

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Band: 49 (1976)

Heft: 3

Artikel: Hallen des 19. Jahrhunderts in der Schweiz

Autor: Fröhlich, M.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774726>

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: 19.10.2024

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

Hallen des 19. Jahrhunderts in der Schweiz

Nicht nur Taufen, Hochzeiten und Abdankungen werden bis zur Auflösung der alten staatlichen Ordnung in unserem Land in den Kirchen abgehalten, auch Gemeindeversammlungen, Tagstzungen und Landsgemeinden finden in den Kirchen statt. Kirchen werden umgebaut zu Lagerhäusern, zu Theatern, zu Museen und Bibliotheken.

Industrialisierung beginnt. In den Städten steigen die Einwohnerzahlen sprunghaft. Erfindungen wie die des Portland-Zements und der Walzeisen verändern die Möglichkeiten der Bauwirtschaft. Eisenbahnlirien beginnen das Land zu durchziehen. Die Schweiz wird das Reise- und Ferienparadies Europas. Aus Dorfbeizen werden Gast-

möglichst werden: Das Wirtshaus auf dem Land hat eine Gaststube für vielleicht 30 Leute, der Gasthof braucht einen Saal für 100 Personen, das Hotel einen Speisesaal für die Table d'hôte von 200 Gästen, der Festsaal im Kursaal eines berühmten Badeorts muss einen Ball mit 1000 Personen fassen können. Solche Steigerungen



Hauptvestibül der ETH Zürich, erbaut von Gottfried Semper in den Jahren 1860–1864. Das «römische Atrium» war konstruktiv nur möglich mit einer versteckten Eisenkonstruktion der Decke

Hall central de l'EPF Zurich, construit par Gottfried Semper dans les années 1860 à 1864. L'atrium romain n'a pu être édifié qu'à l'aide d'une charpente métallique dissimulée dans le plafond

Photos: Semper-Archiv der ETH Zürich

Vestibolo principale del Politecnico federale di Zurigo, costruito da Gottfried Semper negli anni 1860–1864. Questo «atrio romano» poté essere costruito grazie ad un supporto di ferro celato nella volta

Main entrance hall of the Swiss Federal Institute of Technology in Zurich, built by Gottfried Semper in 1860–1864. The "Roman atrium" design was made possible by a hidden iron structure in the ceiling

ken. Kirchen sind die weiträumigsten Gebäude in unserm Land.

Um 1800 werden die ersten Spinn- und Webmaschinen bei uns installiert. Wasserräder klapfern an vielen Bächen, Dampfmaschinen beginnen zu fauchen, Kamine zu rauchen: die Indu-

höfe, aus Gasthöfen werden Hotels, aus Hotels ganze Kurorte mit immer grössern Etablissements.

Alle diese Entwicklungen laufen für die Bauwirtschaft und die Architektur darauf hinaus, dass immer grössere Dimensionen gefordert und er-

können in allen Gebieten beobachtet werden. Die Zeit, in der diese Veränderungen passieren, ist ausserordentlich zukunftsgläubig und zugleich sehr traditionsbewusst. Den Willen zum Fortschritt begleitet das Wissen, alle Errungenschaften früherer Zeiten zu kennen und befähigt

Oben: Um mit grösstmöglicher Präzision von Norden und Süden beim demnächst stattfindenden 1. Durchschlag am Gotthard – im parallel zum Haupttunnel verlaufenden Sicherheitsstollen – am 26. März 1976 aufeinanderzutreffen, werden seit einigen Jahren Laserstrahlen eingesetzt. Solche Massnahmen können mithelfen, die enormen Tunnelbaukosten zu senken. Trotzdem wird der Gotthardtunnel samt Sicherheitsstollen mit allen elektromechanischen Einrichtungen, Projekt und Bauleitung und nicht zuletzt durch eine enorme Teuerung zirka 500 bis 550 Millionen Franken kosten

En haut: Pour qu'au moment de la percée qui aura lieu prochainement au Gotthard – dans la galerie de sécurité parallèle au tunnel principal – on se trouve face à face au nord et au sud le 26 mars 1976 avec le maximum de précision, on utilise depuis quelques années les rayons laser, qui contribuent à abaisser le coût considérable de la construction. Néanmoins avec les galeries de sécurité, les installations électromécaniques, les études de projets, la direction des travaux, sans oublier l'énorme renchérissement, le tunnel du Gotthard finira par coûter 500 à 550 millions de francs

In alto: Per ottenere un massimo di precisione nella perforazione dell'ultimo diaframma roccioso dai due lati nord e sud del Gottardo – la prima congiunzione è prevista per il 26 marzo 1976 nella galleria di sicurezza parallela al tunnel principale – da alcuni anni vengono impiegati raggi laser. Si tratta di misure destinate a contenere gli enormi costi di costruzione del tunnel. Il tunnel del Gottardo costerà comunque da circa 500 a 550 milioni di franchi, comprese le gallerie di sicurezza, l'insieme degli impianti elettromeccanici, la progettazione e la direzione dei lavori e tenuto conto altresì dell'enorme rincaro

