

**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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**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

Bryand et Bonjour, architectes. Cet édifice posé sur une 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 elle-même 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 XVIII<sup>me</sup> 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 quartiers 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 percée

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 développement important à Lausanne. La restauration de la Cathédrale

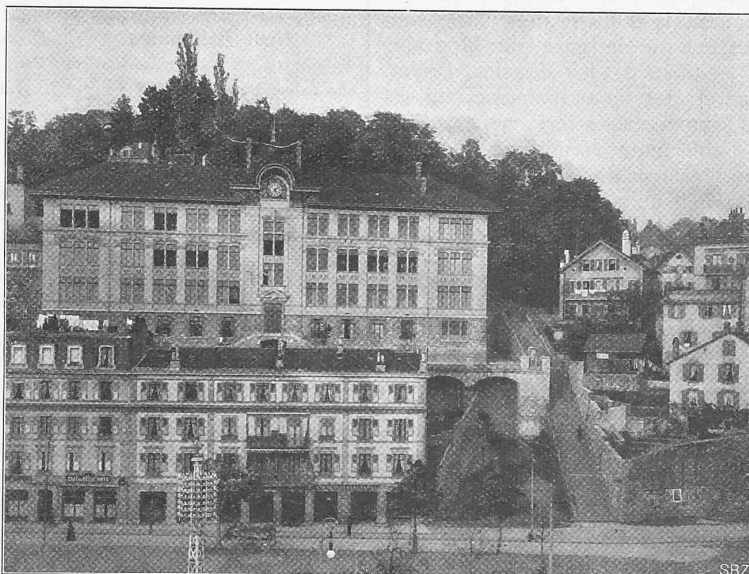


Fig. 6. Le Collège de la Barre. — Architectes: MM. Bryand & Bonjour.

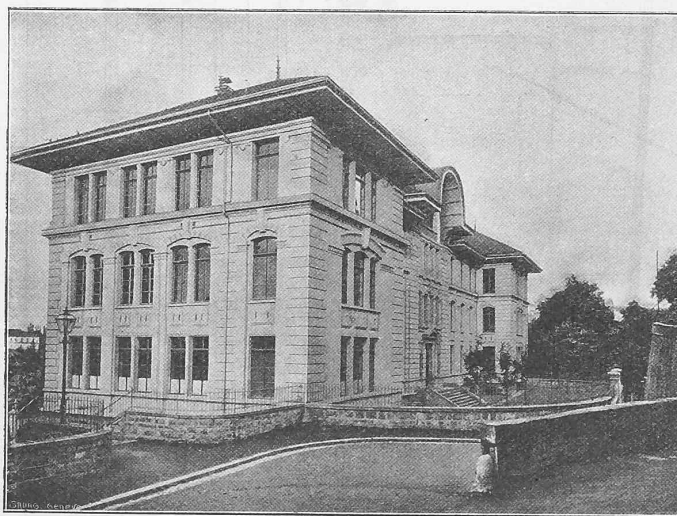


Fig. 7. Le Collège de la Barre.<sup>1)</sup>

a suscité bien des polémiques, une surtout était intéressante au point de vue archéologique: Le portail primitif avait été refait au XVI<sup>me</sup> siècle dans un style de transition, go-

<sup>1)</sup> 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 XVI<sup>m</sup>e 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 Postes<sup>1)</sup> 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 le reste.

### Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1905.

(Fortsetzung.<sup>3)</sup>)

**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 Be-

und 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 und der 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.

