetalbahn.

Um die Einführung der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim in die Stadt Schaffhau- en zu ermöglichen, wurde die städtische Strassenbahn Schaffhausen auf der Anschlusstrecke für den Verkehr der breitern Wagen der neuen Bahn entsprechend umgebaut.

Die seit dem Jahre 1902 in Ausführung begriffene elektrische Schmalspurbahn Martigny-Châtelard mit Zahnstangenstrecke zwischen Vernayax und Salvan

geht ihrer Vollendung entgegen. Voraussichtlich wird sie im Sommer dieses Jahres eröffnet werden können.

Die Seilbahn Locarno-Madonna del Sasso, deren Bau im Vorjahr begonnen hat, wurde nahezu fertig erstellt.

Neu in Angriff genommen wurden sodann die nieterspurigen Scilbahnen Muottas-Muraigl bei Samaden, Engelberg-Dorf-Grand Hôtel Terrasse (eröffnet am 30. August), Linthal-Braunwald, Interlaken-Heimwehfluh und Interlaken-Harder, alles einspurige Linien mit automatischer Ausweichung und elektrischem Antrieb. Auf den drei letztgenannten Linien haben die Bauarbeiten im Oktober begonnen, wahrend die Muottas-Muraigl-Bahn seit dem 22. Mai in Ausführung begriffen ist.

Bahnhöfe und Stationen. Bahnhof Zürich. Die in den letzten Geschäftsberichten erwähnte Umarbeitung der Projektvorlage der ehemaligen Nordostbahn, vom 14. August 1900, für eine neue Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten, ist zum Abschluss gelangt. Das neue Projekt<sup>1</sup>) mit einem Kostenvoranschlag von 5 400 000 Fr. wurde von der Generaldirektion der Bundesbahnen am 4. Juli zur Genehmigung vorgelegt. Diese konnte jedoch bis jetzt nicht erfolgen, da die Rückäusserung der Generaldirektion auf die eine Reihe von Begehren enthaltende Vernehmlassung der Zürcher Regierung vom 26. Oktober noch aussteht.

In bezug auf den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet Zürich ist die Lage auch im Berichtsjahre unverändert geblieben.

> Bahnhof Basel S. B. B. Das neue Aufnahmegebäude ist im Rohbau vollendet bis auf die Erstellung der Eisenkonstruktionen für die Ueberdachung des Vestibüls der Wartsäle und Restaurationen S.B.B, der schweizerischen und deutschen Zollräume und der Wartsäle der Elsass-Lothringen-Bahn. Von dem Dienstgebäude auf der Ostseite des Aufnahmegebäudes wurde der Keller erstellt, und das Elgutgebäude der Elsass-Lothringen-Bahn bis auf Rampenhöhe aufgeführt.

Die Tieferlegung der Verbindungsbahn und der Haupteinfahrtslinien von Pratteln her wurde in Angriff genommen und für das äusserste nördliche Geleise durchgeführt.

Badischer Bahnhof Basel.
Der neue Güterbahnhof
wurde vollendet und am
18. Dezember dem Betrieb
übergeben, nachdem der
Rangierbahnhof einige provisorische Erweiterungen
erfahren hatte.

Die Ausführungspläne für den neuen Rangier- und den neuen Personenbahnhof sind dagegen immer noch ausstehend.

Bahnhof Bern. Die von der Generaldirektion auf das Frühjahr 1904 in Aussicht gestellte Einreichung der Erweiterungs- und Umbauprojekte hat sich bis zum 19. Januar 1906 verzögert. Das vorgelegte Projekt<sup>1</sup>) ist auf 8565 000 Fr. veranschlagt und umfasst die Erstellung eines Güter-

und Rangierbahnhofes in Weiermannshaus, die Anlage eines Lokomotivdepots im Aebigut, die Umgestaltung des bestehenden Rangier- und Güterbahnhofes in der Villette zu einem Abstellbahnhof und verschiedene
Aenderungen im Personenbahnhof und an den Anlagen in der Schüt enmatte. Die Erweiterung der Anlagen auf dem Wilerfeld, ev ntuell in
Verbindung mit der Erstellung einer Personenhaltstelle, soll nach dem Vorschlage der Bundesbahnen erst nach Durchführung der vorliegenden Projekte, wofür mindestens sechs Jahre in Aussicht genommen sind, an die
Hand genommen werden.