Top: In the last few years lasers have been used to ensure the greatest possible precision when the north and south sections of the safety heading running parallel to the main tunnel meet on March 26, 1976. Measures such as this help to keep down the immense costs of tunnel construction. Even so, the Gotthard road tunnel with safety headings and with all its electromechanical equipment, including plans and supervision, will finally cost some 500 to 550 million francs, a sum which has of course been magnified by inflation

Unten: Dass im Gotthardtunnel nicht nur PS im Einsatz sind, zeigt diese Aufnahme in einem Seitenstollen, wo unter schwierigen Bedingungen allein mit Menschenkraft gegen ungünstige Felsverhältnisse angekämpft wird. Mit Einbaubogen aus Stahl, Stahlblechen und teilweise Holzeinbau sichert der Mineur den abbröckelnden Felsen. Hier erreicht er nur Tagesleistungen von 0,50–1,50 m. Zwei schlechte Zonen von je zirka 300–350 m Länge in den Losen Nord und Süd sind zum Teil schuld an der Bauverzögerung von rund 1 bis 1 1/2 Jahren. Photos Comet

En bas: Cette photo d'une galerie latérale montre que dans le tunnel du Gotthard on ne peut pas se contenter de chevaux-vapeur: la roche est si récalcitrante que seul le travail des hommes peut en venir à bout. A l'aide d'étais cintrés en acier, de tôles d'acier et quelquefois de charpentes de bois, le mineur doit consolider la roche qui se désagrège. Dans ce cas, son rendement journalier varie entre 0,50 et 1,50 mètre. Deux mauvaises zones au nord et au sud, longues de 300 à 350 mètres, ont occasionné un retard dans la construction d'une année à une année et demie

In basso: Questa foto scattata in una galleria laterale dimostra che nel tunnel del Gottardo non sono impiegate solo forze meccaniche; qui la sfavorevole conformazione rocciosa viene affrontata con la sola forza degli uomini costretti ad operare in condizioni particolarmente difficoltose. Mediante archi di sicurezza costruiti con acciaio, lamiera d'acciaio e in parte con il legno, il minatore puntella la roccia sgretolata. In questo caso è possibile avanzare di soli 0,50–1,50 m al giorno. Due zone sfavorevoli di circa 300–350 m di lunghezza cadauna riscontrate nei cantieri nord e sud sono in parte responsabili del ritardo di circa 1–1 1/2 anno nella costruzione del tunnel

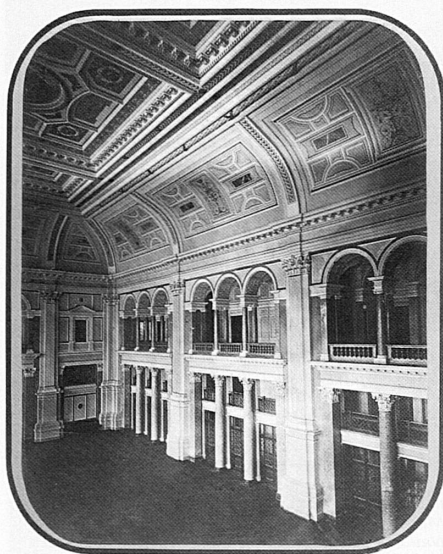
Bottom: This shot taken in a lateral heading shows that it is not only machine horsepower that do the heavy work, but that human muscles are sometimes needed in the arduous battle with unfavourable rock formations. The miner supports the crumbling rock with fitted arches, steel plate and even wooden frameworks. Here a day's work means an advance of only 0.5 to 1.5 metres. Two bad rock zones in the north and south sections, each 300–350 metres long, help to explain the fact that the work is at present a year to eighteen months behind schedule



zu sein, diese Kenntnis für sich nutzbringend anzuwenden. Dieses Wissen ist so stark, dass niemand merkt, dass es für solche Entwicklungen, wie sie damals ablaufen, nirgends Parallelen gibt, dass kaum ein historisches Vorbild besteht, dessen Nachahmung die aktuellen Bedürfnisse befriedigen könnte. So schafft man Neues, ohne es zu wollen, vielfach ohne es zu wissen.

In wohl keiner andern Sparte der Architektur wird dieses Neue, Andere, Eigene so handgreiflich wie im Bau von Hallen und Sälen. Hier ist die Ausdehnung, das Platzbedürfnis das beherrschende Bauproblem, dem alle andern Aspekte, der Schönheit, der Haltbarkeit, der Zuordnung von Nebenräumen usw., untergeordnet werden. Das Problem, soundso viel Platz in einer Halle zu haben, ist aber nur über die Möglichkeit neuer, zum Teil gewagter Konstruktionen zu lösen. Deshalb sind diese Grossräume immer nicht nur kulturhistorisch gesehen bedeutungsvolle Bauten, sondern auch konstruktiv: Marksteine im Gebiet der Bauwirtschaft und der Ingenieurkunst. Es sind Bauten, die über die damalige Zeit mehr

Fortsetzung Seite 39



Börsensaal der ehemaligen Zürcher Börse an der Bahnhofstrasse, erbaut 1877–1880 von den Architekten Ulrich und Müller. Die gewaltige stuckierte Decke wird von einem eisernen Dachstuhl getragen

