Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 99/100 (1932)
Heft: 16

Artikel: Einige Bemerkungen zum Wettbewerb um einen Generalbebauungsplan für Lausanne

Autor: Bernoulli, H.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-45575

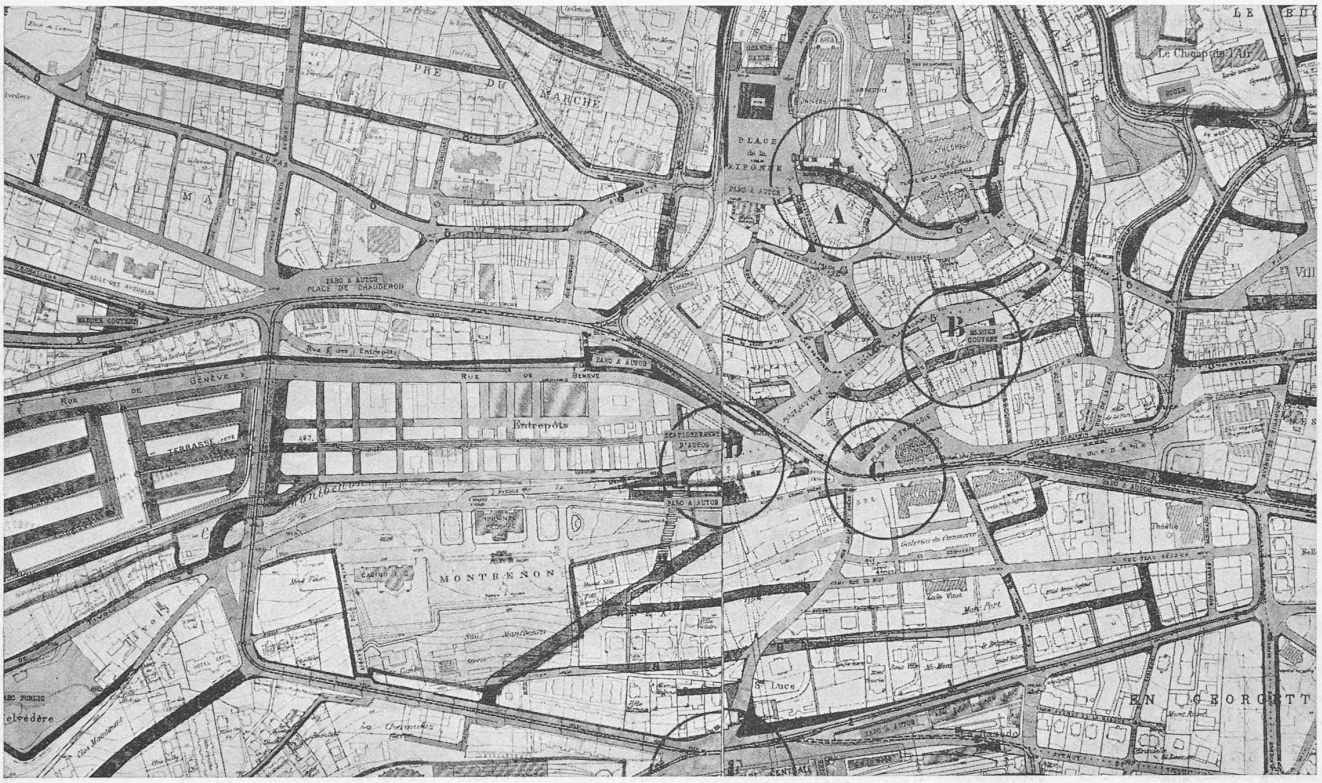
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 07.08.2025

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



Bebauungsplan-Konkurrenz Lausanne. I. Preis: Architekt M. G. Epitaux, Lausanne. — Gesamtplan-Ausschnitt Masstab 1 : 8000.
Zu beachten: neuer Aufstieg vom Bahnhof (E, Mitte unten) über die Avenue Ruchonnet (links) nach der Place St. François im Zentrum (C), von dieser neuen Verbindung nordwärts abzweigend ein Strassentunnel nach dem Flon-Tal (D) und Place Centrale (zwischen D und B).