Bahnhof Thun. Sämtliche Eingaben der Beteiligten sprechen sich im allgemeinen zu gunsten der jüngsten Projektvariante Auer (Projekt für einen Zentralbahnhof mit Schiffahrtskanal) aus, während die Generaldirektion nach ihrer Replik vom 8. Mai auf die Vernehmlassung der Kantonsregierung vom 14. Dezember 1904 aus technischen und finanziellen Gründen auf ihrem Projekt vom 31. Juli 1903 bezw. auf einer Erweiterung des Bahnhofes

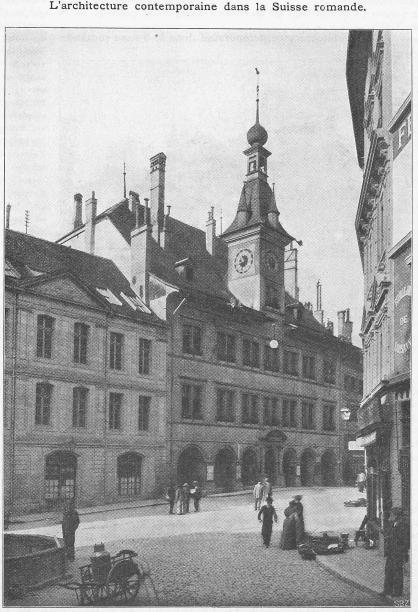


Fig. 8. Hôtel de Ville de Lausanne. - Fassade sur la Place de la Palud.

1) Bd. XLVI, S. 163.

<sup>1)</sup> Bd. XLVI, S. 9.

zu 8950000 Fr. veran-

schlagt, wovon bis Ende

Juni 4000000 Fr. veraus-

gabt waren, Die Spezial-

vorlagen für das neue

Aufnahme- und Verwal-

tungsgebäude und für den

Umbau des bestehenden

Aufnahmegebäudes in ein

Dienstgebäude folgten am

26. Juli und 28. August.

Seither haben sich sämt-

liche Beteiligten (städti-

sche und kantonale Behör-

den, Appenzeller Strassen-

bahn, Strassenbahn St. Gal-

len-Speicher-Trogen, Bo-

densee - Toggenburg - Bahn

und Oberpostdirektion)

über das Umbauprojekt

ausgesprochen, und die be-

treffenden Vernehmlassun-

gen wurden am 28. No-

vember der Generaldirek-

tion zur beförderlichen

Rückäusserung zugestellt.

Vorher hatte zwischen dem

Eisenbahndepartement und

der Generaldirektion eine

Besprechung stattgefunden,

wobei die Generaldirek-

tion eingeladen wurde,

noch die Anlage eines

Schmalspurbahnhofes und

eines Postdienstgebäudes

beim Springbrunnenplatz,

auf der Ostseite des be-

stehenden Anfnahmegebäu-

des, zu studieren. Die hier-

über eingereichte Skizze

ging am 19. Dezember an

die Kantonsregierung zur

Vernehmlassung, Nach Ein-

treffen der noch ausstehen-

auf dem jetzigen Platze beharrt. Die Weiterbehandlung der Angelegenheit fällt ins laufende Jahr.

Bahnhof Biel. Nach dem vorjährigen Bericht hatte die Regierung des Kantons Bern das Vorprojekt der Bundesbahnen vom 13. Oktober 1903 für eine Erweiterung des Bahnhofes Biel mit Ueberführung der Nidau- und der Madretschstrasse als unannehmbar erklärt. Die betreffende Vernehmlassung vom 19. Oktober 1904 wurde am 13. Januar der Generaldirektion mit der Einladung zugestellt, behufs Vergleichung ihres Projektes mit dem der Konferenz vom 5. Februar 1902 zu grunde liegenden und von der Kantonsregierung endgültig befürworteten Bahnhoferweiterungsprojekt mit

Hebung des Bahnhofplanums und Unterführung der genannten Strassen auch für diese letztere Lösung eine Projektskizze einzureichen. Die gewünschte, am 4. April eingelangte Vorlage war von Kostenberechnungen begleitet, wonach der Niveaubahnhof auf 15 200 000 Fr., der Hochbahnhof auf 16 500 000 Fr., bezw. unter Berücksichtigung eines Provisoriums für den Personenbahnhof auf 16850000 Fr. zu stehen käme. Um diese hohen Kosten möglichst zu vermindern, lud das Departement die Generaldirektion am 13. Dezember ein, neue Studien im Sinne der Vereinfachung der Projekte für beide Lösungen zu machen und, der definitiven Vorlage vorgängig, zwei neue, auf gleicher Grundlage ausgearbeitete Skizzen samt Kostenvor anschlägen einzureichen.