Salle du parquet de l'ancienne Bourse de Zurich à la Bahnhofstrasse, construite dans les années 1877 à 1880 par les architectes Ulrich et Müller. L'imposant plafond à décoration de stuc est soutenu par une charpente de toit en fer

Salone delle contrattazioni dell'ex Borsa di Zurigo situata sulla Bahnhofstrasse e costruita negli anni 1877–1880 dagli architetti Ulrich e Müller. L'imponente volta tutta stucchi è sostenuta da un'armatura di ferro

Hall of the former Zurich stock exchange in the Bahnhofstrasse, built in 1877–1880 by architects Ulrich and Müller. The massive stucco ceiling is carried by an iron frame

Hangar in Holzkonstruktion für den Zeppelin «Ville de Lucerne I», erbaut um 1910 auf der Allmend in Luzern, und Belastungsprobe des Holzmodells der Hallenkonstruktion

Hangar de bois construit en 1910 à l'Allmend à Lucerne pour abriter le Zeppelin «Ville de Lucerne I», et essai de charge de la maquette en bois du hangar

Hangar di legno costruito sul campo dell'Allmend di Lucerna per il dirigibile «Ville de Lucerne I» e prova di resistenza del modello di legno dell'aviorimessa

Wooden hangar for the zeppelin «Ville de Lucerne I» erected about 1910 on the Allmend in Lucerne; and how the wooden model of the hangar framing was tested under load

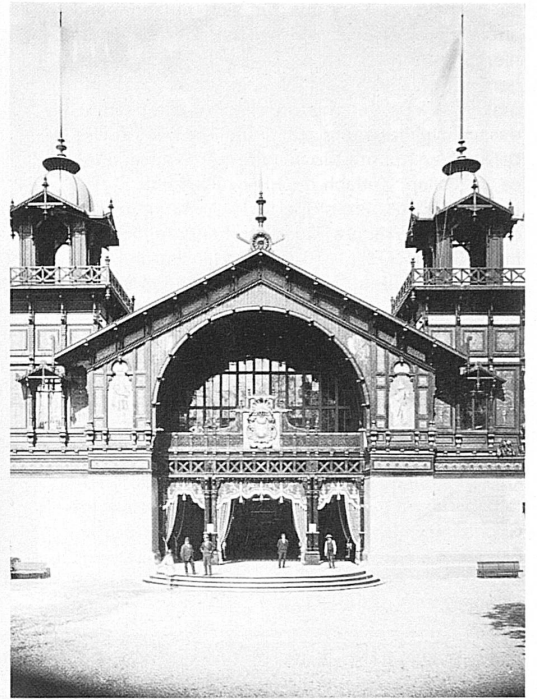
◀ *Der Crystal-Palace Joseph Paxtons für die Weltausstellung 1851 in London (Aufnahme nach der Vergrößerung von 1874). Die aus Glas und Stahl vorgefabrizierte Halle wurde innerhalb von 4 Monaten erbaut. Der Crystal-Palace wurde Vorbild für viele Hallenkonstruktionen und hat die Bautechnik grundlegend verändert*

Le Crystal Palace, œuvre de Joseph Paxton pour l'Exposition universelle de Londres en 1851 (photographié après l'agrandissement en 1874). La halle de verre et d'acier préfabriquée fut achevée en quatre mois. Le Crystal Palace a servi de modèle à beaucoup de halles ultérieures et en a transformé fondamentalement la technique de construction

Il Crystal-Palace ideato da Joseph Paxton per l'Esposizione mondiale del 1851 a Londra (foto eseguita dopo i lavori d'ingrandimento del 1874). L'atrio prefabbricato con elementi di vetro e acciaio venne costruito nel giro di 4 mesi. Il Crystal-Palace divenne il prototipo per molti altri atri costruiti più tardi e comportò una svolta decisiva nel campo della tecnica edile

Joseph Paxton's Crystal Palace, built for the World's Fair in London in 1851 (photographed after its extension in 1874). Prefabricated in glass and steel, the hall was erected in four months. The Crystal Palace became a model for many later halls and brought fundamental changes in building techniques





Beispiele aus der grossen Zahl von Ausstellungshallen und Festhüttenkonstruktionen, die im 19. Jahrhundert in der ganzen Schweiz entstanden, aber auch wieder verschwunden sind: Eidgenössisches Schützenfest 1887 in Genf, Landesausstellung 1883 in Zürich und 1896 in Genf

Quelques exemples des innombrables halles d'exposition et hangars de fêtes édifiés en Suisse au cours du XIX^e siècle puis démolis: Fête fédérale de tir de Genève en 1887, Exposition nationale de Zurich en 1883 et de Genève en 1896

Esempi dei numerosi capannoni per esposizioni e delle costruzioni che ospitarono feste di diverso genere in tutta la Svizzera durante il secolo XIX, ma che poi sparirono di nuovo: Festa federale di tiro nel 1887 a Ginevra, Esposizione nazionale del 1883 a Zurigo e del 1896 a Ginevra

Examples of the numerous exhibition halls and festival buildings erected all over Switzerland in the 19th century but since demolished: halls of the Federal Marksmen's Festival of 1887 in Geneva, of the National Exhibition of 1883 in Zurich and of that of 1896 in Geneva





