

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Post-, Telegraphen- und Telephon-Gebäude im Bahnhof Lausanne:  
erbaut durch Architekt Francis Isoz in Lausanne  
**Autor:** 2  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-28739>

### **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:** 19.11.2024

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

Im übrigen bleibt die Schifffahrt fast überall Störungen unterworfen, von denen die Eisenbahn nicht betroffen wird.

Die Natur der Güter erträgt den Wassertransport mehr oder weniger gut; die Teilung erfolgt nicht nach dem Werte der Waren. Die Schifffahrt übernimmt Güter mit hohem Tonnenwert, wenn die technischen und kommerziellen Verhältnisse die Aufrechterhaltung eines regelmässigen Verkehrs gestatten. Die Eisenbahnen können aber bei günstigen Richtungs- und Gefällsverhältnissen Massengüter ebenso billig befördern.

Hinsichtlich der *Schwankungen des Verkehrs* nach Jahreszeiten oder bei Krisen hat die Eisenbahn viel grössere Fähigkeit die daraus erwachsenden Schwierigkeiten zu überwinden.

Wenn man die Rolle der Wasserstrasse als *Zubringerin* der Eisenbahn betrachtet, so findet man, dass letztere, sofern sie in der Tarifgestaltung vollständig frei wäre, fast immer die Güter auf dem ganzen Transportwege führen könnte, weil sie ebenso günstige Bedingungen bieten würde als der gemischte Transportweg und doch für das Kapital einen höheren Ertrag herausbrächte. Abgesehen von jener Schifffahrt, die einen gleichsam maritimen Charakter trägt, hat eine Eisenbahnverwaltung kein Interesse daran, mit Binnenschiffahrtsdiensten zusammen zu arbeiten, ausgenommen in folgenden Fällen: a) wenn es ihr verboten ist, Tarifermässigungen vorzunehmen, die notwendig sind, um den Verkehr auf dem ganzen Durchlauf zu behalten; b) wenn ihre Linien vom Wasserwege her oder nach ihm hin einen Verkehr führen können, der sonst über eine konkurrierende Eisenbahnlinie gehen würde; c) wenn in einem Lande, in dem das Eisenbahnnetz noch nicht alle wichtigen Handelswege bedient, wie in Russland, die Regierung die Einsicht gehabt hat, zuerst diejenigen Verkehrsmittelpunkte zu verbinden, zwischen denen es keine Wasserstrassen gibt, sodass der gemischte Weg der einzig mögliche ist.

Wenn ein neuer Verkehrsweg geschaffen werden muss, um eine bedeutende Verkehrsbewegung zu bewältigen, für die die bestehenden Transportwege nicht mehr genügen, so kann selbst dort, wo

die topographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse die Erstellung einer künstlichen Wasserstrasse gestatten, das gleiche Ergebnis mit geringeren Kosten durch den Bau einer Eisenbahn erreicht werden, und zwar je nach den Umständen mit geringeren Kosten für Bau und Betrieb.

Es ist wünschenswert, dass in allen Ländern, wo die Binnenschifffahrt eine bedeutende Rolle spielt oder spielen kann, der wechselseitige Einfluss zwischen den Wasserwegen und den Eisenbahnen in ununterbrochener und systematischer Weise geprüft werde. Hierbei kann es von Nutzen sein, wenn die ständige Kommission des Eisenbahnkongresses im Verein mit der ständigen Kommission des Schifffahrtkongresses ein Programm ausarbeitet.