Rapport du Jury. Ce projet se caractérise par la proposition de décongestionner la circulation du cœur de la ville (notamment place St-François, place Chauderon) au moyen de deux dérivées place de la Gare — place Centrale et pont Bessières — place Chauderon. Ce système de réseau circulatoire, quoique présentant un grand intérêt, ne résoud pas complètemet la question. L'amélioration de l'artère place St-François — Place Chauderon, la plus importante de la ville, n'a pas été résolue avec assez de franchise. — La proposition de relier la place de la Gare d'une part et le Grand Chêne et la place Centrale d'autre part, en empruntant l'avenue Ruchonnet, est excellente. — Le tracé de la route Genève-Berne est bon dans sa partie Nord-Est; par contre, il est critiquable dans sa partie Sud-Est, en raison du trafic de la gare de Sébeillon et des Entrepôts. — La grande circulation Genève-Simplon, par le chemin de l'Elysée, est judicieusement tracée. Le développement des quais d'Ouchy, à l'Ouest du débarcadère, est bien compris. — Les aménagements de quartiers sont sérieusement étudiés. — Études de répartition de zones intéressantes; cependant, l'ordre contigu est trop étendu.

der Stereogramme zu gewährleisten, werden nach möglichst raschem Wechsel der Standorte die Aufnahmen am zweiten Standort ausgeführt; die geodätischen Messungen am zweiten Standort werden zuletzt vorgenommen.

Als Anschlussrichtung der azimutalen Orientierung der Kammer wird die Basis selbst gewählt. Nachdem die Platte am Anlegerahmen angebracht und die Ordnungsnummer eingestellt ist, wird der gewünschte Verschwenkungswinkel durch Drehen des Theodoliten gegenüber dem Hauptträger am Mikroskopokular (Abb. 8) eingestellt. Dann wird die Kammerklemme gelöst und der Hauptträger mitsamt Kammer und Theodolit gedreht, bis der Gegenstandort im Fernrohr erscheint; hierauf wird die Kammerklemme angezogen und die genaue Einstellung der Zielscheibe des Gegenstandortes im Fadenkreuz des Fernrohres mit Hilfe des Kammermikrometers bewerkstelligt. Nach einer letzten Kontrolle der Horizontierung und der Visur gegen den zweiten Standort wird die Platte exponiert.

Zum Schlusse seien noch die *Aufnahmefälle der terrestrischen Photogrammetrie* angeführt. Je nach den Verschwenkungsverhältnissen der Kammer gegenüber der Standlinie spricht man vom „Normalfall", vom Fall der „Parallelverschwenkung" und vom „Konvergenzfall". Tritt eine Kippung der optischen Axe gegenüber dem Horizont auf, so spricht man von Aufnahmen mit „gekippten Kammeraxen". Es kann vorkommen, dass zur totalen Erfassung des Aufnahmegeländes die Axen eines Stereopaares ungleich gekippt werden müssen; man spricht dann von Aufnahmen mit „Differenzkippung". Bei der terrestrischen Photogrammetrie wird die Kammerkippaxe stets horizontiert, die Verkantung $\varkappa$ wird infolgedessen gleich Null.

(Fortsetzung folgt.)

Einige Bemerkungen zum Wettbewerb um einen Generalbebauungsplan für Lausanne.

Von Prof. H. BERNOULLI, Architekt, Basel.