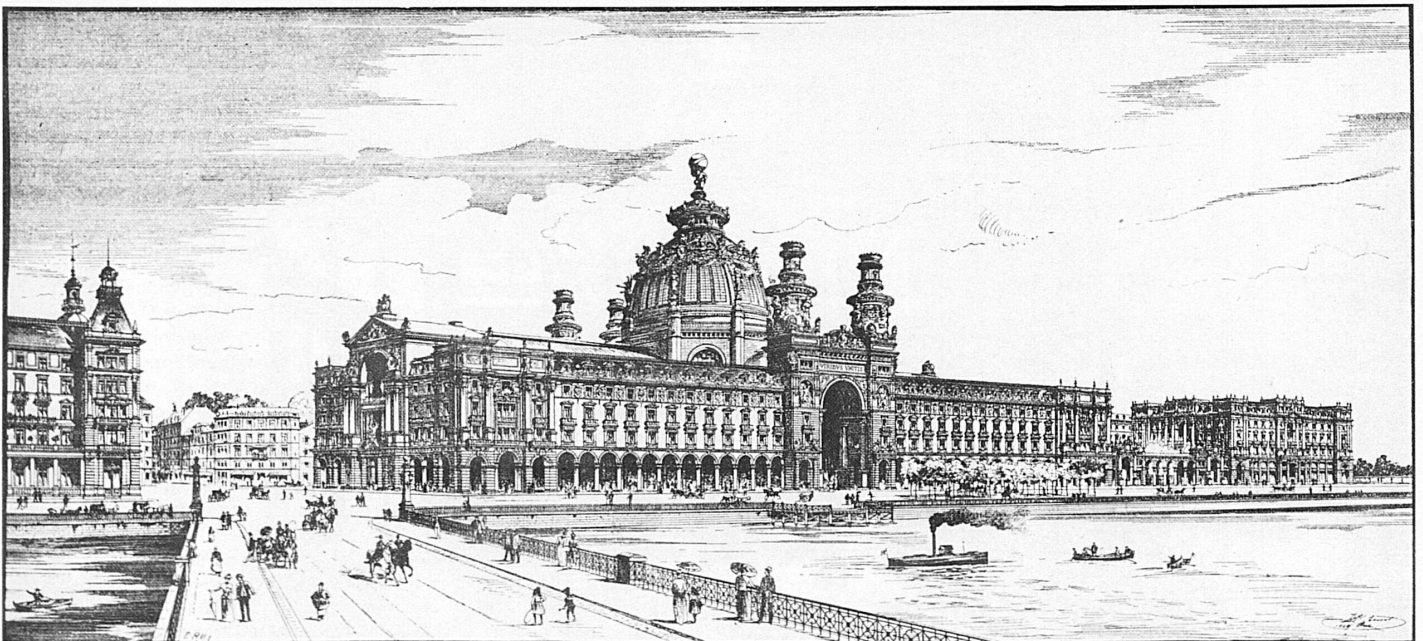
Innenaufnahme der Galleria Vittorio Emanuele in Mailand (1), erbaut 1865–1867. Nach ihrem Vorbild wurde 1890 von Heinrich Ernst eine Galerie am Bellevueplatz in Zürich geplant, aber nicht gebaut (2). Gebaut wurde allerdings 1872–1874 die Rathauspassage in Winterthur (3). Der Architekt war Josef Bösch, ein Schüler Sempers und damaliger Stadtbaumeister von Winterthur. Die Rathauspassage wurde 1968–1970 vom jetzigen Winterthurer Stadtbaumeister, Karl Keller, mustergültig restauriert

Intérieur de la Galerie Victor-Emmanuel à Milan (1) construite en 1865–1867. Elle a servi de modèle en 1890 à Heinrich Ernst pour son projet de galerie de la Bellevueplatz, qui ne fut pas exécuté (2). En revanche, le passage de l'Hôtel de Ville à Winterthur (3) fut construit en 1872–1874 par l'architecte Josef Bösch, un élève de Semper qui était à l'époque architecte de la Municipalité de Winterthur. Le passage a été restauré magistralement en 1968–1970 par l'architecte municipal actuel, Karl Keller

Foto eseguita all'interno della Galleria Vittorio Emanuele di Milano (1), costruita nel 1865–1867. Essa servi da modello per una galleria progettata nel 1890 da Heinrich Ernst che avrebbe dovuto sorgere alla Bellevueplatz di Zurigo ma che non venne costruita (2). Negli anni 1872–1874 invece venne costruito il passaggio del Rathaus (Municipio) a Winterthur (3), ad opera dell'architetto Josef Bösch, un allievo di Semper e a quei tempi capo architetto della città di Winterthur. Il passaggio del Rathaus venne restaurato in modo esemplare nel 1968–1970 dall'attuale architetto capo di Winterthur Karl Keller

Interior of the Galleria Vittorio Emanuele in Milan (1), built in 1865–1867. A gallery on this model was planned by Heinrich Ernst for Bellevueplatz, Zurich, in 1890 but was never carried out (2). By that time the Rathauspassage in Winterthur (3) was already a reality. The architect was Josef Bösch, a pupil of Semper's and at that time Winterthur's municipal architect. The Rathauspassage was admirably restored by the present municipal architect, Karl Keller, in 1968–1970.