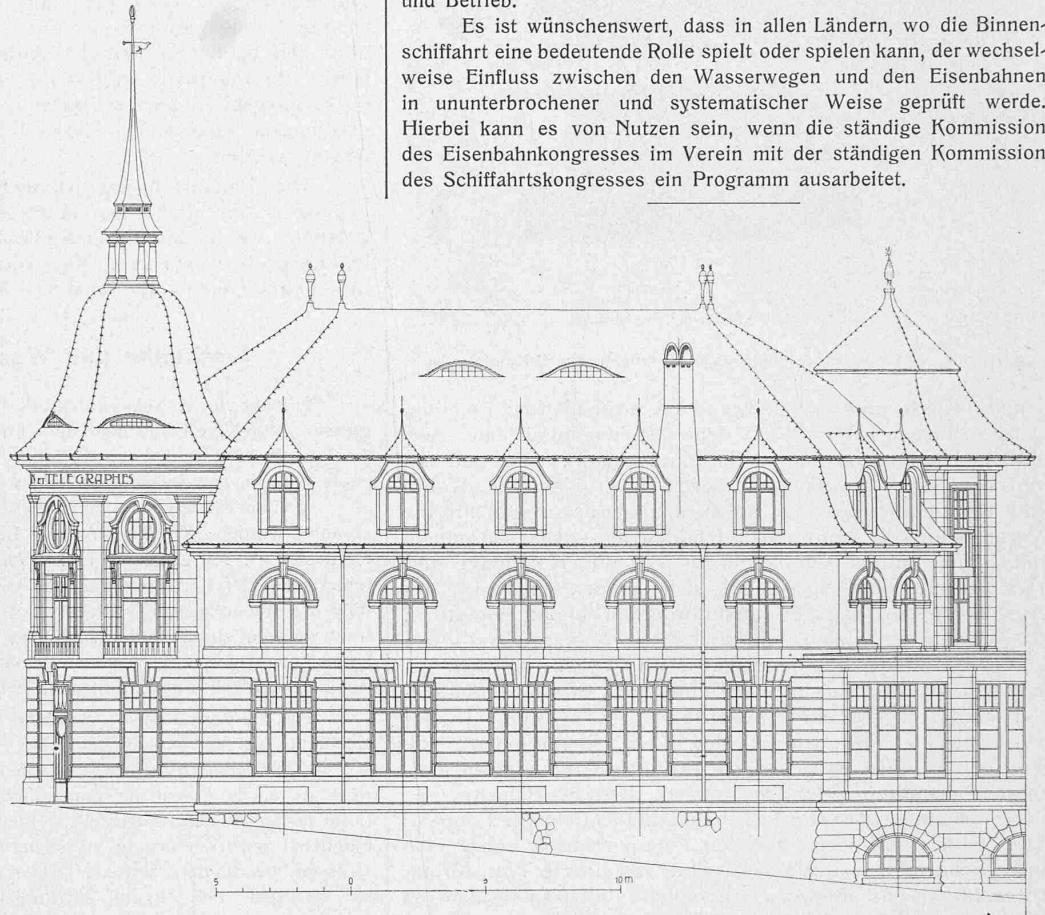


Abb. 6. Fassade gegen die Avenue William Fraisse. — Masstab 1 : 250.

### Post-, Telegraphen- und Telephon-Gebäude im Bahnhof Lausanne.

Erbaut durch Architekt *Francis Isoz* in Lausanne.  
(Mit Tafel 12.)

Der mit Ende des letzten Jahres seiner Bestimmung übergebene Neubau, in dem der Post-, Telegraphen- und Telephondienst am Bahnhof Lausanne eingerichtet ist, nimmt den äussersten Platz im Westen des neuen, im Bau begriffenen Personenbahnhofes Lausanne ein, zwischen der Bahn und

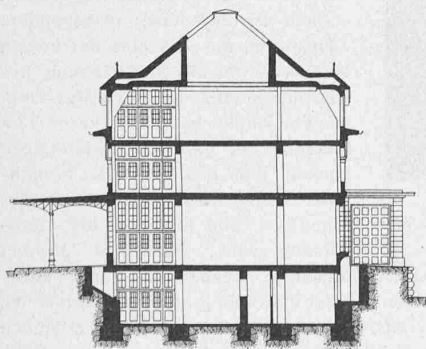


Abb. 5. Querschnitt, Blick gegen Westen. — 1 : 500.