[In seiner Festnummer zur jüngsten Generalversammlung des S. I. A. hat das „Bulletin technique" (Nr. 19/20 vom Sept./Okt. d. J.) das vollständige Gutachten über diesen Wettbewerb veröffentlicht, samt zahlreichen Plänen. Wir können uns somit, unter Hinweis auf unsere Kollegin, hier kürzer fassen, und wir tun dies, indem wir von jedem der prämiierten Entwürfe einen charakteristischen Plan zeigen und dessen Beurteilung durch die Jury beifügen. Den zusammenfassenden Begleitbericht verdanken wir unserem schweizerischen Stadtbau-Fachmann, der der Jury angehört hat. Red.]

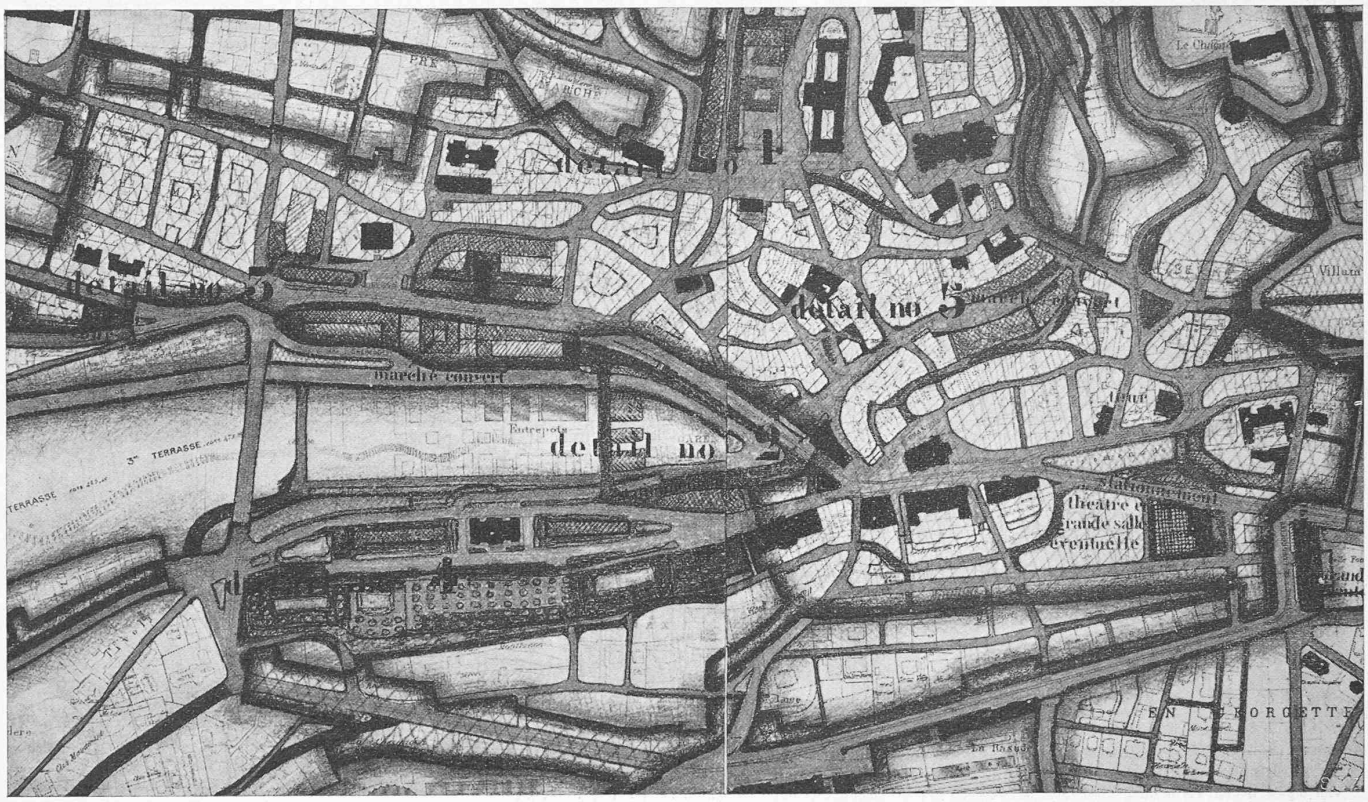
I. Die Aufgaben.