1
2





erzählen können als viele schöne Fassaden und hohe Türme: in ihnen hat sich die Gesellschaft umstrukturiert, nicht auf der Strasse.

In einer feierlichen Halle mit der Aussparung in der Decke, wie sie das Atrium des römischen Hauses aufgewiesen hat, empfängt die ETH in Zürich Besucher und Studenten. Die Konstruktion dieser Decke kommt nicht mehr aus ohne Eisengebälk. Doch die eiserne Konstruktion muss hinter den edlen Formen, wie sie der zu ihrer Gründungszeit einzigen eidgenössischen Hochschule angemessen sind, zurücktreten. Demgegenüber besteht der Hangar des Zeppelins «Ville de Lucerne N° 1» fast nur aus Konstruktion. Die Aufgabe, das Volumen des Luftschiffs zu umspannen, ist an sich so wichtig und neu, dass dafür eine neue Konstruktion konzipiert wird. Das Modell dieser Konstruktion wurde einer beachtlichen Belastungsprobe unterzogen und hielt dieser offenbar stand. So weit auseinander liegen die Ansprüche an die Hallen. Innerhalb dieses Spannungsfeldes liegen auch die Architekturleistungen dieser Zeit vor dem Ersten Weltkrieg.

Im Wettbewerb für ein Zürcher Börsengebäude spielte 1876, also vor genau 100 Jahren, die Konstruktion des eisernen Dachstuhls eine besondere Rolle. Die Verschiedenheit von Ausdehnung und Schwinden des Eisens gegenüber dem Mauerwerk, unter dem Einfluss von Wärme

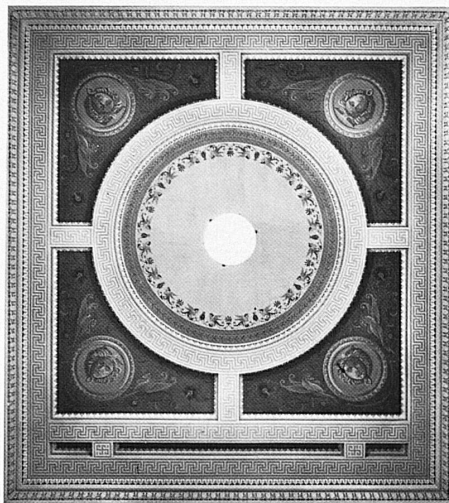


und Kälte, Feuchtigkeit und Trockenheit, warf Probleme auf. Mauerwerk und Dachstuhl konnten nicht voneinander getrennt werden. Sie mussten im Innern Grundgerüst für eine optische Einheit abgeben. Deshalb wurde der Saal der ersten Zürcher Börse jahrzehntelang als ein gutes Stück Architektur in der Schweiz angesehen. Hallen brauchten im 19. Jahrhundert immer wieder die zahlreichen Schützen-, Turn- und Gesangsfeste, später auch die Landes- und Gewerbeausstellungen. Diese Hallen mussten billig sein, man musste sie schnell und leicht bauen können, und sie mussten mindestens die Zeit ihrer Benützung heil überstehen. Das erste Vorbild solcher Hallen war der Kristallpalast, der für

Der Rathausdurchgang in Winterthur

Photos P. Giegel, SVZ

3



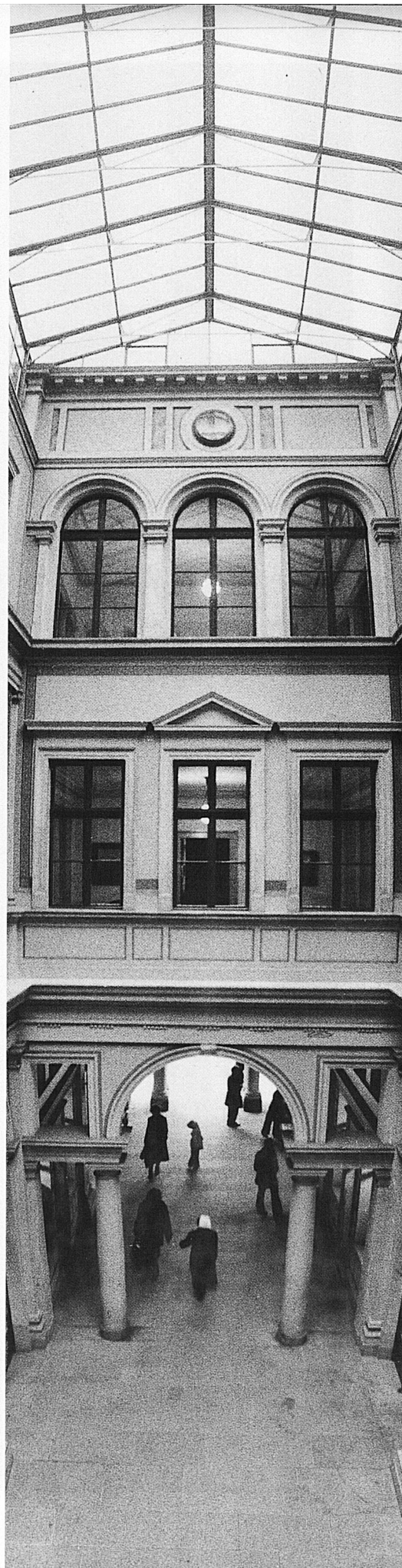
die Weltausstellung 1851 in London errichtet worden war. Die aus vorfabrizierten Glas- und Eisenteilen in vier Monaten gebaute Halle war damals das «achte Weltwunder». Ihre schweizerischen Nachbildungen waren nicht mehr so revolutionär. Aber solide Zimmermannskunst und eidgenössische Festfreudigkeit schufen doch einige Hallenkonstruktionen, die den optischen Ansprüchen ihrer Zeit und den Bedingungen der Konstruktion gerecht wurden.