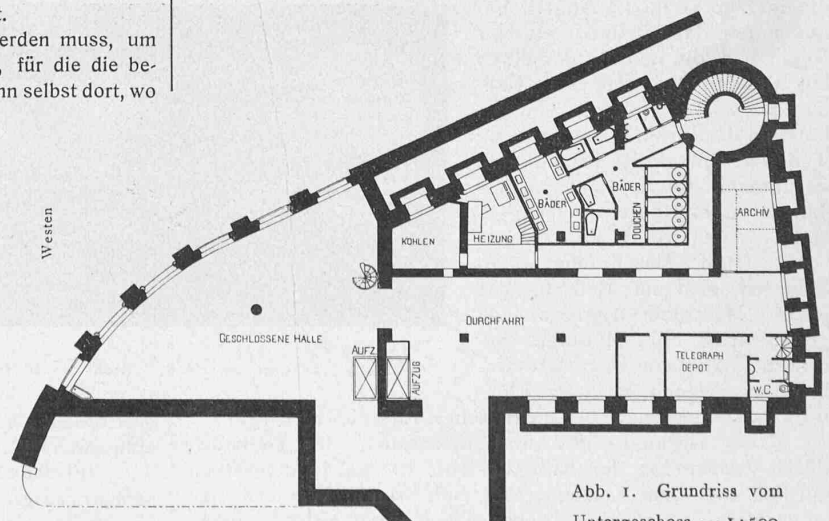


Abb. 1. Grundriss vom Untergeschoss. — 1 : 500.



POST-, TELEGRAPHEN- UND TELEPHON-GEBÄUDE IM BAHNHOF LAUSANNE

Erbaut von Architekt FRANCIS ISOZ in Lausanne

Oben: von der Stadtseite

Unten: von der Bahnseite

Seite / page

50 (3)

leer / vide /  
blank

der Avenue William Fraisse, zunächst der Stelle, wo diese die Bahn unterfährt. Die von den übrigen Baulichkeiten des Aufnahmegebäudes völlig abgetrennte Lage hat erlaubt, diesen kleinen Bau durchaus selbständig zu gestalten, unabhängig von dem, was das kommende neue Aufnahmegebäude bringen soll. Der Architekt hat ihn als einfachen Nutzbau charakterisiert und in Formen gekleidet, die sich an die von Bern und Fribourg her auch im Waadtland verbreitete Bauweise für solche öffentliche Gebäude anlehnen (siehe Tafel 12 sowie die Abbildungen 6 und 7).

### Post-, Telegraphen- und Telephon-Gebäude im Bahnhof Lausanne.

Erbaut durch Francis Joz, Architekt in Lausanne.

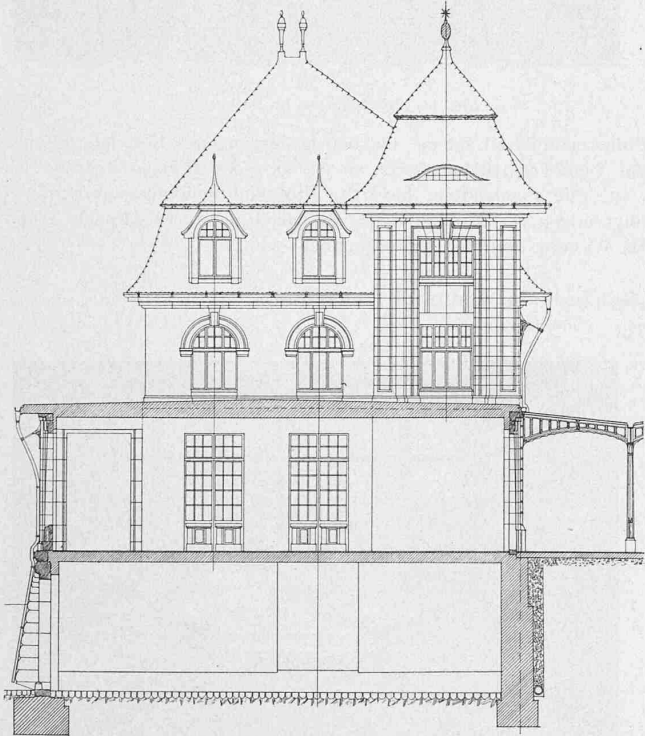
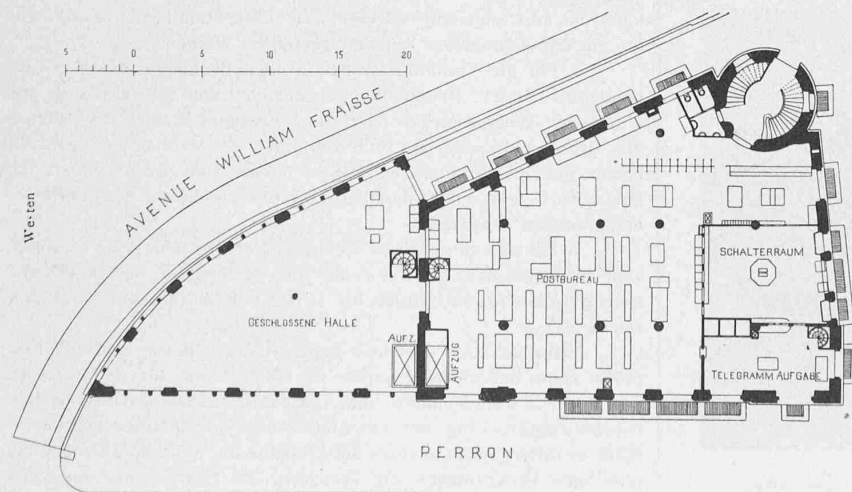