Bahnhof Neuenburg. Die Erweiterungsbauten nach dem am 31, August 1901 genehmigten Gesamtprojekt wurden fortgesetzt. In der Hauptsache sind zwei Dienstgebäude erstellt worden. Ueber die Projektstudien der Bundesbahnen, vom 30. März 1904, für die Perronanlagen und deren unterirdische Zugänge, sowie für die eventuelle Erstellung eines neuen Anfnahmegebäudes in Verbindung mit einer Tieferlegung des Bahnhof-

vorplatzes hat sich die Kantonsregierung infolge weiterer direkter Verhandlungen mit der Bahnverwaltung noch nicht geäussert.

Bahnhof La Chaux-de-Fonds. Der Umbau dieses Bahnhofes wurde programmgemäss nach fünfjähriger Bauzeit vollendet.

Bahnhof Locle. Die schon im Vorjahre erwarteten neuen Studien für die Erweiterung des Bahnhofes im Sinn einer vollständigen räumlichen Trennung des Personen- und des Güterbahnhofes nach Vorschlag der technischen Organe des Departements sind im Berichtsjahre weitergeführt, aber noch nicht eingereicht worden.

Bahnhof Lausanne. Nach der am 1. Februar erfolgten Genehmigung des Projektes für den mittlern Teil des Bahnhofes, zwischen den Depotanlagen und der Ouchy-Strasse, wurden die in diesem Bahnhofteil gelegenen Hochbauten, soweit die bezüglichen Detailvorlagen erledigt werden konnten, in Angriff genommen und eifrig gefördert. Die Geleiseerweiterungen nahmen ihren Fortgang, und am 5. Dezember wurde dem Projekt für die zentrale Stellung und Verriegelung der Weichen und Signale die Genehmigung erteilt. Ueber die bei der Genehmigung vom 1. Februar unerledigt ge-

bliebenen Objekte: Aufnahmegebäude, Postgebäude, Dienstgebäude, Perronanlagen und unterirdische Verbindungen zwischen denselben, sowie über die Depotanlagen im westlichen Bahnhofteil dürften definitive Vorlagen demnächst zu erwarten sein.

Bahnhof St. Gallen. Die im letztjährigen Bericht erwähnte Vorlage für eine Fussgängerunterfahrung bei dem zu beseitigenden Waisenhaus- übergang konnte am 28. Juni genehmigt werden. Am 30. Juni gelangte sodann das Gesamtprojekt<sup>1</sup>) für den Umbau des Personenbahnhofes zur Vorlage. Die Kosten dieses Umbaues, der gegenüber dem Projekt der Vereinigten Schweizerbahnen vom Oktober 1899 wesentliche Aenderungen aufweist, sind

L'architecture contemporaine dans la Suisse romande.



Fig. 12. Eglise de St. Laurent à Lausanne.

den Antworten gedenkt das Eisenbahndepartement, zur Abklärung der schwebenden Streitfragen eine Konferenz sämtlicher Interessenten abzuhalten.

Bahnhof Oerlikon und Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach. Die Ausführung des am 24. Mai 1904 genehmigten Bahnhoferweiterungsprojektes hat, nach Erledigung der im letztjährigen Bericht erwähnten Rekurse, im Sommer begonnen. Die Erdarbeiten für den Verladeplatz und die neue Güteranlage sind schon weit vorgeschritten, ferner wurde an der Unter-

Bahnhof Bulle. Das im Geschäftsbericht für 1904 erwähnte reduzierte Bauprogramm der beiden beteiligten Bahnverwaltungen gelangte unterm 11. Mai 1905 zur Vorlage. Die Verhandlungen über dieses Projekt sind gegenwärtig dem Abschluss nahe.

Von andern grössern Bahnhof- und Stationsumbauten, die im Berichtsjahr begonnen oder fortgesetzt wurden, oder im Stadium der Projektgenehmigung sich befanden, erwähnen wir folgende: Renens, Vevey (Personenbahnhof), St. Maurice, Sion, Yverdon, Serrières, Vallorbe, Chexbres, Laufen, Langnau, Schönenwerd, Richterswil, Uetikon, Arbon, Romanshorn.

1) Bd. XLVI, S. 22.

führung der Zürcherstrasse gearbeitet.

(Schluss folgt.)