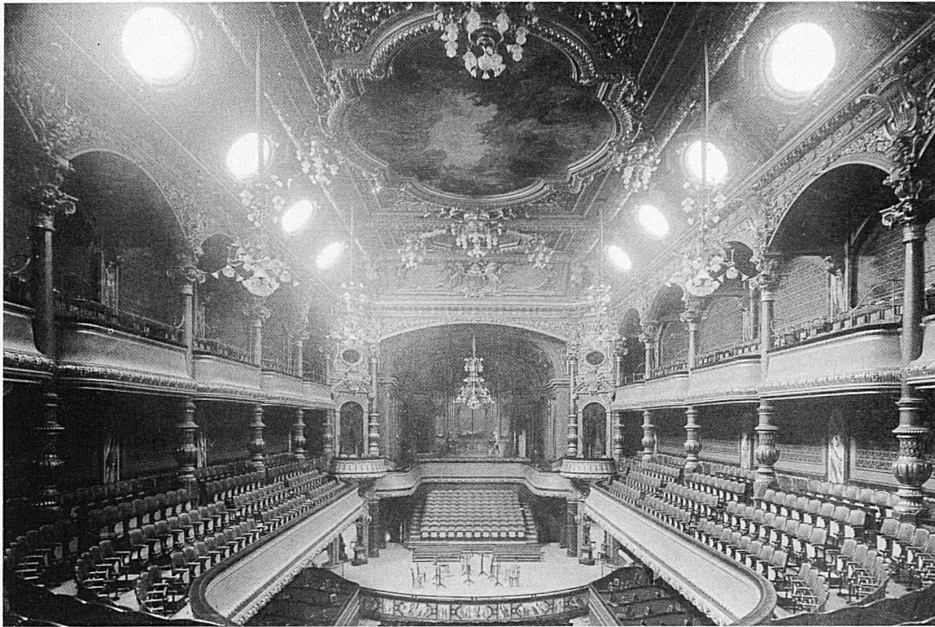
Eine besondere Art Halle ist eigentlich eine «Erfindung» des 19. Jahrhunderts: die Galerie. Eine der schönsten mit Glas überdeckten Einkaufs- und Flanierstrassen dieser Art steht in Mailand. Eine dieser nachempfundenen Galerie war für Zürich geplant, wurde aber nicht gebaut. Dafür besitzt Winterthur in seiner Rathauspassage eine kleine, aber überaus reizvolle und gut restaurierte Halle dieser Art.

Hallen für Konzerte, Museumshallen, Bahnhofshallen, Fabrikhallen – Hallen für alle erdenklichen Zwecke entstehen vor dem Ersten Weltkrieg. Sie haben alle etwas Gemeinsames: sie zeigen eine völlige Hingabe an die Möglichkeiten der Konstruktion.

Über dünnen Säulen und grossen runden Fenstern schwebt in der Victoria-Hall in Genf der gemalte Plafond. Leicht, wie an unsichtbaren Drähten in den Saal hineingehängt. Schwungvoll und, von den Materialbedingungen her gesehen, viel zu dicht streben die Rippen des gotisierenden Gewölbes der Waffenhalle im Landesmuseum in die Höhe, wie aus Lust am Konstruieren. Im Paketabfertigungsraum der Luzerner Hauptpost beginnt über den Schaltern und Arkaden, geprägt von der Liebe zur italienischen Renaissance, eine Erzählung von alten Regeln vom Tragen und Lasten der Säulen und Balken, von der Richtigkeit der alten Konstruktionsarten, die dank neuer Baumaterialien auch zum Überspannen viel grösserer Räume angewendet werden können als früher.