Abb. 7. Westfassade und Schnitt durch die geschlossene Halle. — 1 : 250.

Der spitz zulaufende westlichste Teil des Baugrundes wurde zur Anordnung einer zweigeschossigen, geschlossenen Halle benutzt, deren Untergeschoss für die Postfourgons von dem untern Teil der Avenue W. Fraisse direkt zugänglich ist (Abb. 1, 6, 7 und 8), während das obere Geschoss auf der Höhe des Bahnperrens liegt und mit diesem sowie mit dem Postbureau in direkter Verbindung steht.



In das Untergeschoss (Abbildung 1) mündet direkt der von den Perrons II, III und IV kommende Posttunnel ein. Der Verkehr mit den obern Geschossen des Gebäudes wird durch zwei Aufzüge vermittelt, deren einer nur bis zur obern geschlossenen Halle reicht, während der zweite sämtliche Stockwerke bedient. Die Verwendung der übrigen Räume des Erdgeschosses ist aus dem Grundriss (Abb. 1) ersichtlich. Desgleichen ist in den Grundrissen der übrigen Geschosse (Abb. 2 bis 4) die Bestimmung der verschiedenen Räumlichkeiten eingeschrieben.

Im Erdgeschoss befindet sich an dem Durchgang vom Bahnperren nach dem Bahnhofplatz mit Zugang von der Mitte der Ostfassade der Schalterraum (Abb. 10, S. 52) mit Schaltern nach dem Postbureau (Abbildung 9) und der Telegrammaufgabe und Zugängen zu den Telephonkabinen. Die geschlossene Halle, auf die sich das Postbureau nach Westen öffnet, dient zum Sortieren der ankommenden und abgehenden Sendungen.

Das Obergeschoss enthält die Bureaux und Lokale für den internen Post- und Telegraphendienst sowie Ruhelokale für das ambulante Personal und im Dachgeschoss befindet sich der grosse Briefträgersaal (Abbildung 11), der ausser durch die Fenster noch durch ein grosses zentrales Oberlicht reichlich beleuchtet ist. Schliesslich ist im Dachgeschoss noch die Abwartwohnung untergebracht.

Als Baumaterial hat für die Fassaden zum Unterbau an der Avenue W. Fraisse der rötliche Stein von Arvel, zum Sockel des Erdgeschosses Marmor von St. Triphon und im übrigen für alle sichtbare Quaderverkleidung Berner Sandstein Anwendung gefunden. Die Fenstergewände und Fensterbänke sind aus Sandstein von Vaulruz; die Pfeiler, Säulen und Balkenlagen im Innern wurden in armiertem Beton erstellt. Gedeckt ist der Bau mit gebräunten Ziegeln von Bussigny.

Der Voranschlag sah für den ganzen Bau eine Ausgabe von 370 000 Fr. voraus; die Ausführung hat diesen Betrag eingehalten.