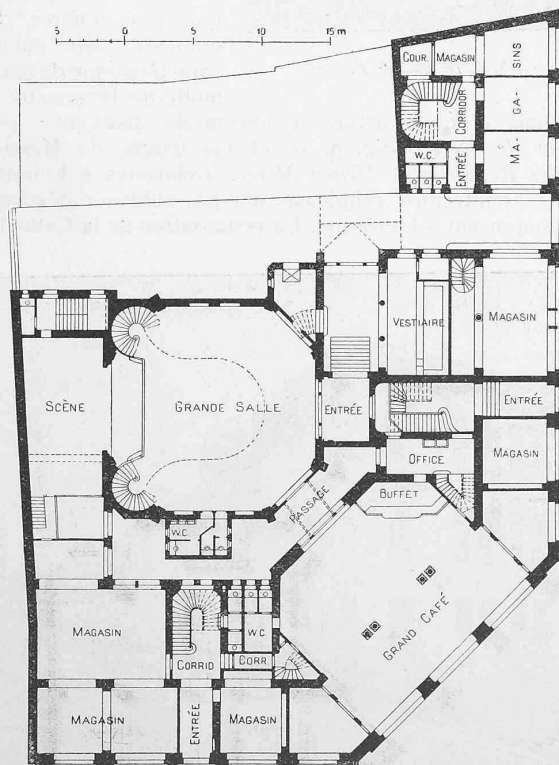
Jahre	1900	1905
Eisenbahnverwaltungen . . . . .	140	167
Konzessionierte Dampfschiffunternehmungen . . . . .	17	18
Schiffunternehmungen mit Betriebsbewilligungen . . . . .	74	98
Aufzüge und Automobilunternehmungen . . . . .	1	26
Zusammen	232	309

**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), — Spiezerverbindungsbahn, — Gland-Begnins, — Molino nuovo-Vignola (Tramways Lugano), — Martigny-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 Anlass:

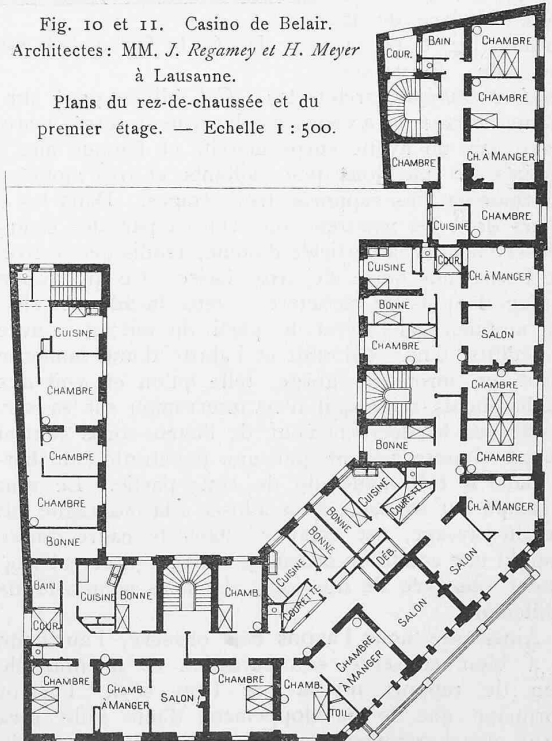
### L'architecture contemporaine dans la Suisse romande. — Lausanne III.



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

1) Voir tome XLV, pages 67.  
 2) Voir tome XLIV, pages 209.  
 3) Aus dem Geschäftsbericht des Eidg. Eisenbahndepart. für 1905.

Fig. 10 et 11. Casino de Belair. Architectes: MM. J. Regamey et H. Meyer à Lausanne. Plans du rez-de-chaussée et du premier étage. — Echelle 1 : 500.



*Simplendurchstich.* 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.<sup>1)</sup>

1) 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 Telegraphenkabel 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.

**Bau.** Am 24. Februar, morgens 7 Uhr 20 Minuten, traf der Stollen der Südseite mit demjenigen der Nordseite, wo die Arbeiten seit dem 18. Mai 1904 unterbrochen waren, zusammen.

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

Seit dem Durchschlag sind die weiteren 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 waren 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 15 000 Fr. in 350 Sendungen.

Auf der *Rickenbahn* nahmen die Arbeiten im 8604 m langen Ricketunnel ihren ungestörten Fortgang. Wie im Vorjahr wurde der Stollenvortrieb auf beiden Seiten ausschliesslich 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 Gännsbrunn 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 Tracéverhältnisse 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 gestreckten Linieneinführung ergibt sich eine Verminderung der Baulänge um 323 m; dafür ist die Maximal-

steigung von 25 auf 28 ‰ erhöht worden. Durch den bei Km. 3 zu erstellenden 142 m langen Geisslochviadukt entstehen beträchtliche Mehrkosten, die von der Stadt Solothurn übernommen werden.