Fortsetzung Seite 43





Victoria-Hall in Genf, erbaut 1891–1893 von John Camoletti. Auch diese Halle war selbstverständlich nur möglich dank einer Eisenkonstruktion, die aber den Konzertsaal auch weit und leicht erscheinen lassen konnte

Le Victoria-Hall à Genève, construit en 1891–1893 par John Camoletti. Evidemment cette grande salle aussi ne pouvait être édifée que grâce à une charpente métallique, mais qui la faisait paraître vaste et légère

Victoria-Hall a Ginevra, costruita nel 1891–1893 da John Camoletti. Evidentemente anche la costruzione di questo atrio fu resa possibile da un'armatura di ferro, che però dovette essere concepita in modo da non turbare il senso di vastità e di leggerezza della sala dei concerti

Victoria Hall in Geneva, built in 1891–1893 by John Camoletti. This building likewise employed an iron framework, thanks to which the concert hall appeared large and well-lighted

Paketabfertigung der Hauptpost Luzern, erbaut 1887 von Gustav Gull. Die Decke besteht aus einer Kombination von Holz und Eisen und dient als solche noch heute

La salle des colis de la Poste centrale de Lucerne construite en 1887 par Gustav Gull. Le plafond consiste en une combinaison de bois et de fer, qui subsiste encore aujourd'hui



Smistamento dei pacchi presso la Posta centrale di Lucerna, costruita nel 1887. La volta è una combinazione di legno e di elementi di ferro

Parcel hall in the main Post Office, Lucerne, built in 1887 by Gustav Gull. The ceiling, still in existence, uses a combination of wood and iron

Waffenhalle des Landesmuseums in Zürich, erbaut 1892–1898 von Gustav Gull, teilweise ausgemalt von Ferdinand Hodler. Der «Ehrensaal» des Museums hat ebenfalls einen eisernen Dachstuhl, weil damals behauptet wurde, auch gotische Baumeister würden Eisen verwendet haben, wenn es ihnen in dieser Form bekannt gewesen wäre

La Salle des armures du Musée national de Zurich, construite en 1892–1898 par Gustav Gull, dont une partie est ornée de fresques de Ferdinand Hodler. La charpente du toit de la salle d'honneur du musée est également métallique. On disait à l'époque que même les architectes de l'époque du gothique auraient utilisé la charpente de fer s'ils en avaient connu la technique

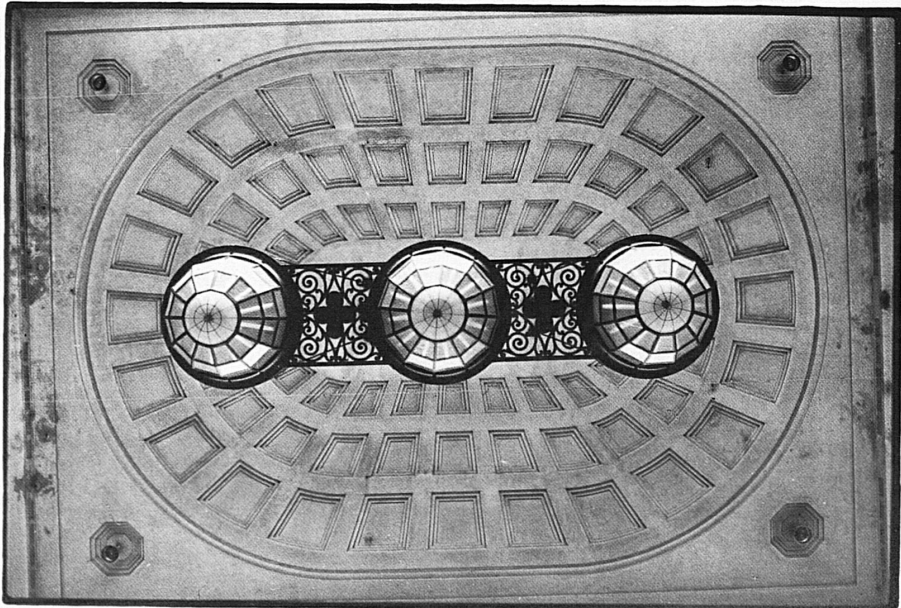
La grande sala delle armi del Museo nazionale svizzero a Zurigo, costruito nel 1892–1898 da Gustav Gull e in parte dipinto da Ferdinand Hodler. Anche il «Salone d'onore» del Museo poggia su un'armatura di ferro, in quanto a quei tempi si sosteneva che gli stessi architetti del periodo gotico avrebbero fatto ricorso al ferro se esso fosse stato loro noto sotto questa forma