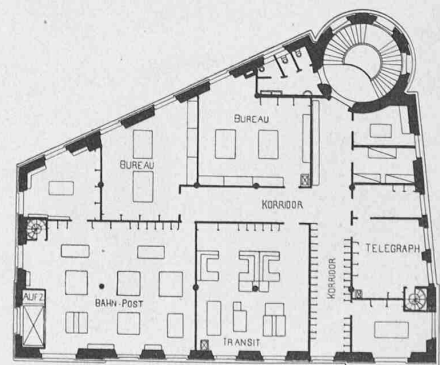
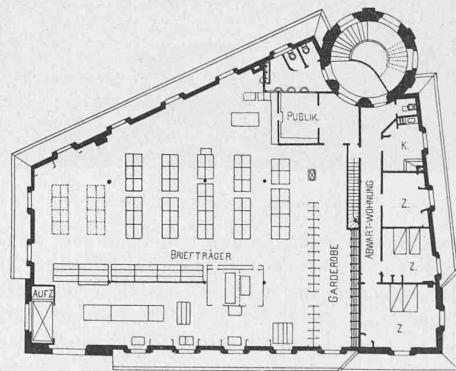


Abb. 2 bis 4. Grundrisse vom  
Erdgeschoss, I. Stock und Dachgeschoss.  
Masstab 1 : 500.

## Die Frage der elektrischen Zugförderung am VIII. internationalen Eisenbahnkongress.

Einer abschliessenden Betrachtung der Ergebnisse der Beratung aktueller Fragen des heutigen Eisenbahnwesens durch den neulich versammelten internationalen Eisenbahnkongress vorgehend, möchten wir über die für unser Land besonders wichtige Frage der elektrischen Zugförderung auf den grossen Eisenbahnlinien folgende Mitteilungen bringen:

Der diese Frage behandelnden Sektion II (Material und Zugförderung) lagen über die elektrische Zugförderung Berichte vor seitens der Berichterstatter Dr. *Gleichmann* (Deutschland), *Geo Gibbs* (Amerika), Dr. *Hruschka* (Oesterreich und Ungarn) und Dr. *Wyssling* (Schweiz und alle übrigen Länder, ausser Deutschland, Amerika, Oesterreich und Ungarn). Die Sektion nahm am Protokoll Vormerk über die gemeinsamen Schlussfolgerungen der Berichterstatter Dr. Gleichmann, Dr. Hruschka und Dr. Wyssling, die sie jedoch nicht in vollem Umfang gutheissen könne, und unterbreitete der Plenarversammlung des Kongresses die nachfolgenden, von dieser dann gutgeheissenen Schlussfolgerungen:

„Die elektrische Zugförderung hat in den letzten Jahren in technischer Beziehung grosse Fortschritte gemacht, sodass sie die Aufgabe des Betriebes von Vollbahnen in befriedigender Weise lösen kann, sei es durch Verwendung von Lokomotiven (für grosse



Abb. 11. Briefträgersaal im Dachgeschoss.

Einvernehmen zu setzen, um den Uebergang des Rollmaterials auf den Gemeinschaftsbahnhöfen soviel als möglich zu erleichtern.“

Die abgelehnten, bloss zu Protokoll genommenen Schlussfolgerungen der Berichterstatter Dr. Gleichmann, Dr. Hruschka und Dr. Wyssling lauteten demgegenüber:

## Post-, Telegraphen- und Telephon-Gebäude im Bahnhof Lausanne.

Erbaut durch Architekt *Francis Isoz* in Lausanne.

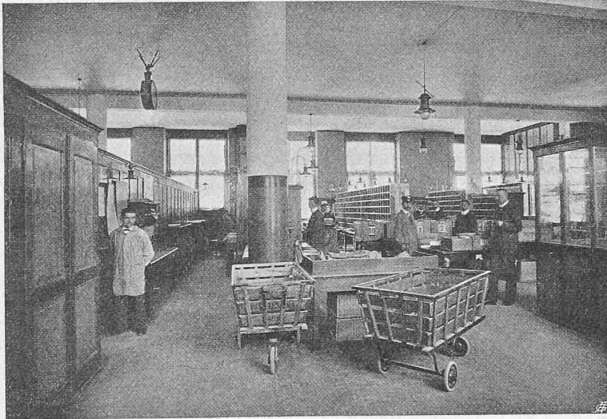


Abb. 9. Postbureau im Erdgeschoss.