Das Lausanne von heute lebt und blüht durch die Pracht der Landschaft, in die es hineingeboren. Sein Territorium: ein Abhang, von bewaldeten Kuppen in breiter Ausladung sich absenkend gegen den reich gebuchteten See, zerklüftet durch tiefe, grünüberwucherte Bachrinnsale — gegenüber die Savoyer Felsberge, seeaufwärts der ewige Schnee, seeabwärts ein von zarten Linien umspielter verschwimmender Horizont.

Im Mittelgrund Schloss und Kathedrale auf einem aus der Talschlucht aufragenden Felskopf, fast unberührt vom Wandel der Zeiten, unberührt vom Wirbel des modernen Geschäftslebens.

Im Talboden, eingezwängt, gedrängt und geschichtet, unter dem Schutz und Schatten des Schlossberges, die Altstadt, durchströmt und befruchtet vom Verkehr der Aussenquartiere, der — dem kürzesten Weg folgend — notgedrungen die schmalen Rinnsale der Altstadtgassen aufsucht. Ueber dem Altstadtsumpf, der Place de la Palud, dem Schlossberg gegenüber, auf dem letzten Felsriegel vor dem endgültig letzten Abhang, die Vorstadt Faubourg St. François, besser, luftiger und moderner gebaut (vor Jahrhunderten), eine einzige Strasse, heute die beste Geschäftslage, die Rue de Bourg.

WETTBEWERB ZU EINEM GENERALBEBAUUNGSPLAN DER STADT LAUSANNE.



II. Preis: Dubois & Favarger, Architekten, und Scotoni, Ingenieur, Lausanne. — Gesamtplan-Ausschnitt 1 : 8000.
Zu beachten: Neue Ueberbrückung des Flontales westlich des Grand Pont, in Verbindung mit ausgedehnten Parkplätzen.
Starke Entwicklung der Place Montbenon, des wichtigsten Aussichtsplatzes der Stadt.

Rapport du Jury. La relation entre la place St-François et la place Bel-Air est sensiblement améliorée dans la variante qui prévoit la démolition de la Banque Fédérale. Le système de circulation se combine heureusement avec des parcs à autos prévus sur les entrepôts et parallèlement au Grand-Chêne. — La relation entre les places Chauderon, Bel-Air et Riponne n'est pas améliorée, pas plus que celle entre la place de la Gare et le centre de la Ville. Les études détaillées des places Montbenon, Chauderon, Riponne et rue du Pré sont très faibles. — Le projet présente plusieurs solutions pour la circulation Genève-Berne, dont l'une passant par Sébeillon et les entrepôts, n'est pas à recommander; le tronçon de la buanderie Haldimand à la Sallaz est bien compris. — Le tracé de la grande communication Genève-Montreux par le chemin de l'Elysée est judicieux. Le tracé de la route de Berne-Montreux n'est pas suffisamment indiqué; la partie de cette route empruntant la propriété de Villamont est bien comprise. — A noter la recherche d'une liaison entre le parc de Mon Repos et l'avenue de Rumine. — Zones bien étudiées, ordre contigu trop restreint; la proposition de faire coïncider les limites de zone d'ordre contigu avec la limite des propriétés est à prendre en considération. — Plusieurs solutions intéressantes, mais manque de caractère et de conviction.

