

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 82 (1964)
Heft: 22: 56. Generalversammlung der G.e.P. Lausanne 1964

Artikel: Die Charta der Schweizerischen Landesausstellung
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-67504>

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: 01.04.2025

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

von 22 m langen, auf Pfählen fundierten Betonpfeilern getragen. Um dieses bedeutende Werk auszuführen, musste man die Linie Lausanne—Genf auf einer Länge von annähernd 600 m provisorisch umleiten, was die vorherige Erstellung eines Teiles des für die Ausfahrtsgleise des Rangierbahnhofes notwendigen Bahndammes bedingte.

Der Viadukt von La Poudrière über die Venoge ist ein Bau aus vorgespanntem Beton, der auf 43 m langen Pfählen ruht. Seine Gesamtlänge beträgt 184 m. Die Oeffnungen sind so bemessen, dass der Rhein-Rhone-Kanal — sollte er eines Tages gebaut werden — hier durchgeführt werden kann.

Die Strassenüberführung Denges-Echandens aus Vorspannbeton überspannt die Gleise des Bahnhofes Lausanne-criage, die Linie Lausanne—Genf und die Autobahn. Ihre Gesamtlänge beträgt 204 m; die 7 m breite Fahrbahn ist umsäumt von zwei Trottoirs von 2,5 m Breite.

Die Unterführung von Lonay-Préverenges wurde wie das vorgenannte Bauwerk gleichzeitig mit der Autounterführung vom Autobahn-Bauunternehmen erstellt. Sie ersetzt den Niveauübergang der Gemeindestrasse und hat eine gerade Oeffnung von 11½ m mit einer Fahrbahn von 7 m Breite und einer lichten Höhe von 4½ m. Um den Bau der Unterführung zu erleichtern, wurden die Gleise provisorisch um die Baustelle herumgeführt. Auf diese Weise war es der Unternehmung möglich, das Bauwerk am definitiven Standort ohne Behinderung durch den Zugverkehr zu erstellen.

Ausser an den bisher erwähnten Bauten sind die SBB an verschiedenen Baustellen der Autobahn mehr oder weniger direkt beteiligt, insbesondere am Uebergang über die Sorge. Diese Ueberführung gehört zum Autobahnanschlusswerk von Ecublens. Hier führen verschiedene Pisten der Autobahn auf drei Brücken von 7, 10 und 18 m Breite über die Gleise Lausanne—Genf und Lausanne—Cossonay. Dieses wichtige Bauwerk bereitete gewisse Schwierigkeiten, besonders wegen der Schutzvorrichtungen, die zur Abschirmung der Fahrleitungen zu erstellen waren, und wegen des Umstandes, dass die Autobahnbaustellen und die Zufahrtsgleise zum Rangierbahnhof übereinander liegen.

Trotz grössten Schwierigkeiten, die durch den schlechten Baugrund verursacht wurden, ist es gelungen, sämtliche Bau-

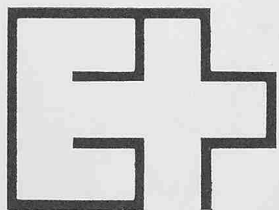
arbeiten bis zur Eröffnung der Expo fertigzustellen. Während der Landesausstellung dient nun die spätere Einfahrgruppe des Rangierbahnhofes als Abstellanlage für die Expo-Extrazüge. In den 10 Gleisen können 20 Zugkompositionen abgestellt werden. Es handelt sich dabei um die Züge, welche auf der Berner- und Simplonlinie Lausanne erreichen. Die Züge der westlichen Zufahrtslinien werden im Bahnhof Lausanne und östlich davon auf verschiedenen Stationen abgestellt.

Weitere Bauten im Raume von Lausanne

Neben der ersten Etappe des Rangierbahnhofes haben die SBB zur Bewältigung des Grossverkehrs der Expo folgende grösseren Bauten ausgeführt:

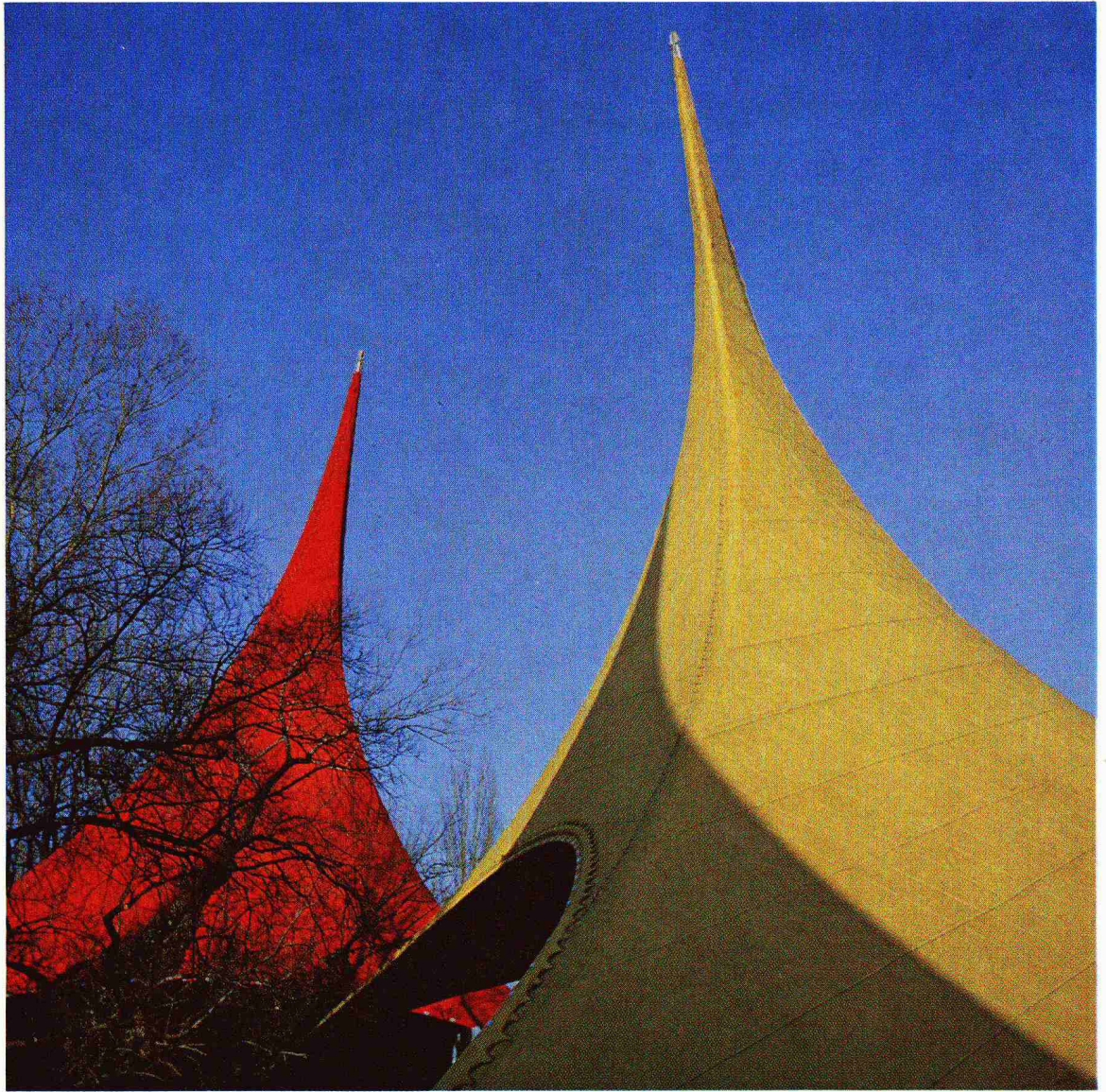
- Drittes Gleis Lausanne-Renens mit automatischem Block und Gleiswechselbetrieb.
- Ausstellungsbahnhof, ferngesteuert vom Bahnhof Lausanne aus.
- Neue Stellwerkanlage im Personenbahnhof Lausanne. Von einem Kommandopult werden mit Tastendruck sämtliche Weichen und Signale gesteuert. Alle Gleise und Weichen sind mit Gleisströmen überwacht. Sämtliche Fahrstrassen für Zugs- und Rangierfahrten werden durch einige Tastendrucke eingestellt und gesichert und lösen sich nach der Durchfahrt automatisch auf. Für sehr rasch sich folgende Zugfahrten können mehrere Fahrstrassen gespeichert werden, so dass sich die Züge ihren Weg selbst steuern.
- Grössere Gleisverbesserungen im Bahnhof Lausanne.
- Einrichtung mehrerer automatischer Blockstellen auf den Zufahrtslinien nach Lausanne zur Unterteilung langer Stationsdistanzen und Ermöglichung rascherer Zugfolgen.

Alle diese Bauten, mit Ausnahme des Ausstellungsbahnhofs, waren in der langfristigen Planung der SBB enthalten. Die Arbeiten wurden jedoch vorzeitig durchgeführt. Die neuen Anlagen dienen nun vorab dem Expo-Verkehr, um nachher auf Jahrzehnte hinaus dem intensiv wachsenden nationalen und internationalen Eisenbahnverkehrs zur Verfügung zu stehen.



Die Charta der Schweizerischen Landesausstellung, die als Schlussfolgerung des «Weges der Schweiz» auf dem Platz der Kantone und Gemeinden in den Boden eingelassen ist

Zu Land und zu Wasser ein Spiegel der Heimat sein
Die fünfundzwanzig Stände im gemeinsamen Werk zusammenführen
Den Menschen an den Sinn seines Daseins erinnern
Im Heute den Umriss der Zukunft enthüllen
Wege zum neuen Europa weisen
Für eine solidarische Welt wirken
Der Schweiz neuen Ansporn zum Erkennen und Schaffen geben



Schweizerische Landesausstellung 1964

Aus dem Hafensektor

Photo Peter Stähli

Schweiz. Bauzeitung · 82. Jahrgang Heft 22 · 28. Mai 1964

Tafel 15 (zu Seite 382)

Seite / page

0382 - 02

leer / vide /
blank