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

Von der normalspurigen Nebenbahn *Bern-Schwarsenburg*, 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 Liebefeld-Schwarz-

wasserbrücke (Km. 1,3 bis 11,1) mit der neben der bestehenden Schwarzwasserstrassenbrücke zu erstellenden eisernen Bahnbrücke von drei Öffnungen 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 bewilligt hatten. Im Fischermätteli soll nun eine vollständige Anschlussstation erstellt werden; die Züge der Bern-Schwarsenburg Bahn werden zwischen dieser Station und dem Bahnhof Bern vereinigt mit demjenigen der Gürbetalbahn verkehren. Die Betriebseröffnung 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. Oktober 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 Wasserflutunnel, der eine längere Bauzeit erfordert, so bald 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 Anschlussstrecke, 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 erwähnten 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. Immerhin 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 demnächst mit der Legung des Geleises begonnen

## L'architecture contemporaine dans la Suisse romande.



Fig. 9. Casino de Belair à Lausanne.

Architectes: MM. Jacques Regamey et Henry Meyer à Lausanne.

<sup>1)</sup> Siehe den Artikel von Prof. Dr. M. Rosenmund: «Die Schlussergebnisse 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 ebenfalls 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 genommenen *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 Betriebs-Eröffnungen des Berichtes enthalten sind, ist nur folgendes hinzuzufügen:

Von der im Frühjahr 1904 teilweise eröffneten *Wyentalbahn* 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 Wyentalbahn an die Seetalbahn.

Um die Einführung der Strassenbahn *Schaffhausen-Schlittheim* in die Stadt Schaffhausen zu ermöglichen, wurde die städtische Strassenbahn Schaffhausen auf der Anschlussstrecke für den Verkehr der breiteren 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 meterspurigen Seilbahnen *Muottas-Muraigl* bei Samaden, *Engelberg-Dorf-Grand* und *Hôtel Terrasse* (eröffnet am 30. August), *Linthal-Braunwald*, *Interlaken-Heimwiesfluh* und *Interlaken-Harder*, alles eispurige Linien mit automatischer Ausweicheung und elektrischem Antrieb. Auf den drei letztgenannten Linien haben die Bauarbeiten im Oktober begonnen, während 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

<sup>1)</sup> Bd. XLVI, S. 163.

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 Eilgutgebäude 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 8 565 000 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 Vilette zu einem Abstellbahnhof und verschiedene Aenderungen im Personenbahnhof und an den Anlagen in der Schüttematte. Die Erweiterung der Anlagen auf dem Wilerfeld, eventuell 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 Schifffahrtskanal) 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 bzw. auf einer Erweiterung des Bahnhofes

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

### L'architecture contemporaine dans la Suisse romande.



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



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 Bahnhoferverweiterungsprojekt mit Hebung des Bahnhofplans und Unterführung der genannten Strassen 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 16 850 000 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 Kostenvoranschlägen 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 Bahnhofvorplatzes 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 Fussgängerunterführung bei dem zu beseitigenden Waisenhausübergang 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 Umbaus, der gegenüber dem Projekt der Vereinigten Schweizerbahnen vom Oktober 1899 wesentliche Aenderungen aufweist, sind