Wie in Freiburg und Bern bis vor 100 Jahren hat das anhebende Zeitalter der Technik dem grossen Durchgangsverkehr den Abstieg ins Tal und den darauffolgenden Wiederaufstieg zu ersparen sich bemüht: während in Bern die Nideckbrücke, in Freiburg die Hängebrücken entstanden, ist in Lausanne, zwei Bogenstellungen übereinander, der Grand Pont gebaut worden, vom Faubourg St. François ausgehend, den Talboden mit seiner Altstadtbebauung überschreitend, nach Bel-Air hinüberführend, dem Punkt am Hang gegenüber, bei dem die von Genf und Neuchâtel herankommenden Strassen vordem in die Altstadt hinunterstiegen. Der Grand Pont war und ist — und bleibt — die grosse stadtbaukünstlerische Leistung der Stadt. Wenn sich auch heute der von Montreux herankommende Verkehr — anstelle der Rue de Bourg — ein bequemeres Tracé gebahnt, die Avenue de Rumine: die Linie St. François-Grand Pont-Bel-Air ist die Stammlinie des Verkehrsnetzes geblieben bis auf den heutigen Tag. Die Hänge hüben und drüben, und hinunter bis an den See bedeckten sich mit wild wuchernden Villenquartieren, Vorstadtbildungen, aber dem grossen Verkehr wie dem Stadtverkehr war mit dem Grand Pont ein für allemal der Weg gewiesen.

Und der See? Erst vor wenigen Jahren ist die Stadt, sich ausdehnend und die bescheidene Ansiedlung von Ouchy aufzehrend, bis an den See vorgedrungen.

Die Bahnanlage, in halber Höhe des Hanges hat die natürlichen Verbindungen Stadt-See zerschnitten. Unerfreuliche Unterführungen mussten die heitern Alleestrassen, den Blick durchs Grün auf den See und die Berge öffnend, an entscheidender Stelle ersetzen und vertreten. Mit der Entdeckung der Fluss- und Seeufer und ihrer weitherzigen Nutzung durch die endlich erwachten Städter ist auch der „Strand" von Vidy entdeckt und nutzbar gemacht worden.

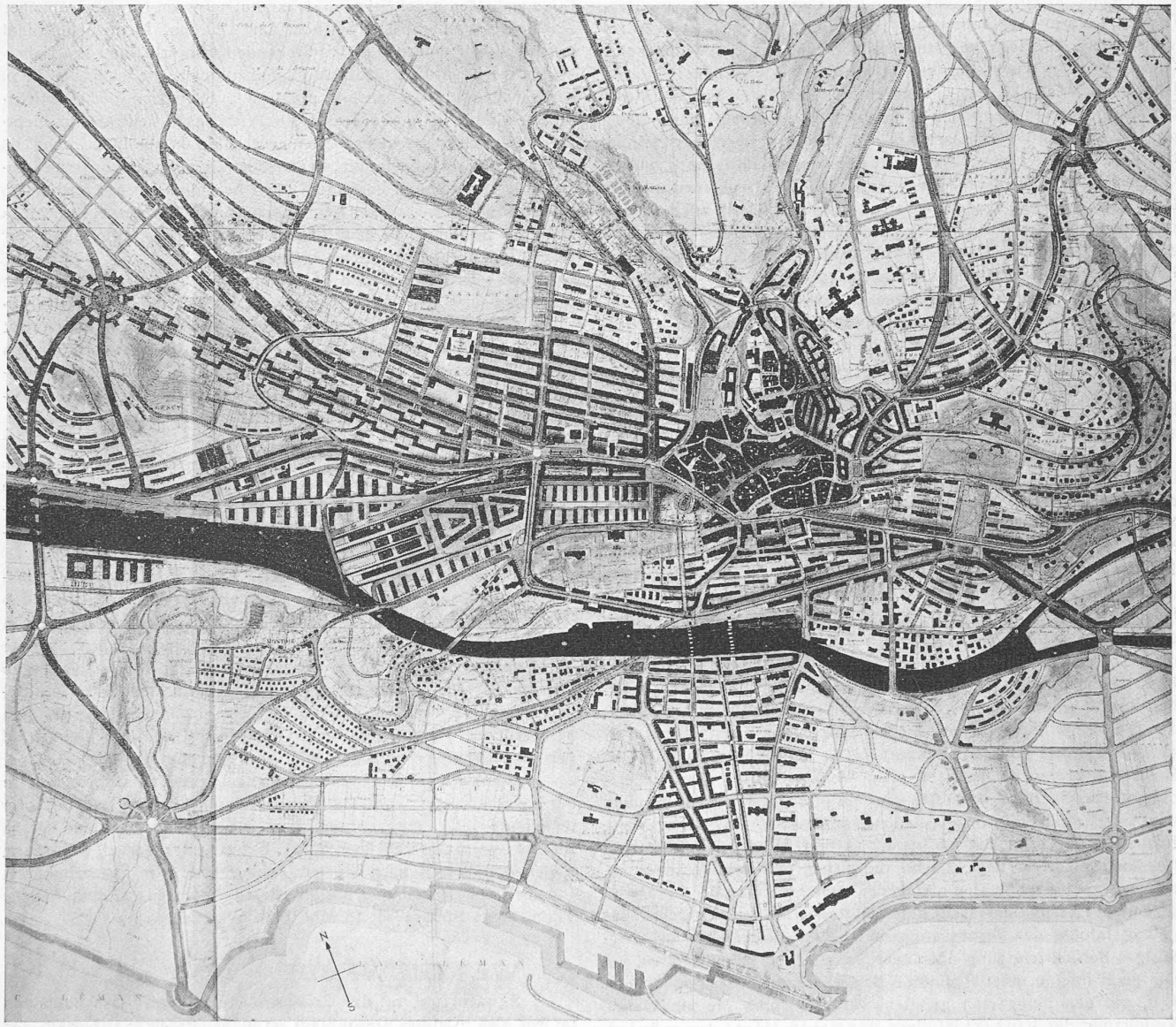
Der sich fortwährend verstärkende Verkehr steigerte den Wert der am Hauptstrom liegenden Grundstücke, sodass in kurzer Zeitfolge die bescheidenen älteren Bauten ausgewechselt wurden gegen moderne Geschäftshäuser: das letzte, stärkste Resultat, das jüngst erst vollendete Turmhaus bei Belair, dem westlichen Ende des Grand Pont.[1])