Geschwindigkeiten und grosse Zuglasten) oder von Motorwagen. Diese Aufgabe kann von verschiedenen elektrischen Traktionsystemen gelöst werden; die Annahme des einen oder des andern Systems ist eine Frage der Verhältnisse. Der Kongress ladet diejenigen Bahnverwaltungen, die die Einführung des elektrischen Betriebes auf ihren Linien beabsichtigen, ein, sich gegenseitig ins

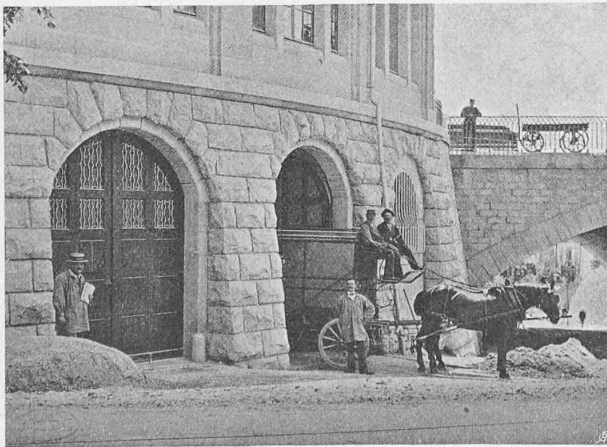


Abb. 8. Ausfahrten aus der geschlossenen Halle im Untergeschoss.

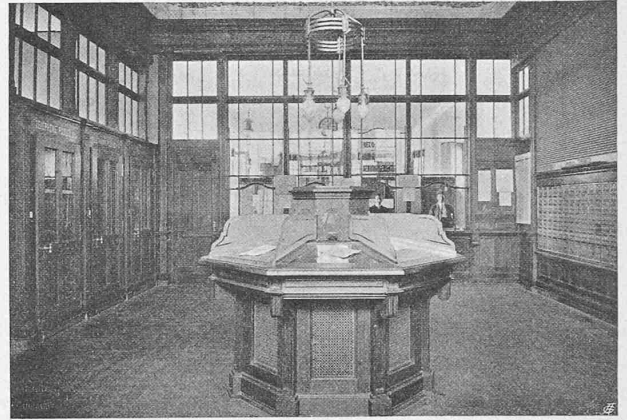


Abb. 10. Schalterraum im Erdgeschoss.

„1. Die Stromart soll nicht nach besondern Vorteilen für einzelne Linien, sondern von Anfang an mit Rücksicht auf die Eigenschaft für grosse Netze gewählt werden.

2. Die Einführung des elektrischen Betriebes verspricht auf bestimmten Strecken beträchtliche Ersparnisse gegenüber dem Dampf-Betriebe, namentlich bei Anwendung von speicherfähigen Wasserkräften. Durch die Einführung des elektrischen Betriebes kann die Leistungsfähigkeit einer Bahnlinie ohne Neuaufwendungen für die bautechnischen Anlagen gesteigert werden.

3. Für die Verhältnisse der in den Berichten besonders behandelten Länder: Deutschland, Oesterreich und Schweiz, stellt der einphasige Wechselstrom nach dem heutigen Stande der Technik die Stromart dar, die den Anforderungen des Vollbahnbetriebes am besten genügt. In manchen Fällen haben sich jedoch auch das Drehstrom-, sowie das Gleichstromsystem als diesen Anforderungen entsprechend erwiesen.

4. Für den einphasigen Wechselstrom erscheint eine Periodenzahl zwischen 40/3 und 50/3 als die geeignetste und eine Fahrleitungsspannung von 10000 bis 15000 Volt als zulässig und ausreichend.“

Wenn es auch durchaus begreiflich erscheint, dass der Kongress seine Schlussfolgerungen in erster Linie auf gemachte Erfahrungen abstellen muss und sich daher in bezug auf die elektrische Zugförderung nur im allgemeinen aussprechen konnte, so hätte er doch gewiss anstelle der Freigabe der Systemwahl nach den jeweiligen Verhältnissen die *Vorschrift der Systemwahl mit Rück-*