Der neue Bahnhof Lausanne der S.B.B.

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 23

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-29995

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

Neues Aufnahmegebäude des Bahnhofs der S. B. B. in Lausanne.

Endgültiger, in Ausführung begriffener Entwurf der Architekten *Taillens & Dubois* und *Monod & Laverrière* in Lausanne.

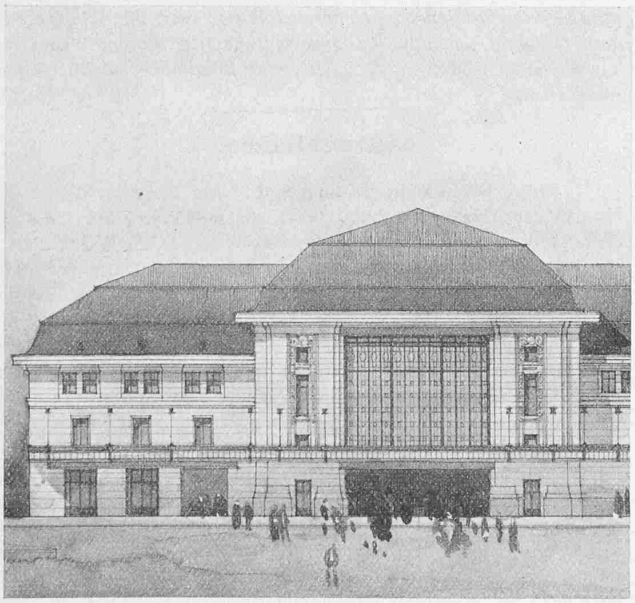
Gesamtansicht gegen den Bahnhofplatz. — Masstab 1 : 1200.

Feldmitte zu berechnen sein mit $M = \frac{p\,l^2}{14{,}4}$, bezw. $\frac{p\,l^2}{17{,}1}$; diese Werte entsprechen einer andern Bauweise als die meistens übliche; ihre Berechtigung hängt nicht allein von der Ausbildung der Deckenenden, sondern auch von der Qualität des Mauerwerks ab.[1])

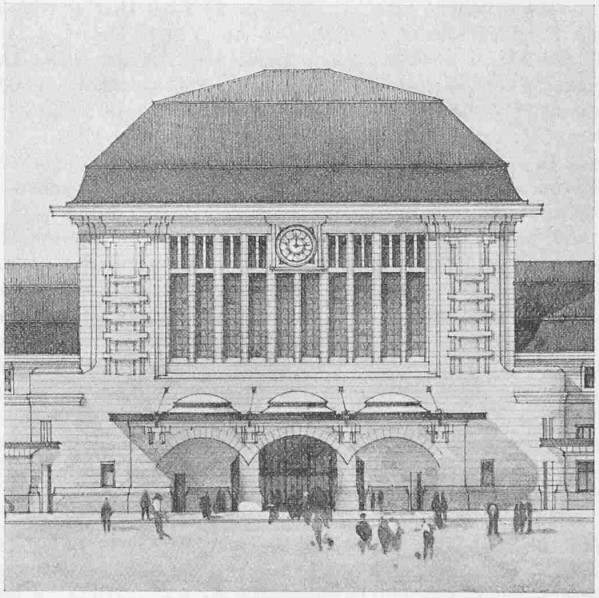
Zürich, den 23. Mai 1912.

Der neue Bahnhof Lausanne der S. B. B.

Auf dieser Seite bringen wir drei Ansichten des im Bau begriffenen Aufnahmegebäudes im Bahnhof Lausanne nach einer uns von den Architekten *Taillens & Dubois* und *Monod & Laverrière* freundlichst zur Verfügung gestellten Zeichnung. Nach Vollendung der Arbeiten hoffen wir, unsern Lesern den Bau im Detail vorführen zu können. Es bietet immerhin Interesse, heute schon an Hand dieser Abbildungen sich Rechenschaft zu geben, welche Wandlungen das Projekt von dem im Jahre 1908 prämiierten Entwurf (Band LII, Seiten 97 bis 99) bis zu seiner endgültigen Festlegung durchgemacht hat.



Eingang zu den Perrons und Durchgang.



Haupteingang zu den Schaltern.

1 : 500.

[1]) *Berichtigung.* In den Ausführungen von Ing. R. Maillart in letzter Nummer haben sich auf Seite 297 Spalte rechts, in den Gleichungen für M_q drei Kommafehler eingeschlichen, die bei der Korrektur übersehen worden sind. Es muss natürlich heissen (20. Zeile von unten):

a) $M_q = 0{,}067\ g \cdot l^2 + 0{,}45\ p.$

b) $M_q = 0{,}033\ g \cdot l^2 + 0{,}45\ p.$

c) $M_q = 0{,}056\ g \cdot l^2 + 0{,}6\ p.$

Die Redaktion.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1911.

Aus dem Bericht des eidg. Eisenbahndepartement über das Jahr 1911, veröffentlicht im Bundesblatt Nr. 15 vom 10. April d. J., geben wir auszugsweise im Folgenden wieder, was für unsere Leser von Interesse ist.

Organisation und Personal. Herr Oeri, Kontrollingenieur der technischen Abteilung, der zum Stellvertreter des Oberingenieurs bei der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen gewählt wurde, ist durch Herrn *E. Arbenz,* Ingenieur in St. Gallen, ersetzt worden.

Gesetze und Verordnungen. Im Berichtsjahre ist mit den Arbeiten für die Revision des Bundesgesetzes betr. den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893, sowie des Transportreglements der schweiz. Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 begonnen worden.

Die Reorganisation des schweiz. Eisenbahn-Departements wurde im Berichtsjahre soweit vorbereitet, dass im Laufe des Jahres 1912 die Vorschläge über die beabsichtigte Reorganisation vorgelegt werden können.

Eisenbahnrückkauf und Verwaltung der Bundesbahnen. Nachdem anlässlich der am 18. und 19. Mai 1911 abgehaltenen bundesgerichtlichen Verhandlungen zur Entscheidung der Frage des Erneuerungsfonds u. der anderweitigen Forderungen wegen materieller Minderwerte das Bundesgericht nach Anhörung der mündlichen Parteivorträge die Vertagung der Urteilsberatung beschlossen hatte, um den Parteien noch die Möglichkeit zu einer Verständigung zu geben, schlossen diese am 10. Juni 1911 vor dem Präsidenten des schweizerischen Bundesgerichtes unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalt einen gerichtlichen Vergleich ab, wonach die der *Gotthardbahngesellschaft* in Liquidation zu zahlende restanzliche Rück-