Das Wesentliche für Lausanne, sehr im Gegensatz zu andern Schweizerstädten, sind die die Abhänge bedeckenden Wohnhausbauten: an Stelle der bescheidenen Landhäuser im Rebgelände und Villen in grossen Gärten sind im Lauf der letzten fünfzig, sechzig Jahre grosse und immer grössere Häuser getreten. Bauten, die alle an der Fiktion der „Villa im Park" festhalten: selbst Häuserkomplexe bis zu dreissig und mehr Wohnungen sind als freistehende Körper gebildet und mit poetischem Namen geschmückt. Nur schmale Gassen öffnen sich zwischen den bis zu sieben Geschoss hohen Bauten, dem Passanten dann und wann einen flüchtigen zufälligen Blick auf See und Berge verstattend.

Mit jedem Jahr schliessen sich die Bauten dichter auf, verschwinden immer mehr von den Lücken und Ausblicken, die doch als zum Wesen und Charakter der Stadt gehörig gedacht waren. Höher und immer höher hinauf werden die Hänge besiedelt, nach einem Ausschnitt des grossen Panoramas Ausschau haltend, ängstlich, was die nächste Bausaison bringen werde. So füllt sich Stufe um Stufe, dichtgedrängt, den obern Rängen eines Theaters vergleichbar, wo ein schlechterzogenes Publikum stehend, sich stossend und drängend, mit gereckten Hälsen versucht, etwas von dem Schauspiel dort unten zu erhaschen.

[1]) Vergl. „S. B. Z." vom 24. Sept. d. J. — Ferner betr. Vallée du Flon und Grand Pont Band 90 (5. November 1927).

WETTBEWERB ZU EINEM GENERALBEBAUUNGSPLAN DER STADT LAUSANNE.