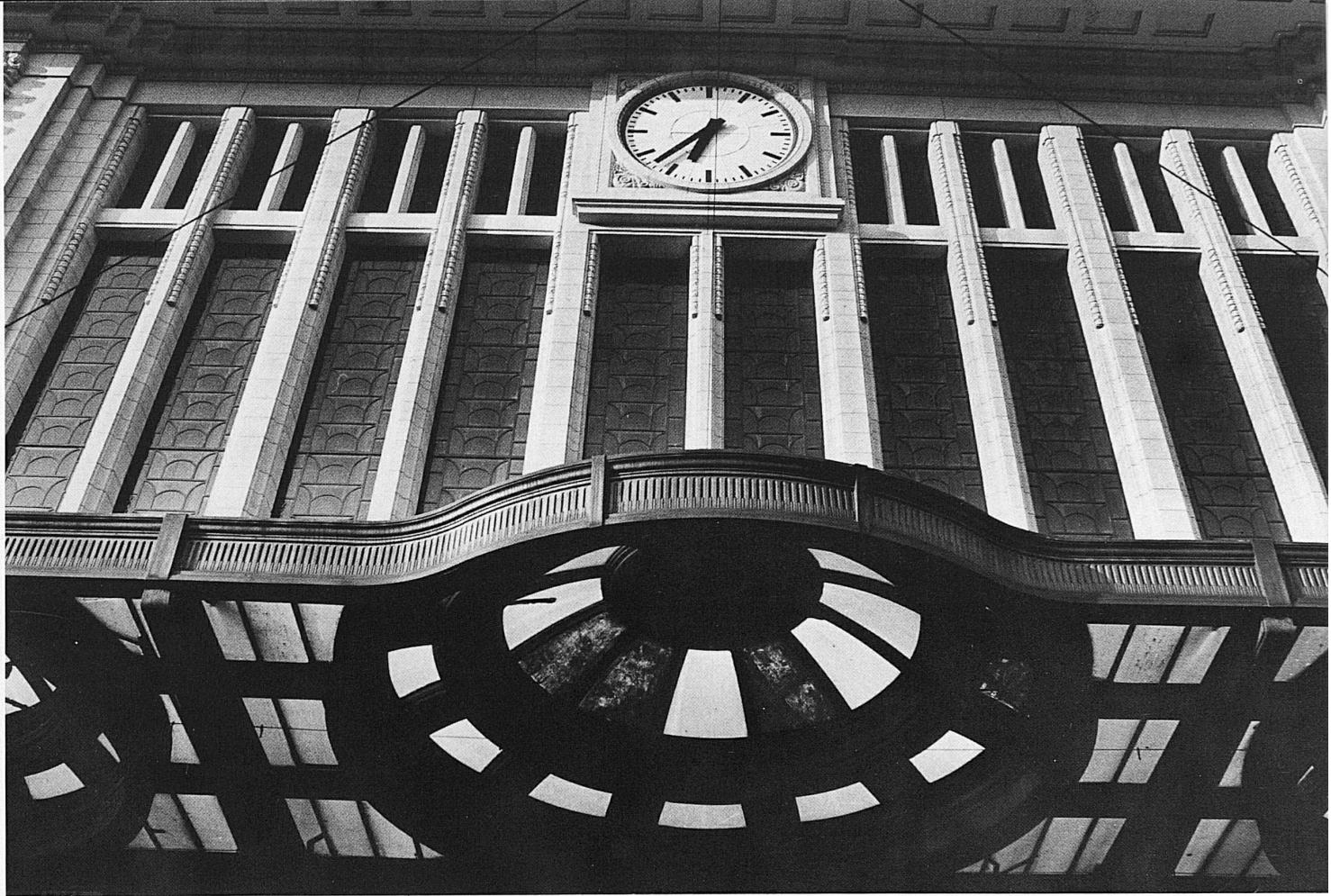
Weapon hall of the Swiss National Museum in Zurich, built in 1892–1898 by Gustav Gull, partly painted by Ferdinand Hodler. The "hall of honour" of the museum also has an iron roof frame, the argument at the time being that Gothic builders would have used iron if it had been available to them in this form



La Gare de Lausanne

Photos Monique Jacot





Eine der grössten zivilisatorischen und technischen Errungenschaften des 19. Jahrhunderts ist die Eisenbahn. Ihr gelten wichtige Veränderungen unserer Ortsbilder und Landschaften dieser Zeit. Ihr gelten aber auch von den grossartigsten Bauwerken dieser Epoche. Die Hallen der Bahnhöfe machen die Würde und die Aufgabe der Eisenbahn, die Menschen einander näher zu bringen, sinnfällig. Schalterhallen und Perronhallen der Bahnhöfe sind so etwas wie Repräsentationsräume des Verkehrs. Darüber hinaus weisen sie aber auf die Hauptaufgabe aller Hallen hin: Auch die Hallen sollen die Menschen einander näher bringen.

M. Fröhlich

Bahnhof Lausanne

Der Bahnhof von Lausanne entstand 1911–1916 nach Plänen der Architektenfirmen Jean Taillens & Charles Dubois und Eugène Monod & Alphonse Laverrière. Das Prestige des Hauptverkehrsträgers verlangte, wo immer möglich, repräsentative Eingangs- und Schalterhallen, die der Bahnhof von heute nicht mehr besitzt, wohl aber der moderne Flughafen

La Gare de Lausanne a été édifée de 1911 à 1916 d'après les plans des bureaux d'architectes Jean Taillens & Charles Dubois et Eugène Monod & Alphonse Laverrière. Le prestige de ce qui était alors le principal moyen de transport exigeait que les halls des guichets et de l'entrée fussent aussi imposants que possible. De nos jours, on n'en construit plus de pareils dans les gares, mais dans les aéroports

La stazione di Losanna fu costruita negli anni 1911–1916 in base ai piani degli studi d'architettura Jean Taillens & Charles Dubois e Eugène Monod & Alphonse Laverrière. Il prestigio del principale mezzo di trasporto rendeva necessaria, quando era possibile, la costruzione di atri rappresentativi sia all'entrata che nelle biglietterie; oggi giorno la stazione non svolge più la medesima funzione che è stata assunta dai moderni aeroporti

Lausanne station was erected in 1911–1916 to plans made by the architectural firms Jean Taillens & Charles Dubois and Eugène Monod & Alphonse Laverrière. The prestige of the railways in those days called for impressive entrance and ticket halls which have today vanished from railway stations but are found in modern airports