zu 8950000 Fr. veranschlagt, wovon bis Ende Juni 4000000 Fr. verausgabt waren. Die Spezialvorlagen für das neue Aufnahme- und Verwaltungsgebäude und für den Umbau des bestehenden Aufnahmegebäudes in ein Dienstgebäude folgten am 26. Juli und 28. August. Seither haben sich sämtliche Beteiligten (städtische und kantonale Behörden, Appenzeller Strassenbahn, Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen, Bodensee-Toggenburg-Bahn und Oberpostdirektion) über das Umbauprojekt ausgesprochen, und die betreffenden Vernehmlassungen wurden am 28. November der Generaldirektion zur beförderlichen Rückäußerung zugestellt. Vorher hatte zwischen dem Eisenbahndepartement und der Generaldirektion eine Besprechung stattgefunden, wobei die Generaldirektion eingeladen wurde, noch die Anlage eines Schmalspurbahnhofes und eines Postdienstgebäudes beim Springbrunnenplatz, auf der Ostseite des bestehenden Anfnahmegebäudes, zu studieren. Die hierüber eingereichte Skizze ging am 19. Dezember an die Kantonsregierung zur Vernehmlassung. Nach Eintreffen der noch ausstehenden 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 Bahnhoferverweiterungsprojektes 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 Unterführung der Zürcherstrasse gearbeitet.

**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.

<sup>1)</sup> Bd. XLVI, S. 22.

(Schluss folgt.)

### L'architecture contemporaine dans la Suisse romande:

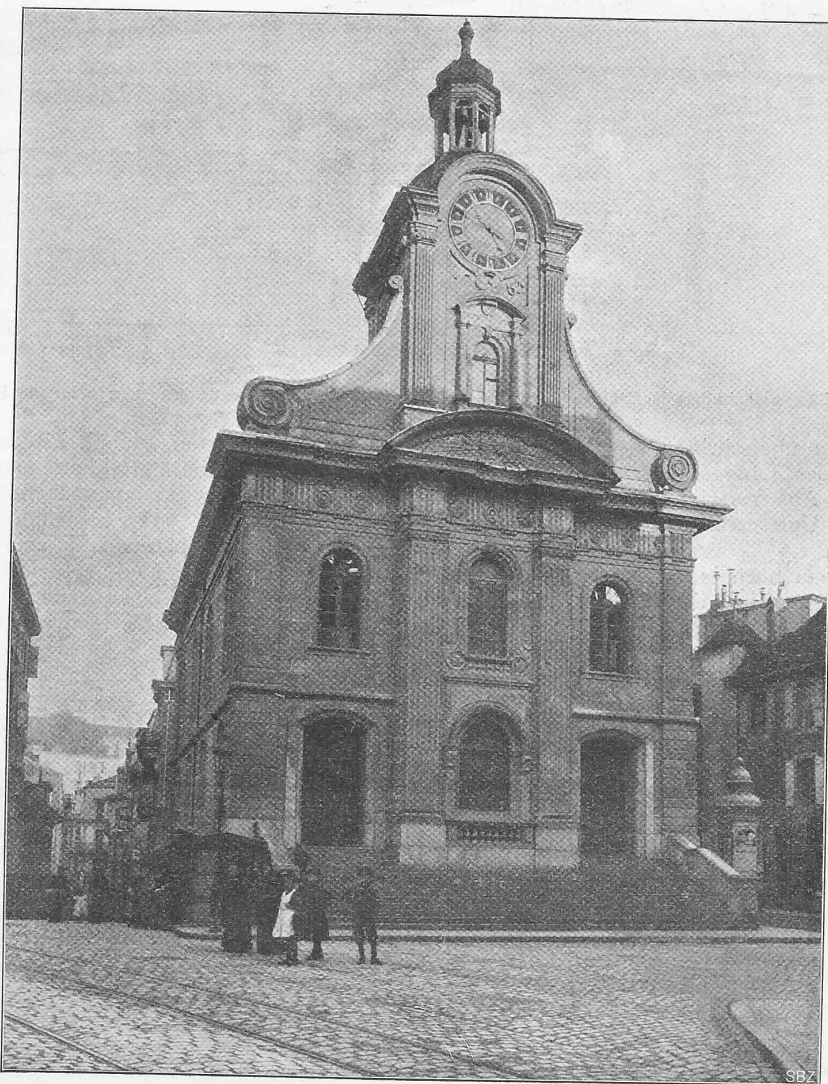


Fig. 12. Eglise de St. Laurent à Lausanne.