III. Preis: J. Tschumy und H. Vermeil, Architekten, Paris. — Gesamtplan, Masstab 1 : 20000. — Zu beachten: Im Süden der See, parallel zu diesem in halber Höhe des Hanges die Bahnanlagen (schwarzes Band), in der Mitte der Bahnhof; nördlich davon der Höhenzug Montbenon - St. François, durch den Grand Pont (über das von Westen her in den Stadtkern eindringende Flon-Tal hinweg) mit der nordwestlichen Vorstadt Bel-Air verbunden. — Bestehende Strassen und Bauten hell, neue dunkel (abgesehen vom Kern der Altstadt).

Rapport du Jury. Ce projet se caractérise par sa clarté et la fertilité de ses conceptions, toutefois, celles-ci semblent indiquer que l'auteur n'a pas une connaissance suffisante de la topographie de la ville ou n'a pas poussé son étude comme elle l'aurait méritée. — La liaison entre la place Chauderon et la place St-François est grandement améliorée par l'élargissement du Grand Pont, sacrifiant l'immeuble de la Banque Fédérale. La rampe hélicoïdale reliant le Grand Pont à la place Centrale est peut-être intéressante. — L'amélioration de la relation entre la place de la Riponne et la place Bel-Air par la rue Haldimand est franchement tracée. L'aménagement de la place de la Riponne est bon. — Le tunnel pour autos proposé entre la place Centrale et la place de la Gare serait très dangereux pour la circulation à son débouché sur cette dernière place. — A signaler la liaison heureuse entre le Tribunal Fédéral et l'avenue de Rumine. — L'étude des aménagements de quartiers est insuffisante.

Verhängnisvoll, dass ein ins Groteske verzerrter Heimatschutz gerade hier Dächer und Dachaufbauten hervorgebracht hat, ein Kulissenzauber, der dem bergseitigen Nachbar höhnisch die Aussicht überschneidet oder zudeckt, verhängnisvoll, dass in den tiefern Lagen eine romanische Unbekümmertheit die Häufung der Etagen zugelassen hat in dieser Stadt von 80000 Einwohnern, als ob es auch hier sich darum handelte, hinter einem engen Ring von hohen Wällen — wie in Paris — Hunderttausende und Millionen zu bergen.

Dieses harmlos, sorglos wuchernde Bauwesen draussen an den Hängen zu ordnen, zu beschneiden, eine geregelte Bahn zu weisen und dann dem übermütig lärmenden Autoverkehr, der in den engen Gassen sich stösst und drängt, Weg und Platz zu finden, das waren die Sorgen, um derentwillen der Magistrat der Stadt die Schweizer Fachwelt zu einem grossen öffentlichen Wettbewerb geladen hat. (Schluss folgt.)

MITTEILUNGEN.

Vom gesteuerten Gleichrichter. Vom Gleichrichter mit Steuergitter für Energierückgabe und Frequenzumformung haben wir auf S. 232 von Bd. 97 (am 2. Mai 1931), sowie auf S. 297 von Bd. 98 (am 5. Dezember 1931) vorläufige Mitteilungen gebracht. Auf S. 29 von Bd. 100 (am 16. Juli 1931) veröffentlichten wir aus der Feder von Ing. M. Dick eine umfassende, an die besonderen Leistungen der A.-G. Brown, Boveri & Cie. (Baden) anknüpfende Behandlung des gesteuerten Gleichrichters. Die besonderen Leistungen der deutschen Firmen S. S. W. und A. E. G., nach Vorträgen von M. Schenkel und von W. Petersen, sind aus deren Wiedergabe in der E. T. Z. vom 11. August 1932 ersichtlich. Anlässlich der Aussprache über diese Vorträge hat W. Wechmann genauere Benennungen vorgeschlagen, die zum Teil seitens der Deutschen Reichsbahn bereits amtlich gebraucht werden und als durchaus angebracht zu betrachten und zur allgemeinen Benutzung zu empfehlen